

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

Inhaltsübersicht

	Seite
1. Verkehrspolitische Zielvorstellungen	3
1.1 Bundesverkehrswegeplanung	3
1.2 Aufstellung von Bedarfsplänen	3
2. Gesetzliche Aufträge zur Überprüfung des Bedarfsplans Schiene	3
3. Umsetzung des Gesetzauftrags durch Bericht	3
4. Ergebnis der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene	3
5. Weiteres Vorgehen	4
6. Stand der Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege	4
6.1 Ziele der Bundesverkehrswegeplanung	4
6.2 Umsetzung	5
6.2.1 Ausbaustrecken (ABS)	5
6.2.2 Neubaustrecken (NBS)	5
6.2.3 Ausbau der Knoten	5
6.2.4 Rangierbahnhöfe	5
6.2.5 Kombiniertes Verkehr (KV)	5
6.2.6 Innovative Techniken	5
Telematik im Schienenverkehr – CIR-ELKE	5
Neigetechnik	6
6.3 Investitionspolitische Rahmenbedingungen	6
6.3.1 Entwicklung des Finanzrahmens	6
6.3.2 Private Vorfinanzierung	6
6.3.3 Investitionsanteil für Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	6
6.3.4 Altlasten	7

	Seite
6.4 Investitionsschwerpunkte	7
6.4.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)	7
6.4.2 Knoten Berlin	8
6.4.3 NBS Köln–Rhein/Main	8
7. Angaben zu Einzelvorhaben des Vordringlichen Bedarfs	8
7.1 Kurze Einzelausführungen	8
a) Überhang	8
b) Neue Vorhaben	13
7.2 Tabellarische Übersicht	19
a) Überhang	19
b) Neue Vorhaben	20

1. Verkehrspolitische Zielvorstellungen

1.1 Bundesverkehrswegeplanung

Die Ermittlung und Feststellung des Investitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege erfolgen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als verkehrszweigübergreifende Verkehrsinfrastrukturplanung. Teil der Bundesverkehrswegeplanung ist die auf einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung beruhende Bedarfsfeststellung für Neu- und Ausbauprojekte der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen als Verkehrswege in der Zuständigkeit des Bundes.

Ausgangspunkt für die anschließende Betrachtung ist der erste gesamtdeutsche Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92), der mit einem Volumen von über 450 Mrd. DM für die Investitionen in die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen den Zeitraum von 1991 bis 2012 abdeckt und dessen Teil „Aus- und Neubau von Bundesschienenwegen“ die Grundlage für den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bildete.

1.2 Aufstellung von Bedarfsplänen

Während für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen seit Anfang der 70er Jahre, eingebunden in die Bundesverkehrswegeplanung, Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen aufgestellt werden, wurde mit der Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994 I S. 2439) erstmalig auch ein den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege regelnder „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ aufgestellt und vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Für die Bundeswasserstraßen ist ein Wasserstraßenausbaugesetz mit einem entsprechenden „Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen“ in Vorbereitung (Ressortabstimmung). Am 25. Juli 1996 ist das Magnetschwebebahnbedarfsgesetz vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1018) für die Strecke Berlin–Hamburg in Kraft getreten.

Es ist erklärtes Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, die mit unterschiedlichen Geltungszeiträumen verabschiedeten Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege (und zukünftig für die Bundeswasserstraßen) im Gleichklang zu überprüfen und fortzuschreiben. Dazu müssen Fragen der Zweckmäßigkeit mit den gesetzlichen Aufträgen zur Überprüfung und Fortschreibung abgeglichen werden, die sich unter anderem aus den entsprechenden Gesetzen ergeben.

2. Gesetzliche Aufträge zur Überprüfung des Bedarfsplans Schiene

Das BSWAG enthält dazu zwei Aufträge:

- § 4 Abs. 1 sieht vor, daß das Bundesministerium für Verkehr spätestens nach Ablauf von jeweils

fünf Jahren prüft, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

- Nach § 5 Abs. 2 Satz 2 legt das Bundesministerium für Verkehr spätestens nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994 I S. 2439), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. November 1994 (BGBl. I S. 3346) einen neuen Bedarfsplan vor.

Das Bundesministerium für Verkehr hat geprüft, wie die beiden Aufträge im Hinblick auf einen Gleichklang im Zusammenhang mit der Verkehrsträgerübergreifend angelegten Bundesverkehrswegeplanung erfüllt werden können.

3. Umsetzung des Gesetzesauftrags durch Bericht

Mit dem vorliegenden Bericht unterrichtet das Bundesministerium für Verkehr über das Ergebnis seiner Prüfung des sich aus § 5 Abs. 2 Satz 2 BSWAG ergebenden Auftrags, den in dem bestehenden Bedarfsplan ermittelten Bedarf für die Bundesschienenwege zu überprüfen. Wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt, besteht nach der fachlichen Beurteilung keine Notwendigkeit, den Vordringlichen Bedarf zu ändern und einen neuen Bedarfsplan zu erstellen. Da kein neuer Bedarfsplan vorgelegt wird, gilt der bestehende Bedarfsplan insbesondere als Grundlage für die Planfeststellungsverfahren unverändert fort.

4. Ergebnis der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene

Besondere Bedeutung hatten bei der Prüfung folgende Überlegungen:

Der geltende Bundesverkehrswegeplan wurde im Sommer 1992 vom Bundeskabinett beschlossen; die beiden den Neu- und Ausbaubedarf im Bundesfernstraßen- und Bundesschienenwegenetz gesetzlich festlegenden Ausbaugesetze und zugehörigen Bedarfspläne wurden erst Ende 1993 durch den Deutschen Bundestag verabschiedet.

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege gilt noch bis 2012.

Dem längeren Geltungszeitraum entsprechend umfaßt der Bedarfsplan ein größeres Maßnahmenvolumen, das es „abzuarbeiten“ gilt; der „Vorrat“ an bisher nicht realisierten, vordringlichen Maßnahmen ist noch sehr groß und bedarf noch eines längeren Zeitraumes bis zur Realisierung.

Auch aus Sicht des Nahverkehrs ist keine Anpassung des Bedarfsplans erforderlich, da die zur Umsetzung der Projekte des Bedarfsplans aufgestellten Mehrjahrespläne Nahverkehrspauschalen enthalten.

Die zwischenzeitlich erzielten Fortschritte hinsichtlich der länderübergreifenden Projekte erfordern ebenso keine Anpassung des Bedarfsplans. Seit 1993 hat die Bundesrepublik Deutschland mit den meisten Nachbarstaaten Vereinbarungen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs abgeschlossen. Im einzelnen sind dies die Vereinbarungen mit

- der Schweiz
ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel,
2. Stufe einschließlich Neigetechnik-Einsatz Stuttgart–Grenze D/CH und
Neigetechnik-Einsatz München–Lindau–Grenze D/A (–Zürich)
- Tschechien
ABS Nürnberg–Grenze D/CZ (–Prag)
ABS Dresden–Grenze D/CZ (–Prag),
- den Niederlanden
ABS (Amsterdam–) D/NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen–Köln/Herne.

Mit entsprechender Erfüllung der Kriterien der Wirtschaftlichkeit sind diese Vorhaben gemäß BSWAG in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Im übrigen ist gemäß § 6 BSWAG bei unvorhergesehenem Verkehrsbedarf im Einzelfall die Realisierung von Maßnahmen möglich, die nicht im Bedarfsplan enthalten sind.

Das Bundesministerium für Verkehr hat ebenfalls geprüft, ob ggf. aufgrund neuer Prognosen eine Anpassung des Bedarfsplans vorzunehmen ist. Grundsätzlich sind Verkehrsprognosen nicht als starre Vorgaben für die Bedarfsfeststellung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung anzusehen. Sie sind Entscheidungshilfen und sollen aufzeigen, welche Verkehrsentwicklung zu erwarten ist und wo die Verkehrspolitik tätig werden muß. Für die Bundesrepublik Deutschland gilt dies vor allem auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines leistungsfähigen gesamtdeutschen Schienennetzes. Zur Umsetzung des Bedarfsplans stellt der Bundesminister für Verkehr in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) Fünfjahrespläne auf, die zeitnah und flexibel der Entwicklung in Wirtschaft und Verkehr Rechnung tragen können. Es liegen derzeit keine Erkenntnisse darüber vor, daß der Vordringliche und Weitere Bedarf zum Ausbau der Schienenwege des Bundes angesichts der generell akzeptierten investitionspolitischen Zielsetzungen heute anders als Ende 1993 zu bewerten ist. Spätestens für den Fünfjahresplan in 2003 bis 2008 werden neue Prognosen vorliegen.

5. Weiteres Vorgehen

Die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege muß sich in die verkehrsträgerübergreifend angelegte Bundesverkehrswegeplanung einpassen, d. h. sie muß kongruent mit der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und zukünftig auch des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen erfolgen.

Dies wird für die nächste Fortschreibung angestrebt; bis dahin soll wie folgt vorgegangen werden:

- Der aktuelle Dreijahresplan Schiene gilt bis Ende 1997.
- Das Bundesministerium für Verkehr hat zwischenzeitlich den an den Dreijahresplan anschließenden Fünfjahresplan Schiene 1998 bis 2002 vorgelegt.
- Das Bundesministerium für Verkehr wird in Erfüllung des § 4 Abs. 1 BSWAG spätestens bis November 1998 prüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.
- Nach jetzigen Erkenntnissen ist mit einer integrierten, d. h. verkehrsträgerübergreifenden BVWP-Fortschreibung Anfang des nächsten Jahrzehnts und damit etwa in der Mitte des Geltungszeitraums des BVWP '92 zu rechnen.

6. Stand der Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

6.1 Ziele der Bundesverkehrswegeplanung

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung verfolgt das Ziel, Mobilität für Personen und Güter im vereinten Deutschland sowie im enger zusammenwachsenden Europa umweltgerecht zu sichern, um damit eine wichtige Voraussetzung für anhaltendes Wirtschaftswachstum zu schaffen. Dabei nimmt die Bahn als umweltfreundlicheres Verkehrsmittel eine besondere Rolle ein.

Mit der Herstellung der Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 und der Öffnung der Grenzen zu Osteuropa haben sich die Rahmenbedingungen für und die Anforderungen an die Bundesverkehrswegeplanung als Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes grundsätzlich geändert. Der BVWP '92, der am 15. Juli 1992 vom Bundeskabinett verabschiedet worden ist, trägt diesen geänderten Bedingungen mit seinen verkehrs- und investitionspolitischen Zielen und seiner Schwerpunktsetzung Rechnung.

Die Förderung des Schienenverkehrs zur Entwicklung eines umweltgerechteren Verkehrssystems bildete bei der Aufstellung des BVWP '92 eines der wesentlichen verkehrsinvestitionspolitischen Ziele. Im einzelnen zählen dazu:

- Grunderneuerung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet der fünf neuen Bundesländer sowie Berlin-Ost,
- Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes der Eisenbahnen in Deutschland und Europa,
- Abbau von Kapazitätsengpässen im Schienennetz,
- Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen und Kooperationen zur optimalen Nutzung arbeitspezifischer Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger und
- Einrichtung moderner Leit- und Informationssysteme.

6.2 Umsetzung

Die genannten verkehrsinvestitionspolitischen Ziele sind durch verschiedene Ansätze zu erfüllen. Losgelöst von konkreten Örtlichkeiten ist bei der Schieneninfrastruktur zunächst zu unterscheiden zwischen Maßnahmen an Strecken und in Knoten.

6.2.1 Ausbaustrecken (ABS)

Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen reichen oft punktuelle Maßnahmen an einer bestehenden Strecke aus. Markante Beispiele hierfür sind:

- Modernisierung der Sicherungstechnik,
- Verstärkung der elektrischen Energieversorgung,
- Verlegung zusätzlicher Streckengleise,
- Streckenbegradigungen (Linienverbesserungen),
- Optimierung der Spurpläne in den Bahnhöfen,
- Schaffung kreuzungsfreier Bahnsteigzugänge sowie
- Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge.

Alle diese Einzelmaßnahmen entlang einer Eisenbahnlinie werden zusammengefaßt zu einem Vorhaben, das als Ausbaustrecke bezeichnet wird. Die Verwirklichung der vielen Einzelmaßnahmen erfordert einen gewissen Zeitraum, um durch die Bauarbeiten die Abwicklung des Eisenbahnbetriebs nicht zu sehr zu behindern. Oftmals ermöglichen diese Arbeiten anschließend auch eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit als wichtigen Schritt zur Einbindung der Ausbaustrecken in das Hochgeschwindigkeitsnetz.

6.2.2 Neubaustrecken (NBS)

Sowohl für den Abbau von Kapazitätsengpässen als auch für die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit gibt es an bestehenden Strecken Grenzen der Wirtschaftlichkeit. Ab einem gewissen Investitionsumfang ist es günstiger, sich von einer bestehenden Trasse zu lösen und eine neue Strecke zu bauen. Besonders in Mittelgebirgsgebieten erlauben Topographie und Gestaltung der bestehenden Bahnanlagen keine wesentliche Verbesserung der Verhältnisse. Neubaustrecken ermöglichen oft eine Verkürzung der Strecke und ein Baugeschehen, das vom Eisenbahnbetrieb nicht gestört wird.

6.2.3 Ausbau der Knoten

Die Eisenbahnknoten in den Ballungsräumen werden zunehmend zu leistungsbegrenzenden Engpässen. Der Ausbau von Knoten ist bautechnisch schwierig. Als Schnittpunkte mehrerer Strecken und Kristallisationspunkte für den Zu- und Abgang der Reisenden, die räumlich praktisch nicht verlagert werden können, weisen sie besonders hohe Belastungen auf und dürfen in ihrer Leistungsfähigkeit nicht eingeschränkt werden.

Inhalt der Maßnahmen in den Knoten bilden in erster Linie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Umbau der Gleisanlagen (Spur-

planänderungen). Damit werden die Knoten an die zukünftig zu erwartenden höheren Leistungsanforderungen für die zulaufenden Neubau- und Ausbaustrecken angepaßt. Darüber hinaus werden durch den Ersatz vielfach veralteter Sicherungstechnik – mit ihrem höheren spezifischen Personalbedarf und der größeren Anzahl von Stellwerken – in großem Umfang Personal eingespart und die Betriebskosten erheblich gesenkt.

6.2.4 Rangierbahnhöfe

Im Güterverkehr sind zur Sicherung wettbewerbsfähiger Leistungsangebote des Ladungsverkehrs neben der bereits erfolgten Konzentration der Rangier- und Knotenbahnhöfe weitere technische Veränderungen der Zugbildung erforderlich. Gerade die Produktivität des Systems Einzelwagenverkehr muß weiter gesteigert werden, um eine besser zu vermarktende Qualität zu erreichen. Vor allem durch investive Maßnahmen ist eine zeitgemäße Produktionsverbesserung möglich. Kern dieser Investitionen bildet die Automatisierung der Abdrück- und Ablaufvorgänge in den Zugbildungsanlagen, insbesondere die Automatisierung der Richtungsgleise in den Rangierbahnhöfen. Daneben sind von der DB AG auch kleinere Verbesserungen vorgesehen, wie der Einbau dynamischer Gleiswaagen und der Einsatz ferngesteuerter Rangierlokomotiven.

6.2.5 Kombiniertes Verkehr (KV)

Um die Kooperation der verschiedenen Verkehrsträger zu verbessern und den Güterverkehr vor allem von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist der KV insgesamt zu verbessern. Hierzu bedarf es einer zügigen Durchführung von Investitionen in Umschlaganlagen des KV, den KV-Terminals, um die Wirtschaftlichkeit des KV und damit seine Attraktivität für die verladende Wirtschaft zu steigern.

6.2.6 Innovative Techniken

Neben den beschriebenen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur trägt auch der Einsatz innovativer Techniken dazu bei, die gewünschten Verbesserungen für die Eisenbahn zu erreichen:

Telematik im Schienenverkehr – CIR-ELKE

Im Eisenbahnwesen soll vermehrt Informationstechnik zum Einsatz kommen. Vor allem in der Leit- und Sicherungstechnik läßt „Computer-Integrated-Railroading (CIR)“ wesentliche Effizienzsteigerungen erwarten. Auf die „Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz“ zielt das Teilsystem CIR-ELKE. Bei erfolgreichem Abschluß des Pilotprojektes wird die Ausrüstung weiterer Strecken mit CIR-ELKE geprüft.

Durch den Einsatz von CIR-ELKE wird die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnstrecken um bis zu 30% erhöht. Dies wird erreicht durch rechnergestützte Ortung der Züge und Regelung der Zugabstände.

Das System setzt folgende Ausrüstungsbausteine voraus:

- Linienzugbeeinflussung (LZB) mit fahrdynamisch angepaßten Gleisfreimeldeabschnitten,
- Ausrüstung der Triebfahrzeuge mit LZB-Geräten,
- moderne Stellwerke,
- erhöhte Leistungsfähigkeit der Bahnstromversorgung,
- Anpassung der Bahnübergänge

Neigetechnik

Der Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ermöglicht nach entsprechenden Anpassungsarbeiten ohne nennenswerte Baumaßnahmen an der Strecke ein schnelleres Durchfahren von engen Gleisbögen ohne wesentliche Komforteinbußen für den Reisenden und eine Verringerung der Reisezeiten. Die bautechnischen Anpassungen der Strecke beschränken sich auf geringfügige Trassierungsänderungen in Gleisbögen und Weichen, Beseitigung vorhandener Bogenweichen und Installation von Zusatzeinrichtungen für das Sicherungs- und Signalsystem. Die Reisezeiten verkürzen sich je nach Länge und Trassierung der vorhandenen Strecken gegenüber konventionellen Zügen um bis zu 20 %. Der Einsatz der Neigetechnikfahrzeuge kann mit voller Wirkung jedoch nur auf Strecken ohne kapazitive Engpässe erfolgen, weil sich durch die Mischung schnellfahrender Neigetechnikzüge mit langsamer fahrenden Güterzügen die Streckenkapazität insgesamt etwas verringert.

Die DB AG untersucht und bewertet alle in Frage kommenden Strecken auf einen möglichen Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen. Der Einsatz dieser Fahrzeuge erfolgt stufenweise.

6.3 Investitionspolitische Rahmenbedingungen

Die Umsetzung der Vorgaben und Lösungsansätze kann nur unter Berücksichtigung wesentlicher investitionspolitischer Rahmenbedingungen erfolgen.

6.3.1 Entwicklung des Finanzrahmens

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege basiert auf der Investitionslinie des BVWP '92. Zu seiner Umsetzung dienen Mehrjahrespläne, die konkrete Angaben zur Realisierung der Bedarfsplanprojekte enthalten.

Nach § 5 Abs. 2 Satz 1 BSWAG hatte das Bundesministerium für Verkehr zur Realisierung der Bedarfsplanprojekte zunächst einen Dreijahresplan aufzustellen. Für den Zeitraum dieses Dreijahresplans 1995 bis 1997 konnte den Planungen – für Neu- und Ausbau sowie für Ersatzinvestitionen – ein Finanzrahmen von insgesamt 30,6 Mrd. DM an Bundesmitteln, also jährlich 10,2 Mrd. DM, zugrunde gelegt werden, davon 7,2 Mrd. DM für Bedarfsplanmaßnahmen und 3 Mrd. DM für Ersatzinvestitionen.

Auch der Verkehrshaushalt mußte einen Beitrag zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes leisten. So

standen ab dem Haushaltsjahr 1996 jährlich insgesamt Investitionsmittel in Höhe von 7,2 Mrd. DM zur Verfügung. Die geltende mittelfristige Finanzplanung des Bundes sieht bei den Schieneninvestitionen für den Zeitraum 1998 bis 2000 einen Ansatz von 7,2 Mrd. DM pro Jahr vor; für die Jahre 2001 und 2002 werden für die Planung ebenfalls 7,2 Mrd. DM angenommen. Der Fünfjahresplan 1998 bis 2002 steht jedoch unter dem Vorbehalt, daß die eingeplanten Bundesmittel bei der Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung unter den dann jeweils herrschenden haushaltspolitischen Erfordernissen bereitgestellt werden können.

Zu den Bundesmitteln hat die DB AG in dem genannten Zeitraum einen Ansatz von insgesamt 6,4 Mrd. DM geplant, so daß der Fünfjahresplan 1998 bis 2002 ein Planungsvolumen von 42,4 Mrd. DM hat.

6.3.2 Private Vorfinanzierung

Das Bundeskabinett hat 1992 beschlossen, Verkehrsinfrastrukturprojekte auch über private Vorfinanzierung zu realisieren. Damit wird es möglich, dringend benötigte Verkehrswege früher zu verwirklichen, als es die sonst übliche Finanzierung aus dem Bundeshaushalt erlauben würde.

Im Schienenbereich wurde als Projekt für die private Vorfinanzierung die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München ausgewählt. Bundesregierung und DB AG haben im Dezember 1996 eine Vereinbarung zur Vorfinanzierung dieses Projektes durch die DB AG beschlossen. Die Inbetriebnahme kann dadurch bereits im Jahr 2003 erfolgen. Entsprechende Haushaltsmittel hätten für diesen Zeitraum nicht zur Verfügung gestanden. Die Refinanzierung durch den Bundeshaushalt setzt mit der Inbetriebnahme der Strecke ein und soll nach 15 Jahren abgeschlossen sein.

6.3.3 Investitionsanteil für Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Nach § 8 Abs. 2 BSWAG sind von den Mitteln, mit denen der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert, „... zwanzig vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Die DB AG stimmt diese Maßnahmen mit dem jeweiligen Bundesland ab.“

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß sowohl Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als auch ein erheblicher Teil der Investitionen in das Bestandsnetz der Bahn (Ersatzinvestitionen) dem SPNV dienen. Deshalb einigten sich Bund und Länder für den Dreijahresplan 1995 bis 1997 auf einen pauschalen Ansatz für spezifische SPNV-Maßnahmen in Höhe von 1,5 Mrd. DM. Das entspricht einem Anteil von 5 % bezogen auf das Gesamtvolumen der Bundesmittel, die bei Aufstellung des Dreijahresplans 1995 bis 1997 für Investitionen in die Schienenwege des Bundes vorgesehen waren.

Voraussetzungen und Verfahren zur Inanspruchnahme dieser Mittel wurden durch eine gemeinsame Erklärung des Bundes und der Länder vom 18./19. Mai 1995 geregelt. Anfangsschwierigkeiten sind in Abstimmungsgesprächen zwischen DB AG und Ländern – z. T. unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr – ausgeräumt worden, wie z. B. die Regelung eines Mittelausgleichs unter den Ländern, der im Bereich des Fernstraßenbaus seit vielen Jahren üblich ist und der bei der Eisenbahn vom Eisenbahn-Bundesamt vollzogen wird. Wesentlich war auch die Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, daß der Mitteleinsatz in Abstimmung mit der DB AG über den Gesamtzeitraum erfolgen kann.

Die DB AG hat mit den Ländern über 80 Maßnahmen abgestimmt, die auf der Grundlage der zwischen der DB AG und dem Bund abgeschlossenen Sammelfinanzierungsvereinbarung (Nr. 5/95) finanziert werden. Zwei Maßnahmen sind bereits fertiggestellt, die Anpassung der Strecken

- Saarbrücken–Mainz (–Frankfurt/Main) und
- Mannheim–Heilbronn

für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen.

Im Bau sind Maßnahmen an sieben weiteren Strecken:

- Leinefelde–Gotha,
- die Vogtlandstrecken,
- Weinheim–Fürth,
- Köln–Saarbrücken,
- Stuttgart–Tübingen,
- Elmshorn–Itzehoe und
- München–Holzkirchen–Bayerischzell

Die DB AG strebt gemeinsam mit den Ländern an, einen Großteil der übrigen Maßnahmen noch 1997 zu beginnen. Dazu gehört u. a. die Modernisierung der Strecke Osnabrück–Oldenburg, für die gegenüber dem gegenwärtigen Zustand eine Fahrzeitverbesserung um 20 Minuten ab 1999 erreicht werden soll.

In dem im April 1997 vorgelegten Fünfjahresplan 1998 bis 2002 ist als Fortführung der Übergangslösung aus dem Dreijahresplan wiederum ein pauschaler Ansatz von 5 % der Bundesmittel für SPNV-Projekte vorgesehen. Ausgehend von einem Finanzierungsvolumen des Bundes von jährlich 7,2 Mrd. DM fließen also 360 Mio. DM pro Jahr oder während des gesamten Fünfjahreszeitraums 1,8 Mrd. DM in spezifische SPNV-Maßnahmen. Diese Lösung hat unter anderem den Vorteil, daß das jeweilige Land eigene Akzente beim Einsatz dieser Mittel entsprechend den besonderen örtlichen Gegebenheiten setzen kann.

Insgesamt sind 20 % der gesamten Bundesmittel von 36 Mrd. DM für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem SPNV dienen, zu verwenden, zusammen also 7,2 Mrd. DM.

Die Erfüllung dieser 20 %-Quote für Investitionen, die dem SPNV dienen, setzt sich für den gesamten Fünfjahreszeitraum wie folgt zusammen:

- Über die SPNV-Pauschale für reine SPNV-Maßnahmen, die zwischen der DB AG und den Län-

dern abzustimmen sind, fließen in spezifische SPNV-Projekte 1,8 Mrd. DM.

- Ersatzinvestitionen in denjenigen Teil des Bestandsnetzes, der zum weit überwiegenden Anteil von Zügen des SPNV befahren wird, kosten ca. 3,0 Mrd. DM.
- Um die 20 %-Quote zu erfüllen, müßten dem SPNV folglich noch Anteile der Aus- und Neubauprojekte von Mischverkehrsstrecken zugute kommen in Höhe von mindestens 2,4 Mrd. DM.

Dieser Mindestanteil aus Mischverkehrsprojekten läßt sich nicht eindeutig beziffern, weil bislang kein Verfahren für eine genaue Zuschneidung von Kosten auf einzelne Verkehrsarten allgemeine Anerkennung fand. Könnten die auf der Basis eines Gutachtens im Dreijahresplan 1995 bis 1997 ausgewiesenen SPNV-Anteile auch nur zur Hälfte als realistisch angesehen werden, berechnete dies zu der Aussage, daß aus Mischverkehrsprojekten die erforderlichen 2,4 Mrd. DM dem SPNV mit Sicherheit zugute kommen. Selbstverständlich wurde bei dieser Betrachtung der Verteilungsschlüssel der Gutachter weder auf die SPNV-Pauschale in Höhe von 1,8 Mrd. DM noch bei den Ersatzinvestitionen in Höhe von 15,2 Mrd. DM angesetzt.

6.3.4 Altlasten

Nach § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) leistet der Bund einen Beitrag zum Abbau der Altlasten im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn und gewährt zu diesem Zweck der DB AG u. a. Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen. Hiermit soll eine Angleichung des Schienennetzes und der sonstigen erforderlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes im Bereich der bisherigen Deutschen Reichsbahn an den sonstigen Ausbaustandard erreicht werden. Hierfür sind bis zum Jahr 2002 bis zu 33 Mrd. DM bereitzustellen, davon mindestens 30 % für Investitionen in Gegenstände des Sachanlagevermögens, das dem SPNV dient. Die DB AG stimmt die Investitionsplanung mit den neuen Ländern nach Maßgabe des am 23. Mai 1994 unterzeichneten Verwaltungsabkommen ab.

6.4 Investitionsschwerpunkte

Die Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege werden entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen umgesetzt. Da die zur Realisierung des Vordringlichen Bedarfs erforderlichen Mittel den verfügbaren Finanzrahmen übersteigen, müssen allerdings Schwerpunkte gesetzt werden. Den verkehrspolitischen Vorgaben entsprechend sind dies die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), der Knoten Berlin sowie die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main.

6.4.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)

Größte Bedeutung hat für die Bundesregierung das Zusammenwachsen der neuen und alten Bundesländer. Diesem Ziel dienen die 17 VDE, die für die

Schiene neun Vorhaben, für die Straße sieben und für die Wasserstraße ein Vorhaben umfassen. Vor allem die Schienenprojekte sind weit gediehen:

- Bereits in Betrieb genommen wurden:
 - VDE Nr. 5, ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin,
 - VDE Nr. 6, ABS Eichenberg–Halle, und
 - VDE Nr. 7, ABS Bebra–Erfurt.
- Mit Teilfertigstellungen wurden im September 1996 in Betrieb genommen:
 - VDE Nr. 1, ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund, und
 - VDE Nr. 2, ABS Hamburg–Büchen–Berlin.
- Fertigstellungen 1998 sind geplant bei:
 - VDE Nr. 3, ABS Uelzen–Stendal – zunächst ein-
gleisig elektrifiziert –, sowie
 - VDE Nr. 4, ABS/NBS Hannover–Berlin.
 - VDE Nr. 9, ABS Leipzig–Dresden, wird ab 1998 so-
weit fertiggestellt sein, daß eine Fahrzeit zwischen
Leipzig–Dresden–Neustadt von unter einer Stunde
verwirklicht werden kann.
- Beim VDE Nr. 8.2, NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle,
wird voraussichtlich im Jahr 2001 im Abschnitt
Gröbers–Leipzig der Verkehr aufgenommen,
- VDE Nr. 8.3, ABS Berlin–Halle/Leipzig, wird bis
2002 voll mit einer Streckengeschwindigkeit von
200 km/h befahrbar sein,
- VDE Nr. 8.1, ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, wird mit
dem Ziel fortgeführt, daß die NBS zwischen
Ebensfeld und Erfurt in den Jahren 2004/05 in Be-
trieb gehen kann.

6.4.2 Knoten Berlin

Im Hinblick auf den Umzug der Bundesregierung nach Berlin stellt der Ausbau des Knoten Berlin nach den VDE den zweiten bedeutsamen Investitionsschwerpunkt dar. Dabei müssen zunächst die durch die deutsche Teilung ihrer Funktion beraubten Anlagen wieder so hergerichtet werden, daß sie den Anforderungen genügen. Vor allem sind Netzlücken zu schließen und die Gleisanlagen in einen betriebs-sicheren und zeitgemäßen Zustand zu versetzen. Darüber hinaus sind die Anlagen entsprechend der Gesamtkonzeption um eine neue, durchgehende Nord-Süd-Achse zu ergänzen. Auch hier sind die Arbeiten weit vorangeschritten:

- Bis 1998 sollen die Strecken Staaken–Friedrich-
straße und Friedrichstraße–Hauptbahnhof fertig-
gestellt bzw. grunderneuert sein.
- Bis 2002 sollen sowohl die Nord-Süd-Verbindung
mit dem zentralen Lehrter Bahnhof und den süd-
lich anschließenden Strecken Südkreuz–Blanken-
felde sowie Südkreuz–Ludwigfelde als auch der
nördliche Berliner Innenring in Betrieb gehen.
- Alle anderen Projekte werden zielstrebig fortge-
führt.

Im engen Zusammenhang mit den Vorhaben des Knoten Berlin wird die Grunderneuerung der S-Bahn

Berlin verwirklicht. Bis zum Jahr 2002 sollen die wichtigsten Lücken geschlossen und wesentliche Teile des betriebenen Netzes grunderneuert sein.

6.4.3 NBS Köln–Rhein/Main

Neben der Ausweisung im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ist die NBS Köln–Rhein/Main außerdem Bestandteil des „Europäischen Infrastrukturleitplans“ und steht hier im Zusammenhang mit dem internationalen Hochgeschwindigkeitsprojekt Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam/London (PBKAL). Kapazitive Engpässe und qualitative Mängel im Rheinkorridor werden mit der NBS entschärft. Die Reise- und Transportzeiten zwischen Köln und dem Rhein/Main-Gebiet werden wesentlich verkürzt.

Das Vorhaben wird stufenweise realisiert, zunächst im NBS-Abschnitt zwischen Siegburg und Frankfurt. Die DB AG beabsichtigt, diesen Abschnitt bis zum Ende des Jahres 2000 in Betrieb zu nehmen.

7. Angaben zu Einzelvorhaben des Vordringlichen Bedarfs

Zu allen Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege folgen, entsprechend der dort gewählten Unterteilung in

„a) Überhang“ und

„b) Neue Vorhaben“,

Angaben über Projektumfang und Stand der Verwirklichung. Die wichtigsten Informationen hierzu sind unter 7.2 noch einmal tabellarisch zusammengefaßt.

7.1 Kurze Einzelausführungen

a) Überhang

1 Überhang des BVWP '85

Dieses Sammelvorhaben umfaßt die Vorhaben des BVWP '80, die als Überhang in den BVWP '85 übernommen wurden und im wesentlichen bis 1992 fertiggestellt waren, bei denen aber auch noch später Zahlungen zu leisten waren, beispielsweise als Wertausgleich bei bislang nicht abgeschlossenen Flurbereinigungsverfahren. Zu nennen sind dabei vor allem die NBS Hannover–Würzburg und die NBS Mannheim–Stuttgart.

Aktualisierte Gesamtkosten:	18 283 Mio. DM
Investitionen vor 1997:	18 170 Mio. DM

2 ABS Fulda–Frankfurt

Die 1. Baustufe umfaßt den dreigleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau–Wolfgang bis Gelnhausen, Linienverbesserungen sowie die Beseitigung von Bahnübergängen.

Aktualisierte Gesamtkosten:	796 Mio. DM
Investitionen vor 1997:	402 Mio. DM

- Raumordnungsverfahren:
abgeschlossen
- Planfeststellungsverfahren:
Baurecht besteht in 15 von insgesamt 26 Abschnitten. Die restlichen fehlenden 11 Verfahren wurden eingeleitet.
- Baubeginn: 1987
- Die 1. Baustufe der ABS Fulda–Frankfurt ist 1991 in Betrieb genommen worden. Die jetzt laufenden Arbeiten sind so angelegt, daß die 2. Baustufe nach 2000 in Betrieb genommen werden kann. Rund 60 % der Baumaßnahmen sind realisiert.
- 3 ABS Frankfurt–Mannheim**
- Neben einzelnen Linienverbesserungen und der Beseitigungen von Bahnübergängen werden neue Überholungsgleise gebaut sowie die Leit- und Sicherungstechnik angepaßt.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 510 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 433 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
abgeschlossen
- Planfeststellungsverfahren:
Baurecht besteht in 12 von insgesamt 17 Abschnitten. Die restlichen fehlenden 5 Verfahren wurden eingeleitet.
- Baubeginn: 1987
- Die Arbeiten an der 2. Stufe der ABS Frankfurt/Main–Mannheim sind 1987 begonnen worden; bislang sind rund 85 % der Baumaßnahmen verwirklicht; dazu gehören z. B. 8 Linienverbesserungen und die Beseitigung von 17 Bahnübergängen. Zur Zeit laufen Arbeiten zur Linienverbesserung, zur Beseitigung von Bahnübergängen und der Erstellung von Lärmschutzmaßnahmen einschließlich passiver Schallschutzmaßnahmen.
- 4 ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe**
- Sämtliche Baumaßnahmen zur Anhebung der Geschwindigkeit auf $V=200$ km/h mit Beseitigung aller Bahnübergänge sind abgeschlossen.
- 5 ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel**
- In der 1. Baustufe wird der Abschnitt Karlsruhe–Offenburg 4-gleisig für $V=250$ km/h mit Beseitigung der Bahnübergänge ausgebaut. Der Südabschnitt Offenburg–Basel stellt die Pilotstrecke für das Projekt CIR-ELKE dar (siehe lfd. Nr. 26 unter Neue Vorhaben).
- Aktualisierte Gesamtkosten: 6 661 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 1 589 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
in 4 von 5 Abschnitten abgeschlossen
- Planfeststellungsverfahren:
Baurecht besteht in 7 von insgesamt 18 Abschnitten. Es wurden 3 weitere Verfahren eingeleitet.
- Baubeginn: 1987

In der 1. Stufe laufen gegenwärtig Bauarbeiten im Abschnitt Baden Baden–Offenburg. Das Projekt wurde 1987 begonnen; gegenwärtig ist ein Viertel der Leistungen erbracht worden.

6 ABS Dortmund–Köln

Die ABS Dortmund–Köln ist im Sommer 1991 in Betrieb genommen worden. Die Bauaktivitäten sind abgeschlossen worden. Zur Zeit laufen noch die Regelung von Grunderwerb und Entschädigungsfragen sowie die Gesamtabrechnung des Vorhabens.

7 NBS Köln–Rhein/Main

Kernstück des Projektes ist die NBS für $V=300$ km/h zwischen Siegburg und Frankfurt-Flughafen mit Fortführungen in die Frankfurter Innenstadt und nach Mannheim über vorhandene Strecken. Die Städte Wiesbaden und Mainz werden über Verbindungskurven angeschlossen. Eine Einbindung des Flughafens Köln/Bonn ist beabsichtigt, jedoch nicht Bestandteil des Vorhabens.

Aktualisierte Gesamtkosten: 7 750 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 2 248 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Beschlüsse wurden in 19 von insgesamt 47 Abschnitten gefaßt. Die restlichen 28 Verfahren wurden eingeleitet.

Baubeginn: Dezember 1995

Betriebsaufnahme: voraussichtlich 2000

Die Bauarbeiten haben im Bereich des Frankfurter Flughafens und am Frankfurter Kreuz sowie in Siegburg begonnen.

8 ABS/NBS Stuttgart–Augsburg

Gesamtprojekt

Die Städte Stuttgart und Ulm sollen mit einer Neubaustrecke für eine Höchstgeschwindigkeit von $V=250$ km/h verbunden werden. Der anschließende Abschnitt Ulm–Augsburg wird für eine Höchstgeschwindigkeit von $V=200$ km/h ausgebaut. Im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ wurde die NBS/ABS Stuttgart–Augsburg unterteilt in eine NBS/ABS Wendlingen–Augsburg und den Streckenabschnitt im Großraum Stuttgart („Stuttgart 21“).

Zur Vermeidung kostenträchtiger Zwischenzustände soll die NBS gleichzeitig mit „Stuttgart 21“ in Betrieb genommen werden.

ABS/NBS Wendlingen–Augsburg

Die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm soll weitestgehend mit der bestehenden BAB A8 gebündelt werden. Zwischen Ulm und Augsburg ist die Linienführung noch offen.

Aktualisierte Gesamtkosten: 4 489 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 247 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

in 1 von 2 Abschnitten abgeschlossen

Baubeginn: möglichst 2001

Für den Abschnitt Wendlingen–Ulm ist das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Die Planfeststellungsverfahren sollen im Frühjahr 1997 eingeleitet werden. Für den Abschnitt Ulm–Augsburg bereitet die DB AG das Raumordnungsverfahren vor.

„Stuttgart 21“

(bisheriger Anteil aus Stuttgart–Augsburg)

Bei diesem Vorhaben sollen die Gleisanlagen im gesamten Raum Stuttgart grundlegend neu geordnet werden. Insbesondere soll der Hauptbahnhof vom jetzigen Kopf- in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umgewandelt werden. Das gesamte Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 5 Mrd. DM. Im Rahmen des ehemaligen Gesamtvorhabens NBS/ABS Stuttgart–Augsburg deckt der Bund bei „Stuttgart 21“ nur den Anteil, den nach ursprünglicher Planung der Abschnitt Stuttgart–Wendlingen gekostet hätte.

Aktualisierte Gesamtkosten: 886 Mio. DM
(nur ABS/NBS-Anteil)

Investitionen vor 1997: 5 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

in Vorbereitung

9 ABS Mainz–Mannheim

Zunächst sollen in Mainz zwischen Haupt- und Südbahnhof ein zweiter Tunnel neu aufgeföhren sowie der Abschnitt Ludwigshafen–Mannheim mit einer neuen Rheinbrücke 4gleisig ausgebaut werden.

Aktualisierte Gesamtkosten: 768 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 58 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 1 von insgesamt 7 Abschnitten. Es wurden 4 weitere Verfahren eingeleitet.

Baubeginn: 1995

Die Bauarbeiten haben 1995 im Mainzer Hauptbahnhof begonnen.

10 ABS Dortmund–Kassel

Bei der ABS Dortmund–Kassel sind zwei Bauabschnitte zu unterscheiden. Im Abschnitt Dortmund–Paderborn sind drei Viertel der Baumaßnahmen abgeschlossen. Hier wurden die Linienverbesserungen für V = 200 km/h durchgeführt. In diesem Schnellfahrabschnitt sind noch Bahnübergänge zu beseitigen.

Aktualisierte Gesamtkosten: 1 422 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 444 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

in 2 von 3 Abschnitten abgeschlossen und in einem weiteren eingeleitet

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 5 von insgesamt 13 Abschnitten. 2 weitere Verfahren wurden eingeleitet.

Baubeginn: 1989

Im Abschnitt Paderborn–Kassel soll bei der Ortslage Neuenheerse/Willebadessen noch 1997 mit Maßnahmen zur Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereichs begonnen werden.

11 ABS Iphofen–Nürnberg

Im Abschnitt Iphofen–Neustadt (Aisch) werden die Linienführung für V = 200 km/h verbessert und die Bahnübergänge beseitigt. Im anschließenden Abschnitt von Neustadt (Aisch) bis Nürnberg wird die Geschwindigkeit auf V = 140 km/h bis V = 160 km/h angehoben.

Aktualisierte Gesamtkosten: 362 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 225 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 9 von insgesamt 10 Abschnitten. Das noch fehlende Verfahren wurde eingeleitet.

Baubeginn: 1990

Örtliche Linienverbesserungen sind bereits verwirklicht. Derzeit sind noch einzelne Verbesserungen wie Ertüchtigung der Oberleitung, Brücken Anpassungen sowie Linienverbesserungen in Altmannshausen und Markt Einersheim im Gange.

12 NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München

Mit Vorrang wird zwischen Nürnberg und Ingolstadt eine NBS für V = 300 km/h entlang der BAB A9 errichtet. Im weiteren Verlauf wird die bestehende Eisenbahnstrecke Ingolstadt–München durch Linienverbesserungen für V = 160 km/h bis V = 200 km/h ausgebaut. Ab Petershausen wird die Strecke um zusätzliche S-Bahn-Gleise ergänzt.

Aktualisierte Gesamtkosten: 3 870 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 170 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 10 von insgesamt 31 Abschnitten. Es wurden 17 weitere Verfahren eingeleitet.

Baubeginn: Juli 1994

Für die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München ist eine private Vorfinanzierung vorgesehen. Die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund (Bundesministerium für Verkehr und Bundesministerium der Finanzen) und DB AG ist im

Dezember 1996 abgeschlossen worden. Erste Bauaktivitäten haben im Jahr 1994 stattgefunden. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2003 vorgesehen.

13 ABS München–Mühldorf–Freilassing

Die ABS München–Mühldorf–Freilassing dient zum einen der Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit Österreich wie auch der Entlastung der vorhandenen Strecke zwischen München und Freilassing (Salzburg) sowie zum anderen der Verbesserung des Regionalverkehrs Südostbayern.

Aktualisierte Gesamtkosten: 1 613 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 31 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 1 von insgesamt 13 Abschnitten.

In der 1. Baustufe werden Teilabschnitte zwischen Markt Schwaben und Tüßling zweigleisig ausgebaut. Die durchgehende Zweigleisigkeit wird mit der Elektrifizierung der gesamten Strecke in weiteren Baustufen realisiert.

14 ABS Hamburg–Harburg–Hamburg–Rothenburgsort

Zur Beschleunigung vor allem des Güterverkehrs war eine direkte Verbindung zwischen Harburg und Rothenburgsort zu schaffen, durch die der bisher erforderliche Fahrtrichtungswechsel entfallen konnte und Engpässe durch abschnittsweise zusätzliche Gleise beseitigt wurden. Künftig stehen zwischen der Norderelbe und Hamburg-Harburg 4 unabhängige Strecken zur Verfügung:

- Gleichstrom-S-Bahn,
- Güterzuggleise für den Durchgangsverkehr,
- Gleise für den Reisezugverkehr,
- Gleise für die Bedienung des östlichen Hamburger Hafengebietes.

Aktualisierte Gesamtkosten: 976 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 869 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

abgeschlossen

Baubeginn: 1986

Betriebsaufnahme: September 1996

Die Umbauarbeiten sind im wesentlichen realisiert. An der Leit- und Sicherungstechnik stehen noch letzte Restarbeiten aus.

15 ABS Köln–Aachen

Die ABS Köln–Aachen ist Bestandteil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL). Im Abschnitt Düren–Köln Hbf ist diese Maßnahme im Zusammenhang mit der Errichtung der S-Bahn auszuführen. Dabei werden zu den künftig von

der S-Bahn genutzten 2 bestehenden Gleisen 2 weitere Gleise für eine Geschwindigkeit von $V = 250$ km/h für den Fernverkehr neu gebaut. Der Abschnitt Düren–Aachen wird durch Linienverbesserungen für Geschwindigkeiten von $V = 160$ km/h bis $V = 200$ km/h ausgebaut.

Aktualisierte Gesamtkosten: 756 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 79 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 3 von insgesamt 14 Abschnitten. Die restlichen 11 Verfahren wurden eingeleitet.

Baubeginn: 1996

16 ABS Augsburg–München

Zwischen Augsburg Hbf und Olching werden 2 zusätzliche Gleise für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit $V = 230$ km/h gebaut.

Aktualisierte Gesamtkosten: 1 298 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 22 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 1 von insgesamt 9 Abschnitten. Es wurden 5 weitere Verfahren eingeleitet.

Baubeginn: 1997

17 ABS München–Kiefersfelden

Ziel der vielen Einzelmaßnahmen an dieser wichtigen nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner ist eine Erhöhung der Kapazität auf der Strecke aber auch in den Bahnhöfen zwischen Aßling und Kiefersfelden. Dazu werden in Bahnhöfen Überholungsgleise gebaut oder verlängert und schienenfreie Bahnsteigzugänge angelegt.

Aktualisierte Gesamtkosten: 63 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 22 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 4 von insgesamt 8 Abschnitten.

Baubeginn: 1992

Die Arbeiten an der ABS München–Kiefersfelden sind voll im Gang.

18 ABS Hamburg–Büchen–Berlin

Die ABS Hamburg–Büchen–Berlin ist identisch mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 2. Die gesamte Strecke wird auf $V = 160$ km/h ausgebaut und elektrifiziert. Zwischen Schwarzenbek und Ludwigslust wird das 2. Gleis wiederhergestellt und im S-Bahn-Bereich Hamburg die Strecke mehrgleisig ausgebaut zur Trennung von S- und Fernbahn. In mehreren Bahnhöfen werden neue Überholungsgleise mit Längen von

- jeweils 750 m angelegt. In Hamburg-Rothenburgsort, Hamburg-Bergedorf und Hagenow Land werden elektronische Stellwerke errichtet.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 3 805 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 3 136 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
abgeschlossen
- Planfeststellungsverfahren:
Baurecht besteht in 28 von insgesamt 35 Abschnitten. Die restlichen 7 Verfahren wurden bereits eingeleitet.
- Baubeginn: 1991
- Im September 1996 ist der elektrische Betrieb auf der Strecke zwischen Hamburg und Nauen aufgenommen worden. 1997 wird mit einer Fahrzeit von 2 Stunden und 20 Minuten von Hamburg Hbf bis Berlin-Zoologischer Garten die alte Relation wiederhergestellt.
- 19 *ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin*
- Die ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin ist identisch mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 5. Die Strecke wird für $V=140$ km/h bis $V=160$ km/h ausgebaut, durchgehend elektrifiziert und mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 2 394 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 2 342 Mio. DM
- Baubeginn: 1990
- Betriebsaufnahme: Mai 1993 Helmstedt–Magdeburg
Dezember 1995 Magdeburg–Berlin
- Seit Dezember 1995 kann die Strecke zwischen Helmstedt und Berlin durchgehend elektrisch befahren werden.
- 20 *ABS Eichenberg–Halle*
- Bei der ABS Eichenberg–Halle handelt es sich um das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6, das den Lückenschluß und den zweigleisigen Ausbau einschließlich Elektrifizierung beinhaltet.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 509 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 493 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
- Planfeststellungsverfahren:
abgeschlossen
- Baubeginn: 1990
- Betriebsaufnahme: Mai 1994
- Dieses Vorhaben ist bereits fertiggestellt. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1994 konnte auf dem Streckenabschnitt Eichenberg–Leinefelde der elektrische Betrieb aufgenommen werden.
- 21 *ABS Bebra–Erfurt*
- Bei der ABS Beba–Erfurt handelt es sich um das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 7. Neben

- Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen wurden insbesondere die früheren Strecken Eisenach–Wartha–Gerstungen sowie Blankenheim–Faßdorf (Berliner Kurve) wieder aufgebaut und der Gothaer Viadukt neu gebaut.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 1 955 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 1 580 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
abgeschlossen
- Planfeststellungsverfahren:
Baurecht besteht durchgehend in allen Abschnitten.
- Baubeginn: 1990
- Betriebsaufnahme: Mai 1995
- Dieses Vorhaben wird in mehreren Schritten verwirklicht:
- Im Mai 1991 war ein eingleisiger Lückenschluß Gerstungen–Eisenach verwirklicht.
 - Im September 1992 konnte diese Strecke zweigleisig befahren werden.
 - Im Mai 1995 war die Elektrifizierung zwischen Bebra und Neudietendorf fertiggestellt.
- Derzeit wird der noch fehlende Abschnitt Neudietendorf–Erfurt realisiert.
- 22 *ABS Hochstadt–Marktzeuln–Camburg*
- Der frühere Zustand einer 2gleisigen, elektrifizierten Strecke wird wieder hergestellt. Zusätzlich wird in Saalfeld ein elektronisches Stellwerk errichtet, das zusammen mit dem in Kronach künftig die gesamte Strecke sichert.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 1 201 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 978 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
abgeschlossen
- Planfeststellungsverfahren:
Baurecht besteht durchgehend in allen Abschnitten.
- Baubeginn: 1991
- Betriebsaufnahme: Mai 1995
- Die ABS Hochstadt Marktzeuln–Camburg ist seit Mai 1995 durchgehend elektrifiziert. 1998 sollen die Restarbeiten abgeschlossen sein.
- 23 *ABS Hof–Plauen*
- Ziel der Arbeiten an der ABS Hof–Plauen war die Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern. Schwerpunkte waren der Streckenausbau auf $V=100$ km/h und der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises.
- Aktualisierte Gesamtkosten: 103 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 103 Mio. DM
- Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
- Planfeststellungsverfahren:
abgeschlossen

Baubeginn: 1991
 Betriebsaufnahme: Mai 1993
 Das 2. Gleis wurde wieder errichtet und die Strecken auf V = 100 km/h ausgebaut.

24 Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe

Zur Beschleunigung und Kostensenkung des Güterverkehrs ist eine Konzentration auf wenige, aber sehr leistungsfähige Rangierbahnhöfe (Rbf) erforderlich. Die Aktivitäten konzentrieren sich nach Abschluß der Modernisierung des Rbf Nürnberg auf Restarbeiten am neuerbauten Rbf München Nord.

Aktualisierte Gesamtkosten: 611 Mio. DM
 Investitionen vor 1997: 611 Mio. DM

25 Kombiniertes Verkehr, 1. Stufe

Durch Überschneidungen von Vorhaben der 1. und 2. Stufe ist eine Unterteilung nicht mehr praxisgerecht. Daher werden die Ausführungen bei den neuen Vorhaben unter der Nr. 25 „Kombinierter Verkehr, 2. Stufe“ zusammengefaßt.

b) Neue Vorhaben

1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund

Diese Ausbaustrecke ist das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1. Neben dem 2gleisigen Ausbau der Abschnitte Bentwisch–Röwershagen, Velgast–Stralsund und Hagenow Land–Holthausen, der auch zu elektrifizieren war, wird die Streckengeschwindigkeit auf V = 120 km/h bis V = 160 km/h angehoben.

Aktualisierte Gesamtkosten: 1 587 Mio. DM
 Investitionen vor 1997: 462 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:
 nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 4 von insgesamt 7 Abschnitten. Zusätzlich wurden 3 weitere Verfahren eingeleitet.

Baubeginn: 1992
 Betriebsaufnahme: abschnittsweise

Nach einem Baubeginn im Jahr 1992 konnten erste Abschnitte bereits im Mai 1994 in Betrieb genommen werden. Im einzelnen sind verwirklicht:

- Inbetriebnahme des Abschnitts Hagenow Land–Holthausen mit einer zulässigen Streckengeschwindigkeit von 160 km/h im August 1996,
- Teilabschnitte Grevesmühlen–Bad Kleinen und
- Bützow–Warnow Ende 1996.

Im Jahr 1997 ist der Umbau des Gleises Warnow–Bützow und des Bahnhofs Warnow vorgesehen.

2 ABS Uelzen–Stendal

Als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 wird in der 1. Baustufe die Lücke zwischen Salzwedel und Nienbergen geschlossen und die

ganze Strecke – zunächst 1gleisig mit einem 2gleisigen Begegnungsabschnitt – für eine Geschwindigkeit von weitgehend V = 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert.

Aktualisierte Gesamtkosten: 921 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 302 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:
 abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 9 von insgesamt 16 Abschnitten. Die fehlenden 7 Verfahren wurden eingeleitet.

Baubeginn: 1993

Betriebsaufnahme: voraussichtlich Mai 1998

Die Arbeiten wurden im Jahr 1993 begonnen. Es ist vorgesehen, daß 1998 ein durchgehender elektrischer Betrieb aufgenommen werden kann.

3 ABS/NBS Hannover–Berlin

Bei diesem Vorhaben, das auch das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4 umfaßt, wird die Strecke abschnittsweise 2-, 3- und 4gleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert. Zwischen Lehrte und Wolfsburg beträgt die Ausbaugeschwindigkeit V = 200 km/h und zwischen Wolfsburg und Staaken V = 250 km/h.

Aktualisierte Gesamtkosten: 5 107 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 3 319 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:
 abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 32 von insgesamt 38 Abschnitten. 3 weitere Verfahren wurden eingeleitet.

Baubeginn: 1992

Betriebsaufnahme: 1998 geplant

Der Abschnitt Oebisfelde–Staaken–Berlin befindet sich noch im Bau, während die Arbeiten im Abschnitt Lehrte–Oebisfelde bis auf Restarbeiten abgeschlossen sind. Der Abschnitt Hannover–Lehrte befindet sich ebenfalls in Bau.

4 ABS Bad Harzburg–Stapelburg

Die Verbindung wurde im Zuge der ehemaligen Strecke Vienenburg–Stapelburg–Ilseburg als Lückenschluß wiederhergestellt.

Geschätzte Gesamtkosten: 55 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 55 Mio. DM

Baubeginn: Februar 1995

Betriebsaufnahme: Juni 1996

Der Lückenschluß konnte im Juni 1996 in Betrieb genommen werden.

5 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt

In der 1. Sektion des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8.1) sollen vorrangig Ebensfeld und Erfurt durch eine neue Strecke für V = 250 km/h verbunden werden. Die südlich

anschließende bestehende Strecke Nürnberg-Ebensfeld ist um 2 Gleise für $V = 200$ km/h zu ergänzen.

Aktualisierte Gesamtkosten: 7 226 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 453 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Für die NBS besteht durchgehendes Baurecht. Zwischen Ebensfeld und Nürnberg wurden alle Verfahren eingeleitet. Es liegen bisher 5 Beschlüsse vor. Ende 1997 sollen alle Beschlüsse eingegangen sein.

Baubeginn: 1996

Im April 1996 konnte mit der Errichtung der gemeinsamen Brückenbauwerke im Bündelungsabschnitt mit dem Neubau der BAB 71 (VDE Nr. 16) begonnen werden. Es ist vorgesehen, möglichst bald mit den unmittelbaren Arbeiten an der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt zu beginnen mit dem Ziel, die NBS im Jahr 2004/05 in Betrieb zu nehmen.

6 NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle

Als 2. Sektion des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8.2) wird zwischen Erfurt und Leipzig eine neue Strecke für $V = 250$ km/h gebaut. Halle wird über eine neue Verbindungskurve und die bestehende, für $V = 200$ km/h auszubauende Strecke Schkopau-Halle angeschlossen.

Aktualisierte Gesamtkosten: 4 506 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 311 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht durchgehend in allen Abschnitten.

Baubeginn: 1996

Im Oktober 1996 konnte mit den Bauarbeiten zwischen Gröbers und Leipzig begonnen werden; die Arbeiten sollen im Jahre 2001 abgewickelt sein.

7 ABS Berlin–Halle/Leipzig

Die Strecke wird als 3. Sektion des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8.3) saniert und für $V = 200$ km/h ausgebaut.

Aktualisierte Gesamtkosten: 2 732 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 1 948 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen (Elbquerung Wittenberg)

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht besteht in 5 von insgesamt 6 Abschnitten. Das fehlende Verfahren wurde ebenfalls eingeleitet (Elbquerung).

Baubeginn: 1992

Mit den Arbeiten wurde bereits 1992 begonnen; rd. 80% der Strecke ist für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h bereits umgebaut. Gegenwärtige Schwerpunkte der Bauaktivitäten sind die Vorbereitungen für die Elbquerung in Lutherstadt-Wittenberg sowie der Umbau des Knotens Bitterfeld und noch fehlende Abschnitte einschließlich Bahnhof Wittenberg und Bahnhof Jüterbog.

8 ABS Leipzig–Dresden

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 9 soll die Strecke für weitgehend $V = 200$ km/h ausgebaut und im östlichen Teil mit der Strecke Berlin–Dresden gebündelt werden.

Aktualisierte Gesamtkosten: 1 889 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 455 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen (Neubauabschnitt Weißig-Böhla-Weinböhla)

Planfeststellungsverfahren:

Teilweise besteht Baurecht.

Baubeginn: 1993

Die Arbeiten zwischen Leipzig und Riesa sind fortgeschritten, so daß im September 1998 eine Fahrzeit zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Dresden Neustadt von unter einer Stunde erreicht werden kann.

9 ABS/NBS Hanau–Erfurt

Die Konzeption für eine Verbindung Hanau–Erfurt ist noch offen. Vorstudien sind in Arbeit.

10 a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz

Neben der Anpassung der gesamten Strecke für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ist vorgesehen, die Strecke zwischen Weimar und Glauchau zu sanieren (investive Altlast gemäß § 22 DBGrG).

Aktualisierte Gesamtkosten: 665 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 13 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

eingeleitet

Baubeginn: 1997

10 b) ABS Paderborn–Halle

Als vorgezogene Maßnahme wird zunächst die Verbindungskurve bei Eichenberg gebaut. Im weiteren sind ein 3. Gleis zwischen Sangerhausen–Blankenheim, eine Verbindungskurve bei Sangerhausen und eine 1 gleisige Kurve Mönchhof–Speele geplant.

Aktualisierte Gesamtkosten: 17 Mio. DM
(nur Eichenberger Kurve)

Investitionen vor 1997: 1 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht wurde im Zusammenhang mit ABS Eichenberg-Halle erlangt.

Baubeginn: Oktober 1996

Betriebsaufnahme: September 1997

Nachdem der Planfeststellungsbeschuß Bestandskraft erlangt hatte, konnte 1996 mit den Arbeiten an der Eichenberger Kurve begonnen werden. Die Inbetriebnahme ist für September 1997 vorgesehen.

11 ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/ Dresden

Nach vorrangiger Beseitigung der investiven Altlast in den neuen Bundesländern wird die Strecke für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ertüchtigt und der Abschnitt Nürnberg–Reichenbach elektrifiziert. Der Anschluß von Bayreuth soll durch eine Verbindungskurve bei Neuenmarkt-Wirsberg („Schlömener Kurve“) hergestellt werden.

Aktualisierte Gesamtkosten: 3 404 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 80 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

in Vorbereitung

Baubeginn: Juni 1995

Zunächst ist mit der Beseitigung von Altlasten im Bereich der neuen Länder begonnen worden. Nach Abschluß der Bauarbeiten soll sich durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik die Fahrzeit zwischen Hof und Dresden um 60 Minuten verkürzen. Als Zwischenschritt wird eine Reduzierung der Fahrzeit zum Fahrplanwechsel im Mai 1999 zwischen Hof und Dresden um 45 Minuten möglich sein.

12 ABS Uelzen–Langwedel/Oldenburg–Wilhelmshaven

Die Strecke Uelzen–Langwedel soll für eine Geschwindigkeit von $V = 120$ km/h ausgebaut und elektrifiziert sowie im Bahnhof Soltau mit einem elektronischen Stellwerk ausgestattet werden.

Die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven wird elektrifiziert.

Aktualisierte Gesamtkosten: 350 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 5 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

eingeleitet

Baubeginn: 1998

Im Abschnitt Uelzen–Langwedel ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Erste Bauaktivitäten werden 1998 erwartet.

Zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven ist die Planfeststellung in Vorbereitung. Bauarbeiten konnten hier bislang noch nicht aufgenommen werden.

13 ABS Pinneberg–Elmshorn

Im Abschnitt Pinneberg–Elmshorn wird der Verkehr zwischen Hamburg und Westerland (Sylt), Flensburg sowie Kiel auf zwei Gleisen abgewickelt. Die Verlagerung vor allem des Güterverkehrs von der Vogelfluglinie auf den Weg über Flensburg durch Inbetriebnahme der festen Querung des Großen Belts in Dänemark und die Ausweitung des Nahverkehrs erfordern eine Steigerung der Leistungsfähigkeit.

Aktualisierte Gesamtkosten: 383 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 4 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

eingeleitet

Baubeginn: 1997

In der 1. Baustufe werden die Blockteilung verdichtet und ein zusätzliches Bahnsteig-Gleis in Elmshorn angelegt. Die 2. Baustufe sieht den 3-gleisigen Ausbau vor.

14 ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg

In der 1. Baustufe werden der Abschnitt Weddel–Lehre („Weddeler Schleife“) neu gebaut und der bereits bestehende Abschnitt Lehre–Fallersleben elektrifiziert. In weiteren Baustufen soll zwischen Hildesheim und Braunschweig abschnittsweise die durchgehende Zweigleisigkeit hergestellt werden.

Aktualisierte Gesamtkosten: 572 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 37 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

abgeschlossen

Planfeststellungsverfahren:

abgeschlossen

Baubeginn: November 1996

15 ABS (Amsterdam-) D/NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen

Die deutsch-niederländische Vereinbarung vom 31. August 1992 beinhaltet die Verbesserung des bilateralen Schienengüter- und -personenverkehrs. Zur Umsetzung enthält die 1. Baustufe Maßnahmen im Bereich Oberhausen. Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr soll die Strecke für $V = 200$ km/h ausgebaut werden mit der Option auf später 3gleisigen Ausbau im Abschnitt Oberhausen–Wesel.

Aktualisierte Gesamtkosten: 1 310 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 5 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

- Planfeststellungsverfahren:
in Vorbereitung
Baubeginn: 1998
- 16 *ABS Hagen–Gießen*
Die Strecke soll für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik für Geschwindigkeiten bis $V = 160$ km/h angepaßt und durch Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik kapazitiv und qualitativ ertüchtigt werden. Der Steilstreckenabschnitt Altenhündem–Welschen–Ennest soll um ein Gleis ergänzt werden.
Gesamtkosten nach BVWP '92: 585 Mio. DM
Bislang noch keine Investitionen
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren:
bislang nicht eingeleitet
Baubeginn: noch offen
- 17 *ABS (Paris–) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier*
Die beiden Strecken stellen die deutschen Anteile am länderübergreifenden Vorhaben Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) dar.
Der Nordast wird zunächst für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ertüchtigt und im Abschnitt Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen für $V = 200$ km/h ausgebaut; zwischen St. Ingbert und Geistkircher Hof wird die Linienführung verbessert.
Auf dem Südast soll die Strecke Kehl–Appenweier für $V = 200$ km/h ausgebaut werden.
Aktualisierte Gesamtkosten: 905 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 39 Mio. DM
Raumordnungsverfahren:
abgeschlossen
Planfeststellungsverfahren:
Beschlüsse wurden in 1 von insgesamt 7 Abschnitten gefaßt. 2 weitere Verfahren wurden eingeleitet.
Baubeginn: 1997
Betriebsaufnahme: 1998 mit Zügen in Neigetechnik und IC-Qualität
Im Nordast der POS zwischen Saarbrücken und Mannheim ist vorgesehen, daß 1998 der Betrieb mit Neigetechnikfahrzeugen in IC-Qualität aufgenommen wird. Die Arbeiten sind soweit vorbereitet, daß mit den Ausbaurbeiten am Nordast noch 1997 begonnen werden kann.
- 18 *ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen*
Die 1. Baustufe sieht den Neubau einer eingleisigen Spange zwischen Laufach und Neuhütten vor zur Umfahrung des nicht mehr anforderungsgerechten Schwarzkopftunnels. Später sind zur Geschwindigkeitsanhebung Linienverbesserungen auf $V = 200$ km/h zwischen Hanau und Aschaffenburg sowie ein Neubauabschnitt für $V = 250$ km/h zwischen Rottendorf und Iphofen geplant.
Aktualisierte Gesamtkosten: 1 848 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 0,4 Mio. DM
Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren und Baubeginn:
noch offen
- 19 *ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstraße)–Landau–Karlsruhe*
Als Umfahrungsmöglichkeit für das Rhein/Main-Gebiet soll die Strecke elektrifiziert und in ihrer Kapazität angehoben werden.
Gesamtkosten nach BVWP '92: 820 Mio. DM
Bislang noch keine Investitionen
Raumordnungsverfahren,
Planfeststellungsverfahren und Baubeginn:
noch offen
- 20 *ABS Darmstadt–Mannheim*
Die Leistungsfähigkeit dieser Strecke soll durch teilweise 3gleisigen Ausbau und weitere kapazitative Maßnahmen gesteigert werden.
Gesamtkosten nach BVWP '92: 885 Mio. DM
Bislang noch keine Investitionen
Raumordnungsverfahren,
Planfeststellungsverfahren und Baubeginn:
noch offen
- 21 *ABS Berlin–Dresden*
Die Strecke soll für eine Geschwindigkeit von $V = 200$ km/h ausgebaut und im südlichen Teil ab Böhla mit der Strecke Leipzig–Dresden gebündelt werden.
Aktualisierte Gesamtkosten: 1 941 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 20 Mio. DM
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren:
zunächst nicht erforderlich
Baubeginn: 1997
Die Bauarbeiten konzentrieren sich zunächst auf die volle Verfügbarkeit der Strecke mit $V = 160$ km/h. Nach Beseitigung der Bahnübergänge und Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik kann die volle Geschwindigkeit von $V = 200$ km/h realisiert werden.
- 22 *ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover*
Zwischen Rotenburg (Wümme) und Hannover soll eine neue, 2gleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke für $V = 300$ km/h gebaut werden. Für die Verbindung Hannover–Bremen ist ein 2gleisiger Seitenast vorgesehen.
Aktualisierte Gesamtkosten: 2 500 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 0,2 Mio. DM

- Raumordnungsverfahren:
in Vorbereitung
Planfeststellungsverfahren und Baubeginn:
noch offen
- 23 *ABS Hamburg-Rothenburgsort-Hamburg-Eidelstedt*
Der Abschnitt von Hamburg-Rothenburgsort bis Hamburg-Horn soll 2gleisig ausgebaut werden. Im weiteren Verlauf der Strecke sind Modernisierung und Erweiterung der Signalanlagen geplant.
Aktualisierte Gesamtkosten: 210 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 1 Mio. DM
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren:
in Vorbereitung
Baubeginn: voraussichtlich 1999
- 24 *Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe*
Zur Beschleunigung und Kostensenkung des Güterverkehrs ist über die 1. Stufe hinaus eine weitere Konzentration auf wenige, aber sehr leistungsfähige Rangierbahnhöfe (Rbf) erforderlich. Die Planungen zielen auf die Ertüchtigung mehrerer Rbf.
Aktualisierte Gesamtkosten: 777 Mio. DM
Bislang noch keine Investitionen
- 25 *Kombinierter Verkehr, 2. Stufe*
Für 1997 wird mit dem Abschluß der Arbeiten in den Umschlagbahnhöfen (Ubf) Nürnberg, Wuppertal-Langerfeld, Hagen und Bielefeld gerechnet, nachdem der neue Ubf München-Riem bereits in Betrieb genommen wurde. Auf der Basis des Anfang 1996 von der DB AG vorgelegten „Entwicklungskonzept für den Kombinierten Verkehr“ ist im Juli 1996 vom Bund und der DB AG eine Sammelfinanzierungsvereinbarung für den Ausbau der Ubf Köln-Eifelort, Großbeeren, Basel, Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe und Leipzig-Wahren geschlossen worden. Unter einer weiteren Sammelfinanzierungsvereinbarung, die kurz vor dem Abschluß steht, werden die Ubf Glauchau, Magdeburg, Rostock, Frankfurt/Main Ost, Bremerhafen und Regensburg realisiert. In weiteren 7 Standorten für Güterverkehrszentren (wie Kassel, Dresden und Wustermark) sind KV-Terminals in Planung.
Aktualisierte Gesamtkosten: 2 543 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 798 Mio. DM
- 26 *CIR-ELKE*
Durch „Computer-Integrated-Railroading (CIR)“ soll die Effektivität des Eisenbahnwesens erheblich gesteigert werden. Das Teilsystem CIR-ELKE zielt auf die „Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz“. Dieses neue System wird vor der breiten Regelanwendung zunächst in einem Pilotprojekt getestet.
- Pilot*
Die Pilotanwendung erfolgt auf der hochbelasteten Rheinstalstrecke zwischen Offenburg und Basel
Aktualisierte Gesamtkosten: 422 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 147 Mio. DM
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren:
für Teilmaßnahmen durchgeführt
Baubeginn: 1993
- Regelanwendung*
Nach erfolgreicher Pilotanwendung soll das System vorrangig auf den Streckenabschnitten Stelle-Celle, Plochingen-Ulm und Fulda-Gelnhausen eingesetzt werden.
Aktualisierte Gesamtkosten: 600 Mio. DM
Bislang noch keine Investitionen
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren und Baubeginn:
noch offen
- 27 *Ausbau von Knoten Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock*
Zielsetzung dieses Sammelvorhabens ist die Modernisierung der Eisenbahnknoten in den Ballungsgebieten der Neuen Bundesländer. Der Knoten Berlin ist hierin nicht enthalten, da wegen seines umfangreichen Investitionsvolumens hierfür ein eigenes Sammelvorhaben geschaffen wurde.
- Knoten Halle/Leipzig*
Neben der Modernisierung der Sicherungs- und Leittechnik durch den Bau eines elektronischen Stellwerks werden großräumig die Gleisanlagen neu geordnet.
Aktualisierte Gesamtkosten: 1 463 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 14 Mio. DM
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren:
in Vorbereitung
Baubeginn: 1998
- Knoten Dresden*
In der 1. Baustufe soll ein elektronisches Stellwerk errichtet werden und mehrere alte ersetzen.
Aktualisierte Gesamtkosten: 255 Mio. DM
Investitionen vor 1997: 2 Mio. DM
Raumordnungsverfahren:
nicht erforderlich
Planfeststellungsverfahren:
in Vorbereitung
Baubeginn: 1997 geplant

Knoten Magdeburg

In der 1. Baustufe soll ein elektronisches Stellwerk errichtet werden und mehrere alte ersetzt werden.

Aktualisierte Gesamtkosten: 844 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 4 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

in Vorbereitung

Baubeginn: 1998

Knoten Erfurt

Der Ausbau des Knotens Erfurt ist eng verknüpft mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8. Im Vorfeld dieser Aktivitäten und zur verbesserten Anbindung der anderen Zulaufstrecken soll in der 1. Baustufe ein elektronisches Stellwerk errichtet werden, das mehrere alte ersetzt.

Aktualisierte Gesamtkosten: 500 Mio. DM

Investitionen vor 1997: 36 Mio. DM

Raumordnungsverfahren:

nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

Baurecht gegeben

Baubeginn: 1996

Knoten Rostock

Mit dem Ausbau und der Modernisierung des Knotens Rostock wurde noch nicht begonnen.

28 *Knoten Berlin*

Der Ausbau des Knotens Berlin gliedert sich in eine Fülle von Einzelvorhaben. Für das Territorium des Stadtstaats Berlin wurden keine Raumordnungsverfahren, sondern ein umfassendes Linienbestimmungsverfahren durchgeführt. Die erforderlichen Planfeststellungsverfahren wurden zum Großteil abgeschlossen oder zumindest eingeleitet. Einen vertiefenden Überblick über die wichtigsten Einzelvorhaben im Knoten Berlin gibt die nachfolgende Zusammenstellung.

7.2 Tabellarische Übersicht

a) Überhang

Ifd. Nr.	Maßnahme	Gesamtkosten		Mittelabfluß	Baubeginn
		Stand 1995	Stand 1997	bis incl. 1996	
1	Überhang des BVWP '85	1 918	18 283	18 170	
2	ABS Fulda–Frankfurt	796	796	402	1987
3	ABS Frankfurt–Mannheim	517	510	433	1987
4	ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe		29	29	1987
5	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel	6 661	6 661	1 589	1987
6	ABS Dortmund–Köln		112	112	
7	NBS Köln–Rhein/Main	8 525	7 750	2 248	Dez. 1995
8	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg ABS/NBS Wendlingen–Augsburg „Stuttgart 21“ (ABS-/NBS-Anteil)		4 489 886	247 5	2001
	<i>Gesamtprojekt</i>	5 375	5 375	252	
9	ABS Mainz–Mannheim	768	768	58	1995
10	ABS Dortmund–Kassel	1 422	1 422	444	1989
11	ABS Iphofen–Nürnberg	424	362	225	1990
12	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	4 050	3 870	170	Juli 1994
13	ABS München–Mühlhof–Freilassing	1 613	1 613	31	
14	ABS Hamburg–Harburg–Hmb.-Rothenburgsort	949	976	869	1986
15	ABS Köln–Aachen	659	756	79	1996
16	ABS Augsburg–München	1 129	1 298	22	1997
17	ABS München–Kiefersfelden	51	63	22	1992
18	ABS Hamburg–Büchen–Berlin (VDE 2)	4 441	3 805	3 136	1991
19	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin (VDE 5)	2 481	2 394	2 342	1990
20	ABS Eichenberg–Halle (VDE 6)	564	509	493	1990
21	ABS Bebra–Erfurt (VDE 7)	2 166	1 955	1 580	1990
22	ABS Hochstadt–Marktzeuln–Camburg	1 232	1 201	978	1991
23	ABS Hof–Plauen	109	103	103	1991
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe		611	611	
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe				

Anmerkung: Unterschiede bei den Gesamtkosten zwischen Stand 1995 und Stand 1997 rühren grundsätzlich her von Vertiefung und Optimierung der Planung oder durch Differenzen zwischen veranschlagten und bei der Ausschreibung erzielten Preisen.

Bei der laufenden Nr. 1 wurden 1995 nur die verbliebenen Restkosten der überhängenden Vorhaben dargestellt. Dagegen wurden im Stand 1997 auch die zuvor bereits geleisteten Zahlungen ausgewiesen.

b) Neue Vorhaben

Ifd. Nr.	Maßnahme	Gesamtkosten		Mittelabfluß	Baubeginn
		Stand 1995	Stand 1997	bis incl. 1996	
1	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund (VDE 1)	1 933	1 587	462	1992
2	ABS Uelzen-Stendal (VDE 3)	1 153	921	302	1993
3	ABS/NBS Hannover-Berlin (VDE 4)	4 090	5 107	3 319	
4	ABS Bad Harzburg-Stapelburg	53	55	55	Febr. 1995
5	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE 8.1)	8 526	7 226	453	1996
6	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE 8.2)	5 166	4 506	311	1996
7	ABS Berlin-Halle/Leipzig (VDE 8.3)	3 894	2 732	1 948	1992
8	ABS Leipzig-Dresden (VDE 9)	2 245	1 889	455	1993
9	ABS/NBS Hanau-Erfurt			0	
10a)	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz	241	665	13	1997
10b)	ABS Paderborn-Halle		17	1	Okt. 1996
11	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden	3 404	3 404	80	Juni 1995
12	ABS Uelzen-Langwedel/Oldenburg-Wilhelmshaven	350	350	5	1998
13	ABS Pinneberg-Elmshorn	383	383	4	1997
14	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg	272	572	37	Nov. 1996
15	ABS (Amsterdam-) D/NL-Grenze-Emmerich-Oberhausen	1 310	1 310	5	1998
16	ABS Hagen-Gießen		585	0	noch offen
17	ABS (Paris-) D/F-Grenze-Saarbrücken-Ludwigshafen/Kehl-Appenweier	905	905	39	1997
18	ABS/NBS Hanau-Nantenbach/Würzburg-Iphofen	1 848	1 848	0	
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim-Bad Kreuznach-Neustadt (Weinstraße)-Landau-Karlsruhe		820	0	noch offen
20	ABS Darmstadt-Mannheim		885	0	noch offen
21	ABS Berlin-Dresden		1 941	20	1997
22	ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover		2 500	0	noch offen
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort-Hamburg-Eidelstedt		210	1	vsl. 1999
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe		777	0	
25	Kombinierter Verkehr, 2. Stufe		2 543	798	
26	CIR-ELKE				
	<i>Pilot</i>	422	422	147	1993
	<i>Regelanwendung</i>		600	0	noch offen
	<i>Gesamtprojekt</i>	422	1 022	147	
27	Ausbau von Knoten Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock				
	<i>Knoten Halle/Leipzig</i>	1 669	1 463	14	1998
	<i>Knoten Dresden</i>	441	255	2	1997 gepl.
	<i>Knoten Magdeburg</i>	844	844	4	1998
	<i>Knoten Erfurt</i>	396	500	36	1996
	<i>Knoten Rostock</i>				
	<i>Gesamtprojekt</i>	3 350	3 062	56	

Ifd. Nr.	Maßnahme	Gesamtkosten		Mittelabfluß	Baubeginn
		Stand 1995	Stand 1997	bis incl. 1996	
28	Knoten Berlin				
	<i>Nord-Süd-Verbindung</i>	3 494	3 137	906	1995
	<i>Berliner Innenring</i>	1 229	1 196	224	1992
	<i>Staaken-Friedrichstraße</i>	1 386	1 262	773	1992
	<i>Friedrichstraße-Hbf</i>	602	510	279	1992
	<i>Südkreuz-Blankenfelde</i>	581	513	18	1998
	<i>Südkreuz-Ludwigfelde</i>	532	462	26	1996
	<i>Nauen-Spandau</i>	476	346	200	1993
	<i>Umbau Ostkreuz</i>	351	351	1	1999
	<i>Nordkreuz-Karow</i>	151	137	8	1998
	<i>Flughafenanbindung Schönefeld</i>		200	2	
	<i>Baumschulenweg</i>	32	32	22	
	<i>S-Bahn</i>		2 180	520	
	Gesamtprojekt	8 834	10 326	2 979	

