

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 1999

Inhalt

	Seite
Teil A. (Allgemeiner Teil)	3
1. Allgemeines	3
1.1 Einheit Deutschlands	3
1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung	3
1.3 Bundesverkehrswegeplan 1992 Vereinbarungen mit Nachbarländern, Förderung durch die Europäische Union	3
1.4 Neuordnung des Eisenbahnwesens	4
1.5 Investive Altlasten	5
1.6 Bedarfsplan Schiene	5
1.7 Nahverkehrsquote	5
1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte)	5
1.9 Bestandsnetz	6
1.10 Schallschutz- und Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen	6
1.11 Berücksichtigung der Belange Behinderter	6
1.12 Änderungen ab dem Jahr 1998	6
Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte	8
2. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	9
2.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –	9
2.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	9
3. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 1998	10
3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang –	10
3.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	11
Teil B. (Projektbezogener Teil)	12
Berichte zu den Einzelprojekten, jeweils gegliedert nach	
1. Verkehrliche Zielsetzung	
2. Projektkenndaten	
3. Projektstand	

Verzeichnis der Abkürzungen

a	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
e	einschließlich
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
KV	Kombinierter Verkehr
LZB	Linienzugbeeinflussung
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
Ve	Entwurfsgeschwindigkeit
Vmax	Höchstgeschwindigkeit

Vorbemerkung**Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes**

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch Art. 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, Bau- und Wohnungswesen 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 vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1998.

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 in den neuen und zwischen den alten und den neuen Bundesländern berücksichtigt.

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

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

Im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan wurden im April 1991 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 bis 9 der Eisenbahn zugeordnet:

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

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 32,6 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.

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz erstreckt sich auf die Planung des Baus und der Änderung von Verkehrswegen der Eisenbahnen des Bundes

- in den neuen Bundesländern und Berlin sowie
- von den durch § 1 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 bestimmten Fernverkehrswegen zwischen diesen Ländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes.

2. Durch die Gründung von Planungsgesellschaften ist ebenfalls ein Beitrag zum effektiven Ablauf der Planungs- und Bauverfahren nicht nur in den neuen Ländern, sondern auch in den alten Ländern geleistet worden. Zu nennen sind

- die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PB DE), für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und weitere bedeutende Bauvorhaben
- die DBProjekt GmbH Knoten Berlin für die Verkehrsanlagen in Berlin
- die DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main für die NBS Köln-Rhein/Main.

Diese Gesellschaften koordinieren die Planungen für die genannten 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 hochrentable 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 Schienenwege, Bundesfern- und Bundeswasserstraßen.

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

Gemäß der Koalitionsvereinbarung zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands und Bündnis 90/Die Grünen vom 20. Oktober 1998 ist dieser BVWP '92 mit dem Ziel zu überarbeiten, Investitionen in die Verkehrswege und Umschlagplätze zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzung für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße schafft.

Zur Überarbeitung gehören u.a.:

- Aktualisieren der Prognosen und Daten
- Modernisieren der Bewertungsmethodik
- Sicherstellen der Finanzierbarkeit einschließlich der Folgekosten.

Damit werden die Grundlagen für den Entwurf des neuen BVWP geschaffen. Zur Sicherstellung der Kontinuität der Planungs- und Bauinvestitionen werden alle laufenden Vorhaben bei Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen in einem Investitionsprogramm für die Jahre 1999–2002 zusammengefasst.

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–Arnhem–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 Gesprä-

che 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 Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

Bis einschließlich 1998 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben gewährt, die Teil der vom Europäischen Rat 1994 ausgewählten 14 prioritären Vorhaben sind:

1. Berlin Friedrichstraße– Hauptbahnhof	9,0	Mio. ECU
2. Nürnberg–Erfurt–Halle/ Leipzig–Berlin	91,1	Mio. ECU
3. Köln–Aachen	20,5	Mio. ECU
4. Köln–Rhein/Main	73,8	Mio. ECU
5. Grenze D/F–Saarbrücken– Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	5,0	Mio. ECU
6. Studie NBS „Stuttgart 21“	3,5	Mio. ECU
7. KV-Vorhaben		
Großbeeren	5,0	Mio. ECU
Halle/Leipzig	7,665	Mio. ECU
Basel	8,0	Mio. ECU
Magdeburg–Rothensee	2,75	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.

Um den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund gemäß § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die

Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden. Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzmaßnahmen) sind gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes, in der Regel ist dies die DB AG, zu schließen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung durch zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz oder durch 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 ehemaligen 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 1998 wurden investive Altlasten in einem Umfang von rd. 15 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 (BSchwAG), das als Anlage zu § 1 den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege beinhaltet.

Zur Verwirklichung der vorgesehenen Projekte werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen gemäß BSchwAG auf der Grundlage des Bedarfsplans Ausbaupläne in Form von Fünfjahresplänen aufgestellt, die der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung in Wirtschaft und Verkehr Rechnung tragen. Zur Verwirklichung des mittelfristigen Ausbaus war für den ersten Ausbauplan ein Dreijahresplan (1995 bis 1997) vorgeschrieben.

Im Frühjahr 1997 legte das damalige Bundesministerium für Verkehr den Fünfjahresplan 1998 bis 2002 vor.

1.7 Nahverkehrsquote

§ 8 Abs. 2 BSchwAG legt fest, daß 20 vom Hundert der vom Bund nach diesem Gesetz 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 einzelner Investitionen auf spezifische Verkehrsarten nicht zu. Daher wurde auf der Länder-Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Mai 1995 in Konstanz eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, den Dreijahresplan (vgl. Abschnitt 1.6) um eine zusätzliche Position „Schienenpersonennahverkehrs Vorhaben (SPNV)“ zu ergänzen. Hiermit sollten die ausschließlich dem Nahverkehr dienenden Investitionen dargestellt werden, die zusammen mit den dem Nahverkehr dienenden Investitionen in gemischt genutzten Strecken den gesetzlich vorgeschriebenen Anteil ergeben. Diese Position wurde mit insgesamt 1,5 Mrd. DM für die Jahre 1995 bis 1997 dotiert. Im Fünfjahresplan 1998–2002 sind hierfür 1,8 Mrd. DM vorgesehen. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierenden Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, werden Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossen.

1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte)

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 1998 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

55 089 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

38 056 Mio. DM,

auf die Neuen Vorhaben

17 033 Mio. DM.

Im Geschäftsjahr 1998 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

4 758 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

2 291 Mio. DM,

auf die Neuen Vorhaben

2 467 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag bereits wie in den Vorjahren auch mit 1 434 Mio. DM bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. Hierbei standen Streckenausbau, Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund.

Wesentliche Investitionen wurden auch für die Neubausrecken Köln–Rhein/Main (1 391 Mio. DM) und Hannover–Berlin (601 Mio. DM) sowie für die Knotenprojekte Berlin (694 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, entsprechen ca. 45% der gesamten Investitionsmittel.

1.10 Schallschutz- und Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Für die Ausbau- und Neubaumaßnahmen sind sowohl Schallschutz- als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen Bestandteil der dargestellten Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Schallschutzes und der Landschaftspflege zusammen in der Regel zwischen 1 und 2 Mio. DM/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

Rechtsgrundlage für Schallschutzmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen sind

- die §§ 41–43, 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) vom 15. März 1974
- die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, sowie
- die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997.

Danach sind beim Bau neuer und der wesentlichen Änderung vorhandener Schienenwege schädliche Verkehrsgläusche nach dem Stand der Technik zu vermeiden.

Lärmvermeidung hat als aktiver Schallschutz Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen an betroffenen baulichen Anlagen. Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz besteht jedoch nur dann und insoweit, als die Kosten der Maßnahmen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die gemäß BImSchG und 16. BImSchV bisher bei den Bedarfsplanmaßnahmen geplanten und vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen erfordern für

- aktiven Schallschutz
ca. 1 100 Mio. DM
- passiven Schallschutz
ca. 40 Mio. DM.

Neu- und Ausbaumaßnahmen stellen in der Regel auch Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Diese Vorhaben unterliegen dem Gesetz über die Umweltverträglichkeits-

prüfung (UVPG) vom 12. Februar 1990. Das Ergebnis der nach § 3 UVPG durchzuführenden Prüfung führt in der Regel dazu, daß das Vorhaben nur unter bestimmten Bedingungen bzw. Auflagen zugelassen wird. Hierzu gehören z. B. Maßnahmen zur Eingriffsminimierung (Abstand von Krankenhäusern und Schulen, flächensparende Bauweise, Freihaltung von Luftaustauschbahnen etc.) und die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Grundlage für diese Maßnahmen ist in erster Linie § 8 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 20. Dezember 1976.

Neben dem UVPG und dem BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs weitere bundes- und landesrechtliche Bestimmungen zu Landschaftspflege und Naturschutz zu beachten.

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

1.11 Berücksichtigung der Belange Behinderter

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu erleichtern. Diese Generalklausel soll sicherstellen, daß für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Vernünftigkeit behoben oder gemildert werden.

Zur Ausfüllung dieser Grundsätze werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

- Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit hoher Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen sofort realisiert werden.
- Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit niedriger Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen bei tatsächlichem Bedarf sofort realisiert werden.
- In allen anderen Fällen muß darauf geachtet werden, daß die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf, der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall vorliegen kann (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes o. Ä.), möglich ist.

1.12 Änderungen ab dem Jahr 1998

Mit dem Inkrafttreten der Bahnreform zum 1. Januar 1994 hatten sich die Randbedingungen für die Finanzierung von Schieneninfrastrukturinvestitionen der Eisenbahnen des Bundes grundlegend geändert. Die Mittel nach BSchwAG bzw. DBGrG werden seitdem als staatliche Zuwendungen an ein Privatunternehmen (vgl. Abschnitt 1.4) gewährt. Das dadurch notwendige Verfahren

musste sich zwangsläufig erst einmal einspielen. Im Laufe der Zeit haben sich dabei Verbesserungsmöglichkeiten gezeigt, die 1997 zwischen der DB AG, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr unter beratender Beteiligung des Bundesrechnungshofes diskutiert wurden.

Als Ergebnis wurden ab 1998 folgende Vereinfachungen vorgenommen:

- Bei Vorhaben des Bedarfsplans Schiene überwiegt das volkswirtschaftliche Interesse an deren Realisierung. Es ist deshalb sachgerecht, diese Vorhaben – anders als bisher – vollständig mit nichtrückzahlbaren Baukostenzuschüssen zu finanzieren. In den ersten Jahren nach Inkrafttreten der Bahnreform war das unternehmerische Eigeninteresse der DB AG in der Weise berücksichtigt worden, daß die Finanzierung teilweise mit staatlichen Darlehen erfolgte.
- An den Maßnahmen im bestehenden Netz hat die DB AG ein hohes unternehmerisches Interesse. Sie werden in der Regel nur noch anteilig durch den Bund mit zinslosen Darlehen nach BSchwAG bzw. mit Baukostenzuschüssen für investive Altlasten nach DBGrG finanziert. Die restliche Finanzierung ist durch die DB AG zu sichern. Durch diesen Eigenanteil besteht für







die DB AG ein hoher Anreiz zur wirtschaftlichen Planung und Durchführung der Maßnahmen. Die Disponierung der Maßnahmen und der verfügbaren Mittel kann deshalb weitgehend eigenverantwortlich durch die DB AG erfolgen. Der notwendige Nachweis der Mittelverwendung erfolgt durch das Testat eines Wirtschaftsprüfers.

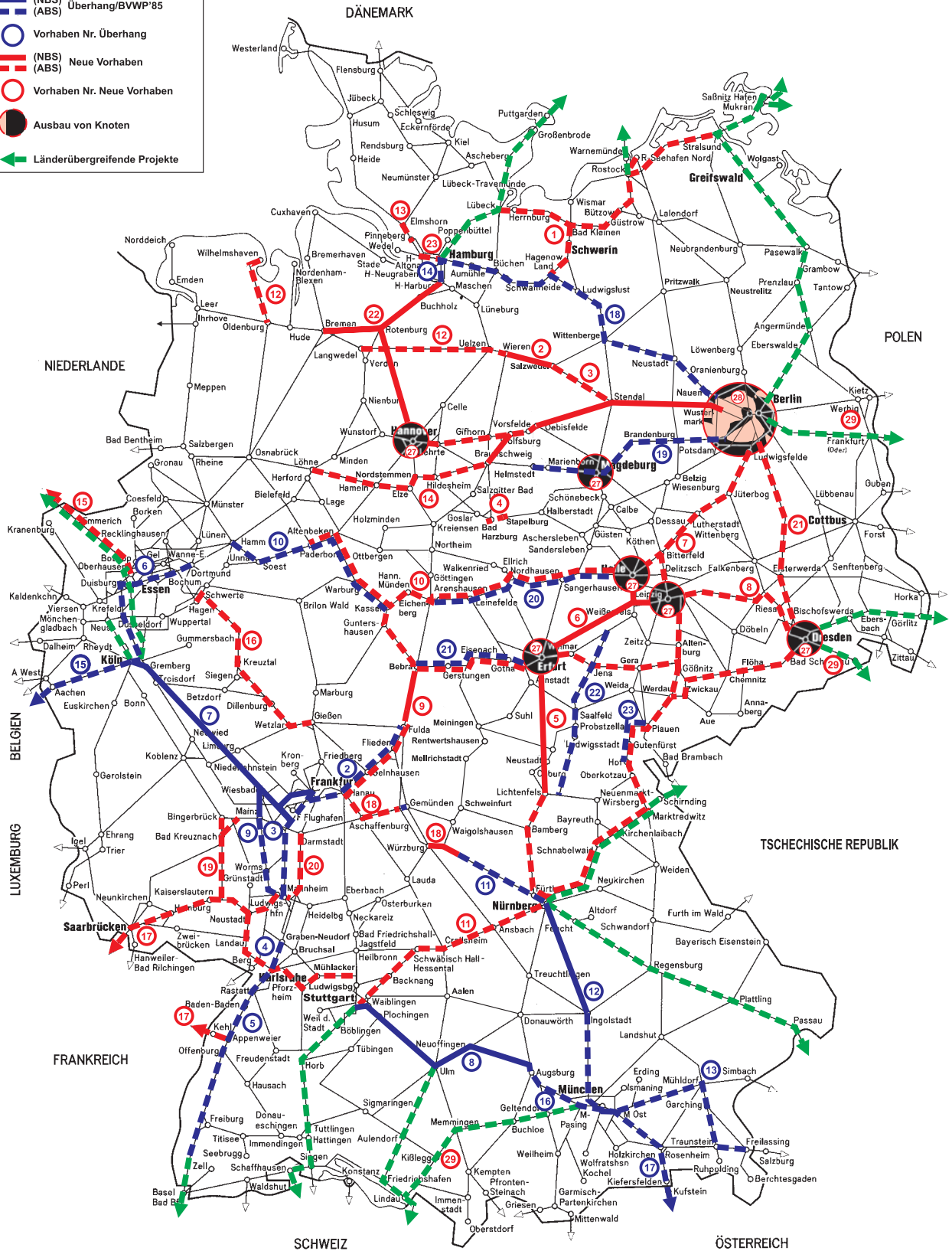
Die Umstellung der Finanzierung ist für die DB AG belastungsneutral, weil die zusätzlichen Eigenmittel für Maßnahmen im bestehenden Netz wertmäßig den entfallenen Darlehensanteilen bei den Bedarfsplanvorhaben entsprechen.

Folgende Investitionen in das bestehende Netz sind von dem neuen Verfahren ausgenommen und werden auch künftig in Höhe der zuwendungsfähigen Kosten vollständig mit Bundesmitteln finanziert:

- Grunderneuerung S-Bahn Berlin
- Maßnahmen nach den §§ 3 und 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz
- Sammelvereinbarung Sanierung – Personenbahnhöfe
- Investitionen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte

-  (NBS) Überhang/BVWP'85
-  Vorhaben Nr. Überhang
-  (NBS) Neue Vorhaben
-  Vorhaben Nr. Neue Vorhaben
-  Ausbau von Knoten
-  Länderübergreifende Projekte



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–Mülldorf–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. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 24 –
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –

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-) Grenze D/NL– Emmerich–Oberhausen	
16	ABS Hagen–Gießen	
17	ABS (Paris-) Grenze D/F– Saarbrücken–Ludwigs- hafen/Kehl–Appenweier	
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/ Würzburg–Iphofen	
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim– Bad Kreuznach– Neustadt (Weinstraße)– Landau–Karlsruhe	Vorbehaltlich der Wirt- schaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
20	ABS Darmstadt–Mannheim	Vorbehaltlich der Wirt- schaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
21	ABS Berlin–Dresden	
22	ABS/NBS Hamburg/Bremen– Hannover	
23	ABS Hamburg–Rothenburgsort– Hamburg–Eidelstedt	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 2. Stufe	
26	CIR–ELKE	Erhöhung der Leistungs- fähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer- integrated-railroading“- Systems
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	
28	Knotenprojekte Berlin	
29	Länderübergreifende Projekte Nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeits- berechnung

3. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 1998

3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang –

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tion ¹⁾	Ausgaben bis 31. De- zember 1993	Ausgaben 1994 bis 1997	Ausgaben 1998	Ausgaben Summe	Status ²⁾	Seite	
		Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM			
1	Überhang aus BVWP 1985	18 142	17 783,93	274,90	0,00	18 058,83			
2	ABS Fulda–Frankfurt/Main	796	375,12	30,57	1,40	407,09	B	17	
3	ABS Frankfurt/Main–Mannheim	510	343,68	123,82	20,00	487,50	B	18	
4	ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe	29	26,60	2,70	0,00	29,30	I	19	
5	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg– Freiburg–Basel	6 661	915,89	886,04	175,90	1 977,83	B	21	
6	ABS Dortmund–Köln	112	108,87	2,91	0,00	111,78	I	21	
7	ABS Köln–Rhein/Main	7 750	93,70	3 366,15	1 390,90	4 850,75	B	22–23	
8	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg	5 375	164,01	98,93	0,00	262,94	P	24	
9	ABS Mainz–Mannheim	768	16,24	63,99	52,20	132,43	B	25	
10	ABS Dortmund–Kassel	1 422	270,90	214,81	85,20	570,91	B	26–27	
11	ABS Iphofen–Nürnberg	343	101,21	162,37	37,50	301,08	B	28–29	
12	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt– München	3 870	0,00	229,67	202,90	432,57	B	30–32	
13	ABS München–Mühldorf– Freilassing	1 613	23,87	9,96	0,00	33,83	P	33–34	
14	ABS Hamburg–Harburg– Hamburg–Rothenburgsort	1 010	524,94	383,08	40,20	948,22	I	35	
15	ABS Köln–Aachen	840	39,45	63,53	68,80	171,78	B	36–37	
16	ABS Augsburg–München	1 027	3,82	39,55	16,60	59,97	B	38	
17	ABS München–Kiefersfelden	63	5,19	27,01	10,90	43,10	B	39	
18	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	3 725	960,91	2 357,98	95,40	3 414,29	B	40–41	
19	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin	2 421	1 235,92	1 147,23	17,00	2 400,15	I	42	
20	ABS Eichenberg–Halle	501	348,36	152,48	1,00	501,84	I	43	
21	ABS Bebra–Erfurt	1 955	741,12	909,66	48,30	1 699,08	B	44	
22	ABS Hochstadt–Marktzeuln– Camburg	1 321	388,53	641,70	27,20	1 057,43	I	45	
23	ABS Hof–Plauen	103	70,16	33,30	0,00	103,46	I	46	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 24 –							
25	Kombinierter Verkehr 1. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –							
	Summe – Überhang –	60 357	24 542,42	11 222,34	2 291,40	38 056,16			

¹⁾ Stand 31. Dezember 1998 (Änderungen durch das Investitionsprogramm 1999–2002 vorbehalten)

²⁾ P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

3.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

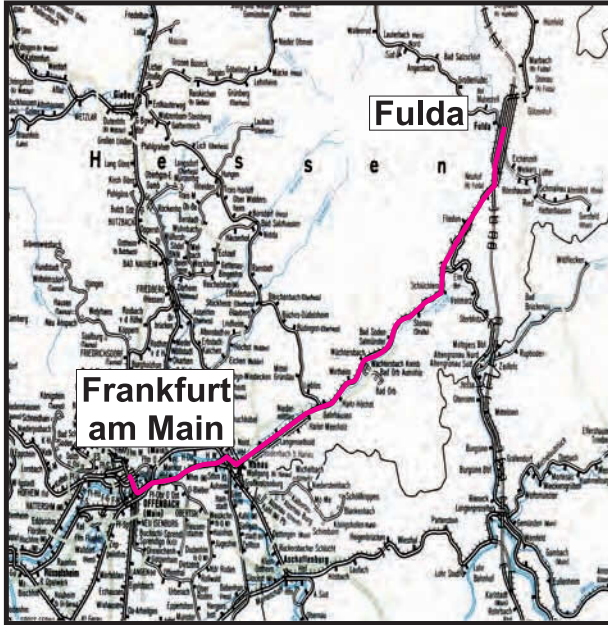
Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tion ¹⁾	Ausgaben bis 31. Dezember 1993	Ausgaben 1994 bis 1997	Ausgaben 1998	Ausgaben Summe	Status ²⁾	Seite
		Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM		
1	ABS Lübeck/Hagenow Land– Rostock–Stralsund	1 648	93,10	444,88	73,70	611,68	B	47–48
2	ABS Uelzen–Stendal	921	37,40	346,39	61,10	444,89	B	49–50
3	ABS/NBS Hannover–Berlin	5 960	717,80	3 459,62	601,10	4 778,52	B	51–52
4	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	55	0,30	56,03	0,10	56,43	I	53
5	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	7 226	224,26	281,79	51,40	557,45	B	54–55
6	NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	4 506	127,81	244,45	87,50	459,76	B	56–57
7	ABS Berlin–Halle/Leipzig	3 000	636,28	1 579,35	299,60	2 515,23	B	58
8	ABS Leipzig–Dresden	1 889	48,85	529,77	98,90	677,52	B	59
9	ABS/NBS Hanau–Erfurt	8 495	1,06	1,17	0,00	2,23	P	60
10	a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt– Weimar–Jena–Chemnitz	665	0,00	59,23	0,80	60,03	B	61–62
	b) ABS Paderborn–Halle	17	0,00	0,00	9,30	9,30	I	63–64
11	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg– Leipzig/Dresden	3 404	20,00	171,55	198,10	389,65	B	65–67
12	ABS Uelzen–Langwedel/ Oldenburg–Wilhelmshaven	350	0,67	4,58	0,00	5,25	P	68–69
13	ABS Pinneberg–Elmshorn	383	0,00	8,90	5,70	14,60	B	70
14	ABS Löhne–Braunschweig– Wolfsburg	572	0,92	116,38	75,00	192,30	B	71–72
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL– Emmerich–Oberhausen	1 310	1,02	6,50	7,20	14,72	B	73
16	ABS Hagen–Gießen	585	0,00	0,00	0,00	0,00	P	74
17	ABS (Paris-) Grenze D/F– Saarbrücken–Ludwigshafen/ Kehl–Appenweier	905	12,98	35,55	13,40	61,93	B	75–76
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/ Würzburg–Iphofen	1 848	0,00	1,80	0,00	1,80	P	77
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim– Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstr.)–Landau– Karlsruhe	820	0,00	0,00	0,00	0,00	P	78
20	ABS Darmstadt–Mannheim	885	0,00	0,00	0,00	0,00	P	79
21	ABS Berlin–Dresden	1 941	8,75	11,75	0,00	20,50	P	80
22	ABS/NBS Hamburg–Bremen– Hannover	2 500	0,00	0,98	0,00	0,98	P	81
23	ABS Hamburg–Rothenburgsort– Hamburg–Eidelstedt	210	0,00	0,77	0,00	0,77	P	82
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	777	587,99	25,32	0,00	613,31	P/B	83
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2 543	636,11	262,97	71,40	970,48	P/B/I	84–89
26	CIR–ELKE	1 022	10,90	178,72	22,40	212,02	B	90
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	3 221	10,89	80,32	69,20	160,41	P/B	91–92
28	Knotenprojekte Berlin	9 594	417,14	3 063,02	693,60	4 173,76	B	93–99
29	Länderübergreifende Projekte							
	a) ABS München–Lindau–Gr. D/A (-Zürich)	80	0,00	0,00	0,00	0,00	P	100
	b) ABS Dresden–Gr. D/C (-Prag)	215	0,00	0,00	13,30	13,30	B	101
	c) ABS Berlin–Frankfurt (Oder) – Gr. D/P (-Warschau)	618	0,00	0,00	14,10	14,10	B	102
	Summe – Neue Vorhaben –	68 165	3 594,23	10 971,79	2 466,90	17 032,92		
	Summe – Überhang –	60 357	24 542,42	11 222,34	2 291,40	38 056,16		
	Gesamtsumme	128 522	28 136,65	22 194,13	4 758,30	55 089,08		

1) Stand 31. Dezember 1998 (Änderungen durch das Investitionsprogramm 1999–2002 vorbehalten)

2) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

Teil B. Projektbezogener Teil

Projekt Nr. 2 – Überhang – ABS Fulda–Frankfurt am Main



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–Flieden 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

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

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

Baubeginn:

1987

Realisierte Maßnahmen:

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

Bauaktivitäten:

Ausgleichsmaßnahmen und Schallschutzmaßnahmen

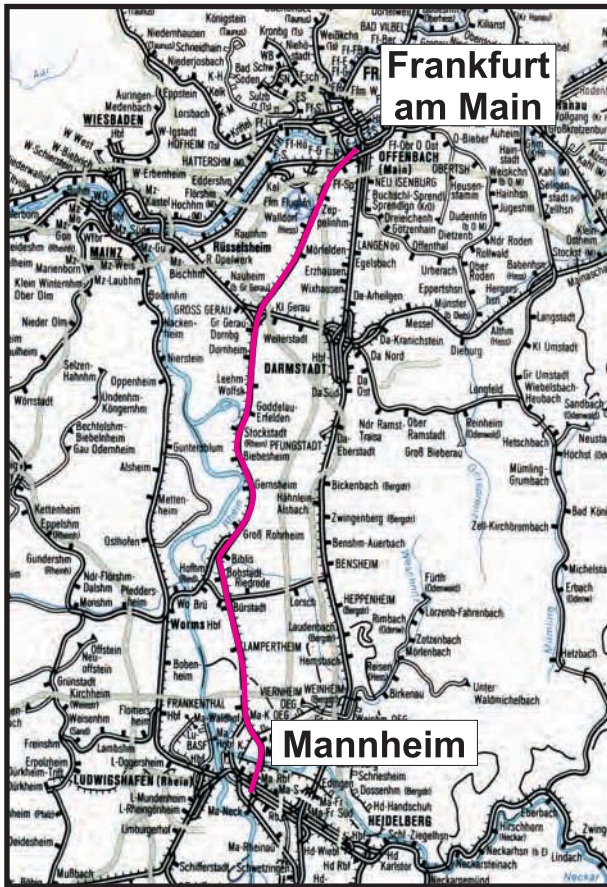
Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)
Noch offen (2. Baustufe)

Realisierungsstand:

52 %

Projekt Nr. 3 – Überhang – ABS Frankfurt am Main–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

- 9 Linienverbesserungen realisiert
- 18 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:
Abgeschlossen

- Planfeststellung:
- Linienverbesserung Mörfelden wurde zurückgestellt
 - Beseitigung BÜ 31 in Biblis

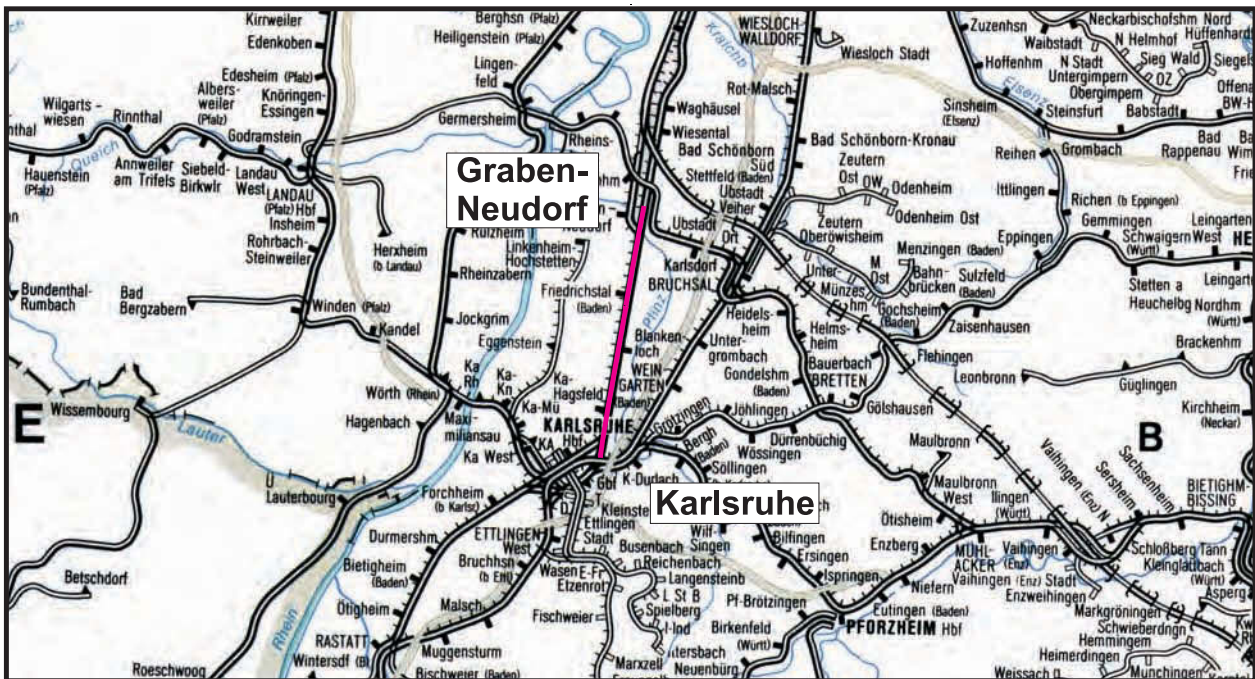
Baubeginn:
1987

- Bauaktivitäten:
- Passive Schallschutzmaßnahmen
 - Beseitigung BÜ Viernheimer Weg in Mannheim-Blumenua
 - Ausgleichsmaßnahmen
 - Untergrundverbesserung Scheidgraben
 - Rückbau Überleitstelle Wolfskehlen
 - Beseitigung BÜ 80 Groß Gerau–Dornberg
 - Restmaßnahmen (LZB)

Inbetriebnahme:
1991 (1. Baustufe)

Realisierungsstand:
93 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Zentren Mannheim und Karlsruhe.

2. Projektkennndaten

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

Baubeginn:

1987

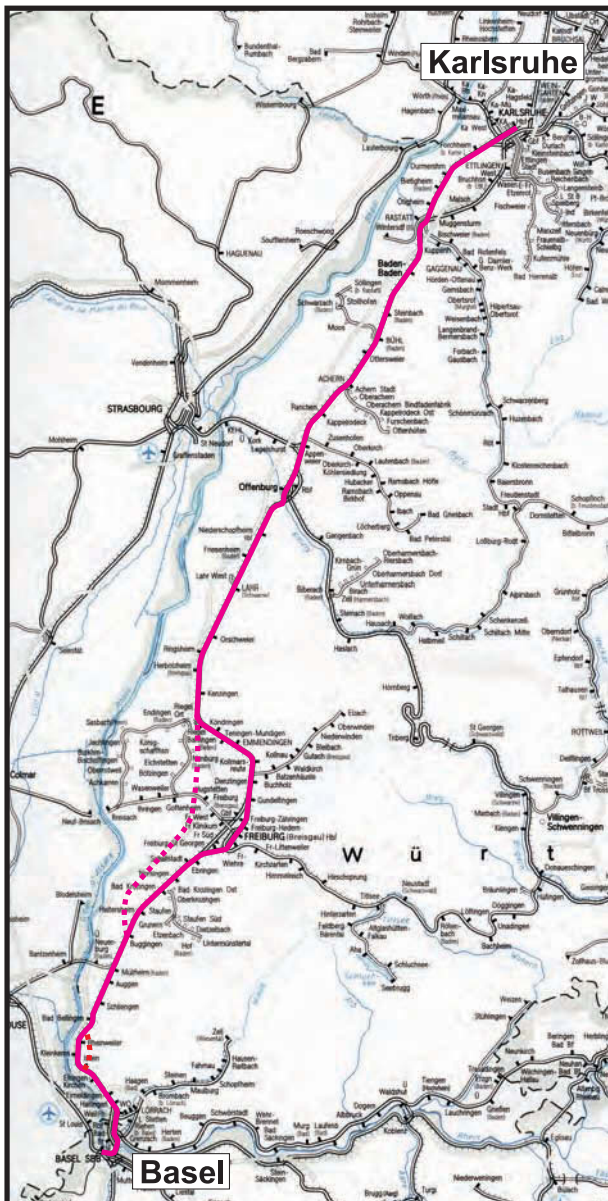
Bauaktivitäten:

Abgeschlossen

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 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

Planfeststellung:

- Abschnitt Karlsruhe–Rastatt (Tunnellösung) festgelegt
- Abschnitt Rastatt–Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen eingeleitet (Katzenbergtunnel)

Baubeginn:

Dezember 1987

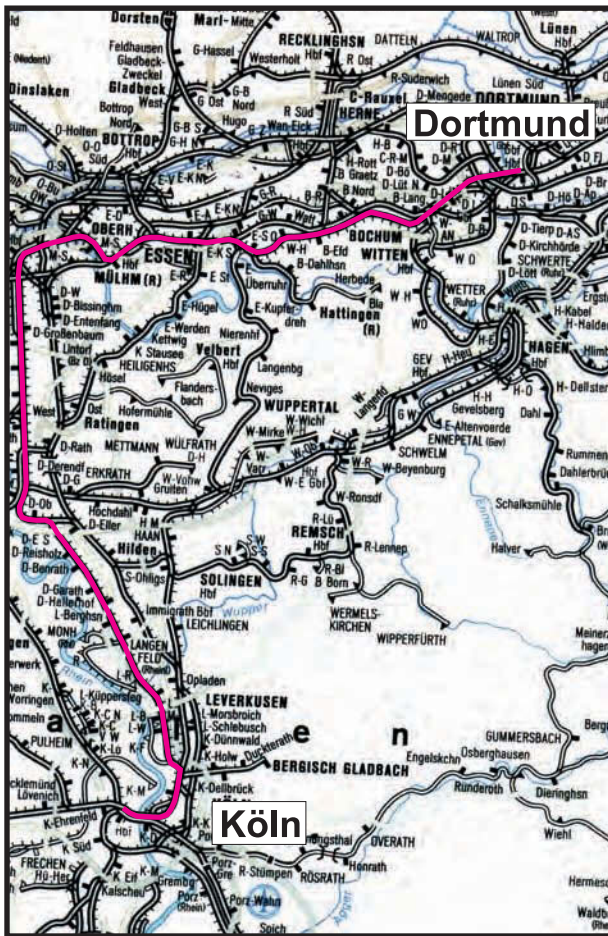
Bauaktivitäten:

Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg im Bau

Realisierungsstand:

30 % (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

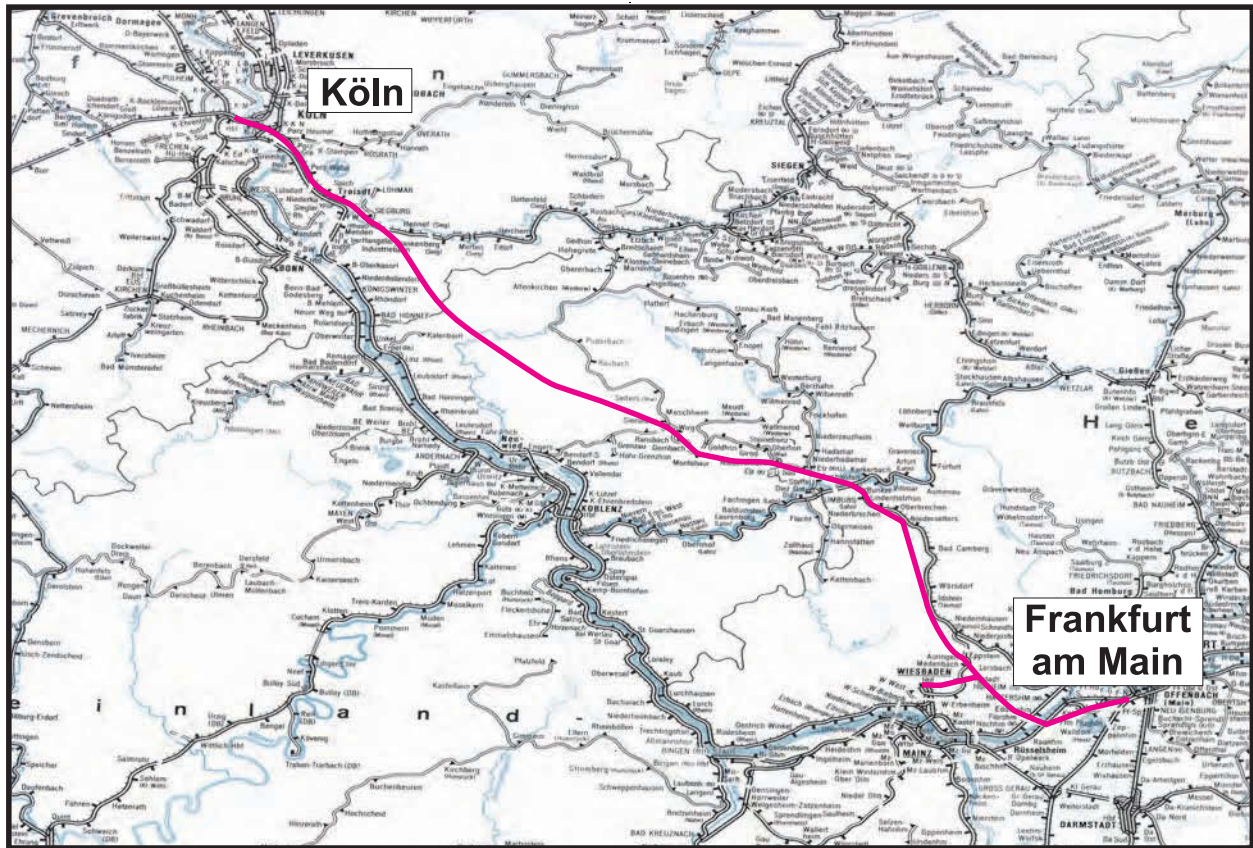
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Gesamtkosten:	112 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:	Abgeschlossen
Planfeststellung:	Abgeschlossen
Baubeginn:	April 1988
Bauaktivitäten:	Abgeschlossen
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 von 300 km/h zwischen Siegburg und Frankfurt am Main-Flughafen
- Anbindung der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz
- Direkte Verbindung zur Ausbaustrecke nach Mannheim
- Neubau der Unterwegsbahnhöfe Limburg, Montabaur und Siegburg und Anschluss des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main
- Bau der Flughafenspanne in Köln zum Anschluss des Flughafens Köln/Bonn (Finanzierung aus Bonn/Berlin-Ausgleich)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	177 km
Baulänge:	219 km
(einschl. Flughafenanschluß Köln/Bonn)	
Tunnel:	
Anzahl	30
Länge	47 km
Talbrücken:	
Anzahl	18
Länge	6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200–300 km/h
Fahrzeit (Köln – Frankfurt am Main):	
vor Baubeginn	134 Min.
nach Bauende	58 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	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:

Die Planfeststellungsverfahren in Nordrhein-Westfalen, Rheinland Pfalz und Hessen sind abgeschlossen.

Baubeginn:

Dezember 1995

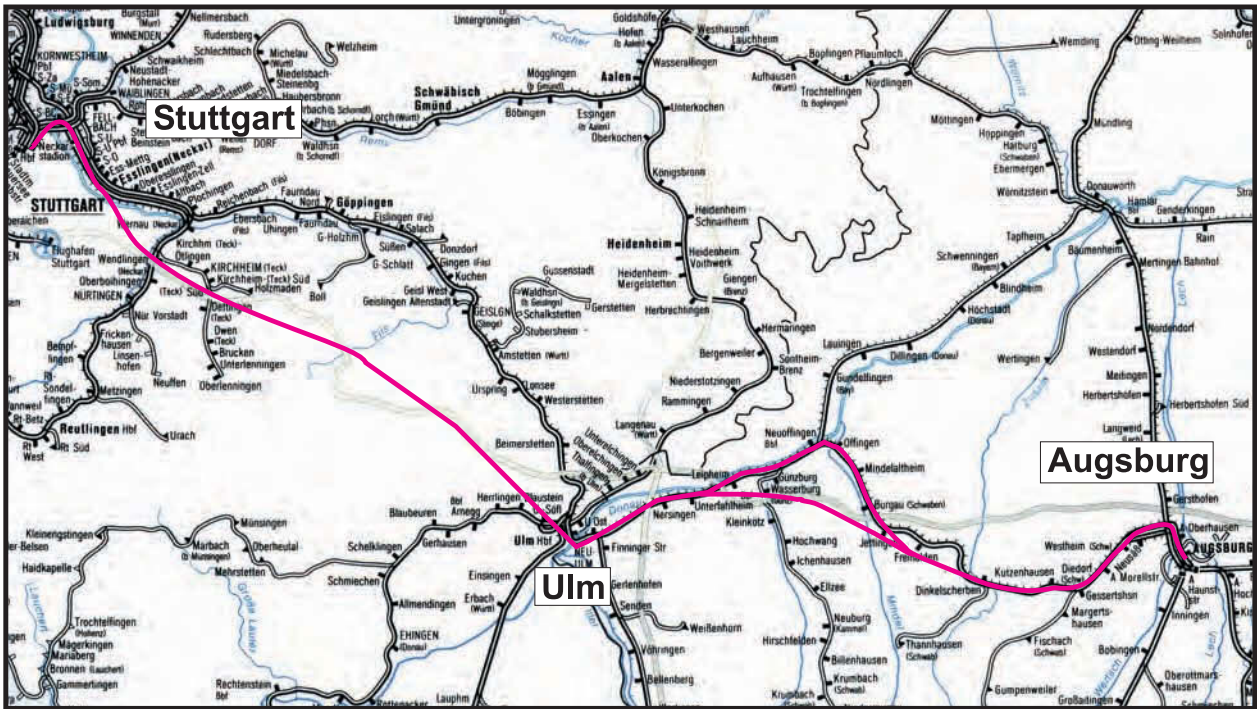
Inbetriebnahme:

- Abschnitt Flughafenbahnhof Frankfurt am Main
Mai 1999
- Abschnitt NBS Köln–Frankfurt am Main/Flughafen
Mai 2002

Realisierungsstand:

60 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

2. Projektkennndaten

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

3. Projektstand

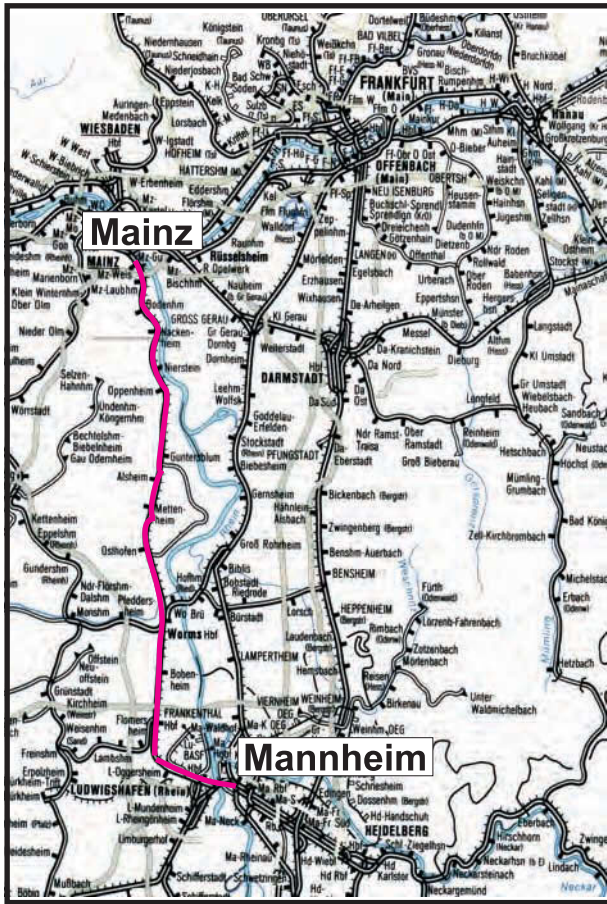
Raumordnung:

- Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen.
- Raumordnungsverfahren für Abschnitt Stuttgart–Wendlingen im September 1997 abgeschlossen.
- Übrige Bereiche sind noch nicht terminiert.

Planfeststellung:

Für den Abschnitt Kirchheim–Weinheim–Aichelberg im Dezember 1997 eingeleitet.

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-Umbauten und Beseitigungen von 25 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. Projektkenndaten

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:

- Überführungsbauwerk Mainz Nord Mai 1997 abgeschlossen
- Neuer Mainzer Tunnel April 1996 abgeschlossen
- Bereich Guntersblum Dezember 1997 abgeschlossen
- Bereich Ludwigshafen März 1997 abgeschlossen
- Bereich Rheinbrücke und Mannheim Hbf Mai 1996 abgeschlossen
- Bereich Bobenheim/Roxheim, Frankenthal und Oggersheim eingeleitet

Baubeginn:

Mai 1995

Bauaktivitäten:

- Neuer Mainzer Tunnel seit Februar 1998
- Rheinbrücke Ludwigshafen–Mannheim seit Herbst 1997

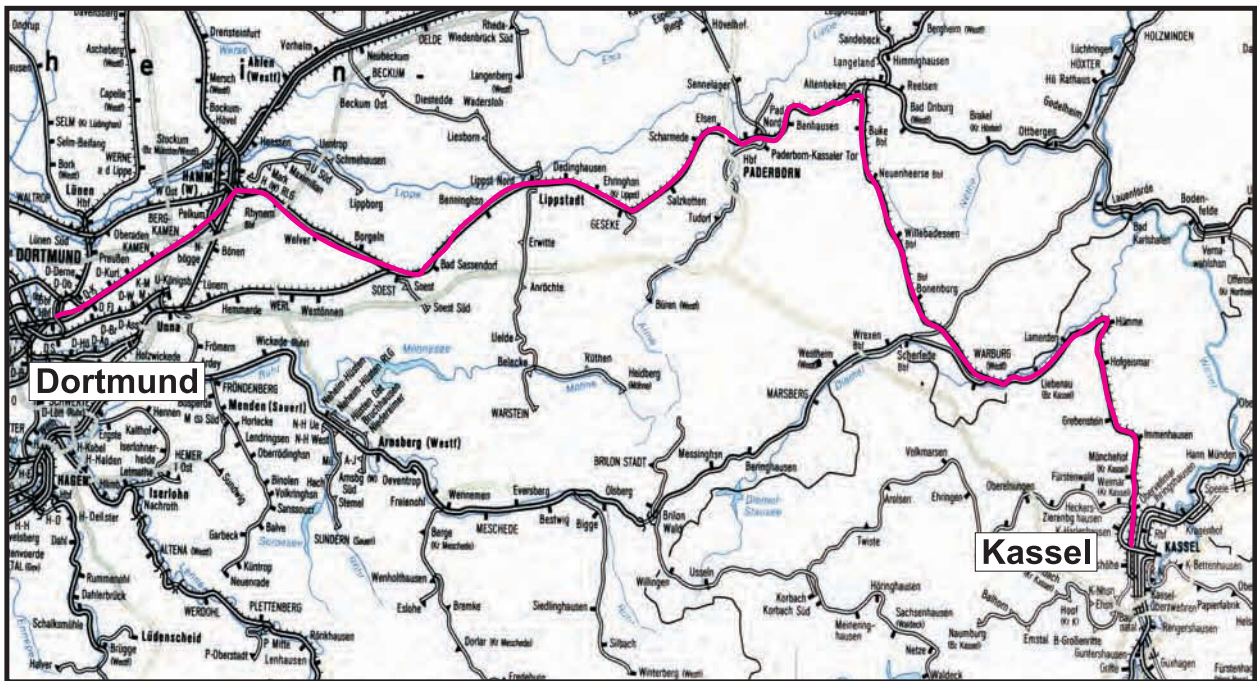
Inbetriebnahme:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4) September 1996
- 5 Bahnübergänge beseitigt

Realisierungsstand:

20 %

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 des hangrutschgefährdeten 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 Maßnahmen ist eine im Stadium der Entwurfsplanung, die Übrigen sind genehmigt

Planfeststellung:

Für eine Teilmaßnahme ist noch ein Verfahren nach § 18 AEG erforderlich

Baubeginn:

1989

Bauaktivitäten:

- Zur Zeit werden die signaltechnischen Voraussetzungen für 200 km/h geschaffen
- Erstellung der elektrischen Bahnhofsinsel Soest

Inbetriebnahme:

- Schnellfahrbetrieb im Teilabschnitt Soest–Lippstadt Mai 1998

3.2 Abschnitt Paderborn–Kassel

Planungsstand:

Gesamtplanung für alle Abschnitte mit Ausnahme der Umfahrung Hümme ist abgeschlossen

Raumordnung:

Alle Verfahren sind abgeschlossen

Planfeststellung:

Paderborn–Kassel 5 Verfahren abgeschlossen, 6 Verfahren eingeleitet bzw. erörtert

Baubeginn:

August 1997

Bauaktivitäten:

Zur Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen sind zur Zeit der Eggetunnel, 9 Brückenbauwerke, 1 Großbohrpfahlwand, 1 Galeriebauwerk und umfangreiche Erdarbeiten im Bau

Realisierungsstand:

31 %

Realisierungsstand (Gesamtprojekt):

40 %

noch Projekt Nr. 11 – Überhang – ABS Iphofen–Nürnberg

3. Projektstand

Planungsstand:

Alle erforderlichen Planfeststellungen sind abgeschlossen.

Bauaktivitäten:

Baubeginn 1990

Bereits realisiert sind:

- Neu- und Ausbau von Unterwerken
- Umbau Würzburg Hbf
- Linienverbesserung Elgersdorf
- Linienverbesserung Hellmitzheim
- Linienverbesserung Oberlaimbach
- Linienverbesserung Bf Langenfeld
- Linienverbesserung Frankenfeld
- Linienverbesserung Altmannshausen
- Linienverbesserung Markt Einersheim Ost und West

- Linienkorrekturen Puschendorf/Kirchfembach und Hagenbüchbach
- Linienkorrektur Neustadt/Aisch
- Linienkorrektur Diebach
- Linienkorrektur Langenfeld (Strecke)
- Linienkorrektur Altmannshausen
- Linienkorrektur Einfahrt und Ausfahrt Nürnberg

Weitgehend abgeschlossen:

- Ertüchtigung von Oberleitung und Brücken im Schnellfahrabschnitt
- Linienzugbeeinflussung im Schnellfahrabschnitt

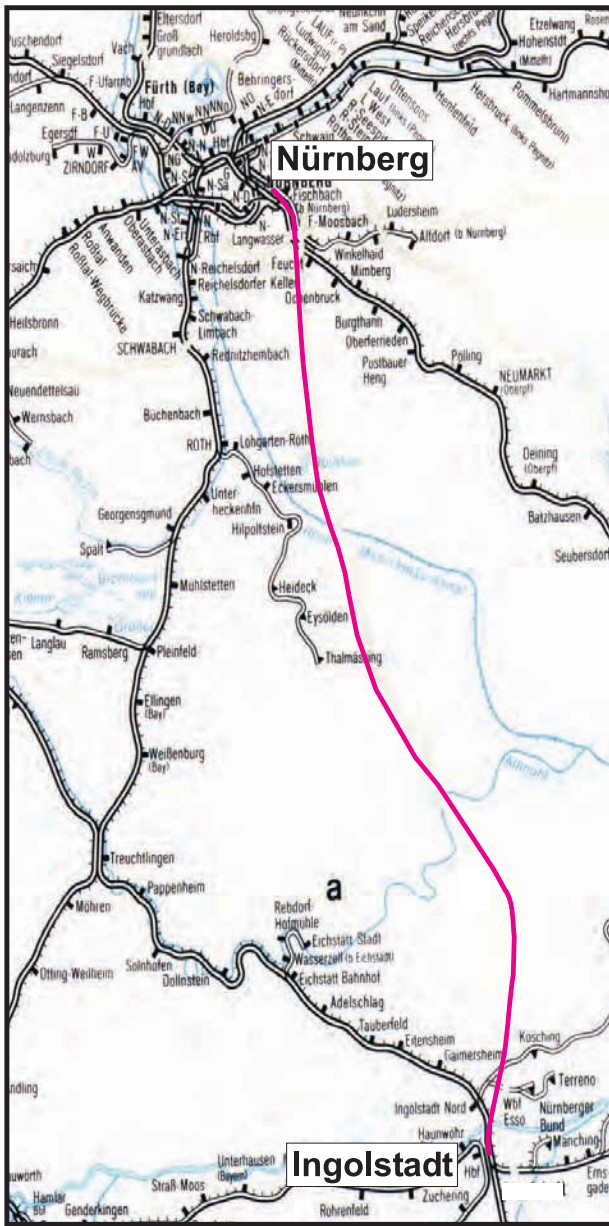
Derzeit im Bau:

- Oberbau- und tiefbautechnische Anpassung
- Linienverbesserung Markt Bibart

Realisierungsstand:

86 %

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Münchens und des süd-bayerischen 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 Personen- 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

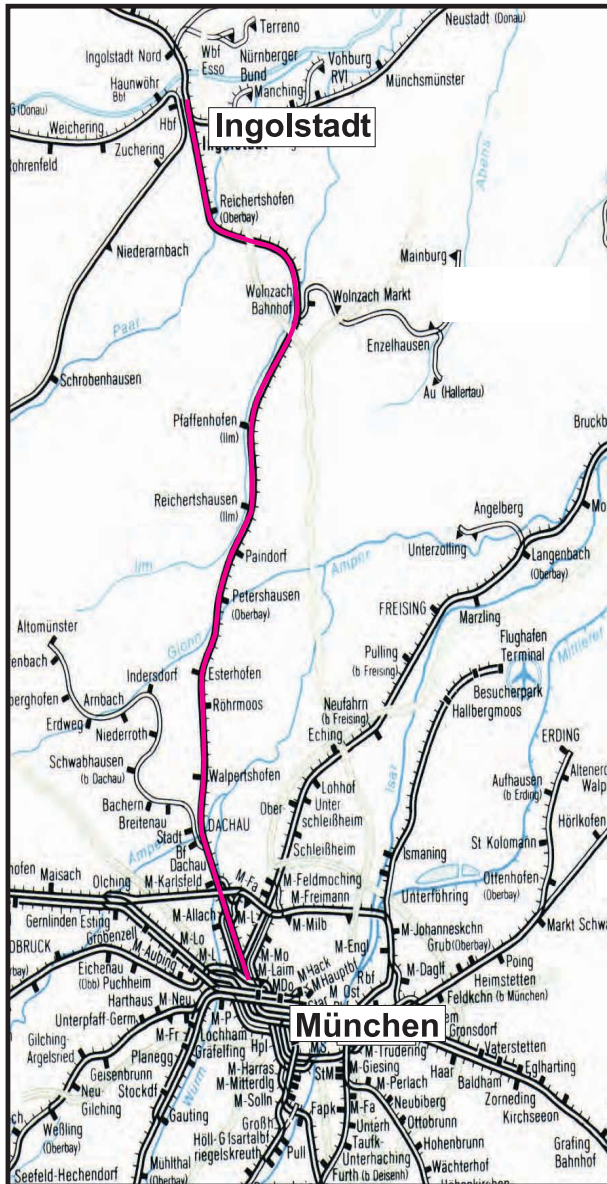
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

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

Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis Obermenzing erfolgt zu 50 % über das Projekt Nr. 12 und zu 50 % über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

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	25 km
Talbrücken:	
Anzahl	7
Länge gesamt	1,26 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160–200 km/h
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 zuwendungsfähigen Kosten (incl. Zinsen) bei Inbetriebnahme übernehmen (§ 29 Abs. 2 Haushaltsgesetz 1996). Die Einzelheiten sind in der Finanzierungsvereinbarung vom 19. Dezember 1996 geregelt.

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

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

NBS: Alle 16 Planfeststellungsabschnitte (einschließlich Bahnstromleitung) sind eingeleitet. 14 Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor, wovon 13 Verfahren Bestandskraft haben.

ABS: Von 15 Planfeststellungsabschnitten liegen derzeit 5 Planfeststellungsbeschlüsse mit Bestandskraft vor.

7 Verfahren sind noch von Planänderungen betroffen, von denen ein Beschluss 1999 erwartet wird.

1999 werden noch 2 Planfeststellungsabschnitte eingeleitet. Nach Umplanung (Wegfall einer Linienverbesserung) ist für den Planfeststellungsabschnitt 22 M „Fahlenbach“ kein Planfeststellungsverfahren mehr notwendig.

Der Abschluß aller Verfahren ist für Ende 2000 vorgesehen.

Bauaktivitäten:

NBS: Seit April 1997 planmäßiger Ablauf der Bauarbeiten für den Ausfädelungsbereich im Abschnitt Fischbach–Feucht. Die Vergabe für den Neubauabschnitt (einschließlich Tunnel AUDI) ist erfolgt. Baubeginn der einzelnen Abschnitte im Herbst 1998 .

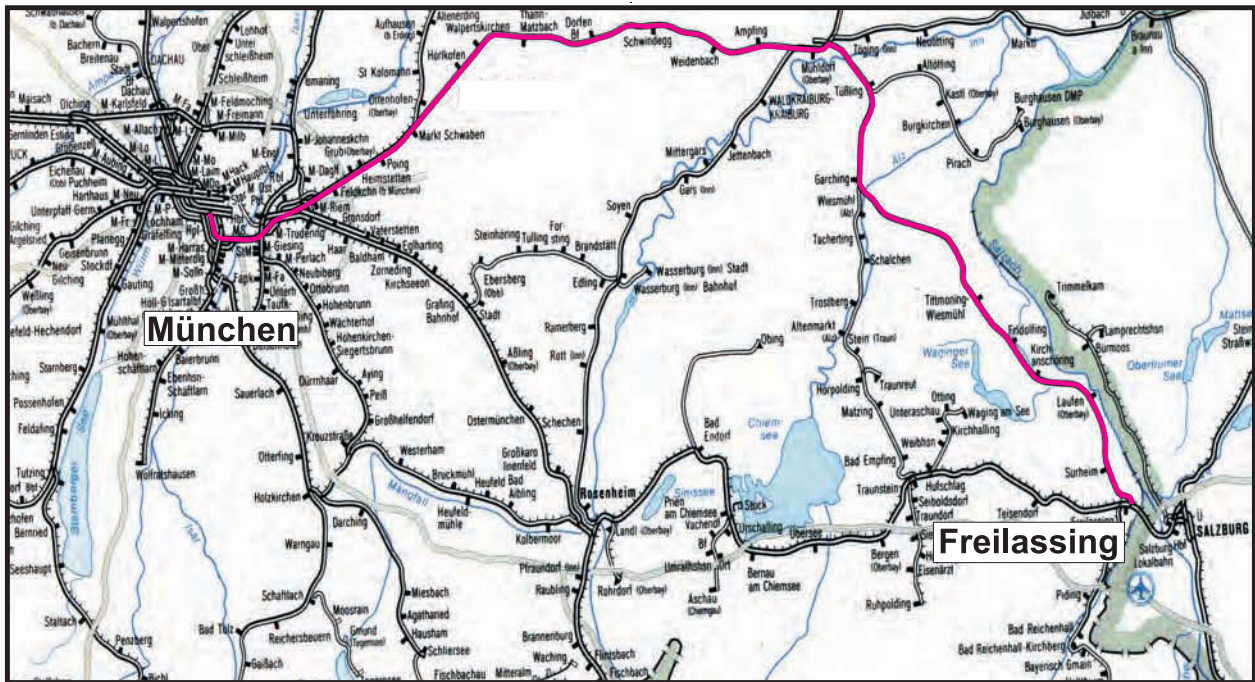
ABS: September 1998 Abschluß der Bahnübergangsbeseitigung in Uttenhofen

2. Quartal 1999 Fertigstellung der Bahnsteigunterführungen in Wolnzach und Reichertshofen, sowie die Gleiserneuerung im Abschnitt Paffenhofen–Petershausen

Mitte 1999 Beginn von Brückenbaumaßnahmen in den Abschnitten Petershausen, Esterhofen und Röhrmoos

April 1999 geplante Vergabe des Knoten Ingolstadt (Ingolstadt Hauptbahnhof und Ingolstadt Nord)

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-Ausbau (S 6) realisiert (viergleisiger Ausbau)
- Zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben–Mühldorf und abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau im Bereich Mühldorf–Freilassing in mehreren Bau-stufen
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Be-seitigung von Bahnübergängen

Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen über die Fahrzeitreduzierung hinaus auch wesentliche Verbes-serungen/Verdichtungen im Regionalverkehr Südost-bayerns.

2. Projektkennndaten

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

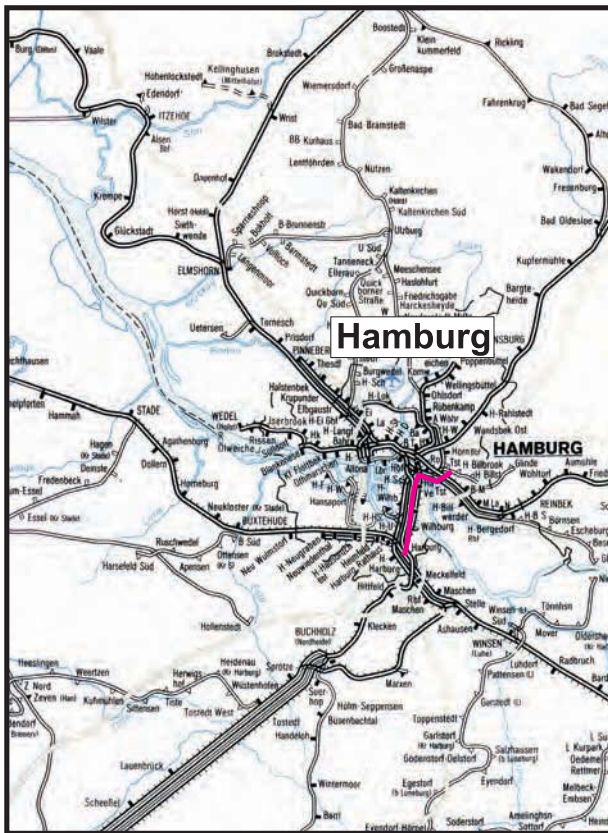
Planfeststellung:

Abschnitt Mettenheim rechtskräftig,
3 weitere Verfahren eingeleitet,
7 weitere Verfahren in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

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



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

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	18 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	12 Min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):	1 010 Mio. DM

3. Projektstand

- Bauaktivitäten:
- ESTW Hamburg-Harburg ab Dezember 1997
 - Restarbeiten an der Strecke

Baubeginn:
1989

Inbetriebnahme:
Abschnittsweise ab 1993

Realisierungsstand:
95 %

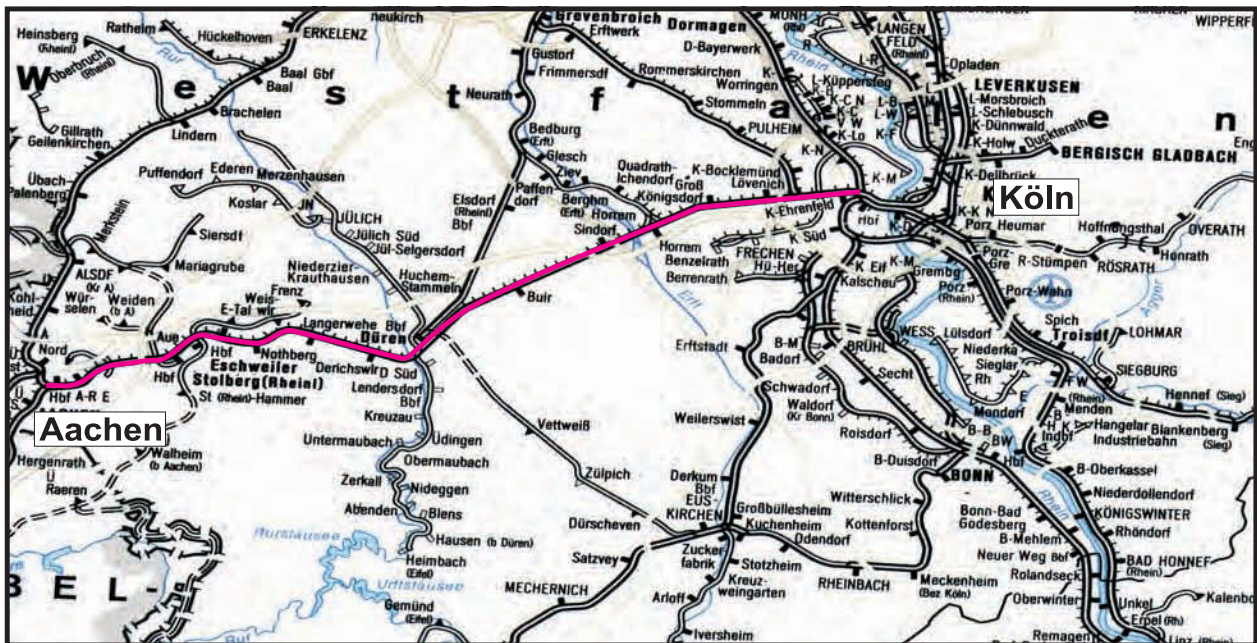
1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg durch die Beseitigung der Engpässe (Untereelbekreuz 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 Gleitstausch der Personenzug-/Güterzug-Ferngleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf ist realisiert. Weiterhin wurden mit dem Umbau des Bahnhofes Hamburg-Harburg der Richtungsbetrieb hergestellt und die Durchfahrtschwindigkeit erhöht.

Der Neubau der Oberhafenkanalbrücke und des Kreuzungsbauwerks in Maschen (Bereich Meckelfeld für Güterzüge der Relation Maschen-Rothenburgsort-Land Schleswig-Holstein (Nördliche Güterbahn)) sind umgesetzt.

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).

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in zwei Bauabschnitten:
 - Bauabschnitt I
Köln–Düren ab 1996
Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zu S-Bahn-Gleisen und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
 - Bauabschnitt II
Düren–Aachen ab 2003
Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse
- Ausbau der Unterwegsbahnhöfe
- Beseitigung von 9 Bahnübergängen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	69 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Bauabschnitt I, Köln–Düren	250 km/h
Bauabschnitt II, Düren–Aachen	200 km/h
(Punktueller Geschwindigkeitseinbrüche auf 160 km/h)	
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	27 Min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):	840 Mio. DM

noch Projekt Nr. 15 – Überhang – ABS Köln–Aachen

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:

Das Projekt ist in 19 Planfeststellungsabschnitte (einschl. ESTW) eingeteilt

Ausbauabschnitt I:

Alle 14 Planfeststellungsbeschlüsse sind rechtskräftig

Ausbauabschnitt II:

- Von 5 Planfeststellungsverfahren sind 4 noch einzuleiten
- 1 Planfeststellungsbeschluss ist rechtskräftig (Langerwehe)

Baubeginn:

1995

Bauaktivitäten:

Ausbauabschnitt I: Köln–Düren
Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13

Baubeginn:

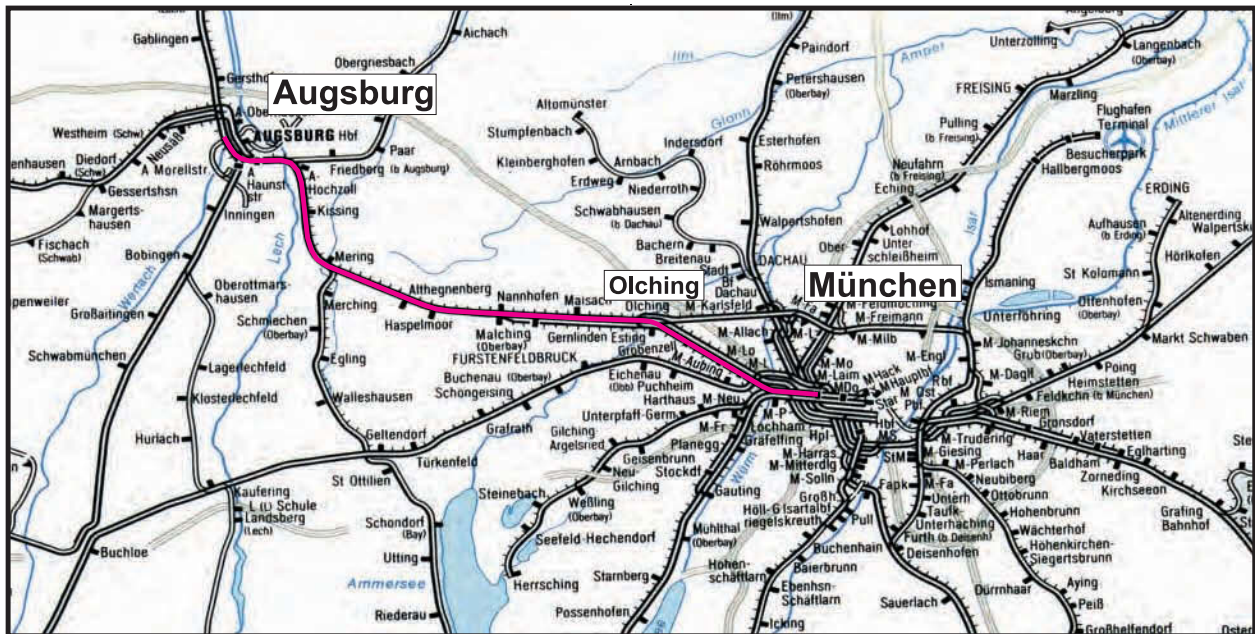
- Bauabschnitt 1: Gleisdreieck Köln-Nippes
August 1996
- Bauabschnitt 2: Ehrenfeld Pbf
Juli 1999
- Bauabschnitt 3: Ehrenfeld Gbf
Januar 1999

- Bauabschnitt 4: Lövenich
Dezember 1997
 - Bauabschnitt 5: Frechen-Königsdorf
August 1998
Straßenüberführung B 55
Dezember 1995
 - Bauabschnitt 6: Einschnitt
März 1998
 - Bauabschnitt 7: Horrem
Juni 1999
 - Bauabschnitt 8: Sindorf
Juni 1999
 - Bauabschnitt 9: Buir
Juli 1999
 - Bauabschnitt 10: Düren
Juli 1999
 - EÜ Veldener Str.
Dezember 1998
 - Bauabschnittsübergreifend:
Bauabschnitt 1–4: ESTW Köln Ehrenfeld
Dezember 1997
 - Bauabschnitt 5–10: ESTW Horrem
Dezember 1998
- Ausbauabschnitt II: Düren–Aachen
Bauabschnitt II: Langerwehe
- Bahnhof Langerwehe:
Er wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen viergleisigen Zwischenbahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen.
 - Schallschutzmaßnahmen November 1998

Realisierungsstand:

25 %

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 (Finanzierungsvereinbarung):	1 027 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

- 3 Planungsabschnitte abgeschlossen
- Für 4 Planungsabschnitte liegen die abschließenden Stellungnahmen der Anhörungsbehörde dem Eisenbahn-Bundesamt vor

Baubeginn:

Februar 1998

Bauaktivitäten:

- Brücken-, Tiefbau-, Oberbau- und Schallschutzmaßnahmen im Planungsabschnitt Kissing
- Baufeldfreimachung im Planungsabschnitt Olching

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 zwischen Aßling und Kiefersfelden mit:

- Blockverdichtung
- Aus- bzw. Neubau von Überholungsgleisen
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge mit neuen Bahnsteigen und behindertengerechten Zugängen
- 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 Rosenheim–Kiefersfelden je Richtung 2 zusätzliche Blocksignale
 - Oberleitungsertüchtigung zwischen Rosenheim und Raubling

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 63 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
 Planungen im wesentlichen abgeschlossen

Planfeststellung:
 Alle Verfahren sind abgeschlossen

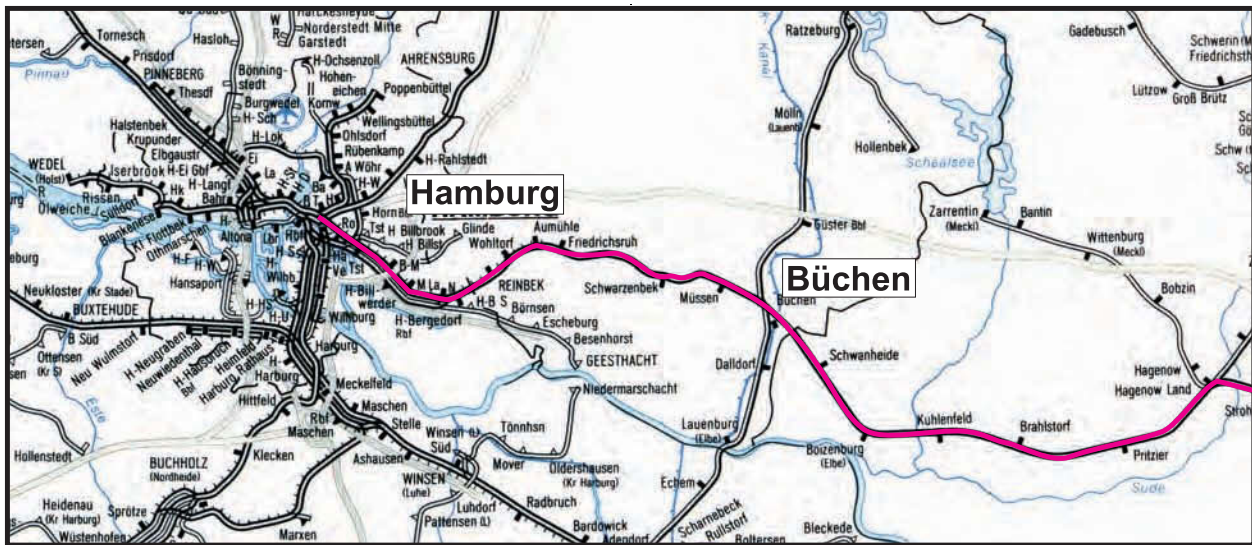
Baubeginn:
 1992

Bauaktivitäten:

- Umbaumaßnahmen in den Bahnhöfen Aßling, Ostermünchen, Raubling, Oberaudorf und Kiefersfelden sind realisiert
- Die Bauarbeiten in Brannenburg laufen derzeit
- Die Blockverdichtung im Abschnitt Rosenheim–Kiefersfelden ist durchgeführt
- Die Oberleitungsertüchtigung ist abgeschlossen
- Die Maßnahmen in Fischbach und Großkarolinenfeld sind für 1999 bzw. 2000 vorgesehen

Realisierungsstand:
 80 %

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung von Osteuropa an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Geplante Maßnahmen:

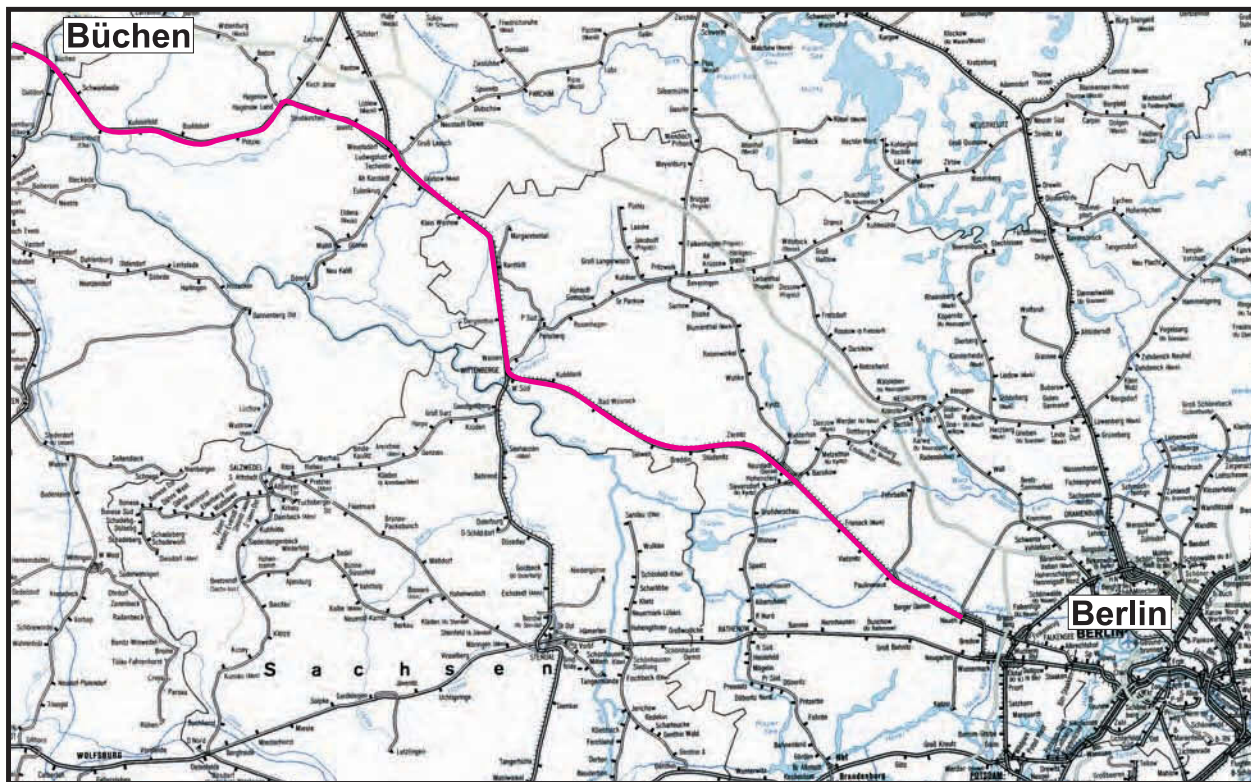
- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust
- Elektrifizierung Nauen–Wittenberge und Ludwigslust–Hamburg Hbf
- Bau elektronischer Stellwerke

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	254 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	204 Min.
nach Bauende	135 Min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):	3 725 Mio. DM

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Baubeginn:

1991

Bauaktivitäten:

- Trennung S- und Fernbahn im Bereich Reinbek–Aumühle
- Streckenabschnitt Segeletz–Neustadt (Dosse)
- Umbau des Bahnhofs Neustadt/Dosse

Inbetriebnahme:

September 1996

Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg–Nauen

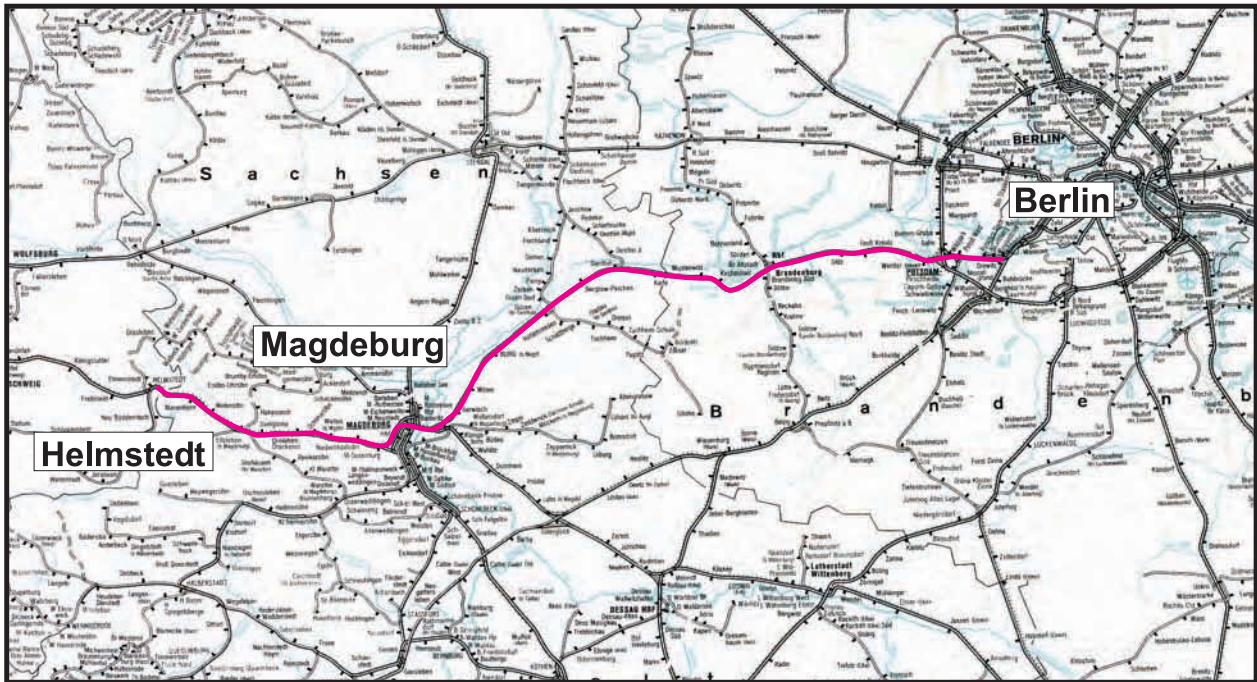
Juni 1997

Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugverkehrs zwischen Hamburg Hbf und Berlin Zoo, sowie Wiederaufnahme S-Bahn Betrieb bis Reinbek

Realisierungsstand:

95 %

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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	99 Min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):	2 421 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
September 1990

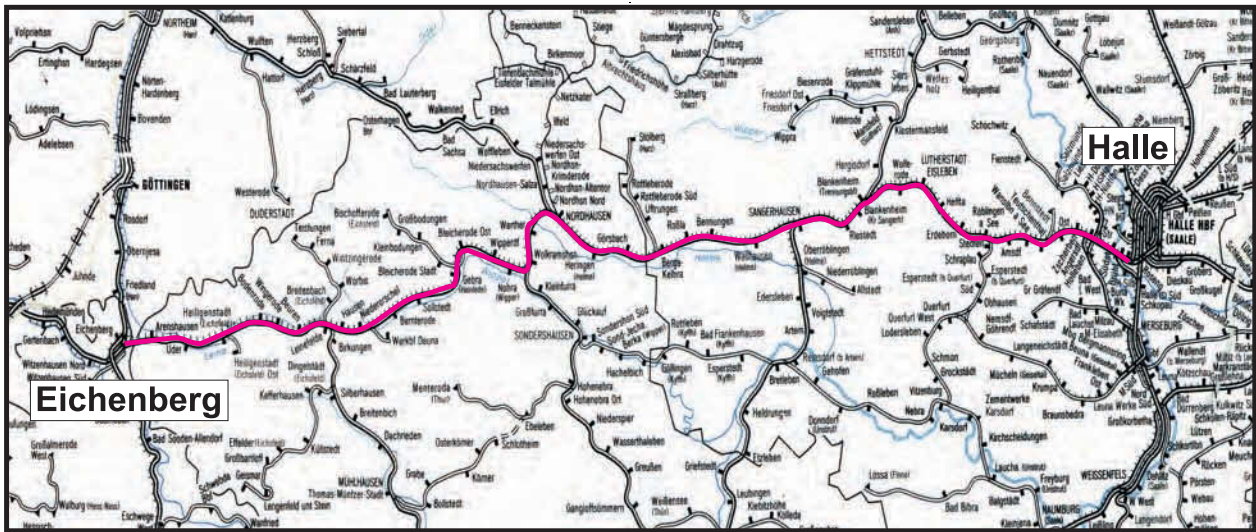
Bauaktivitäten:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen
- Restarbeiten
- Umbau Bf Potsdam Stadt (4. Bahnsteigkante)

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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	170 km
Baulänge:	40 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	
Eichenberg–Leinefelde	25 Min.
Gesamtkosten:	501 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluss rechtskräftig

Baubeginn:

Februar 1993

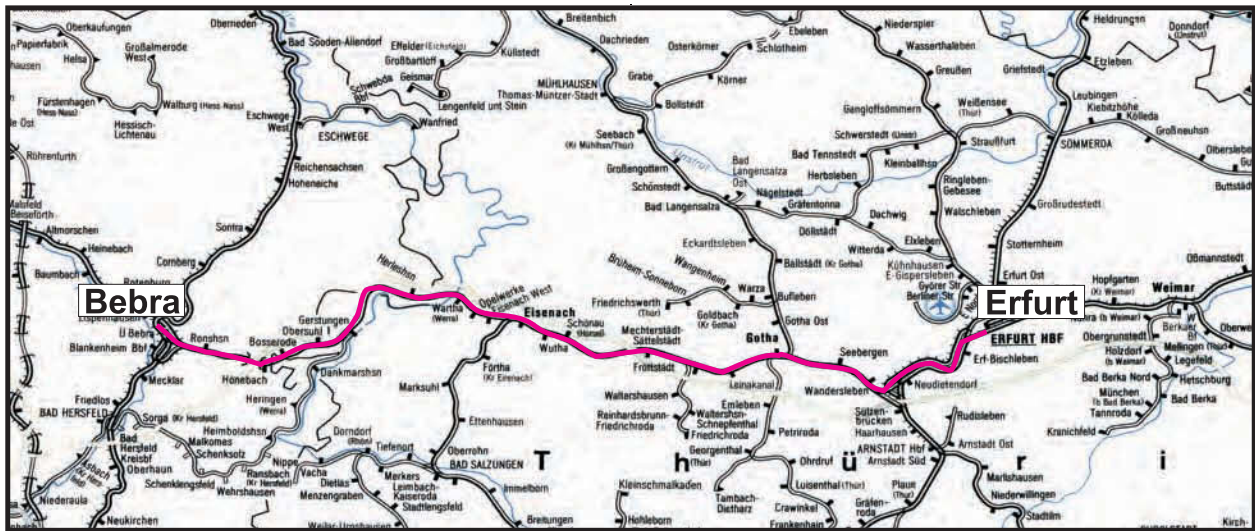
Bauaktivitäten:

- 1998 Restmaßnahmen
- 1999/2000 Schlussvermessung

Inbetriebnahme:

- Fahrplanwechsel Mai 1994 für Streckenabschnitt Eichenberg–Leinefelde

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 des zweigleisigen Abschnitts Gerstungen–Wartha–Eisenach
- Wiederaufbau der Strecke Blankenheim–Faßdorf (Berliner Kurve)
- Neubau des Gothaer Viaduktes
- Profilverfreimachung des Hönebach-Tunnels
- Spurplanänderung im Bahnhof Hönebach mit schienenfreien Bahnsteigzugängen in Obersuhl
- Anpassung und Ergänzung von Signalanlagen

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 955 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

April 1990

Inbetriebnahme:

Mai 1991 eingleisiger Lückenschluss Gerstungen–Eisenach

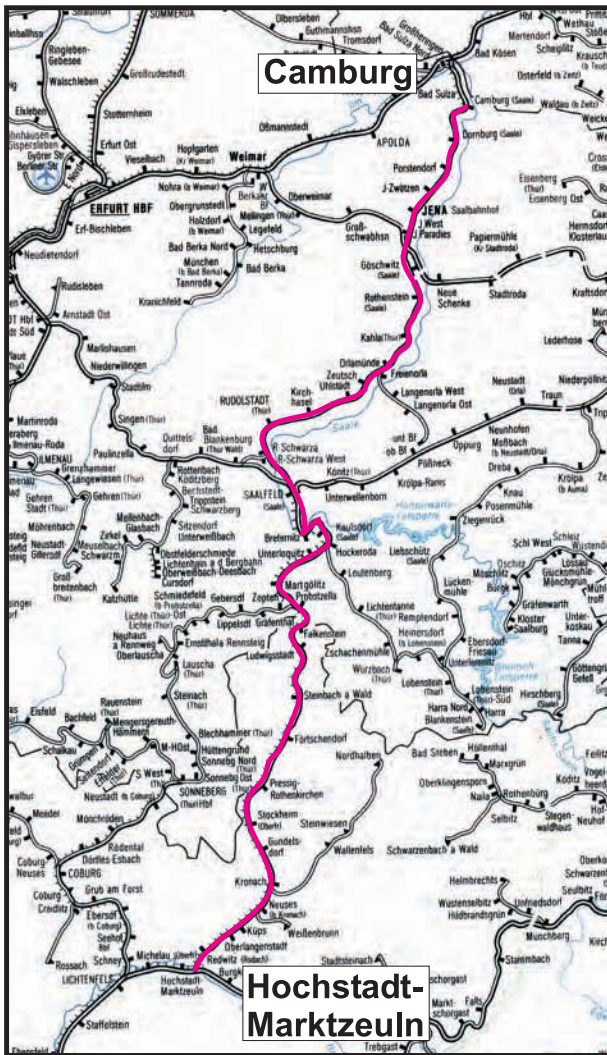
September 1992 Zweigleisigkeit Gerstungen–Eisenach

Mai 1995 Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Bebra und Neudietendorf

Mai 1995 Berliner Kurve (Bebra)

Januar 2000 Fertigstellung des dreigleisigen Abschnittes Erfurt-Bischleben–Neudietendorf für $V_{max} = 160/140$ km/h

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 Probstzella und Camburg einschl. Bahnstromversorgung
- Erneuerung der Signalanlagen (Elektronische Stellwerke Kronach und Saalfeld)
- Ausrüstung der Strecke für Neigetechnik-Betrieb

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	146 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h
Fahrzeit:	
nach Lückenschluss	153 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):	1 321 Mio. DM

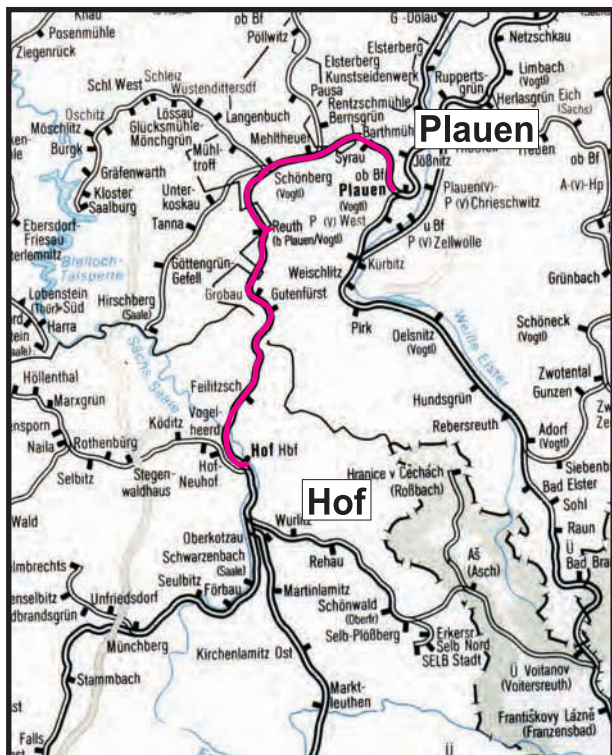
3. Projektstand

- Raumordnung:
Abgeschlossen (nur für Bahnstromleitungen erforderlich)
- Planfeststellung:
Abgeschlossen
- Baubeginn:
1991
- Bauaktivitäten:
- Elektronisches Stellwerk Saalfeld und Umbau Bahnhof Saalfeld
 - Fernsteuerung Bahnhöfe Ludwigstadt und Steinbach vom Elektronischen Stellwerk Kronach und Bestandsgleissanierung außerhalb der ABS (Fertigstellung 1999)
 - Ausrüstung der Strecke für Neigetechnik-Betrieb

Inbetriebnahme:

- Mai 1995 Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Probstzella und Camburg
- August 1997 ESTW Saalfeld (1. Ausbaustufe)
- Dezember 2000 ESTW Saalfeld (2. Ausbaustufe)
- Vsl. Dezember 2002 Gesamtprojekt

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.

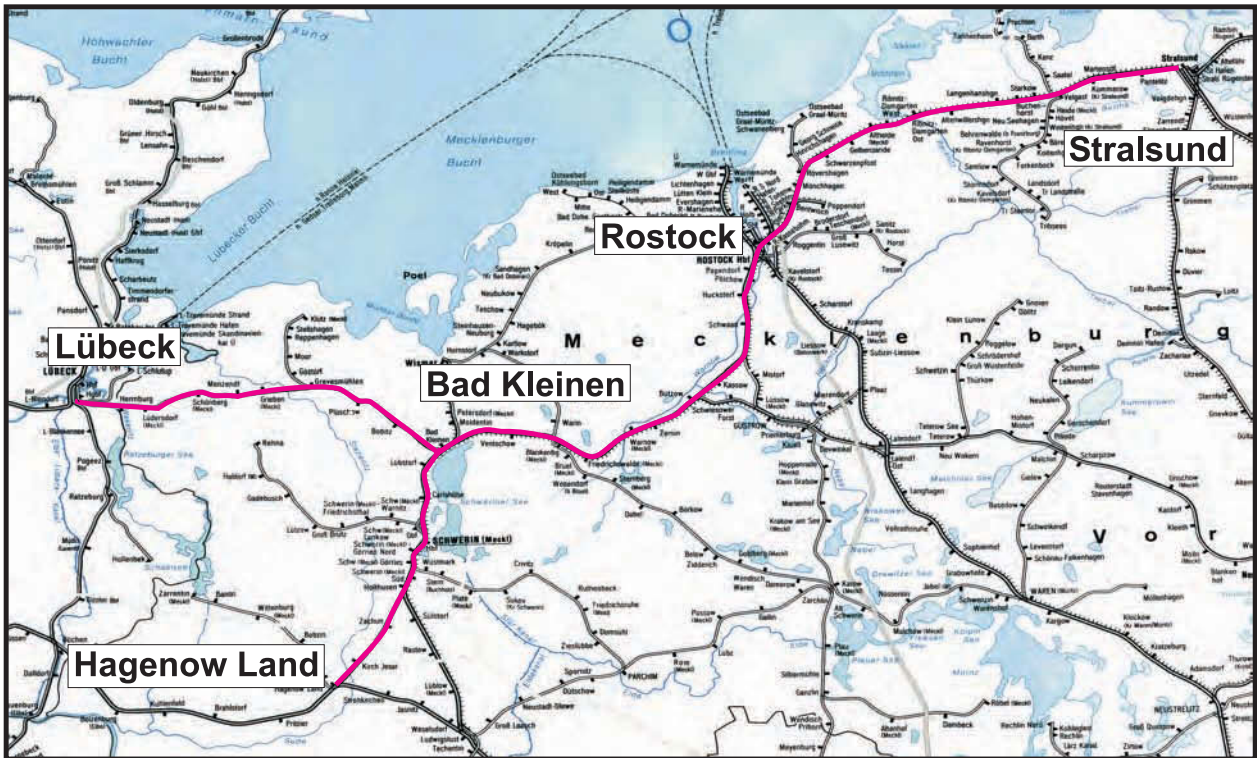
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	35,6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	103 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:	Oktober 1991
Inbetriebnahme:	Mai 1993
Bauabschluss:	1997

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 Hafenzentren Wismar, Rostock und Stralsund an das Eisenbahnnetz der alten Bundesländer.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Oberbaus und der Sicherungstechnik.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	242 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	170 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung, I. Baustufe):	1 648 Mio. DM

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

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte und in Betrieb genommene Abschnitte:

Jeweils eingleisig ohne Elektrifizierung (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik):

- Grieben–Grevesmühlen 1,5 km Oktober 1993
- Bobitz–Bad Kleinen 7,3 km Juni 1996
- Grevesmühlen–Bobitz 13,5 km Dezember 1996

Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und ESTW-Technik:

- Holthusen–Görries 6,0 km Mai 1994
- Hagenow Land–Holthusen 18,0 km August 1996

Zweigleisig und elektrifiziert (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik):

- Schwerin Hbf–Carlshöhe 5,0 km September 1996
- Bützow–Abzweig Schwaan 11,3 km August 1996
- Warnow–Bützow 9,9 km Dezember 1997

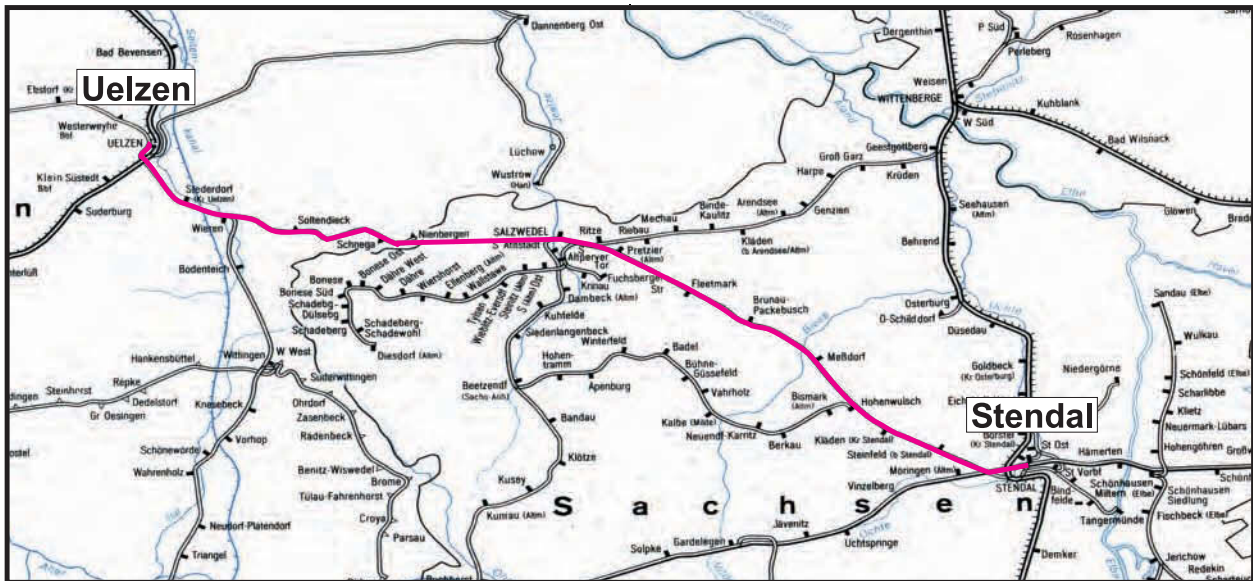
Baubeginne 1998:

- Schwerin–Görries–Schwerin Hbf
- Stralsund–Velgast
- ESTW Velgast
- Schwaan–Abzweig Schwaan
- Velgast (a)–Ribnitz Damgarten West (a)
- Lübeck–Herrnburg
- Herrnburg–Lüdersdorf

Realisierungsstand:

37 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer 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 für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Vollständiger zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
 1. Baustufe: Eingleisiger elektrischer Ausbau auf 160 km/h
 2. Baustufe: Zweigleisiger elektrischer Ausbau
- Bau bzw. die Verlängerung von Überholungsgleisen
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikations-einrichtungen
- Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung (einschl. Unterwerk)

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	113 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
heute (keine durchgehende Verbindung)	
nach Bauende	55 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	921 Mio. DM

3. Projektstand

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Baubeginn Bahnhof Uelzen Südbereich
- Bahnhof Uelzen
- Durchführung der Baumaßnahmen zwischen Uelzen und Landesgrenze

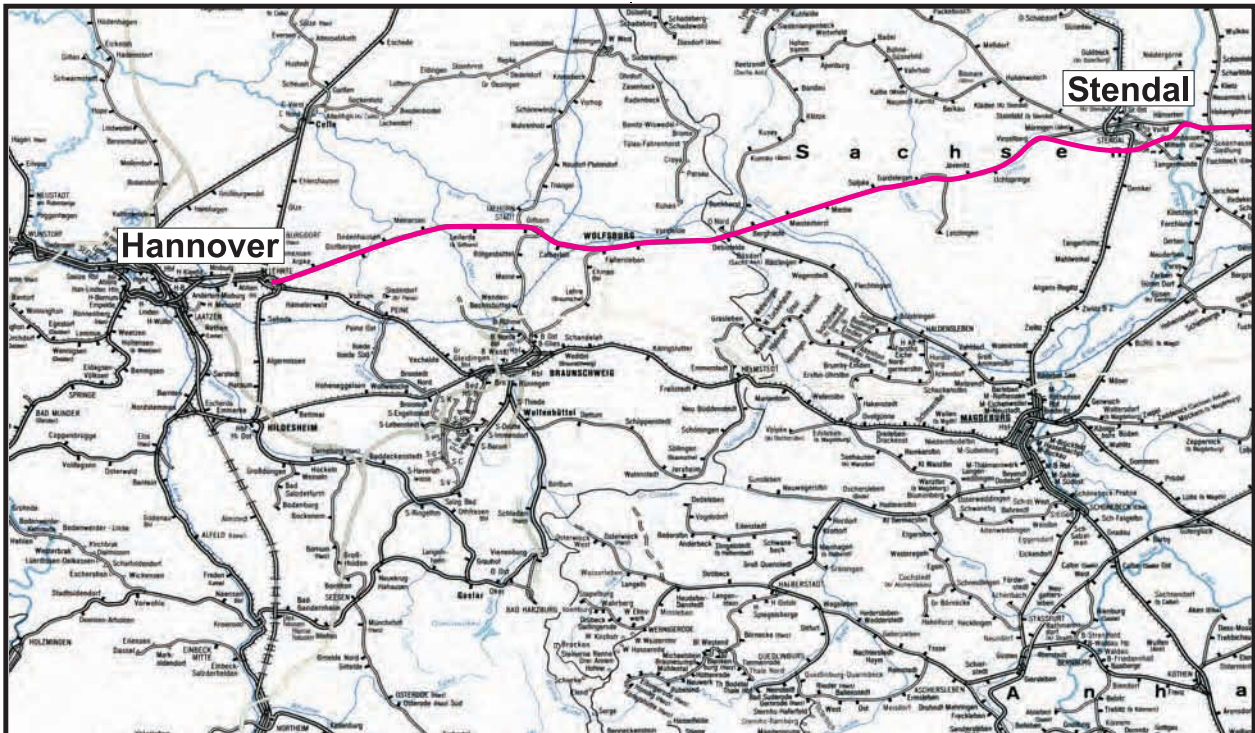
Inbetriebnahme:

- August 1996 Stendal–Salzwedel (Dieseltraktion)
- November 1997 Bahnhof und ESTW Salzwedel
- Dezember 1997 Stendal–Salzwedel elektrifiziert
- Dezember 1999 Gesamtinbetriebnahme Stendal–Uelzen eingeleisig elektrifiziert

Realisierungsstand:

58 %

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:

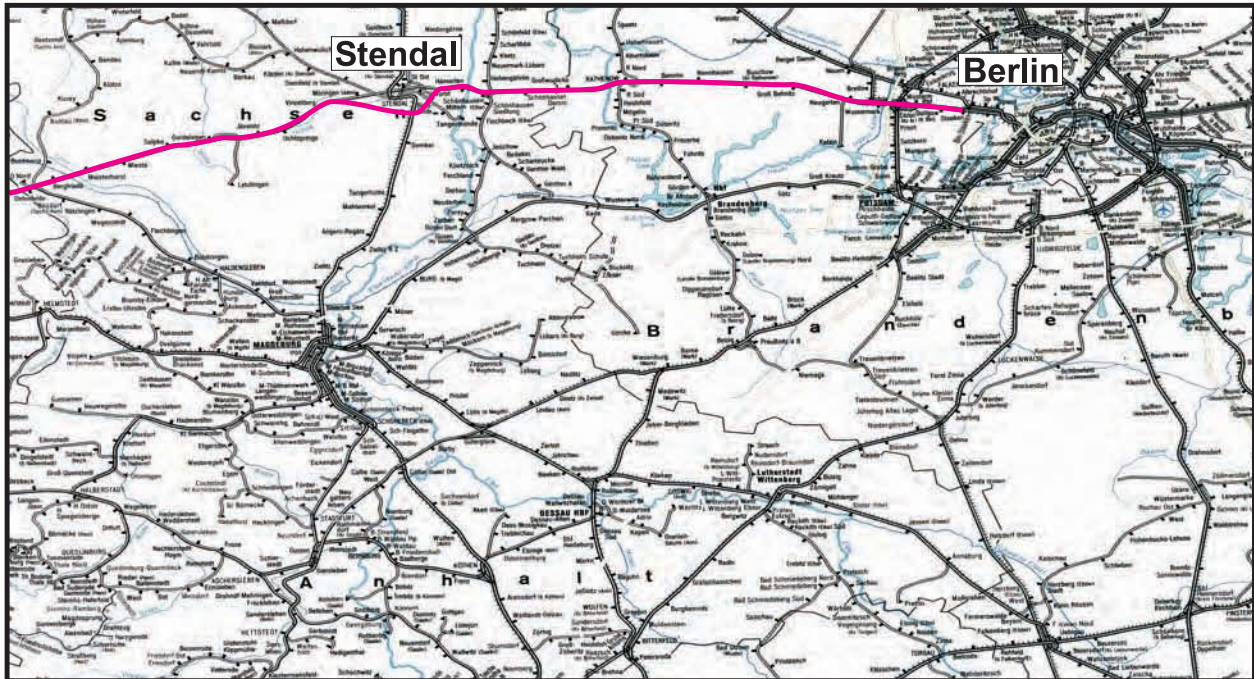
- Drei-viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr.
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Lehrte–Wolfenbüttel auf 200 km/h und Wolfenbüttel–Oebisfelde auf 250 km/h.
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke 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:	263 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover–Lehrte	160 km/h
Durchfahrung Lehrte	120 km/h
Lehrte–Wolfenbüttel	200 km/h
Wolfenbüttel–Staaken	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (bis Berlin Zoo)	165 Min.
nach Bauende (bis Berlin Zoo)	96 Min.
Gesamtkosten ohne Knoten Berlin (Finanzierungsvereinbarung):	5 960 Mio. DM

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Im Abschnitt Hannover–Lehrte sind die Beschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte 1 bis 3 und 5 bestandskräftig. Für den Abschnitt 4 liegt der Beschluss vor
- Lehrte–Oebisfelde und Durchfahrung Lehrte durchgehend bestandskräftig
- Für den Abschnitt Oebisfelde–Staaken liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Bauaktivitäten:

- Hannover–Lehrte ab Dezember 1997
- Lehrte–Staaken abgeschlossen bis auf Restarbeiten im Abschnitt Wustermark–Staaken

Baubeginn:

1991

Inbetriebnahme:

Mai 1998 Lehrte–Wolfsburg V = 200 km/h
 Wolfsburg–Stendal V = 250 km/h

September 1998 Stendal–Staaken V = 250 km/h

Mai 1999 Hannover Hbf–Hannover-Tiergarten
 V = 160 km/h

Mai 2000 Hannover-Tiergarten–Lehrte V = 160 km/h

Realisierungsstand:

87 %

Projekt Nr. 4 – Neue Vorhaben – ABS Bad Harzburg–Stapelburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Lückenschluss im Streckennetz zwischen alten und neuen Bundesländern.

Realisierte 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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	13 Min.
Gesamtkosten:	55 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

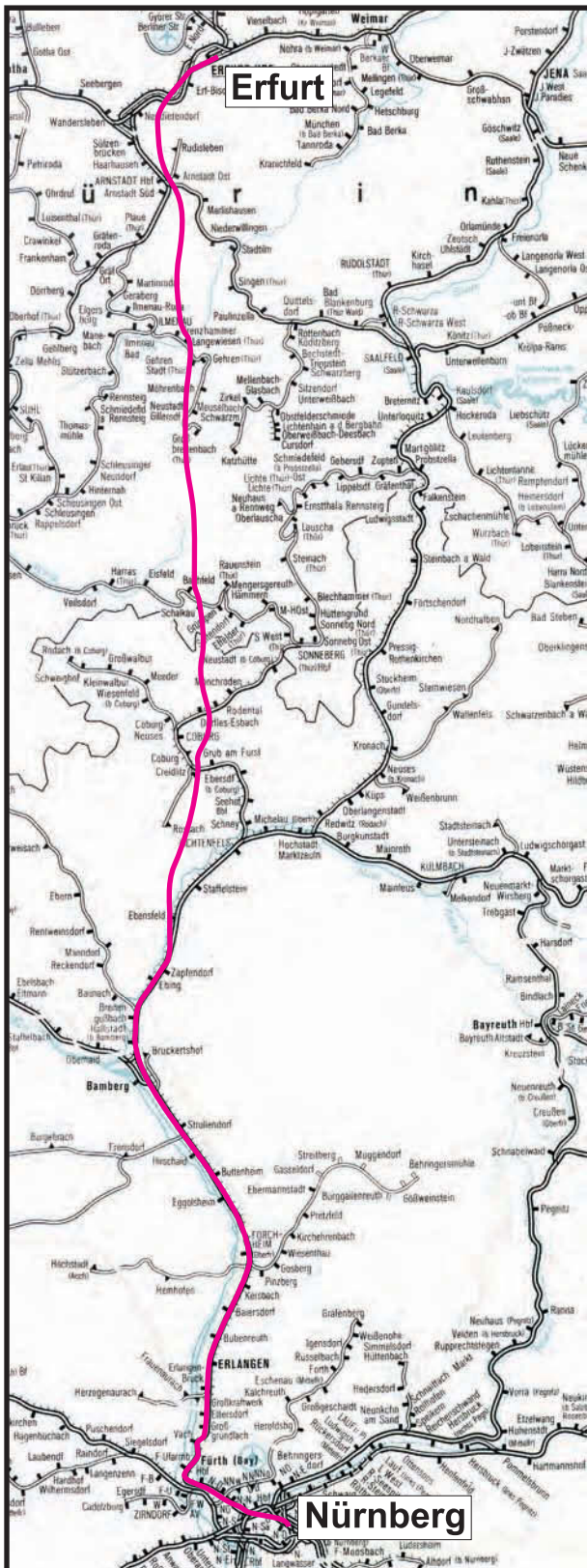
Baubeginn:

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.

Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU“

Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwest-deutschland und den mittel-deutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von 200 km/h
- Neubau der Strecke Ebenfeld–Erfurt für eine Geschwindigkeit von 300 km/h.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	218 km
davon NBS	109 km
Tunnel (nur NBS):	
Anzahl	22
Länge gesamt	41 km
Talbrücken (nur NBS):	
Anzahl	29
Länge gesamt	12 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (über Fulda)	172 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	7 226 Mio. DM

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

3. Projektstand

Planfeststellung:

NBS: Für die NBS liegen alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Bis auf den Abschnitt Staffelstein sind alle Abschnitte bestandskräftig.

ABS: Auf der ABS Nürnberg–Ebensfeld sind alle 13 Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Für die Abschnitte Nürnberg Hbf, Nürnberg–Fürth, die Elektronischen Stellwerke Erlangen, Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahme Bahnhofstraße Strullendorf liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse werden Ende 1999 erwartet.

Baubeginn:

April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten:

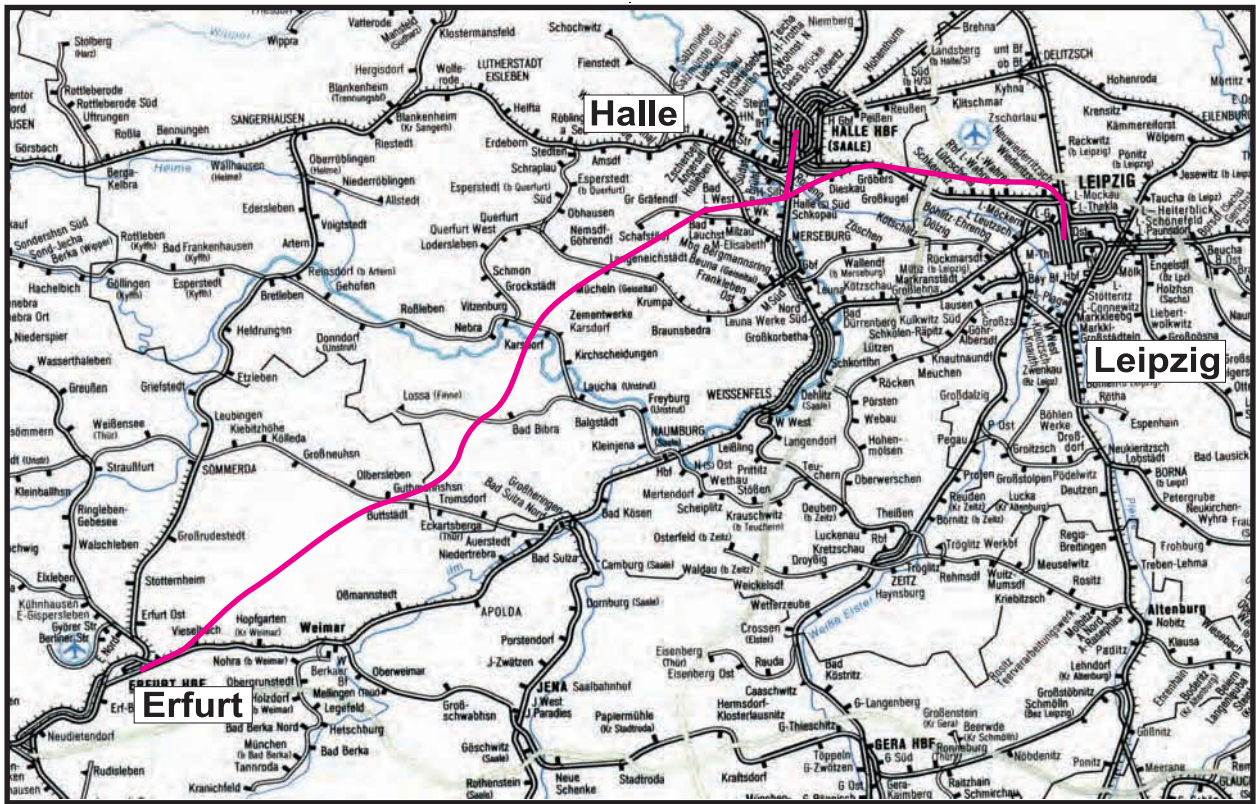
NBS: Der Bauabschnitt Arnstadt (BA 3230) (Vergaben: Erdbau Nord, BA 3230 Süd einschließlich Tunnel Sandberg, sowie gemeinsame Baumaßnahmen mit der Bundesautobahn A 71 DEGES, km 76,15 bis km 94,6) und Brücken im Bauabschnitt Erfurt – Land (BA 3240) sind im Bau. Der Tunnel Behringen ist fertiggestellt.

ABS: Beseitigung von Bahnübergängen
Errichtung von Umspannwerken

Realisierungsstand:

12 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München.

Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm Transeuropäische Netze der EU

Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mittel-deutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	122 km
davon ABS	8 km
Tunnel:	
Anzahl:	3
Länge:	15 km
Talbrücken:	
Anzahl:	6
Länge:	12 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
Erfurt–Leipzig	
vor Baubeginn	77 Min.
nach Bauende	39 Min.
Fahrzeit:	
Erfurt–Halle	
vor Baubeginn	83 Min.
nach Bauende	31 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	4 506 Mio. DM

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

3. Projektstand

Planfeststellung:

Baurecht liegt durchgängig vor

Realisierung in Baustufen

Baubeginn:

Oktober 1996 (1. Spatenstich) im Neubauabschnitt
Gröbers-Flughafen Leipzig/Halle–Leipzig

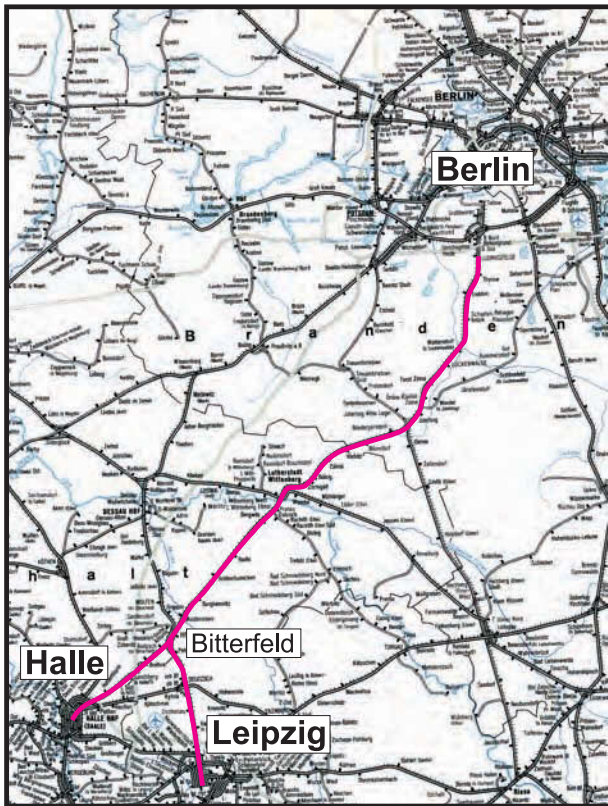
Bauaktivitäten:

- 6 Straßenüberführungen im Bündelungsbereich NBS–BAB 14
- 2 Eisenbahnüberführungen im Bereich Neue Leipziger Messe
- Baumaßnahmen im Bereich der Einfahrt Halle

Realisierungsstand:

11 %

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



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:

- Neubau Elbequerung Wittenberg sowie Muldequerung
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	187 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
152 km:	200 km/h
35 km:	160 km/h
Fahrzeit:	
● vor Baubeginn Berlin–Leipzig	151 Min.
● nach Bauende Berlin-Lichtenberg–Leipzig Berlin-Lehrter Bf–Leipzig	74 Min. 59 Min.
● vor Baubeginn Berlin–Halle	145 Min.
● nach Bauende Berlin-Lichtenberg–Halle Berlin-Lehrter Bf–Halle	71 Min. 56 min.
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):	2 999,5 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:

1992

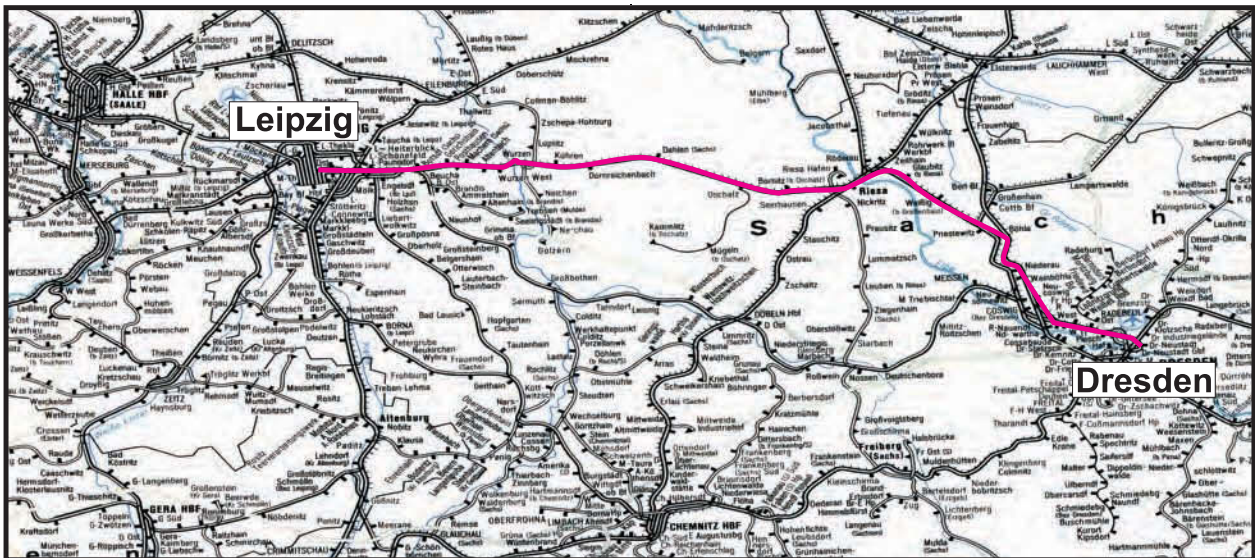
Bauaktivitäten:

- Bahnübergangs-Ersatzmaßnahmen auf der Gesamtstrecke
- Knoten Wittenberg mit Elbequerung
- Umbau der Bahnhöfe Pratau, Bitterfeld und Luckenwalde
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik
- Bau der ESTW Bitterfeld, Wittenberg und Jüterbog

Realisierungsstand:

83 %

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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	117 km
davon NBS	11 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

Baubeginn:

1993

Bauaktivitäten:

- Fünf Brücken östlich von Riesa
- Umbau Paunsdorf–Engelsdorf

Inbetriebnahme:

Dezember 1994 Dornreichenbach–Dahlen

September 1995 Dahlen–Oschatz

Juli 1996 Wurzen–Dornreichenbach

Mai 1997 Posthausen–Altenbach Bahnhof Oschatz
Bogenaufweitung Döllnitztal
Schmorkau–Bornitz

Juni 1997 ESTW Machern

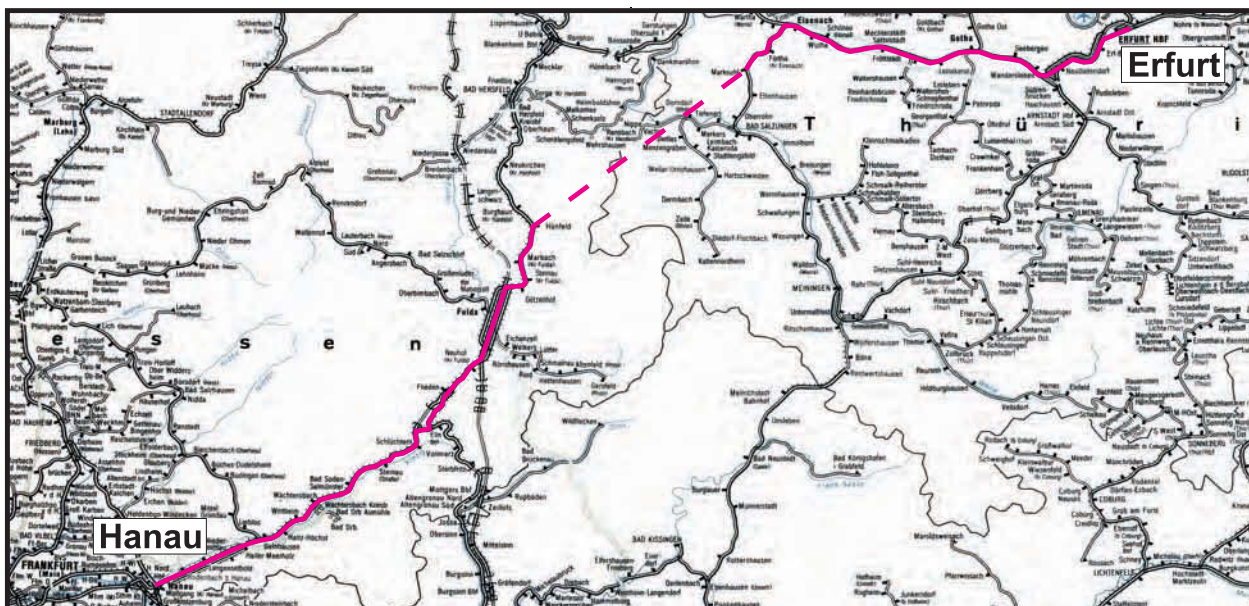
Dezember 1997 Borsdorf–Posthausen
ESTW Dornreichenbach
ESTW Dahlen

September 1998 Wurzen–Riesa
Erhöhung Vmax auf 200 km/h
ESTW Wurzen

Realisierungsstand:

36 %

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. Projektkennndaten

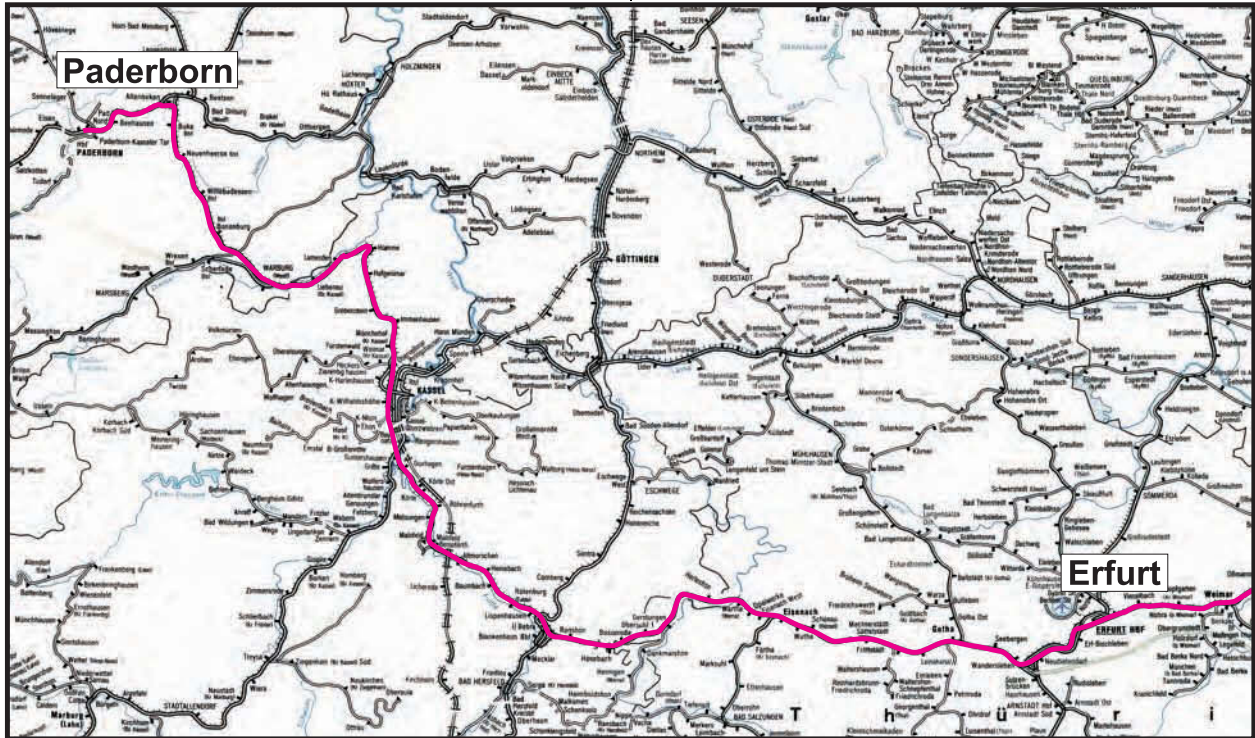
Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

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

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorstudien wurden erstellt

Projekt Nr. 10 a – 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.

Geplante Maßnahmen:

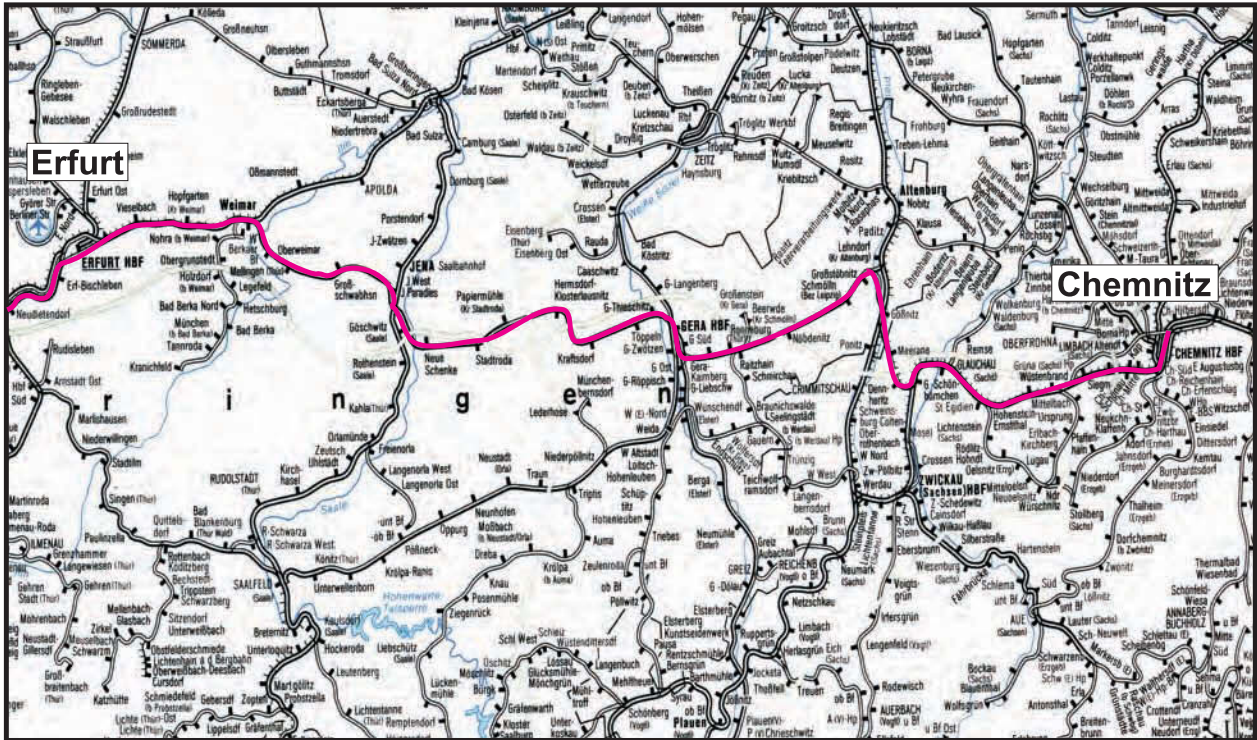
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen
- Herstellung zweigleisiger Gleisabschnitte
 - Großschwabhausen–Jena West
 - Hermsdorf-Klosterlausnitz–Kraftsdorf
 - Weimar–Mellingen (Realisierung nach 2002)
- Sanierung des Abschnittes Weimar–Glauchau

2. Projektkennndaten

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar–Glauchau–Schönbörnchen abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung für Bauabschnitt Großschwabhausen–Jena West abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung für Bf Hermsdorf-Klosterlausnitz abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für 3 Planfeststellungsabschnitte liegen die Beschlüsse vor

- 2 Planfeststellungsabschnitte sind in Bearbeitung
- 4 Planfeststellungsabschnitte sind noch nicht beantragt

Baubeginn:

1997 (Abschnitt Weimar–Jena)
Weitere Bauabschnitte August 1999

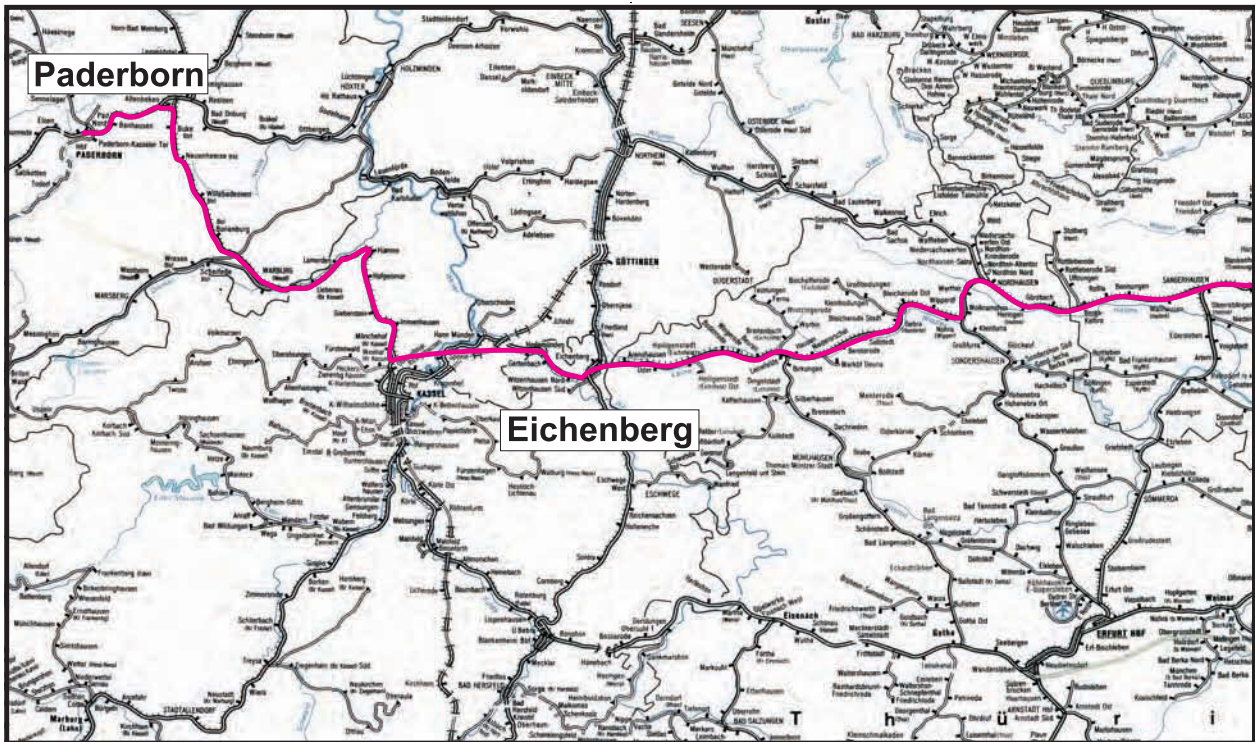
Bauaktivitäten:

2000 NeiTech – Ausbau im Bereich Paderborn–Bühe–(Bebra)

Inbetriebnahme (NeiTech):

Mai 2001

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Paderborn–Kassel–Speele:

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

Teilabschnitt Eichenberg – Halle:

1. Baustufe:

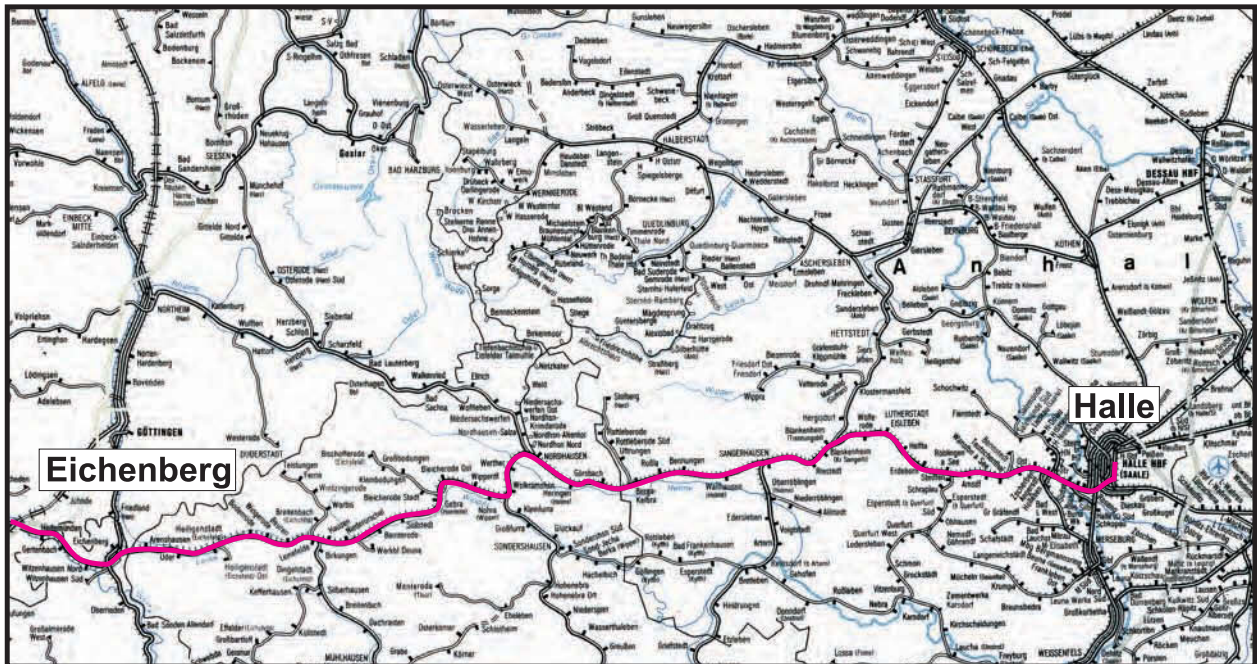
- Nördliche Verbindungskurve bei Eichenberg Eichenberger Kurve

Weitere Baustufen:

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

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

(Fortsetzung)



2.1 Projektkennndaten Paderborn–Halle

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

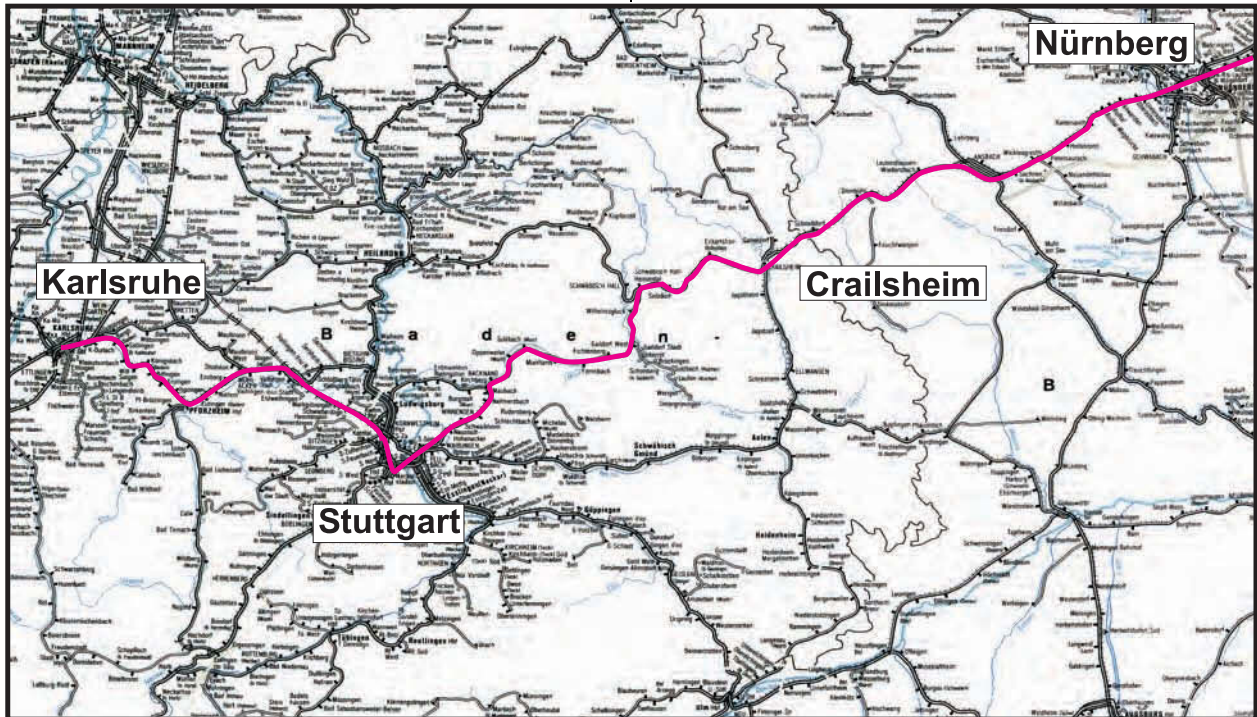
2.2 Projektkennndaten Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

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

3. Projektstand

1. Baustufe: Eichenberger Kurve
 Baubeginn: 1997
 Inbetriebnahme: September 1998 (1. Baustufe)
 Restarbeiten: Landschaftspflegemaßnahmen (1999–2002)

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke. Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen. Die Anbindung Bayreuths wird durch eine Verbindungskurve bei Neumarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Hof:

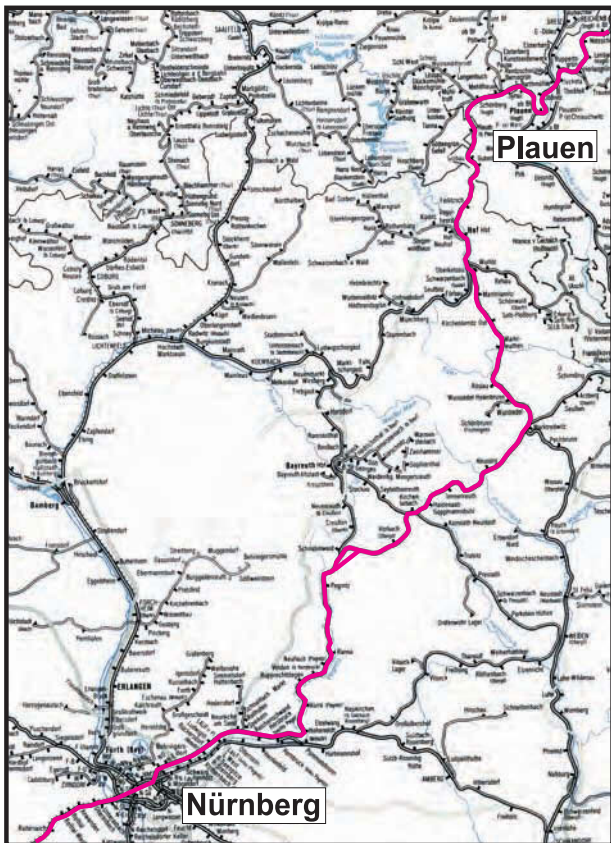
- Herrichtung der Abschnitte Nürnberg–Hof und Karlsruhe–Stuttgart für Neigetechnik-Betrieb
- Schließung der Elektrifizierungslücke Nürnberg–Marktredwitz–Hof(–Reichenbach)

Teilabschnitt Hof–Leipzig/Dresden:

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



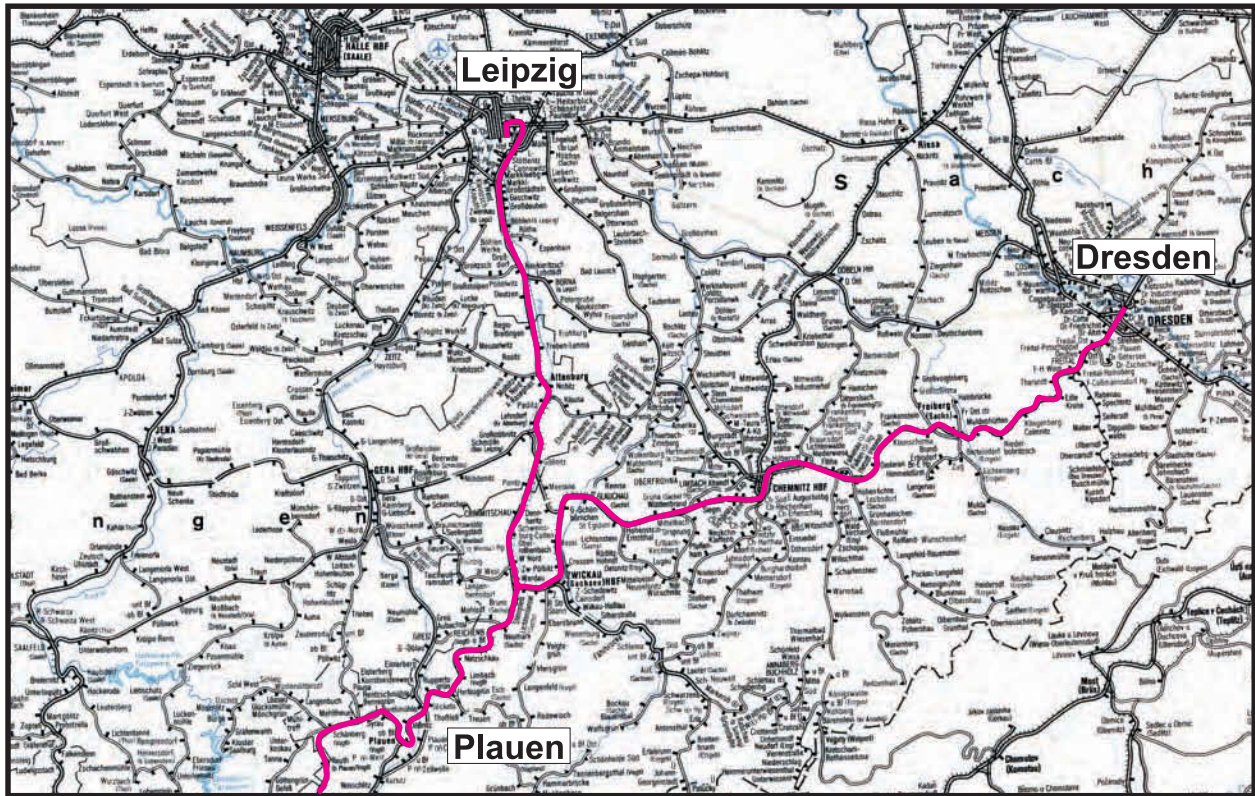
(Fortsetzung)

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 Schlömerer Kurve abgeschlossen

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten:

- Bereich „Sachsenmagistrale“ Hof–Leipzig/Dresden
 - Streckenausbau der Abschnitte
 - Tharandt–Klingenberg–Colmnitz
 - Niederwiesa–Chemnitz
 - Zwickau–Neumark
 - Umbau Bahnhof Werdau
 - Neubau von 3 elektronischen Stellwerken

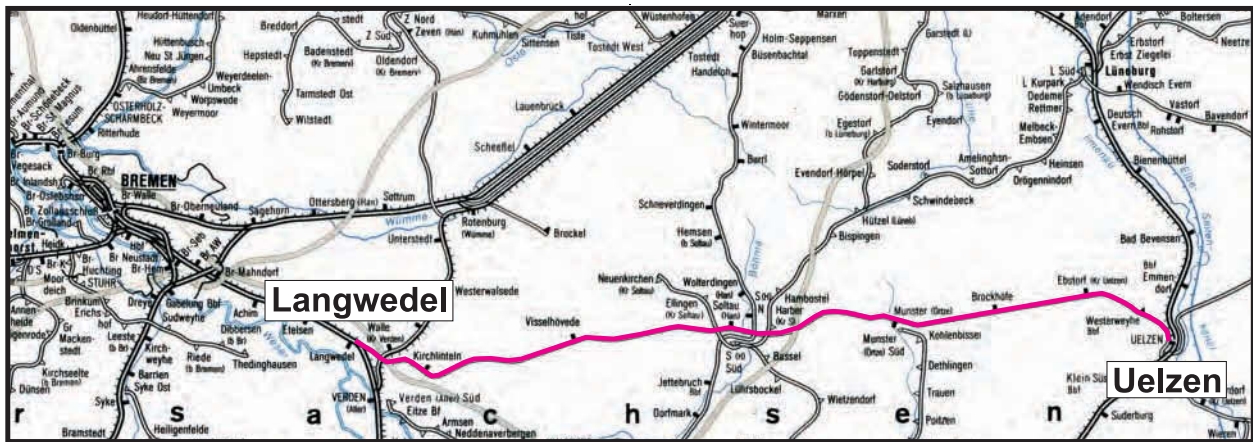
Inbetriebnahmen:

- Mai 1998
 - Klingenberg–Niederbrobitzsch
 - Zwickau–Bogendreieck Werau
 - Jocketa (a)–Plauen
 - Bahnhof Gutenfürst–RB-Grenze
- Oktober 1998
 - Niederwiesa–Chemnitz Hbf
 - Plauen–Bahnhof Reuth (NeiTech-Anpassung)
 - Werdau–Bogendreieck Werdau
- November 1998
 - Bahnhof Netzschkau–Herlasgrün
 - Reuth–Gutenfürst
- Dezember 1998
 - Herlasgrün (a)–Jocketa (e)

Realisierungsstand:

14 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Ertüchtigung der Strecke nach folgendem Stufenplan:

1. Stufe:

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

2. Stufe:

Neue Signal- und Telekommunikationsanlagen (ESTW Soltau)

3. Stufe:

Elektrifizierung der Strecke und ggf. weitere Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten

2. Projektkenndaten

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 Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:

Geplant 1999

Baubeginn:

Offen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

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).

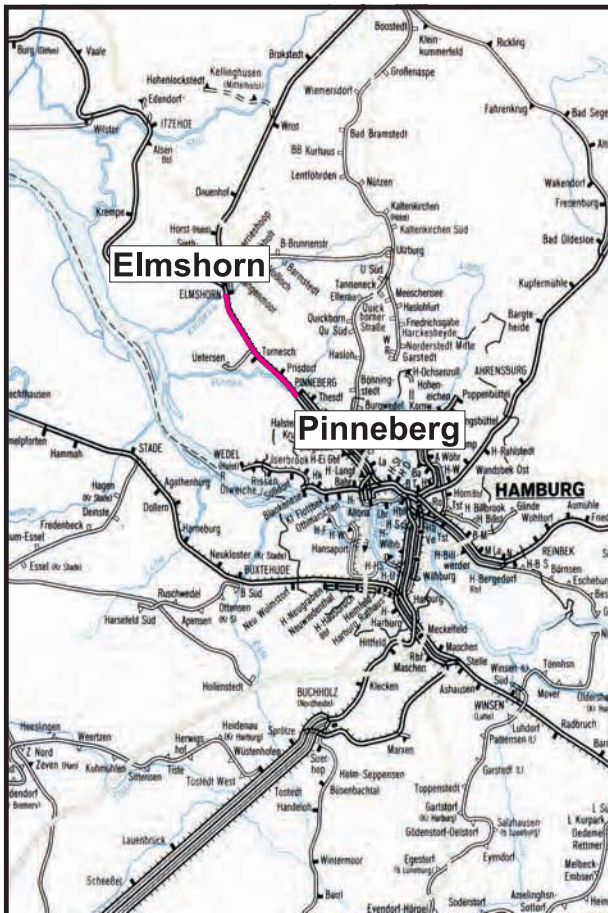
2. Projektkenndaten

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:	Noch offen
Baubeginn:	Noch offen
Bauaktivitäten:	Keine im Jahr 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. Projektkenndaten

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
- Finanzierungsvereinbarung für 1. Baustufe liegt BMVBW vor

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung (1. Baustufe)

Baubeginn:

1997 (1. Baustufe)

Bauaktivitäten:

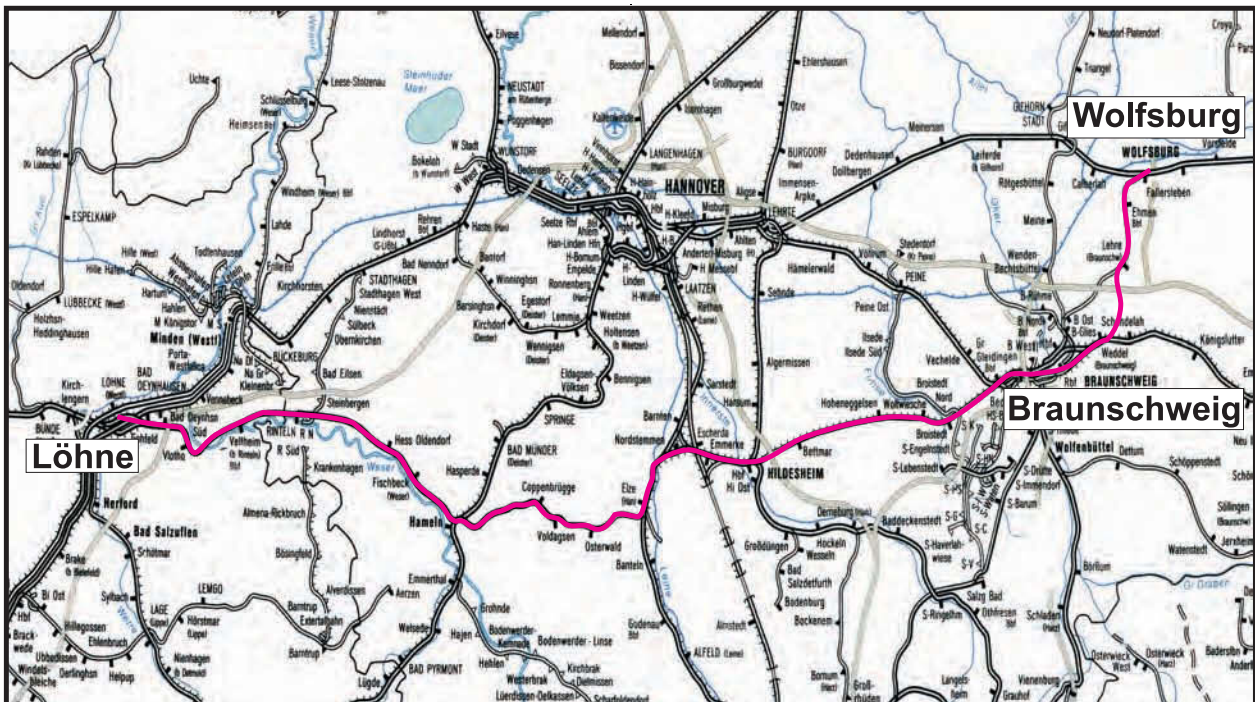
Keine im Jahr 1998

Inbetriebnahme:

Juni 1997

Realisierte Maßnahme: Verdichteter Streckenblock zwischen Pinneberg und Elmshorn

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

- Durchgängig zweigleisiger Ausbau bzw. viergleisiger Ausbau in den Teilabschnitten Elze–Nordstemmen und Hildesheim–Groß 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

Abschnitt Weddel – Fallersleben („Weddeler Schleife“):

- Eingleisiger Neubaub Abschnitt 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

2. Baustufe

Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen

- Herstellung der Zweigleisigkeit
- Elektrifizierung des zweiten Gleises
- Ertüchtigung des vorhandenen Gleises auf 160 km/h

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	175 km
davon:	
Abschnitt Weddel – Fallersleben („Weddeler Schleife“)	18,5 km
Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen	34,0 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“)

Baubeginn:

Dezember 1996

Bauaktivitäten:

- Landschaftsbau
- Flurbereinigung

Inbetriebnahme:

Fahrplanwechsel September 1998

Realisierungsstand:

95 % („Weddeler Schleife“)

Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen

Planungsstand:

- Entwurfsplanung
- Vorbereitung Genehmigungsunterlagen

Planfeststellung:

Einleitung vsl. Sommer 1999

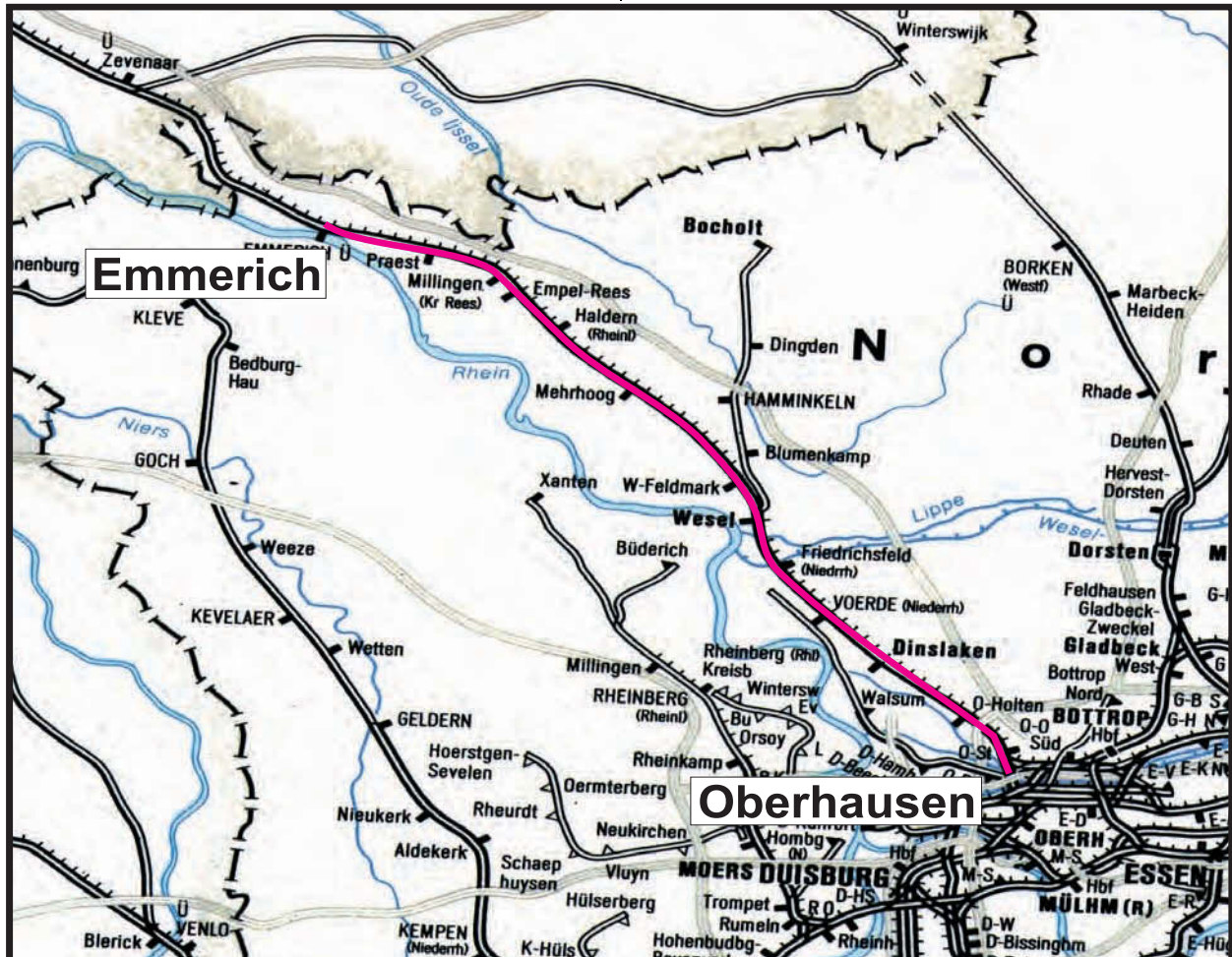
Baubeginn:

Vsl. 2000

Inbetriebnahme:

- neues Gleis vsl. 2003
- Ertüchtigung des vorhandenen Gleises vsl. 2005

Projekt Nr. 15 – Neue Vorhaben – ABS (Amsterdam-)Grenze D/NL–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
- 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 für das Gesamtvorhaben abgeschlossen
Entwurfsplanung für die Kreuzungsbauwerke im Knoten Oberhausen im Rahmen der 1. Baustufe abgeschlossen

Planfeststellung:

Verfahren für die Kreuzungsbauwerke im Knoten Oberhausen abgeschlossen

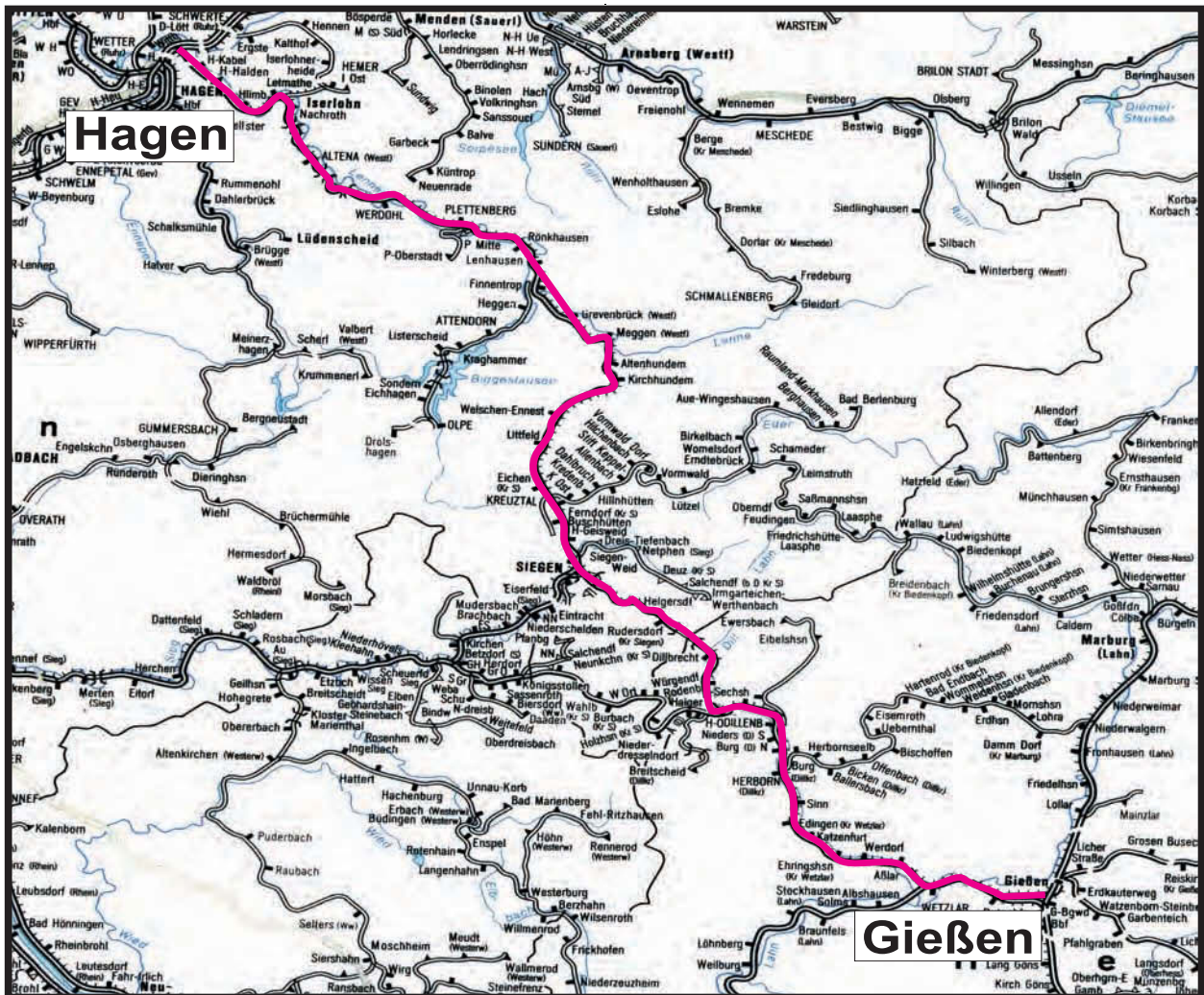
Baubeginn:

November 1998

Bauaktivitäten:

Knoten Oberhausen (Kreuzungsbauwerke)

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 Bahnzustiegsgänge
- Linienverbesserungen und Neubau eines eingleisigen Streckenabschnittes für die Steilstrecke von 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

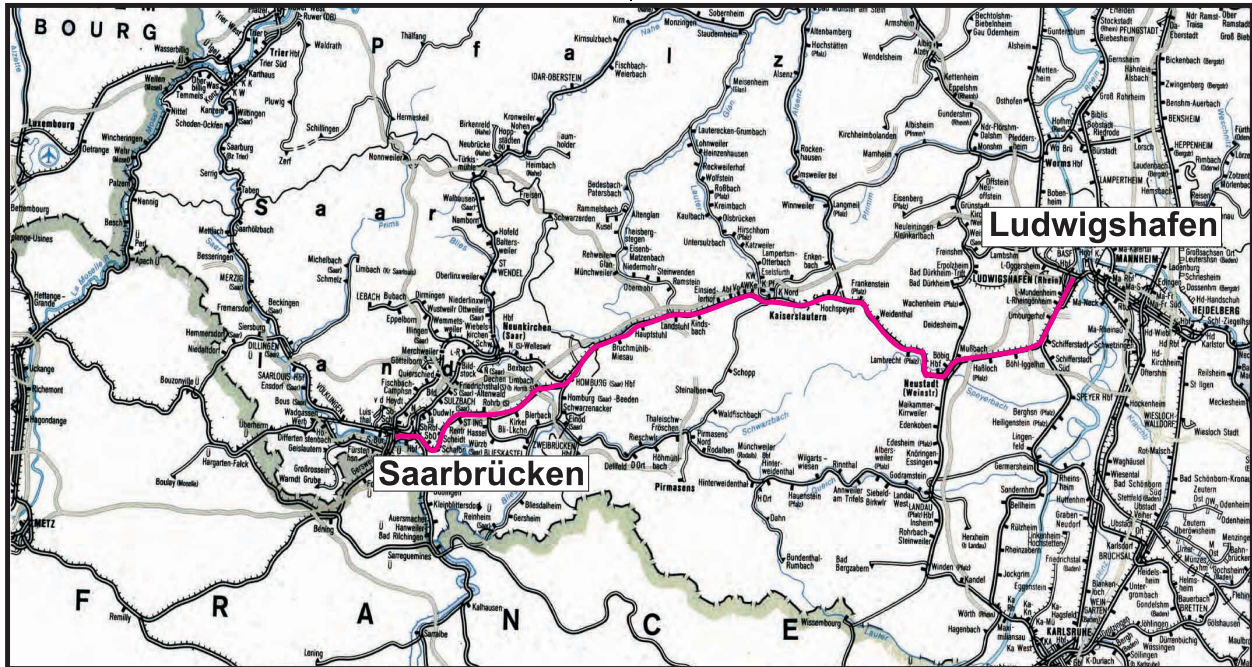
Fahrzeit: vor Baubeginn 125 Min.
 nach Bauende 100 Min.

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
 Baubeginn: Noch offen
 Bauaktivitäten: Keine

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



POS Nord (Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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 (Weinstraße) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen
- Als Zwischenlösung zur raschen Erzielung von Fahrzeitgewinn ist der Ausbau für den Einsatz von Nei-Tech-Zügen mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h vorgesehen

- Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf $V_{max} = 200$ km/h mit Erweiterung der Rheinbrücke bei Straßburg auf zwei Gleise

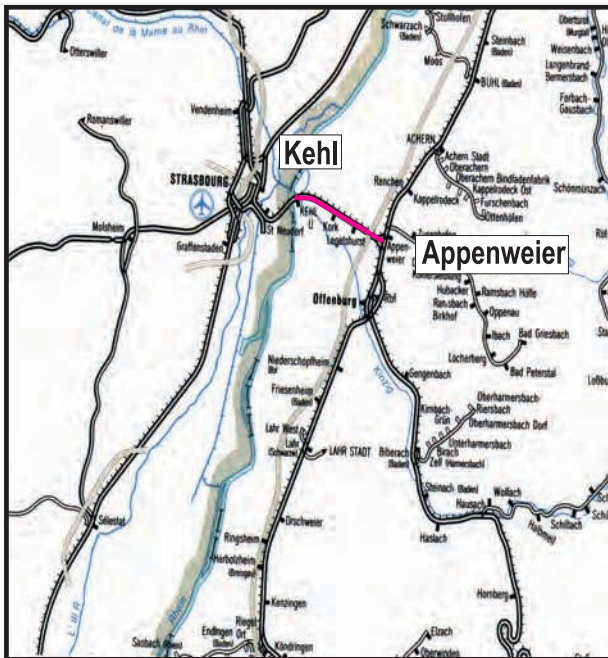
- Höhengleiche Einbindung bei Appenweier mit $V_{max} = 180$ km/h in die Achse Karlsruhe–Basel

1. Baustufe:

- Ertüchtigung der Strecke für NeiTech-Züge auf $V_{max} = 160$ km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt
- Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel für alle Nei-Tech-Züge 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-)Grenze D/F–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweiler

(Fortsetzung)



POS Süd

2. Projektkennndaten

Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen

Streckenlänge: 128 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h

Fahrzeit:
 vor Baubeginn 79 Min.
 nach Bauende 57 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 abgeschlossen

POS Süd:

Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen

Planfeststellung:

POS Nord (1. Baustufe):

- Schifferstadt
Dezember 1997 abgeschlossen
- Limburgerhof/Rheingönheim
Dezember 1997 abgeschlossen
- Geistkircherhof/Siedlung
Waldland Februar 1997 abgeschlossen
- Bf St. Ingbert/St. Ingbert Ost
September 1998 abgeschlossen
- Rohrbach Einleitung vsl. Mai 1999

POS Nord (2. Baustufe):

- Einleitung der erforderlichen Verfahren vsl. 2000

POS Süd:

- Eine BÜ-Beseitigung planfestgestellt
- 10 Verfahren noch offen

Baubeginn:

- POS Nord August 1998
- POS Süd vsl. Oktober 1999
(Eine BÜ-Beseitigung)

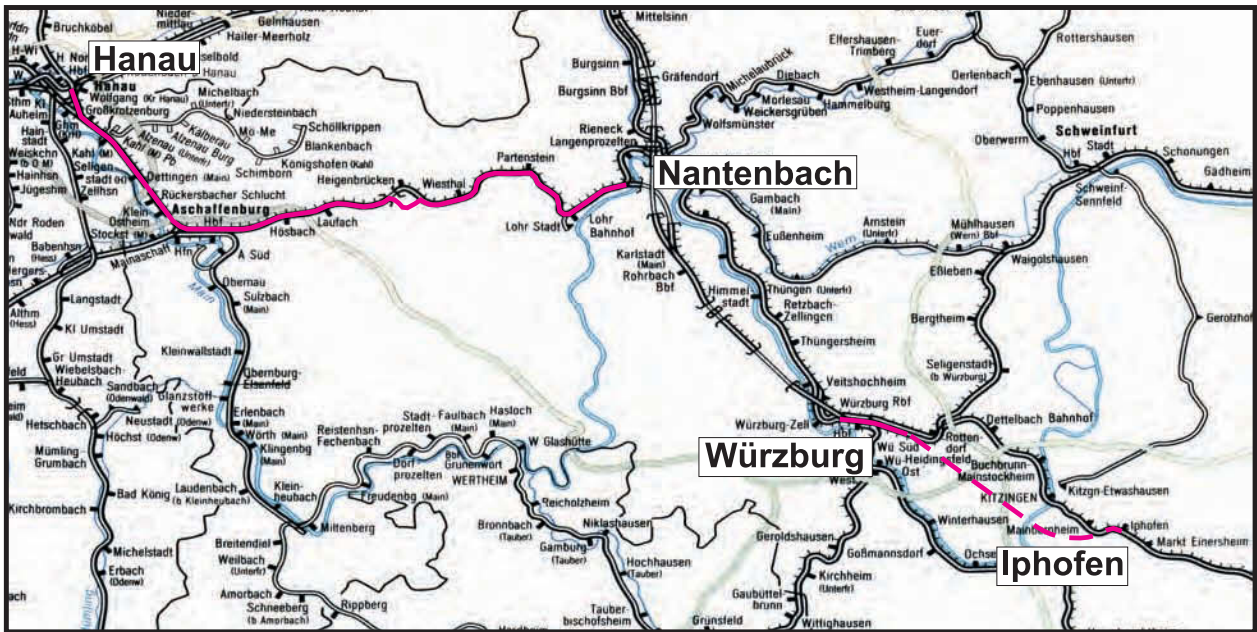
Bauaktivitäten:

POS Nord:
 Tiefbauarbeiten Linienverbesserung Schifferstadt

Inbetriebnahme:

Vorab NeiTech POS Nord 2000
 Ludwigshafen–Neustadt POS Nord 2002
 Kaiserslautern–Saarbrücken (1. u. 2. Baustufe)
 POS Nord 2004
 POS Süd Noch offen

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt am 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 Heigenbrücken mit Tunnel zur Umfahrung der Steilstrecke Laufach–Heigenbrücken für $V_{max} = 140 \text{ km/h}$ einschließlich Generalsanierung des bestehenden Schwarzkopftunnels mit Rückbau auf ein Streckengleis
- Bau eines Neubauabschnittes Rottendorf–Iphofen für $V_{max} = 250 \text{ km/h}$

2. Projektkennndaten

Steckenlänge:

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

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	250 km/h
ABS	140 km/h

Fahrzeit:

Hanau–Nantenbach	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	33 Min.
Würzburg–Iphofen	
vor Baubeginn	21 Min.
nach Bauende	12 Min.

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

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsauftrag für Abschnitte Laufach–Heigenbrücken und Würzburg–Iphofen

Raumordnung:

Würzburg–Iphofen noch offen
Laufach–Heigenbrücken nicht erforderlich

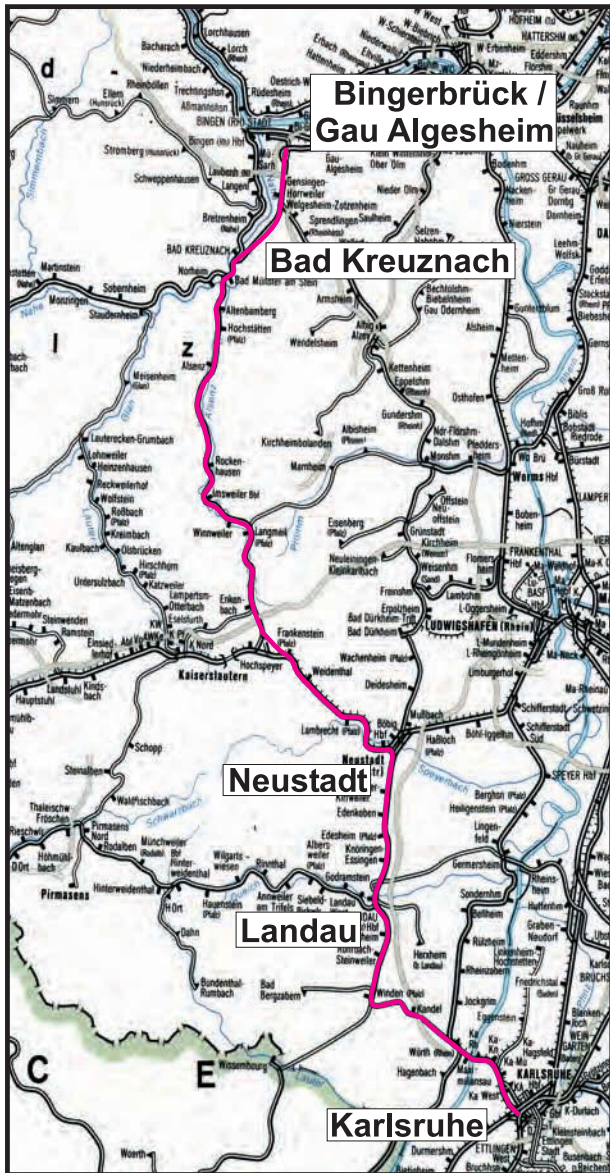
Planfeststellung:

Laufach–Heigenbrücken in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau eines Güterzugkorridors auf der Strecke Bingerbrück (jetzt Bingen (Rh) Hbf)–Frankenstein–Landau–Karlsruhe, Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt und Mannheim.

Geplante Maßnahmen:

- Kapazitiver Ausbau der Strecke
- Elektrifizierung der Strecke Bingen (Rh) Hbf/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

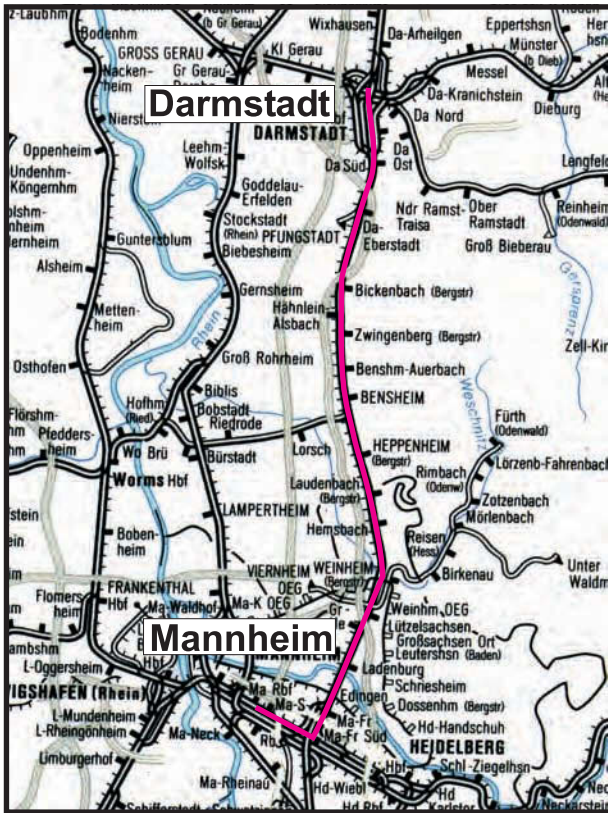
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch offen

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1998

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

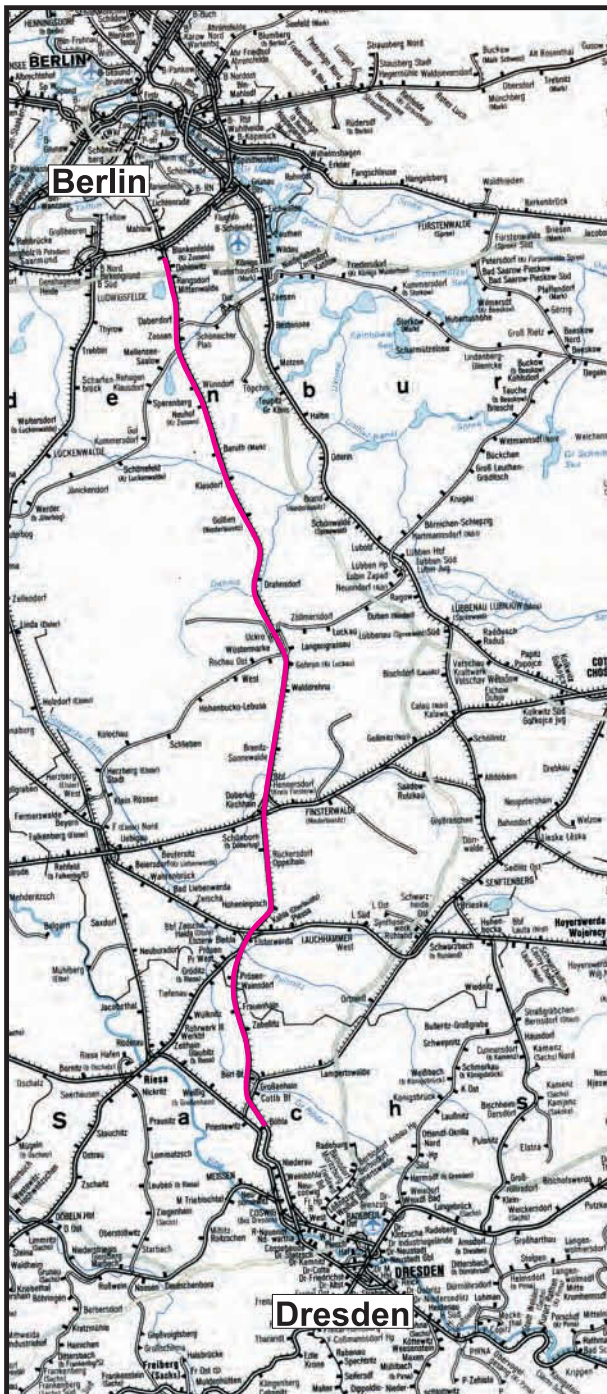
2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	72 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten gemäß BVWP 1992 (Stand 1. Januar 1991):	885 Mio. DM (Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

3. Projektstand

Baubeginn:	Noch offen
Bauaktivitäten:	Keine im Jahr 1998

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von weitgehend 200 km/h
- Bautechnische Maßnahmen insbesondere im Bereich der Moorstelle Pramdsorf
- Umfahrung von Uckro, Elsterwerda und Böhla
- Umbau des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 148 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h

Fahrzeit:
 vor Baubeginn 116 Min.
 nach Bauende 68 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 941 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
 Vorplanung abgeschlossen

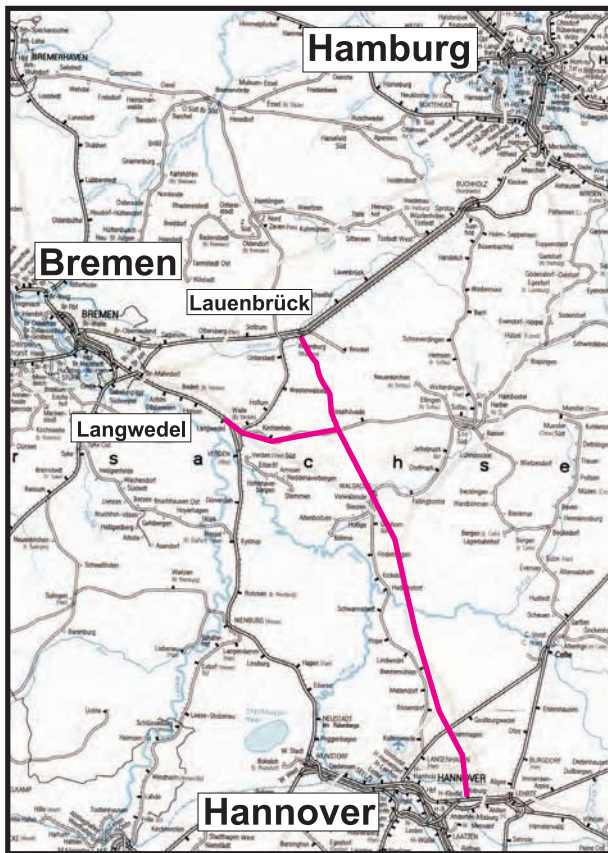
Raumordnung:
 Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich

Planfeststellung:
 Noch offen

Baubeginn:
 Vsl. 1999

Bauaktivitäten:
 Keine im Jahr 1998

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. Projektkennndaten

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)

(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

2 500 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Voruntersuchungen abgeschlossen

Raumordnung:

Eingeleitet Juni 1999

Planfeststellung:

Noch offen

Baubeginn:

Noch offen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

**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
- Option: Zweigleisiger Streckenausbau zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Eidelstedt vorgesehen.

2. Projektkenndaten

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
Baubeginn:	Noch offen
Bauaktivitäten:	Keine im Jahr 1998

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

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.

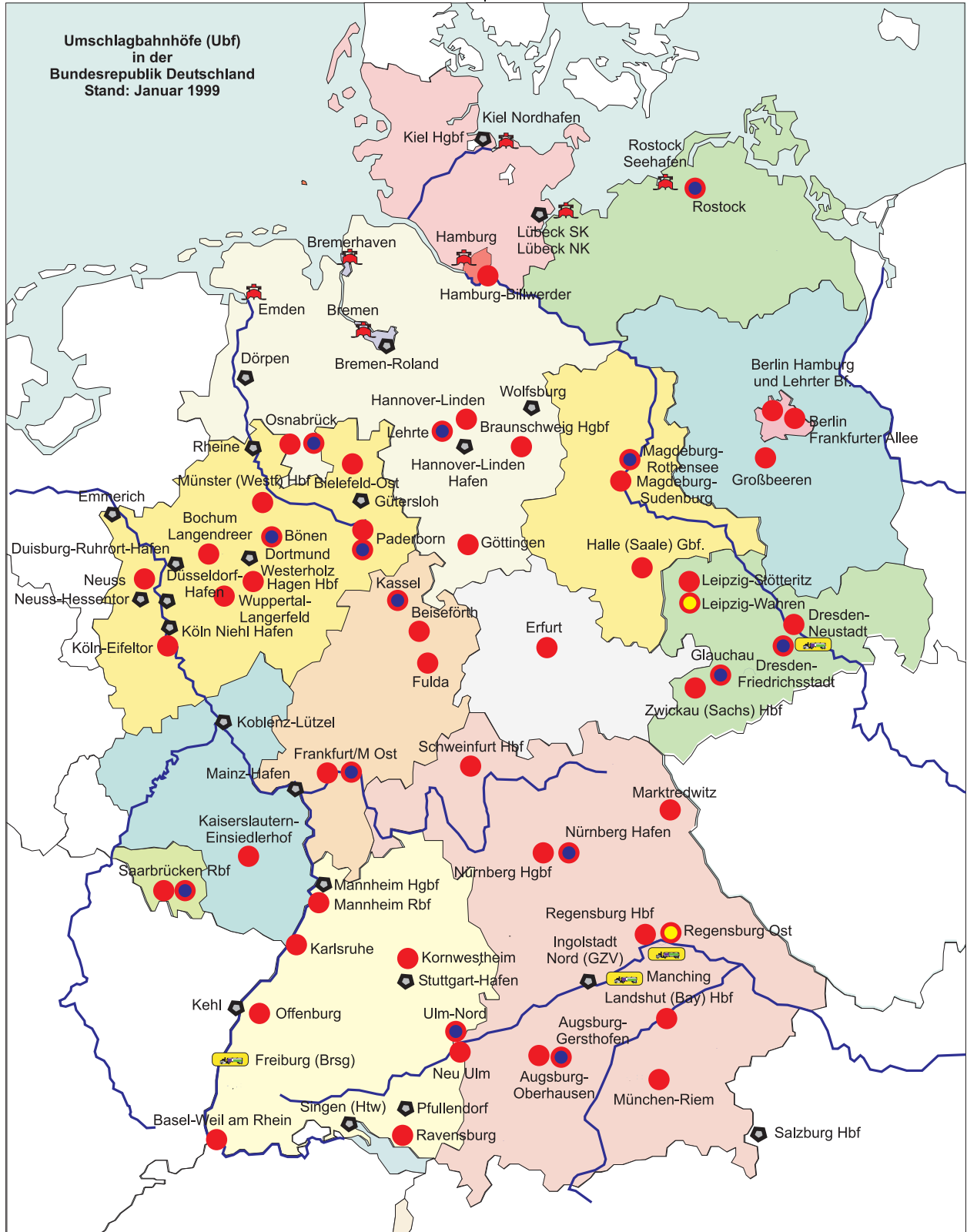
Projektstand

Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG soll eine Sammelvereinbarung – Investitionen Rangierbahnhöfe – abgeschlossen werden.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau leistungsfähiger und wirtschaftlicher Zugbildungsanlagen.

Die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen stimmen zur Zeit die Gesamtkonzeption ab.

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



- Umschlagbahnhof (Ubf) des GB U
- Ubf des GB U in Planung
- ⬢ Umschlagbahnhof (Ubf) Dritter
- ⚡ Rollende Landstraße
- Ubf des GB U im Bau
- ⚓ Seehafen

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

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

Die Bundesregierung fördert den Aus- und Neubau von KV-Terminals auf Antrag

- der DB AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
- von privaten Dritten nach der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Projektstand

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 Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Köln-Eifelort
- 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.

Mit dem Bundesministerium für Verkehr wurde vereinbart, die Terminals Großbeeren, Basel, Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe, und Leipzig sukzessive entsprechend der Aufkommensentwicklung modular auszubauen.

Dieses Vorgehen ermöglicht die zeitnahe Realisierung der notwendigen Umschlagkapazitäten.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes an den Standorten Bremerhaven, Frankfurt/M, Glauchau, Magdeburg, Regensburg und Rostock wurde im August 1997 eine 2. Sammelvereinbarung abgeschlossen mit einem Investitionsvolumen von rund 170 Mio. DM.

Die 2. Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Rostock-Goorsdorf
- Magdeburg-Rothensee
- Glauchau
- Regensburg Ost
- Frankfurt Ost
- Bremerhaven CT III

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes werden weitere Finanzierungsvereinbarungen vorbereitet.

1. Sammelvereinbarung

Ubf Köln-Eifelort

Planungsstand:

- Technische Planungen abgeschlossen
- Teilentwurfsheft für Endausbau Juli 1994 genehmigt

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

2. und 3. Ausbaustufe 1997

Bauaktivitäten:

- Umbau im laufenden Betrieb
- Bau der Kranbahn I
- Frühjahr 1998 Inbetriebnahme der Kranbahn II

Inbetriebnahme:

Vsl. Herbst 1999

Ubf Großbeeren

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung abgeschlossen
- Linienbestimmung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

- Juli 1993 Linienbestimmung
- Juni 1995 Planfeststellung

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

Baubeginn:

September 1996

Inbetriebnahme:

September 1998

Ubf Basel

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Ausführungsplanung

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

Dezember 1996

Bauaktivitäten:

- Tiefbauarbeiten
- Kunstbauwerke

Teilbetriebnahme:

Dezember 1998

Inbetriebnahme:

Mai 1999

Ubf Kornwestheim

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Ausführungsplanung

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

September 1996

Bauaktivitäten:

Restarbeiten

Inbetriebnahme:

August 1998

Ubf Erfurt-Azmannsdorf

Planungsstand:

Entwurfsplanung genehmigt

Raumordnung:

Linienbestimmung

Planfeststellung:

Planfeststellungsbeschluss liegt vor

Baubeginn:

September 1996 (1. Baustufe)

Bauaktivitäten:

Bauarbeiten abgeschlossen

Inbetriebnahme:

März 1999

Ubf Karlsruhe

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

Dezember 1996

Bauaktivitäten:

Restarbeiten

Inbetriebnahme:

Mai 1999

Ubf Leipzig-Wahren

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

1996

Baubeginn:

1997

Bauaktivitäten:

Tiefbauarbeiten

Inbetriebnahme:

Ende 1999

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

2. Sammelvereinbarung

Ubf Rostock-Goorstorf

Planungsstand:

Linienbestimmung bestätigt

Raumordnung:

Bestätigt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

Offen (Betreiber gesucht)

Bauaktivitäten:

1997 Erstellung des Zuführungsgleises

Inbetriebnahme:

Offen

Ubf Magdeburg-Rothensee

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung abgeschlossen
- Entwurfsplanung

Planfeststellung:

- Linienbestimmung
- Planfeststellungsbeschluss

Baubeginn:

1997 (Grunderwerb)

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

Inbetriebnahme:

Offen

Ubf Glauchau

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

Offen

Bauaktivitäten:

Keine (Standortprüfung)

Ubf Regensburg Ost

Planungsstand:

- Entwurfsplanung erstellt
- Unterlagen Ausführungsplanung werden z. Zt. erstellt

Planfeststellung:

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 12. Januar 1997

Baubeginn:

September 1998

Bauaktivitäten:

Tief- und Oberbauarbeiten (Entwässerung)

Inbetriebnahme:

Ende 1999

Ubf Frankfurt Ost

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 17. März 1997

Baubeginn:

Oktober 1999

Bauaktivitäten:

(Erstellen von Ausschreibungsunterlagen)

Ubf Bremerhaven CT III

Anpassungsmaßnahmen der DB AG
Baufreigabe in finanzieller Hinsicht liegt vor

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Baubeginn:

2000

Projekt Nr. 26 – Neue Vorhaben – CIR-ELKE

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.

Geplante Maßnahmen:

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

- (Hamburg-Harburg)–Stelle–Celle
- Fulda–Gelnhausen

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

Für die Strecken

- (Stuttgart)–Plochingen–Ulm
- Gießen–Friedberg

laufen z. Zt. Voruntersuchungen zum Einbau des Hochleistungsblocks (HBL).

Projektkennndaten

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg–Basel:

Streckenlänge: 125 km

- Gesamtkosten (Infrastruktur) ohne Ausbaurkosten auf $V_e = 200$ km/h
- (Finanzierungsvereinbarung): 250 Mio. DM

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
- ESTW Freiburg und Bau von zwei Unterwerken
- Linienzugbeeinflussung
- Hochleistungsblock (HBL)
- Ertüchtigung der Oberleitung
- Anpassung der Bahnübergänge

Baubeginn:

1995

Realisierungsstand:

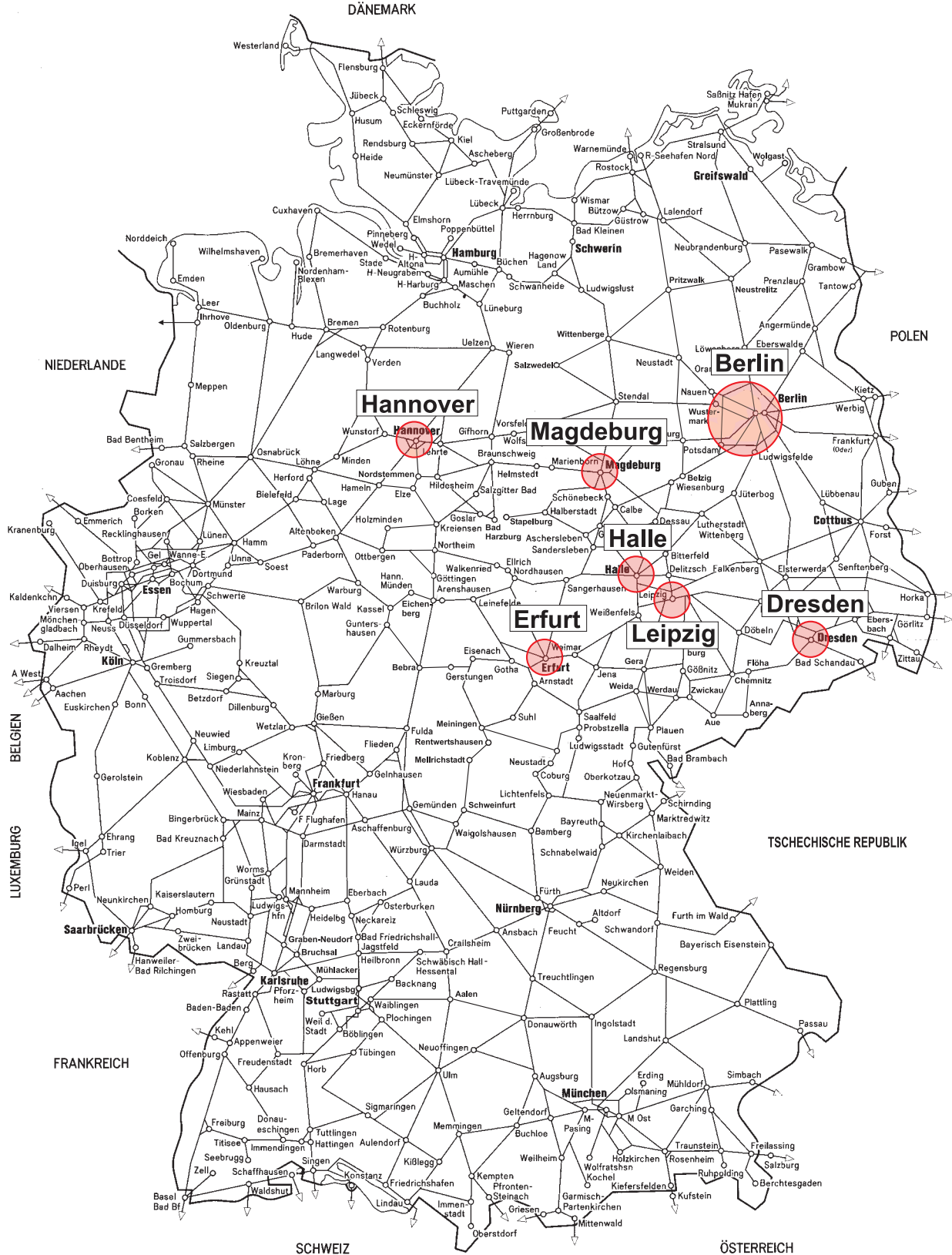
(ohne Ausbau der Strecke auf $V_e = 200$ km/h):

Signaltechnik	80 %
Tiefbau	100 %
Oberleitung	100 %
Unterwerke	98 %

Inbetriebnahme:

Herbst 1998 bis Mai 1999

Projekt Nr. 27 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten



noch Projekt Nr. 27 – Neue Vorhaben – Ausbau von Knoten

Zielsetzung

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

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

Projektkennndaten**Knoten Halle/Leipzig**

Planungsstand:

- Rahmenentwurfsplanung abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung ESTW Leipzig abgeschlossen

Baubeginn:

Noch offen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

Knoten Hannover

Planungsstand:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995

Knoten Dresden

Planungsstand:

- Baustufe ESTW Dresden Hbf
- Entwurfsplanung

Baubeginn:

1. Baustufe (ESTW) August 1998

Inbetriebnahme:

vsl. 2000

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung

Baubeginn:

vsl. 1999 (ESTW)

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

Knoten Erfurt

Planungsstand:

Entwurfsplanung

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

1. Baustufe (ESTW) Dezember 1996

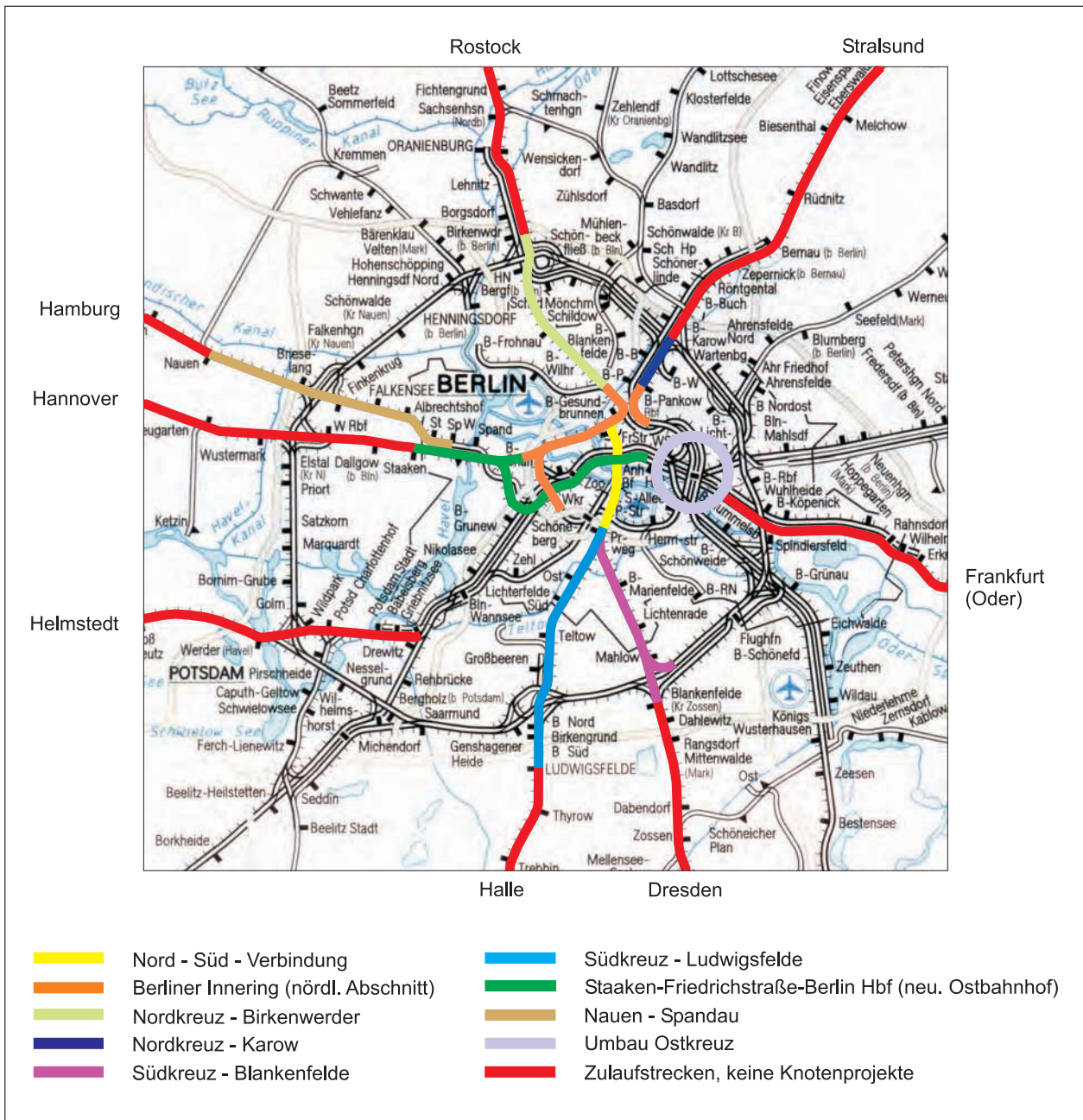
Bauaktivitäten:

Inbetriebnahme ESTW März 1999

Realisierung in Baustufen:

Abhängigkeit von der verkehrlichen Nachfrage nach dem Jahr 2002

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, Stadt-Bahn), 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 der parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin.

noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

Nord-Süd-Verbindung**Projektkenndaten**

- Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Berlin Papestraße
- Neubau Lehrter Bahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Berlin 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 (Finanzierungsvereinbarung):	3 982 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Planfeststellungsbeschluss September 1995

Baubeginn: 1994

Bauaktivitäten:

- Baugruben im Bereich Lehrter Bahnhof zum großen Teil erstellt;
- Arbeiten am Rohbau des Bahnhofs
- Bau der Brücke über den Humboldthafen
- Unterquerung der Spree rohauseitig fertiggestellt
- Arbeiten an den Tunnelrohbauten im Bereich Spreebogen
- Auffahren der vier nördlichen Tunnelröhren im Schildvortrieb; zwei Tunnelröhren fertiggestellt
- Arbeiten am Rohbau Bahnhof Potsdamer Platz (75 % realisiert)
- Passerelle im Bereich der Potsdamer Platz Arkaden fertiggestellt
- Senkkästen an der südlichen Tunneleinfahrt fertiggestellt;
- Sanierung des Senkkastens 1
- Baufeldfreimachung im Bereich Bahnhof Berlin Papestraße

Realisierungsstand: 38 %

**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

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	
Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung; Bundesanteil):	1 064 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

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

Baubeginn: 1992

Bauaktivitäten:

- Seit November 1992 Abschnitt Halensee–Gesundbrunnen–Pankow einschl. Nordkreuz, Schönhauser Allee
- Bf Gesundbrunnen Herstellung der Bahnsteiggründung und der Vorfahrtsbrücke
- Fertigstellung der Kreuzungsbauwerke Nordkreuz
- Regionalbahnsteig Jungfernheide

Realisierungsstand: 35 %

Nordkreuz–Birkenwerder**Projektkenndaten**

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

noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

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:	
● Vorentwurfsplanung	
● Kein Planungsauftrag für Entwurfsplanung	
Baubeginn:	2003
Bauaktivitäten:	
Keine im Jahr 1998	

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–Karow	160 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	137 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:	
● Erstellung der Entwurfsplanung	
● Planfeststellung für alle drei Abschnitte eingeleitet	
Baubeginn:	1999/2000
Bauaktivitäten:	
Keine im Jahr 1998	

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 (Finanzierungsvereinbarung):	696 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:	
Raumordnungsverfahren nicht erforderlich, drei Planfeststellungen sind 1997/1998 eingeleitet worden	
Baubeginn:	vsl. 1999
Bauaktivitäten:	
Keine im Jahr 1998	

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 (Finanzierungsvereinbarung):	461 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:	
● Entwurfsplanung für alle Abschnitte abgeschlossen	
● Planfeststellungsbeschluss für Abschnitt von Teltow bis Landesgrenze liegt vor	
● Planfeststellungsverfahren für die restlichen Abschnitte sind eingeleitet	

noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

Baubeginn: 1996

Bauaktivitäten:

- Oktober 1996 Beginn der Bauarbeiten im Abschnitt Teltow
- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide

Realisierungsstand: 18 %

Staaken–Friedrichstraße–Berlin Hbf (neu: Ostbahnhof)

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–Ostbahnhof (ca. 8 km) einschl. Elektrifizierung
- ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen
- Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße
- Neubau Havelbrücke Spandau
- Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige)

Streckenlänge:

Staaken–Friedrichstraße 20,8 km
Friedrichstraße–Ostbahnhof 5,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- Staaken–Zool. Garten 200–100 km/h fallend
- Zool. Garten–Ostbahnhof 60 km/h

Gesamtkosten
(Finanzierungsvereinbarung): 2 060 Mio. DM

Projektstand

Baubeginn: 1992

Bauaktivitäten

Restarbeiten

Inbetriebnahme: 1998

Nauen–Spandau

Projektkenndaten

- Lückenschluss zwischen Berlin–Spandau West und Albrechtshof
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof
- Modernisierung der Sicherungstechnik

Streckenlänge: 19,0 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten
(Finanzierungsvereinbarung): 366 Mio. DM

Projektstand

Baubeginn: 1994

Bauaktivitäten:

Zur Zeit finden Arbeiten zur Ausstattung der Strecke mit moderner Signaltechnik und Restarbeiten statt

Inbetriebnahme: Mai 1997

Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Umstellung der S-Bahnbetriebsführung im korrespondierenden Vorhaben vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb
- Behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens
- Errichtung von Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte

Ausbaugeschwindigkeit: 80–160 km/h

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

Projektstand

Planungsstand:

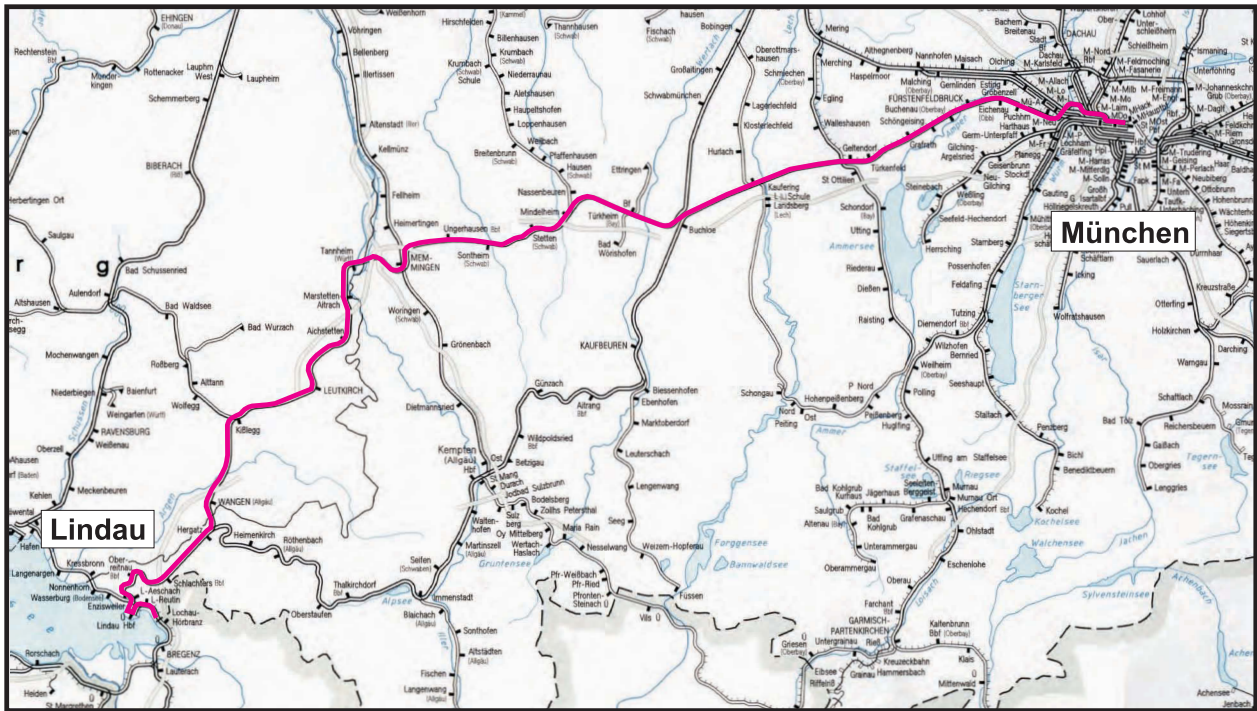
- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Beginn der Entwurfsplanung in 1998

Baubeginn: 2000

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1998

Projekt Nr. 29 a) – Neue Vorhaben – ABS München–Lindau–Grenze 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 NeiTech-Fahrzeugen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden. Darüber hinaus werden die Achsen München/Augsburg–Kempten–Lindau und Ulm–Oberstdorf ebenfalls für NeiTech-Verkehr ertüchtigt.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 198 km

Ausbaumaßnahmen:

- Anpassungen und Neubau 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–Heimerdingen
- Bahnhofsumbau Bahnhof Geltendorf
- Bahnhof Marstetten-Aitrach (Neubau 2. Gleis)

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

3. Projektstand

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

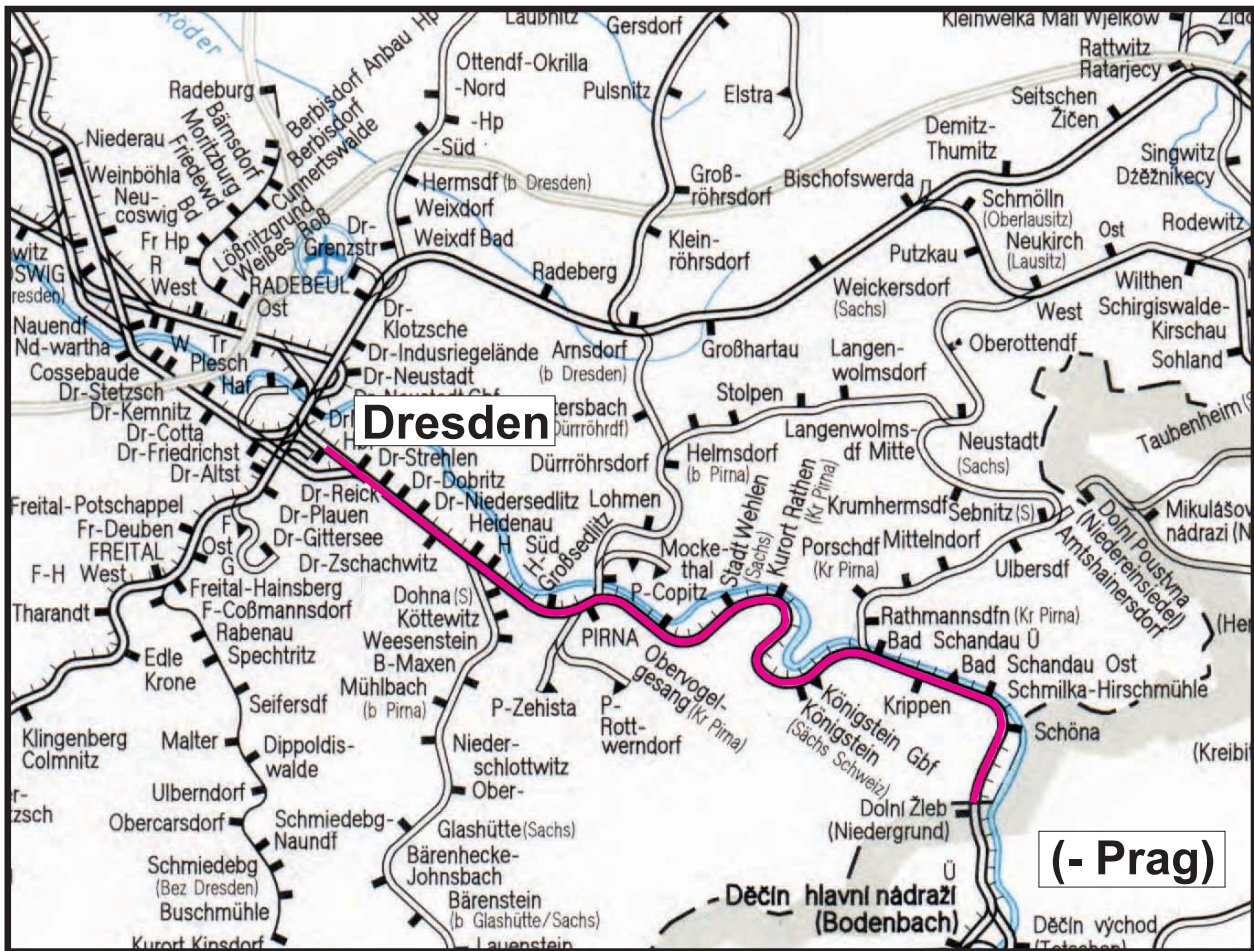
Planfeststellung:

Soweit erforderlich, Einleitung 1. Halbjahr 1999

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 NeigTech-Fahrzeugen. Parallel zu dem Abschnitt Dresden–Pirna wird die S-Bahn realisiert.

Gleichzeitig erfolgen Ausbaumaßnahmen in Tschechien und Österreich. Nach Abschluss aller Arbeiten werden durchgehende Neigetechnikzüge in der Relation Berlin–Dresden–Prag–Wien mit attraktiven Fahrzeiten verkehren.

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:

- Abschnitt Pirna–Grenze Vorentwurfsplanung

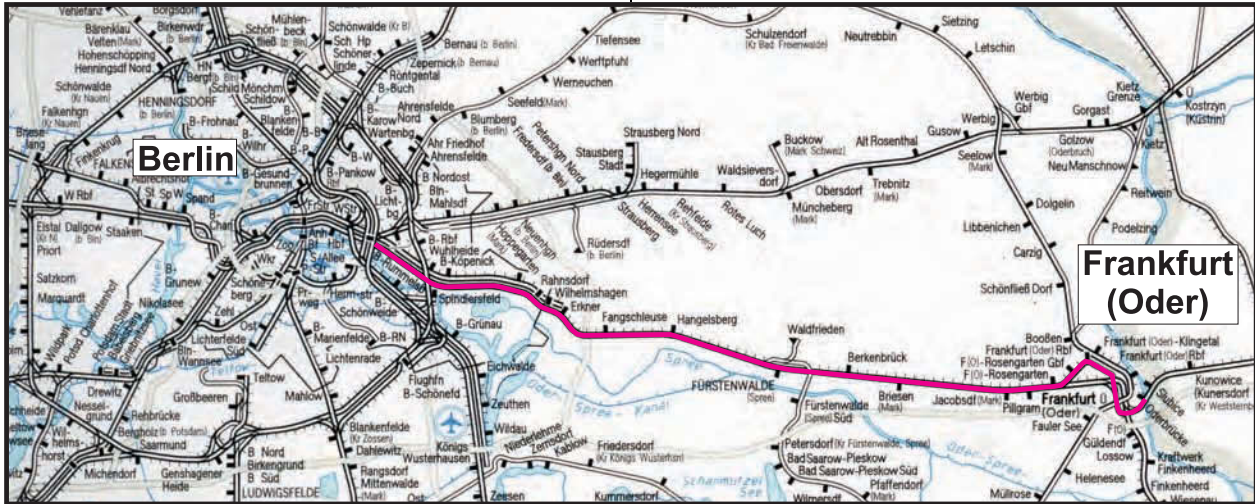
Baubeginn:

1996 (Abschnitt Dresden–Pirna)

Bauaktivitäten:

- Abschnitt Pirna–Dresden im Bau (Trennung S-Bahn/Fernbahn)
 - Realisierung Bf Pirna
 - Baubeginn Januar 1998
 - Realisierung Strecke Pirna–Heidenau

Projekt Nr. 29 c) – Neue Vorhaben – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PI (–Warschau)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit $V = 160 \text{ km/h}$ und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs.

Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	85 km
1. Bauabschnitt Erkner (a)–Frankfurt (Oder) (a)	55 km
1. Baustufe: Berkenbrück (a)–Pillgram (a)	
2. Baustufe: Erkner (a)–Berkenbrück (e) Pillgram (e)–Frankfurt (Oder) (a)	
2. Bauabschnitt Berlin (a)–Erkner (e) und Frankfurt (Oder) (e)–Grenze	25 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	618 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Entwurfsplanung für den 2. Bauabschnitt bis Juni 1999 fertig

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

1998 bis 2002 (bauloseweise)

Baubeginn:

September 1997

Bauaktivitäten:

- Umbau Abschnitt Briesen (a)–Pillgram (a) fertiggestellt
- Umbau zwischen den Bahnhöfen Berkenbrück und Briesen
- Umbau Bahnhof Fürstenwalde (einschl. ESTW Fürstenwalde)

