



Pressegespräch 8. April 2024

Generalsanierung in Bayern



Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Das Schienennetz in Deutschland ist hoch belastet, die Infrastruktur zum Teil überaltert und störanfällig. Darunter leiden alle Kund:innen im Personen- und Güterverkehr. Das gilt besonders auf den am stärksten belasteten Strecken. Die Qualitätseinbußen, die hier entstehen, führen zu schlechter Betriebsqualität weit über diese Korridore hinaus. Deshalb entwickeln der Bund und die Deutsche Bahn (DB) bis 2030 ein mehr als 9.000 Kilometer langes Hochleistungsnetz. Gut 4.000 Streckenkilometer sollen dazu bis 2030 schrittweise einer Generalsanierung unterzogen werden.

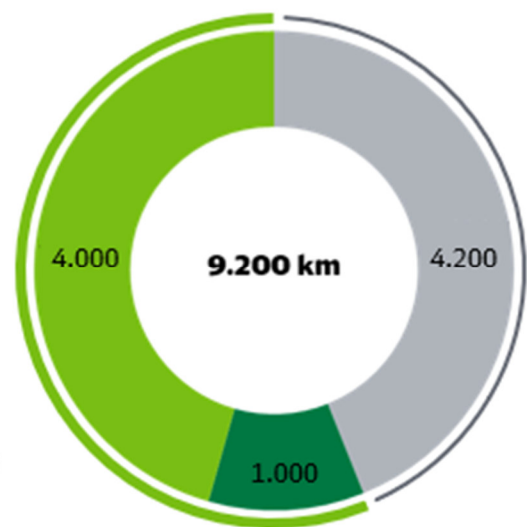
Generalsanierung bedeutet: eine kompakte Sperrung

Anstatt vieler kleinerer Baustellen und Reparaturen finden künftig vielfach Generalsanierungen statt. Über mehrere Monate hinweg erneuert die Bahn dabei sämtliche Gewerke: von Gleisen und Weichen über die Oberleitungen, die Signaltechnik, Brücken und Bahnübergänge bis zu den Stationen und Bahnsteigen wird einmal alles komplett überholt und auf den neusten Stand gebracht.

Generalsanierung von über 4.000 Streckenkilometern bis 2030



Hochleistungsnetz in 2030
[in Strecken-Km]



Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kund:innen

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards erhöhen die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe**

Die Generalsanierung in Bayern auf einen Blick

Bis 2030 wird die Bahn rund 40 ausgelastete Hochleistungskorridore sanieren, darunter sieben in Bayern. Den Auftakt macht 2024 die Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim.

In Bayern sind folgende Korridore für eine Generalsanierung vorgesehen:

2026

Nürnberg – Regensburg (88 km)
Obertraubling – Passau (115 km)

2027

München – Rosenheim (55 km)
Rosenheim – Salzburg (85 km)

2028

Würzburg – Nürnberg (95 km)

2030

Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen (170 km)
Ulm – Augsburg (92 km)



1. Halbjahr 2026

Nürnberg – Regensburg

Die Generalsanierung in Bayern startet in der ersten Jahreshälfte 2026 mit dem Korridor Nürnberg – Regensburg. Die Strecke ist ein wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrsachse Rhein-Donau und gehört zu den verkehrsreichsten Strecken in Bayern. Sie ist gleichzeitig ein überaus wichtiger Baustein der Bahnverkehre nach Österreich.

Die DB erneuert während der Generalsanierung in großen Umfang unter anderem Gleise, Weichen, Oberleitungen und Bahnhöfe. Für mehr Flexibilität im Betrieb entstehen zusätzliche Weichenverbindungen (Überleitstellen), so dass Züge einander überholen können. Hinzu kommt die Sanierung eines Bahndamms bei Deining sowie einer Brücke bei Burgthann.



ca. 80 km
Gleise
(40 %)



Felssicherungen



ca. 60 km
Oberleitung
(30 %)



Überleitstellen



ca. 40
Weichen
(30 %)

Fokus: Sanierung des Deininger Damms



Ein ICE überquert die Deininger Brücke.

Zwischen Nürnberg und Regensburg überqueren Züge das Tal der Weißen Laaber über die Deininger Brücke. Die Brücke ruht auf einem 37 Meter hohen Bahndamm, der das Bauwerk absichert. Aufgrund von Materialverschleiß ist eine Sanierung des Damms dringend notwendig. Während der Sperrung werden unter anderem vorhandene Schottersäcke im Untergrund entfernt und bestehende Stützwände aus Naturstein durch Winkelstützelemente ersetzt.

Das Projekt in Zahlen

88 km Bahnstrecke

20 Verkehrsstationen

Sanierungszeitraum

06.02. – 10.07.26



2. Halbjahr 2026

Obertraubling – Passau

Im zweiten Halbjahr kommt die Strecke zwischen Obertraubling und Passau an die Reihe. Auch dieser Abschnitt ist eine wichtige Strecke für den deutschen und internationalen Güterverkehr. Bei den Planungen der Sperrzeiten berücksichtigt die DB deshalb grenzübergreifende Verkehre mit Österreich.

Neben der Sanierung der Bahnhöfe, Gleise und Oberleitungen liegt der Fokus der Arbeiten auf der Ertüchtigung der Moorstelle Osterhofen und der Erneuerung der Stellwerkstechnik. Die Stellwerke in Sünching, Straubing, Sandbach, Radldorf und Vilshofen werden auf den neusten Stand der Technik gebracht.



ca. 100 km
Gleise
(45 %)



Elektronische
Stellwerke



ca. 50 km
Oberleitung
(25 %)



Überleitstellen



ca. 90
Weichen
(45 %)

Fokus: Sanierung der Moorstelle Osterhofen



Die FMI-Technik in Aktion.

Die Sanierung der 2 km langen Moorstelle nahe Osterhofen ist nötig, damit die Züge auf dem moorigen Untergrund wieder schneller fahren können.

Während der Generalsanierung wird der Untergrund in einer Tiefe von 6–12 Metern mit der sogenannten Fräs-Misch-Injektions-Technik (FMI) verfestigt.

Das Projekt in Zahlen

115 km Bahnstrecke

9 Verkehrsstationen

Sanierungszeitraum

10.06. – 11.12.2026



1. Halbjahr und 2. Halbjahr 2027

München – Rosenheim

Rosenheim – Salzburg

2027 werden die beiden Korridore München – Rosenheim und Rosenheim – Salzburg saniert. Beide Strecken bilden zusammen einen wichtigen Teil der europäischen Ost-West-Magistrale von Paris nach Bratislava/Budapest. München – Rosenheim liegt auch auf dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und ist eine wichtige Achse für den europäischen Güterverkehr über den Brenner. Der Abschnitt wird stark beansprucht, deshalb besteht ein großer Sanierungsbedarf.

Fokus: Ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe



Der Bahnhof Teisendorf auf der Strecke Rosenheim-Salzburg.

Neben der umfangreichen Erneuerung der Gleise, Weichen und Oberleitung wird ein Schwerpunkt der Generalsanierungen in 2027 der Ausbau der Bahnhöfe sein. Die DB wird alle 13 Verkehrsstationen zwischen München und Salzburg modernisieren und aufwerten.

Abhängig vom Zustand der Verkehrsstation können diese Arbeiten von der Herstellung der Barrierefreiheit über besseren Wind- und Wetterschutz bis zu modernen Anzeigetafeln reichen.

Das Projekt in Zahlen

München – Rosenheim

55 km Bahnstrecke

4 Verkehrsstationen

Sanierungszeitraum

05.02. – 09.07.2027

Rosenheim – Salzburg

85 km Bahnstrecke

9 Verkehrsstationen

Sanierungszeitraum

09.07. – 10.12.2027



2028 – 2030

Franken und Schwaben

Zwischen 2028 und 2030 werden drei weitere Korridore in Bayern saniert: Würzburg – Nürnberg, Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen und Ulm – Augsburg. Die genauen Details zu den Arbeiten auf diesen Strecken befinden sich noch in der Planung.

Würzburg – Nürnberg

1. Halbjahr 2028

Die 95 km lange Strecke zwischen Würzburg und Nürnberg ist eine bedeutende Achse für den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene. 2028 bündelt die DB Arbeiten an der Strecke, z.B. im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik.

Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen

1. Halbjahr 2030



Ein ICE auf dem Weg von Würzburg nach Treuchtlingen.

Die Bahnstrecke zwischen Würzburg und Treuchtlingen ist rund 170 km lang und damit der längste bayerische Hochleistungskorridor, der bis 2030 saniert wird. Die Strecke hat vor allem für den Güterverkehr eine zentrale Bedeutung. Während der Generalsanierung werden unter anderem die Oberleitungsanlagen und die Bahnhöfe erneuert.

Ulm – Augsburg

2. Halbjahr 2030

Die Strecke bildet ein wichtiges Teilstück des Güterverkehrskorridors Rhein/Donau sowie der innerdeutschen Achse von München über Stuttgart und Mannheim bis nach Frankfurt/Köln.

Während der Sanierung der 92 km langen Strecke erneuert die DB unter anderem die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Oberleitungsanlagen.



Ein Regionalzug bei Freihalden auf der Strecke Ulm-Augsburg.

Leistungsstarkes Verkehrskonzept während der Bauzeit

Wenn ein Korridor für die Generalsanierung gesperrt ist, muss ein Ersatzangebot für die Züge geschaffen werden, die sonst auf der Strecke unterwegs sind.

Hierfür erarbeiten die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die DB InfraGO AG zusammen mit den Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr ein Verkehrskonzept. Es stellt sicher, dass Menschen und Güter auch während der Generalsanierung zuverlässig ans Ziel kommen.

Im Grundsatz werden Fern- und Güterverkehr, die normalerweise über die Strecke verkehren, umgeleitet, und Nahverkehrszüge durch ein Ersatzangebot mit Bussen ersetzt.

Parallel stimmt sich die DB InfraGO AG eng mit Straßenbaulastträgern bezüglich Baustellen, Zu- und Abfahrtwegen und Haltestellen ab, um für den Ersatzverkehr eine bestmögliche Linien- und Haltekonzeption sicherzustellen.

Die Bahn wird Reisende schon frühzeitig unter anderem an den Bahnhöfen über die geplanten Baumaßnahmen und den Ersatzverkehr informieren. Dies geschieht zum Beispiel über Flyer, Aushänge oder Anzeigentafeln.

Der neue Ersatzverkehr

Im Jahr 2023 musste die DB aufgrund umfangreicher Bauarbeiten die Strecke zwischen Würzburg und Nürnberg für mehrere Monate sperren. Während dieser Sperrung wurde erstmals ein neues Konzept für den Ersatzverkehr erprobt.

Neben Ersatzbussen, die alle bekannten Bahnhöfe anfahren, verkehrten auch Expressbusse zwischen den größeren Bahnhöfen auf der Strecke. Darüber hinaus wurde das Ersatzverkehrsangebot in den späten Abendstunden und für den Schülerverkehr durch zusätzliche Verbindungen noch erweitert.



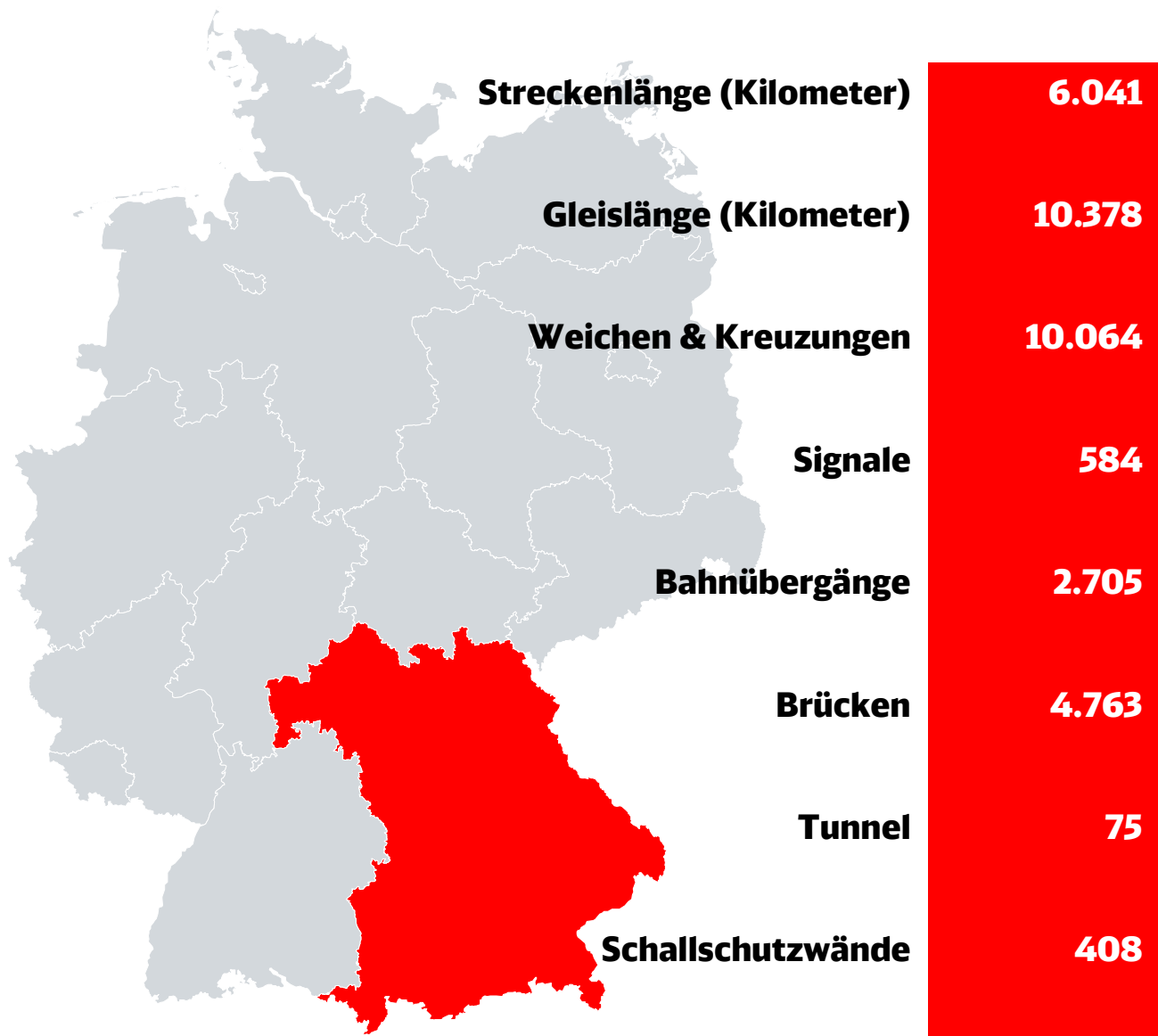
Einfache Erkennbarkeit durch einheitliches Außendesign und ein an den Kundenbedürfnissen orientiertes Leistungsbild.

Der neue Ersatzverkehr zeichnete sich durch zusätzliche Informations- und Serviceangebote, darunter eine bessere Orientierung zur Ersatzverkehrshaltestelle und neue Busse mit komfortablem Einstieg auch für mobilitätseingeschränkte Reisende aus.

Die Reisenden waren mit dem Ersatzverkehrsangebot überwiegend zufrieden. 87 Prozent bewertete den neuen Ersatzverkehr als „sehr gut“ oder „gut“.

Überblick

Das Bayerische Bahnnetz



Stand September 2023

Mehr Informationen zu den bayerischen Infrastrukturprojekten unter www.deutschebahn.com/bahnausbau-bayern

Impressum:

DB InfraGO AG
Infrastrukturprojekte Süd
Richelstraße 1
80634 München
Generalsanierung-Bayern@deutschebahn.com

Fotos:

DB AG (Titel- und Deckblatt),
DB AG/Claus Weber (S. 3),
DB AG/Detlev Knauer (S. 4),
DB AG (S. 5),
DB AG/Claus Weber und DB AG (S. 6),
DB AG/Dominik Schleuter (S. 7).

Änderungen vorbehalten.
Stand April 2024.

