

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/2854 –

Umsetzung der Generalsanierung sowie des Bedarfsplanvorhabens Ausbaustrecke Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Generalsanierung Emmerich – Oberhausen befindet sich in baulicher Umsetzung (<https://generalsanierung-nrw.deutschebahn.com/korridore/emmerich-oberhausen.html>). Dabei werden gleichzeitig auch Baumaßnahmen an der Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens Ausbaustrecke (ABS) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen durchgeführt (vgl. www.emmerich-oberhausen.de/). Das Vorhaben ist zentral für die Stärkung des europäischen Schienengüterverkehrs (SGV). Mit den Niederlanden wurde am 31. Oktober 1992 eine Vereinbarung geschlossen, die den dreigleisigen Ausbau der Strecke Oberhausen – Emmerich – Grenze D/NL enthält (vgl. Bundestagsdrucksache 19/26633). Der Ausbau auf niederländischer Seite ist abgeschlossen.

1. Welche Zustandsnoten werden im Bereich der Generalsanierung nach dem InfraGO-Zustandsbericht zwischen den Jahren 2021 und 2024 vergeben?

Korridor	2021	2022	2023	2024
Emmerich – Oberhausen	3,5	3,4	3,5	3,6

2. Welche Sanierungsmaßnahmen wurden im Bereich der Generalsanierung zwischen 2021 und 2024 ergriffen (bitte in geeigneten Einheiten für jedes Gewerk angeben)?

Im Bereich der Generalsanierung wurden im Zeitraum von 2021 bis 2024 9 759 m Gleise, zwei Weichen und 3 152 Schwellen erneuert. Ferner wurden über den Zeitraum 300 km Stopfleistung mit Einsatz von Großmaschinentechnik (DUA) erbracht.

3. Welche Zustandsnoten werden im Bereich der Generalsanierung nach dem InfraGO-Zustandsbericht erwartet (bitte für jede Anlagenklasse auflisten)?

Die DB InfraGO AG erwartet eine signifikante Verbesserung des Streckenzustands nach Abschluss aller Generalsanierungsmaßnahmen für den Korridor Emmerich – Oberhausen. Eine Aussage zur quantitativen Verbesserung der Zustandsnoten auf Ebene der Gewerke bzw. auf Ebene des gesamten Korridors kann derzeit nicht getroffen werden.

4. Welche Zustandsnoten für Ingenieurbauwerke gemäß Methodik Infrastrukturzustands- und Infrastrukturentwicklungsbericht werden aktuell im Bereich der Generalsanierung jeweils vergeben (bitte für jede Anlagenklasse auflisten)?

Auf Grundlage des Infrastrukturkatasters 2024 wurden folgende Noten vergeben:

- Stützbauwerke (Stückliste Stützbauwerke): 1,63
- Brücken (Stückliste Brücken): 2,17
- Auf der Strecke 2270 sind keine Tunnel vorhanden.

5. Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Generalsanierung (inklusive Risikopuffer), und wie hoch sind die für die Deutschen Bahn (DB) vorgesehenen Eigenmittel?

Die Gesamtkosten der Generalsanierung Emmerich – Oberhausen inklusive Risikopuffer werden durch die DB InfraGO AG auf 65 Mio. Euro geschätzt. Darin enthalten sind 7 Mio. Euro Eigenmittel.

6. Wie haben sich die erwarteten Kosten seit Planungsbeginn entwickelt (spätestens seit Aufnahme des Projekts in das Großprojekt-Portfolio; bitte alle Zwischenstände bezüglich Kostenschätzung und Zeitpunkt nennen)?

Seitdem die DB InfraGO AG die Einzelmaßnahmen auf der Strecke Emmerich – Oberhausen Ende 2023 zu einem Projekt gebündelt hat, ist der Kostenrahmen des Projektes und damit der Gesamtwertumfang konstant geblieben. Nach Abschluss des überwiegenden Teils der Leistungen konnte der Kostenrahmen im September 2025 um 24 Mio. Euro gesenkt werden.

7. Erfolgt eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Finanzierung der Generalsanierung, und wenn nein, warum nicht?

Die Sanierung des Korridors Emmerich – Oberhausen wurde erstmalig im ersten Nachtrag der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III vom 25. Juli 2024 aufgenommen und mit den folgenden zwei Nachträgen fortgeschrieben.

8. Sofern eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt, welche inhaltlichen Änderungen sind erfolgt, und wann ist die Anpassung erfolgt bzw. wann wird sie erfolgen?

Mit Aufnahme im ersten Nachtrag LuFV III wurde die Finanzierung von Planungsleistungen im Jahr 2024 geregelt. Mit der Unterzeichnung des dritten Nachtrags im Dezember 2025 werden die Kosten für die Jahre 2025 und 2026 finanziert.

9. Sind Verträge für Planung und Bau der Strecke DB-intern sowie DB-extern geschlossen worden, bevor eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt ist, und in welcher Höhe sind Leistungen in diesem Zeitraum insgesamt vergeben worden?

Die Bauhauptleistungen wurden durch die DB InfraGO AG im ersten Quartal 2025 vergeben. Aktuell bestehen hierfür Vertragsbindungen in Höhe von 45 Mio. Euro.

10. Erfolgen Sanierungsarbeiten im Rahmen der Generalsanierung zeitweise unter nur eingleisiger Sperrung der Strecke, und wenn ja, wie verteilen sich die Sperrzeiten auf eingleisige Sperrungen und Totalsperrungen?

Die Arbeiten erfolgten und erfolgen in Totalsperrungen.

11. Wurde eine Aufrechterhaltung der Öffnung der Strecke geprüft, und was war das Ergebnis der Prüfung?

Die Maßnahmen der Sanierung des Korridors finden innerhalb der Sperrungen für die Ausbaustrecke statt und führen zu keinen weiteren Sperrbedarfen.

12. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis weist die Generalsanierung auf?
14. Welche Nutzen- und Kostenparameter wurden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung erhoben, und was sind die jeweiligen Barwerte (bitte jeweils angeben)?

Die Fragen 12 und 14 werden aufgrund Ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsprüfung ist die Korridorsanierung im Vergleich zum hypothetisch-konventionellen Weiterführungsfall 37 Mio. Euro wirtschaftlicher.

13. Im Vergleich zu welchem Bezugsfall wurden die Effekte der Generalsanierung bestimmt?

Die Effekte der Korridorsanierung wurden im Vergleich zu einer hypothetisch-konventionellen Streckensanierung mittels „Bauen unter dem rollenden Rad“ (Weiterführungsfall) bestimmt.

15. Zu welchem Zeitpunkt wurde die Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt?

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung wurde seitens der DB InfraGO AG Ende Q1/2024 und im Q2/2024 erstellt.

16. In wie viele Lose wurde das Bauvolumen aufgeteilt, und aus welchen Maßnahmen setzen sich diese jeweils zusammen (bitte inklusive der jeweiligen Kosten angeben)?

Die wesentlichen Bauleistungen wurden in vier Baulose (Los 1: Oberbau, Los 2: Gleise 6 bis 9 Wesel, Los 3: Eisenbahnüberführung Brinkstraße, Los 4: Bahnsteige) unterteilt.

17. Nach welchen Kriterien erfolgte der Zuschlag für die Baulose (z. B. Preis, Nachhaltigkeit, zeitliche Umsetzung; bitte auch Gewichtung angeben)?

Der Zuschlag erfolgt nach Auskunft der DB InfraGO AG ausschließlich nach den Kosten.

18. In welchem Planungsstadium befinden sich die verschiedenen Bauabschnitte jeweils?

Die Maßnahmen für den Oberbau und die Bahnsteige sind abgeschlossen, die Fertigstellung der Eisenbahnüberführung Brinkstraße erfolgt im Mai 2026.

19. Werden im Rahmen einer möglichen Finanzierungsvereinbarung bzw. bei der Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Angaben zu den zu erbringenden Leistungen gemacht, und wenn ja, welche?

Ja.

Im Rahmen des dritten Nachtrags zur LuFV III wurden die zu erbringenden Leistungen dargestellt.

20. Welche Mengen folgender Anlagen befinden sich im Bereich der Generalsanierung:
- a) Gleise (Meter [m]),
 - b) Weichen (Anzahl),
 - c) Überleitstellen (Anzahl),
 - d) Signale (Anzahl),
 - e) Signalausleger (Anzahl),
 - f) Achszähler (Anzahl),
 - g) Gleismagnete inklusive Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Anzahl),
 - h) Heißläuferortungsanlagen (Anzahl),
 - i) Bahnübergänge (Anzahl),
 - j) Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB; m),

- k) European Train Control System (ETCS; m),
- l) Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge (GNT; m),
- m) Schallschutzwände (m),
- n) Durchlässe (Anzahl),
- o) Modulgebäude elektronisches Stellwerk (ESTW) bzw. digitales Stellwerk (DSTW) bzw. LZB bzw. ETCS (Anzahl),
- p) Bahnsteige (m),
- q) Personenunterführungen (Anzahl),
- r) Aufzüge bzw. Höhenfördertechnik (Anzahl),
- s) Bahnsteigbeleuchtungen (Anzahl),
- t) Bahnsteigdächer (m),
- u) Weichenheizstationen (Anzahl),
- v) Oberleitung (m),
- w) Oberleitungsmasten (Anzahl),
- x) Quertragwerke (Anzahl),
- y) Global System for Mobile Communication for Railways(GSM-R)-Masten (Anzahl)?

Die Sanierung des Korridors Emmerich – Oberhausen stellt wegen des parallel-laufenden Bedarfsplanvorhabens, der ABS Emmerich – Oberhausen, einen Sonderfall dar. Im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens ist in weiten Teilen der Strecke zwischen Wesel und der Grenze D/NL eine Anpassung der Infrastruktur vorgesehen. Im Zuge der Korridorsanierung wurden daher nur Gleise und Weichen erneuert, deren technische Nutzungsdauer und deren Zustand eine Erneuerung erforderlich gemacht haben und die nicht durch das Ausbauvorhaben betroffen sind. Insofern wurde von einer Ermittlung der im Bestand vorhandenen Mengen abgesehen.

21. Welche Mengen der in der Frage 20 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung saniert bzw. ersetzt (bitte jeweils angeben)?
22. Welche Mengen der in der Frage 20 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet (bitte jeweils angeben)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Gewerk	Gesamtzahl je Gewerk	Davon Ersatz	Davon Neubau
a) Gleise (m)	30.597	30.597	0
b) Weichen (Anzahl)	4	4	0
p) Bahnsteige (m)	720	720	0
x) Eisenbahnüberführungen (qm)	226	226	0

23. Wie viele Meter Oberleitung weisen im Bereich der Generalsanierung eine Netzzustandsnote von 4 oder schlechter auf?

Aufgrund der abschnittsweise erfolgenden Anpassung der Oberleitungsanlage im Zuge des Ausbauvorhabens kann diese Frage durch die DB InfraGO AG nicht beantwortet werden.

24. Welche Stellwerke befinden sich im Bereich der Generalsanierung, und was ist deren Netzzustandsnote jeweils (das bedeutet, dass die Stellwerke Stelleinheiten steuern, die sich im Bereich der Generalsanierung befinden; bitte jeweils den Stellwerktyp angeben)?

In dem betroffenen Bereich befindet sich nach Auskunft der DB InfraGO AG, das Elektronische Stellwerk (ESTW) Emmerich mit abgesetzten Stellrechnern in Wesel, Mehrhoog, Empel-Rees und Elten des Typs SIMIS C/D.

25. Welche Stellwerke im Bereich der Generalsanierung werden ausgetauscht, angepasst oder saniert (bitte jeweils den Stellwerkstyp und die ergriffenen Maßnahmen bzw. die neue Stellwerksbauform angeben)?
26. Welche Maßnahmen zum Ausbau von GSM-R werden ergriffen?
27. Welche vorbereitenden Maßnahmen für Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) werden ergriffen?

Die Fragen 25 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es wurden keine Maßnahmen ergriffen.

28. Wie viele Bahnübergänge im Bereich der Generalsanierung werden jeweils aufgelassen und durch Überführungen bzw. Unterführungen ersetzt bzw. aufgelassen ohne Ersatz?

Ein Bahnübergang wird als Maßnahme des Bedarfsplanvorhabens ABS Emmerich – Oberhausen ersatzlos aufgelassen.

29. Auf wie vielen Bahnsteigdächern werden im Rahmen der Generalsanierung Photovoltaikanlagen installiert?

Keine.

30. Welche weiteren Instandhaltungs- und Ersatzarbeiten werden im Bereich der Generalsanierungen durchgeführt, die nicht von den vorherigen Fragen erfasst sind?

Keine.

31. Was ist die aktuelle Verspätungsquote für Züge, die im Bereich der Generalsanierung ein- bzw. ausfahren (bitte Einbruchs- sowie Ausbruchspünktlichkeit angeben sowie getrennt nach Schienenpersonenfernverkehr [SPFV], Schienenpersonennahverkehr [SPNV] und SGV)?

SGV

Jahr	Einbruch	Ausbruch
2024	50,1 Prozent	45,4 Prozent

SPNV

Jahr	Einbruch	Ausbruch
2024	74,4 Prozent	66,0 Prozent

SPFV

Jahr	Einbruch	Ausbruch
2024	61,4 Prozent	47,4 Prozent

32. Welche Ausweichstrecken werden im Zeitraum der Generalsanierung genutzt (bitte nach Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV aufschlüsseln und die Elektrifizierung der Ausweichstrecken angeben)?

Die DB InfraGO AG sieht die folgenden Umleitungs- und Ausweichstrecken vor, die alle elektrifiziert sind:

Im Güterverkehr:

- über Du-Hochf S Abzw – Krefeld Hbf – Viersen Gbf – Venlo
- über Ob-Osterfeld – Krefeld Hbf – Viersen Gbf – Venlo
- über Köln-Eifeltor – Köln West – Köln-Ehrenfeld – Rheydt – Viersen Gbf – Venlo
- über Köln-Ehrenfeld – Dormagen – Neuss – Viersen Gbf – Venlo
- über Löhne – Osnabrück – Rheine – Bad Bentheim
- über Moers – Krefeld Hbf – Viersen Gbf – Venlo
- über Köln-Eifeltor – Köln West – Köln-Ehrenfeld – Rheydt – Viersen Gbf – Venlo
- über Moers – Krefeld Hbf – Viersen Gbf – Venlo.

Im Fernverkehr: über Köln Hbf – Mönchengladbach – Viersen – Venlo (lediglich im Falle der Totalsperrung zwischen Emmerich und Oberhausen)

Im Nahverkehr: Aufgrund der Struktur der Verkehre werden im Nahverkehr keine Umleitungswege genutzt. Die Nahverkehre fallen aus und werden durch Schienenersatzverkehr ersetzt.

33. Welche Sanierungs- sowie andere Maßnahmen werden auf diesen Ausweichstrecken vor Beginn der Generalsanierung jeweils ergriffen?

Seit Januar 2024 hat die DB InfraGO AG über 500 Instandhaltungsmaßnahmen an den wesentlichen Gewerken auf diesen Strecken umgesetzt. Dazu gehören Arbeiten an Gleisen, Weichen, Oberleitungsanlagen, Stellwerken und Bahn-

übergängen. Ergänzend wurden die Umleitungsstrecken – jeweils nach ihren örtlichen Gegebenheiten – mit weiteren Maßnahmen für den erwarteten Mehrverkehr gestärkt. Dazu zählen unter anderem:

- Vorproduktion und streckennahe Lagerung hochbelasteter Weichenherzstücke,
- Ausstattung ausgewählter Anlagenteile wie Weichenantrieben und Stellwerken mit Sensorik zur technischen Überwachung,
- Bereitstellung zusätzlicher temporärer personeller Ressourcen an ausgewählten Bahnübergängen, um im Störfall kurzfristig reagieren zu können.

34. Inwiefern werden Spotzüge Güter auch während der Generalsanierung flexibel transportieren können?

Für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr bestehen Restkapazitäten auf verschiedenen Umleitstrecken. Die gesetzlichen Vorgaben werden hierbei eingehalten.

35. Kommen bei nichtelektrifizierten Umleitungsstrecken Dual-Mode-Streckenlokomotiven zum Einsatz, und wenn ja, in welchem Umfang (wenn nein, bitte begründen)?

Alle Umleitungsstrecken sind elektrifiziert.

36. Welche anderen Projekte (z. B. Bedarfsplanprojekte) werden aufgrund der Generalsanierung verzögert (z. B. durch fehlende Sperrpausen)?

Keine.

37. Sofern kein ETCS im Rahmen der Generalsanierung verbaut wird und nicht bereits installiert ist, wann ist eine Ausrüstung der Strecke im Bereich der Generalsanierung mit ETCS vorgesehen, und welche Ausrüstungsform (meint Level sowie ob mit Signalen oder ohne Signale) ist dabei anvisiert (bitte in die einzelnen Streckenabschnitte aufschlüsseln, sofern hier Unterschiede bestehen), und welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (z. B. Position Achszähler, Signalstandorte) erfolgen im Rahmen der Generalsanierung?
38. Welche vorbereitenden Maßnahmen (ETCS-Ready-Maßnahmen) werden im Rahmen der Generalsanierung ergriffen (bitte auflisten)?
39. Welche Anlagen im Bereich der Generalsanierung werden nicht durch das Projekt in den ETCS-Ready-Zielzustand versetzt, und wodurch begründet sich das?
41. Wie viele Bahnübergänge im Bereich der Generalsanierung werden so umgerüstet, dass sie dem Zielzustand ETCS-Ready entsprechen, und wie viele der Bahnübergänge entsprechen bereits diesem Zustand?

Die Fragen 37 bis 39 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Ausrüstung der Strecke Emmerich – Oberhausen mit ETCS Level 2 (Baseline 3) erfolgt nach Abschluss der Bauarbeiten zum dreigleisigen Ausbau.

40. Mit welchen Zugsicherungssystemen, Stellwerksbauformen und Funktechnologien sowie darauf aufbauenden Vorrichtungen für den digitalisierten Zugbetrieb (beispielsweise integriertes Leit- und Bediensystem [iLBS] oder Anlagenpreissystem [APS]) soll die Strecke im Bereich der Generalsanierung im Zielzustand ausgerüstet sein, wann soll dieser Zielzustand erreicht werden und inwieweit wird dadurch der European Rail Traffic Management System(ERTMS)-Standard erfüllt?

In dem betroffenen Bereich befindet sich das ESTW Emmerich, welches mit Fertigstellung der ABS in der Ausrüstungsform SIMIS D vorgesehen ist. Die Ausrüstung mit ETCS L2 erfolgt ebenfalls nach Abschluss der Bauarbeiten zum dreigleisigen Ausbau. Die Funktechnologie wird FRMCS sein. Damit werden alle aktuellen ERTMS-Standards erfüllt. Im Rahmen nachfolgender DB-Projekte ist vorgesehen, die Bedienplätze dieser Strecke zu digitalisieren (iLBS).

42. Werden im Rahmen der Generalsanierung Blockverdichtungen vorgenommen, und wenn ja, wo (bitte jeweils genauen Standort der zusätzlichen Signale angeben)?

Nein.

43. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen sind nach den durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen im Bereich der Generalsanierung sinnvollerweise zu errichten?

Entsprechende punktuelle Optimierungen (insbesondere Blockteilung, Weichengeschwindigkeit) werden im Rahmen der Umsetzung der ABS geprüft.

44. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt (bitte auflisten)?
45. An welchen Stellen der Strecke im Bereich der Generalsanierung befinden sich Überleitmöglichkeiten (bitte alle Überleitmöglichkeiten mit genauen Standort sowie die Art der Überleitstelle: einfach inklusive Richtungsangabe, doppelt, Trapez inklusive Richtungsangabe angeben)?
46. Welche Anpassungen der Überleitgeschwindigkeiten erfolgen an bestehenden Überleitmöglichkeiten, und wenn keine Anpassung erfolgt, warum nicht?
47. Welche zusätzlichen Überleitmöglichkeiten werden an welchen Stellen neu errichtet, und welche Überleitgeschwindigkeiten sind dort jeweils vorgesehen?
48. In welchen Abschnitten erfolgt eine Erhöhung der Geschwindigkeit in durchgehenden Hauptgleisen (bitte jeweils genauen Standort sowie Distanz, Geschwindigkeit vor der Maßnahme sowie nach der Maßnahme benennen)?
49. Bei welchen Weichen wird die aktuelle Zweiggleisgeschwindigkeit erhöht (bitte jeweils unter Nennung der Zweiggleisgeschwindigkeit vor der Maßnahme, ggf. auch nach Bahnhöfen gruppiert auflisten)?

50. Welche Überholgleise sollen im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet werden (bitte unter Angabe des genauen Standorts auflisten)?

Die Fragen 44 bis 50 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Sanierung werden keine der genannten Maßnahmen umgesetzt.

51. Welche Überholgleise sollen im Rahmen der Generalsanierung verlängert bzw. angepasst werden (bitte unter Angabe des genauen Standorts auflisten)?

Die Gleise 6 bis 9 im Bahnhof Wesel wurden erneuert.

52. Welche Überholgleise im Bereich der Generalsanierung werden nachträglich errichtet (bitte unter Angabe des genauen Standorts mit Zeitpunkt der Inbetriebnahme auflisten)?

Es werden keine Überholgleise nachträglich errichtet, sofern dies nicht mit Umsetzung der ABS Emmerich – Oberhausen geplant ist.

53. Welche Genehmigungsverfahren, wie beispielsweise Planfeststellungen oder Plangenehmigungen, laufen aktuell im Wirkungsbereich der Generalsanierung (bitte unter Nennung des aktuellen Standes sowie Umsetzungszeitraums auflisten)?

Für die Umsetzung der Korridorsanierung sind keine gesonderten Planrechtsverfahren erforderlich gewesen.

54. Welche Maßnahmen für den Deutschlandtakt werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt?
55. Wenn die Umsetzung von Maßnahmen für den Deutschlandtakt im Rahmen der Generalsanierung erfolgt, werden die Deutsche Bahn und die Bundesregierung diese Maßnahmen entsprechend kommunikativ begleiten (z. B. durch Verwendung des Siegels „Ein Projekt für den Deutschlandtakt“), und wenn nein, warum nicht?
56. Welche 740-Meter-Gleise werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt (bitte unter Angabe des genauen Standorts auflisten)?
57. In welchem Maße wird im Rahmen der Generalsanierung die Kapazität angehoben (bitte Änderung der Nennleistung angeben)?

Die Fragen 54 bis 57 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es werden keine der genannten Maßnahmen im Zuge der Sanierung umgesetzt.

58. Wie wird sich die Verspätung (z. B. Einbruch- und Ausbruchsverspätung) durch die Maßnahmen der Generalsanierung genau entwickeln?

Die infrastrukturellen Störungen auf dem betroffenen Streckenabschnitt sollen reduziert werden. Die sich hieraus resultierende Wirkung auf die Pünktlichkeit ist abhängig von der Einbruchsverspätung.

59. Welche Maßnahmen werden an welchen Bahnhöfen ergriffen (bitte für jeden Bahnhof alle Maßnahmen auflisten)?

Maßnahme in GS 25 oder ABS 46/2	VST	Geplante Maßnahmen (Auszug)	ZKB-Jahr nach ZKB- Anwärterportfolio
ABS 46/2	Haldern (Rheinl)	• Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
ABS 46/2	Oberhausen-Holten	• Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
ABS 46/2	Dinslaken	• Neubau eines Bahnsteigs • Verlängerung PU • Erneuerung Bahnsteigausstattung	2024
ABS 46/2	Oberhausen-Sterkrade	• Ersatz Bahnsteige • Verlängerung Bahnsteigdach • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
ABS 46/2	Voerde (Niederrhein)	• Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
ABS 46/2	Friedrichsfeld (Niederrhein)	• Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
GS ABS 46/2	Wesel-Feldmark	• Sanierung Kante und Belag • Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	2025 Nach 2030
ABS 46/2	Mehrhoog	• Ersatz Bahnsteige • Barrierefreie Erschließung • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
ABS 46/2	Empel-Rees	• Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
ABS 46/2	Millingen (Kr Rees)	• Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	Nach 2030
GS ABS 46/2	Praest	• Sanierung Kante und Belag • Ersatz Bahnsteige • Erneuerung Bahnsteigausstattung	2025 Nach 2030

60. Welche Bahnhöfe werden im Rahmen der Generalsanierung zu Zukunftsbahnhöfen ausgebaut, und welche der umgesetzten Maßnahmen sind dafür ursächlich, dass der jeweilige Bahnhof als Zukunftsbahnhof klassifiziert werden kann (bitte alle auflisten)?

Keine.

61. Wie werden vor und während der Korridorsanierung die Öffentlichkeit sowie das Parlament über die Maßnahmenumfänge und die einzelnen Baufortschritte, Zeitpläne und Kostenentwicklungen informiert?

Die DB InfraGO AG berichtet wöchentlich über den Baufortschritt und monatlich über den technischen und kaufmännischen Projektstand. Darüber hinaus

wurde die Öffentlichkeit in einer Bürgerinformationsveranstaltung über das Vorhaben informiert. Interessierte hatten zudem die Möglichkeit, die Baustelle zu besichtigen.

62. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Gewährleistung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenersatzverkehrs (SEV) in der Zeit der Total-sperrung?
63. Mit wie vielen Bussen und Fahrern soll der SEV bewerkstelligt werden?
64. Auf welchen Strecken, mit welchen Haltepunkten, in welcher Frequenz und zu welchen Zeiten soll der SEV zweckmäßig bedient werden (bitte jede Strecke auflisten)?
65. Mit welcher durchschnittlichen Fahrzeit des SEV rechnet das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Vergleich zur durchschnittlichen Reisezeit auf der Schiene?

Die Fragen 62 bis 65 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sanierung des Korridors Emmerich – Oberhausen erfolgt zeitlich eingebettet in die 80-wöchige Sperrpause für das bereits zuvor geplante und langfristig vorbereitete Ausbauvorhaben „Oberhausen – Emmerich“ (ABS 46/2), das als „Ankermaßnahme“ ausgewiesen wurde. Die DB InfraGO AG hat mit dem zuständigen Aufgabenträger, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), einen angemessenen Ersatzverkehr realisiert.

66. Was ist der Bauablauf für die folgenden Gewerke jeweils (bitte aufführen, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum durchgeführt werden):

Der Bau befindet sich in Ausführung. Der Ablauf war wie folgt:

- a) Oberbau,

Die Umsetzung erfolgte in der Totalsperrung im Juni/August 2025.

- b) Leit- und Sicherungstechnik,
- c) Oberleitungen,
- d) Telekommunikation,
- e) elektrische Energieanlagen (50 Hz),

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 21 und 22 verwiesen.

- f) konstruktiver Ingenieurbau?

Die Eisenbahnüberführung Brinkstraße wird bis Mai 2026 errichtet und in Betrieb genommen.

67. Welche für den Bereich der Generalsanierung geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands oder der Kapazität sind nicht umsetzbar gewesen, und welche rechtlichen Limitationen haben die Umsetzung verhindert (bitte jeweils aufführen)?

Alle geplanten Maßnahmen waren umsetzbar.

68. Wie viele infrastrukturbedingte Störungen gab es in den letzten fünf Jahren jeweils im Bereich der Generalsanierung?

Jahr	Anzahl Störungen pro Tag
2020	1,2
2021	1,1
2022	1,1
2023	0,9
2024	1,0
2025 (bis 19.11.2025)	1,0

69. Wie hoch sind die Kosten für die ABS 46 Emmerich–Oberhausen nach aktueller Schätzung für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen (bitte Brutto angeben)?
70. Welche Kostenentwicklungen haben sich im Jahr 2025 durch neue Kenntnisse für das Projekt ABS 46 Emmerich–Oberhausen ergeben (bitte unter Nennung der vorherigen Kalkulation, der aktualisierten Kalkulation und der Gründe für die Anpassung angeben)?

Die Fragen 69 und 70 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Ergänzende Antwort der Bundesregierung auf die zur Kleinen Anfrage „Entwicklung Gesamtwert Infrastruktur-Großprojekte sowie Zeitpläne der Deutschen Bahn InfraGO“ auf Bundestagsdrucksache 21/2870 verwiesen.

71. Wann wird nach aktuellem Stand die Inbetriebnahme des Projekts unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse zu den verfügbaren Sperrpausen erwartet?
72. Welche anderen Projekte sind ursächlich für die möglichen Änderungen in den verfügbaren Sperrpausen (bitte für jedes Jahr die wesentlichen verursachenden Projekte angeben)?
77. Wie viele Jahre nach Unterzeichnung der Vereinbarung vom 31. Oktober 1992 soll das Projekt auf deutscher Seite in Betrieb genommen werden (vgl. Bundestagsdrucksache 19/26633)?

Die Fragen 71, 72 und 77 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen über den Inbetriebnahmeterrmin der ABS Emmerich – Oberhausen können erst nach Vorliegen aller bestandkräftigen Planfeststellungsbeschlüsse getroffen werden.

73. Ergibt sich durch die angekündigte Anpassung der bundesweiten Generalsanierungen bis 2035 eine Änderung der verfügbaren Sperrpausen, und welche Auswirkungen hat das auf den Zeitplan sowie die Kosten des Projekts?

In der Gesamtabwägung der für Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen notwendigen verkehrlichen Einschränkungen konnte noch kein Sperrkonzept für die ABS 46/2 abgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf

den Zeitplan der ABS sind im Hinblick auf die ausstehenden bestandkräftigen Planfeststellungsbeschlüsse nicht abschließend bewertet.

74. Kommt es im Rahmen der angekündigten Anpassung der bundesweiten Generalsanierungen bis 2035 zu Verzögerungen oder Kostensteigerungen bei der Generalsanierung und der ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, wenn ja, seit wann sind der Bundesregierung die möglichen Verzögerungen sowie Kostensteigerungen des Projekts bekannt, und welche Gegenmaßnahmen wurden im Rahmen der Steuerung der Deutschen Bahn unternommen (bitte auflisten)?

Die Maßnahmen der Korridorsanierung werden im Zeitplan und Kostenrahmen umgesetzt.

75. Wie grenzen sich die Teilprojekte der Generalsanierung und der ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen voneinander ab bzw. welche konkreten Maßnahmen lassen sich welchem der beiden Teilprojekte zuordnen?

Neu zu errichtende oder zu ersetzende Anlagen können anlagenspezifisch ausgewiesen und damit auch projektscharf zugeordnet werden. Die Maßnahmen der Sanierung des Korridors Emmerich – Oberhausen können der Antwort zu Frage 22 entnommen werden.

76. Sofern es zu Verzögerungen des Projekts kommt, sind die Niederlande über diese informiert worden (bitte begründen)?

Die DB InfraGO AG befindet sich im regelmäßigen Austausch mit ihren niederländischen Partnern.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.