

**Erste Änderungsvereinbarung zur  
Sammelvereinbarung  
F 21 S 5110  
zur Finanzierung von Maßnahmen  
des „Schnellläuferprogramms (SLP)“**

zwischen der

- 1. Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),**

im Folgenden „Bund“ genannt,

und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- 2. DB Netz Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand,**

im Folgenden „DB Netz“ genannt,

- 3. DB Energie GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,**

im Folgenden „DB Energie“ genannt,

- 4. DB Station&Service Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand,**

im Folgenden „DB Station&Service“ genannt,

- 2.- 4. nachfolgend gemeinsam auch „EIU“ genannt -

- 1. - 4. nachfolgend gemeinsam „die Vertragsparteien“ genannt -

Die Vertragsparteien haben am 07./08.12.2020 die Sammelvereinbarung zur Finanzierung von Maßnahmen des „Schnellläuferprogramms (SLP)“ F 21 S 5110 geschlossen. Die vorgenannte Sammelvereinbarung wird insgesamt (einschließlich ihrer Anlagen 1-4) durch diese Änderungsvereinbarung (einschließlich der hier angehängten Anlagen 1-4) neu gefasst und gilt wie folgt fort:

### **Präambel**

Gemäß EU-Verordnung 1315/2013 (TEN-VO) sollen die EU-Mitgliedstaaten alle EU-Kernnetzkorridore mit dem europäischen Zugsicherungssystem European Traffic Control System („ETCS“) bis 2030 ausrüsten. Die Erfüllung der EU-Vorgabe ermöglicht auch die Umsetzung der Zielstellungen für einen zukunftsfähigen Bahnbetrieb, wie z.B. Erhöhung der Betriebsstabilität, zeitliche Minimierung der Migrationsphase, Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs angesichts der demographischen Herausforderungen, die Umsetzung einer vorausschauenden und energiesparenden Fahrweise zur Erfüllung der klimapolitischen Zielstellungen und Abkündigung eines Altsystems sowie die Schaffung einer digitalen Plattform als Grundlage für die Automatisierung im Bahnbetrieb. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in den Jahren 2016-18 die Umsetzbarkeit eines simultanen, bundesweiten Rollouts von ETCS und digitalen Stellwerken („DSTW“) in netzbezirksweiser Rolloutlogik gutachterlich prüfen lassen.

Nach bestätigter Wirtschaftlichkeit und vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, den Schienenverkehr deutlich zu stärken (Verdopplung Fahrgastzahlen bis 2030, Ausbau Schienengüterverkehr) sowie der völkerrechtlichen Verpflichtung, die Kohlenstoffdioxidemissionen insbesondere im Verkehrssektor deutlich zu senken, bekennen sich die Vertragsparteien zur Umsetzung des empfohlenen, integrierten ETCS/DSTW-Flächenrollouts. Dieser soll im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ („DSD“) umgesetzt werden.

Der Einstieg in den Flächenrollout erfolgt über das sog. Starterpaket. Es umfasst die ETCS/DSTW-Infrastrukturmaßnahmen:

- Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors  
„Skandinavien-Mittelmeer“ (Scan-Med)
- Digitaler Knoten Stuttgart (DKS)
- Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main (KRM)

Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass zur Erreichung verkehrs- und

klimapolitischer Ziele sowie zur Stärkung des Bahnsektors am Standort Deutschland eine Beschleunigung und die vollständige Ausrüstung des Schienennetzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik (LST) im Rahmen der Umsetzung der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD) noch vor dem Jahr 2040 anzustreben ist.

Das in dieser Vereinbarung zu regelnde sogenannte „Schnellläuferprogramm (SLP)“ folgt diesem Ziel. Die Vertragsparteien beabsichtigen im Rahmen des SLP das Vorgehensmodell eines 1:1 Ersatzes anhand der konkreten Umsetzung von Stellwerksmaßnahmen zu pilotieren und durch weitere Maßnahmen noch nicht am deutschen Markt etablierte StellwerksHersteller zu beteiligen. Dabei werden aus dieser Vereinbarung erbrachte Leistungen beim „Starterpaket“ und den „Beschleunigungsmaßnahmen“ des Starterpakets berücksichtigt, um Doppelförderungen auszuschließen. Neben der Realisierung von Stellwerksmaßnahmen beabsichtigen die DB Netz AG und die Bahnindustrie parallel einen Stufenplan für das technische Zielbild zu definieren. Weiterhin soll im Rahmen dessen das sog. Basis-Release 1 spezifiziert werden, um damit eine Grundlage für den beschleunigten Flächenrollout zu schaffen. Das Basis-Release 1 wird die wesentlichen Digitalisierungselemente des DSTW-Portfolios auf Leit- und Sicherungsebene beinhalten. Mit diesem Basis-Release 1 soll bereits eine technische Architektur mit standardisierten Schnittstellen entstehen, die aufwärtskompatibel ist und damit einen Anlagenzustand schafft, der kontinuierlich hin zur DSTW-Technik des Flächenrollouts und zum digitalen Bahnbetrieb migriert werden kann.

Gemäß Vorgehensmodell sollen alle für den Ersatz von Stellwerken und Bahnübergängen notwendigen Bau- und Planungsleistungen an die Hersteller der Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik übertragen werden. Leistungen, die hierbei vom beauftragten Unternehmen erbracht werden und die den Planungskosten zuzuordnen sind, werden separat ausgewiesen und auf die Planungskosten angerechnet.

Mit dem Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie sind für SLP zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt in Höhe von 500 Mio. Euro für die Jahre 2020 und 2021 zur Verfügung gestellt worden. Die Mittel sollen dem Bahnsektor neben dem Beschleunigungseffekt für das DSD-Programm einen konjunkturellen Impuls geben und Beschäftigung sichern.

Standardisierte Systemschnittstellen werden in allen Maßnahmen bis zum 31.12.2021 umgesetzt. Darüber hinaus ist spätestens bis zum 31.12.2022 die Standardisierung der Feldelementschnittstelle Weiche im Labor zu implementieren. Die Konformität der Schnittstellen zum Lastenheft ist durch Tests zu belegen.

Vor diesem Hintergrund schließen die Vertragsparteien auf Basis der Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes („RV 2020“) vom 25.08.2020 folgende Vereinbarung (einschließlich der Anlagen 1-4):

## **§1 Vereinbarungsgegenstand**

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Finanzierung der Umsetzung von Maßnahmen der Leit- und Sicherungstechnik gem. Anlage 1 durch Ersatz vorhandener Stellwerkstechnik durch digitale Stellwerkstechnik, die auf den technischen Zielzustand der DSD ausgerichtet ist. In diesem Rahmen sollen auch Verfahren zur Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungsprozessen sowie zur Verwendung digitaler Stellwerkstechnik in der praktischen Umsetzung an den Maßnahmen gemäß Anlage 2 erprobt, validiert und zur Zulassung gebracht werden. Diese Vorgehensweise soll eine beschleunigte und effizientere Umsetzung des Starterpakets und des ETCS/DSTW-Rollouts im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) sicherstellen.
- (2) Die in dieser Vereinbarung zu finanzierenden Maßnahmen ergeben sich aus Anlage 1 (Maßnahmensteckbriefe), einer Stellwerksliste in Anlage 2 und den konkreten Digitalisierungsansätzen in Anlage 3 (Digitalisierungscluster). Die Maßnahmensteckbriefe können auf Antrag der EIU mit Zustimmung des Bundes geändert und ergänzt werden. Ziel der Maßnahmen ist der Einsatz einer zukunftsfähigen, vollständig und durchgängig standardisierten Technik.

## **§2 Finanzierung**

- (1) Die vertragsgegenständlichen Maßnahmen gemäß §1 haben einen voraussichtlichen Gesamtwertumfang in Höhe von 580,540 Mio. EUR. Davon entfallen 488,633 Mio. EUR auf Bau- und 91,907 Mio. EUR auf Planungskosten.
- (2) Die voraussichtlich zuwendungsfähigen Kosten für die Leistungen gemäß § 1 betragen auf Grundlage der Kostenschätzung zum Stand vom 10.09.2021 540,541 Mio. EUR.
- (3) Davon entfallen voraussichtlich auf:

- DB Netz AG	539,041 Mio. EUR
- DB Station&Service AG	0,500 Mio. EUR
- DB Energie GmbH	1,000 Mio. EUR

- (4) Der Bund finanziert zuwendungsfähige Kosten für die Maßnahmen gemäß § 1 in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse in Höhe von 500,000 Mio. EUR. In diesem Betrag sind 20 % Planungskostenpauschale (entspricht 83,33 Mio. EUR) enthalten.
- (5) Die EIU zahlen einen Eigenbeitrag i.H.v. 7,5 % auf die jeweils zuwendungsfähigen Planungs- und Baukosten (entspricht vsl. 40,541 Mio. EUR). Weiterhin ist von den EIU der Betrag in Höhe von vsl. 39,999 Mio. EUR mit Eigenmitteln zu finanzieren. Die EIU verpflichten sich, mit dem Infrastrukturbeitrag der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) in noch abschließend zu bestimmender Höhe bis spätestens zum 31.12.2029 solche Ersatzinvestitionen in die Schienenwege vorzunehmen, die nicht Bestandteil der Mitteldotierung der LuFV III und der aktuellen Mittelfristplanung der EIU waren. Die Berechnung des tatsächlichen Betrages erfolgt nach dem Verhältnis der unter der LuFV III tatsächlich vereinbarten Finanzierung zu dem vom Bundesgutachter festgestellten Bedarf der Stelleinheiten (Basis 150 T€ je STE (zzgl. Planungskosten)). Der Nachweis erfolgt über den Infrastrukturzustandsbericht (IZB). Diese Vorgehensweise hat keine präjudizielle Wirkung auf zukünftige Finanzierungsvereinbarungen.
- (6) Die Mittel nach § 2 (4) werden vom Bund wie folgt bereitgestellt:

	2020	2021	2022
Mio.			
EUR	100,000	360,000	40,000

### §3 Bewilligungszeitraum

Die Maßnahmen sollen nach dem Bauzeiten- und Finanzierungsplan gemäß Anlage 4 umgesetzt werden. Der Bauzeiten- und Finanzierungsplan kann in Abstimmung mit dem Bund aktualisiert werden. Der Bewilligungszeitraum beginnt am 03.11.2020 und endet am 31.12.2022. Im Hinblick auf den ambitionierten Zeitplan und die mit dem

Schnellläuferpaket zusätzlich angestrebte wirtschaftspolitische Zielsetzung wird den EIU nachgelassen, Zahlungen an die mit der Planung und Realisierung beauftragten Unternehmen gegen vollständige Absicherungen durch Bürgschaft, gemäß dem bzw. in Anlehnung an den Modulvertrag, im Zeitpunkt nach Abschluss des Meilensteins 2 analog zu den Zahlungsmeilenstein des Modulvertrages zu leisten. Das heißt, dass nach Erstellung der LST-Außenanlagen (ortsfeste Signale und Kabelführungssysteme; ausgenommen hiervon sind Anlagenteile, die aus bauablauftechnischen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt erstellt werden können) und dem Aufstellen sämtlicher Hochbaumodule einschließlich Innenanlagen (bei bestehenden Hochbauten: Montage der Innenanlagen in einem bestehenden Gebäude) Zahlungen zulässig sind. Das Erreichen des Meilensteins ist dem EBA unaufgefordert anzuzeigen. Bei Maßnahmen, die der Markterweiterung dienen, sind die Zahlungsmodalitäten analog anzuwenden.

#### **§ 4**

#### **Durchführung der Maßnahmen und Erfolgskontrolle**

- (1) Vorhabenträger der Maßnahmen sind die EIU. Die Verantwortung für die Ergebnisse liegt bei den EIU. Das EBA wird von den EIU aufgrund der besonderen Zielstellung dieses Programms eng begleitend eingebunden.
- (2) Soweit in dieser Vereinbarung keine abweichenden Regelungen getroffen werden, findet die RV 2020 über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in der jeweils geltenden Fassung Anwendung.
- (3) DB Netz berichtet Ende des ersten und dritten Quartals eines jeden Jahres in einem abgestimmten Berichtsformat über den Fortschritt bei allen Maßnahmen dieser Vereinbarung.
- (4) Das Vorhaben wird einer Erfolgskontrolle unterzogen. Die DB Netz legt dem Bund bis zum 30. Juni 2023 einen Bericht zum Stand des SLP unter Berücksichtigung der Ziele und der Erfolgskriterien vor.

## **§ 5 Vergaberegung**

Bereits bestehende Rahmen- bzw. Modulverträge der DB Netz, die unter Einhaltung der Vorgaben von § 8 Absatz 1 und 2 der RV 2020 geschlossen wurden, können, soweit vergaberechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen, genutzt werden.

## **§ 6 Vorhaltepflicht**

- (1) DB Netz verpflichtet sich, die Anlagen, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind, für einen Zeitraum von 20 Jahren gemäß den Regelungen in § 9 a BSWAG betriebsbereit vorzuhalten. Im Hinblick auf die heute noch unbekannte endgültige Konfiguration des zukünftigen Flächenrollouts ist ein vorzeitiger (teilweiser) Ersatz von im Rahmen dieser Vereinbarungen geplanten und realisierten Anlagen bzw. Anlagenteile denkbar. Dies ist nur mit Zustimmung des EBA zulässig. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass die Anforderungen an die technischen Anlagen in Bezug auf die Migrierbarkeit und Upgradefähigkeit auf die künftigen Digitalisierungstechnologien von der Industrie sicherzustellen sind.
- (2) Begonnene Maßnahmen sind zu realisieren. Sollte eine mit Bundesmitteln begonnene Maßnahme nicht realisiert werden, hat der Bund ausschließlich einen Rückforderungsanspruch bezüglich dieser Maßnahme.

## **§ 7 Abschließende Regelungen**

- (1) Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:
  - Anlage 1: Maßnahmensteckbriefe
  - Anlage 2: Stellwerksliste
  - Anlage 3: Digitalisierungscluster
  - Anlage 4: Bauzeiten- und Finanzierungsplan
- (2) Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (3) Diese Vereinbarung wird vierfach ausgefertigt. Die Vertragsparteien erhalten jeweils eine Ausfertigung.

(4) Diese Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung in Kraft.

**Schlussgezeichnet**

**Für den Bund**

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr**

**Im Auftrag**



Berlin, den.....23.12.2021.....

**Für die DB Netz Aktiengesellschaft,**

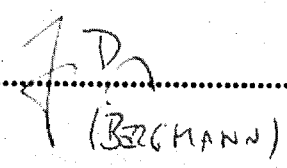
**Für die DB Station&Service Aktiengesellschaft und**

**Für die DB Energie GmbH**

**Der Vorstand DB Netz Aktiengesellschaft**



Frankfurt am Main, den.....23.12.2021.....

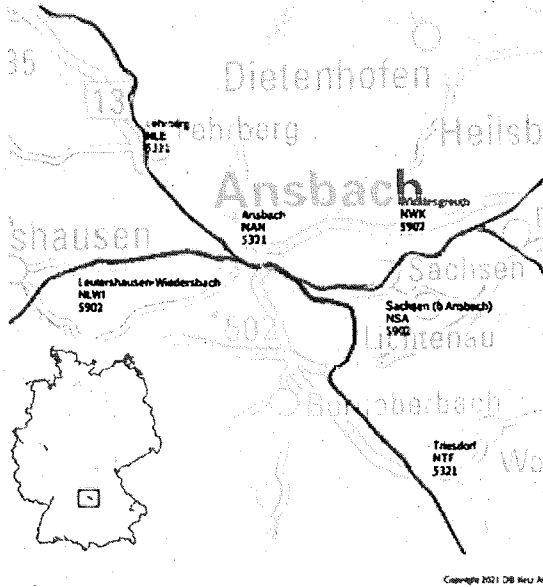




**Kurzbeschreibung**

**Ansbach – Triesdorf (1. BA)**

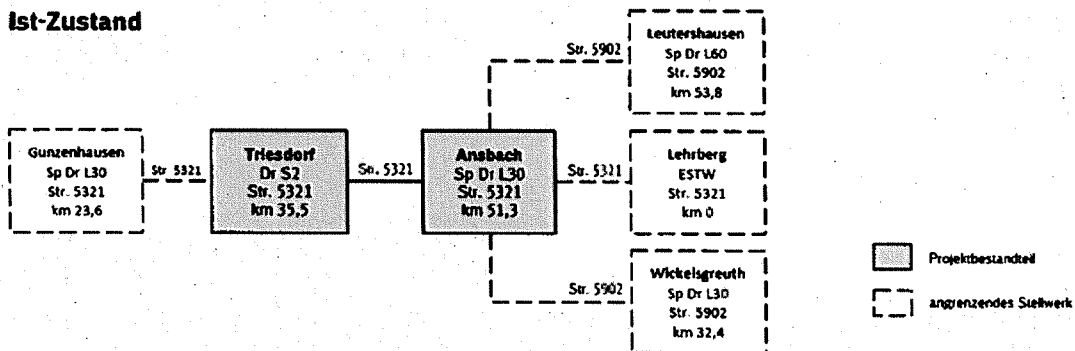
**Pilotprojekt**



<b>Anzahl STW:</b>	<b>2</b>
▪ Anzahl STE:	399
<b>Anzahl BÜ:</b>	<b>1</b>
▪ davon Komplettersatz:	0
▪ davon Tausch Schaltanlage:	1
▪ davon weitere Nutzung/Anpassung:	0

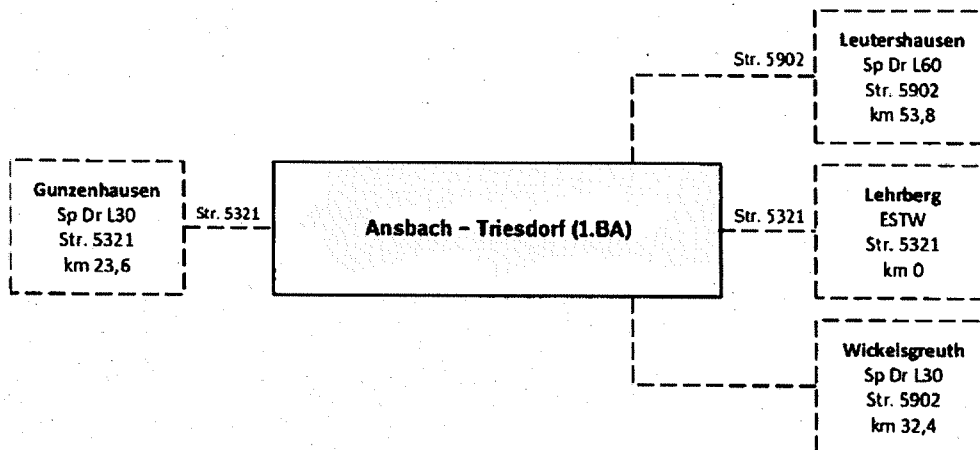
**1 Schematische Übersicht**

**Ist-Zustand**



*64*

## Soll-Zustand



### Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationsschritt erreicht.

Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke	km
Triesdorf	Dr S2	1964	19	5321	35,5
Ansbach	Sp Dr L30	1968	244	5321	51,3

## Bahnübergänge

Bezeichnung	Technik	Baujahr	Art der Anpassung	Strecke	km
BA037,548/Po Triesdorf   BU-Anl.	EBUT 80		Tausch Schallanlage	5321	37,5

### 3 Begründung Projektauswahl

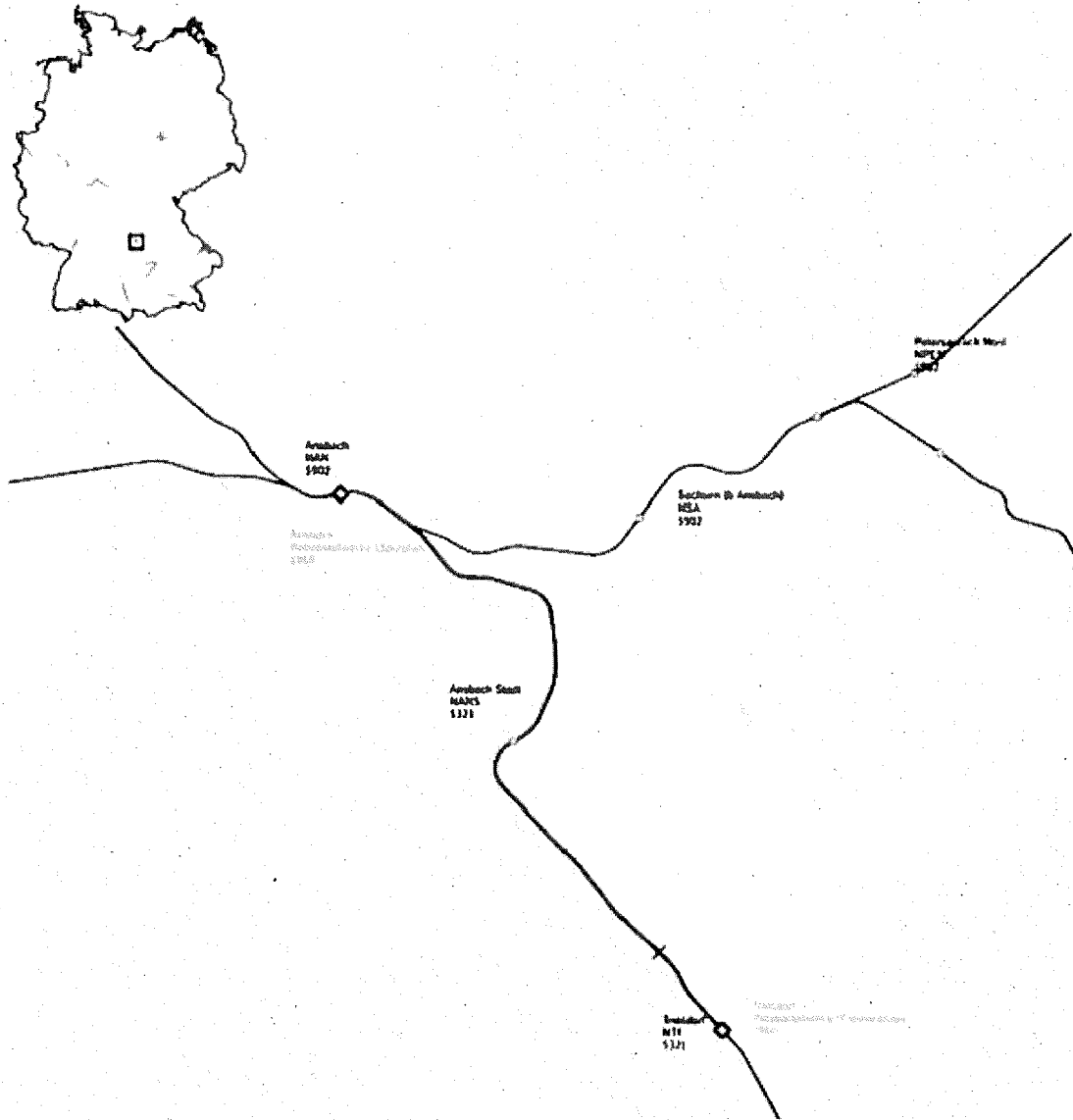
Der Umfang ist gekennzeichnet durch eine verhältnismäßig geringe Komplexität und kann zudem betrieblich kurzfristig eingetaktet werden. Somit kann die Industrie einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum realisieren.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Auswahl Maßnahmen mit unterschiedlichen Planungsständen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Diese Maßnahme hat die Vorplanungsphase abgeschlossen.

Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKrG fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKrG herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

### Schnellläuferprogramm Ansbach - Triesdorf (1.BA)



Copyright 2020 DB Netz AG

**Legende**

- Betriebsstellen**  
 ● Betriebsstelle inkl. Kürzel & Strecke
- Stellwerke**  
 ◆ zu ersetzendes STW Schnellläuferprogramm
- Bahnübergänge**  
 X zu berücksichtigende technisch gesicherte BÜs

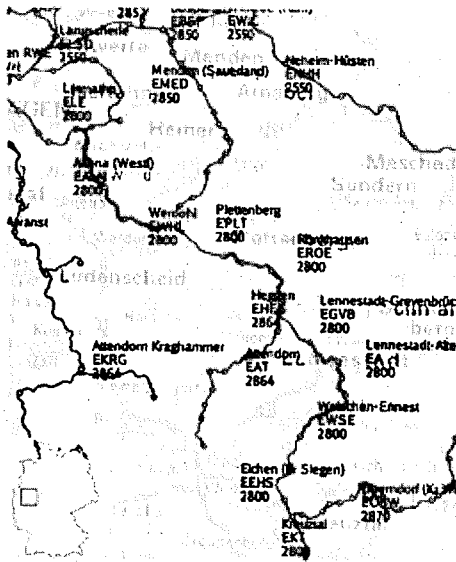
- Streckennetz der DB Netz AG**  
 — Strecken des Infrastrukturregister 2019  
 — zu berücksichtigende Stellbereiche des Schnellläuferprojektes  
 — Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)  
 - - - - - anteiliger Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)

4  
 uk

**Kurzbeschreibung**

**Finnentrop**

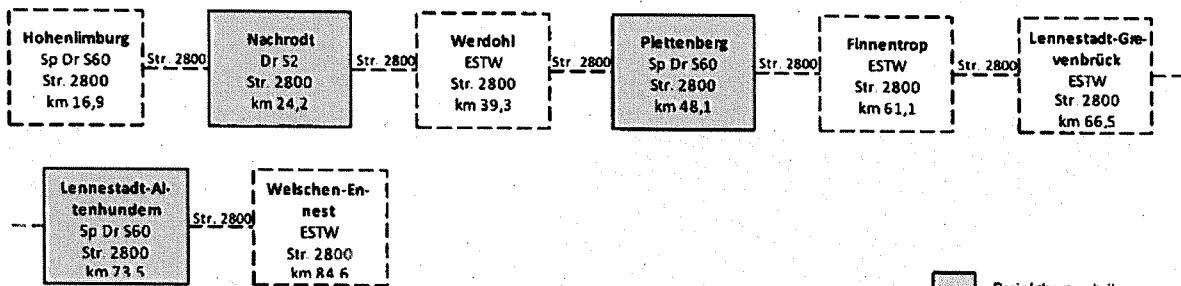
**Pilotprojekt**



- **Anzahl STW:** 3
  - Anzahl STE: 232
- **Anzahl BÜ:** 18
  - davon Neubau: 4
  - davon Anpassung: 13
  - davon keine Änderung: 1

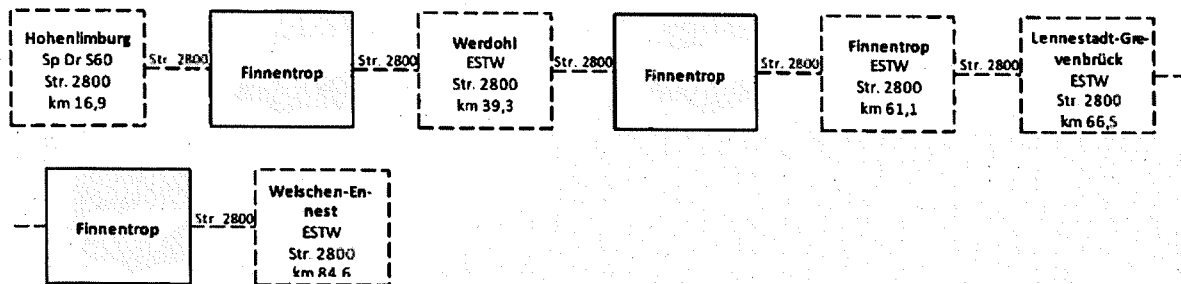
**1 Schematische Übersicht**

**Ist-Zustand**



- Projektbestandteil
- angrenzendes Stielwerk
- Zielzustand

**Soll-Zustand Ist-Zustand**



*Handwritten initials: ek*

## Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationsschritt erreicht.

Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke	km
Nachrodt	Dr S2	1985	20	2800	24,2
Plettenberg	Sp Dr S60	1992	100	2800	48,1
Lennestadt-Altenhudem	Sp Dr S60	1969	112	2800	73,5

### Bahnübergänge

BÜ Name	Bisherige Bauart	Geplante Überwachungsart	Maßnahme Bautechnik BÜ -Bereich PBR: IBN - Zustand
BU 26,4 Eichendorfstr	FU	SIMIS LC LzH/F-Hp (vLz)	Neubau inkl. Verkehrstechnischer Anpassung
BU 27,1 Hellbecker Weg-	FU	SIMIS LC LzH/F-Hp (vLz)	Neubau inkl. Verkehrstechnischer Anpassung
BU 37,9 Lengelsen, Werdohl	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Fü	Anpassung
BU 42,7 Baukloher Tunnel, Privatweg	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Fü	Anpassung
BU 43,5 Teindeln-	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Hp/Fü	Anpassung
BU 44,6 Lennestr.-	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Fü	Anpassung
BU 45,7 Nordstraße	FU	entfällt	Ersatz durch Straßenüberführung in gesondertem Projekt
BU 51,1 Reichstr.	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Hp/Fü	Anpassung
BU 54,6 Rönk-	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Hp/Fü	Anpassung

hausen, Privatweg			
BU 55,3 Bahnhofstr.	SIMIS LC	SIMIS LC LzHH-Hp GFR	Anpassung
BU 57,8 Baum-schulenweg	SIMIS LC	SIMIS LC LzHH-Hp GFR	Anpassung
BU 69,3 Agathastr.	EBUT 80	SIMIS LC LzH - Fü (vLz)	Neubau mit Anpassung Straße (Kuppe/Wanne und Schleppkurve)
BU 70,1 Christinenhütte	EBUT 80	SIMIS LC LzHH-Hp (TV)	Neubau, Versetzung Kamera oder Einbau GFR
BU 71,8 Eiling	SIMIS LC	SIMIS LC LzH/F-Hp	Anpassung
BU 72,0 Walzwerkstr.	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Hp (vLz)	Anpassung
BU 80,3 Silberger Weg / Am Kuhlenbach	SIMIS LC	SIMIS LC LzH-Hp/Fü	Anpassung
BU 81,8 Bahnweg	EBUT 80	EBUT 80	Anpassung
BU 81,9 Am Olpebach	EBUT 80	EBUT 80	Anpassung

### 3 Begründung Projektauswahl

Diese Stellwerke haben eine verhältnismäßig geringe Komplexität und die Industrie bestätigt einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum.

Im Rahmen der Projektauswahl sollten Projekte mit unterschiedlichen An-Planungen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Dieses Projekt hat die Vorplanungsphase abgeschlossen.

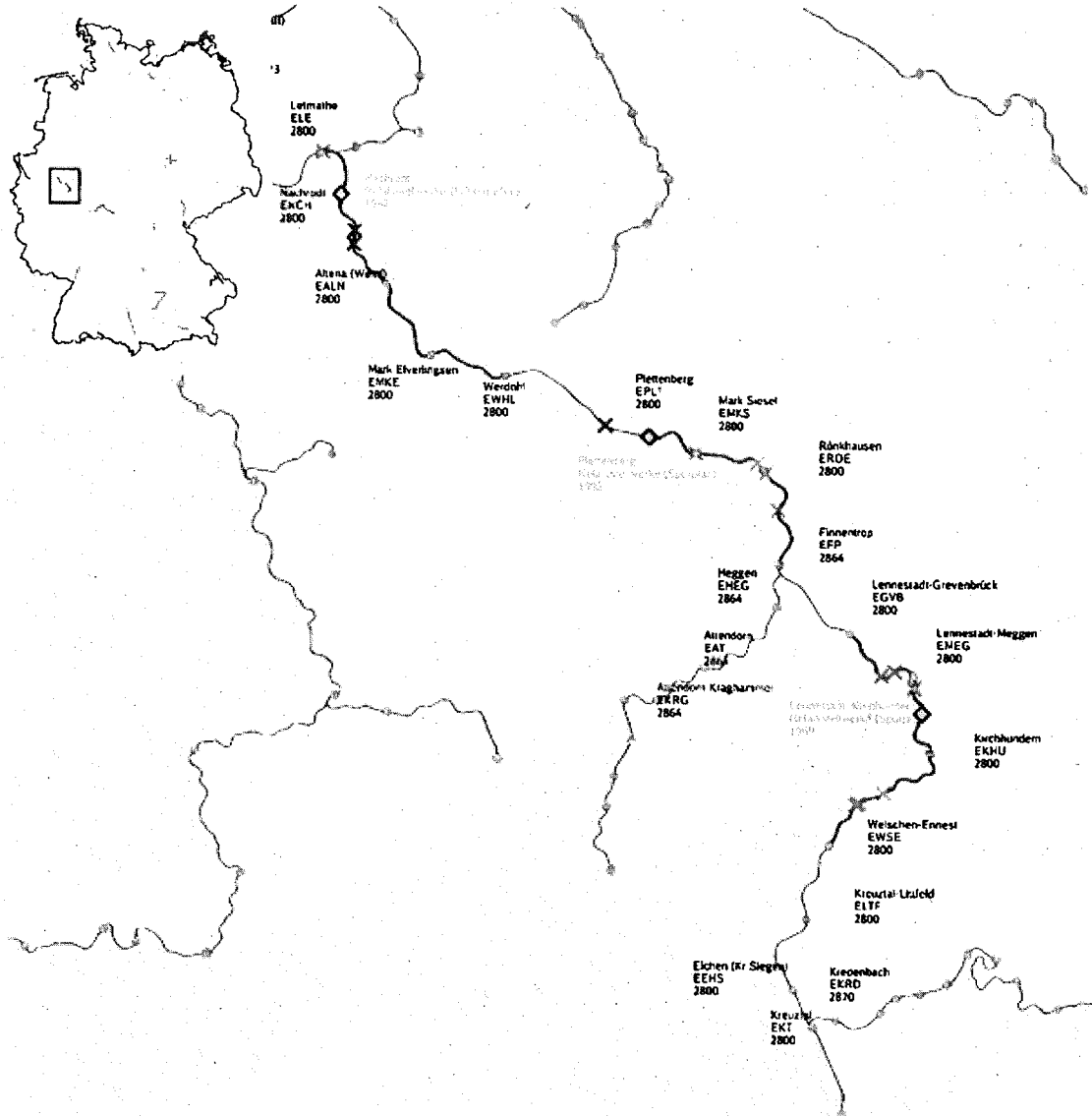
Ein Ersatz der Altstellwerke durch moderne Technik im Rahmen des SLP kann die Betriebsführung ohne Spurplananpassung zeitnah verbessern.

Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKRg fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKRg herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

## 4 Detailübersicht

### Schnellläuferprogramm - 2800 Finentrop



--- Arbeitsstand ---

Copyright 2020 DB Netz AG

#### Legende

- Betriebsstellen**  
 \* Betriebsstelle inkl. Kürzel & Strecke
- Stellwerke**  
 ◆ zu ersetzendes STW Schnellläuferprogramm
- BUSA**  
 X 'Komplettersatz'  
 X 'Tausch Schaltanlage'  
 X 'Weitere Nutzung / Anpassung'  
 X 'Klärung'

- Streckennetz der DB Netz AG**  
 — Strecken des Infrastrukturregister 2019  
 zu berücksichtigende Stellbereiche des Schnellläuferprojektes  
 — Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)  
 - - - - - anteiliger Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)

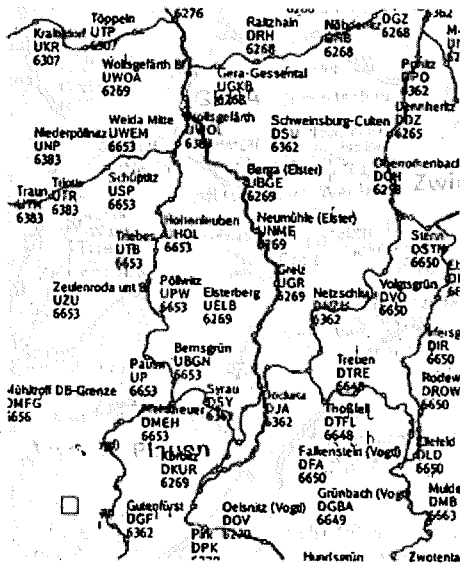
4  
 WK



**Kurzbeschreibung**

**Gera – Weischlitz**

**Projekt zur Markterweiterung**

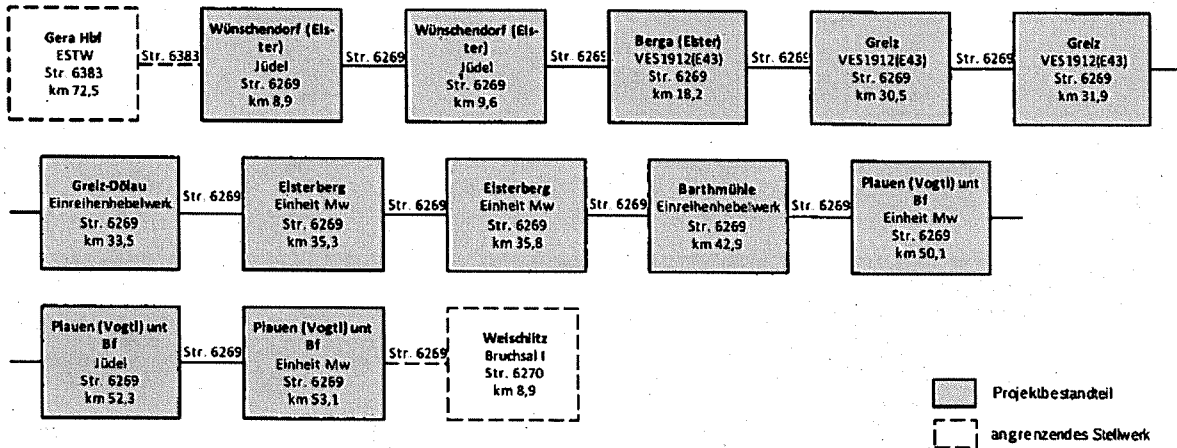


- **Anzahl STW:** 12
  - Anzahl STE: 178
- **Anzahl BÜ:** 25
  - davon Komplettersatz: 12
  - davon Anpassung: 8
  - davon keine Änderung: 5

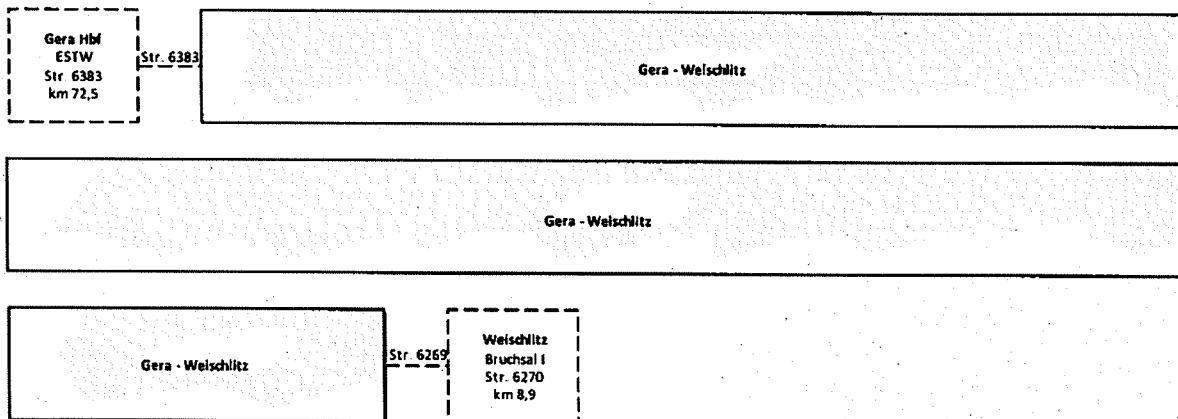
*W*

# 1 Schematische Übersicht

## Ist-Zustand



## Soil-Zustand



## Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationschritt erreicht.

Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke	km
Wünschendorf (Elster)	Jüdel	1910	11	6269	8,9
Wünschendorf (Elster)	Jüdel	1910	24	6269	9,6
Berga (Elster)	VES1912(E43)Glühlampenüberw.	1989	21	6269	18,2
Greiz	VES1912(E43)Glühlampenüberw.	1959	12	6269	30,5
Greiz	VES1912(E43)Farbscheib.überw.	1958	19	6269	31,9
Greiz-Dörlau	Einreihenhebelwerk E12/78	1980	32	6269	33,5
Elsterberg	Einheit Mw	1990	1	6269	35,3
Elsterberg	Einheit Mw	1990	14	6269	35,8
Barthmühle	Einreihenhebelwerk E12/78	1990	14	6269	42,9
Plauen (Vogtl) unt Bf	Einheit Mw	1997	0	6269	50,1
Plauen (Vogtl) unt Bf	Jüdel	1907	22	6269	52,3
Plauen (Vogtl) unt Bf	Einheit Mw	1907	8	6269	53,1

### Bahnübergänge

Lfd. Nr.	Strecke	km	IST-Konfiguration	Zielkonfiguration	Realisierungsansatz
1	6269	8,296	EBÜT80-LzH-Hp/FU	BUES2000-LzH-FSÜ(S)(B)	Komplettersatz
2	6269	11,868	Schlagbaum, verschlossen	FSÜ(S) + Ssp + BÜV-Modul	Komplettersatz
3	6269	15,662	Schlagbaum, verschlossen	FSÜ(S) + Ssp + BÜV-Modul	Komplettersatz
4	6269	16,711	Schlagbaum, verschlossen	FSÜ(S) + Ssp + BÜV-Modul	Komplettersatz
5	6269	17,800	BUES2000-LzH-Hp, Anm	BUES2000-LzH-FSÜ(S)	Anpassung
6	6269	18,200	Tf überwacht/gesichert	Resi BUES2000-LzH-FSÜ(S)	Komplettersatz
7	6269	18,578	mech VS, el. Antrieb, wärterbed TV	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Komplettersatz

8	6269	22,627	mechan. Schranke	Auflassung, nicht im Projekt	Rückbau
9	6269	24,090	BUES2000-LzH/F-US	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Anpassung
10	6269	27,832	eAS	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Komplettersatz
11	6269	29,014	Schlagbaum, verschlossen	FSÜ(S) + Ssp + BÜV-Modul	Komplettersatz
12	6269	29,914	mVS eW (TV), wärterbedient	BUES2000-LzH-FSÜ(S)	Komplettersatz
13	6269	30,600	mit Handkette	verbleibt Tf-gesichert	keine Änderung
14	6269	34,328	BUES2000-LzH-Hp/FÜ	BUES2000-LzH-FSÜ(B)(S)	Anpassung
15	6269	35,697			keine Änderung
16	6269	35,800	Fdl überwacht	Resi BUES2000-LzH-FSÜ(S)	Komplettersatz
17	6269	37,992	BUES2000-LzH-US	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Anpassung
18	6269	40,699	BUES2000-LzH-US	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Anpassung
19	6269	43,007	EBÜT80-LzV-Hp	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Komplettersatz
20	6269	43,663			keine Änderung
21	6269	46,951	Schlagbaum, verschlossen	FSÜ(S) + Ssp + BÜV-Modul	Komplettersatz
22	6269	48,288	BUES2000-LzH/F-US	BUES2000-LzH/F-FSÜ(B)	Anpassung
23	6269	54,226	BUES2000-LzH-Hp/FÜ	BUES2000-LzH-FSÜ(B)(S)	Anpassung
24	6269	56,494			keine Änderung
25	6270	7,641	BUES2000-LzH/F-FÜ	BUES2000-LzH-FSÜ(B)	Anpassung

4  
*uk*

---

### 3 Begründung Projektauswahl

Es sind ausschließlich mechanische und elektromechanische Stellwerke im Projektumfang enthalten. Aufgrund der schwachen Verkehrsbelegung ist die Strecke für eine Pilotierung geeignet.

Diese Stellwerke haben eine sehr geringe Komplexität und die Industrie bestätigt einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum. Ein weiteres Kriterium ist die möglichst kurzfristige betriebliche Einordnung der erforderlichen Sperrpausen.

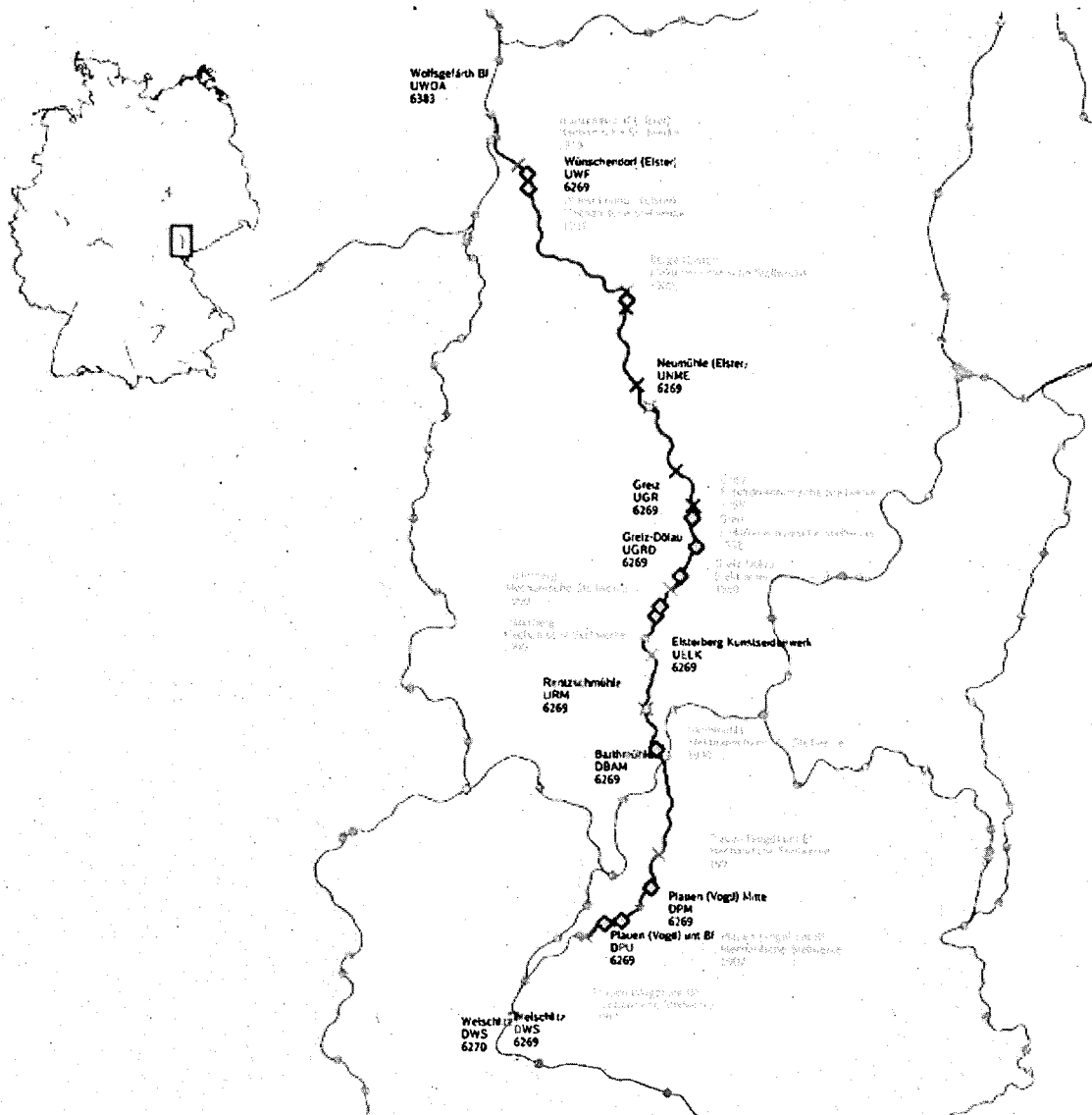
Im Rahmen der Projektauswahl sollten Projekte mit unterschiedlichen Anplanungen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Bei diesem Projekt liegt noch keine Planung vor.

Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKrG fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKrG herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

## 4 Detailübersicht

### Schnellläuferprogramm - 6269 Gera - Weischlitz



--- Arbeitsstand ---

Copyright 2020 DB Netz AG

#### Legende

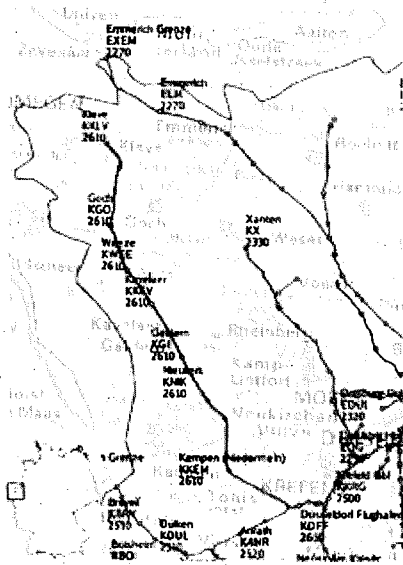
- Betriebsstellen**
- Betriebsstelle inkl. Kürzel & Strecke
- Stellwerke**
- ◇ zu ersetzendes STW Schnellläuferprogramm
- BÜSA**
- × 'Komplettersatz'
  - × 'Tausch Schaltanlage'
  - × 'Weitere Nutzung / Anpassung'
  - × 'Klärung'

- Streckennetz der DB Netz AG**
- Strecken des Infrastrukturregister 2019
  - zu berücksichtigende Stellbereiche des Schnellläuferprojektes
  - Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)
  - anteiliger Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)

**Kurzbeschreibung**

**Kleve - Kempen**

**Pilotprojekt**

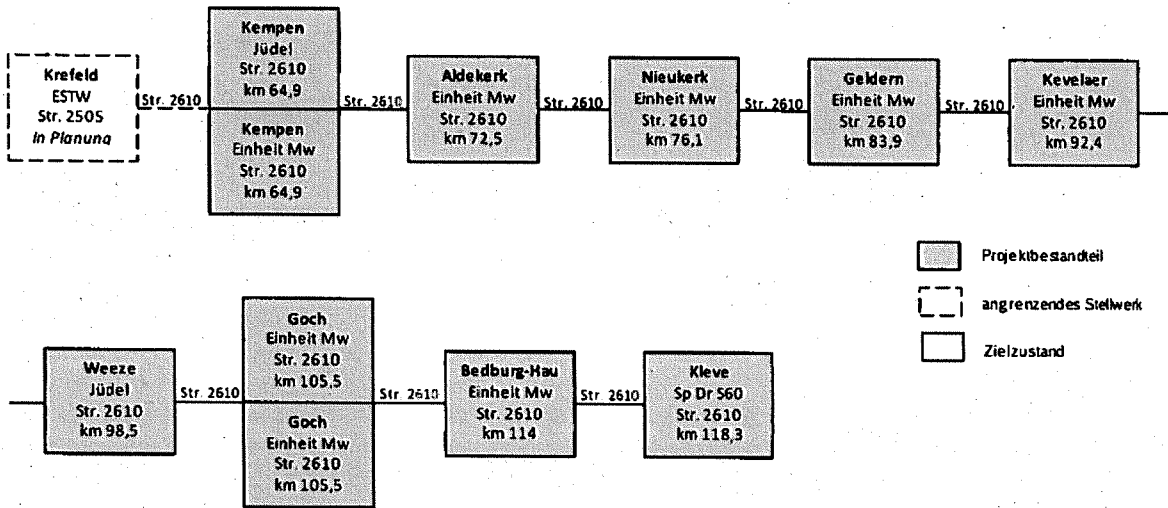


- **Anzahl STW:** 11
  - Anzahl STE: 123
- **Anzahl BÜ:** 76
  - davon Komplettersatz: 32
  - davon Teilerneuerung: 5
  - davon Anpassung: 33
  - davon keine Änderung: 6

66

# 1 Schematische Übersicht

## Ist-Zustand



## Soll-Zustand



## Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationsschritt erreicht.



Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke km
Kempen (Niederrhein)	Einheit Mw	1927	6	2610 64,9
Kempen (Niederrhein)	Einheit Mw	1949	13	2610 64,9
Aldekerk	Einheit Mw	1932	6	2610 72,5
Nieukerk	Einheit Mw	1943	10	2610 76,1
Geldern	Einheit Mw	1983	13	2610 83,9
Kevelaer	Einheit Mw	1927	12	2610 92,4
Weeze	Jüdel	1930	12	2610 98,5
Goch	Einheit Mw	1932	6	2610 105,5
Goch	Einheit Mw	1932	12	2610 105,5
Bedburg-Hau	Einheit Mw	1949	13	2610 114
Kleve	Sp Dr S60	1977	20	2610 118,3

### Bahnübergänge

Lfd. Nr.	Strecke	km	Bezeichnung	Technik	Zielzustand
1	2610	56,71	BÜ Horkesgath	FÜ2 H/60	Korrespond. BÜSA-Projekt
2	2610	57,126	Ortmannsheide	FÜ2 H/60	Korrespond. BÜSA-Projekt
3	2610	57,493	Widderstrische Straße	FÜ2 H/60	Korrespond. BÜSA-Projekt
4	2610	58,199	Steinheide	FÜ2 H/60	Korrespond. BÜSA-Projekt
5	2610	58,959	Tönisforster Straße	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
6	2610	61,113	Stimmes Weg	FÜ2 H/60	Korrespond. BÜSA-Projekt
7	2610	62,85	Haus Brockdorf	FÜ2 H/60	Korrespond. BÜSA-Projekt
8	2610	64,48	Hülserstr.	NFA 60 + Lz	Komplettersatz
9	2610	64,727	St. Huberter Str.	NFA 60 + Lz	Komplettersatz
10	2610	65,623	Hooghe Weg	NFA 60 + 60	Komplettersatz
11	2610	66,522	Stendener Weg	BUES 2000-V(A)-Hp	Anpassung
12	2610	67,331	Grevenhütte	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
13	2610	67,931	Feldweg	BUES 2000-V(A)-Hp	Anpassung
14	2610	68,375	Vösch	BUES 2000-V(A)-Hp	Anpassung
15	2610	68,791	Hofeinfahrt	BUES 2000-V(A)-Hp	Anpassung
16	2610	69,433	Hofeinfahrt	BUES 2000-V(A)-Hp	Anpassung
17	2610	69,645	Feldweg	RBÜT-LzH-Fü	Anpassung
18	2610	70,806	Kempener Dyk	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
19	2610	71,478	Feldweg	sonstige Anrufschranke	Komplettersatz
20	2610	71,943	Obereyller Str.	FÜ2 H/60	Komplettersatz
21	2610	72,47	Bruchstr.	Elektr. Schranke	Komplettersatz
22	2610	73,195	Hubertusstr.	EBÜT-LzH/F-Fü	Anpassung
23	2610	73,614	Schietweg	RBÜT-LzH/F-FÜ	Anpassung
24	2610	74,166	Grauelsweg	EBÜT-V(A)-Hp	Komplettersatz
25	2610	74,403	Keensweg	RBÜT-LzH-Fü	Anpassung
26	2610	74,926	Pegelsweg	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
27	2610	75,62	Kölner Str.	EBÜT-LzH/F-Hp	Anpassung
28	2610	76,172	Sevelenerstr.	Mechanische Schranke	Komplettersatz
29	2610	76,604	Feldstr.	EBÜT-LzH/F-Hp	Anpassung

66

30	2610	77,441	Hamansweg	EBÜT -V(A)-Hp	Komplettersatz
31	2610	78,016	Krummsteg	RBÜT-LzH-Fü	Anpassung
32	2610	78,373	Bömansweg	RBÜT-V(A)-Hp	Anpassung
33	2610	78,822	Omselsweg	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
34	2610	79,294	Genender Weg	RBÜT-V(A)-Hp	Anpassung
35	2610	80,28	Am Berkmannsgraben	Mechanische Schranke	Komplettersatz
36	2610	80,965	Meiersteg	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
37	2610	82,856	Am Holländer See	RBÜT-LzH/F-FÜ	Anpassung
38	2610	84,005	Burgstr.	EBÜT -LzH/F-Fü	Anpassung
39	2610	84,483	Harttor	RBÜT-LzH/F-Hp/Fü	Anpassung
40	2610	84,858	Kapellenerstr.	Fü1 H/60	Komplettersatz
41	2610	85,239	Dreihöfeweg	Fü1 H/60	Komplettersatz
42	2610	85,497	Hertogweg	sonstige Anrufschranke	Komplettersatz
43	2610	85,792	Hülspassweg	NFA 60	Komplettersatz
44	2610	86,362	Herringsweg	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
45	2610	88,205	Feldweg	NFA 60	Komplettersatz
46	2610	88,553	Bahnofst	RBÜT-LzH-fü	Anpassung
47	2610	88,787	Louvenweg	NFA 60	Komplettersatz
48	2610	89,076	Kötherheideweg	NFA 60	Komplettersatz
49	2610	89,912	Twistedenerstr.	EBÜT-LzH-FÜ	Komplettersatz
50	2610	90,683	Herbergskesweg	NFA 60	Komplettersatz
51	2610	92,717	Bahnstr. (SpM)	NFA 60	Teilerneuerung
52	2610	92,855	Basilikastr. (SpM)	NFA 60	Teilerneuerung
53	2610	93,361	Lindenstr.	Fü1 H/60	Komplettersatz
54	2610	94,481	Weezerstr.	RBÜT-LzH/F-Fü	Anpassung
55	2610	99,1	Küstersweg	Fü1 H/60	Komplettersatz
56	2610	100,149	Grafscher Weg	EBÜT-LzH-FÜ	Komplettersatz
57	2610	101,046	Knappheide	EBÜT-LzH-FÜ	Komplettersatz
58	2610	103,115	Gocher Str. (Knappheide)	EBÜT -V(A)-Hp	Komplettersatz
59	2610	104,121	Südstr.	RBÜT-LzHH/F-Hp+TV	Anpassung
60	2610	104,614	Voßheiderstr.	EBÜT-LzH/F-Hp/Fü	Anpassung
61	2610	105,083	Gartenstr.	RBÜT-LzH/F-Hp	Anpassung
62	2610	105,332	Kalkarer Str. (SPM)	NFA 60 + Lz	Teilerneuerung
63	2610	105,5	Bahnsteig Resi Bhf Goch	sonstige BÜ	Komplettersatz
64	2610	107,901	Drosselweg	EBÜT-LzH-FÜ	Anpassung
65	2610	108,295	Friedenstr.	EBÜT -LzH/F-Fü	Anpassung
66	2610	109,078	Hevelingstr	EBÜT -LzH/F-Fü	Komplettersatz
67	2610	109,56	Motzfeldstr.	RBÜT-LzH/F-Fü	Anpassung
68	2610	109,784	Privatweg Bedburger Str. 15/15a	NFA 60	Komplettersatz
69	2610	110,885	Feldweg	NFA 60	Komplettersatz
70	2610	112,546	Hauer Grenzw.	RBÜT-LzH-Fü	Anpassung
71	2610	113,19	Bedburg-Hau Feldweg	BÜS 72-D	Komplettersatz
72	2610	114,298	Peter Eichstr.	BÜS 72-D + TV	Teilerneuerung
73	2610	114,899	Horionstr.	BÜS 72-D + TV	Teilerneuerung
74	2610	115,301	Uedemer Str.	EBÜT -LzH/F-Fü	Komplettersatz
75	2610	115,782	Hauerstr.	EBÜT -LzH/F-Fü	Komplettersatz
76	2610	116,888	Kalkarer Str.	Fü1 H/60	Komplettersatz

66

---

### 3 Begründung Projektauswahl

Es sind fast ausschließlich mechanische Stellwerke im Projektumfang enthalten, Aufgrund der schwachen Verkehrsbelegung ist die Strecke für eine Pilotierung geeignet.

Diese Stellwerke haben eine geringe Komplexität und die Industrie bestätigt einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum. Ein weiteres Kriterium ist die möglich kurzfristige betriebliche Einordnung der erforderlichen Sperrpausen. Hier handelt es sich um eine Stichstrecke mit wenig Güterverkehr.

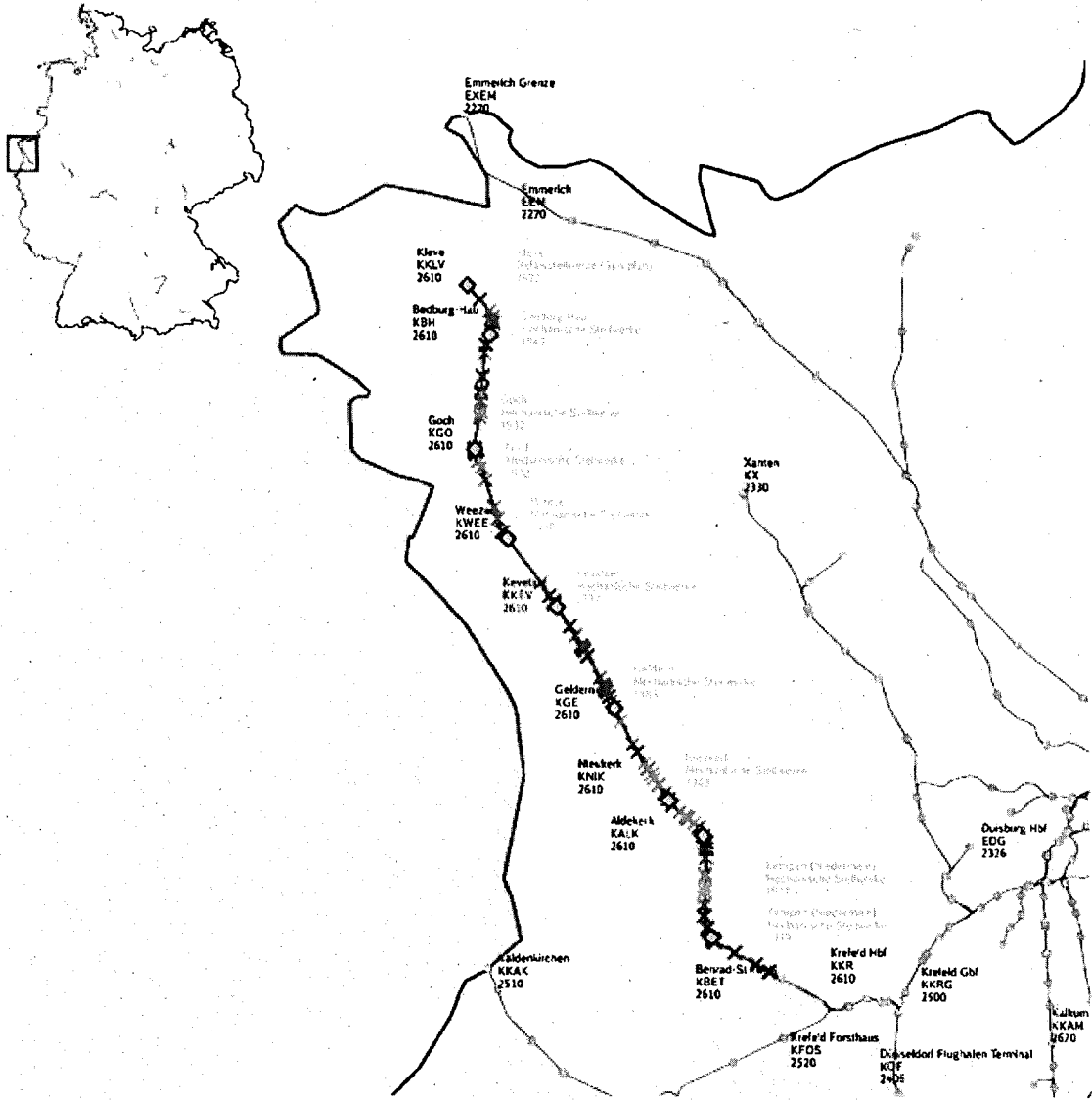
Im Rahmen der Projektauswahl sollten Projekte mit unterschiedlichen Anplanungen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Bei diesem Projekt liegt bereits eine Vorplanung vor.

Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).\*

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKrG fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKrG herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

\*Für Lph 2 besteht eine Planungsvereinbarung mit dem NRW-Aufgabenträger VRR.

### Schnellläuferprogramm - 2610 Kleve - Kempen



--- Arbeitsstand ---

Copyright 2020 DB Netz AG

#### Legende

- Betriebsstellen**  
 \* Betriebsstelle inkl. Kürzel & Strecke
- Stellwerke**  
 ◆ zu ersetzendes STW Schnellläuferprogramm
- BÜSA**  
 X 'Komplettersatz'  
 X 'Tausch Schaltanlage'  
 X 'Weitere Nutzung / Anpassung'  
 X 'Klärung'

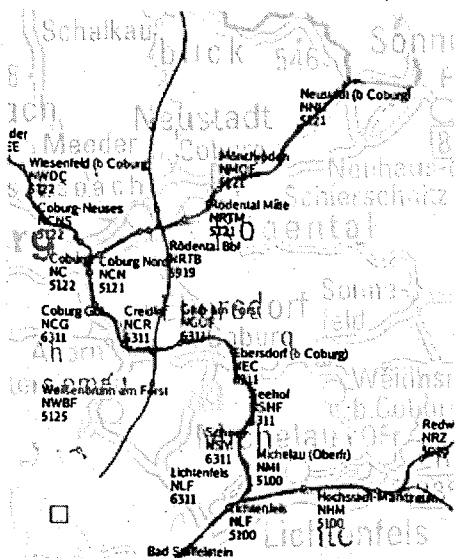
- Streckennetz der DB Netz AG**  
 — Strecken des Infrastrukturregister 2019  
 zu berücksichtigende Stellbereiche des Schnellläuferprojektes  
 — Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)  
 - - - - - anteiliger Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)

6  
 GK

**Kurzbeschreibung**

**Lichtenfels – Coburg Sonneberg**

Projekt zur  
Markterweiterung

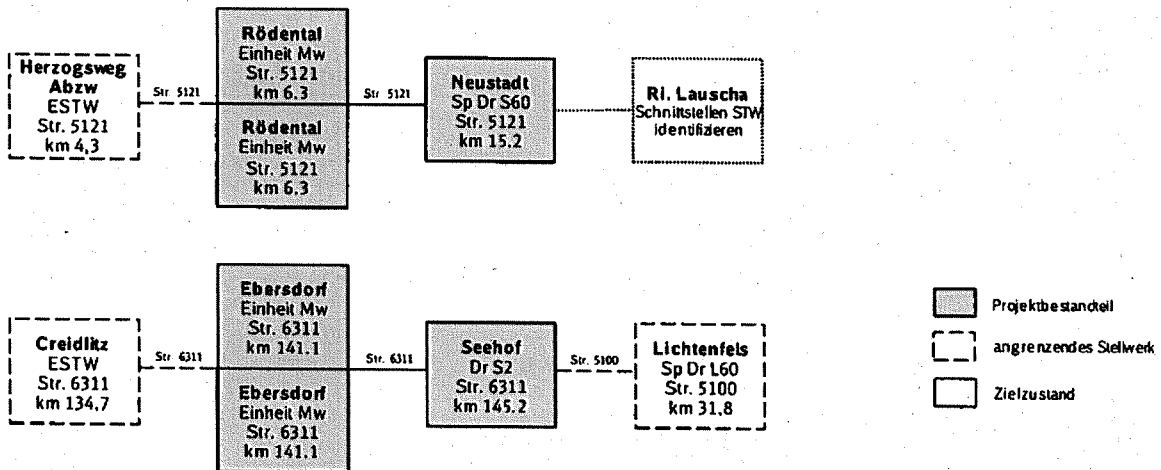


- **Anzahl STW:** 6
  - Anzahl STE: 66
- **Anzahl BÜ:** 26
  - davon Komplettersatz: 13
  - davon Anpassung: 13

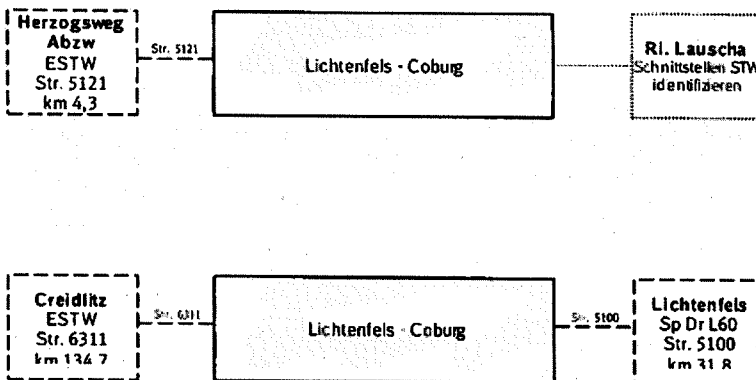
ak

# 1 Schematische Übersicht

## Ist-Zustand



## Soll-Zustand



## Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationsschritt erreicht.

Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

WL

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke	km
Rödental	Einheit Mw	1937	7	5121	6,3
Rödental	Einheit Mw	1962	10	5121	6,3
Neustadt (b Coburg)	Sp Dr S60	1991	22	5121	15,2
Ebersdorf (b Coburg)	Einheit Mw	1930	6	6311	141,1
Ebersdorf (b Coburg)	Einheit Mw	1930	10	6311	141,1
Seehof	Dr S2	1964	11	6311	145,2

### Bahnübergänge

Lfd. Nr.:	Strecke	km	Bü's	IST-Zustand (Anlagentyp/Überwachungsart)	Zielkonfiguration	Geplante Maßnahme
1	5121	16,772	Po Neustadt	EBÜT80-LzH-Fü	RBÜT-LzH-FSÜ(B)	Anpassung
2	5121	15,536	Po Neustadt	EBÜT80-LzV-Hp	RBÜT-LzV-FSÜ(S)+GFR	Anpassung
3	5121	15,043	Po Neustadt	EBÜT80-LzHH-Hp	RBÜT-LzHH-FSÜ(S)+GFR	Anpassung
4	5121	14,606	Po Neustadt	EBÜT80-LzH-Hp	RBÜT-LzH-FSÜ(S)	Anpassung
5	5121	14,316	Po Neustadt	EBÜT80-LzH/F-Hp/F	RBÜT-LzH/F-FSÜ(S/B)	Anpassung
6	5121	12,715	Po Haarbrücken	Lo1H/57 Bli	RBÜT-LzH-ÜS	Komplettersatz
7	5121	10,992	Po Mönchröden III	Lo1/57 Bli	RBÜT-LzH-ÜS	Komplettersatz
8	5121	8,964	Po Mönchröden II	Lo1H/57 Bli	RBÜT-LzH/F-ÜS	Komplettersatz
9	5121	8,052	Po Mönchröden I	Lo1H/57 Bli	RBÜT-LzH/F-ÜS	Komplettersatz
10	5121	7,304	Po Rödental Ro	Mech. Schranke	RBÜT-LzHH-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
11	5121	6,367	Po Rödental	Elektr. Schranke	RBÜT-LzHH-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
12	5121	6,191	Po Rödental	Elektr. Schranke	RBÜT-LzV-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz

Lfd. Nr.:	Strecke	km	Bü's	IST-Zustand (Anlagentyp/Überwachungsart)	Zielkonfiguration	Geplante Maßnahme
13	5121	5,384	Rödental	RBÜT-LzH/F-Hp/ÜS	RBÜT-LzH/F-FSÜ(S)/ÜS	Anpassung
14	5121	4,123	Po Dörfles III	RBÜT-LzH/F-Hp	RBÜT-LzH/F-FSÜ(S)	Anpassung
15	5121	4,037	Po Dörfles II	RBÜT-LzH/F-Hp	RBÜT-LzH/F-FSÜ(S)	Anpassung
16	5121	3,581	Po Dörfles I	RBÜT-LzH/F-Hp	RBÜT-LzH/F-FSÜ(S)	Anpassung
17	5121	1,562	Po Coburg III	BÜS72-D-LzHH	RBÜT-LzHH-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
18	5121	1,180	Po Coburg II	BÜS72-D-LzHH	RBÜT-LzHH-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
19	5121	0,936	Po Coburg I	BÜS72-D-LzV	RBÜT-LzV-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
20	6311	134,365	Po Fabrikweg	BUES2000-LzH-Hp	BUES2000-LzH-FSÜ(S)	Anpassung
21	6311	134,787	Po Creidlitzer Str.	BUES2000-LzH-Hp	BUES2000-LzH-FSÜ(S)	Anpassung
22	6311	138,140	Po Grub am Forst	Fü1H/F/60 Bli	RBÜT-LzH/F-FSÜ(B)	Komplettersatz
23	6311	141,472	Po	NFA 60 HH	RBÜT-LzHH-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
24	6311	141,815	Ebersdorf b Co	NFA 60 V	RBÜT-LzV-FSÜ(S)+GFR	Komplettersatz
25	6311	148,181	Po Lichtenfels	EBÜT80-LzH-Fü	RBÜT-LzH-FSÜ	Anpassung
26	6311	148,375	Po Lichtenfels	EBÜT80-LzH-Fü	RBÜT-LzH-FSÜ	Anpassung



---

### 3 Begründung Projektauswahl

Es sind überwiegend mechanische Stellwerke im Projektumfang enthalten,

Ein Ersatz der Altstellwerke durch moderne Technik im Rahmen des SLP kann die Betriebsführung ohne Spurplananpassung zeitnah verbessern.

Diese Stellwerke haben eine geringe Komplexität und die Industrie bestätigt einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum. Ein weiteres Kriterium ist die möglich kurzfristige betriebliche Einordnung der erforderlichen Sperrpausen.

Im Rahmen der Projektauswahl sollten Projekte mit unterschiedlichen An-Planungen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Bei diesem Projekt liegen 3 von 4 Betriebliche Aufgabenstellungen (Bast) vor.

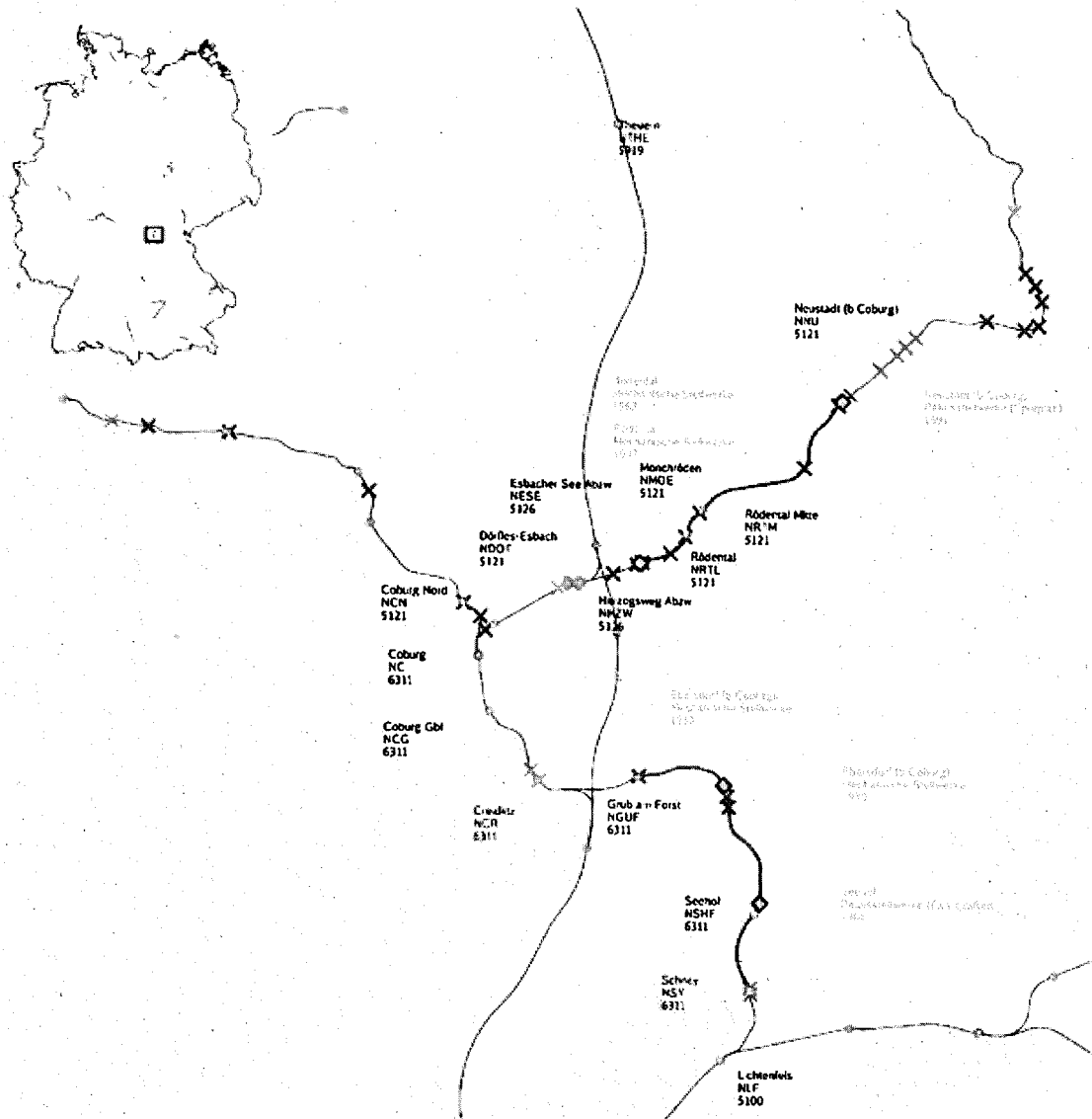
Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKrG fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKrG herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

64

## 4 Detailübersicht

### Schnellläuferprogramm - 6311/5121 Lichtenfels - Coburg - Sonneberg



--- Arbeitsstand ---

Copyright 2020 DB Netz AG

#### Legende

- Betriebsstellen**
  - Betriebsstelle inkl. Kürzel & Strecke
- Stellwerke**
  - ◇ zu ersetzendes STW Schnellläuferprogramm
- BÜSA**
  - ✕ 'Komplettersatz'
  - ✕ 'Tausch Schaltanlage'
  - ✕ 'Weitere Nutzung / Anpassung'
  - ✕ 'Klärung'

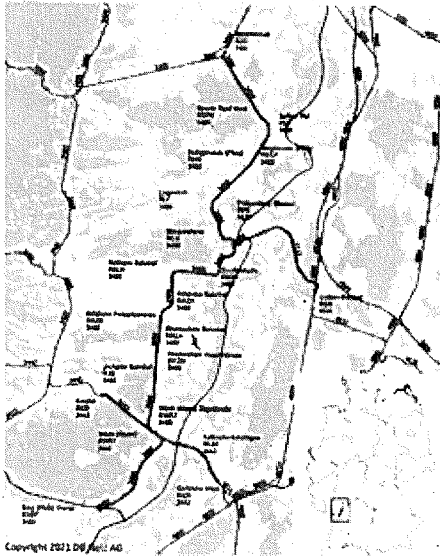
- Streckennetz der DB Netz AG**
  - Strecken des Infrastrukturregister 2019
  - zu berücksichtigende Stellbereiche des Schnellläuferprojektes
  - Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)
  - anteiliger Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)

*Handwritten signature*

**Kurzbeschreibung**

**Wörth (Rhein) / Germersheim-Philippsburg-Speyer**

**Pilotprojekt**

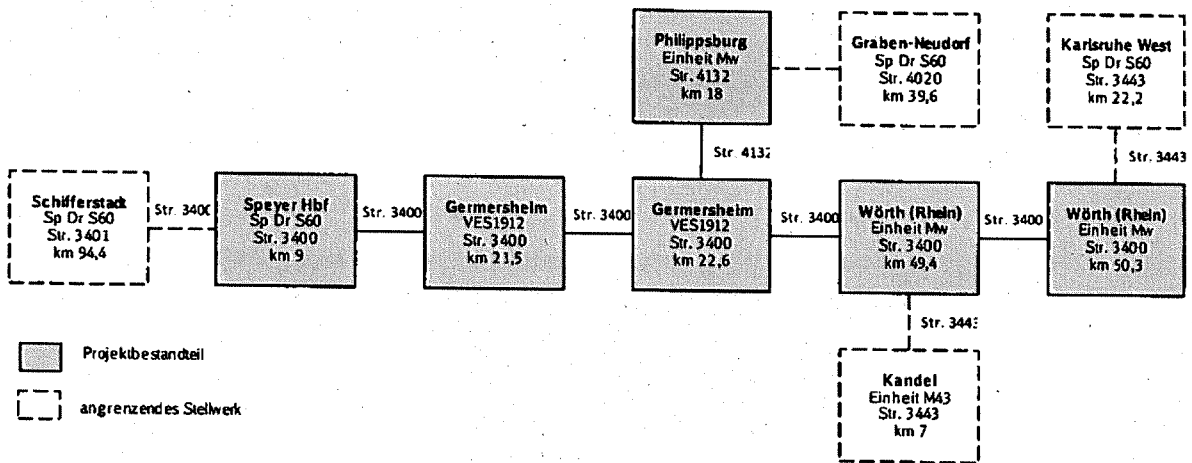


- **Anzahl STW:** 5
  - Anzahl STE: 416
- **Anzahl BÜ:** 40
  - davon Komplettersatz: 19
  - davon weitere Nutzung/Anpassung: 21

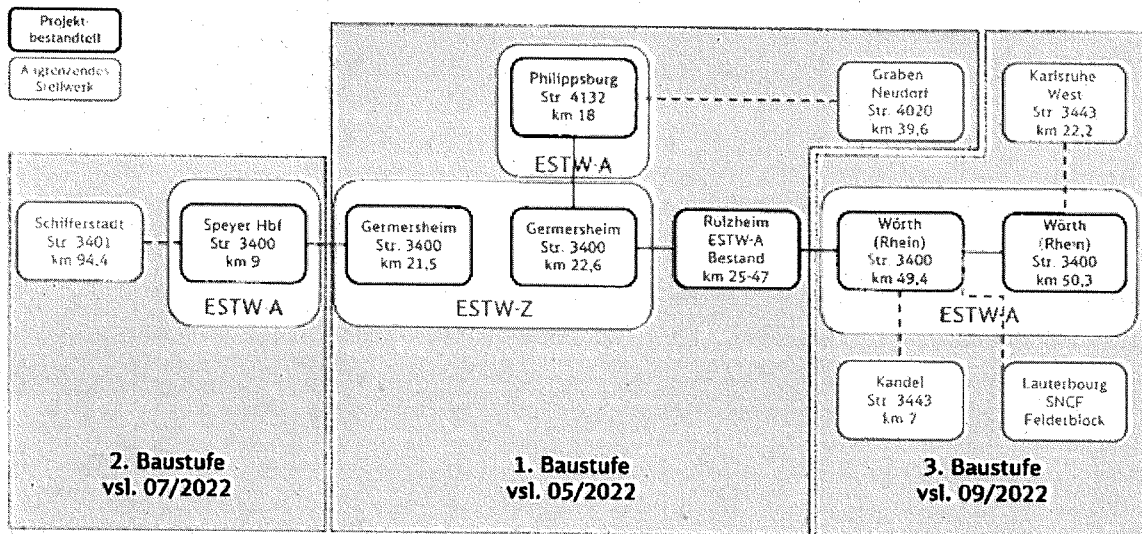
ak

# 1 Schematische Übersicht

## Ist-Zustand



## Soll-Zustand



## Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

W

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationsschritt erreicht.

Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke	km
Speyer Hbf	Sp Dr S60	1966	49	3400	9
Philippsburg (Baden)	Einheit Mw	1967	15	4132	18
Germersheim	VES1912(E43)Farbscheib.überw.	1938	23	3400	21,5
Germersheim	VES1912(E43)Farbscheib.überw.	1938	75	3400	22,6
Wörth (Rhein)	Einheit Mw	1937	80	3400	49,4
Wörth (Rhein)	Einheit Mw	1937	45	3400	50,3

### Bahnübergänge

Bezeichnung	Technik	Baujahr	Art der Anpassung	Strecke	km
Schifferstadt	Lz-Fü2H/60		Komplettersatz	3400	0,833
Speyer I	BÜS72 D LzHH + Fs		Komplettersatz	3400	9,857
Speyer II	BÜS72-D-LzHH + Fs		Komplettersatz	3400	9,966
Speyer III	Lz-Fü2H/60		Komplettersatz	3400	10,726
Berghausen Heilige I	EBÜT80 LzF-Fü		Anpassung	3400	12,258
Berghausen Heilige II	EBÜT80 LzH/F-Fü		Komplettersatz	3400	12,734
Berghausen Heilige III	EBÜT80 LzH-Fü		Komplettersatz	3400	13,198
Heiligenstein I	EBÜT80 LzH/F-Fü		Komplettersatz	3400	14,146
Heiligenstein II	EBÜT80 LzH/F-Fü		Anpassung	3400	14,543
Lingenfeld	Lz-Fü2H/60		Komplettersatz	3400	19,225
Germersheim Mitte	RBÜT LzH/F-ÜSoE		Anpassung	3400	23,908
Germersheim Nolte	RBÜT LzF-ÜSoE		Anpassung	3400	25,520
Bellheim I	RBÜT LzH/F-ÜSoE		Anpassung	3400	32,488
Bellheim II	RBÜT LzH/F-ÜSoE (vLz)		Anpassung	3400	32,889
Rülzheim I	RBÜT LzH/F-ÜSoE		Anpassung	3400	36,137
Rülzheim II	RBÜT LzH/F-ÜSoE		Anpassung	3400	36,865
Rülzheim III	RBÜT LzH/F-ÜSoE		Anpassung	3400	37,627
Rülzheim	ohne techn. Sicherung			3400	38,003
Rülzheim	ohne techn. Sicherung			3400	39,076
Rheinzabern I	RBÜT LzH-ÜS		Anpassung	3400	41,278
Rheinzabern II	RBÜT LzH-ÜS		Anpassung	3400	41,697
Rheinzabern	ohne techn. Sicherung			3400	42,888
Jockgrim I	RBÜT LzH/F-ÜSoE			3400	44,306
Jockgrim II	RBÜT LzH/F-ÜSoE			3400	44,777
Wörth JO	RBÜT LzH-ÜSoE		Anpassung	3400	47,710
Maximiliansau I	Fü1H/60		Komplettersatz	3400	51,735
Maximiliansau II	Lz-Fü1H/60		Komplettersatz	3400	52,063
Maximiliansau III	Fü1H/60		Komplettersatz	3400	52,491
Hagenbach I	EBÜT80-LzH/F-Fü		Anpassung	3400	54,181
Hagenbach II	EBÜT80-LzH/F-Fü		Anpassung	3400	54,278
Hagenbach III	RBÜT LzH-ÜS		Anpassung	3400	55,012
Hagenbach IV	(NF)A 60		Komplettersatz	3400	55,945
Neuburg I	RBÜT Lz-ÜSoE		Anpassung	3400	56,708
Neuburg II	Lo1H/57		Komplettersatz	3400	57,135
Neuburg III	Lo1/57		Komplettersatz	3400	57,774

ll

Neuburg IV	Lo1/57		Komplettersatz	3400	58,377
Berg V	EBÜT 80 Lz-ÜS		Anpassung	3400	59,194
Berg VI	EBÜT 80 LzH-ÜS		Anpassung	3400	59,411
Berg	RBÜT LzH-ÜS mit vLz		Anpassung	3400	60,438
Wörth I	Fü 1/60		Komplettersatz	3443	9,306
Wörth II	Fü 1/60		Komplettersatz	3443	10,932
Speyer Iggelheimerstr	BÜS72-D-LzH		Komplettersatz	3451	0,628
Speyer Wormserlandsstr	Lo1H/57		Komplettersatz	3451	0,997
Rheinheim I	EBÜT 80 LzH-Fü		Anpassung	4132	19,685
Rheinheim II	EBÜT 80 LzH/F-Fü		Anpassung	4132	20,920

### 3 Begründung Projektauswahl

Es sind überwiegend mechanische und elektromechanische Stellwerke im Projektumfang enthalten, Um die Verfügbarkeit auf der stark ausgelasteten Strecke 3400 zu erhalten, sind erhebliche Investitionen in die bestehende Stellwerkstechnik zu tätigen. Ein Ersatz der Altstellwerke durch moderne Technik im Rahmen des SLP kann die Betriebsführung ohne Spurplananpassung zeitnah verbessern.

Diese Stellwerke haben eine geringe Komplexität und die Industrie bestätigt einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum. Ein weiteres Kriterium ist die möglich kurzfristige betriebliche Einordnung der erforderlichen Sperrpausen.

Im Rahmen der Projektauswahl sollten Projekte mit unterschiedlichen An-Planungen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Bei diesem Projekt liegt noch keine Planung vor.

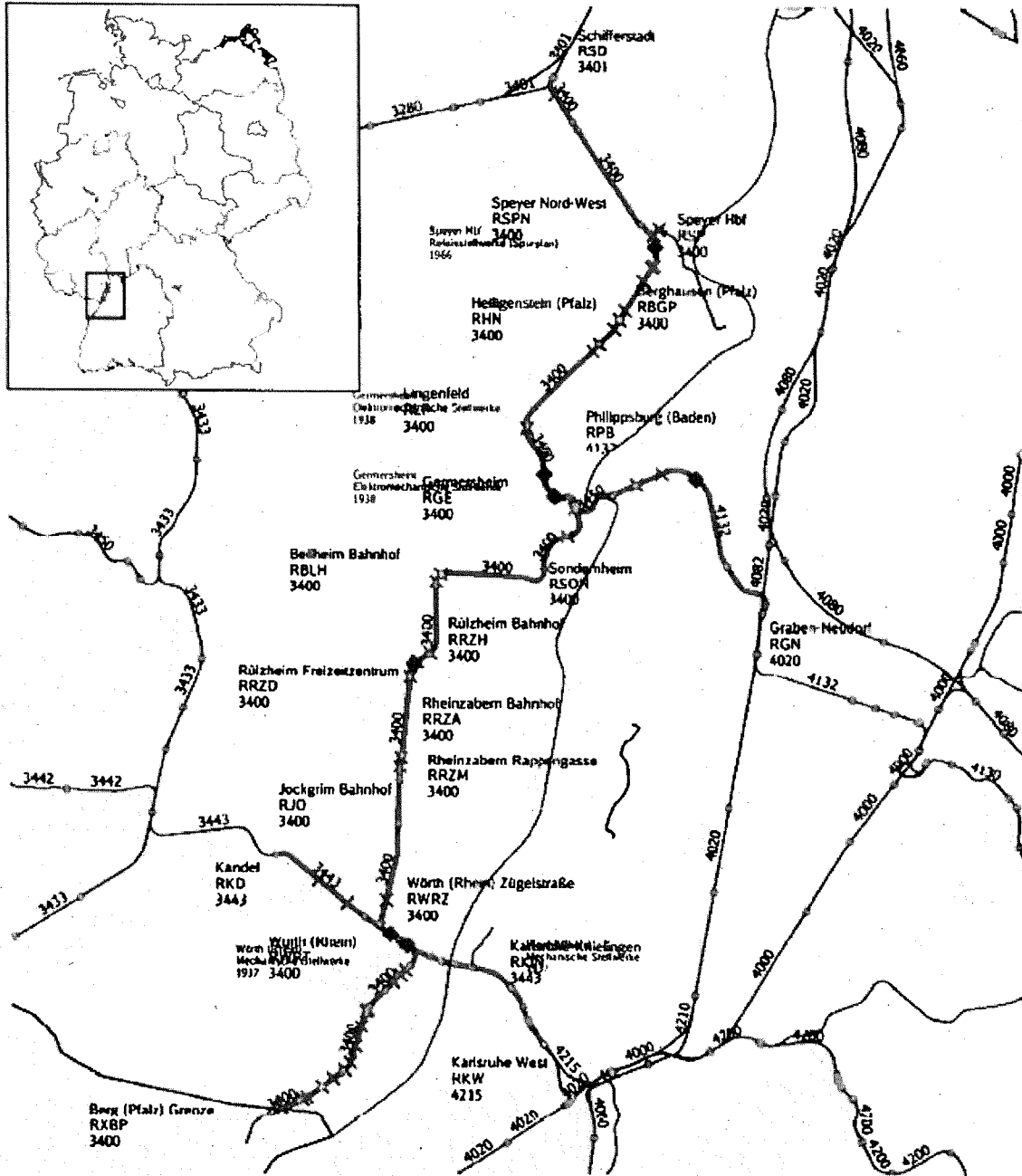
Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKrG fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKrG herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

66

4 Detailübersicht

Schnellläuferprogramm - 3400 Wörth (Rhein) / Gemmersheim-Speyer



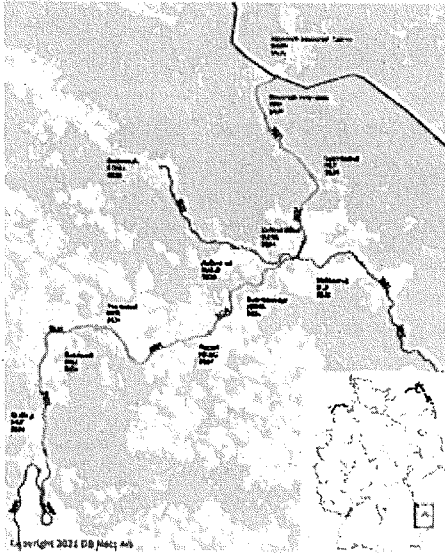
Copyright 2021 DB Netz AG

- Betriebsstelle
- ◆ Zu ersetzendes Stellwerk SLP
- × BÜSA: Komplettersatz
- × BÜSA: Anpassung

**Kurzbeschreibung**

**Zwieseler Spinne**

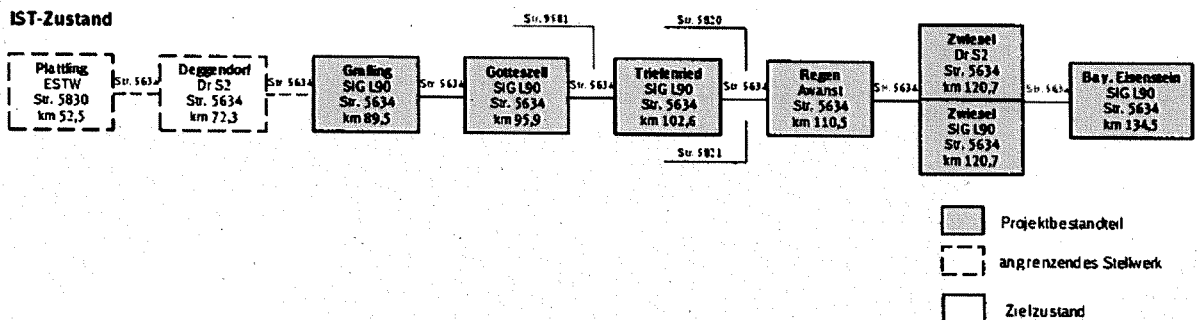
Projekt zur Markterweiterung



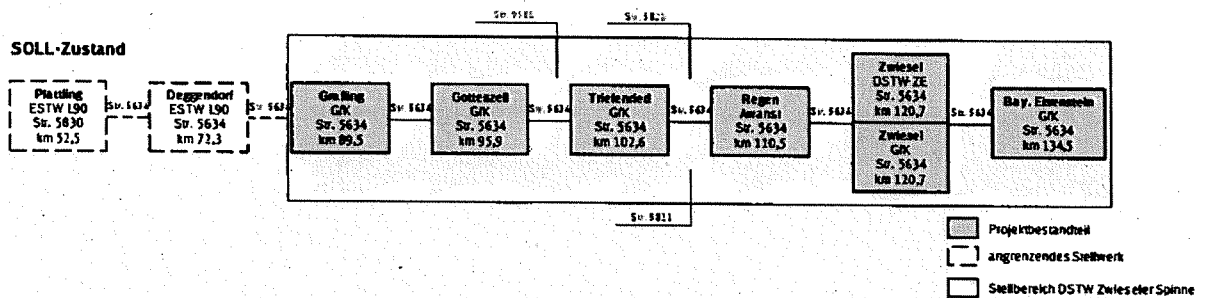
- **Anzahl STW:** 5
  - Anzahl STE: 90
- **Anzahl BÜ:** 17
  - davon Komplettersatz: 10
  - davon weitere Nutzung/Anpassung: 7

**1 Schematische Übersicht**

**Ist-Zustand**



**Soll-Zustand**



44



## Innovation Digitalisierungskomponenten

Die Maßnahme soll einen Beitrag zur Strategie „Digitale Schiene Deutschland“ leisten und kurzfristig erste Digitalisierungskomponenten unter Einhaltung der von der DB Netz vorgegebenen Standards umsetzen.

In einem ersten Schritt sollen nachfolgende Schnittstellenstandards umgesetzt werden:

- SCI-ILS (Stellwerk - Stellwerk)
- SCI-LX (Stellwerk - Bahnübergang)
- SCI-CC (Stellwerk - Bediensystem)
- SCI-RBC (Stellwerk - RBC)

Um eine standardisierte Umsetzung zu ermöglichen stehen die dazugehörigen Lastenhefte und alle für den CENELEC-Entwicklungsprozess erforderlichen Unterlagen über den SharePoint vollständig zur Verfügung.

Mit der Umsetzung werden alle Systemschnittstellen auf Netzwerktechnik umgestellt und zur Zulassung gebracht. Damit wird ein wesentlicher Innovationsschritt erreicht.

Neben den technischen Innovationen werden zur Beschleunigung der Projektabwicklung nachfolgende prozessuale Innovationen umgesetzt:

- Beschleunigung der Zulassung durch Konformitätstests im Labor
- Beschleunigung durch eine elektronisch unterstützte betriebliche Aufgabenstellung für die Bahnübergänge
- Beschleunigung durch Änderung der heutigen Planungsschritte

---

## 2 Derzeitiger Zustand der Signaltechnik

### Stellwerke

Betriebsstelle	Technik	Baujahr	Anzahl STE	Strecke	km
Grafling	SIG L90-Technik	2003	0	5634	89,5
Gotteszell	SIG L90-Technik	2003	0	5634	95,9
Triefenried	SIG L90-Technik	2003	0	5634	102,6
Zwiesel (Bay)	Dr S2	1969	52	5634	120,7
Zwiesel (Bay)	Fernwirkzentr.SIG L90-Technik	2003	2	5634	120,7
Bayerisch Eisenstein	SIG L90-Technik	2003	3	5634	134,5

## Bahnübergänge

Bezeichnung	Technik	Baujahr	Art der Anpassung	Strecke	km
Grafling	EBÜTvB-LzH-ÜS			5634	86,424
Grafling	EBÜTvB-Lz-ÜS			5634	87,366
Grafling	EBÜT80-Lz-HP		Komplettersatz	5634	89,914
Grafling	EBÜT80-LzHHP		Komplettersatz	5634	90,279
Gotteszell	RBÜT-LzH-HP		Anpassung	5634	95,702
Gotteszell	EBÜTvB-LzH-ÜS		Komplettersatz	5634	97,047
Gotteszell	EBÜTvB-Lz-ÜS		Komplettersatz	5634	97,590
Triefenried	RBÜT-Lz-ÜS		Anpassung	5634	100,463
Triefenried	RBÜT-Lz-ÜS		Anpassung	5634	101,032
Triefenried	RBÜT-Lz-ÜS		Anpassung	5634	101,447
Triefenried	RBÜT-Lz-ÜS		Anpassung	5634	101,876
Triefenried	RBÜT-LzH-HP		Anpassung	5634	102,490
Regen	RBÜT-LzH-ÜS			5634	105,286
Regen	EBÜTvB-Lz-ÜS		Komplettersatz	5634	107,505
Regen	EBÜTvB-LzH-ÜS		Komplettersatz	5634	108,163
Bettmannsäge	Lo1/57		Komplettersatz	5634	116,349
Bay. Eisensten	RBÜT-Lz-HP		Anpassung	5634	134,067
Außenried I	RBÜT-LzH-ÜS			5634	2,590
Außenried II	Lo1/57		Komplettersatz	5634	4,636
Bodenmais I	EBÜTvB-LzHF-ÜS		Komplettersatz	5820	14,170
Bodenmais II	EBÜTvB-LzHF-ÜS		Komplettersatz	5820	14,362
Lichtenthal	EBÜTvB-LzHF-ÜS			5820	3,511
Flanitzmühle	EBÜTvB-LzH-ÜS			5820	7,102
Frauenau	Lo1H/57			5821	9,064
Spiegelau	Lo1H/57			5821	20,034
Großarmschlag	EBÜTvB-LzH-ÜS			5821	24,702
Großarmschlag	Lo1/57			5821	26,156
Einberg	EBÜTvB-LzH-ÜS			5821	27,538
Grafenau	Lo1/57			5821	28,858
Grafenau	Lo1/57			5821	30,000
Grafenau	EBÜTvB-LzH-ÜS			5821	30,933

### 3 Begründung Projektauswahl

Derzeit erfolgt die Sicherung des Streckenabschnitts überwiegend via signalisiertem Zugleitbetrieb, dieser ist dringend zu ersetzen, um ein höheres sicherungstechnisches Niveau zu etablieren. Ein Ersatz der Alttechnik durch moderne Stellwerkstechnik im Rahmen des SLP kann die Betriebsführung ohne Spurplananpassung zeitnah verbessern. Aufgrund der schwachen Verkehrsbelegung ist die Strecke aufgrund der guten betrieblichen Einordnung der Sperrpausen für eine Pilotierung gut geeignet.

Diese Stellwerke haben eine sehr geringe Komplexität und die Industrie bestätigt einen schnellen Austausch der Stellwerke im gegebenen Zeitraum.

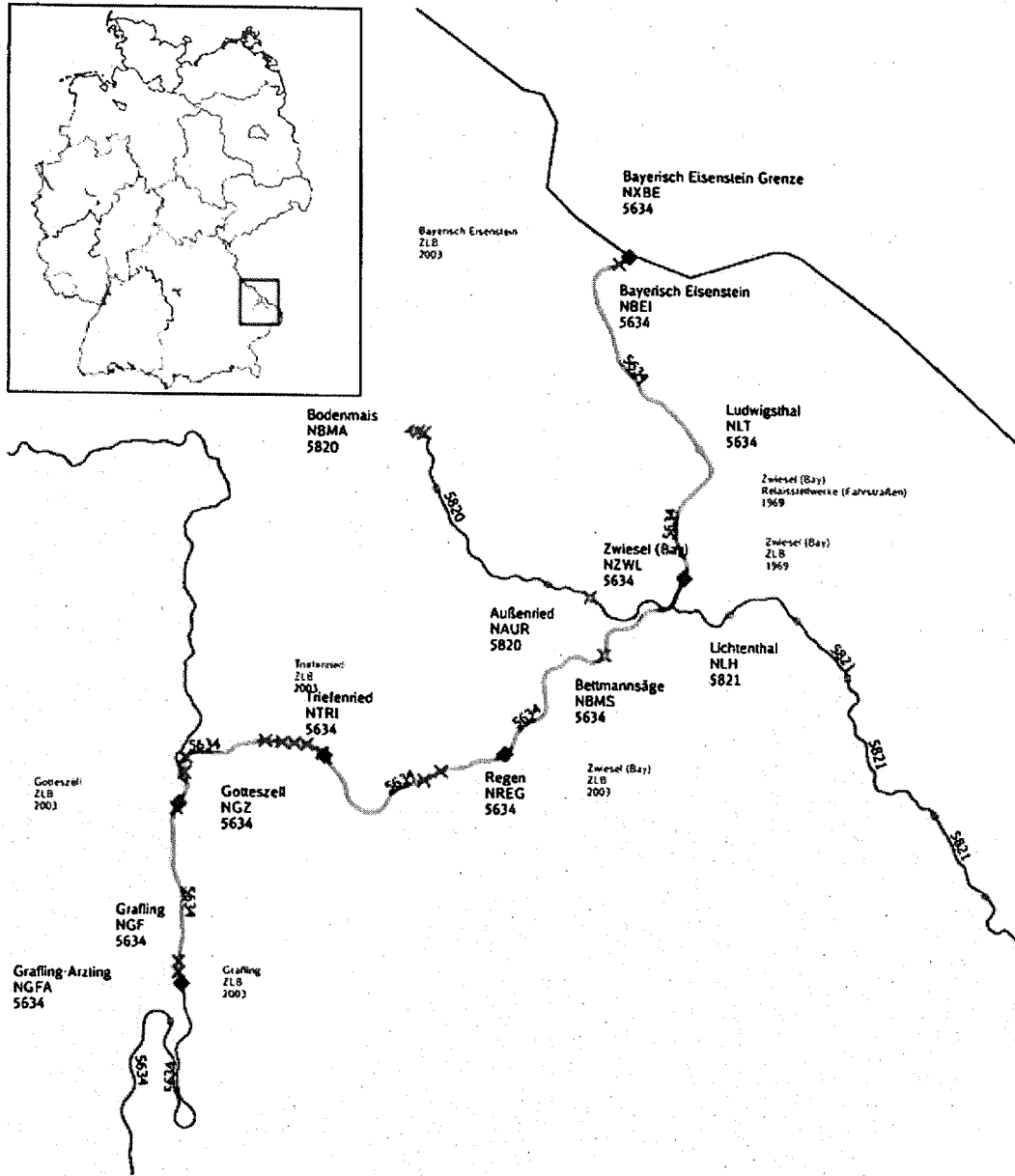
Im Rahmen der Projektauswahl sollten Projekte mit unterschiedlichen An-Planungen ausgewählt werden, um den optimalen Prozess für die Realisierung des industriellen Rollouts zu ermitteln. Bei diesem Projekt liegt noch keine Planung vor.

Die im Rahmen dieser Maßnahme zu realisierenden Stellwerke sind nicht Bestandteil einer anderen Finanzierungsvereinbarung (FinVe).

Weiterhin ist im Rahmen der FinVe für das Schnellläuferprogramm unterstellt, dass die Umrüstung bzw. der Neubau von Bahnübergangsanlagen nicht unter den Anwendungsbereich des EKRg fallen. Sollte sich im Rahmen der noch zu erstellenden Planung ein Erfordernis von Verfahren nach EKRg herausstellen, sind gesonderte Regelungen im Rahmen der Planungsbegleitung (z.B. Entfall der Umrüstung des konkreten Bahnübergangs) zu treffen.

#### 4 Detailübersicht

### Schnellläuferprogramm - 5634 Zwieseler Spinne



Copyright 2021 DB Netz AG

- Betriebsstelle
- ◆ Zu ersetzendes Stellwerk SLP
- × BÜSA: Komplettersatz
- × BÜSA: Anpassung
- × BÜSA: Tausch Schaltanlage

Streckennetz der DB Netz AG

— Strecken des Infrastrukturregister 2019

— Zu berücksichtigende Stellbereiche des Schnellläuferprojektes

— Stellbereich Schnellläuferprogramm (zu validieren)

4  
lll

Baumnr. 31E

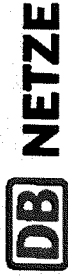
1208

CE	Lesenzeichner (Bsp. 1)	TP-Beschreibung	Anzahl/Einl.	EN	Jahr	Wiese	RB	Nähe	Standort	Bf-Gruppe	Holzart	Strecke	Von km	Alter	NB-Zurichtung	Paßprozent	maßgebend Berechnung
FUB	KEM-LSI-KN	Kempen KN Innenanlage	6	1927	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	Jüdel	2610	64,9	83	Neuss	2610 Kieve - Kempen	LUFY II
FUB	261000R-SI-AF	47647 Adolbert Innenanlage	6	1922	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	72,5	86	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	K8H-LSI-RF	BEDBURG-HAU Innenanlage	13	1949	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	114	71	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KCO-LSI-GS	GOCH-GS Innenanlage	6	1932	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	105,5	87	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KGE-LSI-GF	GELDERN Innenanlage	13	1943	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	83,9	87	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KVLV-LSI-KF	Kleve Innenanlage	20	1977	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Siemens	2610	118,3	43	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KKEV-LSI-KF	KEVELAER Innenanlage	12	1927	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	92,4	83	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KEM-LSI-KF	Kempen KF Innenanlage	13	1945	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	64,9	71	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KNR-LSI-NF	NIEUKERK Innenanlage	10	1949	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	76,1	77	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KCO-LSI-GF	GOCH-GF Innenanlage	12	1932	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	105,5	86	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
FUB	KWEE-LSI-WF	WEFEEZ Innenanlage	12	1930	RB West	NB Weiss			NB Weiss	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	2610	94,5	88	Wesel	2610 Kieve - Kempen	nach LUFY III
REG	RSP-LSI-SPF	SWESF Innenanlage SPEYER u. ZBK1111/2	49	1967	RB Südwest	512 Pfalz			512 Pfalz	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Jüdel	3400	94,5	9	Neustadt (Weinstraße)	3400 Worm (Rhein) - Speyer nach LUFY III	
REG	RVRT-LSI-WO	SWWO Innenanlage WORTH	45	1937	RB Südwest	512 Pfalz			512 Pfalz	Mechanische Stahlerwerke	Siemens	3400	50,3	83	Karsruhe	3400 Worm (Rhein) - Speyer nach LUFY III	
REG	RVRT-LSI-WF	SWWF Innenanlage WORTH	80	1937	RB Südwest	512 Pfalz			512 Pfalz	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	3400	49,4	83	Karsruhe	3400 Worm (Rhein) - Speyer nach LUFY III	
REG	RGE-LSI-GN	SWGN Innenanlage GERMERSHEIM	23	1938	RB Südwest	512 Pfalz			512 Pfalz	Elektronmechanische Stahlerwerke	VES	3400	21,5	82	Neustadt (Weinstraße)	3400 Worm (Rhein) - Speyer vor LUFY III	
REG	RGE-LSI-GF	SWGF Innenanlage GERMERSHEIM	75	1938	RB Südwest	512 Pfalz			512 Pfalz	Elektronmechanische Stahlerwerke	VES	3400	22,6	82	Neustadt (Weinstraße)	3400 Worm (Rhein) - Speyer vor LUFY III	
REG	RPH-LSI-PBF	SWPH Innenanlage PHILIPPBURG (EAS)	15	1967	RB Südwest	512 Pfalz			512 Pfalz	Mechanische Stahlerwerke (Fahrstraßen)	Siemens	4132	18	53	Karsruhe	3400 Worm (Rhein) - Speyer nach LUFY III	
REG	NZW-LSI-ZWF	SWZWF Zweigwerk (Bay.) Innenanlage	52	1969	RB Süd	713 Bayer Wald			713 Bayer Wald	Relaisstahlerwerke	div Firmen	5634	120,7	51	Plattling	5634 Zweiseler Spinnere	LUFY III
REG	NBF-LSI-LB0	SWLB0 Innenanlage	3	2003	RB Süd	713 Bayer Wald			713 Bayer Wald	ZLB	Thales	5634	134,5	17	Plattling	5634 Zweiseler Spinnere	nach LUFY III
REG	NGF-LSI-LB0	SWLGB0 Innenanlage	0	2003	RB Süd	713 Bayer Wald			713 Bayer Wald	ZLB	Thales	5634	89,3	17	Plattling	5634 Zweiseler Spinnere	nach LUFY III
REG	NGZ-LSI-LB0	Bf-Gelände (SWLGB0) Innenanlage	0	2003	RB Süd	713 Bayer Wald			713 Bayer Wald	ZLB	Thales	5634	95,9	17	Plattling	5634 Zweiseler Spinnere	nach LUFY III
REG	NTR-LSI-LB0	SWLGB0 Innenanlage	0	2003	RB Süd	713 Bayer Wald			713 Bayer Wald	ZLB	Thales	5634	102,6	17	Plattling	5634 Zweiseler Spinnere	nach LUFY III
REG	NZWL-LSI-ZWSL	SWZWL Innenanlage (Schmidt R. D-52)	7	1997	RB Süd	620 Mittelbachsen			620 Mittelbachsen	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	120,7	51	Plattling	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	DBM-LSI-B	SWB1 Betriebsmittel Innenanlage	15	1952	RB Süd	620 Mittelbachsen			620 Mittelbachsen	Elektronmechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	49	23	Plattling	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	DP1-LSI-B1	SWB1 Baueinrichtung Innenanlage	4	1997	RB Süd	620 Mittelbachsen			620 Mittelbachsen	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	53,3	23	Plattling	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	DGE-LSI-B2	SWB2 BERGELEISTER Innenanlage	6	1997	RB Süd	615 Südthüringen			615 Südthüringen	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	53,1	31,3	Plattling	6269 Gera - Weischütz	vor LUFY III
REG	UEB-LSI-B2	SWB2 Elektroanlagen Innenanlage	14	1980	RB Süd	620 Mittelbachsen			620 Mittelbachsen	Elektronmechanische Stahlerwerke	VES	6269	18,2	31	Gera	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	UEB-LSI-W1	SWW1 Elektroanlagen Innenanlage	1	1980	RB Süd	620 Mittelbachsen			620 Mittelbachsen	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	35,8	30	Plattling	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	UGR-LSI-W1	SWW1 Elektroanlagen Innenanlage	12	1950	RB Süd	615 Südthüringen			615 Südthüringen	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	30,5	61	Plattling	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	UGRD-LSI-R1	SWB1 Grenz-Dübel Innenanlage	32	1980	RB Süd	615 Südthüringen			615 Südthüringen	Elektronmechanische Stahlerwerke	div Firmen	6269	33,6	40	Plattling	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	UGR-LSI-W1	SWB1 Grenz-Dübel Innenanlage	19	1910	RB Süd	615 Südthüringen			615 Südthüringen	Mechanische Stahlerwerke	Jüdel	6269	6,9	110	Gera	6269 Gera - Weischütz	nach LUFY III
REG	UGR-LSI-B2	SWB2 Grenz-Dübel Innenanlage	31	1910	RB Süd	615 Südthüringen			615 Südthüringen	Mechanische Stahlerwerke	Jüdel	6269	31,9	62	Plattling	6269 Gera - Weischütz	LUFY III
REG	UGR-LSI-B2	SWB2 Grenz-Dübel Innenanlage	24	1910	RB Süd	615 Südthüringen			615 Südthüringen	Mechanische Stahlerwerke	Jüdel	6269	9,6	110	Gera	6269 Gera - Weischütz	LUFY III
FUB	NAN-LSI-AF	SWAF Innenanlage SWA/Ansbach	244	1968	RB Süd	NB Ansbach			NB Ansbach	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Thales	5321	51,3	52	Ansbach	Ansbach 1 - Beaufürte	LUFY VII
FUB	NAN-LSI-B2	SWB2 Innenanlage SWA/Ansbach	24	1910	RB Süd	NB Ansbach			NB Ansbach	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Thales	5321	35,5	56	Ansbach	Ansbach 1 - Beaufürte	LUFY VII
FUB	NAN-LSI-TF	SWTF Innenanlage SWT/Treudorf	112	1969	RB Süd	NB Finneburg			NB Finneburg	Relaisstahlerwerke (Fahrstraßen)	Siemens	2600	73,5	51	Finneburg	Finneburg	LUFY III
FUB	EA-LSI-AF	SWAF Innenanlage SWA/Ansbach	244	1968	RB Süd	NB Ansbach			NB Ansbach	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Thales	5321	51,3	52	Ansbach	Ansbach 1 - Beaufürte	LUFY VII
FUB	ENCH-LSI-AF	SWAF Innenanlage SWA/Ansbach	244	1968	RB Süd	NB Ansbach			NB Ansbach	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Thales	5321	51,3	52	Ansbach	Ansbach 1 - Beaufürte	LUFY VII
FUB	EPL-LSI-PF	SWPF Innenanlage SWP/Plattling	20	1969	RB West	NB Finneburg			NB Finneburg	Relaisstahlerwerke (Fahrstraßen)	Siemens	2600	24,2	58	Finneburg	Finneburg	LUFY III
FUB	EPL-LSI-PF	SWPF Innenanlage SWP/Plattling	20	1969	RB West	NB Finneburg			NB Finneburg	Relaisstahlerwerke (Fahrstraßen)	Siemens	2600	24,2	58	Finneburg	Finneburg	LUFY III
FUB	EPL-LSI-PF	SWPF Innenanlage SWP/Plattling	20	1969	RB West	NB Finneburg			NB Finneburg	Relaisstahlerwerke (Fahrstraßen)	Siemens	2600	24,2	58	Finneburg	Finneburg	LUFY III
REG	REC-LSI-E0	SWE0 Innenanlage EBERSDORF B COBURG	100	1930	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6311	141,1	90	Kronach	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY III	
REG	REC-LSI-E0	SWE0 Innenanlage EBERSDORF B COBURG	100	1930	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6311	141,1	90	Kronach	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY III	
REG	NRL-LSI-NF	SWNF Innenanlage NEUSTADT/B COBURG	22	1991	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Siemens	5121	15,2	29	Kronach	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY II	
REG	NRL-LSI-NF	SWNF Innenanlage NEUSTADT/B COBURG	22	1991	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Relaisstahlerwerke (Spurplan)	Siemens	5121	15,2	29	Kronach	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY II	
REG	NRT-LSI-RO	SWRO Innenanlage RODENTAL	11	1937	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6311	6,3	83	Kronach	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY II	
REG	NRT-LSI-SF	SWSF Innenanlage SEEHOF	11	1945	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Relaisstahlerwerke (Fahrstraßen)	Siemens	6311	145,2	56	Bamberg	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY II	
REG	NRT-LSI-RF	SWRF Innenanlage RODENTAL	10	1962	RB Süd	718 Rhen-Coburg			718 Rhen-Coburg	Mechanische Stahlerwerke	div Firmen	6311	6,3	83	Kronach	Lichtenfels - Coburg Sonnab nach LUFY II	

Handwritten mark

## Schnellläuferprojekte Digitalisierungscluster I

Innovationpaket als Beitrag zur Digitalisierungsstrategie



### Projekt Kleve-Kempen



#### Angestrebte Innovationen

Technikinnovationen

- DSTW als Weiterentwicklung des ZSB 2000
- DiB inkl. SCI-CC, Lieferung vom MDM und Diagnosedaten laut Lastenheft
- Anbindung BÜ über Protokoll mit SCI-LX-Funktionalität und Adapter zu bestehenden Altanlagen

### Projekt Wörth-Germersheim



#### Angestrebte Innovationen

Technikinnovationen

- DSTW auf Basis TAS-Plattform wie Projekt Mertingen
- Lieferung von MDM und Diagnosedaten laut Lastenheft
- Anbindung/Vorrüstung Bahnübergänge über SCI-LX

### Projekt Finnentrop



#### Angestrebte Innovationen

Technikinnovationen

- DSTW mit SCI-RBC, SCI-ILS
- DSTW mit SCI-CC gemäß Rahmenbedingung
- Anbindung Bahnübergänge über SCI-LX in Folgebaustufe

### Projekt Ansbach-Triesdorf



#### Angestrebte Innovationen

Technikinnovationen

- DSTW als Weiterentwicklung der ESTW-Lösung in Wuppertal
- Lieferung von MDM und Diagnosedaten laut Lastenheft
- Anbindung Bahnübergänge von Siemens über SCI-LX
- DiB inkl. SCI-CC

## Schnellläuferprojekte Digitalisierungscluster II

Innovationspaket als Beitrag zur Digitalisierungsstrategie

### Projekt Gera-Weischlitz



#### Angestrebte Innovationen

##### Technikinnovationen

- DSTW als Erstanwendung für den deutschen Markt; Stellwerkslogik, Bediensystem und Systemschnittstellen
- Anbindung Bahnübergänge

### Projekt Zwieseler Spinne



#### Angestrebte Innovationen

##### Technikinnovationen

- DSTW als Erstanwendung für den deutschen Markt; Stellwerkslogik, Bediensystem und Systemschnittstellen
- Anbindung Bahnübergänge von Pintsch
- Vereinheitlichung DSTW und BÜ zur Integration BÜ in DSTW

### Projekt Lichtenfels-Coburg-Sonneberg



#### Angestrebte Innovationen

##### Technikinnovationen

- DSTW als Erstanwendung für den deutschen Markt; Stellwerkslogik, Bediensystem und Systemschnittstellen
- Anbindung Bahnübergänge von Scheidt&Bachmann
- Entwicklung RBC
- SCI-CC & DiB v1b mit ETCS-Anteil

64

**Projekt: Sammelvereinbarung F 21 S 5110/2020 zur Finanzierung von Maßnahmen des "Schnellläuferprogramms" (SLP)**

**Bauzeitenplan Gesamt**

Lfd. Nr.	Bauabschnitte	Baukosten (Mio. Euro)	2020	2021	2022	2023

**Finanzierungsplan Gesamt**

**Zuwendungsfähige Kosten**

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: )	2020	2021	2022	2023
1	<b>Baukosten</b> $\Sigma$ 2 bis 4	83,33	300,00	33,33	
2	davon Zinsl. Darlehen BSWAG				
3	BKZ BSWAG	83,33	300,00	33,33	
4					
5	<b>Planungskosten</b> $\Sigma$ 6 bis 8	16,67	60,00	6,67	
6	davon Zinsl. Darlehen BSWAG				
7	BKZ BSWAG	16,67	60,00	6,67	
8					
9	<b>Summe</b> $\Sigma$ 10 bis 12	100,00	360,00	40,00	
10	davon Zinsl. Darlehen BSWAG				
11	BKZ BSWAG	100,00	360,00	40,00	
12					

**Projekt: Sammelvereinbarung F 21 S 5110/2020 zur Finanzierung von Maßnahmen des "Schnellläuferprogramms" (SLP)**

**Bauzeitenplan DB Netz AG**

Lfd. Nr.	Bauabschnitte	Baukosten (Mio. Euro)	2020	2021	2022	2023

**Finanzierungsplan DB Netz AG**

**Zuwendungsfähige Kosten**

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: )	Summe	2020	2021	2022	2023
1	<b>Baukosten</b> $\Sigma$ 2 bis 4	<b>415,42</b>	<b>83,33</b>	<b>298,88</b>	<b>33,21</b>	
2	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
3	BKZ BSWAG	415,42	83,33	298,88	33,21	
4						
5	<b>Planungskosten</b> $\Sigma$ 6 bis 8	<b>83,08</b>	<b>16,67</b>	<b>59,78</b>	<b>6,64</b>	
6	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
7	BKZ BSWAG	83,08	16,67	59,78	6,64	
8						
9	<b>Summe</b> $\Sigma$ 10 bis 12	<b>498,50</b>	<b>100,00</b>	<b>358,65</b>	<b>39,85</b>	
10	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
11	BKZ BSWAG	498,50	100,00	358,65	39,85	
12						

EE



**Projekt: Sammelvereinbarung F 21 S 5110/2020 zur Finanzierung von Maßnahmen des "Schnellläuferprogramms" (SLP)**

**Bauzeitenplan DB Station & Service AG**

Lfd. Nr.	Bauabschnitte	Baukosten (Mio. Euro)	2020			2021			2022			2023		

**Finanzierungsplan DB Station & Service AG**

**Zuwendungsfähige Kosten**

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: )	Summe	2020	2021	2022	2023
1	<b>Baukosten</b>	<b>0,42</b>	<b>0,00</b>	<b>0,38</b>	<b>0,04</b>	
2	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
3	BKZ BSWAG	0,42	0,00	0,38	0,04	
4						
5	<b>Planungskosten</b>	<b>0,08</b>	<b>0,00</b>	<b>0,08</b>	<b>0,01</b>	
6	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
7	BKZ BSWAG	0,08	0,00	0,08	0,01	
8						
9	<b>Summe</b>	<b>0,50</b>	<b>0,00</b>	<b>0,45</b>	<b>0,05</b>	
10	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
11	BKZ BSWAG	0,50	0,00	0,45	0,05	
12						

**Projekt: Sammelvereinbarung F 21 S 5110/2020 zur Finanzierung von Maßnahmen des "Schnellläuferprogramms" (SLP)**

**Bauzeitenplan DB Energie GmbH**

Lfd. Nr.	Bauabschnitte	Baukosten (Mio. Euro)	2020	2021	2022	2023

**Finanzierungsplan DB Energie GmbH**

**Zuwendungsfähige Kosten**

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: )	Summe	2020	2021	2022	2023
1	<b>Baukosten</b> $\Sigma$ 2 bis 4	0,83	0,00	0,75	0,08	
2	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
3	BKZ BSWAG	0,83	0,00	0,75	0,08	
4						
5	<b>Planungskosten</b> $\Sigma$ 6 bis 8	0,17	0,00	0,15	0,02	
6	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
7	BKZ BSWAG	0,17	0,00	0,15	0,02	
8						
9	<b>Summe</b> $\Sigma$ 10 bis 12	1,00	0,00	0,90	0,10	
10	davon Zinsl. Darlehen BSWAG					
11	BKZ BSWAG	1,00	0,00	0,90	0,10	
12						