

## **Unterrichtung** **durch die Bundesregierung**

### **Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2002**

#### Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Vorbemerkung</b> .....	3
<b>Teil A (Allgemeiner Teil)</b> .....	3
<b>1. Allgemeines</b> .....	3
1.1 Einheit Deutschlands .....	3
1.2 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994) .....	3
1.3 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung .....	3
<b>2. Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung</b> .....	4
2.1 Bundesverkehrswegeplanung .....	4
2.2 Überarbeitung Bundesverkehrswegeplan 1992 .....	4
2.3 Bedarfsplan Schiene .....	5
2.4 Finanzierung der Eisenbahnstruktur .....	5
2.4.1 Allgemeines .....	5
2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen .....	5
2.4.3 Bestandsnetz .....	6
2.4.4 Nahverkehr .....	6
2.4.5 Investive Altlasten .....	6
2.4.6 Finanzierungsarten .....	6
2.4.7 Investitionsprogramm 1999 bis 2002 .....	6
2.4.8 Zukunftsinvestitionsprogramm .....	6
<b>3. Berücksichtigung der Belange Behinderter</b> .....	7
<b>4. Vereinbarungen mit Nachbarländern</b> .....	7
<b>5. Förderung durch die Europäische Union</b> .....	7
5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel) .....	7
5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel) .....	8

	Seite
<b>Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte</b> .....	9
<b>6. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege</b> .....	10
6.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang – .....	10
6.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben – .....	11
<b>7. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2001</b> .....	12
7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang – (Angaben in Mio. DM) .	12
7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang – (Angaben in Mio. €) . .	13
7.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben – (Angaben in Mio. DM) .....	14
7.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben – (Angaben in Mio. €) .....	15
<b>Teil B (Projektbezogener Teil)</b> .....	16
Berichte zu den Einzelprojekten, jeweils gegliedert nach .....	16
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
BZ	Betriebszentrale
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
(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 Artikel 6 Abs. 135 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378, 2423, berichtigt mit Gesetz vom 1. September 1994, BGBl. I S. 2439), berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

### 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.

Die Notwendigkeit der Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenwegenetz wurde auf der Grundlage des BVWP '92 seinerzeit erstmalig mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) gesetzlich bestätigt, dem der „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ als Anlage beigefügt ist. Mit dieser gesetzlichen Bedarfsfeststellung wurde eine Gleichbehandlung zwischen Schiene und Straße hergestellt und die Realisierung der Projekte 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 rund 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. Euro) 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 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)

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 staatlichen Aufgaben wurden von den unternehmerischen getrennt. 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 wurde aufgrund der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 1. Januar 1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) übertragen. Mit Wirkung vom 1. Juli 2001 an ist die DB Energie GmbH als ein weiteres Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinzugetreten. Damit obliegen diesen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

### 1.3 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung

Zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den neuen Ländern wurden folgende Wege beschränkt:

1. Im Dezember 1991 hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das 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 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz hat zu einem spürbar schnelleren Abschluss von Planungsverfahren beigetragen. Es 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 privatrechtlichen 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 DB Projekt Verkehrsbau GmbH (PVB) für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die Verkehrsanlagen in Berlin, die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München und weitere bedeutende Bauvorhaben
- die DB Bau Projekt GmbH für die NBS Köln–Rhein/Main, ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel und ABS/(Paris-) Grenze D/F–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier.

Diese Gesellschaften koordinieren die Planungen für die genannten Schienenprojekte und sind für deren Realisierung und Überwachung beim Bau zuständig.

## 2. Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

### 2.1 Bundesverkehrswegeplanung

In Bundesverkehrswegeplänen wird auf der Basis verkehrsträgerübergreifender Prognosen und Bewertungskriterien das für die Gestaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur erforderliche Investitionsvolumen einschließlich der Finanzmittel für Ersatz und Erhaltung dargestellt. Eine Einordnung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte wird entsprechend ihren gesamtwirtschaftlichen Bewertungen sowie den ökologischen und raumordnerischen Einschätzungen in Dringlichkeitsstufen vorgenommen.

Bei der Auswahl und der Feststellung der Dringlichkeit von Investitionen ist bei den Bahnen darüber hinaus ein betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsnachweis unabdingbar.

Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) sieht für den Zeitraum von 1991 bis 2012 ein Investitionsvolumen von rund 232 Mrd. Euro (454 Mrd. DM) für den Neu- und Ausbau sowie die Substanzerhaltung und Erneuerung der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen vor. Der Anteil der

Investitionen in die Bundesschienenwege beträgt rund 109 Mrd. Euro (213 Mrd. DM), davon für Aus- und Neubau rund 60 Mrd. Euro (117 Mrd. DM). Damit liegt er erstmals in einem Bundesverkehrswegeplan über dem Anteil, der für Bundesfernstraßen vorgesehen ist. Zusätzlich sind im gleichen Zeitraum rund 43 Mrd. Euro (84 Mrd. DM) für übrige Investitionen – im Wesentlichen Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vorgesehen.

### 2.2 Überarbeitung Bundesverkehrswegeplan 1992

Gemäß der Koalitionsvereinbarung zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands und Bündnis 90/Die Grünen vom 20. Oktober 1998 ist der 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. Des Weiteren soll schrittweise die Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße erfolgen. Die derzeit laufende BVWP-Überarbeitung orientiert sich demgemäß an folgenden übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Zielen:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und natürlichen Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO<sub>2</sub>),
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Förderung der europäischen Integration.

Zur Überarbeitung des BVWP '92 selbst gehören u. a.:

- Aktualisieren der Prognosen und Daten auf der Grundlage eines Integrationsszenarios,
- Modernisieren der Bewertungsmethodik, insbesondere in den Bereichen ökologische sowie raumordnerische Bewertung einschließlich städtebaulicher Effekte,
- Aktualisierung der Kosten erwogener Projekte,
- Schaffung eines realistischen Finanzrahmens.

Die laufende Überarbeitung des BVWP '92 wird zügig fortgesetzt. Wesentliche Schritte sind bereits erfolgt; hervorzuheben sind insbesondere die Verkehrsprognosen sowie die Modernisierung der Bewertungsmethodik. Ein zusammenfassender Bericht über die Grundzüge der

modernisierten Bewertungsmethodik ist vom BMVBW im Mai 2002 veröffentlicht worden. Seit Mai 2002 liegen den Ländern und der Deutschen Bahn AG die Projektinformationen und Bewertungsergebnisse in Form von Rohdaten vor, die in bilateralen Gesprächen mit den Ländern und der DB Netz AG erörtert werden und ggf. neue Bewertungsläufe erforderlich machen. Im Anschluss an die im Herbst 2002 vorgesehene abschließende Bewertungsphase aller Projekte kann der Entwurf des neuen BVWP erstellt werden, in dem die Vorhaben nach Maßgabe der Bewertungsergebnisse für die Kategorien „Vordringlicher Bedarf“, „Weiterer Bedarf“ oder „Keine Aufnahme in den BVWP“ vorgeschlagen werden.

Nach Abstimmung mit den Ländern und den Bundesressorts sowie nach Anhörung der Fachverbände wird dieser Entwurf voraussichtlich Anfang 2003 dem Bundeskabinett zur Beschlussfassung vorgelegt. Die parlamentarische Behandlung der entsprechenden Gesetzentwürfe zur Änderung der Ausbaugesetze für Schiene und Bundesfernstraßen wird sich daran anschließen.

### 2.3 Bedarfsplan Schiene

Der Bundesverkehrswegeplan ist mit seinen bewerteten Projekten zugleich Grundlage für die jeweils vom Parlament zu verabschiedenden gesetzlichen Bedarfspläne. Das Nähere hinsichtlich Eisenbahninfrastruktur regelt das BSchwAG, welches als Anlage zu § 1 den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält.

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

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

Der geltende Fünfjahresplan und das erstmals aufgestellte Investitionsprogramm 1999 bis 2002 wurden aufeinander abgestimmt.

## 2.4 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

### 2.4.1 Allgemeines

Um den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSchwAG Neubau, 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, Ersatzinvestitionen) sind nach § 9 BSchwAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu schließen, in denen insbeson-

dere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung festgelegt wird.

### 2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind im Bedarfsplan als Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ – untergliedert in Einzelmaßnahmen aus Überhang und neue Vorhaben –, Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ und „Länderübergreifende Projekte“ enthalten.

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan-Projekte stellt sich wie folgt dar:

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2001 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

35 852 Mio. €

70 121 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang 24 415 Mio. €

47 752 Mio. DM,

auf die Neuen Vorhaben 11 437 Mio. €

22 369 Mio. DM.

Davon betragen im Geschäftsjahr 2001 die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan

2 324 Mio. €

4 545 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang 1 460 Mio. €

2 855 Mio. DM,

auf die Neuen Vorhaben 864 Mio. €

1 690 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Jahr 2001 lag – wie in den Vorjahren auch – mit 355 Mio. Euro (694 Mio. DM) bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. Hierbei standen Streckenausbau, Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Wesentliche Investitionen in 2001 wurden auch für die Neubaustrecken Köln–Rhein/Main (641 Mio. Euro/1 254 Mio. DM) und Nürnberg–Ingolstadt–München (395 Mio. Euro/772 Mio. DM) sowie für die Knotenprojekte Berlin (263 Mio. Euro/514 Mio. DM) getätigt.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der dargestellten Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die

Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege zusammen in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km (1 und 2 Mio. DM/km); punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

### 2.4.3 Bestandsnetz

Neben den 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. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz, die sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und geringfügige Erweiterungsmaßnahmen umfassen, sollen zukünftig einen Umfang von ca. 2,6 Mrd. Euro pro Jahr (5 Mrd. DM/Jahr) erreichen.

Daneben sind für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen im Bundeshaushalt jährlich 51 Mio. Euro (100 Mio. DM) vorgesehen.

### 2.4.4 Nahverkehr

Für reine Nahverkehrsvorhaben stellt der Bund insgesamt 1,7 Mrd. Euro (3,3 Mrd. DM) auf Grundlage des BSchwAG/DBGrG für die Jahre 1995 bis 2002 zur Verfügung. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierende Vielzahl von unterschiedlichsten Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, wurden so genannte Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossen.

Zudem kommen die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz und die Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen in erheblichem Umfang auch Schienenstrecken des Nahverkehrs zugute.

Damit sind die im BSchwAG/DBGrG festgelegten Quoten mehr als erfüllt. (Nach einer Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes kommen insgesamt über 30 Prozent der Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen dem Nahverkehr zugute).

### 2.4.5 Investive Altlasten

Der Bund leistet gemäß § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen (investiven) Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn. Für die notwendigen Investitionen zur Angleichung des Schienennetzes des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand, die technische Ausstattung und das Produktionsniveau des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn stellt der Bund in den Jahren 1994 bis 2002 bis zu 16,9 Mrd. Euro (33 Mrd. DM) bereit.

In den Jahren 1994 bis 2001 konnten investive Altlasten von rund 9,9 Mrd. Euro (19,3 Mrd. DM) insbesondere in den Bereichen Bahnübergangssicherung, Stellwerkstechnik, geschwindigkeitserhaltende Maßnahmen, geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen und Brücken beseitigt werden.

Das ehrgeizige Ziel eines vollständigen Abbaus der investiven Altlast von bis zu 16,9 Mrd. Euro (33 Mrd. DM) bis zum Jahr 2002 wird nicht erreicht. Dies begründet sich insbesondere dadurch, dass der Abbau der investiven Altlast eine Vielzahl von kleinen Vorhaben umfasst (Sanierung von Brücken, Tunnel, Stützmauern, Maßnahmen der Signaltechnik), wobei die Baumaßnahmen zudem häufig unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs durchgeführt werden müssen.

Ab dem Jahr 2003 erfolgt der weitere Abbau der investiven Altlast im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn auf der Grundlage einer „Gemeinsamen Erklärung ... zum weiteren Abbau der investiven Altlasten ... ab dem Jahr 2003“, die der Bund, die Neuen Bundesländer einschließlich Berlin und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes am 20. März 2002 unterzeichnet haben. Danach wird nunmehr angestrebt, die investive Altlast bis zum Jahre 2007 vollständig zu beseitigen.

### 2.4.6 Finanzierungsarten

Leistungen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz werden für Bedarfsplanvorhaben vollständig als nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss und für Bestandsnetzvorhaben grundsätzlich als zinsloses Darlehen gewährt. Abweichungen von dieser Regelung sind in Sonderfällen in Abstimmung zwischen Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes möglich. Zur Förderung der Verbesserung und Sanierung des Bestandsnetzes wurde daher in der so genannten Trilateralen Vereinbarung („Gemeinsame Erklärung ... zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003“) geregelt, dass in den Jahren 2001 bis 2003 neben den Bedarfsplanvorhaben auch die Bestandsnetzvorhaben (Ausnahmen: insbesondere Betriebszentralen, Nahverkehrsvorhaben) grundsätzlich mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen anstelle zinsloser Darlehen finanziert werden. Zuwendungen für den Abbau investiver Altlasten in den Neuen Bundesländern werden als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse gewährt.

### 2.4.7 Investitionsprogramm 1999 bis 2002

Im Zuge der Konsolidierung des Bundeshaushaltes und zur Sicherstellung der Kontinuität der Planungs- und Bauinvestitionen wurden alle laufenden Vorhaben bei Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen in einem Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 zusammengefasst. Nach dem Kabinettsbeschluss vom 3. November 1999 umfasst es ein Gesamtinvestitionsvolumen von 34,5 Mrd. Euro (67,5 Mrd. DM) mit 44 Vorhaben aus dem Bereich der Bundesschienenwege.

### 2.4.8 Zukunftsinvestitionsprogramm

Der Bund stellt im Rahmen seines Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) Mittel aufgrund der Zinsersparnisse in Folge der Veräußerung der UMTS-Funklizenzen in Höhe von 3,07 Mrd. Euro (6 Mrd. DM) im Zeitraum von 2001 bis 2003 zusätzlich für Schienenwegeinvestitionen zur

Verfügung. Diese Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo sie regional und bundesweit die höchsten Effekte u. a. hinsichtlich Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Bahnverkehrs im bestehenden Netz bewirken.

Insbesondere soll durch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und durch die Beseitigung von Langsamfahrstellen die Leistungsfähigkeit sowie die Netzqualität des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig gesteigert werden.

### 3. Berücksichtigung der Belange Behinderter

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung 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 Verhältnismäßigkeit 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.

### 4. 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 so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–) Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahn-

gesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neige-technik 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.

### 5. Förderung durch die Europäische Union

#### 5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

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. 1682/96) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

Bis einschließlich 2001 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben bewilligt:

1. Hannover–Berlin Planungsgutachten	1,0 Mio. €
2. Berlin Friedrichstraße– Hauptbahnhof	9,0 Mio. €
3. Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig– Berlin	66,1 Mio. €
4. Köln–Aachen	20,5 Mio. €
5. Köln–Rhein/Main	125,8 Mio. €
6. Grenze D/F–Saarbrücken– Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	5,0 Mio. €
7. Studie NBS „Stuttgart 21“	3,5 Mio. €
8. KLV-Vorhaben Großbeeren	5,0 Mio. €
Halle/Leipzig	7,7 Mio. €
Basel	8,0 Mio. €
Magdeburg–Rothensee	2,8 Mio. €
9. Knoten Berlin Nord-Süd-Verbindung	35,0 Mio. €
10. Nürnberg–Ingolstadt–München	45,0 Mio. €
11. Berlin–Dresden	10,0 Mio. €
12. Leipzig–Dresden	10,5 Mio. €

Davon wurden bis Ende 2001 gemäß Baufortschritt ausbezahlt: 153 Mio. €

Ergänzend wurde am 30. November 2001 vom Europäischen Parlament und dem Rat mit der Entscheidung Nr. K(2001) 3898/5 im Rahmen des mehrjährigen

Richtprogramms für den Zeitraum 2001 bis 2006 eine Förderung in Höhe von 442,5 Mio. Euro, davon für 2001 in Höhe von 51 Mio. Euro bewilligt. Unter anderem werden damit Vorhaben auf folgenden Strecken gefördert.

- |   |            |
|---|------------|
| 1. Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland | 5,0 Mio. € |
| 2. Stuttgart–Ulm                          | 2,5 Mio. € |
| 3. Augsburg–Mehring                       | 3,5 Mio. € |
| 4. Hamburg–Öresund                        | 2,0 Mio. € |

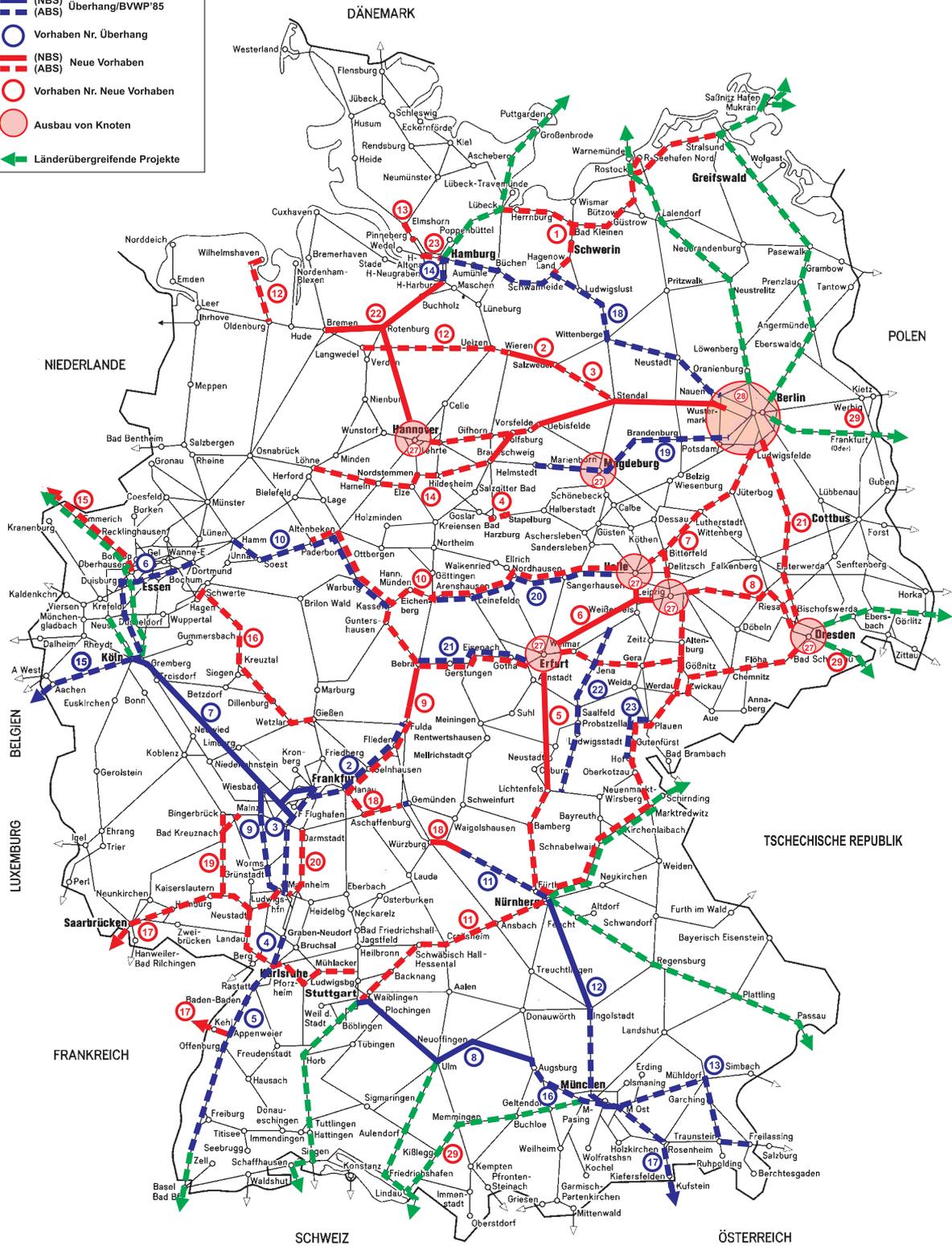
## **5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel)**

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Sein Hauptziel ist die Förderung des wirt-

schaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der 1975 eingeführte Fonds u. a. Infrastrukturmaßnahmen und Unternehmensinvestitionen in Regionen mit wirtschaftlichem Entwicklungsrückstand. In Deutschland wurden bisher überwiegend Programme zur Wirtschaftsförderung von Bund und Ländern unterstützt. Im Jahr 2000 wurde erstmals ein EFRE-Bundesprogramm aufgelegt, mit dem die Verkehrsinfrastruktur des Bundes in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (so genannte Ziel-1-Regionen) gefördert wird. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Das EFRE-Bundesprogramm läuft von 2000 bis 2006 mit einem Investitionsvolumen im Schienenbereich von 1,367 Mrd. Euro. Davon sind 680 Mio. Euro aus EU-Mitteln vorgesehen.

# Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte

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



## 6. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

### 6.1 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-

**6.2 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	Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	
29	Länderübergreifende Projekte Nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsrechnung

## 7. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2001

Grundlage der Gesamtinvestitionen der Projekte ist das derzeit gültige IP 1999 bis 2002. Auch im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 1992 werden die Gesamtinvestitionskosten sowohl im Hinblick auf die Preisentwicklung als auch auf ggf. geänderte Projektinhalte angepasst. Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor. Soweit bei Einzelprojekten bereits bekannt ist, dass mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen ist, werden die aktuellen Angaben ausgewiesen.

### 7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang – (Angaben in Mio. DM)

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investition Mio. DM	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 2000 Mio. DM	Ausgaben 2001 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status 1)	Seite
1	Überhang aus BVWP 1985	18.234	17.783,93	295,98	2,61	18.082,52		
2	ABS Fulda – Frankfurt am Main	796	375,12	30,80	-0,10	405,82	B	16-17
3	ABS Frankfurt am Main – Mannheim	537	343,68	156,89	2,62	503,19	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	1.331,83	104,85	2.352,57	B	20
6	ABS Dortmund – Köln	112	108,87	3,72	0,00	112,59	I	21
7	NBS Köln – Rhein/Main	11.764 <sup>2)</sup>	93,70	8.382,32	1.253,65	9.729,67	B	22-23
8	ABS/NBS Stuttgart – Augsburg	5.375	164,01	109,18	1,61	275,07	P	24
9	ABS Mainz – Mannheim	768	16,24	184,46	12,98	213,67	B	25-26
10	ABS Dortmund – Kassel	1.422	270,90	447,41	56,68	774,99	B	27-28
11	ABS Iphofen – Nürnberg	343	101,21	220,61	20,80	342,62	B	29
12	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	3.870 <sup>3)</sup>	0,00	1.506,40	771,85	2.278,25	B	30-32
13	ABS München – Mühldorf – Freilassing	1.613	23,87	10,16	0,00	34,03	P	33
14	ABS Hamburg-Harburg – Hamburg-Rothenburgsort	1.010	524,94	460,55	6,73	992,23	I	34
15	ABS Köln – Aachen	840	39,45	574,71	363,38	977,55	B	35-36
16	ABS Augsburg – München	1.027	3,82	101,76	84,28	189,86	B	37
17	ABS München – Kiefersfelden	63	5,19	54,47	1,93	61,59	B	38
18	ABS Hamburg – Büchen – Berlin	3.805	960,91	2.681,26	143,03	3.785,20	B	39-40
19	ABS Helmstedt – Magdeburg – Berlin	2.421	1.235,92	1.184,97	5,73	2.426,62	I	41
20	ABS Eichenberg – Halle	501	348,36	170,41	5,92	524,69	I	42
21	ABS Bebra – Erfurt	1.955	741,12	1.032,81	2,58	1.776,52	B	43
22	ABS Hochstadt-Markzeuln – Camburg	1.321	388,53	763,93	13,77	1.166,22	I	44
23	ABS Hof – Plauen	103	70,16	33,30	0,00	103,46	I	45
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	777	587,99	25,35	0,05	613,39	I	82
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –						
	Summe – Überhang –	62.033	25.130,41	19.766,24	2.854,96	47.751,60		

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

2) Präzisierte Gesamtkosten, abweichend vom IP 1999 – 2002.

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

**7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang –**

(Angaben in Mio. €)

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investition Mio. €	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. €	Ausgaben 1994 bis 2000 Mio. €	Ausgaben 2001 Mio. €	Ausgaben Summe Mio. €	Status 1)	Seite	
1	Überhang aus BVWP 1985	9.323	9.092,78	151,33	1,33	9.245,45			
2	ABS Fulda – Frankfurt am Main	407	191,80	15,75	-0,05	207,49	B	16-17	
3	ABS Frankfurt am Main – Mannheim	275	175,72	80,22	1,34	257,27	B	18	
4	ABS Graben-Neudorf – Karlsruhe	15	13,60	1,38	0,00	14,98	I	19	
5	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel	3.406	468,29	680,95	53,61	1.202,85	B	20	
6	ABS Dortmund – Köln	57	55,66	1,90	0,00	57,56	I	21	
7	NBS Köln – Rhein/Main	6.015 <sup>2)</sup>	47,91	4.285,81	640,98	4.974,70	B	22-23	
8	ABS/NBS Stuttgart – Augsburg	2.748	83,86	55,96	0,82	140,64	P	24	
9	ABS Mainz – Mannheim	393	8,30	94,31	6,64	109,25	B	25-26	
10	ABS Dortmund – Kassel	727	138,51	228,76	28,98	396,25	B	27-28	
11	ABS Iphofen – Nürnberg	175	51,75	112,80	10,64	175,18	B	29	
12	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	1.979 <sup>3)</sup>	0,00	770,21	394,64	1.164,85	B	30-32	
13	ABS München – Mühldorf – Freilassing	825	12,20	5,19	0,00	17,40	P	33	
14	ABS Hamburg-Harburg – Hamburg-Rothenburgsort	516	268,40	235,48	3,44	507,32	I	34	
15	ABS Köln – Aachen	429	20,17	293,85	185,79	499,81	B	35-36	
16	ABS Augsburg – München	525	1,95	52,03	43,09	97,07	B	37	
17	ABS München – Kiefersfelden	32	2,65	27,85	0,99	31,49	B	38	
18	ABS Hamburg – Büchen – Berlin	1.945	491,31	1.370,91	73,13	1.935,34	B	39-40	
19	ABS Helmstedt – Magdeburg – Berlin	1.238	631,92	605,86	2,93	1.240,71	I	41	
20	ABS Eichenberg – Halle	256	178,11	87,13	3,03	268,27	I	42	
21	ABS Bebra – Erfurt	1.000	378,93	528,07	1,32	908,32	B	43	
22	ABS Hochstadt-Markzeuln – Camburg	675	198,65	390,59	7,04	596,28	I	44	
23	ABS Hof – Plauen	53	35,87	17,03	0,00	52,90	I	45	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	397	300,63	12,96	0,02	313,62	I	82	
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –							
	Summe – Überhang –	31.717	12.848,97	10.106,32	1.459,72	24.415,01			

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

2) Präzisierte Gesamtkosten, abweichend vom IP 1999 bis 2002

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

## 7.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben – (Angaben in Mio. DM)

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investition Mio. DM	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 2000 Mio. DM	Ausgaben 2001 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status 1)	Seite
1	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund	1.648	93,10	767,72	64,04	924,86	B	46-47
2	ABS Uelzen – Stendal	921	37,40	556,53	8,41	602,34	B	48-49
3	ABS/NBS Hannover – Berlin	5.960 <sup>2)</sup>	717,80	4.616,11	31,11	5.365,02	B	50-51
4	ABS Bad Harzburg – Stapelburg	56	0,30	56,30	0,00	56,60	I	52
5	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	7.326	224,26	507,93	103,47	835,65	B	53-54
6	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle	4.701	127,81	594,39	101,14	823,33	B	55-56
7	ABS Berlin –Halle / Leipzig	3.000	636,28	2.220,46	80,11	2.936,85	B	57
8	ABS Leipzig – Dresden	1.889	48,85	807,75	148,26	1.004,87	B	58
9	ABS/NBS Hanau – Erfurt	8.495	1,06	1,17	0,21	2,44	P	59
10	a) ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Chemnitz	665	0,00	81,02	38,13	119,15	B	60-61
	b) ABS Paderborn – Halle	17	0,00	12,82	0,00	12,82	I	62-63
11	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden	3.404	20,00	891,72	236,61	1.148,33	B	64-66
12	ABS Uelzen – Langwedel / Oldenburg – Wilhelmshaven	350	0,67	5,18	0,10	5,95	P	67-68
13	ABS Pinneberg – Elmshorn	383	0,00	18,99	0,20	19,19	B	69
14	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg	572	0,92	204,99	7,10	213,00	B	70-71
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen	1.310	1,02	32,86	24,39	58,27	B	72
16	ABS Hagen – Gießen	585	0,00	0,00	0,00	0,00	P	73
17	ABS (Paris-) Grenze D/F – Saarbrücken – Ludwigshafen / Kehl – Appenweier	905	12,98	95,53	55,49	164,00	B	74-75
18	ABS/NBS Hanau – Nantenbach / Würzburg – Iphofen	1.848	0,00	4,36	0,40	4,76	P	76
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim – Bad Kreuznach – Neustadt (Weinstr) – Landau – Karlsruhe	820	0,00	0,00	0,00	0,00	P	77
20	ABS Darmstadt – Mannheim	885	0,00	0,00	0,00	0,00	P	78
21	ABS Berlin – Dresden	1.941	8,75	14,83	21,98	45,55	P	79
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover	2.500	0,00	0,98	0,03	1,01	P	80
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Eidelstedt	210	0,00	0,77	0,00	0,77	P	81
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	<sup>3)</sup>						82
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2.543	636,11	410,60	21,24	1.067,95	P/B/I	83-87
26	CIR – ELKE	1.022	10,90	228,37	8,59	247,85	B	88
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	3.221	10,89	250,41	109,22	370,52	P/B	89-90
28	Knoten Berlin incl. Flughafenbindung	11.982	417,14	5.090,75	514,93	6.022,82	B	91-97
29	Länderübergreifende Projekte							
	a) ABS München – Lindau – Grenze D/A (-Zürich)	80	0,00	0,50	0,00	0,50	P	98
	b) ABS Dresden – Grenze D/C (-Prag)	215	0,00	114,35	69,29	183,64	B	99
	c) ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/P (-Warschau)	618	0,00	85,65	45,67	131,33	B	100
	Summe – Neue Vorhaben –	66.581	3.006,24	17.673,04	1.690,08	22.369,36		
	Summe – Überhang –	62.033	25.130,41	19.766,24	2.854,96	47.751,60		
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>128.614</b>	<b>28.136,65</b>	<b>37.439,28</b>	<b>4.545,04</b>	<b>70.120,96</b>		

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

2) Kostenänderung resultiert aus der Berücksichtigung der Teilmaßnahme "Stammstrecke Oebisfelde–Staaken".

3) Im Betrag des Projektes Nr. 25 enthalten.

## 7.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

(Angaben in Mio. €)

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investition Mio. €	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. €	Ausgaben 1994 bis 2000 Mio. €	Ausgaben 2001 Mio. €	Ausgaben Summe Mio. €	Status 1)	Seite
1	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund	843	47,60	392,53	32,74	472,87	B	46-47
2	ABS Uelzen – Stendal	471	19,12	284,55	4,30	307,97	B	48-49
3	ABS/NBS Hannover – Berlin	3.047 <sup>2)</sup>	367,01	2.360,18	15,91	2.743,09	B	50-51
4	ABS Bad Harzburg – Stapelburg	29	0,15	28,78	0,00	28,94	I	52
5	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	3.746	114,66	259,70	52,90	427,26	B	53-54
6	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle	2.404	65,35	303,91	51,71	420,96	B	55-56
7	ABS Berlin – Halle / Leipzig	1.534	325,32	1.135,30	40,96	1.501,59	B	57
8	ABS Leipzig – Dresden	966	24,98	413,00	75,81	513,78	B	58
9	ABS/NBS Hanau – Erfurt	4.343	0,54	0,60	0,11	1,25	P	59
10	a) ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Chemnitz	340	0,00	41,42	19,49	60,92	B	60-61
	b) ABS Paderborn – Halle	9	0,00	6,55	0,00	6,55	I	62-63
11	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden	1.740	10,23	455,93	120,98	587,13	B	64-66
12	ABS Uelzen – Langwedel / Oldenburg – Wilhelmshaven	179	0,34	2,65	0,05	3,04	P	67-68
13	ABS Pinneberg – Elmshorn	196	0,00	9,71	0,10	9,81	B	69
14	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg	292	0,47	104,81	3,63	108,91	B	70-71
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen	670	0,52	16,80	12,47	29,79	B	72
16	ABS Hagen – Gießen	299	0,00	0,00	0,00	0,00	P	73
17	ABS (Paris-) Grenze D/F – Saarbrücken – Ludwigshafen / Kehl – Appenweier	463	6,64	48,84	28,37	83,85	B	74-75
18	ABS/NBS Hanau – Nantenbach / Würzburg – Iphofen	945	0,00	2,23	0,20	2,43	P	76
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim – Bad Kreuznach – Neustadt (Weinstr) – Landau – Karlsruhe	419	0,00	0,00	0,00	0,00	P	77
20	ABS Darmstadt – Mannheim	452	0,00	0,00	0,00	0,00	P	78
21	ABS Berlin – Dresden	992	4,47	7,58	11,24	23,29	P	79
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover	1.278	0,00	0,50	0,01	0,51	P	80
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Eidelstedt	107	0,00	0,39	0,00	0,39	P	81
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	<sup>3)</sup>						82
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	1.300	325,24	209,94	10,86	546,04	P/B/I	83-87
26	CIR – ELKE	523	5,57	116,76	4,39	126,73	B	88
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	1.647	5,57	128,03	55,48	189,45	P/B	89-90
28	Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	6.130	213,28	2.602,86	263,28	3.079,42	B	91-97
29	Länderübergreifende Projekte							
	a) ABS München – Lindau – Grenze D/A (-Zürich)	41	0,00	0,26	0,00	0,26	P	98
	b) ABS Dresden – Grenze D/C (-Prag)	110	0,00	58,47	35,43	93,89	B	99
	c) ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/P (-Warschau)	316	0,00	43,79	23,35	67,15	B	100
	<b>Summe – Neue Vorhaben –</b>	<b>34.042</b>	<b>1.537,06</b>	<b>9.036,08</b>	<b>864,13</b>	<b>11.437,27</b>		
	<b>Summe – Überhang –</b>	<b>31.717</b>	<b>12.848,97</b>	<b>10.106,32</b>	<b>1.459,72</b>	<b>24.415,01</b>		
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>65.759</b>	<b>14.386,04</b>	<b>19.142,40</b>	<b>2.323,84</b>	<b>35.852,28</b>		

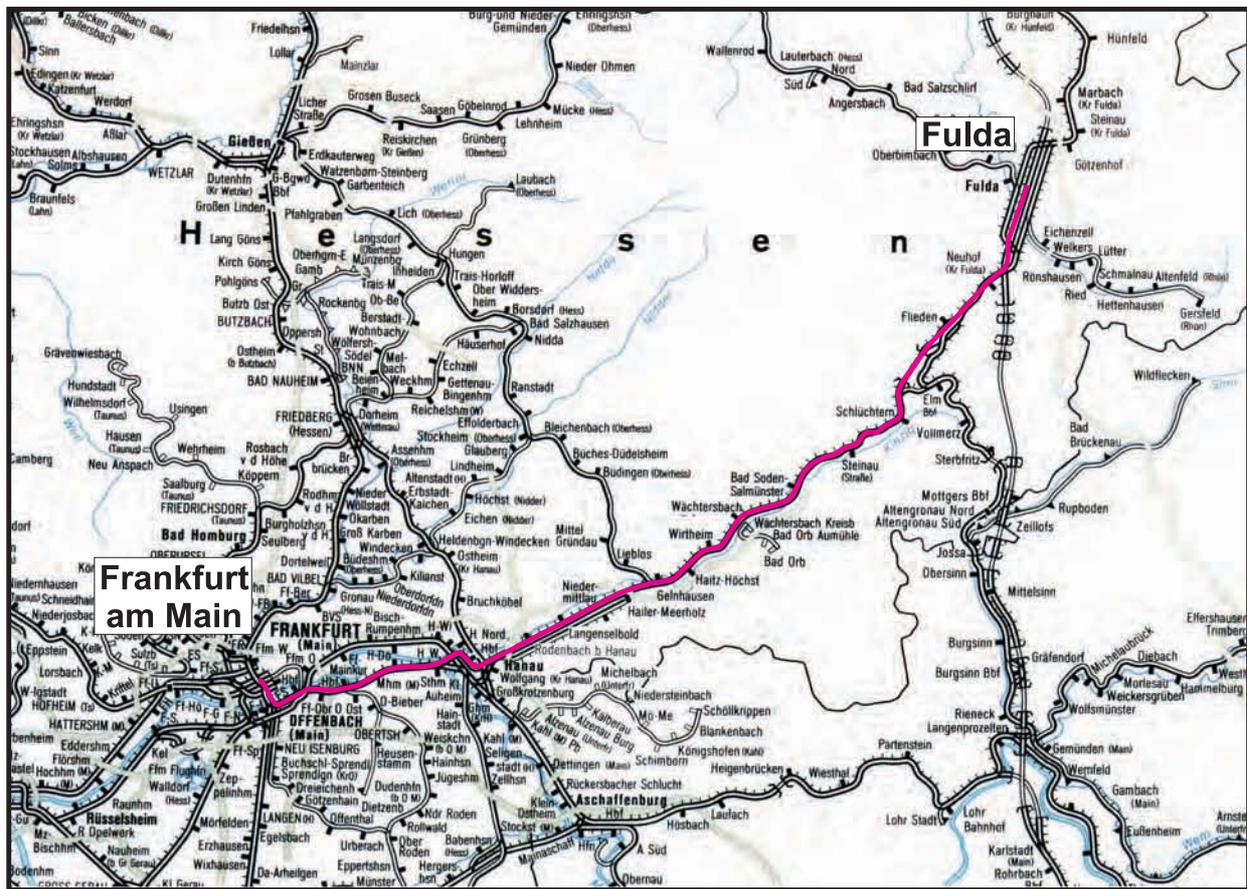
1) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

2) Kostenänderung resultiert aus der Berücksichtigung der Teilmaßnahme "Stammstrecke Oebisfelde–Staaken".

3) Im Betrag des Projektes Nr. 25 enthalten.

## 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 Überholungsanhalte. 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 bis 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	55 Min.
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	796 Mio. DM 407 Mio. €

### 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 (BÜ 10, 11, 12) beinhaltet. Nach der 3. Planänderung wird der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in der 2. Jahreshälfte 2002 erwartet.
- Für die Linienverbesserung Neuhof wurde im Dezember 2001 das gemeinschaftliche Planfeststellungsverfahren BAB A66 /Strecke DB eingeleitet.
- Für das Planfeststellungsverfahren Ersatz des Bahnübergangs Heideäckerstraße in Hanau wird nach einer erneuerten Planänderung in der 2. Jahreshälfte 2002 der Abschluss erwartet.

Baubeginn:  
1987

Realisierte Maßnahmen:

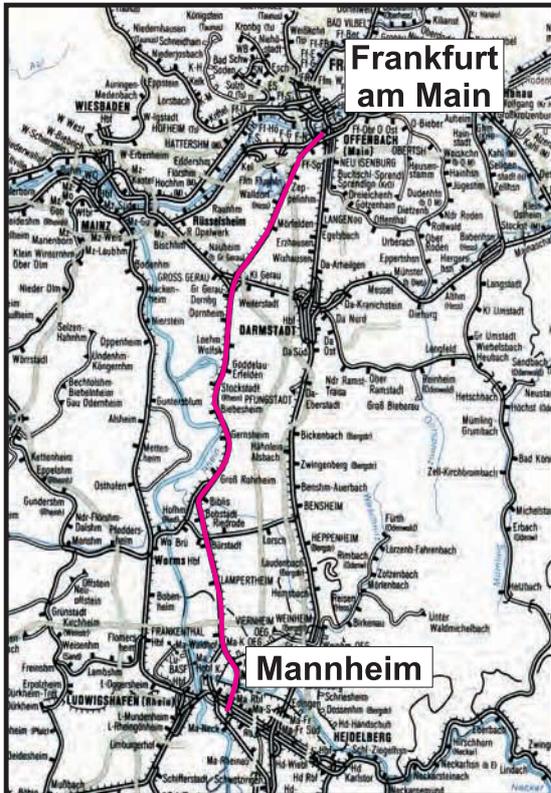
- dreigleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer
- 3 Linienverbesserungen
- 12 Bahnübergänge beseitigt

Bauaktivitäten:  
Ausgleichsmaßnahmen und Schallschutzmaßnahmen

Inbetriebnahme:  
1991 (1. Baustufe)  
Vsl. 2008 (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. Projektkenndaten

Streckenlänge: 79 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	39 Min.
nach Bauende	33 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
(Stand 3. November 1999):

537 Mio. DM
275 Mio. €

### 3. Projektstand

- 9 Linienverbesserungen realisiert
- 21 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planung:

- BÜ 28, 31 und 34 (Biblis) nach Einwendungen der Gemeinde erneut im Planfeststellungsverfahren
- BÜ 36 (Ffm Sportfeld) in Planung

Planfeststellung:

- Beseitigung BÜ 26 und 27 in Bobstadt

Baubeginn:

1987

Bauaktivitäten:

- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Beseitigung BÜ 66 in Riedstadt
- Ausgleichsmaßnahmen

Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)

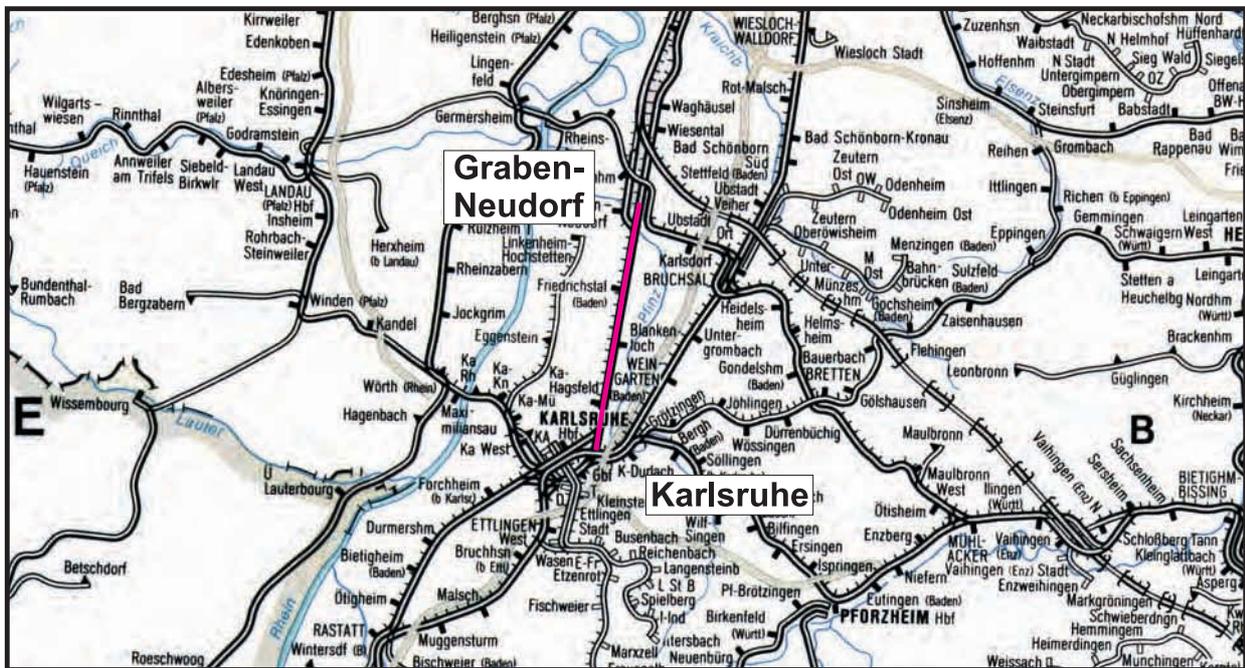
Realisierungsstand:

96 %

Die Baumaßnahmen sind weitgehend abgeschlossen. Seit 1991 ist die Strecke überwiegend mit 200 km/h befahrbar. Unter Berücksichtigung der derzeit laufenden Planungen zur ABS Rhein/Main–Rhein/Neckar ist das Projekt qualifiziert abzuschließen.

Für die BÜ-Beseitigungen 86 und 87 (Mörfelden) gibt es derzeit keine Terminplanung (Probleme beim Straßenbaulastträger).

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



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Zentren Mannheim und Karlsruhe.

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	21 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	8 Min.
Gesamtkosten:	29 Mio. DM 15 Mio. €

### 3. Projektstand

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

Raumordnung:  
Nicht erforderlich

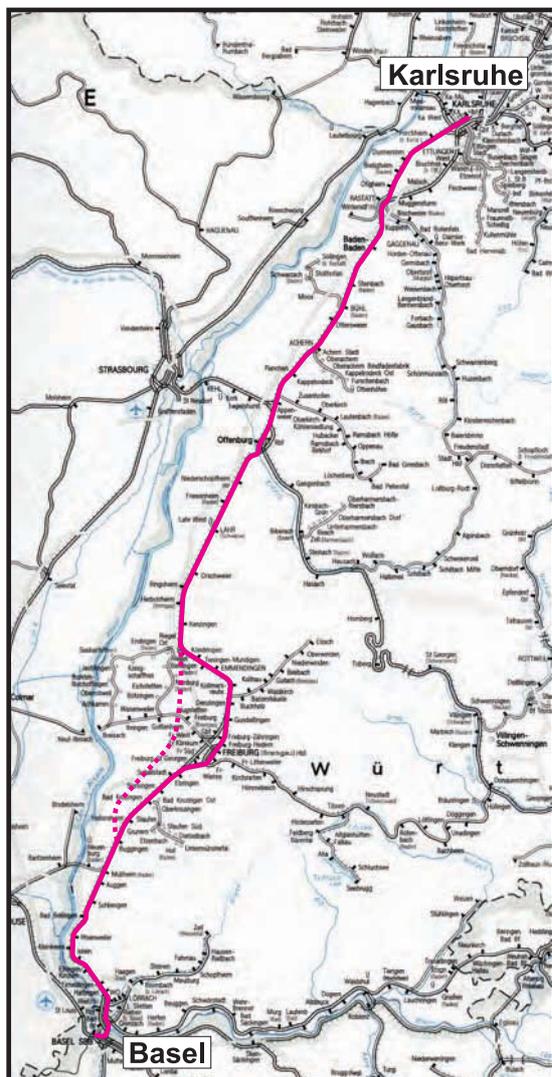
Planfeststellung:  
Beschluss vom 18. September 1992

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 auf 4 Gleise und Linienverbesserungen
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf 2 Gleisen bis auf 250 km/h
- Bahnübergangsbeseitigungen

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

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde 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
	3.406 Mio. €

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Abgeschlossen

Planfeststellung:

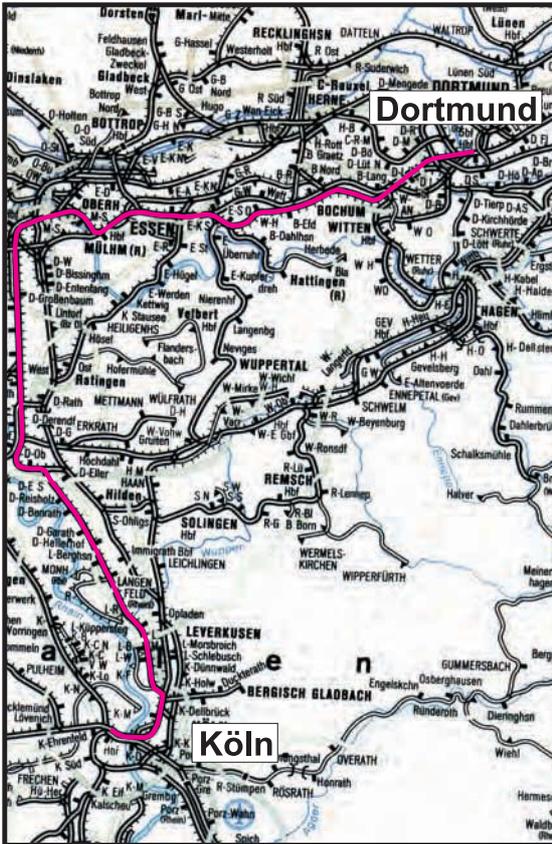
- Abschnitt Karlsruhe–Rastatt (Tunnellösung) festgestellt
- Abschnitt Rastatt–Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen eingeleitet
- Abschnitt Haltingen–Weil/Rhein eingeleitet

Baubeginn:  
Dezember 1987

Bauaktivitäten:  
Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg im Bau

Realisierungsstand:  
34 % (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

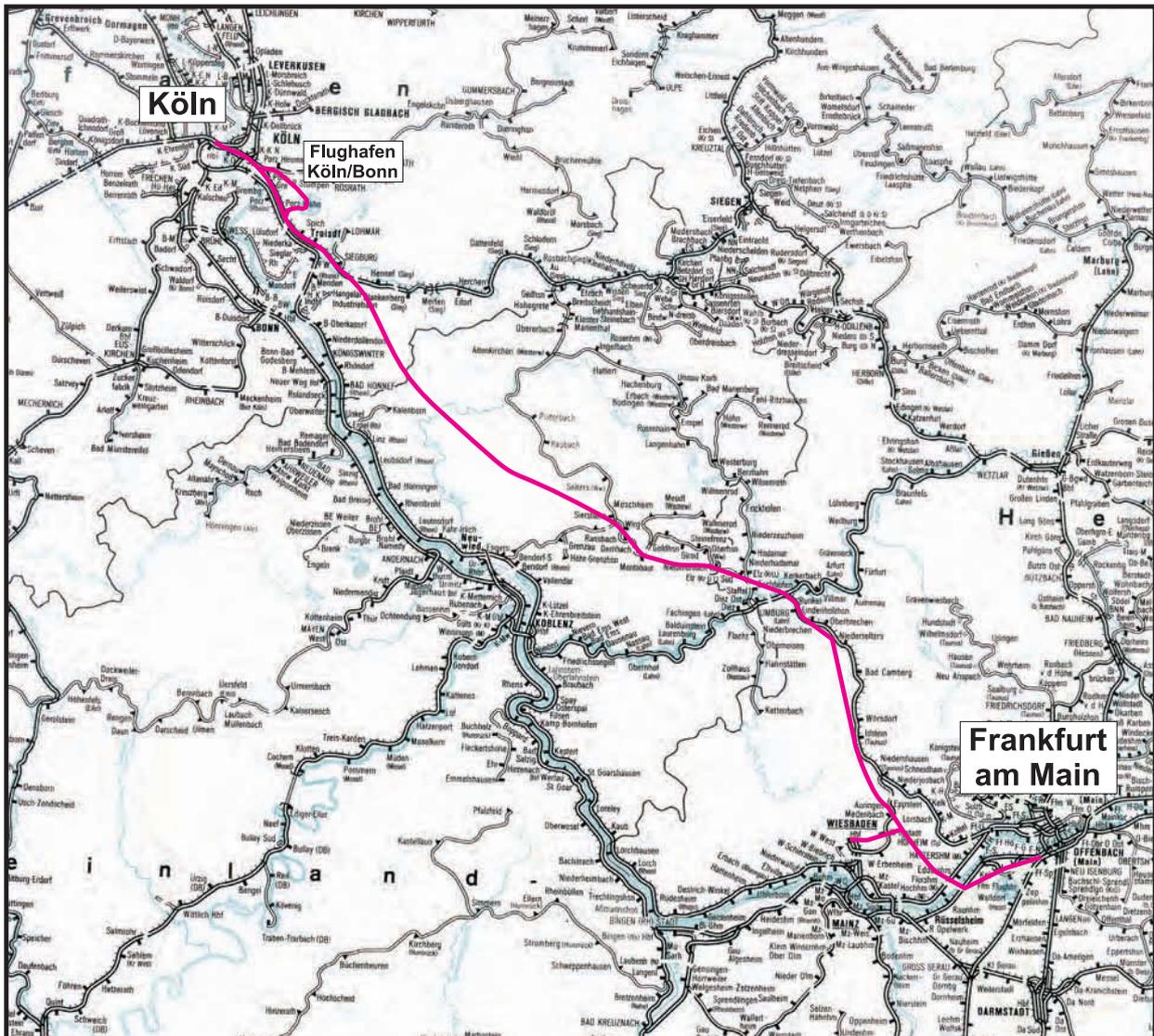
### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 122 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h

Gesamtkosten: 112 Mio. DM  
57 Mio. €

## 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 Flughafenspange in Köln zum Anschluss des Flughafens Köln/Bonn (Finanzierung aus Bonn/Berlin-Ausgleich)

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

### 2. Projektkenndaten

Realisierungsstand:  
95 %

Streckenlänge: 177 km

Baulänge: 219 km  
(einschl. Flughafenanschluss Köln/Bonn)

Tunnel:  
Anzahl 30  
Länge 47 km

Talbrücken:  
Anzahl 18  
Länge 6 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 200 bis 300 km/h

Fahrzeit (Köln–Frankfurt am Main):  
vor Baubeginn 134 Min.  
nach Bauende 58 Min.

Fortgeschriebene Gesamtkosten:  
11.764 Mio. DM  
6.015 Mio. €

Bundesanteil (Höchstbetrag)  
gemäß Finanzierungsvereinbarung:  
7.750 Mio. DM  
3.963 Mio. €

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Die 6 Raumordnungsverfahren in Nord-  
rhein-Westfalen (1), Hessen (4) und in  
Rheinland-Pfalz (1) sind abgeschlossen.

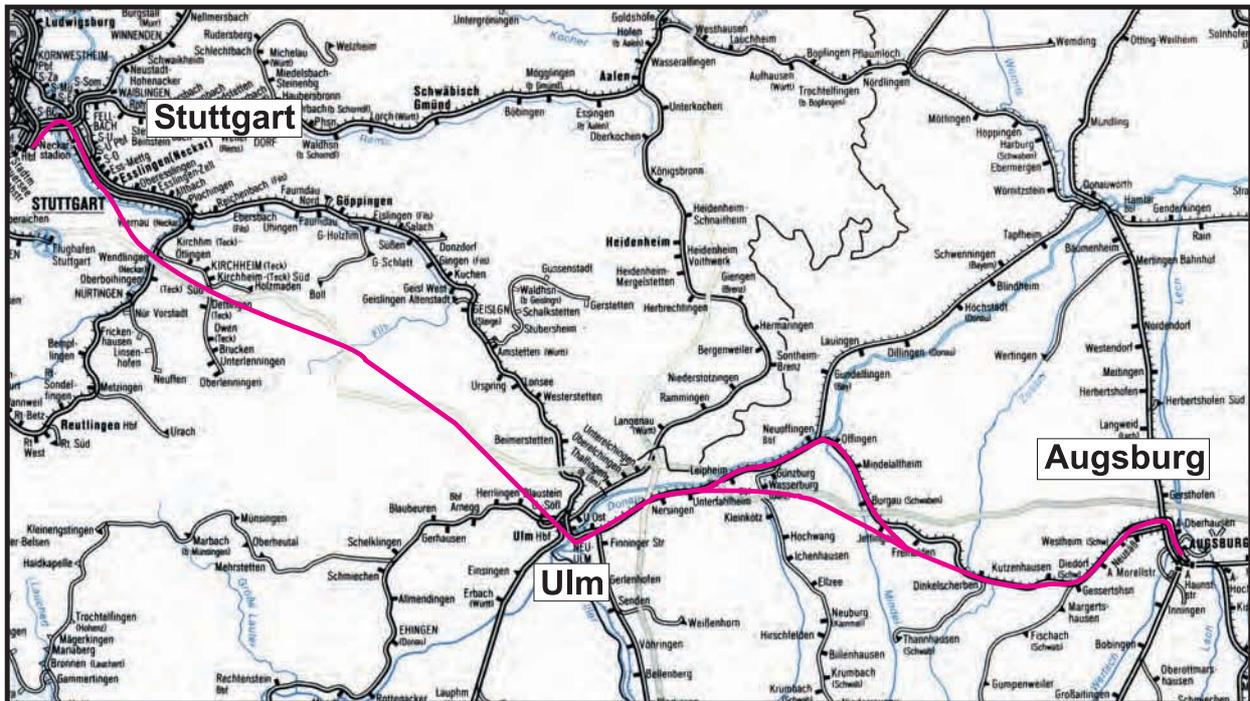
Planfeststellung:  
Die Planfeststellungsverfahren in Nord-  
rhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und  
Hessen sind abgeschlossen.

Baubeginn:  
Dezember 1995

Inbetriebnahme:

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

## 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  
2.748 Mio. €

### 3. Projektstand

#### Stuttgart–Neu-Ulm

Raumordnung:

- Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen
- Verfahren für Abschnitt Stuttgart–Wendlingen im September 1997 abgeschlossen

Planfeststellung:

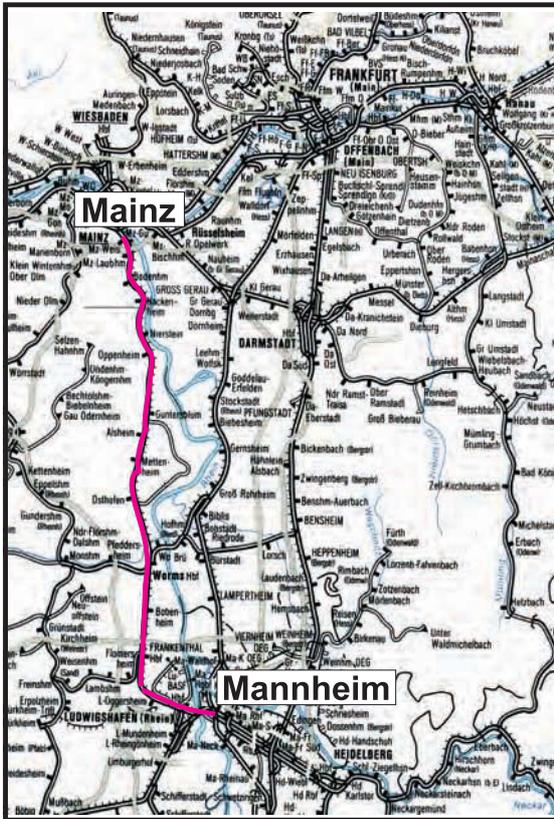
- Für den Abschnitt Kirchheim–Weinheim–Aichelberg im August 1999 abgeschlossen
- Für den Abschnitt Neu-Ulm im November 2001 abgeschlossen.

#### (Neu-Ulm) km 82,749–Augsburg

Raumordnung:

Verfahren Neu-Ulm–Dinkelscherben noch nicht eingeleitet  
(Trassenentscheid fehlt)

## 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 (Überwerfungsbauwerk Mainz Hbf Nordkopf)
- 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
- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit durch partielle Linienverbesserung

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz–Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen–Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 bis 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	40 Min.
nach Bauende	35 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	768 Mio. DM 393 Mio. €

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- für das Überwerfungsbauwerk Mainz Hbf Nordkopf, den Neuen Mainzer Tunnel, die Bereiche Guntersblum, Ludwigshafen, Rheinbrücke und Mannheim Hbf abgeschlossen
- Beschluss für den Bereich Bobenheim/Roxheim, Frankenthal und Oggersheim wird bis Juli 2002 erwartet

Baubeginn:  
Mai 1995

Bauaktivitäten:

- Neuer Mainzer Tunnel im Rohbau fertiggestellt. Beginn der Bauarbeiten viergleisiger Ausbau Neuer Mainzer Tunnel März 2002
- Überwerfungsbauwerk Mainz Hbf Nordkopf: Beginn Bauarbeiten der höhenfreien Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes Mainz vsl. Ende 2002
- mehrgleisiger Ausbau im Bereich Ludwigshafen Mitte seit April 1998

## **Noch Projekt Nr. 9 – Überhang – ABS Mainz–Mannheim**

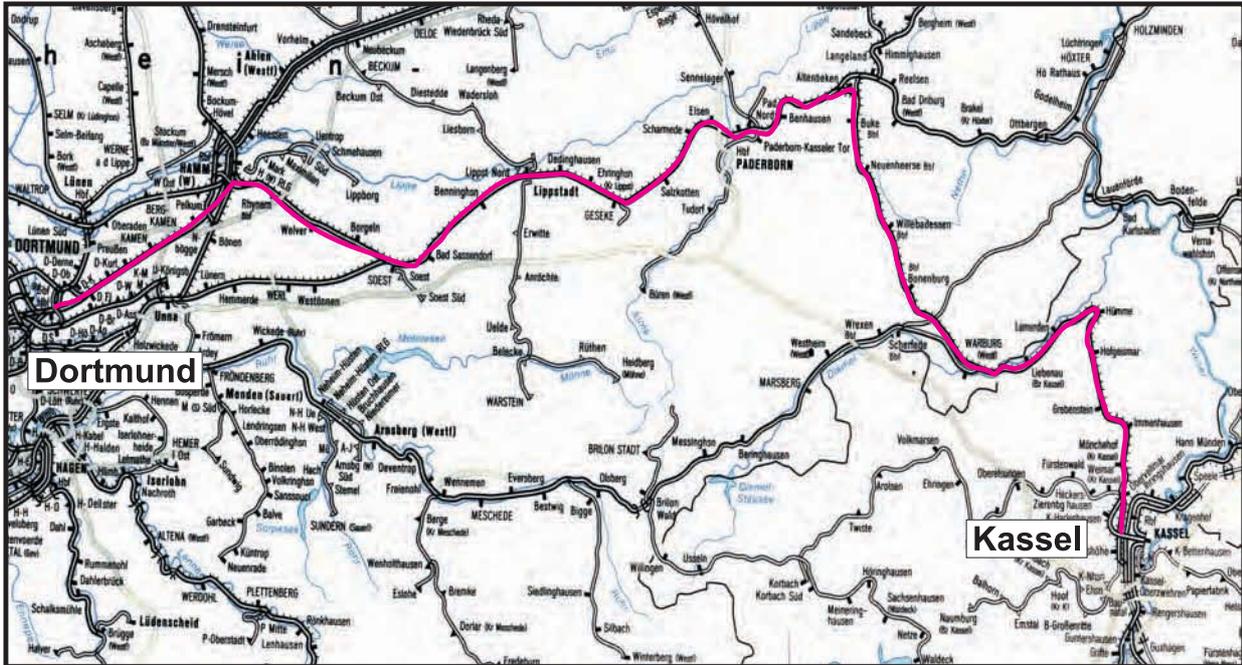
Inbetriebnahme:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4)  
September 1996
- 5 Bahnübergänge beseitigt
- Rheinbrücke Ludwigshafen (Stahlbau)  
fertiggestellt  
September 1999
- Neuer Mainzer Tunnel im Rohbau fertig-  
gestellt

Realisierungsstand:

40 %

## 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
- Beseitigung von Bahnübergängen im Bereich Hofgeismar

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge:  
 vor Ausbau 215 km  
 nach Ausbau 210 km

Baulänge:  
 Dortmund–Paderborn 108 km  
 Paderborn–Kassel 102 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h

Fahrzeit:  
 vor Baubeginn 140 Min.  
 nach Bauende 100 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
 (Stand 3. November 1999): 1.422 Mio. DM  
 727 Mio. €

## Noch Projekt Nr. 10 – Überhang – ABS Dortmund–Kassel

### 3. Projektstand

#### 3.1 Abschnitt Dortmund–Paderborn

##### Planungsstand:

Die Bauaktivitäten waren ursprünglich in 27 Einzelmaßnahmen zusammengefasst.

Die Maßnahmen Linienverbesserung Nordböge und Umbau Bf Hamm wurden komplett abbestellt. Von den übrigen 25 Maßnahmen wurden 3 Teilmaßnahmen abbestellt (Linienverbesserung in Soest und Lippstadt und eine Planumschutzschicht Abschnitt im Bereich Welver). Bei 3 Maßnahmen sind noch Restarbeiten erforderlich (Lückenschluss Schallschutzwand, Oberleitungsregulierung und Erstellung von Sbk-Signalen), deren Realisierung vom Abschluss der BÜ-Beseitigungen abhängig ist.

##### Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren waren bei insgesamt 4 Einzelmaßnahmen erforderlich. 2 Verfahren sind rechtskräftig abgeschlossen. Die Verfahren für die Linienverbesserung Soest und Lippstadt wurden zurückgezogen.

##### Baubeginn:

1989

##### Bauaktivitäten:

Zurzeit werden die Voraussetzungen für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h geschaffen (Aufhebung BÜ)

##### Inbetriebnahme:

- Schnellfahrbetrieb im Teilabschnitt Soest–Lippstadt  
Mai 1998
- Elektrische Bahnhofsinsel Soest  
Sommer 2000
- Schnellfahrbetrieb in den Teilabschnitten Dortmund–Soest und Lippstadt–Paderborn nach Aufhebung der restlichen BÜ  
vsl. 2007

#### 3.2 Abschnitt Paderborn–Kassel

##### Planungsstand:

Gesamtplanung ist für alle Abschnitte abgeschlossen

##### Raumordnung:

Alle Verfahren abgeschlossen

##### Planfeststellung:

Paderborn–Kassel 5 Verfahren abgeschlossen, 2 Verfahren eingeleitet bzw. erörtert, 5 Verfahren werden nicht weitergeführt

##### Baubeginn:

August 1997

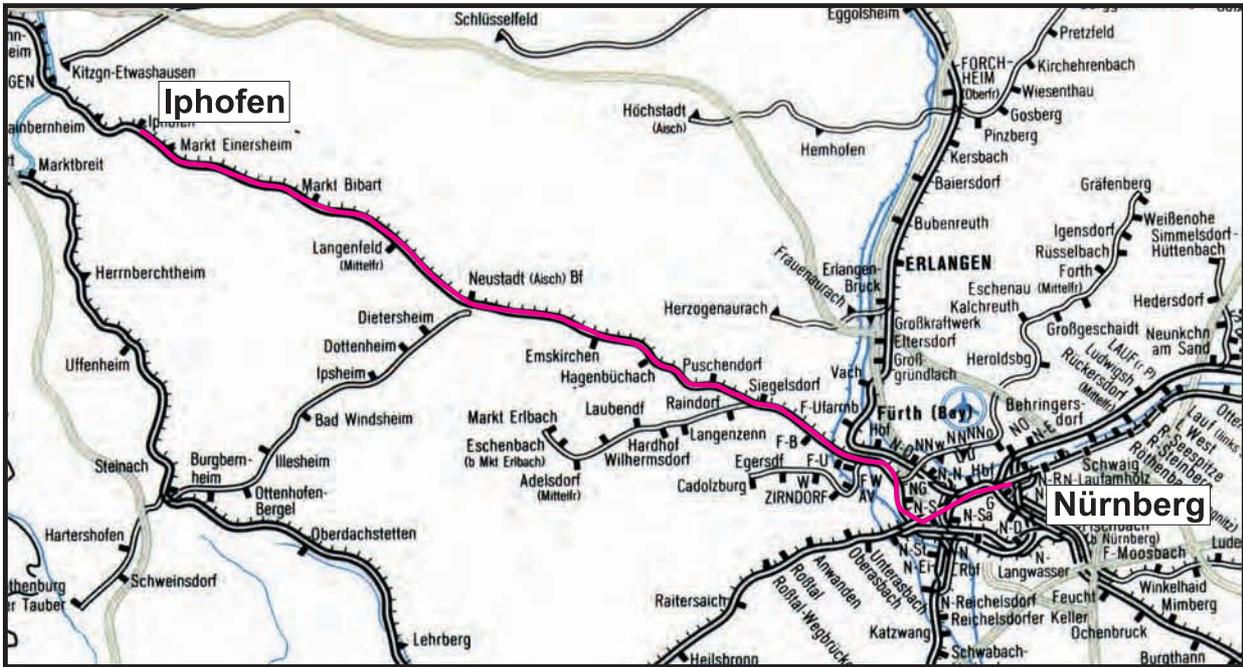
##### Bauaktivitäten:

Herstellung der Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen. Hierzu sind der Eggetunnel (2880 m), 12 Brückenbauwerke, 1 Galeriebauwerk und umfangreiche Stützwand-, Erd- und Oberbauarbeiten im Bau.

##### Realisierungsstand (Gesamtprojekt):

60 %

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



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

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

### 2. Projektkenndaten

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

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

Fahrzeit:  
 vor Baubeginn 35 Min.  
 nach Bauende 30 Min.

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

### 3. Projektstand

Planungsstand:  
 Alle erforderlichen Planfeststellungen sind abgeschlossen

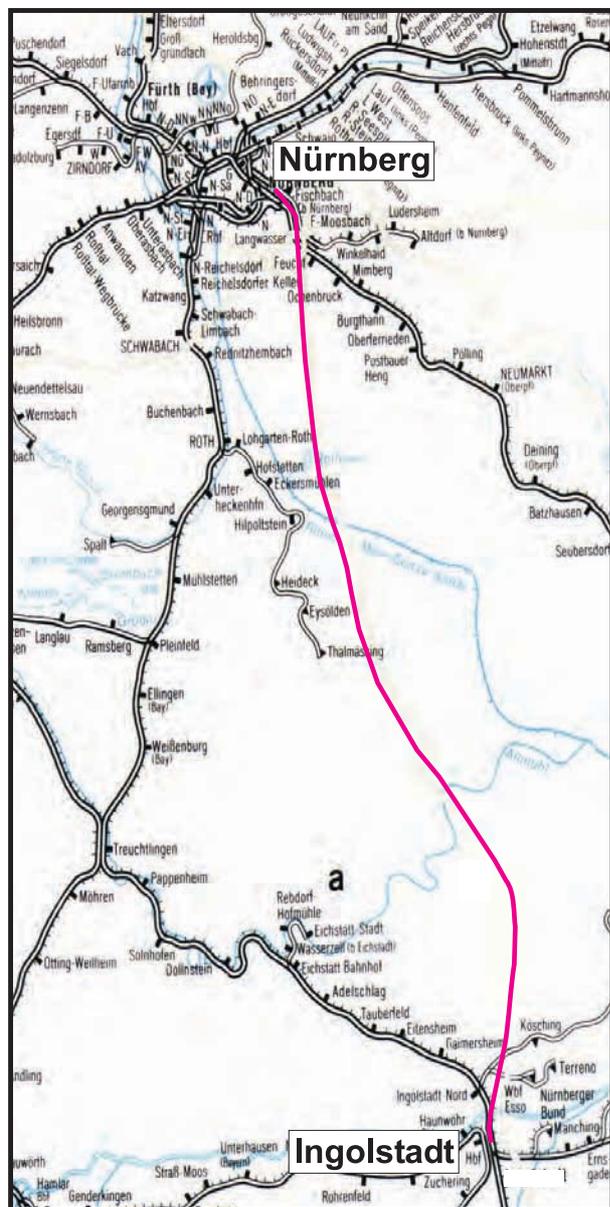
Baubeginn:  
 1990

Inbetriebnahme:  
 Mai 1999

Projektstand:  
 Abschluss bis Ende 2002

Realisierungsstand:  
 99 %

## 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 Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg–Nürnberg bis Nürnberg–Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin–München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke Treuchtlingen–Ingolstadt an. Im Stadtbereich Ingolstadt wird die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

### ABS Ingolstadt–München

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

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

Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem Bundesschieneausbaugesetz (BSchwAG) finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis Obermenzing erfolgt zu 50 Prozent über das Projekt Nr. 12 und zu 50 Prozent 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.

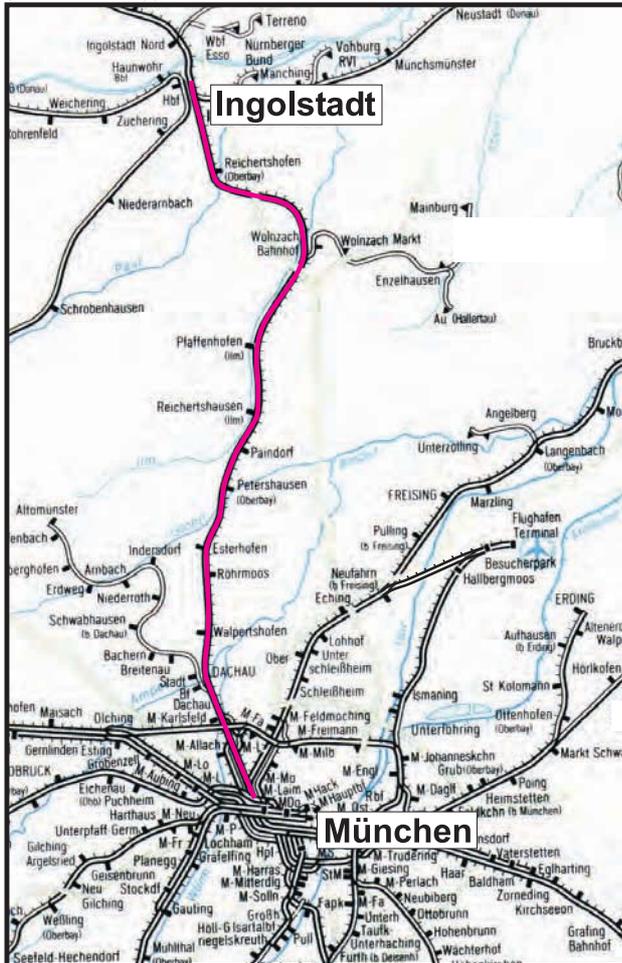
### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 bis 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	98 Min.
derzeit	100 Min.
nach Bauende	63 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	3.870 Mio. DM 1.979 Mio. €

## 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. 13 Planänderungsverfahren Feste Fahrbahn wurden eingeleitet, dazu liegt 1 Beschluss vor, der Rest wird in 2001 erwartet. Für diverse Planänderungsverfahren "Brand- und Katastrophenschutz" werden die Beschlüsse in 2001 erwartet.

ABS: Von 18 Planfeststellungsabschnitten/-verfahren liegen derzeit 8 rechtskräftige Beschlüsse vor.  
3 Beschlüssen sind erlassen, wobei die Klagen noch laufen.  
7 Beschlüsse sind noch im Verfahren, davon werden 6 Beschlüsse in 2002 und 1 Beschluss in 2003 erwartet.

Bauaktivitäten:

NBS: Die Bauarbeiten im Ausfädelungsbereich im Abschnitt Fischbach sind abgeschlossen. Im Sektor Feucht sind sämtliche Kunstbauwerke fertig.

Die Bauarbeiten sind auf der gesamten NBS sowie am TunnelAUDI und am Bahnhofsumbau Ingolstadt Nord in vollem Umfang begonnen worden.

ABS: Oktober 1998 Abschluss der Bahnübergangsbeseitigung 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

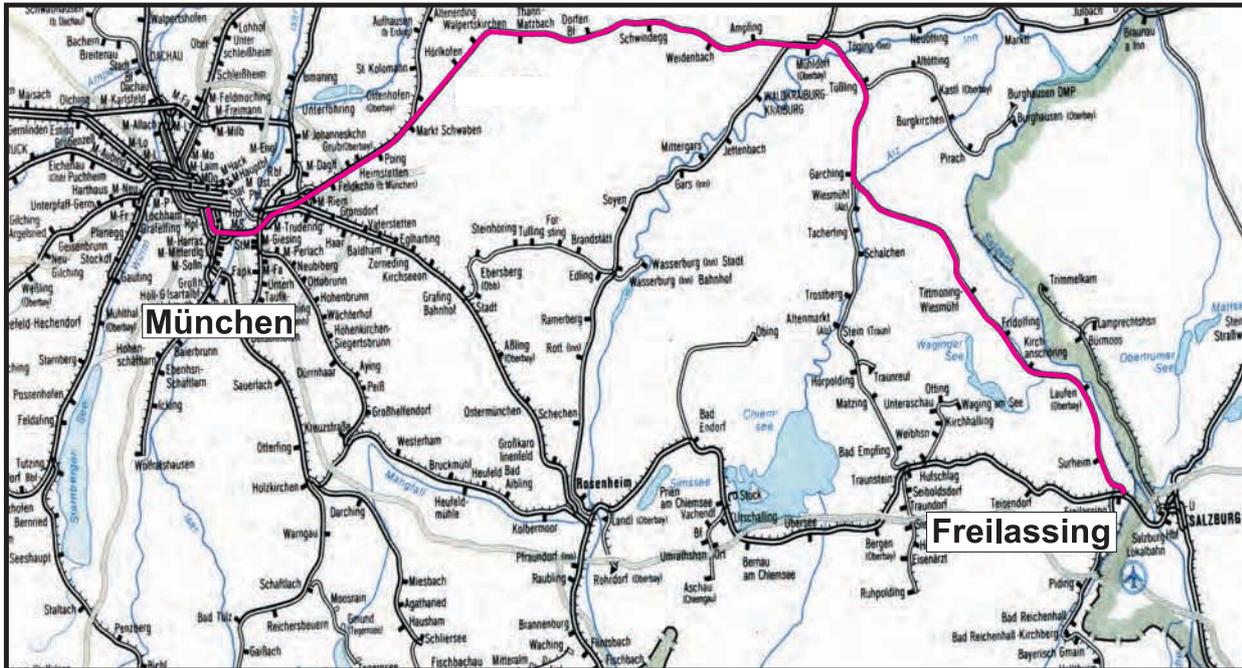
Januar 2000 Fertigstellung Gleiserneuerung im Abschnitt Paffenhofen–Petershausen

April 2000 Beginn der Baumaßnahmen Bauabschnitt Petershausen–Esterhofen–Röhrmoos

Juli 2000 Fertigstellung Brückenbaumaßnahmen an den SÜ km 33,819 und km 28,000

Dezember 2001 Inbetriebnahme von ca. 20 km Gleis im Abschnitt Petershausen–Röhrmoos

# 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.

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)
- Zunächst teilweise zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben–Mühldorf, später zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke 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  
 825 Mio. €

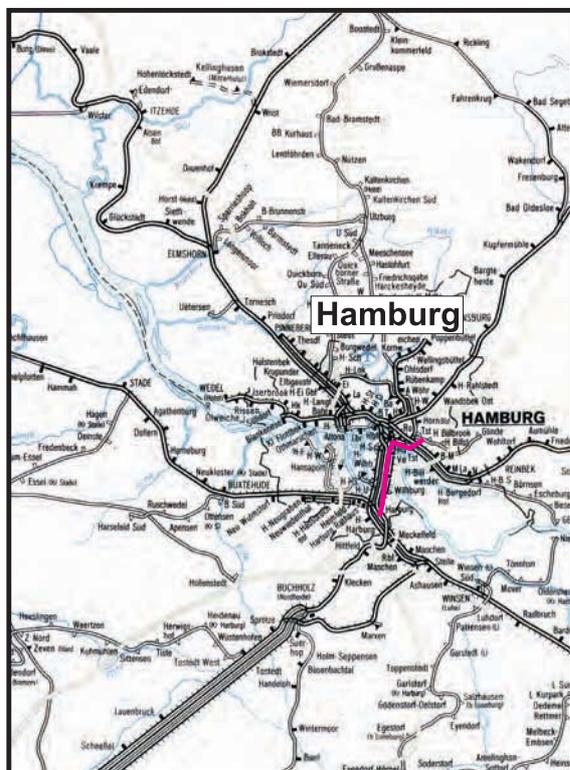
## 3. Projektstand

Raumordnung:  
 Nicht erforderlich

Planfeststellung:  
 Abschnitt Mettenheim rechtskräftig, 1998 6 weitere Verfahren eingeleitet davon:  
 2 Verfahren vsI. 2002 Beschluss, 4 Verfahren werden 2002 weiter betrieben

Bauaktivitäten:  
 Keine im Jahr 2001

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



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

Aufgrund der einzelnen Maßnahmen stehen 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 ( $V_{max} = 160 \text{ km/h}$ )
- 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 516 Mio. €

### 3. Projektstand

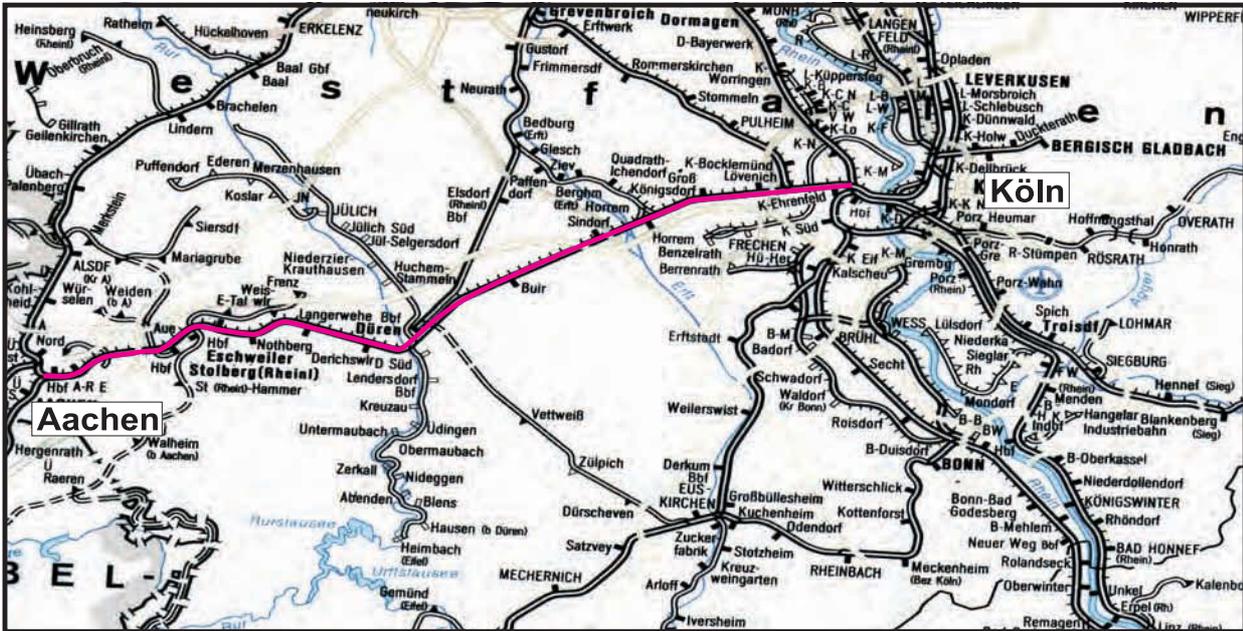
Bauaktivitäten:	Restarbeiten (vgl. bis Ende 2002)
Baubeginn:	1989
Inbetriebnahme:	Abschnittsweise ab 1993
Realisierungsstand:	99 %

Das ESTW Hamburg-Harburg wurde in Betrieb genommen.

Angeschlossen sind die Signalanlagen im Bahnhof Hamburg-Harburg, zwischen Hamburg-Harburg und dem Abzweig Oberhafen sowie zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg-Hausbruch.

Die Steuerung des ESTW erfolgt aus der Betriebszentrale in Hannover.

## 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:
  - Ausbauabschnitt I  
Köln–Düren ab 1996  
Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zu S-Bahn-Gleisen und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
  - Ausbauabschnitt II  
Düren–Aachen ab 2004  
Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse
- Ausbau der Unterwegsbahnhöfe

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 69 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

Ausbauabschnitt I, Köln–Düren 250 km/h  
 Ausbauabschnitt II, Düren–Aachen 160 bis 200 km/h

Fahrzeit:

Vor Baubeginn 35 Min.  
 nach Bauende 27 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (nur ABS)  
 (Stand 3. November 1999): 840 Mio. DM  
 429 Mio. €

## 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 5 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 2000

#### Ausbauabschnitt II: Düren–Aachen

#### Baubeginn:

- Bauabschnitt 11: Langerwehe  
Bahnhof Langerwehe wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen Bahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen.
- Schallschutzmaßnahmen  
ab November 1998
- Für weitere Maßnahmen ist die Vorplanung abgeschlossen

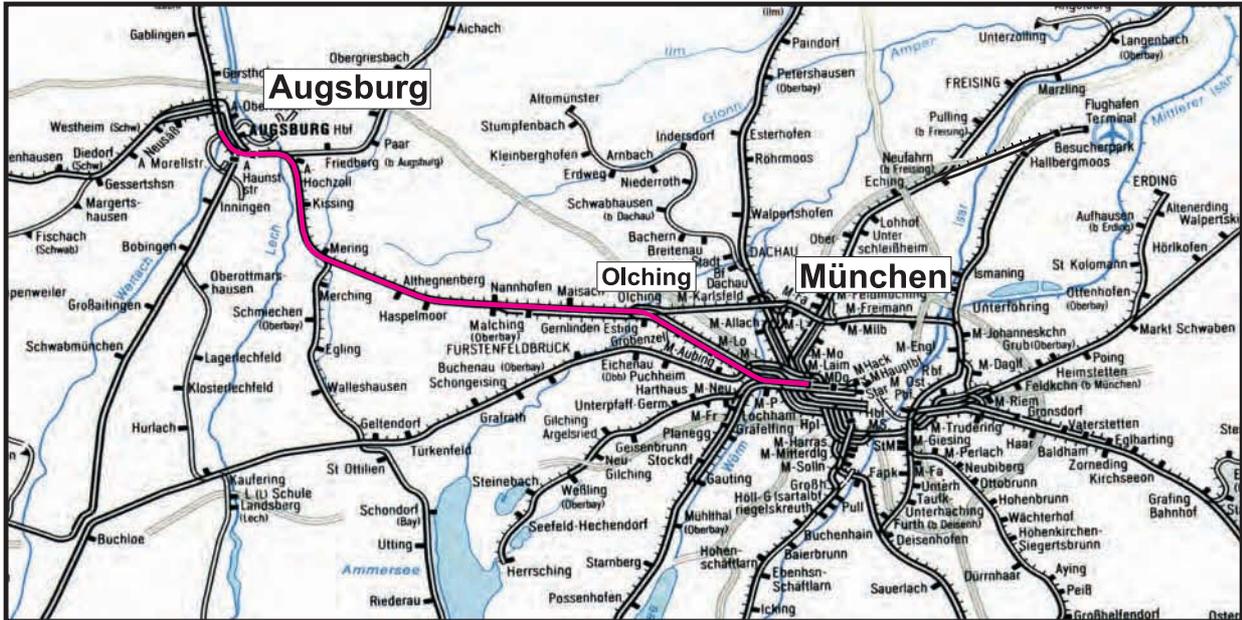
#### Realisierungsstand:

Ausbauabschnitt I	75 %
Ausbauabschnitt II	30 %

#### Inbetriebnahme:

Ausbauabschnitt I	12.2003
Ausbauabschnitt II	12.2007

## 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 44 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  
525 Mio. €

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

- 5 Planungsabschnitte abgeschlossen
- Für 2 Planungsabschnitte liegen die abschließenden Stellungnahmen der Anhebungsbehörde 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
	32 Mio. €

### 3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen abgeschlossen

Planfeststellung:

Alle Verfahren sind abgeschlossen

Baubeginn:

1992

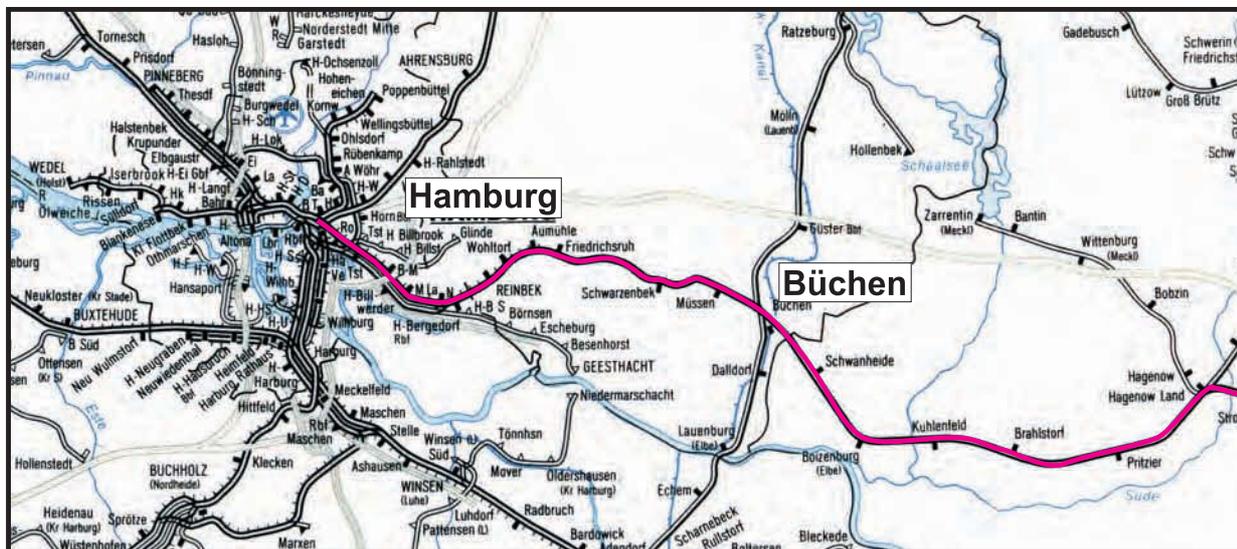
Bauaktivitäten:

- Bis auf baubedingte Restarbeiten Ende 2001 abgeschlossen

Realisierungsstand:

100 %

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



(Fortsetzung)

### 1. Verkehrliche Zielsetzung

#### 1. Ausbaustufe

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. Ausbaustufe

Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, sind Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg–Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen, um weitergehende Fahrzeitverkürzungen zu erreichen. Die DB AG hat die entsprechenden Planungen aufgenommen und hat mit den Baumaßnahmen im März 2002 begonnen.

Die Inbetriebnahme soll 2004 erfolgen.

Geplante Maßnahmen:

- Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu  $v = 230$  km/h.
- Beseitigung aller niveaugleichen Bahnübergänge
- Einbau eines kontinuierlichen Zugbeeinflussungssystems
- Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten

### 2. Projektkennndaten

#### 1. Ausbaustufe

Streckenlänge:	254 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
	mit überwiegender Option 200 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn 204 Min.
	nach Bauende 127 Min.
Gesamtkosten gemäß IP	
(Stand 3. November 1999):	3.805 Mio. DM
	1.945 Mio. €

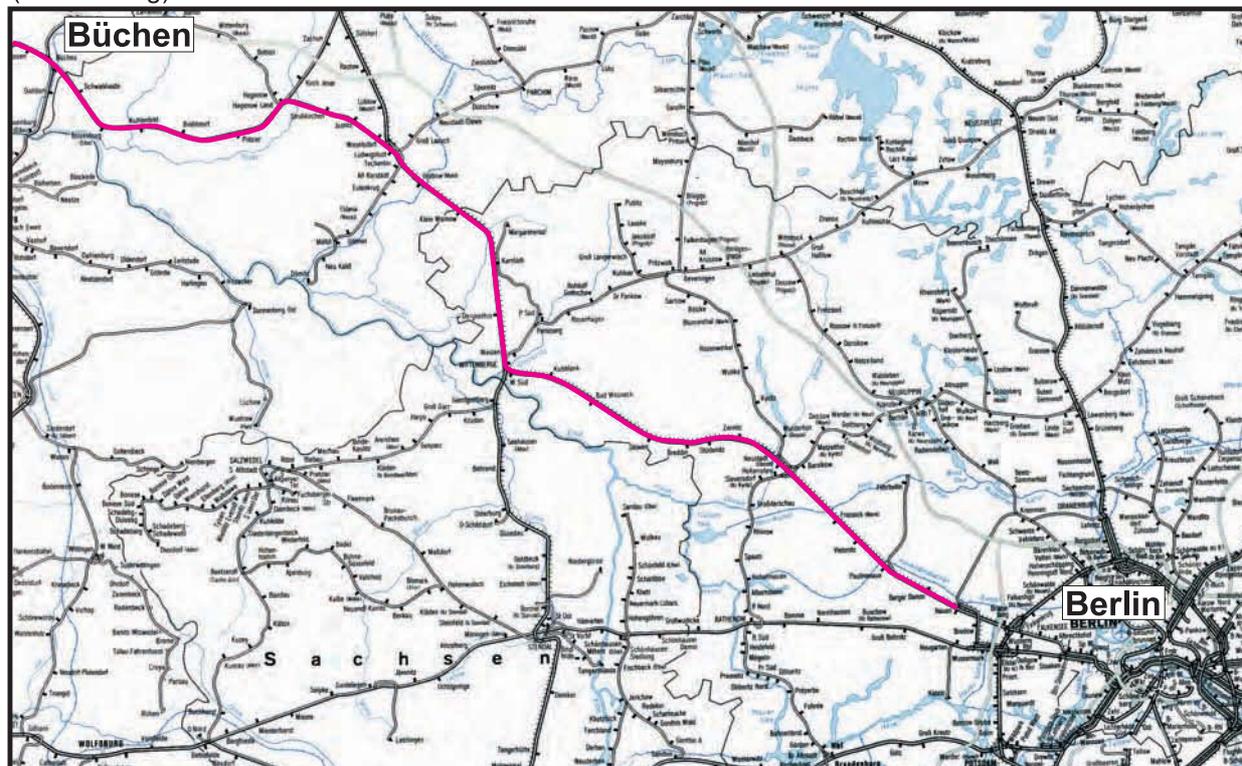
#### 2. Ausbaustufe

Streckenlänge:	271 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	230 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn 127 Min.
	nach Bauende unter 100 Min.

Gesamtkosten gemäß Entwurf Finanzierungsvereinbarung:	1.249 Mio. DM
	639 Mio. €

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

(Fortsetzung)



### 3. Projektstand

#### 1. Ausbaustufe

Baubeginn:  
1991

Bauaktivitäten:

- Trennung S- und Fernbahn im Bereich Reinbek–Aumühle
- EÜ B 5 Friesack
- EÜ L 05 Brahlsdorf
- Umbau des Bahnhofs Wittenberge

Geplante Baubeginne in 2002:

- Umweltmaßnahmen

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 |

Geplante Inbetriebnahme:

- |                |  |
|----------------|--|
| Mai 2002       | S-Bahn Aumühle-Reinbek<br>ESTW Wittenberge |
| September 2002 | Gleis Wittenberg-Kuhblank                  |
| 2004           | Bahnhof Wittenberge                        |

Realisierungsstand:  
97 %

#### 2. Ausbaustufe

Vorplanung im Juli 2001 abgeschlossen.  
Entwurfsplanung für die Baumaßnahmen des Jahres 2002 fertig gestellt.

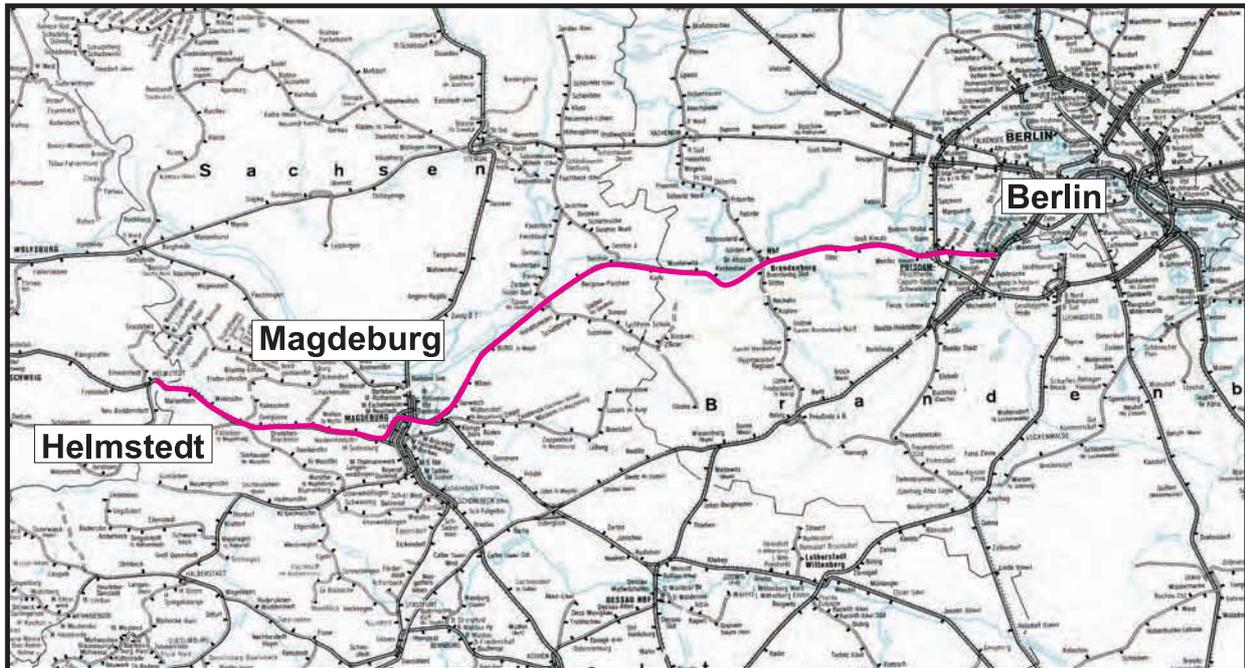
Geplante Baubeginne in 2002:

- Neustadt/D.–Bad Wilsnack
- Ludwigslust–Pritzler

Geplante Inbetriebnahme:

- |               |   |
|---------------|---|
| Dezember 2002 | Neustadt/D.–Bad Wilsnack<br>Ludwigslust–Pritzler                  |
| Dezember 2003 | Berlin–Neustadt/D.<br>Bad Wilsnack–Wittenberge<br>Pritzler–Büchen |
| Dezember 2004 | Gesamte Strecke   |

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



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

Ausbau der Strecke:

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

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 163 km  
 Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Fahrzeit: 99 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
 (Stand 3. November 1999): 2.421 Mio. DM  
 1.238 Mio. €

### 3. Projektstand

Baubeginn:  
 September 1990

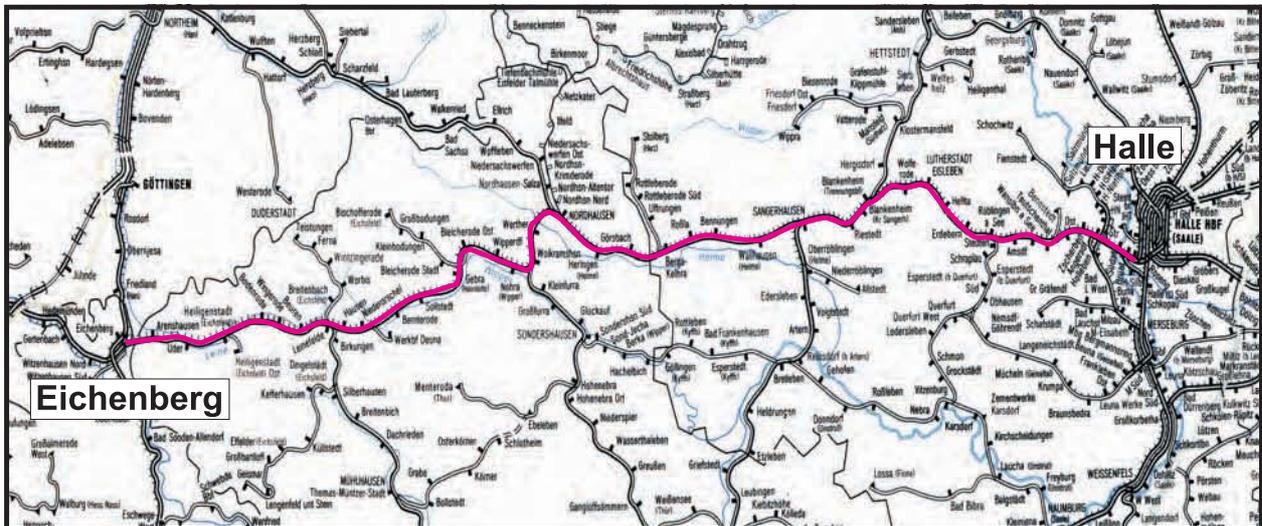
Bauaktivitäten:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen/Grunderwerb
- Sanierung Personentunnel Bf Werder
- Abschluss EKrG-Maßnahmen

Inbetriebnahme:  
 Mai 1993 Helmstedt–Magdeburg  
 Dezember 1995 Magdeburg–Berlin

Projektabschluss:  
 2003

## 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 256 Mio. €
--	---------------------------

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Nicht erforderlich

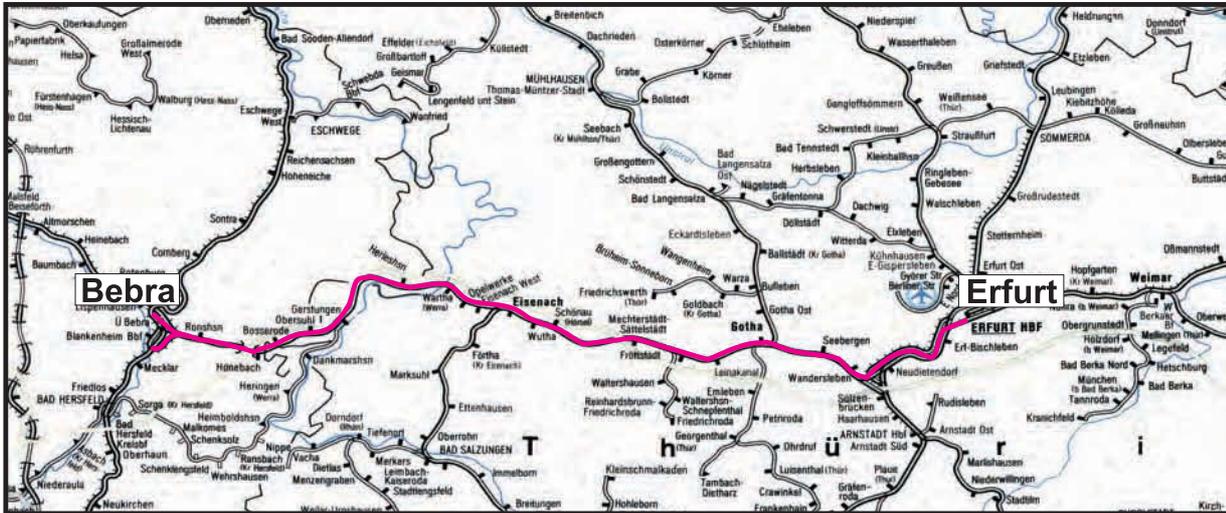
Planfeststellung:  
Beschluss rechtskräftig

Baubeginn:  
Februar 1993

Bauaktivitäten:  
Vorhaben ist fertiggestellt

Inbetriebnahme:  
Fahrplanwechsel Mai 1994 für Streckenabschnitt Eichenberg–Leinefelde

## Projekt Nr. 21 – Überhang – ABS Bebra–Erfurt



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweigleisigen Abschnitts Gerstungen–Wartha–Eisenach
- Wiederaufbau der Strecke Blankenheim–Faßdorf (Berliner Kurve)
- Neubau des Gothaer Viaduktes
- 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
	1.000 Mio. €

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Abgeschlossen

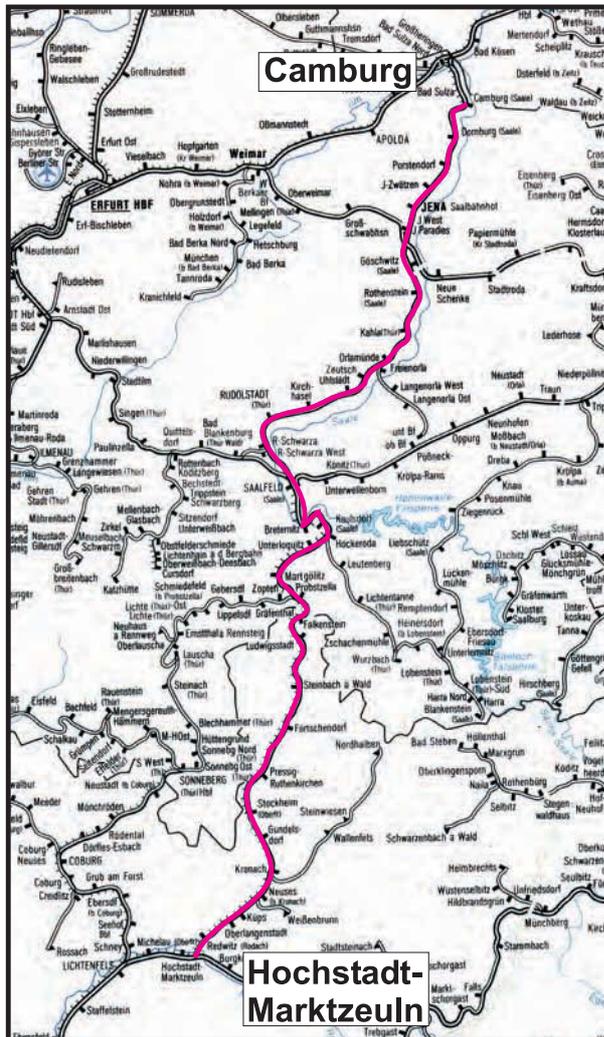
Planfeststellung:  
Abgeschlossen

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 2000   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)
- Ergänzend über die Lückenschlussmaßnahme hinaus:  
Ausrüstung der Strecke für Neigetechnik-Betrieb

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 146 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h  
Neigetechnik bis 160 km/h

Fahrzeit:  
nach Lückenschluss 153 Min.  
nach Bauende 120 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
(Stand 3. November 1999): 1.321 Mio. DM  
675 Mio. €

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Abgeschlossen  
(Nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:  
Abgeschlossen

Baubeginn:  
1991

Bauaktivitäten:

- Elektronisches Stellwerk Saalfeld Abschnitt Saalfeld (a)–Göschwitz (a)
- Errichtung Verstärkungsleitungen Saalfeld–Rudolstadt und Großhering–Camburg
- Abschnittsweise Streckenerüchtigung
- Umbau Jena Saalbahnhof

Inbetriebnahme:  
Mai 1995

Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Probstzella und Camburg

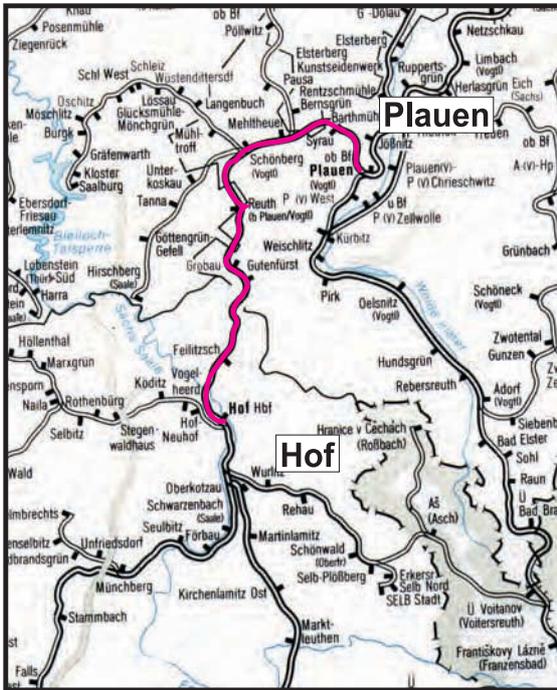
Mai 2001

Teilbetriebnahme ESTW Bf Saalfeld mit Betriebszentrale Hochrüstung

Geplante Inbetriebnahme:

November 2003 ESTW Saalfeld  
(Abschnitt Saalfeld (a)–Göschnitz (a))

## 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 Mio. DM 53 Mio. €

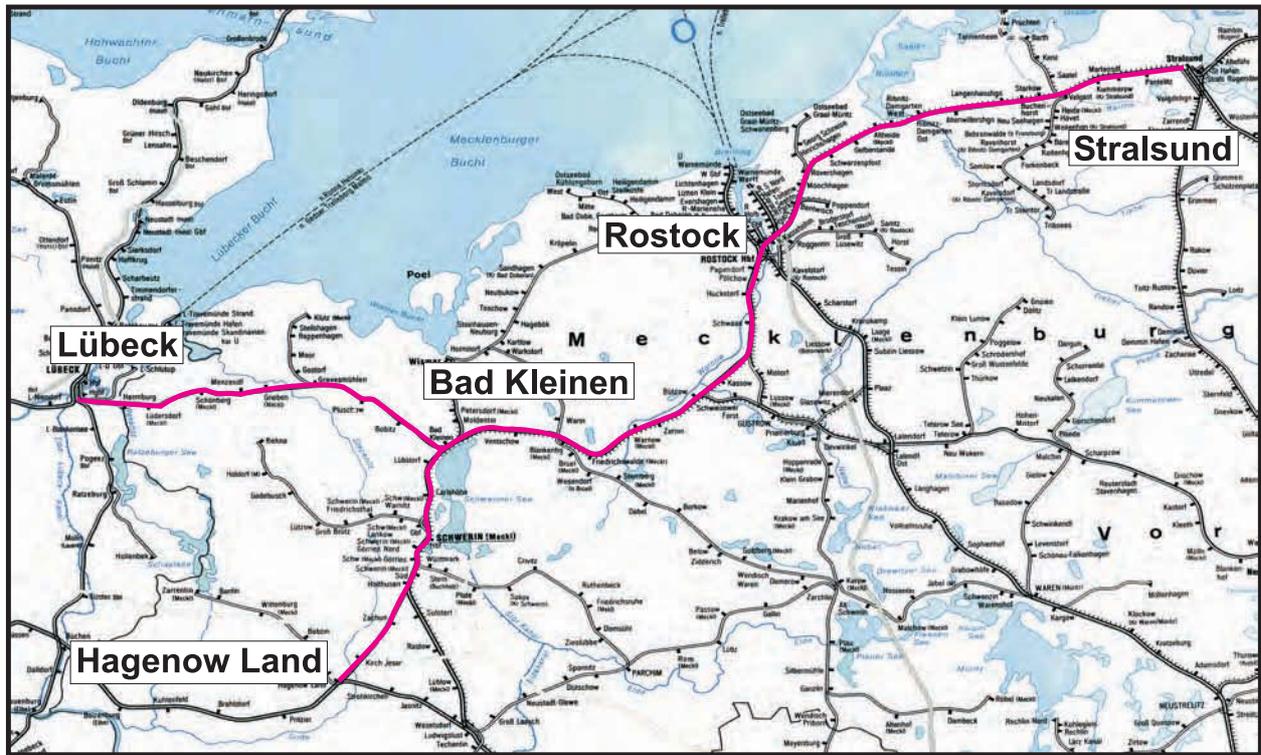
### 3. Projektstand

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-Schiene 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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	242 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	170 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.648 Mio. DM 843 Mio. €

## 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
- Bobitz–Bad Kleinen 7,3 km
- Grevesmühlen–Bobitz 13,5 km
- Lübeck–Herrnburg
- (Büchener Gleis) 2,0 km
- Herrnburg (a)–Lüdersdorf (e) 2,5 km
- Lübeck (a)–Herrnburg (e) 9,6 km

Eingleisig elektrifiziert 160 km/h und ESTW-Technik:

- Stralsund–Velgast–Ribnitz-Damgarten West (a) 41,5 km

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

- Schwerin Hbf–Carlshöhe 5,0 km

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

- Bahnhof Blankenberg 1,3 km
- Bützow (a)–Abzweig Schwaan (a) 11,3 km
- Bahnhof Bützow 2,1 km
- Warnow–Bützow 9,9 km
- Abzweig Schwaan (e)–Schwaan (a) 1,6 km
- Warnowbrücke Ost–Rostock Hbf (a) 0,7 km
- Schwerin Görries (a)–Schwerin (a) 3,6 km

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

- Holthusen (a)–Schwerin-Görries(e) 6,0 km
- Hagenow Land (e)–Holthusen (e) 18,0 km

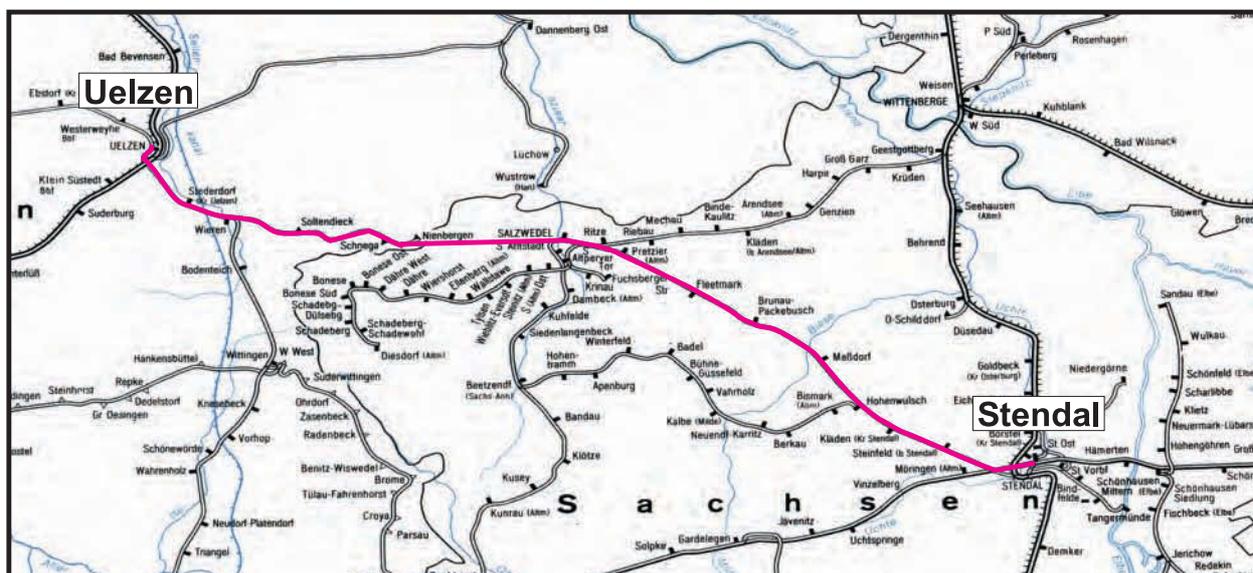
Im Bau:

- ESTW Schwerin
- Bahnhof Schwerin

Realisierungsstand:

57 %  
(142,2 km Streckenlänge)

## 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. Projektkenndaten

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  
471 Mio. €

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

### 3. Projektstand

Planfeststellung:  
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:  
Restarbeiten

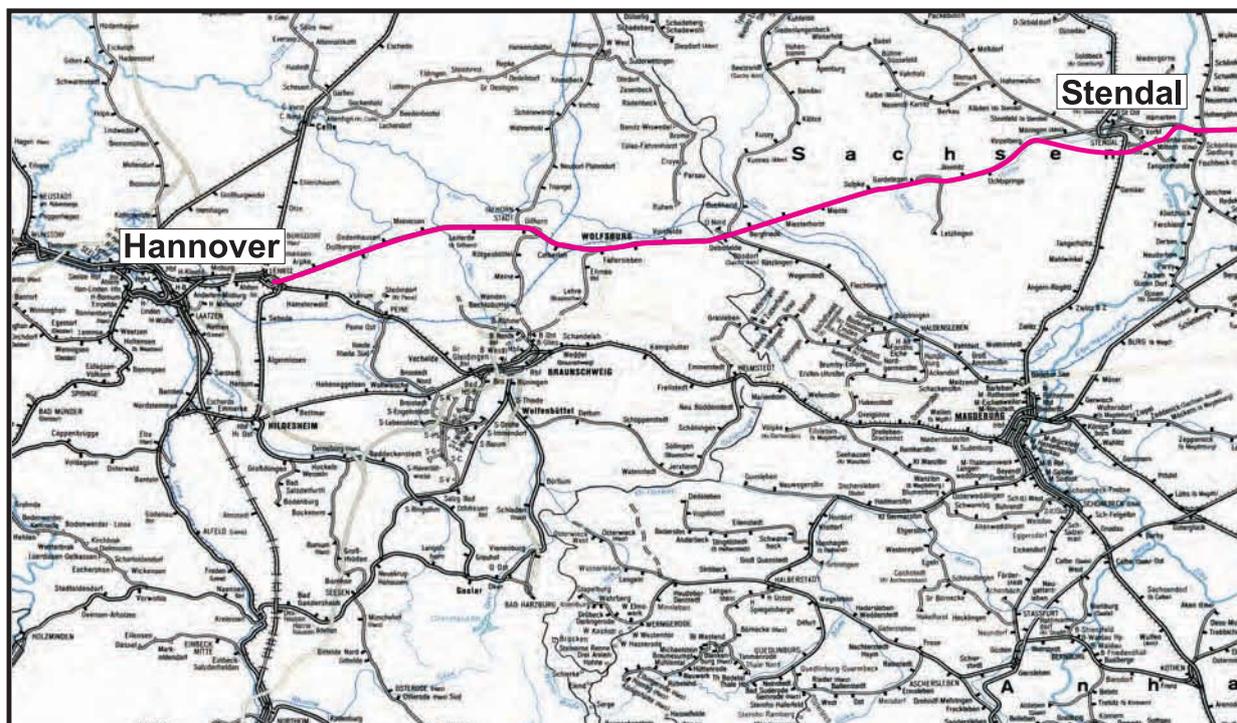
Inbetriebnahme:

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

Realisierungsstand (1. Baustufe):  
100 %

Geplante Bauzeit 2. Baustufe:  
Erfolgt bedarfsgerecht anhand der Ent-  
wicklung des Verkehrsaufkommens zu  
einem späteren Zeitpunkt.

## 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–Wolfsburg auf 200 km/h und Wolfsburg–Oebisfelde auf 250 km/h
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h zwischen Oebisfelde und Staaken (mit Ausnahme der Gemeinschaftsstrecke Bammé–Ribbeck 200 km/h) parallel zur ehemaligen eingleisigen Stammstrecke, welche in besonders festgelegten Abschnit-

ten zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wurde, mit südlicher Umfahrung von Stendal für 250 km/h und zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Stendal für 160 km/h

- Bau eines dritten Gleises zwischen Fallersleben und Oebisfelde

### 2. Projektkenndaten

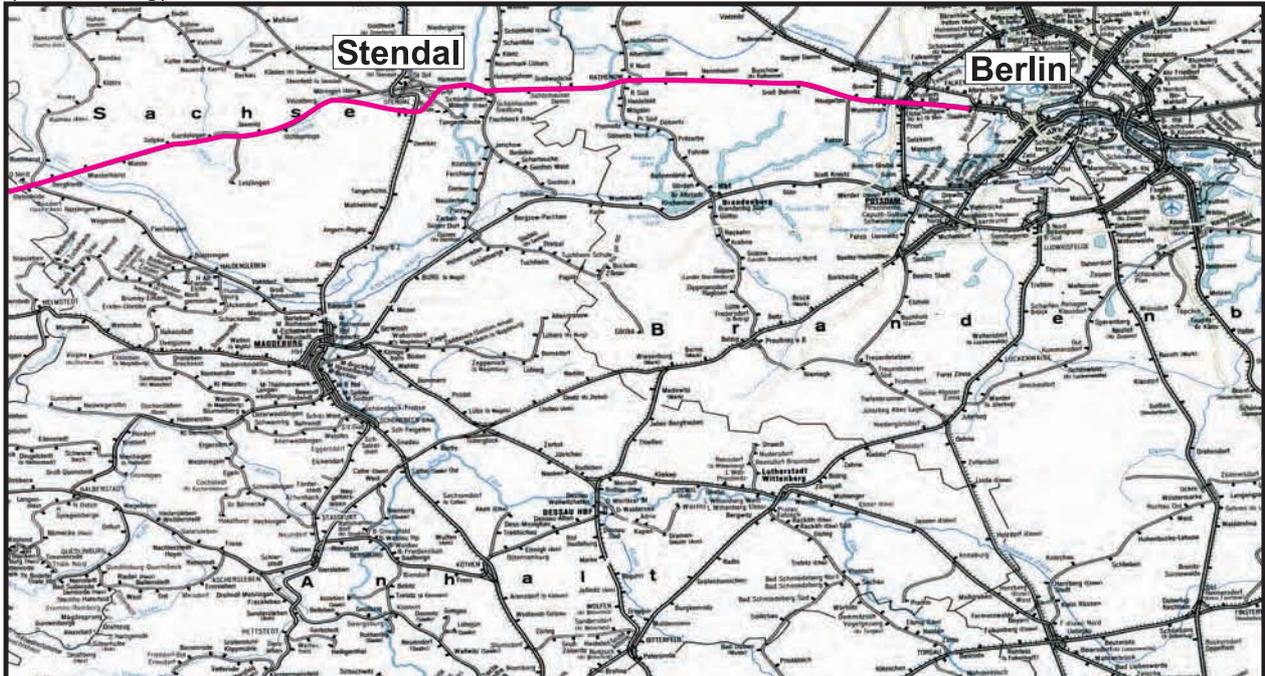
Streckenlänge: 263 km

Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover–Lehrte	160 km/h
Durchfahrung Lehrte	120 km/h
Lehrte–Wolfsburg	200 km/h
Wolfsburg–Bammé	250 km/h
Bammé–Ribbeck	200 km/h
Ribbeck–Staaken	250 km/h

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

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

(Fortsetzung)



Gesamtkosten gemäß Finanzierungsvereinbarung:

NBS Lehrte–Berlin Staaken	5.960 Mio. DM
einschl. Stammstrecke	3.047 Mio. €
Oebisfelde–Staaken	
ABS Hannover–Lehrte	

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
Oktober 2000	Hannover-Tiergarten– Lehrte V = 160/140 km/h

### 3. Projektstand

Raumordnung:  
Abgeschlossen

Planfeststellung:  
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Restarbeiten Knoten Lehrte
- Lehrte–Staaken abgeschlossen bis auf Restarbeiten

Baubeginn:  
1991

Realisierungsstand:  
96 %

## 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 (ingleisig) 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 Mio. DM  
30 Mio. €

### 3. Projektstand

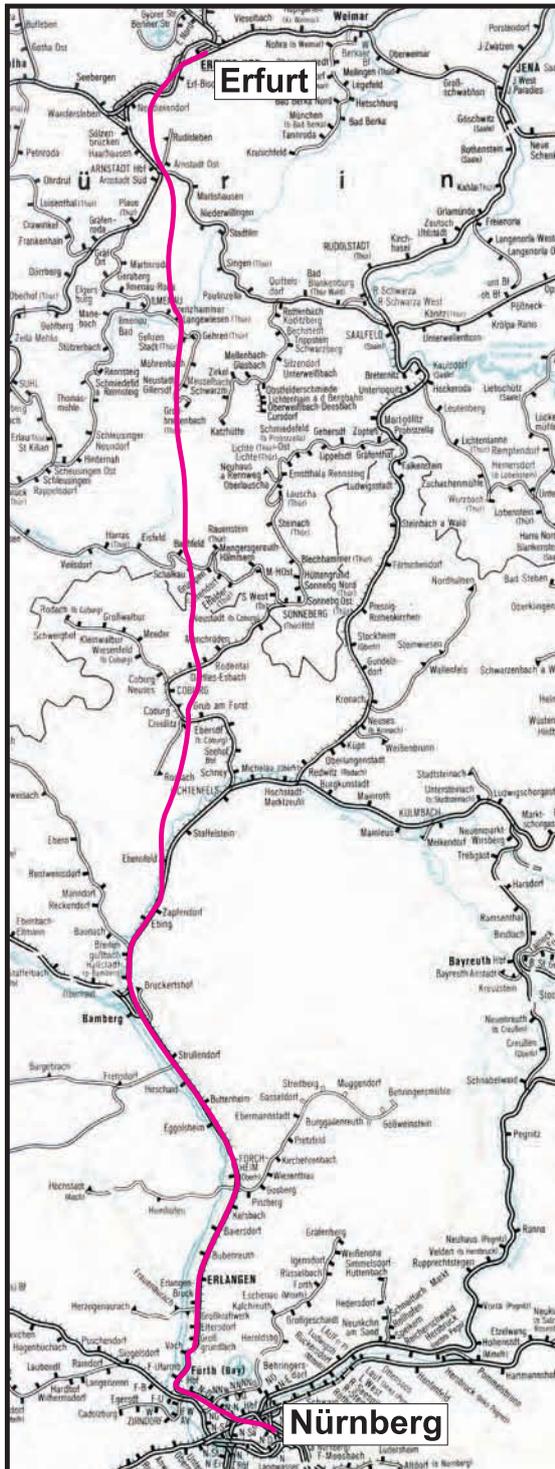
Raumordnung:  
Abgeschlossen

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 bis zu 230 km/h
- Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von  $v = 300 \text{ km/h}$

### 2. Projektkennndaten

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 bis zu 230 km/h

Fahrzeit:  
vor Baubeginn (über Fulda) 172 Min.  
nach Bauende 66 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
(Stand 3. November 1999): 7.326 Mio. DM  
3.746 Mio. €

## **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 Stafelstein sind alle Abschnitte bestandskräftig.

**ABS:** Auf der ABS Nürnberg–Ebensfeld sind alle Planfeststellungsverfahren für die 13 Planfeststellungsabschnitte sowie für Einzelmaßnahmen eingeleitet.  
Für die Abschnitte Nürnberg Hbf, Nürnberg–Fürth, die Elektronischen Stellwerke Erlangen, Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahme liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor.  
Die restlichen Planfeststellungsbeschlüsse stehen noch aus.

Baubeginn:

April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten 2001:

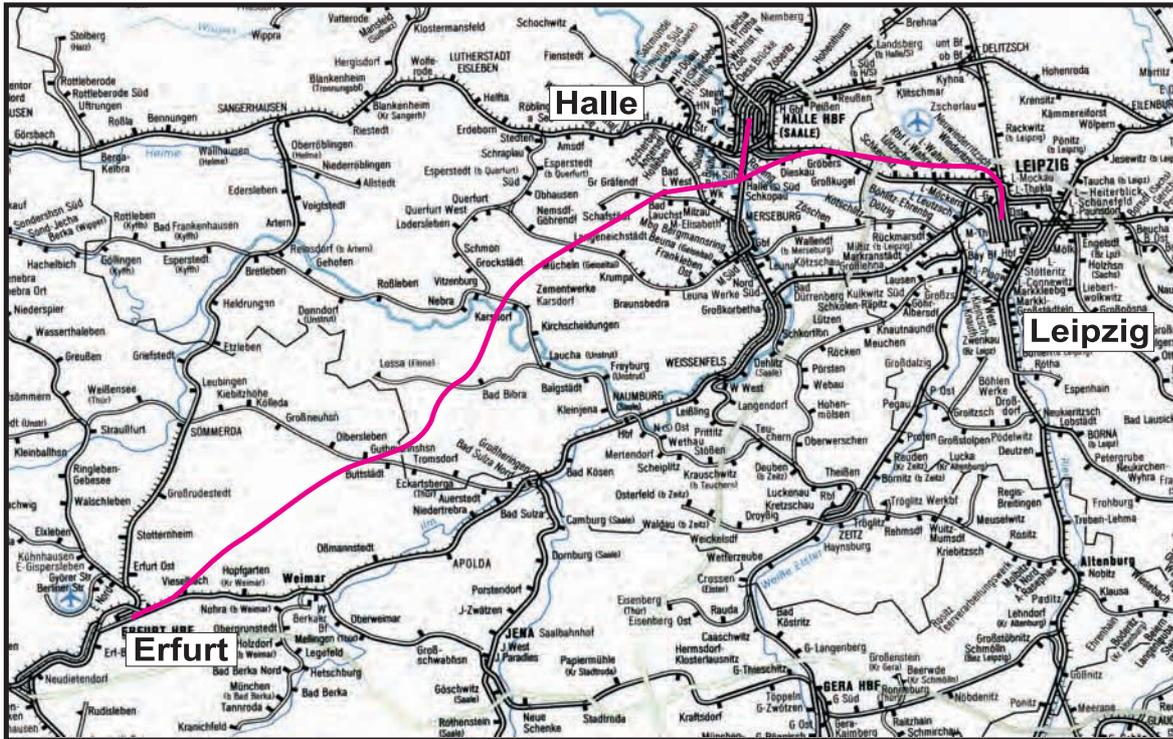
**NBS:** Bauabschnitt Arnstadt  
Bauabschnitt Erfurt–Land  
Bauabschnitt Erfurt–Stadt  
Bauabschnitt Ilmenau

**ABS:** Schaltposten Fürth  
4 BÜ-Maßnahmen

Realisierungsstand:

14 %

## 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. Projektkenndaten

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 bis zu 200 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  
2.404 Mio. €

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

### **3. Projektstand**

Planfeststellung:

- Baurecht liegt durchgängig vor
- zurzeit laufen Verfahren zur Verlängerung des auslaufenden Baurechts

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten:

In Bau 2001:

Bauschwerpunkte bilden die Teilmaßnahmen

- Gröbers–Leipzig der NBS mit dem neuen Flughafenbahnhof
- 5 Eisenbahnüberführungen
- 3 Straßenüberführungen

Fertiggestellte Maßnahmen:

- Umfahrung Gröbers
- 6 Straßenbrücken über BAB und NBS
- 5 Eisenbahnüberführungen
- 3 Straßenüberführungen

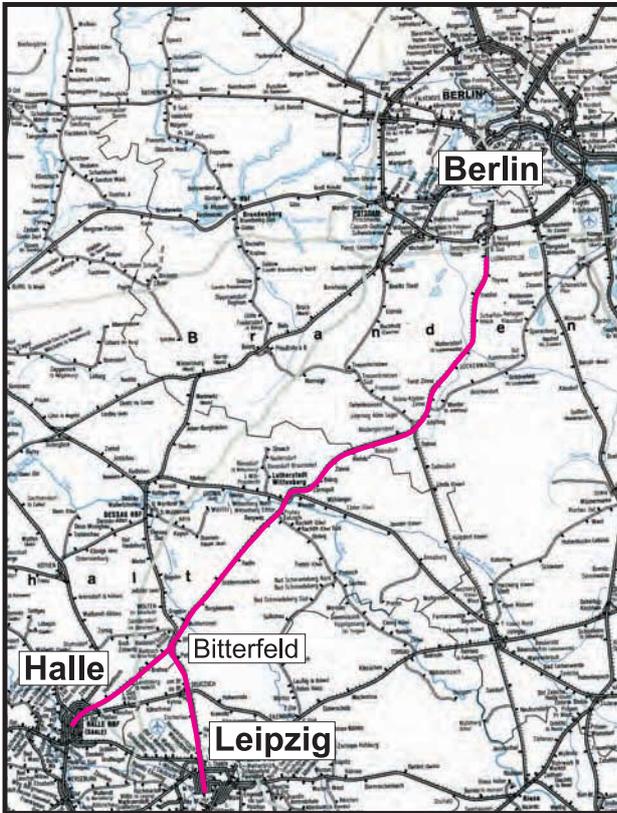
Realisierungsstand:

80 % (Abschnitt Gröbers–Leipzig)

Geplante Inbetriebnahme:

Juni 2003 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.

Ausbau der Strecke Berlin–Halle/Leipzig für 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  
1.534 Mio. €

### 3. Projektstand

Baubeginn:  
1992

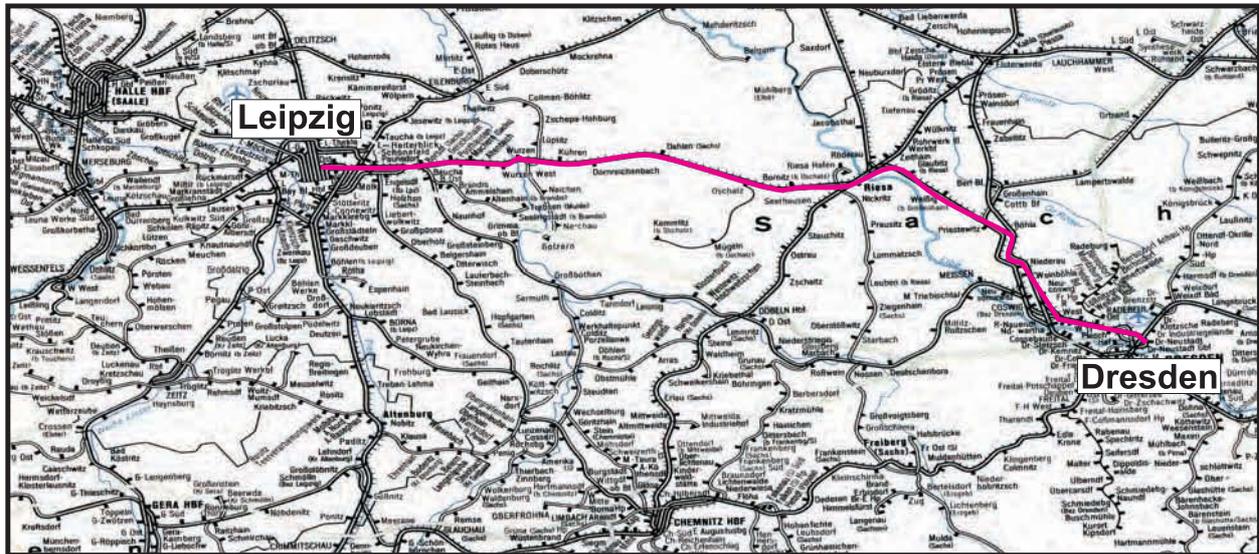
Bauaktivitäten:  
Bahnübergangs-Ersatzmaßnahmen

Inbetriebnahme:

- Bahnhof Bitterfeld Süd

Realisierungsstand:  
94 %

## 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 Böhlen.

### 2. Projektkenndaten

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  
966 Mio. €

### 3. Projektstand

Baubeginn:  
1993

Bauaktivitäten:

In Bau 2001:

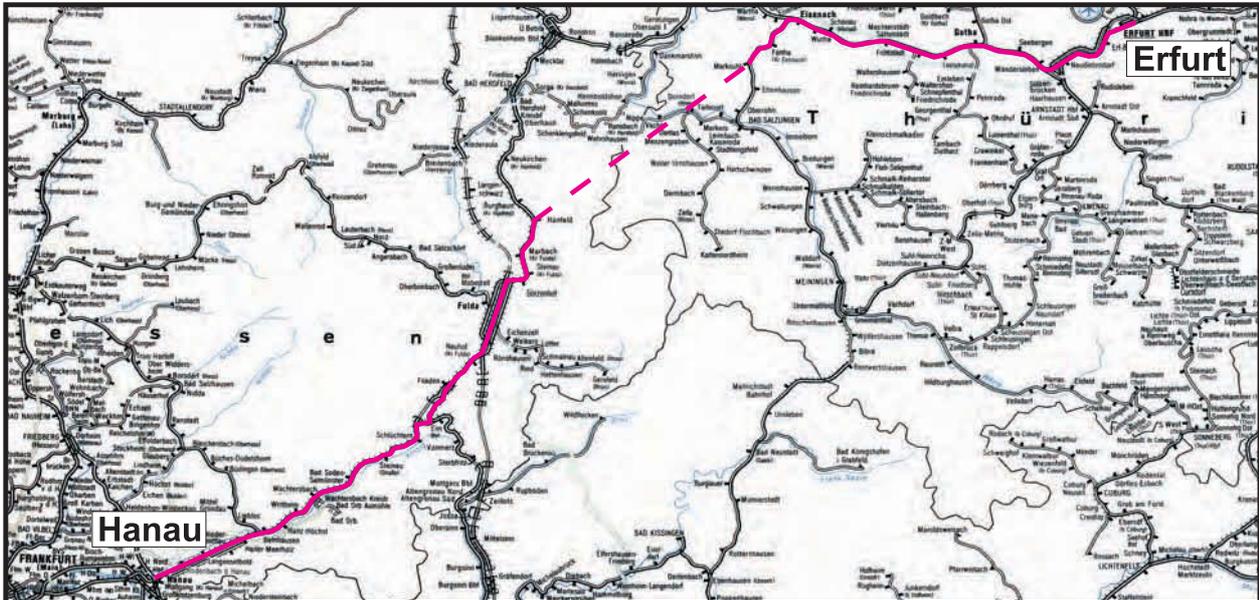
- Bf Engelsdorf (e)–Bf Borsdorf (e)
- Bf Wurzen
- Dresden-Neustadt (a)–Dresden-Mitte

Inbetriebnahmen bis 2001:

- Leipzig (a)–Engelsdorf (a)
- Borsdorf (a)–Wurzen (a)
- Wurzen (a)–Riesa (a)
- ESTW Machern
- ESTW Wurzen
- ESTW Dornreichenbach
- ESTW Dahlen
- ESTW Oschatz
- ESTW Engelsdorf
- ESTW Borsdorf
- Hochrüstung Unterzentrale Wurzen
- BÜ-Beseitigung Nemter Weg

Realisierungsstand:  
41 %

## 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

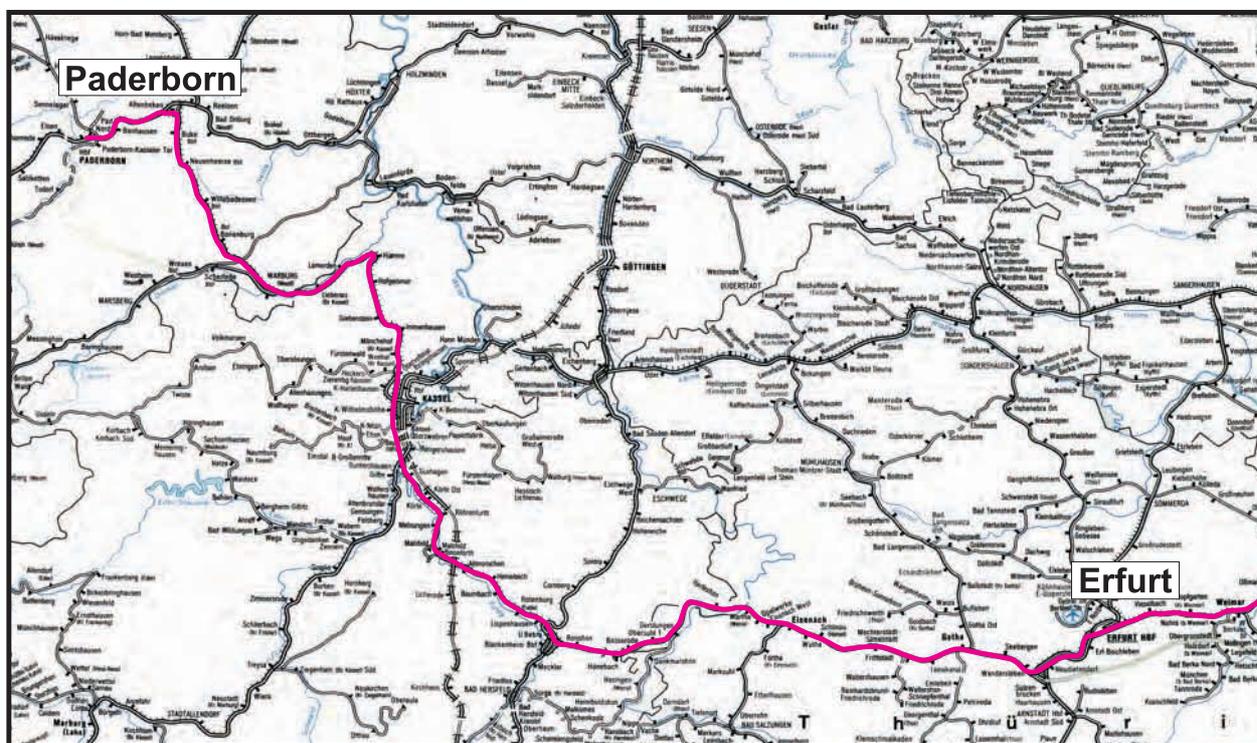
Die räumliche Lage der Streckenführung steht  
noch nicht fest.

Gesamtkosten gemäß BVWP '92  
(Stand 1. Januar 1991):           8.495 Mio. DM  
  4.343 Mio. €

### 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 Neit-Tech-Einsatz. Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a)–Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetech-Fahrzeugen
- Ausbau des Knotens Gera, Errichtung ESTW Gera
- Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken

- Zusätzlich zum ABS-Vorhaben sind für die Verbesserung des Nahverkehrs die Herstellung zweigleisiger Abschnitte
  - Großschwabhausen–Jena West
  - Hermsdorf-Klosterlausnitz–Kraftsdorf
  - Weimar–Mellingen
 (Realisierung nach 2006) vorgesehen.

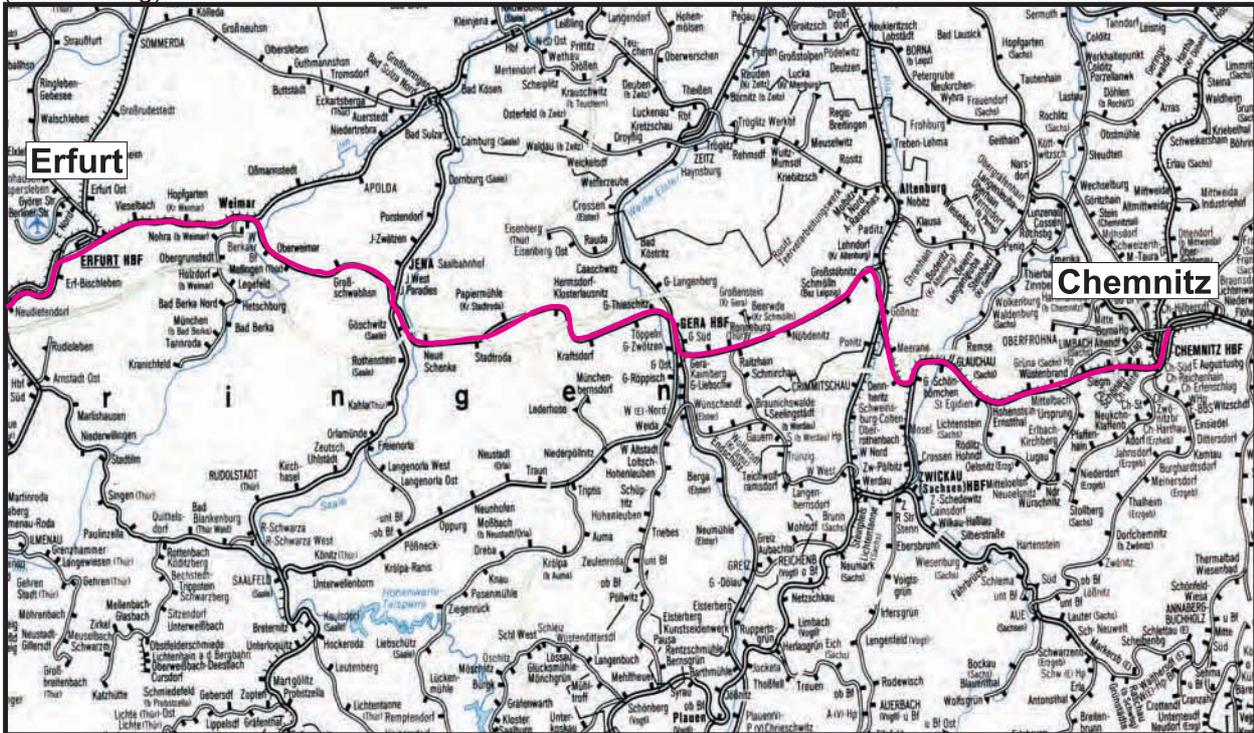
## 2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 bis 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.

Gesamtkosten für ABS gemäß IP (Stand 3. November 1999):	665 Mio. DM
	340 Mio. €

# 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
  - Bf Neue Schenke
  - EÜ Töppel
  - Bauvorber. Maßnahmen Knoten Gera
- Ausführungsplanung für
  - Hermsdorf-Kl. (a)–Kraftsdorf (e)
  - Stadtroda (a)–Papiermühle (e)
  - Weimar (a)–Mellingen (a) abgeschl.

**Planfeststellung:**

- Für 12 Planfeststellungsabschnitte liegen die Beschlüsse vor
- 4 Planfeststellungsabschnitte sind in Bearbeitung
- 2 Planfeststellungsabschnitte sind noch nicht beantragt

**Baubeginn:**

Abschnitt Weimar–Jena West  
1997/98

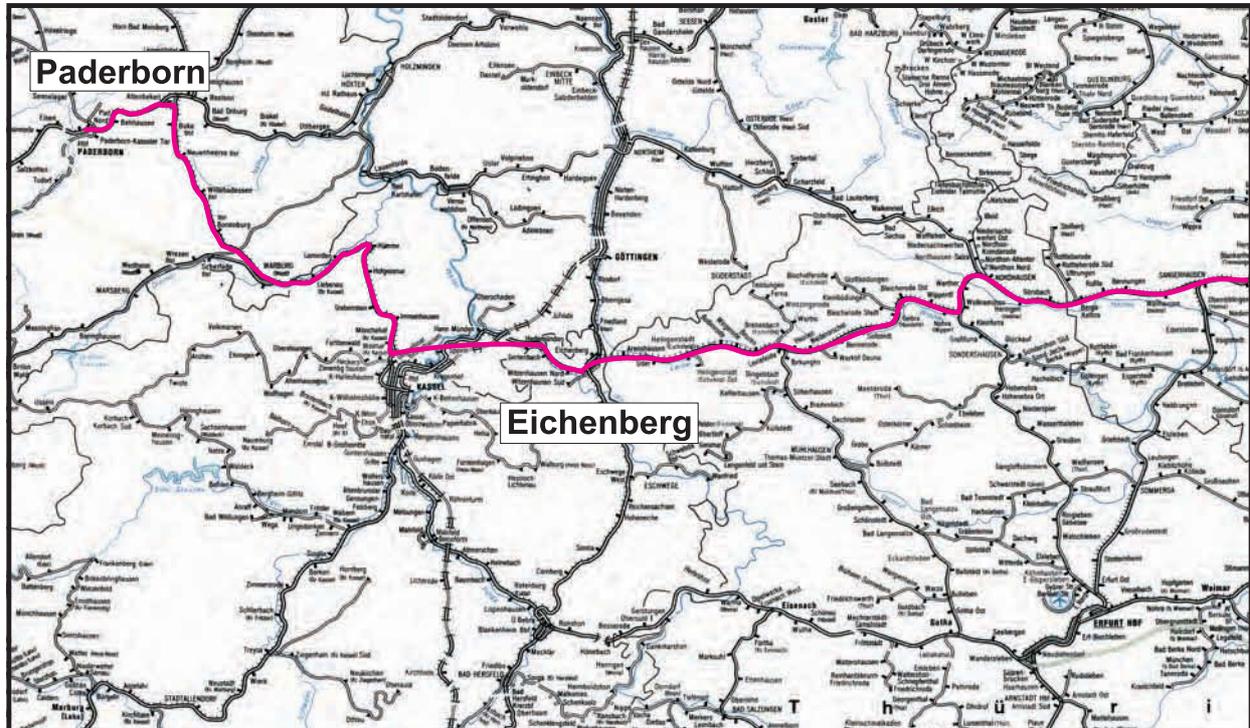
**Bauaktivitäten:**

- 2001 – Punktuelle Maßnahmen
  - ESTW-Technik
  - Weimar (a)–Göschwitz (a)
  - Bf Hermsdorf–Klosterlausnitz
  - Weimar (a)–Mellingen (a) Bestandsgl.
  - Stadtroda (a)–Papiermühle (e)
  - 2. Gleis Großschwabhausen–Jena West

**Inbetriebnahme:**

- 2001 – Punktuelle Maßnahmen
  - Bf Hermsdorf–Klosterlausnitz
- 2002 – ESTW-Technik
  - Weimar (a)–Göschwitz
  - Punktuelle Maßnahmen
  - Weimar (a)–Mellingen (a) Bestandsgl.
  - Stadtroda (a)–Papiermühle (e)
  - Hermsdorf–Klosterlausnitz (a)–Kraftsdorf (e)

## 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 Projektkennndaten

#### Paderborn–Halle

Streckenlänge: 307 km

Entwurfsgeschwindigkeit:  
(Abschnittsweise) 160 km/h

Gesamtkosten: noch offen

### 2.2 Projektkennndaten

#### Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

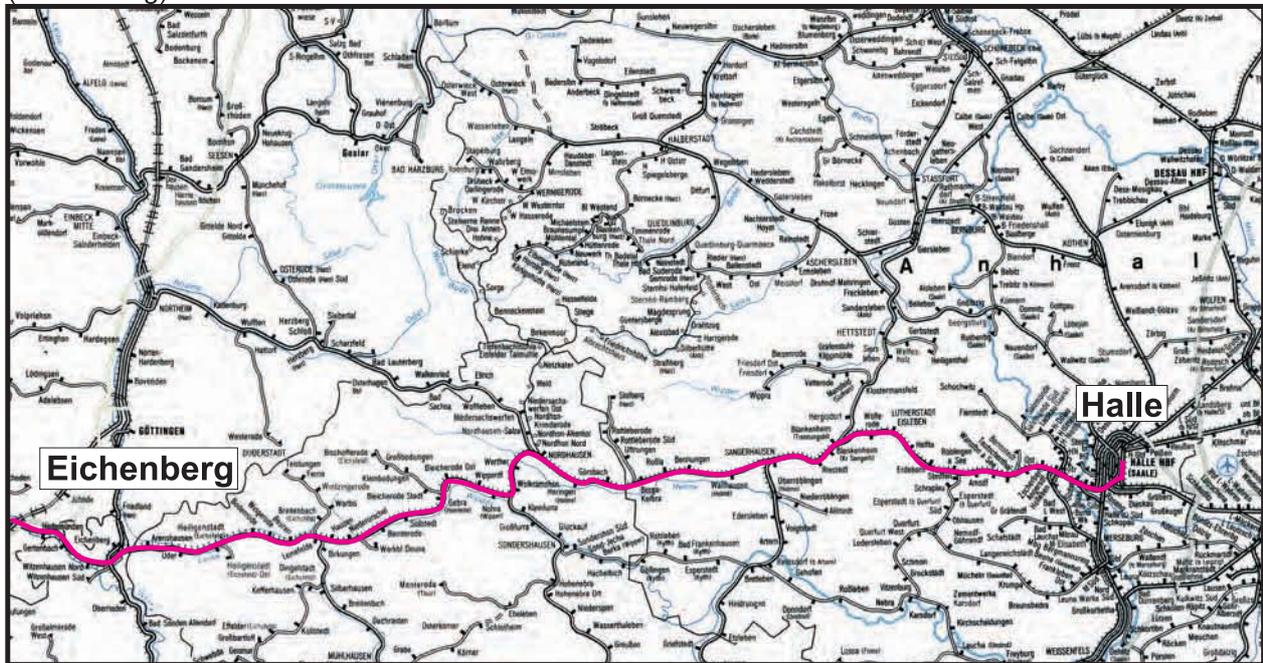
Streckenlänge: 1 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 80 km/h

Gesamtkosten gemäß  
Finanzierungsvereinbarung  
(Stand 10. November 1997): 16,7 Mio. DM  
9,0 Mio. €

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

(Fortsetzung)



### 3. Projektstand

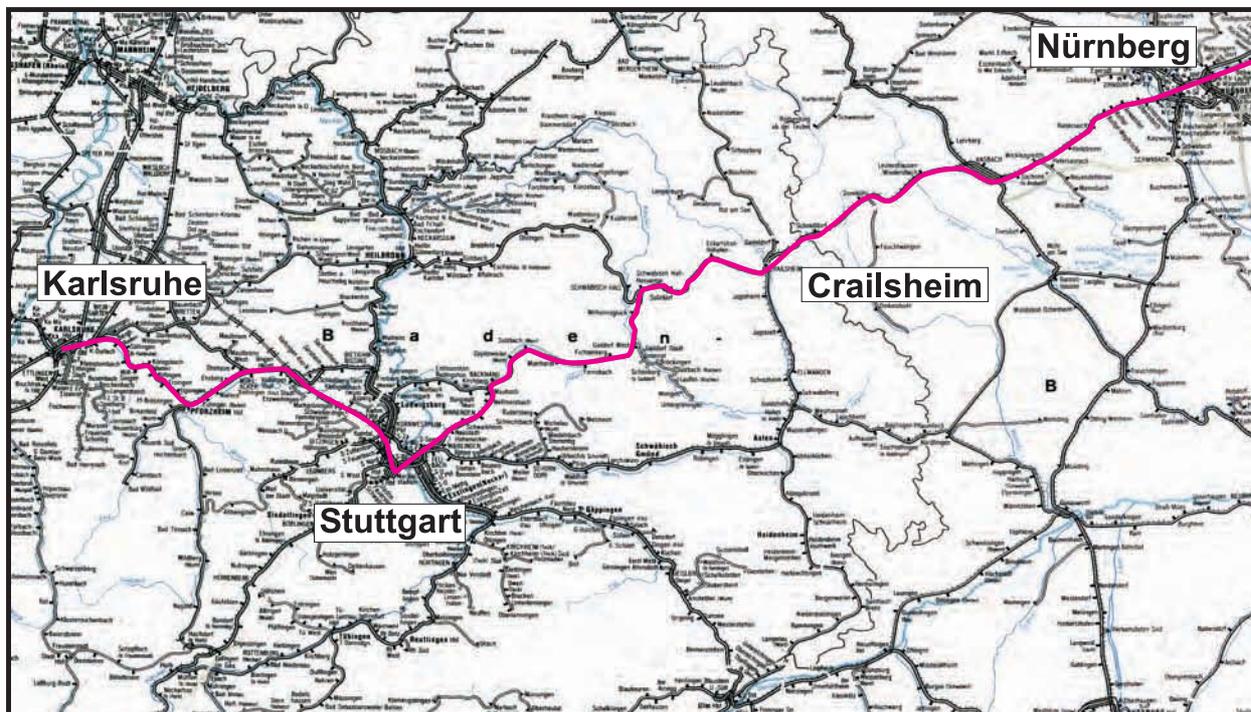
1. Baustufe:  
Eichenberger Kurve

Baubeginn:  
1997

Inbetriebnahme:  
September 1998 (1. Baustufe)

Restarbeiten:  
Landschaftspflegemaßnahmen  
(1999 bis 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 Neuenmarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert.

Geplante Maßnahmen:

#### Teilabschnitt Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Hof:

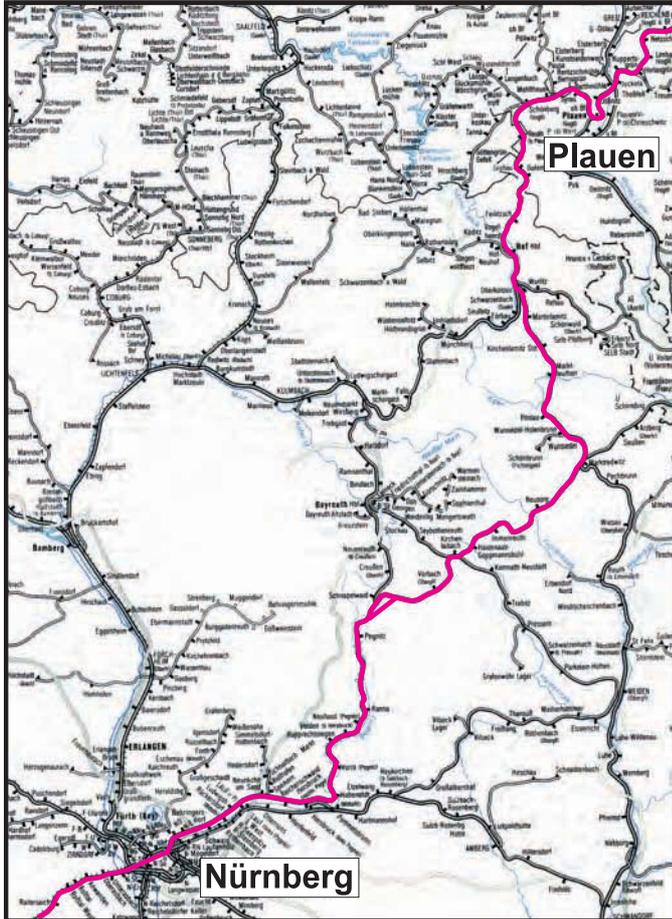
- Herrichtung der Abschnitte Nürnberg–Bayreuth/Marktrewitz–Hof und Karlsruhe–Stuttgart für Neigetechnik-Betrieb
- Herstellung der Verbindungskurve vor Bf Neuenmarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve)

#### 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–Connwitz
- Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik durch ESTW

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

(Fortsetzung)



(Fortsetzung)

## 2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 740 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 bis 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):	3.404 Mio. DM
	1.740 Mio. €

## 3. Projektstand

Raumordnung:

Ggf. für Elektrifizierung Nürnberg–Hof erforderlich

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren für insgesamt 189 km (Neue Bundesländer) abgeschlossen

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten 2001:

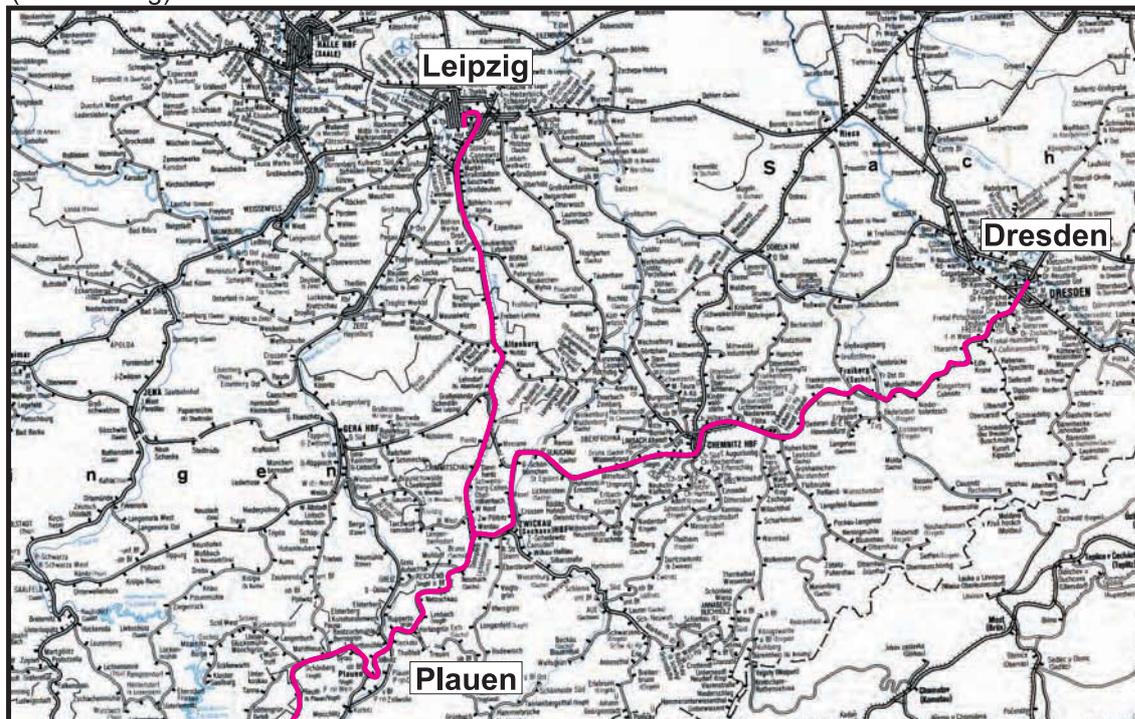
- Bahnhof Tharandt
- Flöha–Niederwiesa
- Chemnitz–Siegmar–Hohenstein-Ernstthal
- Glauchau–Mosel
- Bahnhof Reichenbach
- ESTW Tharandt
- ESTW Niederwiesa
- ESTW Chemnitz–Siegmar
- ESTW Wüstenbrand

Inbetriebnahme bis Dezember 2001:

- Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)
- Reichenbach (a)–Netzschkau (e)
- Klingenberg-Colmnitz (a)–Niederbobritzsch (e)
- St. Egidien (e)–Glauchau (a)
- Zwickau (a)–Bogendreieck Werdau
- Netzschkau (e)–Herlasgrüne (e)
- Plauen (a)–NL-Grenze (NeiTech-Anpassung) Streckenerneuerung im Zuge Lückenschlussmaßnahme Hof–Plauen
- Tharandt (a)–Klingenberg-Colmnitz (e)
- Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)
- Bogendreieck Werdau–Neumark (e)

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

(Fortsetzung)



### Weiter zu 3. Projektstand

Fortsetzung Inbetriebnahme bis Dezember 2001:

- Herlasgrün (a)–Plauen (a)
- Freiberg (a)–Frankenstein (e)
- Chemnitz-Kappel (e)–Chemnitz-Siegmara (a)
- Mosel (a)–Zwickau (a)
- Neumark (a)–Reichenbach (a)
- Oederan (a)–Flöha (e)
- Bahnhof Reichenbach
- ESTW Reichenbach
- Flöha (a)–Niederwiesa (e)
- ESTW Niederwiesa
- ESTW Klingenberg-Colmnitz
- ESTW Herlasgrün
- ESTW Werdau
- ESTW Neumark

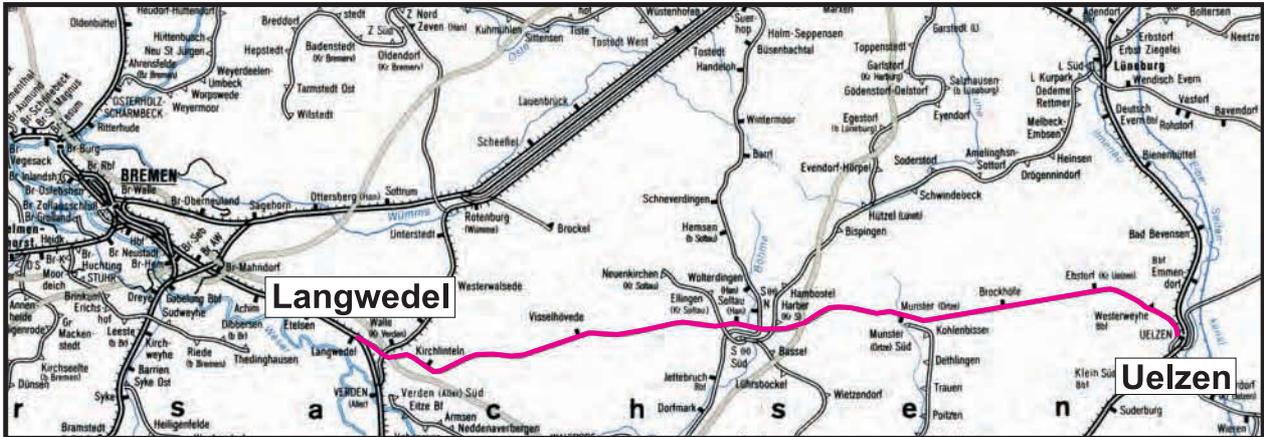
- Crimmitschau (a)–Neumark (a)
- Schlömerer Kurve
- NeiTech-Betrieb zwischen Bayreuth–Schlömerer Kurve–Oberkotzau

Realisierungsstand:

Karlsruhe–Hof (ABL)  
ca. 32 %

Hof–Werdau–Dresden–Leipzig (NBL)  
38 %

## 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  $V_{max} = 120 \text{ km/h}$
2. Stufe:  
Neue Signal- und Telekommunikationsanlagen (ESTW Soltau) und Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten
3. Stufe:  
Elektrifizierung der Strecke und ggf. weitere Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge 97 km  
 Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h  
 Gesamtkosten gemäß Fünffjahresplan  
 (Stand 1. Januar 1997):  
 (Projekt Nr. 12.1 + 12.2) 350 Mio. DM  
 179 Mio. €

### 3. Projektstand

- Planungsstand:  
Vorplanungen fertiggestellt
- Raumordnung:  
1995 abgeschlossen  
(nur für Bahnstromleitungen erforderlich)
- Planfeststellung:  
2001 abgeschlossen  
(nur für Bahnstromleitungen)
- Baubeginn:  
2004
- Bauaktivitäten:  
Keine im Jahr 2001

## Projekt Nr. 12.2 – Neue Vorhaben – ABS Oldenburg–Wilhelmshafen



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 52 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 100 km/h

Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan

(Stand 1. Januar 1997):

(Projekt Nr 12.1 + 12.2) 350 Mio. DM

179 Mio. €

### 3. Projektstand

Aubaustufe I:

- Wiederherstellung der durchgehenden Befahrbarkeit mit 100 km/h
- Realisierung im Rahmen Investition ins Bestandsnetz (UMTS) bis Ende 2003

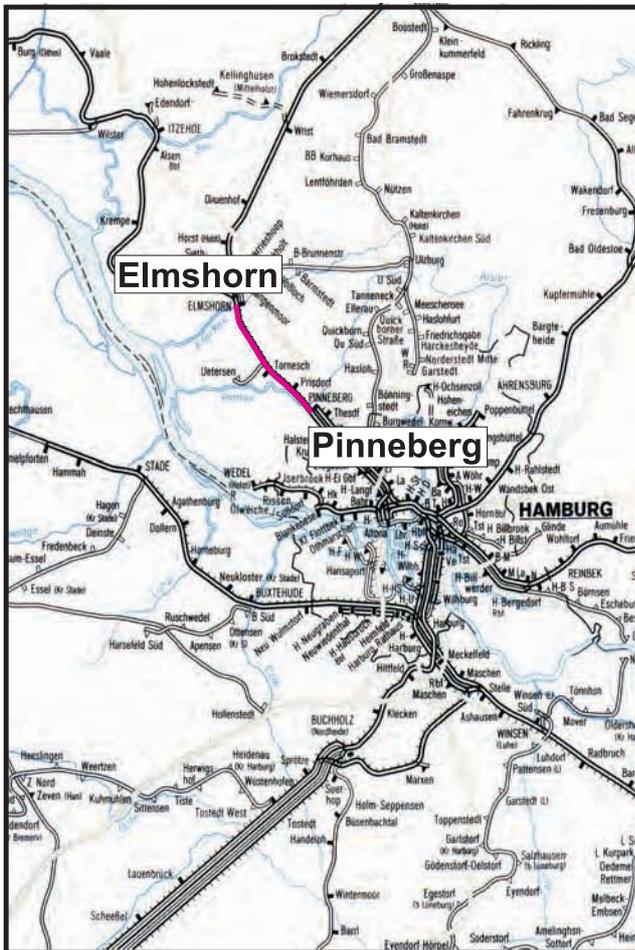
Aubaustufe II:

- Einrichtung des Bf "Weißer Floh" zur besseren Anbindung der Nordstrecke
- Einführung Streckenbetrieb auf der Nordstrecke (heute Rangierbetrieb)

Aubaustufe III:

- Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Wilhelmshafen in den verh. eingleisigen Abschnitten.

## 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 (als Vorabmaßnahmen 1997 realisiert) sowie Umgestaltung des 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  
196 Mio. €

### 3. Projektstand

Planungsstand:  
Vorplanungsphase für 1. Baustufe (Umbau Bf Elmshorn) abgeschlossen und mit Land Schleswig-Holstein abgestimmt

Raumordnung:  
Nicht erforderlich

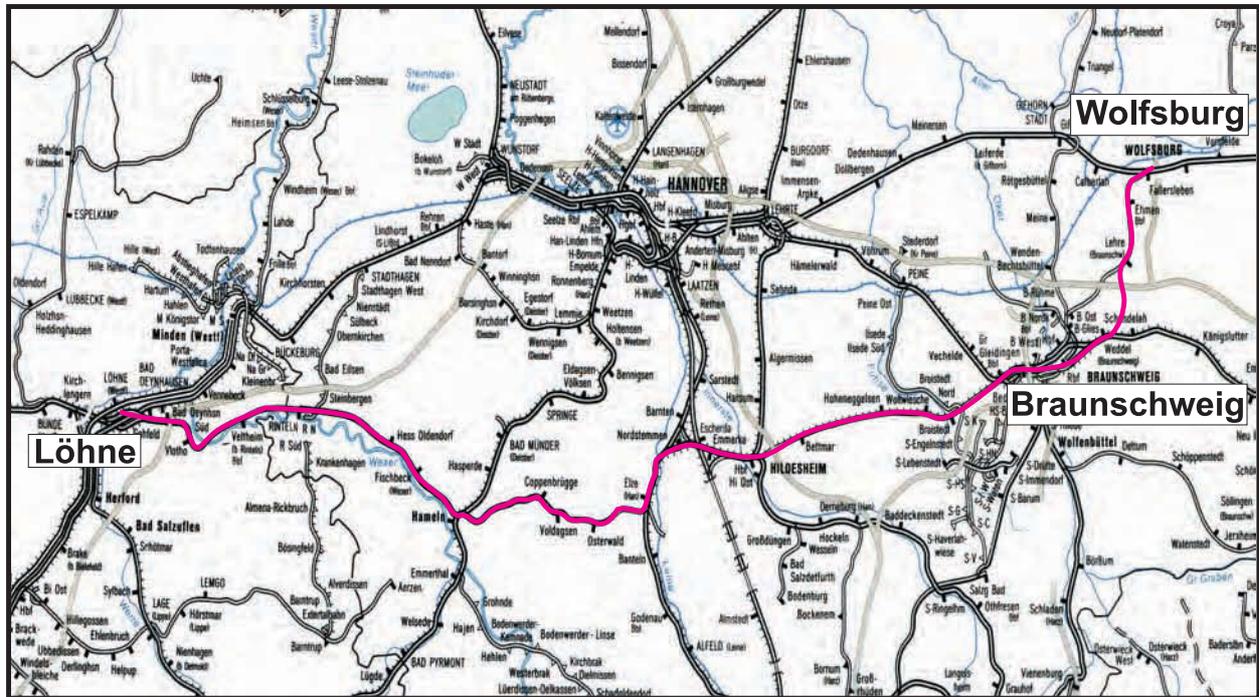
Planfeststellung:  
Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung. Einleitung Ende 2002 vorgesehen

Baubeginn:  
1997 Blockverdichtung  
2004 Umbau Bahnhof Elmshorn

Bauaktivitäten:  
Keine im Jahr 2001

Inbetriebnahme:  
Juni 1997 Streckenblockverdichtung  
zwischen Pinneberg und  
Elmshorn  
Vsl. 2006 Bahnhof 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

#### 3. Baustufe

Abschnitt Elze–Löhne

- Zweigleisiger Ausbau
- Elektrifizierung

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

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 175 km  
davon:

2.1 Abschnitt Weddel–Fallersleben  
("Weddeler Schleife") 18,5 km

Fahrzeit:  
Braunschweig–Wolfsburg  
vor Baubeginn über  
Gliesmarode–Fallersleben 38 Min.  
nach Bauende neue Verbindung  
"Weddler Schleife" 16 Min.

2.2 Abschnitt  
Hildesheim–Groß Gleidingen 34,0 km

Entwurfsgeschwindigkeit:  
Hildesheim–Groß Gleidingen 160 km/h

Fahrzeit:  
Hildesheim–Braunschweig  
vor Baubeginn 25 Min.  
nach Bauende 21 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
(Stand 3. November 1999): 572 Mio. DM  
293 Mio. €

davon "Weddeler Schleife" 280 Mio. DM  
143 Mio. €

2.3 Abschnitt Elze–Löhne 82,0 km

### 3. Projektstand

3.1 Abschnitt Weddel–Fallersleben  
("Weddeler Schleife")

Baubeginn:  
Dezember 1996

Bauaktivitäten:  
– Landschaftsbau  
– Flurbereinigung

Inbetriebnahme:  
Fahrplanwechsel September 1998

Realisierungsstand:  
1. Baustufe 97 % ("Weddeler Schleife")

3.2 Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen

Planungsstand:  
– Entwurfsplanung  
– Erstellung Genehmigungsunterlagen

Planfeststellung:  
Einleitung in 1999  
Erörterungstermine in 2000  
Beschlüsse: 2001/2002

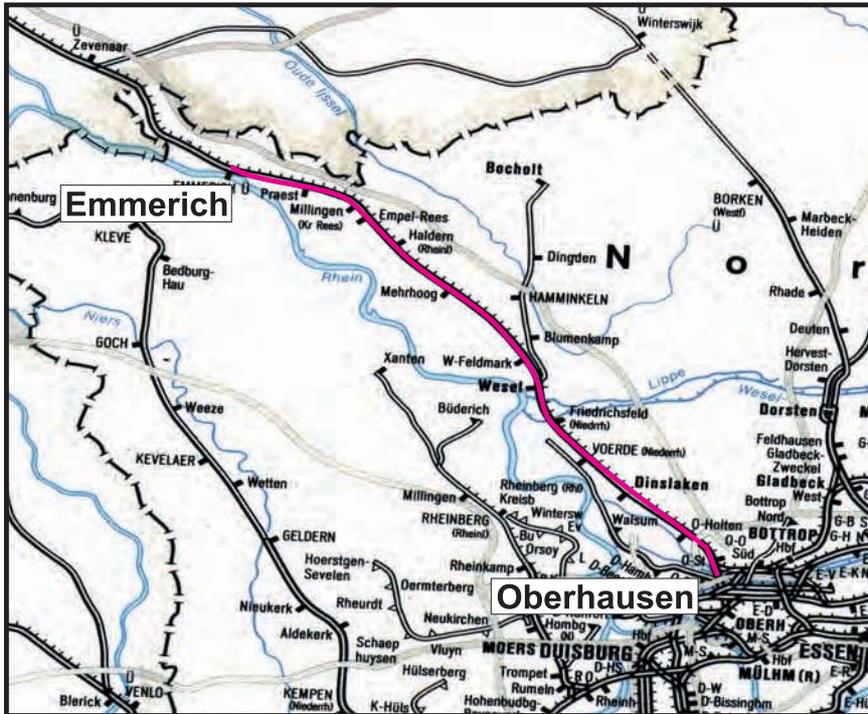
Baubeginn:  
vsl. 2003

Inbetriebnahme:  
– neues Gleis vsl. 2006

3.3 Abschnitt Elze–Löhne

Planungsstand:  
– Grundlagenermittlung

## 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  
670 Mio. €

### 3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung für das Gesamtvorhaben abgeschlossen

Planfeststellung:

Verfahren für Teilmaßnahme Knoten Oberhausen 1. Ausbaustufe, Abschnitt 3, (kreuzungsfreie, zweigleisige Güterzug-Verbindungskurve) abgeschlossen

Baubeginn:

November 1997  
(nur für 1. Ausbaustufe, Abschnitt 3)

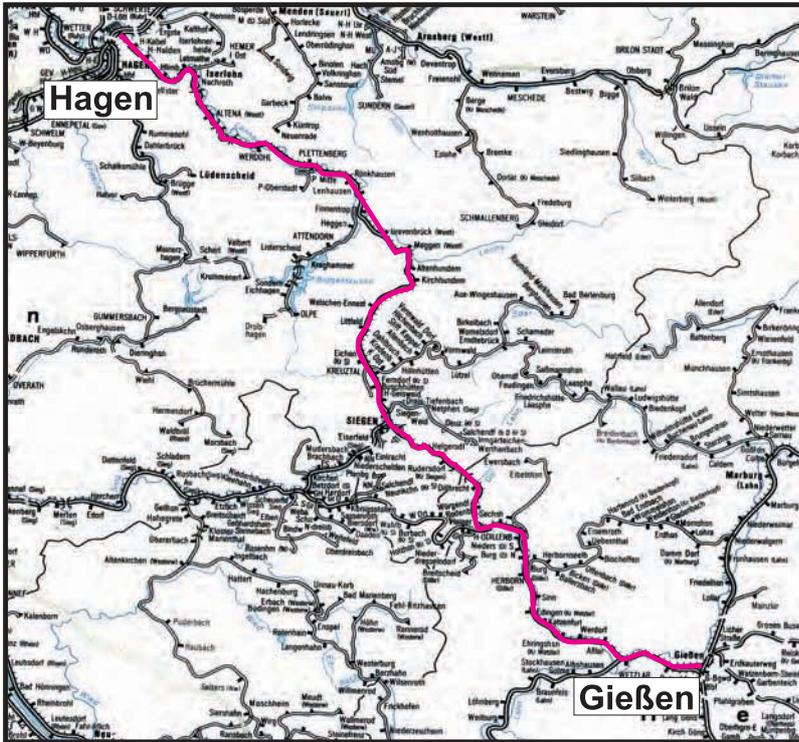
Bauaktivitäten:

Im Knoten Oberhausen,  
1. Ausbaustufe, Abschnitt 3

Inbetriebnahme:

Knoten Oberhausen, Abschnitt 3  
vsl. 2005

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

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge: vor Ausbau 170 km  
nach Ausbau 162 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 bis 160 km/h

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

Gesamtkosten gemäß BVWP `92  
(Stand 1. Januar 1991) 585 Mio. DM  
299 Mio. €

### 3. Projektstand

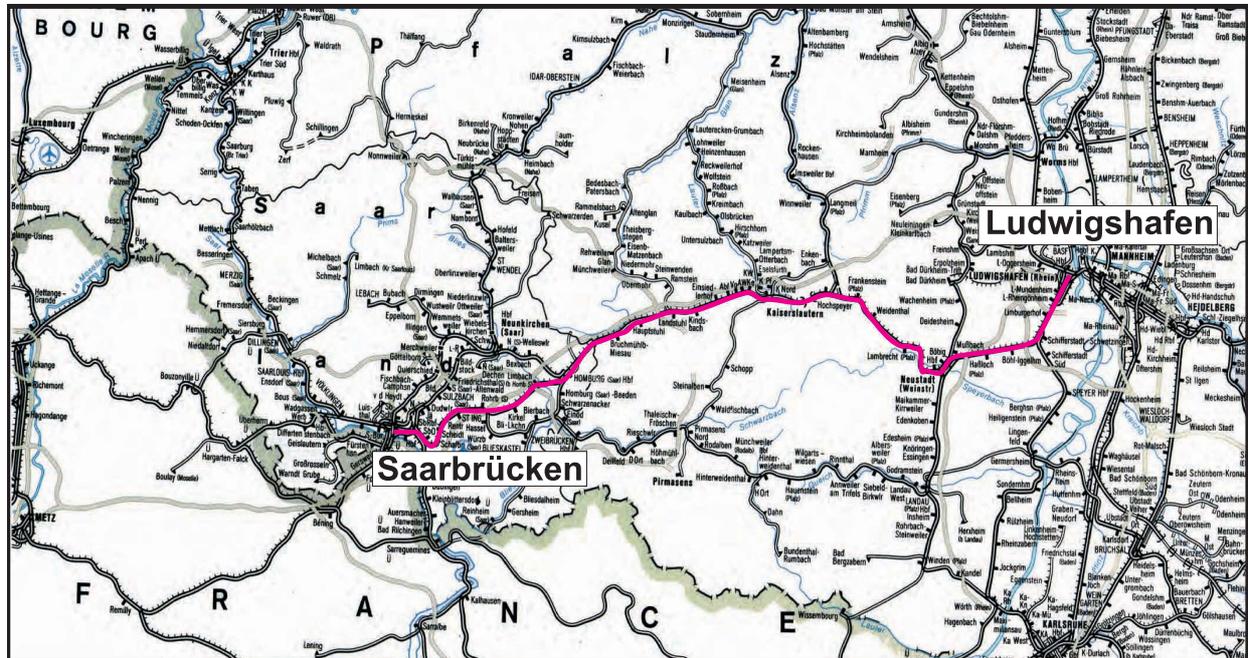
Raumordnung:  
Nicht erforderlich

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 Fahrzeitgewinnen 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

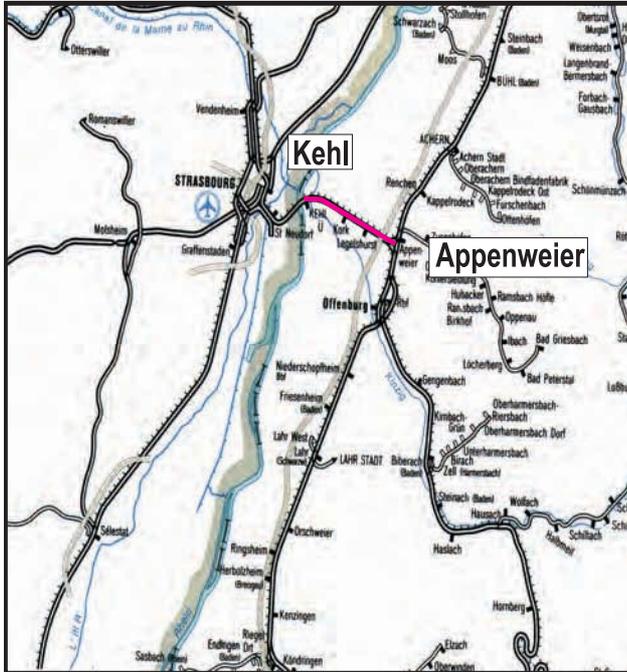
#### 1. Baustufe:

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

#### 2. Baustufe:

Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern 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 bis 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	79 Min.
nach Bauende	57 Min.

#### Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd)

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

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	905 Mio. DM 463 Mio. €
--	---------------------------

### 3. Projektstand

#### Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord)

Raumordnung:  
Wo erforderlich (größere Linienverbesserungen) abgeschlossen

Planfeststellung:  
(1. Baustufe):  
Für die Abschnitte  
Schifferstadt, Limburgerhof/Rheingönheim, Geistkircherhof/Siedlung Waldland, Rohrbach, Bf St. Ingbert abgeschlossen  
(2. Baustufe):  
Einleitung der erforderlichen Verfahren vsl. 2002

Baubeginn:  
August 1998

Bauaktivitäten:

- Ertüchtigung für Neigetechnik-Züge auf 160 km/h abgeschlossen
- Tiefbauarbeiten Linienverbesserung Schifferstadt und Geistkircherhof

Inbetriebnahme:  
Vorab Neigetechnik 5. November 2000  
Ludwigshafen–Neustadt 2003  
Kaiserslautern–Saarbrücken  
(1. Baustufe) 2003  
(2. Baustufe) vsl. 2006

#### Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd)

Raumordnung:  
Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen

Planfeststellung:

- Eine BÜ-Beseitigung planfestgestellt (WP11)
- 7 Verfahren (BÜ-Beseitigung) noch offen
- Eine Planfeststellung für die Strecke war bisher nicht vorgesehen

Inbetriebnahme:  
BÜ-Beseitigung bis 2008

## 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 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	35 Min.
vor Baubeginn	
nach Bauende	33 Min.
Würzburg-Iphofen	21 Min.
vor Baubeginn	
nach Bauende	13 Min.

Gesamtkosten gemäß IP  
(Stand 3. November 1999):

1.848 Mio. DM
945 Mio. €

### 3. Projektstand

Planungsstand:

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

Raumordnung:

- Würzburg-Iphofen noch offen
- Laufach-Heigenbrücken nicht erforderlich

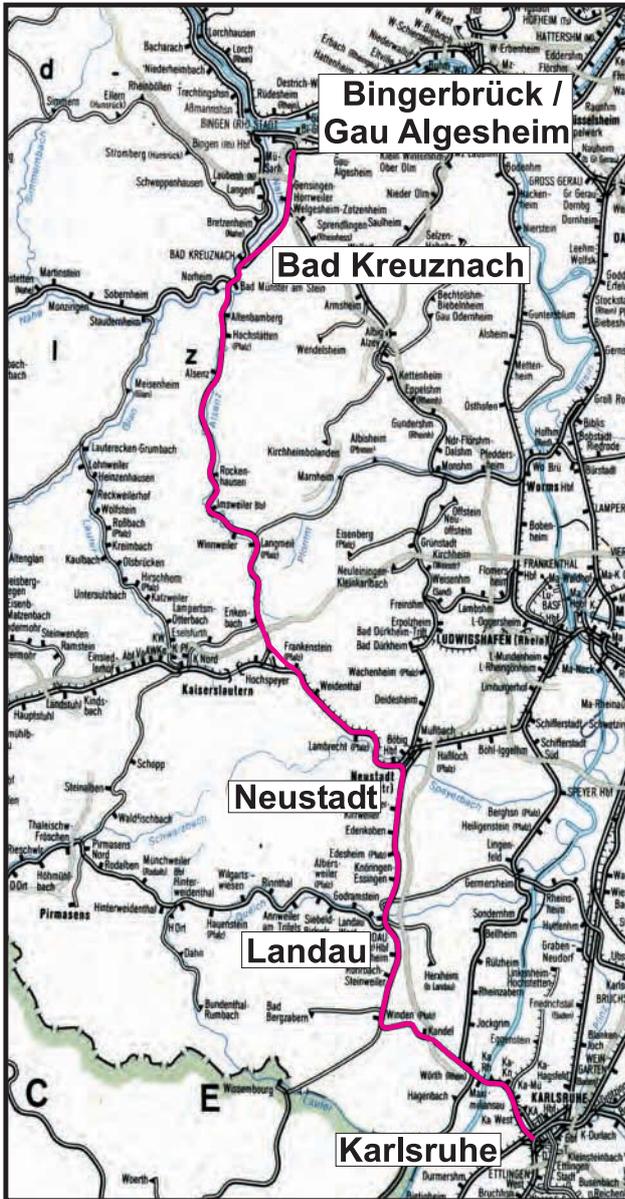
Planfeststellung:

Laufach-Heigenbrücken in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2001

# 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  
419 Mio. €

## 3. Projektstand

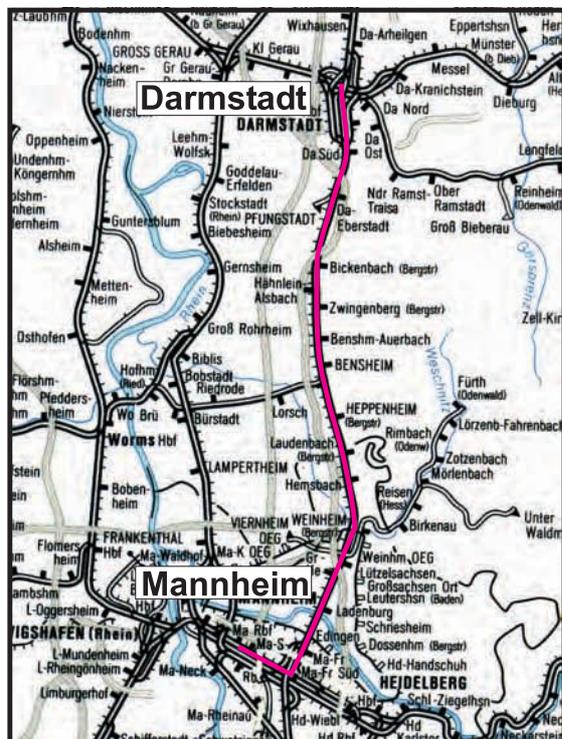
Raumordnung:  
Nicht erforderlich

Planfeststellung:  
Noch offen

Baubeginn:  
Noch offen

Bauaktivitäten:  
Keine im Jahr 2001

## 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 – Neue Vorhaben –.

Geplante Maßnahmen:

- Optimierung der Blockteilung
- Ggf. teilweise dreigleisiger Ausbau

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 72 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

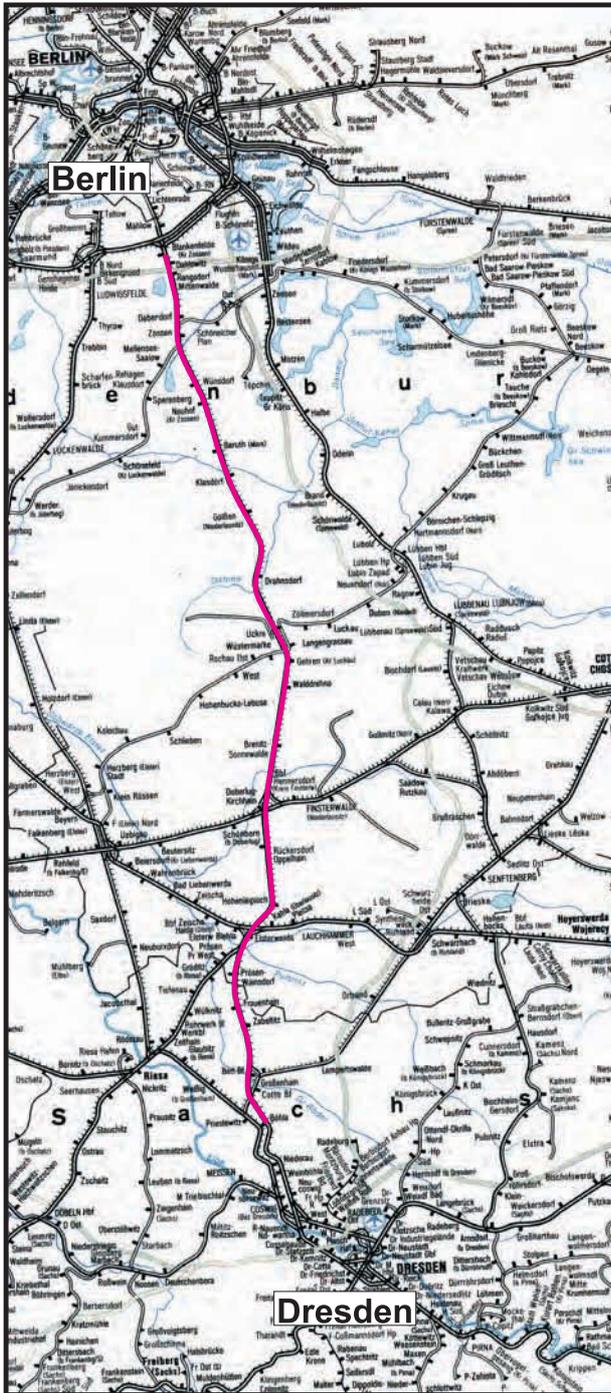
Gesamtkosten gemäß BVWP '92  
(Stand 1. Januar 1991): 885 Mio. DM  
452 Mio. €

### 3. Projektstand

Baubeginn:  
Noch offen

Bauaktivitäten:  
Keine im Jahr 2001

## 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

- 1. Ausbaustufe:  
Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit – Sicherung der Fahrzeit Berlin-Ost Bf nach Dresden Hbf von unter einer Stunde
- 2. Ausbaustufe:  
Umbau der restlichen Streckenabschnitte für 200 km/h, BÜ-Beseitigung

### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	148 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	117 Min.
nach Bauende	59 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.941 Mio. DM 992 Mio. €
--	-----------------------------

### 3. Projektstand

Planungsstand:  
Überarbeitung der Vorentwurfsplanung für die gesamte ABS Berlin–Dresden auf der Basis der aktuellen Aufgabenstellung.

Raumordnung:  
Raumordnungsverfahren nicht erforderlich.

Planfeststellung:  
Plangenehmigung liegt für Abschnitte, welche zurzeit umgebaut werden, vor.

Baubeginn:  
November 2000 für die 1. Ausbaustufe

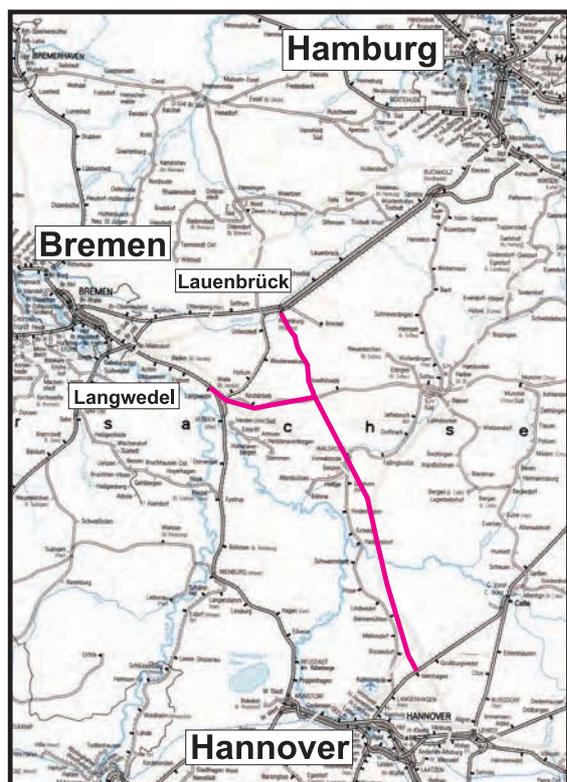
Inbetriebnahme:

- Abschnitt Walddrehna (a)–Brenz-Sonnenwalde (e) 06/2001
- Bahnhof Walddrehna 05/2002

Bauaktivitäten:

- Golßen–Uckro
- Frauenhain–Großenhain

## 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  $160 \text{ km/h}$  vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover

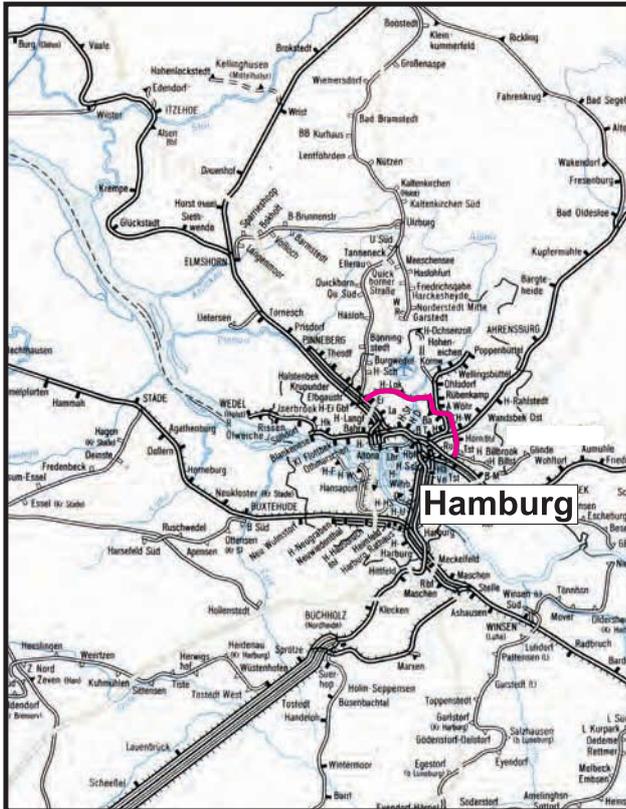
### 2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	
NBS Hannover–Hamburg	92,1 km
ABS Visselhövede–Langwedel	22 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 1.285 Mio. €

### 3. Projektstand

Planungsstand:	Voruntersuchungen abgeschlossen
Raumordnung:	Eingeleitet Juni 1999 Abschluss März 2001
Planfeststellung:	Ab 2004
Baubeginn:	Nach 2010
Bauaktivitäten:	Keine im Jahr 2001

## 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

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 23 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 80 km/h

Fahrzeit:  
vor Baubeginn 29 Min.  
nach Bauende 19 Min.

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

### 3. Projektstand

Planungsstand:  
Entwurfsplanung in 2000 aufgenommen

Raumordnung:  
Nicht erforderlich

Planfeststellung:  
2002/2003

Baubeginn:  
Vsl. 2004

Bauaktivitäten:  
Keine im Jahr 2001

## 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 Finanzierungsvereinbarung

(Stand: Januar 2002):	362 Mio. DM
	185 Mio. €

### 3. Projektstand

Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG ist am 24. Juli 2001 eine Sammelvereinbarung – Investitionen Rangierbahnhöfe – abgeschlossen worden.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Ausbau der o. g. leistungsfähigen und wirtschaftlichen Zugbildungsanlagen.

Geplanter Baubeginn:  
2002

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



(Teilweise mehrere Terminals an einem Standort)

## 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 Umschlageinrichtungen 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 Bundesschienenwegebauausbaugesetz 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 DB AG eine 1. Sammelvereinbarung – Investitionen in die Umschlaganlagen des KV – abgeschlossen.

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

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

Das Terminal in Basel wird wegen starker Nachfrage zusätzlich zur Planung der 1. SV auf 700 m verlängert.

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 mit einem Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 168,5 Mio. DM abgeschlossen.

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

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

Die Standorte Rostock-Goorsdorf, Magdeburg-Rothensee und Glauchau werden derzeit durch die DBAG nicht mehr verfolgt.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes laufen zurzeit Planungen für den Ausbau der KV-Terminals:

- München Riem (3. Modul)
- Ulm-Nord (Dornstadt)
- Lehrte

## 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 abgeschlossen

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:  
Restarbeiten

Inbetriebnahme:  
Mitte 2001

### Ubf Basel-Weil am Rhein

Erweiterung auf 700 m und 3. Kran

Planungsstand:  
Entwurfsplanung abgeschlossen

Plangenehmigung:  
Durch schweizer Recht planfestgestellt

Baubeginn:  
1. Quartal 2002

Bauaktivitäten:  
zurzeit Vergabe des Kranes  
Ausschreibung der Tief- und Oberbau-  
arbeiten

## 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:  
2001

#### Ubf Frankfurt/Main Ost

Planungsstand:  
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:  

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 17. März 1997

Baubeginn:  
2002

Bauaktivitäten:  
Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und Ausschreibung der Baumaßnahme

#### Ubf Glauchau

Vorhaben wird durch die DB AG nicht weiter verfolgt.

#### Ubf Magdeburg-Rothensee

Planungsstand:  
Vorentwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:  
Planfeststellungsbeschluss

Baubeginn:  
1997 (Grunderwerb)

Bauaktivitäten:  
Keine im Jahr 2001

Inbetriebnahme:  
Offen (Betreiber gesucht)

#### Ubf Regensburg Ost

Planungsstand:  
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:  

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 12. Januar 1997

Baubeginn:  
September 1998

Bauaktivitäten:  
Bauarbeiten abgeschlossen

Inbetriebnahme:  
31. Januar 2000

#### Ubf Rostock-Goorstorf

Vorhaben wird durch die DB AG nicht weiter verfolgt.

## 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:

- Bau neuer elektronischer Stellwerke (ESTW) in Offenburg und Freiburg sowie abgesetzter Stellrechner in Niederschopfheim, Lahr, Orschweier und Kenzingen
- Anpassung der übrigen Stellwerke an die neue Technik
- durchgehende Ausrüstung der Strecke mit LZB und Hochleistungsblock
- Anpassungsmaßnahmen bei Bahnstromversorgungsanlagen (Mehrverkehr)

Ergänzend hierzu werden moderne rechnergesteuerte Verfahren der Zugüberwachung sowie Betriebssteuerung und -disposition angewandt. So kann die Zugfolge in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und dem Bremsvermögen des betrachteten und des vorausfahrenden Zuges durch exakte Ortung der Züge geregelt werden.

### 2. Projektkenndaten

#### CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg–Basel:

Streckenlänge: 125 km

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

Gesamtkosten gemäß IP  
für alle CIR-ELKE-Projekte  
(Stand 3. November 1999) 1.022 Mio. DM  
523 Mio. €

### 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
- Inbetriebnahme Hochleistungsblock/elektronischer Block 2000 Streckenabschnitt:
  - Leutersberg–Bad Krozingen vsl. Oktober 2002
  - Denzlingen–Emmendingen (Inbetriebnahme erst nach erfolgter BÜ-Beseitigung Teningen)

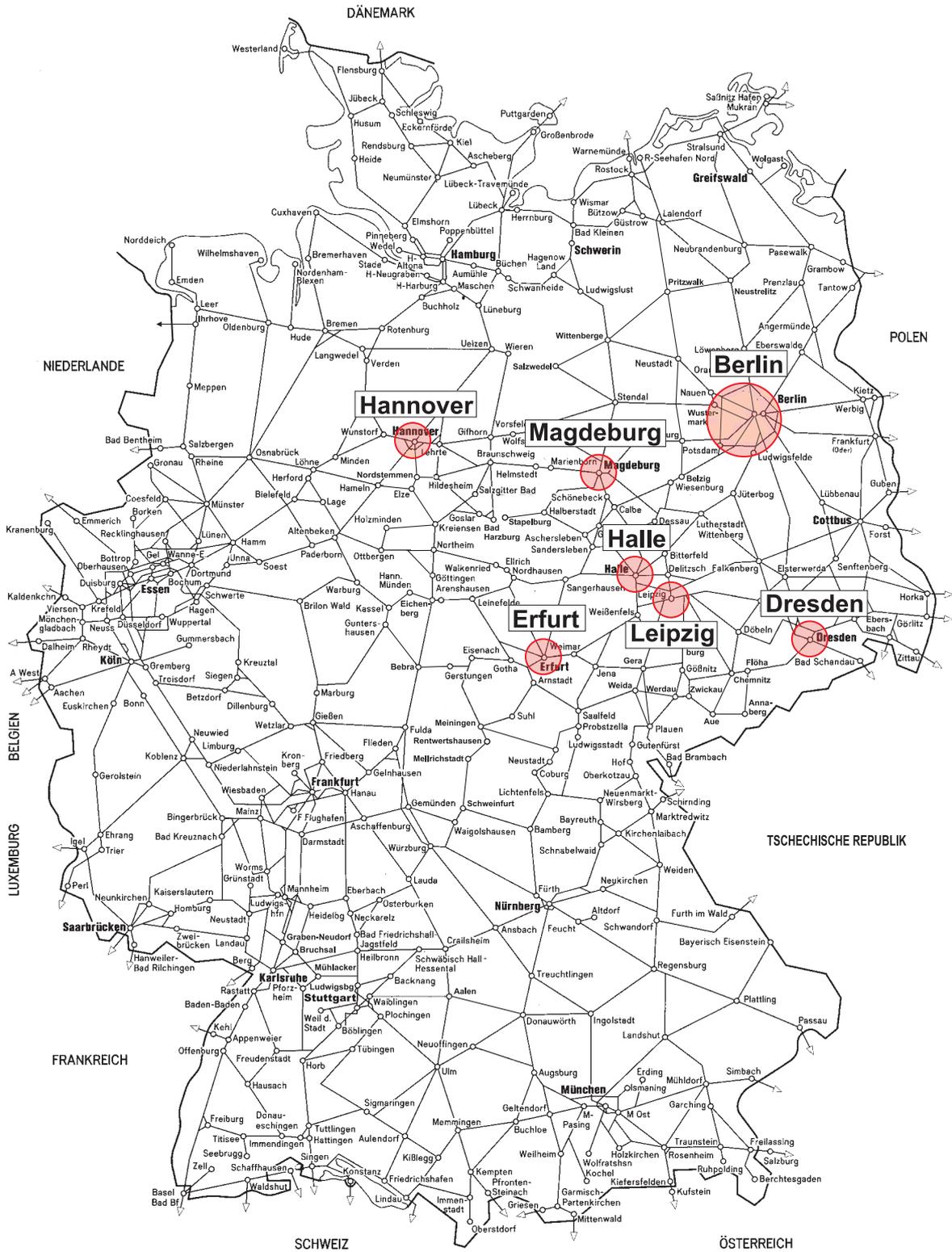
Baubeginn:  
1995

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

Signaltechnik	95 %
Tiefbau	100 %
Oberleitung	100 %
Unterwerke	100 %

Inbetriebnahme:  
Im Wesentlichen in 2001 erfolgt  
(ausgen. Restarbeiten)

# 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:

Umfahrung Kreuzungsbauwerk  
Leipzig–Thekla im Jahr 2001

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2000

#### Knoten Hannover

Planungsstand:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus  
seit 1995

#### Knoten Dresden

Planungsstand:

- Teilvorhaben 1:  
ESTW Dresden Hbf
- Weitere Teilvorhaben:  
Vorentwurfsplanung

Bauaktivitäten:

Restarbeiten 2002 im Teilvorhaben 1

Inbetriebnahme:

ESTW Dresden Hbf  
28. Oktober 2000

#### Knoten Magdeburg

Planungsstand:

- Entwurfs- und Genehmigungsplanung  
1. Ausbaustufe ESTW-Erstellung abgeschlossen
- Vertiefung Vorentwurfsplanung 2. Ausbaustufe – Umgestaltung der Bahnanlagen Bf Magdeburg Hbf – in Bearbeitung

Baubeginn:

2001 (ESTW)

Bauaktivitäten:

1. Ausbaustufe (ESTW) in Realisierungsphase

#### Knoten Erfurt

Planungsstand:

Entwurfsplanung

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

1. Baustufe (ESTW)  
Dezember 1996

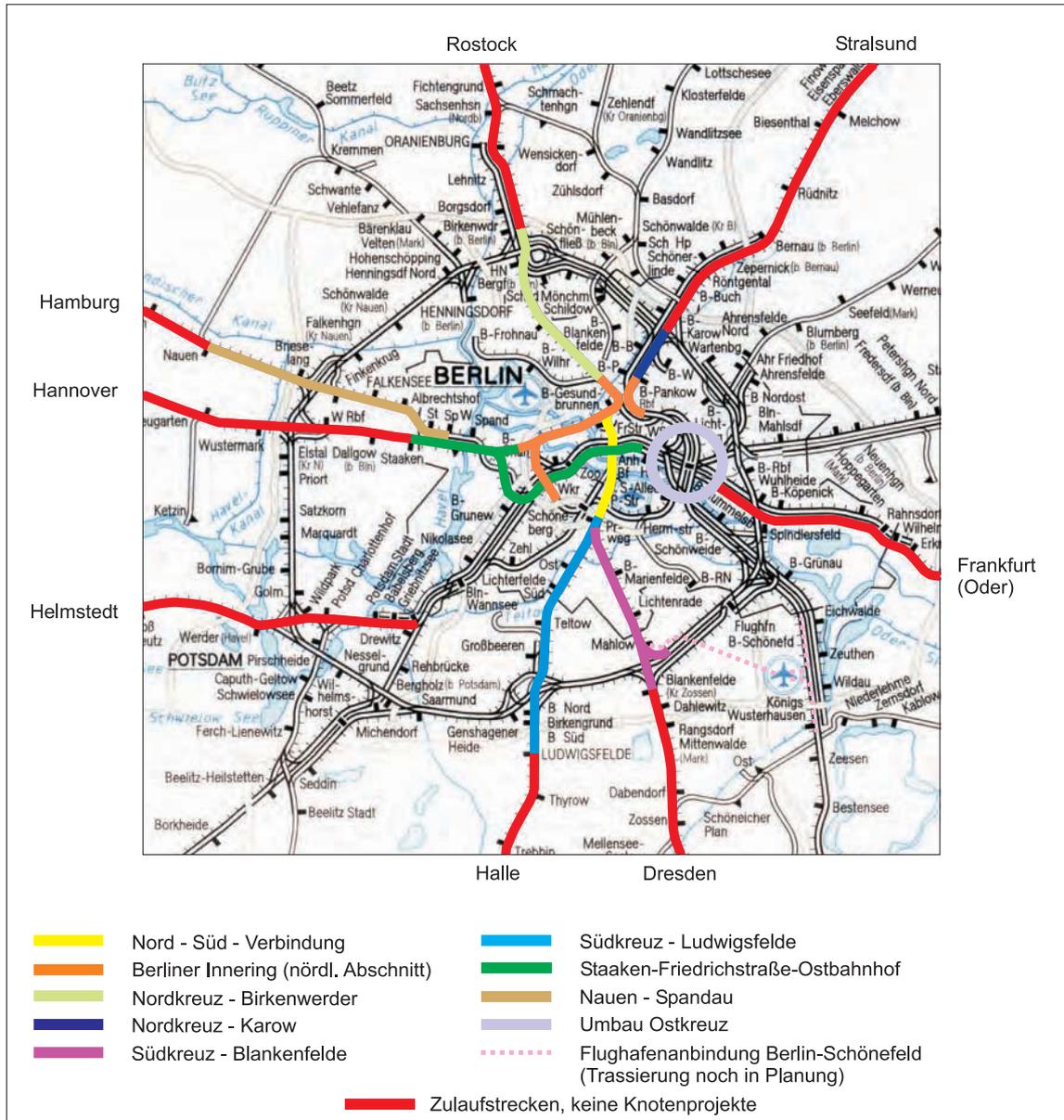
Inbetriebnahme:

ESTW März 1999

Realisierung in Baustufen:

2. Baustufe mit neuem Spurplan

# 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: (Tunnel) 120 km/h

Tunnel/Trogbauwerk: 3,4 km

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):  
3.982 Mio. DM

Neue Gesamtkosten:  
(Stand Mai 2001) 6.147 Mio. DM  
3.143 Mio. €

#### Projektstand

##### Planungsstand:

Planfeststellungsbeschluss  
September 1995

##### Baubeginn:

1994

##### Bauaktivitäten:

- Baugruben im Bereich Lehrter Bahnhof zum großen Teil erstellt
- Arbeiten am Rohbau Lehrter Bahnhof
- Brücke über den Humboldthafen fertiggestellt
- EÜ Lehrter Bahnhof fertiggestellt
- Oberbau (Ost-West) im Bau
- Unterquerung der Spree rohbauseitig fertiggestellt
- Arbeiten an den Tunnelrohbauten im Bereich Spreebogen
- Rohbau der vier nördlichen Tunnelröhren im Schildvortrieb fertiggestellt
- vier Tunnelröhren der südlichen Schildstrecke (Landwehrkanal) fertiggestellt
- Arbeiten am Rohbau Bahnhof Potsdamer Platz fertiggestellt
- Passerelle im Bf Potsdamer Platz überwiegend fertiggestellt
- Trogbauwerk Gleisdreieck fertiggestellt,
- Baufeldfreimachung im Bereich Bahnhof Berlin Papestraße

##### Realisierungsstand:

54 %

## 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  
544 Mio. €

#### Projektstand

##### Planungsstand:

Entwurfs- und Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Das Baurecht liegt vor.

##### Baubeginn:

1992

##### Bauaktivitäten:

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

##### Realisierungsstand:

45 %

## Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

### Nordkreuz–Birkenwerder

#### Projektkennndaten

- 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  
244 Mio. €

#### Projektstand

##### Planungsstand:

- Aufgabenstellung
- Überarbeitung der Vorentwurfsplanung von 1992
- Auftrag für die Erstellung der Entwurfsplanung

##### Baubeginn:

Offen

##### Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2001

### Nordkreuz–Karow

#### Projektkennndaten

- 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 2001):  
162 Mio. DM  
83 Mio. €

#### Projektstand

##### Planungsstand:

- Erstellung der Entwurfsplanung
- Planfeststellung für drei Abschnitte eingeleitet
- Planfeststellungsbeschluss für Planfeststellungsabschnitt 5 im Jahr 2001 erlassen. Beschluss wurde vor Bundesverwaltungsgericht beklagt. Urteil erfordert Umplanung hinsichtlich Schall- und Erschütterungsschutz für drei Planfeststellungsabschnitte

##### Baubeginn:

2002 mit vorgezogenen Maßnahmen

##### Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2001

## Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

### Südkreuz–Blankenfelde

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

#### Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):  
696 Mio. DM  
356 Mio. €

#### Projektstand

##### Planungsstand:

Drei Planfeststellungsverfahren sind 1997/1998 eingeleitet worden.

##### Baubeginn:

Vsl. 2004

##### Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2001

### Südkreuz–Ludwigsfelde

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

#### Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):  
461 Mio. DM  
236 Mio. €

#### Projektstand

##### Planungsstand:

- Entwurfsplanung für alle Abschnitte abgeschlossen
- Planfeststellungsbeschlüsse für beide Abschnitte im Land Brandenburg und einen Abschnitt im Land Berlin liegen vor
- Planfeststellungsverfahren für den restlichen Abschnitt ist eingeleitet, Anhörungsverfahren beendet, Beschluss wird 2002 erwartet

##### 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
- Bauarbeiten im Bereich Berliner Außenring seit August 2000
- Kreuzungsmaßnahme Straßenüberführung "Steglitzer Damm" ist fertiggestellt

##### Realisierungsstand:

35 %

## Noch Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin

### Staaken–Friedrichstraße–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 bis 100 km/h fallend
- Zool. Garten–Ostbahnhof 60 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):  
2.060 Mio. DM  
1.053 Mio. €

#### Projektstand

**Baubeginn:**  
1992

**Bauaktivitäten**  
Restarbeiten

**Inbetriebnahme:**  
1998

### Flughafenanbindung Schönefeld

#### Projektkenndaten

- Errichtung eines Flughafenbahnhofs am geplanten Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) unter dem Passagierterminal
- Anbindung der S-Bahn über eine zweigleisige Strecke vom Bf Berlin-Schönefeld aus
- Errichtung von zwei Fernverkehrsgleisen von der Dresdner Bahn (Mahlower Kurve) über den Flughafenbahnhof zur Görlitzer Bahn

Finanzierungsanteil nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz:

bis zu 198 Mio. DM  
101 Mio. €

#### Projektstand

**Planungsstand:**  
Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

**Baubeginn:**  
Offen

**Bauaktivitäten:**  
Keine

## 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 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung):  
366 Mio. DM  
187 Mio. €

#### Projektstand

**Baubeginn:**  
1994

**Bauaktivitäten:**  
Ausstattung der Strecke mit moderner Signaltechnik und Restarbeiten

**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 bis 160 km/h

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

#### Projektstand

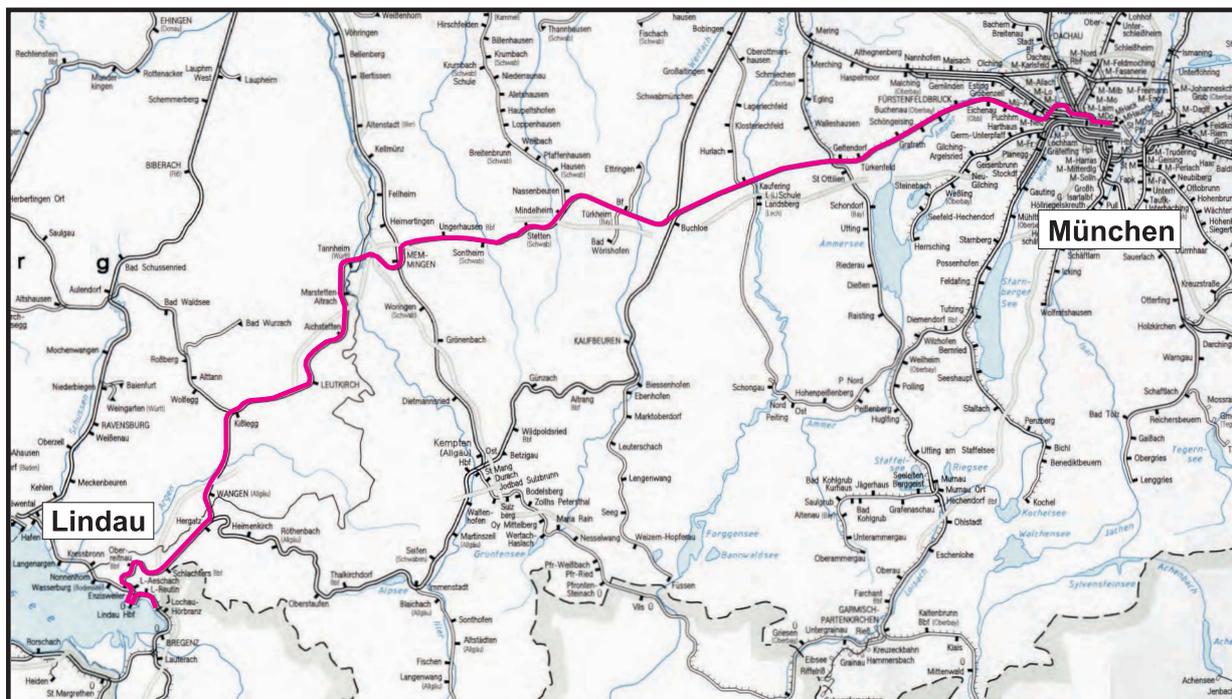
##### Planungsstand:

- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Überarbeitung der Entwurfsplanung in 2001
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2002

**Baubeginn:**  
Vsl. 2004

**Bauaktivitäten:**  
Keine im Jahr 2001

## 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 Neigetechnik-Fahrzeugen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden. Darüber hinaus werden die Achsen München/Augsburg–Kempten–Lindau und Ulm–Oberstdorf ebenfalls für Neigetechnik-Verkehr ertüchtigt.

#### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	198 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
• Vor Baubeginn	
München–Lindau	128 Min.
Lindau–München	139 Min.
• Nach Bauende	
München–Lindau	105 Min.
Lindau–München	109 Min.

#### Ausbaumaßnahmen:

- Anpassungen von Bahnübergangssicherungen

- Errichtung einer punktförmigen Geschwindigkeitsüberwachung
- Signaltechnische Anpassungen zusätzlicher Selbstblocksignale zur Verminderung der Zugfolgezeit
- Bahnsteiganlagen: neue Bahnsteige und Bahnsteigverlängerungen sowie Bahnsteigunterführungen
- Ertüchtigung des Gleiskörpers
- Bahnhofsumbau Bahnhof Mindelheim
- Bahnhof Marstetten-Aitrach (Neubau 2. Gleis)
- Zweigleisiger Ausbau Memmingen–Heimertingen
- Bahnhofsumbau Bahnhof Geltendorf

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

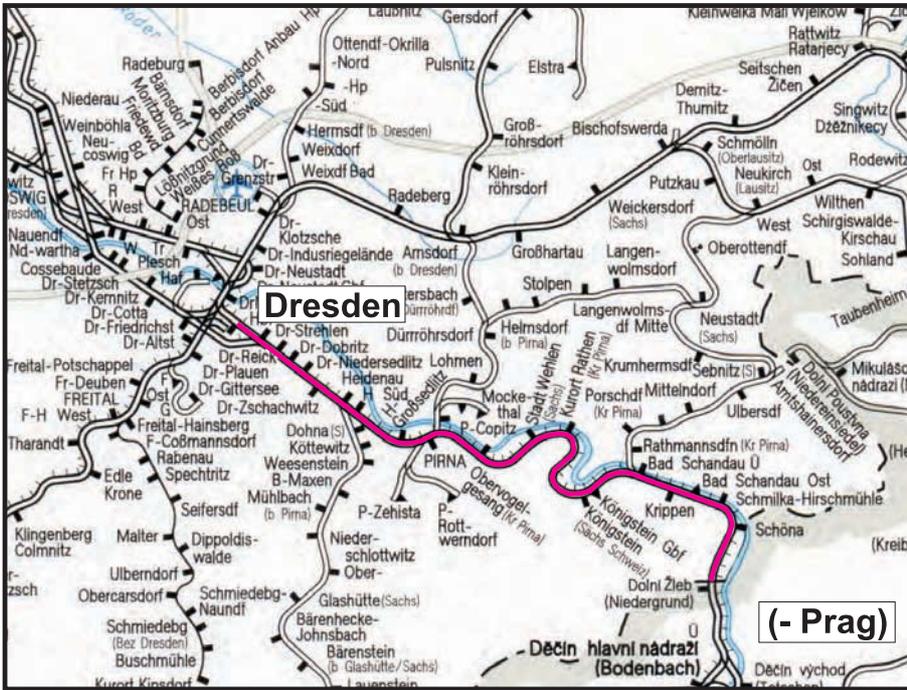
### 3. Projektstand

Planungsstand:  
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:  
Soweit erforderlich, Einleitung in 2002

Baubeginn: Vsl. 2003

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



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen. Parallel zu dem Abschnitt Dresden–Pirna wird die S-Bahn realisiert. Der Abschnitt wird 4-gleisig ausgebaut.

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. Projektkennndaten

Streckenlänge:

Dresden–Prag	175 km
Dresden–Landesgrenze	51 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten gemäß IP

(Stand 3. November 1999):	215 Mio. DM
	110 Mio. €

### 3. Projektstand

Planungsstand:

Abschnitt Pirna–Grenze  
Vorentwurfsplanung

Baubeginn:

1996 (Abschnitt Dresden–Pirna)

Bauaktivitäten:

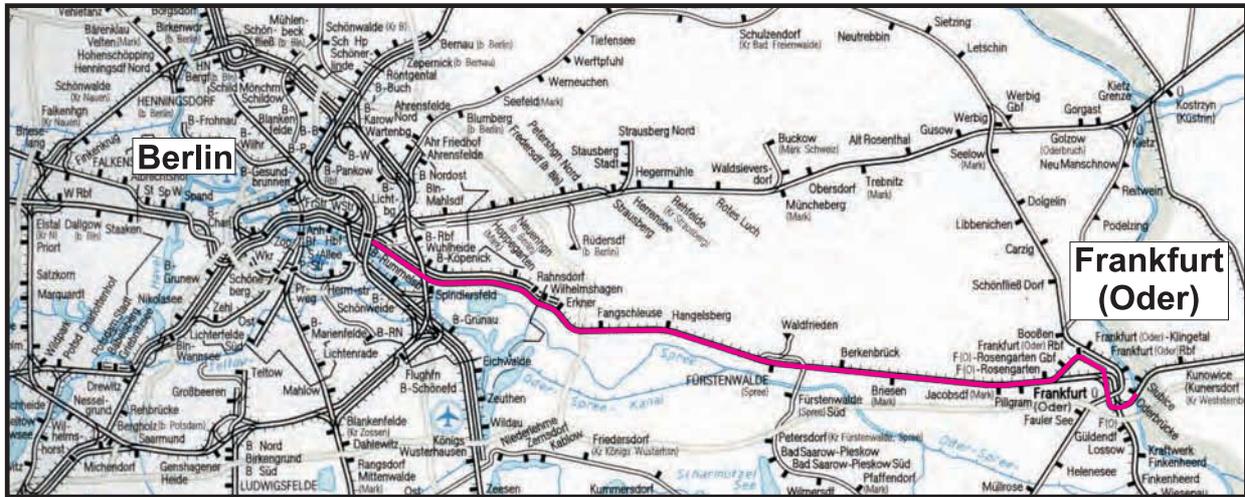
Abschnitt Pirna–Dresden im Bau  
(Trennung S-Bahn/Fernbahn)

- Realisierung Bf Pirna  
Baubeginn Januar 1998 bis Ende 2001
- Realisierung Strecke  
Pirna–Heidenau (a)  
Beginn 1998 bis Ende 2001
- Realisierung Heidenau–Reick (a)  
Beginn 1999 bis Ende 2003
- Realisierung Dresden Hbf  
Beginn 2000 bis 2004

Inbetriebnahme:

S-Bahn-Strecke Pirna–Dresden  
Ende 2004

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



### 1. Verkehrliche Zielsetzung

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

### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 85 km

- Projektabschnitt 1  
Berlin-Ostbahnhof (a)–Erkner (e) 25 km
- Projektabschnitt 2  
Erkner (a)–Frankfurt/Oder (a) 55 km
- Projektabschnitt 3  
Frankfurt/Oder (e)–Grenze D/PI 5 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

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

### 3. Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für den Projektabschnitt 2 abgeschlossen
- Vorentwurfsplanung für Projektabschnitte 1 und 3 bestätigt

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

1998 bis 2003 (bauloseweise)

Baubeginn:

November 1997

Bauaktivitäten bis 2001:

- Umbau Abschnitt Berkenbrück (a)–Pilsgram (a) fertiggestellt
- Umbau Bahnhof Fürstenwalde 1. und 2. Ausbaustufe einschl. ESTW fertiggestellt
- Umbau Bf Fürstenwalde 3. Ausbaustufe

Bauaktivitäten in 2002:

- Umbau Abschnitt Fürstenwalde (a)–Berkenbrück (e)







