

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 1997

Inhalt

	Seite
Teil A. Allgemeiner Teil	3
1. Allgemeines	3
1.1 Einheit Deutschlands	3
1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung	3
1.3 Bundesverkehrswegeplan Vereinbarung mit Nachbarländern, Förderung durch die Europäische Union	3
1.4 Neuordnung des Eisenbahnwesens	4
1.5 Investive Altlasten	4
1.6 Bedarfsplan Schiene	5
1.7 Nahverkehrsquote	5
1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte Baufortschritte	5
1.9 Bestandsnetz	5
1.10 Schallschutzmaßnahmen Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen	5
Übersichtskarte	6
2. Bedarfsplan	7
2.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –	7
2.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	7
3. Gesamtbauleistungen 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

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 erstreckt sich auf den Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 1996.

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 Bundesverkehrswegeplan (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 neuen 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 Bundesverkehrswegeplan 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 neuen Bundesländern zu verfügen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1–9 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. 32,1 Mrd. DM kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen 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 neuen 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 neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)“ beschlossen, mit dem in den neuen Ländern 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 neuen Ländern so schnell wie möglich mit leistungsfähigen Verkehrswegen zwischen den alten und den neuen Ländern 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 neuen Ländern geleistet worden. Die zu diesem Zweck gegründeten Gesellschaften
 - Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PB DE),
 - Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover–Berlin mbH (PGS) – Aufgaben seit 1996 von der PB DE übernommen – sowie die
 - Projektgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin mbH (PVZB) – jetzt DB-Projekt 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. Mit der *Schweiz* wurde am 6. September 1996 vereinbart, 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.

Förderung durch die Europäische Union

Auf der Grundlage der am 23. Juli 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (Entscheidung Nr. 1692/96) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

Bis einschließlich 1996 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Strecken gewährt, die Teil der vom Europäischen Rat 1994 ausgewählten 14 prioritären Vorhaben sind:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Nürnberg–Erfurt–Halle/
Leipzig–Berlin | 40,4 Mio. ECU |
| 2. Aachen–Köln | 20,5 Mio. ECU |

3. Köln – Rhein/Main	20,0 Mio. ECU
----------------------	---------------

4. D/F-Grenze–Saarbrücken– Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	5,0 Mio. ECU
--	--------------

Die Zuschüsse werden entsprechend dem Baufortschritt verausgabt.

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 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 Ersatzinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz reichen.

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzmaßnahmen) werden Vereinbarungen 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 bis 1996 wurden investive Altlasten in einem Umfang von rd. 10 Mrd. DM u. a. in den Bereichen Bahnübergänge, Brücken, Stellwerkstechnik und Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus beseitigt.

1.6 Bedarfsplan Schiene

Gemäß Artikel 87e 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 Bundesschienenwegeausbaugesetz, dem der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage beigelegt ist.

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.

Im Frühjahr 1997 hat das Bundesministerium für Verkehr den Fünfjahresplan 1998–2002 vorgelegt.

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-Verkehrskonferenz 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. Hierfür sind im Fünfjahresplan 1,8 Mrd. DM vorgesehen.

1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte)

Bis zum Abschluß des Geschäftsjahres 1996 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

45 231 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

33 646 Mio. DM,

auf die neuen Vorhaben 11 585 Mio. DM.

Im Geschäftsjahr 1996 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

5 761 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

3 103 Mio. DM,

auf die neuen Vorhaben

2 658 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag bereits wie 1995 auch 1996 mit 2 484 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.

Wesentliche Investitionen wurden auch für die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main (1 540 Mio. DM) sowie für die Knotenprojekte Berlin (955 Mio. DM) getätigt.

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.

1.10 Schallschutz- und Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Für die Ausbau- und Neubaumaßnahmen sind sowohl Schallschutz- als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen Bestandteil der dargestellten Investitionen.

Die gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz / 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) bisher geplanten und vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen erfordern für

– aktiven Schallschutz ca.

1 100 Mio. DM

– passiven Schallschutz

ca. 40 Mio. DM.

Die nach den Naturschutzgesetzen des Bundes und der Länder bisher geplanten und vorgesehenen Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen beinhalten ein Investitionsvolumen von ca. 300 Mio. DM.

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, 2. Stufe	
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	ABS/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, Hannover	
28	Knotenprojekte Berlin	
29	Länderübergreifende Projekte nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung

3. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 1996

3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – **Überhang** –

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investi-tion	Ausgaben bis 31.Dezember 1993	Ausgaben 1994/1995	Ausgaben 1996	Ausgaben Summe	Status *)	Seite	
		Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM			
1	Überhang aus BVWP 1985	18 142	17 783,93	162,72	82,27	18 028,92			
2	ABS Fulda-Frankfurt/M	796	375,12	24,59	1,80	401,51	B	1	
3	ABS Frankfurt/M-Mannheim	510	343,68	57,65	32,14	433,47	B	2	
4	ABS Graben-Neudorf-Karlsruhe	29	26,60	2,67	0,03	29,30	I	3	
5	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel	6 661	915,89	508,26	165,25	1 589,40	B	4	
6	ABS Dortmund-Köln	112	108,87	2,61	0,30	111,78	I	5	
7	NBS Köln-Rhein/Main	7 750	93,70	614,35	1 540,08	2 248,13	B	6-7	
8	ABS/NBS Stuttgart-Augsburg	5 375	164,01	70,07	17,89	251,97	P	8	
9	ABS Mainz-Mannheim	768	16,24	25,77	16,22	58,23	B	9	
10	ABS Dortmund-Kassel	1 422	270,90	164,49	8,34	443,73	B	10-11	
11	ABS Iphofen-Nürnberg	362	101,21	99,81	24,28	225,30	B	12-13	
12	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	3 870	0,00	127,23	42,77	170,00	B	14-15	
13	ABS München-Mühl-dorf-Freilassing	1 613	23,87	3,76	3,57	31,20	P	16	
14	ABS Hamburg-Harburg-Hamburg-Rothenburgsort	976	524,94	253,53	90,05	868,52	B	17	
15	ABS Köln-Aachen	756	39,45	16,37	23,23	79,05	B	18	
16	ABS Augsburg-München	1 298	3,82	9,25	9,23	22,30	P	19	
17	ABS München-Kiefersfelden	63	5,19	8,48	8,29	21,96	B	20	
18	ABS Hamburg-Büchen-Berlin	3 805	960,91	1 498,15	676,83	3 135,89	B	21-22	
19	ABS Helmstedt-Magdeburg-Berlin	2 394	1 235,92	1 001,95	103,76	2 341,63	I	23	
20	ABS Eichenberg-Halle	501	348,36	130,90	14,02	493,28	I	24	
21	ABS Bebra-Erfurt	1 955	741,12	686,36	152,58	1 580,06	B	25	
22	ABS Hochstadt-Marktzeuln-Camburg	1 201	388,53	504,40	84,63	977,56	I	26	
23	ABS Hof-Plauen	103	70,16	27,10	5,74	103,00	I	27	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. + 2. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 24 –							
25	Kombinierter Verkehr, 1. + 2. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –							
	Summe Überhang	60 462	24 542,42	6 000,47	3 103,30	33 646,19			

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

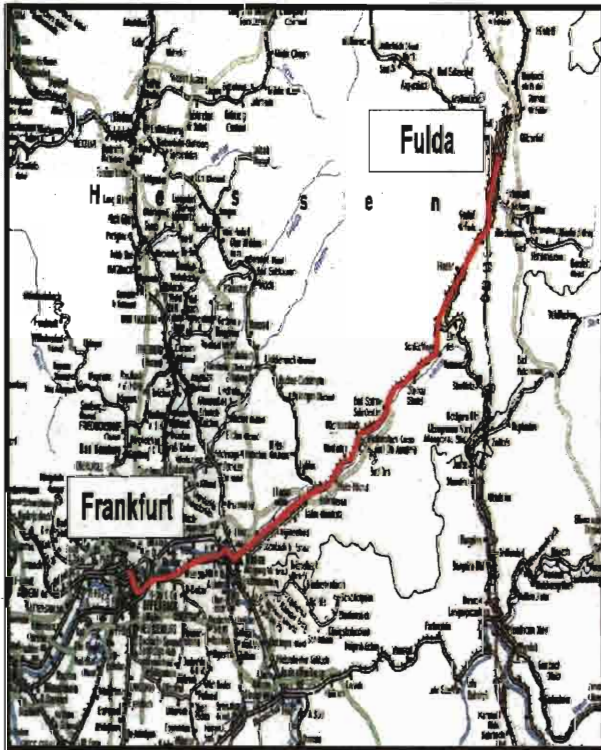
3.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tion	Ausgaben bis 31. De- zember 1993	Ausgaben 1994/1995	Ausgaben 1996	Ausgaben Summe	Status)	Seite
		Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM		
1	ABS Lübeck/Hagenow Land- Rostock–Stralsund	1 587	93,10	238,50	130,56	462,16	B	28
2	ABS Uelzen–Stendal	921	37,40	151,10	113,56	302,06	B	29
3	ABS/NBS Hannover–Berlin	5 107	717,80	1 844,20	756,92	3 318,92	B	30–31
4	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	55	0,30	37,10	17,87	55,27	I	32
5	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	7 226	224,26	161,94	66,54	452,74	B	33
6	NBS Erfurt–Leipzig/Halle	4 506	127,81	128,60	54,51	310,92	B	34
7	ABS Berlin–Halle/Leipzig	2 732	636,28	1 012,68	299,44	1 948,40	B	35
8	ABS Leipzig–Dresden	1 889	48,85	290,40	115,59	454,84	B	36
9	ABS/NBS Hanau–Erfurt	8 495	1,06	0,65	0,24	1,95	P	37
10	a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt– Weimar–Jena–Chemnitz	665	0,00	4,18	8,36	12,54	P	38–39
	b) ABS Paderborn–Halle	17	0,00	0,00	0,00	0,00	P	40–41
11	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg– Leipzig–Dresden	3 404	20,00	39,41	20,57	79,98	P	42–44
12	ABS Uelzen–Langwedel/ Oldenburg–Wilhelmshaven	350	0,67	2,19	1,82	4,68	P	45–46
13	ABS Pinneberg–Elmshorn	383	0,00	0,57	3,92	4,49	P	47
14	ABS Löhne–Braunschweig– Wolfsburg	572	0,92	22,85	13,39	37,16	B	48–49
15	ABS (Amsterdam) D/NL–Grenze– Emmerich–Oberhausen	1 310	1,02	2,49	1,37	4,88	P	50
16	ABS Hagen–Gießen	585	0,00	0,00	0,00	0,00	P	51
17	ABS (Paris) D/F–Grenze–Saar- brücken–Ludwigshafen/Kehl– Appenweier	905	12,98	19,78	5,87	38,63	P	52–53
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/ Würzburg–Iphofen	1 848	0,00	0,28	0,13	0,41	P	54
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim– Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstr.)–Landau– Karlsruhe	820	0,00	0,00	0,00	0,00	P	55
20	ABS Darmstadt–Mannheim	885	0,00	0,00	0,00	0,00	P	56
21	ABS Berlin–Dresden	1 941	8,75	11,22	0,22	20,19	P	57
22	ABS/NBS Hamburg–Bremen– Hannover	2 500	0,00	0,13	0,06	0,19	P	58
23	ABS Hamburg–Rothenburgsort– Hamburg–Eidelstedt	210	0,00	0,00	0,77	0,77	P	59
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	777	587,99	22,71	0,61	611,31	B	60–61
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2 543	636,11	148,68	13,29	798,08	P/B/I	62–63
26	CIR–ELKE	1 022	10,90	86,80	49,40	147,10	B	64–65
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock, Hannover	3 221	10,89	17,98	27,56	56,43	P	66
28	Knotenprojekte Berlin	8 391	417,14	1 088,29	955,22	2 460,65	B	67–71
29	a) ABS München–Lindau–Gr. D/A (–Zürich)	80	0,00	0,00	0,00	0,00	P	72
	b) ABS Dresden–Gr. D/C (–Prag)	215	0,00	0,00	0,00	0,00	P	73
	Summe – Neue Vorhaben –	65 162	3 594,23	5 332,73	2 657,79	11 584,75		
	Summe – Überhang –	60 462	24 542,42	6 000,47	3 103,30	33 646,19		
	Gesamtsumme	125 624	28 136,65	11 333,20	5 761,09	45 230,94		

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

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, die einen mehrgleisigen Ausbau des Abschnittes Fulda–Fliesen einschließen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	55 Min.
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	796 Mio. DM

3. Projektstand

- dreigleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer hergestellt
- 3 Linienverbesserungen realisiert
- 13 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für den Streckenabschnitt Hailer–Gelnhausen wird ein erneutes Planfeststellungsverfahren vorbereitet, das die Lösung der Ersatzwasserproblematik Stadtwerke Gelnhausen beinhaltet.
- Planfeststellungsverfahren Bahnübergang Heideäckerweg, Hanau, ist seit Juli 1995 eingeleitet.

Bauaktivitäten:

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

Baubeginn:

1987

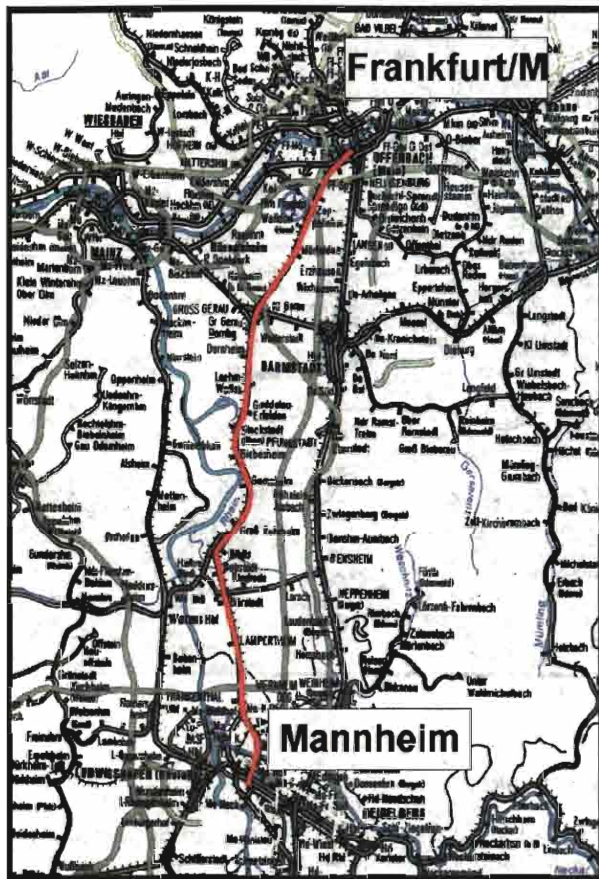
Inbetriebnahme:

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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	79 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	39 Min.
nach Bauende	33 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	510 Mio. DM

3. Projektstand

- 8 Linienverbesserungen realisiert
- 17 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Linienverbesserung Mörfelden wurde zurückgezogen
- Beseitigung Bahnübergang BÜ 31 in Biblis

Bauaktivitäten:

- Linienverbesserung Groß Gerau-Dornberg
- Kreuzungsbauwerke in km 55,704
- Planumsschutzschicht Biblis–Groß Rohrheim/Klein Rohrheim
- Untergrundverbesserung Waldhof–Lampertheim
- Dammsanierung südl. Lampertheim
- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Beseitigung des Bahnüberganges in Groß Gerau-Dornberg
- Beseitigung Bahnübergang Viernheimer Weg in Mannheim-Blumenau

Baubeginn:

1987

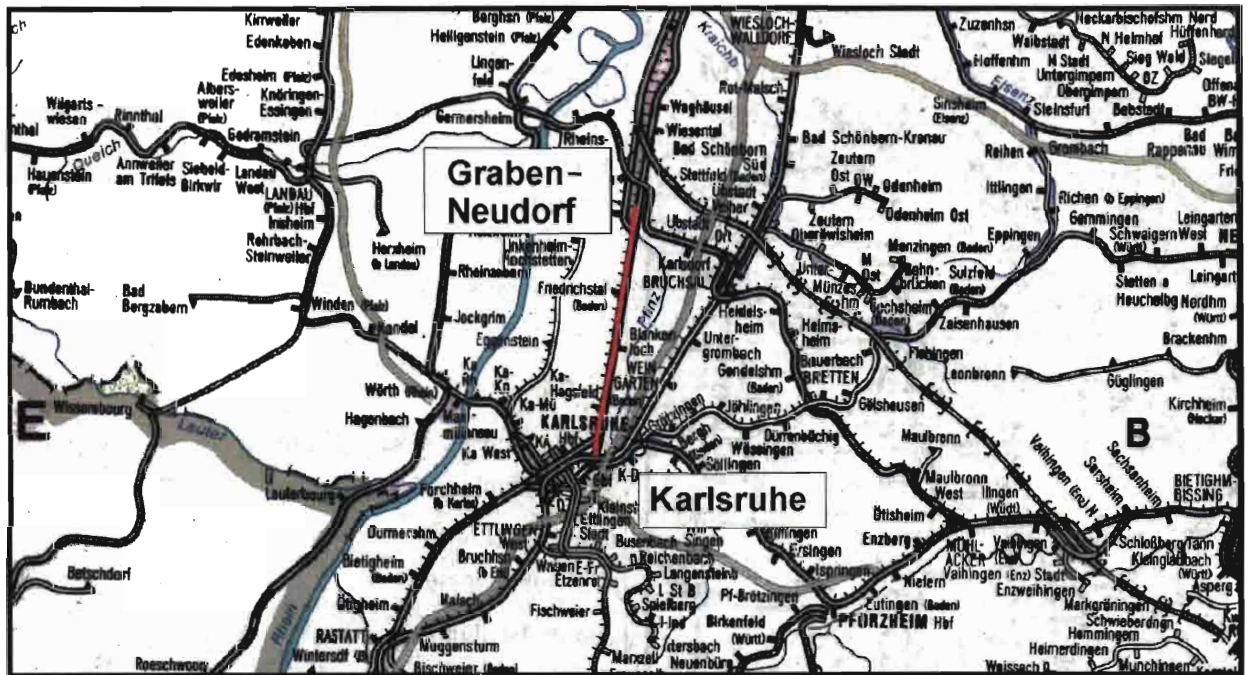
Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)

Realisierungsstand:

85 %

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:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	8 Min.
Gesamtkosten:	29 Mio. DM

3. Projektstand

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

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluß vom 18. September 1992

Bauaktivitäten:

Abgeschlossen

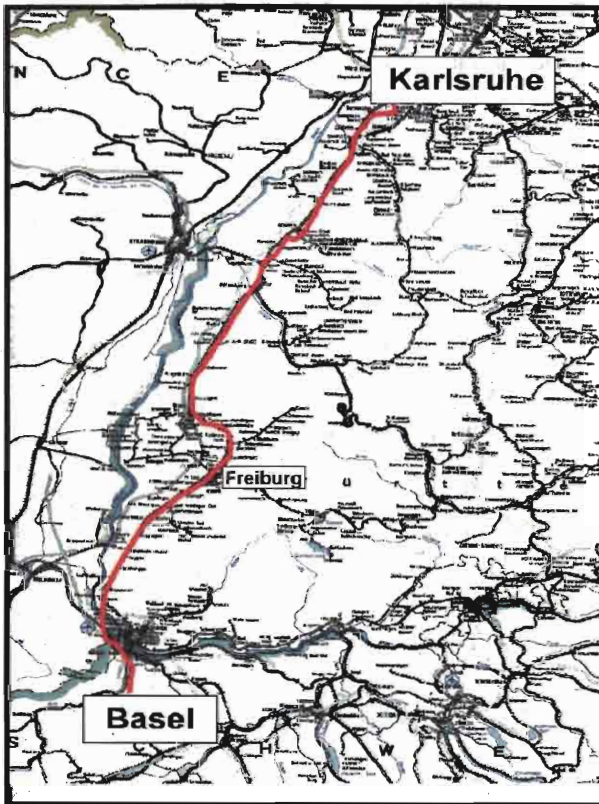
Baubeginn:

1987

Inbetriebnahme:

1994

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



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 wird im Südabschnitt deshalb zunächst das Pilotprojekt CIR-ELKE realisiert (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:	
vor Baubeginn	97 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	6 661 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung: Abgeschlossen, bis auf:

- Abschnitt Offenburg–Niederschopfheim
- Abschnitt Niederschopfheim–Kenzingen nicht erforderlich

Planfeststellung:

- Abschnitt Karlsruhe–Rastatt festgestellt
- Abschnitt Rastatt–Baden-Baden eingeleitet und ertört
- Abschnitt Baden-Baden–Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen Einleitung (Februar 1997)

Bauaktivitäten:

Abschnitt Baden-Baden–Offenburg im Bau

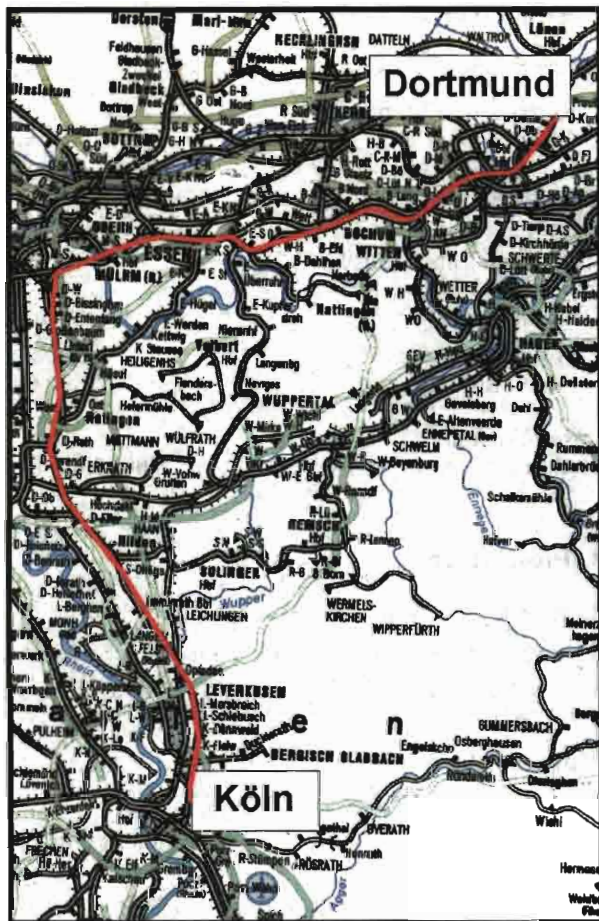
Baubeginn:

Dezember 1987

Realisierungsstand:

24 % (Gesamtprojekt)

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:	160–200 km/h
Fahrzeit:	69 Min.
Gesamtkosten:	112 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

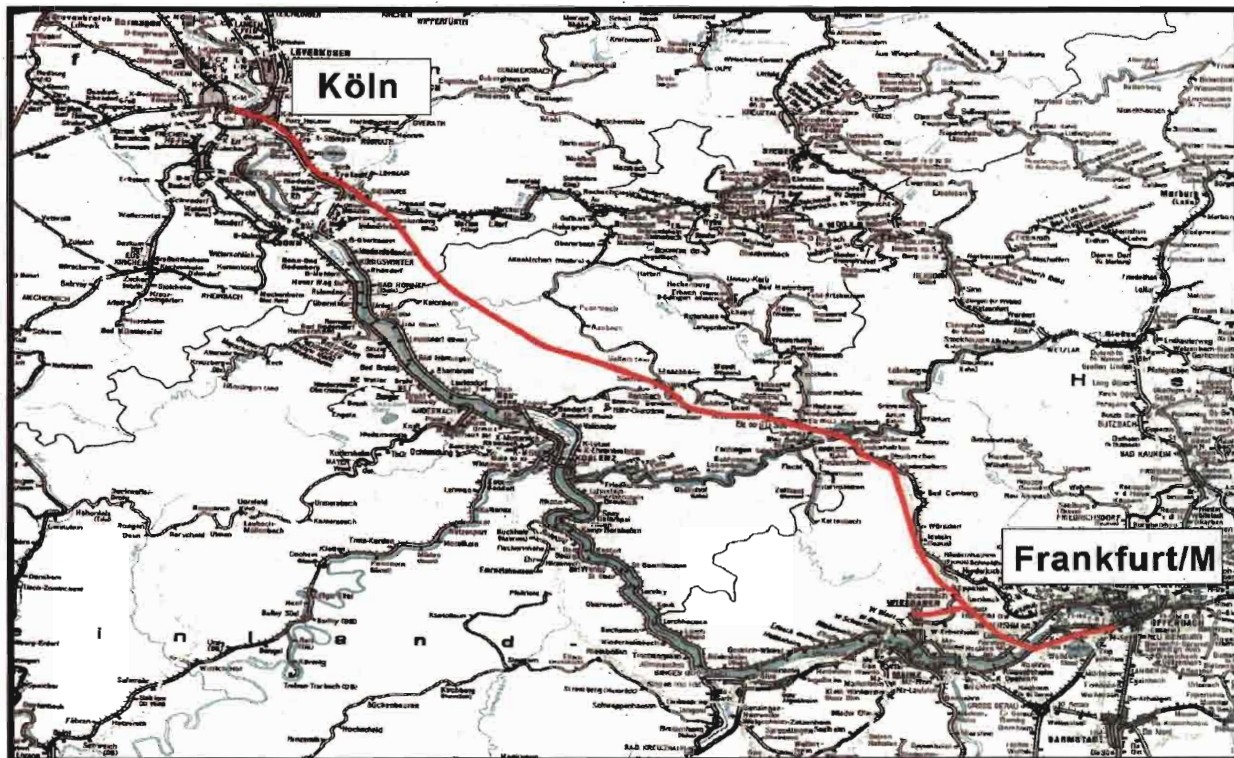
Baubeginn:

April 1988

Inbetriebnahme:

Juni 1991

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/M-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 des Verkehrsflughafens Frankfurt/M

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	177 km
Baulänge:	204 km
Tunnel:	
Anzahl	26
Länge	40 km
Talbrücken:	
Anzahl	18
Länge	6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200–300 km/h
Fahrzeit (Köln–Frankfurt/M):	
vor Baubeginn	134 Min.
nach Bauende	58 Min.
Gesamtkosten:	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

- Alle 12 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind eingeleitet.
- 2 Planfeststellungsbeschlüsse wurden erlassen.

Rheinland-Pfalz

- Von den 16 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind 15 Verfahren eingeleitet.
- Ein Abschnitt (Planfeststellungsabschnitt 66 – Bahnstromleitung –) ist noch nicht beantragt.

Hessen

- Von den 19 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind 15 Verfahren abgeschlossen.

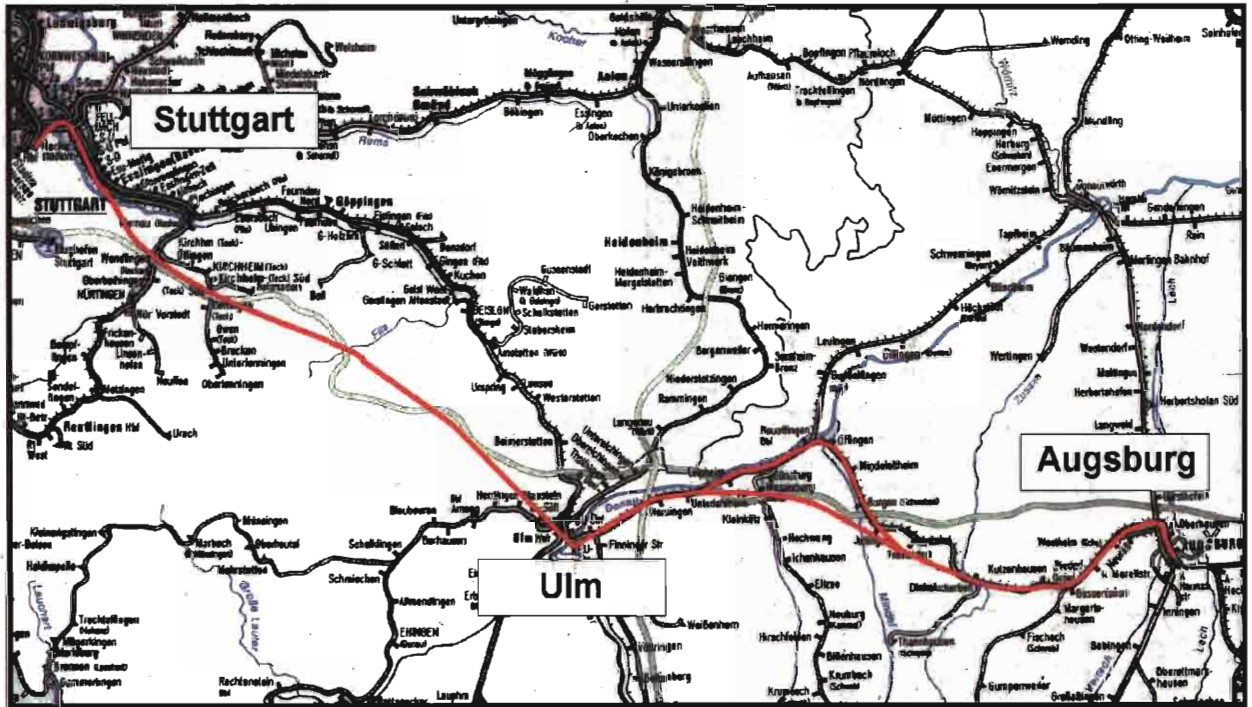
Baubeginn:

Dezember 1995

Realisierungsstand:

30 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa 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.

Mit dem Projekt „Stuttgart 21“ sollen die Gleisanlagen im Großraum Stuttgart grundlegend neu geordnet werden, insbesondere soll der Hauptbahnhof Stuttgart vom jetzigen Kopf in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umgewandelt werden.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	166 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	93 Min.
nach Bauende	60 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 5 375 Mio. DM davon:

NBS/ABS Wendlingen–Augsburg:	4 489 Mio. DM
Stuttgart–Wendlingen („Stuttgart 21“):	
BVWP-Anteil	886 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

- Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen.
- Für den Abschnitt Stuttgart–Wendlingen („Stuttgart 21“) wurde das Raumordnungsverfahren im Dezember 1996 eingeleitet.
- Übrige Bereiche sind noch nicht terminiert.

Planfeststellung:

Ab Mitte 1997

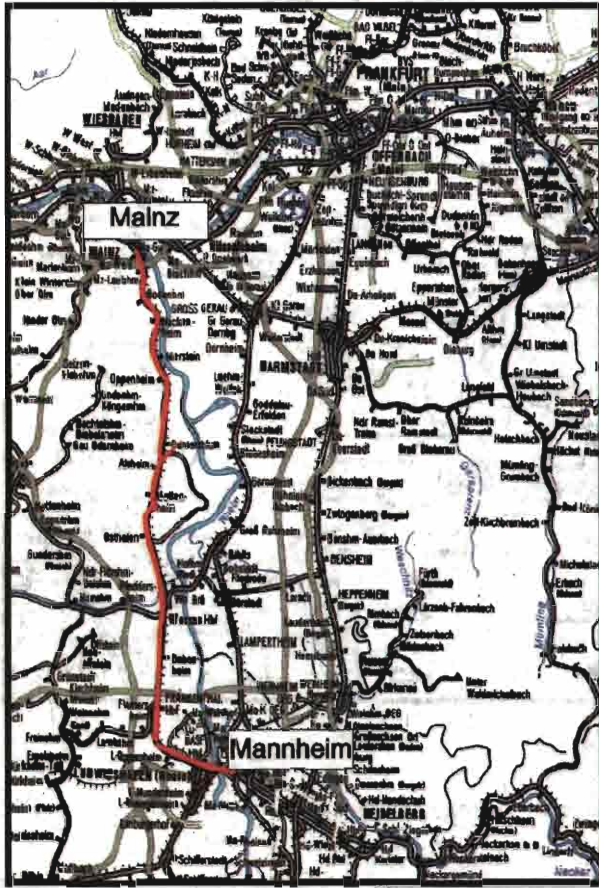
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

Noch offen

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, Bahnhofs-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 Nahschnellverkehr Rhein-Neckar realisiert.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz–Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen–Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	40 Min.
nach Bauende	35 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	768 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Überwerfungsbauwerk Mainz Nord August 1996 eingeleitet
- Neuer Mainzer Tunnel 23. April 1996 abgeschlossen
- Bereich Guntersblum eingeleitet, weitere Verfahren in Vorbereitung
- Bereich Ludwigshafen–Rheinbrücke (Beschluss vsl. 1997)
- Bereich Rheinbrücke–Mannheim Hbf festgestellt

Bauaktivitäten:

Mainz Hbf (Bahnsteig 4) Inbetriebnahme September 96

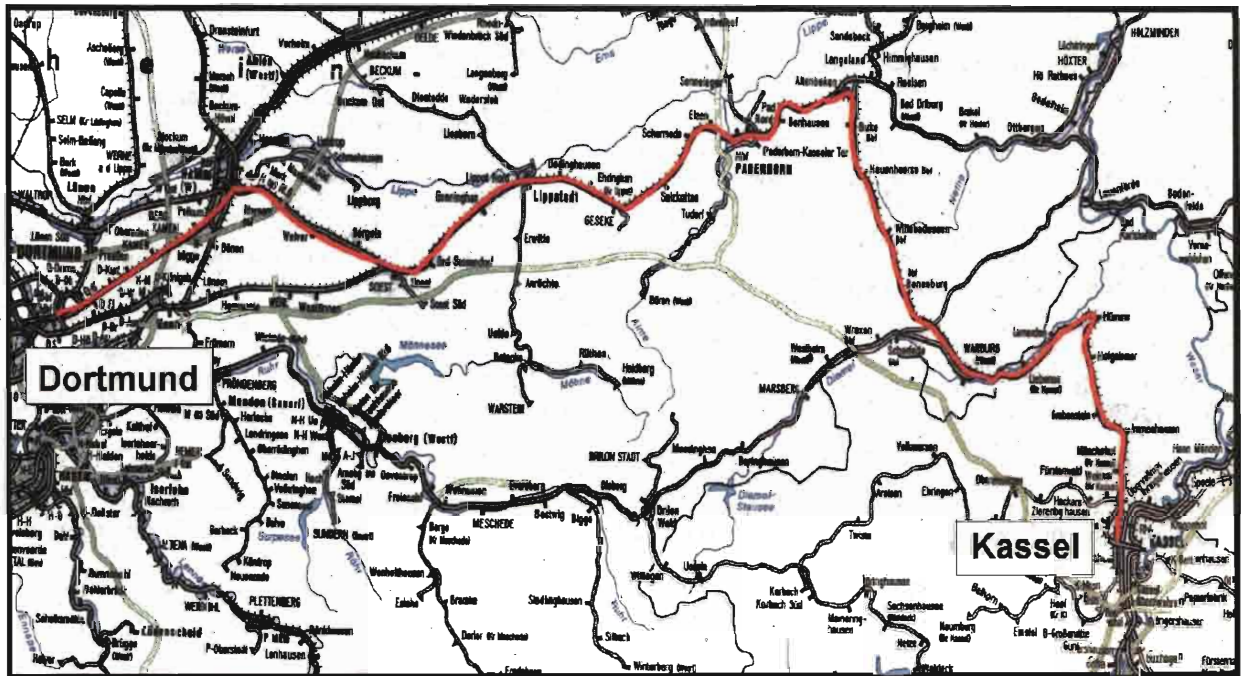
Baubeginn:

- Neuer Mainzer Tunnel (Herbst 1997)
- Ludwigshafen–Rheinbrücke (ab Mitte 1997)

Realisierungsstand:

10 %

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
- Umfahrung Hümme

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	
vor Ausbau	215 km
nach Ausbau	210 km
Baulänge:	
Dortmund–Paderborn	108 km
Paderborn–Kassel	102 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	140 Min.
nach Bauende	100 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 422 Mio. DM

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

3. Projektstand**3.1 Abschnitt Dortmund – Paderborn**

Planungsstand:

Die Bauaktivitäten waren ursprünglich in 23 Teilmaßnahmen zusammengefaßt; 5 wurden zunächst zurückgestellt. Von den übrigen 18 Maßnahmen sind 14 fast vollständig abgeschlossen. Von den 4 noch offenen ist eine im Stadium der Entwurfsplanung, die übrigen sind planerisch genehmigt.

Planfeststellung:

Für eine Teilmaßnahme ist noch ein Verfahren nach AEG § 18.3 erforderlich.

Bauaktivitäten:

Zur Zeit werden die signaltechnischen Voraussetzungen für 200 km/h geschaffen. Die noch fehlenden Maßnahmen beginnen ab 1998.

Baubeginn:

1989

3.2 Abschnitt Paderborn – Kassel

Planungsstand:

Gesamtplanung für alle Abschnitte mit Ausnahme der Umfahrung Hümme ist abgeschlossen

Raumordnung:

- Neuenheerse und Grebenstein abgeschlossen,
- Bereich Hümme Abweichungsverfahren in Vorbereitung

Planfeststellung:

Paderborn–Kassel 3 Verfahren abgeschlossen, 8 Verfahren eingeleitet und erörtert

Bauaktivitäten:

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

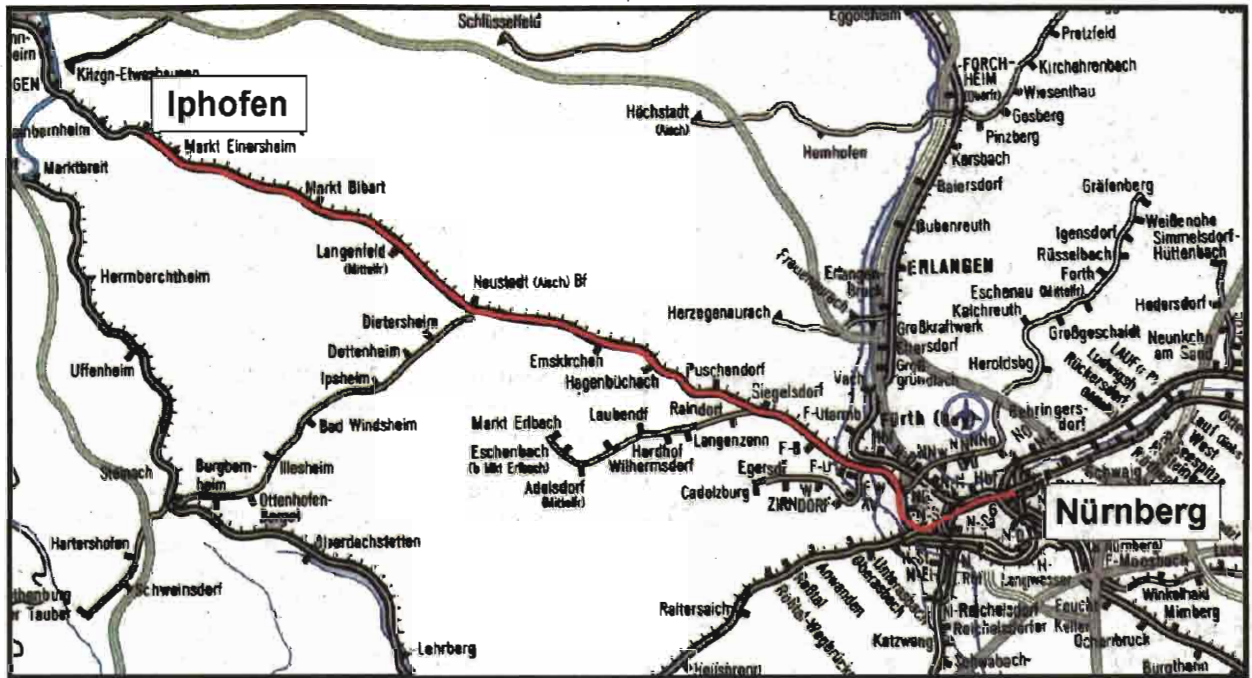
Baubeginn:

1997

Realisierungsstand (Gesamtprojekt):

31 %

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 einschließlich Linienzugbeeinflussung. 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:

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

Fahrzeit:

vor Baubeginn 35 Min.
nach Bauende 30 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 362 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

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

Bauaktivitäten:

Baubeginn 1990

Bereits realisiert sind:

- Linienverbesserung Hellmitzheim
- Linienverbesserung Oberlaimbach
- Linienverbesserung Langenfeld/Frankenfeld
- Linienverbesserung Elgersdorf
- Linienverbesserung Puschendorf/Kirchfembach
- Linienverbesserung Hagenbüchach
- Anpassung der Bahnstromversorgung mit Neubau von 2 Unterwerken

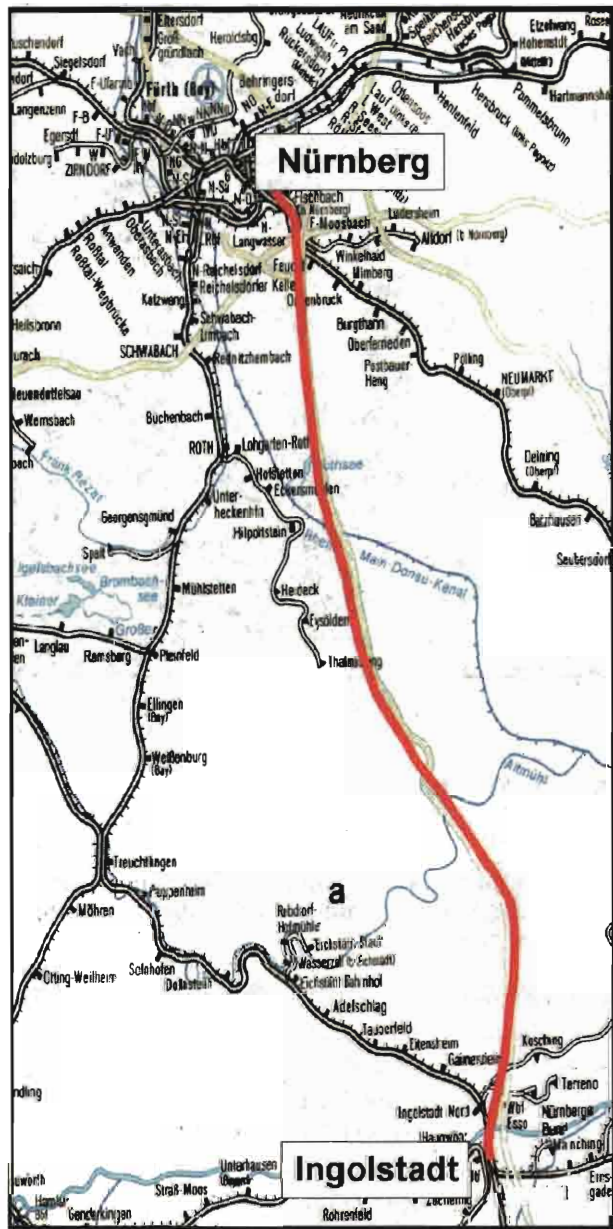
Derzeit im Bau:

- Oberleitungsertüchtigungen
- Brückenanpassungen
- Linienverbesserung Altmannshausen
- Linienverbesserung Markt Einersheim Ost und West
- Oberbau- und tiefbautechnische Anpassung
- Linienzugbeeinflussung im Schnellfahrabschnitt

Realisierungsstand:

62 %

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 auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg–Ingolstadt

Der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt wird für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personals 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

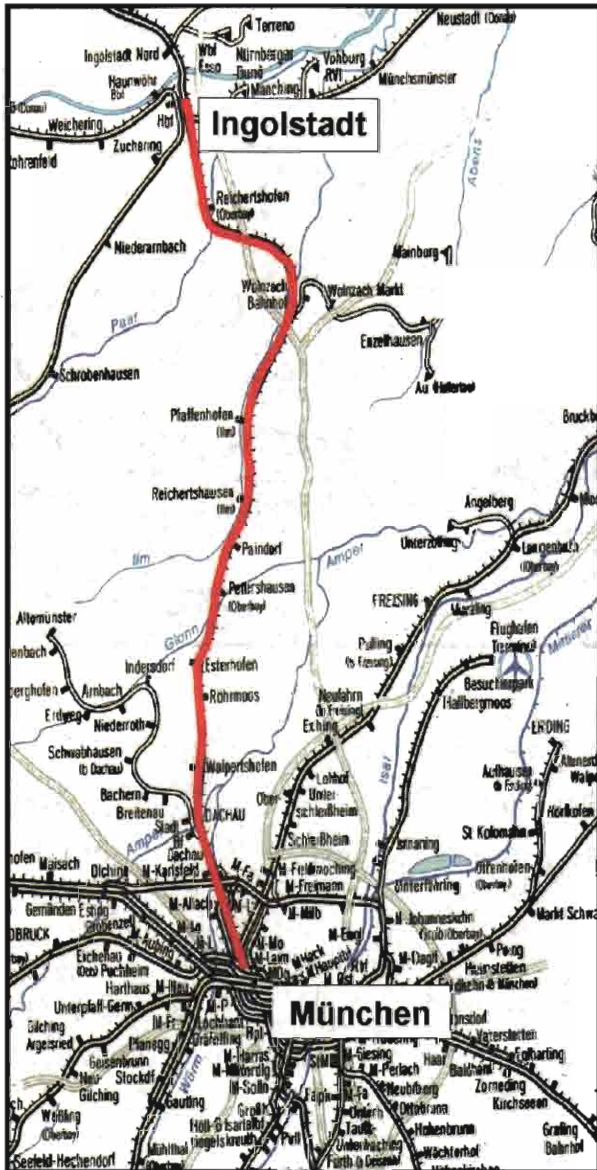
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

- Ingolstadt – Wolnzach (Option 190 km/h) 160 km/h
- Wolnzach–Röhrmoos 190 km/h
- Röhrmoos–Obermenzing 200 km/h

Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür sind von Petershausen bis Dachau vom Fernverkehr und von Dachau bis Obermenzing hälftig zusammen mit der S-Bahn zu tragen.

noch Projekt Nr. 12 – Überhang – 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:	
Anzahl	9
Länge gesamt	26 km

Talbrücken:

Anzahl	1
Länge gesamt	1,29 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	300 km/h
ABS	160–200 km/h
(OPTION 230 km/h, NeiTech)	

Fahrzeit:

vor Baubeginn	98 Min.
nach Bauende	63 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 3 870 Mio. DM

Hinweis zur privaten Vorfinanzierung:

Die NBS/ABS wird im Wege der privaten Vorfinanzierung von der Deutsche Bahn AG vorfinanziert. Der Bund wird die anfallenden Kosten (incl. Zinsen) bei Inbetriebnahme übernehmen (§ 29 Abs. 2 Haushaltsgesetz 1996). Die Einzelheiten sind in der Finanzierungsvereinbarung vom 19. Dezember 1996 geregelt.

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

NBS: Insgesamt 16 Planfeststellungsabschnitte (einschließlich Bahnstromleitung), davon sind alle Planfeststellungen eingeleitet. 6 Beschlüsse sind erlassen, davon sind 4 Beschlüsse rechtskräftig.

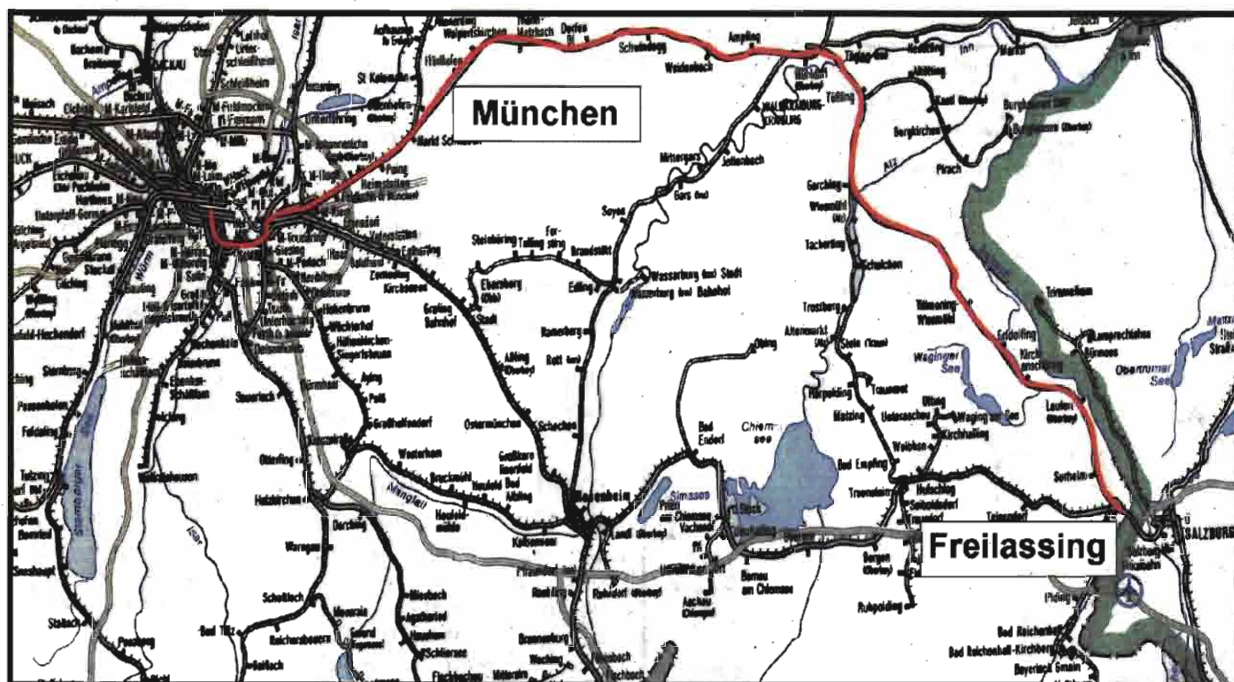
ABS: Insgesamt 15 Planfeststellungsabschnitte (einschließlich Bahnstromleitung und Bahnübergangsbeseitigungen), davon sind 13 Planfeststellungen eingeleitet. 4 Beschlüsse sind erlassen, davon sind 3 Beschlüsse rechtskräftig.

Wegen Planungsänderungen müssen davon ein Planfeststellungsverfahren mit rechtskräftigem Beschluß (Wolzsch–Eschelbach km 61,6–57,5) und voraussichtlich 3 weitere bisher eingeleitete Planfeststellungsverfahren neu eingeleitet werden.

Bauaktivitäten:

Juli 1994 (1. Spatenstich)
1997 Weiterbau

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen 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
- Im Abschnitt München Ost–Markt Schwaben werden die ABS-Maßnahmen zusammen mit dem S-Bahn-Bau (S 6) realisiert (viergleisiger Ausbau)
- Zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben–Mühldorf und teilweise zweigleisiger Ausbau im Bereich Mühldorf–Freilassing
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen

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

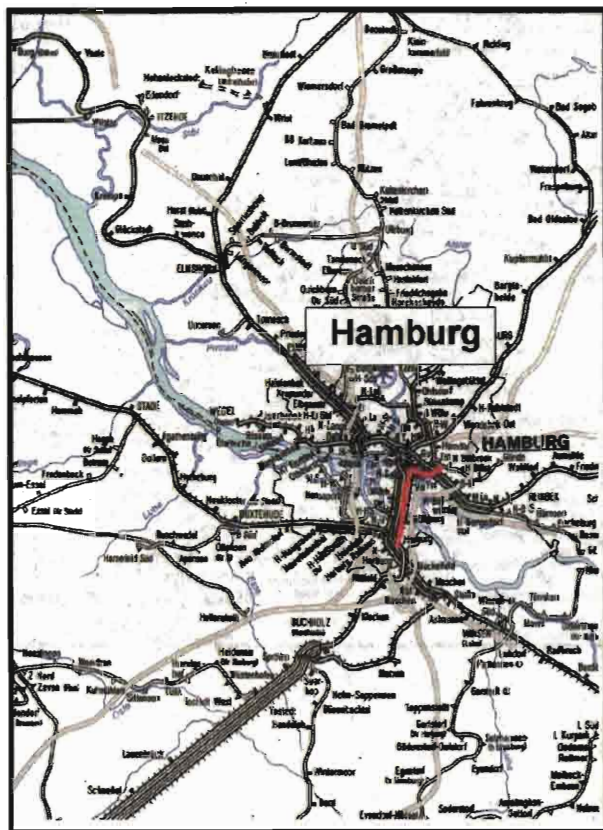
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
NeiTech:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 613 Mio. DM

3. Projektstand

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

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg durch die Beseitigung der Engpässe (Unterebekkreuz 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 Süderelbebrücke sowie der Gleistausch 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 Durchfahrgeschwindigkeit 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 ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$)
4. Güterzuggleise für die Bedienung des östlichen Hamburger Hafenbereiches

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	18 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	12 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	976 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Bau Elektronisches Stellwerk Hamburg-Harburg in Vorbereitung
- Restarbeiten an der Strecke

Baubeginn:

1989

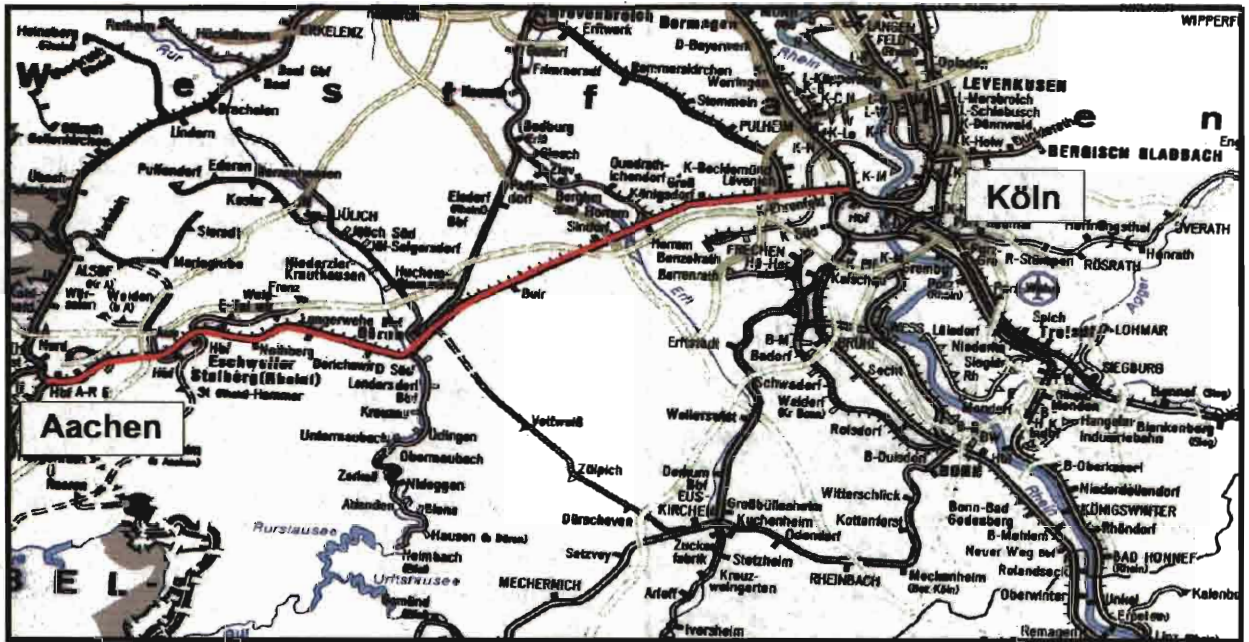
Inbetriebnahme:

September 1996

Realisierungsstand:

89 %

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 absehbaren Bedarf

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	69 km
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	27 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	756 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:

- Für 3 Abschnitte besteht Bestandskraft.
- Alle weiteren erforderlichen Verfahren sind eingeleitet.

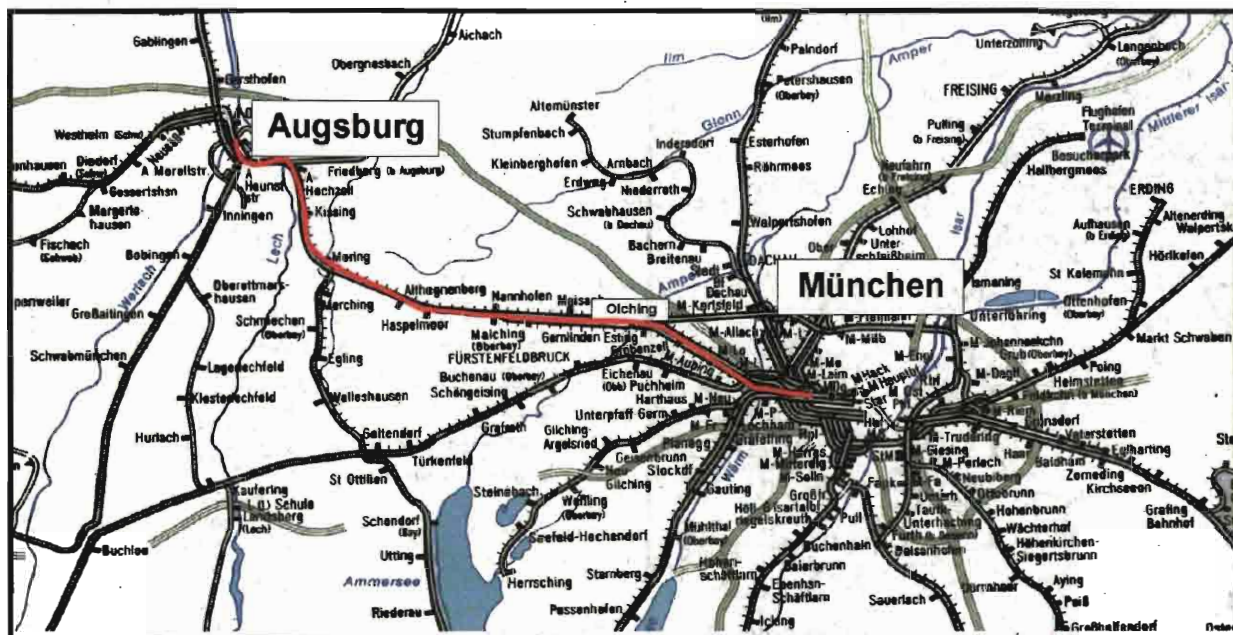
Bauaktivitäten:

- Gemeinsame Realisierung S-Bahn/Fernbahn
- Bauabschnitt 1 – Gleisdreieck Köln-Nippes ab August 1996
- Bauabschnitt 5 – Straßenüberführung B 55 in Frechen-Königsdorf Baubeginn in August 1996
- Bauabschnitt 11 – Bahnhof Langerwehe: Es handelt sich um einen viergleisigen Zwischenbahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen. Teilumbau als Vorabmaßnahme in 1992

Realisierungsstand:

10 %

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:

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h
- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 62 km
davon viergleisiger Ausbau 43 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h
andere Gleise 160 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 30 Min.
nach Bauende 28 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 298 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

- 1 Planungsabschnitt bestandskräftig
- Für einen Planungsabschnitt liegt die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde dem Eisenbahn-Bundesamt vor
- 5 Planungsabschnitte sind eingeleitet

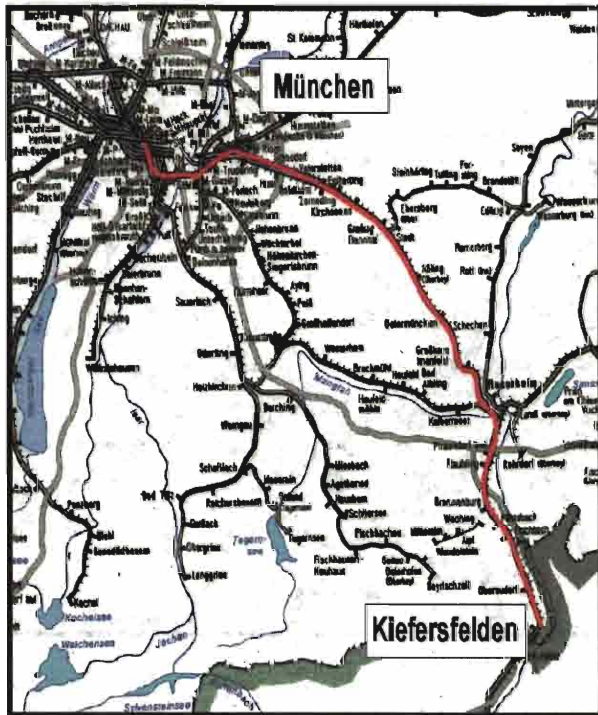
Bauaktivitäten:

Noch keine

Baubeginn:

vsl. Herbst 1997

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 1997): 63 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen im wesentlichen abgeschlossen

Planfeststellung:

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

Bauaktivitäten:

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

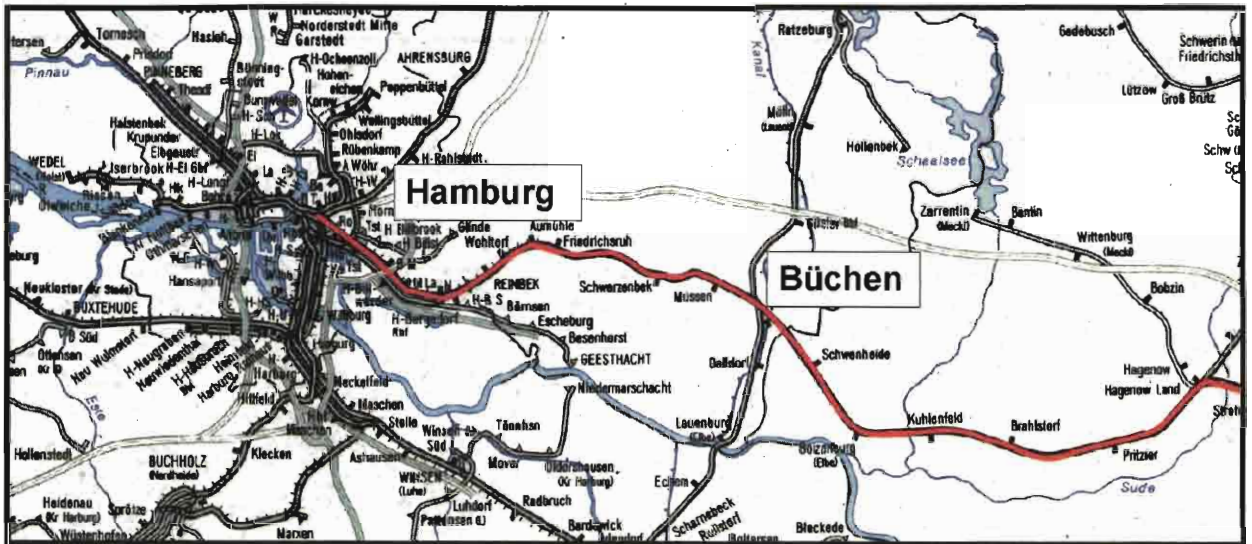
Baubeginn:

1992

Realisierungsstand:

35 %

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:

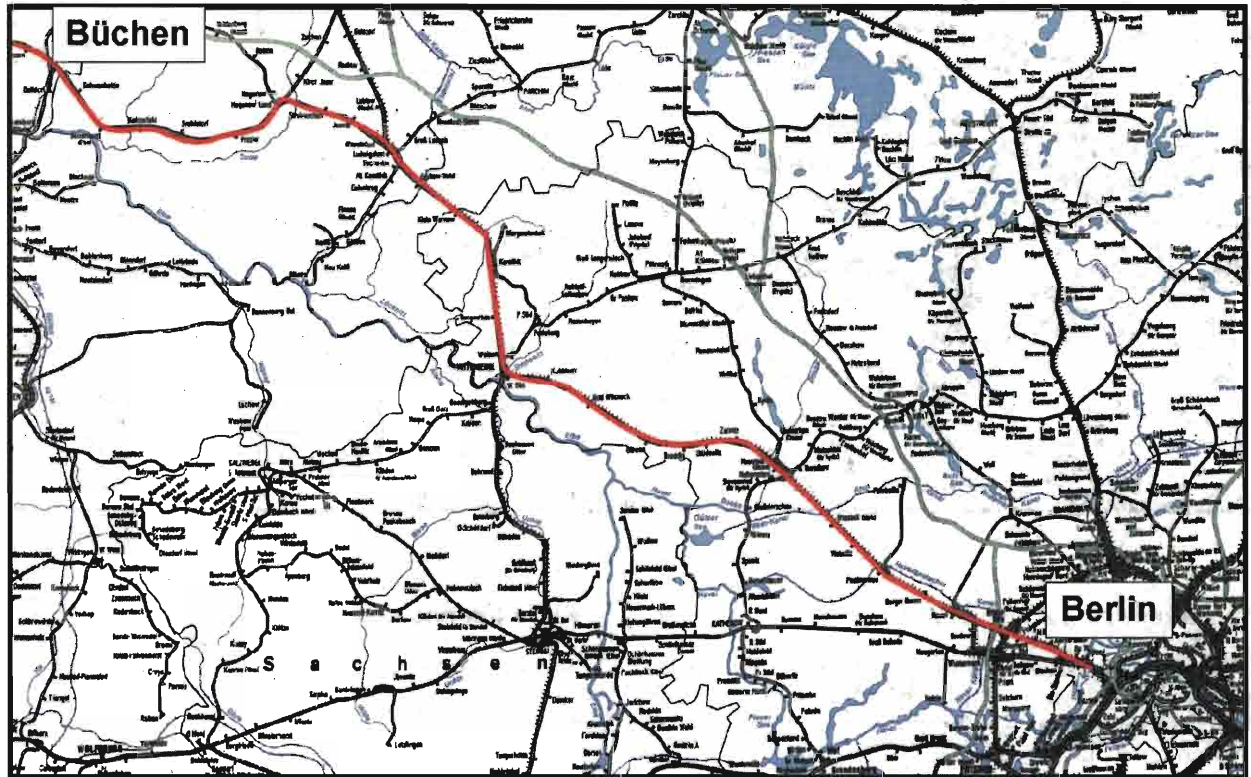
- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust
- Höhengleiche Einfädelung/Anbindung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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	270 km
Baulänge:	203 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	204 Min.
nach Bauende	135 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	3 805 Mio. DM

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

(Fortsetzung)

**3. Projektstand**

Bauaktivitäten:

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

Baubeginn:

1991

Inbetriebnahme:

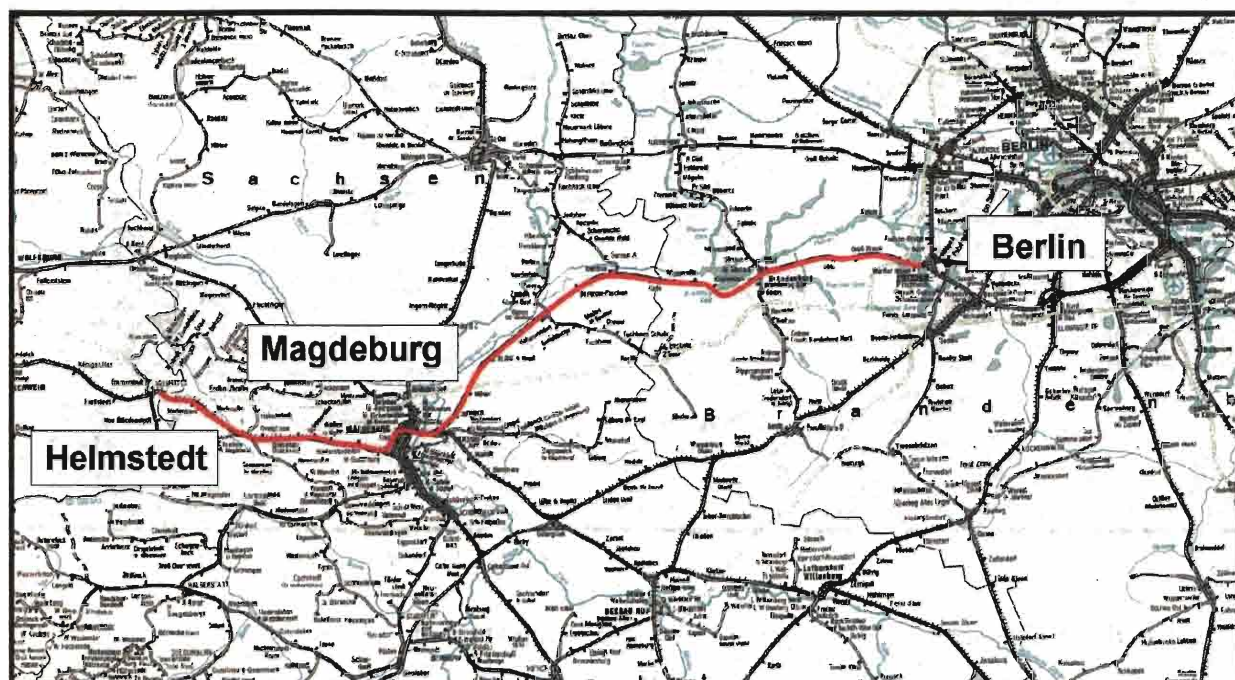
September 1996

Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg–Nauen

Realisierungsstand:

82 %

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 140 km/h
- Eilsleben–Magdeburg–Sudenburg 160 km/h
- Biederitz–Wildpark 160 km/h
- Wildpark–Potsdam Stadt 140 km/h
- Potsdam Stadt–Griebnitzsee 120 km/h

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	100 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	2 394 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen
- Restarbeiten

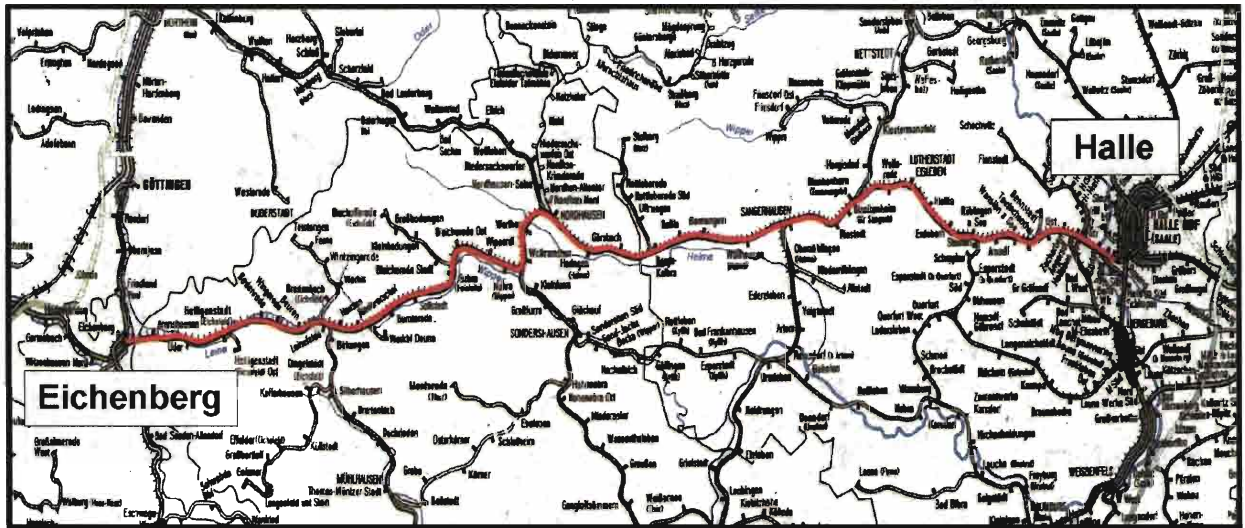
Baubeginn:

September 1990

Inbetriebnahme:

Mai 1993 Helmstedt–Magdeburg
Dezember 1995 Magdeburg–Berlin

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 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	170 km
Baulänge:	39 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	
Eichenberg–Leinefelde	25 Min.
Gesamtkosten:	501 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Abgeschlossen

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluß rechtskräftig

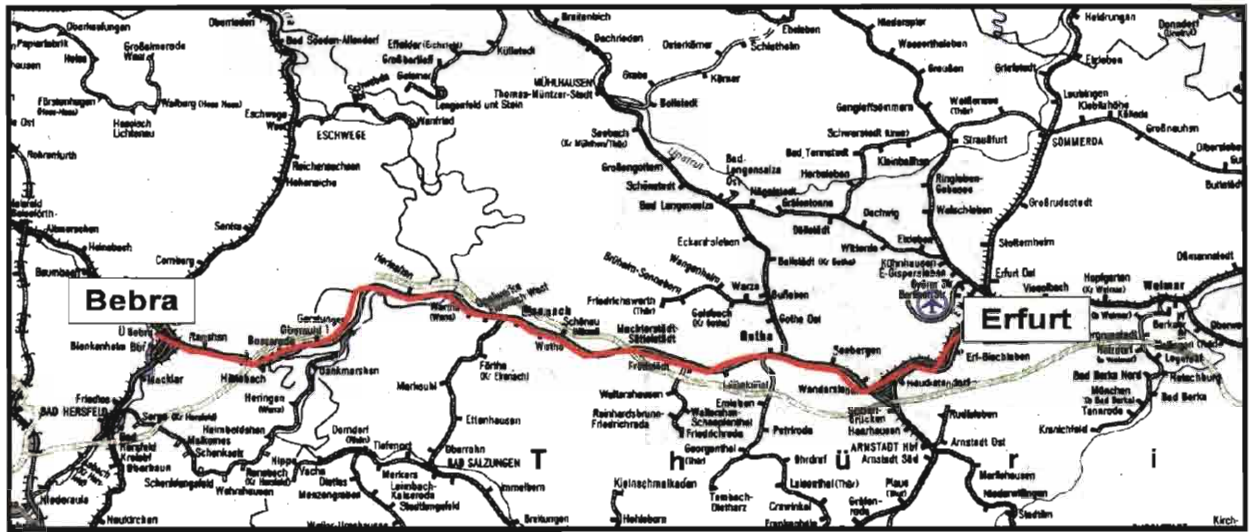
Baubeginn:

Februar 1993

Inbetriebnahme:

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

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
- Profilvereinbarung des Hönebach-Tunnels
- Spurplanänderung im Bahnhof Hönebach mit schienenfreien Bahnsteigzugängen in Obersuhl
- Anpassung und Ergänzung von Signalanlagen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1955 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

April 1990

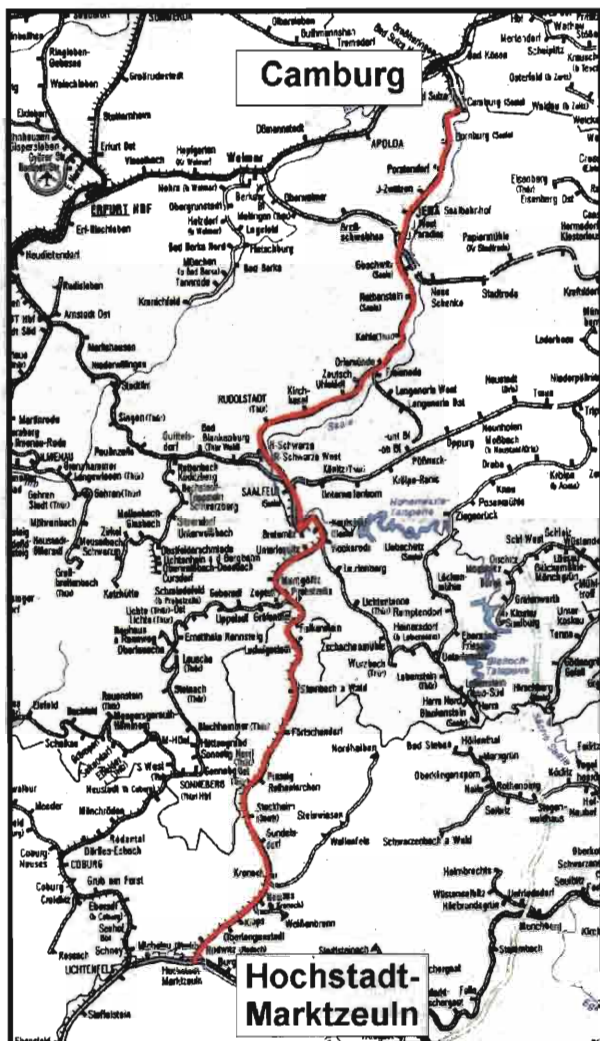
Inbetriebnahme:

Mai 1991 eingleisiger Lückenschluß
Gerstungen–Eisenach

September 1992 Zweigleisigkeit
Gerstungen–Eisenach

Mai 1995 Bebra–Neudietendorf

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 146 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h

Fahrzeit:
nach Bauende 120 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 201 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen (nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
Abgeschlossen

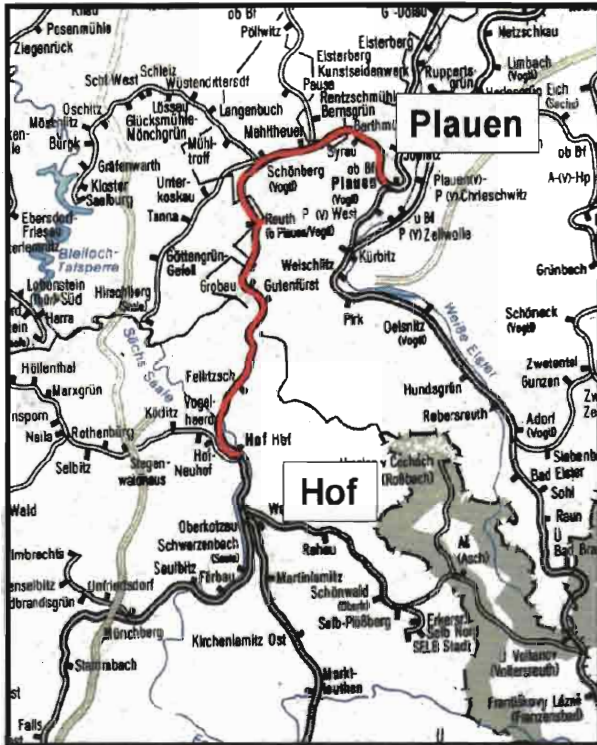
Bauaktivitäten:

- 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 Bestandsgleissanierung außerhalb der ABS (Fertigstellung 1998)

Baubeginn:
1991

Inbetriebnahme:
Mai 1995 (durchgehend elektrifiziert)
bis 1998 Schlußarbeiten

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:	100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	103 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Restarbeiten 1996

Abschluß Elektronisches Stellwerk Schönberg

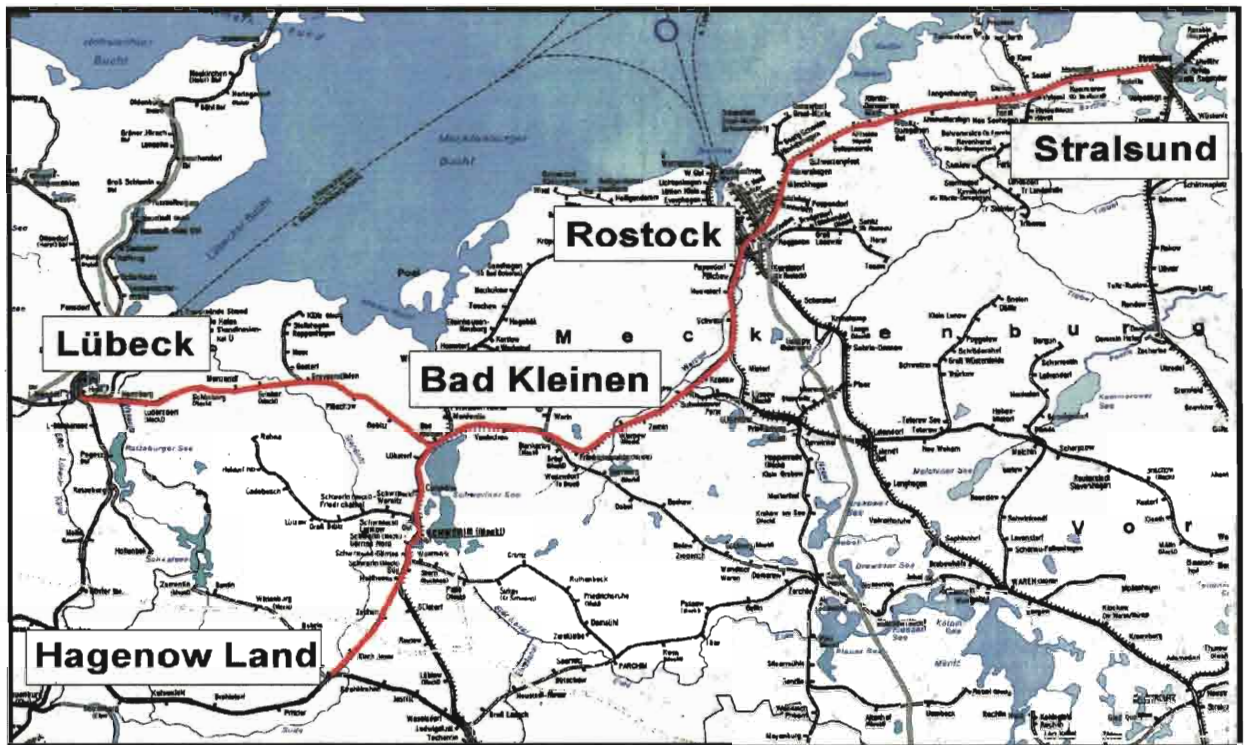
Baubeginn:

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 für den gesamten Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin.

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 Velgast–Stralsund, Rostock–Ribnitz-Dammgarten West, 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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	242 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	170 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 587 Mio. DM

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

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Fertiggestellt und in Betrieb genommene Abschnitte:

- Juni 1996 Bobitz–Bad Kleinen = 7,3 km
- Dezember 1996 Grevesmühlen–Bobitz = 13,5 km
Jeweils eingleisig und ohne Elektrifizierung
(vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik)
- August 1996 Hagenow Land–
Schwerin-Görries = 24 km
Zweigleisig und elektrifiziert,
160 km/h und ESTW-Technik

- September 1996 Schwerin Hbf–Carlshöhe = 5 km
Zweigleisig und elektrifiziert
(vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik)
- August 1996 Bützow–Abzweig Schwaan = 11,3 km
Zweigleisig und elektrifiziert
(vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik)

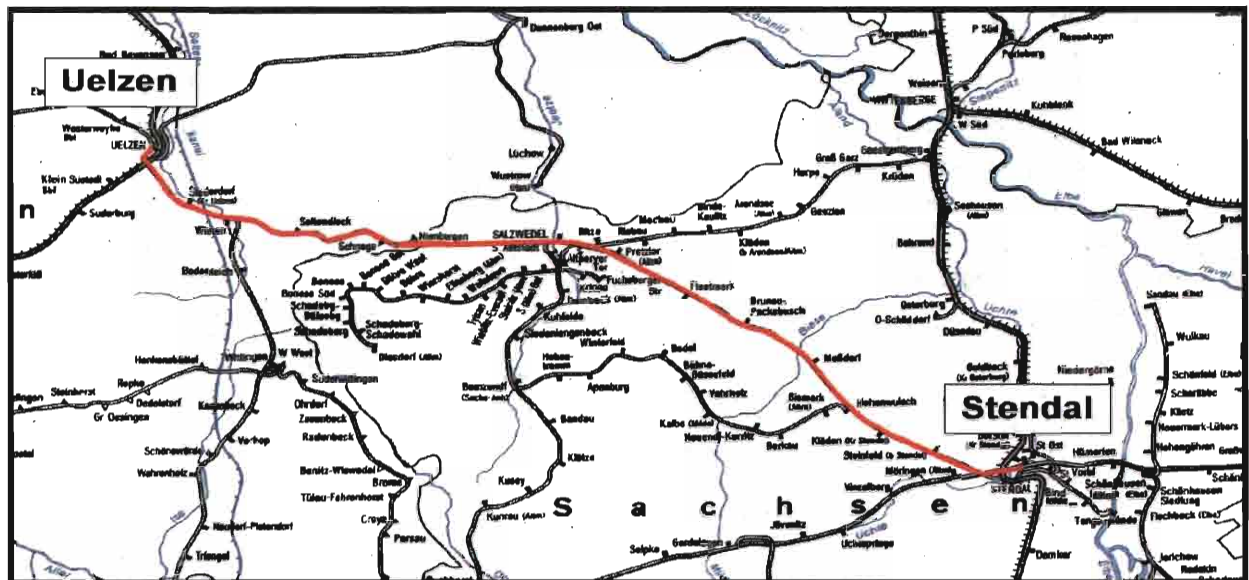
Im Bau:

- Warnow–Bützow = 9,9 km
- Teilmaßnahmen realisiert

Realisierungsstand:

29 %

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 der 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
- Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung (einschl. Unterwerk)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 113 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Fahrzeit:

heute (keine durchgehende Verbindung)
nach Bauende 56 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 921 Mio. DM

3. Projektstand

Planfeststellung:

Im Land Niedersachsen für Bauabschnitt Salzwedel–Wieren 1997 eingeleitet

Bauaktivitäten:

- Abschnitt Stendal–Landesgrenze
- Elektronisches Stellwerk Salzwedel

Baubeginn:

1993

Inbetriebnahme:

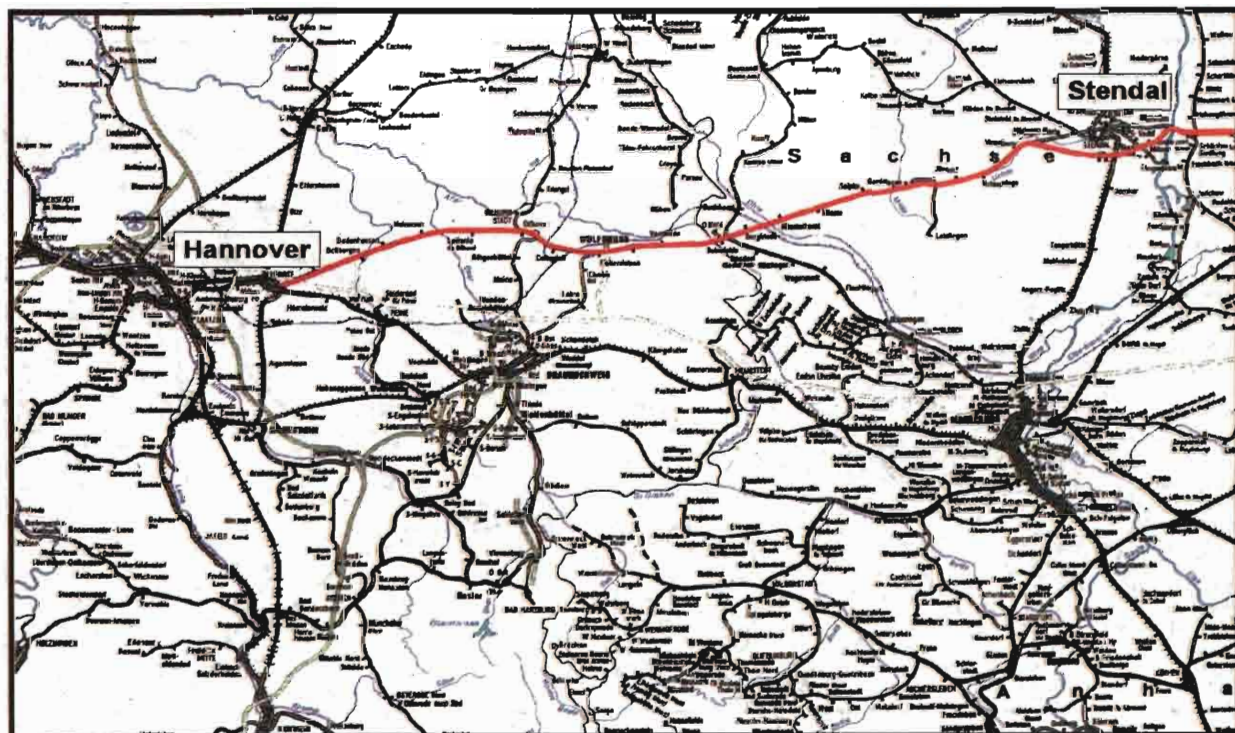
August 1996 Stendal–Salzwedel
(Dieseltraktion)

Mai 1998 vsl. Lückenschluß

Realisierungsstand:

33 %

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.

Geplante Maßnahmen:

- Drei-/viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr.
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Lehrte–Wolfsburg auf 200 km/h und Wolfsburg–Oebisfelde auf 250 km/h.
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h zwischen Oebisfelde und Staaken parallel zur vorhandenen eingleisigen Stammstrecke. Mit südlicher Umfahrung von Stendal für 250 km/h und zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Stendal.
- Bau eines dritten Gleises zwischen Fallersleben und Oebisfelde.

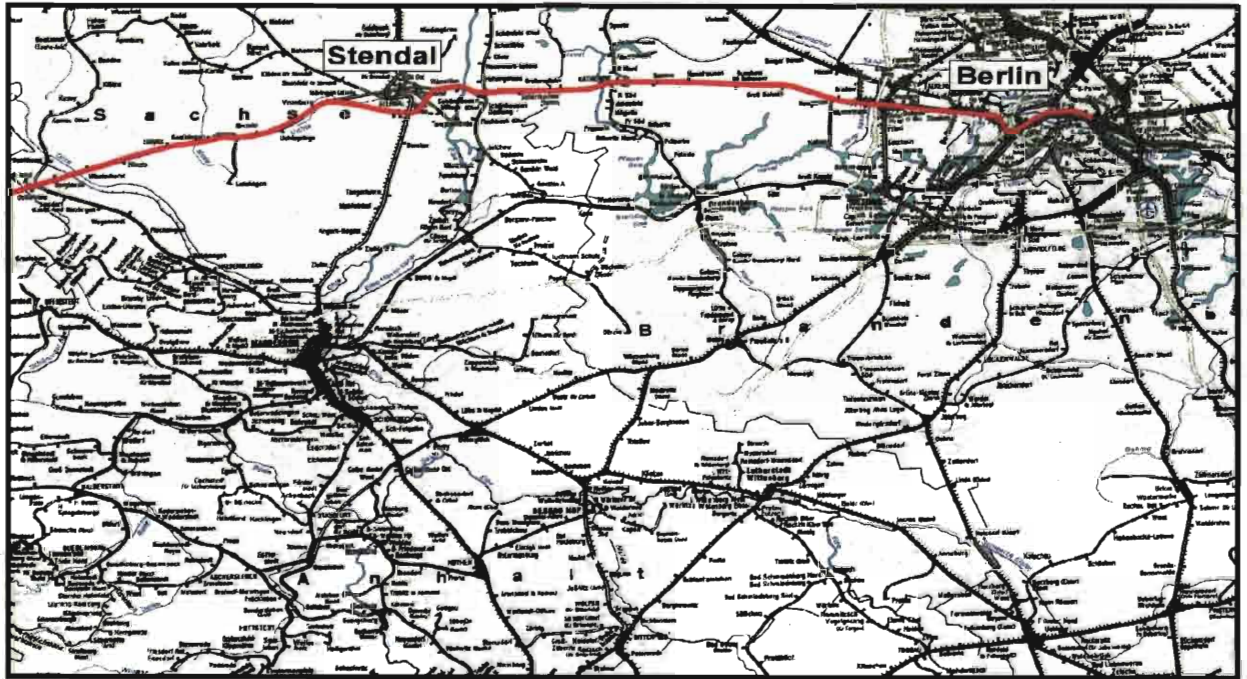
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	264 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover–Wolfsburg	200 km/h
Wolfsburg–Staaken	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (bis Berlin Zoo)	165 Min.
nach Bauende (bis Berlin Zoo)	111 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 5 107 Mio. DM

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Hannover–Lehrte eingeleitet und teilweise bestandskräftig
- Lehrte–Oebisfelde durchgehend bestandskräftig
- Oebisfelde–Staaken eingeleitet und überwiegend bestandskräftig

Bauaktivitäten:

- Hannover–Lehrte bauvorbereitende Maßnahmen

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

Baubeginn:

1991

Inbetriebnahme:

September 1998

Realisierungsstand:

65 %

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



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:	120 km/h
Fahrzeit:	13 Min.
Gesamtkosten:	55 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

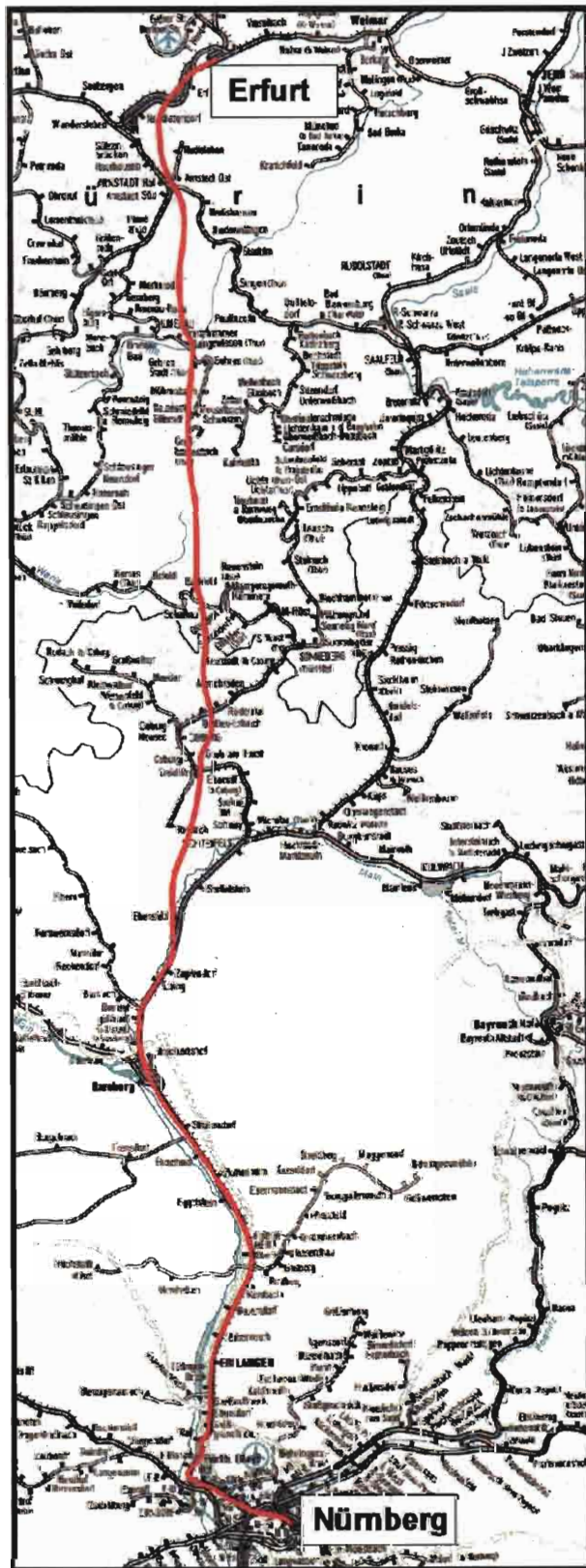
Baubeginn:

Februar 1995

Inbetriebnahme:

Juni 1996

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München.

Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen 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
davon NBS 107 km

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

Fahrzeit:
vor Baubeginn (über Fulda) 172 Min.
ach Bauende 65 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 7 226 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Zusammenhangsmaßnahmen mit Neubau der BAB 71 im Bündelungsabschnitt der Neubau-strecke mit der Autobahn

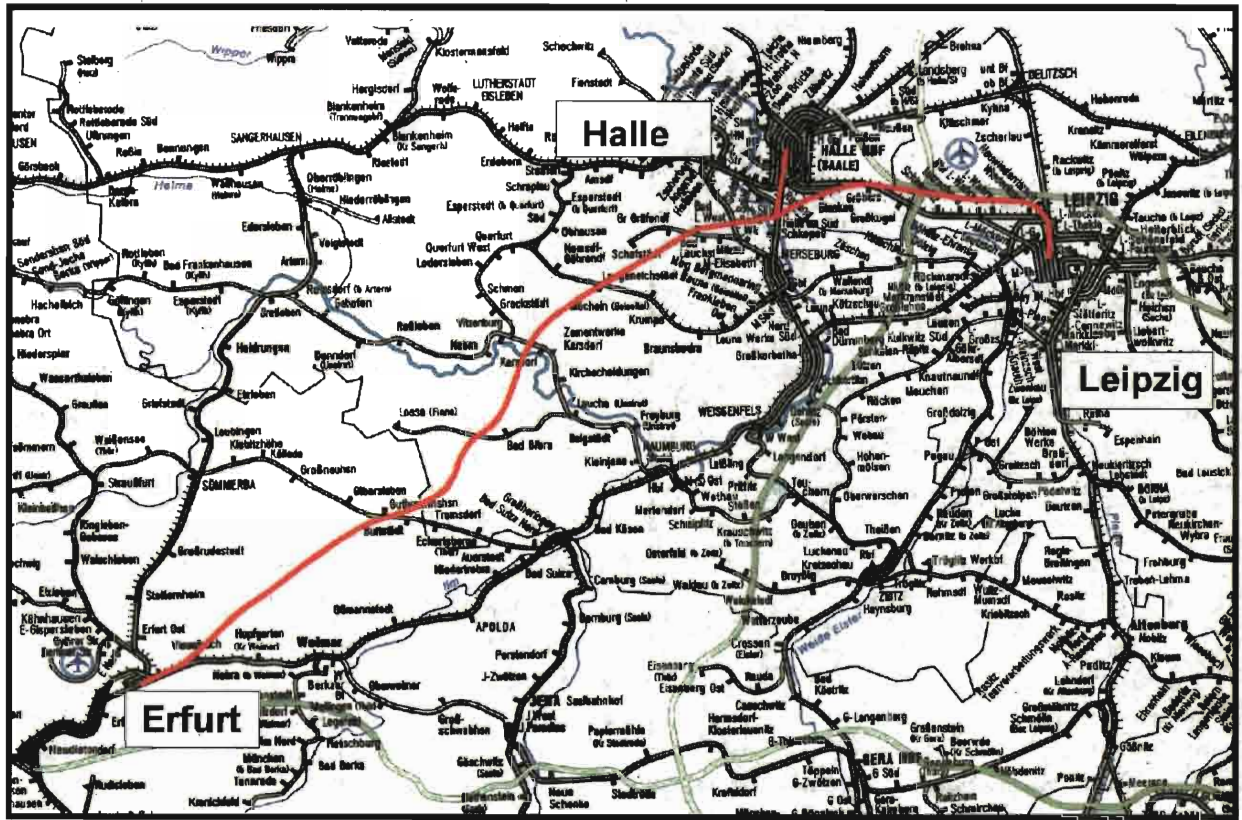
Baubeginn:

NBS April 1996 (1. Spatenstich)

Realisierungsstand:

6 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Neubau der Strecke von Erfurt–Leipzig/Halle. Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Fahrzeit:

Erfurt–Leipzig vor Baubeginn	77 Min.
nach Bauende	39 Min.
Erfurt–Halle vor Baubeginn	83 Min.
nach Bauende	31 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 4 506 Mio. DM

2. Projektkenndaten

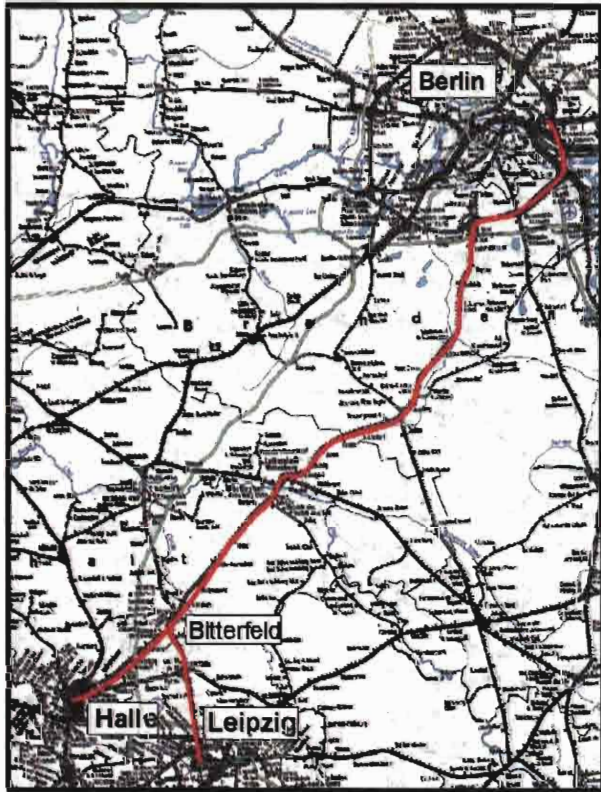
Streckenlänge:	122 km
Tunnel:	
Anzahl:	3
Länge:	15 km
Talbrücken:	
Anzahl:	6
Länge:	13,4 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	250 km/h

3. Projektstand

Baubeginn:
Oktober 1996 (1. Spatenstich)

Realisierungsstand:
7 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

Schwerpunkte:

- Elbequerung Wittenberg
- Knoten/Elektronisches Stellwerk Bitterfeld

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	200 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
Berlin–Leipzig vor Baubeginn	151 Min.
nach Bauende	61 Min.
Berlin–Halle vor Baubeginn	145 Min.
nach Bauende	59 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 2 732 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Scharfenbrück–Jüterbog
- Knoten Wittenberg mit Elbequerung
- Muldenstein–Bitterfeld
- Rackwitz–Neuwiederitsch
- Diverse BÜ-Ersatzmaßnahmen in Bitterfeld–Halle und Bitterfeld–Leipzig

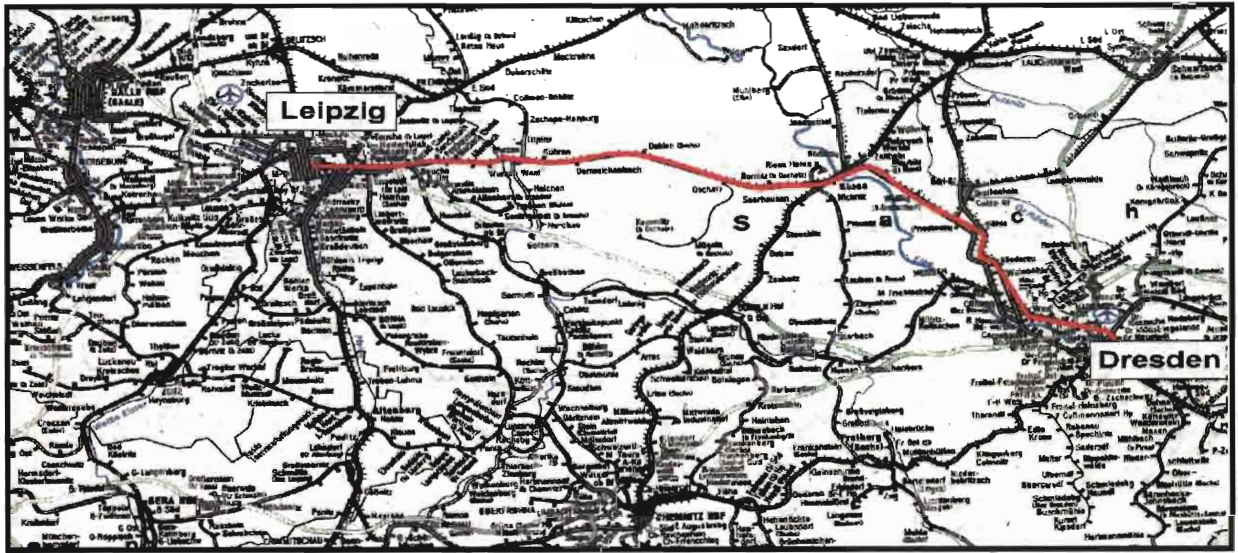
Baubeginn:

1992

Realisierungsstand:

71 %

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 Verbesserung im Regional- und Nahverkehr. Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange bei Böhla.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	117 km
Tunnel:	
Anzahl:	1
Länge:	1,9 km
Talbrücken:	
Anzahl:	1
Länge:	0,4 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	91 Min.
nach Bauende	47 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 889 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Dezember 1994 Inbetriebnahme Abschnitt Dornreichenbach–Dahlen
- März 1995 Bau Bahnhof Dornreichenbach
- September 1995 Umbau Bahnhof Dahlen; Inbetriebnahme Abschnitt Dahlen–Oschatz
- Juni 1996 Umbau Borsdorf–Altenbach
- Juli 1996 Inbetriebnahme Wurzen–Dornreichenbach
- Juni 1997 Inbetriebnahme Bf Oschatz und Bogenaufweitung Döllnitz

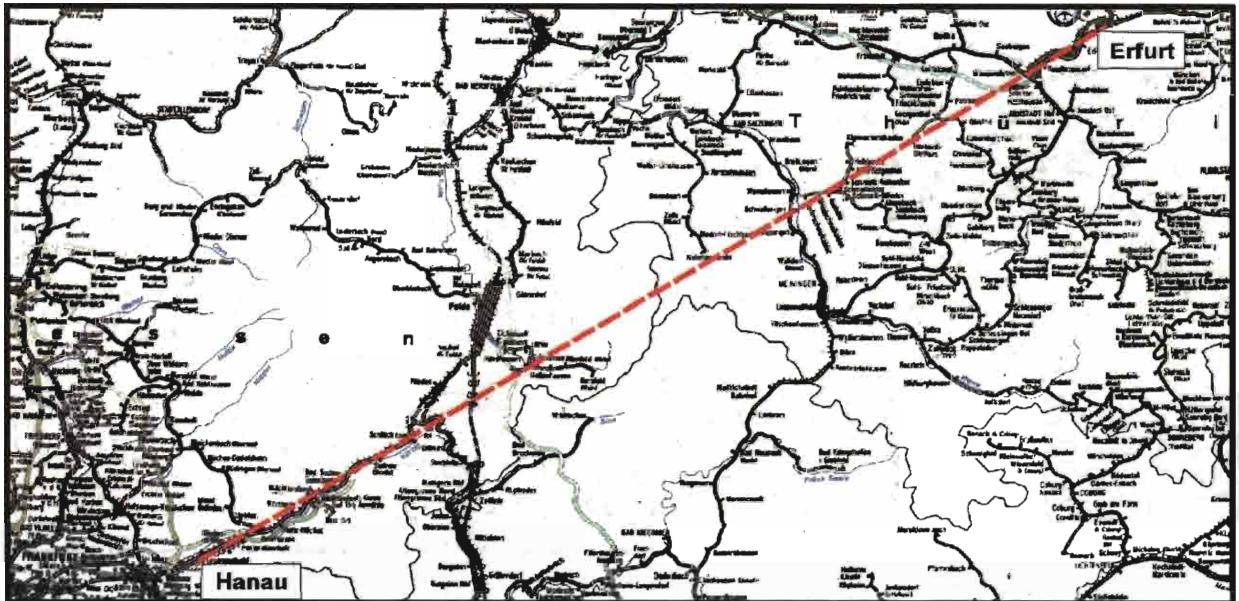
Baubeginn:

1993

Realisierungsstand:

24 %

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).

2. Projektkenndaten

Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

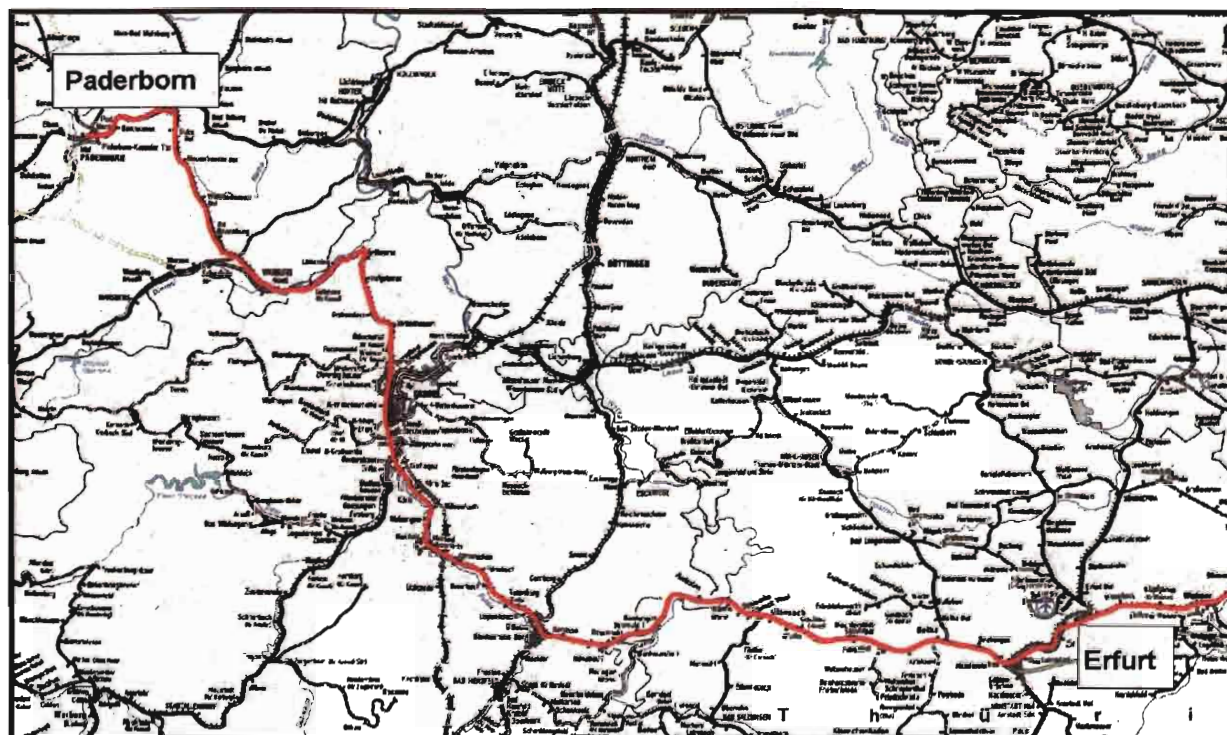
Gesamtkosten gemäß BVWP 1992
(Stand 1. Januar 1991): 8 495 Mio. DM
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorstudien zur Trassenführung werden zur Zeit erstellt

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Reisequalität.

Altlastenbeseitigung im Abschnitt Weimar–Glauchau–Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für NeiTech-Einsatz.

1. Baustufe beinhaltet Baumaßnahmen für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen sowie für die Herstellung zweigleisiger Gleisabschnitte in

- Großschwabhausen–Jena West
- Hermsdorf-Klosterausnitz–Kraftsdorf
- Weimar–Mellingen

Geplante Maßnahmen:

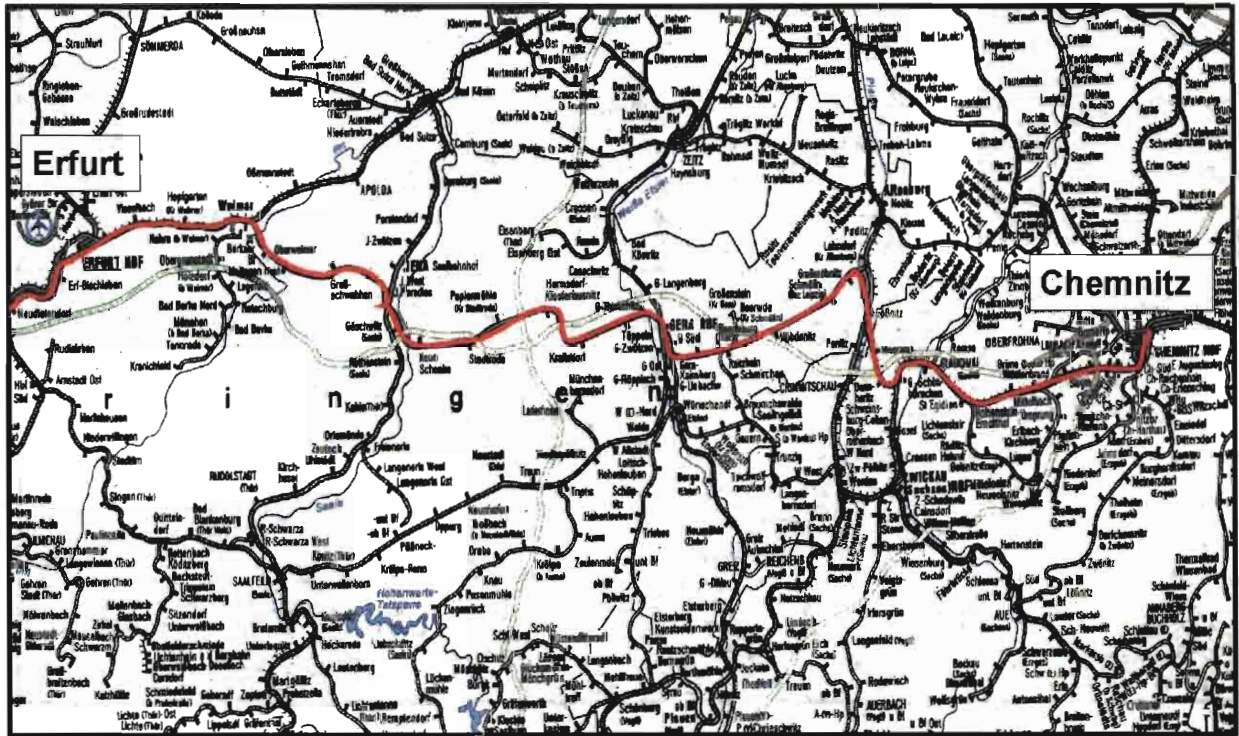
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100–160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	665 Mio. DM

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar–Glauchau–Schönbornchen abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung für Bauabschnitt Großschwabhausen–Jena West

Planfeststellung:

Weimar–Göbnitz–Glauchau entfällt

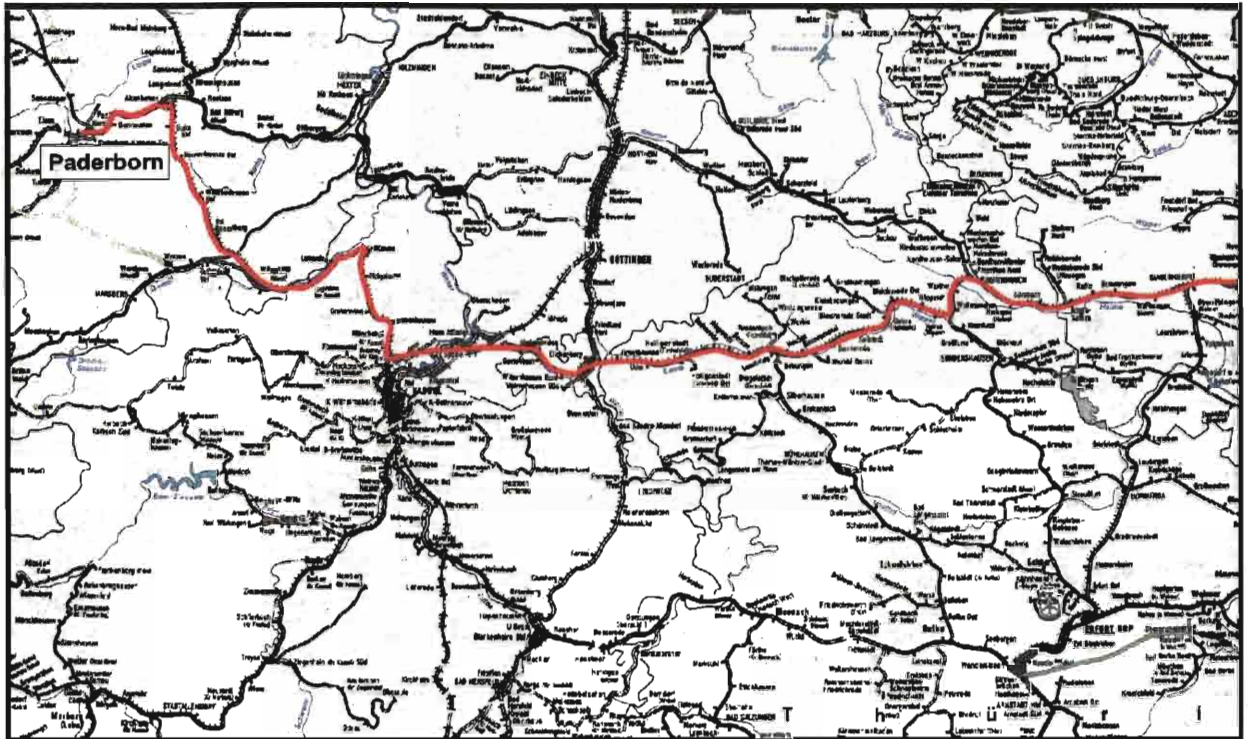
Bauaktivitäten:

Keine

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:

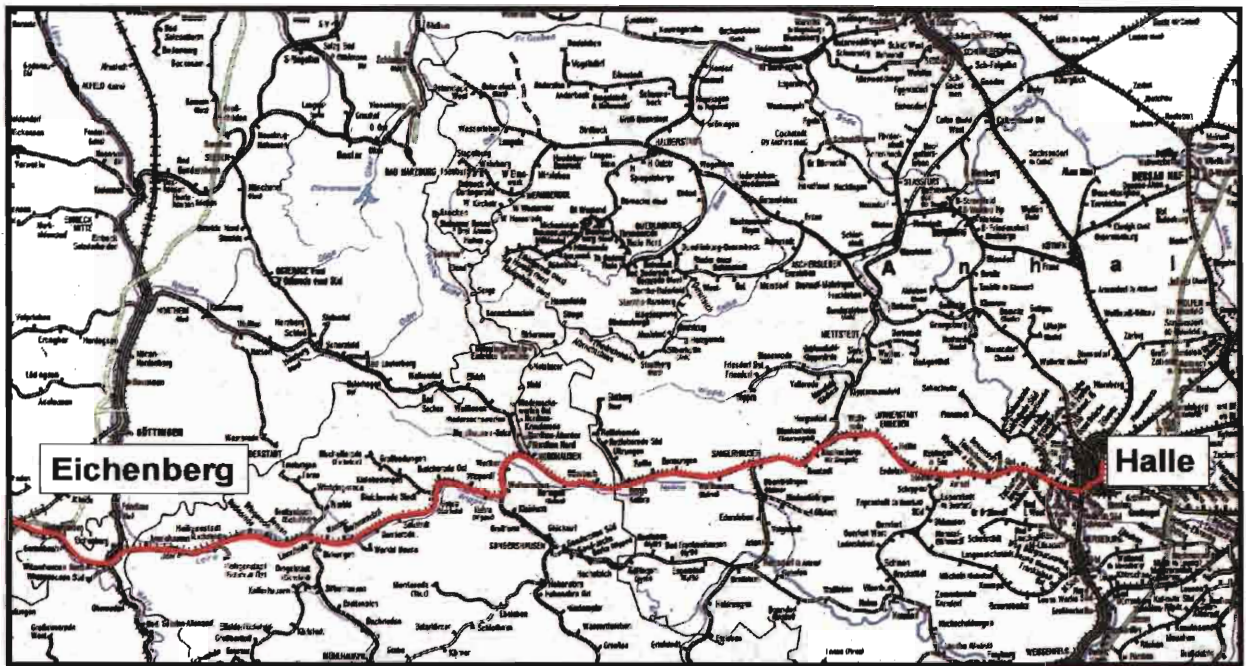
- Einleisige Kurve Mönchehof–Speele (8,5 km)

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 „Eichenberger Kurve“ (1. Baustufe)

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

(Fortsetzung)



2.1 Projektkenndaten Paderborn–Halle

Streckenlänge:	307 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (abschnittsweise)	160 km/h
Gesamtkosten:	noch offen

2.2 Projektkenndaten Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

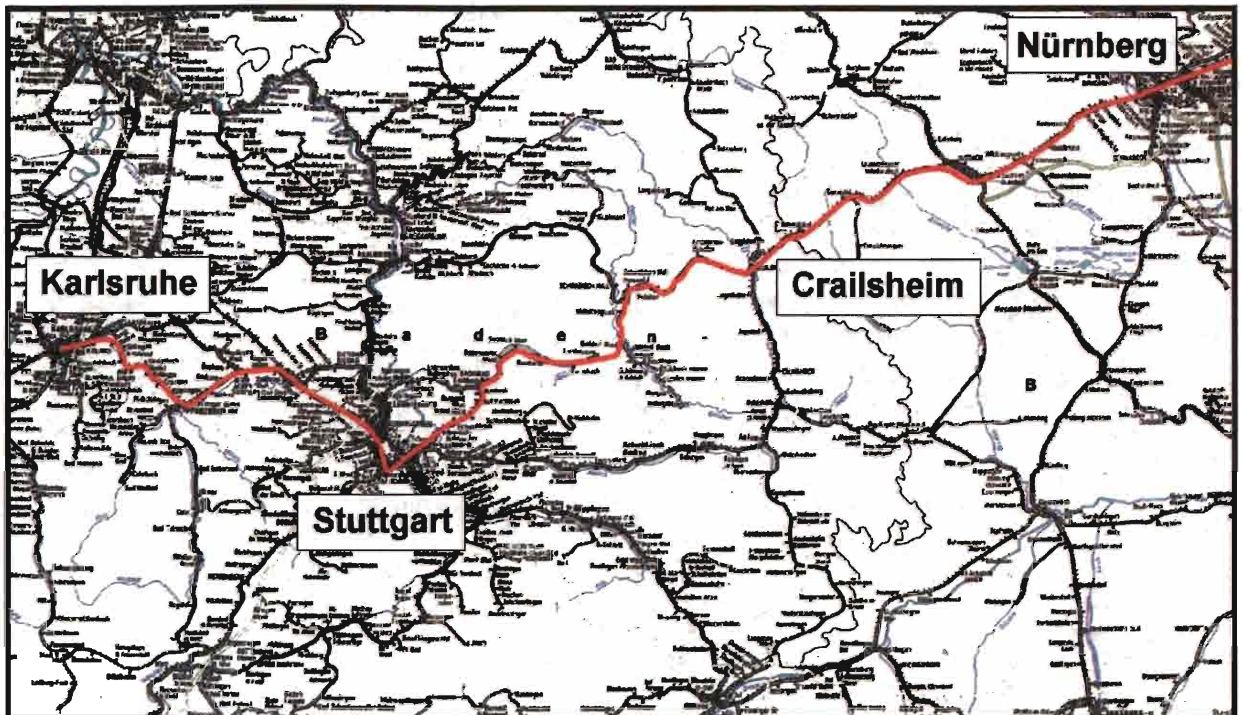
Streckenlänge:	1 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1996):	17 Mio. DM

3. Projektstand

1. Baustufe: Eichenberger Kurve

Planungsstand:	Entwurfsplanung abgeschlossen
Planfeststellung:	Planfeststellungsbeschuß bestandsfähig
Baubeginn:	1997
Inbetriebnahme:	vsf. Ende 1998 (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 erüchtigt werden. Die Anbindung Bayreuths wird durch eine Verbindungskurve bei Neumarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert.

Geplante Maßnahmen:

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

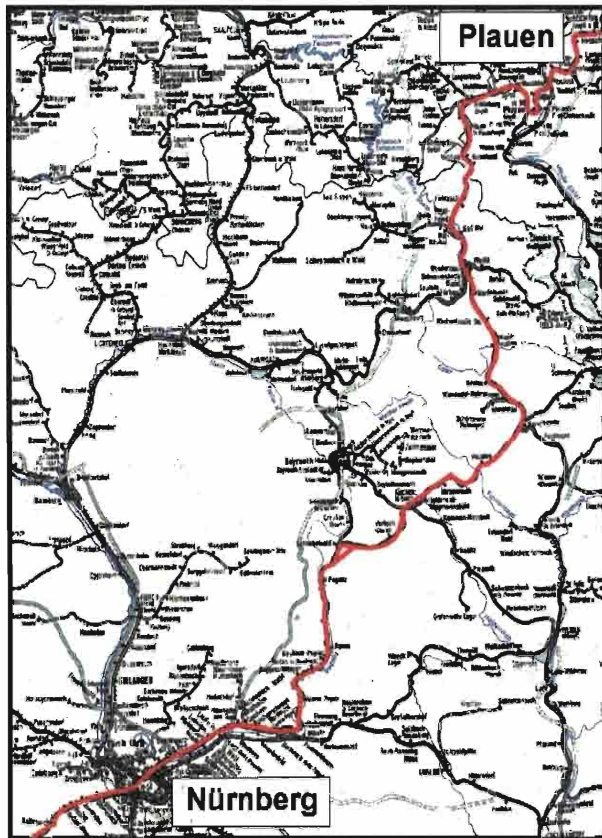
- Anpassung der Gleisüberhöhung im Abschnitt Karlsruhe–Pforzheim–Vaihingen
- Elektrifizierung des Streckenabschnitts Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach

Teilabschnitt (Hof-) Reichenbach–Leipzig/Dresden:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Bogendreieck Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für NeiTech-Züge.
- 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)



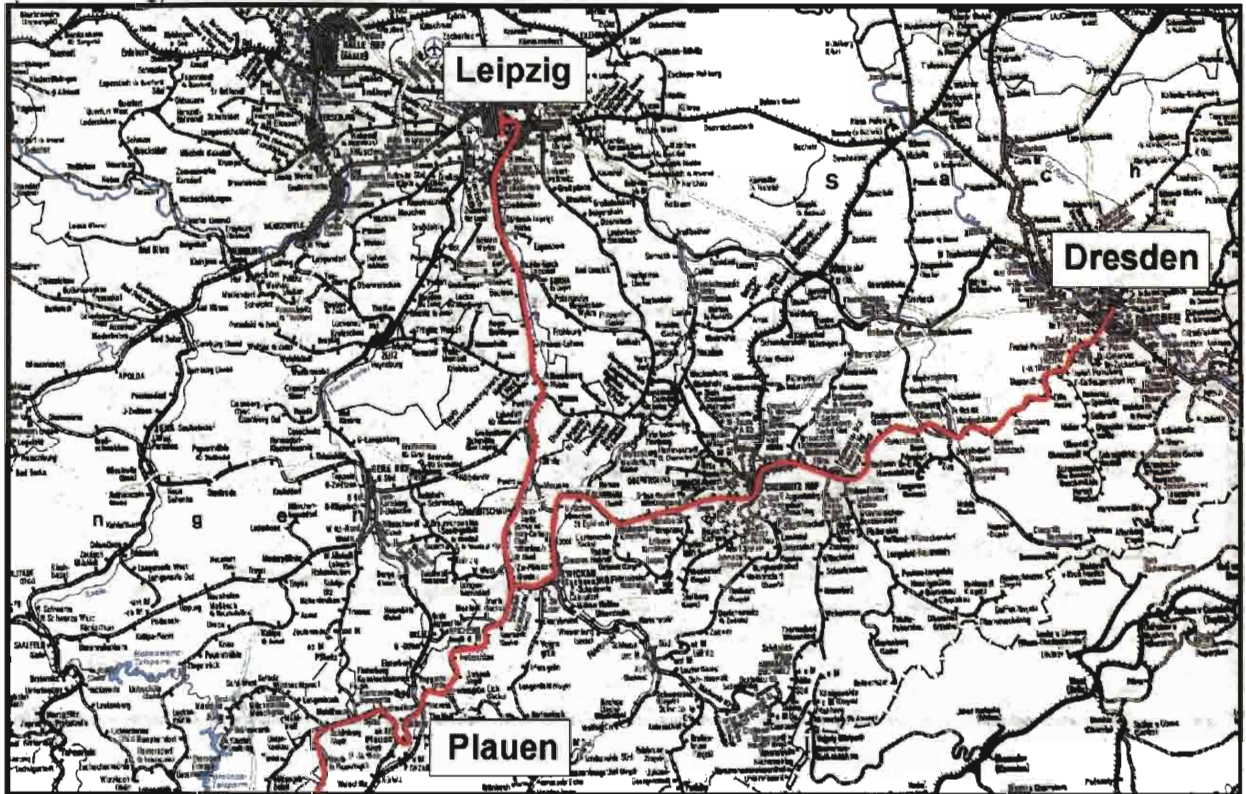
(Fortsetzung)

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	740 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h
Fahrzeit:	
Karlsruhe–Nürnberg vor Baubeginn	186 Min.
nach Bauende	160 Min.
Nürnberg–Leipzig vor Baubeginn	243 Min.
nach Bauende	188 Min.
Nürnberg–Dresden vor Baubeginn	340 Min.
nach Bauende	285 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	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:

Planfeststellungsverfahren für Schlömer Kurve eingeleitet

Bauaktivitäten:

Beseitigungen von Altlasten in den Neuen Bundesländern

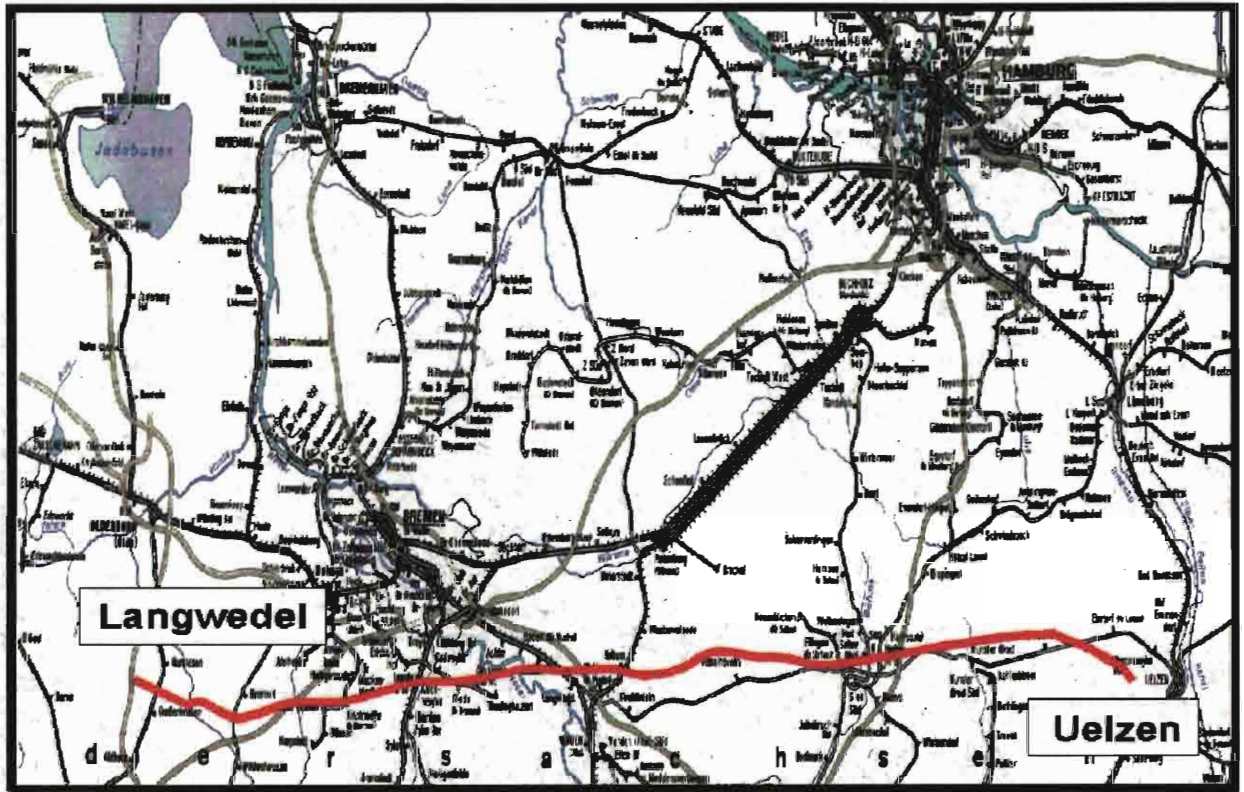
Baubeginn:

1995 (Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit 1. Ausbaustufe NeiTech) Anpassung von Kurvenüberhöhungen auf dem Abschnitt Backnang–Crailsheim

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 Mitteledeutschland, 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: 120 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):
(Projekt Nr. 12.1 + 12.2) 350 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungen fertiggestellt

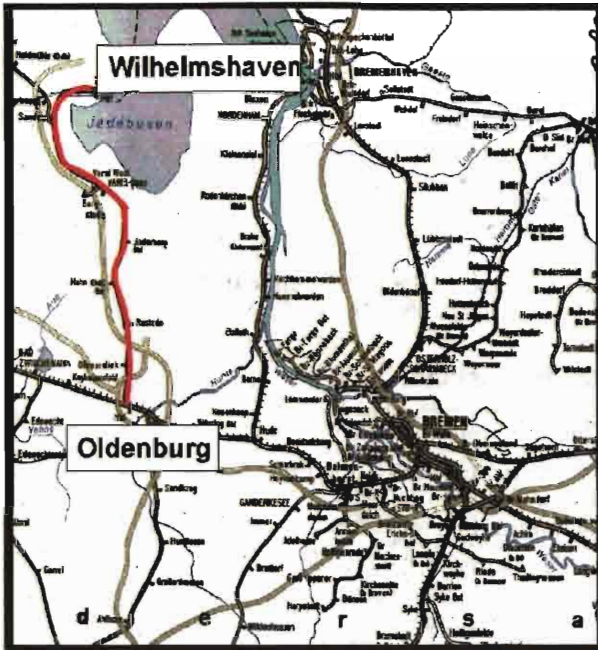
Raumordnung:
1995 abgeschlossen (nur für Bahnstromleitung erforderlich)

Planfeststellung:
Ende 1997

Bauaktivitäten:
Keine

Baubeginn:
vsl. Ende 1997 (1. Stufe)

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:	100 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): (Projekt Nr 12.1 + 12.2)	350 Mio. DM

3. Projektstand

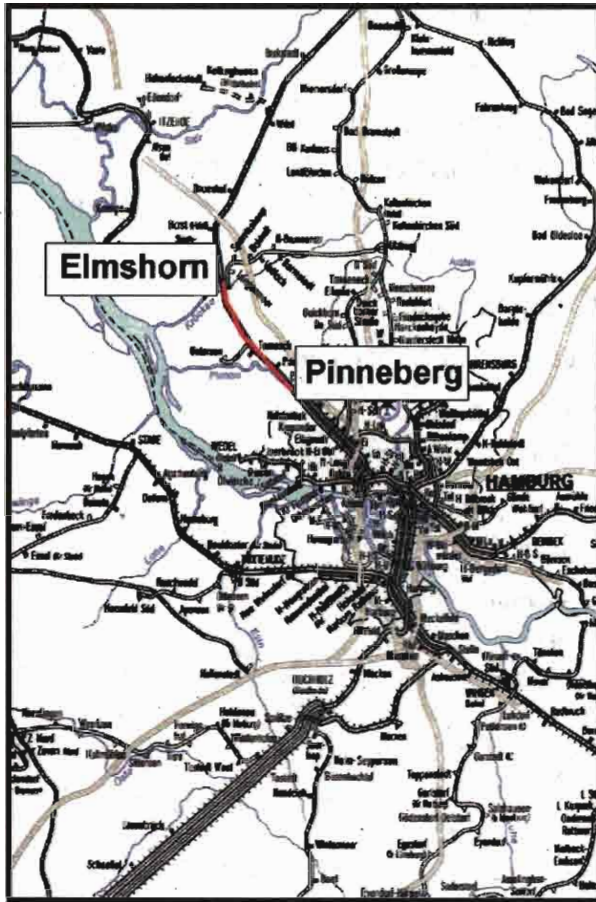
Raumordnung: Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Einleitung geplant 1998

Bauaktivitäten:
Keine

Baubeginn:
1998

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



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 sowie zusätzliche Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Elmshorn

2. Baustufe (Endausbau)

- Mehrgleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	8 Min.
nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	383 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsphase für 1. Baustufe

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung (1. Baustufe)

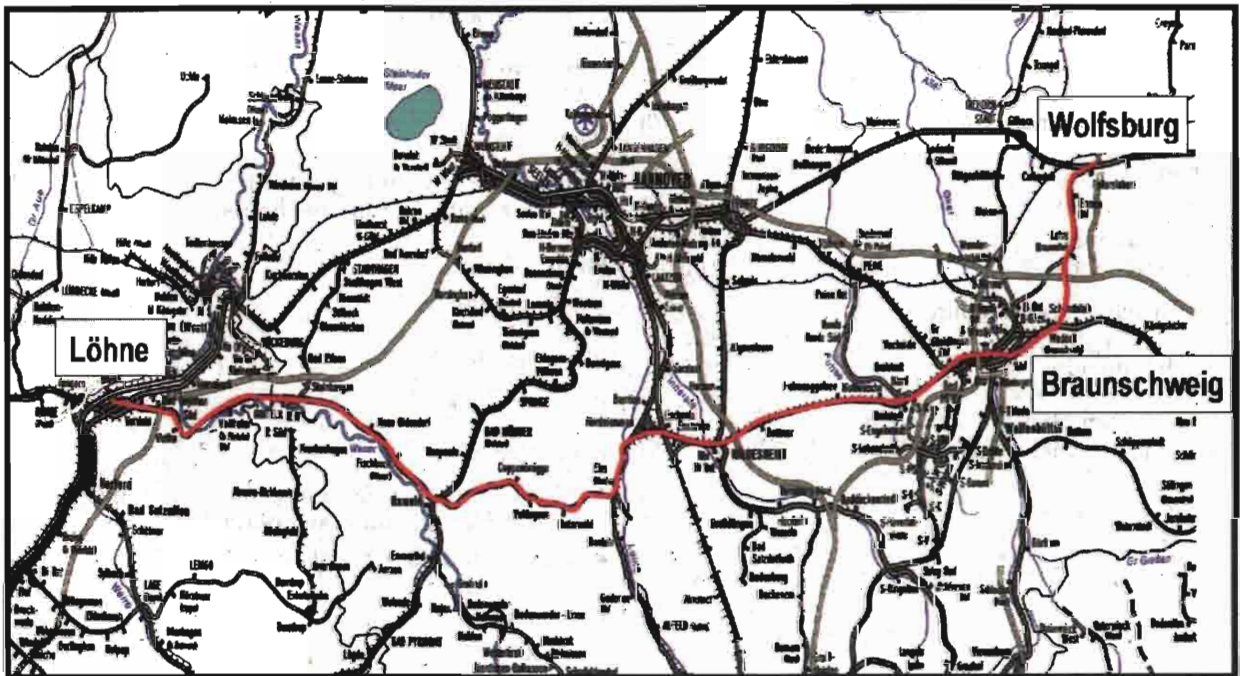
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1997 (1. Baustufe)

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 („Weddeler Schleife“):

- 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:	160 km/h
Fahrzeit:	
Hildesheim–Braunschweig vor Baubeginn	25 Min.
nach Bauende	21 Min.
Braunschweig–Wolfsburg vor Baubeginn	38 Min.
nach Bauende	16 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	572 Mio. DM
davon „Weddeler Schleife“	280 Mio. DM

3. Projektstand**Abschnitt Weddel–Fallersleben
„Weddeler Schleife“**

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung begonnen

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Maßnahmen im Zusammenhang mit der neuen Kreuzung der Bundesautobahn A 2
- Vorbereitung Streckenbau

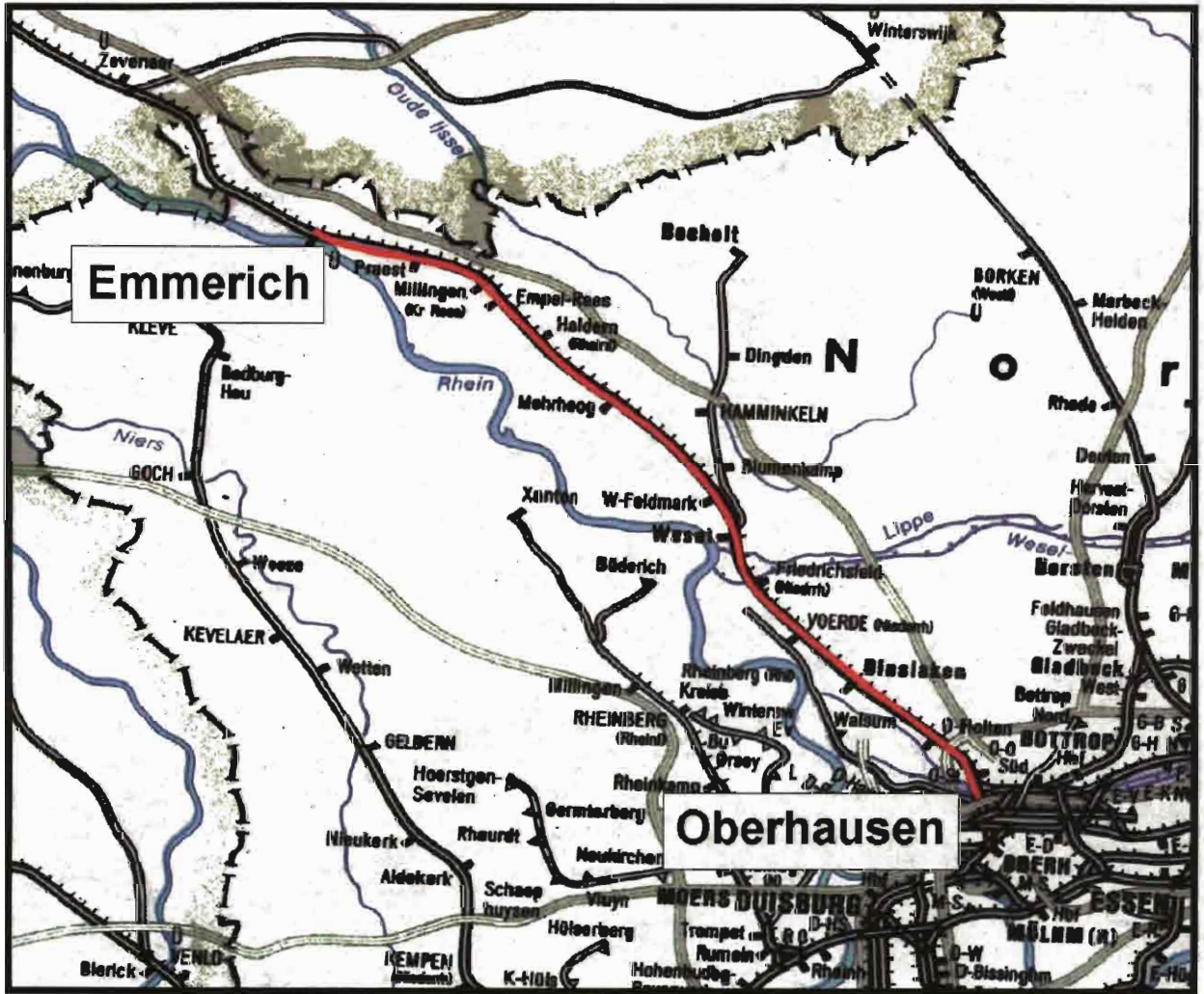
Baubeginn:

Dezember 1996

Realisierungsstand:

6 %

**Projekt Nr. 15 – Neue Vorhaben –
ABS (Amsterdam-) 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. Projektkennndaten

Streckenlänge: 73 km
Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn 36 Min.
nach Bauende 29 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 310 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung abgeschlossen
Entwurfsplanung für 1. Baustufe
Teilbereich Oberhausen aufgenommen

Planfeststellung:

Noch kein Verfahren eingeleitet

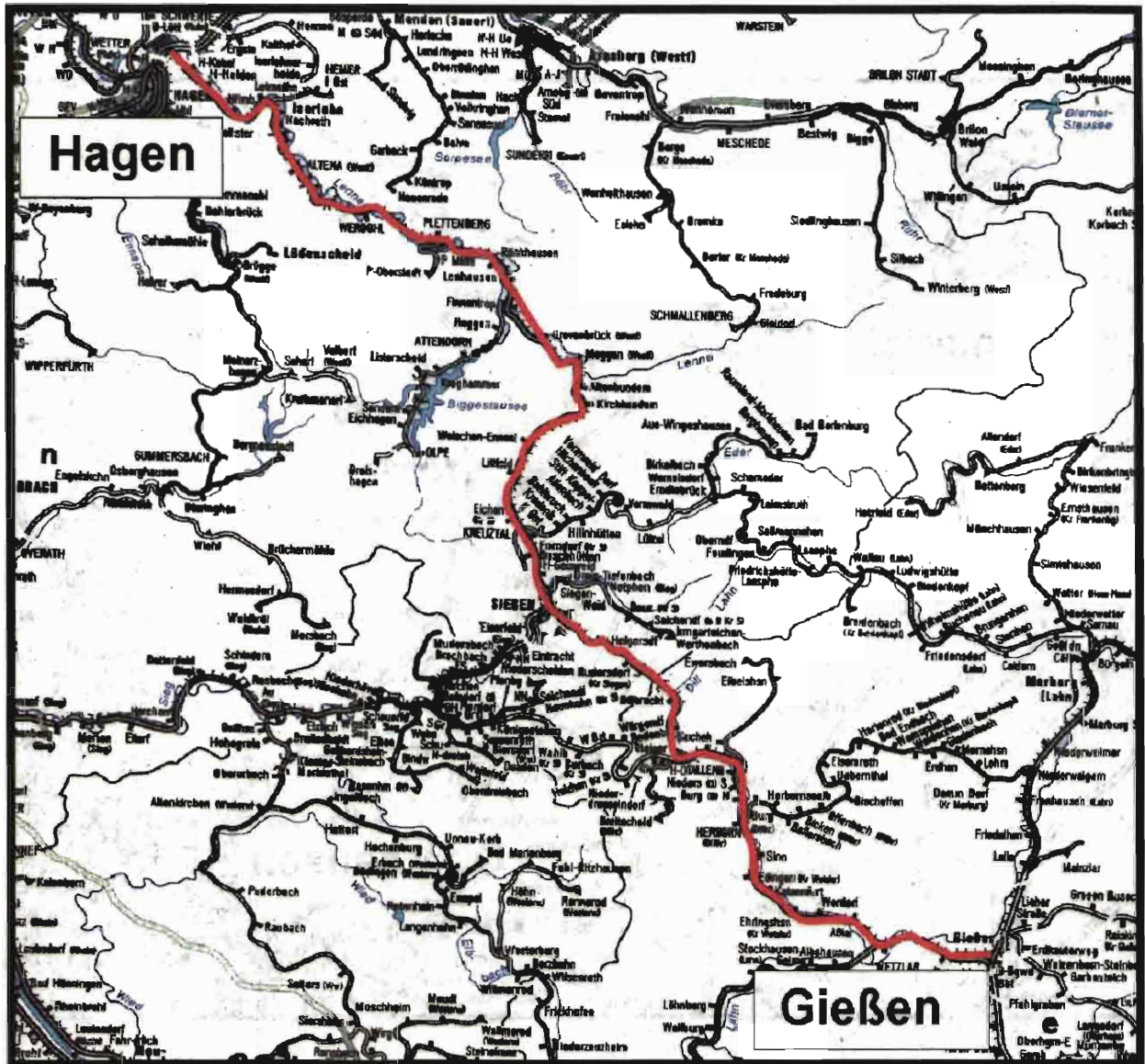
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

vsl. 1997

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:

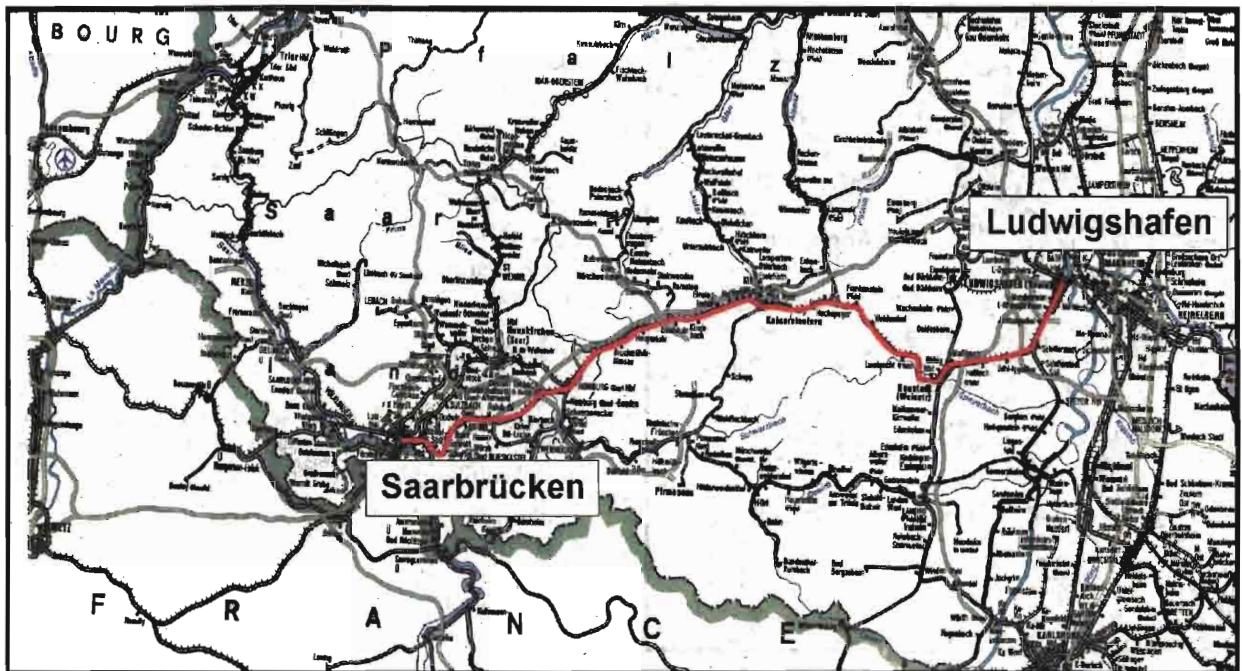
vor Baubeginn	125 Min.
nach Bauende	100 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992 (Stand 1. Januar 1991): 585 Mio. DM
 Nicht im Fünfjahresplan enthalten

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:

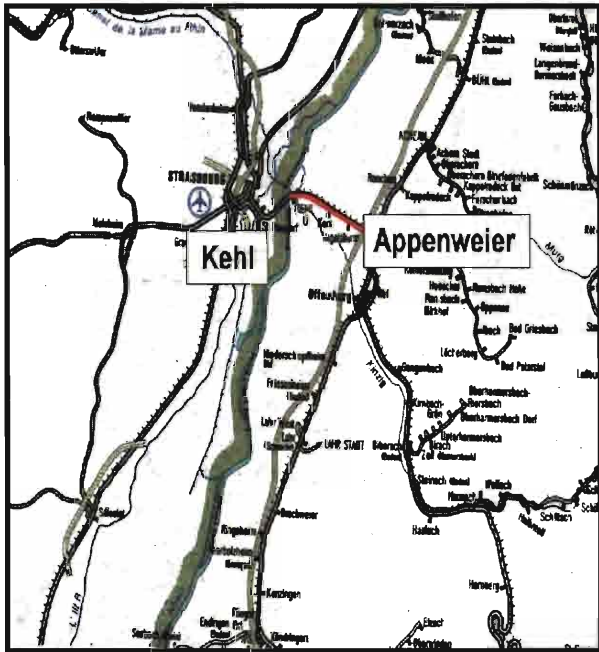
- Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Raum St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstr.) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen.
- Als Zwischenlösung zur raschen Erzielung von Fahrzeitgewinn ist der Einsatz von NeiTech-Zügen vorgesehen.

- Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf $V_{\max} = 200$ km/h mit Erweiterung der Rheinbrücke bei Straßburg auf 2 Gleise
- Einbindung bei Appenweier auf $V_{\max} = 180$ km/h in die Achse Karlsruhe–Basel

1. Baustufe:

- Ertüchtigung der Strecke für NeiTech-Züge auf $V_{\max} = 160$ km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt
- Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel auf $V_{\max} = 200$ km/h
- Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstr.)–Ludwigshafen auf $V_{\max} = 200$ km/h

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



2. Projektkenndaten

Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen

Streckenlänge:	128 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	79 Min.
nach Bauende	60 Min.

Abschnitt Kehl–Appenweiler

Streckenlänge:	17 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	6 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 905 Mio. DM

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/Rheingönheim erörtert; Geistkircherhof/Siedlung Waldland Beschluß rechtskräftig

POS Süd:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Keine

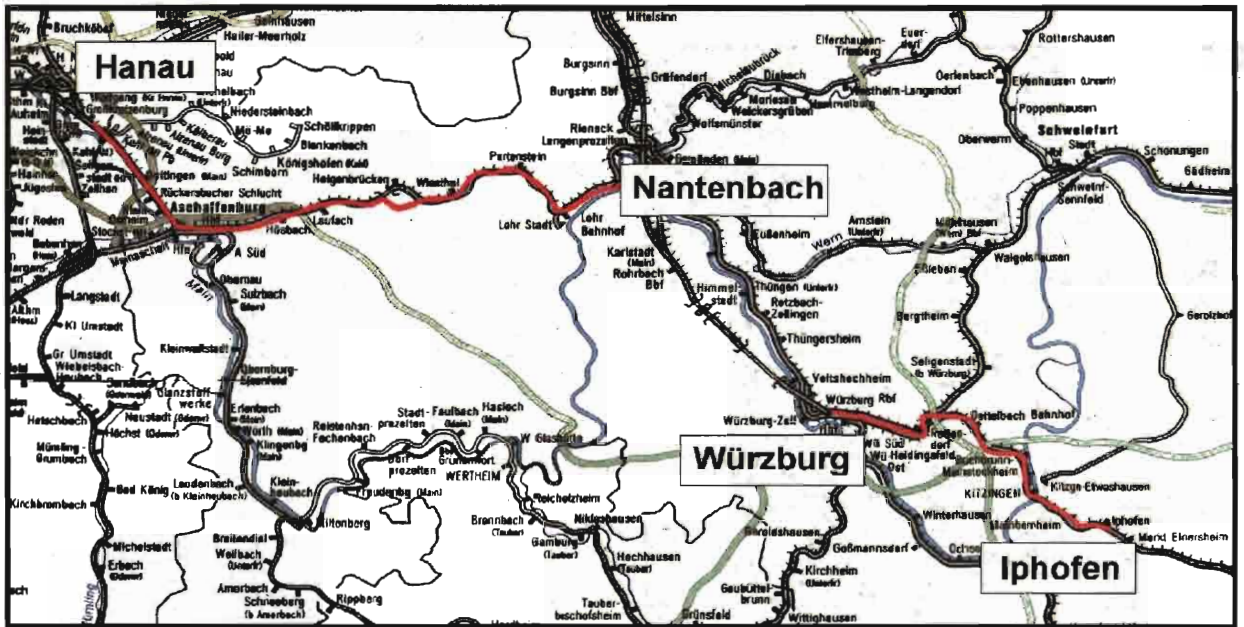
Baubeginn:

Voraussichtlich Herbst 1997 (POS Nord)

Inbetriebnahme:

Vorab NeiTech 1998

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt/Main–Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen sowie durch Anhebung der Geschwindigkeiten.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer eingleisigen Spange zwischen Laufach und Neuhütten (Wiesthal) mit Tunnel zur Umfahrung der Steilstrecke Laufach–Heigenbrücken für $V_{max} = 140 \text{ km/h}$
- Bau eines Neubauabschnittes Rottendorf–Iphofen für $V_{max} = 250 \text{ km/h}$

2. Projektkenndaten

Steckenlänge:

Hanau–Nantenbach	64 km
Rottendorf–Iphofen (neu)	25 km
Laufach–Neuhütten (neu)	8 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	250 km/h
ABS	140–200 km/h

Fahrzeit:

Hanau–Nantenbach vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	30 Min.

Würzburg–Iphofen
vor Baubeginn
nach Bauende

21 Min.
12 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 848 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsauftrag für Abschnitt
Laufach–Neuhütten

Raumordnung:

Noch offen

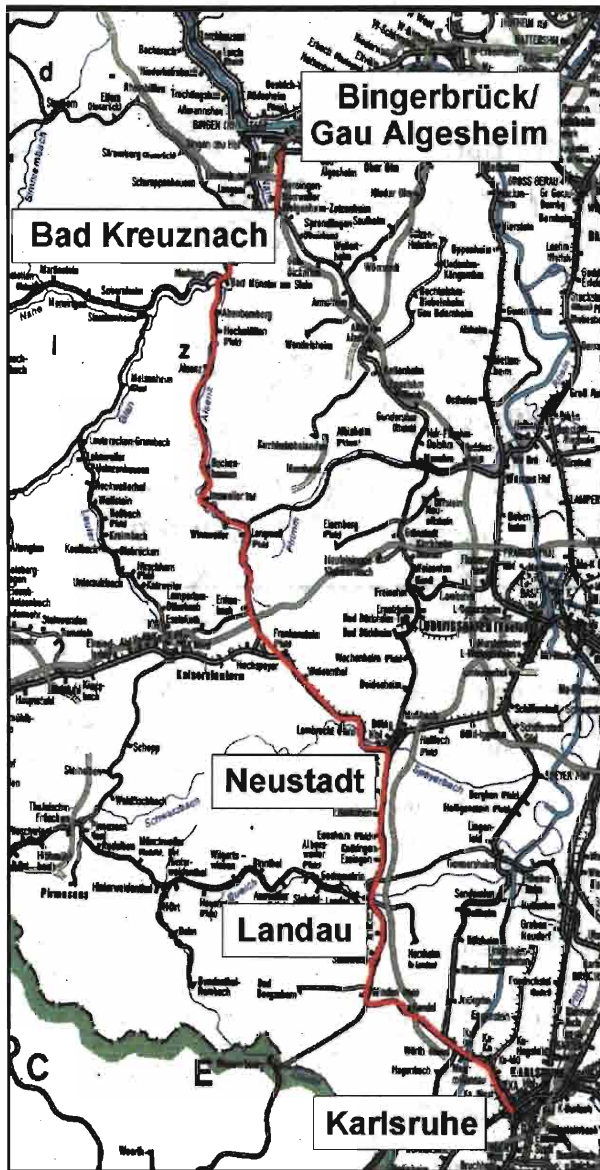
Planfeststellung:

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 der Strecke
- Elektrifizierung der Strecke Bingerbrück/Gau Algesheim–Hochspeyer und Kurve Hochspeyer

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 125 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
nur kapazitive Maßnahmen

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992
(Stand 1. Januar 1991): 820 Mio. DM
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

3. Projektstand

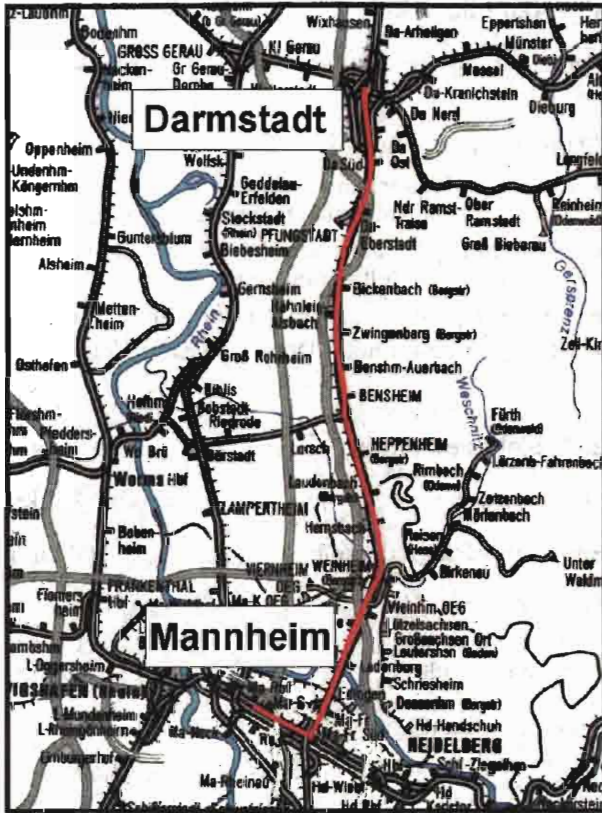
Raumordnung:
Nicht erforderlich

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:	160 km
Gesamtkosten gemäß BVWP 1992 (Stand 1. Januar 1991):	885 Mio. DM
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)	

3. Projektstand

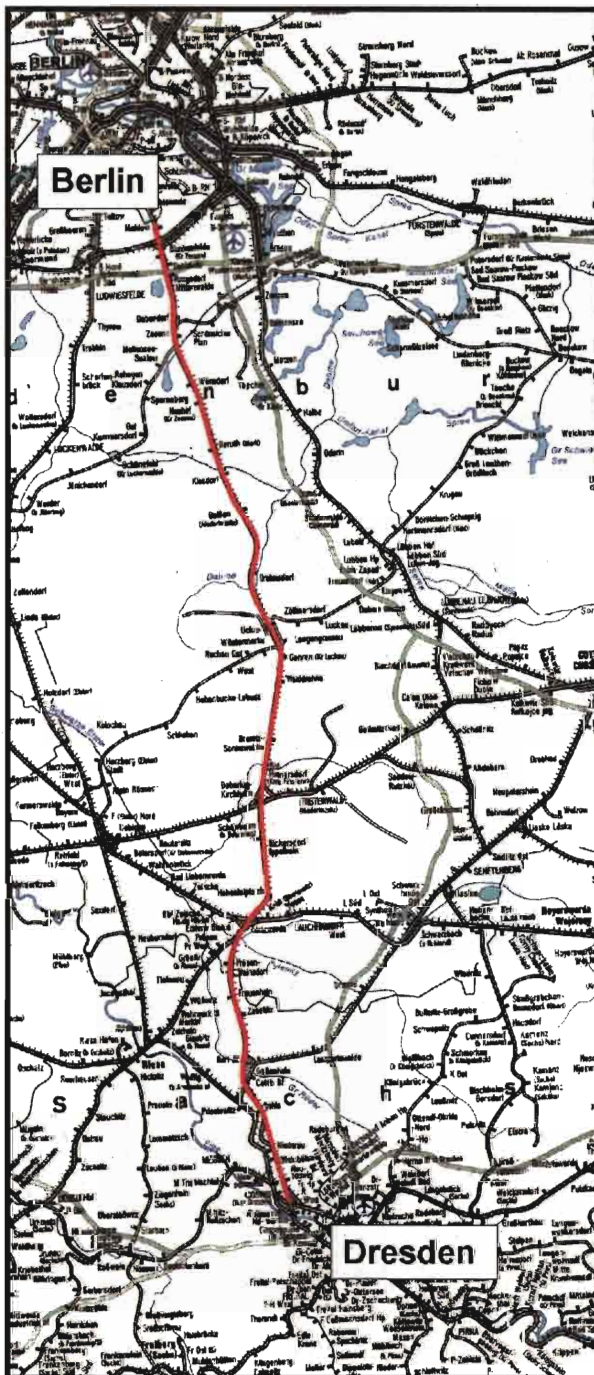
Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

Noch offen

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf Streckenhöchstgeschwindigkeit durchgängig auf 160 km/h mit Option auf $V_{max}=200$ km/h
- Bautechnische Maßnahmen insbesondere im Bereich der Moorstelle Pramisdorf
- Umfahrung von Uckro, Elsterwerda und Böhla
- Umbau des Bahnhofes Doberlug–Kirchhain

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 148 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn
nach Bauende

116 Min.
68 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1941 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Antrag auf Verzicht des Raumordnungsverfahrens eingeleitet

Planfeststellung:

Noch offen

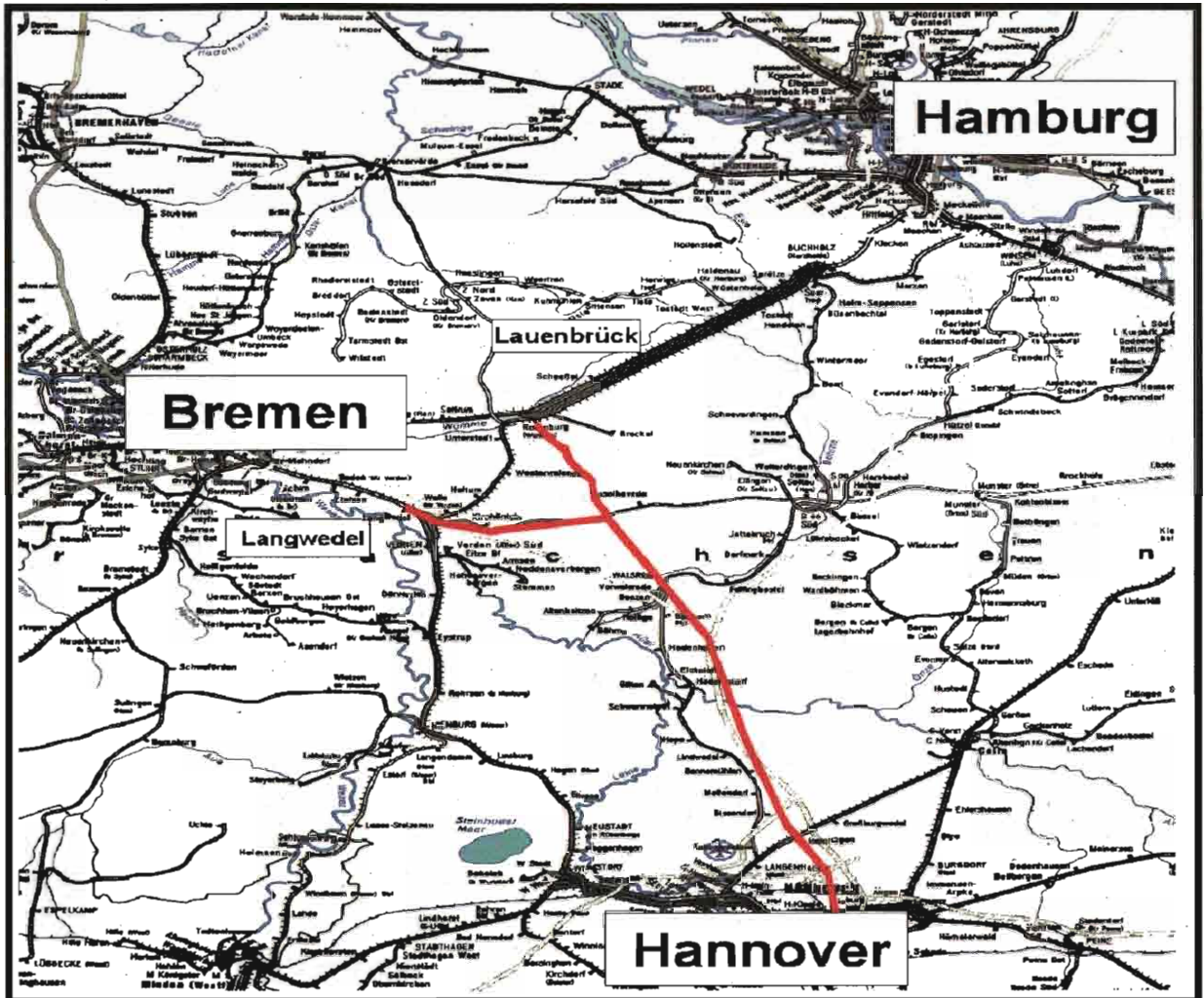
Bauaktivitäten:

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 $V_{max} = 300 \text{ km/h}$ zwischen Lauenbrück 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:	
vor Baubeginn	69 Min.
nach Bauende	56 Min.

Hannover–Bremen:	
vor Baubeginn	54 Min.
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992

(Stand 1. Januar 1991):	2 500 Mio. DM
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)	

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

3. Projektstand

Planungsstand:

Voruntersuchungen abgeschlossen

Raumordnung:

In Vorbereitung

Planfeststellung:

Noch offen

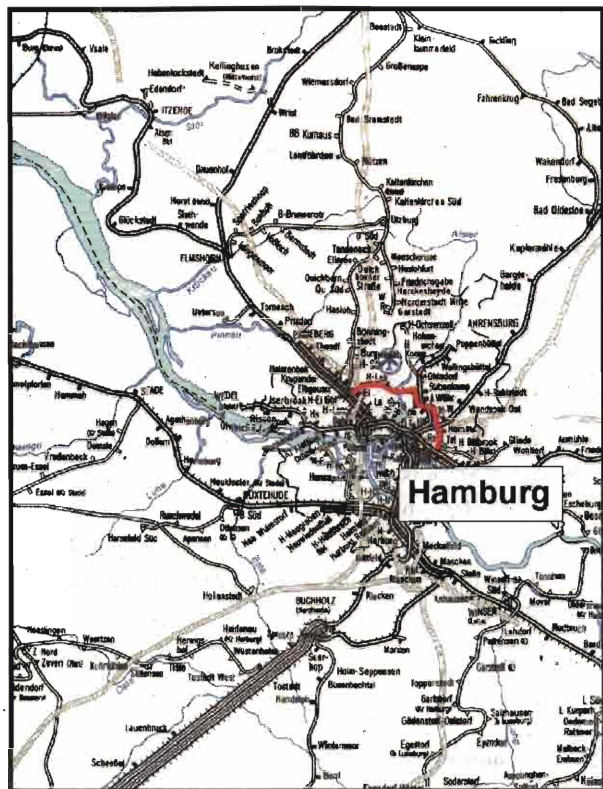
Bauaktivitäten:

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.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-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
- Option: Zweigleisiger Streckenausbau zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Eidelstedt vorgesehen.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 23 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 80 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 24 Min.
nach Bauende 18 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 210 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungsphase

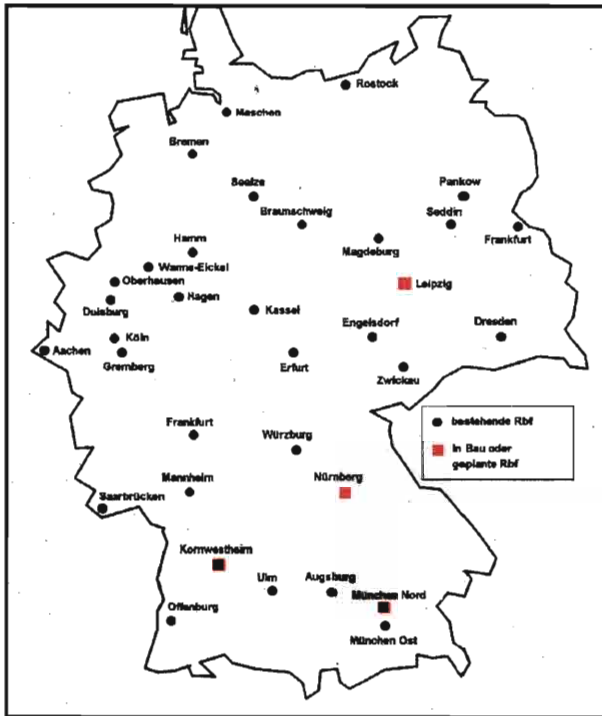
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
In Vorbereitung

Bauaktivitäten:
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

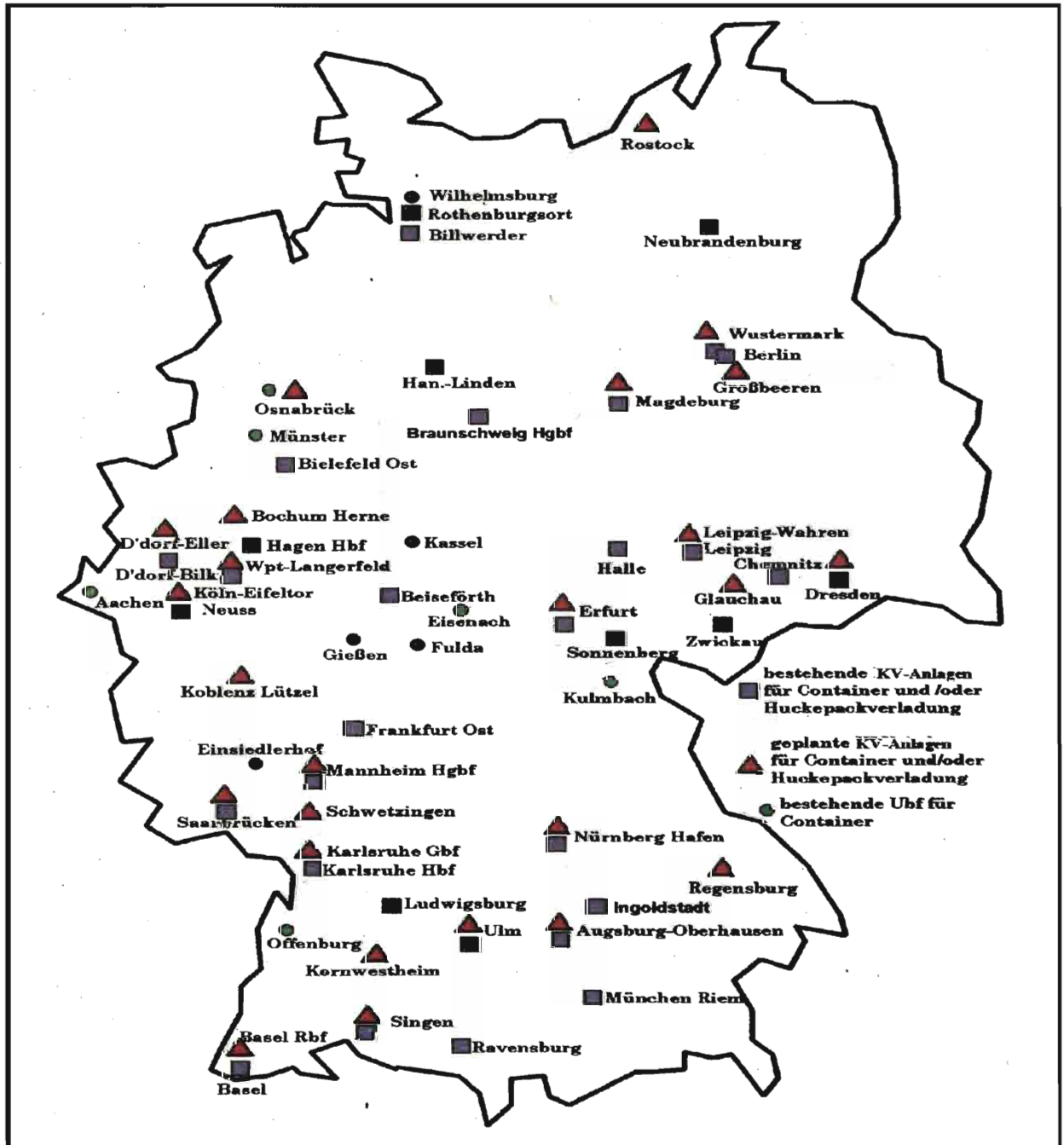
Baubeginn:

1987

Inbetriebnahme:

Teilbetriebnahme September/1991

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 und Hagen weitergeführt, daß mit einem Abschluß im Jahre 1997 zu rechnen ist. Die KV-Maßnahme Bielefeld Ost wurde Ende 1996 abgeschlossen.

Im Juli 1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung – Investitionen in die Umschlaganlagen des KV – abgeschlossen.

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

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

Nach dieser Sammelvereinbarung sind für die Jahre 1996 bis 1999 Investitionen in Höhe von 317,5 Mio. DM vorgesehen.

Ein weiterer Ausbau des Terminalnetzes an den Standorten Bremerhaven, Frankfurt/M, Glauchau, Magdeburg, Regensburg und Rostock mit einem Volumen von rund 170 Mio. DM ist geplant.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes werden weitere Sammelvereinbarungen vorbereitet.

Ubf Köln-Eifeltor

Planungsstand:

Technische Planungen abgeschlossen
Teilentwurfsheft für Endausbau
genehmigt Juli/1994

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

2. und 3. Ausbaustufe 1997

Ubf Kornwestheim

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Grunderwerb bis Ende 1995

Baubeginn:

September 1996

Ubf Wuppertal-Langerfeld

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Hochbau, Schallschutz

Baubeginn:

September 1993

Inbetriebnahme:

1996

Ubf Basel

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

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

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Ausschreibung

Baubeginn:
Dezember 1996

Ubf Karlsruhe

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Ausschreibung

Baubeginn:
Dezember 1996

Ubf Glauchau

Planungsstand:
Vorentwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Keine

Baubeginn:
vsl. 1997

Ubf Dresden-Friedrichstadt

Planungsstand:
Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Entwurfsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Verzicht auf Linienbestimmung

Bauaktivitäten:
Keine

Baubeginn:
Noch offen

Ubf Magdeburg-Rothensee

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

Planfeststellung
Linienbestimmung
Planfeststellungsbeschluß

Bauaktivitäten:
1994 bis 1995 Grunderwerb

Baubeginn: 1997

Ubf Erfurt-Azmannsdorf

Planungsstand:
Entwurfsplanung genehmigt

Raumordnung:
Linienbestimmung

Planfeststellung:
Planfeststellungsbeschluß liegt vor

Bauaktivitäten:
1992 und 1993 Grunderwerb

Baubeginn:
September 1996 (1. Baustufe)

Ubf Rostock-Goorstorf

Planungsstand:
Vorentwurfsplanung bestätigt
Linienbestimmung bestätigt
Entwurfsplanung

Raumordnung:
Bestätigt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

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

Bauaktivitäten:

1993 bis 1995 Grunderwerb
1997 1. Baustufe

Baubeginn:

1997

Ubf Wustermark

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Linienbestimmung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

Noch offen

Ubf Großbeeren

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Linienbestimmung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Linienbestimmung Juli 1993
Planfeststellung Juni 1995

Bauaktivitäten:

1993 bis 1995 Grunderwerb

Baubeginn:

September 1996

Ubf Leipzig-Wahren

Planungsstand:

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

Planfeststellung:

1996

Bauaktivitäten:

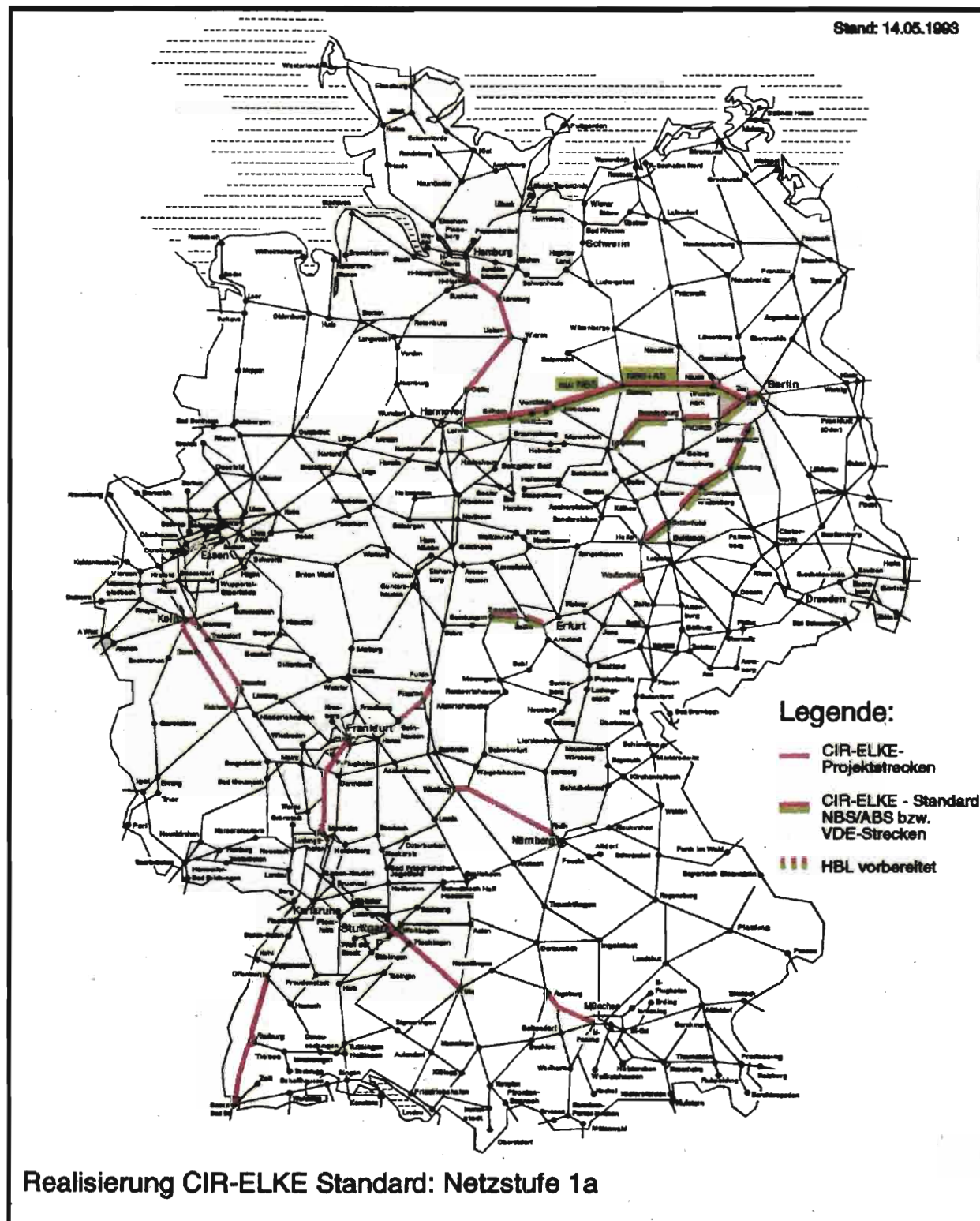
Keine

Baubeginn:

1997

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
- 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 im gesamten Abschnitt Offenburg–Basel
- Stellrechner Niederschopfheim, Lahr, Kenzingen und Orschweier
- Elektronisches Stellwerk Freiburg und Bau von zwei Unterwerken
- Linienzugbeeinflussung
- Hochleistungsblock (HBL)
- Ertüchtigung der Oberleitung
- Anpassung der Bahnübergänge

Baubeginn:

1993

Realisierungsstand:

Signaltechnik 35%
Tiefbau, Oberleitung 80%

Projekt Nr. 27 – Neue Vorhaben – Ausbau von Knoten

1. Zielsetzung

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

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- die Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik
- 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. Projektkennndaten

Knoten Halle/Leipzig

Planungsstand:

- Rahmenplanung abgeschlossen (nord-östlicher Leipziger Güterring)

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

vs. 1998

Knoten Hannover

Planungsstand:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995

Knoten Dresden

Planungsstand:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk): vs. 1997

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn:

vs. 1998 (Elektronisches Stellwerk)

Knoten Erfurt

Planungsstand:

Entwurfsplanung

Planfeststellung:

Abgeschlossen; neues Verfahren für Wettbewerbsentwurf ICE-Bahnhof

Bauaktivitäten:

Elektronisches Stellwerk

Baubeginn:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk): Dezember 1996

Knoten Rostock

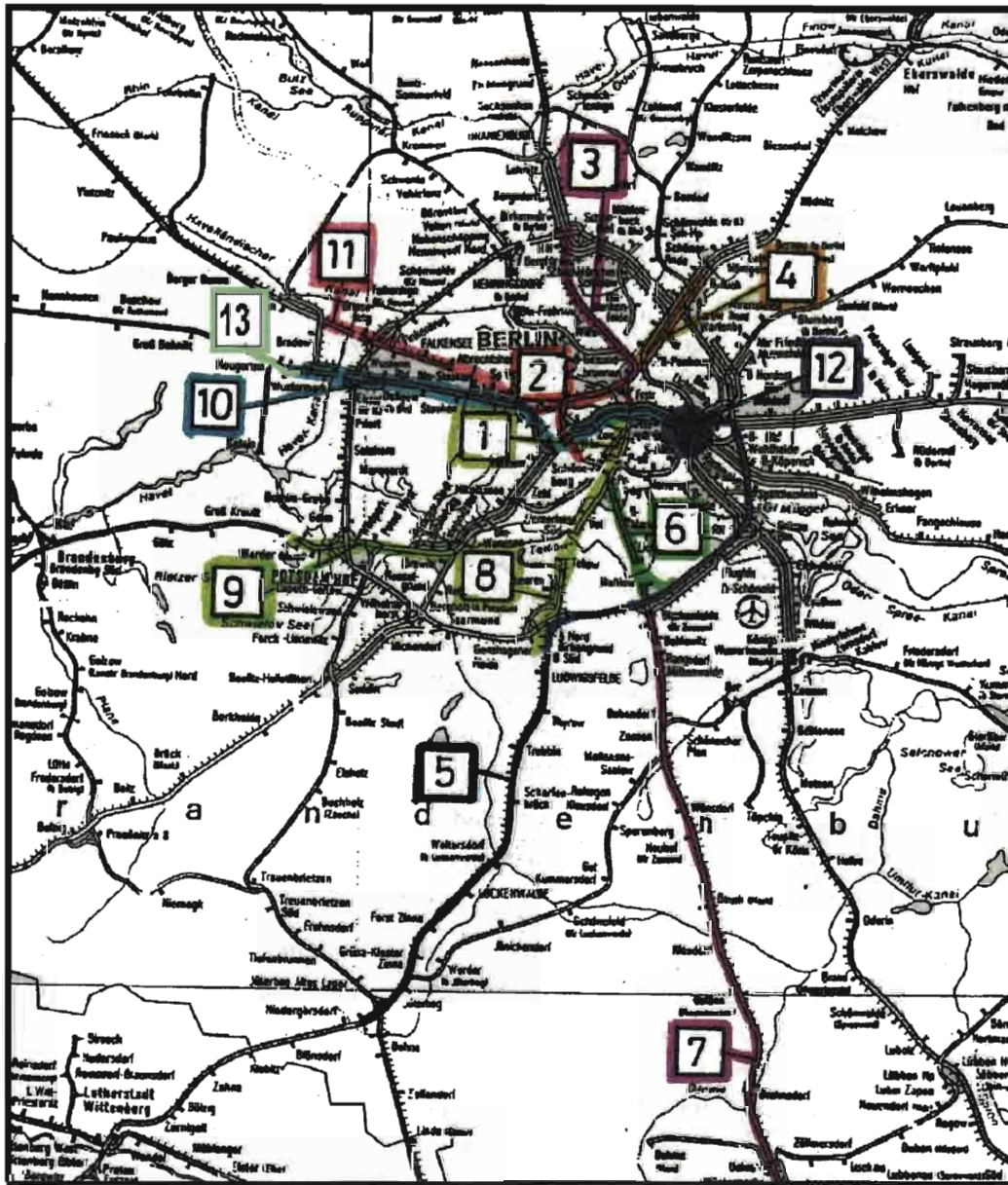
Planungsstand:

Vorbereitung der Planfeststellung
Warnowbrücke Ost-Rostock Hauptbahnhof

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 Bahnhofes als künftiges Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin (2 180 Mio. DM) sowie Flughafenanbindung Schönefeld (200 Mio. DM), die abweichend von der

obigen Darstellung im Fünfjahresplan dem Knoten Berlin zugeordnet sind.

1. Nord-Süd-Verbindung
2. Berliner Innenring, nördlicher Abschnitt
3. Nordkreuz-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
13. ABS/NBS Hannover-Berlin *)

*) Zulaufstrecken, keine Knotenprojekte

① Knoten Berlin Nord-Süd-Verbindung

Projektkenndaten

- Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prelleweg, südlich des Bahnhofes „Papestraße“
- Neubau „Zentral-Bahnhof Lehrter Bahnhof“, 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

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1997): 3 137 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Planfeststellungsbeschuß 09/1995

Bauaktivitäten:

- Bauarbeiten im Spreebogen (Baufreiheit für Regie-rungsbauten)
- Baugruben am Potsdamer Platz
- Bau diverser Stützwände und Startbaugruben für Schildvortrieb
- Beginn der Bauarbeiten Baugruben Lehrter Bahnhof
- Baubeginn der Brücke über den Humboldthafen
- Ingenieurbauwerke am Lenné-Dreieck
- Bau der Senkkästen für die Tunneleinfahrt Süd im Bereich Gleisdreieck

Baubeginn: 1994

Realisierungsstand: 17 %

② Knoten Berlin Berliner Innenring, nördlicher Abschnitt

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung 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.

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 97): 1 196 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Entwurfs- und Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Die Planfeststellungsunterlagen sind bzw. werden abschnittsweise erstellt.

Bauaktivitäten:

- November 1992 Abschnitt Halensee-Gesundbrunnen-Pankow einschl. Nordkreuz, Schönhauser Allee

Baubeginn: 1992

Realisierungsstand: 20 %

③ Knoten Berlin Nordkreuz-Birkenwerder

Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit:

- Nordkreuz-Schönholz 120 km/h
- Schönholz-Birkenwerder 160 km/h

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

Projektstand

Planungsstand:

Kein Planungsauftrag

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:

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

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 97): 137 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Erstellung der Entwurfsplanung

Planfeststellung für insgesamt 3 Abschnitte eingeleitet

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn: 1998

⑥ Knoten Berlin Südkreuz–Blankenfelde

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

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke
- Bau der Mahlower Kurve (eingleisig)
- Umbau Bahnhof Blankenfelde

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160–200 km/h

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1997): 513 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 und Elektrifizierung der Strecke
- Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160–200 km/h

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1997): 462 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:

- Oktober 1996 Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung des Lückenschlusses zwischen Teltow und Lichterfelde Süd (S-Bahn)
- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide

Baubeginn: 1996

Realisierungsstand: 2%

⑩ Knoten Berlin Staaken–Friedrichstraße–Berlin Hbf

Projektkenndaten

- Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau
- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung

• 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
• Zool. Garten–Hbf	60 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 772 Mio. DM

Projektstand**Planungsstand:**

Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen, einschließlich der Brückenbauwerke
- Sanierung der Ferngleise Zoo–Hbf
- eingleisiger Lückenschluß Staaken–Abzweig Hamburg
- Bau der Havelbrücke Spandau
- Mai 1997 Inbetriebnahme Abschnitt Spandau–Westkreuz–(Zoo) zweigleisig elektrisch
- Mai 1997 Teilinbetriebnahme Provisorium Bf Spandau an der Klosterstraße

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 1997):	346 Mio. DM

Projektstand**Planungsstand:**

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

Bauaktivitäten:

- August 1994 Baubeginn und Wiederaufbau der 5 km langen, zweigleisigen Strecke zwischen Spandau West–Falkensee auf einem 6 m hohen Damm mit 5 Brückenbauwerken
- Mai 1995 Inbetriebnahme des Lückenschlusses Spandau West–Albrechtshof–Falkensee
- durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Falkensee–Nauen für 160 km/h
- Erneuerung bzw. Neubau von 12 Brückenbauwerken
- Neubau der Haltepunkte Albrechtshof Finkenkrug
- Neubau der Bahnhöfe Falkensee Brieselang

Baubeginn: Mai 1994

Inbetriebnahme: März 1997

⑫ Knoten Berlin Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Umstellung der S-Bahnbetriebsführung im korrespondierenden Vorhaben vom derzeitigen Linienauf 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:**

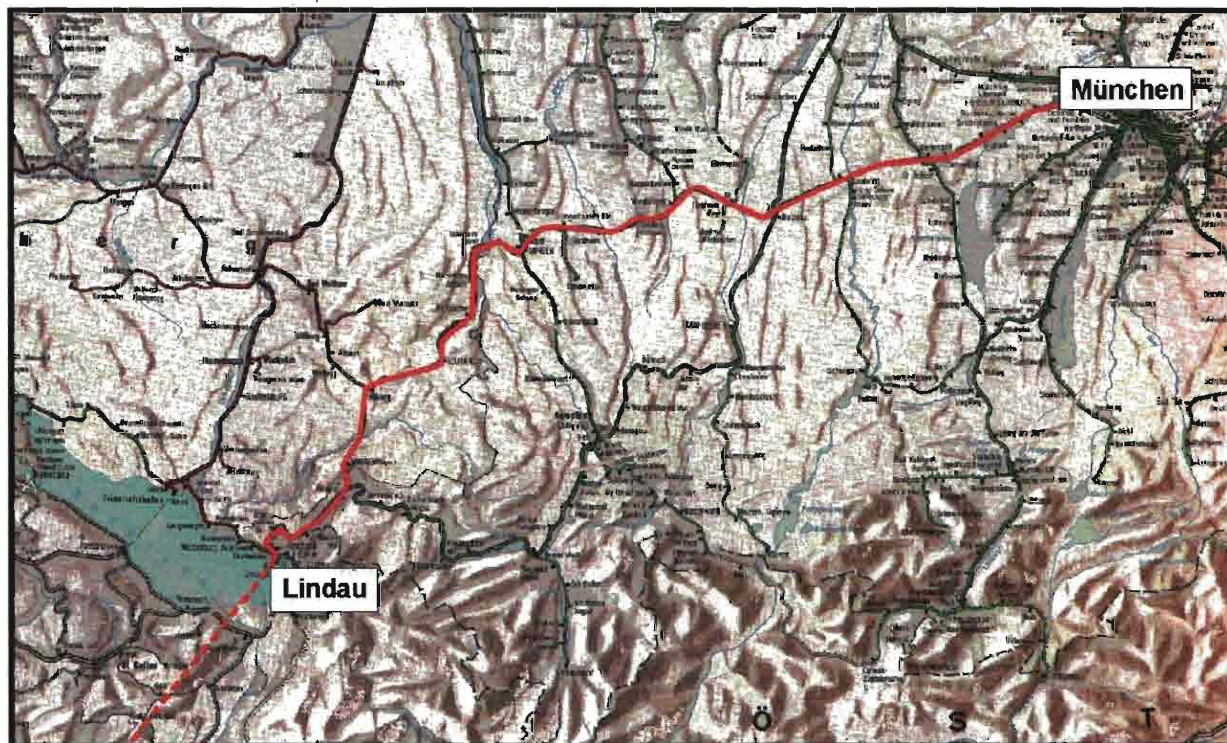
- Abschluß der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Beginn der Entwurfsplanung

Bauaktivitäten:

Keine

Baubeginn: 1999

Projekt Nr. 29 a) – Neue Vorhaben – ABS München–Lindau–Gr. D/A (–Zürich)



1. Verkehrliche Zielsetzung

1. Baustufe:

Realisierung im Rahmen des Gesamtprojektes Allgäu–Schwaben-Takt.

Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von Neutech-Fahrzeugen. Darüber hinaus Erhöhung der Kapazität des gesamten Schienenverkehrs auf den Achsen München/Augsburg–Kempten–Lindau und Ulm–Oberstdorf.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 198 km

Ausbaumaßnahmen:

- Neu- und Ausbau von Bahnübergangssicherungen
- Errichtung einer punktförmigen Geschwindigkeitsüberwachung
- Signaltechnische Anpassungen zusätzlicher Selbstblocksignale zur Verminderung der Zugfolgezeit

- Bahnsteiganlagen: neue Bahnsteige und Bahnsteigverlängerungen sowie Bahnsteigunterführungen
- Maßnahmen am Gleiskörper
- Zweigleisiger Ausbau Memmingen–Heimertingen
- Bahnhofsumbau Bahnhof Geltendorf
- Bahnhof Marstetten–Aitrach (Neubau 2. Gleis)

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 80 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

noch offen

Planfeststellung:

noch offen

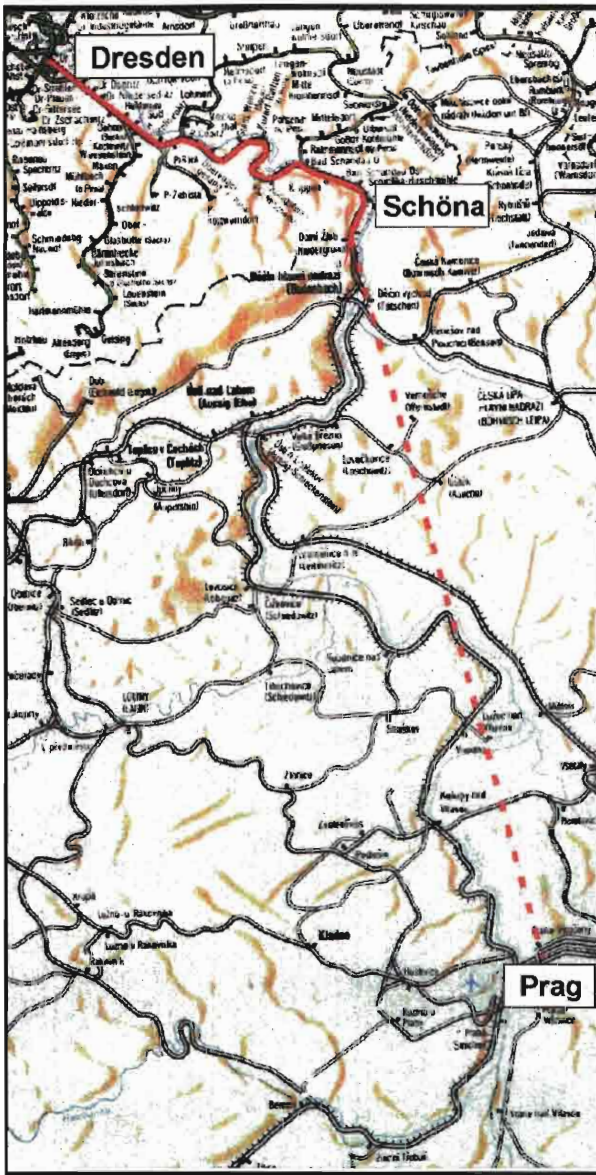
Bauaktivitäten:

keine

Baubeginn:

vsl. 1999

Projekt Nr. 29b) – Neue Vorhaben – ABS Dresden–Grenze D/C (–Prag)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:

Dresden–Prag	175 km
Dresden–Landesgrenze	51 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 215 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung noch nicht abgeschlossen

