

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/3120 –

Generalsanierung der Strecke Hagen–Wuppertal–Köln

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Februar 2026 möchte die Deutsche Bahn (DB) InfraGO in die Sanierung der Strecke zwischen Hagen–Wuppertal–Köln starten. Als eine der wichtigsten Fern- und Nahverkehrsachsen in der Metropolregion Nordrhein-Westfalen besteht auf der Strecke ein dichter Takt. Demzufolge ist die geplante Vollspernung der Strecke im Zuge einer der zehn Generalsanierungen in Nordrhein-Westfalen für fünf Monate mit großen Auswirkungen auf den Zugbetrieb in der Metropolregion und die Fahrgäste verbunden. Konkret soll die Sanierung im Zeitraum vom 6. Februar 2026 bis zum 10. Juli 2026 durchgeführt werden, wobei die gesperrten Streckenabschnitte im Gegensatz zu anderen Generalsanierungen über den Zeitraum mehrfach wechseln. Während vor allem Pendlerinnen und Pendler von enormen Einschränkungen betroffen sind (vgl. www.wz.de/nrw/wuppertal/darum-ist-die-generalsanierung-fuer-wuppertaler-pendler-eine-katastrophe_aid-134589389), erwartet auch die Fernverkehrsfahrgäste zwischen Köln und Berlin/Hamburg eine Fahrzeitverlängerung von bis zu 40 Minuten, während Wuppertal und Solingen gänzlich vom Fernverkehr abgekoppelt werden (vgl. www.it-boltwise.de/sanierung-der-bahnstrecke-koeln-hagen-auswirkungen-auf-den-fernverkehr.html).

1. Welche Zustandsnoten werden im Bereich der Generalsanierung nach dem InfraGO-Zustandsbericht zwischen den Jahren 2021 und 2025 vergeben?

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG, deren Herleitung und Systematik das Bundesministerium für Verkehr (BMV) bislang nicht validieren kann und die daher für die Bewertung des Netzzustandes durch das BMV keine Anwendung findet.

Die folgende Zustandsnoten wurden durch die DB InfraGO AG im Bereich der Korridorsanierung zwischen den Jahren 2021 und 2024 vergeben. Für 2025 liegen noch keine Daten vor.

2021: 3,02

2022: 3,49

2023: 3,58

2024: 3,79

2. Welche Sanierungsmaßnahmen wurden im Bereich der Generalsanierung zwischen 2021 und 2025 ergriffen (bitte in geeigneten Einheiten für jedes Gewerk angeben)?

Die in der folgenden Tabelle aufgeführten Sanierungsmaßnahmen wurden durch die DB InfraGO AG im Bereich der Korridorsanierung zwischen 2021 und 2025 ergriffen.

		2021	2022	2023	2024	2025
Gleise	km	–	0,0	3,4	–	–
Weichen und Kreuzungen	Stück	1	3	1	3	1
Bahnübergang	Stück	–	–	–	5	–
Oberleitung	km	–	2,8	–	–	–
Stützwand	m	–	–	24	–	–
Heißläuferortungsanlagen	Stück	2	–	–	–	–

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 Maßnahmen für den Korridor Hagen – Wuppertal – Köln. Eine konkrete Aussage zur Verbesserung der Zustandsnoten kann derzeit noch nicht getroffen werden.

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

Strecke 2730:

Zustandsnote Stützbauwerke (Stückliste Stützbauwerke): 1,39

Zustandsnote Brücken (Stückliste Brücken): 2,46

Zustandsnote Tunnel (Stückliste Tunnel): auf der Strecke sind keine Tunnel vorhanden.

Strecke 2550:

Zustandsnote Stützbauwerke (Stückliste Stützbauwerke): 1,47

Zustandsnote Brücken (Stückliste Brücken): 2,71

Zustandsnote Tunnel (Stückliste Tunnel): auf der Strecke sind keine Tunnel vorhanden.

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

Inklusive eines Risikopuffers schätzt die DB InfraGO AG die Gesamtkosten derzeit auf rund 800 Mio. Euro, davon ca. 20 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)?

Die Gesamtkosten sind nach Angaben der DB InfraGO AG konstant geblieben.

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

Ja.

8. Sofern eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt, wie lautet der Wortlaut, und wann ist die Anpassung erfolgt bzw. wann wird sie erfolgen?

Die Anpassung ist mit der im Dezember 2025 unterzeichneten dritten Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III erfolgt (vgl.: www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Nachtrag_3.pdf).

9. Sind Verträge für Planung und Bau der Strecke DB-intern sowie 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 im vierten Quartal 2024 in zwei Losen ausgeschrieben und im zweiten Quartal 2025 vergeben. Aktuell bestehen nach Angaben der DB InfraGO AG Vertragsbindungen in Höhe von 230 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?

Nein.

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

Nein.

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 Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung wurde ein Kostenvergleich und ein Vergleich der verkehrlichen Effekte durchgeführt. Im Ergebnis des Kostenvergleichs ist die Korridorsanierung rund 8 Mio. Euro wirtschaftlicher als der Wei-

terführungsfall. Hinsichtlich des Vergleichs der verkehrlichen Effekte wird ein Nutzen der Korridorsanierung von rund 5 Mio. Euro ausgewiesen.

13. Im Vergleich zu welchem Bezugsfall wurden die Effekte der Generalisierung 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 im zweiten und dritten Quartal 2025 erstellt. Die Durchsicht der Wirtschaftlichkeitsprüfung und die anschließende Bestätigung der Wirtschaftlichkeit seitens des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) erfolgte zu Beginn des vierten Quartals 2025.

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 DB InfraGO AG hat das Bauvolumen in mehrere Lose aufgeteilt:

- Zwei Baulose (Oberbau, Kabeltiefbau, Konstruktiver Ingenieurbau, Rohbauanteil Verkehrsstationen) nach Streckenunterteilung (Los 1: 110 Mio. Euro, Los 2: 120 Mio. Euro),
- zwei Lose für Oberleitungsarbeiten,
- ein Los für Fahrdrabtwechsel,
- zwei Lose für Weichenheizungen,
- zwölf Lose für die technische Ausrüstung der Verkehrsstationen.

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

Der Zuschlag für die Baulose erfolgte durch die DB InfraGO AG nach dem Kriterium Preis.

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

Aktuell befinden sich beide Bauabschnitte in der Erstellung der Ausführungsplanung und Finalisierung der Bauablaufplanung.

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?

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 Frage 20 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet (bitte jeweils angeben)?

Die Fragen 19, 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gewerkeliste	Gesamtzahl je Gewerk auf Korridor	davon Ersatz	davon Neubau
Gleise (km)	75	75	
Weichen (Stk)	68	68	
Oberleitung (km)	35	35	
Durchlässe (Stk)	4	4	
Stelleinheiten (Stk)	24		24
Überleitstellen (Stk)	2		2
Kabeltiefbau (km)	65		65
Bahnsteige (Stk) – hier Mehraufwand investiv und Aufwand	12	12	
Höhenfördertechnik (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	9	9	
Personenunterführungen (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	7	7	
Bahnsteigdach (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	6	6	
Rampen/Treppen/Zuwegung (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	7	7	
Empfangsgebäude (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	2	2	
Beleuchtung (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	17	17	

20. Welche Mengen folgender Anlagen befinden sich im Bereich der Generalsanierung
- Gleise (Meter [m]),
 - Weichen (Anzahl),
 - Überleitstellen (Anzahl),
 - Signale (Anzahl),
 - Signalausleger (Anzahl),
 - Achszähler (Anzahl),
 - Gleismagnete inklusive Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Anzahl),
 - Heißläuferortungsanlagen (Anzahl),
 - Bahnübergänge (Anzahl),
 - Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB; m),

- k) Europäisches Zugbeeinflussungssystem (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 Communications – Rail (GSM-R)-Masten (Anzahl),
- z) Brücken (qm),
- aa) Tunnel (m)?

Gleise (m)	155 007
Weichen (Anzahl)	191
Überleitstellen (Anzahl)	0
Signale (Anzahl)	285
Signalausleger (Anzahl)	19
Achszähler (Anzahl)	325
Gleismagnete inkl. Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Anzahl)	311
Heißläuferortungsanlagen (Anzahl)	2
Bahnübergänge (Anzahl)	11
LZB (m)	0
ETCS (m)	0
GNT (m)	0
Schallschutzwände (m)	5 074
Durchlässe (Anzahl)	60
Modulgebäude ESTW/DSTW/LZB/ETCS (Anzahl)	10
Weichenheizstationen (Anzahl)	18
Oberleitung (m)	109 817
Oberleitungsmasten (Anzahl)	1 340
Quertragwerke (Anzahl)	185
GSM-R-Masten (Anzahl)	18
Brücken (qm)	47 441
Tunnel (m)?	0

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

Laut DB InfraGO AG weisen rund 16 km Oberleitung eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf.

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)?

Stellwerk	Zustandsnote
ESTW Hagen Hbf	4,7
RSTW Schwelm	4,5
RSTW Wuppertal-Elberfeld	3,2
RSTW Wuppertal-Oberbarmen	6,0
RSTW Leichlingen	3,2
ESTW Solingen	4,6
ESTW Wuppertal-Steinbeck	6,0
ESTW Wuppertal-Vohwinkel	3,5

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 das Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) werden ergriffen?
28. Wie viele Bahnübergänge im Bereich der Generalsanierung werden jeweils aufgelassen und durch Überführungen bzw. Unterführungen ersetzt sowie aufgelassen ohne Ersatz (bitte jeweils auflisten)?
29. Auf wie vielen Bahnsteigdächern werden im Rahmen der Generalsanierung Photovoltaikanlagen installiert?

Die Fragen 25 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es sind durch die DB InfraGO AG keine Maßnahmen vorgesehen.

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

Die DB InfraGO AG sieht neben Instandhaltung und Wartung/Inspektionen an den Anlagen, die nicht erneuert werden, auch eine vollständige Durchführung der Vegetationsarbeiten vor.

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

2025	Beginn in Prozent	Ende in Prozent
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	69,0	63,6
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	49,4	39,9
Schienengüterverkehr (SGV)	49,0	51,1

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

Der Nahverkehr wird außerhalb der S-Bahn-Sperrung über S-Bahn-Gleise umgeleitet. Während der S-Bahn Sperrung findet kein Verkehr zwischen Köln und Hagen statt. Der Schienenpersonenfernverkehr verkehrt über die Ruhrstrecke (Düsseldorf, Duisburg, Bochum, Dortmund). Da im Schienengüterverkehr nur Einzellagen betroffen sind, sieht die DB InfraGO AG eine Umleitung durch das Ruhrgebiet vor.

33. Welche regulären Fernverkehrs- oder Nahverkehrsangebote auf den Ausweichstrecken werden für die Zeit der Generalsanierung zugunsten von Umleiterverkehren gestrichen, in der Häufigkeit vermindert oder im Routenverlauf angepasst (bitte die Relation und die vorgenommene Anpassung nennen)?

Während die S-Bahn – Strecke nicht gesperrt ist, werden die Regionalverkehrslinien über diese umgeleitet. Dadurch kommt es vereinzelt zu folgenden Teilausfällen bei der S-Bahn.

- S 8: ein Kurztakt mit Teilausfall Wuppertal Hbf–Wuppertal-Oberbarmen.
- S9: Haltausfall in Hagen-Westerbauer und Hagen-Wehringhausen.
- S7: Teilausfall Wuppertal Hbf–Remscheid-Lüttringhausen.
- S 28: Teilausfall Wuppertal-Vohwinkel–Wuppertal Hbf.
- S 68: Teilausfall Düsseldorf-Gerresheim–Wuppertal-Vohwinkel.

Bei den Fernverkehrslinien wird die Linie 10 (Berlin–Bonn Hbf) angepasst und fährt in Doppeltraktion über die Ruhrstrecke. Die Linie 55 fällt zwischen Dortmund Hbf und Köln Hbf aus.

34. Welche Sanierungs- sowie anderen Maßnahmen werden auf diesen Ausweichstrecken vor Beginn der Generalsanierung jeweils ergriffen (bitte auch Instandhaltungsmaßnahmen sowie Gesamtkosten aufzählen)?

Folgende Instandhaltungsmaßnahmen wurden durch die DB InfraGO AG durchgeführt.

	Datenbestand (16.12.2025)						
	2024		2025		2024+2025		
	Menge (m)	Menge (Stück)	Menge (m)	Menge (Stück)	Euro	Menge (m)	Menge (Stück)
Konstruktiver Ingenieurbau und Brücken	1 989	23	729	28	9 507 253	2 718	51
Gleise	12 430	552	21 597	893	9 374 598	34 027	1 445
Weichen	–	45	–	582	5 947 002	–	627
Oberleitung					1 297 597	–	–
Leit- und Sicherungstechnik		1		10	2 121 829	–	11
Diverse kleine Instandsetzungsmaßnahmen (Weichenheizung, Erneuerung Weichenantriebe etc.)					6 995 600		
Gesamtsumme					35 243 879		

Die DB InfraGO AG hat folgende Investitionsmaßnahmen durchgeführt.

		2021	2022	2023	2024	2025
Gleise	km	26,2	36,2	38,6	67,3	76,4
Weichen und Kreuzungen	Stück	88	45	48	92	39
Brücken	m ²	8 600	1 042	5 616	3 746	1 298
Durchlass	m	–	13	–	–	–
Erdkörper	m	–	–	1 918	124	224
Bahnübergang	Stück	–	2	4	4	1
Oberleitung	km	5,5	–	–	–	–
Elektr. Anlagen	Stück	–	–	1	–	1
Lärmschutzbauwerk	m	–	106	–	62	–
Heißläuferortungsanlagen	Stück	1	–	–	–	–

35. Werden alle vorbereitenden Maßnahmen nach aktuellem Stand rechtzeitig abgeschlossen, und wenn nein, wie wird sichergestellt, dass die Generalsanierung nicht in Verzug gerät und die Strecke zum geplanten Ende der Totalsperrung in Betrieb genommen werden kann?

Nach Angaben der DB InfraGO AG werden alle vorbereitenden Maßnahmen rechtzeitig abgeschlossen.

36. Welche Maßnahmen wären nach dem zu erstellenden Bericht für temporär überlastete Schienenwege auf den Umleitungsstrecken jeweils sinnvoll gewesen, und konnten diese jeweils umgesetzt werden (bitte Umsetzungsstand und Kosten bzw. Verhinderungsgrund angeben)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind für den Ausbau Strecke 2324 für SPNV und SPFV zwischen Köln-Mülheim und Opladen (Kapazitätssteigernde Maßnahmen, z. B. Blockverdichtungen) folgende Maßnahmen geplant:

- Weichenverbindung nördlich von Köln-Mülheim zwischen Strecke 2670 und 2324 zur Umleitung von RE-Zügen
- Blockverdichtung auf der Strecke 2816 zw. Hagen-Heubing und Hagen Hbf
- Bahnsteigverlängerungen (z. B. Gevelsberg Hbf als RE-Ersatzhalt auf 215 m Nutzlänge)
- Temporäre Bahnsteige an Strecke 2324 in Opladen und Ersatzhalte Leverkusen-Morsbroich und Langenfeld-Immigrath
- Weichentrapez an Strecke 2550 im Abzw. Linden für mehr Flexibilität und Kapazität in Haan-Gruiten.

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

Spotzüge Güterverkehr können im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs flexibel angemeldet werden und die Vergabe der Trassen erfolgt im Rahmen der vorhandenen Kapazität.

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

Es erfolgt keine Umleitung über eine nicht elektrifizierte Strecke.

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

Keine.

40. 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 (Level sowie ob mit Signalen oder ohne Signale) ist dabei anvisiert (bitte in die einzelnen Streckenabschnitte aufschlüsseln, sofern hier Unterschiede bestehen)?

Im Rahmen der Korridorsanierung wird nach aktuellem Stand ETCS nicht realisiert. Der Einbau soll im Nachgang im Rahmen der Regeleintaktung von Instandhaltungs-/Baumaßnahmen erfolgen.

41. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (z. B. Position Achszähler, Signalstandorte) erfolgen im Rahmen der Generalsanierung?
42. Welche vorbereitenden Maßnahmen für die spätere ETCS-Ausrüstung (ETCS-Ready-Maßnahmen) werden im Rahmen der Generalsanierung ergriffen (bitte auflisten)?
43. Welche Anlagen im Bereich der Generalsanierung werden nicht durch das Projekt in den ETCS-Ready-Zielzustand versetzt, und wodurch begründet sich das?
44. Werden die neu errichteten Signale für die Ausrüstung von ETCS Level 2 mit Signalen vorbereitet (beispielsweise Platz für Ne-14-Tafel, Dunkelschaltung), und wenn nein, warum nicht?
45. Mit welchen Zugsicherungssystemen, Stellwerksbauformen und Funktechnologien sowie darauf aufbauenden Vorrichtungen für den digitalisierten Zugbetrieb (beispielsweise integriertes Leit- und Bediensystem [iLBS] oder Anlagenpreissysteme [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?
46. 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 41 bis 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG sieht keine Maßnahmen im Zuge der Korridorsanierung vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 25 bis 29 verwiesen.

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

Nein.

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

Nach Angaben der DB InfraGO AG konnten folgende Maßnahmen identifiziert werden:

- Verbesserung der Blockteilung mittels ETCS L2mS,
- zusätzliche Überleitstellen,
- Erhöhung von Weichengeschwindigkeiten,
- Verlängerung und Ergänzung von Überholgleisen.

49. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt (bitte auflisten)?

Die DB InfraGO AG sieht die Umsetzung der folgenden Maßnahmen vor:

- zwei Überleitstellen im Bereich Köln-Mülheim,
- 740 m-Überholgleis in Schwelm.

50. An welchen Stellen der Strecke im Bereich der Generalsanierung befinden sich Überleitmöglichkeiten (bitte alle Überleitmöglichkeiten mit genauem Standort sowie Art der Überleitstelle: einfach inklusive Richtungsangabe, doppelt, Trapez inklusive Richtungsangabe, angeben)?

Strecke 2730:

Üst ca. Km 26,6 vollständiges Trapez,

LEV-Manfort – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 22 und 21),

Opladen Mitte – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 19 und 17),

Leichlingen – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 13 und 11,5),

Solingen – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 7 und 5,5),

Gruiten – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 0,75 und -0,2).

Strecke 2550:

W-Vohwinkel 1x halbes Trapez westl. Bahnhofskopf und vollständiges Trapez (ca. Km 108 und – 111),

W Hbf – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 114,5 und 116),

W-Oberbarmen – 2x vollständiges Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 119 und 122),

Schwelm – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 125 und 127),

HA-Haspe – 2x halbes Trapez je Bahnhofskopf (ca. Km 137 und 139),

HA-Haspe – 1x halbes Trapez westl. Bahnhofskopf (ca. Km 141).

51. Welche Anpassung der Überleitgeschwindigkeiten erfolgen an bestehenden Überleitmöglichkeiten, und wenn keine Anpassung erfolgt, warum nicht?

Keine, weil ansonsten auch eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik notwendig gewesen wäre.

52. Welche zusätzlichen Überleitmöglichkeiten werden an welchen Stellen neu errichtet, und welche Überleitgeschwindigkeiten sind dort jeweils vorgesehen?

Die DB InfraGO AG sieht den Neubau von zwei Überleitstellen im Bereich Köln-Mühlheim vor.

53. In welchen Abschnitten erfolgt eine Erhöhung der Geschwindigkeit in durchgehenden Hauptgleisen (bitte genauen Standort sowie Distanz, Geschwindigkeit vor der Maßnahme sowie nach der Maßnahme jeweils benennen)?

Die DB InfraGO AG sieht keine Erhöhung der Geschwindigkeit in den durchgehenden Hauptgleisen vor.

54. Bei welchen Weichen wird die aktuelle Zweiggleisgeschwindigkeit erhöht (bitte jeweils unter Nennung der Zweiggleisgeschwindigkeit vor und nach der Maßnahme, ggf. auch nach Bahnhöfen gruppiert, auflisten)?

Die DB InfraGO AG sieht bei keinen Weichen die Erhöhung der aktuellen Zweiggleisgeschwindigkeit vor.

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

61. Welche 740-m-Gleise werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt (bitte unter Angabe des genauen Standorts auflisten)?

Die Fragen 55 und 61 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Bereich Schwelm soll ein 740 m-Überholgleis gebaut werden.

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

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

Die Fragen 56 und 57 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es sind keine Maßnahmen geplant.

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

Nach Angaben der DB InfraGO AG laufen aktuell die folgenden Planrechtsverfahren:

Erneuerung Rauenthaler Tunnel

- Verfahren: Planänderung von unwesentlicher Bedeutung gemäß § 76 Absatz 3 VwVfG.
- Aktueller Stand:
Planfeststellungsbeschluss liegt seit 4. Oktober 2022 vor,
Planänderung (Wegfall Hebungsinjektionen inkl. Schacht und BE-Flächen) nach EBA-Abstimmung vom 3. Dezember 2025 vorgesehen,
Einreichung der Planänderung beim EBA geplant für Februar 2026.
- Umsetzungszeitraum:
Baubeginn ab 6. Januar 2027.

Wupperkorridor – Haan

- Verfahren: Plangenehmigungsverfahren.
- Aktueller Stand:
Plangenehmigungsbescheid wird kurzfristig erwartet.
- Umsetzungszeitraum:
Umsetzung ab 7. Februar 2026.

Wupperkorridor – Haan-Gruiten

- Verfahren: Plangenehmigungsverfahren.
- Aktueller Stand:
Anpassung der Umweltplanung infolge TöB-Beteiligung,
Herstellung des Einvernehmens mit Bezirksregierung und UNB vorgesehen.
Plangenehmigungsbescheid wird spätestens im Januar 2026 erwartet
- Umsetzungszeitraum:
Umsetzung ab 7. Februar 2026.

EÜ Iserkull (Strecke 2525 km 27,900)

- Verfahren: Zwei Planänderungen.
- Aktueller Stand:
Planänderung (BE-Fläche) eingereicht, Beschluss wird kurzfristig erwartet.
Planänderung (Bauwerksanpassung) Einreichung vorgesehen Januar 2026
Genehmigungsseitig unkritisch
- Umsetzungszeitraum:
Umsetzung ab Februar 2026

EÜ Lohhoff (Strecke 2525 km 28,395)

- Verfahren: Zwei Planänderungen.
- Aktueller Stand:

Planänderung (BE-Fläche) eingereicht, Beschluss erwartet Januar 2026.

Planänderung (Bauwerksanpassung) Einreichung vorgesehen Januar 2026.

EBA stellt bei Verzicht auf Öffentlichkeitsbeteiligung einen Beschluss für Februar 2026 in Aussicht; zeitlich kritisch aufgrund notwendigem Flächenzugang.

– Umsetzungszeitraum:

Umsetzung ab Februar 2026.

59. Welche Maßnahmen für den Deutschlandtakt werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt?
60. 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?

Die Fragen 59 und 60 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es sind keine Maßnahmen geplant.

62. In welchem Maße wird im Rahmen der Generalsanierung die Kapazität angehoben (bitte Änderung der Nennleistung angeben)?

Durch die Verbesserung des Infrastrukturzustands im Rahmen der Korridorsanierung werden Infrastrukturmängel reduziert, was zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke im Vergleich zum Status quo führt.

63. Wie wird sich die Verspätung (z. B. Einbruchs- und Ausbruchsverspätung) infolge der Maßnahmen der Generalsanierung genau entwickeln?

Durch die Korridorsanierung sollen 80 Prozent der infrastrukturellen Störungen auf dem betroffenen Streckenabschnitt reduziert werden.

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

Leverkusen-Manfort	Neubau und Aufhöhung der Bahnsteige auf 76 cm Neubau des Bahnsteigdaches auf Bstg. Gl. 2/3 Aufwertung der Personenunterführung Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung
Leverkusen-Opladen	Anpassung der Bahnsteiglängen an Gl. 1 und Gl. 2/5* Austausch der Aufzüge und Fahrtreppen* Aufwertung der Personenunterführung* Modernisierung der Reisendeninformationssysteme* Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung*
Leichlingen	Verlängerung des Bahnsteiges an Gl. 1/2 * Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung*

Solingen Hbf.	Aufwertung der Personenunterführungen* Austausch des Aufzugs an Gl. 3/8* Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung* Modernisierungsarbeiten am Empfangsgebäude*
Haan	Neubau der Bahnsteige Gl. 1 und 2 Neubau der Personenüberführung Neubau von zwei Aufzügen und zwei Treppen Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung
Haan-Gruiten	Neubau der Bahnsteige an Gl. 3/4 und 6/7 Neubau einer Personenüberführung Neubau von vier Aufzügen und Treppen Aufwertung der Personenunterführung vom Bstg. Gl. 3/4 zum P+R – Parkplatz Modernisierung des Bahnsteigdaches an Gl. 3/4 Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung
Wuppertal-Vohwinkel	Neubau des Bahnsteigs an Gl. 5/6* Modernisierung der Bahnsteigdächer* Aufwertung der Personenunterführung Bau einer Rampe vom P+R – Parkplatz in die Personenunterführung* Austausch des Aufzugs an Gl. 5/6* Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung* Modernisierungsarbeiten am Empfangsgebäude*
Wuppertal Hbf.	Modernisierung des Bahnsteigs an Gl. 2/3 Modernisierung der Bahnsteigdächer an Gl. 2/3 und Gl. 4/5* Neubau Bahnsteigdach an Gl. 1 Austausch des Aufzuges Gl. 4/5* Rückbau des Südsteigs über die Gl. 1 bis 4 Neubau eines Aufzuges an Bahnsteig Gl. 4/5 zur Anbindung der Südstadt Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung*, Beleuchtung und Wegeleitung*
Wuppertal-Barmen	Neubau des Bahnsteigs an Gl. 1/2 Modernisierung der Bahnsteigdächer an Gl. 1/2 und Gl. 3/4 Aufwertung der Personenunterführung* Neubau eines Aufzugs zu Gl. 1/2 und Austausch des Aufzugs an Gl. 3/4* Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung*
Wuppertal-Oberbar- men	Modernisierung der Bahnsteige an Gl. 1/2*, Gl. 3/4 und Gl. 5/6* Modernisierung der Bahnsteigdächer an Gl. 1/2* und Gl. 3/4* Aufwertung der Personenunterführung* Neubau von zwei Aufzügen zu Gl. 1/2 und Gl. 3/4 sowie Austausch zu Gl. 5/6* und im Empfangsgebäude Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung* Modernisierungsarbeiten am Empfangsgebäude*

Schwelm	Modernisierung der Bahnsteigdächer an Gl. 1/2* und Gl. 3/4* Austausch des Aufzugs im Empfangsgebäude* Aufwertung der Personenunterführung* Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung*
Ennepetal	Modernisierung der Treppen an Bstg. Gl. 1/2* und am Empfangsgebäude* Aufwertung der Personenunterführung* Austausch des Aufzugs an Bstg. Gl. 1/2* Modernisierung des Bahnsteigdaches an Gl. 1/2* Modernisierung der Reisendeninformationssysteme Modernisierung der Bahnsteigausstattung, Beleuchtung und Wegeleitung*

*Finanzierung über Korridorsanierung

65. 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)?

Im Rahmen der Korridorsanierung werden 2026 folgende Bahnhöfe nach dem Zielbild im Handbuch Zukunftsbahnhöfe (ZKB) ausgebaut: Opladen, Leichlingen, Haan und Ennepetal.

Zur Erreichung des Zustandes sind u. a. die in Antwort zu Frage 64 genannten Maßnahmen sowie Arbeiten im Bahnhofsumfeld umzusetzen. Zur Erreichung des Zustandes sind die Maßnahmen nach dem Handbuch Zukunftsbahnhöfe (www.dbinfrago.com/resource/blob/13576856/a2a603407b540896becea24be4e6d691/Handbuch-ZKB-data.pdf) umzusetzen.

66. 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 informiert anhand regelmäßiger Presseinformationen, postalischer und digitaler Anwohnerinformationen, Infos auf der Website der Generalsanierung NRW, einen WhatsApp-Kanal und Bürgerinfoveranstaltungen. An den Bahnhöfen und den Baustelleneinrichtungsflächen finden sich Ersatzfahrpläne, Hinweistafeln und -Banner. Darüber hinaus berichtet die DB InfraGO AG dem BMV in dem nach § 8e der dritten Nachtragsvereinbarung LuFV III vereinbarten Monitoring regelmäßig über den Baufortschritt und die Kostenentwicklung des Projektes.

67. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Gewährleistung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenersatzverkehrs (SEV) in der Zeit der Total-sperrung?

Das SEV-Konzept ist erstellt, und die notwendigen Kapazitäten an Fahrpersonalen und Fahrzeugen sind werden bei den rahmenvertraglich über die DB InfraGO AG gebundenen Busunternehmen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgerufen. Der SEV-Fahrplan ist seit dem 15. Oktober 2025 im DB-Navigator und angeschlossenen Datenplattformen hinterlegt.

68. Mit wie vielen Bussen und Fahrern soll der SEV bewerkstelligt werden?

In der Spitze sind ca. 180 Busse am Tag im Einsatz.

69. Auf welchen Strecken, mit welchen Haltepunkten, in welcher Frequenz und zu welchen Zeiten soll der SEV zweckmäßig bedient werden (bitte jede Strecke auflisten)?

Es wird auf den Liniennetzplan während der Voll- und Teilspernung verwiesen.

https://generalsanierung.db-ersatzver-kehr.de/resource/blob/13577846/4deb07b0ef38664626b7136b42fafe60/Liniennetzplan-Hagen-Wuppertal-Ko-In_Vollsperrung-data.pdf

https://generalsanierung.db-ersatzver-kehr.de/resource/blob/13487124/38eafb3d4059e87ff2a502034381861b/Liniennetzplan-Hagen-Wuppertal-Ko-In_Teilspeerrung-data.pdf

70. Mit welcher durchschnittlichen Fahrzeit des SEV rechnet das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Vergleich zur durchschnittlichen Reisezeit auf der Schiene?

Vergleichszahlen sind nicht bekannt. Die genauen Zeiten können seit dem 15. Oktober 2025 im DB-Navigator eingesehen werden.

71. Was ist der Bauablauf für die folgenden Gewerke jeweils (bitte je Bauabschnitt aufführen, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum durchgeführt werden):
- Oberbau,
 - Leit- und Sicherungstechnik,
 - Oberleitungen,
 - Telekommunikation,
 - Elektrische Energieanlagen (50 Herz [Hz]),
 - Konstruktiver Ingenieurbau?

Die Bauablaufplanung ist noch nicht abgeschlossen.

72. 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)?

Baumaßnahmen, die Planrecht erfordern, können aufgrund der kurzen vorlaufenden Planungszeit nicht umgesetzt werden. Dies betrifft in erster Linie Stellwerksmodernisierungen und Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik.

73. Wie viele infrastrukturbedingte Störungen gab es in den letzten fünf Jahren jeweils im Bereich der Generalsanierung (bitte jeweils in Stellwerksanlage, Signale, Weichen, Zugfunk, Oberbau, Kabel, Oberleitung, Zug Sicherung unterteilen)?

	2021	2022	2023	2024	2025
Stromversorgungsanlagen	13	11	7	12	13
Telekommunikationsanlagen	8	14	4	3	5
Bauwerke	0	0	0	2	0
Fahrbahn	53	53	51	52	59
Bahnübergangssicherungsanlagen	122	111	105	122	99

	2021	2022	2023	2024	2025
Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	388	332	311	342	355
Weichen	188	202	232	213	191

74. Aus welchen Gründen wird die in Köln-Mülheim anvisierte Inbetriebnahme eines neuen DSTW nicht bereits im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt, welche vorbereitenden Maßnahmen für die anstehende Inbetriebnahme werden im Zuge der Generalsanierung durchgeführt, und welche Einschränkungen ergeben sich daraus für die Realisierbarkeit der ETCS-Ausrüstung im Rahmen der Generalsanierung?

Der Bahnhof Köln-Mülheim ist nicht Bestandteil der Korridorsanierung und wird während der Korridorsanierung für den Zugbetrieb nutzbar bleiben. Daher erfolgen in diesem Zeitraum keine Stellwerksmaßnahmen.

75. Wieso müssen die S-Bahn-Strecke zwischen dem 5. Oktober 2027 und dem 10. Dezember 2027 sowie die Fernbahnstrecke Hagen-Köln zwischen dem 3. Dezember 2027 und dem 10. Dezember 2027 erneut gesperrt werden, bzw. welche in der Totalsperrung von 5 Monaten nicht umsetzbaren Maßnahmen werden in diesem Zeitraum durchgeführt?

Das Sperrpausenkonzept ist nach Angaben der DB InfraGO AG so aufgebaut, dass der vollständige Abschluss dieser Arbeiten nach der Sperrung Ende 2027 erreicht wird.

76. Aus welchen konkreten Gründen hat sich die DB InfraGO im Gegensatz zu anderen Generalsanierungen für eine abschnittsweise Sperrung der Strecke entschieden, anstatt die gesamte Strecke über die fünf Monate der Sanierung vollständig zu sperren, und wieso war die abschnittsweise Sperrung bei anderen Generalsanierungen (beispielsweise Hamburg-Berlin mit ca. 280 Kilometern [km] Totalsperrung) nicht umsetzbar?

Es erfolgt keine abschnittsweise Sperrung, sondern eine vollständige Sperrung über den gesamten Zeitraum.

77. Inwieweit wurden Risiken in der Zuverlässigkeit der Ersatzverkehrsbusse durch die starke Überlastung der Straßen in Nordrhein-Westfalen bei der Erstellung des Ersatzverkehrskonzepts berücksichtigt, und wurden dabei in Absprache mit den Straßenbaulastträgern zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen (beispielsweise separate Busspuren, Anpassung von Lichtsignalanlagen[LSA]-Phasen, Erweiterung der Kfz-Spuren, Sperrungen bzw. Umleitungen für Pkws) in Betracht gezogen?

Das Ersatzkonzept wurde durch die Aufgabenträger (AT) go.Rheinland und Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) erstellt. Abstimmungen bzgl. Straßenbaumaßnahmen wurden mit den Straßenbaulastträgern durchgeführt und im Konzept berücksichtigt.

78. Sofern zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen auf der Straße zur Verbesserung der Stabilität des Busbetriebs in Betracht gezogen wurden, welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt, und welche nicht (bittedie Gründe nennen, wieso diese nicht umgesetzt werden)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

79. Wie wird sichergestellt, dass die Stadt Köln im Ersatzverkehrskonzept ausreichend angebunden wird, ohne dass die Busse im innerstädtischen Verkehr der Stadt Köln im Stau stehen?

Das Ersatzverkehrskonzept von go.Rheinland sieht vor, dass die Ersatzverkehrsbusse bis Leverkusen fahren und Fahrgäste dort auf das Schienennetz umsteigen.

80. Wie wird eine zusätzliche verspätungstreibende Überlastung der Strecke von Köln über Düsseldorf in Richtung Berlin vermieden, wenn die Fernverkehrszüge der Relation Hagen–Wuppertal–Köln über diese Strecke umgeleitet werden, und inwieweit resultiert daraus eine Reduzierung des Fernverkehrsangebots für den Zeitraum der Totalsperrung in der Metropolregion Nordrhein-Westfalen?

Die Züge entfallen größtenteils auf dem Teilabschnitt zwischen Dortmund bzw. Hagen und Köln. Durch die Umleitungen entstehen keine Kapazitätsmehrungen, da sie entweder wie die Linie 10 (Köln–Berlin) in der gleichen Trasse in Doppeltraktion verkehren oder aber andere Linien zum Ausgleich auf Teilabschnitten entfallen.

81. Werden bestimmte Fernverkehrsrelationen großräumig umgeleitet, um die zusätzliche Belastung auf den Ausweichstrecken in unmittelbarer Nähe zur Generalsanierung zu reduzieren (beispielsweise München–Hamburg nicht mehr über Köln, sondern über Göttingen bzw. Hannover; bitte die Relationen und deren Routenänderung nennen), und wenn nein, wieso nicht (bitte begründen)?

Die DB Fernverkehr AG prüft bei großen Baumaßnahmen immer die Möglichkeit von großräumigen Umleitungen. Im Fall dieser Korridorsanierung gibt es hierfür jedoch keine Optionen.

82. Wieso ergibt sich für die Sanierung der 65 km langen Strecke eine vergleichbare Fahrzeitverlängerung im Fernverkehr von 40 Minuten (min) gegenüber 45 min bei der Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin mit mehr als der vierfachen Streckenlänge von ca. 280 km, und wie lässt sich dies dem Fahrgast gegenüber rechtfertigen?

Nach Angaben der DB InfraGO AG liegt dies an den infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen der beiden Umleitungsstrecken. Während die Umleitung Hamburg–Berlin über eine vergleichsweise lange Strecke von 280 km über eine Flächenregion erfolgt, führt die Umleitung Hagen–Wuppertal–Köln durch die Metropolregion Ruhrgebiet, die eine völlig andere verkehrliche Charakteristik aufweist.

83. Wie wird sichergestellt, dass die Fahrgäste im Großraum Köln infolge langwieriger Totalsperrungen für die Inbetriebnahme des ESTW Köln Hauptbahnhof (Hbf) und der Generalsanierung nicht dauerhaft auf andere Verkehrsmittel umsteigen, und wie werden durch die vielen Sperrungen verlorene Kundinnen und Kunden wieder zurückgewonnen?

Die DB InfraGO AG, die Aufgabenträger und die EVU bereiten im Vorfeld die Konzepte für den Ersatzverkehr vor und planen den Einsatz zusätzlicher Reisendenlenker, Baustellenbotschafter sowie weiterer Informationsangebote.

84. Werden bei der Generalsanierung dieselben Busse wie bei der Generalsanierung der Riedbahn oder der Strecke Hamburg–Berlin eingesetzt oder wird hierfür neues Rollmaterial beschafft (bitte jeweilige Anteile der Busflotte nennen)?

Die Ersatzverkehre für die Korridorsanierungen im Zeitraum 2026 bis 2027 wurden EU-weit ausgeschrieben und an drei Unternehmen in drei Leistungspaketen vergeben.

85. Sofern neues Rollmaterial beschafft wird, wieso wurde nicht sichergestellt, dass die für die Generalsanierungen neu beschafften Busse mit extra dafür vorgesehener Ausrüstung auch auf den weiteren Generalsanierungen eingesetzt werden können, welche Maßnahmen hätten ergriffen werden können, um dies zu realisieren, und aus welchen Gründen wurden diese Maßnahmen nicht realisiert?

Die Fahrzeuge werden in Form von Rahmenverträgen EU-weit ausgeschrieben. Dabei ist sichergestellt, dass die Fahrzeuge, die bereits im Rahmen einer Korridorsanierung zum Einsatz kamen und die Qualitätsanforderungen erfüllt haben, wieder im Rahmen der nächsten Ausschreibung angeboten werden können.

86. Wo werden die neu beschafften Busse der vorherigen Generalsanierungen gegenwärtig eingesetzt (beispielsweise im regulären Busverkehr, im SEV anderer Baumaßnahmen im deutschen Schienennetz; bitte die jeweiligen Stückzahlen nennen)?

Die Fahrzeuge, die bei der Riedbahn eingesetzt wurden, kamen zum Teil auch bei der Korridorsanierung Hamburg–Berlin zum Einsatz und können basierend auf der Ausschreibung auch bei der Korridorsanierung Hagen–Wuppertal–Köln eingesetzt werden. Einige der im Rahmen der Riedbahn-Sanierung eingesetzten Fahrzeuge sind nach Angaben der DB InfraGO AG auch außerhalb der Korridorsanierungen im Einsatz.

87. Welche neuen Erfahrungen in Bezug auf die Ersatzverkehrskonzepte der Generalsanierungen konnten im Zuge der Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin gewonnen werden, und inwieweit unterscheiden sich diese Erfahrungen von denen der Generalsanierung der Riedbahn?

Die Erfahrungen der DB InfraGO AG aus der Korridorsanierung Hamburg–Berlin unterscheiden sich nach deren Angaben kaum von denen der Riedbahn und sind im Wesentlichen auf verkehrliche und geographische Unterschiede zurückzuführen.

88. Aus welchen Gründen wurde eine Trennung der Generalsanierungen auf diesem Korridor in zwei Teile (Hagen–Unna–Hamm und Hagen–Wuppertal–Köln) vorgenommen, und wieso wurde die Grenze zwischen den beiden Generalsanierungen in Hagen gesetzt?

Bei der Auswahl der Sanierungsabschnitte hat die DB InfraGO AG neben dem Anlagenzustand auch verkehrliche, marktseitige und bautechnologische Rahmenbedingungen berücksichtigt.

89. Werden die vielen Streckenabzweige bzw. Streckenanschlüsse zwischen Hagen und Köln während der Totalsperrung weiterhin bedient (beispielsweise indem weiterhin ein Gleis im nächstgelegenen Bahnhof auf der gesperrten Strecke in Betrieb bleibt) oder werden die Anschlüsse nicht zur Verfügung stehen (bitte je Abzweig bzw. Anschluss angeben, in welchen Zeiträumen weiterhin eine Bedienung möglich ist und welche Züge diese nutzen)?

Die Bedienung der Anschließter bzw. Unternehmen an der Strecke während der Korridorsanierung wird durch betriebliche Ausnahmen geregelt und kann in und nach Absprache mit den Beteiligten in eingeschränkter Form stattfinden.

90. Wird bei jenen Abzweig- bzw. Anschlussstrecken, die durch die Generalsanierung gekappt werden müssen und demzufolge nicht bis zum nächstgelegenen Bahnhof bedient werden können, ein Ausweichbahnhof errichtet oder eine Bedienung bis kurz vor den Sperrbereich ermöglicht (wenn nein, bitte begründen)?
91. Werden auf den gekappten Abzweig- bzw. Anschlussstrecken auf den nicht befahrbaren Abschnitten ebenfalls Maßnahmen im Rahmen der Totalsperrung umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 90 und 91 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Szenario wird nach Angaben der DB InfraGO AG bei dieser Korridorsanierung nicht eintreten.

92. Wird der Betrieb auf den Strecken 2324, 2671, 2675 und 2723 während der Zeit der Totalsperrung aufrechterhalten, wenn nein, wieso ist dies jeweils nicht möglich, und welche Einschränkungen auf den Zugbetrieb ergeben sich dadurch jeweils?

Ja.

93. Wieso finden in den Bahnhöfen Köln-Mühlheim und Hagen Hbf während der Generalsanierung keine Maßnahmen statt (vgl. <https://generalsanierung-nrw.deutschebahn.com/korridore/hagen-wuppertal-koeln.html#einschraenkungen>), und inwieweit sind diese Bahnhöfe während der Totalsperrung für den Zugbetrieb weiterhin nutzbar?

Die Knotenbahnhöfe am Anfang bzw. Ende des Sanierungsabschnittes sind von der Korridorsanierung ausgenommen. Der Sperrabschnitt beginnt jeweils nach bzw. vor dem jeweiligen Bahnhof. Im Bahnhof Hagen Hbf finden zeitgleich weitere Sperrungen statt. Die Anfahrbarkeit des Bahnhofs ist gegeben und die verkehrlichen Belange im Konzept der Korridorsanierung integriert.

94. Wo wird das üblicherweise für den Streckenabschnitt zuständige Stellwerkpersonal während der Zeit der Generalsanierung eingesetzt, und welche Schulungsmaßnahmen waren dafür erforderlich?

Da die Stellwerke während der Korridorsanierung vollständig in Betrieb bleiben, gibt es keine Veränderungen, die das Stellwerkpersonal betreffen. Deshalb sind auch keine Schulungsmaßnahmen erforderlich.

95. Gibt es Betriebsstandorte (beispielsweise Einsatzstellen von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern sowie Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern, Werkstätten), die im Zuge der Generalsanierung nicht zur Verfügung stehen, und wie wird sichergestellt, dass der umliegende Zugbetrieb dennoch zuverlässig aufrechterhalten werden kann (bitte die Art des jeweiligen Betriebsstandorts, das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie die ergriffenen Gegensteuerungsmaßnahmen nennen)?

Nein.

