

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/7143 –**

Generalsanierung Rosenheim–Salzburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die DB InfraGO AG als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG plant vom 7. Februar 2027 bis zum 9. Juli 2027 die Generalsanierung zwischen Rosenheim und Salzburg. Ziel ist gemäß Website die Reduzierung von Verspätungen – vermutlich durch reduzierte Infrastrukturestörungen sowie die Verbesserung der Bahnhöfe. Sanierungsumfang seien der Austausch von Gleisen, Weichen sowie der Oberleitung. Die Generalsanierung ist auch für Österreich von großem Interesse, wesentliche Teile des österreichischen Fernverkehrs nutzen diese Strecke.

1. Welche Zustandsnoten wurden im Bereich der Generalsanierung gemäß 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.

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

2021:	3,5
2022:	3,7
2023:	3,7
2024:	3,6
2025:	3,5

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

Die in der folgenden Tabelle aufgeführten Zustandsnoten wurden durch die DB InfraGO AG zwischen 2021 und 2024 vergeben

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

n.v. – nicht vorhanden (Zustandsbewertung für Gewerk erstmalig 2024 im Netzzustandsbericht erfolgt)

3. 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.

Gewerk	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gleise	M	1.000	18.417	11.442	8.440	8.250
Brücken	m²	1.551	0	0	53	707
Durchlässe	Stück	0	0	1	5	2

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

Nach Methodik des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts ergeben sich auf dem Korridor Rosenheim-Salzburg (Strecke 5703) nachfolgende durchschnittliche Zustandsnoten für die Ingenieurbauwerke im Berichtsjahr 2025. Datenquelle hierfür ist jeweils das ISK 2025 mit Datenstand vom 30. November 2025.

- Tunnel (Basis: Stückliste Tunnel; Anzahl: 0): Es sind keine Tunnel vorhanden, daher kann keine Zustandsnote errechnet werden
- Brücken (Basis: Stückliste Brücken; Anzahl: 68): 1,75
- Stützbauwerke (Basis: Stückliste Stützbauwerke; Anzahl: 12): 1,92

5. Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Generalsanierung (inklusive Risikopuffer), und wie hoch sind die für die Deutsche Bahn AG vorgesehenen Eigenmittel?
28. 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 und 28 werden gemeinsam beantwortet.

Bei den erfragten Informationen handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG und der betroffenen privaten Unternehmen. Die Offenlegung der Informationen kann wirtschaftliche und finanzielle Nachteile sowohl der DB AG als auch der genannten Unternehmen zur Folge haben. Im Hinblick auf die DB AG kann das fiskalische Interesse des Bundes betroffen sein.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch der Abgeordneten des Deutschen Bundestages einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowohl der DB AG als auch der betroffenen privaten Unternehmen andererseits werden die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS-VERTRAULICH“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Bundestages hinterlegt, soweit sie der Bundesregierung vorliegen.

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 konstant geblieben.

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?

Nein, der Streckenabschnitt ist für den gesamten Zeitraum (07. Februar – 09. Juli 2027) voll gesperrt.

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 in Summe 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.

Die Korridorsanierung „Rosenheim – Salzburg“ war Teil der übergreifenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die Anfang 2026 durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) durchgeführt wurde und auf den bereits durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu einzelnen vorherigen Korridorsanierungen aufsetzte. Ein separater Wirtschaftlichkeitsnachweis für das hier betrachtete Projekt ist daher nicht erfolgt. Die übergreifende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat einen Kostenvergleich und einen Vergleich des monetär bewerteten verkehrlichen Nutzens der Korridorsanierung gegenüber einer konventionellen Realisierung vorgenommen.

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

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

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) European Train Control System (ETCS; m),
- l) Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge (GNT; m),
- m) Schallschutzwände (m),
- n) Durchlässe (Anzahl),
- o) Modulgebäude Elektronisches Stellwerk (ESTW)/Digitales Stellwerk (DSTW)/LZB/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-Masten (GSM-R = Global System for Mobile Communications – Railway; Anzahl),
 - z) Brücken (qm) und
 - 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)?

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

Nach Auskunft der DB InfraGO sind folgende Anlagen vorhanden bzw. betroffen:

(Stand vom 22. Juli 2026)

Anlage	Bestand	Ersatz/Sanie- rung	Neubau
Gleise (m)	145 241	40 000	0
Weichen (Stück)	136	35	8
WHZ-Stationen (Anzahl)	17	9	0
Überleitstellen (Anzahl)	6	1	0
Oberleitung (km)	238	97	0
Oberleitungsmasten (Anz.)	2 430	1 272	0
Signale (Stück)	771	771	0
Signalausleger	3	3	0
Achszähler (Stück)	460	460	0
Gleismagnete inklusive Geschwindig- keitsprüfeinrichtung	514	514	0
Heißläuferortungsanlagen	3	0	1
LZB (in m)	0	0	0
ETCS	0	0	0
Gleisneigetechnik (GNT)	0	0	0
Modulgebäude (ESTW, DSTW, LZB, ETCS)	2	2	3
GSMR-Masten	12	0	0
Schallschutzwände (m)	600	0	1 300
Bahnsteige (Anzahl)	15	11	0
Personenunterführungen (Anzahl)	7	2	0
Aufzüge (Anzahl)	5	5	4
Bahnsteigbeleuchtungen (Anzahl)	15	15	0
Bahnsteigdächer (Anzahl)	7	2	3
Bahnübergänge (Stück)	8	8	0
Brücken (EÜ) (qm)	13 342	300	0
Durchlässe (DL)	109	5	0

Anlage	Bestand	Ersatz/Sanie- rung	Neubau
Tunnel	0	0	0
Stützbauwerke	4	4	0
Quertragwerke	570	0	0

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

Circa 86 km Oberleitung weisen im Bereich der Generalsanierung auf Basis des Netzzustandsberichts 2025 eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf.

12. In wie viele Lose wurde das Bauvolumen aufgeteilt, und aus welchen Maßnahmen setzen sich diese jeweils zusammen (bitte inklusive der jeweiligen Kosten angeben)?
18. 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 Stellwerkstyp angeben)?
19. Welche Stellwerke im Bereich der Generalsanierung werden ausgetauscht, angepasst oder saniert (bitte jeweils den Stellwerkstyp und die ergriffenen Maßnahmen bzw. die neue Stellwerksbauform angeben)?
32. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (z. B. Position Achszähler, Signalstandorte) erfolgen im Rahmen der Generalsanierung?
33. Welche vorbereitenden Maßnahmen für die spätere ETCS-Ausrüstung (ETCS-Ready-Maßnahmen) werden im Rahmen der Generalsanierung ergriffen (bitte auflisten)?
36. Mit welchen Zugsicherungssystemen, Stellwerksbauformen und Funktechnologien sowie darauf aufbauenden Vorrichtungen für den digitalisierten Zugbetrieb (beispielsweise integriertes Leit- und Bediensystem [iLBS] oder Anlagenpreissystem [APS]) soll die Strecke im Bereich der Generalsanierung im Zielzustand ausgerüstet sein, wann soll dieser Zielzustand erreicht werden, und inwieweit wird dadurch der ERTMS-Standard (ERTMS = European Rail Traffic Management System) erfüllt?
41. 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)?
43. Welche zusätzlichen Überleitmöglichkeiten werden an welchen Stellen neu errichtet, und welche Überleitgeschwindigkeiten sind dort jeweils vorgesehen?

Die Beantwortung der Fragen 12, 18, 19, 32, 33, 36, 41 und 43 erfolgen gesondert, da die Antworten schutzwürdige Informationen enthalten.

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. werden die erbetenen Informationen daher in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Einsicht hinterlegt.

20. Welche Maßnahmen zum Ausbau von GSM-R werden ergriffen?
21. Welche vorbereitenden Maßnahmen für das Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) werden ergriffen?

Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es sind durch die DB InfraGO AG keine Maßnahmen vorgesehen, da gegenwärtig noch keine Grundlage gegeben ist. Hierfür bedarf es für eine konkrete FRMCS-Vorbereitung eine europäische Spezifikation von FRMCS, die auch notwendig ist als Grundlage für einen Serienrollout. Auf der Strecke Hamburg-Berlin ist eine Vorrüstung im Rahmen eines Pilotprojekts für erste Erprobungen verbaut worden.

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

Es werden keine Bahnübergänge aufgelassen oder durch Bauwerke ersetzt.

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

Es wurden zudem Schienen- und Weichenschleifen sowie die Spülung der Tiefenentwässerung und Schächte durchgeführt.

24. Was ist die aktuelle Pünktlichkeitsquote 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)?

	Einbruch in Prozent	Ausbruch in Prozent
SPFV	76,0	61,9

	Einbruch in Prozent	Ausbruch in Prozent
SPNV	86,2	80,4
SGV	45,8	46,4

Die schlechten Pünktlichkeitswerte resultieren aus der hohen verkehrlichen Belastung des Korridors. Die leichte Verbesserung ist auf die Umleitersanierungsmaßnahmen im Vorfeld der Korridore Obertraubling-Passau und Nürnberg-Regensburg zurückzuführen. Nach Abschluss der Korridorsanierung wird eine Verbesserung der Pünktlichkeitswerte erwartet.

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

Im Schienenpersonenfernverkehr erfolgen Umleitungen über die Passauer Achse (Wien/Linz – Passau – Plattling – München), die Giselabahn Salzburg – Schwarzach/St. Veit – Wörgl – Innsbruck sowie zusätzlich über die Brennerachse Innsbruck – Kufstein – München. Ergänzend werden Diesel-Schnelltrasen München – Mühldorf – Salzburg eingerichtet. Sämtliche Umleitstrecken sind elektrifiziert, mit Ausnahme der Strecke München – Mühldorf – Freilassing/Salzburg.

Im Schienenpersonennahverkehr wird der gesperrte Abschnitt Rosenheim – Freilassing überwiegend durch einen hochwertigen Schienenersatzverkehr mit Bussen ersetzt. Ergänzend werden Verkehre über München – Mühldorf – Freilassing/Salzburg geführt. Diese Strecke ist nicht elektrifiziert und wird mit Dieseltraktion betrieben.

Im Schienengüterverkehr erfolgen die Umleitungen über die Korridore Passau-Plattling-München, Passau-Plattling-Regensburg-Nürnberg, Salzburg-Schwarzach/St. Veit-Wörgl-Innsbruck, Schwarzach/St. Veit-Wörgl-Kufstein-München, die Pyhrn-Strecke, die Ennstal-Strecke sowie zusätzlich über die Brennerachse Triest/Verona-Brenner-Innsbruck-Kufstein-München. Mit Ausnahme der Dieselumleitung Freilassing-Mühldorf-München sind alle SGV-Umleitstrecken elektrifiziert.

26. 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)?

Fernverkehr (SPFV)

Relation	Anpassung
FV-Linie 62 Frankfurt – München – Salzburg – Österreich	Ausfall ab München (siehe unten)
Westbahn Wien – München – (Stuttgart) / Wien – Innsbruck – Bregenz/Lindau	Teilweise Umleitung über Passau – Plattling – München; Abschnitt Innsbruck – Bregenz/Lindau wird von WB auf der Schiene gefahren
Nightjet Wien – München / Nacht-IC Wien – München – Stuttgart	Umleitung über Passau – Plattling – München

Relation	Anpassung
Nightjet München – Venedig/Zagreb	Umleitung über Brenner/Giselabahn
FV-Linie 90 München – Wien – Budapest	Umleitung über Passau – Plattling – München; einzelne Zugausfälle in Tagesrandlagen

Nahverkehr (SPNV)

Relation	Anpassung
RE 5 München – Salzburg	Endet bereits in Rosenheim; Abschnitt Rosenheim–Salzburg entfällt
RB 45 Salzburg – Mühldorf	Ausdünnung auf Zweistundentakt
RB 52 Prien – Aschau	Vollständiger Ausfall
RB 59 Traunstein – Waging	Vollständiger Ausfall
Donau-Isar-Express RE 3 Plattling – Landshut – München	Ausdünnung auf Zweistundentakt
RB 33 Freising – Landshut	Vollständiger Ausfall; Bedienung der Zwischenhalte durch RE 22
RB 40 München – Mühldorf	Ausfall einzelner Züge
REX Braunau – Freilassing	Endet bereits in Salzburg-Taxham

Ergänzende Ersatz-/Zusatzangebote

- Einrichtung eines SPV-Shuttles München – Mühldorf – Salzburg mit täglich 9 (am Wochenende 10) Zugpaaren in Dieseltraktion.
- Zusätzlich wurden dem Fernverkehr 2 Fernverkehrszugpaare München – Kufstein – Wörgl – Schwarzach/St. Veit – Selzthal – Graz als mögliche Optionen angeboten.

27. Welche Sanierungs- sowie anderen Maßnahmen werden auf diesen Ausweichstrecken vor Beginn der Generalsanierung jeweils ergriffen (bitte für jede Strecke jeweils und auch Instandhaltungsmaßnahmen sowie Gesamtkosten angeben)?

Die vorbereitenden Maßnahmen auf den Umleiterstrecken konzentrieren sich auf die Hauptumleitungsstrecken. Die investiven Maßnahmen werden nachfolgend nach Strecke aufgeschlüsselt.

Die Hauptumleitungsstrecke ist die Strecke über Nürnberg – Regensburg – Passau. Auf dieser Strecke werden in 2026 zwei Korridorsanierungen vorgenommen. Die Maßnahmen liegen Ihnen aus der Anfrage 21/2435 zu Nürnberg – Regensburg und der Anfrage 21/4357 zu Obertraubling – Passau vor.

Zusätzlich wurden u. a. im Rahmen der Erneuerungsmaßnahme 2023 folgende Maßnahmen auf der Relation Würzburg – Nürnberg umgesetzt:

Investive Maßnahmen auf der Relation Würzburg – Nürnberg

- 157 km Gleise
- Erneuerung 38 Weichen
- Erneuerung 3 Durchlässe
- 547 m Dammerneuerung
- Weitere Gewerke

Ergänzend wurden folgende Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen:

- Schwellenwechsel 13525 Stück

- Vegetationsarbeiten (unterschiedliche Verfahren) auf circa 1061 km und Entfernung von 83 Gefahrenbäumen
- Instandsetzung von 60 Brücken (unterschiedliche Verfahren)
- Instandsetzung von 48 Durchlässen (unterschiedliche Verfahren)
- Ersatzschienenwechsel: circa 275 Stück
- Sowie ein umfangreiches präventives Schleifprogramm und maschinelle Durcharbeitung (unterschiedliche Verfahren) von Gleisen (52 km) & Weichen (372 Stk.)

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

Ja.

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

Es werden keine anderen Projekte verzögert.

31. Sofern kein ETCS im Rahmen der Generalsanierung verbaut wird und nicht bereits installiert ist, wann ist eine Ausrüstung der Strecke im Bereich der Generalsanierung mit ETCS vorgesehen, und welche Ausrüstungsform (meint Level sowie ob mit Signalen oder ohne Signale) ist dabei anvisiert (bitte in die einzelnen Streckenabschnitte, sofern hier Unterschiede bestehen, aufschlüsseln)?

Im Rahmen der Korridorsanierung wird nach aktuellem Stand kein ETCS realisiert. Es werden vorbereitende Maßnahmen durchgeführt, um die technischen Voraussetzungen für den Einsatz von ETCS zu schaffen. Zu den durchgeführten Maßnahmen zählen unter anderem Kabeltiefbau und Gleisquerungen für eine Verkabelung der Signaltechnik auf Glasfaserbasis. Die ETCS-Ausrüstung im Abschnitt Rosenheim – Salzburg ist Teil des Großprojekts Korridor ScanMed, bei dem die Durchfahrbarkeit mit ETCS zwischen Hamburg und Salzburg bzw. Kufstein bis 2035 realisiert werden soll. Der Einbau von ETCS Level 2 mit Signalen zwischen Rosenheim und Salzburg erfolgt nachgelagert zur Korridorsanierung. Diese verbleibenden Maßnahmen für die Inbetriebnahme von ETCS werden dann in verkehrsschwachen Zeiten bzw. im Rahmen von für die Instandhaltung bereits vorgesehenen Zeiträumen (IH-Fenstern) auf der Strecke umgesetzt. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2030 vorgesehen.

34. Welche Anlagen im Bereich der Generalsanierung werden nicht durch das Projekt in den ETCS-Ready-Zielzustand versetzt, und wodurch begründet sich das?
35. Werden die neu errichteten Signale für die Ausrüstung von ETCS Level 2 mit Signalen vorbereitet (beispielsweise Platz für NE14-Tafel, Dunkelschaltung), und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Sämtliche LST-Planungen sehen eine spätere ETCS-Ausrüstung vor.

37. 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 Zuge der Korridorsanierung werden vier Bahnübergänge für den Zielzustand ETCS-ready umgebaut und angepasst. Vier weitere Bahnübergänge sind bereits im derzeitigen Zustand vor der Sanierung grundsätzlich ETCS-fähig.

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

Blockverdichtungen werden im Zuge der späteren ETCS-Ausrüstung realisiert.

39. 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:

- Neubau Überholgleis Rottau zwischen Prien am Chiemsee und Übersee für 740 m Zuglänge
- Verlängerung Überholgleis Übersee von 706 auf 740 m Zuglänge
- Zusätzliche Überleitverbindungen zur weiteren Verbesserung der Restleistungsfähigkeit in den Betriebsstellen Bad Endorf, Prien am Chiemsee und Übersee

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

Es werden keine kleinen und mittleren Maßnahmen während der Korridorsanierung umgesetzt. Jedoch wurden bereits vor der Korridorsanierung mehrere kleinen und mittleren Maßnahmen vorgenommen, so beispielsweise auch im Zuge der Ertüchtigung der Strecke für den Umleiterverkehr für die Korridorsanierungen Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau.

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

Die Fragen 42 und 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In bestehenden Überleitstellen erfolgt keine Anpassung der Geschwindigkeiten. Im Bahnhof Bad Endorf wird die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit in das Überholgleis von 60 km/h auf 80 km/h erhöht.

44. 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)?

Es ist keine Erhöhung der Geschwindigkeit auf durchgehenden Hauptgleisen vorgesehen.

46. Welche Überholgleise sollen im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet werden (bitte unter Angabe des genauen Standortes auflisten)?
47. Welche Überholgleise sollen im Rahmen der Generalsanierung verlängert bzw. angepasst werden (bitte unter Angabe des genauen Standortes auflisten)?
48. Welche Überholgleise im Bereich der Generalsanierung werden neu errichtet (bitte unter Angabe des genauen Standorts mit Zeitpunkt der Inbetriebnahme auflisten)?
52. Welche 740-m-Gleise werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt (bitte unter Angabe des genauen Standorts auflisten)?

Die Fragen 46 bis 48 und 52 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden keine neuen Überholgleise errichtet, verlängert oder angepasst.

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

Standort	Einreichung	Status
Bhf Bad Endorf	20.02.2026	TöB*-Beteiligung durch EBA *TöB – Träger öffentlicher Belange
Bhf Prien am Chiemsee	03.07.2026	Eingangsprüfung EBA
Bhf Übersee am Chiemsee	18.05.2026	TöB-Beteiligung durch EBA
Bhf Bergen (Oberbayern)	20.02.2026	Erwiderung Stellungnahmen nach TöB-Beteiligung durch EBA
Durchlasses km 17,852	01.12.2025	Bescheiderstellung in den nächsten Monaten erwartet

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

Die Sanierungsmaßnahmen dienen dem leistungsfähigen Bestandsnetz für den Deutschlandtakt.

51. Was ist der Umsetzungsstand des 740-m-Gleises in Prien am Chiemsee, sofern dieses noch nicht umgesetzt wird, erfolgt die Umsetzung im Rahmen dieser Generalsanierung, und wenn nein, warum nicht?

Aus der Vorplanung heraus hat es sich ergeben, das 740m Gleis nicht in Prien am Chiemsee, sondern in Übersee zu errichten. Hierfür ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Aufgrund der Dauer dieses Verfahrens ist eine Umsetzung im Rahmen der Korridorsanierung nicht möglich.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 52 der Kleinen Anfrage „Generalsanierung der Strecke Obertraubling–Passau“ auf Bundestagsdrucksache 21/5575 verwiesen.

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

Die DB InfraGO AG modernisiert sieben Bahnhöfe zwischen Rosenheim und Freilassing nach einem ganzheitlichen Qualitätsstandard. Dabei steht unter anderem der barrierefreie Ausbau im Fokus. Die Sanierungsmaßnahmen umfassen neben der Verkehrsstation (Bahnsteige und Zugänge) auch die Empfangsgebäude sowie die Vorplätze und die Anschlussmobilität. Die genauen Maßnahmen sind noch in Abstimmung und sollen zeitnah kommuniziert werden.

55. 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)?

Während der Sanierung werden die Bahnhöfe entlang der Strecke Rosenheim – Freilassing saniert. Die Entwicklung zu zukunftsfähigen Bahnhöfen erfolgt sukzessive mit der Umsetzung verschiedener Maßnahmen im Bahnhofsumfeld. Durch den Abschluss der geplanten Maßnahmen im Korridorgriff und nachlaufenden Leistungen, insbesondere im Umfeld (BE-Flächen, usw.), werden die Sollstandards entlang des Qualitätsstandards Zukunftsbahnhof abschließend bis 2028 entwickelt.

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

Das SEV-Konzept ist durch die Aufgabenträger und die von ihnen für den SPNV beauftragten

Eisenbahnverkehrsunternehmen erstellt. Die Fahrzeuge und das Fahrpersonal sind rahmenvertraglich über die DB InfraGO AG gebunden. Die notwendigen Kapazitäten können durch die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgerufen werden. Aktuell liegt der Fokus auf der Feinabstimmung der Fahrpläne, die im Herbst dieses Jahres in den Auskunftsmedien einsehbar sein werden.

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

Nach aktueller Planung werden ca. 70 Busse und ca. 175 Fahrer benötigt. Weitere Kapazitäten stünden zur Verfügung.

58. Bei wie vielen dieser Busse für den SEV handelt es sich um Gelenkbusse?

Es werden ca. 25 Gelenkbusse zum Einsatz kommen.

59. Wie viele Busse werden als Reserve vorgehalten, um defekte Fahrzeuge zu ersetzen, und wo werden diese vorgehalten?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 58 der Kleinen Anfrage „Generalsanierung der Strecke Obertraubling–Passau“ auf Budnestagsdrucksache 21/5575 verwiesen.

60. Welchen Antrieb besitzen die SEV-Busse?
- a) Wie viele Busse sind batterieelektrisch?
 - b) Wie viele Busse fahren mit Diesel?
 - c) Wie viele Busse nutzen eine Brennstoffzelle?
 - d) Wie viele Busse werden mit Recycling-Diesel (HVO 100) betankt?

Es werden auf allen Linien ausschließlich Dieselfahrzeuge eingesetzt.

61. Welche Linien für den SEV sind geplant?

Der SEV-Fahrplan wird durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den EVU und Kommunen erstellt. Er bedient die im Schienenpersonennahverkehr entfallenden Linien und Ortschaften/Haltestellen. Der Takt ist je Linie und gegebenenfalls Tageszeit unterschiedlich und orientiert sich an den Bedarfen.

Folgende Linien werden gefahren:

RE 5 Express	Rosenheim via Traunstein – Freilassing
RE 5 Local	Rosenheim via Bernau – Traunstein
RE 5 Semi	Rosenheim via Bernau – Übersee
RE 3	Landshut via Dingolfing – Plattling
RB 3	Landshut via Dingolfing – Plattling
RB 40	Dorfen – Markt Schwaben
RB 45	Mühldorf Obb via Tittmoning – Freilassing
RB 47	Hörpolding via Matzing – Traunstein
RB 52	Prien – Aschau
RB 53	Traunstein – Ruhpolding
RB 59	Traunstein – Waging

62. In welcher Taktung und mit wie vielen Bussen im Konvoi pro Takt werden die SEV-Linien gefahren?

Die Taktung kann den Liniennetzplänen entnommen werden.

63. Wie wird die Barrierefreiheit des SEV sichergestellt?

Alle eingesetzten Busse sind barrierefrei ausgestattet und verfügen über entsprechende Einstiegs- und Zugangsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

64. Wie werden die Kommunen dabei unterstützt, ausreichende Haltemöglichkeiten für die SEV-Busse an den geplanten SEV-Haltestellen sicherzustellen, und wie werden die Kommunen dabei unterstützt, diese SEV-Haltestellen barrierefrei zu gestalten?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 63 der Kleinen Anfrage „Generalsanierung der Strecke Obertraubling–Passau“ auf Bundestagsdrucksache 21/5575 verwiesen.

65. Wo werden Ruheräume und Toiletten für die Fahrerinnen und Fahrer der SEV-Busse vorgesehen, und wer ist für den Betrieb dieser zuständig?

Die Busunternehmen stellen vor Ort die notwendige Infrastruktur für das Fahrpersonal sicher. Dazu gehören unter anderem die Einrichtung von Aufenthalts- und Ruheräumen sowie die Organisation weiterer betrieblicher Rahmenbedingungen für die Fahrer wie zum Beispiel die Aufstellung von Toiletten.

66. Was ist der Bauablauf für die folgenden Gewerke jeweils (bitte auflisten, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum durchgeführt werden):
- a) Oberbau,
 - b) Leit- und Sicherungstechnik,
 - c) Oberleitungen,
 - d) Telekommunikation,
 - e) Elektrische Energieanlagen (50 Hz) und
 - f) Konstruktiver Ingenieurbau?

Zunächst liegt der Fokus auf Erneuerung von Gleisen, Weichen und dem Tiefbau sowie Gründungsarbeiten für Schallschutzwände und Masten. Parallel dazu oder leicht zeitversetzt erfolgt der Aufbau der Oberleitungsanlagen, wobei nach dem Stellen der neuen Masten der Fahrdrabt gezogen wird. In verschiedenen Abschnitten können diese Maßnahmen zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattfinden. Dieser Ablauf kann sich im Projektverlauf verändern, wenn einzelne Maßnahmen früher oder später beendet werden und sich der Zeitplan der folgenden Maßnahmen entsprechend ändern.

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

Für den Bahnhof Traunstein konnte aufgrund der fehlenden Marktkapazität der in Europa vorhandenen Auftragnehmer im Bereich des Oberleitungsbaus bei europaweiten Ausschreibungen kein Bieter gefunden werden.

68. 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 und Zugsicherung unterteilen)?

In den vergangenen Jahren wurden die in der Tabelle angegebenen Verspätungsminuten auf das jeweilige Cluster gebucht:

Verursacher	2021	2022	2023	2024	2025
Telekommunikationsanlagen	634	314	173	194	871
Fahrbahn	2 572	9 224	14 935	1 786	4 965
Bahnübergangssicherungsanlagen	5 261	3 690	4 599	3 137	5 760
Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	12 560	9 428	18 560	19 139	24 501
Weichen	2 849	9 485	3 719	15 472	7 880

69. Bei welchen Anlagen erfolgt im Rahmen dieser Generalsanierung kein 1:1-Ersatz, sondern ein Ersatz z. B. mit Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit von Weichen, und wie erfolgt hier die Finanzierung durch den Bund?

In der Korridorsanierung werden die oberbautechnischen Voraussetzungen im Bereich der Ausfahrt Rosenheimer Kurve auf die Strecke Rosenheim – Freilassing für eine spätere Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit geschaffen. Eine Geschwindigkeitserhöhung ist in der KS nicht vorgesehen. Für eine spätere Geschwindigkeitserhöhung würde ein Planrechtsverfahren benötigt werden.

Die beiden Weichen im Bahnhof Bad Endorf werden ebenfalls für eine höhere Abzweiggeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h durch Weichen mit größerem Abzweigradius ersetzt.

Die Finanzierung erfolgt durch die LuFV.

70. Welche Gleisanschlüsse werden während der Sanierung nicht mehr durch den Güterverkehr bedient?
71. Welche Gleisanschlüsse werden auch während der Sanierung durch den Güterverkehr bedient?

Die Fragen 70 und 71 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen gemeinsam beantwortet.

Es werden alle Gleisanschließer mit abgestimmten Versorgungsfahrten während der Baumaßnahme bedient.

72. Wie sieht das Konzept zur Bedienung der Gleisanschlüsse durch den Güterverkehr während der Sanierung aus?

Die Versorgung der Gleisanschließer ist mittels Rangierfahrten im Baugleis zur Bedienung von Anschlüssen auf der Strecke Rosenheim – Salzburg vorgesehen.

73. Wie wird das Zementwerk in Rohrdorf während der Sanierung über die Schiene angebunden?
- a) Wird der Anschluss nach Rohrdorf während der Sanierung bedient?
 - b) Welche Lokomotiven werden zur Bedienung eingesetzt?
 - c) Zu welchen Tageszeiten findet die Bedienung des Zementwerks statt?
 - d) Wie viele Fahrten zum und vom Zementwerk sind pro Tag geplant?
 - e) Welche Änderungen an den Anlagen der Strecke Abzweigung (Abzw) Landl–Rohrdorf werden während der Sanierung der Strecke Rosenheim–Salzburg vorgenommen?
 - f) Welche Änderungen am Betriebsablauf werden auf der Strecke Abzw Landl–Rohrdorf während der Sanierung der Strecke Rosenheim–Salzburg vorgenommen?

Die Fragen 73 bis 73f werden gemeinsam beantwortet.

Der Anschluss nach Rohrdorf wird in Abstimmung mit dem Anschließer bedient. Die Wahl der Traktion obliegt dem jeweiligen EVU. Die Oberleitung ist in diesem Abschnitt ebenfalls abgeschaltet. Das derzeit noch in Abstimmung befindliche Bedienkonzept sieht eine Bedienung in den Nachtrandbereichen zwischen 20:30 Uhr und 07:00 Uhr vor. Aktuell wird mit dem Anschließer von zwei Zugpaaren ausgegangen; die Abstimmungen hierzu sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Die Strecke Landl–Rohrdorf ist kein Teil der KS und somit finden hier seitens des Projekts KS keine Maßnahmen statt.

Außerhalb der Korridorsanierung wurden dieses Jahr bereits Gleise erneuert und es werden hier noch einzelne Bahnübergänge geringfügig angepasst.

Der Betriebsablauf auf der Strecke bleibt unverändert. Die DB InfraGO AG steht hierzu im Kontakt mit dem Gleisanschließer.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.