

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2000

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Teil A (Allgemeiner Teil)	3
1. Allgemeines	3
1.1 Einheit Deutschlands	3
1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung	3
1.3 Bundesverkehrswegeplan 1992	4
1.4 Neuordnung des Eisenbahnwesens	5
1.5 Investive Altlasten	5
1.6 Bedarfsplan Schiene	5
1.7 Nahverkehrsquote	6
1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte)	6
1.9 Bestandsnetz	6
1.10 Schallschutz- und Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen	6
1.11 Berücksichtigung der Belange Behinderter	7
1.12 Änderungen ab dem Jahr 1998	7
Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte	9
2. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	10
2.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –	10
2.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	11
3. Gesamtleistung zum 31. Dezember 1999	12
3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang –	12
3.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	13

Teil B (Projektbezogener Teil)	14
Berichte zu den Einzelprojekten, jeweils gegliedert nach	
1. Verkehrliche Zielsetzung	
2. Projektkenndaten	
3. Projektstand	

Verzeichnis der Abkürzungen

(a)	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
(e)	einschließlich
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FÜ	Fußgängerüberführung
Hbf	Hauptbahnhof
IP	Investitionsprogramm 1999 bis 2002
KV	Kombinierter Verkehr
LZB	Linienzugbeeinflussung
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
Rbf	Rangierbahnhof
SÜ	Straßenüberführung
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
V	Geschwindigkeit
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 1999.

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 Ländern 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 Ländern 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 Länder 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 Ländern 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 Ländern 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.

Die ursprünglich auf den 31. Dezember 1999 beschränkte Geltungsdauer des Gesetzes ist auf den 31. Dezember 2004 verlängert worden.

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 wurden alle laufenden Vorhaben bei Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen in einem Investitionsprogramm für die Jahre 1999 bis 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-Arnheim-Emmerich-Oberhausen-Köln-Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg-Prag und (Berlin-) Dresden-Prag-Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz, insbesondere auf der Hauptzulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) Karlsruhe-Basel, zu schaffen. Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/Salzburg unterzeichnet worden. Auch mit Polen finden Gespräche über länderübergreifende Projekte des Schienenverkehrs statt. Gemeinsam mit Dänemark wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht.

Förderung durch die Europäische Union

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

Bis einschließlich 1999 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. € |
| 2. Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin | 91,1 Mio. € |

3. Köln–Aachen	20,5 Mio. €
4. Köln–Rhein/Main	73,8 Mio. €
5. Grenze D/F–Saarbrücken–Ludwigs- hafen/Kehl–Appenweier	5,0 Mio. €
6. Studie NBS „Stuttgart 21“	3,5 Mio. €
7. KV-Vorhaben	
• Großbeeren	5,0 Mio. €
• Halle/Leipzig	7,665 Mio. €
• Basel	8,0 Mio. €
• Magdeburg-Rothensee	2,75 Mio. €

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 Art. 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 Baukostenzu-

schüsse 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 1999 wurden investive Altlasten in einem Umfang von rd. 15,8 Mrd. DM u. a. in den Bereichen Bahnübergänge, Brücken, Stellwerkstechnik und Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus beseitigt.

1.6 Bedarfsplan Schiene

Gemäß Art. 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 enthält.

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 (1995–1997) vorgeschrieben.

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

Im Zuge der Konsolidierung des Bundeshaushaltes wurden mit dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 alle laufenden Vorhaben sowie alle finanzierbaren Vorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraße, die bis 2002 begonnen werden sollen, zusammengefasst. Das Investitionsprogramm überbrückt den Zeitraum bis zur Verabschiedung eines neuen Bundesverkehrswegeplans.

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 1999 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

60 741 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang 41 968 Mio. DM,

auf die Neuen Vorhaben 18 773 Mio. DM.

Im Geschäftsjahr 1999 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

5 654 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang 3 300 Mio. DM,

auf die Neuen Vorhaben 2 354 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag bereits wie in den Vorjahren auch mit 1 339 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 Neubaustrecken Köln–Rhein/Main (2 032 Mio. DM) und Nürnberg–Ingolstadt–München (525 Mio. DM) sowie für die Knotenprojekte Berlin (739 Mio. DM) getätigt.

1.9 Bestandsnetz

Neben den oben dargestellten Investitionen in Ausbau- und Neubaustrecken werden auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (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. 40 % 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 Verkehrsgereusche 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 Umweltverträglichkeitsprüfung (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 Vernünftigmäßigkeit 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.

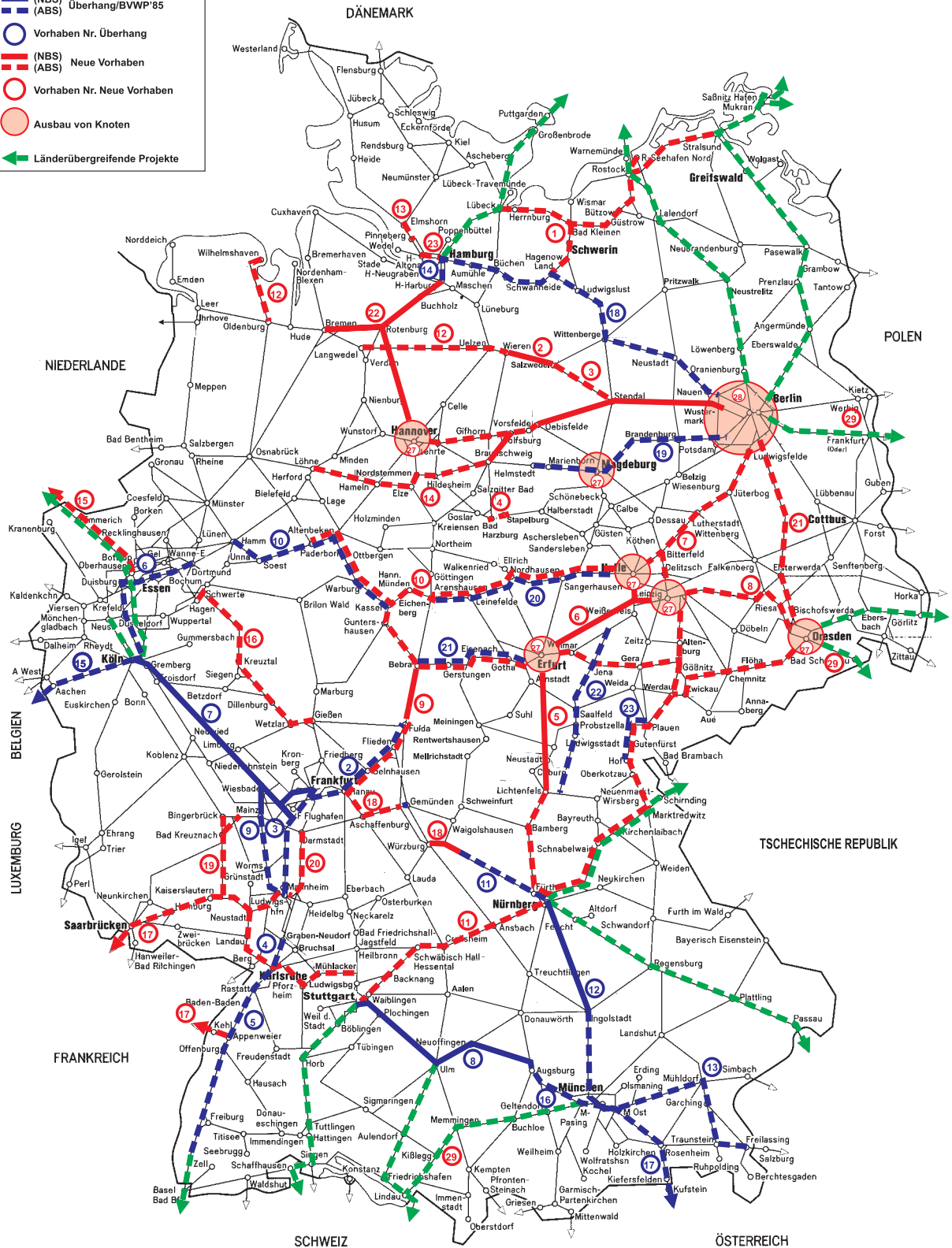
Folgende Investitionen in das bestehende Netz sind von dem neuen Verfahren ausgenommen und werden auch

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
- (ABS) Vorhaben Nr. Überhang
- (NBS) Neue Vorhaben
- (ABS) 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 am Main	
3	ABS Frankfurt am Main - Mannheim, 2. Stufe	
4	ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe	
5	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel	
6	ABS Dortmund - Köln	
7	NBS Köln - Rhein/Main	
8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg	
9	ABS Mainz - Mannheim	
10	ABS Dortmund - Kassel	
11	ABS Iphofen - Nürnberg	
12	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München	
13	ABS München - Mühldorf - Freilassing	
14	ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort	
15	ABS Köln - Aachen	
16	ABS Augsburg - München	
17	ABS München - Kiefersfelden	
18	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	VDE 2
19	ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin	VDE 5
20	ABS Eichenberg - Halle	VDE 6
21	ABS Bebra - Erfurt	VDE 7
22	ABS Hochstadt-Markzeuln - 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	NBS/ABS 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 - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier	
18	ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen	
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
20	ABS Darmstadt - Mannheim	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
21	ABS Berlin - Dresden	
22	ABS/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 Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des "Computer-integrated-railroading"-Syst.
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 Wirtschaftlichkeitsrechnung

3. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 1999

3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf - Überhang -

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investition Mio. DM	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 1998 Mio. DM	Ausgaben 1999 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status ¹⁾	Seite	
1	Überhang aus BVWP 1985	18.234	17.783,93	274,90	10,93	18.069,76			
2	ABS Fulda - Frankfurt am Main	796	375,12	30,13	0,00	405,25	B	16-17	
3	ABS Frankfurt am Main - Mannheim	537	343,68	143,82	8,90	496,40	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	1.061,94	120,06	2.097,89	B	20	
6	ABS Dortmund - Köln	112	108,87	2,91	0,00	111,78	I	21	
7	NBS Köln - Rhein/Main	8.450 ²⁾	93,70	4.757,05	2.032,14	6.882,89	B	22-23	
8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg	5.375	164,01	98,93	10,25	273,19	P	24	
9	ABS Mainz - Mannheim	768	16,24	116,19	46,47	178,90	B	25	
10	ABS Dortmund - Kassel	1.422	270,90	300,01	78,76	649,67	B	26-27	
11	ABS Iphofen - Nürnberg	343	101,21	199,87	13,89	314,97	B	28	
12	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München	3.870	0,00	432,57	524,85	957,42	B	29-31	
13	ABS München - Mühldorf - Freilassing	1.613	23,87	9,96	0,00	33,83	P	32	
14	ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort	1.010	524,94	432,28	20,09	968,31	I	33	
15	ABS Köln - Aachen	840	39,45	132,33	172,65	344,43	B	34-35	
16	ABS Augsburg - München	1.027	3,82	56,15	18,97	78,94	B	36	
17	ABS München - Kiefersfelden	63	5,19	37,91	9,13	52,23	B	37	
18	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	3.805	960,91	2.453,38	117,62	3.531,91	I	38-39	
19	ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin	2.421	1.235,92	1.164,23	15,06	2.415,21	I	40	
20	ABS Eichenberg - Halle	501	348,36	153,48	10,77	512,61	I	41	
21	ABS Bebra - Erfurt	1.955	741,12	957,96	57,27	1.756,35	I	42	
22	ABS Hochstadt-Markzeuln - Camburg	1.321	388,53	668,90	32,27	1.089,70	I	43	
23	ABS Hof - Plauen	103	70,16	33,30	0,00	103,46	I	44	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	777	587,99	25,32	0,03	613,34	I	81	
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in - Neue Vorhaben Nr. 25 -							
	Summe - Überhang -	62.033	25.130,41	13.537,22	3.300,09	41.967,72			

¹⁾ P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

²⁾ Bei diesem Projekt ist mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen, die noch nicht abschließend quantifizierbar sind.

3.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investition Mio. DM	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 1998 Mio. DM	Ausgaben 1999 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status 1)	Seite
1	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund	1.648	93,10	518,58	169,01	780,69	B	45-46
2	ABS Uelzen - Stendal	921	37,40	407,49	103,53	548,42	B	47-48
3	ABS/NBS Hannover - Berlin	5.347	717,80	4.060,72	333,30	5.111,82	B/I	49-50
4	ABS Bad Harzburg - Stapelburg	56	0,30	56,13	0,17	56,60	I	51
5	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	7.326	224,26	333,19	91,22	648,67	B	52-53
6	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	4.701	127,81	331,95	134,93	594,69	B	54-55
7	ABS Berlin - Halle / Leipzig	3.000	636,28	1.878,95	238,83	2.754,06	B	56
8	ABS Leipzig - Dresden	1.889	48,85	628,67	67,77	745,29	B	57
9	ABS/NBS Hanau - Erfurt	8.495	1,06	1,17	0,00	2,23	P	58
10	a) ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Chemnitz	665	0,00	60,03	9,78	69,81	B	59-60
	b) ABS Paderborn - Halle	17	0,00	9,30	3,22	12,52	I	61-62
11	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	3.465	20,00	369,65	231,41	621,06	B	63-65
12	ABS Uelzen - Langwedel / Oldenburg - Wilhelmshaven	350	0,67	4,58	0,20	5,45	P	66-67
13	ABS Pinneberg - Elmshorn	383	0,00	14,60	3,08	17,68	B	68
14	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	572	0,92	191,38	6,65	198,95	B	69-70
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen	1.310	1,02	13,70	10,31	25,03	B	71
16	ABS Hagen - Gießen	585	0,00	0,00	0,00	0,00	P	72
17	ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier	905	12,98	48,95	19,67	81,60	B	73-74
18	ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen	1.848	0,00	1,80	0,06	1,86	P	75
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr.) - Landau - Karlsruhe	820	0,00	0,00	0,00	0,00	P	76
20	ABS Darmstadt - Mannheim	885	0,00	0,00	0,00	0,00	P	77
21	ABS Berlin - Dresden	1.941	8,75	11,75	0,00	20,50	P	78
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover	2.500	0,00	0,98	0,00	0,98	P	79
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt	210	0,00	0,77	0,00	0,77	P	80
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	2)						81
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2.543	636,11	334,37	53,04	1.023,53	P/B/I	82-86
26	CIR - ELKE	1.022	10,90	201,12	20,11	232,13	B	87
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	3.221	10,89	149,52	34,98	195,39	P/B	88-89
28	Knotenprojekte Berlin	9.104 ³⁾	417,14	3.756,62	738,59	4.912,35	B	90-96
29	Länderübergreifende Projekte							
	a) ABS München - Lindau -Grenze D/A (-Zürich)	80	0,00	0,00	0,00	0,00	P	97
	b) ABS Dresden - Grenze D/C (-Prag)	215	0,00	13,30	29,36	42,66	B	98
	c) ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/P (-Warschau)	618	0,00	14,10	54,63	68,73	B	99
	Summe - Neue Vorhaben -	66.642	3.006,24	13.413,37	2.353,83	18.773,44		
	Summe - Überhang -	62.033	25.130,41	13.537,22	3.300,09	41.967,72		
	Gesamtsumme	128.675	28.136,65	26.950,59	5.653,92	60.741,16		

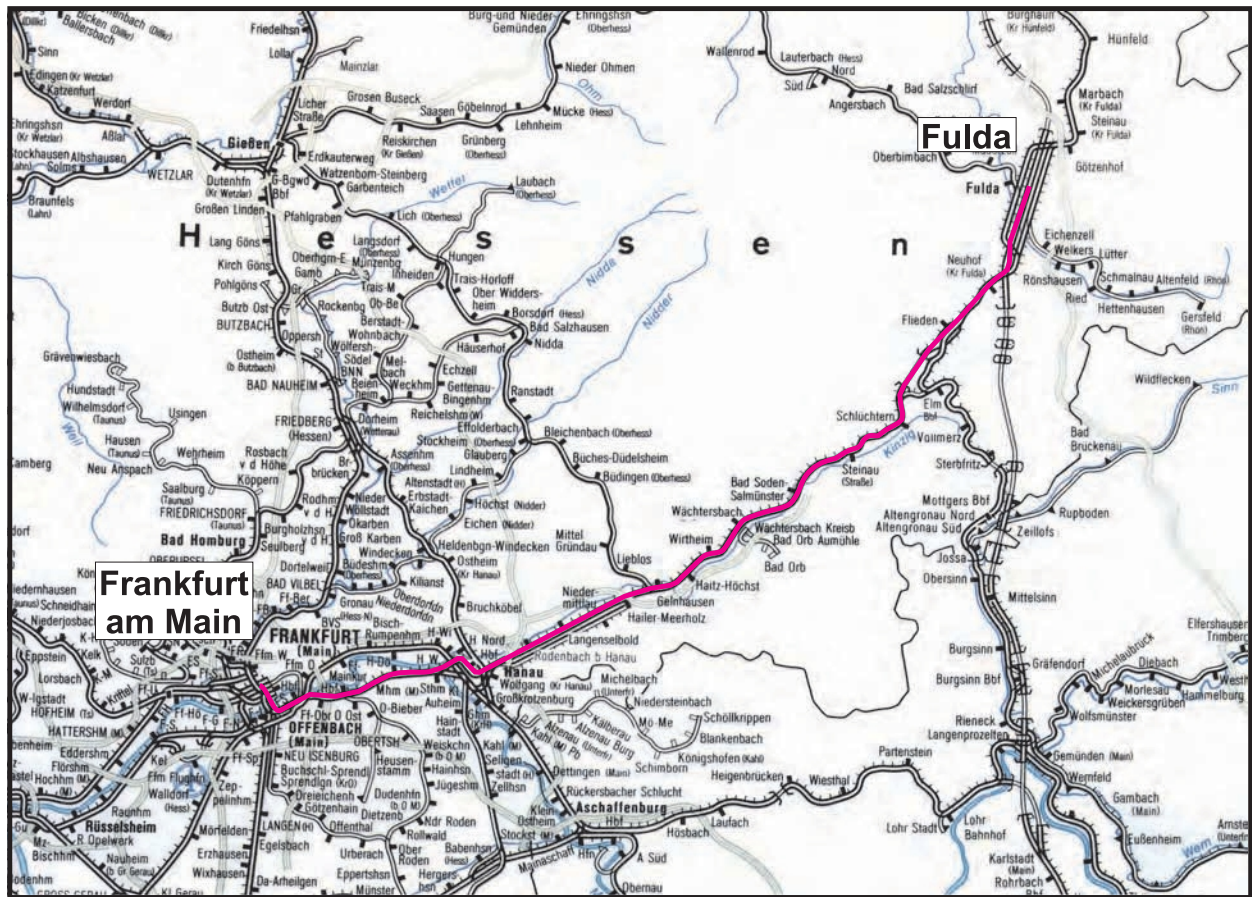
1) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

2) Im Betrag des Projektes Nr. 25 enthalten.

3) Bei dem Vorhaben Nord-Süd-Verbindung der Knotenprojekte Berlin ist mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen, die noch nicht abschließend quantifizierbar sind.

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–Fliesen einschließen.

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	55 Min.
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	796 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für die Vollendung des dreigleisigen Ausbaus im verbliebenen Abschnitt Gelnhausen–Hailer bzw. Gelnhausen Bf läuft ein Planänderungsverfahren, das auch die Lösung der Ersatzwasserproblematik Stadtwerke Gelnhausen und den Ersatz von drei Bahnübergängen beinhalten
- Für die Linienverbesserung Neuhof wird in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung (Neubau der BAB A 66) das Planfeststellungsverfahren vorbereitet
- Das Planfeststellungsverfahren für den Ersatz des Bahnüberganges Heideäckerstraße in Hanau steht vor dem Abschluss

Baubeginn:
1987

Realisierte Maßnahmen:

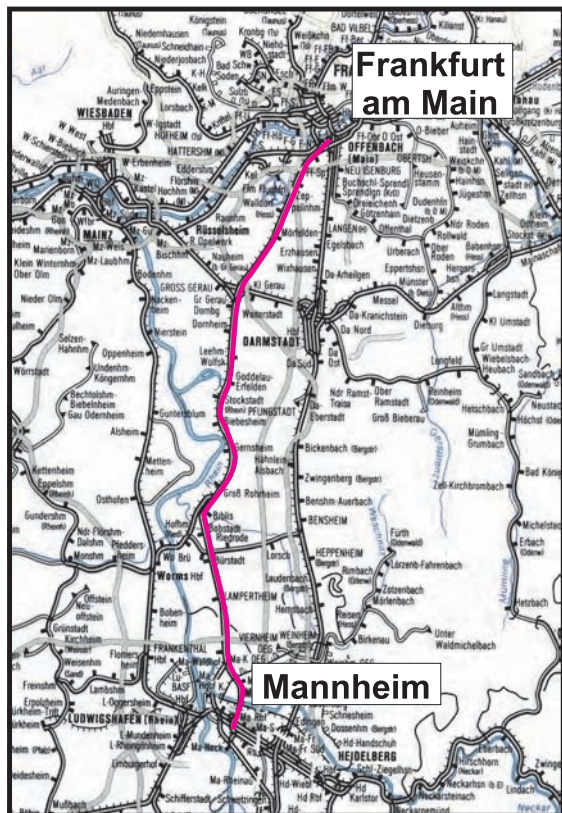
- dreigleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer
- 3 Linienverbesserungen
- 12 Bahnübergänge beseitigt

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
- Linienverbesserung Mörfelden wurde zurückgestellt

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 79 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 39 Min.
nach Bauende 33 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 537 Mio. DM

3. Projektstand

- 9 Linienverbesserungen realisiert
- 19 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Beseitigung BÜ 31 in Biblis
- Beseitigung BÜ 66 in Riedstadt

Baubeginn:
1987

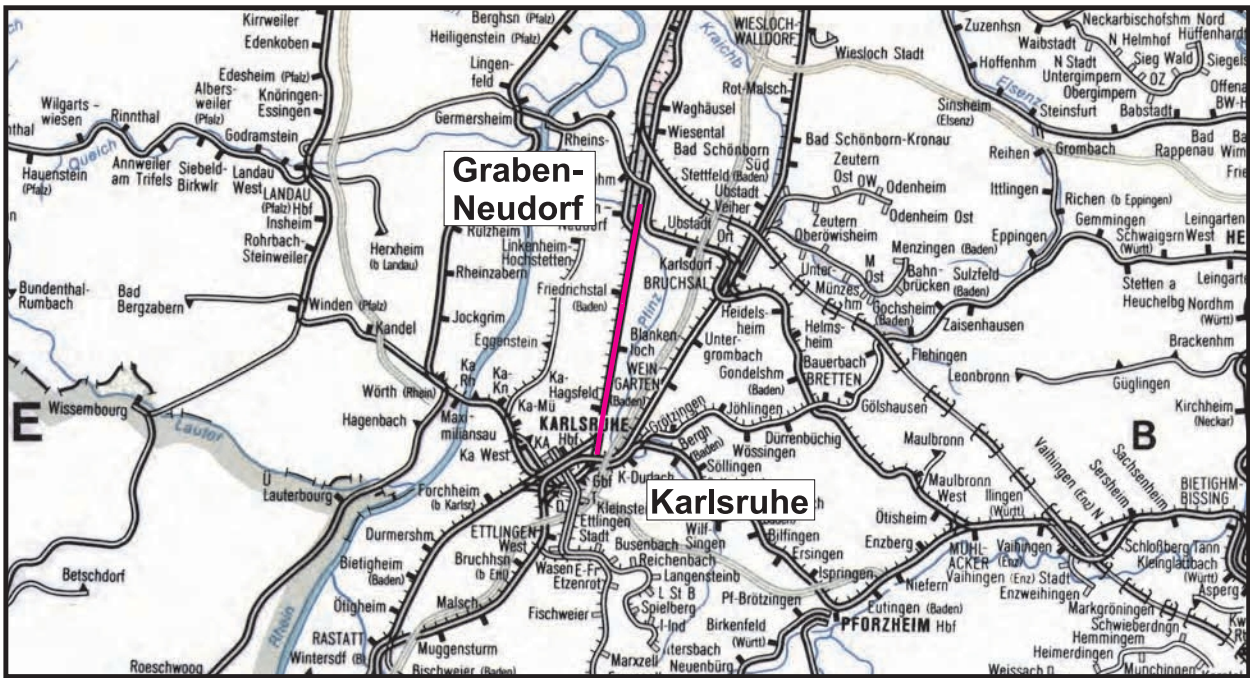
Bauaktivitäten:

- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Ausgleichsmaßnahmen
- 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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	21 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	8 Min.
Gesamtkosten:	29,3 Mio. DM

3. Projektstand

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

Raumordnung:
Nicht erforderlich

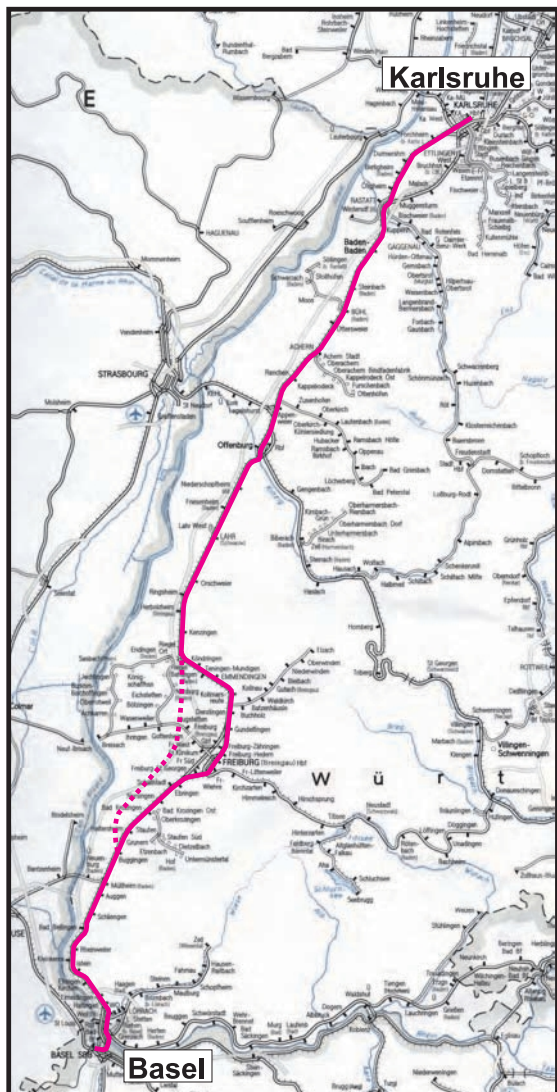
Planfeststellung:
Beschluss vom 18. September 1992

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. Projektkenndaten

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 gemäß IP (Stand 3. November 1999):	6 661 Mio. DM
--	---------------

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen, bis auf:

- Abschnitt Offenburg–Niederschopfheim (Einleitung vsl. Dezember 2000)

Planfeststellung:

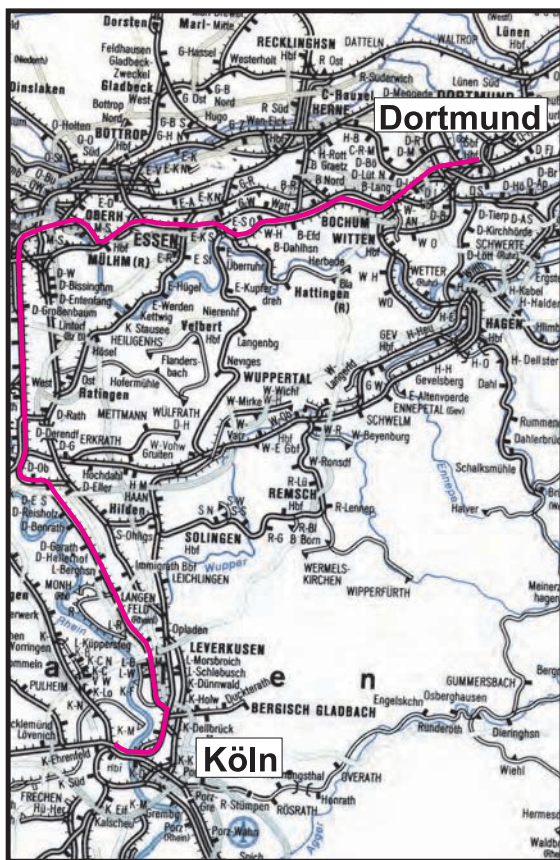
- Abschnitt Karlsruhe–Rastatt (Tunnellösung) festgestellt
- Abschnitt Rastatt–Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen eingeleitet (Katzenbergtunnel)

Baubeginn:
Dezember 1987

Bauaktivitäten:
Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg im Bau

Realisierungsstand:
32 % (Gesamtprojekt)

Projekt Nr. 6 – Überhang – ABS Dortmund–Köln



3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
April 1988

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Inbetriebnahme:
Juni 1991

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

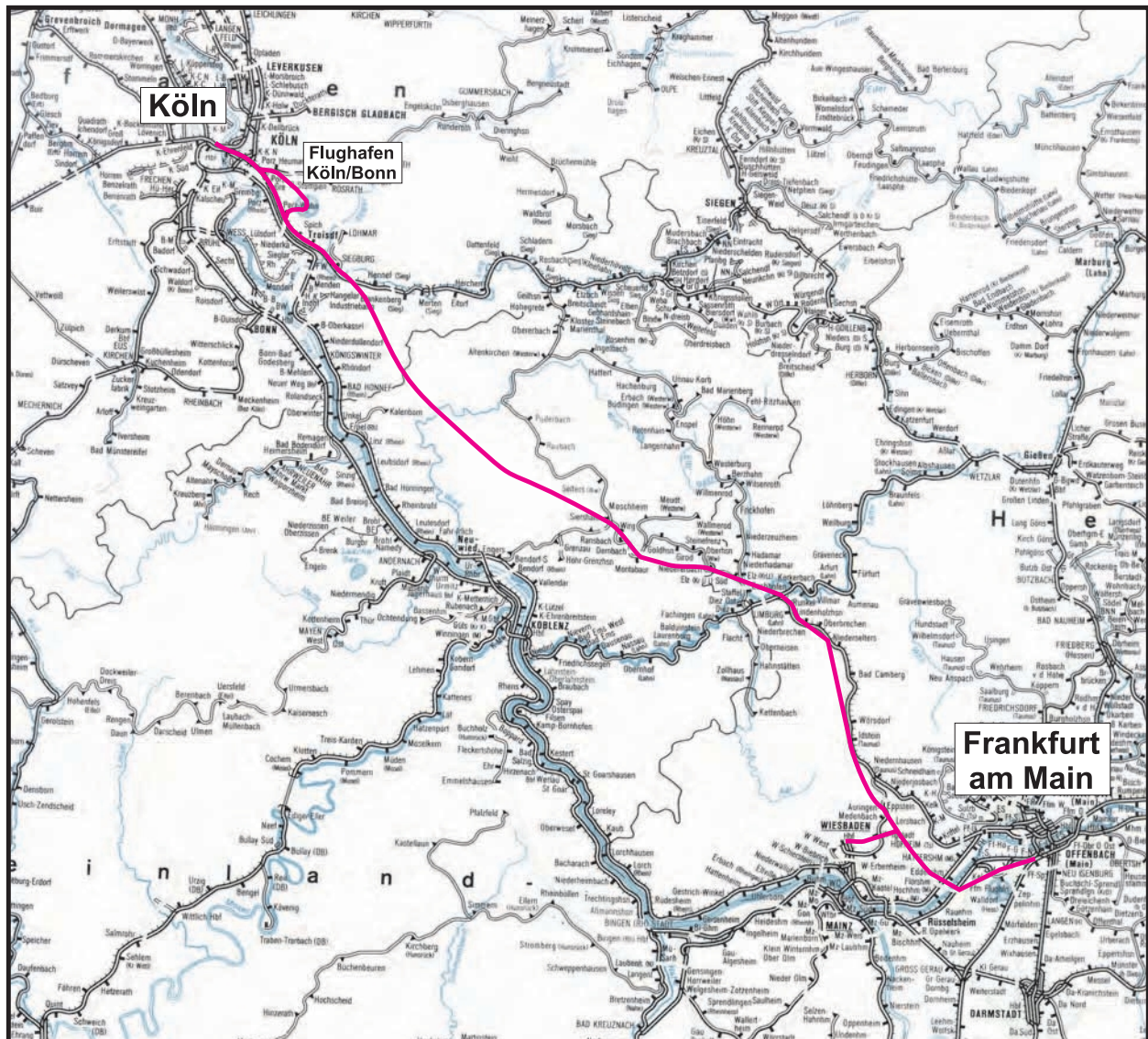
2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 122 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten: 111,8 Mio. DM

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)

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

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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 8 450 Mio. DM

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.

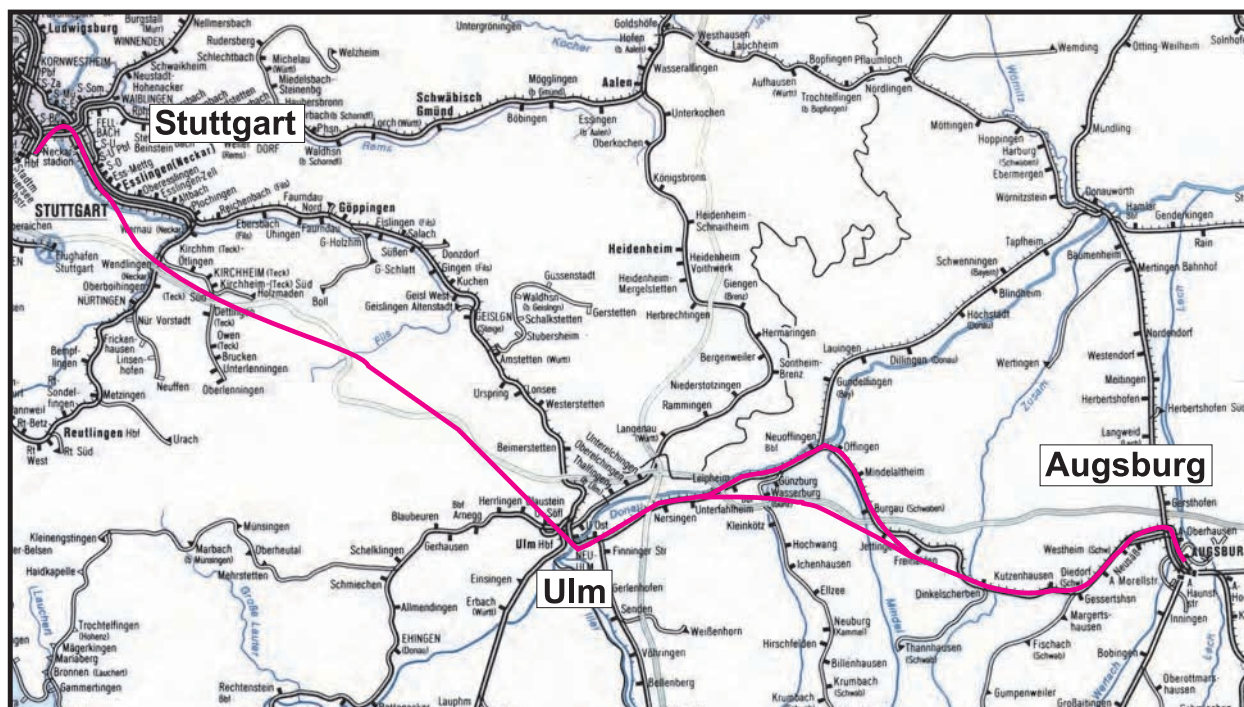
Baubeginn:
Dezember 1995

Inbetriebnahme:

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

Realisierungsstand:
75%

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 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 gemäß Fünfjahresplan (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 August 1999 abgeschlossen.

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
- Beseitigung 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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz–Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen–Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	40 Min.
nach Bauende	35 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	768 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- für das Überwerfungsbauwerk Mainz Nord, den neuen Mainzer Tunnel, die Bereiche Guntersblum, Ludwigshafen, Rheinbrücke und Mannheim Hbf abgeschlossen
- Bereich Bobenheim/Roxheim, Frankenthal und Oggersheim eingeleitet

Baubeginn:
Mai 1995

Bauaktivitäten:

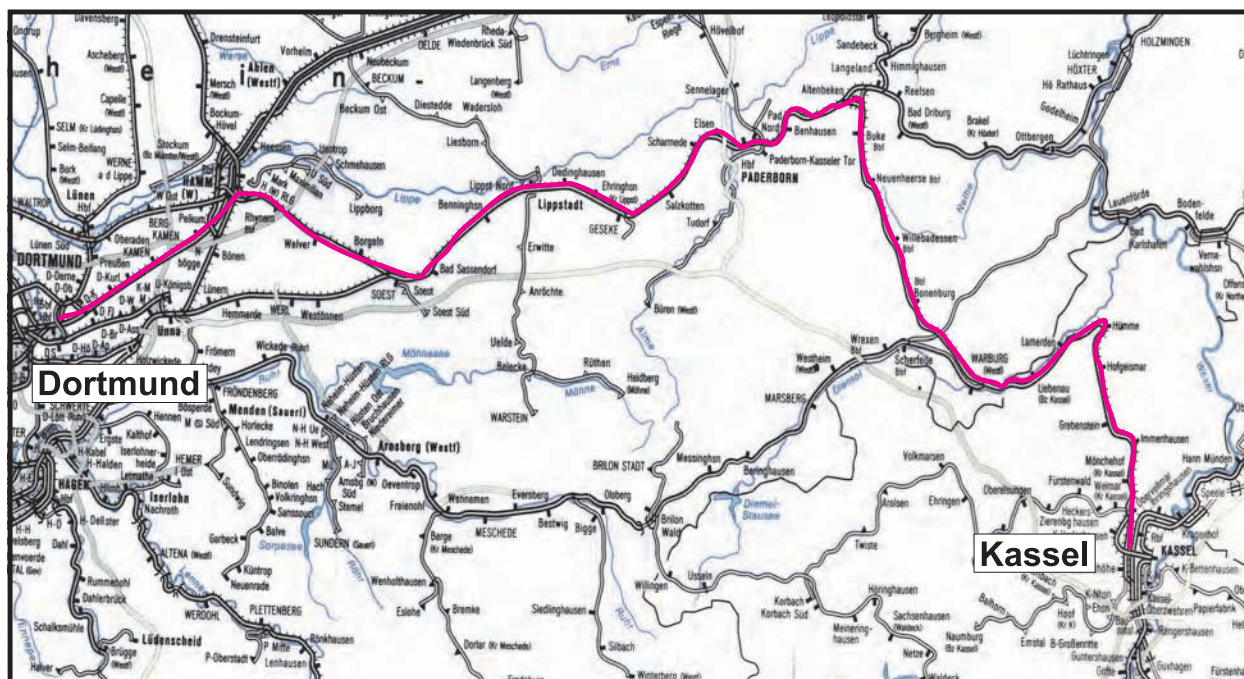
- Neuer Mainzer Tunnel seit Februar 1998, (Tunneldurchschlag am 25. Mai 2000)
- mehrgleisiger Ausbau im Bereich Ludwigshafen Mitte seit April 1998

Inbetriebnahme:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4)
September 1996
- 5 Bahnübergänge beseitigt
- Rheinbrücke (Stahlbau) fertiggestellt September 1999

Realisierungsstand:
30 %

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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 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:

Planfeststellungsverfahren waren bei insgesamt 4 Einzelmaßnahmen erforderlich. Zwei Verfahren sind rechtskräftig abgeschlossen. Die Verfahren für die Linienverbesserung Soest und Lippstadt wurden zurückgezogen

Baubeginn:

1989

Bauaktivitäten:

- Zur Zeit werden die Voraussetzungen für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h geschaffen (Aufhebung BÜ)
- Erstellung der elektrischen Bahnhofsinsel Soest
Fertigstellung Mai 2000

Inbetriebnahme:

- Schnellfahrbetrieb im Teilabschnitt Soest - Lippstadt
Mai 1998

3.2 Abschnitt Paderborn–Kassel

Planungsstand:

Gesamtplanung ist für alle Abschnitte abgeschlossen

Raumordnung:

Alle Verfahren abgeschlossen

Planfeststellung:

Paderborn–Kassel 5 Verfahren abgeschlossen, 3 Verfahren eingeleitet bzw. erörtert, 3 Verfahren werden nicht weitergeführt

Baubeginn:

August 1997

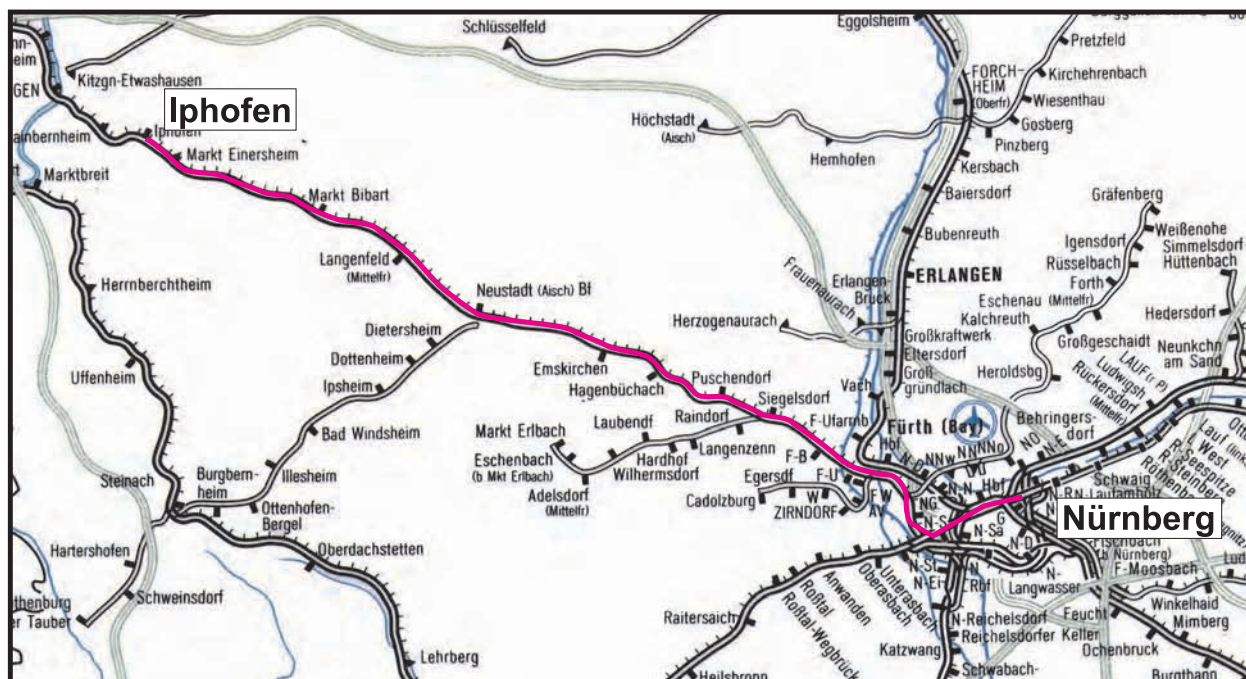
Bauaktivitäten:

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 (Gesamtprojekt):

42 %

Projekt Nr. 11 – Überhang – ABS Iphofen–Nürnberg



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

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

2. Projektkennndaten

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

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

Fahrzeit:

Vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	30 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 343 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Alle erforderlichen Planfeststellungen sind abgeschlossen.

Bauaktivitäten:
Baubeginn 1990

Inbetriebnahme:
Mai 1999

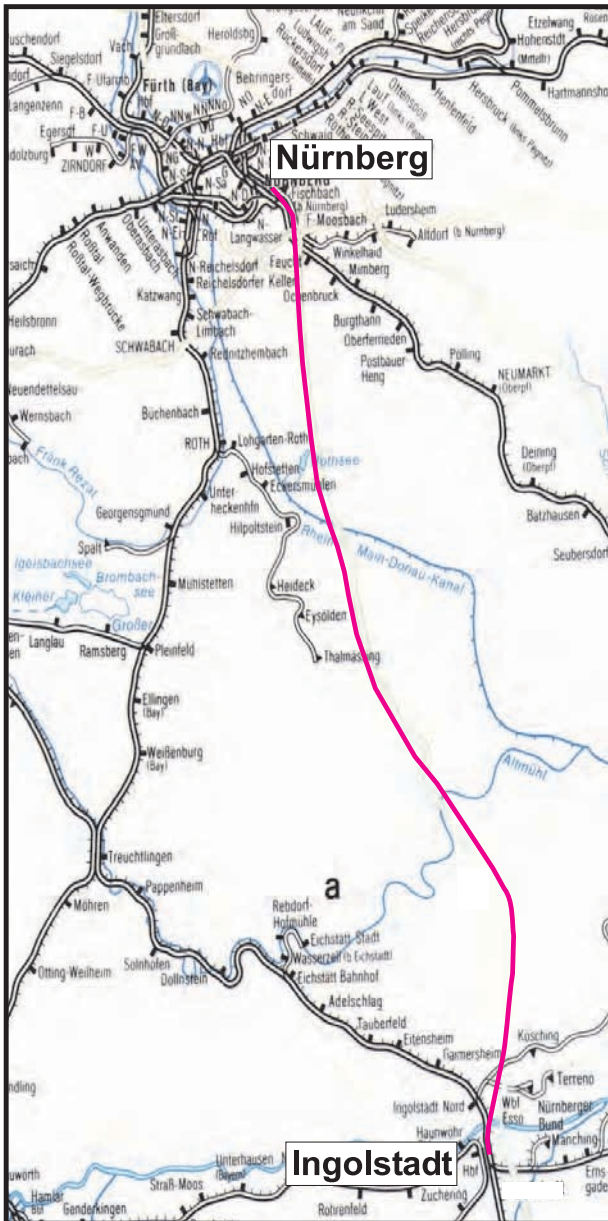
Es sind alle Maßnahmen nahezu abgeschlossen bis auf die derzeit im Bau befindlichen Anpassungen im Ober- und Tiefbau.

Derzeit im Bau:

- Oberbau- und tiefbautechnische Anpassung
- Linienverbesserung Markt Bibart

Realisierungsstand:
95 %

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



(Fortsetzung)

NBS Nürnberg – Ingolstadt

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

ABS Ingolstadt–München

Der Ausbaubereich 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.

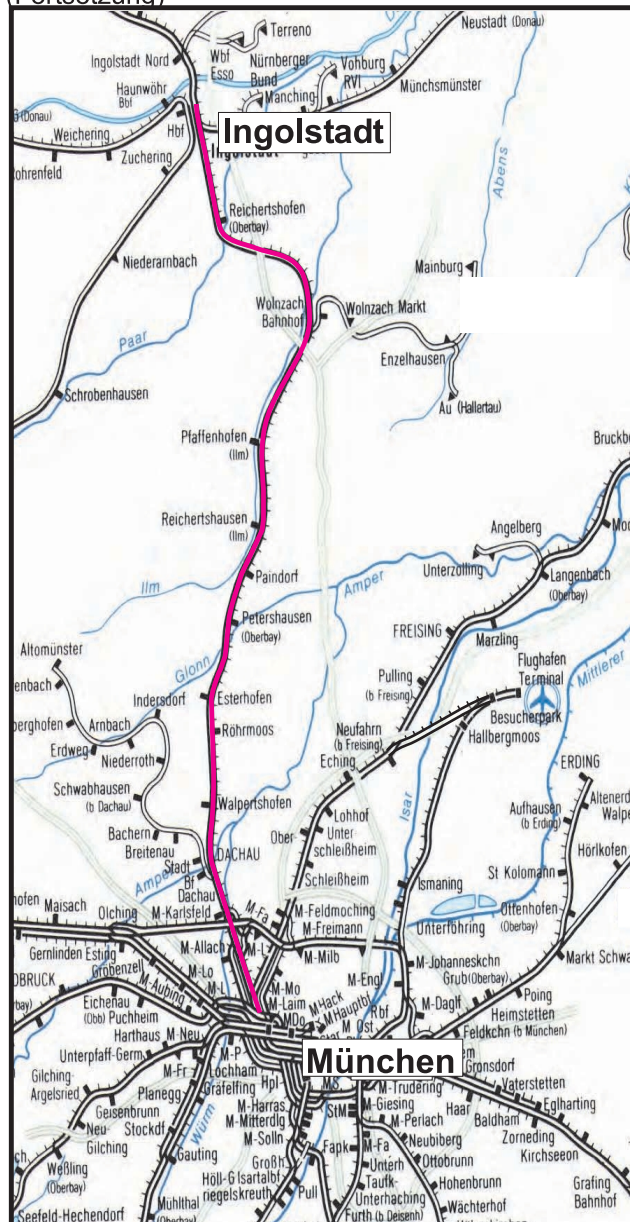
1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg–München auf rund eine Stunde.

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

(Fortsetzung)



2. Projektkennndaten

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	25,7 km
Große Brücken:	
Anzahl	7
Länge gesamt	1,0 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	98 Min.
nach Bauende	63 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	3 870 Mio. DM

Hinweis zur privaten Vorfinanzierung:

Die NBS/ABS wird im Wege der privaten Vorfinanzierung von der Deutschen 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 Planfeststellungsverfahren (einschließlich Bahnstromleitung) sind eingeleitet. Die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor. Die Planänderungsverfahren Feste Fahrbahn sind eingeleitet.

ABS: Von 16 Planfeststellungsabschnitten liegen derzeit 7 Planfeststellungsbeschlüsse mit Bestandskraft vor.
8 Planfeststellungsbeschlüsse werden in 2000 und 1 Planfeststellungsbeschluss in 2001 erwartet;
3 Abschnitte mit Planänderungsverfahren, von denen 1 Beschluss in 2000 erwartet wird; 1 Planfeststellungsverfahren wird in 2000 eingeleitet;

Bauaktivitäten:

NBS: Die Bauarbeiten im Ausfädelungsbereich im Abschnitt Fischbach sind abgeschlossen. Im Sektor Feucht sind sämtliche Kunstbauwerke fertig, die Bauarbeiten Feste Fahrbahn werden im Mai 2000 beginnen und noch in 2000 abgeschlossen.

Die Bauarbeiten am Tunnel AUDI und der Bahnhofsumbau Ingolstadt Nord haben im vollem Umfang begonnen.

ABS: Oktober 1998 Abschluss der Bahnübergangs beseitigung in Uttenhofen

April 1999 Fertigstellung der Bahnsteigunterführung in Wolnzach

Juli 1999 Beginn der Bauarbeiten im Knoten Ingolstadt (Ingolstadt Hauptbahnhof und Ingolstadt Nord)

September 1999 Fertigstellung der Bahnsteigunterführung in Reichertshausen

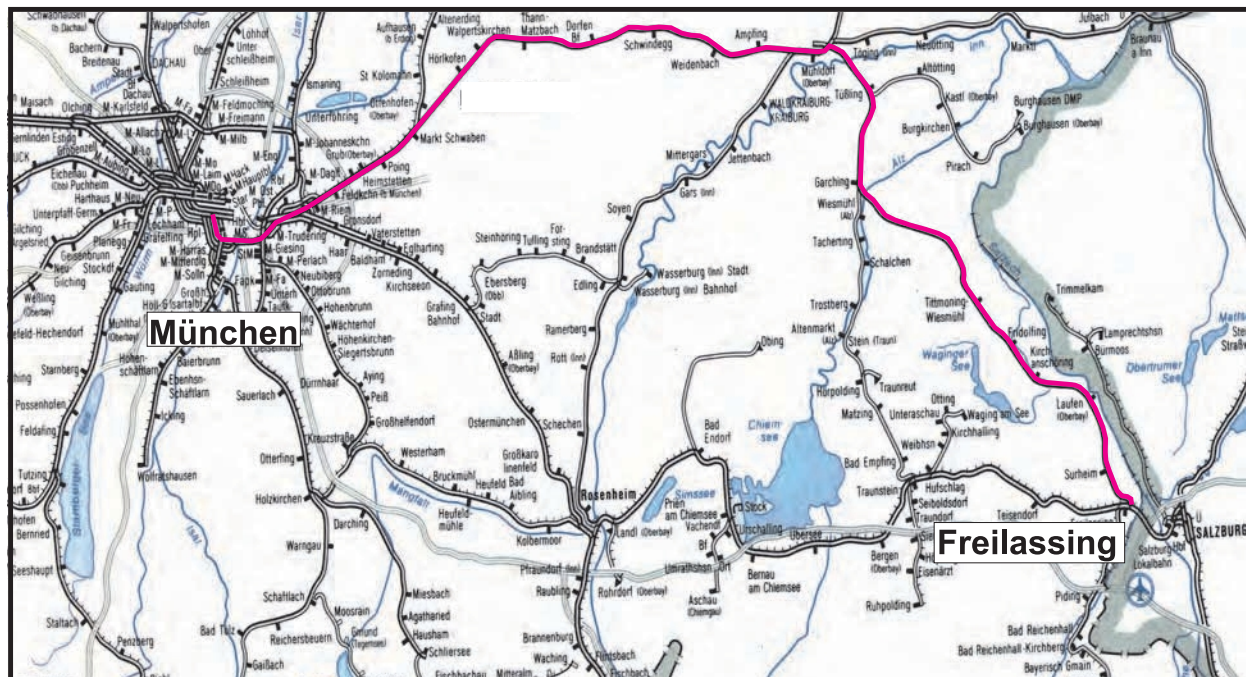
Dezember 1999 Fertigstellung Brückenbaumaßnahmen an den EÜ km 34,189 und km 32,452

Januar 2000 Fertigstellung Gleiserneuerung im Abschnitt Pfaffenhofen–Petershausen geplant

April 2000 Beginn der Baumaßnahmen Bauabschnitt Petershsen–Esterhofen–Röhrmoos geplant (Vergabe an Generalunternehmer vsl. Februar 2000)

Juli 2000 Fertigstellung Brückenbaumaßnahmen an den SÜ km 33,819 und km 28,000 geplant (z. Zt. im Bau)

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 Baustufen
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen

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

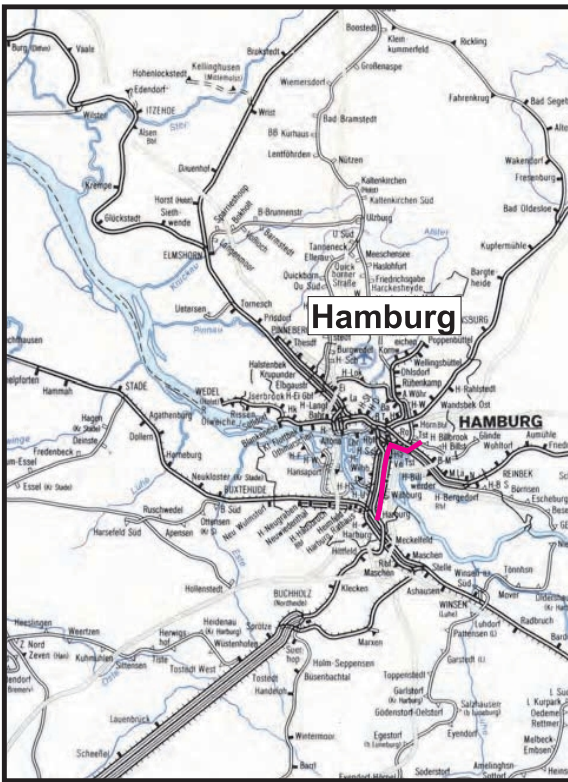
2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
NeiTech:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	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 1999

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

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

- Gleichstrom - S-Bahn
- Güterzuggleise für den Durchgangsverkehr vom Rangierbahnhof Maschen nach Hamburg-Rothenburgsort
- Personenzuggleise (Vmax = 160 km/h)
- 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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1 010 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

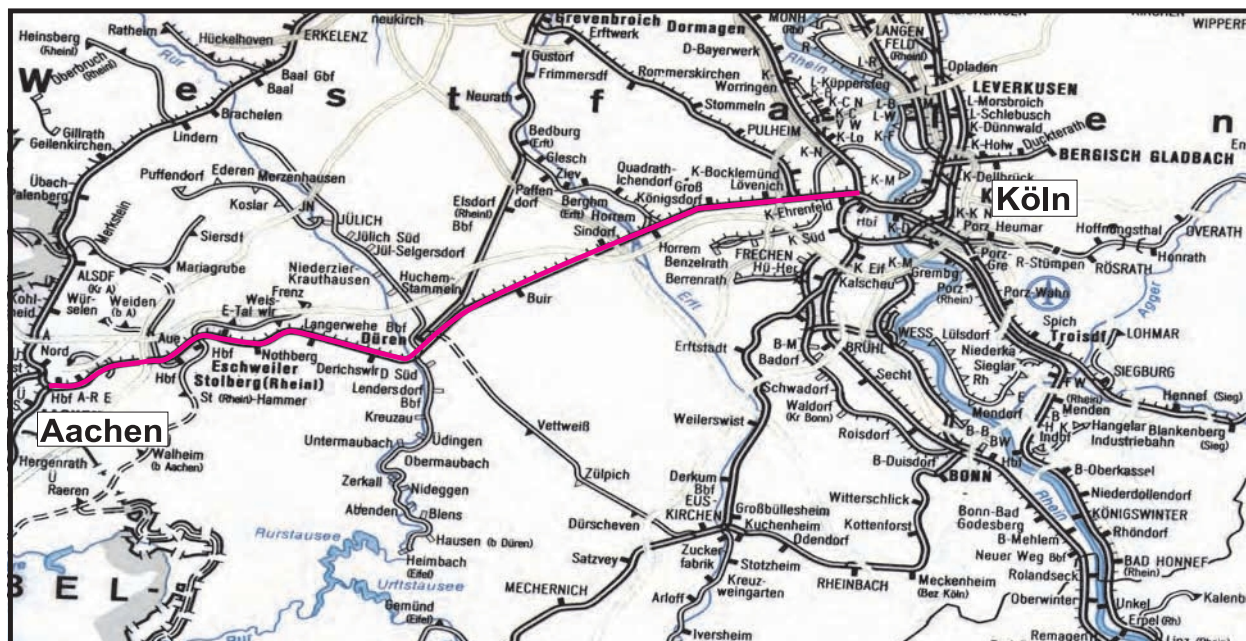
- ESTW Hamburg-Harburg ab Dezember 1997
- Restarbeiten an der Strecke

Baubeginn:
1989

Inbetriebnahme:
Abschnittsweise ab 1993

Realisierungsstand:
97 %

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 3 Bahnübergängen

2. Projektkennndaten

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 gemäß IP (Stand 3. November 1999):	840 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 15 ABS Köln–Aachen

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:

Das Projekt ist in 20 Planfeststellungsabschnitte (einschl. ESTW) eingeteilt

Ausbauabschnitt I:

Alle 14 Planfeststellungsbeschlüsse sind rechtskräftig

Ausbauabschnitt II:

Von 6 Planfeststellungsverfahren sind 3 noch einzuleiten
1 Planfeststellungsbeschluss ist rechtskräftig (Langerwehe)

Baubeginn:

1996

Bauaktivitäten:

Ausbauabschnitt I: Köln–Düren

Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13

- Baubeginn:
Bauabschnitt 1:
Gleisdreieck Köln–Nippes
August 1996 – fertiggestellt 1999
- 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 – fertiggestellt 1999
- Bauabschnitt 6: Einschnitt
März 1998
- Bauabschnitt 7: Horrem
Juni 1999
- Bauabschnitt 8: Sindorf
Juni 1999
- Bauabschnitt 9: Buir
September 1999
- Bauabschnitt 10: Düren
Januar 2000
EÜ Veldener Str.
Dezember 1998 – fertiggestellt 1999

Ausbauabschnitt II: Düren–Aachen

Bauabschnitt II: Langerwehe

- Bahnhof Langerwehe:
Er wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen Bahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen.
- Schallschutzmaßnahmen
November 1998
- Weitere Maßnahmen in der Vorplanung

Bauabschnittsübergreifend:

- ESTW Köln Ehrenfeld teilweise fertiggestellt
- ESTW Düren Baubeginn 2000

Realisierungsstand:

35 %

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 (1. Baustufe Augsburg–Mering)

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. Projektkennndaten

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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999):

1 027 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

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

Baubeginn:
Februar 1998

Bauaktivitäten:

- Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Augsburg und Kissing

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. Projektkennndaten

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 gemäß Fünfjahresplan

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

3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen abgeschlossen

Planfeststellung:

Alle Verfahren sind abgeschlossen

Baubeginn:

1992

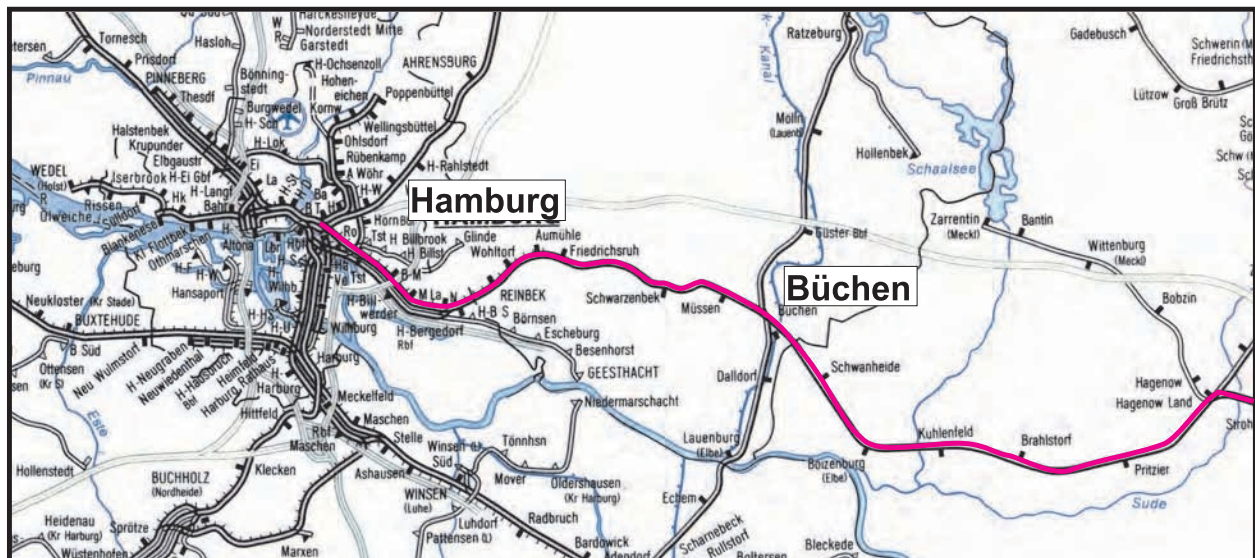
Bauaktivitäten:

- Umbaumaßnahmen in den Bahnhöfen Aßling, Ostermünchen, Raubling, Oberaudorf, Kiefersfelden und Brannenburg sind realisiert
- Die Blockverdichtung im Abschnitt Rosenheim–Kiefersfelden ist durchgeführt
- Die Oberleitungsertüchtigung ist abgeschlossen
- Fertigstellung der Bauarbeiten und Inbetriebnahme in Fischbach (März 2000) und Großkarolinenfeld (Mai 2000)

Realisierungsstand:

90 %

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:

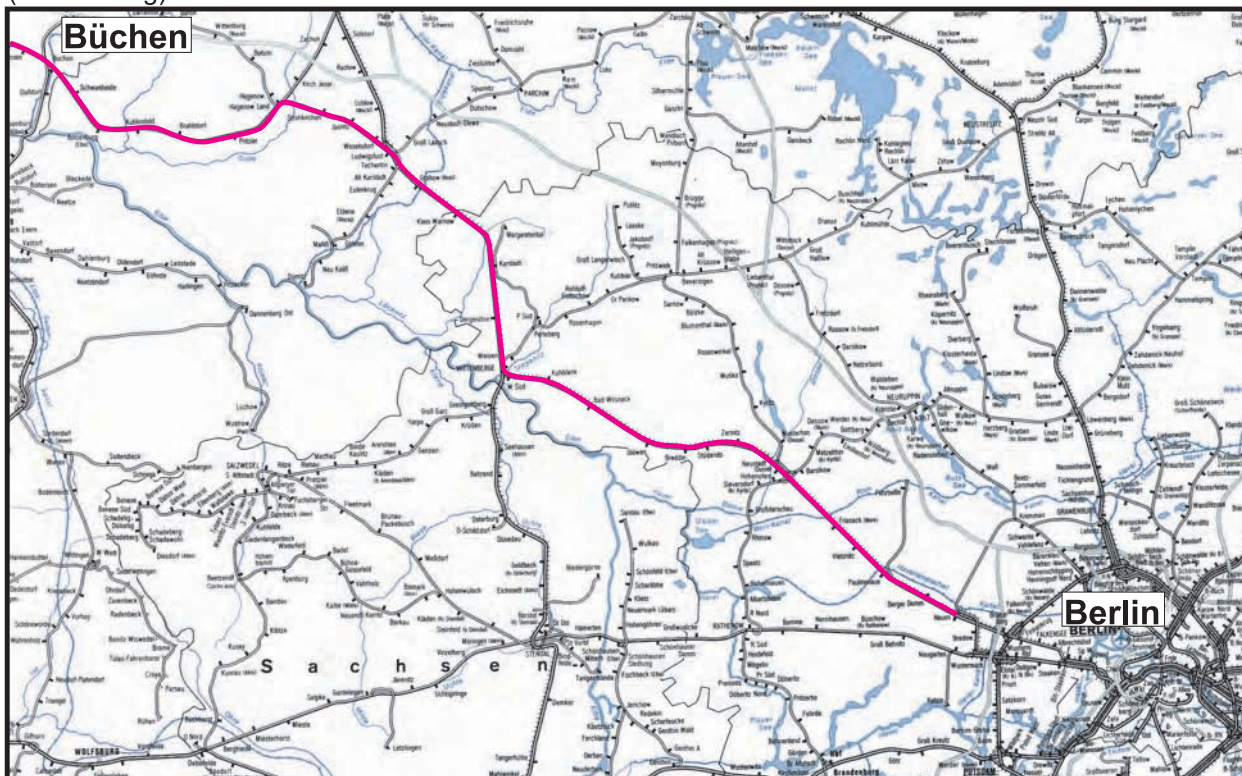
- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust
- Elektrifizierung Nauen–Wittenberge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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	254 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h mit Option 200 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn 204 Min. nach Bauende 135 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	3 805 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

Abschnitt Büchen(a)–Nauen(e):

- Streckenabschnitt Segeletz–Neustadt (Dosse)
- Umbau des Bahnhofs Neustadt/Dosse
- Bad Wilsnack/BÜ-Beseitigung

Geplante Baubeginne in 2000:

- EÜ L 10 Bad Wilsnack
- Bahnhof Wittenberge
- Umweltschutz

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

Juli 1999 Bahnhof Neustadt/Dosse (1. Bauphase)

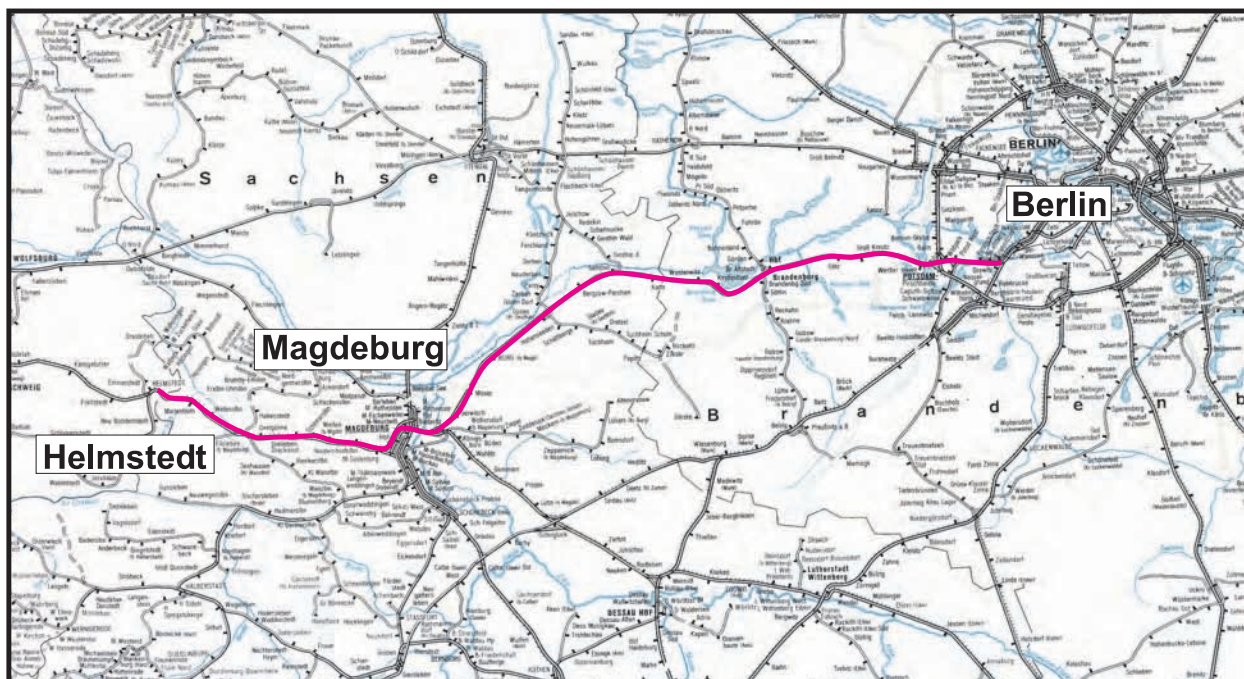
Geplante Inbetriebnahmen:

Mai 2000 Bahnhof Neustadt/Dosse (2. Bauphase)

Mai 2002 S-Bahn Aumühle–Reinbek
2003 Bahnhof Wittenberg

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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	99 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 2 421 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
September 1990

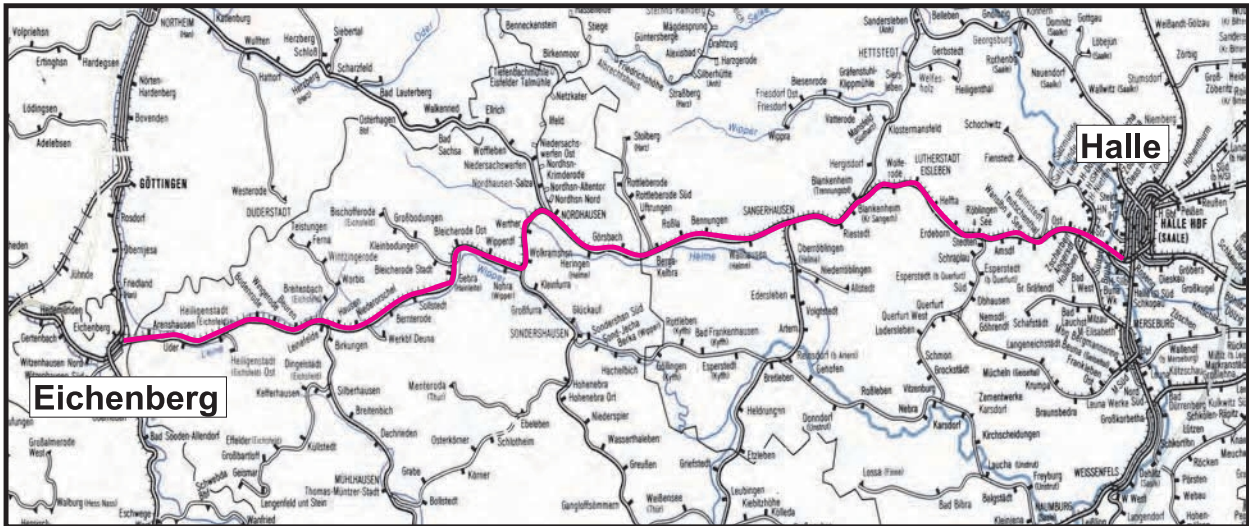
Bauaktivitäten:

- 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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 501 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Beschluss rechtskräftig

Baubeginn:
Februar 1993

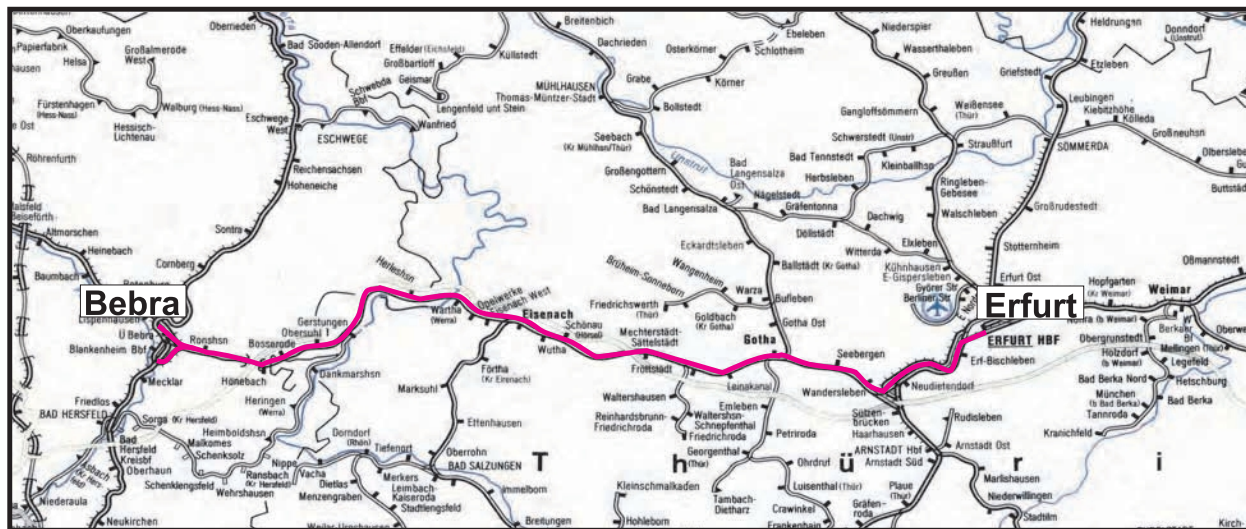
Bauaktivitäten:

- 2000 Schlussvermessung
- 2000/2002 Restarbeiten, Grunderwerb

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 Strecken-elektrifizierung und Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1 955 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

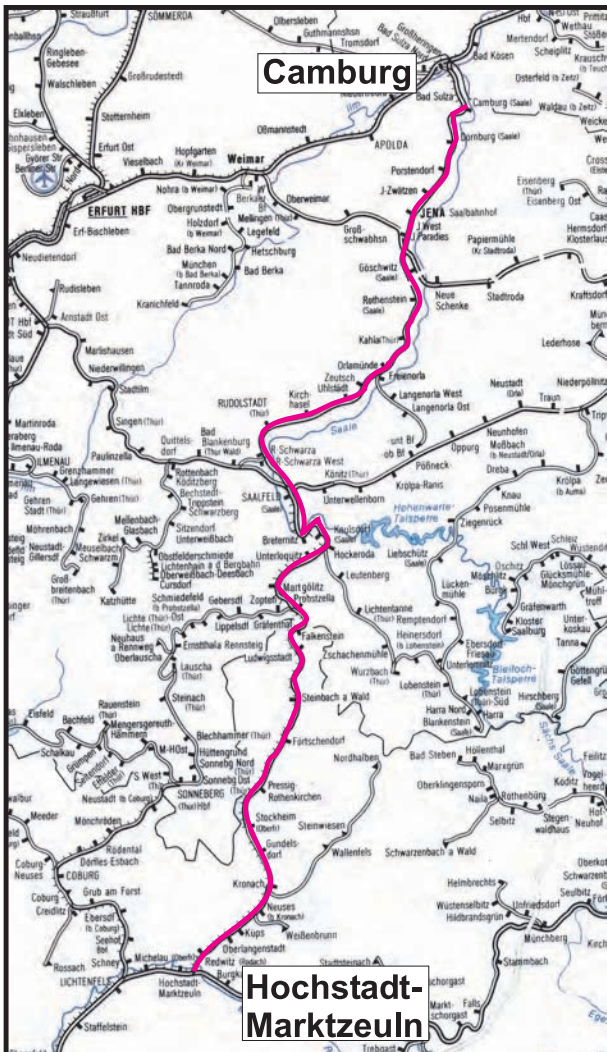
Baubeginn:
April 1990

Bauaktivitäten:
Ausbau des Abschnitts Erfurt-Bischleben–Erfurt Hbf (Westeingahrt Knoten Erfurt) im Zusammenhang mit VDE 8.1/ Knoten Erfurt

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)
Mai 2001	dreigleisiger Abschnitt Neudietendorf–Erfurt-Bischleben 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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1 321 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen
(nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
1991

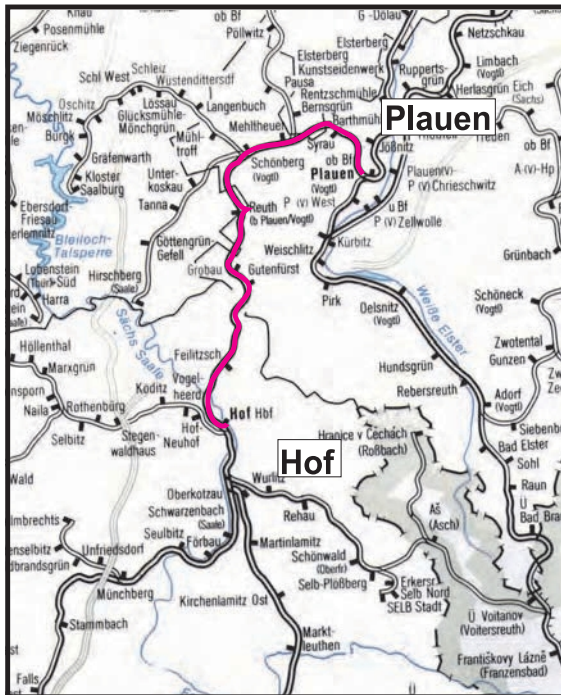
Bauaktivitäten:

- Elektronisches Stellwerk Saalfeld und Umbau Bahnhof Saalfeld
- Fernsteuerung Bahnhöfe Ludwigstadt und Steinbach vom Elektronischen Stellwerk Kronach und Bestandsgleisanierung außerhalb der ABS (Fertigstellung 1999)
- Ausrüstung der Strecke für Neigetechnik-Betrieb

Inbetriebnahme:

Mai 1995 Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Probstzella und Camburg
Ende 2000 ESTW Saalfeld Neigetechnik

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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	35,6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten:	103,5 Mio. DM

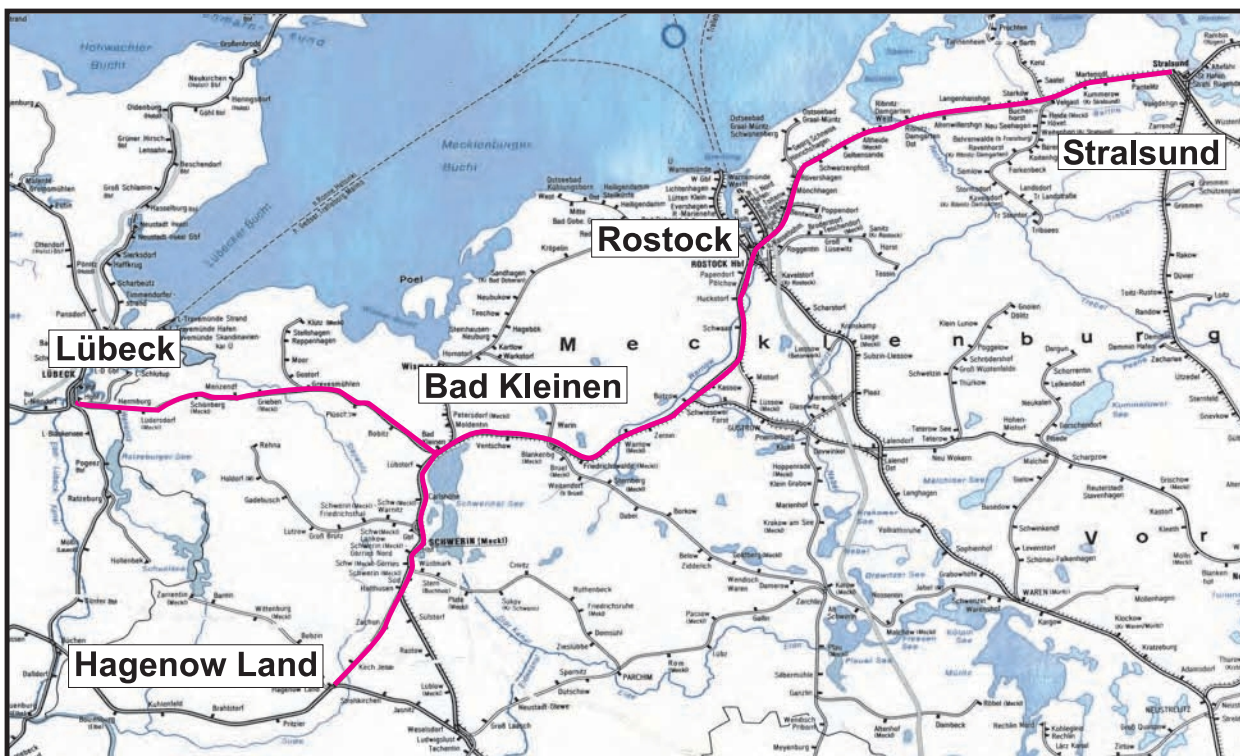
3. Projektstand

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 Hafenstädte 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. Projektkennndaten

Streckenlänge: 242 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
(Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)

Fahrzeit:
vor Baubeginn 170 Min.
nach Bauende 120 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 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
- Lübeck–Herrnburg (Büchener Gleis) 2,0 km
August 1999
- Herrnburg (a)–Lüdersdorf (e) 2,5 km
Juli 1999

Eingleisig elektrifiziert 160 km/h und ESTW-Technik:

- Schwerin–Görries–Schwerin (a) (Gleis 1) 3,6 km
Oktober 1999
- Stralsund km 0,35–Velgast–Ribnitz Damgarten West (a) 41,5 km
Juni 1999

Zweigleisig und elektrifiziert, 120 km/h und alte Sicherungstechnik (ohne ESTW):

- Schwerin Hbf–Carlshöhe 5,0 km
September 1996

Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und alte Sicherungstechnik (ohne ESTW):

- Bützow–Abzweig Schwaan 11,3 km
August 1996
- Warnow–Bützow 9,9 km
Dezember 1997

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

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

In Bau:

- Lübeck (a)–Herrnburg (e)
- Schwerin (a)–Schwerin–Görries Gleis 2
- Warnow Brücke Ost–Rostock (a)

Geplante Baubeginne in 2000:

- Lüdersdorf (a)–Schönberg (a)
- ESTW Schwerin (Sicherungstechnische Bauzustände Hbf Schwerin)
- Netzleittechnik Projektabschnitt 3, Linie 1
- Bf Blankenberg
- Bf Schwerin

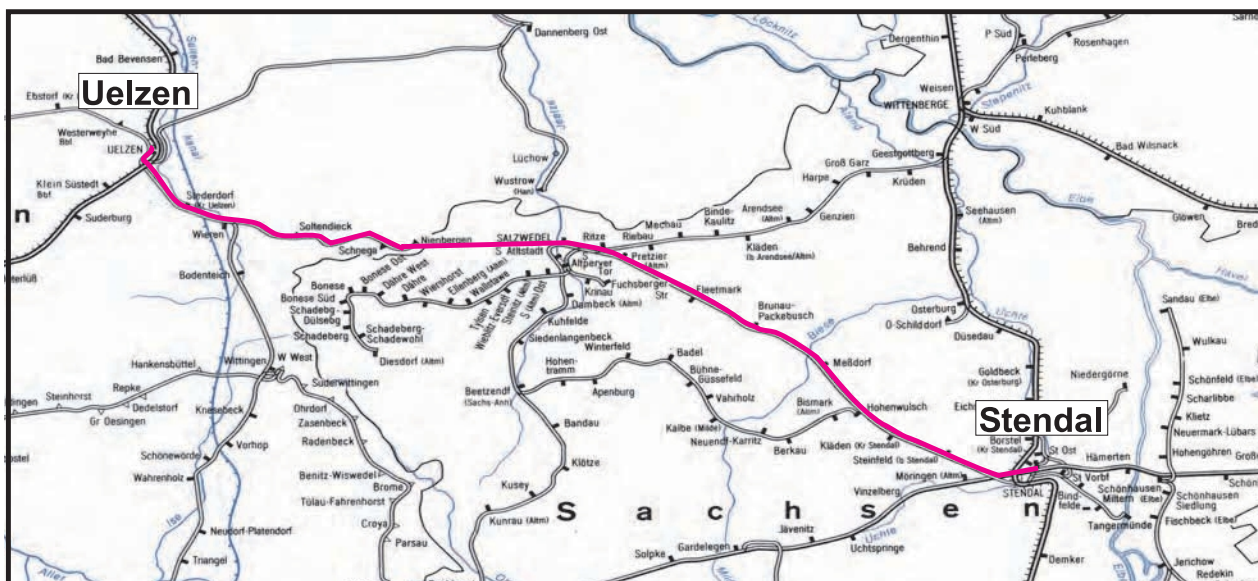
Geplante Inbetriebnahmen in 2000:

- Lübeck km 2,73–Herrnburg (a) 7,7 km
- Bf Herrnburg Gleis 1 und 2 1,9 km
- Schwerin (a)–Schwerin–Görries Gleis 2 3,6 km

Realisierungsstand:

51 %

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
 - Bau bzw. die Verlängerung von Überholungsgleisen
 - Einbau moderner Signal- und Telekommunikationseinrichtungen
 - Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung (einschl. Unterwerk)
- 2. Baustufe:
Zweigleisiger elektrischer Ausbau

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	113 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn keine durchgehende Verbindung	
nach Bauende	55 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999)	921 Mio. DM

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

3. Projektstand

Planfeststellung:
Abgeschlossen

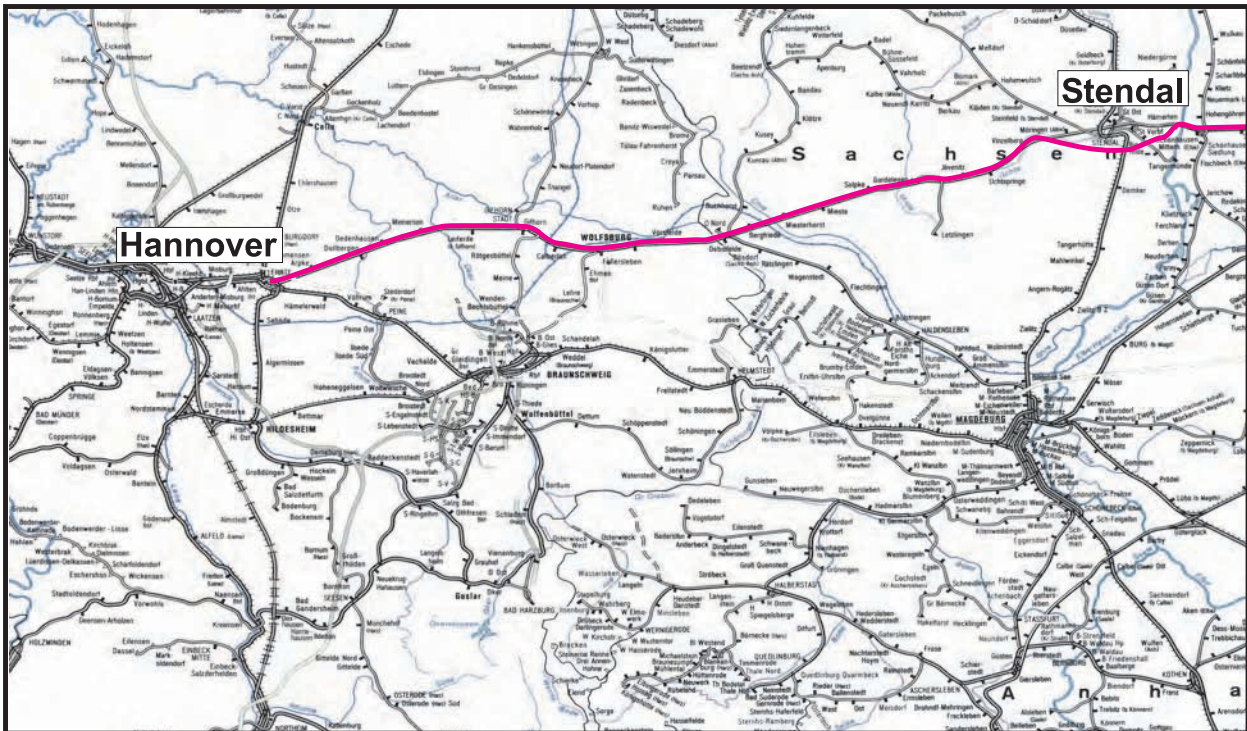
Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme:

August 1996	Stendal–Salzwedel (Dieseltraktion)
November 1997	Bahnhof und ESTW Salzwedel
Dezember 1997	Stendal–Salzwedel Elektrifiziert
August 1998	110 kV-Bahnstrom- leitung und Unterwerk Pretzier
März 1999	Uelzen Südbereich
Dezember 1999	Gesamtinbetriebnahme Stendal–Uelzen eingleisig elektrifiziert (1. Ausbaustufe)

Realisierungsstand (1. Baustufe):
100 %

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. Projektkennndaten

Streckenlänge: 263 km

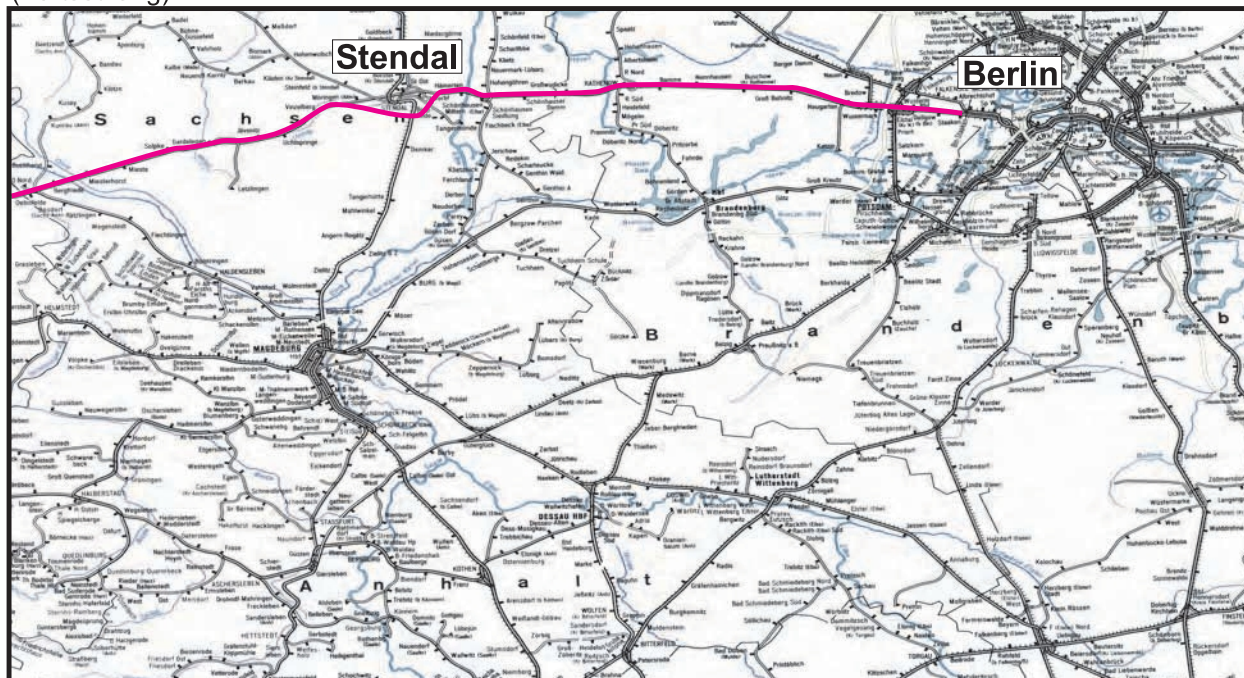
Entwurfsgeschwindigkeit:
 Hannover–Lehrte 160 km/h
 Durchfahrung Lehrte 120 km/h
 Lehrte–Wolfenbüttel 200 km/h
 Wolfenbüttel–Staaken 250 km/h

Fahrzeit:
 vor Baubeginn (bis Berlin Zoo) 165 Min.
 nach Bauende (bis Berlin Zoo) 96 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
 (Stand 3. November 1999): 5 347 Mio. DM

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

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:
92 %

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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	13 Min.
Gesamtkosten:	56,4 Mio. DM

3. Projektstand

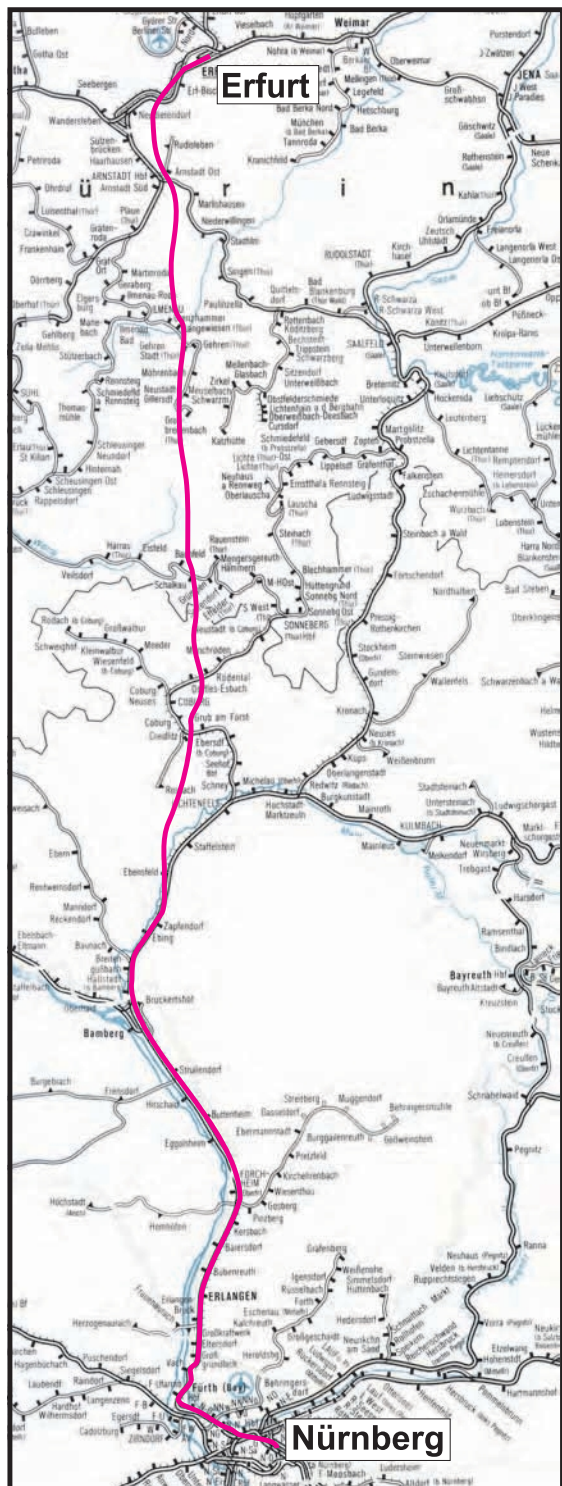
Raumordnung:
Abgeschlossen

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 Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 218 km
davon NBS 122 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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 7 326 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 2000 erwartet.

Baubeginn:

April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten 1999:

In Bau:

NBS:

Bauabschnitt Arnstadt
Bauabschnitt Erfurt-Land

ABS:

BÜ – Ersatzmaßnahme Unterleiterbach
Unterwerk Ebensfeld einschl. Bahnstromleitung
Eisenbahnbrücke Trubbach bei Forchheim

Inbetriebnahme:

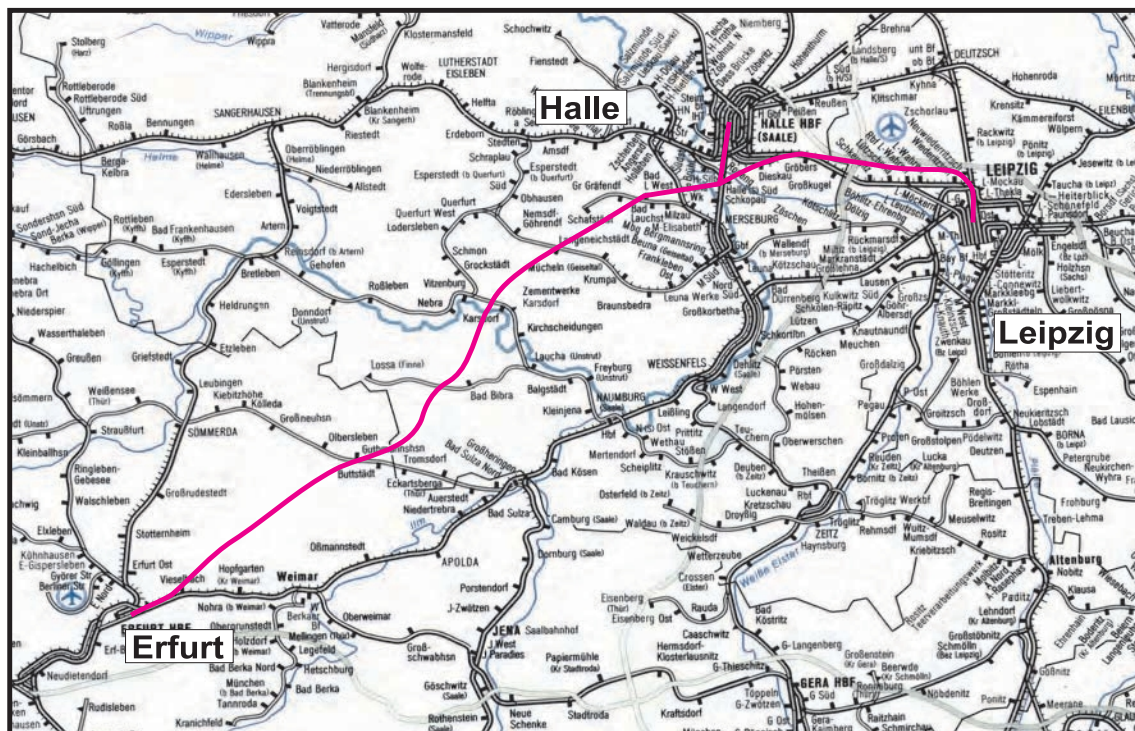
ABS:

BÜ – Ersatzmaßnahme Bahnhofstraße in Strullendorf

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 mitteldeutschen 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:	16 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 gemäß IP (Stand 3. November 1999):	4 701 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:

In Bau 1999:

Bauschwerpunkte bilden die Teilmaßnahmen Gröbers–Leipzig der NBS mit dem neuen Flughafenbahnhof

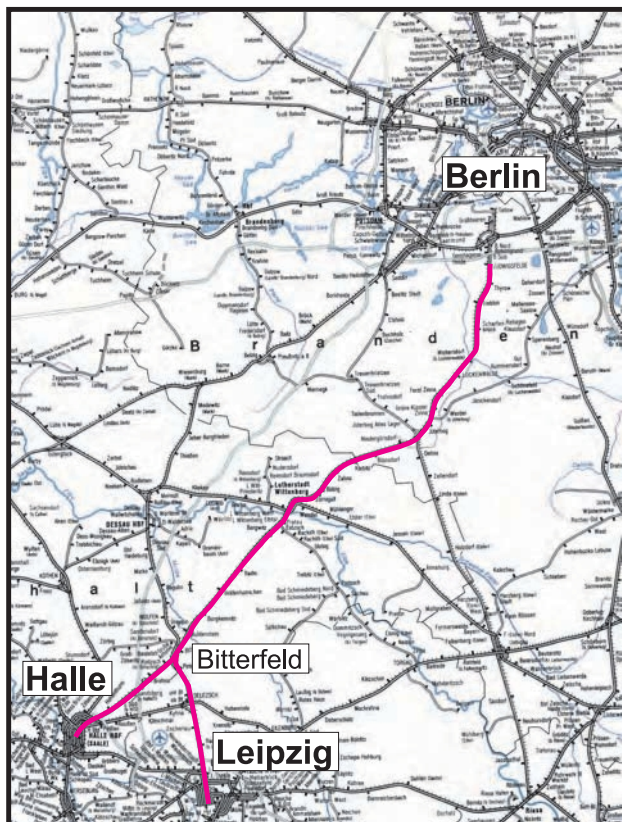
Inbetriebnahmen 1999:

- Umfahrung Gröbers
- 6 Straßenbrücken über BAB und NBS

Realisierungsstand:

50 % (Teilprojekt Gröbers–Leipzig)

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. Projektkennndaten

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 74 Min.
Berlin-Lehrter Bf–Leipzig 59 Min.
- vor Baubeginn
Berlin–Halle 145 Min.
- nach Bauende
Berlin-Lichtenberg–Halle 71 Min.
Berlin-Lehrter Bf–Halle 56 min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 3 000 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten:

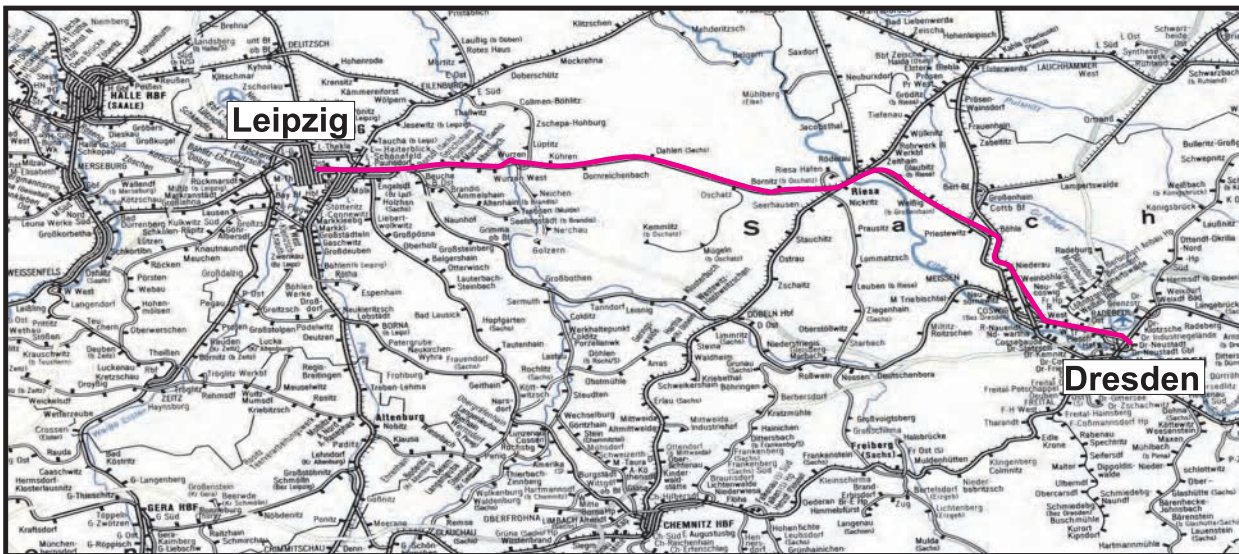
- Bahnübergangs-Ersatzmaßnahmen auf der Gesamtstrecke
- Knoten Wittenberg mit Elbequerung
- Umbau der Bahnhöfe Pratau, Bitterfeld und Luckenwalde
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik
- Bau der ESTW Bitterfeld, Wittenberg und Jüterbog

Geplante Inbetriebnahme Mai 2000:

- Elbequerung Wittenberg

Realisierungsstand:
90 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr. Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange bei Böhla.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	117 km
Davon NBS	11 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	91 Min.
nach Bauende	47 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1 889 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
1993

Bauaktivitäten:

In Bau 1999:

- Leipzig (a)–Paunsdorf (a)
- Bf Engelsdorf (e)–Bf Borsdorf (e)
- Allenbach (a)–Wurzen (a)
- Brücken Radebeul

Geplante Baubeginne 2000:

- Dresden-Neustadt (a)–Dresden-Mitte
- Bf Wurzen

Inbetriebnahmen bis 1999:

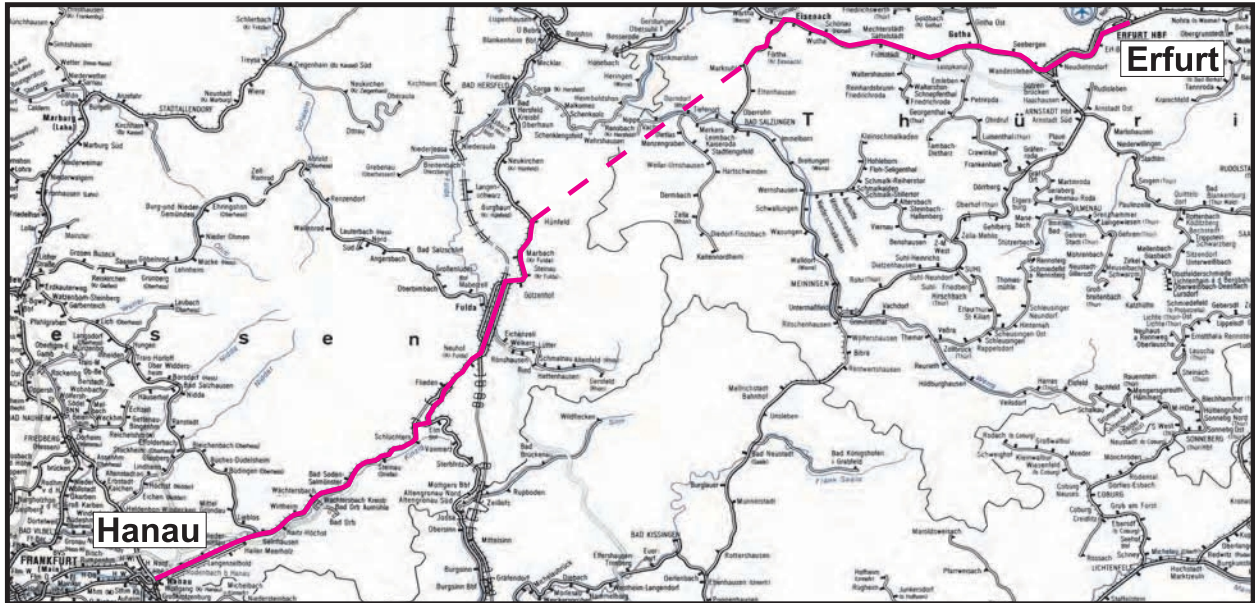
- Borsdorf (a)–Altenbach (e)
- Wurzen (a)–Riesa (a)
- Paunsdorf (e)–Engelsdorf (a)

Geplante Inbetriebnahmen 2000:

- Leipzig (a)–Paunsdorf (a)

Realisierungsstand:
39 %

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

2. Projektkenndaten

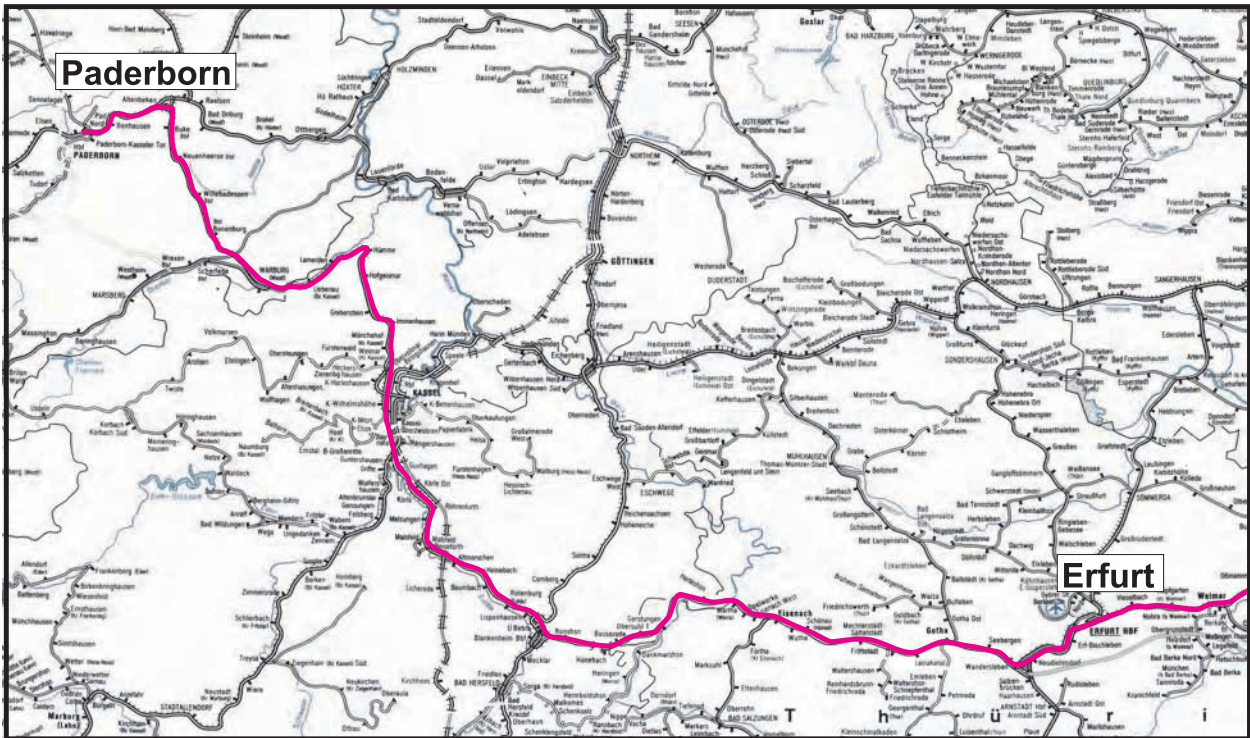
Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten gemäß BVWP '92
(Stand 1. Januar 1991): 8 495 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorstudien wurden erstellt

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a)–Glauchau–Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeiTech-Einsatz. Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a)–Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen
- Herstellung zweigleisiger Abschnitte
 - Großschwabhausen–Jena West
 - Hermsdorf-Klosterlausnitz–Kraftsdorf
 - Weimar–Mellingen (Realisierung nach 2002)
- Ausbau des Knotens Gera, Errichtung ESTW Gera I (Göschwitz (a)–Gößnitz (a))

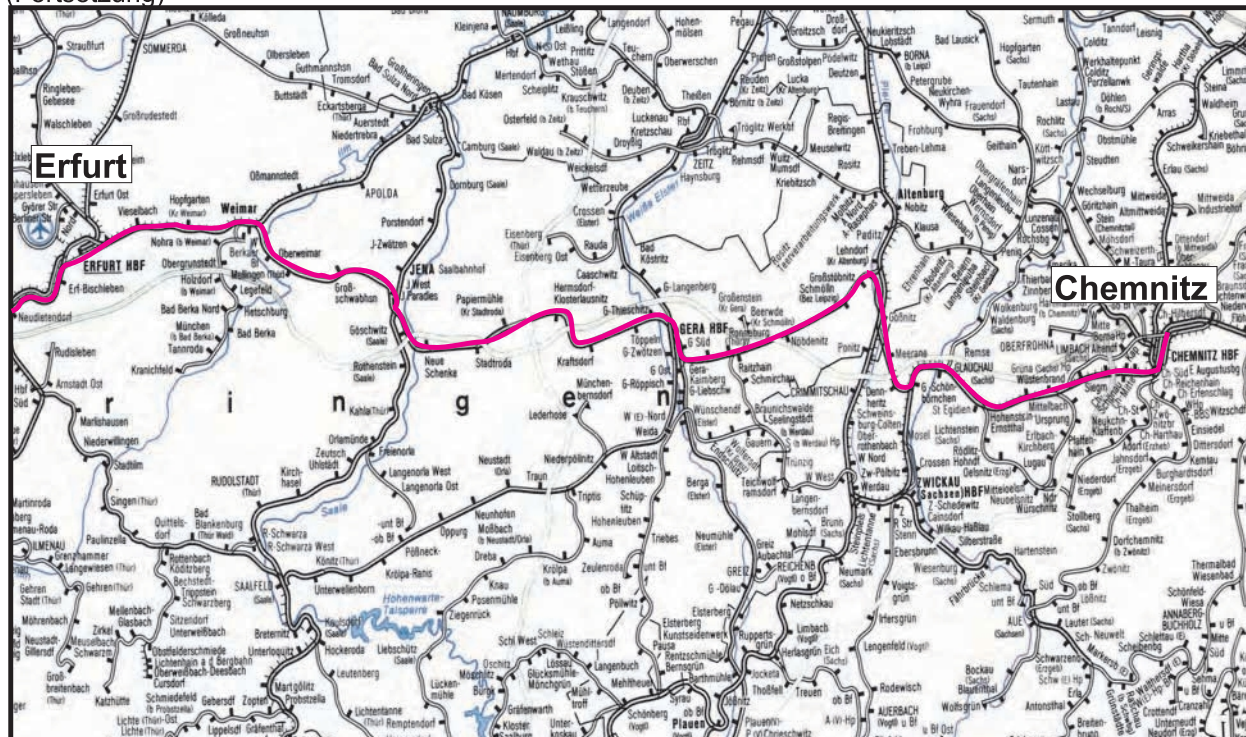
- Abschnitt mit punktuellen Maßnahmen
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 - 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	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
- Entwurfsplanung für Bauabschnitte
 - Großschwabhausen–Jena West
 - ESTW-Technik Weimar (a)–Göschwitz (a)
 - Bf Hermsdorf-Klosterlausnitz–Kraftsdorf abgeschlossen
- Ausführungsplanung für punktuelle Maßnahmen im Abschnitt Raitzhain–Göbnitz abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für 4 Planfeststellungsabschnitte liegen die Beschlüsse vor
- 3 Planfeststellungsabschnitte sind in Bearbeitung
- 7 Planfeststellungsabschnitte sind noch nicht beantragt

Baubeginn:

1997/98 Abschnitt Weimar–Jena West

Bauaktivitäten:

2000 Punktuelle Maßnahmen
ESTW-Technik Weimar (a)–Göschwitz (a)
Bf Großschwabhausen (a)–Jena West (a), 2. Gleis

2001 NeiTech-Ausbau im Bereich Paderborn–Bebra

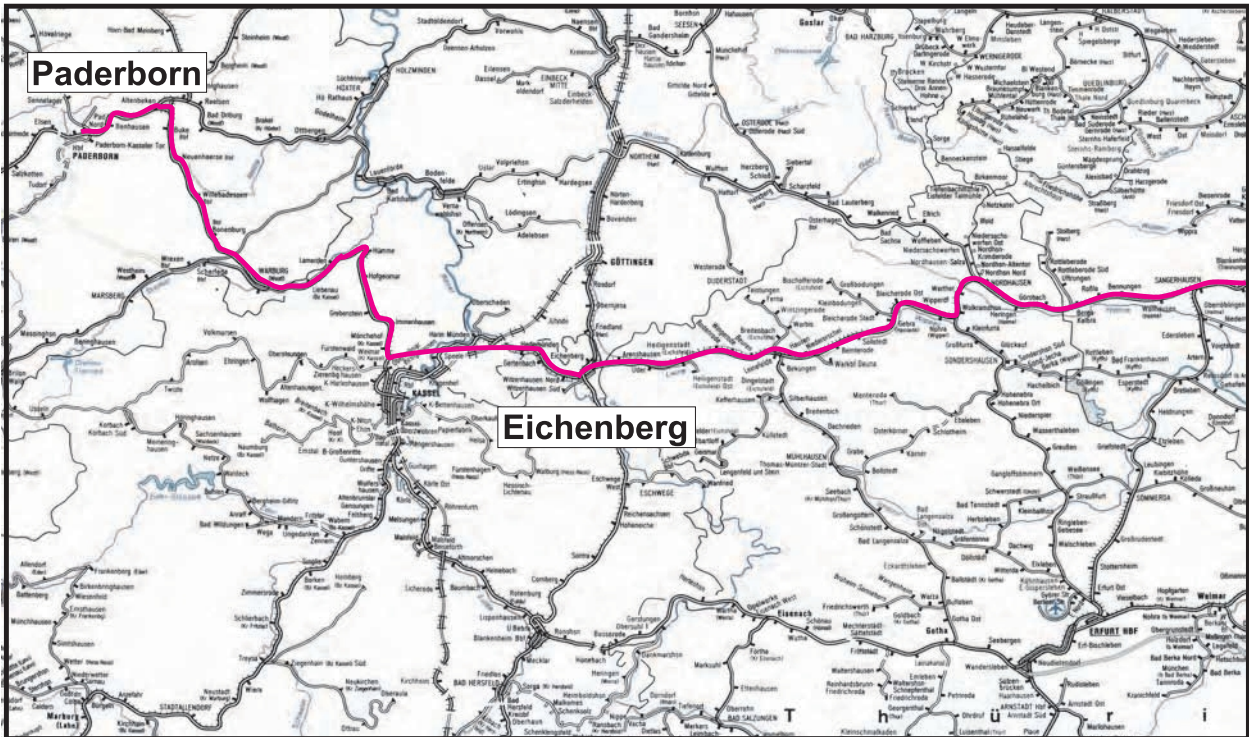
Inbetriebnahme:

2000 Punktuelle Maßnahmen

2001 ESTW-Technik Weimar (a)–Göschwitz
Bf Großschwabhausen (a)–Jena West (a), 2. Gleis

2002 NeiTech Paderborn–Bebra

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

2.1 Projektkenndaten

Paderborn–Halle

Streckenlänge: 307 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
(Abschnittsweise) 160 km/h

Gesamtkosten: noch offen

2.2 Projektkenndaten

Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

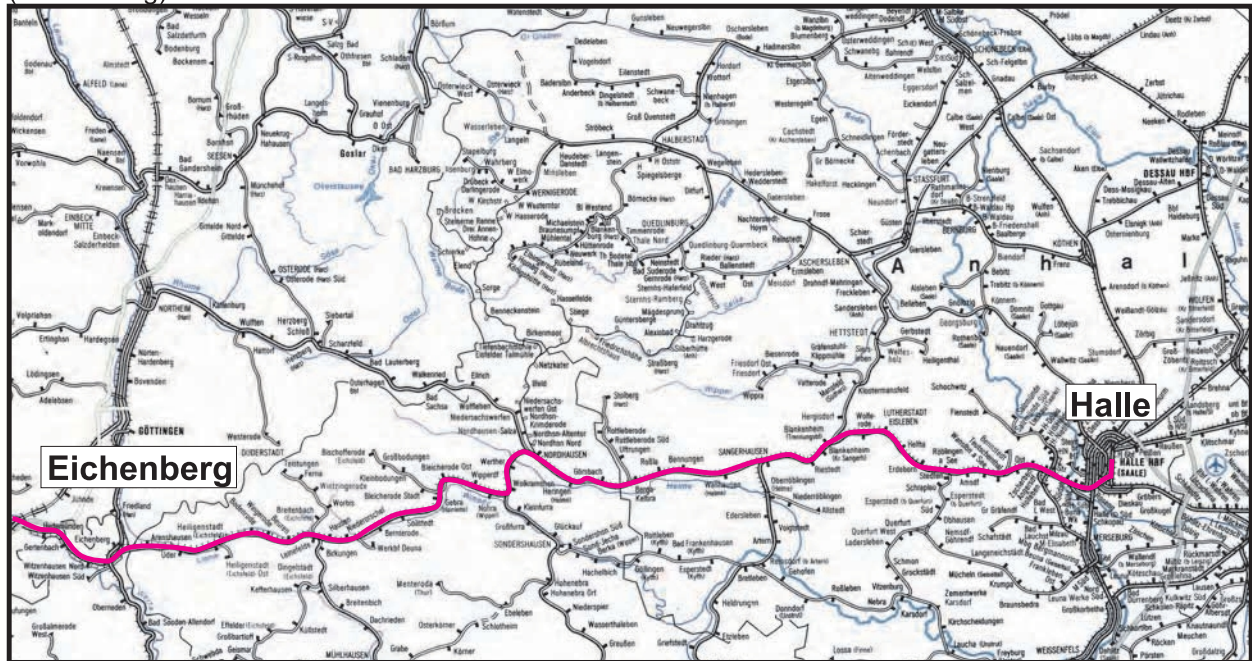
Streckenlänge: 1 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 80 km/h

Gesamtkosten gemäß
Finanzierungsvereinbarung
(Stand 10. November 1997): 16,7 Mio. DM

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

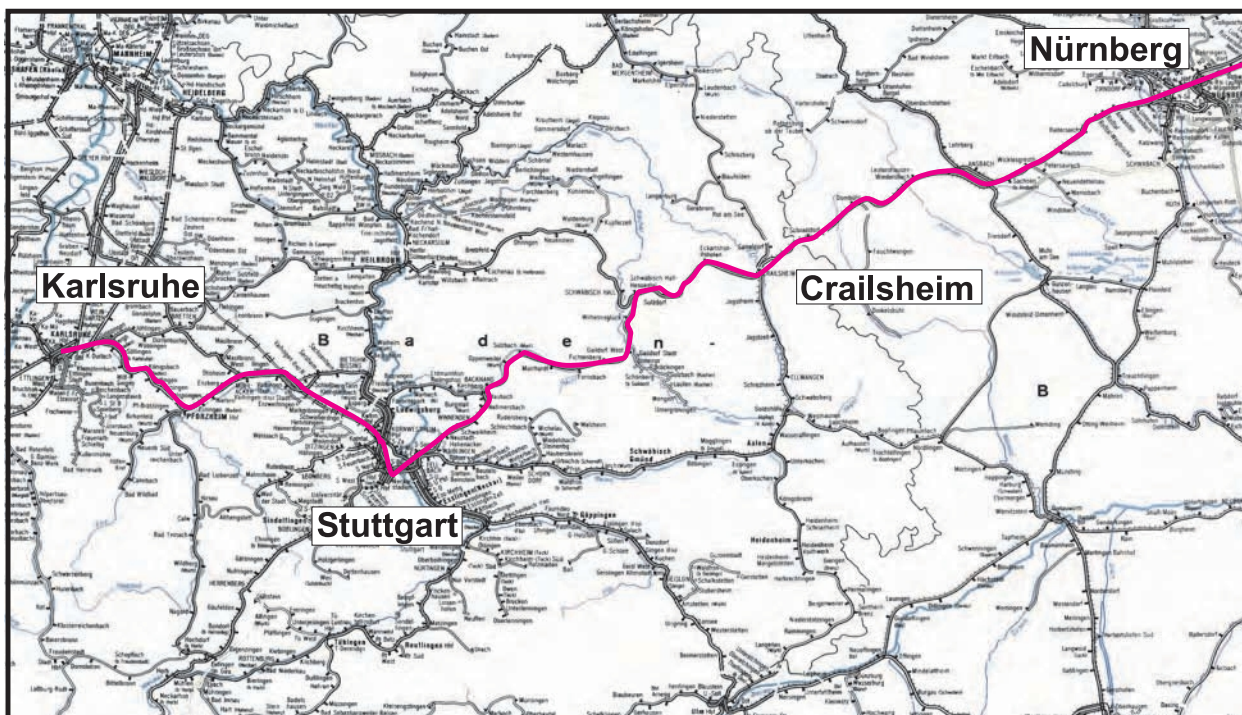
1. Baustufe:
Eichenberger Kurve

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 Neu markt-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.

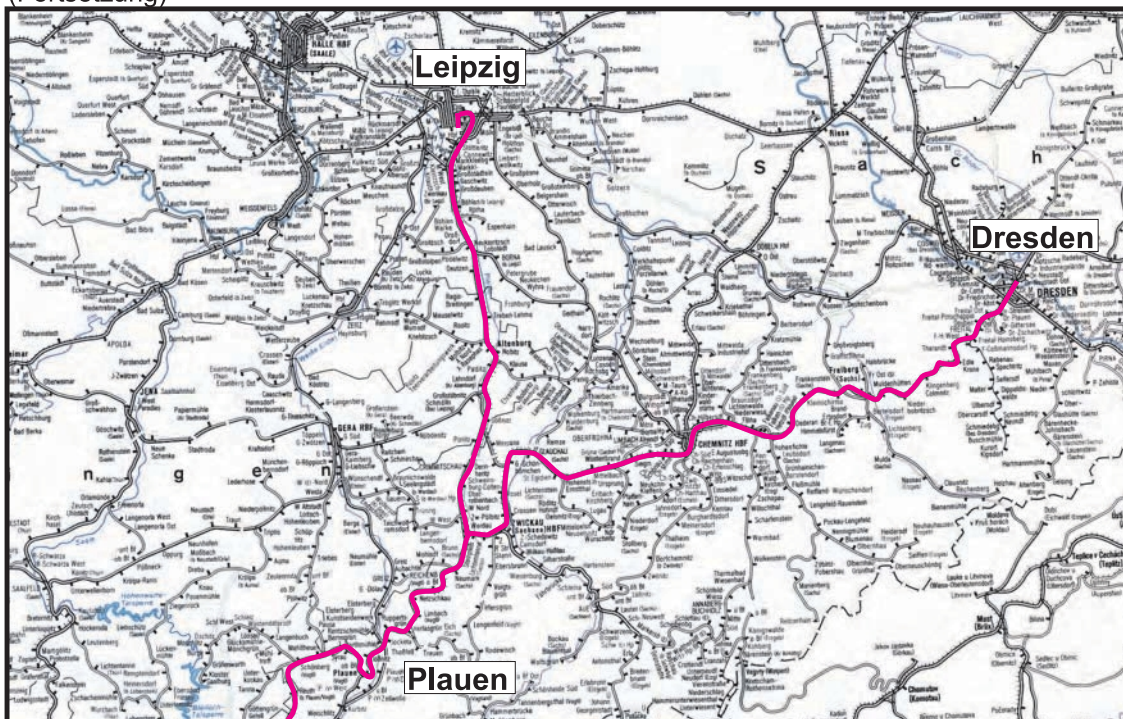
Nürnberg–Leipzig	
vor Baubeginn	243 Min.
nach Bauende	188 Min.

Nürnberg–Dresden	
vor Baubeginn	340 Min.
nach Bauende	285 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 3 465 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 Schlömener 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
- Niederwiesa–Chemnitz
- Zwickau–Neumark
- Neubau von 3 elektronischen Stellwerken

Inbetriebnahmen bis Dezember 1999:

- Tharandt–Freiberg
- Niederwiesa–Chemnitz
- St. Egidien–Glauchau
- Zwickau–Neumark
- Reichenbach–Landesgrenze Sachsen/Bayern

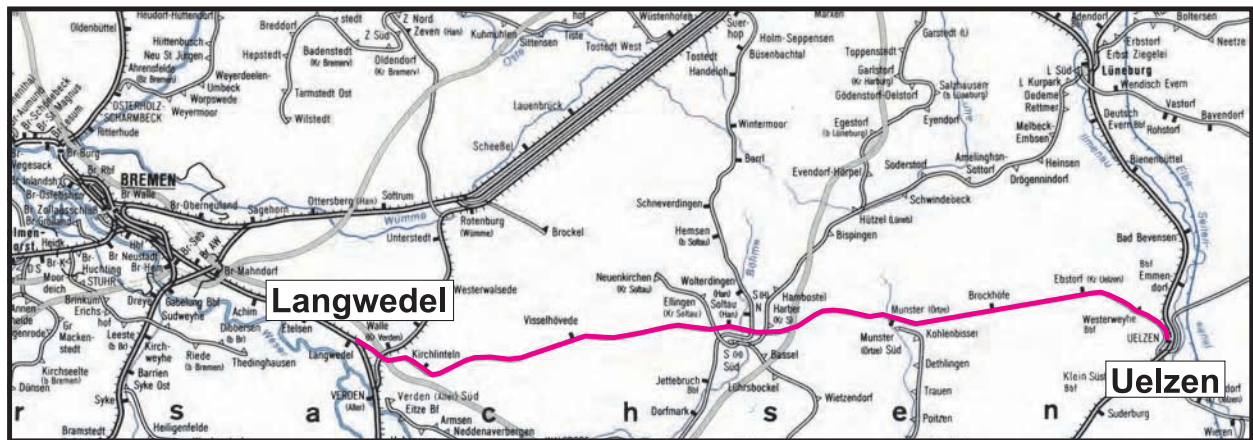
Geplante Inbetriebnahme November 2000:

- Schlömener Kurve

Realisierungsstand:

16 %

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. Projektkennndaten

Streckenlänge : 97 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan
(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:
Offen
- Baubeginn:
Offen
- Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Ertüchtigung der Strecke (ggf. zweigleisiger Ausbau/Elektrifizierung einschließlich der dem Güterverkehr dienenden „Nordstrecke“ (- Sande - Hafensbahnhof) mit Varianten für deren Endpunkt (mögliche Einbeziehung des Anschlusses „Beta-Raffinerie“).

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 52 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 100 km/h

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

3. Projektstand

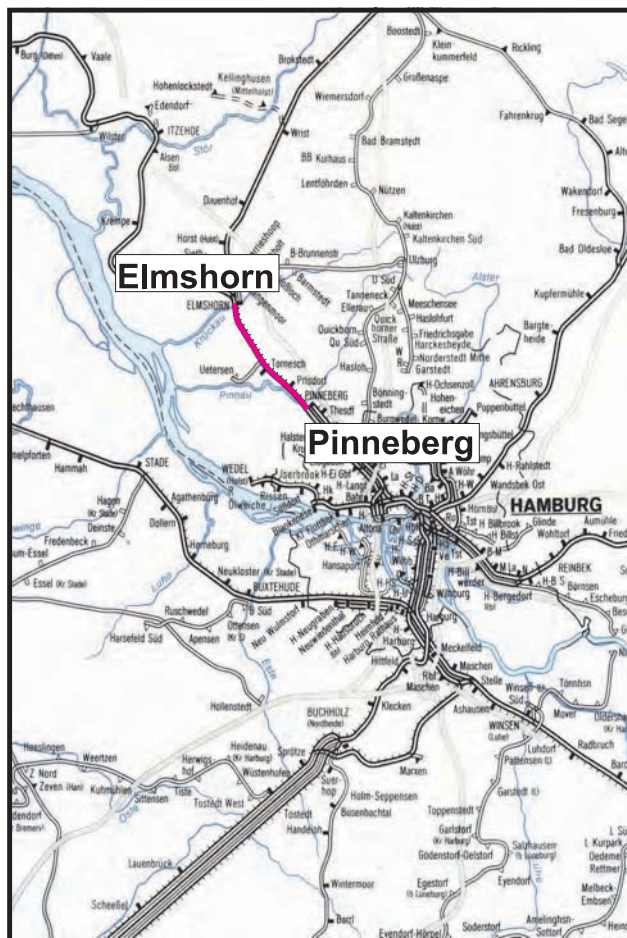
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Offen

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überlasteten Abschnittes infolge Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Skandinavien auf dem Weg Großer Belt–Flensburg–Hamburg.
Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

1. Baustufe

Verdichtung der Blockteilung sowie Bau eines zusätzlichen Bahnsteiggleises im Bahnhof Elmshorn

2. Baustufe (Endausbau)

Mehrgleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 15 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 8 Min.
nach Bauende 6 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 383 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorplanungsphase für 1. Baustufe
- Finanzierungsvereinbarung für 1. Baustufe liegt BMVBW im Entwurf vor

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung
(1. Baustufe)

Baubeginn:

1997 (1. Baustufe)

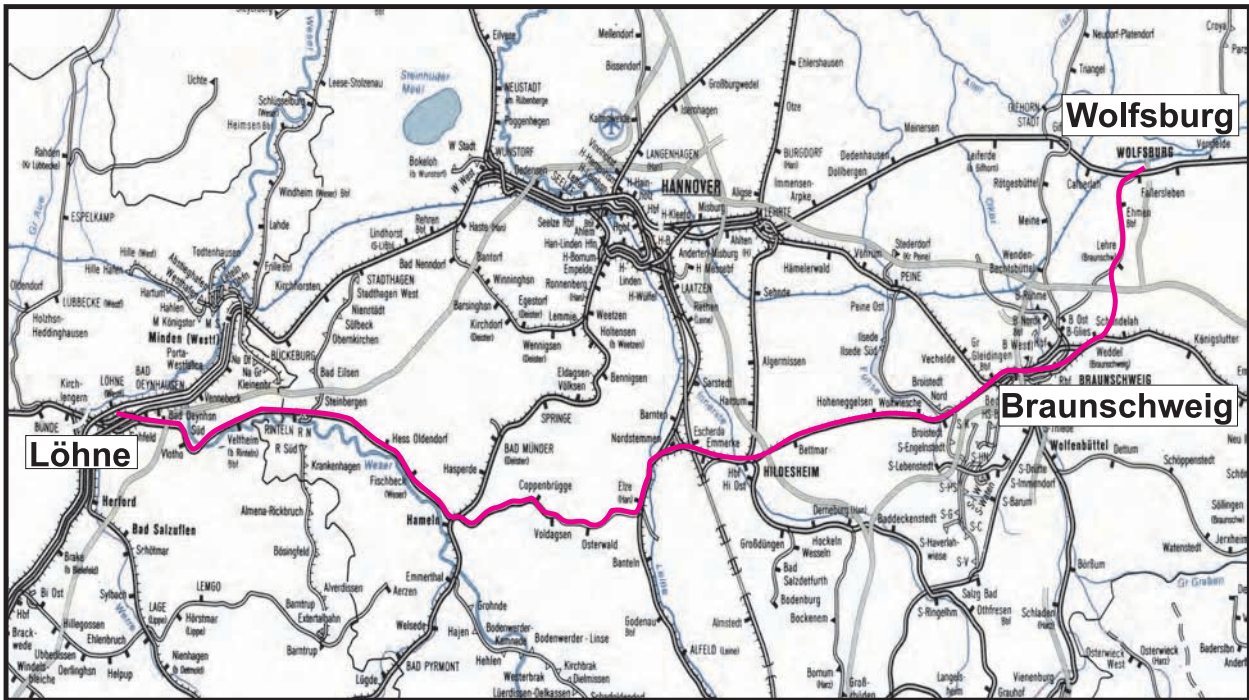
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1999

Inbetriebnahme:

Juni 1997 Streckenblockverdichtung
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 in den Teilabschnitten Elze–Nordstemmen–Hildesheim–Groß Gleidingen–Braunschweig
- Weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen durch den Bau schienenfreier Bahnsteigzüge, 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 Neubauabschnitt zwischen Weddel und Lehre mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h; Option auf Zweigleisigkeit
- Elektrifizierung der vorhandenen Strecke Lehre–Fallersleben mit Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h; 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. Projektkenndaten

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 gemäß IP (Stand 3. November 1999):	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

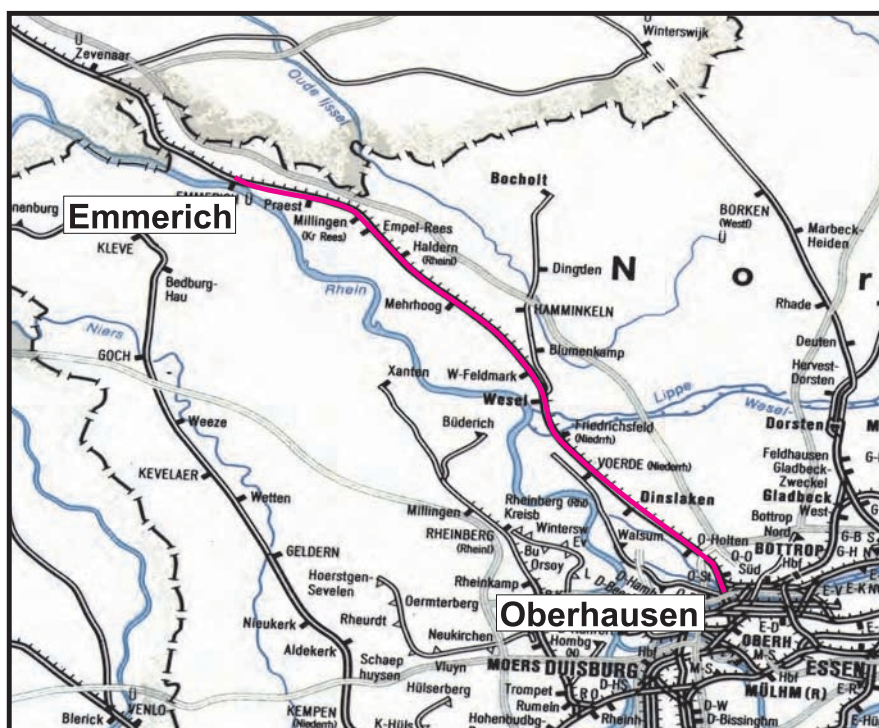
Planfeststellung:
Einleitung bis Ende 1999

Baubeginn:
Vsl. 2001

Inbetriebnahme:

- neues Gleis vsl. 2004
- Ertüchtigung des vorhandenen Gleises
vsl. 2006

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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	73 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	36 Min.
nach Bauende	29 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1 310 Mio. DM

3. Projektstand

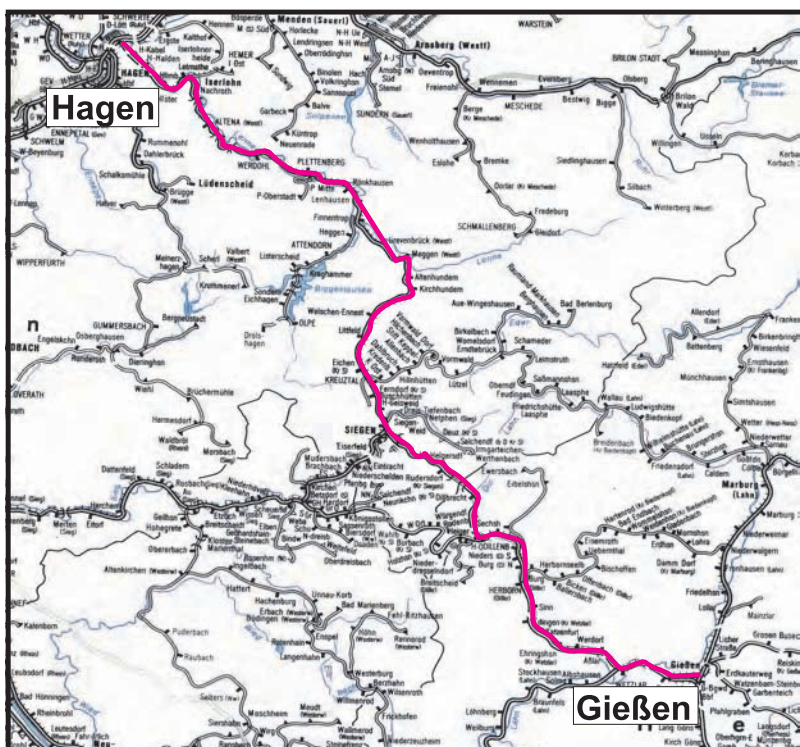
Planungsstand:
Vorplanung für das Gesamtvorhaben abgeschlossen

Planfeststellung:
Verfahren für Teilmaßnahme Knoten Oberhausen 1. Baustufe, Abschnitt 3, (kreuzungsfreie, zweigleisige Güterzug-Verbindungs-kurve) abgeschlossen.

Baubeginn:
November 1997
(nur für 1. Baustufe, Abschnitt 3)

Bauaktivitäten:
Im Knoten Oberhausen,
1. Baustufe, Abschnitt 3

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

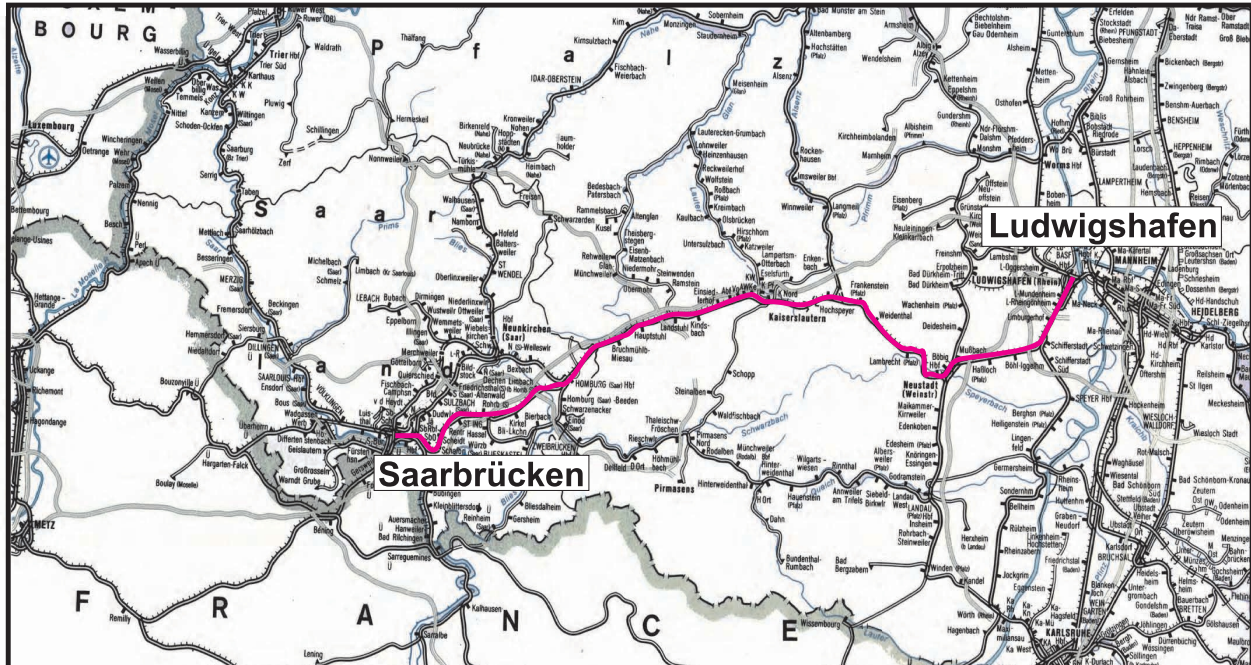
2. Projektkennndaten

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 '92 (Stand 1. Januar 1991)		585 Mio. DM

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

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 (Weinstr) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen
- Als Zwischenlösung zur raschen Erzielung von Fahrzeitgewinn ist der Ausbau für den Einsatz von Neigetechnik-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

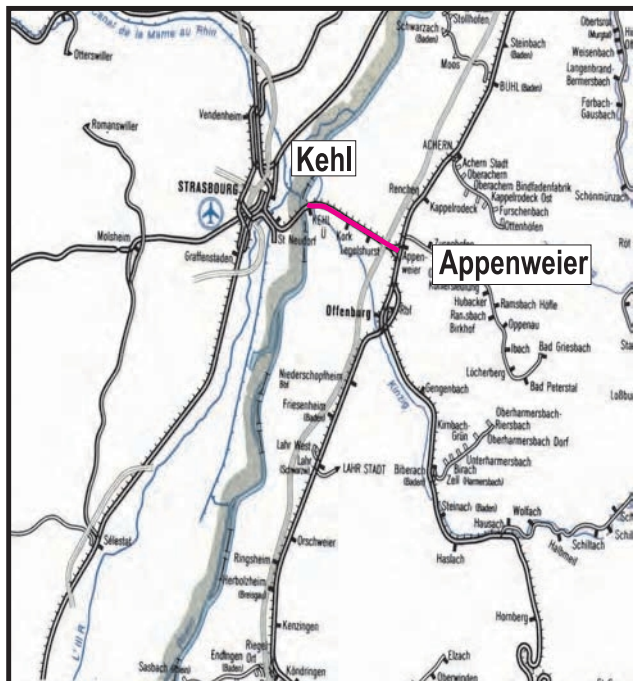
1. Baustufe:

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

2. Baustufe:

- Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern für Neigetechnik-Züge auf $V_{max} = 200$ km/h

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



POS Süd

2. Projektkenndaten

Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen
(POS Nord)

Streckenlänge: 128 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h

Fahrzeit:
 vor Baubeginn 79 Min.
 nach Bauende 57 Min.

Abschnitt Kehl–Appenweier
(POS Süd)

Streckenlänge: 17 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h

Fahrzeit:
 vor Baubeginn 9 Min.
 nach Bauende 6 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 905 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

POS Nord:
 Wo erforderlich (größere Linienverbesserungen) abgeschlossen

POS Süd:
 Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen

Planfeststellung:

POS Nord (1. Baustufe):

- Für die Abschnitte Schifferstadt, Limburgerhof/ Rhein-gönheim, Geistkircherhof/ Siedlung Waldland, Bf St. Ingbert/ St. Ingbert Ost abgeschlossen
- Abschnitt Rohrbach Einleitung Juli 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

Bauaktivitäten:

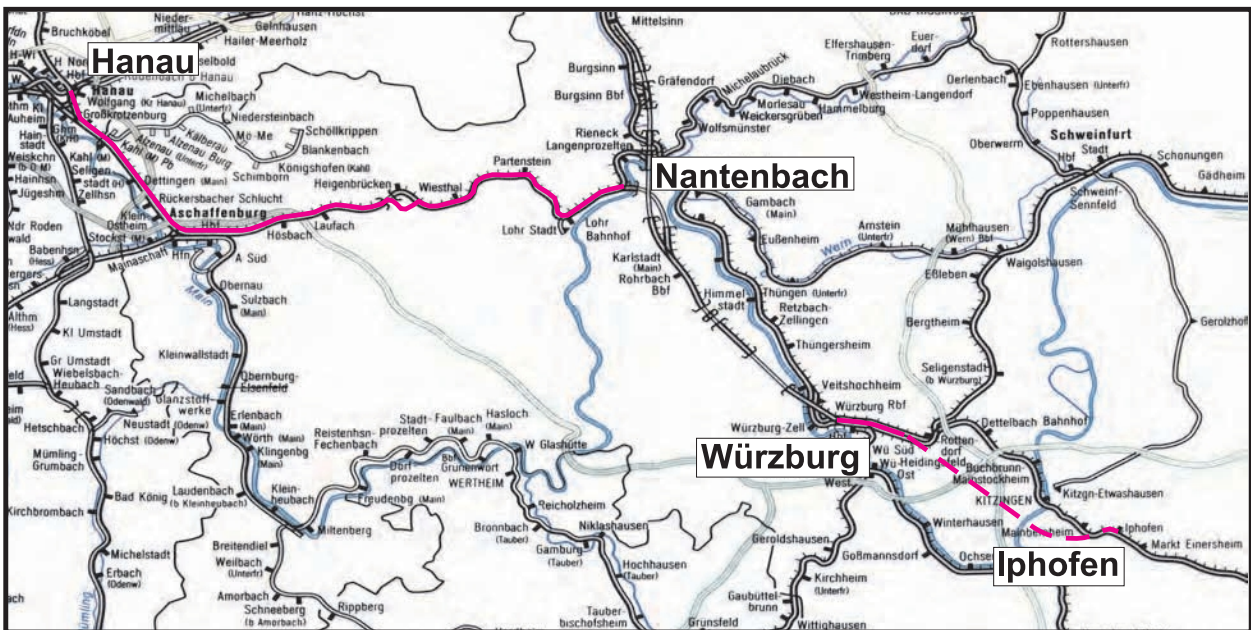
POS Nord:
 Ertüchtigung für Neigetechnik-Züge auf 160 km/h
 Tiefbauarbeiten Linienverbesserung Schifferstadt

Inbetriebnahme:

POS Nord:
 Vorab Neigetechnik 2000
 Ludwigshafen–Neustadt 2002
 Kaiserslautern–Saarbrücken (1. u. 2. Baustufe) 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 $V_{max} = 140 \text{ km/h}$ sowie Sanierung des bestehenden Schwarzkopftunnels mit Rückbau auf ein Streckengleis
- Neubauabschnitt Rottendorf–Iphofen für $V_{max} = 250 \text{ km/h}$

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

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	13 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1 848 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsauftrag für Abschnitt
Würzburg–Iphofen
Entwurfsplanung für Laufach–Heigenbrücken freigegeben

Raumordnung:

Würzburg–Iphofen noch offen
Laufach–Heigenbrücken nicht erforderlich

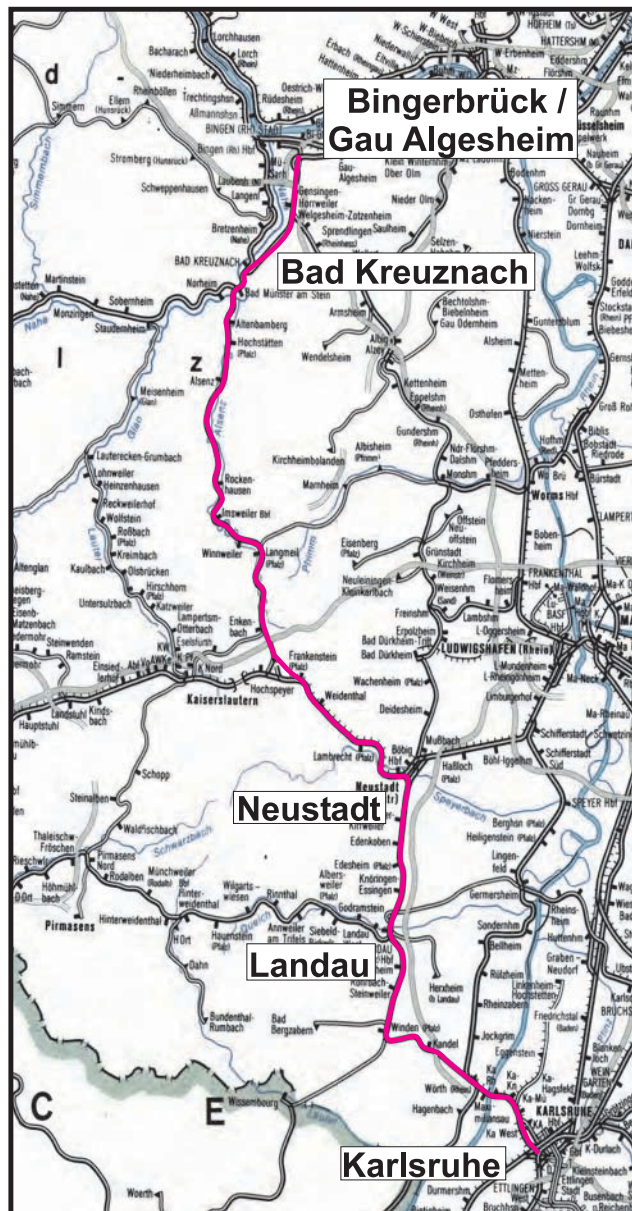
Planfeststellung:

Laufach–Heigenbrücken in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1999

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 '92
(Stand 1. Januar 1991): 820 Mio. DM

3. Projektstand

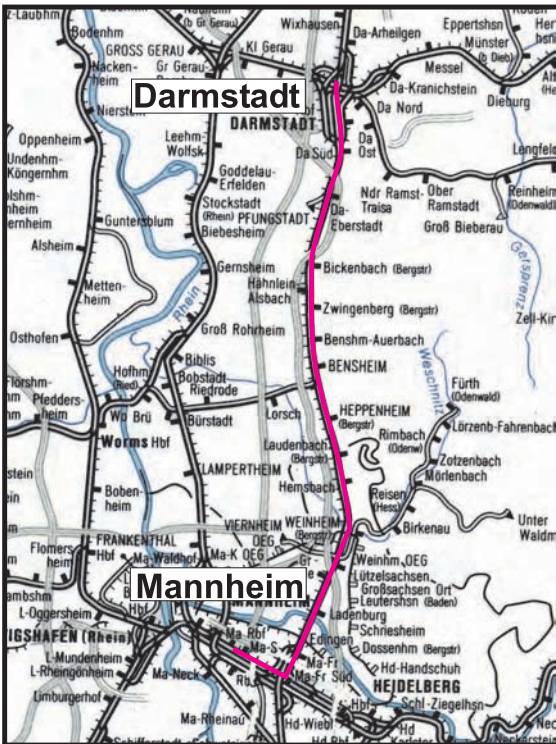
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch offen

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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

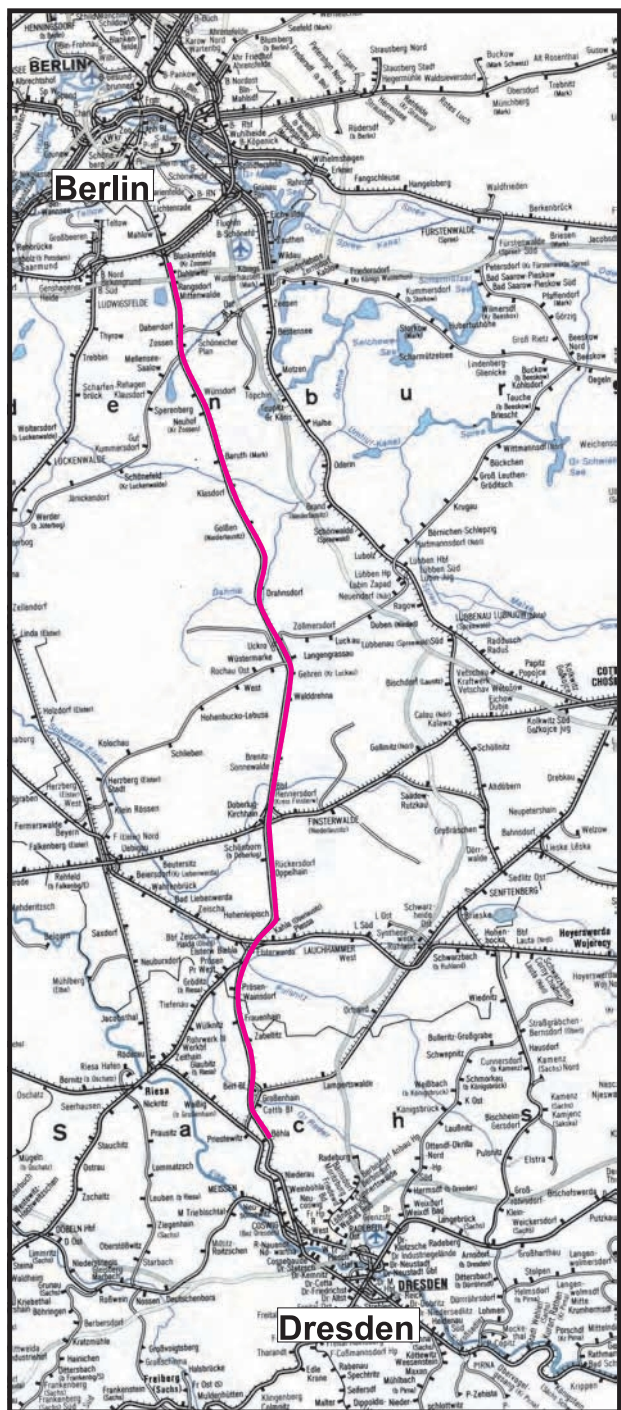
Streckenlänge:	72 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten gemäß BVWP '92 (Stand 1. Januar 1991):	885 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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 Pramisdorf und Zossen
- 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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1 941 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanung abgeschlossen

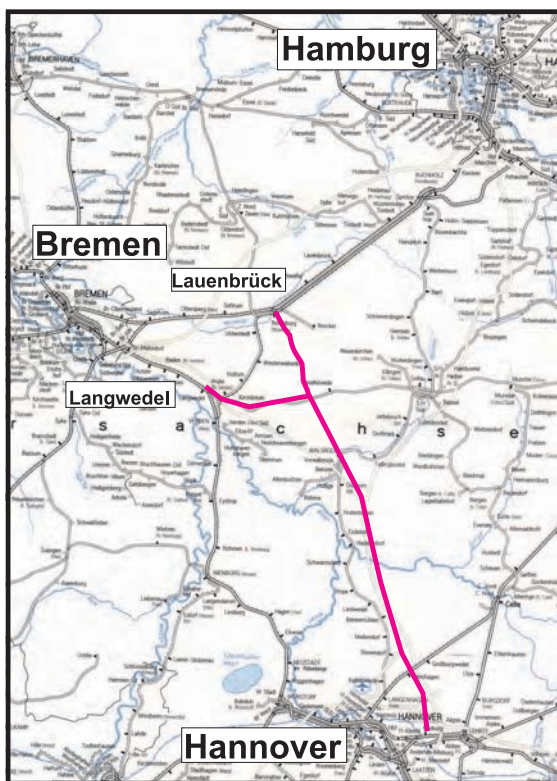
Raumordnung:
Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch offen

Baubeginn:
Vsl. 2000

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke für $V_{\max} = 300 \text{ km/h}$ zwischen Lauenbrück und Hannover
- Bau eines zweigleisigen Seitenastes für 160 km/h vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:		
NBS Hannover–Hamburg	85,5 km	
ABS Visselhövede–Langwedel	27,5 km	
Entwurfsgeschwindigkeit:		
NBS	300 km/h	
ABS	160 km/h	
Fahrzeit:		
Hannover–Hamburg:		
vor Baubeginn	69 Min.	
nach Bauende	56 Min.	
Hannover–Bremen:		
vor Baubeginn	54 Min.	
nach Bauende	46 Min.	
Gesamtkosten gemäß BVWP '92 (Stand 1. Januar 1991)	2 500 Mio. DM	

3. Projektstand

Planungsstand:	Voruntersuchungen abgeschlossen
Raumordnung:	Eingeleitet Juni 1999
Planfeststellung:	Offen
Baubeginn:	Offen
Bauaktivitäten:	Keine im Jahr 1999

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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 210 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Einleitung Entwurfsplanung 2000

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Vsl. 2000/2001

Baubeginn:
Vsl. 2001

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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

1. Zielsetzung

Die 1. Stufe der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe wurde bis 1995 weitestgehend abgeschlossen.

Ziele der 2. Stufe sind die Modernisierung verbleibender Rangierbahnhöfe und die Senkung der Umstellzeiten und Kosten für die Umstellung von Einzelwagen und Wagengruppen.

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

2. Projektkenndaten

1. Realisierungsstufe:

Ausbau von 5 Zugbildungsanlagen

- Rbf Gremberg Süd-Nord
- Rbf Seelze Ost-West
- Rbf Gremberg Nord-Süd
- Rbf Hagen-Vorhalle
- Rbf Mannheim West-Ost

Kosten der 1. Realisierungsstufe
gemäß Entwurf Finanzierungsvereinbarung
(Stand 30. März 2000): 211,7 Mio. DM

3. Projektstand

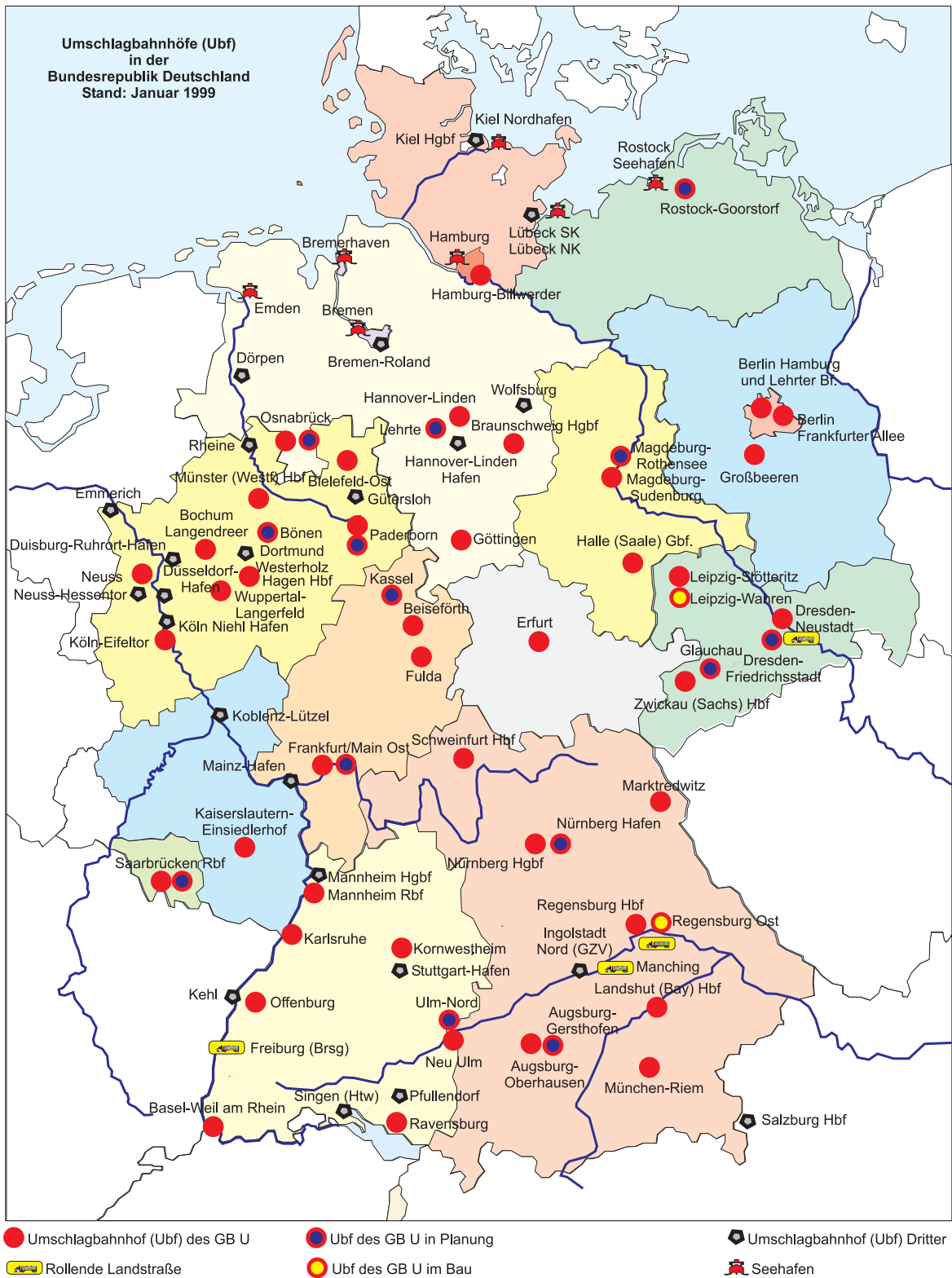
Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG soll eine Sammelvereinbarung – Investitionen Rangierbahnhöfe – abgeschlossen werden.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den 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.

Geplanter Baubeginn:
2000

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



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 Modernisierung 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 Unternehmen 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-Eifeltor
- Großbeeren
- Basel
- Kornwestheim
- Erfurt
- Karlsruhe
- Leipzig

Nach dieser Sammelvereinbarung sind für die Jahre 1996 bis 1999 Bundeshaushaltsmittel (BHH) 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 (Anpassungsmaßnahmen zur Kapazitätserhöhung im Rbf), Frankfurt/Main, Glauchau, Magdeburg, Regensburg und Rostock wurde im August 1997 eine 2. Sammelvereinbarung abgeschlossen. Nach dieser Sammelvereinbarung sind für die Jahre 1994 bis 2000 Bundeshaushaltsmittel (BHH) in Höhe von 168,5 Mio. DM vorgesehen.

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

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

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes werden weitere Finanzierungsvereinbarungen vorbereitet.

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

1. Sammelvereinbarung

Ubf Köln-Eifeltor

Planungsstand:

- Technische Planungen abgeschlossen
- Teilentwurfsheft für Endausbau Juli 1994 genehmigt

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
2. und 3. Ausbaustufe 1997

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme:
2. Halbjahr 2000

Ubf Großbeeren

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung abgeschlossen
- Linienbestimmung abgeschlossen

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:

- Juli 1993 Linienbestimmung
- Juni 1995 Planfeststellung

Baubeginn:
September 1996

Inbetriebnahme:
September 1998

Ubf Basel

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Ausführungsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Dezember 1996

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Teilbetriebnahme:
Dezember 1998

Inbetriebnahme:
Mai 1999

Ubf Kornwestheim

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Ausführungsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
September 1996

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme:
August 1998

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

Ubf Erfurt-Azmannsdorf

Planungsstand:
Entwurfsplanung genehmigt

Raumordnung:
Linienbestimmung

Planfeststellung:
Planfeststellungsbeschluss liegt vor

Baubeginn:
September 1996 (1. Baustufe)

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme:
März 1999

Ubf Karlsruhe

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Dezember 1996

Bauaktivitäten:
Bauarbeiten abgeschlossen

Inbetriebnahme:
Mai 1999

Ubf Leipzig-Wahren

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
1996

Baubeginn:
1997

Bauaktivitäten:
Tiefbauarbeiten
Einfahrbereich:
Brücke über Streckengleise

Inbetriebnahme:
Anfang 2001

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

2. Sammelvereinbarung

Ubf Bremerhaven CT III

Anpassungsmaßnahmen der DBAG

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Baubeginn:
2000

Ubf Frankfurt/Main Ost

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 17. März 1997

Baubeginn:
vsl. Mai 2000

Bauaktivitäten:
Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und
Ausschreibung der Baumaßnahme

Ubf Glauchau

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten:
Keine (Standortprüfung)

Ubf Magdeburg-Rothensee

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung abgeschlossen
- Entwurfsplanung

Planfeststellung:

- Linienbestimmung
- Planfeststellungsbeschluss

Baubeginn:
1997 (Gründerwerb)

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

Inbetriebnahme:
Offen (Betreiber gesucht)

Ubf Regensburg Ost

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 12. Januar 1997

Baubeginn:
September 1998

Bauaktivitäten:
Verkehrsflächen, Beleuchtung, Hochbau und
Kranmontage in 1999

Inbetriebnahme:
31. Januar 2000

Ubf Rostock-Goorstorf

Planungsstand:
Linienbestimmung bestätigt

Raumordnung:
Bestätigt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Offen (Betreiber gesucht)

Bauaktivitäten:
1997 Erstellung des Zuführungsgleises
zz. Keine

Inbetriebnahme:
Offen

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

1. Zielsetzung

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

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 zz. Voruntersuchungen zum Einbau des Hochleistungsblocks (HBL).

2. Projektkenndaten

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg - Basel:

Streckenlänge: 125 km

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

3. Projektstand

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg - Basel:

Planungsstand:
Ausführung seit Herbst 1993

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Für Teilmaßnahmen durchgeführt

Bauaktivitäten:

- Einspielung von CIR-ELKE Software
- LZB Abnahme

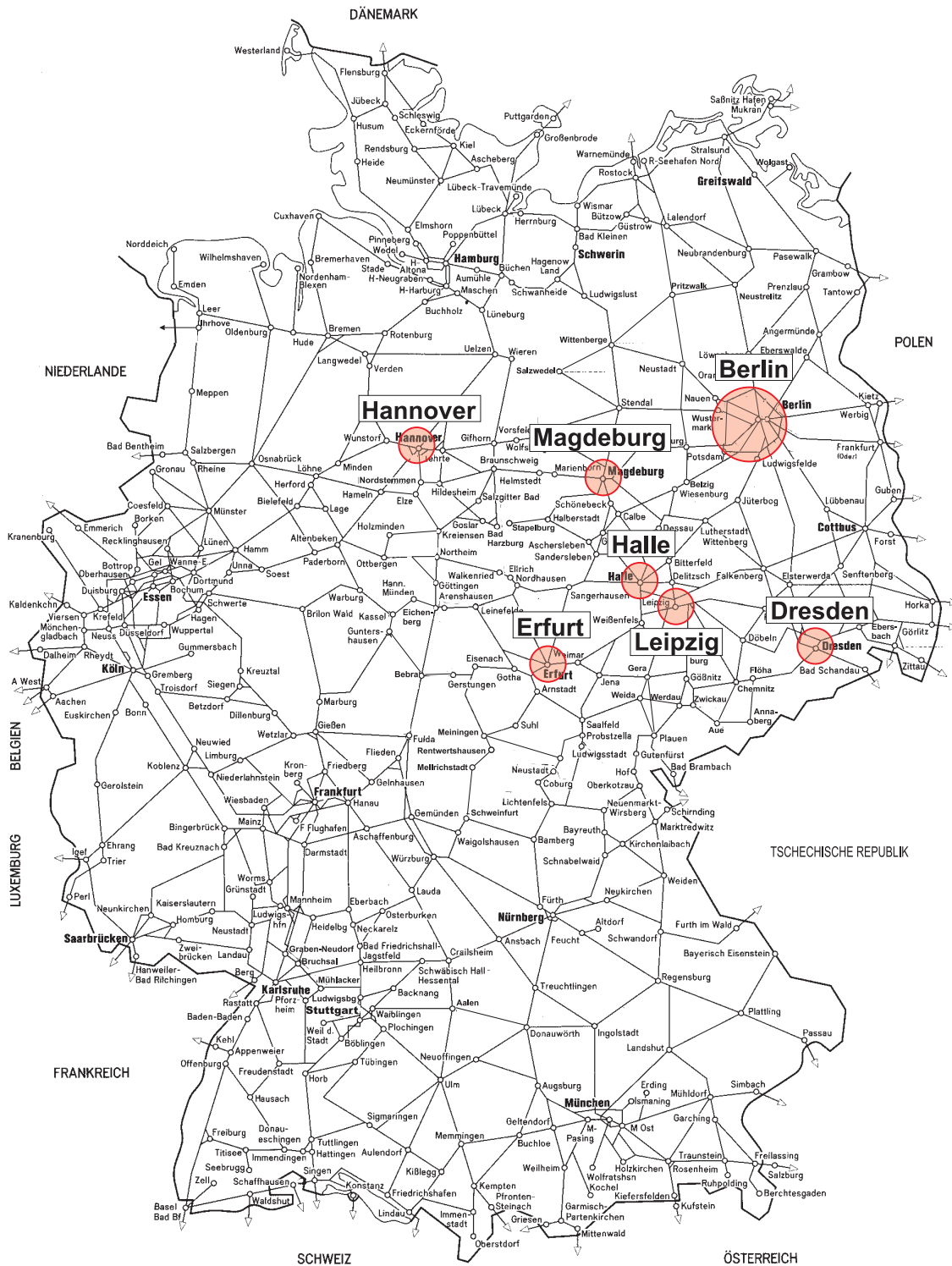
Baubeginn:
1995

Realisierungsstand:
(ohne Ausbau der Strecke auf
V = 200 km/h):

Signaltechnik	92 %
Tiefbau	100 %
Oberleitung	100 %
Unterwerke	100 %

Inbetriebnahme:
Sukzessive bis Oktober 2000

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

Projektkenndaten

Knoten Halle/Leipzig

Planungsstand:

- Rahmenentwurfsplanung abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung ESTW Leipzig abgeschlossen

Baubeginn:

vsl. 2000 (ESTW)

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1999

Knoten Hannover

Planungsstand:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995

Knoten Dresden

Planungsstand:

- Teilvorhaben 1:
ESTW Dresden Hbf (Ausführung)
- Teilvorhaben 2–4:
Vorentwurfsplanung

Baubeginn:

Teilvorhaben 1 (ESTW)
August 1998

Inbetriebnahme:

2000

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung

Baubeginn:

Noch offen (ESTW)

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1999

Knoten Erfurt

Planungsstand:

Entwurfsplanung

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

1. Baustufe (ESTW)
Dezember 1996

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 Bahnhofs 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

Ausbaugeswindigkeit: 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 rohbauseitig fertiggestellt
- Arbeiten an den Tunnelrohbauten im Bereich Spreebogen
- Rohbau der vier nördlichen Tunnelröhren im Schildvortrieb fertiggestellt
- zwei Tunnelröhren fertiggestellt
- Arbeiten am Rohbau Bahnhof Potsdamer Platz überwiegend fertiggestellt
- Passerelle im Bereich der Potsdamer Platz Arkaden fertiggestellt
- Senkkästen an der südlichen Tunneleinfahrt fertiggestellt
- Sanierung des Senkkastens 1 abgeschlossen
- Baufeldfreimachung im Bereich Bahnhof Berlin Papestraße

Realisierungsstand:

45 %

Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuz-Bündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt)
- Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im Zentralen Bereich

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 befanden 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 %

Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

Nordkreuz–Birkenwerder

Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit:

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

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

Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung
- Kein Planungsauftrag für Entwurfsplanung

Baubeginn:
Vsl. 2003

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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:
2000

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

Südkreuz–Blankenfelde

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

Projektkennndaten

- 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. 2000

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

Südkreuz–Ludwigsfelde

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

Projektkennndaten

- 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
- Planfeststellungsbeschuß für Abschnitt von Teltow bis Landesgrenze liegt vor
- Planfeststellungsverfahren für die restlichen Abschnitte sind eingeleitet
Anhörungsverfahren beendet (Bauabschnitt 1 und 2)

Baubeginn:
1996

Bauaktivitäten:

- Oktober 1996 Beginn der Bauarbeiten im Abschnitt Teltow
- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide im 1. Inbetriebnahmeabschnitt fertiggestellt
Ausbau zum Endzustand erfolgt sukzessive mit den Bauabschnitten

Realisierungsstand:
25 %

Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

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

Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

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
mit Option 200 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

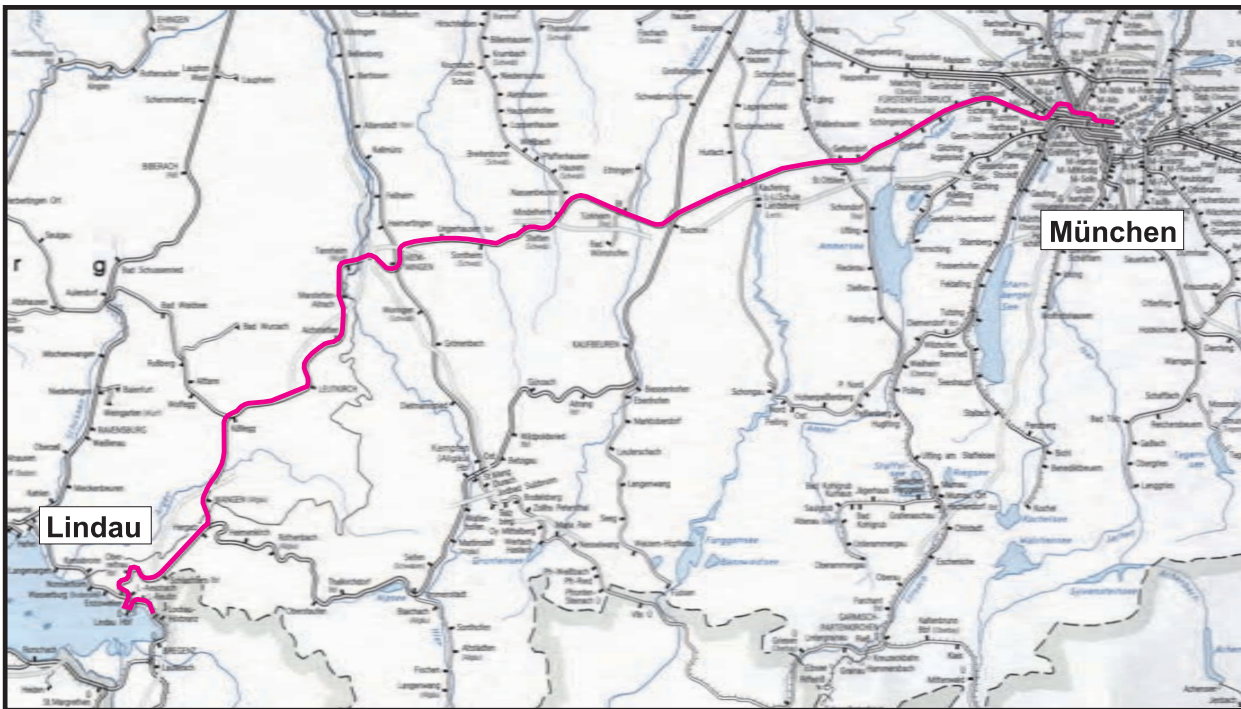
Planungsstand:

- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Vsl. Abschluss der Entwurfsplanung in 2000

Baubeginn:
Vsl. 2002

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1999

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. Projektkenndaten

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 gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 80 Mio. DM

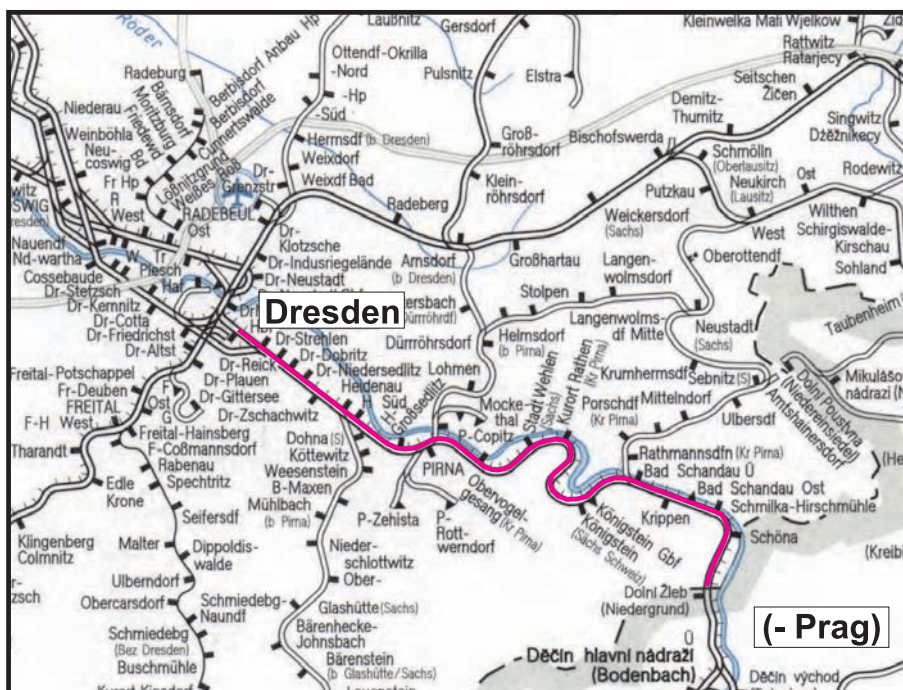
3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
Soweit erforderlich,
Einleitung vsl. in 2000

Baubeginn:
vsl. 2001

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Einsatz von Neigetechnik-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 können.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Dresden–Prag	175 km
Dresden–Landesgrenze	51 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 215 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

- Abschnitt Pirna–Grenze
Vorentwurfsplanung

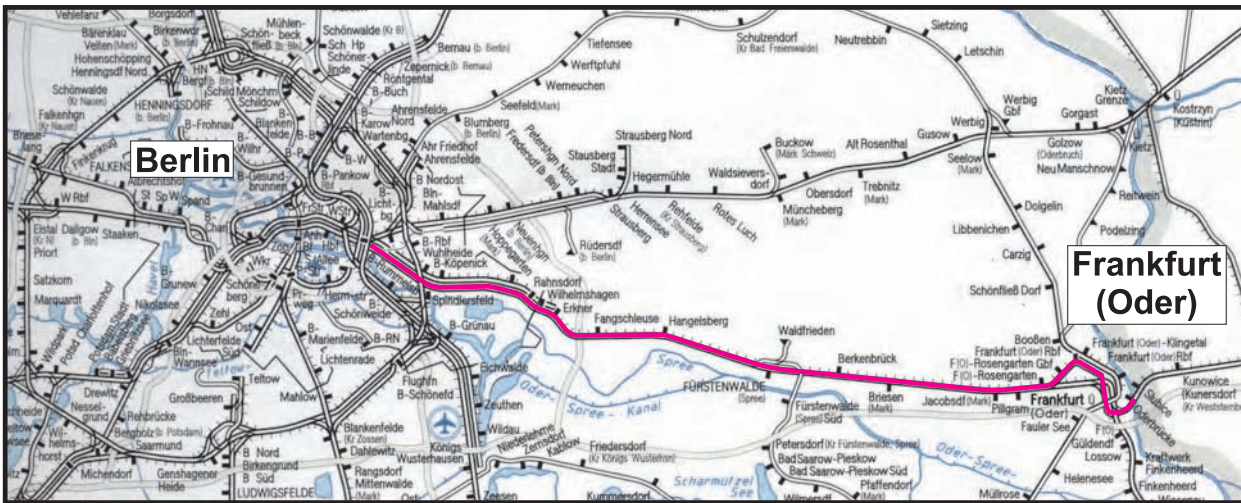
Baubeginn:

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: 84 km

- 1. Bauabschnitt
Erkner (a)–Frankfurt (Oder) (a) 57 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 27 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 618 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung für den 2. Bauabschnitt bis Juni 1999 fertig

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
1998 bis 2002 (baulosweise)

Baubeginn:
September 1997

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

