

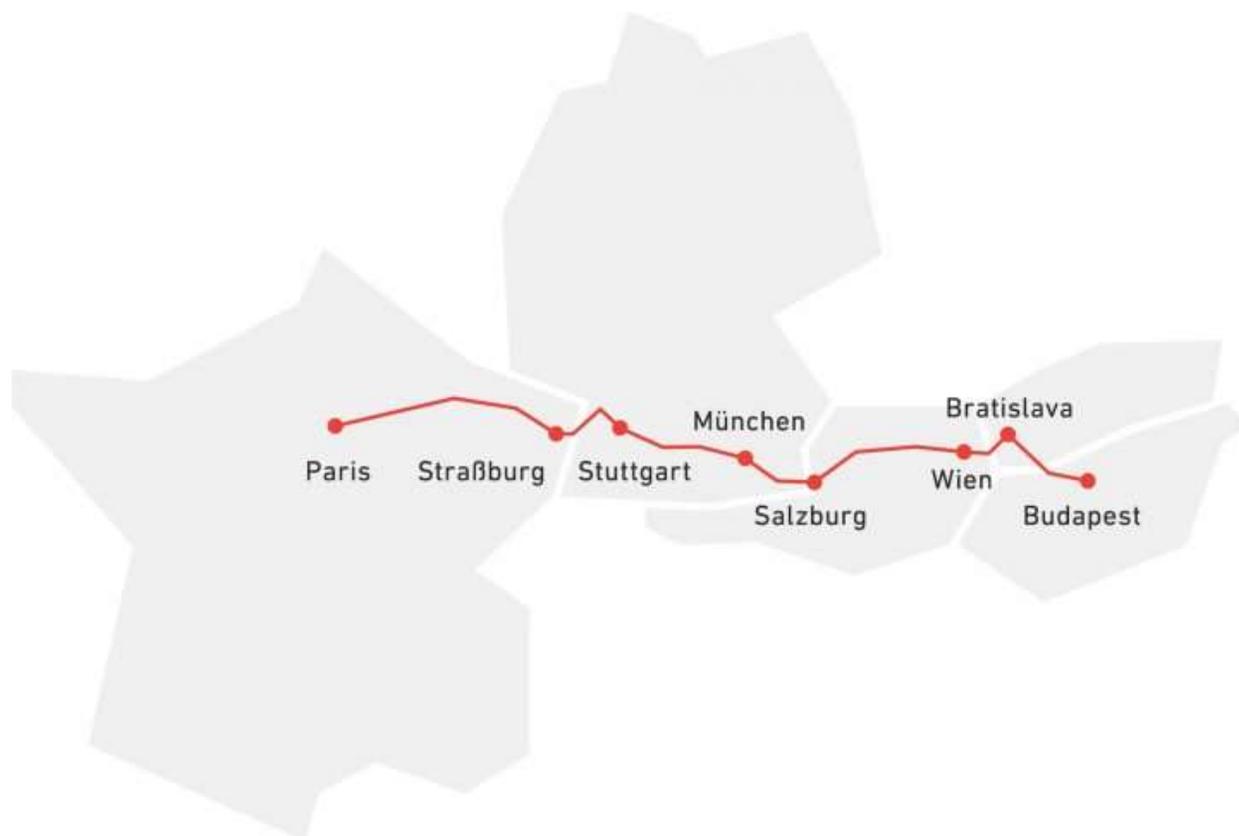


Aktueller Stand und Entwicklungen des Infrastrukturausbaus der DB entlang der Magistrale

Klaus-Dieter Josel – Konzernbevollmächtigter Freistaat Bayern &
Thorsten Krenz – Konzernbevollmächtigter Baden-Württemberg

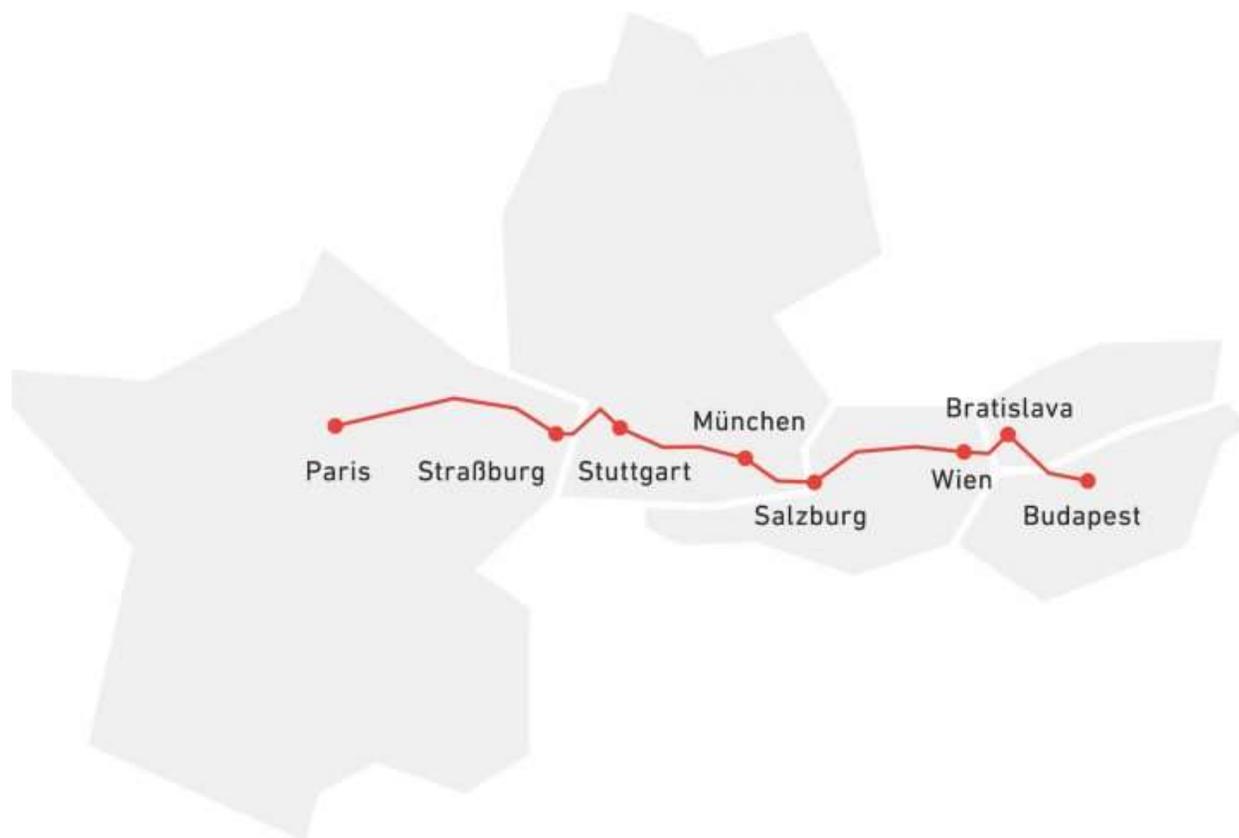
27. September | Salzburg

Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- München-Mühldorf-Freilassing
- Knoten München
- Ausbaustrecke Ulm-Augsburg
- Stuttgart-Ulm
- Karlsruhe-Basel
- Kurve Appenweier und POS Süd

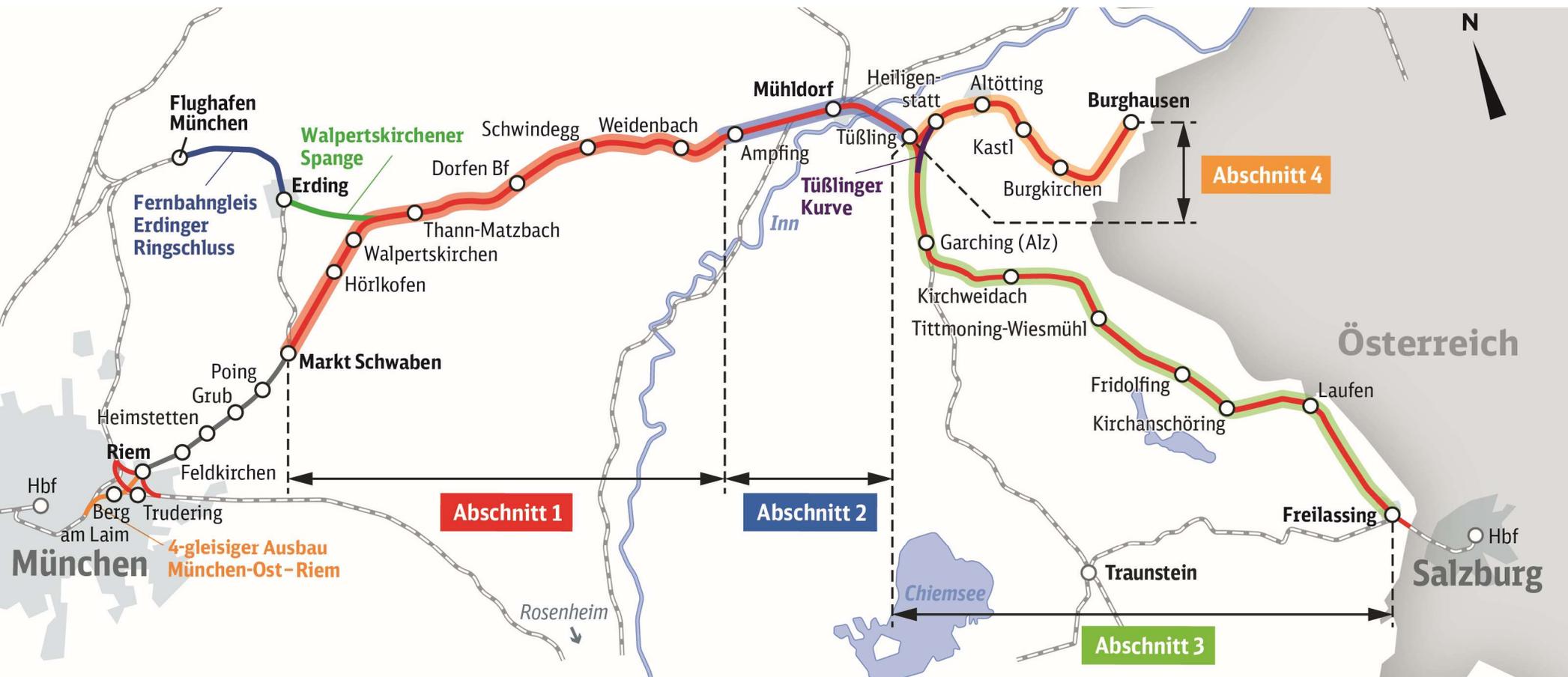
Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- **München-Mühldorf-Freilassing**
- Knoten München
- Ausbaustrecke Ulm-Augsburg
- Stuttgart-Ulm
- Karlsruhe-Basel
- Kurve Appenweier und POS Süd

Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing (38)

Für Südostbayern. Für das Klima. Für die Menschen.

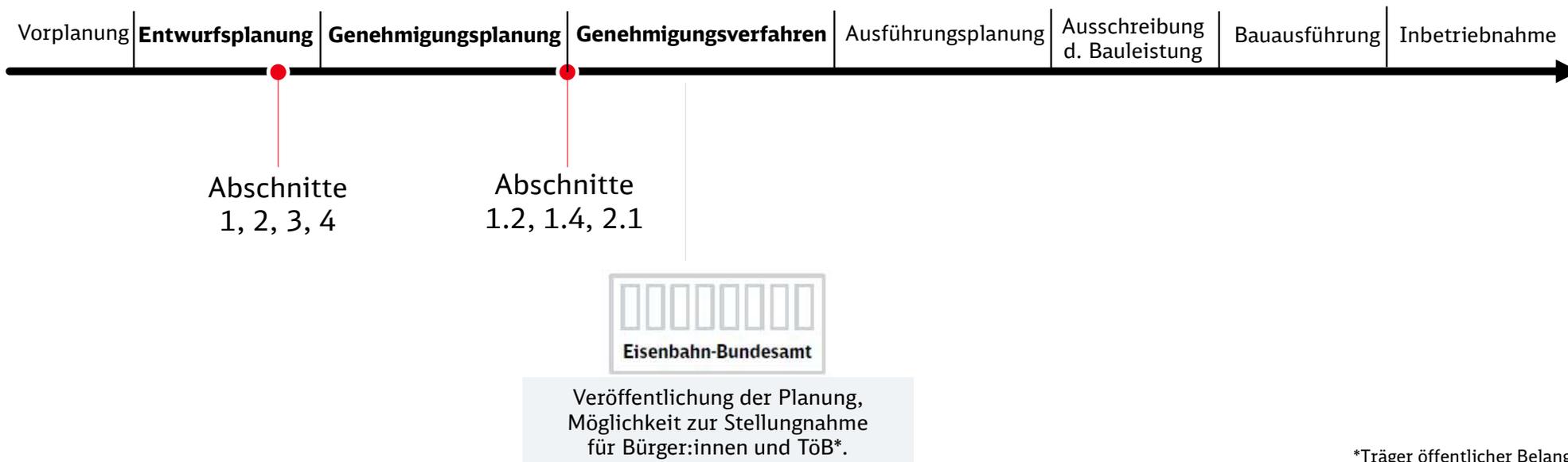


Aktueller Projektstand

Entwurfsplanung im Abschluss, erste Genehmigungsverfahren begonnen

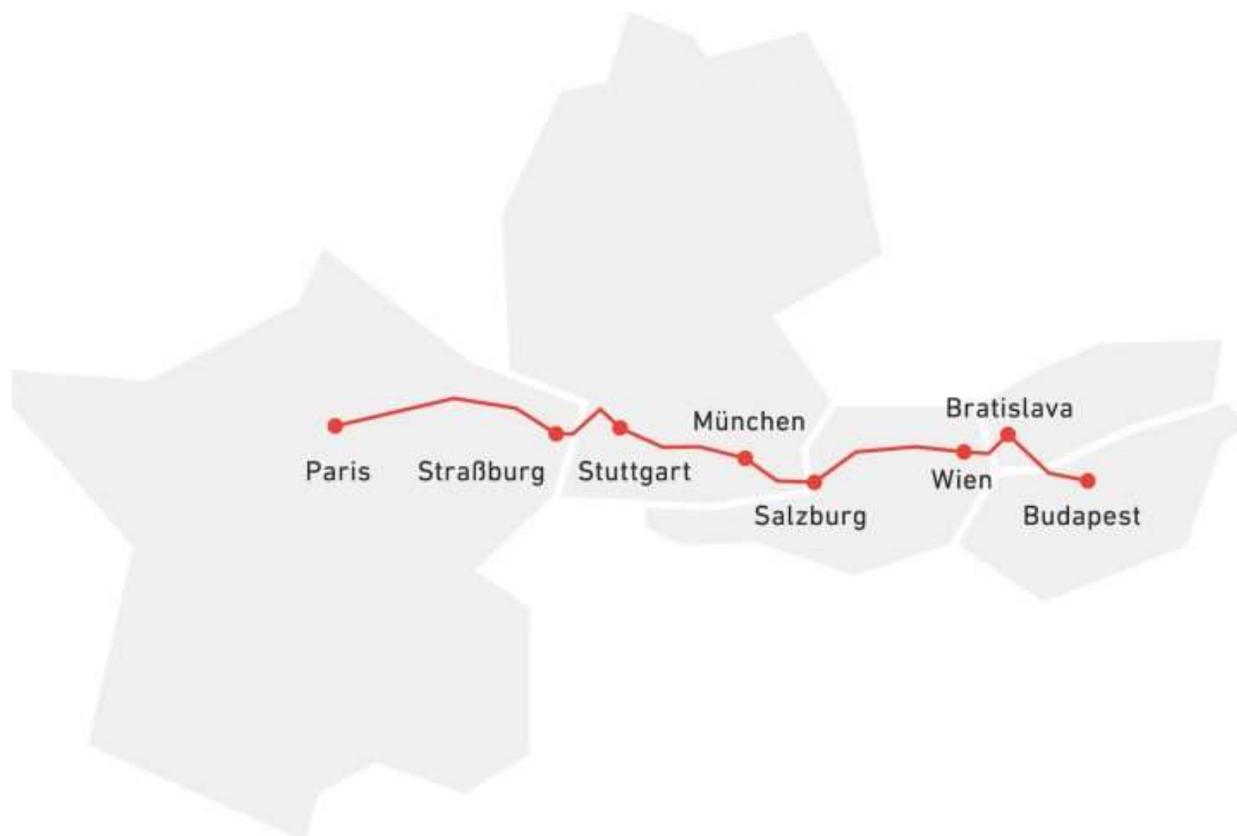


Ziel: Bis Ende 2024 für alle Abschnitte das Genehmigungsverfahren einleiten



*Träger öffentlicher Belange

Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- München-Mühldorf-Freilassing
- **Knoten München**
- Ausbaustrecke Ulm-Augsburg
- Stuttgart-Ulm
- Karlsruhe-Basel
- Kurve Appenweier und POS Süd

2. Stammstrecke München

Übersicht



- Hauptbaumaßnahmen in den Bereichen Oberirdisch-West, Hauptbahnhof und Marienhof
- bauvorbereitende Maßnahmen im Ostbereich

Knoten München

Überblick „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“



Qualitätsoffensive

Verbesserung bei Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Fahrgastinfo

- Präventive Instandhaltung
- Zusätzliche Fahrzeuge an Endbahnhöfen
- Künstliche Intelligenz in der Disposition
- Verbesserte Fahrgastinformation 2023/2024: Ausbau Live-Map, neue Software für Ansagen, neue Anzeiger
- Abschluss WLAN-Ausrüstung ET 423



Angebotsverbesserungen Programm 14plus

Infrastrukturausbau, netzergänzende Maßnahmen und mehr Angebot

- Inbetriebnahme neuer Bahnsteig Laim Gleis 1
- Neues elektronisches Stellwerk Ostbahnhof
- Sendlinger Spange (Stammstrecken-Bypass)
- Inbetriebnahme zusätzliche Fahrzeuge ET 424
- Beschaffung XXL-Neufahrzeuge
- Neubau Werke und Ausbildungszentrum



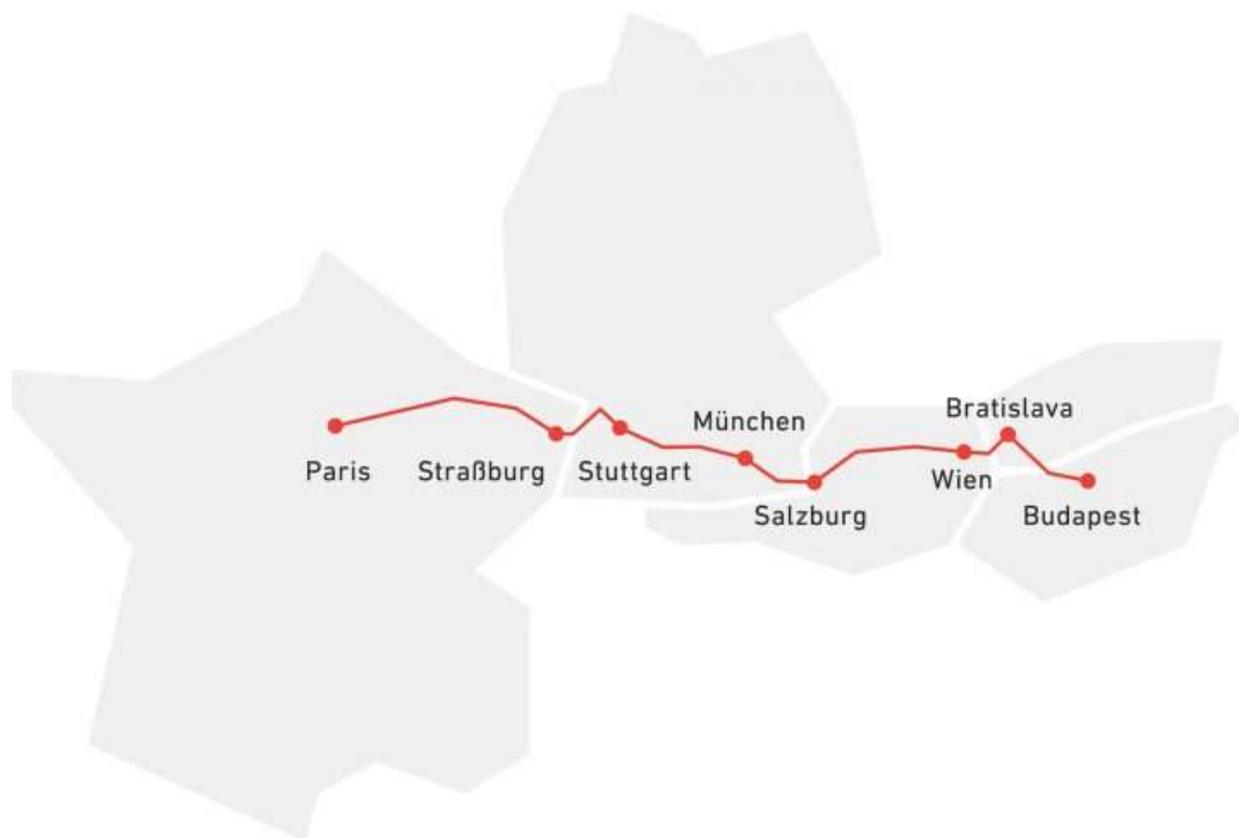
Digitalisierung

Modernste digitale Leittechnik für die S-Bahn im Bahnknoten München

- Machbarkeitsstudie prüft Möglichkeiten
- Stufenkonzept für die Umrüstung :
 1. Bestehende Stammstrecke
 2. Reine S-Bahn-Strecken
 3. Restliches S-Bahn-Netz



Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- München-Mühldorf-Freilassing
- Knoten München
- **Ausbaustrecke Ulm-Augsburg**
- Stuttgart-Ulm
- Karlsruhe-Basel
- Kurve Appenweier und POS Süd

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

wichtig über Bayerisch Schwaben hinaus



Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Unterscheidung zwischen Fern-, Güter- und Nahverkehr

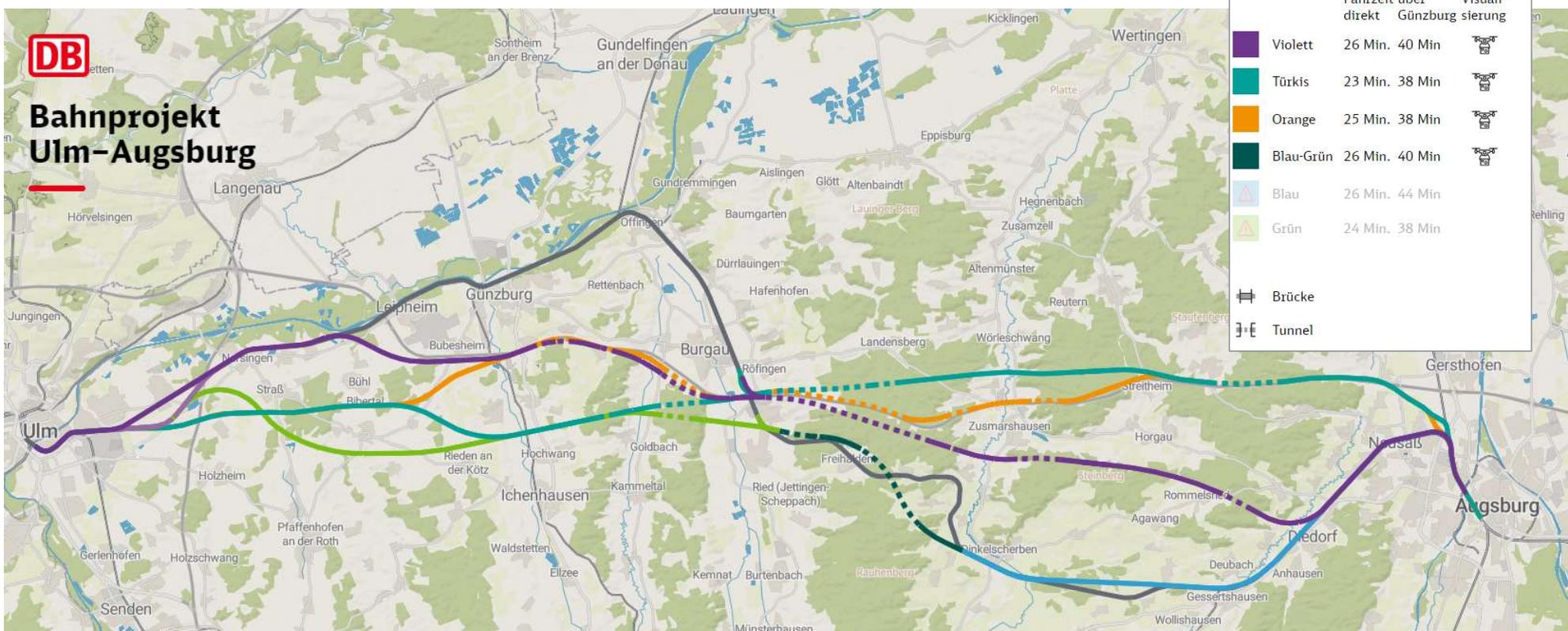


Planungsprämissen zum Bau zwei neuer Gleise

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten
- Bogenradius bei **Hochgeschwindigkeitsstrecken** von größer **4 Kilometer**
- **Maximale Steigung von 8‰**, um **Güterverkehr** zu ermöglichen
- **Überholbahnhöfe** auf Neubaustrecke mit einer Länge von 1,8 Kilometern etwa alle 20 km



Vier Grobtrassierungen im Raumordnungsverfahren



Quelle: Interaktive Karte auf Projekthomepage www.ulm-augsburg.de

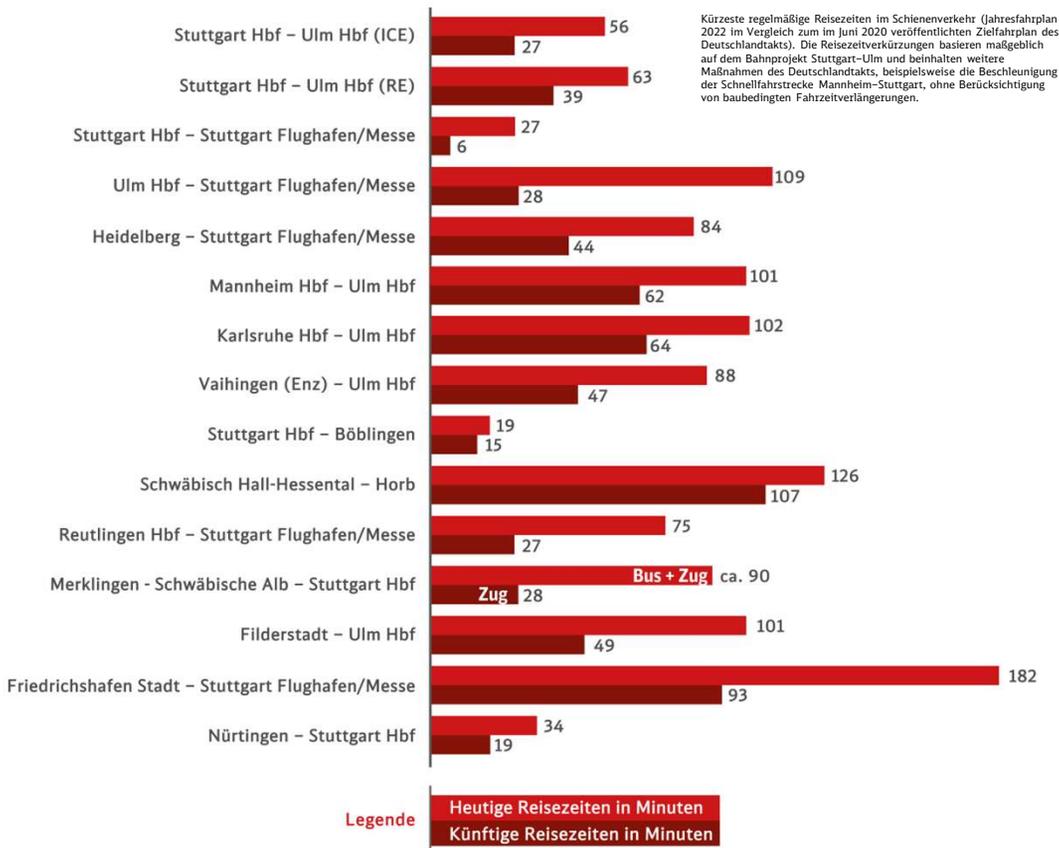
Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- München-Mühldorf-Freilassing
- Knoten München
- Ausbaustrecke Ulm-Augsburg
- **Stuttgart-Ulm**
- Karlsruhe-Basel
- Kurve Appenweier und POS Süd

Stuttgart 21 ermöglicht erheblich kürzere Reisezeiten

Perspektive Deutschlandtakt



Metropolregion Stuttgart wird erster Digitaler Bahnknoten

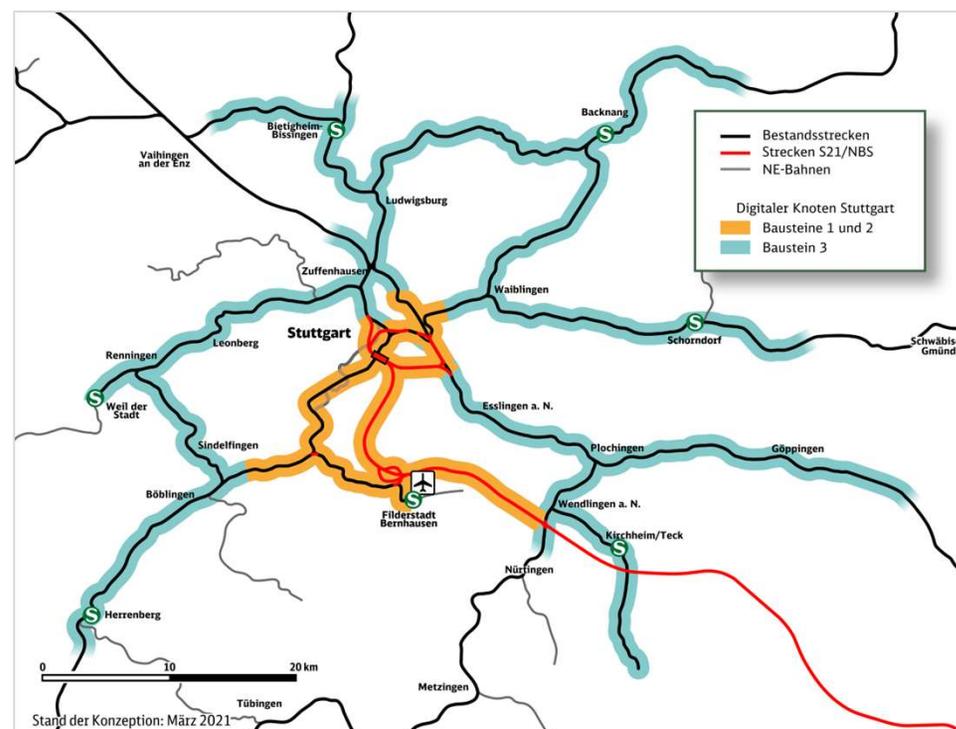
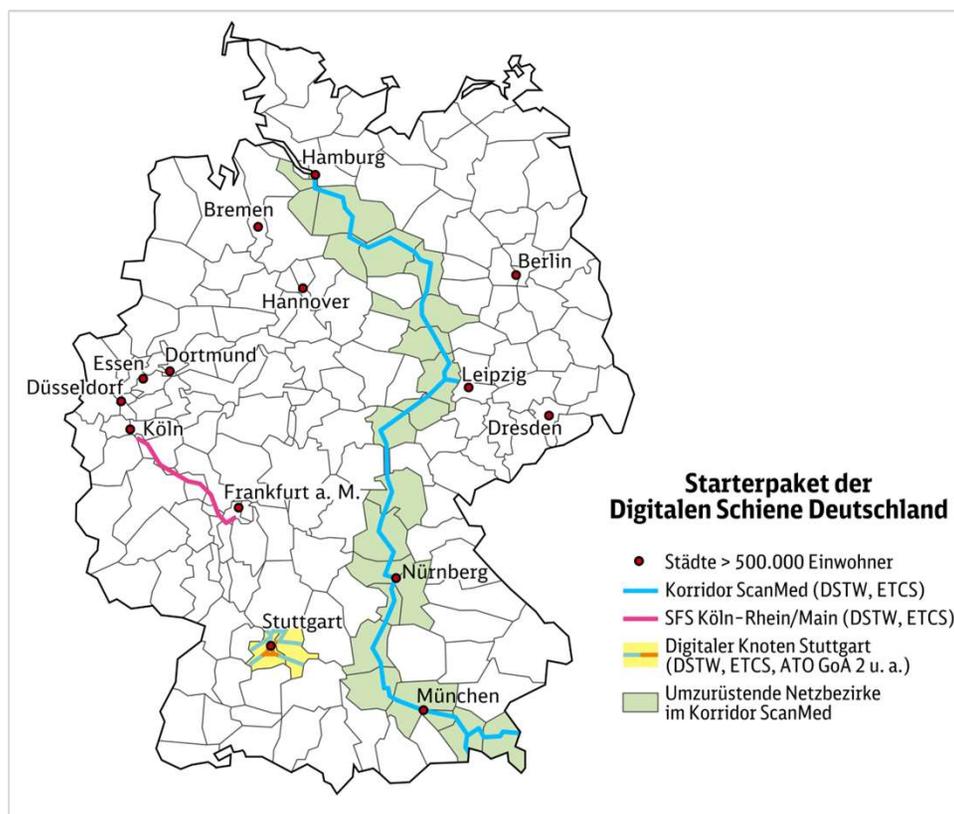
Digitaler Knoten Stuttgart



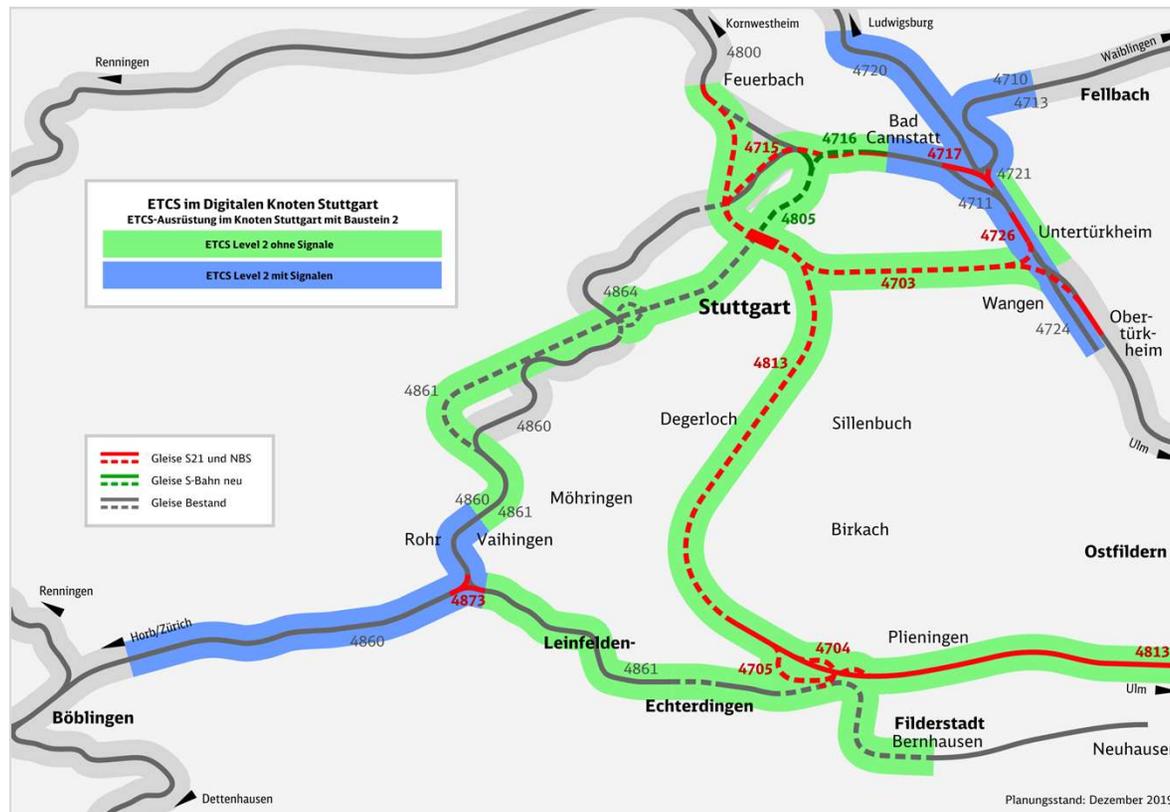
- Erstmalige Digitalisierung eines Großknotens
- Ziel: Bessere Qualität und mehr Kapazität
- Modernisierung im Rahmen von S21 mit dem Verbau neuer Leit- und Sicherungstechnik
- Neben dem zukünftigen Hauptbahnhof werden noch weitere Stationen und ca. 100 km der Fern-, Regional-, und S-Bahntrecken digitalisiert
- Digitale Stellwerke, ETCS, hochautomatisierter Fahrbetrieb mit Triebfahrzeugführer
- Leistungsfähigkeit wird erhöht, Verspätungen werden abgebaut



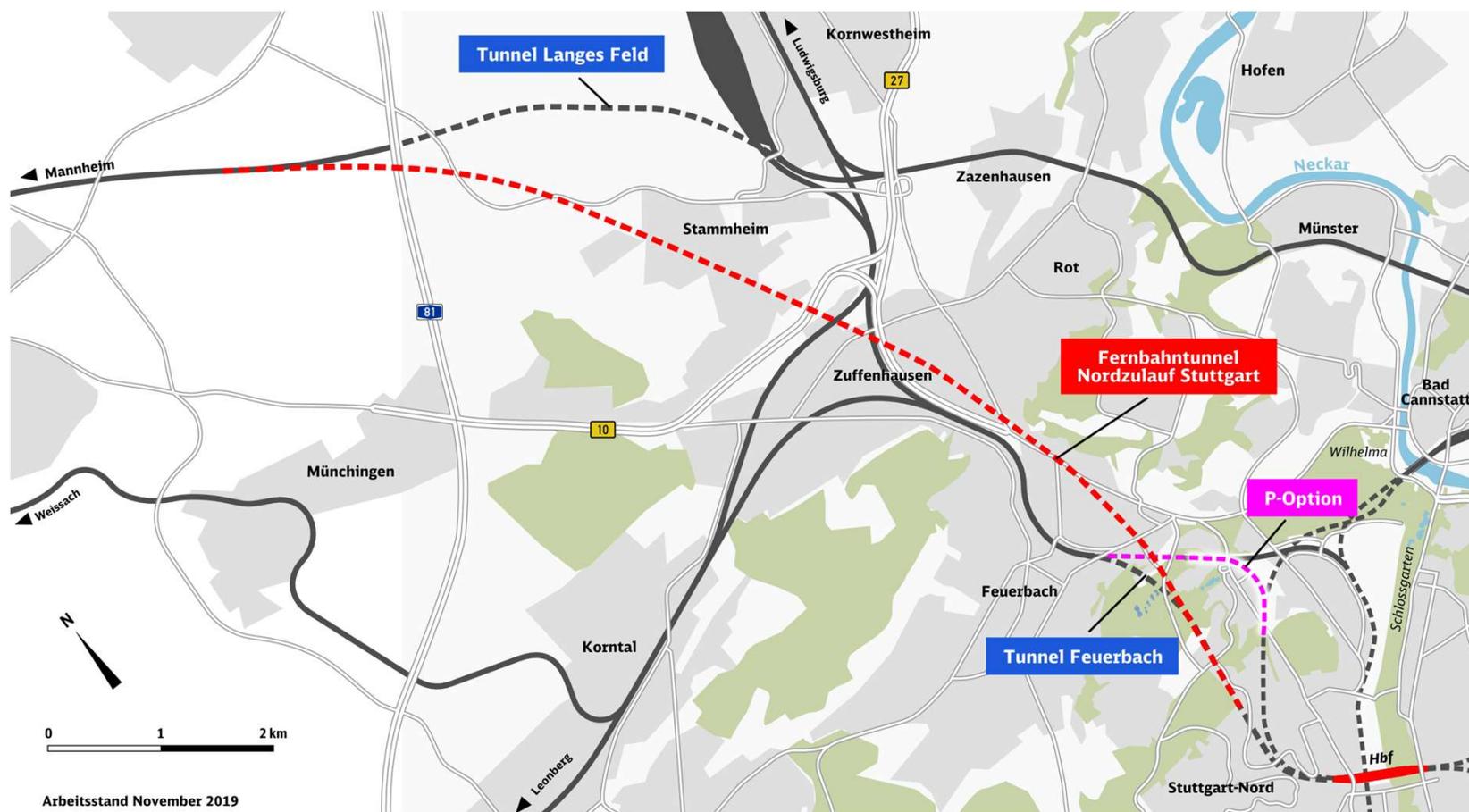
Der Digitale Knoten Stuttgart (DKS) ist ein Pilotprojekt im Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland (DSD).



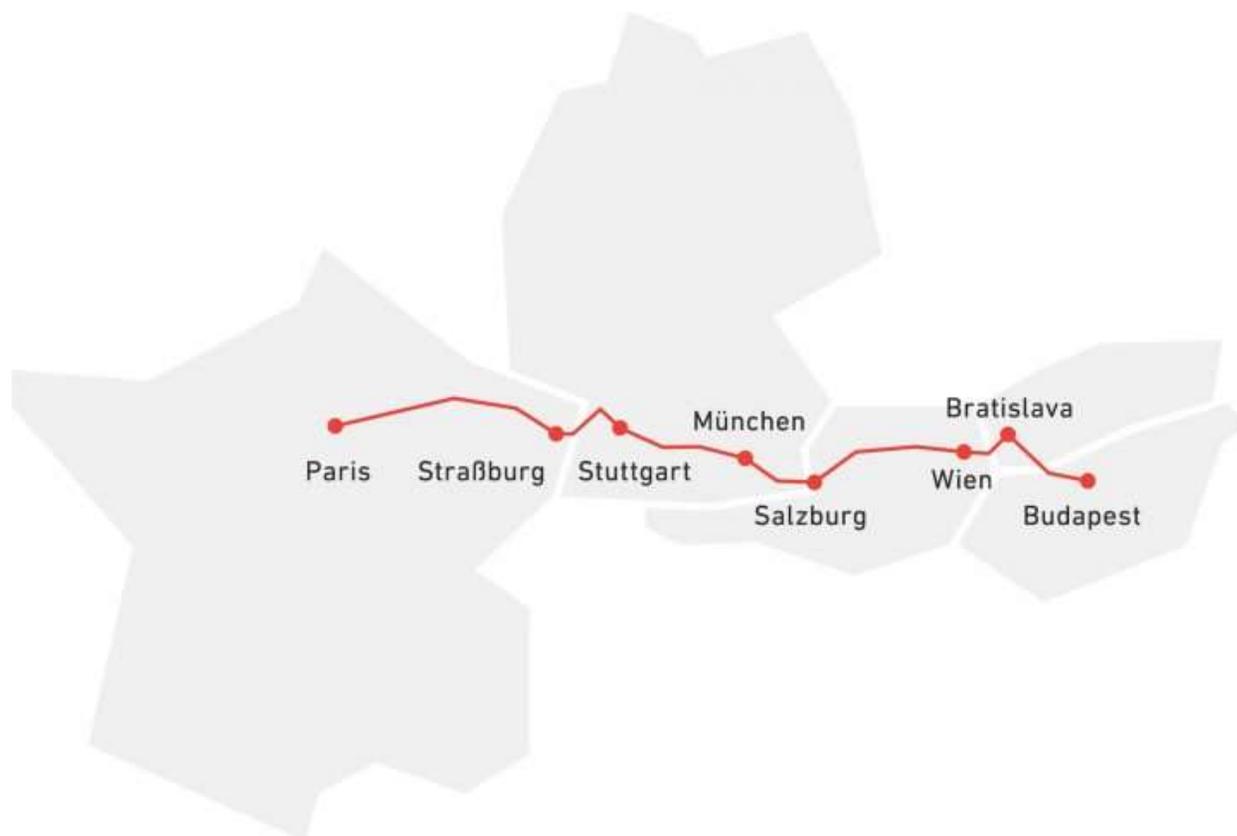
2025 wird der Kern des DKS mit ETCS Level 2 „ohne Signale“ (oS) in Betrieb genommen – mit voraussichtlich mehr als 1.700 Zügen pro Tag.



Der neue Bahnknoten Stuttgart: Basis für den Schienenverkehr der Zukunft



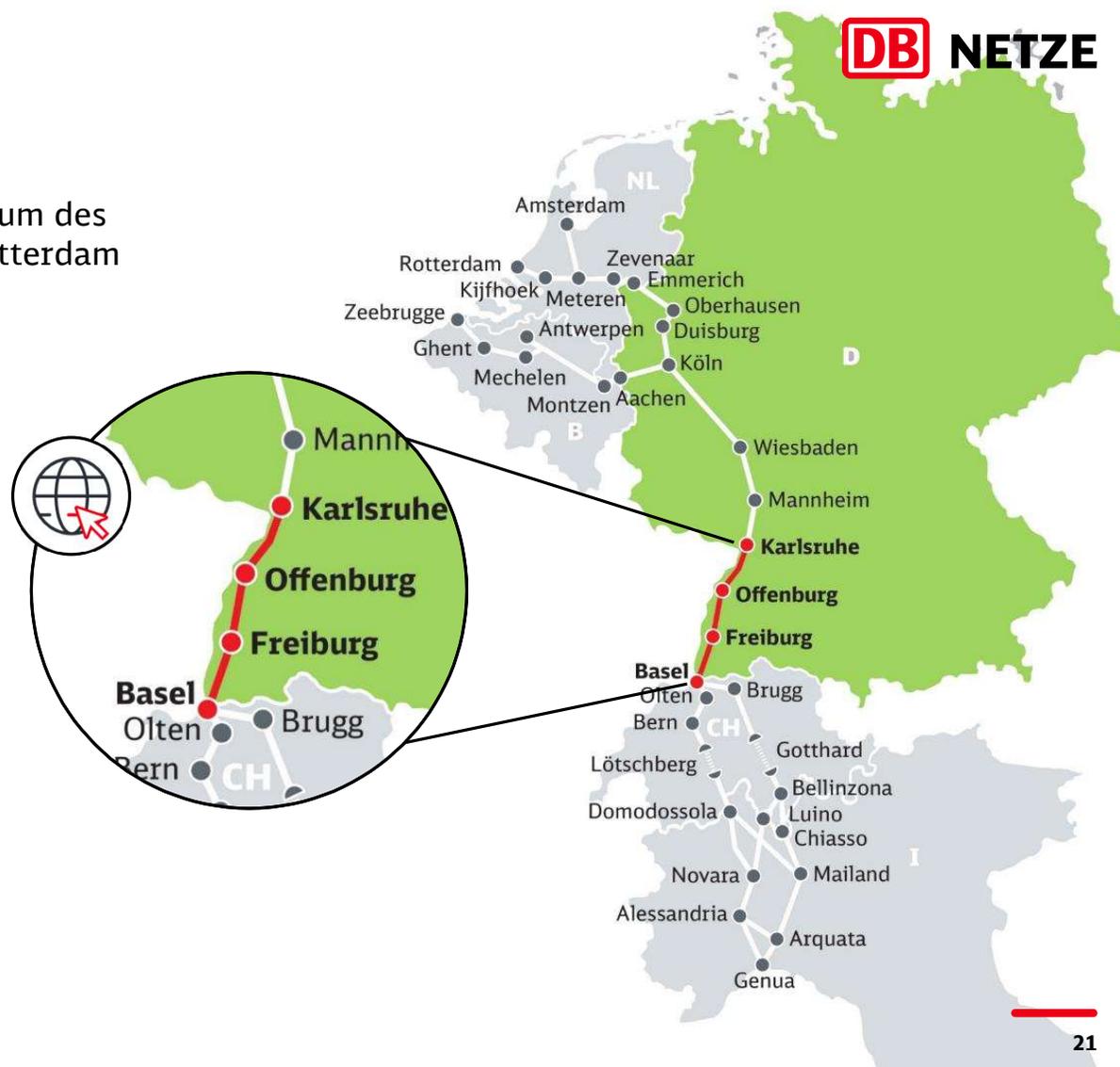
Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- München-Mühldorf-Freilassing
- Knoten München
- Ausbaustrecke Ulm-Augsburg
- Stuttgart-Ulm
- **Karlsruhe-Basel**
- Kurve Appenweier und POS Süd

Europäische Dimension Transeuropäische Netze

- Die Bahnstrecke Karlsruhe–Basel liegt im Zentrum des europäischen Eisenbahn-Korridors zwischen Rotterdam und Genua.
- Diese Verkehrsachse zählt zu den vorrangig eingestuften Transeuropäischen Netzen (TEN) der EU.
- Rund 300 Züge verkehren täglich zwischen Karlsruhe und Basel.
- Die rund 200 Kilometer lange Strecke wird nun viergleisig ausgebaut und für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt.
- Das Großprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist eines der größten Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn.



ABS/NBS Karlsruhe – Basel: Daten & Fakten



rd. 200 km Streckenlänge

- rd. 46,5 km Autobahnparallele inkl. Tunnel Offenburg
- rd. 45 km Güterumfahrung Freiburg



rd. 90 Min. aktuelle Reisezeit

- ursprünglich rund 100 Min. Reisezeit
- Fahrzeitverkürzung von etwa einer halben Stunde



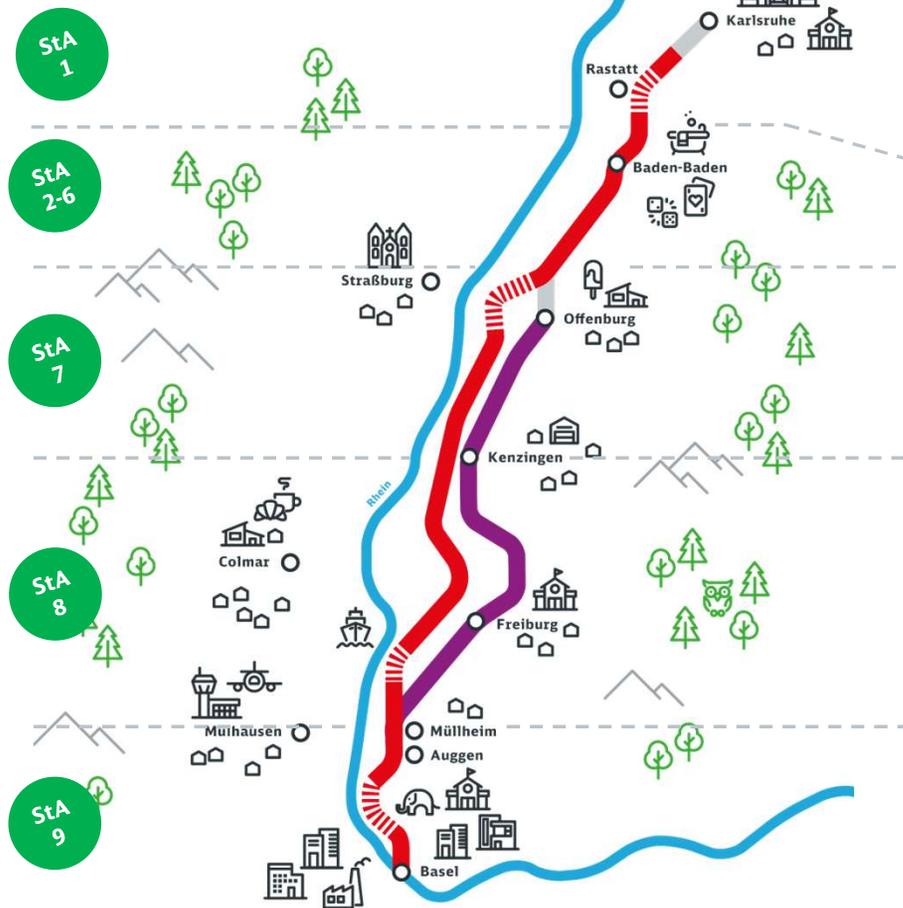
Aktuell 160 km/h für alle Züge

- Künftig bis zu 250 km/h für Fernverkehr
- Künftig 160 km/h für Nah- und Güterverkehr



Zukunft Bahn: Das Großprojekt Karlsruhe-Basel

Terminschiene



Bauzeit

1.0-1.1 | Karlsruhe-Ötigheim
1.2 | Ötigheim-Rastatt Süd

fertig
bis 2026

2-6 | Rastatt Süd – Offenburg

fertig

7.1 | NBS Tunnel Offenburg
7.2-7.4 | NBS Hohberg-Kenzingen
7.2-7.4 | ABS Hohberg-Kenzingen

2026 – 2034
2029 – 2034
2036 – 2040

8.0-8.4 | NBS Kenzingen-Müllheim
8.5-8.9 | ABS Teningen-Buggingen

2024 – 2031
2032 – 2038

9.0 | Müllheim – Auggen
9.2 | Haltingen – Weil am Rhein
9.3 | Basel

bis 2025
bis 2028
bis 2031

Streckenabschnitt 1 Karlsruhe-Rastatt Süd

Nächste Schritte



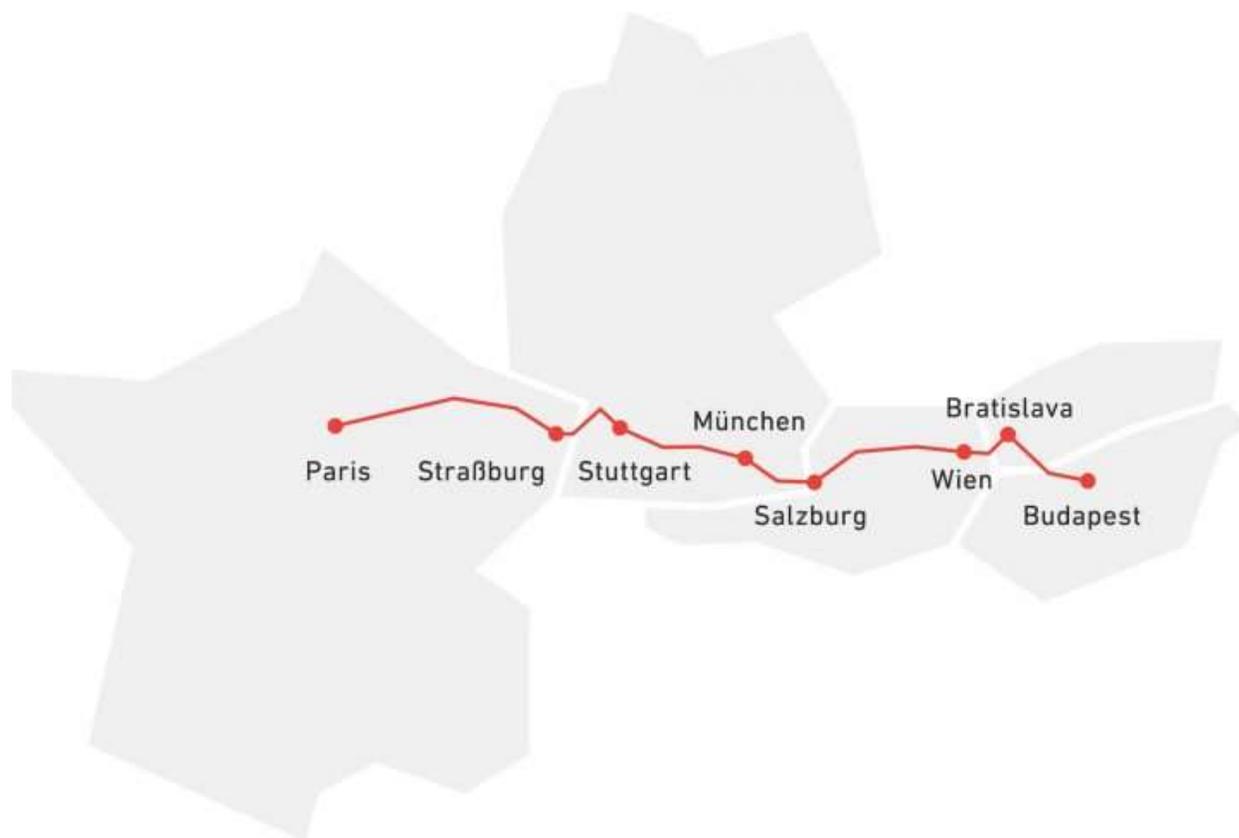
Das Konzept umfasst:

- Herstellung der Baugrube für die Sanierung der Oströhre
- Ab Frühjahr 2024: Abbruch der Tunneldecke Oströhre und Abbau der einbetonierten Tunnelbohrmaschine
- Bis ca. Anfang 2025 : Herstellung der östlichen Tunnelröhre in offener Bauweise
- Verfüllung der Baugrube
- **Ende 2026:** Inbetriebnahme Tunnel Rastatt
- 2027: Rückverlegung der Reintalbahn



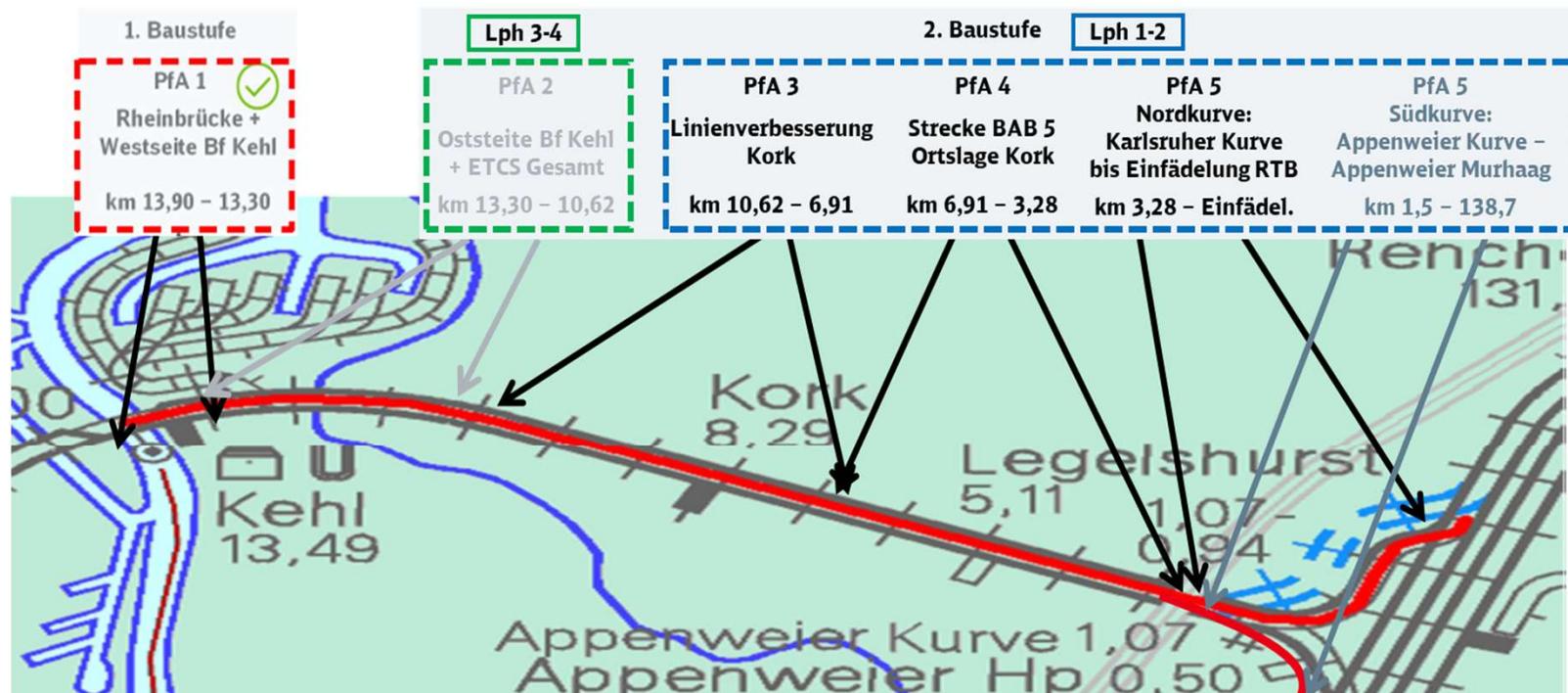
Arbeiten an der Oströhre Fotos: Lara Stürm

Entlang der Magistrale realisiert die DB viele Projekte



- München-Mühldorf-Freilassing
- Knoten München
- Ausbaustrecke Ulm-Augsburg
- Stuttgart-Ulm
- Karlsruhe-Basel
- **Kurve Appenweier und POS Süd**

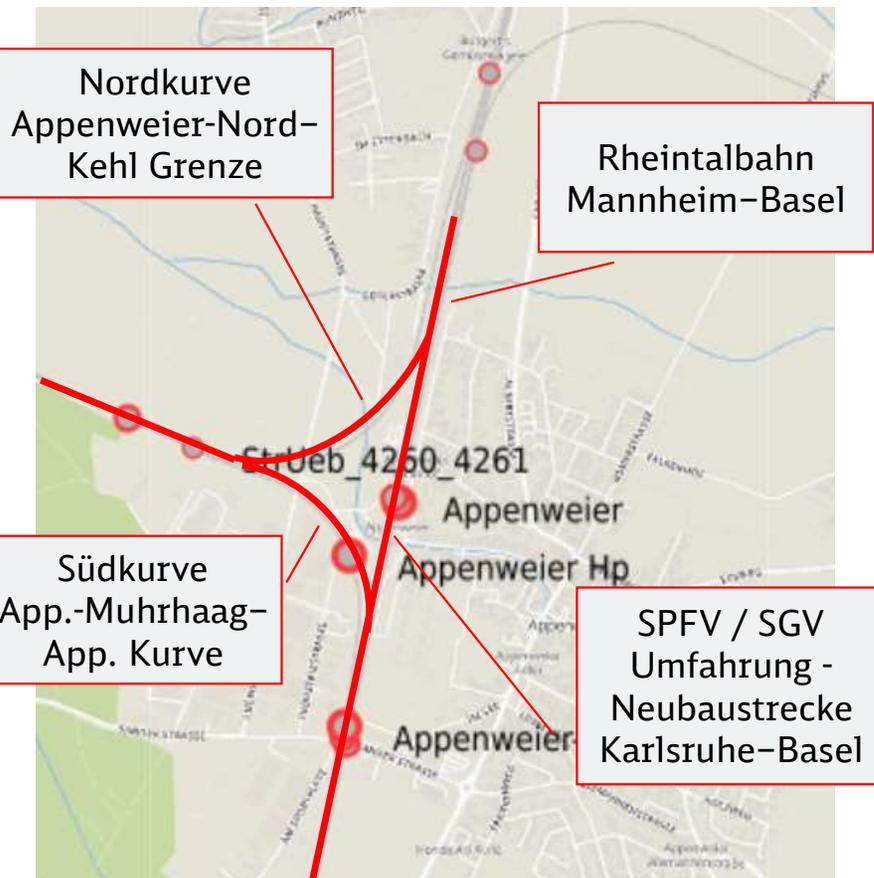
Ausbaustrecke Kehl – Appenweier (POS Süd) Übersicht zum Gesamtvorhaben



- Verkehrliche Ziel ist die Herstellung einer Schnellbahnverbindung **Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS)** gemäß der bilateralen Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992. Durch das Projekt verkürzt sich **die Fahrzeit von 9 min auf 7 min.**
- Dazu wird die **14 km lange Strecke Kehl – Appenweier (POS SÜD PfA 1-4) auf bis zu v_{max} = 160 km/h ausgebaut.**
- Zudem erfolgt die **höhengleiche Einfädelung bei Appenweier mit v_{max} = 180 km/h in die Rheintalbahn Karlsruhe – Basel (PfA 5)**
- Der Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Kehl (Richtung Straßburg) wurde bereits realisiert.

Ausbaustrecke Kehl – Appenweiler (POS Süd)

Übersicht Knoten Appenweiler



Copyright: DB Netz AG

Deutsche Bahn AG | Josel und Krenz | Konzernbevollmächtigte

Verkehrliche Zielsetzung

- Herstellung einer **Schnellbahnverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS)** gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992

Knoten Appenweiler

- Projektstand: **Grundlagenermittlung** und **Vorplanung** (Leistungsphase 1 und 2)
- aktuell Erstellung einer **Machbarkeitsstudie**:
 - Untersuchung der verkehrlichen Beziehungen im Knoten Appenweiler unter Einbeziehung der Nord- und Südkurve, die die Einbindung in die Rheintalbahn gewährleisten.
 - Analyse weiterer Einflussfaktoren für den Knoten, um die verkehrlichen Zielsetzungen konfliktfrei im Knoten umzusetzen.

Vielen Dank

Deutschlandtakt



Der Deutschlandtakt ist ein Projekt des Bundes und zukünftig Grundlage der Infrastrukturplanung für die Eisenbahn in Deutschland:

Im Deutschland-Takt sollen Nahverkehr, Fernverkehr, S-Bahn- und Busverkehre landesweit aufeinander abgestimmt werden. Das ermöglicht gute Umsteigemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten – auch in ländlichen Regionen. Auf den Hauptachsen soll künftig alle 30 Minuten ein Zug fahren.

**Aktueller Stand (Sept. 2021):
Es liegt der Entwurf des Abschlussberichts zum Deutschlandtakt vor.**