Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7817**

21. Wahlperiode 01.09.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Hendrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/7304 –

Generalsanierung der Strecke Lehrte–Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Die DB InfraGO AG führt ab dem 2. Oktober 2026 bis voraussichtlich zum 11. Dezember 2027 die Generalsanierung der Strecke Lehrte–Berlin durch. Sie plant, damit den Infrastrukturzustand der Strecke durch eine Bündelung von Ersatz- sowie Instandhaltungsarbeit deutlich zu verbessern und die Zuverlässigkeit auf der Strecke zu erhöhen (https://lehrte-berlin.deutschebahn.com/start.html).

Die damit verbundenen, umfangreichen Sperrmaßnahmen über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr haben erhebliche Auswirkungen auf den regionalen und überregionalen Bahnverkehr sowie auf die Reisenden auf der Strecke (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/bahnstrecke-lehrte-berlin-wird-fuer-zehn-monate-gesperrt,generalsanierung-126.html). Nach Ansicht der Fragestellenden muss das Resultat einer derart schwerwiegenden Sperrung eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit sowie eine zukunftsfähige Ausstattung der Strecke sein. Ein Einbau von ETCS (European Train Control System) als zukunftsfähiges System der Leit- und Sicherungstechnik sowie eine Erhöhung der Kapazität werden jedoch nicht als Maßnahmen der Sanierung auf der Projektwebseite aufgeführt (https://lehrte-berlin.deutschebahn.com/start.html). Es ergeben sich daher offene Fragen im Hinblick auf die Planungen, Ziele, ergriffenen Maßnahmen und Konzepte.

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

Folgende Zustandsnoten wurden im Bereich der Korridorsanierung zwischen den Jahren 2021 und 2025 durch die DB InfraGO AG vergeben:

2021: 2,4,

2022: 2,6,

2023: 2,7,

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. August 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2024: 2,7,

2025: 2,9.

2. Welche Zustandsnoten wurden für jede Anlagenklasse im Bereich der Generalsanierung gemäß InfraGO-Zustandsbericht zwischen den Jahren 2021 und 2025 jeweils vergeben?

Gewerk	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Gleise	3,0	3,0	3,3	3,3	3,6
Weichen	3,9	3,6	3,9	4,0	4,2
Bahnübergänge	3,9	5,3	5,4	4,5	5,2
Stellwerke	3,4	3,2	3,7	3,2	4,0
Brücken	1,4	2,1	1,8	2,0	1,4
Durchlässe	n.v.	n.v.	n.v.	2,6	2,4
Weichenheizanlagen	n.v.	n.v.	n.v.	2,8	3,1
Lärmschutzbauwerke	n.v.	n.v.	n.v.	2,8	2,9
Oberleitung	2,1	2,0	2,1	2,2	2,7
Stützbauwerke	1,5	2,6	2,6	2,6	2,5
Tunnel	–	1,1	2,7	1,1	1,1

3. Welche Sanierungsmaßnahmen wurden im Bereich der Generalsanierung zwischen 2021 und 2026 ergriffen (bitte in geeigneten Einheiten für jedes Gewerk angeben)?

Folgende investive Sanierungsmaßnahmen wurden im Bereich der Korridorsanierung zwischen den Jahren 2021 und 2026 ergriffen.

Gewerk	**Einheit**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Gleise	km	0	14	34	0	0
Weichen u. Kreuzungen	Stück	4	0	0	0	0

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

Nach Methodik Infrastrukturzustands und -entwicklungsbericht ergeben sich auf der Strecke Lehrte–Berlin (Strecken 6107/6179 – Lehrte–Berlin-Spandau und 6185 – Oebisfelde–Berlin-Spandau) nachfolgende durchschnittliche Zustandsnoten für die Ingenieurbauwerke im Berichtsjahr 2025.

- Tunnel (Basis: Stückliste Tunnel; Anzahl: 1): 1,
- Brücken (Basis: Stückliste Brücken; Anzahl: 145): 1,37,
- Stützbauwerke (Basis: Stückliste Stützbauwerke; Anzahl: 20): 1,54.

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

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

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

30. 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 angeben bzw. Verhinderungsgrund nennen)?

Die Fragen 5, 6, 12 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den angefragten Informationen handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB InfraGO AG. Eine Offenlegung der angefragten Informationen zu einzelnen Projektabschnitten könnte dazu führen, dass Dienstleister wie Baufirmen Rückschlüsse auf kalkulierte Vergabepreise ziehen und ihre Angebote entsprechend anpassen. Dies hätte Auswirkungen auf die fiskalischen Interessen des Bundes.

Infolge einer Abwägung der Informationsrechte des Deutschen Bundestags und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowie dem fiskalischen Interesse des Bundes sind die erbetenen Informationen als „VS-Vertraulich“* eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.

7. 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?

Das Sperrkonzept wird im Falle dieser Korridorsanierung in den Eckpunkten durch die erste Baustufe der Ausbaustrecke (ABS) Hannover–Berlin und die die Erneuerung der Festen Fahrbahn der Schnellfahrstrecke zwischen Gardelegen und Bamme definiert.

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

Das Sperrkonzept wurde geprüft. Alternative Konzepte (z. B. Bauen unter rollendem Rad) hätten Bautätigkeiten über mehrere Jahre zur Folge und würden zu deutlich höheren Beeinträchtigungen führen.

9. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis weist die Generalsanierung auf?

10. Welche Nutzen- und Kostenparameter wurden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung erhoben, und was sind die jeweiligen Barwerte (bitte jeweils angeben)?

11. Zu welchem Zeitpunkt wurde die Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

Hinsichtlich der Korridorsanierung wird im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) ein Variantenvergleich zwischen der Korridorsanierung und einer konventionellen Streckensanierung durchgeführt, in dem die jeweiligen Kosten und verkehrlichen Effekte (insbesondere monetarisierte Fahrzeit- und Fahrdistanzdifferenzen) verglichen werden. Für die KS Lehrte–Berlin wird zurzeit eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt; die Ergebnisse stehen noch aus.

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

Aktuell befinden sich die Bauabschnitte der Korridorsanierung in der Ausführungsplanung und Finalisierung der Bauablaufplanung sowie Bauvorbereitung.

14. Welche Mengen folgender Anlagen befinden sich im Bereich der Generalsanierung:

a) Gleise (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) ETCS (m),

l) Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge (GNT) (m),

m) Schallschutzwände (m),

n) Durchlässe (Anzahl),

o) Modulgebäude ESTW (elektronisches Stellwerk) bzw. DSTW (digitales Stellwerk) 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) GSM-R-(Global System for Mobile Communications – Railway)-Masten (Anzahl),

z) Brücken (qm),

aa) Tunnel (m)?

15. Welche Mengen der in Frage 14 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung saniert bzw. ersetzt (bitte jeweils angeben)?

16. Welche Mengen der in Frage 14 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet (bitte jeweils angeben)?

34. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (z. B. Position Achszähler, Signalstandorte) erfolgen im Rahmen der Generalsanierung?

Die Fragen 14 bis 16 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu hat die DB InfraGO AG folgende aktuellen Zahlen gemeldet.

Gewerkeliste	**Bestand**	**Gesamtzahl je Gewerk auf Korridor**	**Ersatz**	**Neubau**
Gleise (km)	742	223	223	-
Weichen (Stk)	450	162	162	-
Oberleitung (km)	634	1	1	-
Durchlässe (Stk)	189	6	6	-
Bahnübergänge (Stk)	1	1	1	-
Stelleinheiten (Stk)	1641	55	55	-
Balisen (Stk)	0	-	-	-
Überleitstellen (Stk)	3	1	1	-
Schallschutzwände (km)	118	13	13	-
Bahnsteige (Stk)	50	29	29	-
Höhenfördertechnik (Stk)	21	4	4	-
Personenunterführung (Stk)	9	2	2	-
Bahnsteigdach (Stk)	11	1	1	-
Rampen/ Treppen/ Zuwegung (Stk)	58	14	14	-
Empfangsgebäude (Stk)	8	2	2	-
Beleuchtungen (Stk.)	42	31	31	-

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

Circa 14 km Oberleitung weisen im Bereich der Korridorsanierung eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf.

18. Wie viel Prozent der Oberleitung weisen im Bereich der Generalsanierung eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf?

Circa 2,2 Prozent der Oberleitung weisen im Bereich der Korridorsanierung eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf.

19. Welche Stellwerke befinden sich im Bereich der Generalsanierung, und wie ist deren Netzzustandsnote jeweils (das bedeutet, dass die Stellwerke Stelleinheiten steuern, die sich im Bereich der Generalsanierung befinden; bitte jeweils unter Angabe des Stellwerktyps auflisten)?

20. Welche Stellwerke im Bereich der Generalsanierung werden ausgetauscht, angepasst oder saniert (bitte jeweils unter Angabe des Stellwerkstyps und der ergriffenen Maßnahmen beziehungsweise der neuen Stellwerksbauform auflisten)?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Korridorsanierung werden keine Stellwerke erneuert.

21. Welche Maßnahmen zum Ausbau von GSM-R werden ergriffen?

22. Welche Maßnahmen zum Ausbau der redundanten Systeme für den Fall eines Ausfalls von GSM-R werden ergriffen?

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

Im Bereich GSM-R sind in dieser Korridorsanierung keine Maßnahmen vorgesehen.

23. Welche vorbereitenden Maßnahmen für FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) werden ergriffen?

Keine.

24. Wie viele Bahnübergänge im Bereich der Generalsanierung werden jeweils aufgelassen und durch Überführungen bzw. Unterführungen ersetzt sowie aufgelassen ohne Ersatz (bitte jeweils auflisten)?

Im Bereich der Korridorsanierung besteht nur ein Bahnübergang. Dieser wird technisch erneuert.

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

Es sind Maßnahmen zur Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur vorgesehen. Diese umfassen die Risssanierung der noch nicht erneuerten Teile der Festen Fahrbahn, die Instandhaltung und Erneuerung der Oberleitungsanlagen, die Weichenerneuerung sowie die Ertüchtigung der Stützwand am Tunnel Calberlah (Elbe-Seitenkanal).

26. Wie ist die aktuelle Pünktlichkeitsquote für Züge, die im Bereich der Generalsanierung ein- bzw. ausfahren (bitte Einbruchs- sowie Ausbruchspünktlichkeit angeben sowie getrennt nach SPFV (Schienenpersonenfernverkehr), SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und SGV (Schienengüterverkehr) auflisten)?

Betrachtet wurde die Ein- und Ausbruchspünktlichkeit für die Strecken 6107, 6179, 6185 im Zeitraum 1. Juli 2026 bis 30. Juli 2026.

Verkehrsart	**Einbruchspünktlichkeit**	**Ausbruchspünktlichkeit**
SPFV	44,28 %	45,17 %
SPNV	86,71 %	83,95 %
SGV	34,04 %	36,41 %

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

SPFV: Umleitung über

- Lehrte–Braunschweig–Magdeburg–Potsdam–Berlin
- Fulda–Bebra–Erfurt–Halle–Berlin
- (Niederlande)–Osnabrück–Hamburg–Berlin

SPNV: Nutzung der Strecke Berlin–Wittenberge–Stendal

SGV: Umleitung über

- Lehrte/Hildesheim–Braunschweig–Magdeburg–Berlin
- Uelzen–Stendal–Magdeburg
- Kassel/Fulda–Bebra–Erfurt–Leipzig–Horka
- Halle–Eichenberg

Alle genannten Strecken sind elektrifiziert.

28. 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)?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG werden keine Anpassungen in der ersten Bauphase vom 2. Oktober 2026 bis 12. Dezember 2026 vorgenommen. Für diese Phase gelten diese Angaben:

SPFV

- Linie 56 (Norddeich–Leipzig/Berlin): Teilausfall Hannover–Leipzig/Berlin

SPNV (zur Entlastung Umleitungsweg über Magdeburg)

- RE 60/70 (Rheine/Bielefeld–Hannover–Braunschweig): Reduzierung auf Stundentakt zwischen Hannover–Braunschweig
- RE 50 (Hildesheim–Wolfsburg): Reduzierung auf Stundentakt zwischen Braunschweig–Wolfsburg
- RB 40 (Braunschweig–Magdeburg–Burg): Ausfall HVZ-Verstärker Braunschweig–Helmstedt

RB 21 (Golm–Berlin): Ausfall auf Gesamtlaufweg (HVZ – Hauptverkehrszeit)

SPNV (zur Entlastung Umleitungsweg über Erfurt)

- RE 3V (Erfurt–Jena): Ausfall Einzelzüge auf Gesamtlaufweg
- RE 45 (Erfurt–Ilmenau): Ausfall Erfurt–Neudietendorf (nur Richtung Ilmenau)
- RE 50 (Meiningen–Erfurt): Ausfall Neudietendorf–Erfurt (nur Richtung Erfurt)
- RE 45 und RE 50 wenden in Neudietendorf a.

29. Welche Sanierungs- sowie anderen Maßnahmen wurden oder werden insbesondere zum Zwecke der Kapazitätssteigerung auf diesen Ausweichstrecken vor Beginn der Generalsanierung jeweils ergriffen (bitte für jede Strecke jeweils angeben, auch Instandhaltungsmaßnahmen sowie Gesamtkosten)?

31. Werden alle vorgesehenen 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?

Die Fragen 29 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Vorfeld der Sperrung der Strecke Lehrte–Berlin werden auf den Umleitungsstrecken Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Nach aktuellem Stand werden diese voraussichtlich rechtzeitig vor Beginn der Umleiterverkehre abgeschlossen sein. Diese umfassen unter anderem:

- Gleiserneuerungen,
- den Einbau von PSS,
- Weichenerneuerungen,
- die Erneuerung von Bahnübergängen,
- Schienenwechsel,
- den Austausch von Weichenzungenvorrichtungen,
- Schwellenwechsel,
- Instandsetzung von Oberleitungsanlagen,
- Instandsetzung der Leit- und Sicherungstechnik,
- Beseitigung von Gleislagefehlern,
- Schotteraustausch und Stopfarbeiten,
- Erneuerung und Instandsetzung von Bahnübergängen,
- Austausch störanfälliger Baugruppen,
- präventiver Austausch von Großkomponenten,
- sowie weitere punktuelle Maßnahmen.

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

Keine.

33. 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 aufgeschlüsselt in die einzelnen Streckenabschnitte, sofern hier Unterschiede bestehen, angeben)?

35. Welche vorbereitenden Maßnahmen für die spätere ETCS-Ausrüstung (ETCS-ready-Maßnahmen) werden im Rahmen der Generalsanierung ergriffen (bitte auflisten)?

36. Welche Anlagen im Bereich der Generalsanierung werden nicht durch das Projekt in den ETCS-ready-Zielzustand versetzt, und wodurch begründet sich das?

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

Die Fragen 33, 35, 36 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Ausstattung mit ETCS zum jetzigen Zeitpunkt wäre technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll. Im Rahmen der Korridorsanierung wird deshalb kein ETCS realisiert.

In der geplanten zweiten Baustufe des Bedarfsplanprojektes (ABS) Hannover–Berlin werden in den 2030er Jahren weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur umgesetzt. Im Zuge dessen wird die Stellwerkstechnik angepasst. Eine ETCS Level 2 ohne Signale (L2oS) Ausstattung ist vorgesehen.

37. Werden die neu errichteten Signale für die Ausrüstung von ETCS Level 2 mit Signalen vorbereitet (beispielsweise Platz für NE-14-(Signal Ne 14)-Tafeln, Dunkelschaltung) und wenn nein, warum nicht?

Die Strecke ist im Zielzustand auf L2oS ausgerichtet. Das Erfordernis der Vorbereitung besteht daher nicht. Die Kosten der teuren Doppelausrüstung können damit gespart werden.

39. 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?

Im Bereich der Korridorsanierung werden keine Bahnübergänge umgerüstet.

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

Im Rahmen der Korridorsanierung werden keine Maßnahmen zur Blockverdichtung durchgeführt.

41. Welche Länge haben aktuell die fünf längsten Blockabschnitte im Bereich der Generalsanierung?

44. 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)?

Die Fragen 41 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach sorgfältiger Abwägung ist die Bundesregierung zu der Auffassung gelangt, dass die Beantwortung einzelnen Fragen nicht öffentlich erfolgen kann. Die Verkehrsinfrastruktur stellt einen wichtigen Baustein der Resilienzfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland im Krisen- und Katastrophenfall dar. In Anbetracht der sich in den letzten Jahren sowohl global als auch in Deutschland zunehmend verschärfenden Sicherheitslage würde durch die Veröffentlichung der Daten ein Sicherheitsrisiko entstehen, weil dadurch gezielte Sabotagen und Angriffe auf diese Infrastrukturen ermöglicht würden. Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2026 in einem Entschließungsantrag auf Bundestagsdrucksache 21/3906 verschärfte Transparenzregeln zum Schutz kritischer Infrastrukturen von der Bundesregierung eingefordert. Der Beschluss fordert einen zeitgemäßen Umgang mit bestehenden Transparenz- und Informationspflichten.

Infolge einer Abwägung der Informationsrechte des Deutschen Bundestages mit den Belangen des Staatswohls der Bundesrepublik Deutschland sind die erbetenen Informationen als „VS-Vertraulich“* geheimhaltungsbedürftig eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.

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

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

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Keine.

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

In Überleitstellen erfolgt keine Anpassung der Geschwindigkeiten. Zu beachten ist, dass die aufgrund der im Rahmen der ersten Baustufe des Bedarfsplanprojektes (ABS) Hannover–Berlin 2-032-V01 umgesetzten Ausbauten und Elektrifizierungen der Lehrter Stammbahn voraussichtlich ab Dezember 2027 die Kapazitäten auf der Strecke deutlich zunehmen, da der Nah- und Güterverkehr diese Strecke dann umfassend nutzen kann und damit die Schnellfahrstrecke deutlich entlastet wird.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

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

Im Rahmen der Korridorsanierung werden keine zusätzlichen Überleitmöglichkeiten realisiert.

47. 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)?

Im Rahmen der Korridorsanierung sind keine Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeiten in durchgehenden Hauptgleisen vorgesehen.

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

Im Rahmen der Korridorsanierung sind keine Maßnahmen zur Erhöhung der Weichenzweiggleisgeschwindigkeit vorgesehen.

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

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

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

Die Fragen 49 bis 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Korridorsanierung werden keine Überholgleise neu errichtet, verlängert oder angepasst.

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

Für die Korridorsanierung laufen aktuell keine Planrechtsverfahren.

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

Es werden im Rahmen der Korridorsanierung keine Maßnahmen zum Deutschlandtakt umgesetzt.

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

- Bf Vorsfelde: Gl 101 und Gl 102,
- Bf Wolfsburg: Gl 201, Gl 203 und Gl 205,
- Bf Fallersleben: Gl 301, Gl 302, Gl 392 und Gl 393 (Strecke 6107), Gl 304 bis 344 (Strecke 6399),
- Bf Gifhorn: Gl 401, Gl 402 und Gl 404 bis 440,
- Bf Meinersen: Gl 601, Gl 602, Gl 603 und Gl 604,
- Bf Immensen-Arpke: Gl 801 und Gl 802.

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

66. Welche Fahrzeitveränderungen sind auf der sanierten Strecke im Vergleich zu den Fahrzeiten im Bestand zu erwarten?

Die Fragen 55 und 66 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Korridorsanierungen ist es, Infrastrukturmängel und Störungsursachen zu reduzieren. Dies führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und einer stabileren Betriebsqualität im Vergleich zum Status quo. Aufgrund des parallellaufenden Projektes der Sanierung der Festen Fahrplan können die heute bestehenden Langsamfahrstellen aufgehoben werden.

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

Die DB InfraGO AG modernisiert folgende Bahnhöfe im Bereich der Korridorsanierung:

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Immensen-Arpke (Umsetzung durch Parallelprojekt NiaZ3)	• Verlängerung, Verbreiterung und Erhöhung der Bahnsteige • Schaffung der Barrierefreiheit • Umbau und Gestaltung der Lärmschutzwand im Bahnhof • Ersatz der Ausstattung und Wetterschutzhäuser • Ersatzneubau der Beleuchtung und Beschallung
Dollbergen	• Austausch des Bodenbelags auf den gesamten Bahnsteigen inklusive Erneuerung des taktilen Leitsystems • Austausch der Wetterschutzhäuser • Austausch der Ausstattungselemente und der Uhren • Aufarbeitung der Lärmschutzwand an Bahnsteig 2 • Erneuerung & Anpassung der Wegeleitsystem • Umrüstung auf LED-Beleuchtung • Sanierung und Gestaltung der Unterführung und der Rampe am Bahnsteig 1/3

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Dedenhausen	• Austausch der Wetterschutzhäuser und Errichtung eines zusätzlichen Wetterschutzhauses an Bahnsteig 2 • Austausch des Bahnsteigbelags inklusive taktilen Leitsystem, Warnmarkierung und Abdecksteinen • Austausch der gesamten Ausstattung • Umrüstung auf LED-Beleuchtung • Austausch der Lautsprecher • Erneuerung und Anpassung der Wegeleitung
Meinersen	• Neubau zusätzlicher Wetterschutzhäuser sowie Aufwertung der Bestandsanlagen • Sanierung der Personenunterführung und Treppenanlagen inklusive Erneuerung von Handläufen und Entwässerungssystemen • LED-Umrüstung der Personenunterführung und Anpassung der Energieversorgung • Neubau einzelner Geländer zur Absturzsicherung • Änderung der Bahnhofsbezeichnung in „Meinersen-Ohof“ • Instandsetzung und gestalterische Aufwertung der Lärmschutzwand
Leiferde b. Gifhorn	• Erneuerung der Bahnsteigbeläge inklusive Entwässerung • Neubau von vier Wetterschutzhäusern • Erneuerung der Wegeleitung und Beschilderung • Umrüstung Beleuchtung auf LED inklusive neuer Masten • Erneuerung der Bahnsteigausstattung • Anpassung und Aufwertung der Lärmschutzwand • Anpassung des taktilen Leitsystems – Verbesserung der Barrierefreiheit

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Gifhorn	• Austausch des Bodenbelags auf den Bahnsteigen 1/2 und 4 einschließlich Blindenleitstreifen und Bahnsteigkanten • Austausch der Wetterschutzhäuser und Windschutze • Austausch der Ausstattungselemente und Uhren • Erneuerung/Anpassung des Wegeleitsystems • Umrüstung auf LED-Beleuchtung • Sanierung der Bahnsteigdächer, der Treppenanlagen und der Treppenüberdachung • Sanierung der Personenunterführung einschließlich Neugestaltung der Wände und Bodenbeläge • Sanierung der Rampe einschließlich Entwässerung und Mauerwerksinstandsetzung • Anpassung der 50-Hz- und TK-Anlagen • Umbenennung der Station in „Gifhorn-Süd“
Calberlah	• Ersatzneubau beider Bahnsteige inklusive Austausch der Bahnsteigkantenelemente, der Fundamente und Abdecksteine und Bahnsteigbelag inklusive Taktilen Leitsystem, Warnmarkierung und Abdecksteinen • Austausch und Neubau der Wetterschutzhäuser inklusive Sitzmobiliar • Erneuerung und Anpassung der Wegeleitung auf beiden Bahnsteigen und den Zuwegungen inklusive Personenunterführung • Austausch der Ausstattung • Umrüstung auf LED-Beleuchtung und Austausch der Lautsprecher • Sanierung und Gestaltung der Treppen, Rampen, Lärmschutzwand und Personenunterführung
Fallersleben	• Austausch des Bodenbelags auf dem gesamten Bahnsteig einschließlich Blindenleitstreifen und gepflasterter Schraffur; • Erneuerung der Bahnsteigkante inklusive Abdecksteinen und Fundament • Ersatzneubau der Treppen zum Bahnsteig • Erneuerung des taktilen Leitsystems auf dem Bahnsteig • Austausch der Wetterschutzhäuser • Austausch Sitzbänke • Erneuerung der Wegeleitung; • Anpassung der 50Hz- und TK-Anlagen • Parallelprojekt: Austausch der Bahnsteig-Aufzüge

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Wolfsburg Hbf	• Erneuerung des Bahnsteigbelags inklusive Abdeckstein und Kastenrinne • Sanierung der Bahnsteigdächer • Erneuerung des Windschutzes, Neubau Sitzbänke, Austausch der Ausstattung • Erneuerung Wegeleitsystem • Sanierung und Isolierung der Aufsichts- und Wareräume inklusive Schaffung Barrierefreiheit • Austausch der Lautsprecher und Umrüstung auf LED inklusive neuer Masten • Austausch der Wetterschutzhäuser an Bstg 8 und 9; Erneuerung Sitzbänke an Bstg. 9 • Austausch der Gepäckschließfächer • Sanierung und Gestaltung der Personenunterführung und Treppenaufgängen
Oebisfelde	• Sanierung Bahnsteigdächer und Treppenanlage • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Farbliche Gestaltung des Bahnhofs und der Lärmschutzwand • Graffitischutzboards in der Personenunterführung • Umfeldstele • Neubau von zwei Aufzügen • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation
Miesterhorst	• Verlängerung des Bahnsteigs • Erneuerung des Bahnsteigs • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Vitrine auf dem Zugangsweg • farbliche Gestaltung des Bahnhofs und der Lärmschutzwand • Graffitischutzboards in der Personenunterführung • überdachte Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Mieste	• Verlängerung der Bahnsteige • Erneuerung der Bahnsteige • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Vitrine auf dem Zugangsweg • farbliche Gestaltung des Bahnhofs und der Lärmschutzwand • Graffitischutzboards in der Personenunterführung • überdachte Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Begrünung des Bahnhofsumfelds • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation
Solpke	• Verlängerung des Bahnsteigs • Erneuerung des Bahnsteigs • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • farbliche Gestaltung des Bahnhofs • Graffitischutzboards in der Personenunterführung • überdachte Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Begrünung des Bahnhofsumfelds • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Gardelegen	• Verlängerung der Bahnsteige • Erneuerung der Bahnsteigoberfläche Gleis 2 • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • farbliche Gestaltung des Bahnhofs und der Lärmschutzwand • Graffitischutzboards in der Personenunterführung • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation
Jävenitz	• Verlängerung des Bahnsteigs • Erneuerung des Bahnsteigs • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • farbliche Gestaltung des Bahnhofs und der Lärmschutzwand • überdachte Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation
Uchtspringe (Umsetzung durch ABS Hannover–Berlin)	• Neubau Mittelbahnsteig inklusive Aufzug • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Aufwertung überdachter Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Vinzelberg (Umsetzung durch ABS Hannover–Berlin)	• Neubau Außen- und Hausbahnsteig inklusive Aufzüge • Neubau Fußgängerüberführung mit zwei Treppen • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Umfeldstele • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation
Möringen (Altm)	• Verlängerung der Bahnsteige • Neubau Fußgängerüberführung mit zwei Treppen • Erneuerung der Bahnsteige • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • überdachte Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation
Hämerten	• Verlängerung des Bahnsteigs • Erneuerung des Bahnsteigs • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • überdachte Fahrradstellplätze • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Schönhausen (Elbe)	• Verlängerung des Bahnsteigs • Erneuerung des Bahnsteigs • Umrüstung auf energiesparende LED-Beleuchtung • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Umfeldstele • Erneuerung des Wegeleitsystems mit taktilen Elementen • Erneuerung und Erweiterung der Reisendeninformation • Höhenanpassung der ÖPNV-Haltestelle an Verkehrsstation
Großwudicke	• Verlängerung des Bahnsteiges
Rathenow	• Erneuerung Bahnsteige • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Umrüstung auf LED-Beleuchtung • Neue Zugzielanzeiger und Lautsprecher • Erneuerung und Instandsetzung der Treppen • Instandsetzung Bahnsteigüberdachungen • Instandsetzung Personenunterführung • Instandsetzung Reisendenweg durch Glashalle und Empfangsgebäude
Elstal	• Erneuerung Bahnsteige • Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Umrüstung auf LED-Beleuchtung • Erneuerung und Instandsetzung der Treppen inklusive Geländer • Austausch der Aufzüge • Begrünung des Bahnhofsumfelds • künstlerische Gestaltung • taktiles Leitsystem • Stufenfreiheit

Bahnhof	Maßnahmen (Auswahl)
Dallgow-Döberitz	• Wetterschutz am Bahnsteig • Sitzbänke am Bahnsteig • Umrüstung auf LED • Austausch des Aufzugs • Erneuerung Treppeneinhausung • taktiles Leitsystem • Stufenfreiheit
Berlin-Staaken	• Wetterschutz am Bahnsteig • Umrüstung auf LED • Sitzbänke am Bahnsteig • neue Zugzielanzeiger und Lautsprecher • Erneuerung und Instandsetzung der Treppe inklusive Geländer • Austausch des Aufzugs • taktiles Leitsystem

57. 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 folgende Bahnhöfe nach dem Zielbild „Zukunftsbahnhof“ entwickelt: Berlin-Staaken, Dallgow-Döberitz, Elstal, Rathenow, Hämerten, Möringen, Uchtspringe, Jävenitz, Gardelegen, Solpke, Mieste, Miesterhorst, Oebisfelde, Immensen-Arpke, Dollbergen, Dedenhausen, Meinersen, Leiferde b. Gifhorn, Gifhorn, Calberlah, Fallersleben.

58. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Gewährleistung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenersatzverkehrs (SEV) in der Zeit der Totalsperrung?

Das SEV-Konzept wurde durch die Aufgabenträger (AT) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erstellt. Die Fahrzeuge und Fahrpersonal sind rahmenvertraglich über die DB InfraGO AG gebunden. Die Kapazitäten können durch die jeweiligen EVU abgerufen werden. Der Fahrplan für die erste Phase ist u. a. im DB Navigator hinterlegt.

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

Für die Durchführung des SEV sollen ab Oktober 2026 rund 40 Busse sowie etwa 100 Mitarbeiter eingesetzt werden.

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

    a) Oberbau,

    b) Leit- und Sicherungstechnik,

    c) Oberleitungen,

    d) Telekommunikation,

    e) Elektrische Energieanlagen (50 Hz),

    f) Konstruktiver Ingenieurbau?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Generalsanierung der Strecke Obertraubling–Passau“ auf Bundestagsdrucksacke 21/5575 verwiesen.

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

Baumaßnahmen, die Planrecht erfordern, können aufgrund der kurzen vorlaufenden Planungszeit nicht umgesetzt werden. Zu beachten ist, dass die parallel durchgeführten Maßnahmen des Bedarfsplans und der Sanierung der Festen Fahrbahn auf Basis von Planfeststellungen umgesetzt werden.

62. 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, Zugsicherung unterteilen)?

Verursacher	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Telekommunikationsanlagen	549	87	557	678	656
Fahrbahn	5.699	12.757	5.726	5.170	36.152
Bahnübergangssicherungsanlagen	217	738	979	483	2.286
Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	18.042	33.105	28.950	51.635	42.586
Weichen	22.003	26.103	32.025	43.658	75.940

63. Bei welchen Anlagen erfolgt im Rahmen dieser Generalsanierung kein Eins-zu-eins-Ersatz, sondern ein Ersatz z. B. mit Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit von Weichen, und wie erfolgt hier die Finanzierung durch den Bund?

Im Rahmen des Projekts werden Weichen entlang des gesamten Korridors erneuert bzw. ersetzt. Dies betrifft unter anderem die Bahnhöfe Fallersleben, Oebisfelde, Nennhausen, Buschow sowie die Abzweige Bamme und Ribbeck. Die ausgebauten Weichen werden entweder durch baugleiche oder durch neue Weichenformen ersetzt, da einige ursprüngliche Weichenformen nicht mehr hergestellt werden. Die Abzweiggeschwindigkeit bleibt dabei unverändert. Die Finanzierung erfolgt über LuFV-Mittel.

64. Welche Leistungen für die Generalsanierung sind noch nicht ausgeschrieben?

Für die Korridorsanierung Lehrte–Berlin befinden sich die folgenden Leistungspakete derzeit in Vorbereitung zur Ausschreibung: Sicherungsleistung Fallersleben–Oebisfelde, Bauleistung Lärmschutzwände Wustermark–Berlin-Spandau, Diverse Bauleistungen an Verkehrsstationen Großwudicke–Berlin-Staaken und Bauausführung Verkehrsstation Möhringen.

65. Welche Leistungen für die Generalsanierung sind noch nicht vergeben?

Für die Korridorsanierung Lehrte–Berlin befinden sich die folgenden Leistungspakete vor der Vergabe: Bauleistung (u. a. Oberau. KIB, OLA) Fallersleben-Oebisfelde, Bauüberwachung Fallersleben-Oebisfelde, Sicherheits- und Gesundheitskoordination Wustermark–Berlin-Spandau und Bauhauptleistung Bahntechnik (u. a. Oberbau, OLA, LST) Wustermark–Berlin-Spandau.

67. Welche Bahnhöfe werden im Zuge der Korridorsanierung barrierefrei ausgebaut?

Elstal, Oebisfelde, Uchtspringe, Vinzelberg, Immensen-Arpke.

68. Welche der durchgeführten Maßnahmen wirken auf die Erfüllung des im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgeführten Ausbaus der Strecke Berlin–Hannover in Bezug auf den Bau eines zusätzlichen Gleises und die Elektrifizierung der Strecke hin?

Hier wirkt die Maßnahme „Elektrifizierung Gl. 705 Bhf. Dollbergen“.

69. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Lehrte, die aktuell über ein Stellwerk der Bauform Sp Dr S600 verfügt, geplant?

70. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Immensen-Arpke, die aktuell über ein ESTW-A (Elektronisches Stellwerk – Außenelementansteuerung oder abgesetzter Stellwerksrechner) der Bauform SIMIS-C (Sicheres Mikrocomputersystem von Siemens, Bauform C) verfügt, geplant?

71. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Dollbergen, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

72. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Meinersen, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

73. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Leiferde (bei Gifhorn), die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

74. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Gifhorn, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

75. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Fallersleben, die aktuell über ein ESTW-UZ (Elektronisches Stellwerk – Unterzentrale) der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

76. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Vorsfelde, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

77. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Oebisfelde, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

78. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Miesterhorst, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

79. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Mieste, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

80. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Solpke, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

81. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Gardelegen, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

82. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Jävenitz, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

83. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Vinzelberg, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

84. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Bindfelde Abzw (Bindfelde Abzweig), die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

85. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Schönhausen (Elbe), die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

86. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Schönhauser Damm Bbf (Betriebsbahnhof), die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

87. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Großwudicke, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

88. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Rathenow, die aktuell über ein ESTW-UZ der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

89. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Nennhausen, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

90. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Buschow, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

91. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Groß Behnitz, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

92. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Wustermark, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

93. Welche Änderungen sind oder welcher Ersatz ist an der Betriebsstelle Berlin-Staaken, die aktuell über ein ESTW-A der Bauform SIMIS-C verfügt, geplant?

Die Fragen 69 bis 93 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Korridorsanierungen erfolgen Anpassungen in einzelnen Stellwerken entlang der Strecke (beispielsweise durch Anschluss neuer Weichen notwendige Anpassungen). Die Stellwerksmaßnahmen auf dem Korridor Lehrte–Berlin werden über das Bedarfsplanprojekt ABS Hannover–Berlin in der zweiten Baustufe umgesetzt. An der Betriebsstelle Wustermark ist ein Ersatz durch das Parallelprojekt ESTW Wustermark geplant.

94. Sind Ersatzmaßnahmen, die dem Stand der Technik bzw. entsprechenden Streckenlayouts entsprechen, wie etwa die Erhöhung der Weichenabzweiggeschwindigkeit, und über den Eins-zu-eins-Ersatz hinausgehen, pauschal durch den Bund förderfähig, bzw. benötigt es jeweils einen Wirtschaftlichkeitsnachweis?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG sind bei Korridorsanierungen unter Kapazitätsgesichtspunkten und zur Erhöhung der Resilienz insbesondere die Optimierung des Gleiswechselbetriebs bzw. zusätzliche Überleitverbindungen für den operativen Betrieb von Bedeutung. Bis zur Entscheidung über die Zuwendungsfähigkeit kann die DB InfraGO AG keine Angaben zu Kosten machen.

95. Wie viel Personal (in Vollzeitäquivalenten) für die Planung der Generalsanierung kommt aus Aus- und Neubauprojekten, deren Leistungsphasenwechsel aufgrund ausstehender bzw. fehlender Finanzierung nicht vollzogen werden kann?

96. Aus welchen Aus- und Neubauprojekten kommt dieses Personal (bitte jeweils pro Aus- und Neubauprojekt in Vollzeitäquivalenten angeben)?

Die Fragen 95 und 96 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden im Rahmen des Projektmanagements Mitarbeiter der DB AG im Sinne der Arbeitseffizienz entsprechend des Arbeitsanfalls der einzelnen Projekte projektübergreifend eingesetzt. Eine Erfassung des jeweiligen projektbezogenen Arbeitsanteils und damit genaue Angaben im Sinne der Fragestellung liegen somit nicht vor.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333