

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 1996

Vorbemerkung

Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378, 2423, berichtigt mit Gesetz vom 1. September 1994, BGBl. I S. 2439) berichtet das Bundesministerium für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Dieser Bericht wird hiermit erstmals vorgelegt und erstreckt sich auf den Berichtszeitraum bis zum 31. Dezember 1995.

Inhalt

	Seite
Vorbemerkung	1
Teil A. Allgemeiner Teil	3
1. Allgemeines	3
1.1 Einheit Deutschlands	3
1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung	3
1.3 Bundesverkehrswegeplan	3
Vereinbarungen mit Nachbarländern	4
1.4 Neuordnung des Eisenbahnwesens	4
1.5 Investive Altlasten	4
1.6 Bedarfsplan Schiene	4
1.7 Nahverkehrsquote	5
1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte 1994 und 1995)	5
1.9 Bestandsnetz	5
Übersichtskarte	6
2. Bedarfsplan	7
2.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –	7
2.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	7
3. Gesamtleistungen der Vorhaben des Bedarfsplanes	8
3.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –	8
3.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	9
Teil B. Projektbezogener Teil (Berichte zu den Einzelprojekten)	10
1. Verkehrliche Zielsetzung	
2. Projektkenndaten	
3. Projektstand	

Verzeichnis der Abkürzungen

ABS	= Ausbaustrecke
BSchwAG	= Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	= Bundesverkehrswegeplan
ENeuOG	= Eisenbahnneuordnungsgesetz
NBS	= Neubaustrecke
NeiTech	= Neigetechnik
VDE	= Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Teil A. Allgemeiner Teil

1. Allgemeines

1.1 Einheit Deutschlands

Mit der *Einheit Deutschlands* am 3. Oktober 1990 und den damit verbundenen neuen Anforderungen auch an die Verkehrspolitik ergaben sich völlig neue Randbedingungen für ein zukünftiges, den neuen Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Schienennetz.

Die Ziele für den Ausbau der Schienenwege wurden in dem von der Bundesregierung am 15. Juli 1992 verabschiedeten ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan (BVWP '92) dargelegt, der sowohl die noch abzuwickelnden Vorhaben des BVWP '85 als auch die durch die Einheit Deutschlands nun notwendige Schaffung von leistungsfähigen Eisenbahnverbindungen zwischen den alten und den jungen Bundesländern berücksichtigt.

Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes wird künftig nach dem in Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan, der dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) als Anlage beigefügt ist, ausgebaut.

Damit wird die Notwendigkeit der Neu- und Ausbaumaßnahmen vom Parlament selbst bestätigt, den Schienenwegeplanungen im Rahmen eines integrierten Bundesverkehrswegeplanes ein größeres Gewicht beigemessen und die Realisierung der beschlossenen Vorhaben erleichtert.

Schon im April 1991 wurden im Vorgriff auf den ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell über die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den jungen Bundesländern zu verfügen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1 bis 9 der Eisenbahn zugeordnet:

1. ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund,
2. ABS Hamburg-Büchen-Berlin,
3. ABS Uelzen-Salzwedel-Stendal,
4. ABS/NBS Hannover-Berlin,
5. ABS Helmstedt-Magdeburg-Berlin,
6. ABS Eichenberg-Halle,
7. ABS Bebra-Erfurt,
8. ABS/NBS Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin und
9. ABS Leipzig-Dresden.

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 37,8 Mrd. DM kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der jungen Bundesländer zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für

den wirtschaftlichen Aufholprozeß im östlichen Teil Deutschlands.

1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung

Zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den jungen Bundesländern wurden folgende Wege beschritten:

1. Im Dezember 1991 hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den jungen Bundesländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz) beschlossen, mit dem in den jungen Bundesländern einerseits der Zeitraum von der Entscheidung zum Bau großer Verkehrsprojekte bis zu ihrer Verwirklichung verkürzt werden soll, andererseits aber die rechtsstaatlich gebotenen Möglichkeiten zur Wahrung öffentlicher und privater Belange in den Planrechtsverfahren in vertretbarer Weise erhalten bleiben. Anlaß hierfür war die Erkenntnis, daß es nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands besonders darauf ankommt, den wirtschaftlichen Aufschwung in den jungen Bundesländern so schnell wie möglich mit leistungsfähigen Verkehrswegen zwischen den alten und den jungen Bundesländern in die Wege zu leiten. Das Gesetz ist am 19. Dezember 1991 in Kraft getreten und hat zu einem spürbar schnelleren Abschluß von Planungsverfahren beigetragen.
2. Durch die Gründung von Planungsgesellschaften für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und für die Verkehrsanlagen in Berlin ist ebenfalls ein Beitrag zum effektiven Ablauf der Planungs- und Bauverfahren in den jungen Bundesländern geleistet worden. Die zu diesem Zweck gegründeten Gesellschaften
 - Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PBDE),
 - Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover-Berlin mbH (PGS) – Aufgaben seit 1996 von der PBDE übernommen – sowie die
 - Projektgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin mbH (PVZB) – jetzt DBProjekt Knoten Berlin GmbH –
 koordinieren die Planungen für diese Schienenprojekte und sind für deren Realisierung und Überwachung beim Bau zuständig.

1.3 Bundesverkehrswegeplan 1992

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) ist ein Investitionsrahmenplan für volkswirtschaftlich nützliche Verkehrswegeprojekte für den Zeitraum 1991 bis 2012. Vorgesehen sind Gesamtinvestitionen

in Höhe von fast 540 Mrd. DM, davon rd. 243 Mrd. DM für Neu- und Ausbau und rd. 210 Mrd. DM für Substanzerhaltung und Erneuerung.

Der Anteil der Investitionen in die Bundesschienenwege beträgt rd. 214 Mrd. DM, davon sind für Aus- und Neubau rd. 118 Mrd. DM vorgesehen, und liegt damit erstmals in einem Bundesverkehrswegeplan über dem Anteil, der für Bundesfernstraßen eingestellt ist.

Vereinbarungen mit Nachbarländern

Vorhaben im internationalen Zusammenhang machen eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die *deutsch-niederländische* Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die sogenannte Betuwe-Linie Rotterdam-Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam-Utrecht-Arnheim-Emmerich-Oberhausen-Köln-Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der *Tschechischen Republik* wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg-Prag und (Berlin)-Dresden-Prag-Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen. In der Vereinbarung mit der *Schweiz* am 6. September 1996 ist vorgesehen, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der *Schweiz*, insbesondere auf der Hauptzulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) Karlsruhe-Basel, zu schaffen. Auch mit *Österreich* und *Polen* finden Gespräche über länderübergreifende Projekte des Schienenverkehrs statt. Gemeinsam mit *Dänemark* wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht.

1.4 Neuordnung des Eisenbahnwesens

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt. Die Gründung der Deutsche Bahn AG (DB AG) ist – anders als die ehemalige Deutsche Bundesbahn und die ehemalige Deutsche Reichsbahn – nicht mehr Teil der bundeseigenen Verwaltung. Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen ist auf die DB AG übertragen worden. Damit obliegen der DB AG alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten, die bezüglich der Infrastruktur von Maßnahmen der laufenden Unterhaltung bis hin zu Ersatzinvesti-

tionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz reichen.

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzmaßnahmen) werden Verträge zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes, in der Regel ist dies die DB AG, geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung durch zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz oder Baukostenzuschüsse nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz festgelegt wird.

1.5 Investive Altlasten

Der Bund leistet gemäß § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen Altlasten im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn. Zu diesem Zweck stellt er der DB AG im Zeitraum 1994 bis 2002 Zuwendungen für Investitionen zur Angleichung des Schienennetzes und der sonstigen erforderlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbauzustand, die technische Ausstattung und das Produktivitätsniveau des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn von insgesamt höchstens bis zu 33 Mrd. DM zur Verfügung. Mindestens 30 vom Hundert dieser Mittel sind für Investitionen zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

In den Jahren 1994 und 1995 sind die für die Beseitigung der investiven Altlast zur Verfügung stehenden Bundesmittel von insgesamt 7,6 Mrd. DM vollständig abgeflossen.

1.6 Bedarfsplan Schiene

Gemäß Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz gewährleistet der Bund, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Das Nähere hierzu regelt das am 25. November 1993 in Kraft getretene und im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes novellierte Bundesschienenwegeausbaugesetz, in dem die Projekte des BVWP '92 als Bedarfsplan für die Bundesschienenwege festgelegt wurden.

Zur Verwirklichung der vorgesehenen Projekte werden vom Bundesministerium für Verkehr auf der Grundlage des Bedarfsplans gemäß BSchwAG Fünfjahrespläne aufgestellt, die die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege bilden und der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung in Wirtschaft und Verkehr Rechnung tragen. Zur Verwirklichung des mittelfristigen Ausbaus war für den ersten Ausbauplan jedoch ein Dreijahresplan vorgeschrieben.

Diesem Auftrag kam das Bundesministerium für Verkehr im Frühjahr 1995 mit der Vorlage eines Dreijahresplans für die Jahre 1995 bis 1997 nach. Er umfaßt ein Gesamtvolumen für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Höhe von 22,4 Mrd. DM.

1.7 Nahverkehrsquote

§ 8 Abs. 2 BSchwAG legt fest, daß 20 vom Hundert der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden sind. Der Mischbetrieb von Personen- und Güterzügen des Fern- und Nahverkehrs auf den meisten Strecken, insbesondere des bestehenden Netzes, läßt eine eindeutige Zuordnung nicht zu. Daher wurde auf der Länder-Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Mai 1995 in Konstanz eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, den Dreijahresplan um eine zusätzliche Position Schienenpersonennahverkehrs-Vorhaben (SPNV) zu ergänzen. Diese Position wurde mit insgesamt 1,5 Mrd. DM für die Jahre 1995 bis 1997 dotiert.

1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte) 1994 und 1995

Bis zum Abschluß des Geschäftsjahres 1994 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

17 588,4 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

11 366,0 Mio. DM,

auf die neuen Vorhaben

6 222,4 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag mit 7 212,3 Mio. DM bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, wo Streckenausbau und Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund standen.

Das VDE Nr. 6 Eichenberg–Halle (170 km) ist planmäßig im Mai 1994 in Betrieb genommen worden.

Im *Geschäftsjahr 1995* beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

5 876,2 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

2 895,7 Mio. DM,

auf die neuen Vorhaben

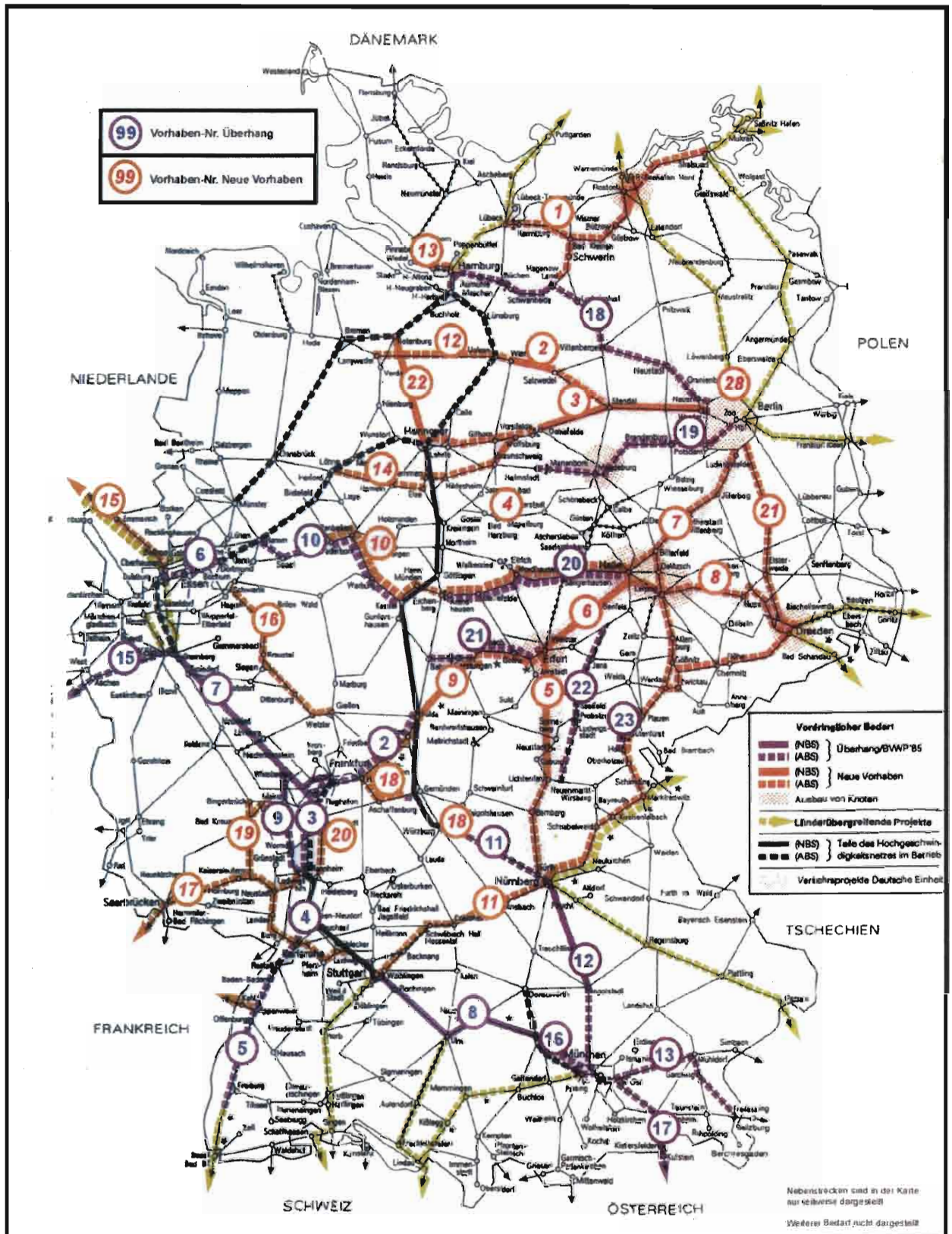
2 980,5 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie im Vorjahr bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. In Betrieb genommen werden konnte das VDE Nr. 5 Helmstedt–Berlin (163 km) im Dezember 1995 und das VDE Nr. 7 mit Ausnahme eines Teilabschnittes; Teilbetriebnahmen waren bei den Projekten Nr. 7 Bebra–Erfurt und Nr. 9 Leipzig–Dresden zu verzeichnen.

1.9 Bestandsnetz

Neben den oben dargestellten Investitionen in Ausbau- und Neubaustrecken werden auf Grundlage des § 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz (Ersatzinvestitionen) gleichzeitig erhebliche Mittel bereitgestellt, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten und zu verbessern. Gerade diese Mittel kommen in erheblichem Umfang auch Schienenstrecken des Nahverkehrs zugute. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz, die sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und geringfügige Erweiterungsmaßnahmen umfassen, machten rd. die Hälfte der gesamten Investitionsmittel aus.

Übersichtskarte der Projekte BSchwAG



Nebenstrecken sind in der Karte nur teilweise dargestellt
 Weiterer Bedarf nicht dargestellt

2. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

2.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	Überhang aus BVWP 1985	
2	ABS Fulda–Frankfurt/Main	
3	ABS Frankfurt/Main–Mannheim	
4	ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe	
5	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel	
6	ABS Dortmund–Köln	
7	NBS Köln–Rhein/Main	
8	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg	
9	ABS Mainz–Mannheim	
10	ABS Dortmund–Kassel	
11	ABS Iphofen–Nürnberg	
12	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	
13	ABS München–Mühldorf–Freilassing	
14	ABS Hamburg–Harburg–Hamburg–Rothenburgsort	
15	ABS Köln–Aachen	
16	ABS Augsburg–München	
17	ABS München–Kiefersfelden	
18	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	VDE 2
19	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin	VDE 5
20	ABS Eichenberg–Halle	VDE 6
21	ABS Bebra–Erfurt	VDE 7
22	ABS Hochstadt–Marktzeuln–Camburg	Lückenschluß
23	ABS Hof–Plauen	Lückenschluß
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. + 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 1. + 2. Stufe	

2.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	ABS Lübeck–Hagenow Land–Rostock–Stralsund	VDE 1
2	ABS Uelzen–Stendal	VDE 3
3	ABS/NBS Hannover–Berlin	VDE 4
4	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	Lückenschluß
5	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	VDE 8.1
6	NBS Erfurt–Leipzig/Halle	VDE 8.2
7	ABS Berlin–Halle/Leipzig	VDE 8.3
8	ABS Leipzig–Dresden	VDE 9
9	ABS/NBS Hanau–Erfurt	
10	a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz b) ABS Paderborn–Halle	
11	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig–Dresden	Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen
12	ABS Uelzen–Langwedel/Oldenburg–Wilhelmshaven	Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter
13	ABS Pinneberg–Elmshorn	
14	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg	
15	ABS (Amsterdam) D/NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen	
16	ABS Hagen–Gießen	
17	ABS (Paris) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen	
19*)	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstraße)–Landau–Karlsruhe	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
20*)	ABS Darmstadt–Mannheim	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
21	ABS Berlin–Dresden	
22	ABS Hamburg–Bremen–Hannover	
23	ABS Hamburg–Rothenburgsort–Hamburg–Eidelstedt	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	
26	CIR–ELKE	Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer-integrated-railroading“-Systems
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock	
28	Knotenprojekte Berlin	
29	Länderübergreifende Projekte nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsberechnung

*) Nicht enthalten im Dreijahresplan

3. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 1995

3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang –

Nr.	Maßnahme	Gesamt-	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Status **)	Seite
		investi- tion*)	bis 31.Dezember 1993	1994	1995	Summe		
		Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM		
1	Überhang aus BVWP 1985	1 918,00	1 488,53	3,00	1,32	1 492,85	B/I	
2	ABS Fulda–Frankfurt/M	796,00	375,12	16,34	8,25	399,71	B	10
3	ABS Frankfurt/M–Mannheim	517,00	343,68	18,28	39,37	401,33	B	11
4	ABS Graben-Neudorf– Karlsruhe***)	28,74	26,60	2,01	0,66	29,27	I	12
5	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg– Freiburg–Basel	6 661,00	915,89	230,06	278,20	1 424,15	B	13
6	ABS Dortmund–Köln***)	141,00	108,87	2,11	0,50	111,48	I	14
7	NBS Köln–Rhein/Main	7 750,00	93,70	133,53	480,82	708,05	B	15–16
8	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg	5 375,00	164,01	28,04	42,03	234,08	B	17
9	ABS Mainz–Mannheim	768,00	16,24	9,07	16,70	42,01	B	18
10	ABS Dortmund–Kassel	1 422,00	270,90	141,42	23,07	435,39	B	19–20
11	ABS Iphofen–Nürnberg	424,00	101,21	48,58	51,23	201,02	B	21
12	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt– München	3 923,50	108,43	69,36	88,92	266,71	B	22–23
13	ABS München–Mühldorf– Freilassing	1 613,00	23,87	2,26	1,50	27,63	P	24
14	ABS Hamburg–Harburg– Hamburg–Rothenburgsort	949,00	524,94	160,60	92,93	778,47	B	25
15	ABS Köln–Aachen	659,00	39,45	10,16	6,21	55,82	B	26
16	ABS Augsburg–München	1 129,00	3,82	3,59	5,66	13,07	B	27
17	ABS München–Kiefersfelden	51,00	5,19	4,03	4,45	13,67	P	28
18	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	4 441,00	960,91	807,56	690,59	2 459,06	B	29–30
19	ABS Helmstedt–Magdeburg– Berlin	2 481,00	1 235,92	581,53	420,42	2 237,87	B	31
20	ABS Eichenberg–Halle	528,00	348,36	102,06	28,84	479,26	B	32
21	ABS Bebra–Erfurt	2 166,00	741,12	364,57	321,79	1 427,48	B	33
22	ABS Hochstadt–Marktzeuln– Camburg	1 232,00	388,53	228,45	275,95	892,92	B	34
23	ABS Hof–Plauen	109,00	103,25	10,85	16,25	130,35	I	35
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. + 2. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 24 –					B	
25	Kombinierter Verkehr, 1. + 2. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –					B	
	Summe Überhang	44 912,50	8 253,07	2 973,34	2 894,50	14 120,91		
	Summe gem. BVWP 1992	169,74	135,47	4,12	1,16	140,75		
	Summe	45 082,24	8 388,54	2 977,46	2 895,66	14 261,66		

*) gemäß Dreijahresplan 1995–1997 (Preisstand 1. Januar 1993)

**) B = im Bau; P = Planung; I = in Betrieb

***) Nicht im Dreijahresplan enthalten, Investitionen gemäß BVWP 1992 (Preisstand 1. Januar 1993)

3.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestition*)	Ausgaben bis 31. Dezember 1993	Ausgaben 1994	Ausgaben 1995	Ausgaben Summe	Status **)	Seite
		Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM		
1	ABS Lübeck–Hagenow Land–Rostock–Stralsund	1 933,00	93,10	67,40	171,10	331,60	B	36
2	ABS Uelzen–Stendal	1 153,00	37,40	61,50	89,60	188,50	B	37
3	ABS/NBS Hannover–Berlin	5 285,00	717,80	974,90	869,30	2 562,00	B	38–39
4	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	53,00	0,30	2,40	34,70	37,40	I	40
5	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	8 526,00	224,26	91,82	70,12	386,20	B	41
6	NBS Erfurt–Leipzig/Halle	5 166,00	127,81	63,30	65,30	256,41	P	42
7	ABS Berlin–Halle/Leipzig	3 894,00	636,28	588,24	424,44	1 648,96	B	43
8	ABS Leipzig–Dresden	2 245,00	48,85	105,78	184,62	339,25	B	44
9	ABS/NBS Hanau–Erfurt ***)	2 700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	P	45
10	a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz	241,00	0,00	0,00	4,18	4,18	P	46–47
	b) ABS Paderborn–Halle ***)	17,00	0,00	0,00	0,00	0,00	P	48–49
11	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig–Dresden	3 404,00	20,00	1,56	37,85	59,41	P	50–52
12	ABS Uelzen–Langwedel/Oldenburger–Wilhelmshaven	350,00	0,67	1,20	0,99	2,86	P	53–54
13	ABS Pinneberg–Elmshorn	383,00	0,00	0,00	0,57	0,57	P	55
14	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg ***)	572,00	0,92	0,12	22,73	23,77	P	56–57
15	ABS (Amsterdam) D/NL–Grenze–Emmerich–Oberhausen	1 310,00	1,02	1,39	1,10	3,51	P	58
16	ABS Hagen–Gießen ***)	585,00	0,00	0,00	0,00	0,00	P	59
17	ABS (Paris) D/F–Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweiler	905,00	12,98	7,69	12,09	32,76	P	60–61
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen	1 848,00	0,00	60,00	218,00	278,00	P	62
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Karlsruhe ***)	820,00	0,00	0,00	0,00	0,00		63
20	ABS Darmstadt–Mannheim ***)	885,00	0,00	0,00	0,00	0,00		64
21	ABS Berlin–Dresden	2 295,00	8,75	0,55	10,67	19,97	P	65
22	ABS Hamburg–Bremen–Hannover ***)	2 500,00	0,00	0,08	0,05	0,13	P	66
23	ABS Hamburg–Rothenburgsort–Hamburg–Eidelstedt ***)	210,00	0,00	0,00	0,00	0,00	P	67
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	699,00	587,99	13,34	9,37	610,70		68
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2 543,00	636,11	92,74	55,94	784,79	P/B/I	69–73
26	CIR–ELKE	422,00	10,90	63,60	23,20	97,70	B	74–75
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock	3 290,00	10,89	7,12	10,86	28,87	P	76
28	Knotenprojekte Berlin	8 228,00	417,14	424,51	663,78	1 505,43	B	77–80
	Summe Neue Vorhaben	54 173,00	3 592,25	2 629,04	2 957,78	9 179,07		
	Summe gem. BVWP 1992	8 289,00	0,92	0,20	22,78	23,90		
	BVWP Summe	8 458,74	136,39	4,32	23,94	164,64		
	Summe Überhang u. Neue Vorhaben	107 544,24	11 981,71	5 606,70	5 876,22	23 464,63		

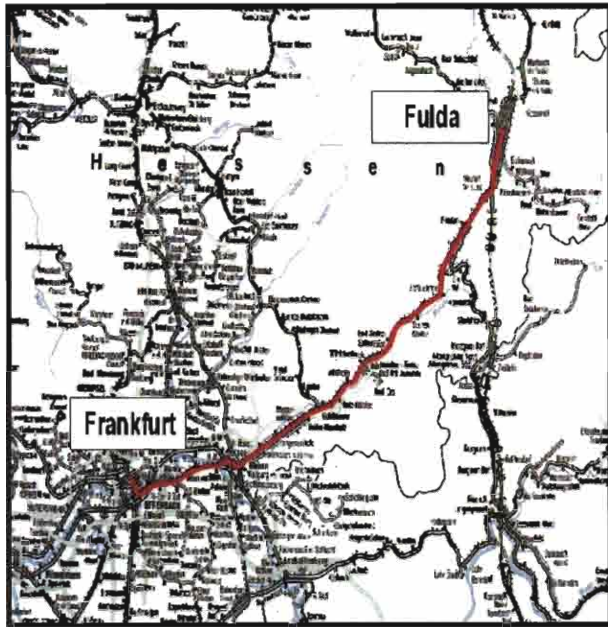
*) gemäß Dreijahresplan 1995–1997 (Preisstand 1. Januar 1993)

**) B = im Bau; P = Planung; I = in Betrieb

***) Nicht im Dreijahresplan enthalten, Investitionen gemäß BVWP 1992 (Preisstand 1. Januar 1993)

Teil B. Projektbezogener Teil

Projekt Nr. 2 – Überhang – ABS Fulda–Frankfurt/M



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität durch Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte. Dadurch erhebliche Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen
- Bau bzw. Verlängerung von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen
- Bau von acht Linienverbesserungen
- Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Aufgrund der Überschneidung mit der Ausbau- und Neubaustrecke Hanau–Erfurt (Neues Vorhaben – Projekt Nr. 9) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	55 Min.
künftig	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	796 Mio. DM

3. Projektstand

- 3gleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer hergestellt
- 3 Linienverbesserungen realisiert
- 12 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:

Antrag auf Verzicht auf Raumordnungsverfahren für die Umlegung des dritten Streckengleises im Abschnitt Hailer–Gelnhausen von der Süd- auf die Nordseite

Planfeststellung:

Für den Streckenabschnitt Hailer–Gelnhausen wird ein erneutes Planfeststellungsverfahren vorbereitet, das die Lösung der Ersatzwasserproblematik Stadtwerke Gelnhausen beinhaltet.

Planfeststellungsverfahren Bahnübergang Heideackerweg, Hanau, ist seit Juli 1995 abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Erstellung von Schallschutzwänden in Steinau und Schlüchtern
- Abwicklung von Ausgleichsmaßnahmen
- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Beseitigung Bahnübergang L 3196 Steinau mittels Straßenüberführung

Baubeginn:

1987

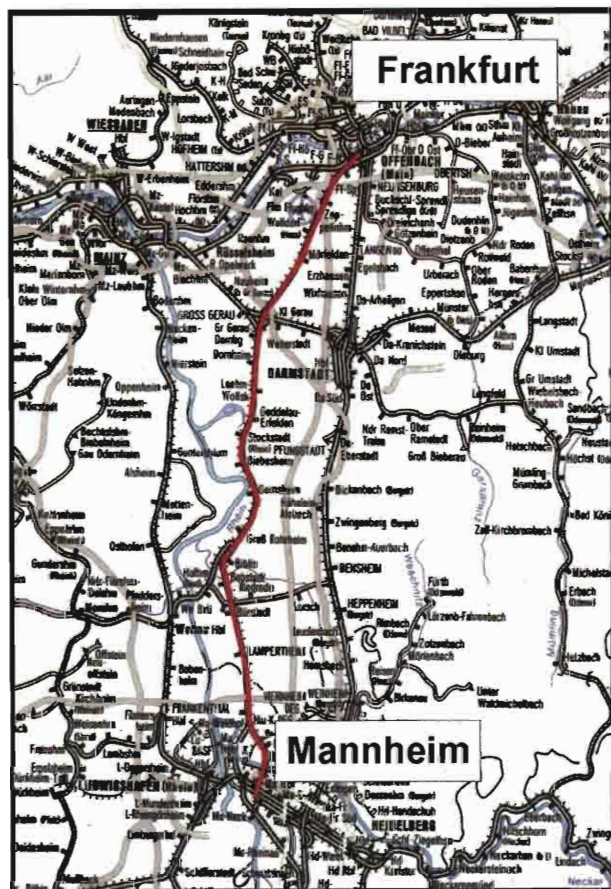
Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)
Nach 2000 (2. Baustufe)

Realisierungsstand:

50 %

Projekt Nr. 3 – Überhang – ABS Frankfurt/M–Mannheim, 2. Stufe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung der Zentren Rhein/Main und Rhein/Neckar.

Verkürzung der Fahrzeit durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Bau von 10 Linienverbesserungen
- Beseitigung von 30 Bahnübergängen
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Neubau und Verlängerung von Überholungsgleisen

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	79 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	39 Min.
künftig	33 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	517 Mio. DM

3. Projektstand

- 8 Linienverbesserungen realisiert
- 16 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Linienverbesserung Mörfelden, Beseitigung Bahnübergang BÜ 31 in Biblis

Bauaktivitäten:

- Linienverbesserung Groß Gerau-Dornberg
- Neubau der Eisenbahnüberführung über B 42 in Groß Gerau-Dornberg
- Kreuzungsbauwerke in km 55,704
- Planumsschutzschicht Groß Rohrheim/Klein Rohrheim
- Dammsanierung südl. Lampertheim
- Gradientenabsenkung Mörfelden-Walldorf
- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Beseitigung von Bahnübergang in Groß Rohrheim, Groß Gerau

Baubeginn:

1987

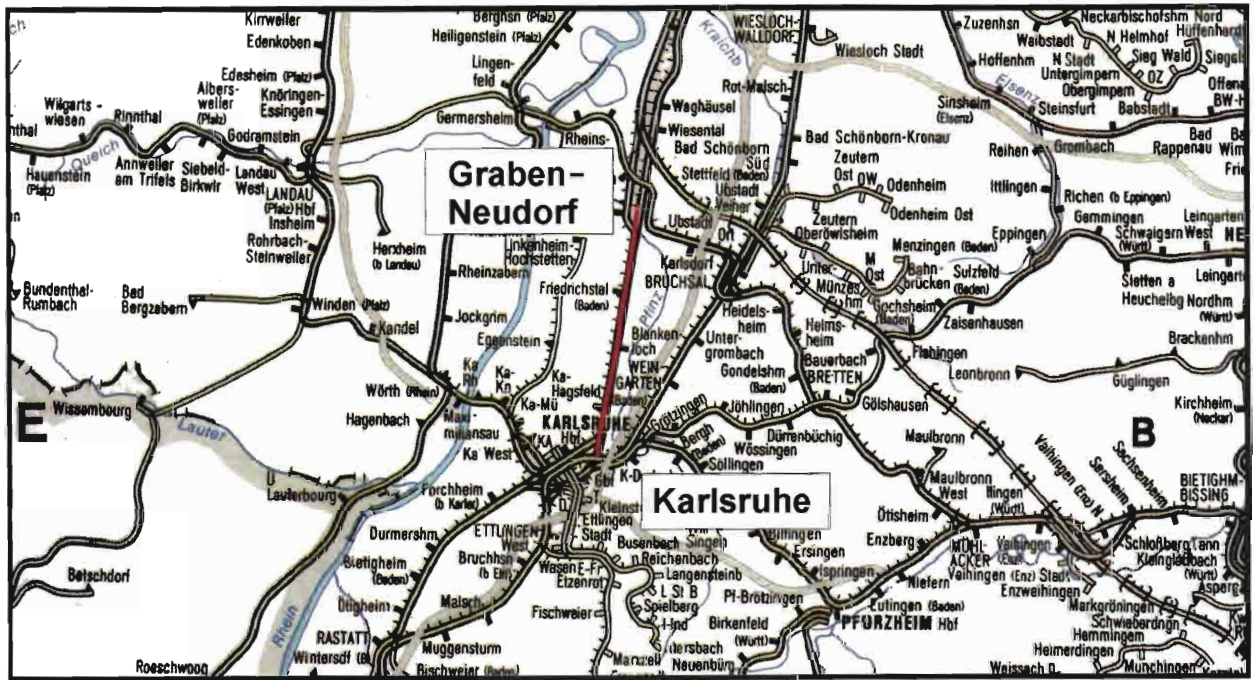
Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)

Realisierungsstand:

77 %

Projekt Nr. 4 – Überhang – ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Zentren Mannheim und Karlsruhe.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 21 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

ABS 200 km/h

Fahrzeit:

vorher 9 Min.
heute 8 Min.

Gesamtkosten im Überhang aus BVWP 1985 enthalten.

3. Projektstand

Ausbau auf durchgehend 200 km/h und Beseitigung von 11 Bahnübergängen weitgehend abgeschlossen.

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluß vom 18. September 1992

Bauaktivitäten:

Weitgehend abgeschlossen

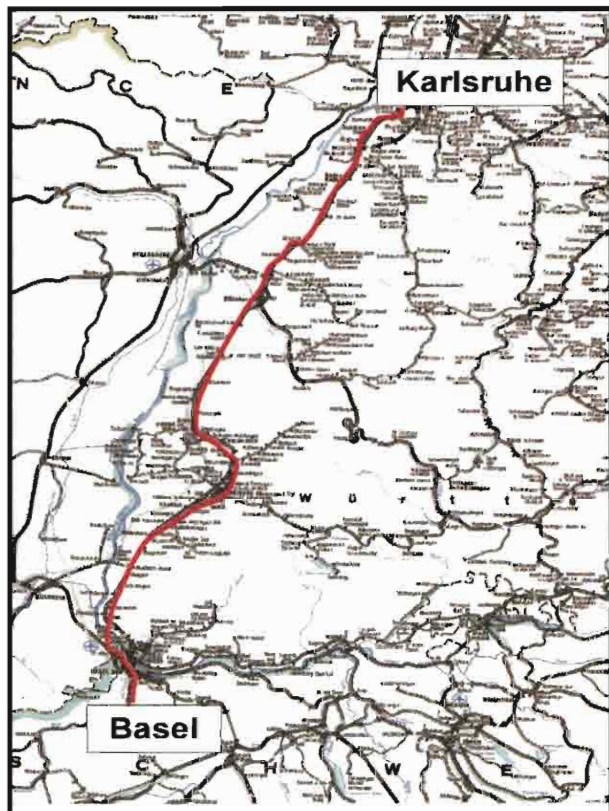
Baubeginn:

1987

Inbetriebnahme:

1994

Projekt Nr. 5 – Überhang – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel, 1. Stufe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zu den Schweizer Alpenübergängen.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau bis zu 4 Gleisen und Linienverbesserungen
- Erhöhung der Geschwindigkeit bis auf 250 km/h (zweigleisig)
- Bahnübergangsbeseitigungen

Der viergleisige Ausbau des Südabschnittes Offenburg–Basel erfolgt bedarfsorientiert im zeitlichen Versatz zum nördlichen Teil.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist im Südabschnitt deshalb zunächst das Pilotprojekt CIR-ELKE vorgesehen (siehe Projekt – Nr. 26 – Neue Vorhaben –).

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	193 km
Karlsruhe–Offenburg	70 km
Offenburg–Basel	123 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS/NBS abgestuft bis	250 km/h
Fahrzeit:	
heute	97 Min.
künftig (Vollausbau)	66 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS/NBS	6 661 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

- Abschnitt Karlsruhe–Offenburg abgeschlossen
- Abschnitt Kenzingen–Schliengen abgeschlossen
- Abschnitt Schliengen–Weil/Basel abgeschlossen
- Abschnitt Offenburg–Niederschopfheim in Vorbereitung
- Abschnitt Niederschopfheim–Riegel nicht erforderlich

Planfeststellung:

- Abschnitt Karlsruhe–Baden-Baden (Tunnellösung) festgestellt, Zwischenlösung in Vorbereitung
- Abschnitt Baden-Baden–Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

- Abschnitt Baden-Baden–Offenburg im Bau

Baubeginn:

Dezember 1987

Realisierungsstand:

21 %

Projekt Nr. 6 – Überhang – ABS Dortmund–Köln



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitserhöhung auf durchgehend 160 km/h, abschnittsweise auf 200 km/h
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Bau von 750 m langen Überholungsgleisen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	69 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	141 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:
Planfeststellungsverfahren im Rahmen des S-Bahn-Baues

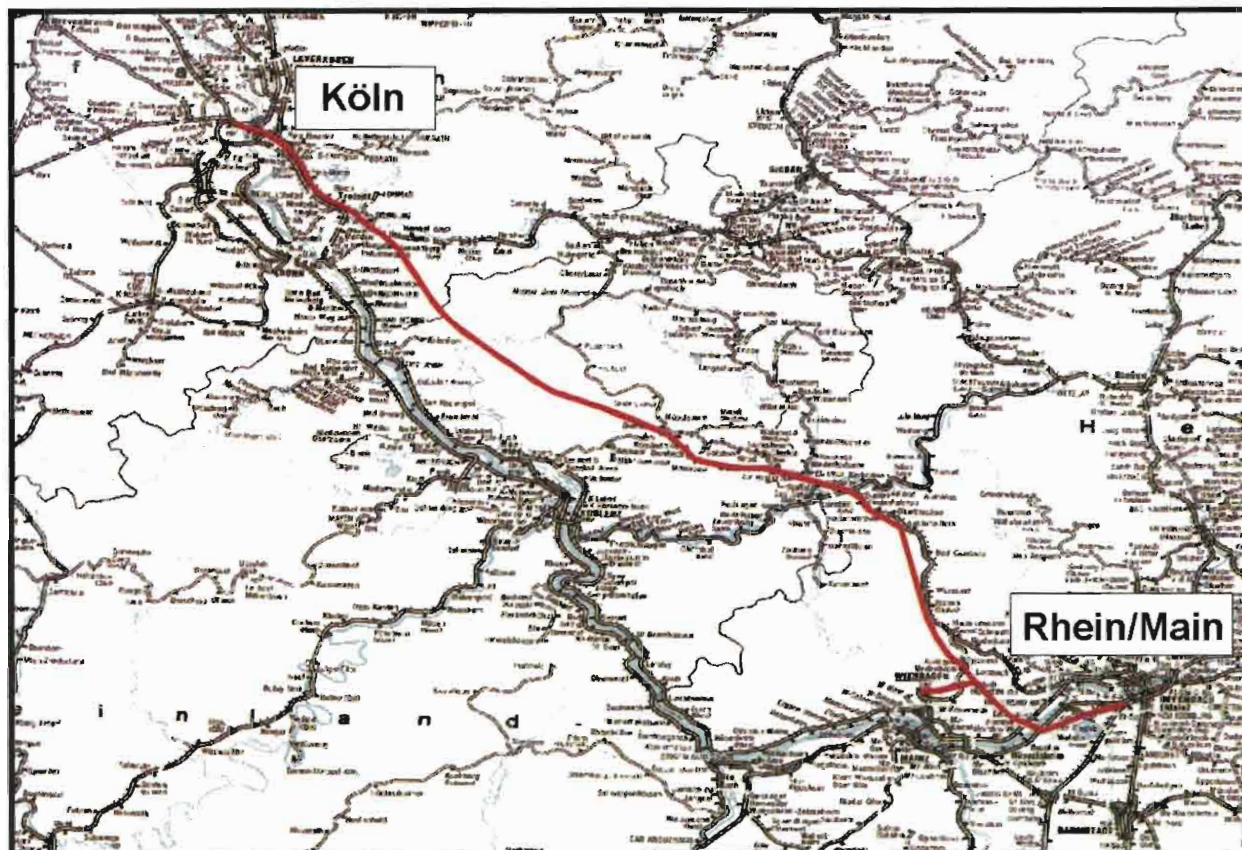
Bauaktivitäten:
Abgeschlossen
Entschädigung, Grunderwerbsregelungen und Abrechnung für Gesamtvorhaben

Baubeginn:
April 1988

Inbetriebnahme:
Juni 1991

Realisierungsstand:
79 %

Projekt Nr. 7 – Überhang – NBS Köln–Rhein/Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen zwischen Rhein/Ruhr und Rhein/Main/Neckar durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs und Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr im Rheingraben.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Siegburg und Frankfurt-Flughafen von 300 km/h
- Anbindung der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz
- Direkte Verbindung zur Ausbaustrecke nach Mannheim
- Neubau der Unterwegsbahnhöfe Limburg, Montabaur und Siegburg und Anschluß der Verkehrsflughäfen Köln/Bonn und Frankfurt

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	173 km
Baulänge:	204 km
Tunnel:	
Anzahl	24
Länge	39,2 km
Talbrücken:	
Anzahl	18
Länge	5,99 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	210–300 km/h
Fahrzeit:	
heute	134 Min.
künftig	58 Min.
Gesamtkosten (gemäß Finanzierungsvereinbarung):	7 750 Mio. DM

noch Projekt Nr. 7 – Überhang – NBS Köln–Rhein/Main

3. Projektstand

Raumordnung:

Die 6 Raumordnungsverfahren in Nordrhein-Westfalen (1), Hessen (4) und in Rheinland-Pfalz (1) sind abgeschlossen.

Planfeststellung:

Nordrhein-Westfalen

Von den 12 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren wurden alle Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt, davon sind 11 Verfahren bei der Bezirksregierung eingeleitet. 4 Erörterungstermine sind durchgeführt.

Rheinland-Pfalz

Von den 16 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren wurden alle Verfahren beim Eisenbahn-

Bundesamt beantragt, davon sind 12 Verfahren eingeleitet.

Hessen

Von den 19 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren wurden alle Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt und 18 beim Regierungspräsidium eingeleitet. 15 Erörterungstermine wurden durchgeführt, 2 Planfeststellungsbeschlüsse vom Eisenbahn-Bundesamt erlassen.

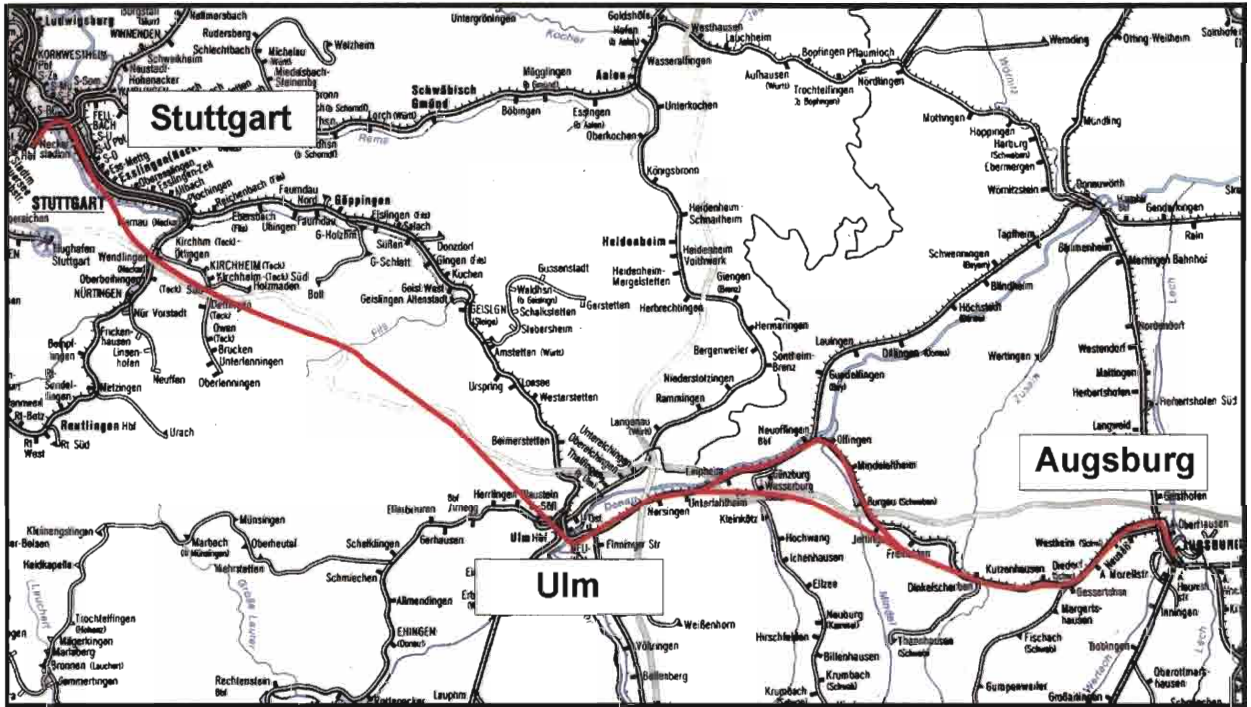
Baubeginn:

Dezember 1995

Realisierungsstand:

8 %

Projekt Nr. 8 – Überhang – ABS/NBS Stuttgart–Augsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südost-Europa und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart-Ulm-Augsburg.

Die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der viergleisige Ausbau Ulm-Augsburg auf 200 km/h.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	166 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
heute	93 Min.
künftig	60 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
NBS/ABS	5 375 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen.

Für den Abschnitt Stuttgart-Wendlingen („Stuttgart 21“) soll das Raumordnungsverfahren im Dezember 1996 eingeleitet werden.

Übrige Bereiche sind noch nicht terminiert.

Planfeststellung:

Ab Frühjahr 1997

Bauaktivitäten:

Keine

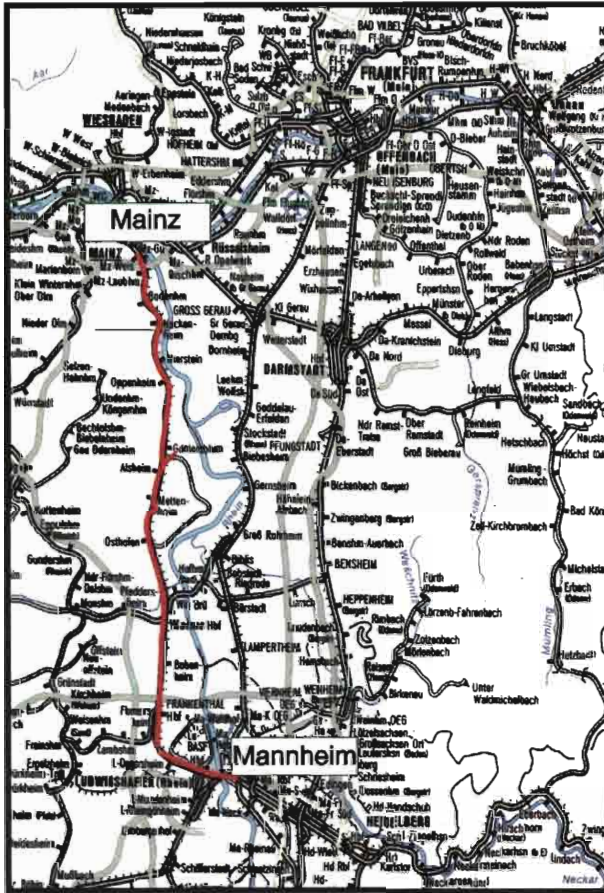
Baubeginn:

Noch offen

Realisierungsstand:

4 %

Projekt Nr. 9 – Überhang – ABS Mainz–Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/Ludwigshafen durch Verkürzung der Reisezeiten und Erhöhung der Kapazität.

Geplante Maßnahmen:

- Umbau Bahnhof Mainz Hbf mit höhenfreier Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes
- Bau eines zweiten zweigleisigen Tunnels zwischen Mainz Hbf und Mainz Süd
- Linienverbesserungen, Bahnhof-Neubauten und Beseitigungen von Bahnübergängen zwischen Mainz Süd und Ludwigshafen
- Bau einer neuen zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit Anpassung der Bahnhöfe

Diese Maßnahme wird zusammen mit dem Nahverkehrsvorhaben R-/S-Bahn Rhein-Neckar realisiert.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz–Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen–Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km/h
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	40 Min.
künftig	35 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	768 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

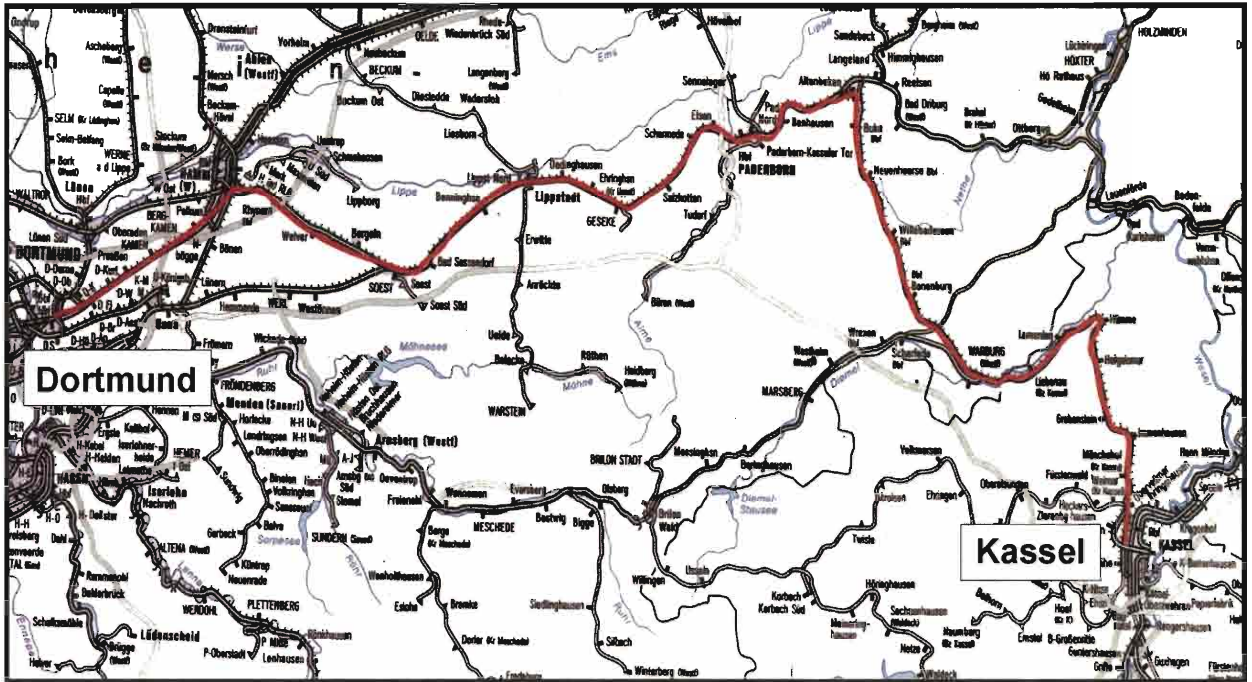
- Mainz Hbf (Bahnsteig 4) abgeschlossen
- Für Bereiche Guntersblum, Bobenheim–Ludwigshafen eingeleitet, weitere Verfahren in Vorbereitung
- Beschlüsse für neuen Mainzer Tunnel und Rheinbrücke werden in Kürze erwartet.

Bauaktivitäten:
Mainz Hbf (Bstg 4)

Baubeginn:
1995

Realisierungsstand:
7,5 %

Projekt Nr. 10 – Überhang – ABS Dortmund–Kassel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel.

Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm–Paderborn
- Bau von Linienverbesserungen
- Umfahrung eines rutschgefährdeten Abschnittes im Bereich Neuenheerse

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	
vor Ausbau	215 km
nach Ausbau	210 km
Baulänge:	
Dortmund–Paderborn	108 km
Paderborn–Kassel	102 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	140 Min.
künftig	85 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	1 422 Mio. DM

noch Projekt Nr. 10 – Überhang – ABS Dortmund–Kassel

3. Projektstand

Sanierung des Untergrundes bei Totalsperrung des Abschnittes Soest–Paderborn sowie der Ausbau mehrerer Bahnsteiganlagen wurden bereits baulich abgeschlossen bzw. wird mit der Ausführung in Kürze begonnen.

Planungsstand:

Gesamtplanung für alle Abschnitte mit Ausnahme der Umfahrung Hümme ist abgeschlossen

Raumordnung:

Neuenheerse und Grebenstein abgeschlossen, Bereich Hümme in Vorbereitung

Planfeststellung:

Dortmund–Paderborn abgeschlossen,
Paderborn–Kassel 2 Verfahren abgeschlossen,
10 Verfahren eingeleitet und erörtert

Bauaktivitäten:

Dortmund–Paderborn, 14 von 23 Maßnahmen sind bautechnisch abgeschlossen

Paderborn–Kassel:

Im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen Baubeginn 1997 mit Maßnahmen zur Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches

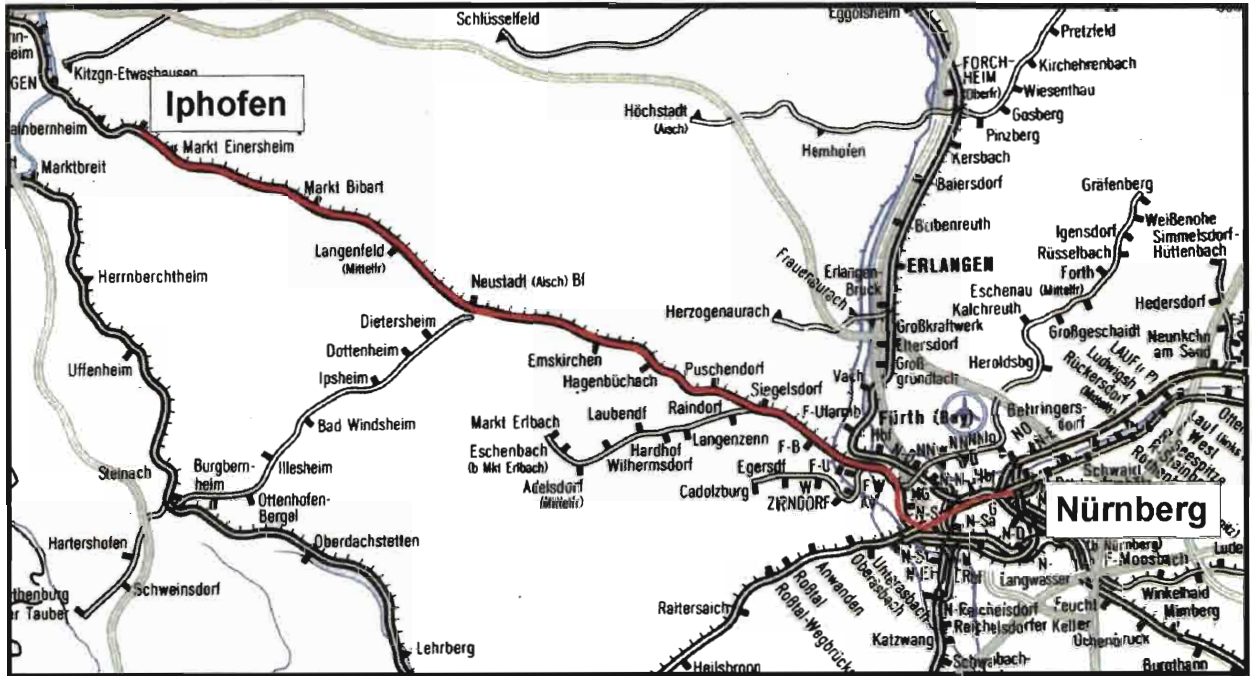
Baubeginn:

1989

Realisierungsstand:

30 %

Projekt Nr. 11 – Überhang – ABS Iphofen–Nürnberg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative Verbesserung der Achse Würzburg–Nürnberg und Verbesserung der Anbindung des fränkischen und bayerischen Raumes an die Neubaustrecke Hannover–Würzburg.

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Iphofen und Neustadt (Aisch) durch 12 Linienverbesserungen mit insgesamt 18 km Länge. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140–160 km/h zwischen Neustadt (Aisch) und Nürnberg durch 3 Linienverbesserungen (7 km Länge).

Beseitigung mehrerer Bahnübergänge, Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs durch Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 70 km
 Iphofen–Neustadt (Aisch) 29 km
 Neustadt (Aisch)–Nürnberg 41 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
 ABS
 Iphofen–Neustadt (Aisch) 200 km/h
 Neustadt (Aisch)–Nürnberg 140–160 km/h

Fahrzeit:
 heute 35 Min.
 künftig 30 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):
 ABS 424 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Alle erforderlichen Planfeststellungen außer für die Linienverbesserung Markt Bibart sind abgeschlossen.

Bauaktivitäten:

Bereits realisiert sind:

- Linienverbesserung Hellwitzheim
- Linienverbesserung Oberlainbach
- Linienverbesserung Langenfeld/Frankenfeld
- Linienverbesserung Elgersdorf
- Linienverbesserung Puschendorf/Kirchfernbach
- Linienverbesserung Hagenbüchach
- Anpassung der Bahnstromversorgung mit Neubau von 2 Unterwerken

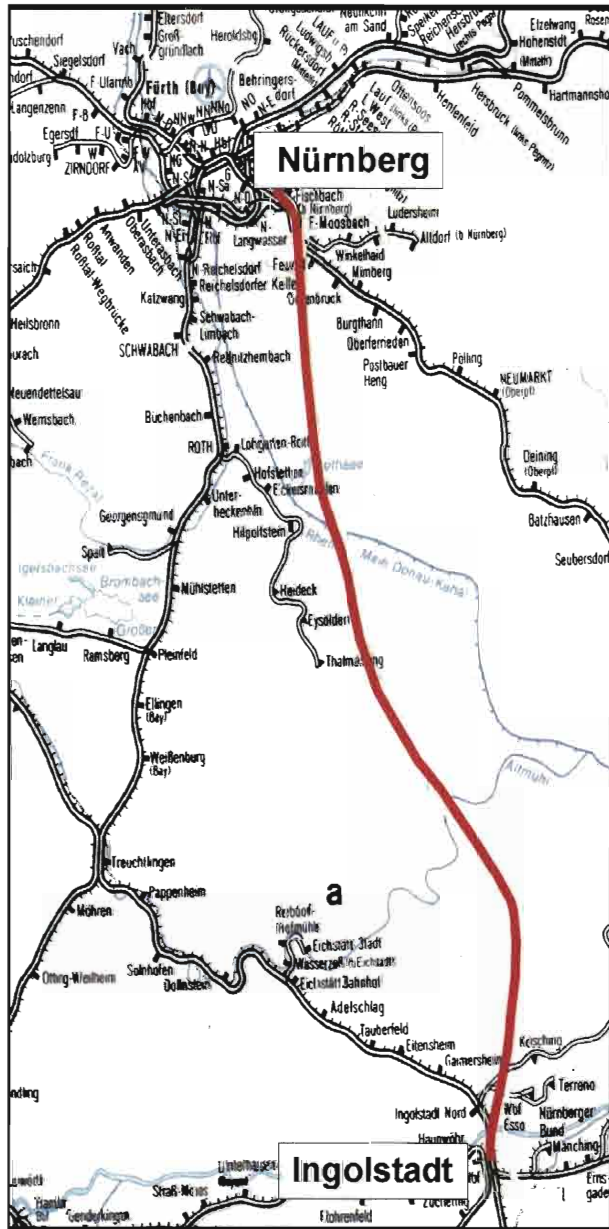
Derzeit im Bau:

- Oberleitungsertüchtigungen
- Brückenanpassungen
- Linienverbesserung Altmannshausen
- Linienverbesserung Markt Einersheim Ost

Baubeginn:

1990

Projekt Nr. 12 – Überhang – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin–München bzw. auf der europäischen Achse Berlin–Verona–Mailand.

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg–München um ca. 40 Minuten auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg–Ingolstadt

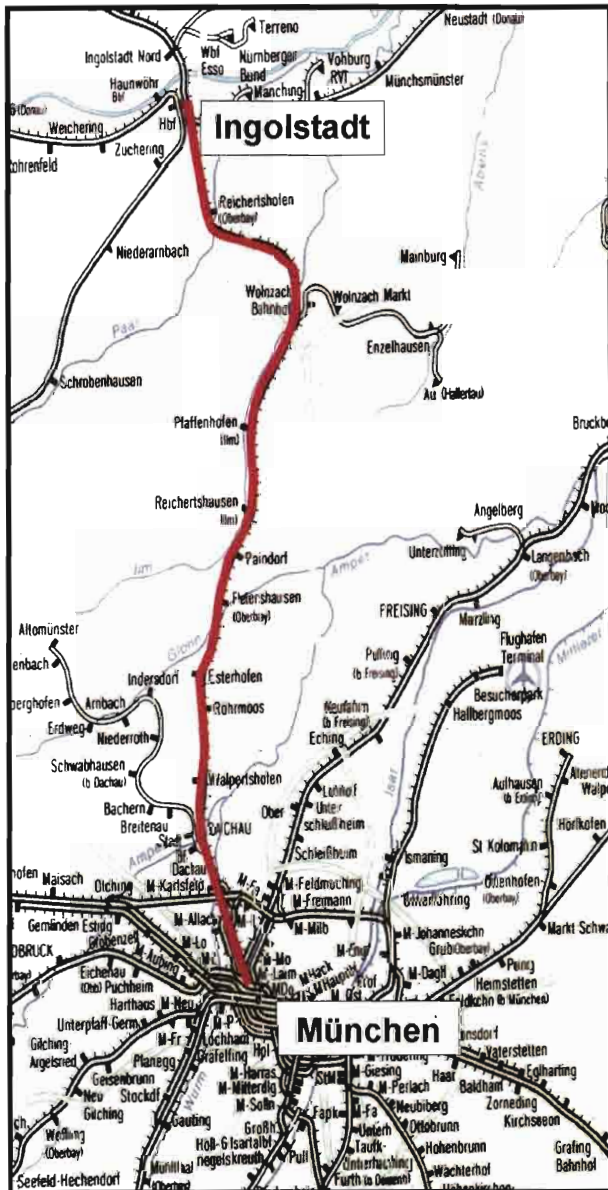
Der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt wird für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personennahverkehr als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg–Nürnberg bis Nürnberg–Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin–München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke Treuchtlingen–Ingolstadt an. Im Stadtbereich Ingolstadt wird die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt–München

Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird für durchgehend 200 km/h (Option NeiTech 230 km/h) ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet. Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau vom Fernverkehr (Verdrängung) und von Dachau bis Obermenzing hälftig zusammen mit dem Nahverkehr getragen.

noch Projekt Nr. 12 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München

(Fortsetzung)



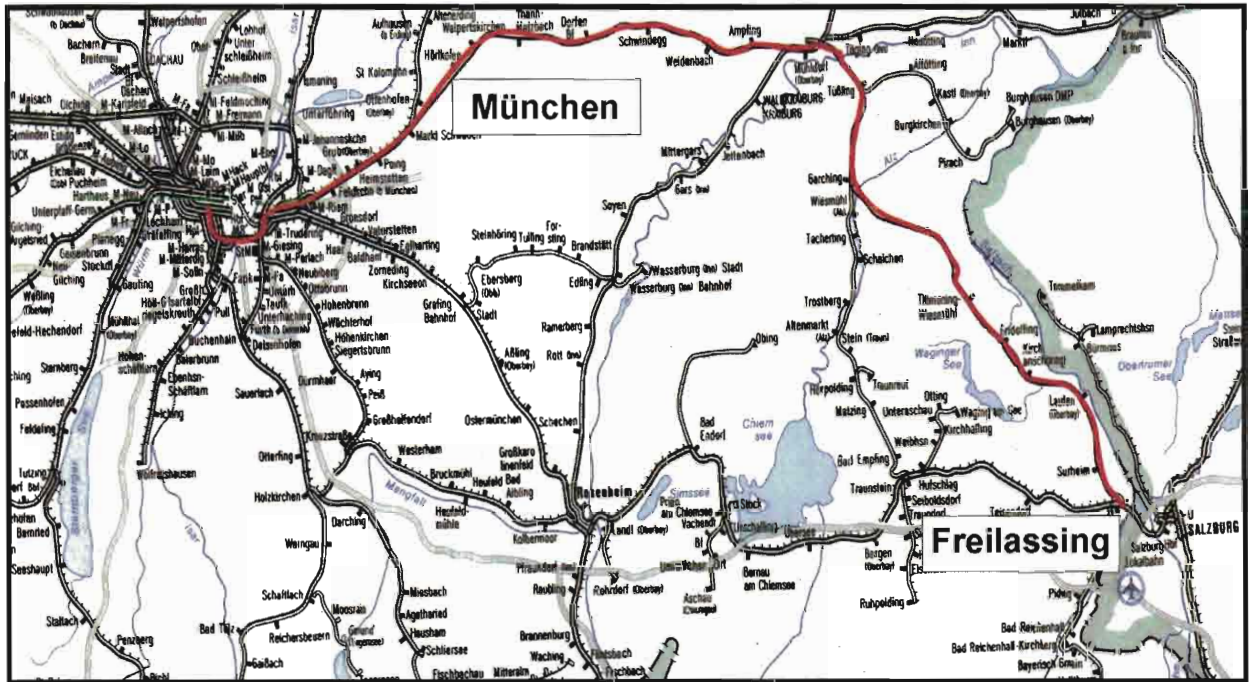
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	171 km
Nürnberg–Ingolstadt	89 km
Ingolstadt–München	82 km
Baulänge:	161 km
Nürnberg–Ingolstadt	83 km
Ingolstadt–München	78 km
Tunnel:	6
Länge gesamt	26 km
Talbrücken:	1
Länge gesamt	1,29 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	200 km/h
(Option 230 km/h, NeiTech)	
Fahrzeit:	
heute	98 Min.
künftig	60 Min.
Gesamtkosten (gemäß Finanzierungsvereinbarung):	
NBS/ABS	3 923,5 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:	Abgeschlossen
Planfeststellung:	
NBS: Alle 16 Planfeststellungsverfahren eingeleitet und erörtert, 5 Beschlüsse erlassen	
ABS: 11 von 14 Planfeststellungsverfahren eingeleitet, 5 erörtert, 2 Beschlüsse erlassen	
Bauaktivitäten:	
Juli 1994 (1. Spatenstich)	
1997 Weiterbau	
Realisierungsstand:	6 %

Projekt Nr. 13 – Überhang – ABS München–Mühldorf–Freilassing



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing (Salzburg).

Geplante Maßnahmen:

- Erhöhung der Geschwindigkeit auf konventionell 160 km/h und für NeiTech auf 200 km/h durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen
- Zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben–Mühldorf und teilweise zweigleisiger Ausbau im Bereich Mühldorf–Freilassing
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen
- Im Abschnitt München Ost–Markt Schwaben werden die ABS-Maßnahmen zusammen mit dem S-Bahn-Bau (S 6) realisiert.

Diese Maßnahmen ermöglichen über die Fahrzeitreduzierung hinaus auch wesentliche Verbesserungen/Verdichtungen im Regionalverkehr Südostbayerns.

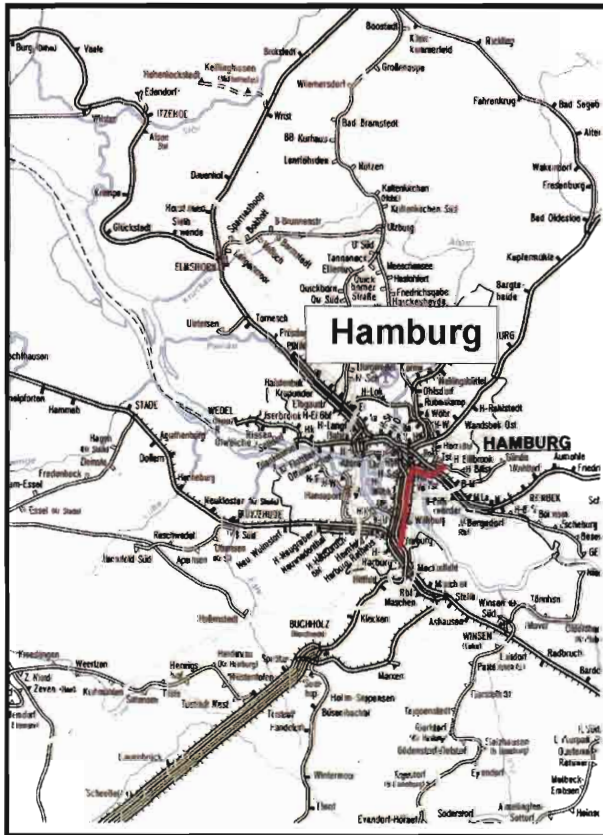
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	152 km
Baulänge:	204 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
(Option 200 km/h, NeiTech)	
Fahrzeit:	
heute	82 Min.
künftig	59 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	1 613 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:	Nicht erforderlich
Planfeststellung:	Abschnitt Mettenheim rechtskräftig, weitere Verfahren in Vorbereitung
Bauaktivitäten:	Noch keine

Projekt Nr. 14 – Überhang – ABS Hamburg-Harburg-Hamburg-Rothenburgsort



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg durch die Beseitigung der bisherigen Engpässe (Unterelebekreuz Hamburg-Harburg, Viergleisstrecke Hamburg-Harburg-Hamburg Hbf/Hamburg Hgbf; Wendeanlage Hamburg Hgbf; Hamburg Hbf) mit Beschleunigung des Güterdurchgangsverkehrs durch entfallende Richtungswechsel und Anbindung an die nördliche Güterbahn.

Der Bau von zwei Streckengleisen für den Güternahverkehr vom Rangierbahnhof Maschen bis Hamburg-Wilhelmsburg (Hafen) mit einer neuen Süderelbbrücke sowie der Gleisaustausch der Personenzug/Güterzug-Ferngleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf ist realisiert. Weiterhin wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Hamburg-Harburg der Richtungsbetrieb hergestellt und die Durchfahrtschwindigkeit erhöht. Der Neubau der Oberhafenkanalbrücke und des Kreuzungsbauwerks in Maschen (Bereich Meckelfeld für Güterzüge der Relation Maschen-Rothenburgsort-Land Schleswig-Holstein (Nördliche Güterbahn)) sind umgesetzt.

Aufgrund der einzelnen Maßnahmen stehen künftig im Bereich Norderelbe-Hamburg-Harburg vier unabhängige Strecken zur Verfügung:

1. Gleichstrom – S-Bahn
2. Güterzuggleise für den Durchgangsverkehr vom Rangierbahnhof Maschen nach Hamburg-Rothenburgsort
3. Personenzuggleise (Vmax = 160 km/h)
4. Güterzuggleise für die Bedienung des östlichen Hamburger Hafenbereiches

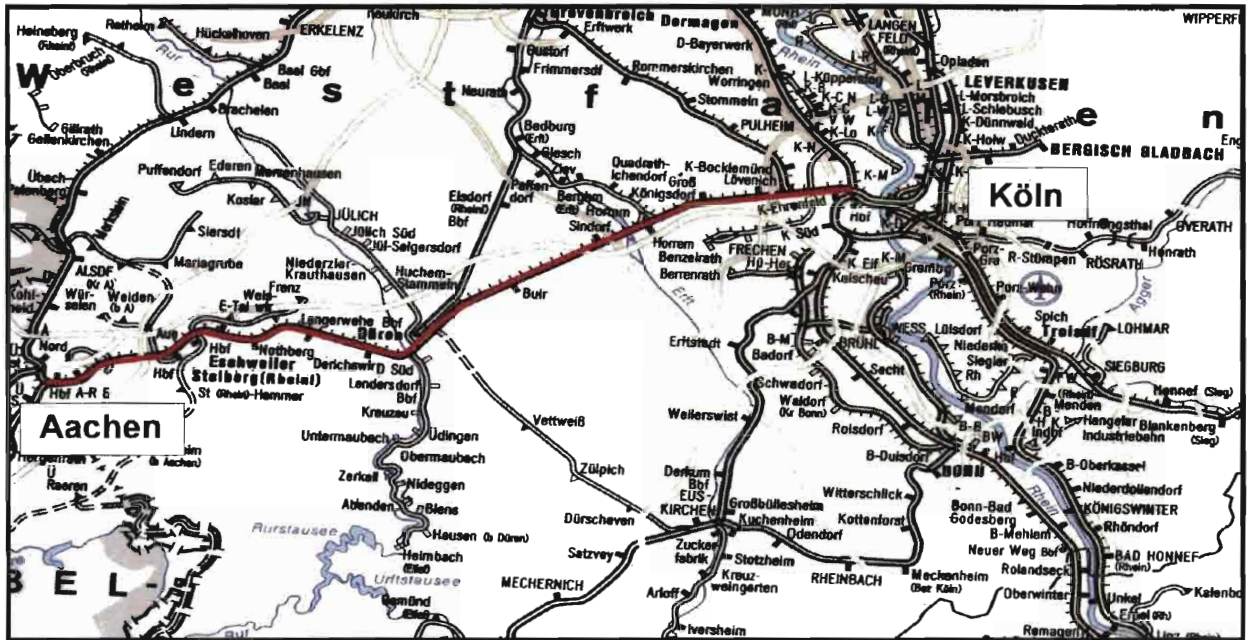
2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	18 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
heute	35 Min.
künftig	12 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	949 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:	Anpassung der Signal- und Fernmeldetechnik
Raumordnung:	Nicht erforderlich
Planfeststellung:	Alle Beschlüsse vorhanden
Bauaktivitäten:	Gleis- und Weichenbau in Meckelfeld/Maschen Restarbeiten, Umbau Unterelebekreuz Restarbeiten, Bau Elektronisches Stellwerk Hamburg-Harburg in Vorbereitung, Bau 2. Stufe Umformer Harburg, Abzweig Oberhafenkanal Restarbeiten
Baubeginn:	1989
Realisierungsstand:	84 %

Projekt Nr. 15 – Überhang – ABS Köln–Aachen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln–Aachen ist Bestandteil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL). Die Fernbahngleise zwischen Köln und Düren werden für eine Geschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt. Im Abschnitt zwischen Düren und Aachen sollen Geschwindigkeiten zwischen 160 und 200 km/h erreicht werden.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der Unterwegsbahnhöfe
- Beseitigung von 9 Bahnübergängen
- Ertüchtigung der Verbindung für den gewachsenen Bedarf

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 69 km

Fahrzeit:

heute	35 Min.
künftig	27 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS	659 Mio. DM
-----	-------------

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren eingeleitet, für 2 Planungsabschnitte und 1 Brückenbauwerk liegen Beschlüsse vor.

Bauaktivitäten:

Bauvorbereitende Maßnahmen

Baubeginn:

Oktober 1990

Realisierungsstand:

8 %

Projekt Nr. 16 – Überhang – ABS Augsburg–München



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland. Die Ausbaustrecke Augsburg-München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris-Budapest.

Geplante Maßnahmen:

- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching für den Güterverkehr
- Ausbau der bestehenden Fernverkehrsgleise für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h

Durch die vornehmlich kapazitiven aber auch qualitativen (200 km/h und 230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	62 km
davon 4gleisiger Ausbau	43 km
Entwurfsgeschwindigkeit	
Hochgeschwindigkeitsverkehr	230 km/h
Andere Gleise	160 km/h
Fahrzeit:	
(Hochgeschwindigkeitsverkehr)	
heute	30 Min.
künftig	28 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	1 129 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

3 Planungsabschnitte eingeleitet,
3 weitere Mitte 1996

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

Noch offen

Realisierungsstand:

2 %

Projekt Nr. 17 – Überhang – ABS München–Kiefersfelden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Mittel- und Südeuropa durch den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner.

Der Ausbau beinhaltet im wesentlichen kapazitive Maßnahmen auf allen Bahnhöfen zwischen Aßling und Kiefersfelden mit:

- Blockverdichtung
- Aus- bzw. Neubau von Überholungsgleisen
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge mit neuen Bahnsteigen
- Ertüchtigung der Oberleitung

Geschwindigkeitserhöhungen sind nicht vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

München–Rosenheim	65 km
Rosenheim–Kiefersfelden	32 km

Ausbaumaßnahmen:

- Einzelmaßnahmen in 8 Bahnhöfen
- Streckenausrüstung
 - Streckenblock Grafing–Rosenheim je Richtung 2 zusätzliche Blocksignale
 - Streckenblock Rosenheim–Kiefersfelden je Richtung 2 zusätzliche Blocksignale
 - Oberleitungsertüchtigung zwischen Rosenheim–Raubling

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS	51 Mio. DM
-----	------------

3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen im wesentlichen abgeschlossen, die Bereiche Raubling und Brannenburg sind noch offen

Planfeststellung:

Alle Verfahren sind eingeleitet. Die Verfahren Aßling, Ostermünchen und Oberaudorf sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Teilmaßnahmen in Aßling und Ostermünchen sind realisiert.
Ertüchtigung der Oberleitung ist durchgeführt.
Teilmaßnahme Oberaudorf wird z. Z. ausgeführt.

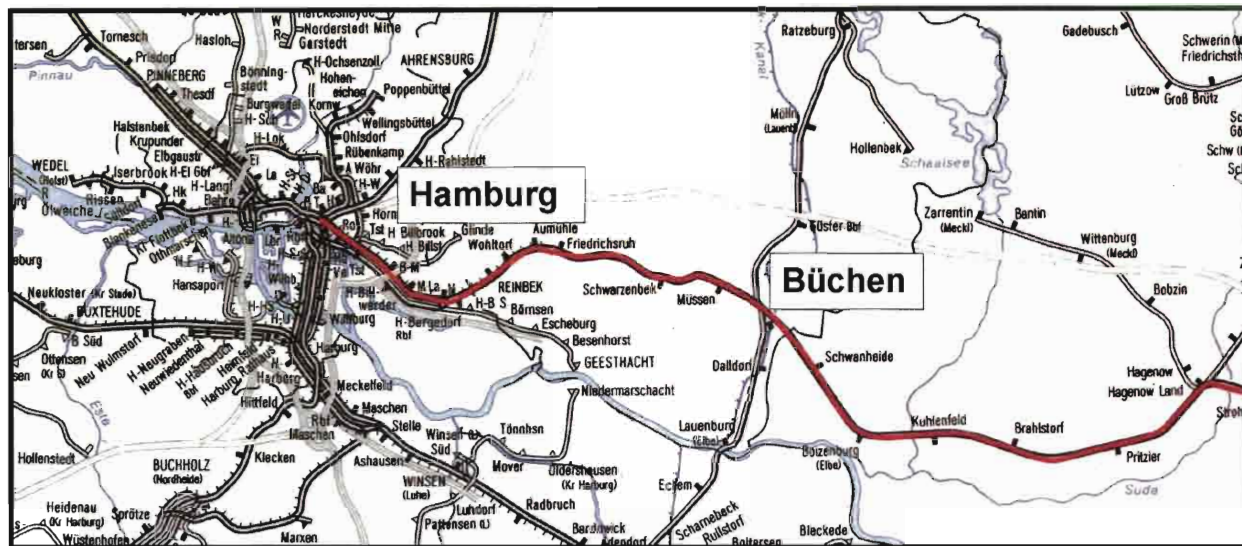
Baubeginn:

1992

Realisierungsstand:

26 %

Projekt Nr. 18 – Überhang – ABS Hamburg–Büchen–Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung von Osteuropa an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung Hamburg–Berlin mit der Anbindung der Zentren wie z. B. Wittenberge, Ludwigslust.

Geplante Maßnahmen:

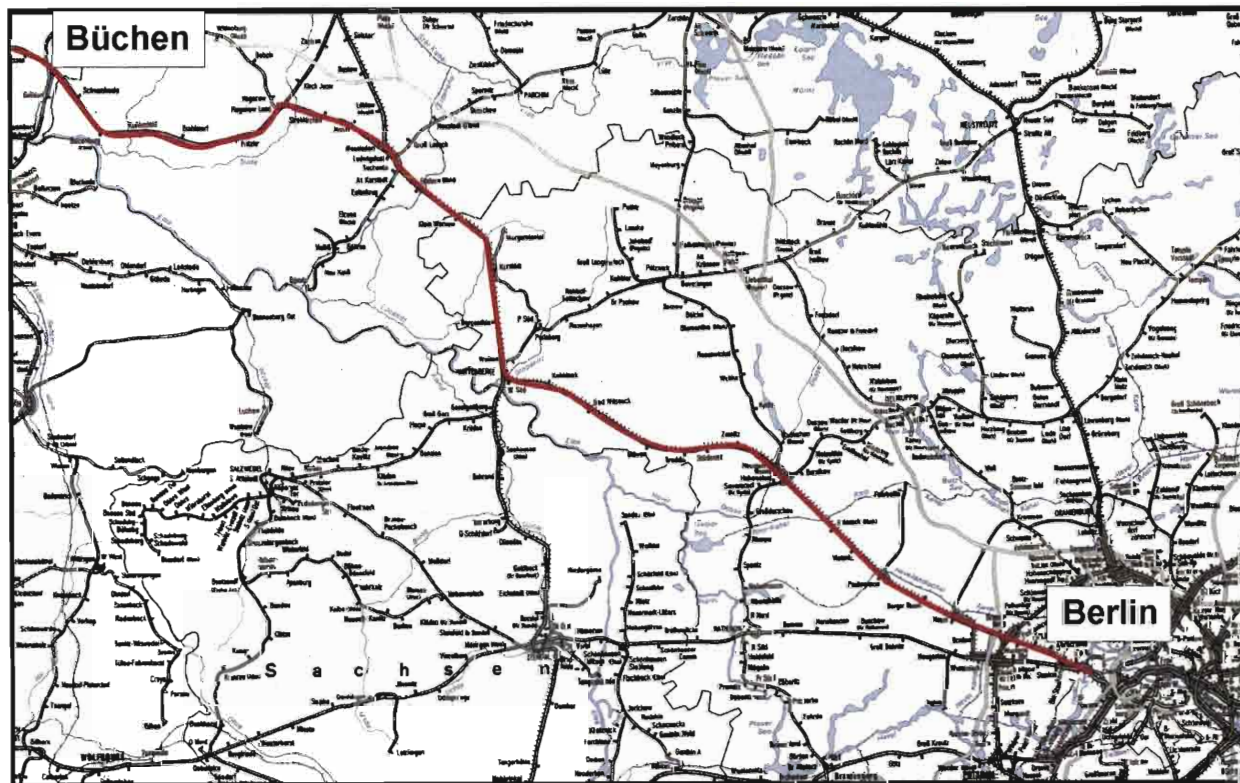
- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust
- Höhengleiche Einfädelung/Anbindung des kombinierten Ladungsverkehr-Bahnhofes Billwerder und der ABS Hamburg–Harburg–Hamburg–Rothenburgsort
- Bau von 750 m langen Überholungsgleisen in drei Bahnhöfen
- Bau elektronischer Stellwerke Hamburg–Bergedorf und Aumühle
- Elektrifizierung der gesamten Strecke

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	270 km
Baulänge:	203 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
(Option 200 km/h)	
Fahrzeit:	
heute	204 Min.
künftig	135 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	4 441 Mio. DM

noch Projekt Nr. 18 – Überhang – ABS Hamburg–Büchen–Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Falkensee–Nauen
- Paulienenaue–Vietznitz–Friesack–Segeletz
- Neustadt (Dosse)–Zernitz und Kuhblank–Bad Wilzsnack
- Dergenthin–Streesow und Klein Warnow–Ludwigslust
- Umbau Bahnhof Ludwigslust und Hagenow Land
- Fertigstellung Elektronisches Stellwerk Hagenow Land
- Streckenausbau Hamburg Hbf–Friedrichsruh

Baubeginn:

1991

Inbetriebnahme:

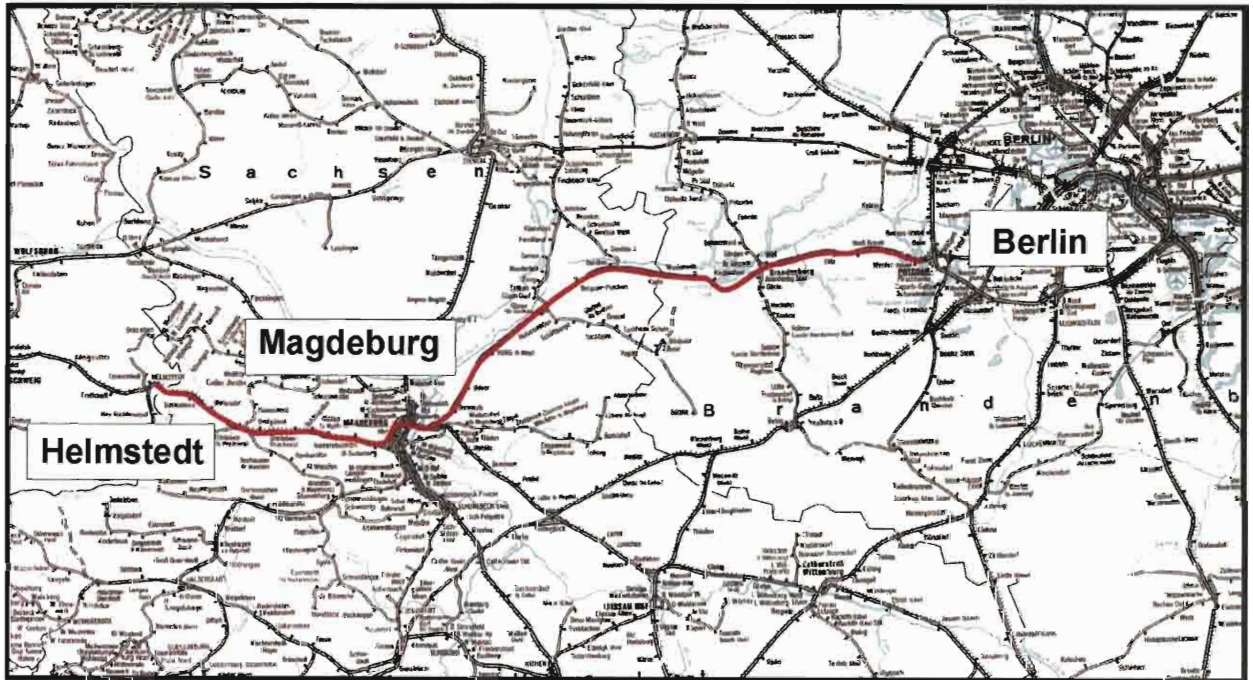
September 1996

Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg–Nauen

Realisierungsstand:

55 %

Projekt Nr. 19 – Überhang – ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung der Zentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam, Berlin sowie Verkürzung der Reise- und Transportzeiten und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Durchgehende Elektrifizierung und Ausrüstung mit moderner Signaltechnik (3 Elektronische Stellwerke mit 14 Stellrechnern) und Telekommunikationstechnik.

Ausbau der Strecke:

- Helmstedt–Eilsleben für 140 km/h
- Eilsleben–Magdeburg–Sudenburg für 160 km/h
- Biederritz–Wildpark für 160 km/h
- Wildpark–Potsdam Stadt für 140 km/h
- Potsdam Stadt–Griebnitzsee für 160 km/h

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
heute	109 Min.
künftig	100 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	2 481 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Mängelbeseitigung und Restarbeiten,
Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Baubeginn:

September 1990

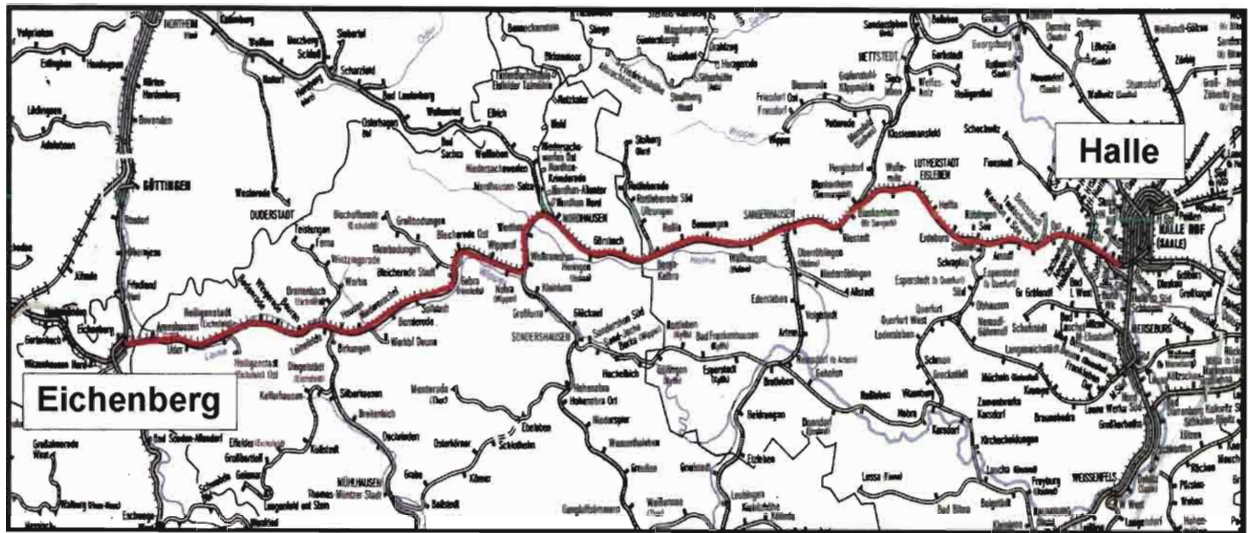
Inbetriebnahme:

Mai 1993 Helmstedt–Magdeburg
Dezember 1995 Magdeburg–Berlin

Realisierungsstand:

90 %

Projekt Nr. 20 – Überhang – ABS Eichenberg–Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und neuen Bundesländern sowie den regionalen Zentren Kassel, Nordhausen und Halle.

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten, Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschluß zwischen den Netzen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn.

Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung sowie Einbau des Elektronischen Stellwerkes Leinefelde.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	170 km
Baulänge:	39 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	120 km/h
Fahrzeit:	
Eichenberg–Leinefelde	25 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	528 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Abgeschlossen

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluß rechtskräftig

Baubeginn:

Februar 1993

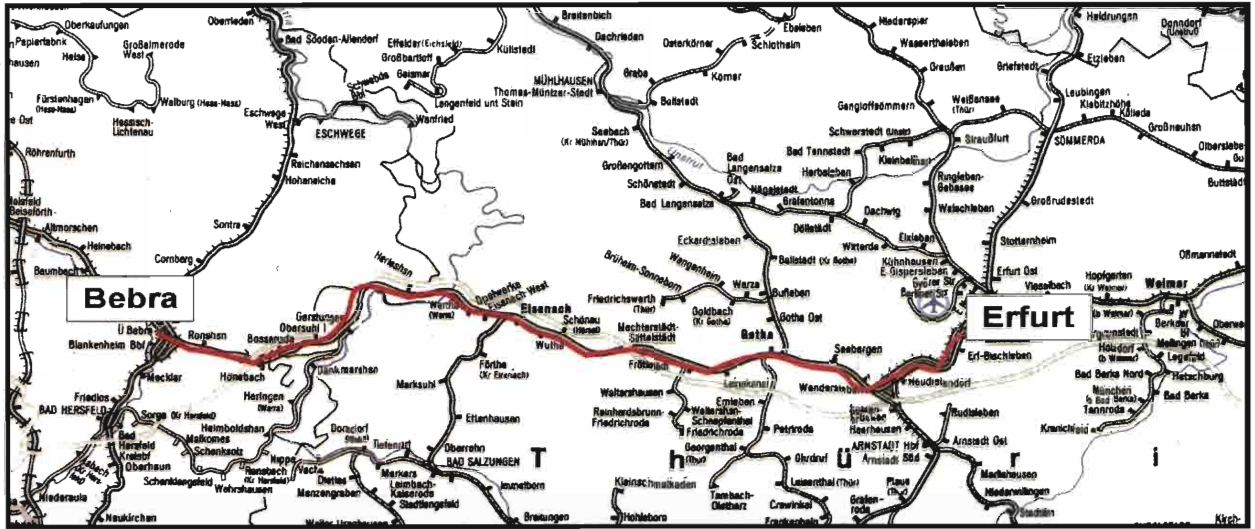
Inbetriebnahme:

Fahrplanwechsel Mai 1994 für Streckenabschnitt
Eichenberg–Leinefelde
1996/97 Restmaßnahmen

Realisierungsstand:

91 %

Projekt Nr. 21 – Überhang – ABS Bebra–Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung zwischen den alten und neuen Bundesländern, insbesondere der Zentren Kassel/Bebra–Eisenach/Erfurt. Zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke Eisenach–Wartha–Gerstungen, Verkürzung von Reise- und Transportzeiten sicherstellen infolge durchgehender Streckenelektrifizierung und Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau der Strecke Blankenheim–Faßdorf
- Neubau des Gothaer Viaduktes
- Profilverfreimachung des Hönebach-Tunnels
- Spurplanänderung im Bahnhof Hönebach mit schienenfreien Bahnsteigzugängen in Obersuhl
- Anpassung und Ergänzung von Signalanlagen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
heute	61 Min.
künftig	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	2 166 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Für 110 kV-Trasse Juni 1993

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

April 1990

Inbetriebnahme:

Mai 1995 Bebra–Neudietendorf

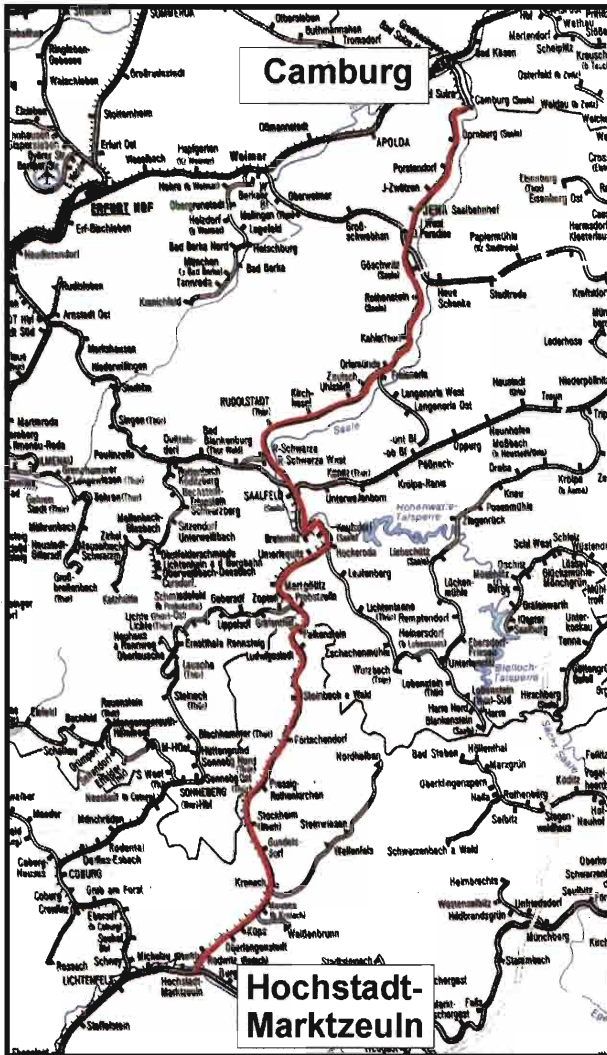
Mai 1991 1gl. Lückenschluß Gerstungen–Eisenach

September 1992 Zweigleisigkeit Gerstungen–Eisenach

Realisierungsstand:

66 %

Projekt Nr. 22 – Überhang – ABS Hochstadt-Marktzeul–Camburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweiten Streckengleises
- Wiederelektrifizierung zwischen Probstzella und Camburg einschließlich Bahnstromversorgung
- Erneuerung der Signalanlagen (Elektronische Stellwerke Kronach und Saalfeld).

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	146 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	120–160 km/h
Fahrzeit:	
heute	153 Min.
künftig	120 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	1 232 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen (nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

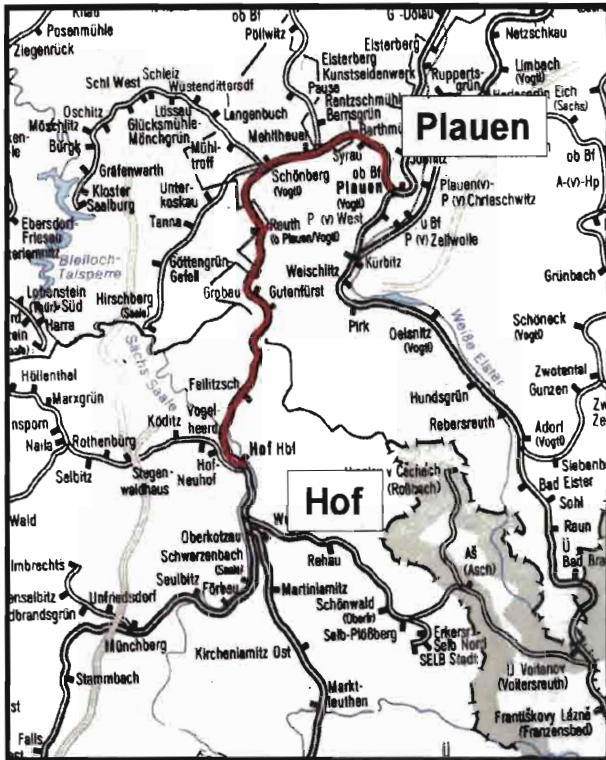
- Schlußarbeiten
- Herstellung der Zweigleisigkeit auf den letzten 2 km zwischen Lauenstein und Probstzella (Fertigstellung 1996)
- Elektronisches Stellwerk Saalfeld und Umbau Bahnhof Saalfeld (Fertigstellung 1998)
- Fernsteuerung Bahnhof Ludwigstadt vom Elektronischen Stellwerk Kronach und Bestandsgleisanierung außerhalb der ABS (Fertigstellung 1998)

Baubeginn:
1991

Inbetriebnahme:
Mai 1995 (durchgehend elektrifiziert)
bis 1998 Schlußarbeiten

Realisierungsstand:
72 %

Projekt Nr. 23 – Überhang – ABS Hof–Plauen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Schwerpunkt ist der Streckenausbau auf 100 km/h und der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises.

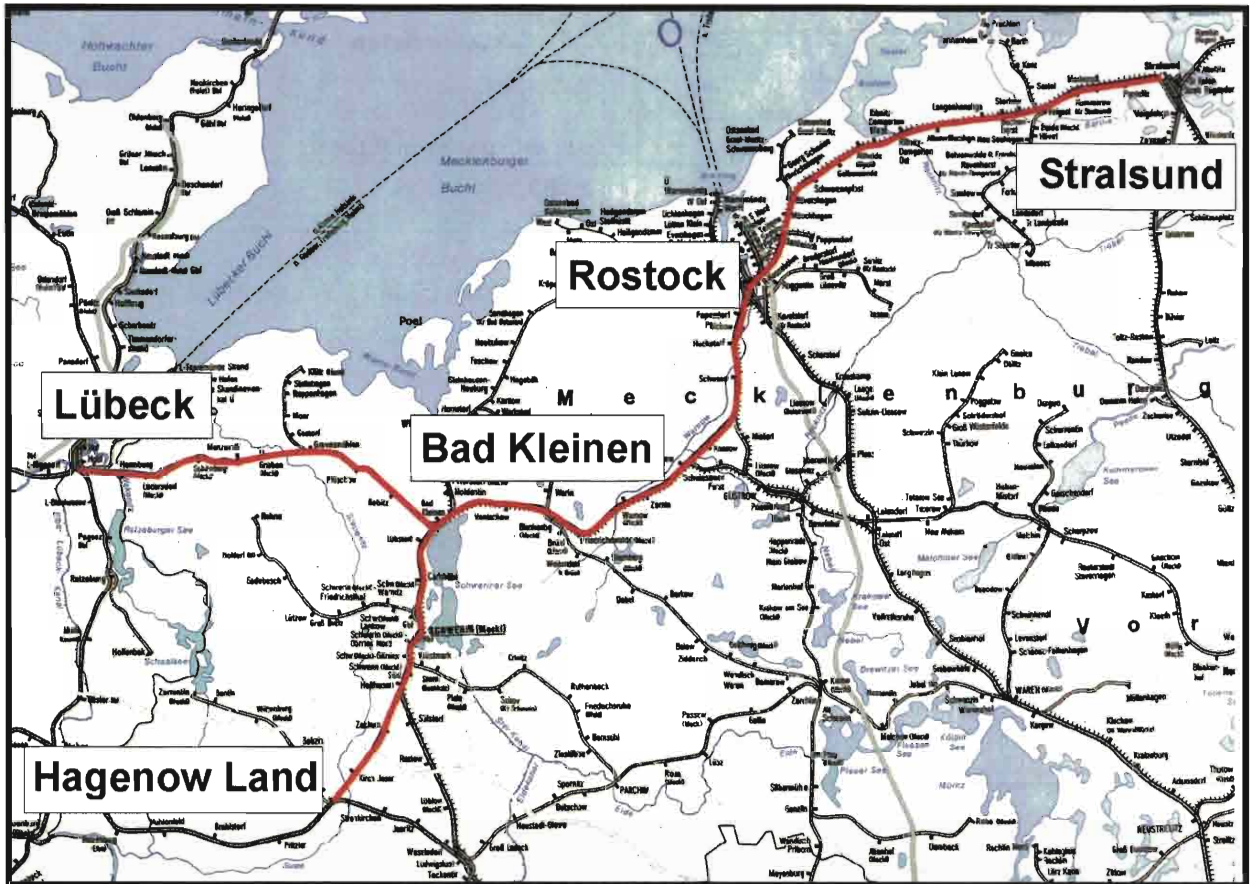
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	35,6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	ABS 100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	ABS 109 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:	Planungen sind abgeschlossen
Bauaktivitäten:	Restarbeiten 1996 Abschluß Elektronisches Stellwerk Schönberg
Baubeginn:	Oktober 1991
Inbetriebnahme:	Mai 1993

Projekt Nr. 1 – Neue Vorhaben – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienenachse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Eisenbahnnetz der alten Bundesländer.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 ist von internationaler Bedeutung für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten. Infrastrukturbedeutung des gesamten Küstenbereiches Mecklenburg-Vorpommerns sowie für den Großraum Schwerin besonders im Hinblick auf die touristische Erschließung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit auf durchgehend 120 km/h, in Teilabschnitten auf bis zu 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Bentwisch-Röwershagen, Velgast-Stralsund und Hagenow Land-Holthusen.
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Oberbaus, der Signal- und Telekommunikationsanlagen und durch die Elektrifizierung Hagenow Land-Holthusen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	242 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	120–160 km/h
Fahrzeit:	
heute	159 Min.
künftig	105 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	1 933 Mio. DM

3. Projektkenndaten

Bauaktivitäten:

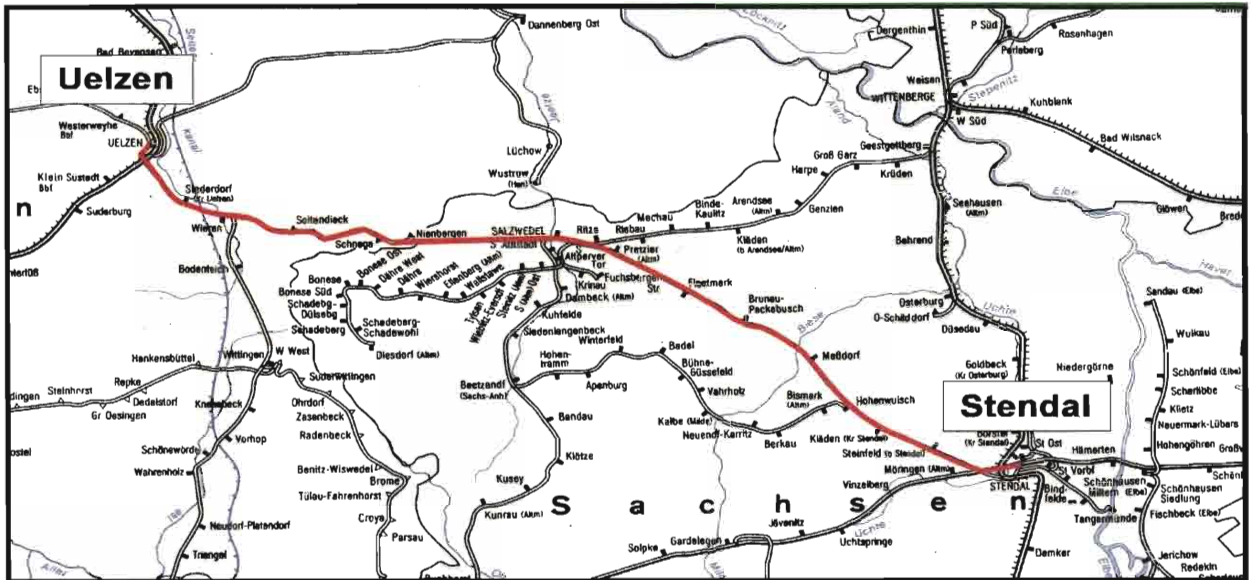
- Fertiggestellt und August 1996 in Betrieb genommen Abschnitt Hagenow Land-Holthusen mit Elektronischem Stellwerk Hagenow Land
- Ende 1996 Teilabschnitte Grevesmühlen-Bad Kleinen und Gleis Bützow-Warnow fertiggestellt
- 1997 Umbau Gleis Warnow-Bützow und Bahnhof Warnow

Baubeginn:
1992

Inbetriebnahme:
Mai 1994 (1. Teilinbetriebnahme)

Realisierungsstand:
17 %

Projekt Nr. 2 – Neue Vorhaben – ABS Uelzen–Stendal



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer zwischen Hamburg, Bremen und Berlin mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen sowie an der Strecke liegenden Zentren (insbesondere für den Güterverkehr).

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Vermeidung von Kapazitätsengpässen durch den Ausbau und abschnittswisen Neubau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Vollständiger zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
- Bau bzw. die Verlängerung von Überholungsgleisen
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationseinrichtungen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	113 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
heute (keine durchgehende Verbindung)	
künftig	43 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	1 153 Mio. DM

3. Projektstand

Planfeststellung:

Im Land Niedersachsen für Baubeginn Salzwedel–Wieren 1997

Bauaktivitäten:

Abschnitt Stendal–Salzwedel
Elektronisches Stellwerk Salzwedel

Baubeginn:

1993

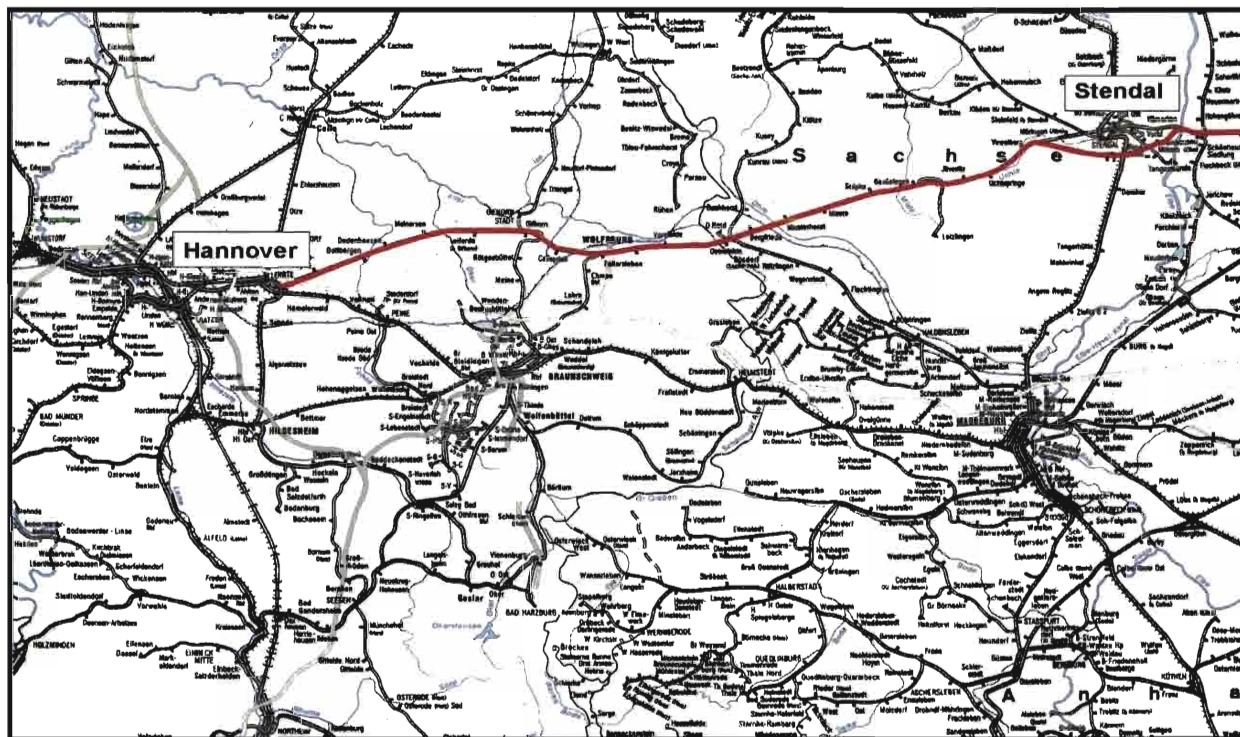
Inbetriebnahme:

August 1996 Stendal–Salzwedel
(Dieseltraktion)

Realisierungsstand:

16 %

Projekt Nr. 3 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hannover–Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4 ist Teil der Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes Paris–London–Brüssel–Aachen–Köln–Hannover–Berlin–Warschau–Moskau.

Verbesserung der Verbindung Hannover–Berlin in der Ost-West-Relation liegender Zentren, insbesondere Rhein/Ruhr-Gebiet zu Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin mit einer Reduzierung der Fahrzeit auf 1¼ Stunden.

Geplante Maßnahmen:

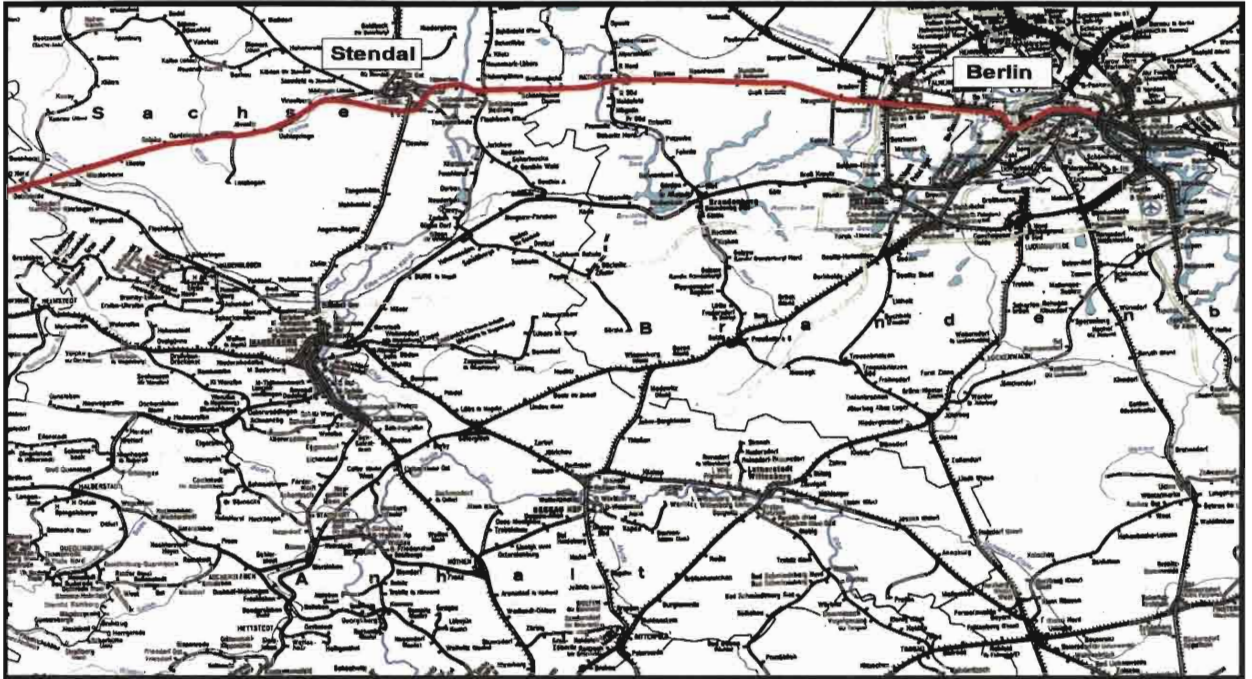
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Lehrte–Oebisfelde auf 200 km/h
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h zwischen Oebisfelde und Staaken parallel zur vorhandenen eingeleisigen Stammstrecke

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	264 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover–Oebisfelde bis	200 km/h
Oebisfelde–Staaken	250 km/h
Fahrzeit:	
heute (bis Berlin Zoo)	165 Min.
künftig (bis Berlin Zoo)	110 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS/NBS	5 285 Mio. DM

noch Projekt Nr. 3 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hannover–Berlin

(Fortsetzung)

**3. Projektstand**

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Lehrte–Oebisfelde durchgehend bestandskräftig
 Oebisfelde–Staaken eingeleitet und zum Teil bestandskräftig

Bauaktivitäten:

Lehrte–Oebisfelde bis auf Restmaßnahmen abgeschlossen,
 Oebisfelde–Staaken–Berlin im Bau

Baubeginn:

1991

Realisierungsstand:

48 %

Projekt Nr. 4 – Neue Vorhaben – ABS Vienenburg–Stapelburg–Ilseburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Lückenschluß im Streckennetz zwischen alten und neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines 3. Bahnsteiggleises im Bahnhof Vienenburg,
- Wiederaufbau (eingleisig) der ehemaligen Strecke Vienenburg–Halberstadt bis zur Landesgrenze,
- Streckenneubau bis Stapelburg sowie Rekonstruktion des Abschnittes Stapelburg–Ilseburg.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 15 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
ABS 120 km/h

Fahrzeit:
künftig 13 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):
ABS 53,0 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

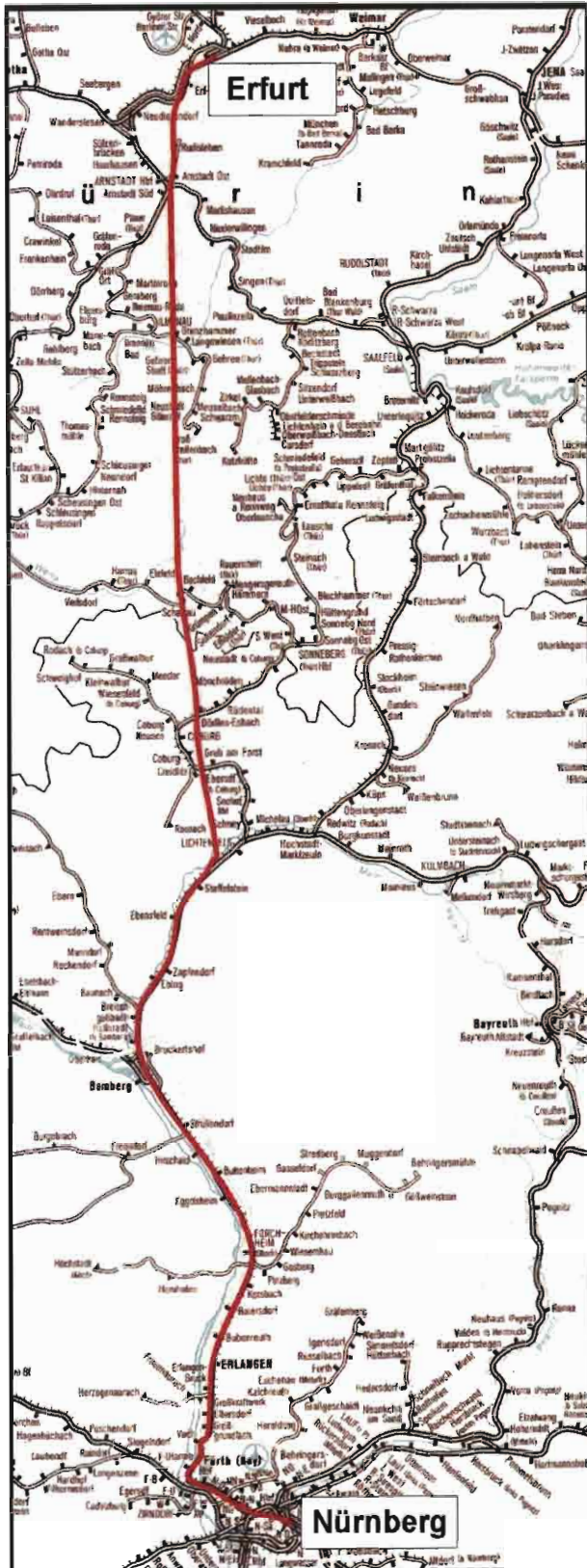
Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Februar 1995

Inbetriebnahme:
Juni 1996

Realisierungsstand:
70 %

Projekt Nr. 5 – Neue Vorhaben– ABS/NBS Nürnberg–Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen den mitteldeutschen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin. Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h und Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt für eine Geschwindigkeit von 250 km/h.

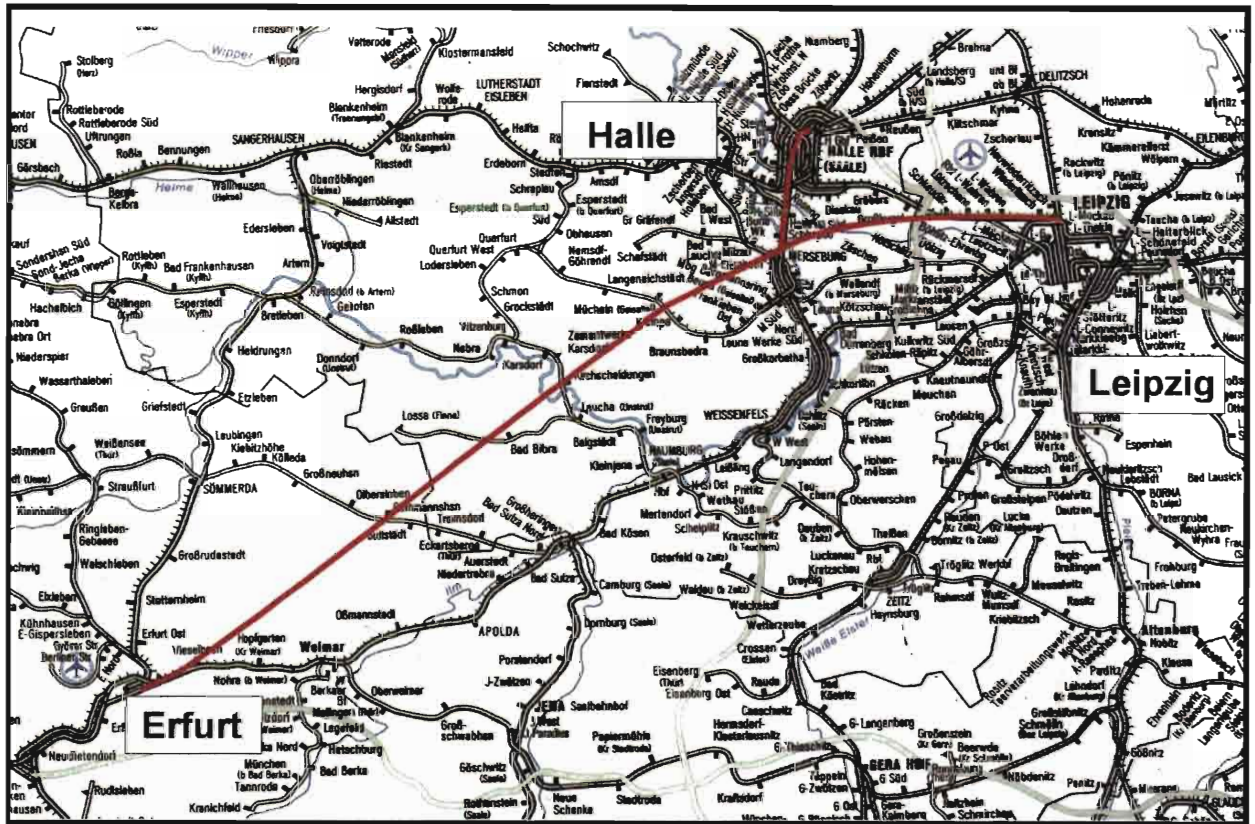
2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	192 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
heute	240 Min.
künftig	65 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS/NBS	8 526 Mio. DM

3. Projektstand

- Bauaktivitäten:
Zusammenhangsmaßnahmen mit Neubau der BAB 71 im Bündelungsabschnitt beider Trassen
- Baubeginn:
April 1996 (1. Spatenstich)
- Realisierungsstand:
3%

Projekt Nr. 6 – Neue Vorhaben – NBS Erfurt–Leipzig/Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Entlastung der Hauptstrecke Leipzig–Erfurt, des Eisenbahnknotens Leipzig und die Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Neubau der Strecke von Erfurt–Leipzig/Halle für eine Geschwindigkeit von 250 km/h und Ausbau der Strecke Schkopau–Halle für 200 km/h mit kapazitären Maßnahmen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Tunnel:	3
Länge gesamt	15 km
Talbrücken:	6
Länge gesamt	11 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
Option	300 km/h

Fahrzeit:

Erfurt–Leipzig	77 Min.
heute	
künftig	39 Min.
Erfurt–Halle	
heute	83 Min.
künftig	31 Min.

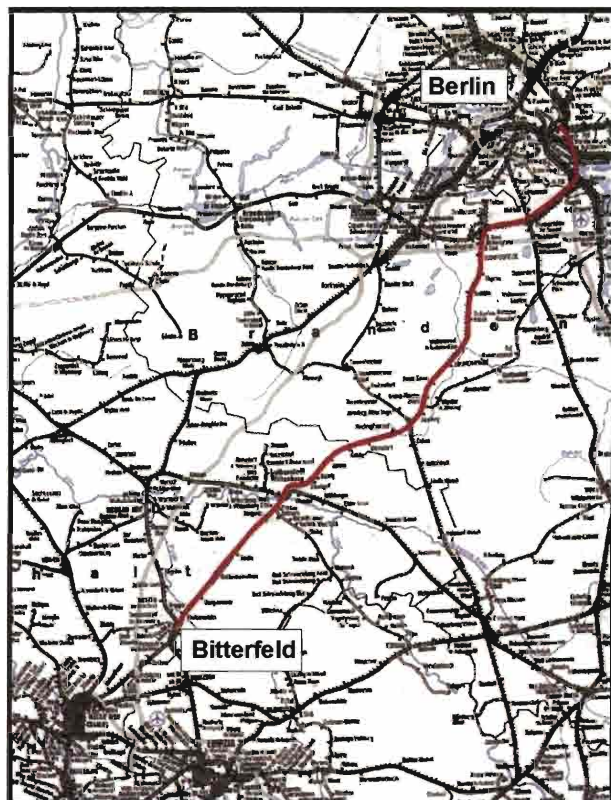
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

NBS	5 166 Mio. DM
-----	---------------

3. Projektstand

Baubeginn:	Oktober 1996 (1. Spatenstich)
Realisierungsstand:	4 %

Projekt Nr. 7 – Neue Vorhaben – ABS Leipzig/Halle–Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung¹ der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Sanierung der Strecke Bitterfeld–Berlin mit dem Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	200 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
Berlin–Leipzig	
heute	151 Min.
künftig	65 Min.
Berlin–Halle	
heute	145 Min.
künftig	65 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	3 894 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Scharfenbrück–Jüterbog
- Knoten Wittenberg mit Elbequerung
- Muldenstein–Bitterfeld
- Rackwitz–Neuwiederitsch

Baubeginn:

1992

Realisierungsstand:

42 %

Projekt Nr. 8 – Neue Vorhaben – ABS Leipzig–Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und einzelne Linienverbesserungen. Der Streckenabschnitt Pristewitz–Dresden steht im Zusammenhang mit dem Projekt 21. Die Anbindung Pristewitz–Weinböhla ist geplant.

Vorgesehen ist damit die Bündelung schneller Verkehre aus Richtung Leipzig und Berlin im Zu- und Ablauf Dresden.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	117 km
Tunnel:	1
Länge	1,9 km
Talbrücken:	3
Länge	0,8 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

ABS 200 km/h

Fahrzeit:

heute 82 Min.
künftig 56 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS 2 245 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Dezember 1994 Inbetriebnahme Abschnitt Dornreichenbach–Dahlen;
- März 1995 Bauarbeiten Bf Dornreichenbach
- September 1995 Umbau Bf Dahlen; Ausbau Abschnitt Dahlen–Oschatz

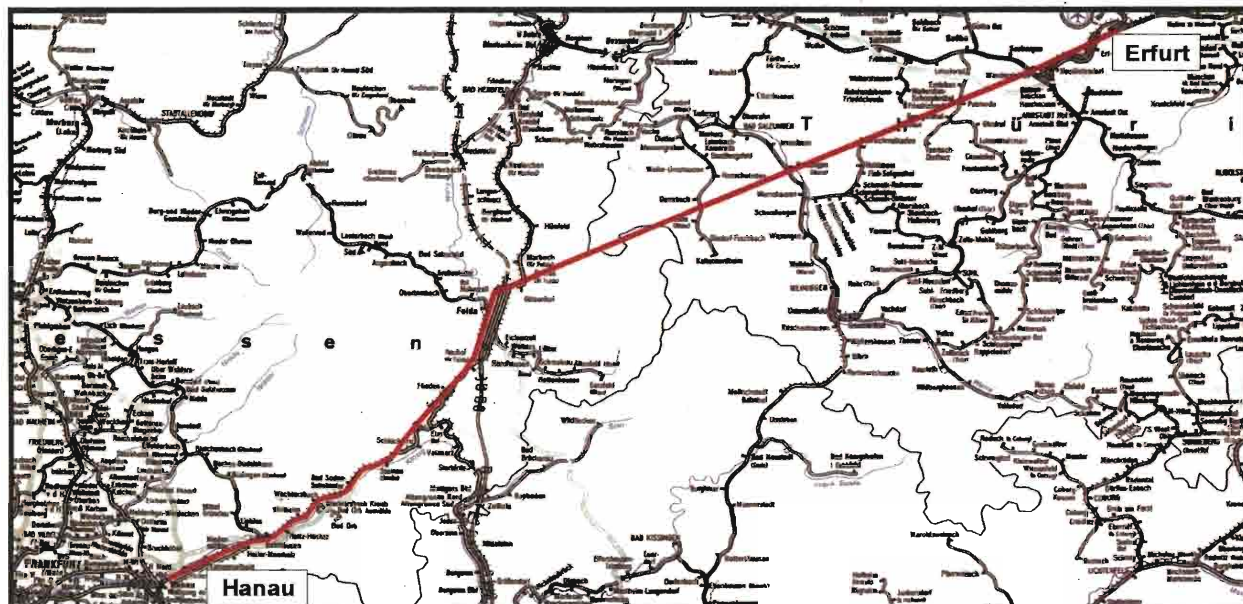
Baubeginn:

1993

Realisierungsstand:

15 %

Projekt Nr. 9 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hanau–Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Rhein/Main–Neue Bundesländer (Frankfurt–Hanau–Fulda und Bebra–Erfurt).

Der Teilabschnitt Hanau–Eisenach mit viergleisigem Neu- und Ausbau ist mit entsprechenden Varianten (Ausbau der bestehenden Strecken oder Ausbau mit einer Neubaustrecke durch den Spessart – Spange Mottgers –) noch in Abstimmung. Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Qualität, aufbauend auf dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (ABS Bebra–Erfurt), durch:

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf weitgehend 200 km/h
- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Eisenach–Neudietendorf (rd. 44 km)
- Viergleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Neudietendorf–Erfurt (rd. 13 km)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	215 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h

Fahrzeit:

heute	98 Min.
künftig	60 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

2 700 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorstudien zur Trassenführung Hanau–Fulda werden zur Zeit erstellt; erster Baustein wird 4gleisiger Ausbau des Abschnittes Flieden–Fulda. Die Planung wird zur Zeit zusammen mit der BAB A 66 landesplanerisch abgestimmt. Danach für BAB A 66 Linienbestimmungsverfahren, gemeinsames Planfeststellungsverfahren der BAB A 66 mit ABS/NBS in Teilabschnitten beabsichtigt.

Raumordnung:

1994/1995

Planfeststellung:

1998/1999

Bauaktivitäten:

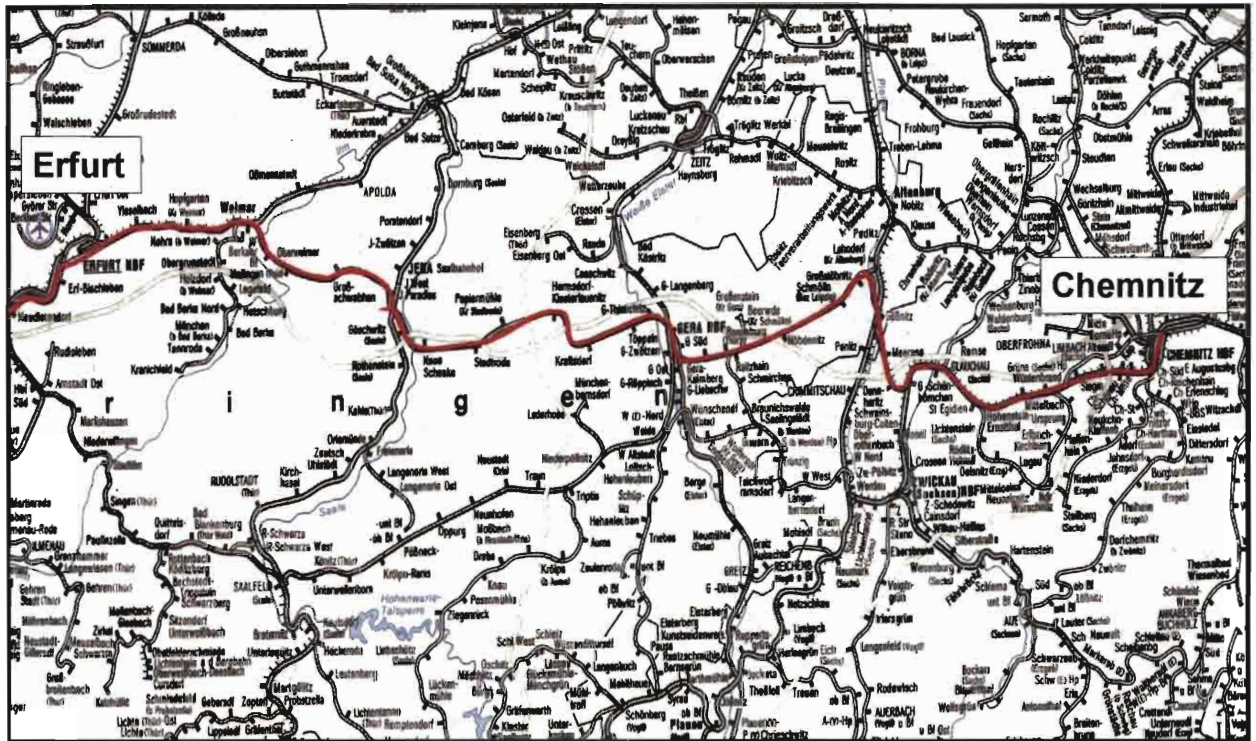
Keine

Baubeginn:

Noch offen

nöch Projekt Nr. 10a – Neue Vorhaben –
 ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung NBL bis April 1997
 Entwurfsplanung ABL bis Dezember 1996

Raumordnung:

Gera Süd–Gößnitz 1997 entfällt

Planfeststellung:

Weimar–Gößnitz–Glauchau entfällt

Bauaktivitäten:

NBL:

Erhaltung der Verfügbarkeit Großschwabhausen–
 Jena West (Bauprogramm 1997)

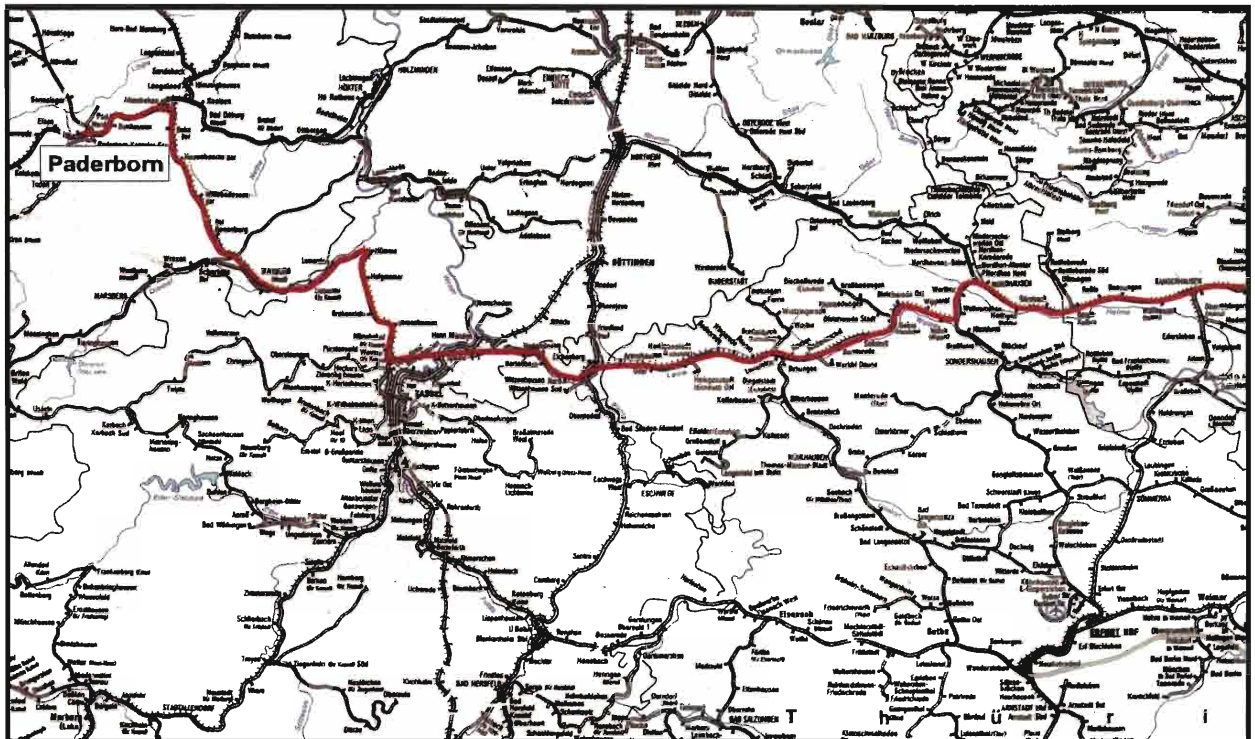
ABL:

Umbau einzelner Rampen

Baubeginn:

1997

Projekt Nr. 10b – Neue Vorhaben – ABS Paderborn–Halle



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Steigerung der Leistungsfähigkeit, Entlastung der Nord-Süd-Magistrale im Bereich südlich von Eichenberg und Verbesserung der Reise- und Transportzeiten im Ost-/Westverkehr.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Paderborn–(-Kassel-)–Speele:

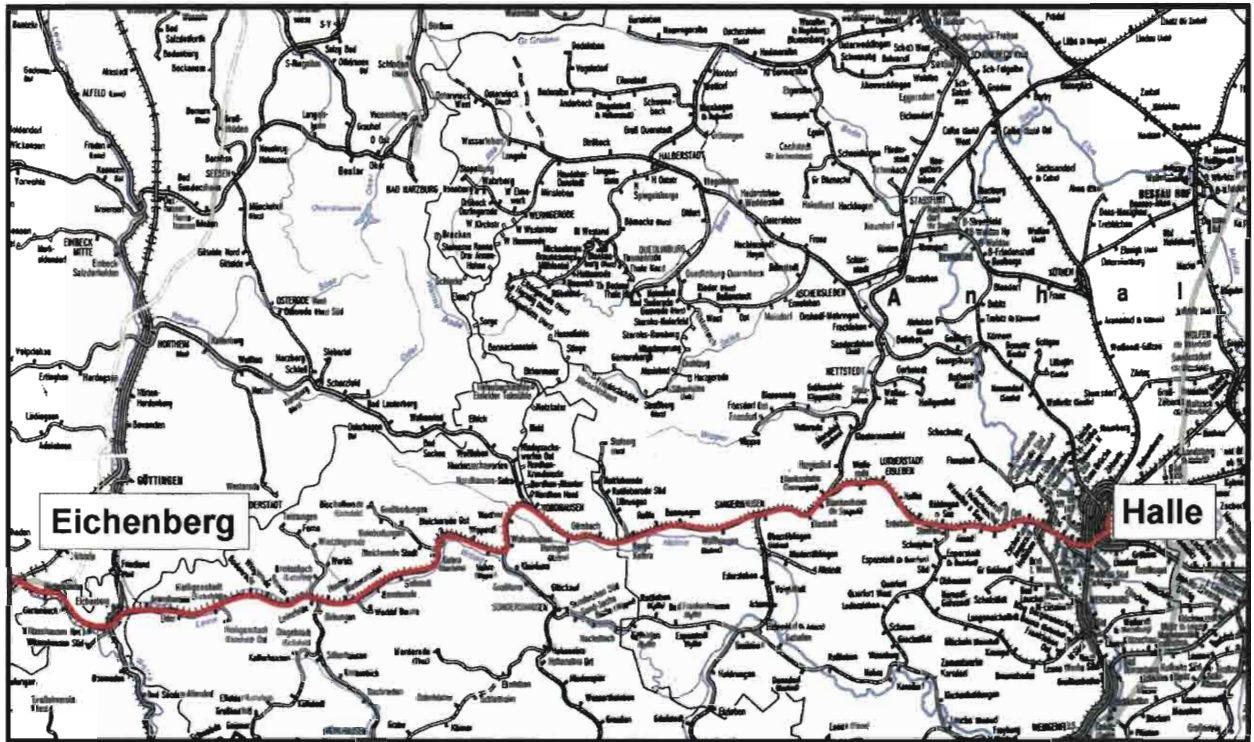
- Eingleisige Kurve Mönchhof–Speele (8,5 km)
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$)

Teilabschnitt Eichenberg–Halle:

- Dreigleisiger Ausbau für den Abschnitt Sangerhausen–Blankenheim (rd. 13 km) im Überschneidungsabschnitt der Strecken Magdeburg–Erfurt und Kassel–Halle
- Verbindungskurve im Südwesten von Sangerhausen
- Nördliche Verbindungskurve bei Eichenberg

noch Projekt Nr. 10b – Neue Vorhaben – ABS Paderborn–Halle

(Fortsetzung)

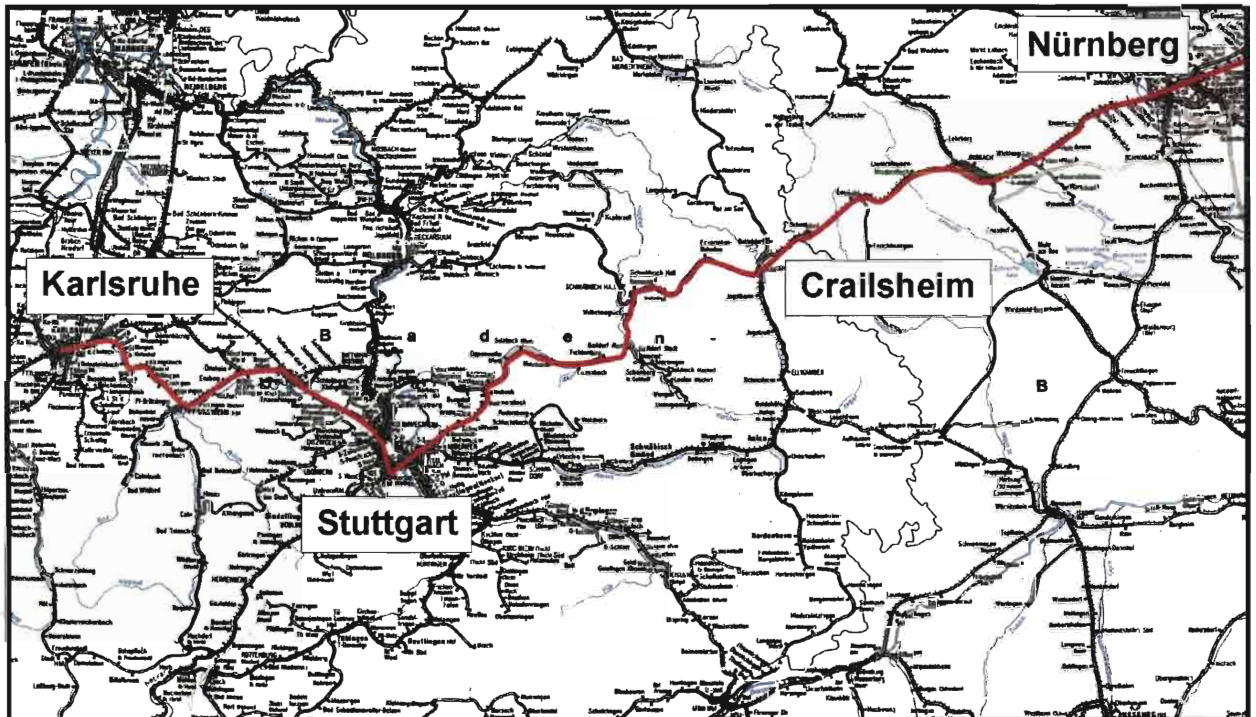
**2. Projektkenndaten**

Streckenlänge:	307 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS (abschnittsweise)	160 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS (1. Baustufe)	17 Mio. DM

3. Projektstand

1. Baustufe: Eichenberger Kurve
Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen
Planfeststellung:
Planfeststellungsbeschuß bestandskräftig
Baubeginn:
1996
Inbetriebnahme:
September 1997 (1. Baustufe)

Projekt Nr. 11 – Neue Vorhaben – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke. In einer ersten Ausbaustufe soll die Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen ertüchtigt werden. Die Anbindung Bayreuths soll durch eine Verbindungskurve bei Neumarkt–Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert werden.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Hof (-Reichenbach)

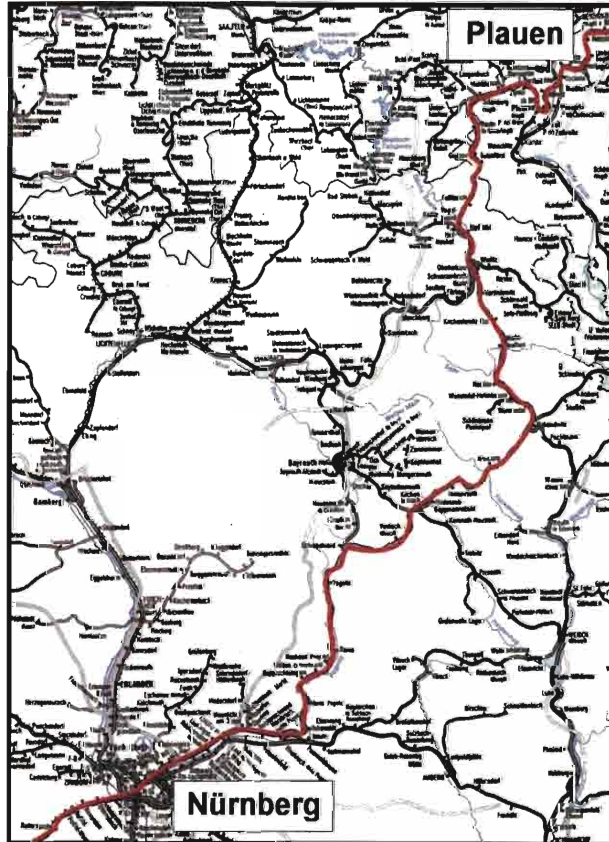
- Anpassung für günstigere Oberbauparameter im Abschnitt Karlsruhe–Pforzheim–Vaihingen
- Elektrifizierung des Streckenabschnitts Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach

Teilabschnitt (Hof-) Reichenbach–Leipzig/Dresden:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Bogendreieck Dresden
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Altenburg–Leipzig–Connewitz
- Verbesserung der Signalblockteilung

noch Projekt Nr. 11 – Neue Vorhaben –
ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

(Fortsetzung)



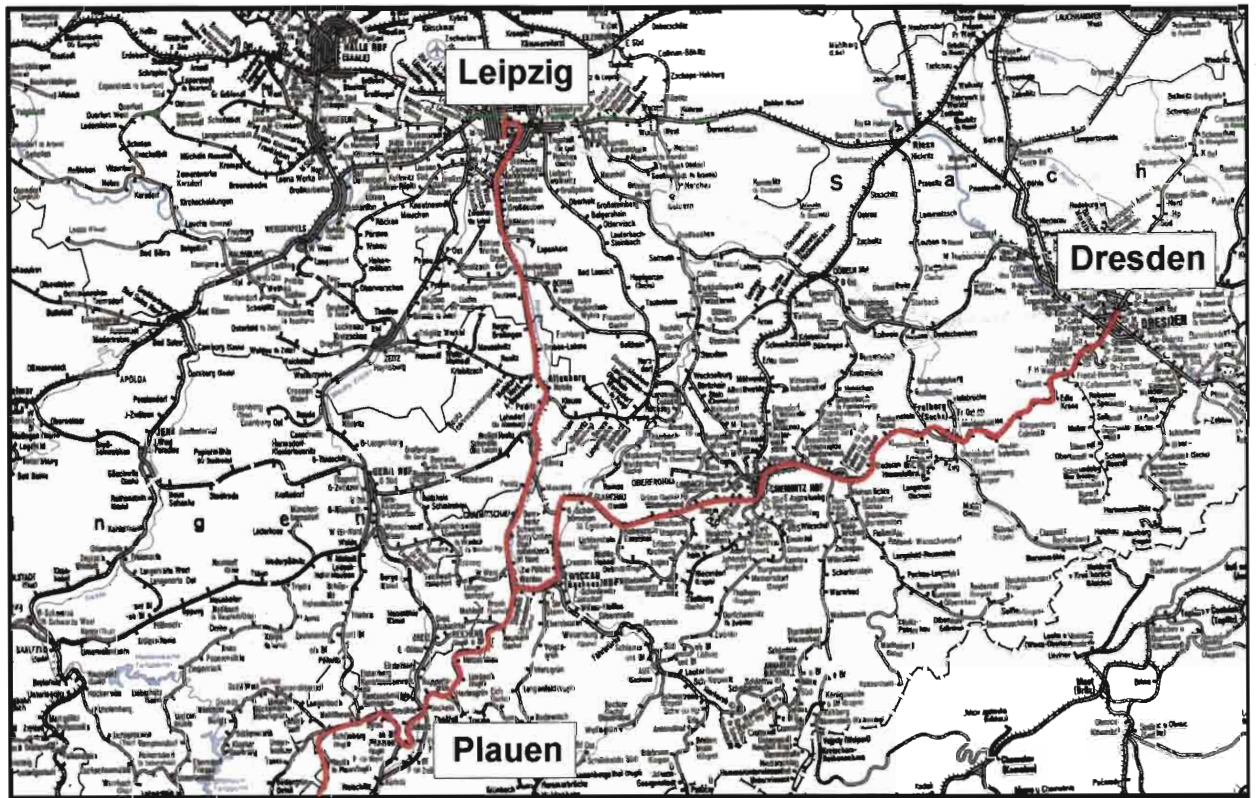
(Fortsetzung)

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	740 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	120–160 km/h
Fahrzeit:	
Karlsruhe–Nürnberg	
heute	186 Min.
künftig	150 Min.
Nürnberg–Leipzig	
heute	243 Min.
künftig	95 Min.
Nürnberg–Dresden	
heute	340 Min.
künftig	240 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	3 404 Mio. DM

noch Projekt Nr. 11 – Neue Vorhaben –
ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:

Ggf. für Elektrifizierung Nürnberg–Hof erforderlich

Planfeststellung:

Noch nicht terminiert

Bauaktivitäten:

Beseitigungen von Altlasten in den NBL

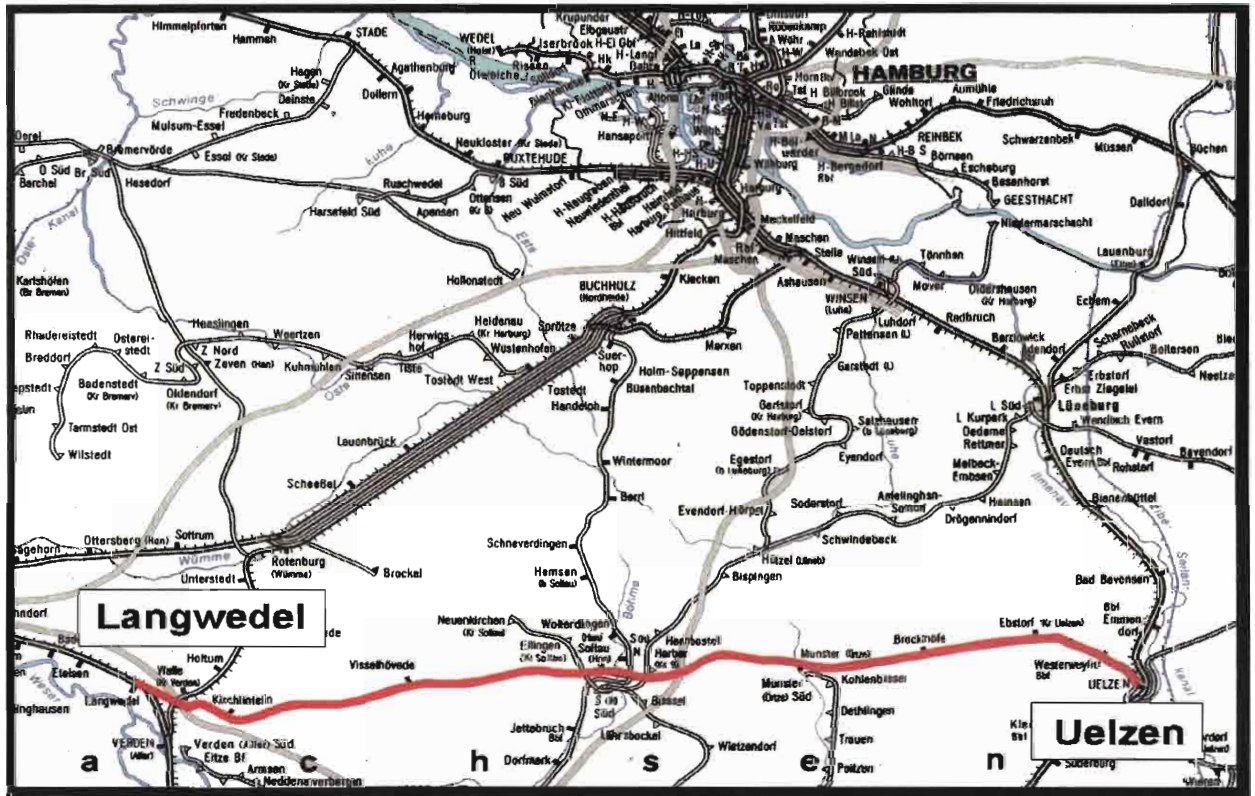
Baubeginn:

1995 (Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit 1. Ausbaustufe NeiTech)

Realisierungsstand:

2 %

Projekt Nr. 12.1 – Neue Vorhaben – ABS Langwedel–Uelzen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Ertüchtigung der Strecke nach folgendem Stufenplan:

1. Stufe:

Herrichten der Strecke für $V_{max} = 120 \text{ km/h}$

2. Stufe:

Neue Signal- und Telekommunikationsanlagen (Elektronisches Stellwerk Soltau)

3. Stufe:

Elektrifizierung der Strecke

4. Stufe:

Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Verbesserung der Blockteilung und Verlängerung der Kreuzungsgleise (750 m)

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 97 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
ABS 120 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):
ABS (Projekt Nr. 12.1 + 12.2) 350 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungen fertiggestellt

Raumordnung:
Nur für Bahnstromleitungen erforderlich
Erörterungstermin Dezember 1995

Planfeststellung:
1996

Bauaktivitäten:
Noch keine

Baubeginn:
1997

Projekt Nr. 12.2 – Neue Vorhaben – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Elektrifizierung einschließlich der dem Güterverkehr dienenden „Nordstrecke“ (–Sande–Hafenbahnhof) mit Varianten für deren Endpunkt (mögliche Einbeziehung des Anschlusses „Beta-Raffinerie“).

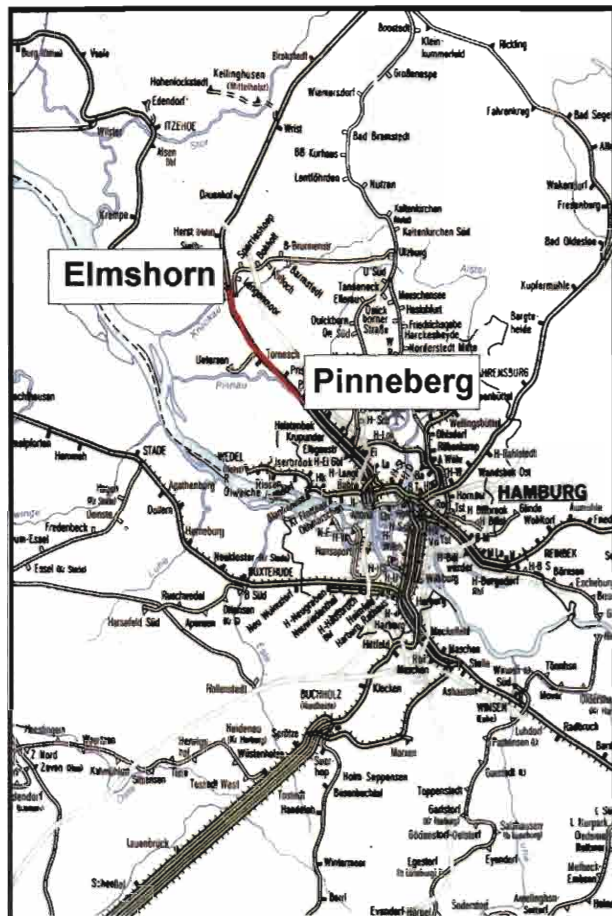
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	52 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	120 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS (Projekt Nr. 12.1 + 12.2)	350 Mio. DM
zzgl. 20 Mio. DM vom Land Niedersachsen	

3. Projektstand

Raumordnung:	Nur für die Bahnstromleitungen erforderlich; Erörterungstermin Dezember 1995
Planfeststellung:	Juni 1996 bis Juni 1997
Bauaktivitäten:	Noch keine
Baubeginn:	1998

Projekt Nr. 13 – Neue Vorhaben – ABS Pinneberg–Elmshorn



2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
heute	8 Min.
künftig	6 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	383 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:	
Vorplanungsphase	
1. Ausbaustufe	
Raumordnung:	Nicht erforderlich
Planfeststellung:	Bereich Elmshorn Oktober 1995 eingeleitet
Bauaktivitäten:	Noch keine
Baubeginn:	1997 (1. Baustufe)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überlasteten Abschnittes infolge Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Skandinavien auf den Weg Großer Belt-Flensburg-Hamburg.

Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

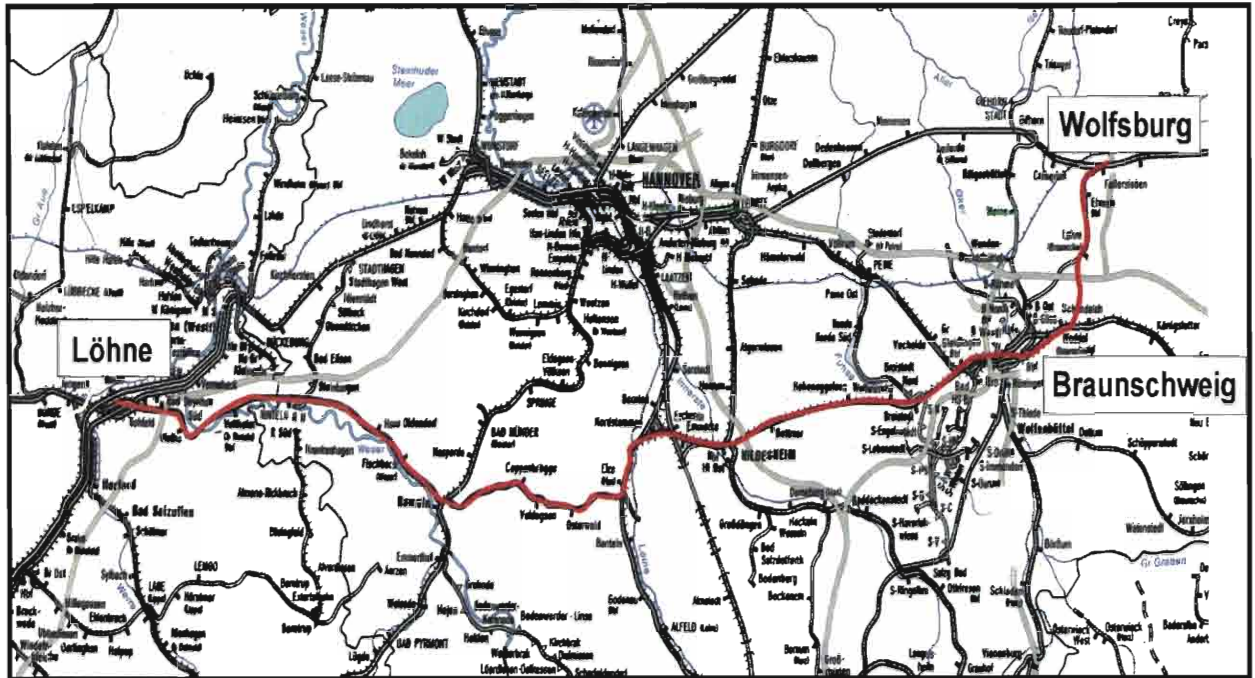
1. Baustufe

- Verdichtung der Blockteilung und der Bau eines zusätzlichen Bahnsteiggleises in Elmshorn

2. Baustufe (Endausbau)

- Mehrgleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn

Projekt Nr. 14 – Neue Vorhaben – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung für den Ost-West-Güterverkehr (Umfahrung des Großknotens Hannover) und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt–Berlin im Bereich Hildesheim–Braunschweig–Wolfsburg.

Geplante Maßnahmen:

- Durchgängig zweigleisiger Ausbau bzw. viergleisiger Ausbau in den Teilabschnitten Elze–Nordstemmen und Gr. Gleidingen–Braunschweig
- Weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen durch den Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge, die Anpassung der Überholungsbahnhöfe sowie Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen

(Gleiswechselbetrieb, kürzere Blockabschnitte) und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Löhne–Elze

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h

1. Baustufe:

- eingleisiger Neubauabschnitt zwischen Weddel und Lehre „Weddeler Schleife“ mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h und mit Option auf Zweigleisigkeit
- von Lehre bis Fallersleben Elektrifizierung der vorhandenen Strecke mit Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und mit Option auf Zweigleisigkeit

noch Projekt Nr. 14 – Neue Vorhaben – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg

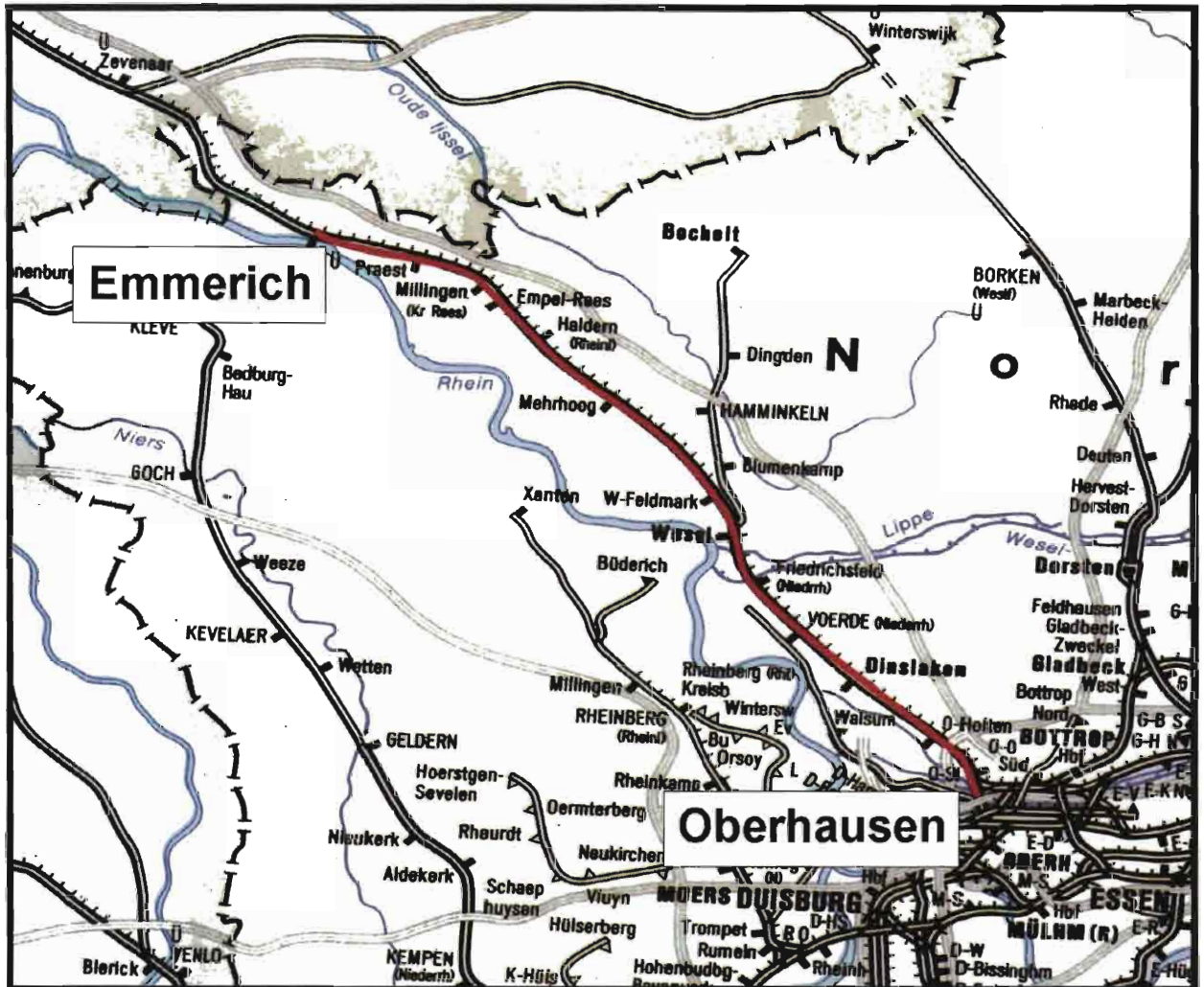
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	175 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
Hildesheim–Braunschweig	
heute	25 Min.
künftig	21 Min.
Braunschweig–Wolfsburg	
heute	38 Min.
künftig	16 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
ABS	572 Mio. DM
davon „Weddeler Schleife“	242 Mio. DM

3. Projektstand

Abschnitt Weddel–Fallersleben–„Weddeler Schleife“
Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen
Raumordnung:
Abgeschlossen
Planfeststellung:
Eingeleitet
Bauaktivitäten:
Maßnahmen im Zusammenhang mit der neuen Kreuzung der Bundesautobahn A 2
Baubeginn:
November 1996

Projekt Nr. 15 – Neue Vorhaben – ABS D/NL Grenze–Emmerich–Oberhausen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen:

- Qualitative Verbesserung durch die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf überwiegend 200 km/h
- Kapazitiver Ausbau zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit
- Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen
- Option auf einen dreigleisigen Ausbau zwischen Oberhausen und Wesel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 73 km
 Entwurfsgeschwindigkeit:
 ABS 200 km/h

Fahrzeit:

heute	36 Min.
künftig	29 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS	1 310 Mio. DM
-----	---------------

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Noch kein Verfahren eingeleitet

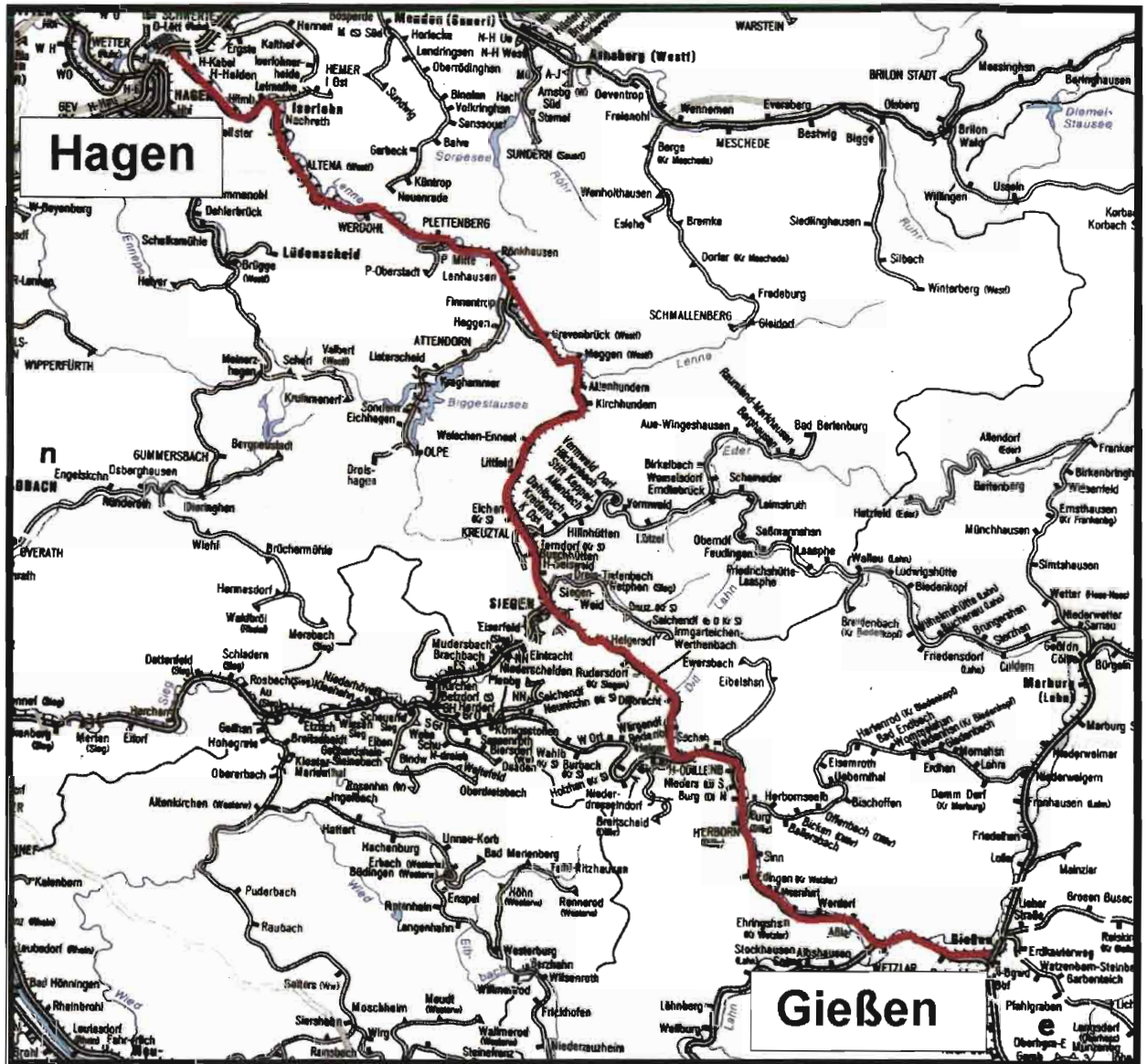
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1998

Projekt Nr. 16 – Neue Vorhaben – ABS Hagen–Gießen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten für den Personennahverkehr durch Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen und Verbesserung der Transportbedingungen im Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Herstellung schienenfreier Bahnzusteigzüge
- Linienverbesserungen und Neubau eines eingleisigen Streckenabschnittes für die Steilstrecke Altenhundem bis Welschen-Ennest
- Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen, Beseitigung von Profileinschränkungen im Tunnel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: vor Ausbau	170 km
nach Ausbau	162 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h

Fahrzeit:

heute	125 Min.
künftig	100 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS	585 Mio. DM
-----	-------------

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Noch keine Verfahren eingeleitet

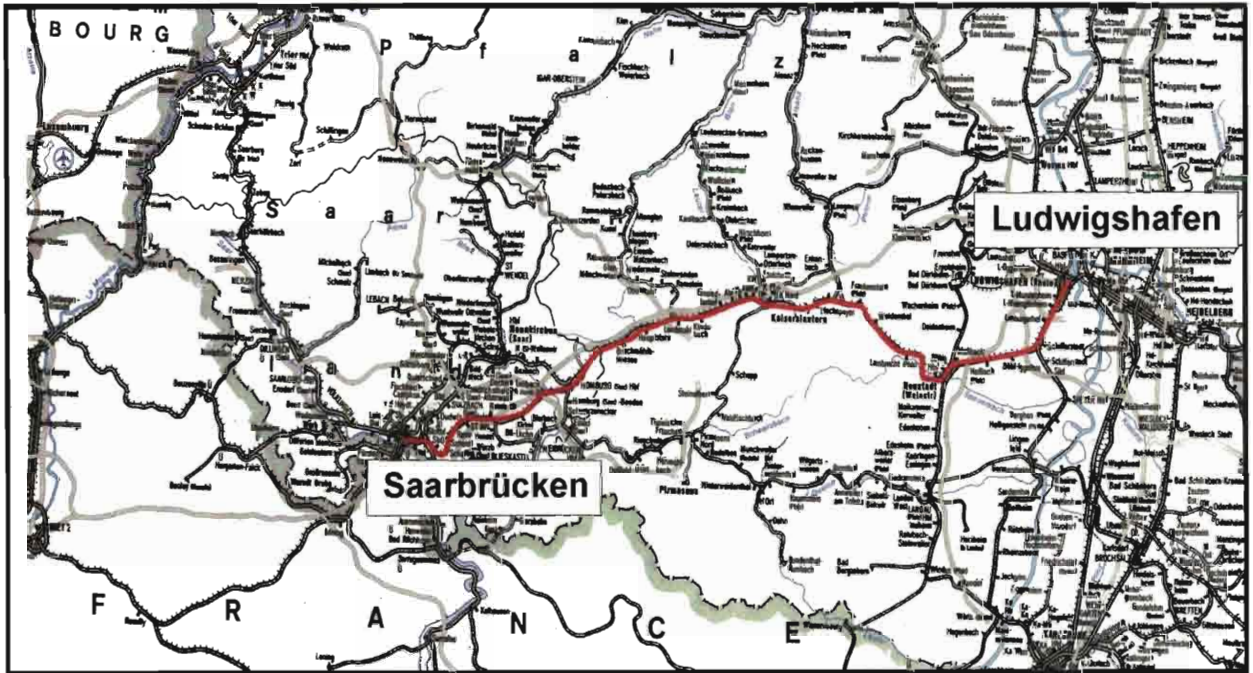
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

Noch offen

Projekt Nr. 17 – Neue Vorhaben – ABS (Paris) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS), gemäß bilateraler Vereinbarung am 22. Mai 1992 in La Rochelle über POS Nord und POS Süd.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h im Raum St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstraße) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen.
- Als kurzfristige Zwischenlösung ist der Ausbau für den Einsatz von NeiTech-Zügen geplant
- Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) mit Erweiterung der Rheinbrücke bei Straßburg auf 2 Gleise
- Ausbau der Strecke zwischen Kehl und Appenweier auf $V_{max} = 200$ km/h

Weiterhin soll die Rheintalbahn bei Appenweier mit $V_{max} = 180$ km/h in die Achse Karlsruhe–Basel eingebunden werden.

2. Projektkenndaten

Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen

Streckenlänge:	128 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	79 Min.
künftig	60 Min.

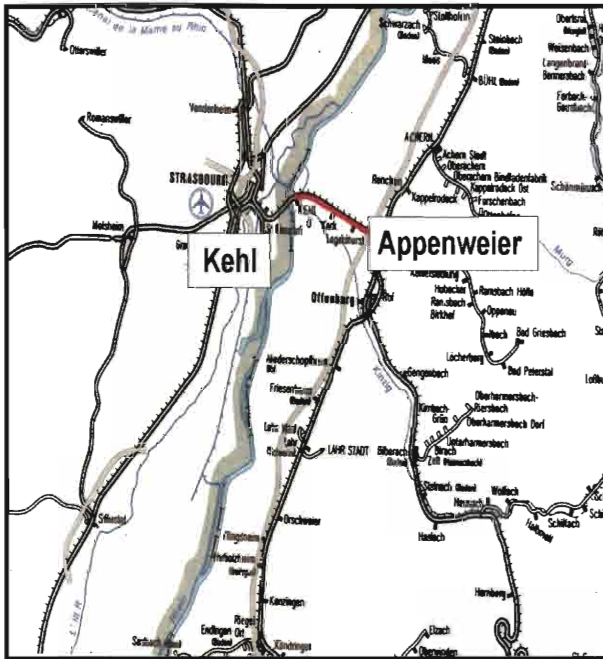
Abschnitt Kehl–Appenweier

Streckenlänge:	17 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
heute	9 Min.
künftig	6 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS	905 Mio. DM
-----	-------------

noch Projekt Nr. 17 – Neue Vorhaben –
ABS (Paris) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweiler



3. Projektstand

Raumordnung:

POS Nord:

Für die größeren Linienverbesserungen in Bruchmühlbach-Miesau und Schifferstadt in 1993 bzw. 1994 abgeschlossen.

POS Süd:

Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen.

Planfeststellung:

POS Nord:

Für Linienverbesserung Schifferstadt, Limburgerhof, Geistkircherhof/Siedlung Waldland eingeleitet.

POS Süd:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Noch keine

Baubeginn:

Voraussichtlich 1997

Inbetriebnahme:

Vorab NeiTech 1998

Projekt Nr. 18 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt/Main–Nürnberg in Ergänzung zur ABS Fulda–Frankfurt/Main, zu den NBS Nantenbacher Kurve und Hannover–Würzburg sowie zur ABS Iphofen–Nürnberg als Teil des deutschen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Ladungsverkehr) und Kapazitätsengpässen sowie durch Anhebung der Geschwindigkeiten.

Geplante Maßnahmen:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf $V_{max} = 200 \text{ km/h}$ zwischen Hanau und Aschaffenburg mit entsprechenden Linienverbesserungen
- Streckenneubau zwischen Hösbach und Wiesenthal mit Tunnel zur Umfahrung der Steilstrecke Laufach–Heigenbrücken
- Umbau Würzburg Hbf
- Bau eines Neubauabschnittes Rottendorf–Iphofen für $V_{max} = 250 \text{ km/h}$

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Hanau–Nantenbach:	64 km
Würzburg–Iphofen:	31 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	250 km/h
ABS	200 km/h

Fahrzeit:

Hanau–Nantenbach	
heute	35 Min.
künftig	30 Min.
Würzburg–Iphofen	
heute	21 Min.
künftig	12 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):

ABS/NBS	1 848 Mio. DM
---------	---------------

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung in einzelnen Abschnitten

Raumordnung:

Noch offen

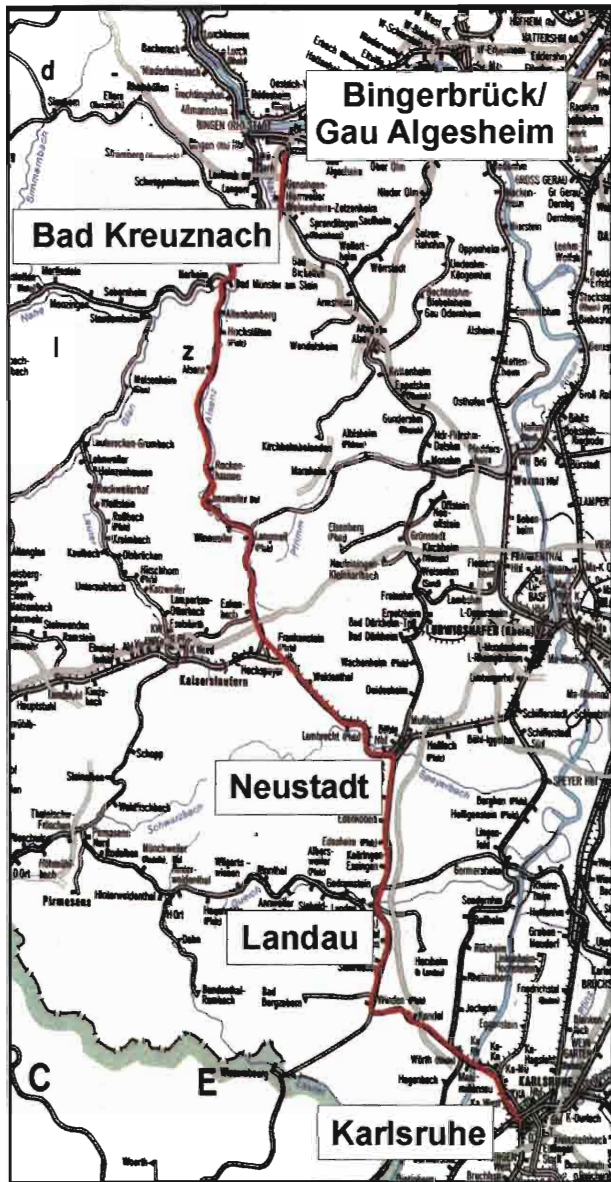
Planfeststellung:

Noch offen

Bauaktivitäten:

Keine

**Projekt Nr. 19 – Neue Vorhaben –
ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (W)–Landau–Karlsruhe**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau eines Güterzugkorridors auf der Strecke Bingerbrück–Frankenstein–Landau–Karlsruhe, Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt, Mannheim.

Geplante Maßnahmen:

- Kapazitiver Ausbau des Streckenzuges
- Elektrifizierung der Strecke Bingerbrück/Gau Algesheim–Hochspeyer und Kurve Hochspeyer

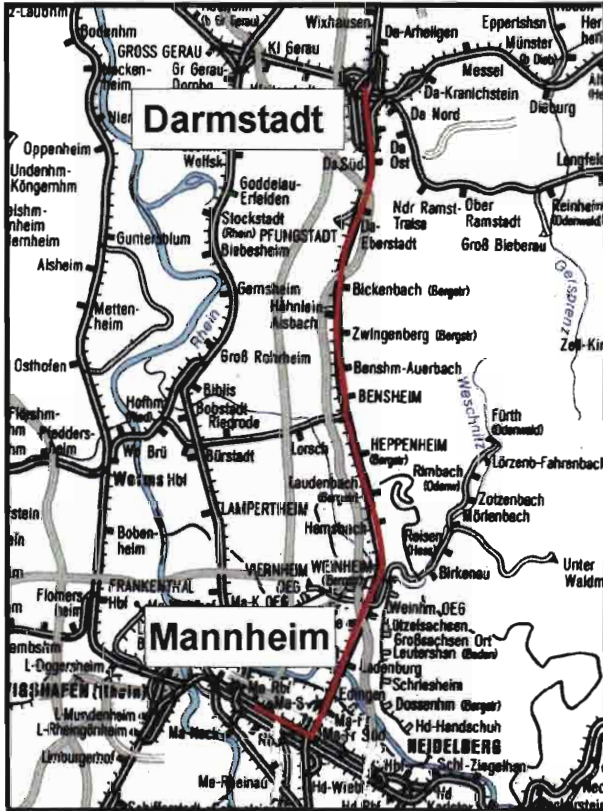
2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 125 km
 Entwurfsgeschwindigkeit:
 ABS nur kapazitive Maßnahmen
 Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):
 ABS 820 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
 Nicht erforderlich
 Planfeststellung:
 Noch offen
 Bauaktivitäten:
 Keine
 Baubeginn:
 Noch offen

Projekt Nr. 20 – Neue Vorhaben – ABS Darmstadt–Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des Nahverkehrsangebotes, Fahrzeitverkürzungen und Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt, Mannheim. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Projekt Nr. 19.

Geplante Maßnahmen:

- Optimierung der Blockteilung
- ggf. teilweise dreigleisiger Ausbau

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 72 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
ABS 160 km

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993): 885 Mio. DM

3. Projektstand

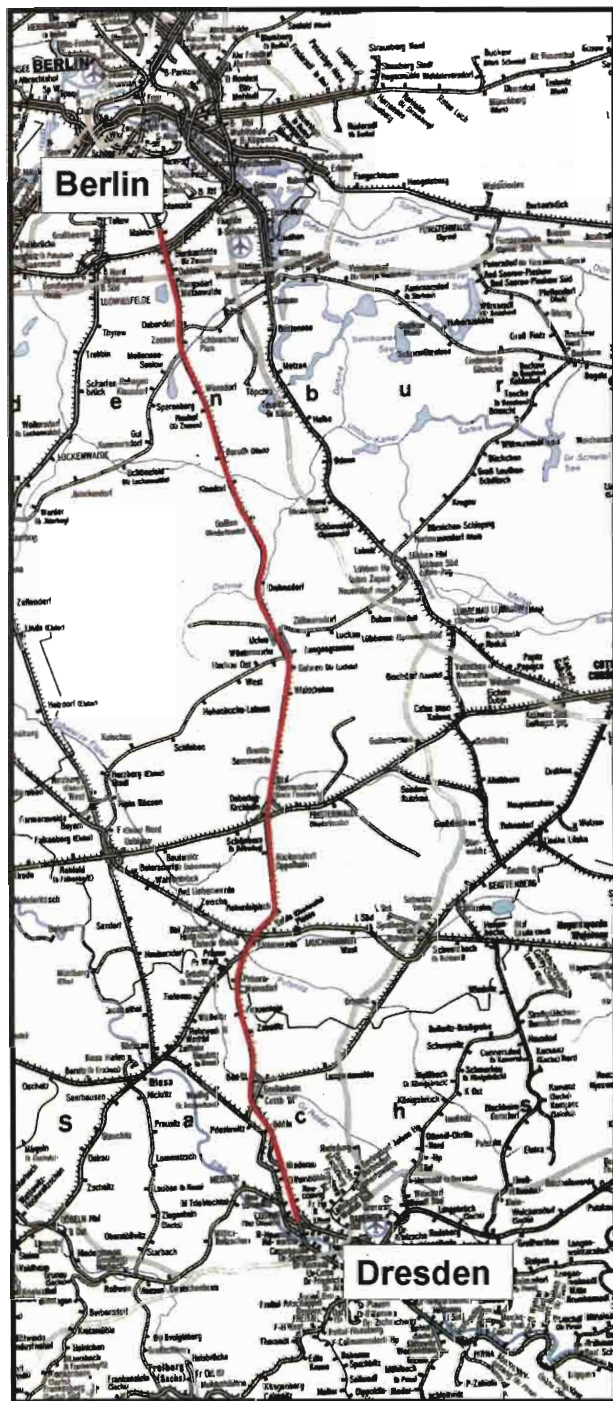
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

Noch nicht terminiert

Projekt Nr. 21 – Neue Vorhaben – ABS Berlin–Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h, bautechnische Maßnahmen insbesondere im Bereich der Moorstelle Pramisdorf
- Umfahrung von Uekro, Elsterwerda und Böhla
- Umbau des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain
- Bündelung der schnellen Verkehre aus Richtung Berlin und Dresden ab Raum Böhla im Zu-/Ablauf Dresden (Kockelsbergtunnel)

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 148 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
ABS 200 km/h

Fahrzeit:
heute 65 Min.
künftig 49 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):
ABS 2 295 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanung abgeschlossen

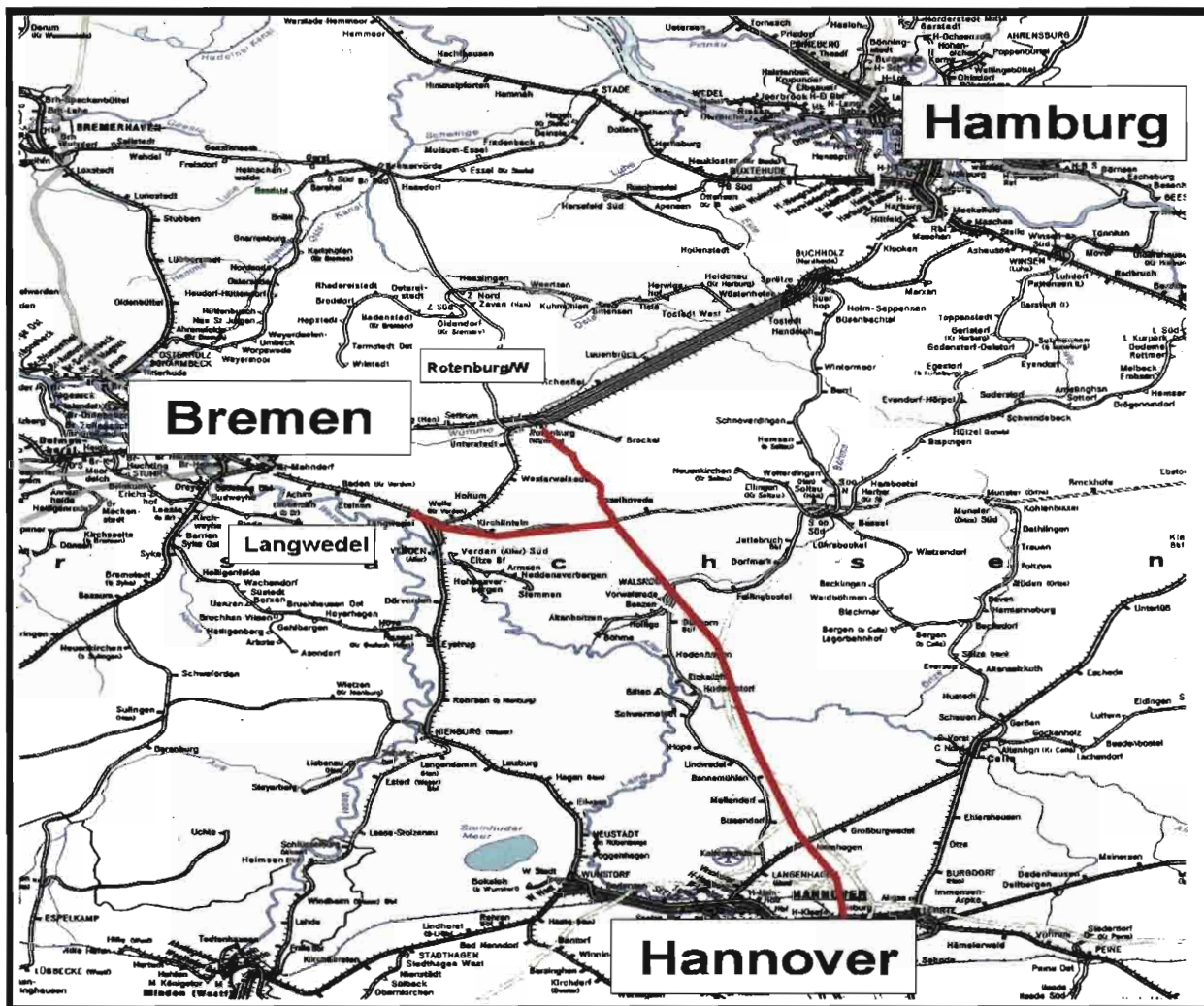
Raumordnung:
Antrag auf Verzicht des Raumordnungsverfahrens eingeleitet

Planfeststellung:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine

Baubeginn:
Noch offen

Projekt Nr. 22 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung der Korridore Bremen–Hannover und Hamburg–Hannover und die Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke für Vmax = 300 km/h zwischen Rotenburg (Wümme) und Hannover
- Bau eines zweigleisigen Seitenastes für 160 km/h vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

NBS Hannover–Hamburg	85,5 km
ABS Visselhövede–Langwedel	27,5 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	300 km/h
ABS	160 km/h

Fahrzeit:

Hannover–Hamburg:	
heute	69 Min.
künftig	56 Min.
Hannover–Bremen:	
heute	54 Min.
künftig	46 Min.

Gesamtkosten (gemäß BVWP 1992):

ABS/NBS	2 500 Mio. DM
---------	---------------

3. Projektstand

- Planungsstand:
Voruntersuchungen abgeschlossen
- Planfeststellung:
Noch offen
- Bauaktivitäten:
Noch offen
- Baubeginn:
Noch offen

**Projekt Nr. 23 – Neue Vorhaben –
ABS Hamburg-Rothenburgsort-Hamburg-Eidelstedt**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs – insbesondere nach Umlegung des Skandinavienverkehrs auf den Weg über Flensburg – unter Umfahrung von Hamburg Hbf, vor allem beim Transport gefährlicher Güter.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Horn
- Anpassung des Bahnhofes Hamburg-Eidelstedt für Güterzugdurchfahrten und Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit auf $V_{max} = 80 \text{ km/h}$
- Anpassung der Signalanlagen zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Eidelstedt und zweigleisiger Streckenausbau zwischen Horn und Eidelstedt als Option vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	23 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	ABS 80 km/h
Fahrzeit:	heute 24 Min. künftig 18 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	ABS 210 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:	Vorplanungsphase
Raumordnung:	Nicht erforderlich
Planfeststellung:	In Vorbereitung
Bauaktivitäten:	Noch keine
Baubeginn:	Noch offen

Projekt Nr. 24 – Überhang und Neue Vorhaben – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. und 2. Stufe



1. Zielsetzung

Modernisierung verbleibender Rangierbahnhöfe und Senkung der Umstellzeiten und der Kosten für die Umstellung von Einzelwagen und Wagengruppen.

Die Konzeption verbleibender Rangierbahnhöfe mit den entsprechenden Einzelmaßnahmen ist in Arbeit.

2. Projektstand

Rbf München Nord

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Schallschutzwände
Passiver Schallschutz
Landschaftsbauarbeiten
Signalanpassung der Anbindungsstrecken Ost
Softwareergänzung der rangiertechnischen
Ablaufanlage

Baubeginn:

1987

Inbetriebnahme:

Teilbetriebnahme September 1991

Rbf Nürnberg

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Entfällt

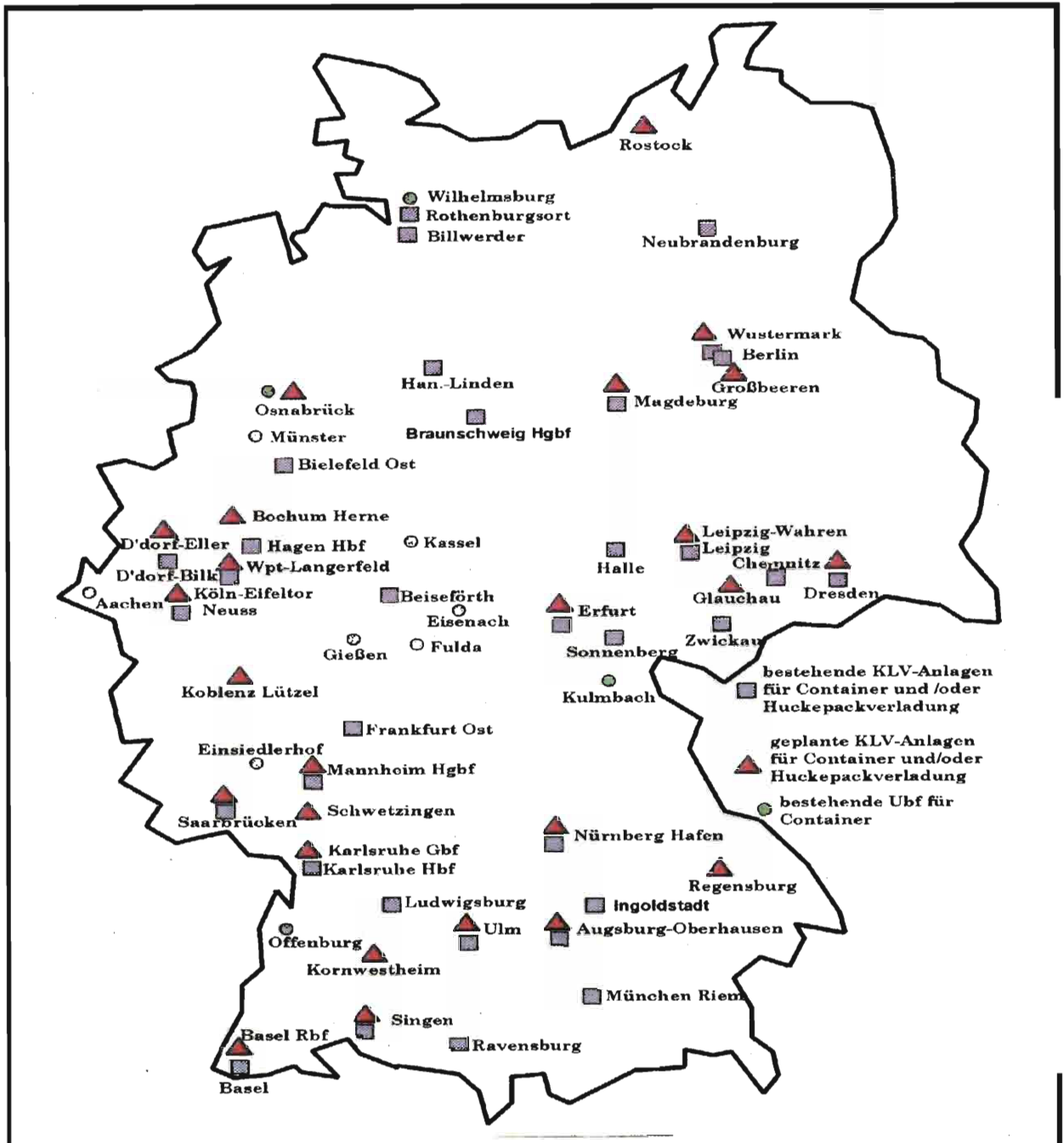
Bauaktivitäten:

Abgeschlossen

Realisierung:

Fertigstellung 1994

Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe



1. Zielsetzung

Um den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten ist eine systematische Kapazitätserweiterung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Ausgehend von dem KV-Entwicklungskonzept Schiene–Straße sind für die Erreichung der o. g. Zielsetzungen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- der Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen
- die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlaganlagen in den Seehäfen
- der Bau von KV-Drehscheiben

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

2. Projektstand

Bei den fortzuführenden Vorhaben – Überhang aus der 1. Stufe – werden die Ausbaumaßnahmen für die Ubf Nürnberg, Wuppertal-Langerfeld, Hagen und Bielefeld weitergeführt, daß mit einem Abschluß im Jahre 1997 zu rechnen ist.

Im Juli 1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium für Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung KLV (Kombinierter Ladungsverkehr) abgeschlossen.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Neuzw. Ausbau der 7 nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Köln-Eifeltor
- Großbeeren
- Basel
- Kornwestheim
- Erfurt
- Karlsruhe
- Leipzig

Im „Dreijahresplan für den Ausbau des Schienennetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997“ sind von den für den KLV bestimmten Investitionen 317,5 Mio. DM vorgesehen.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes werden weitere Sammelvereinbarungen vorbereitet.

Ubf München-Riem

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Straßenanschluß
Enteignung bis voraussichtlich 1996

Baubeginn:

August 1989

Inbetriebnahme:

September 1992

Ubf Kornwestheim

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Grunderwerb bis Ende 1995

Baubeginn:

Juli 1996

Ubf Wuppertal-Langerfeld

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Hochbau, Schallschutz

Baubeginn:

September 1993

Ubf Basel

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Ausschreibung

Baubeginn:

August 1996

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Ubf Karlsruhe

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Ausschreibung

Baubeginn:

August 1996

Ubf Köln-Eifeltor

Planungsstand:

Technische Planung abgeschlossen
Teilentwurfsheft für Endausbau
genehmigt Juli 1994

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine

Ubf Glauchau

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

September 1997

Ubf Dresden-Friedrichstadt

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Entwurfsplanung

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Verzicht auf Linienbestimmungen

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

März 1997

Ubf Magdeburg-Rothensee

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Entwurfsplanung
Genehmigung 1. Baustufe November 1995
Abschlußfinanzierungsvereinbarung Juni 1996

Planfeststellung:

Linienbestimmung
Planfeststellungsbeschluß

Bauaktivitäten:

1994 bis 1995 Grunderwerb

Baubeginn:

Oktober 1996

Ubf Erfurt-Azmannsdorf

Planungsstand:

Entwurfsplanung genehmigt

Raumordnung:

Linienbestimmung

Planfeststellung:

Planfeststellungsbeschluß liegt vor

Bauaktivitäten:

1992 und 1993 Grunderwerb
1996 1. Baustufe

Baubeginn:

August 1996

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Ubf Rostock–Goorstorf

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung bestätigt
Linienbestimmung bestätigt
Entwurfsplanung

Raumordnung:

Bestätigt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

1993 bis 1995 Grunderwerb
1996 1. Baustufe

Baubeginn:

September 1997 1. Baustufe

Ubf Bielefeld Ost

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Entfällt

Bauaktivitäten:

Mängelbeseitigungen

Baubeginn:

Juni 1992

Inbetriebnahme:

November 1993

Ubf Hagen

Planungsstand:

Planungen abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Entfällt

Bauaktivitäten:

2. Kranbeschaffung

Baubeginn:

Juni 1991

Ubf Nordhessen (Beiseförth)

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Landschaftspflegerische Begleitarbeiten

Baubeginn:

August 1991

Ubf Wustermark

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Linienbestimmung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1998

Ubf Großbeeren

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Linienbestimmung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Linienbestimmung Juli 1993
Planfeststellung Juni 1995

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben –
Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Bauaktivitäten:

1993 bis 1995 Grunderwerb
Baufeldfreimachung
Gleisbau
Tiefbau

Baubeginn:

September 1996

Ubf Leipzig-Wahren

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
1. Ausbaustufe genehmigt April 1995
Teilentwurfsheft 1 genehmigt Mai 1995
Erarbeitung Entwurfsplanung

Planfeststellung:

1996

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1997

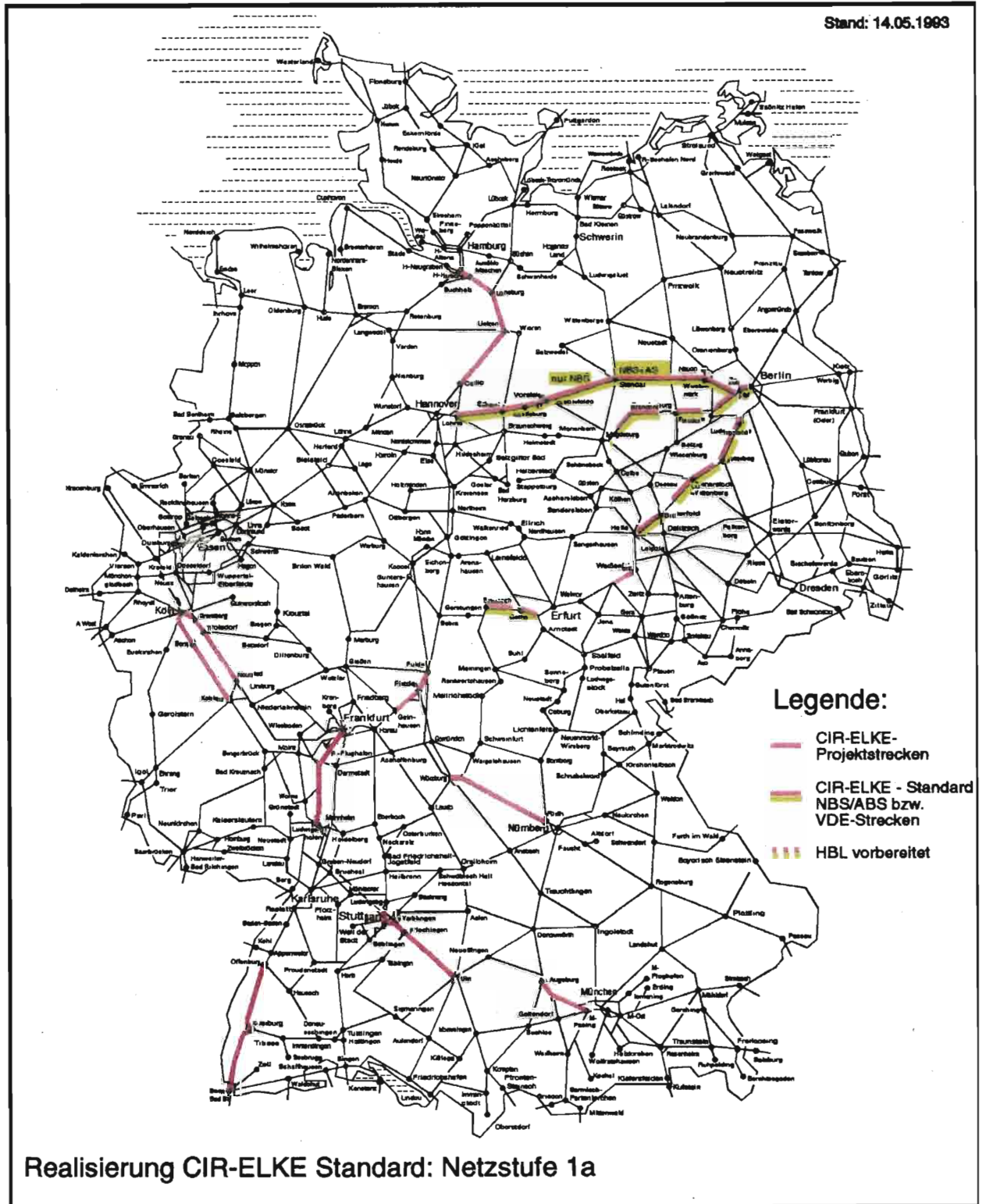
Realisierungsstand aller Projekte

Rahmenplanung Rangierbahnhöfe:

30 %

Projekt Nr. 26 – Neue Vorhaben –

CIR-ELKE (Computer Integrated Railroadng – Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz)



noch Projekt Nr. 26 – Neue Vorhaben – CIR-ELKE

1. Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz, deren Kapazität heute schon überschritten ist oder entsprechend der erwarteten Verkehrsentwicklung mittelfristig erhöht werden muß, sofern dort keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen oder mittelfristig realisierbar sind.

2. Projektkenndaten

Neben der in Realisierung befindlichen Pilotstrecke Offenburg–Basel wird für nachstehende Strecken der ersten Dringlichkeit

- (Hamburg-Harburg)–Stelle–Celle
- (Stuttgart)–Plochingen–Ulm
- Augsburg–München
- Fulda–Gelnhausen
- Gießen–Friedberg

zur Zeit die Wirtschaftlichkeit untersucht. Hierbei wird der Einbau des Hochleistungsblocks (HBL) vorgesehen.

3. Projektstand

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg–Basel

Planungsstand:

Ausführung seit Herbst 1993

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Für Teilmaßnahmen durchgeführt

Bauaktivitäten:

- Signalbaumaßnahmen über den gesamten Abschnitt Offenburg–Basel
- Stellrechner Niederschopfheim und Lahr
- Stellrechner Kenzingen und Orschweier
- Elektronisches Stellwerk Freiburg und Bau von zwei Unterwerken
- Linienzugbeeinflussung
- Hochleistungsblock (HBL)
- Ertüchtigung der Oberleitung

Baubeginn:

1993 bis 1998 Pilotmaßnahmen

Realisierungsstand:

22 %

Projekt Nr. 27 – Neue Vorhaben – Ausbau von Knoten Halle/Leipzig; Dresden; Magdeburg; Erfurt; Rostock

1. Zielsetzung

Die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsknoten in den neuen Bundesländern, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung ist die Zielsetzung des Ausbaus von Knoten.

In den Knoten Halle, Leipzig, Dresden, Magdeburg und Erfurt sind folgende Maßnahmen geplant:

- die Modernisierung der Zentralisierung der Sicherheitstechnik
- die Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen
- die Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS
- die Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr

2. Projektstand

Knoten Halle/Leipzig

Planungsstand:

- Vorplanung abgeschlossen (nordöstlicher Leipziger Güterring)

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1998

Knoten Dresden

Planungsstand:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk):
vsl. 1997

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

- 1998 (Elektronisches Stellwerk)

Knoten Erfurt

Planungsstand:

Entwurfsplanung

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk):
vsl. 1996

Knoten Rostock

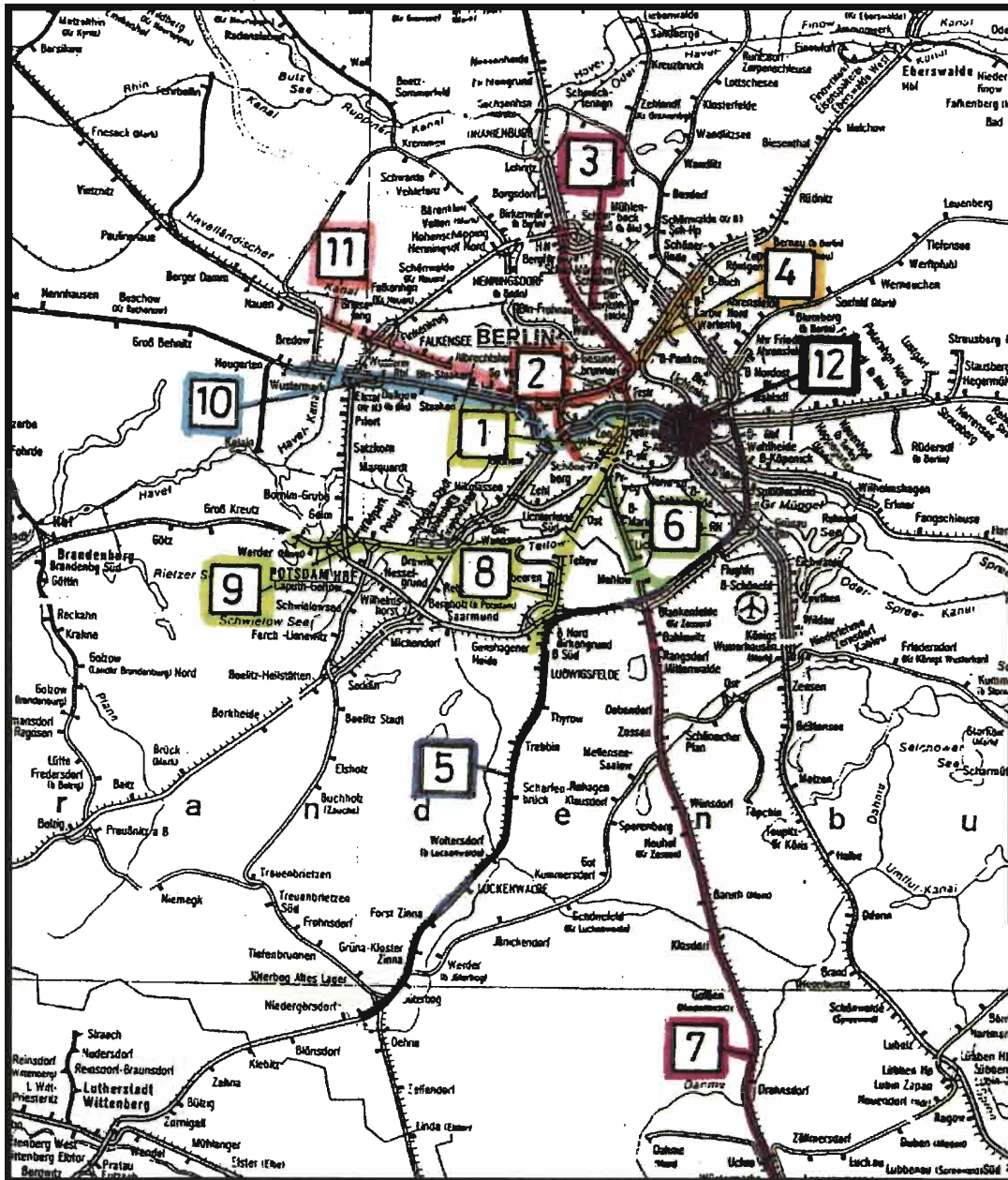
Planungsstand:

Erarbeitung einer Vorstudie

Bauaktivitäten:

Keine

Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin



1. Zielsetzung

Entwicklung eines auf die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Lehrter Bahnhofs als künftiges Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin.

1. Nord-Süd-Verbindung
2. Berliner Innenring, nördlicher Abschnitt
3. Nordkreuz-Abzweig Tegel-Birkenwerder
4. Nordkreuz-Karow
5. ABS Berlin-Halle/Leipzig *)
6. Südkreuz-Blankenfelde
7. ABS Berlin-Dresden *)
8. Südkreuz-Ludwigsfelde
9. ABS Helmstedt-Magdeburg-Berlin *)
10. Staaken-Friedrichstraße-Berlin Hbf
11. Nauen-Spandau
12. Umbau Ostkreuz

*) Zulaufstrecken, keine Knotenprojekte

① Knoten Berlin Nord-Süd-Verbindung

Projektkenndaten

- Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung von Lehrter Stadtbahnhof bis Bahnhof Papestraße
- Neubau Lehrter Stadtbahnhof, Bahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Papestraße
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluß an die Betriebszentrale Berlin

Streckenlänge:	9,52 km
Ausbaugeschwindigkeit:	120 km/h
Tunnel:	3,4 km
Fahrzeit:	4,3 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	3 597 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Planfeststellungsbeschuß 9/1995

Bauaktivitäten:

- Baubeginn 10/1995
- Bauarbeiten im Spreebogen (Baufreiheit für Regierungsbauten)
- Umverlegung Spree nach Norden
- Baugrube Potsdamer Platz
- Bau diverser Stützwände und Startbaugruben für Schildvortrieb
- Beginn der Bauarbeiten Baugruben Lehrter Stadtbahnhof

Baubeginn: 1995

Realisierungsstand: 11 %

② Knoten Berlin Berliner Innenring, nördlicher Abschnitt

Projektkenndaten

- Wiederaufbau ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuz-Bündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt)
- Lückenschluß im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im Zentralen Bereich
- Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung von Priort nach Karow

Streckenlänge: 33,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- 160 km/h Abschnitt aus Richtung Spandau nach Lehrter Stadtbahnhof
- 100 km/h für die übrigen Richtungsgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf sowie Bahnhof Wedding nach Bahnhof Gesundbrunnen.

Fahrzeit:

Halensee-Schönhauser Allee 8,0 Min.

Spandau-Lehrter Stadtbahnhof 3,7 Min.

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 1 207,3 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Entwurfs- und Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Für die 110 kV-Leitung von Priort bis zum Karower Kreuz wurde die Raumordnung eingeleitet. Die Planfeststellungsunterlagen werden erstellt.

Bauaktivitäten:

- 11/1992 Abschnitt Halensee-Gesundbrunnen-Panikow einschließlich Nordkreuz

Baubeginn: 1992

Realisierungsstand: 12 %

③ Knoten Berlin Nordkreuz-Birkenwerder

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Fernbahnstrecke in Richtung Rostock/Stralsund über Neustrelitz auf direktem Weg
- Errichtung Regionalbahnhof Birkenwerder

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit:

Nordkreuz-Abschnitt Tegel 120 km/h

Abschnitt Tegel-Birkenwerder 160 km/h

Fahrzeit: 7,2 Min.

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 477 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung in Bearbeitung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn: 2003

④ Knoten Berlin Nordkreuz Karow

Projektkenndaten

- Wiederaufbau des zweiten Gleises der Fernbahnstrecke Richtung Stralsund/Stettin über Angermünde
- Rekonstruktion bzw. Neubau von 10 Ingenieurbauwerken

Streckenlänge: 7,4 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- 120 km/h Nordkreuz–Pankow
- 160 km/h Pankow–Karow

Fahrzeit: 3,1 Min.

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 151 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Erstellung der Entwurfsplanung

Planfeststellung für insgesamt 4 Abschnitte eingeleitet

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn: 1998

⑥ Knoten Berlin Südkreuz–Blankenfelde

(Verbindung zwischen Nord-Süd-Tunnel und Dresdener Bahn)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau der zweigleisigen Strecke
- Bau der Mahlower Kurve (eingleisig)

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160–200 km/h

Fahrzeit: 4,9 Min.

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 617 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Raumordnungsverfahren nicht erforderlich, Planfeststellung wird 1997 eingeleitet

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn: 1998

⑧ Knoten Berlin Südkreuz–Ludwigsfelde

(Verbindung zwischen Nord-Süd-Tunnel und Anhalter Bahn nach Halle/Leipzig)

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke
- Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160–200 km/h

Fahrzeit: 5,6 Min.

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 476 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für 2 Abschnitte abgeschlossen
- Für 110 kV-Leitung Raumordnungsverfahren August 1996 abgeschlossen
- Planfeststellungsbeschluß für Abschnitt von Teltow bis Landesgrenze liegt vor
- Verfahren für Abschnitt Landesgrenze bis Lichterfelde Ost eingeleitet.

Bauaktivitäten:

- 1996 Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung des Lückenschlusses zwischen Teltow und Lichterfelde Süd (S-Bahn)

Baubeginn: 1996

⑩ Knoten Berlin Staaken–Friedrichstraße–Berlin Hbf

Projektkenndaten

- Einführung der Hochgeschwindigkeitsverkehrsstrecke Hannover–Berlin und Hamburg–Berlin im Raum Spandau

- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau

- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg

- Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Hbf (ca. 8 km) einschließlich Elektrifizierung

- ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen

- Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße

- Neubau Havelbrücke Spandau

- Gleisfelderweiterung Westkopf Berlin Hbf (Verlängerung der Fernbahnsteige)

Streckenlänge:	
Staaken–Friedrichstraße	20,8 km
Friedrichstraße–Hbf	5,3 km
Ausbaugeschwindigkeiten:	
• Staaken–Zool. Garten	200–100 km/h fallend
• Zool. Garten–Hbf	60 km/h
Fahrzeit:	
Staaken–Friedrichshafen	17,6 Min.
Friedrichstraße–Hbf	5,5 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	
	1 319,7 Mio. DM

Projektstand**Planungsstand:**

Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Sanierung S-Bahn Zoo–Humboldthafen, S-Bahn verkehrt auf Fernbahngleisen
- Lückenschluß Hamburg–Berlin
- zweigleisiger Wiederaufbau Charlottenburg–Ruhleben
- Bau der Havelbrücke Spandau
- 1993 Inbetriebnahme Streckenabschnitt Westkreuz–Berlin Zoo
- Mai 1997 Inbetriebnahme Abschnitt Spandau–Westkreuz–(Zoo) zweigleisig elektrisch

Baubeginn: 1992

Realisierungsstand: 45 %

⑪ Knoten Berlin Nauen–Spandau

Projektkenndaten

- Lückenschluß zwischen Berlin–Spandau West und Albrechtshof
- zweigleisiger Ausbau des Abschnittes Albrechtshof–Brieselang

- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof
- Modernisierung der Sicherungstechnik

Streckenlänge: 19,0 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 346 Mio. DM

Projektstand**Planungsstand:**

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Planfeststellung für die Abschnitte Falkensee–Brieselang und Brieselang–Nauen liegt vor

Baubeginn: 1993

Inbetriebnahme: 1997

⑫ Knoten Berlin Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Umstellung der S-Bahnführung vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb
- Behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens
- Errichtung von Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes

Ausbaugeschwindigkeit: 80–160 km/h

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 351 Mio. DM

Projektstand**Planungsstand:**

Abschluß Fortführung der Vorentwurfsplanung im Jahre 1996

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn: 1999