

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2004

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Teil A (Allgemeiner Teil)	4
1 Allgemeines	4
1.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)	4
1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung	4
2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung	4
2.1 Bundesverkehrswegeplan	4
2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003	4
2.3 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	5
2.4 Finanzierung der Eisenbahnstruktur	5
2.4.1 Allgemeines	5
2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen	6
2.4.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	6
2.4.4 Bestandsnetz	6
2.4.5 Nahverkehr	7
2.4.6 Investive Altlasten	7
2.4.7 Zukunftsinvestitionsprogramm	7
3 Benutzung der Eisenbahn durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten	7
4 Vereinbarungen mit Nachbarländern	7
5 Förderung durch die Europäische Union	8
5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN)	8

	Seite	
5.2	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)	8
	Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte	10
6	Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	11
6.1	Vordringlicher Bedarf – Überhang –	11
6.2	Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	12
7	Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2003	13
7.1	Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – laufende und fest disponierte Vorhaben –	13
7.2	Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	14
	Teil B (Projektbezogener Teil)	15
	Berichte zu den Einzelprojekten, jeweils gegliedert nach	
1.	Verkehrliche Zielsetzung	
2.	Projektkenndaten	
3.	Projektstand	

Verzeichnis der Abkürzungen

(a)	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BschwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BZ	Betriebszentrale
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
(e)	einschließlich
EneuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FÜ	Fußgängerüberführung
Hbf	Hauptbahnhof
KV	Kombinierter Verkehr
LZB	Linienzugbeeinflussung
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
Rbf	Rangierbahnhof
SÜ	Straßenüberführung
ZU	Unterzentrale
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
V	Geschwindigkeit
V _{max}	Höchstgeschwindigkeit

Vorbemerkung**Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes**

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz 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 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.

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 hinzutreten. 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.

1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung

Für eine zügige Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind überschaubare Planungs- und Genehmigungsverfahren von großer Bedeutung. Die Problematik erheblich zu langer Planungsverfahren beim Verkehrswegebau wurde gerade Anfang der 90er-Jahre besonders deutlich, als es darum ging, in den neuen Ländern möglichst zügig eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur als Basis für ihre wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen. Zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben wurden daher folgende Wege beschritten:

1. Im Dezember 1991 hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG) beschlossen. Das VerkPBG verkürzt den Zeitraum von Entscheidungen zum Bau großer Verkehrsprojekte bis zu ihrer Verwirklichung unter Aufrechterhaltung der rechtsstaatlichen gebotenen Möglichkeiten zur Wahrung öffentlicher und privater Belange. Das Gesetz hat zu einem spürbar schnelleren Abschluss von Planungsverfahren beigetragen. Es erstreckt sich u. a. 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. Es lag auf der Hand, auch für die alten Länder einen vergleichbaren Weg einzuschlagen, denn auch hier hatten extrem lange Planungszeiten zu einem erheblichen Investitionsstau geführt. Dies führte mit dem Planungsvereinfachungsgesetz vom Dezember 1993 zur bisher weitestgehenden Reform des deutschen Verkehrswegeplanungsrechts. Mit dem Planungsvereinfachungsgesetz sind die Regelungen des VerkPBG weitgehend für das gesamte Bundesgebiet übernommen worden.
3. 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. Für die Schienenwege waren dies
 - die DB Projekt Verkehrsbau GmbH (PVB) und
 - die DB Bau Projekt GmbH.

Seit 1. Januar 2003 werden die Aufgaben ausschließlich von der DB ProjektBau GmbH übernommen. Die DB ProjektBau GmbH ist ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG und bündelt sämtliche Kapazitäten für Planung, Projektmanagement und Bauüberwachung der Schieneninfrastrukturprojekte.

2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung**2.1 Bundesverkehrswegeplanung**

In Bundesverkehrswegeplänen (BVWP) 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 wird bei den Bahnen darüber hinaus eine betriebswirtschaftliche Bewertung der Vorhaben vorgenommen.

2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003

Gemäß den Koalitionsvereinbarungen zwischen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. Oktober 1998 und 16. Oktober 2002 war der BVWP 1992 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 sollte schrittweise die Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße erfolgen. Die BVWP-Überarbeitung

orientierte 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 nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂),
- 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.

Am 2. Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 beschlossen. Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushalts mit angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergab sich für den Zeitraum von 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro; auf den Bereich Schiene entfallen ca. 64 Mrd. Euro.

Der BVWP 2003 unterscheidet sich vom BVWP 1992 insbesondere durch die Anwendung einer modernisierten Bewertungsmethodik. Neben der Bewertung nach der aktualisierten Nutzen-Kosten-Analyse wurden alle Vorhaben umwelt- und naturschutzfachlich untersucht und hinsichtlich erheblicher ökologischer Risiken markiert. Die raumstrukturelle Bedeutung der Vorhaben wurde zugleich mittels einer Raumwirksamkeitsanalyse umfassender ermittelt als beim BVWP 1992.

Erstmals wurden die Vorhaben des vorangehenden BVWP bzw. der bisherigen Bedarfspläne, die zum Zeitpunkt der Fortschreibung noch nicht realisiert waren, erneut bewertet und nicht unbesehen in den neuen Vordringlichen Bedarf eingestellt. Lediglich Vorhaben der Investitionsprogramme

- Anti-Stau-Programm für die Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP),
- Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) 2001 bis 2003 sowie
- Vorhaben mit Planfeststellungsbeschluss vor dem 31. Dezember 1999,

die aus Gründen der Wahrung von Planungs- und Baukontinuität in der Phase der BVWP-Überarbeitung beschlossen wurden, sind nicht erneut bewertet worden.

2.3 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Der Bundesverkehrswegeplan ist mit seinen bewerteten Projekten zugleich Grundlage für die jeweils vom Parlament zu verabschiedenden gesetzlichen Bedarfspläne. Das Nähere hinsichtlich Eisenbahninfrastruktur regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz, welches als Anlage zu § 1 den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält. Bislang galt der Bedarfsplan zum Stand 15. November 1993.

Mit dem vom Deutschen Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossenen Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 wurde der Bedarfsplan aktualisiert.

Der Vordringliche Bedarf des neuen Bedarfsplans umfasst die Fortsetzung von 27 laufenden und fest disponierten Projekten sowie 31 neue Vorhaben. Ergänzt werden diese durch elf internationale Projekte sowie zwölf Vorhaben des weiteren Bedarfs. Der neue Bedarfsplan basiert auf dem BVWP 2003.

Im Gültigkeitszeitraum des Bundesverkehrswegeplans 1992 konnten zahlreiche Vorhaben dem Verkehr übergeben werden, die zu einer erheblichen Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung im Schienenverkehr in Deutschland beigetragen haben. Mit der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurden leistungsfähige Eisenbahnverbindungen in den neuen und zwischen den alten und den neuen Ländern geschaffen.

Der neue Bedarfsplan stellt eine Fortsetzung dieses Weges dar. Gleichwohl werden auch neue Schwerpunkte gesetzt sowie Vorhaben leicht verändert weitergeführt.

Aufgrund des notwendigen Aktualitätsbezuges erfolgt die Darstellung der Vorhaben in diesem Bericht bereits auf der Basis des neuen Bedarfsplans. Zur besseren Orientierung ist auf den Seiten 11 und 12 eine Übersicht über die Zuordnung der Vorhaben des neuen und alten Bedarfsplans angegeben. Dabei können die Maßnahmeninhalte selbst bei gleicher Bezeichnung des Vorhabens jedoch erheblich voneinander abweichen.

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. Ein Fünfjahresplan wird gegenwärtig erarbeitet.

2.4 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

2.4.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen 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) werden nach § 9 BSchwAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Abfinanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung von Bedarfsplanmaßnahmen erfolgt mit Baukostenzuschüssen (BKZ).

2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind im neuen Bedarfsplan als Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs – untergliedert in Einzelmaßnahmen aus „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ und „Neue Vorhaben“ –, Maßnahmen des Weiteren Bedarfs und Internationale Projekte enthalten.

Der Realisierungsstand der Bedarfsplanprojekte stellt sich wie folgt dar:

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2003 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan auf 30 524 Mio. Euro.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs

Laufende und fest disponierte Vorhaben 30 279 Mio. Euro,

Neuen Vorhaben 146 Mio. Euro.

Davon betragen im Geschäftsjahr 2003 die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan 2 353 Mio. Euro.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs

Laufende und fest disponierte Vorhaben 2 267 Mio. Euro,

Neue Vorhaben 86 Mio. Euro.

Wesentliche Investitionen in 2003 wurden für die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München (605 Mio. Euro), für die Ausbaumaßnahme Hamburg–Büchen–Berlin (224 Mio. Euro) sowie für die Knotenprojekte Berlin (291 Mio. Euro) getätigt. Die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, welche im BVWP 1992 als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, Kategorie Überhang eingestuft war, ist bis auf Restmaßnahmen fertig gestellt. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf rd. 6 000 Mio. Euro. Der mit Bundesmitteln zu finanzierende Anteil der Gesamtkosten wurde auf einen Höchstbetrag von rd. 3 963 Mio. Euro begrenzt. Die Europäische Union förderte das Projekt im Rahmen der Transeuropäischen Netze mit rd. 139 Mio. Euro. Mit der nun bestehenden 177 km langen direkten Schienenverbindung zwischen Köln und Frankfurt, einer attraktiven Reisezeit zwischen den Endpunkten Köln einerseits und Frankfurt am Main (Köln–Frankfurt rd. 1 h), Frankfurt Flughafen und Wiesbaden/Mainz ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte in der Geschichte der deutschen Eisenbahn realisiert. Damit ist das Ziel, die qualitativen und kapazitiven Engpässe im Rhein-Kor-

ridor zu vermindern, die Reise- und Transportzeiten zu verkürzen und die Anbindung des internationalen Flughafens Frankfurt an das Schienennetz zu verbessern, erreicht.

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 in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

2.4.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im Vorgriff auf den BVWP 1992 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell über die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu verfügen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1 bis 9 der Eisenbahn zugeordnet:

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

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 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. Bis einschließlich 2003 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rd. 11,6 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen Streckenausbau, Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Strecken höchstgeschwindigkeit auf 160 bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Zwischenzeitlich sind von den neun Ausbaumaßnahmen die Projekte VDE 2 (1. Baustufe), VDE 3 (1. Baustufe), VDE 5, VDE 6, VDE 7 und VDE 8.3 weitestgehend abgeschlossen und im neuen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarfs unter laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten.

2.4.4 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund erhebliche Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten

und zu verbessern sowie die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und geringfügige Erweiterungsmaßnahmen.

Erhalt und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen einen Investitionsschwerpunkt dar: Der Bund und seine Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind einvernehmlich zu dem Ergebnis gelangt, dass die Investitionen in das Bestandsnetz einen jährlichen Umfang von 2,5 Mrd. Euro erreichen sollten.

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

2.4.5 Nahverkehr

Für reine Nahverkehrsvorhaben stellte der Bund in den Jahren 1995 bis 2002 rd. 1,7 Mrd. Euro auf Grundlage des BSchwAG/DBGrG zur Verfügung. Im Zeitraum 2003 bis 2007 sind Bundesmittel in Höhe von 920 Mio. Euro vorgesehen. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierende Vielzahl von unterschiedlichsten Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Abs. 2 Satz 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, wurden Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossen.

Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr 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 des Bundes dem Nahverkehr zugute).

2.4.6 Investive Altlasten

Der Bund leistete bis zum Jahr 2002 gemäß § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) und ab dem Jahr 2003 auf Grundlage der „Gemeinsamen Erklärung ... zum weiteren Abbau der investiven Altlasten ... ab dem Jahr 2003“ einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen (investiven) Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn.

Für diese 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 stehen Bundesmittel von insgesamt bis zu 16,9 Mrd. Euro bereit.

In den Jahren 1994 bis 2003 konnten investive Altlasten von rd. 11,4 Mrd. Euro beseitigt werden. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von kleinen Baumaßnahmen (z. B. Sanierung von Brücken, Tunneln, Stützmauern und der

Signaltechnik), die häufig nur unter Aufrechterhaltung des laufenden Eisenbahnverkehrs durchgeführt werden können.

Es wird angestrebt, die noch bestehende investive Altlast bis zum Jahre 2007 vollständig abzubauen.

2.4.7 Zukunftsinvestitionsprogramm

Der Bund stellt im Rahmen seines Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) ab 2001 Mittel in Höhe von 3,07 Mrd. Euro zusätzlich für Schienenwegeinvestitionen zur Verfügung. Diese Mittel sollen im Bestandsnetz 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 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

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 Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen. Hierzu sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und der örtlichen Verhältnisse abgebaut werden.

Darüber hinaus 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-Arnheim-Emmerich-Oberhausen-Köln-Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg-Prag und (Berlin-) Dresden-Prag-Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) zu schaffen.

Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/Salzburg unterzeichnet worden. Mit Polen wurde am 30. April 2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin-Warschau und Dresden-Breslau geschlossen. Gemeinsam mit Dänemark wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht. Hierzu wurde am 11. März 2003 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg-Öresund paraphiert.

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. 1692/96) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

Bis einschließlich 2003 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben bewilligt:

1. Hannover–Berlin Planungsgutachten	1,0 Mio. Euro
2. Berlin Friedrichstraße– Hauptbahnhof	9,0 Mio. Euro
3. Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig– Berlin	66,1 Mio. Euro

4. Köln–Aachen	20,5 Mio. Euro
5. Köln–Rhein/Main	136,8 Mio. Euro
6. Grenze D/F–Saarbrücken– Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	19,0 Mio. Euro
7. Studie NBS „Stuttgart 21“ (kein Bedarfsplanprojekt)	3,5 Mio. Euro
8. KLV-Vorhaben Großbeeren	5,0 Mio. Euro
Halle/Leipzig	7,7 Mio. Euro
Basel	8,0 Mio. Euro
9. Knoten Berlin Nord-Süd-Verbindung	35,0 Mio. Euro
10. Nürnberg–Ingolstadt– München	126,0 Mio. Euro
11. Berlin–Dresden	10,0 Mio. Euro
12. Leipzig–Dresden	10,5 Mio. Euro
13. München–Mühldorf– Freilassing	1,0 Mio. Euro
14. HGVStuttgart–Ulm	7,5 Mio. Euro
15. Augsburg–Mering	8,5 Mio. Euro
16. Frankfurt/Fulda– Hanau	1,0 Mio. Euro
17. Berlin–Frankfurt/Oder	2,8 Mio. Euro
18. HGVOffenburg–Basel	11,0 Mio. Euro
19. Hamburg–Öresund	4,1 Mio. Euro
20. Knappenrode–Horka– Grenze D/PL	0,5 Mio. Euro
21. ERTMS/ECTS	3,0 Mio. Euro

Davon wurden bis Ende 2003 gemäß Baufortschritt 397,3 Mio. Euro ausgezahlt.

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 verabschiedet. Die tatsächliche Mittelbindung erfolgt durch jährliche, projektbezogene Bewilligungen. Im Rahmen der Revision 2003 wurden für die Schieneninfrastrukturprojekte D 478,8 Mio. Euro beantragt. Die diesbezüglichen Entscheidungen werden in 2004 erwartet.

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 wirtschaftlichen 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.

Bis zum 31. Dezember 2003 wurden drei Großprojekte mit Gesamtkosten in Höhe von rund 753,5 Mio. Euro, da-

von 332,4 Mio. Euro EFRE-Mittel für folgende Projekte bewilligt.

ABSBerlin–Frankfurt/Oder	103,2 Mio. Euro
City-Tunnel-Leipzig	168,7 Mio. Euro
Südanbindung Halle/Saale	64,6 Mio. Euro

Ergänzend dazu wurden aus dem EFRE-Programm verschiedene Maßnahmen zur Beseitigung von Hochwasserschäden mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 147,3 Mio. Euro, davon 111,5 Mio. Euro EFRE-Mittel bewilligt.

Des Weiteren wurde für die Mitte-Deutschland-Verbindung die Förderung mit EFRE-Mitteln für zuwendungsfähige Gesamtkosten in Höhe von 92,6 Mio. Euro, davon 77,1 Mio. Euro EFRE beantragt (zwischenzeitlich sind rd. 62 Mio. Euro von der EU bewilligt worden).

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



6. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

6.1 Vordringlicher Bedarf - Laufende und fest disponierte Vorhaben -

Die ursprüngliche Zielsetzung aus dem BVWP '92 wurde im Rahmen des BVWP 2003 an den aktuellen Bedarf angepasst. Selbst bei gleichem Projektnamen können die Maßnahmeninhalte des Bedarfsplans zum BVWP 2003 von denen des Bedarfsplans zum BVWP '92 erheblich abweichen. Maßnahmeninhalte siehe BVWP 2003 bzw. Einzeldarstellung der entsprechenden Vorhaben im Teil B des Berichtes.

Nr.	Bedarfsplan zum BVWP 2003 Vordringlicher Bedarf Laufende/fest disponierte Vorhaben	Nr.	Bedarfsplan zum BVWP '92 Vordringlicher Bedarf Überhang	Nr.	Bedarfsplan zum BVWP '92 Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €		Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i.d.R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln.		
2	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund			1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock - Stralsund
3	ABS Hamburg – Büchen - Berlin	18	ABS Hamburg – Büchen – Berlin		
4	ABS Stelle – Lüneburg				
5	ABS Berlin – Dresden (1. Baustufe)			21	ABS Berlin – Dresden
6	ABS Hannover - Lehrte			3	ABS/NBS Hannover – Berlin
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)			14	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg
8	ABS Dortmund – Paderborn - Kassel	10	ABS Dortmund - Kassel		
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt			5	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle			6	ABS/NBS Erfurt – Leipzig/Halle
11	ABS Leipzig - Dresden			8	ABS Leipzig – Dresden
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe)			10	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden			11	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL			29 c)	ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL (-Warschau) (länderübergreifendes Projekt)
15	ABS Köln – Aachen	15	ABS Köln - Aachen		
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach			18	ABS/NBS Hanau – Nantenbach/Würzburg – Iphofen
17	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken, Kehl – Appenweier			17	ABS (Paris-) Grenze D/F- Saarbrücken – Ludwigshafen / Kehl - Appenweier
18	ABS Mainz – Mannheim	9	ABS Mainz - Mannheim		
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main	2	ABS Fulda – Frankfurt am Main		
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm - Augsburg	8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg		
21	ABS Augsburg – München (1. Baustufe)	16	ABS Augsburg – München		
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe)	13	ABS München – Mühldorf – Freilassing		
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	12	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt - München		
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)				
25	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. Baustufe)	5	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel		
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)	24/25	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe /Kombinierter Verkehr 1. Stufe	24/25	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe /Kombinierter Verkehr 2. Stufe
27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)			27/ 28	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt/ Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung

6.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

Nr.	Bedarfsplan zum BVWP 2003 Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben	Nr.	Bedarfsplan zum BVWP '92 Vordringlicher Bedarf Überhang	Nr.	Bedarfsplan zum BVWP '92 Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben
1	ABS Hamburg - Lübeck			23	enthält: ABS Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Eidelstedt
2	ABS Neumünster – Bad Oldesloe				
3	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel-Uelzen			12	ABS Uelzen - Langwedel /Oldenburg – Wilhelmshaven
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover			22	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover
5	ABS Röttenburg – Minden				
6	ABS Uelzen – Stendal			2	ABS Uelzen – Stendal
7	ABS Minden - Haste / ABS/NBS Haste - Seelze				
8	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)				
9	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe)			15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
10	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)			16	ABS Hagen – Gießen
11	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL				
12	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt			9	ABS/NBS Hanau – Erfurt
13	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar			19/20	ersetzt: ABS Bingerbrück / Gau Algesheim – Bad Kreuznach – Neustadt (Weinstr) – Landau – Karlsruhe; ABS Darmstadt – Mannheim
14	ABS Augsburg – München (2. Baustufe) ¹	16	ABS Augsburg – München		
15	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe) ²	5	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel		
16	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (- Prag)				
17	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz				
18	ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe) ³			21	ABS Berlin – Dresden
19	ABS (Venlo-) Grenze D/NL - Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt-Odenkirchen				
20	ABS Düsseldorf - Duisburg				
21	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2. Baustufe) ⁴	13	ABS München – Mühldorf – Freilassing		
22	ABS Münster – Lünen (- Dortmund)				
23	ABS Neu-Ulm – Augsburg	8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg		
24	ABS Berlin – Görlitz				
25	ABS Hamburg – Elmshorn (1. Baustufe)			13	ABS Pinneberg – Elmshorn
26	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH				
27	ABS München - Lindau - Grenze D/A				
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe) ⁵				
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe) ⁶				
30	SPNV ⁷				
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen				

1 siehe hierzu auch Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 21

2 siehe hierzu auch Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 25

3 siehe hierzu auch Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 5

4 siehe hierzu auch Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 22

5 siehe hierzu auch Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 27

6 siehe hierzu auch Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 26

7 Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab; siehe 2.4.5

7. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2003

Die Gesamtinvestitionen setzen sich zusammen aus den Planungs-, Grunderwerbs- und Baukosten. Sie beinhalten grundsätzlich sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und sind von der DB AG auf Grundlage von Vorentwurfsplanungen /Entwurfsplanungen ermittelt worden. Die tatsächlichen Ausgaben wurden ebenfalls von der DBAG zur Verfügung gestellt.

Da die Darstellung der Projekte auf der Basis des neuen Bedarfsplanes - mit fortgeschriebenen Projektinhalten und Bereinigung der Investitionskosten hinsichtlich der Preisentwicklung - erfolgt, sind die in den Tabellen unter 7.1 und 7.2 aufgeführten Daten des jetzigen Berichtes nicht mehr mit den Angaben der vorherigen Berichtsjahre vergleichbar.

7.1 Maßnahme Vordringlicher Bedarf - laufende und fest disponierte Vorhaben - (Angaben in Mio. €)

Nr.		Gesamt- investition aktuell	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2002	Ausgaben 2003	Ausgaben Summe	Status 1)	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	15.086	2.486,85	11.372,86	231,70	14.091,41	B/I	
2	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund	1.072	47,60	443,67	22,61	513,89	B	15-16
3	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	2.727	491,31	1.621,36	223,67	2.336,34	B	17-18
4	ABS Stelle - Lüneburg	230	0,00	0,00	0,00	0,00	P	19
5	ABS Berlin - Dresden (1. Baustufe)	585	4,47	57,01	45,66	107,14	P	20-21
6	ABS Hannover - Lehrte	389	0,00	254,70	19,41	274,11	B	22-23
7	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)	220	0,47	111,60	3,20	115,27	B	24
8	ABS Dortmund - Paderborn - Kassel	677	138,51	278,00	28,63	445,14	B	25-26
9	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	4.583	114,66	361,02	79,40	555,08	B	27-28
10	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	2.376	65,35	384,77	35,66	485,78	B	29-30
11	ABS Leipzig - Dresden	1.451	24,98	546,70	50,51	622,19	B	31
12	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe)	324	0,00	112,87	21,40	134,27	B	32-33
13	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	1.706	10,23	656,59	148,33	815,15	B	34-36
14	ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL	420	0,00	84,72	33,79	118,51	B	37
15	ABS Köln - Aachen	826	20,17	632,26	67,37	719,80	B	38-39
16	ABS/NBS Hanau - Nantenbach	136	0,00	2,57	5,63	8,20	P	40
17	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken, Kehl - Appenweier	339	6,64	116,07	39,71	162,42	B	41-42
18	ABS Mainz - Mannheim	216	8,30	118,74	27,58	154,62	B	43
19	ABS Fulda - Frankfurt am Main	244	191,80	17,07	0,85	209,72	B	44-45
20	ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	1.590	83,86	57,51	40,34	181,70	P	46-47
21	ABS Augsburg - München (1. Baustufe) ³⁾	490	1,95	136,62	54,91	296,10	B	48
22	ABS München - Mühldorf - Freilassing (1. Baustufe)	126	12,20	7,01	8,42	27,63	P	49-50
23	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München ²⁾	3.331	0,00	1.613,59	604,87	2.218,46	B	51-53
24	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (1. Baustufe)	51	0,00	0,00	0,00	0,00	P	54
25	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (1. Baustufe)	1.293	468,29	820,53	35,17	1.323,99	B	55-56
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)							
	a) Kombiniertes Verkehr	618	325,24	227,35	15,62	568,21	P/B/I	57-59
	b) Rangierbahnhöfe	507	300,64	25,02	33,23	358,89	I	60
27	Ausbau von Knoten:							
	a) Ausbau von Knoten: (Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg, Hannover)	1.823	5,57	286,73	98,47	390,77	B	61-63
	b) Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	6.501	213,28	2.952,74	290,51	3.044,75	P/B	64-70
	Summe - laufende und fest disponierte Vorhaben -	49.934	5.022,36	23.299,69	2.266,64	30.279,52		

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

2) Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1.978 Mio. €

3) Gesamtinvestitionen einschl. 2. Baustufe

7.2 Maßnahme Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben - (Angaben in Mio. €)

Nr.		Gesamt- investition	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2002	Ausgaben 2003	Ausgaben Summe	Status 1)	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	ABS Hamburg - Lübeck	406	0,00	1,19	0,00	1,19	P	71
2	ABS Neumünster - Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P	72
3	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen	196	0,34	4,71	0,93	5,98	P	73-74
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	1.284	0,00	0,62	2,83	3,45	P	75
5	ABS Rotenburg - Minden	348	0,00	0,00	0,03	0,03	P	76
6	ABS Uelzen - Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	B	77
7	ABS Minden - Haste / ABS/NBS Haste - Seelze	901	0,00	0,00	0,35	0,35	P	78
8	ABS Hannover - Berlin (Stammstrecke Oebisfelde - Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P	79
9	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen (1. Baustufe) ²⁾	1.254	0,52	40,74	11,73	52,99	B	80-81
10	ABS Hagen - Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P	82
11	ABS Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL	163	0,00	0,00	0,10	0,10	P	83
12	ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt	2.250	0,54	0,71	0,00	1,25	P	84
13	NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar	1.771	0,00	0,00	14,33	14,33	P	85
14	ABS Augsburg - München (2. Baustufe) ³⁾	-	0,00	0,00	0,00	0,00	P	48
15	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (2. Baustufe)	2.963	0,00	0,00	53,07	53,07	B	55-56
16	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/Grenze D/CZ (- Prag)	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P	86-87
17	ABS Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P	88
18	ABS Berlin - Dresden (2. Baustufe)	217	0,00	0,00	0,00	0,00	P	20-21
19	ABS (Venlo-) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen/Rheydt - Rheydt-Odenkirchen	19	0,00	0,00	0,00	0,00	P	89
20	ABS Düsseldorf - Duisburg	-	0,00	0,00	0,00	0,00	P	90
21	ABS München - Mühldorf - Freilassing (2. Baustufe)	160	0,00	0,00	0,00	0,00	P	49-50
22	ABS Münster - Lünen (- Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P	91
23	ABS Neu-Ulm - Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P	92
24	ABS Berlin - Görlitz	238	0,00	0,00	0,00	0,00	P	93
25	ABS Hamburg - Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	10,02	0,50	10,52	B	94
26	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P	95
27	ABS München - Lindau - Grenze D/A	180	0,00	0,00	0,00	0,00	P	96
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe)	1.700	0,00	0,00	0,00	0,00	P	61-68
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	357	0,00	0,00	2,31	2,31	P/B	69-70
30	SPNV	.	0,00	0,00	0,00	0,00	P	
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	.	0,00	0,00	0,00	0,00	P	
Summe - Neue Vorhaben -		16.429	1,40	57,99	86,17	145,56		
Summe - laufende und fest disponierte Vorhaben -		49.934	5.022,36	23.299,69	2.266,64	30.279,52		
Gesamtsumme		66.362	5.023,76	23.357,68	2.352,81	30.425,08		

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

2) Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau

3) Gesamtinvestitionen in 1. Baustufe enthalten

Teil B (Projektbezogener Teil)

**Projekt Nr. 2 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienen-Achse 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, Erneuerung des Oberbaus und Modernisierung der Sicherungstechnik

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	250 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	170 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten:	1.072 Mio. €

Noch Projekt Nr. 2 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte und in Betrieb genommene Abschnitte:

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

- Lübeck - Bad Kleinen 43,5 km
(ausgenommen Schönberg (e) -
Grieben - Grevesmühlen (e))

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
- Warnow (e) - Schwaan (a) 24,9 km
- Warnowbrücke Ost - Rostock Hbf (a)
0,7 km
- Schwerin Görries (a) - Schwerin Hbf (a)
3,6 km

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

- Hagenow Land (e) - Schwerin - Görries
(e) 24 km

Im Bau:

- ESTW Schwerin
- Bahnhof Schwerin 1,1 km
- Ventschow - Blankenberg 9,5 km
- Containerstellwerk Bf Schwaan

Projekt Nr. 3 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - 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 12/2004 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. Projektkenndaten

1. Ausbaustufe

Streckenlänge:	254 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
	mit überwiegend Option 200 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn 204 Min.
	nach Bauende 127 Min.

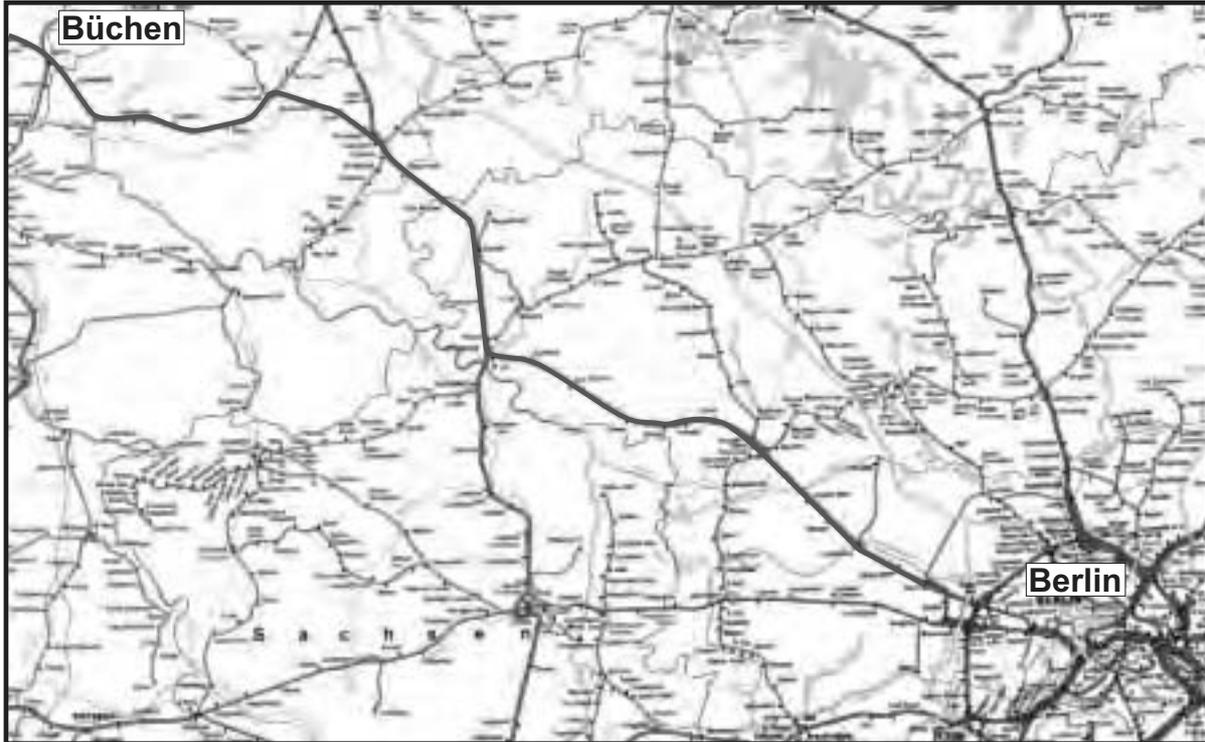
2. Ausbaustufe

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

Gesamtkosten: 2.727 Mio. €

Noch Projekt Nr. 3 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Hamburg - Büchen - Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

1. Ausbaustufe

Baubeginn: 1991

Bauaktivitäten in 2003:

- EÜ Brahlsdorf
- Restleistungen Umbau des Bahnhofs Wittenberge
- Maßnahmen der Leit- und Sicherungstechnik
- 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. |
| Mai 2002 | Wiederaufnahme S-Bahn Aumühle - Reinbek, ESTW Wittenberge |

Geplante Inbetriebnahme:

Juni 2004 Bahnhof Wittenberge

2. Ausbaustufe

Baubeginn 2002

Bauaktivitäten in 2003:

- Kuhblank - Wittenberge (a)
- Wittenberge (a) - Karstädt
- Klein Warnow - Grabow
- Gleisverschwenkung Hagenow Land
- Boizenburg - Büchen

Geplante Inbetriebnahme:

- | | |
|----------------|----------------------------------|
| September 2004 | Berlin-Spandau - Bad Wilsnack |
| Dezember 2004 | Bad Wilsnack - Hamburg-Bergedorf |

Projekt Nr. 4 - Laufende und fest disponierte Vorhabe - ABS Stelle - Lüneburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Hamburg - Hannover durch Beseitigung des Engpasses auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Stelle - Lüneburg mit hoher Zugbelegung und Verpätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines 3. Streckengleises zwischen Stelle und Lüneburg,
- Neue Signaltechnik (ESTW) in Winsen, Radbruch und Bardowick
- Anpassung der bestehenden Spurplanstellwerke in Stelle und Lüneburg

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 27,3 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 230 Mio. €

3. Projektstand

Entwurfsplanung: 12/2001 - 12/2004

Planfeststellung: 12/2002 - 12/2004

Baubeginn: offen

**Projekt Nr. 5 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
Projekt Nr. 18 - Neue Vorhaben
ABS Berlin - Dresden (1 und 2. Ausbaustufe)**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Berliner Außenring - Böhla auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h

1. Ausbaustufe:

Streckenausbau für $V = 160$ km/h, mit Option $V = 200$ km/h und Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik einschließlich Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit (Sicherung der Fahrzeit Berlin-Ostbf. nach Dresden Hbf von unter 2 Stunden).

2. Ausbaustufe:

Ausbau der Strecke für 200 km/h, BÜ-Beseitigung, LZB.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 125 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 117 Min.
nach Bauende 59 Min.

Gesamtkosten: 802 Mio. €
1. Ausbaustufe: 585 Mio. €
2. Ausbaustufe: 217 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Bestätigung der Vorentwurfsplanung 11/2002

Raumordnung:
Raumordnungsverfahren nicht erforderlich.

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

Baubeginn:
November 2000 für die 1. Ausbaustufe

Inbetriebnahme:

- Abschnitt Walddrehna (a) - Brenitz-Sonnenwalde (e) 05/2002

Noch

Projekt Nr. 5 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -

Projekt Nr. 18 - Neue Vorhaben

ABS Berlin - Dresden (1 und 2. Ausbaustufe)

- Frauenhain (e) - Großenhain (a) 12/2002
- Uckro (e) - Walddrehna (a) 10/2003
- Doberlug-Kirchhain (a) - Rückersdorf-
Oppelhain (e) 12/2003

Projekt Nr. 6 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Hannover - Lehrte



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des Abschnitts Hannover - Lehrte als Teil der Verbindung Hannover- Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Drei- / viergleisiger Ausbau Hannover - Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr, Ertüchtigung der Fernverkehrsgleise für 160 km/h.
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	20 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover -Lehrte	160 km/h
Durchfahrung Lehrte	120 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	10 Min.
nach Bauende	9 Min.
Gesamtkosten:	389 Mio. €

Noch Projekt Nr. 6 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Hannover - Lehrte

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
1997

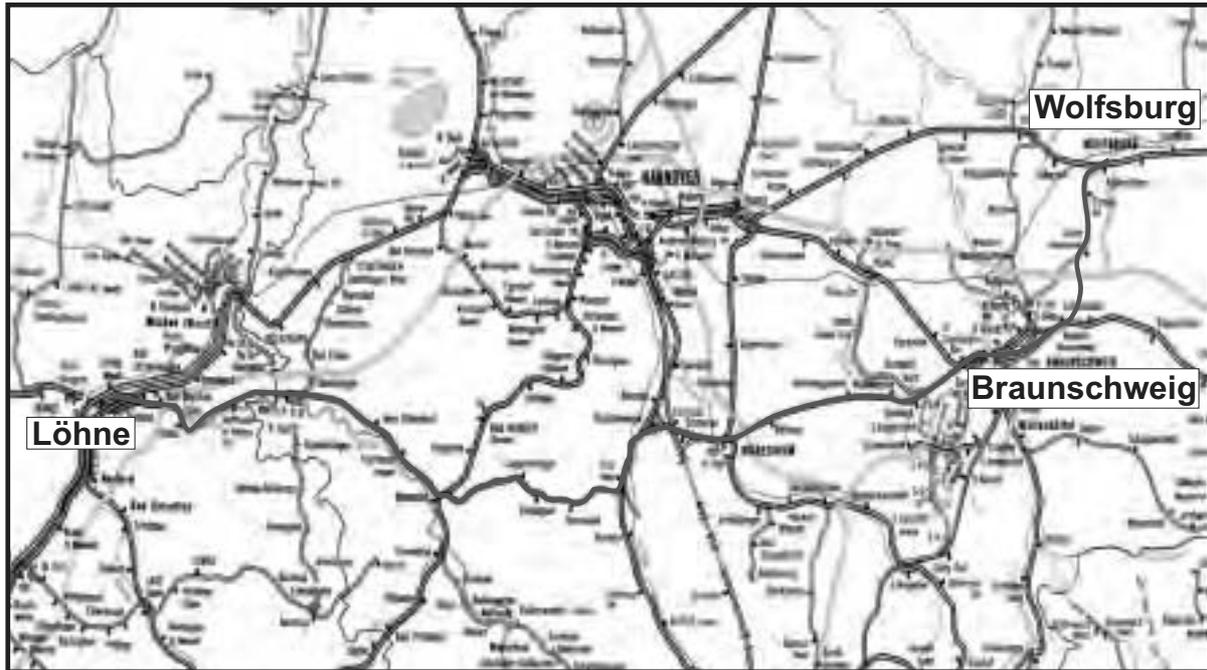
Bauaktivitäten 2003:

- Restarbeiten Hannover - Lehrte für Er-
tüchtigung V = 160 km/h
- Durchfahrung Lehrte Endzustand (Bau-
stein Ost)

Inbetriebnahme bis Dezember 2003:

- Hannover Hbf - Hannover-Tiergarten
- Hannover-Tiergarten - Lehrte

Projekt Nr. 7 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt/Main - Berlin im Bereich Hildesheim - Braunschweig.

Geplante Maßnahmen:

- Abschnitt Hildesheim - Groß Gleidingen
 - Herstellung der Zweigleisigkeit
 - Elektrifizierung des zweiten Gleises
 - Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:

Hildesheim - Groß Gleidingen 34,0 km

Fahrzeit:

Hildesheim - Braunschweig
vor Baubeginn 25 Min.
nach Bauende 21 Min.

Gesamtkosten: 220 Mio. €

3. Projektstand

Abschnitt Hildesheim - Groß Gleidingen

Planungsstand:

- Entwurfsplanung ist erstellt
- Planfeststellung ist erfolgt
- Ausführungsplanung wird erstellt

Baubeginn: noch offen

Projekt Nr. 8 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Dortmund - Paderborn - 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 150 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
- Streckenerhöhung für $v = 200$ km/h in Teilabschnitten zwischen Altenbeken und Warburg

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	
vor Ausbau	215 km
nach Ausbau	210 km
Baulänge:	
Dortmund - Paderborn	108 km
Paderborn - Kassel	102 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	150 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	140 Min.
nach Bauende	100 Min.
Gesamtkosten:	677 Mio. €

Noch Projekt Nr. 8 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Dortmund - Paderborn - Kassel

3. Projektstand

3.1 Abschnitt Dortmund - Paderborn

Planfeststellung:

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

Inbetriebnahmen bis Dezember 2003:

Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereichs (Eggetunnel) und des Gleises Buke - Willebadessen für $V = 160$ km/h.

Baubeginn:

1989

Bauaktivitäten 2003:

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

Inbetriebnahme:

- Schnellfahrbetrieb im Teilabschnitt Soest - Lippstadt
- Ertüchtigung der Stromversorgung Bahnhof Soest auf Grund $V = 200$ km/h (Elektrische Bahnhofsinsel Soest)

3.2 Abschnitt Paderborn - Kassel

Raumordnung:

Alle Verfahren abgeschlossen

Planfeststellung:

Paderborn - Kassel 6 Verfahren abgeschlossen, 1 Verfahren eingeleitet, 7 Verfahren werden nicht weitergeführt.

Baubeginn:

August 1997

Planungsstand:

Gesamtplanung ist für alle Abschnitte bis auf die Streckenertüchtigung im Abschnitt Willebadessen-Bonenburg abgeschlossen

Bauaktivitäten 2003:

Restabwicklung für die Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen. Untergrundverbesserung für $V = 200$ km/h im Gleis Willebadessen - Buke.

Projekt Nr. 9 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1)



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 "Trans-europäische Netze der EU". Anpassung der Verkehrs-Verbindung an die wachsende Bedeutung 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 $v_e = 300$ km/h.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	218 km
davon NBS	122 km
Tunnel (nur NBS):	
Anzahl	22
Länge gesamt	41 km
Talbrücken (nur NBS):	
Anzahl	29
Länge gesamt	12 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	bis zu 230 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (über Fulda)	172 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten:	4.583 Mio. €

Projekt Nr. 9 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1)

3. Projektstand

Planfeststellung:

NBS:

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

ABS:

- Auf der ABS Nürnberg - Ebensfeld sind alle Planfeststellungsverfahren für die 13 Planfeststellungsabschnitte sowie für Einzelmaßnahmen eingeleitet.
- Für die Abschnitte Nürnberg Hbf, Nürnberg - Fürth, das ESTW Erlangen, UW Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahmen liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor.
- Die restlichen Planfeststellungsbeschlüsse stehen noch aus.

Baubeginn:

April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten 2003:

NBS:

- Westeinfahrt Erfurt einschließlich Restmaßnahme VDE 7
- Abschnitt Augustaburg (Tunnel Gratalbrücke)

ABS:

- Durchlaß- und EBR-Erneuerung (EBR Hetzengraben, EBR Möstenbach)
- Uw Eggolsheim
- Wegeausbau BA Thüringer Wald
- LBP-Maßnahmen BA Arnstadt
- Itztalbrücke BA Coburg

Projekt Nr. 10 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle (VDE 8.2)



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 (V_e = 300 km/h) für den hochwertigen Personen- und Güterverkehr (Mischbetrieb) und Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle und der Neuen Messe Leipzig an das Fernverkehrsschiennetz.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
davon ABS	8 km
davon NBS	114 km
Tunnel:	
Anzahl:	3
Länge:	15 km
Talbrücken:	
Anzahl:	6
Länge:	13,8 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
Erfurt - Leipzig	
vor Baubeginn	66 Min.
nach Bauende	39 Min.
Fahrzeit:	
Erfurt - Halle	
vor Baubeginn	77 Min.
nach Bauende	31 Min.
Gesamtkosten:	2.376 Mio. €

Noch Projekt Nr. 10 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle (VDE 8.2)

3. Projektstand

Planfeststellung:

- Baurecht liegt durchgängig vor

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Straßenbrücke im PA 2.4: BAB A 38

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten:

In Bau 2003:

Bauschwerpunkte bilden die Teilmaßnahmen

Abschnitt Gröbers - Leipzig

- Fertigstellung des Bahnhofes Flughafen Leipzig/Halle,
- Fertigstellung der Maßnahmen im Knoten Gröbers
- Errichtung Schaltposten Mockau
- Errichtung ESTW Unterzentrale Neuwiederitzsch und ESTW-A Flughafen Leipzig/Halle
- Errichtung ESTW-A Gröbers
- Restleistungen Knoten Gröbers, LBP-Maßnahmen

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Errichtung einer Eisenbahnbrücke: EÜ Laucha Lossa
- Errichtung einer Straßenbrücke: BABA 38
- Bauvorbereitende LBP-Maßnahmen und Leitungsumverlegungen
- Errichtung Baustraßen westlich bzw. östlich der B 91
- Errichtung Damm Ost im Zuge der Saale-Elsterquerung, Eisenbahnüberführung und Regenrückhaltebecken

Fertiggestellte Maßnahmen:

Abschnitt Gröbers - Leipzig

- Fertigstellung des Abschnittes Leipzig Gröbers, Inbetriebnahme am 29.06.2003

Projekt Nr. 11 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Leipzig - Dresden (VDE 9)



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 zwischen Weißig und Böhla.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	117 km
davon NBS	11 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	91 Min.
nach Bauende	47 Min.
Gesamtkosten:	1.451 Mio. €

3. Projektstand

Baubeginn:
1993

Bauaktivitäten:

Im Bau:

- Dresden-Neustadt (a) - Dresden-Mitte Dresden Hbf (a)
- Riesa - Abzw. Röderau (Hochwasser)

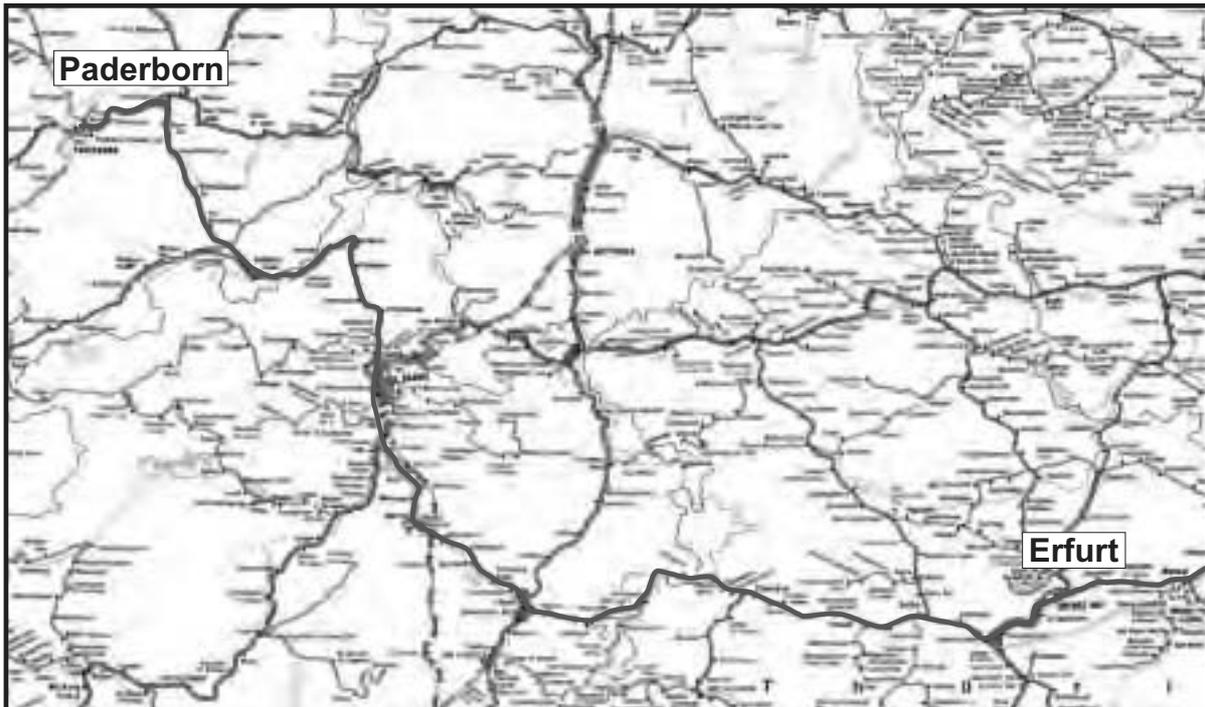
Inbetriebnahmen bis 2002:

- Leipzig (a) - Riesa (a)
- ESTW Machern
- ESTW Wurzen
- ESTW Dornreichenbach
- ESTW Dahlen
- ESTW Oschatz
- ESTW Engelsdorf
- ESTW Borsdorf

Inbetriebnahmen 2003:

- Neubau Marienbrücke, 2 Gleise 01/2003
- Bf Wurzen 03/2003
- Hp Nünchritz 08/2003
- Riesa Abzw Röderau (Hochwasser) Wiederherstellung Zweigleisigkeit

Projekt Nr. 12 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe)



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

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

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-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 später vorgesehen)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 - 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten:	324 Mio. €

Projekt Nr. 12 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe)

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar - Glauchau-Schönbörnchen abgeschlossen
- Entwurfsplanung für die einzelnen Bauabschnitte weitgehend abgeschlossen
- Ausführungsplanung für bauvorbereitende Maßnahmen Knoten Gera abgeschlossen

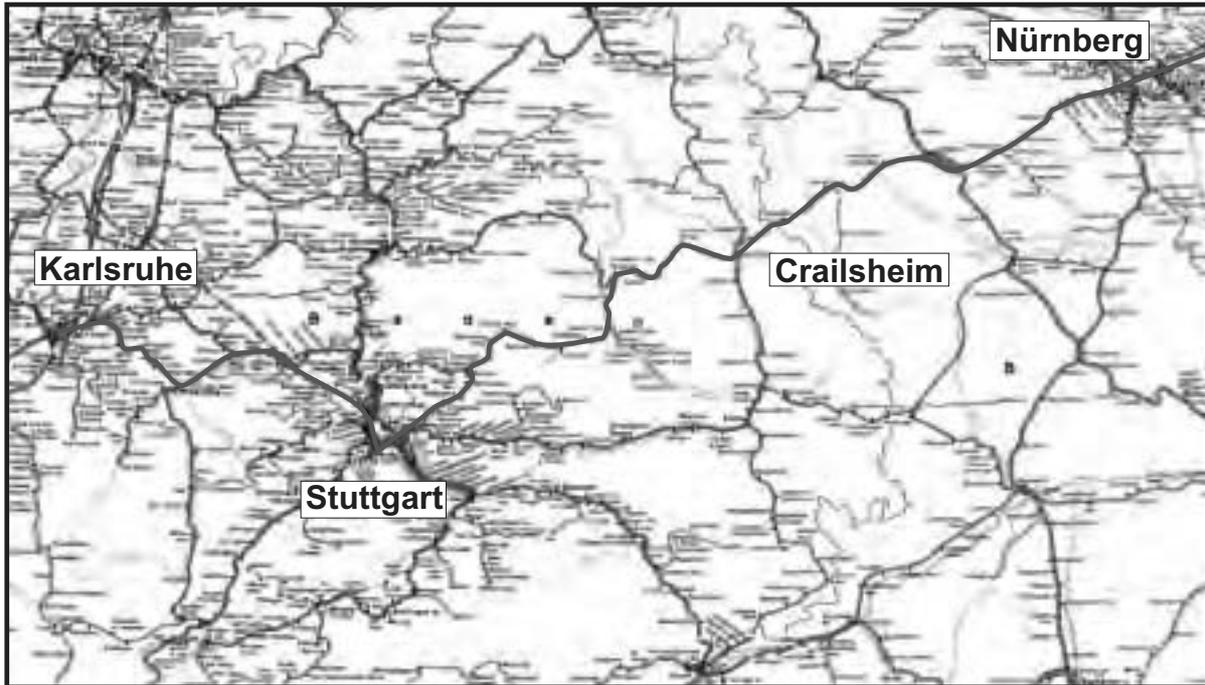
Bauaktivitäten 2003:

- Bauvorbereitende Maßnahmen Knoten Gera
- EÜ Töppeln (Punktueller Maßnahme)

Inbetriebnahme:

- Vorjahr - Großschwabhausen Jena West
- Bf Mellingen
 - Punktuelle Maßnahmen
 - ESTW-Technik Weimar (a) - Göschwitz (a)
 - Weimar (a) - Mellingen (a) Bestandsgleis
 - Bf Neue Schenke
 - Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
 - Hermsdorf-Klosterlausnitz (e) - Kraftsdorf (e)
 - Töppeln (a) - Gera (a)
 - NeiTech Weimar - Göschwitz

Projekt Nr. 13 - Laufende und fest disponierte 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.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Hof - Leipzig / Dresden:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Bogen-dreieck Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigetechnik-Züge
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Alten-burg - Leipzig-Connewitz
- Grundlegende Erneuerung der durchgehenden Hauptgleise
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ESTW)
- Maßnahmen an Ingenieurbauwerken
- Spurplanrationalisierung, Trassierungsverbesserungen
- Maßnahmen Netz 21 (Knotenbahnhöfe Chemnitz, Zwickau, u.a.)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	740 km
Streckenlänge nur NBL:	288,0 km
Dresden - Werdau	136,3 km
Leipzig - Grenze Neue Länder (Hof)	151,7 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 - 160 km/h
Fahrzeit:	
Nürnberg - Leipzig vor Baubeginn	243 Min.
nach Bauende	188 Min.
Nürnberg - Dresden vor Baubeginn	340 Min.
nach Bauende	285 Min.
Gesamtkosten:	1.706 Mio. €

Noch Projekt Nr. 13 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

(Fortsetzung)



(Fortsetzung)

3. Projektstand

Raumordnung:

Ggf. für Elektrifizierung Nürnberg - Hof erforderlich.

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren für 210 km (NBL) abgeschlossen

Baubeginn:

1995 (Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit 1. Ausbaustufe Neigetech-
nik) Anpassung von Kurvenüberhöhungen auf dem Abschnitt Backnang - Crails-
heim

Bauaktivitäten 2003:

- Dresden-Plauen (a) Klingenberg-Colmnitz (vorgezogene Maßnahme resultierend aus Hochwasser August 2002)

- Bahnhof und ESTW Tharandt (Wiederaufbau nach Hochwasser)
- Bahnhof Freiberg
- Frankenstein - Oederan - Flöha (a)
- Bahnhof und ESTW Glauchau
- Bahnhof und ESTW Plauen
- Bahnhof und ESTW Crimmitschau
- ESTW Freital-Potschappel
- ESTW Frankenstein
- ESTW Oederan
- ESTW Flöha
- ESTW Mosel

Noch Projekt Nr. 13 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

(Fortsetzung)

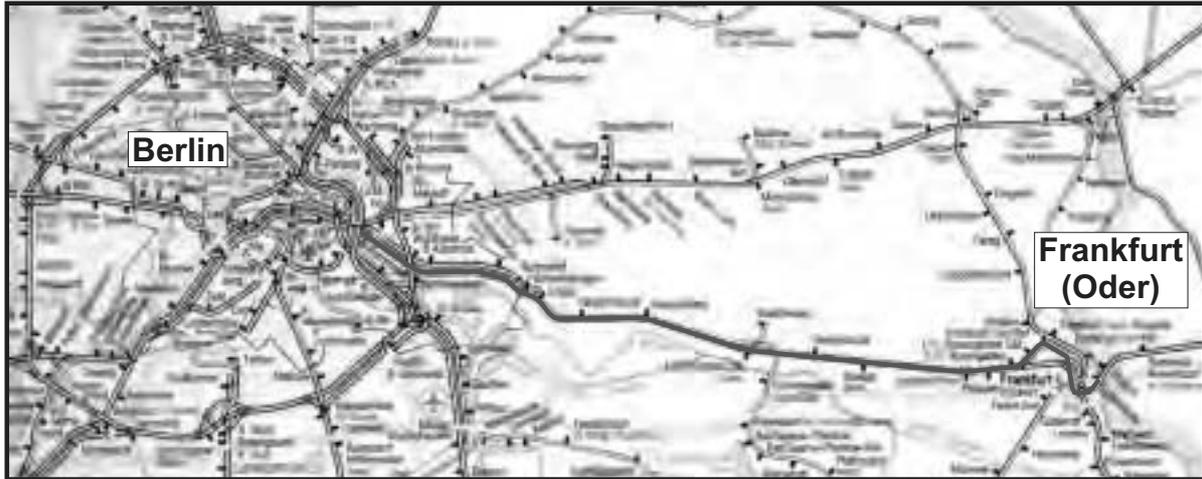


Weiter zu 3. Projektstand

Inbetriebnahme bis Dezember 2003:

- Bogendreieck Werdau - Crimmitschau (e)
 - Schlömener Kurve
 - ESTW Herlasgrün
 - ESTW Reichenbach
 - ESTW Neumark
 - ESTW Werdau
 - ESTW Glauchau
 - ESTW St. Egidien
 - ESTW Hohenstein-Ernstthal
 - ESTW Wüstenbrand
 - ESTW Chemnitz-Siegmars
 - ESTW Niederwiesa
 - ESTW Klingenberg-Colmnitz
 - ESTW Tharandt
 - ESTW Freital-Potschappel
- Neigetechnik-Betrieb zwischen
 - Bayreuth - Schlömener Kurve - Oberkotzau,
 - Hof - Gutenfürst - Glauchau-Schönbörnchen (außer Bf Plauen),
 - Glauchau (a) - Chemnitz-Siegmars (e),
 - Freiberg (a) - Klingenberg-Colmnitz (a).

Projekt Nr. 14 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS - Standard für eine Geschwindigkeit $V = 160$ 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.

schnitt 2 weitestgehend abgeschlossen

- Vorentwurfsplanung für Projektabschnitte 1 und 3 bestätigt, Entwurfsplanung teilweise in Erstellung

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
1998 bis 2010 (baulosweise)

Baubeginn:
November 1997

Bauaktivitäten bis 2002:

- Umbau Abschnitt Fürstenwalde (a) - Pillgram (a) fertiggestellt
- Umbau Bahnhof Fürstenwalde einschl. ESTW fertig gestellt

Bauaktivitäten in 2003:

- Fertigstellung Streckenumbau Erkner (a) - Hangelsberg (e)
- Baubeginn Bf Pillgram und Bf Briesen einschl. ESTW (A)
- Inbetriebnahme ESTW Berkenbrück
- Inbetriebnahme ESTW Hangelsberg

2. Projektkennndaten

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/PL 5 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 420 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für den Projektab-

Projekt Nr. 15 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - 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 drei Ausbaubabschnitten:
 - Ausbaubabschnitt I
Köln - Düren ab 1996
Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn - Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
 - Ausbaubabschnitt II
Düren - Aachen
Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse
 - Ausbaubabschnitt III
Aachen - Grenze D/B
Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels

- Ausbau des Unterwegsbahnhofs Stolberg und Linienverbesserung Eschweiler, einschl. Linienverbesserungen im „Dürener-“ und „Weisweiler Bogen“ und eines Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 69 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

Ausbauabschnitt I	
Köln - Düren	250 km/h
Ausbauabschnitt II	
Düren - Aachen	160 bis 200 km/h
Ausbauabschnitt III	
Aachen - Grenze D/B	160 km/h

Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	27 Min.

Gesamtkosten (incl. S-Bahn): 826 Mio. €

Noch Projekt Nr. 15 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Köln - Aachen

3. Projektstand

Ausbauabschnitt I:

Alle 14 Planfeststellungsbeschlüsse sind bestandskräftig

Ausbauabschnitt II:

Von den ursprünglich vorgesehenen 6 Planfeststellungsabschnitten ist durch zeitliche Zurückstellung einiger Maßnahmen insgesamt 1 Planfeststellungsverfahren geblieben. Dieses ist bestandskräftig (Langerwehe).

Ausbauabschnitt III:

Erstellung der Ausführungsplanung

Baubeginn:

1996

Bauaktivitäten:

Ausbauabschnitt I: Köln - Düren

Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13

In 2003 liefen in den Bauabschnitten (2-10) noch Restarbeiten.

Weitere, abschnittsübergreifende Inbetriebnahmen in 2003:

- LZB zwischen Köln und Langerwehe

Inbetriebnahmen:

- S-Bahn: 15.12.02
- ABS für V = 250 km/h: 14.12.03

Ausbauabschnitt II: Düren - Aachen

- Bauabschnitt 11: Langerwehe

Bahnhof Langerwehe wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen Bahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen

In 2003 Einbeziehung der Signalanlagen in das ESTW Düren, Restarbeiten Schallschutz (aktiv, passiv)

- Bauabschnitt 13 und 14 (Eschweiler und Stolberg):

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Projekt Nr. 16 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS/NBS Hanau - Nantenbach



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt am Main - Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen im Abschnitt Laufach - Heigenbrücken.

Geplante Maßnahmen:

- Sanierung des Schwarzkopftunnels

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:
Laufach - Heigenbrücken 8 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 90 km/h

Fahrzeit:

Hanau-Nantenbach	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	33 Min.

Gesamtkosten: 136 Mio. €
(für den auf den Bund entfallenden Investitionsanteil)

3. Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung in Vorbereitung.

Raumordnung:

- nicht erforderlich.

Planfeststellung:

- in Vorbereitung.

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2003

Projekt Nr. 17 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Ludwigshafen - Saarbrücken / 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
- Ausbau des deutschen POS-Nordastes für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h
- Ausbau der Strecke Kehl - Appenweier (POS Süd) auf bis zu $V_{\max} = 200$ 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 ("Karlsruher Kurve")

POS Nord:

1. Baustufe:

- Ertüchtigung der Strecke Saarbrücken - Ludwigshafen für Neigetechnik-Züge auf $V_{\max} = 160$ km/h
- 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 in zusammenhängenden Teilabschnitten

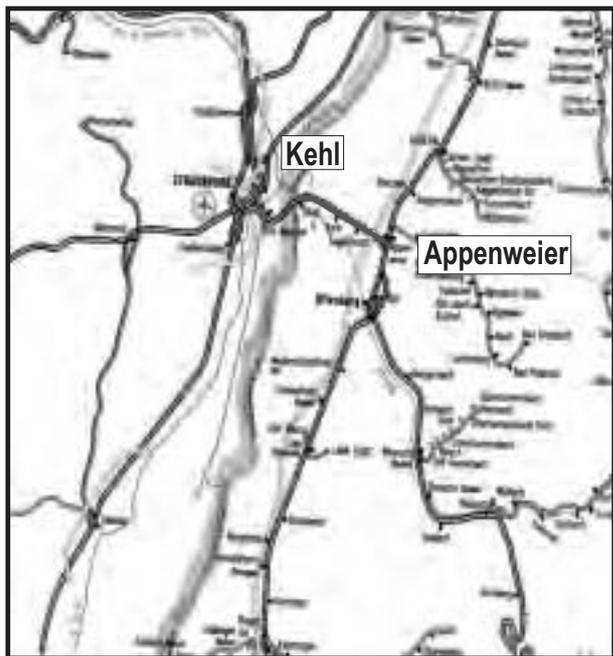
2. Projektkenndaten

Abschnitt
Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord)

Streckenlänge: 128 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Noch Projekt Nr. 17 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Ludwigshafen - Saarbrücken / Kehl - Appenweier



POS Süd

Fahrzeit:		
	vor Baubeginn	79 Min.
	nach Bauende	noch offen

Abschnitt Kehl - Appenweier (POS Süd)

Streckenlänge: 14 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

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

Gesamtkosten: 339 Mio. €

3. Projektstand

Abschnitt Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord)

Raumordnung:
Wo erforderlich (größere Linienverbesserungen) abgeschlossen.

Planfeststellung:
(1. Baustufe).
abgeschlossen.

(2. Baustufe):

Einleitung der erforderlichen Verfahren ist in 2003 erfolgt (voraussichtlicher Abschluss Ende 1. Quartal 2005).

Baubeginn:
August 1998

Bauaktivitäten:

- Ertüchtigung für Neigetechik-Züge auf 160 km/h abgeschlossen.
- Linienverbesserung Schifferstädter Kurve abgeschlossen.
- Linienverbesserung zwischen St. Ingbert und Geistkircherhof abgeschlossen.
- Streckenabschnitt 2, Neustadt - Ludwigshafen:
Restmaßnahmen LST
Untergrundverbesserungen
passiver Schallschutz im Bereich Limburgerhof
- Streckenabschnitt 5, St. Ingbert - Geistkircherhof:
Anpassungsmaßnahmen Bf. Rohrbach
Erstellung Stützwand Rohrbach

Inbetriebnahmen:
Neigetechik November 2000
Ludwigshafen - Neustadt
(für V = 160 km/h) Dezember 2003
Kaiserslautern - Saarbrücken
(1. Baustufe, für V = 160 km/h)
Dezember 2003

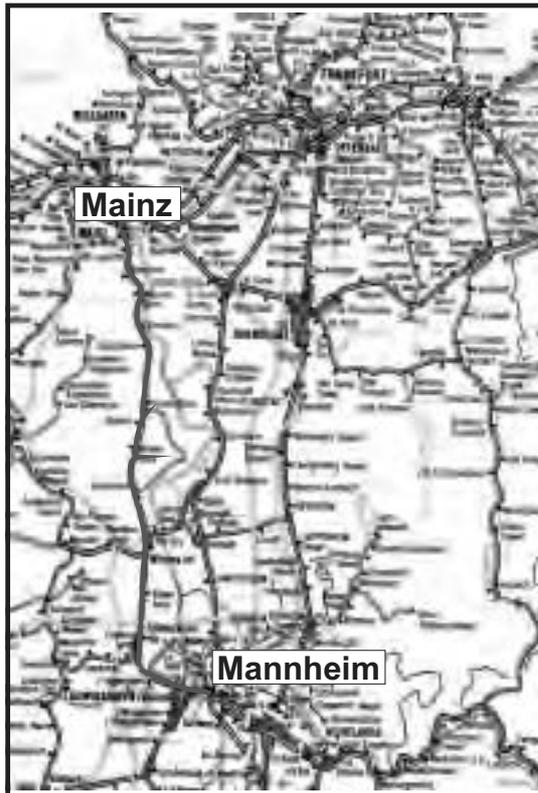
Abschnitt Kehl - Appenweier (POS Süd)

Raumordnung:
• Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen.

Planfeststellung:

- Eine BÜ-Beseitigung planfestgestellt (WP11).
- 8 Verfahren (BÜ-Beseitigung) in Vorbereitung.

Projekt Nr. 18 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Mainz - Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/Ludwigshafen durch Erhöhung der Kapazität.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz - Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen - Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten:	216 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.
- Für den Bereich Bobenheim / Roxheim, Frankenthal und Oggersheim liegt noch kein Beschluss vor.

Baubeginn:
Mai 1995

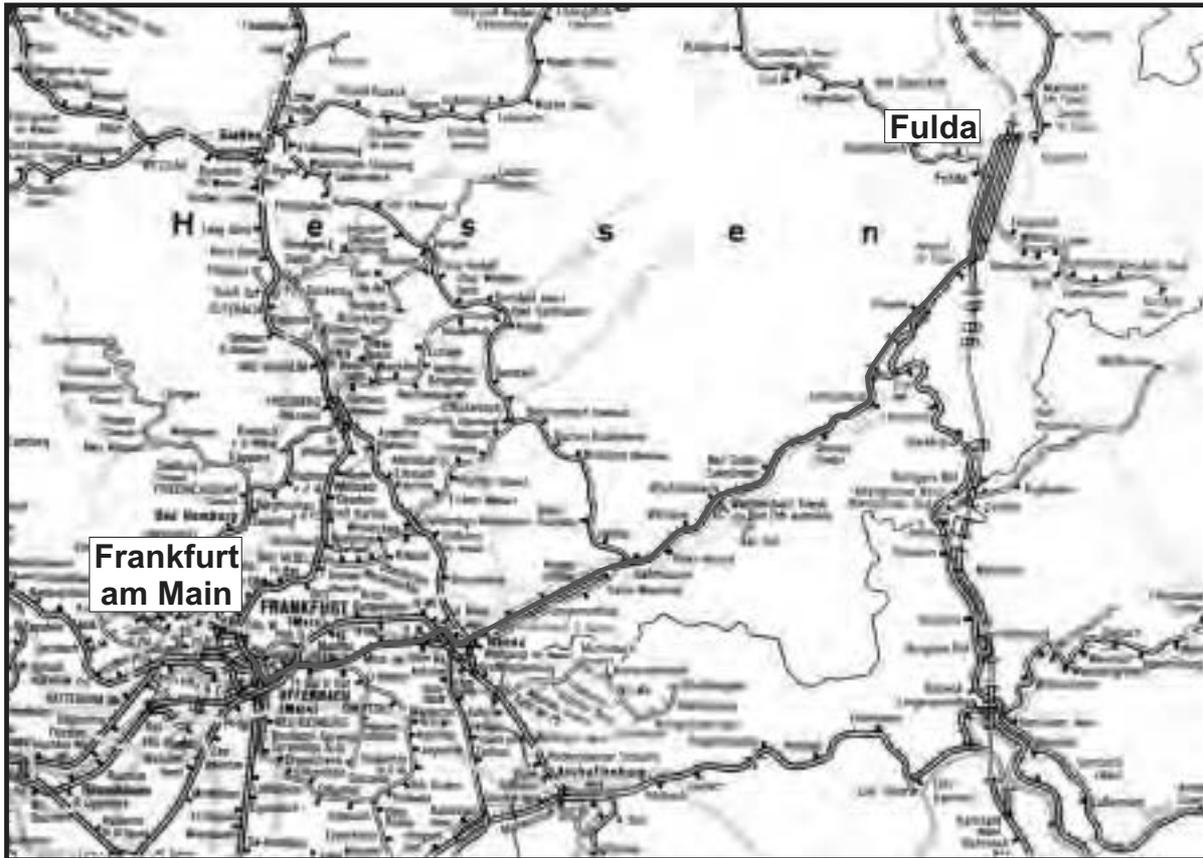
Bauaktivitäten:

- Überwerfungsbauwerk Mainz Hbf Nordkopf: Beginn Bauarbeiten der höhenfreien Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes Mainz Ende 2002.
- mehrgleisiger Ausbau im Bereich Ludwigshafen Mitte seit April 1998

Inbetriebnahme:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4)
September 1996
- Rheinbrücke Ludwigshafen (Stahlbau)
fertiggestellt September 1999
- Teilinbetriebnahme mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen - Mannheim
Dezember 2003
- Neuer Mainzer Tunnel fertiggestellt
(erstes Gleis Juli 2003; Gesamtinbetriebnahme September 2003)
- 5 Bahnübergänge beseitigt

Projekt Nr. 19 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Fulda - Frankfurt am Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität durch Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte, mit der Folge einer erheblichen 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 - Würzburg/Fulda - Erfurt (Neues Vorhaben - Projekt Nr. 12) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die u. a. einen viergleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau - Gelnhausen einschließen.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	55 Min.
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten:	244 Mio. €

Noch Projekt Nr. 19 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Fulda - Frankfurt am Main

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für die Vollendung des dreigleisigen Ausbaus im verbliebenen Abschnitt Gelnhausen - Hailer bzw. Gelnhausen Bf läuft ein Planänderungsverfahren.
- Das Planergänzungsverfahren für den dreigleisigen Ausbau Hailer-Gelnhausen ist weitestgehend abgeschlossen.
- Für die Linienverbesserung Neuhof wurde im Dezember 2001 das gemeinschaftliche Planfeststellungsverfahren BAB A66 / Strecke DB eingeleitet.

Baubeginn:

1987

Realisierte Maßnahmen:

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

Bauaktivitäten:

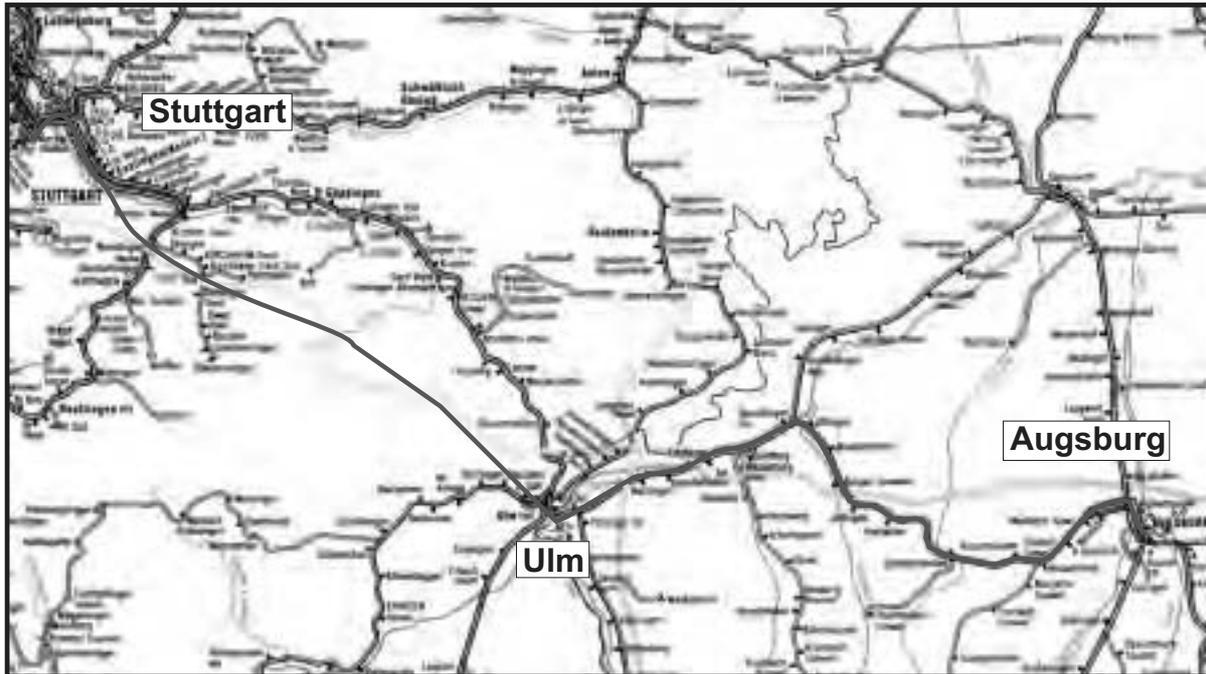
Restmaßnahmen im Zusammenhang mit Grunderwerb, Flurbereinigung u.ä.

Inbetriebnahme:

1991

1. Baustufe

Projekt Nr. 20 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS/NBS Stuttgart - Ulm - 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	62 Min.
Gesamtkosten:	1.590 Mio. €

3. Projektstand

Abschnitt NBS Stuttgart - Wendlingen

Raumordnung:

- Raumordnungsverfahren zwischen Stuttgart und Wendlingen im September 1997 abgeschlossen.
- Planfeststellungsverfahren wurden in allen Abschnitten 2001 bzw. 2002 eingeleitet.

Abschnitt NBS Wendlingen - Ulm

Raumordnung:

- Raumordnungsverfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen

Planfeststellung:

- In vier von sieben Abschnitten wurden die Verfahren eingeleitet.
- Für den Abschnitt Kirchheim - Weinheim - Aichelberg im August 1999 abgeschlossen.

Noch Projekt Nr. 20 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg

Abschnitt viergleisiger Ausbau der Donau- brücke:

Planfeststellung: Verfahren 2002 eingeleitet
Baubeginn: 2004
Inbetriebnahme:
(zeitgleich mit Neu-Ulm21) 2007

Abschnitt Neu-Ulm 21

Planfeststellung: November 2001
Baubeginn: September 2003
Inbetriebnahme: 2007

Abschnitt ABS/NBS Neu-Ulm (km 82,749) - Augsburg:

Neue Konzeption im Rahmen des BVWP 2003
(siehe Projekt Nr. 23 Neue Vorhaben ABS Neu-
Ulm -Augsburg)

**Projekt Nr. 21 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
 Projekt Nr. 14 - Neue Vorhaben -
 ABS Augsburg - München**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland. Die Ausbaustrecke Augsburg - München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris - Budapest.

Geplante Maßnahmen:

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

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 62 km
 davon viergleisiger Ausbau 43 km

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

Fahrzeit:
 vor Baubeginn 30 Min.
 nach Bauende 28 Min.
 Gesamtkosten: 490 Mio. €

3. Projektstand

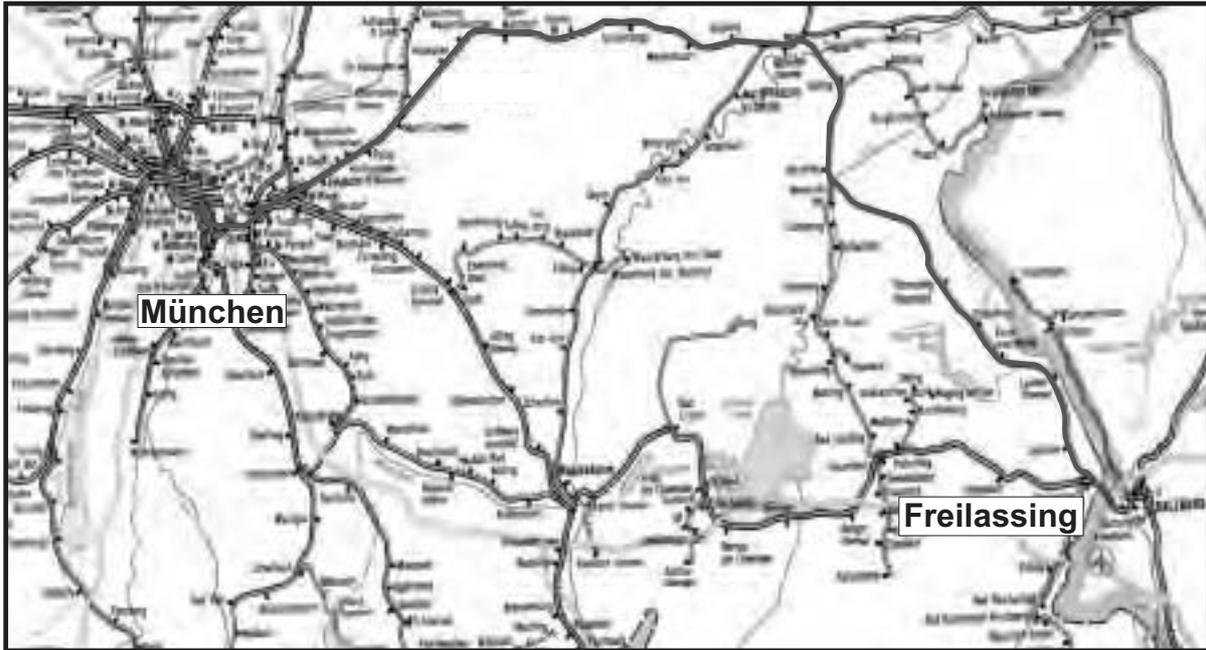
Raumordnung:
 1991 abgeschlossen

Planfeststellung:
 • 5 Planungsabschnitte abgeschlossen
 • Für 1 Planungsabschnitt liegt die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde dem Eisenbahn - Bundesamt vor.

Baubeginn:
 Februar 1998

Bauaktivitäten:
 Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Augsburg, Kissing, Mering und Maisach/Olching.

**Projekt Nr. 22 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
Projekt Nr. 21 - Neue Vorhaben -
ABS München - Mühldorf - Freilassing**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing. Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen neben einer Fahrzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung). Der Freistaat Bayern beteiligt sich am Ausbau daher entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Thann - Matzbach-Schwindegg und Ampfing - Mühldorf
- Ausbau des Bereiches München Berg am Laim
- Viergleisiger Ausbau im Abschnitt München Ost - Markt Schwaben. Die ABS-Maßnahmen werden zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (S6) realisiert.
- Erstellung einer Verbindungskurve zwischen der Strecke München - Rosenheim und der Strecke München - Mühldorf - Freilassing (Truderinger Kurve)

- Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten.
- Weitere Maßnahmen sind im Rahmen des Internationalen Vorhabens Nr. 10 München - Mühldorf - Freilassing - Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling - Burghausen vorgesehen. Für diese Maßnahmen ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit offen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
NeiTech:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten 1. Bauabschnitt:	126 Mio. €
2. Bauabschnitt:	160 Mio. €

Noch

**Projekt Nr. 22 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
Projekt Nr. 21 - Neue Vorhaben -
ABS München - Mühldorf - Freilassing**

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Abschnitt Mettenheim bestandskräftig,
1998 sechs weitere Verfahren eingeleitet,
davon:
zwei Verfahren vsl. 2004 Beschluss,
vier Verfahren werden 2004 weiter
betrieben

Bauaktivitäten:

Vorgezogene Baustufe 1a (Umfahrung
Berg am Laim) seit Dezember 2003 in
Betrieb

Projekt Nr. 23 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - 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 A9 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 - Rohrbach 160 km/h
- Rohrbach - 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 Bundes-schieneausbaugesetz (BSchwAG) finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis Obermenzing erfolgt zu 50 % über das Projekt Nr. 23 und zu 50 % über den "S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag" mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg - München auf rund eine Stunde.

Noch Projekt Nr. 23 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - 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 27,0 km

Große Brücken:
 Anzahl 7
 Länge gesamt 1 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
 NBS 300 km/h
 ABS 160 - 200 km/h

Fahrzeit:
 vor Baubeginn 98 Min.
 derzeit 104 Min.
 nach Bauende 64 Min.

Gesamtkosten: 3.331 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
 Abgeschlossen

Planfeststellung:

NBS:

- Alle Planfeststellungsverfahren in den 14 Planfeststellungsabschnitten liegen seit Februar 1999 vor, Bahnstromleitung seit April 2000.
- Planänderungsverfahren wurden z.B. eingeleitet für Feste Fahrbahn statt Schotteroberbau (alle 13 Beschlüsse liegen vor) oder Brand- und Katastrophenschutz beim Tunnelbau (4 von 8 Beschlüssen liegen vor).

ABS:

- Von 18 Planfeststellungsabschnitten / -verfahren liegen derzeit 15 rechtskräftige Beschlüsse vor.
- 3 Beschlüsse sind noch im Verfahren. Der Abschluss dieser Verfahren wird Mitte des Jahres 2004 erwartet.

Noch Projekt Nr. 23 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München

Bauaktivitäten:

NBS:

- Ab Sommer 1994 Beginn der Bauarbeiten im Ausfädelungsbereich Fischbach/Feucht; bis Mai 2003 Fertigstellung der Festen Fahrbahn.
 - Im Herbst 1998 Baubeginn in den klassischen Neubaustreckenlosen Nord, Mitte und Süd; Brücken und Durchlässe sind im Rohbau fertig. Erdbauarbeiten zu ca. 85 % fertig. Baubeginn Feste Fahrbahn ab Herbst 2003; dann auch Errichtung der Regionalbahnhöfe Allersberg und Kinding.
 - Vortriebsarbeiten in den 6 bergmännischen Tunneln wurden bis Frühjahr 2001 abgeschlossen; 3 Tunnel mit Beton-Innenschale sind fertig; in 3 Tunneln fand Karsterkundung und -sanierung statt; Innenschalearbeiten laufen dort teilweise noch. In den beiden in offener Bauweise geplanten Tunneln Offenbau und Denkendorf mussten die Bauverfahren geändert werden; Arbeiten laufen dort mit Hochdruck.
 - Baubeginn im Abschnitt Knoten Ingolstadt war im Frühjahr 1999; Bauarbeiten einschließlich Audi-Tunnel mit der Herstellung Fester Fahrbahn und Umbau Bf. Ingolstadt-Nord konnte zum Jahresende 2002 weitgehend abgeschlossen werden.
- Weitere Teilbetriebnahmen, z. B. neue Gütergleisanbindung Rbf München-Nord im Bf Allach, sind erfolgt.

ABS:

- Von Herbst 1998 bis Ende 1999 Abschluss einzelner vorgezogener Brückenbaumaßnahmen und Bahnsteigunterführungen.
- Im Frühjahr 2000 Baubeginn im mittleren Bauabschnitt Petershausen - Röhrmoos.
- Ostern 2002 Inbetriebnahme von ca. 20 km neuen Gleisen im Abschnitt Petershausen - Röhrmoos.
- Ab April 2002 Baubeginn im südlichen Bauabschnitt Röhrmoos - Dachau - München-Obermenzing.
- Februar 2003 Vergabe des Bauauftrags Reichertshausen im Bauabschnitt Nord;
- Juni 2003 Vergabe des Bauauftrags Rohrbach im Bauabschnitt Nord. Baubeginn April bzw. Juli 2003
- Pfingsten 2004 werden die Bauarbeiten im Abschnitt Petershausen - Röhrmoos im wesentlichen abgeschlossen sein.
- Im Südabschnitt Röhrmoos - Obermenzing ist der Streckenabschnitt von Dachau-Nord bis Röhrmoos Ostern 2004 in Betrieb genommen worden.

Projekt Nr. 24 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation (Stuttgart -) Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Österreich/Schweiz über die Beseitigung eines Engpasses auf einem eingleisigen Streckenabschnitt mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit (Flaschenhals).

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Langenargen - Lindau/Aeschach

2. Projektkenndaten:

Streckenlänge: ca. 13 km

Gesamtkosten: 51 Mio.€

**Projekt Nr. 25 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
Projekt Nr. 15 - Neue Vorhaben -
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 (NEAT).

Geplante Maßnahmen laufendes/ fest disponiertes Vorhaben (1. Baustufe):

- Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt-Süd - Offenburg (NBS $V_{\max} = 250$ km/h, Rheintalbahn $V_{\max} = 200$ km/h)

- Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn Karlsruhe - Durmersheim ($V_{\max} = 200$ km/h)
- Zweigleisiger Neubau Durmersheim - Rastatt (einschl.) ($V_{\max} = 250$ km/h)

Geplante Maßnahmen neues Vorhaben (2. Baustufe):

- Viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg - Kenzingen (NBS $V_{\max} = 250$ km/h,)
- Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen - Buggingen ($V_{\max} = 160$ km/h)
- Viergleisiger Ausbau/Neubau Buggingen - Basel einschl. Neubau eines zweigleisigen Tunnels Schliengen - Eimeldingen (NBS $V_{\max} = 250$ km/h)
- Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn Kenzingen - Freiburg - Buggingen ($V_{\max} = 200$ km/h)

Ergänzend wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg - Basel zunächst das BVWP-Pilotprojekt CIR-ELKE realisiert.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	226 km
Karlsruhe - Offenburg	68 km
Offenburg - Basel	114 km
zzgl. Güterumfahrung Freiburg	44 km

Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
Ausbau Rheintalbahn (abschnittsweise)	200 km/h
Güterumfahrung Freiburg	160 km/h

Fahrzeit:	
vor Baubeginn	100 Min.
nach Bauende	69 Min.

Kosten Gesamtvorhaben:	4.256 Mio. €
(laufendes und fest disponiertes Vorhaben	1.293 Mio. €
Neues Vorhaben	2.963 Mio. €)

Noch Projekt Nr. 25 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Projekt Nr. 15 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel

3. Projektstand

1. Baustufe (Karlsruhe - Offenburg)

Raumordnung: Abgeschlossen

Planfeststellung: Abgeschlossen

Baubeginn: Dezember 1987

Bauaktivitäten:

- Abschnitt Rastatt Süd - Offenburg im Bau
- Restmaßnahmen zur Herstellung der Inbetriebnahmefähigkeit im Jahr 2004

eingeleitet

- Abschnitt Schliengen - Eimeldingen: festgestellt
- Abschnitt Haltingen - Weil/Rhein: Einleitung des Änderungsverfahrens voraussichtlich 2004
- Abschnitt Weil/Rhein - Basel: Einleitung voraussichtlich 2004

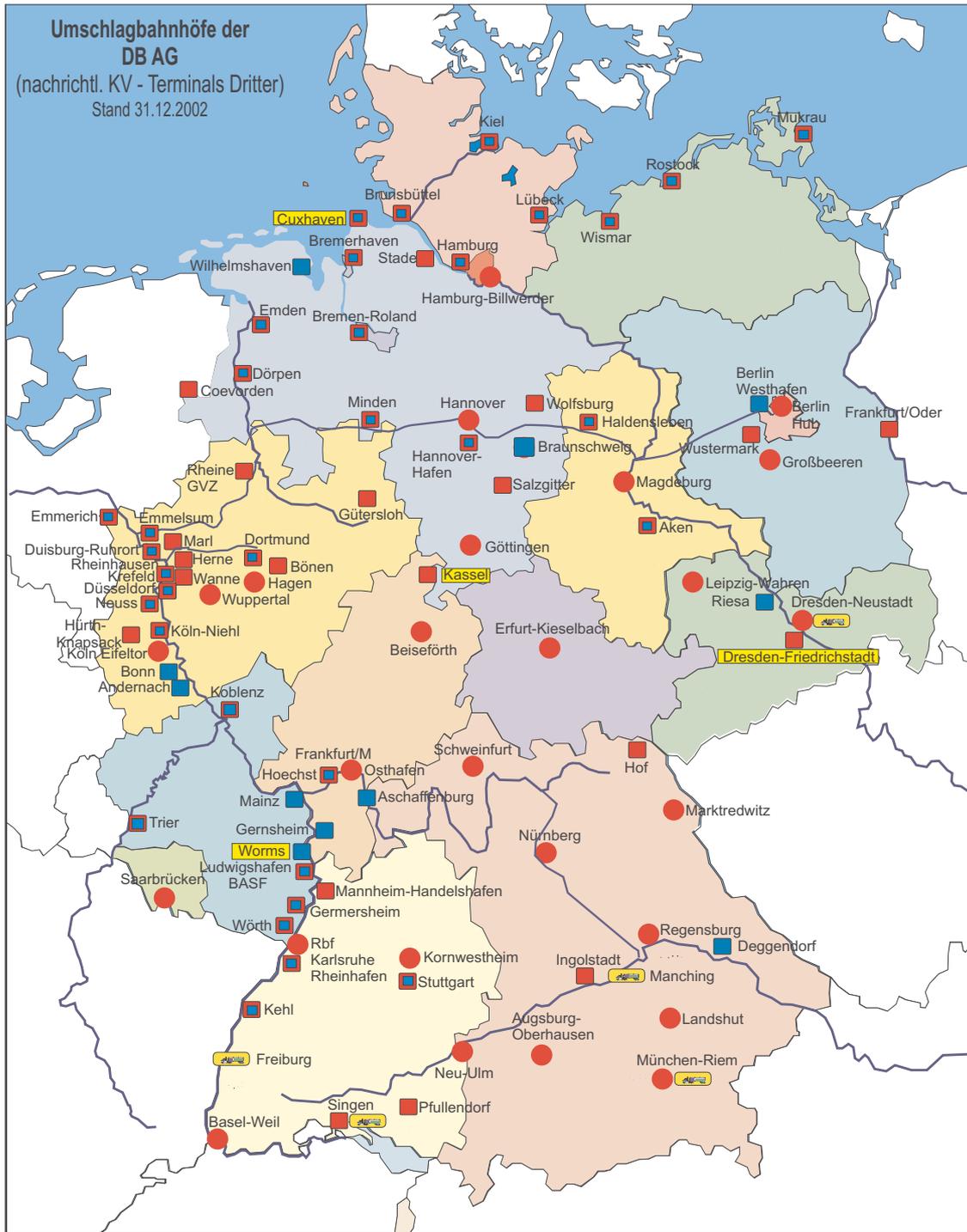
2. Baustufe (Offenburg - Basel)

Raumordnung:
Abgeschlossen bzw. nicht erforderlich

Planfeststellung:

- Abschnitt Karlsruhe - Rastatt (Tunnellösung): festgestellt
- Abschnitt Offenburg - Hohberg: Einleitung voraussichtlich 2004
- Abschnitt Hohberg - Friesenheim: eingeleitet
- Abschnitt Lahr - Mahlberg: Einleitung voraussichtlich 2004
- Abschnitt Ettenheim - Herbolzheim: eingeleitet
- Abschnitt Herbolzheim - Kenzingen: Einleitung voraussichtlich 2004
- Abschnitt Riegel - March: Einleitung voraussichtlich 2005
- Abschnitt Freiburg i. Br. - Schallstadt: Einleitung voraussichtlich 2005
- Abschnitt Bad Krozingen - Heitersheim: eingeleitet
- Abschnitt Buggingen - Auggen:

zu Projekt Nr. 26 - Laufende und fest disponierte und Projekt Nr. 29 - Neue Vorhaben - Kombiniertes Verkehr, 1. und 2. Stufe



- Terminal Schiene / Straße - DB Netz AG -
- Terminal Schiene / Straße - Private -
- Terminal Wasser / Straße - Private -
- (Trimodal) Terminal Schiene / Wasser / Straße - Private -

- 🚚 Rollende Landstraße
- Terminal Terminal im Bau

(Teilweise mehrere Terminals an einem Standort)

Noch Projekt Nr. 26a - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Projekt Nr. 29a - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

1. Zielsetzung

Um den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten, ist eine Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Ausgehend von dem KV- Entwicklungskonzept Schiene - Straße sind für die Erreichung der o.g. Zielsetzungen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen
- Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlaganlagen in den Seehäfen
- Bau von KV-Drehscheiben

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

- der DB AG nach dem Bundesschienenwegebauausgesetz und
- von privaten Unternehmen nach "der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr" (seit März 1998) bzw. der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (Folgerregelung ab November 2002)

2. Projektkenndaten

1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung -Investitionen in die Umschlaganlagen des KV- über den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 162,3 Mio. €):

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

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes wurde 1997 eine 2. Sammelvereinbarung über den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 86,2 Mio. €):

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

3. Projektstand

Die Projekte Köln-Eifeltor, Großbeeren, Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe, Leipzig, Basel, Bremerhaven CT III und Regensburg Ost sind abgeschlossen.

Die Projekte Rostock-Goorsdorf, Magdeburg-Rothensee und Glauchau werden durch die DB AG nicht mehr verfolgt.

- Ubf Frankfurt/Main Ost
Baubeginn: Januar 2003
Osthälfte der Kranbahn und Einfahrbereich erstellt, Westhälfte der Kranbahn im Bau
Geplante Inbetriebnahme: Oktober 2004

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes laufen z.Zt. Planungen für den Ausbau der KV-Terminal:

- Ulm - Nord (Dornstadt)
Baubeginn: Mitte 2004
Geplante Inbetriebnahme: September 2005
- Ubf Leipzig-Wahren
Verlängerung des Kranbahnmoduls auf 700 m
Errichtung von 2 Sozialgebäuden
Baubeginn: Anfang 2005
Inbetriebnahme: Mitte 2005

Noch Noch Projekt Nr. 26 - Laufende und fest disponierte Vorhaben · Projekt Nr. 29 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Weiter:

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes
laufen z.Zt. Planungen für den Ausbau der KV-
Terminal:

- Ubf München Riem (3. Modul)
Planungen und Planfeststellung: im
Jahr 2004/2005
Realisierung ab 2007
- Ubf Großbeeren
Verlängerung der Krahnbahn auf 700
m mit 2. Kran
- Ubf Nürnberg Hafen

Projekt Nr. 26b - Laufende und fest disponierte - Projekt Nr. 29b - Neue Vorhaben - Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. und 2. Stufe

1. Zielsetzung

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

Ziel der 2. Stufe ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen.

Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen

- modernste Brems- und Fördertechnik,
- rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
- rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
- rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
- funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.

Damit wird erreicht:

- Optimierung der Produktionsabläufe
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- Verbesserung der Rangierqualität
- Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

2. Projektkennndaten

1. Realisierungsstufe:

Modernisierung von Zugbildungsanlagen

- Mannheim West/Ost-System
- Gremberg Nord/Süd-System
- Gremberg Süd/Nord-System
- Hagen-Vorhalle
- Seelze Ost/West-System

2. Realisierungsstufe:

Im Rahmen einer neuen - noch nicht abgeschlossenen - Sammelfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund sollen weitere Zugbildungsanlagen modernisiert werden.

3. Projektstand

1. Realisierungsstufe:

Zur Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen in den 5 Zugbildungsanlagen

- Mannheim West/Ost-System
- Gremberg Nord/Süd-System
- Gremberg Süd/Nord-System
- Hagen-Vorhalle
- Seelze Ost/West-System

haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Bundesministerium der Finanzen und die DB Netz AG am 24.07.2001 die Sammelvereinbarung 17/2001 abgeschlossen.

Baubeginn:

- | | |
|----------------------------|------|
| • Mannheim West/Ost-System | 2003 |
| • Gremberg Nord/Süd-System | 2003 |
| • Gremberg Süd/Nord-System | 2006 |
| • Hagen-Vorhalle | 2003 |
| • Seelze Ost/West-System | 2002 |

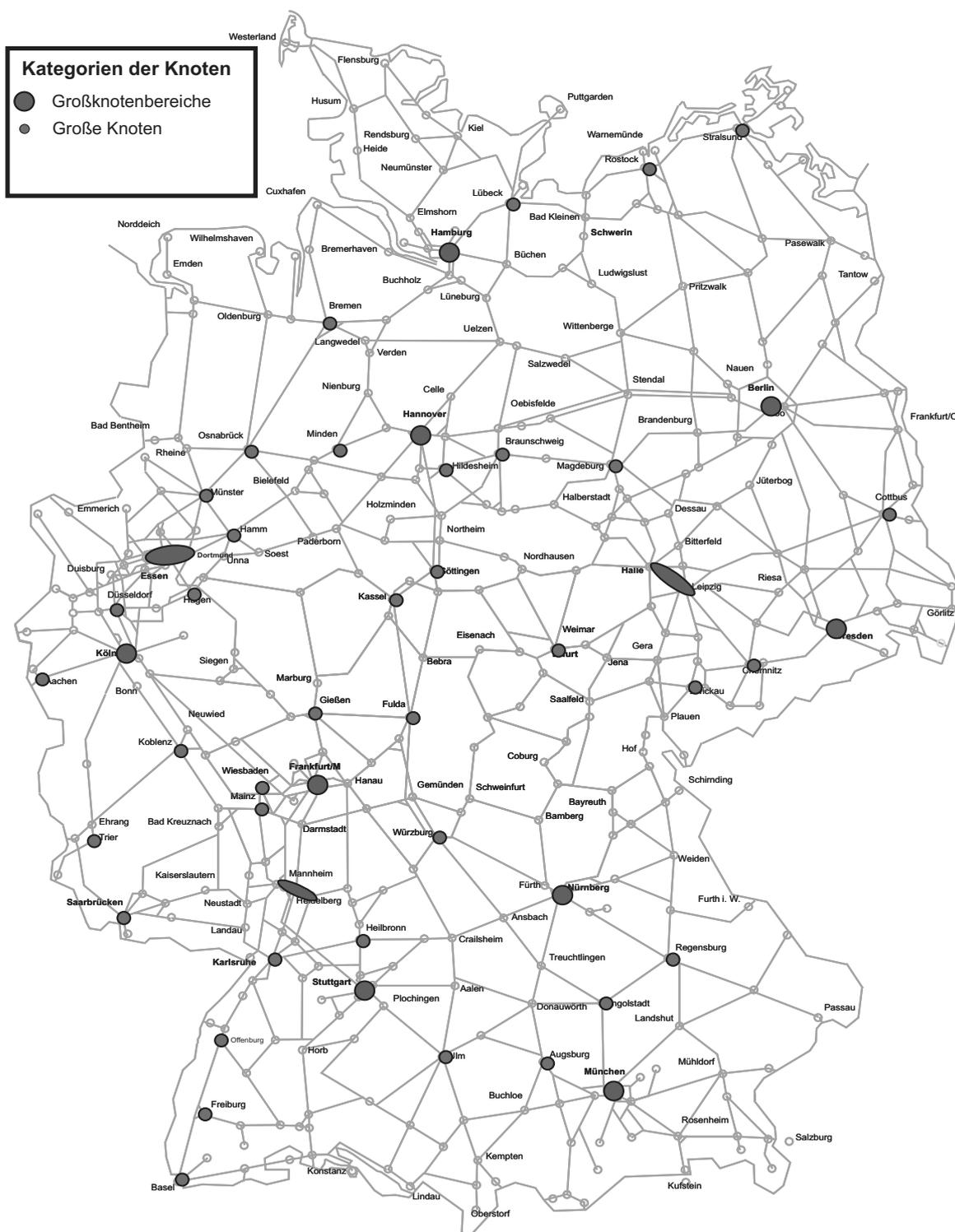
Inbetriebnahme:

- | | |
|----------------------------|------|
| • Mannheim West/Ost-System | 2004 |
| • Gremberg Nord/Süd-System | 2006 |
| • Gremberg Süd/Nord-System | 2007 |
| • Hagen-Vorhalle | 2006 |
| • Seelze Ost/West-System | 2004 |

2. Realisierungsstufe:

Für die 2. Realisierungsstufe ist eine Sammelvereinbarung in Vorbereitung.

Projekt Nr. 27 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten



Noch Projekt Nr. 27a - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Projekt Nr. 28 - 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 2. Baustufe abgeschlossen (Spurplananpassungen, ESTW Halle (S))
- ESTW Leipzig in Bau (1. Baustufe)
- Erstellung der Entwurfsplanung für den Knoten Leipzig

Baubeginn 2003:

- ESTW Leipzig: Uz Leipzig Ost, Inbetriebnahme 23.11.2003
- UZ Leipzig Hauptbahnhof,
- Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle(S) Leipzig, Umbau Bahnhof Wiederitzsch
- Kreuzungsbauwerk Leipzig Thekla

Knoten Hannover

Planungsstand:

- Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995 Restabwicklung

Knoten Dresden

Planungsstand:

- Teilvorhaben 1:
ESTW Dresden Hbf abschlossen
- weitere Teilvorhaben:
Optimierung und Umgestaltung der Infrastruktur im Raum Dresden
Vorentwurfsplanung

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 2003:

- Ausbaustufe (ESTW) in Realisierungsphase

Inbetriebnahme:

- UZ Magdeburg Hbf am 22.06.03
- UZ Biederitz am 30.11.03
- UZ Schönebeck am 21.03.04

Noch Projekt Nr. 27a - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten

Knoten Erfurt

Planungsstand:

- Entwurfsplanung (2. Baustufe) (Spurplanänderung / Umbaubereich Personenbahnhof) abgeschlossen

Planfeststellung:

- Abgeschlossen

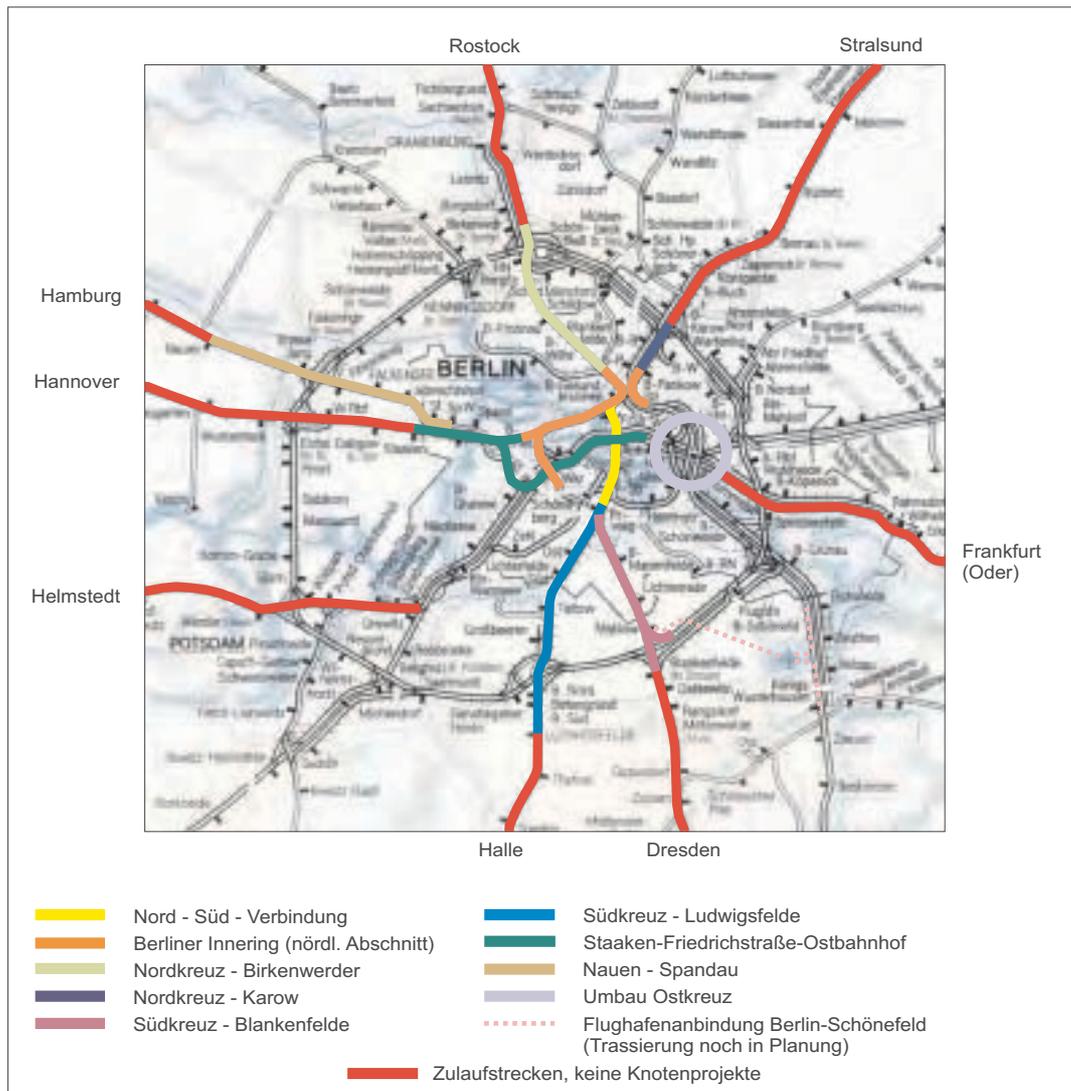
Baubeginn:

- 2. Baustufe 2003 (Bauvorbereitende Maßnahmen und Empfangsgebäude)

Realisiert:

- 1. Baustufe (ESTW)
Inbetriebnahme März 1999

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von 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.

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von 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 Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Berlin Papestraße
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin

Streckenlänge:	9,52 km
Ausbaugeschwindigkeit: (Tunnel)	120 km/h
Tunnel/Trogbauwerk:	3,6 km
Gesamtkosten:	3.112 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

Planfeststellungsbeschluss
September 1995

Baubeginn:

1994

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte und zum Teil in Betrieb genommene Abschnitte:

- Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof:
Inbetriebnahme S- und Fernbahn (oben) sowie Fertigstellung des Ost-West-Daches und der letzten Baugrube
- Rohbau der Tunnelstrecke
- Bahnhof Potsdamer Platz:
Passerelle in Betrieb, Bahnsteigebene und Technikbereiche im Rohbau fertiggestellt.
- Bereich Bahnhof Papestraße:
Inbetriebnahme Kreuzungsbauwerk Gütergleis,
bauzeitliche Verschwenkung der S4.

Im Bau:

- Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof:
Rohbau
- Bereich Bahnhof Papestraße:
Errichtung Kreuzungsbauwerk S 4, Vorbereitung der Verschwenkung S 2 in Endlage, Errichtung EÜ L487
- Beginn der Herstellung des Oberbaues im Tunnel

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von 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 Strecke 6107 aus Richtung Spandau nach Lehrter Stadtbahnhof
- 160 km/h Strecke 6081 ab km 4,2 im Abschnitt Bornholmer Str. - Pankow Richtung Karower Kreuz
- 100 km/h Strecke 6170 Ringgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf Strecke 6179

Gesamtkosten: 544 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Das Baurecht liegt vor.

Baubeginn:

1992

Bauaktivitäten:

Bereits fertiggestellt:

S-Bahn:

- Die Anlagen der S-Bahn sind nahezu vollständig fertig gestellt; die letzte Lücke im nördlichen Innenring wurde im Juni 2002 geschlossen.

Fern-Bahn:

- Gleisanlagen Abschnitt Ruhleben - Jungfernheide
- Gleisanlagen Abschnitt Bf Halensee Süd - Bf Grunewald
- Gleisanlagen Abschnitt Bf Moabit - Bf Schönholz
- Regionalbahnsteig Jungfernheide
- Ingenieurbauwerke im Nordkreuz
- Insgesamt wurden für den Berliner Innenring bisher 13 tunnelartige Bauwerke, 39 Brücken und 106 Stützbauwerke errichtet.

Im Bau:

- Gleisanlagen Abschnitt Halensee Süd - Gbf Moabit
- Gleisanlagen Abschnitt Grunewald - Halensee Nord
- F-Bahn Bf Gesundbrunnen (Bahnsteige der S-Bahn im Bahnhof Gesundbrunnen sind seit 6/2003 vollständig in Betrieb)
- Gleisanlagen Gesundbrunnen - Schönhauser Allee

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von Knoten "Berlin"

Nordkreuz - Birkenwerder

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der sogenannten Nordbahn im Land Berlin zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring.
- Ausbau des Bahnhofs Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn
- Umbau Regionalbahnhof Birkenwerder

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 244 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

Erarbeitung der Vorentwurfsplanung

Baubeginn:

Offen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2003

Nordkreuz - Karow

Projektkenndaten

- Wiederaufbau des zweiten Gleises der Fernbahnstrecke Richtung Stralsund / Stettin über Angermünde
- Rekonstruktion bzw. Neubau von 12 Ingenieurbauwerkern

Streckenlänge: 7,4 km

Ausbaugeschwindigkeiten:
Nordkreuz - Karow 160 km/h

Gesamtkosten: 83 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung weitgehend abgeschlossen
- Planrechtsverfahren für einen Abschnitt vorhanden
- Planrecht für 2 Abschnitte und Schall-/Erschütterungsschutz ist neu eingeleitet

Baubeginn:

- 2003 an der EÜ Berliner Straße
- 2003 EÜ Blankenburger Straße

Inbetriebnahme:

- Teilinbetriebnahme 05/2006

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von Knoten "Berlin"

Südkreuz - Blankenfelde

(Verbindung zwischen Nord - Süd -Tunnel und der Strecke nach Dresden)

Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten: 365 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

Drei Planfeststellungsverfahren sind 1997/1998 eingeleitet worden.

Baubeginn:

vsl. 2007

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2003

Südkreuz - Ludwigsfelde

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

Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten: 236 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

- Die Entwurfsplanung für alle vier Planungsabschnitte ist abgeschlossen

- Alle vier Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor.
- Der Planänderungsbeschluss zur Umtrassierung im Abschnitt Teltow - Großbeeren ist in 4/2004 ergangen.

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte Teilmaßnahmen:

Berlin:

- Straßenüberführung Steglitzer Damm
- Kreuzungsbauwerk Anhalter Bahn / S 2
- Eisenbahnüberführung Königsberger Straße
- Stützwand Brauerstraße
- Eisenbahnüberführung Osdorfer Straße
- Eisenbahnüberführung Teltowkanal
- Eisenbahnüberführung Prellerweg
- Eisenbahnüberführung Leonorenstraße

Brandenburg:

- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide
- Unterwerk Genshagener Heide
- Kreuzungsbauwerk Anhalter Bahn / Berliner Außenring
- Bf. Teltow
- Eisenbahnüberführung über die Landesstraße 76 (Mahlower Straße in Teltow)

Teilmaßnahmen im Bau:

Berlin:

- Erd- und Tiefbau
- Oberbau,
- Oberleitungsanlage
- Haltepunkt Lichterfelde Ost

Brandenburg:

- Erd- und Tiefbau
- Oberbau, Fertigstellung
- Oberleitungsanlage
- Elektronisches Stellwerk Teltow
- Haltepunkt Großbeeren

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von 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 - 100 km/h fallend
- Zool. Garten - Ostbahnhof 60 km/h

Gesamtkosten: 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

Gesamtkosten: 497 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

Planfeststellungsbeschluss im August 2004 ergangen.
Die Entwurfsplanungen für die Flughafenanbindung werden überwiegend in 2004 erstellt.

Baubeginn:
Vsl. 2005

Bauaktivitäten
Keine

Projekt Nr. 27b - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Ausbau von 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: 187 Mio. €

Projektstand

Baubeginn:
1994

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme:
Mai 1997

Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Erneuerung des Oberbaues, des Tiefbaues sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan.
- Umstellung der S-Bahnbetriebsführung im korrespondierenden Vorhaben vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb mit Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes im östlichen Vorfeld Ostkreuz.
- Behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens.
- Erneuerung von 3 S-Bahnsteigen sowie Errichtung von Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes.
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte.

Ausbaugeschwindigkeit: 80 - 120 km/h

Gesamtkosten: 180 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Erarbeitung der Entwurfsplanung in 2002 - 2004
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2002
- Planfeststellungsbeschluss vsl. in IV/2004

Baubeginn:
Vsl. 2005

Bauaktivitäten:
Grunderwerb, bauvorbereitende Maßnahmen

Projekt Nr. 1 - Neue Vorhaben - ABS Hamburg - Lübeck



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs. Erweiterung der Kapazitäten der Strecke Hamburg - Lübeck und Lübeck - Travemünde.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn ($V_{max} = 80 \text{ km/h}$)
- Zweigleisiger Ausbau Vbk Hamburg-Horn Hamburg-Wandsbek ($V_{max} = 80 \text{ km/h}$)
- Dreigleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek - Ahrensburg ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$)
- Elektrifizierung Hamburg - Lübeck / Lübeck-Travemünde ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$)
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz

2. Projektkenndaten

Streckenlänge 85 km
 Entwurfsgeschwindigkeit: 80/160 km/h
 Fahrzeitgewinn (nach Bauende):

SGV 12,3 Min.
 SPNV (RE / RB) 5,4 / 8,7 Min.
 SPFV (160 km/h) max. 2,6 Min.

Gesamtkosten: 406 Mio. €

3. Projektstand

Planfeststellung:

Planfeststellungsbeschlüsse für den zweigleisigen Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Horn liegen vor
 Für die Planfeststellungsabschnitte (PFA)
 1 (Hansestadt Hamburg)
 2 (Kreis Stormarn) und
 3 (Hansestadt Lübeck)
 liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor.
 Der PFA 4 (Travemünde) ist noch nicht eingeleitet.

Bauaktivitäten 2003:

vorbereitende Arbeiten: Einbau Gleiswechselbetrieb und Verdichtung Blockteilung auf dem Abschnitt Hamburg-Wandsbek - Ahrensburg

Projekt Nr. 2 - Neue Vorhaben - ABS Neumünster - Bad Oldesloe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Güterumfahrung für Hamburg insbesondere zur Entlastung des Knoten Hamburg.

2. Projektkenndaten

Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
Neumünster - Bad Oldesloe

Streckenlänge: 45 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten: 304 Mio. €

Projekt Nr. 3a - 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 für $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$ und Elektrifizierung, Bau des ESTW Soltau

2. Projektkennndaten

Streckenlänge 97 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten (einschließlich ABS Oldenburg Wilhelmshaven): 196 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungen fertiggestellt

Raumordnung:
1995 abgeschlossen
(nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
2001 abgeschlossen
(nur für Bahnstromleitungen)

Baubeginn:
noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2003

Projekt Nr. 3b - Neue Vorhaben - ABS Oldenburg - Wilhelmshaven



Die durchgehende Befahrbarkeit mit 100 km/h wurde hergestellt.

Ausbaustufe II

- Einrichtung des Bf "Weißer Floh" zur besseren Anbindung der Nordstrecke.
- Einführung Streckenbetrieb auf der Nordstrecke (heute Rangierbetrieb).
- Realisierung vsl. ab 2005 unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose aus dem Bau des Tiefwasserhafens.

Planfeststellung und Baubeginn: offen

Ausbaustufe III

- Ausbau und Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Sande in den vorh. eingleisigen Abschnitten.
- Elektrifizierung

Planfeststellung und Baubeginn: offen

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Erhöhung der Strecke (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: 120 km/h

Gesamtkosten (einschließlich ABS Uelzen - Langwedel): 196 Mio. €

3. Projektstand

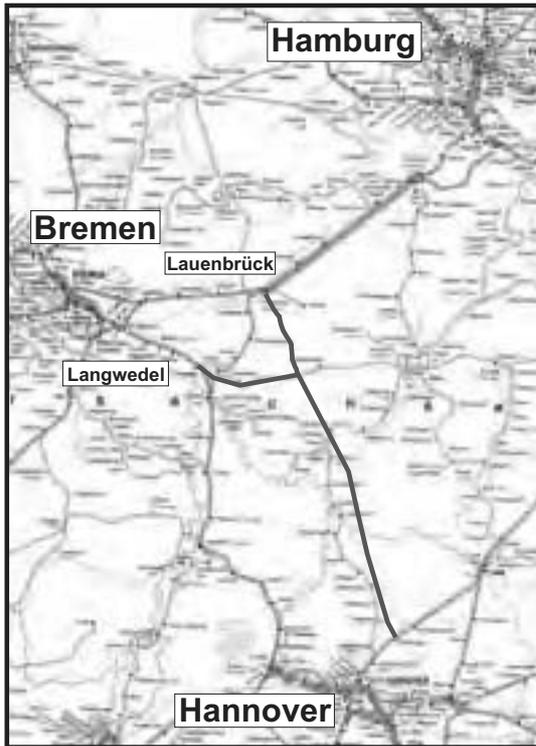
Ausbaustufe I

- Wiederherstellung der durchgehenden Befahrbarkeit mit 100 km/h (Beseitigung von Langsamfahrstellen),

Baubeginn: März 2003

Inbetriebnahme: Dezember 2003

Projekt Nr. 4 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung der Korridore Bremen - Hannover und Hamburg - Hannover mit dem Ziel der Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen NBS für $V_{\max} = 300 \text{ km/h}$ von Lauenbrück (Strecke Hamburg - Bremen) bis Isernhagen (Strecke Celle - Hannover)
- zweigleisiger Ausbau Visselhövede Langwedel, $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$ bis zur Strecke Hannover - Bremen
- Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von der NBS nach Visselhövede (Strecke Langwedel - Uelzen)

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	
NBS Hannover - Lauenbrück	92 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:	1.284 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Eingeleitet Juni 1999
Abschluss März 2001

Planfeststellung:
offen

Baubeginn:
Offen

Projekt Nr. 5 - Neue Vorhaben - ABS Rotenburg - Minden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre: Ausbau der Strecken Hamburg - Rotenburg - Verden - Nienburg - Minden als Vorrangstrecke für Verkehre mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau.

Geplante Maßnahme:

- Zweigleisiger Ausbau Verden - Rotenburg;
- Zweigleisiger Ausbau Nienburg - Minden

2. Projektkennndaten

Streckenlänge Verden - Rotenburg: 26 km
Streckenlänge Nienburg - Minden: 51 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten: 348 Mio. €

3. Projektstand

Vorentwurfsplanung

Projekt Nr. 6 - 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 den an der Strecke liegenden Zentren, (insbesondere für den Güterverkehr).

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den Ausbau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h.

Geplante Maßnahmen:

Zweigleisiger elektrischer Ausbau mit $V_{max} = 160$ km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 113 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Fahrzeit:

Vor Baubeginn keine durchgehende Verbindung

nach Bauende 55 Min.

Gesamtkosten: 139 Mio. €

3. Projektstand

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

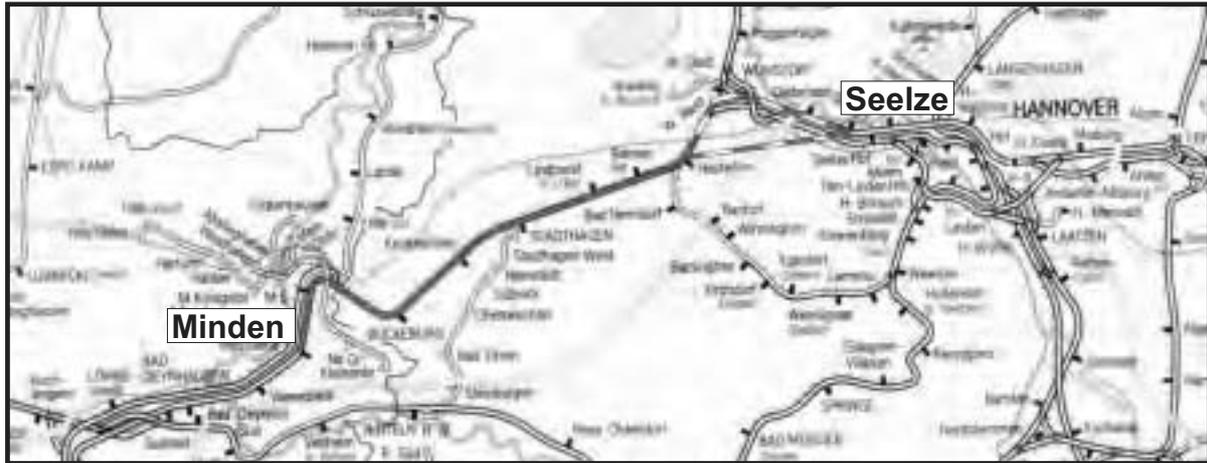
Abgeschlossen (1. Baustufe)

Ausbau (2. Baustufe) erfolgt bedarfsgerecht anhand der Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu einem späteren Zeitpunkt.

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)

Projekt Nr. 7 - Neue Vorhaben - ABS Minden - Haste / ABS/NBS Haste - Seelze



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung des zweigleisigen Engpasses
Wunstorf - Minden;
Geschwindigkeitsorientierte Entmischung der
Verkehre zwischen Wolfburg / Hannover und
Löhne; Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

zweigleisige Ausbaustrecke Minden -
Haste

zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke
Haste - Seelze

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: ca. 71 km

Entwurfsgeschwindigkeit bis zu: 230 km/h

Gesamtkosten: 901 Mio. €

3. Projektstand:

Raumordnungsverfahren (Niedersachsen) und
Gebietsentwicklungsplan-Änderungsverfahren
(Nordrhein-Westfalen) eingeleitet im Dezember
2003.

Projekt Nr. 8 - Neue Vorhaben - ABS Hannover - Berlin (Stammstrecke Oebisfelde - Staaken)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung des Korridors Hannover - Berlin für den Güterverkehr durch den vollständigen Ausbau der Stammstrecke; Verkürzung der Reisezeiten im Personennahverkehr und Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung der Stammstrecke.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Stammstrecke im Abschnitt Oebisfelde - Stendal - Wustermark einschließlich einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten:	468 Mio. €

3. Projektstand

Planfeststellung ist im Zuge des VDE Nr. 4 (Neubaustrecke Hannover - Berlin) bereits erfolgt.

Projekt Nr. 9 - Neue Vorhaben - ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen (1. Baustufe)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen:

- Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke
 - durch Verdichtung der Blockteilung
 - durch Bau eines elektronischen Stellwerkes
- Dreigleisiger Ausbau

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	73 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten:	1.254 Mio. €

Noch Projekt Nr. 9 - Neue Vorhaben - ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen (1. Baustufe)

3. Projektstand

Planungsstand:

- Planung für Teilmaßnahme "Knoten Oberhausen" abgeschlossen.
- Entwurfsplanung für Teilmaßnahme "Blockverdichtung" abgeschlossen.
- Vorplanung für den dreigleisigen Ausbau in Bearbeitung.

Planfeststellung:

Verfahren für Teilmaßnahme Knoten Oberhausen abgeschlossen.

Baubeginn:

November 1997

Bauaktivitäten:

Im Knoten Oberhausen

Projekt Nr. 10 - Neue Vorhaben - ABS Hagen - Gießen (1. Baustufe)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten für den Personenverkehr durch Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

- Anpassung NeiTech für $V_{max} = 160$ km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	170 km
Entwurfsgeschwindigkeit bis:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	125 Min.
nach Bauende	100 Min.
Gesamtkosten:	30 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung und Planfeststellung:
nicht erforderlich

Baubeginn:
noch offen

Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen. Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers „Schiene“.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung auf dem Abschnitt Knappenrode - Horka - Grenze D/PL.

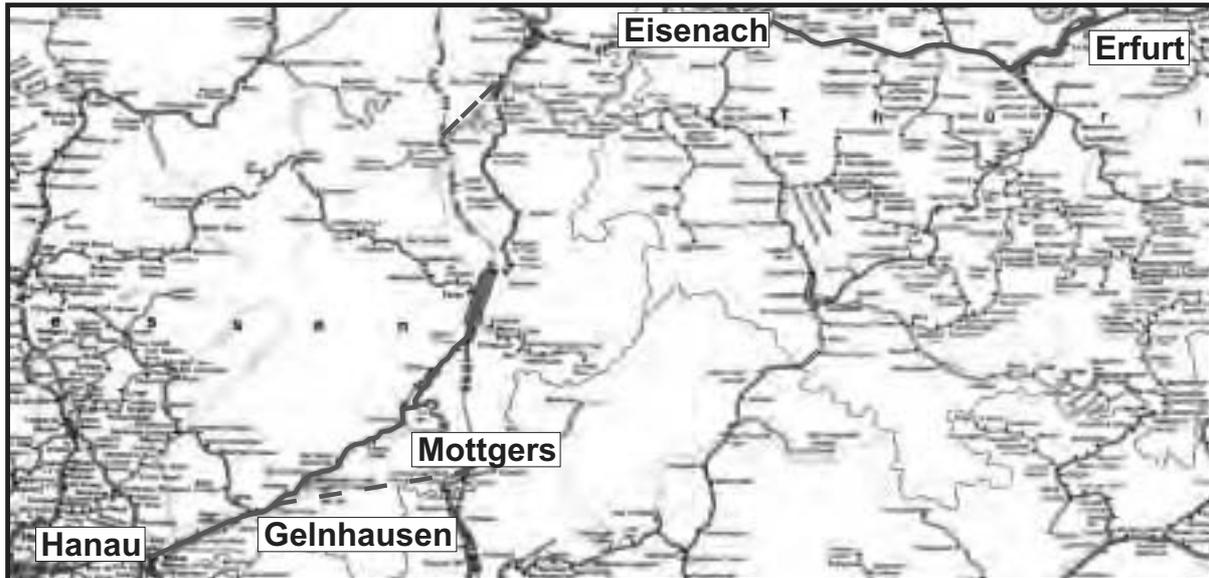
2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 53 km
 Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h
 Gesamtkosten: 163 Mio. €

3. Projektstand

Vorentwurfsplanung 2003

Projekt Nr. 12 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Entmischung der Verkehre und damit Beschleunigung des Personenfernverkehrs

Geplante Maßnahmen:

- viergleisiger Ausbau Hanau Gelnhausen ($V_{\max} = 200 \text{ km/h}$)
- zweigleisige NBS Gelnhausen SFS Fulda - Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg ($V_{\max} = 300 \text{ km/h}$)
- zweigleisige Verbindungskurve Niederaula ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
- Niederaula - Bad Hersfeld: zweigleisig, elektrifiziert ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
- viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld - Bebra ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
- Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach - Erfurt ($V_{\max} = 200 \text{ km/h}$)

2. Projektkenndaten

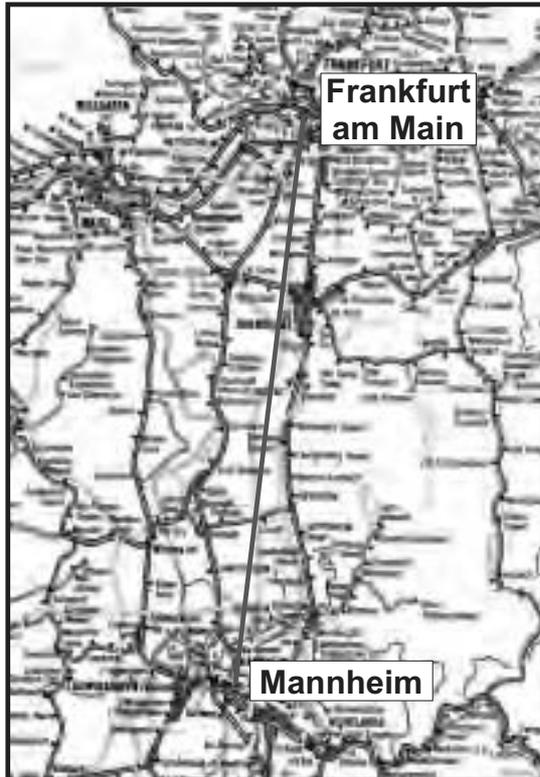
Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten: 2.250 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorstudien wurden erstellt

Projekt Nr. 13 - Neue Vorhaben - NBS Rhein/Main - Rhein/Necker



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise und Transportzeiten;
Zugewinn von Verkehrsleistung im hochrangigen Fernverkehr und im Güterverkehr;
Lückenschluß im Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen den Strecken Köln - Rhein/Main und Mannheim - Stuttgart.

Geplante Maßnahmen:

- zweigleisige NBS ($V_{\max} = 300 \text{ km/h}$) Frankfurt-Sportfeld - Mannheim mit Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim - Stuttgart.

2. Projektkenndaten:

Streckenlänge: 75 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h

Gesamtkosten: 1.771 Mio.€

3. Projektstand

Raumordnung:

Raumordnungsverfahren in den Ländern Hessen und Baden-Württemberg abgeschlossen.

**Projekt Nr. 16 - Neue Vorhaben -
ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach / Genze D/CZ (- Prag)**



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen; Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung der Relationen Dresden - Nürnberg und Prag - Nürnberg; Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecken Nürnberg - Marktredwitz - Hof - Reichenbach (Vogtl.) und Marktredwitz - Grenze D/CZ (- Eger)
- Neigetechnikertüchtigung zwischen Marktredwitz - Grenze D/CZ (- Prag)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

- Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach: 240 km
- Marktredwitz Grenze D/CZ: 16 km

Noch Projekt Nr. 16 - Neue Vorhaben - ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach / Genze D/CZ (- Prag)

(Fortsetzung)

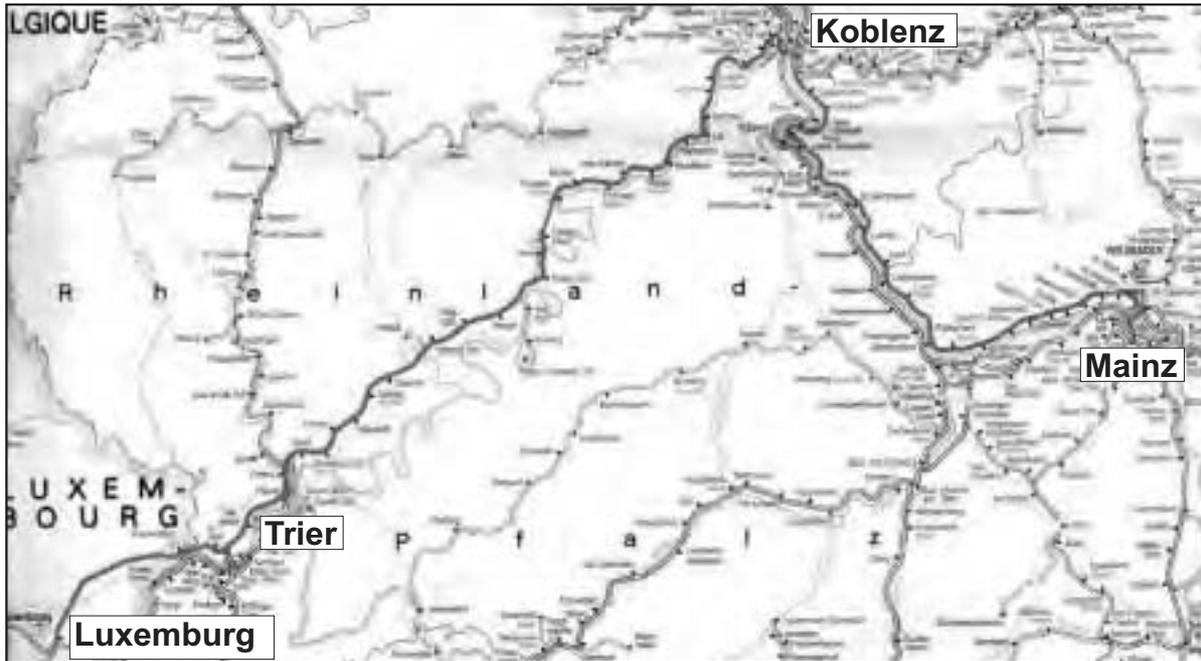


2. Weiter Projektkennndaten

Entwurfsgeschwindigkeit für
Neigetechnikfahrzeuge: 160 km/h
Konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h

Gesamtkosten: 467 Mio. €

Projekt Nr. 17 - Neue Vorhaben - ABS Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Streckenkapazität; Verkürzung der Fahrzeit im Personenverkehr (Neigetechnik)

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisige Erweiterung der Moselbrücke bei Karthaus (damit durchgehende Zweigleisigkeit),
- Linienverbesserungen zwischen Karthaus und Igel,
- Ausbau der Strecke Koblenz - Trier für Züge mit Neigetechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge Grenze Luxemburg/D - Trier
12 km

Streckenlänge Koblenz - Trier
112 km

Entwurfsgeschwindigkeit für
Neigetechnikfahrzeuge: 160 km/h,
konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h

Gesamtkosten: 39 Mio. €

Projekt Nr. 19 - Neue Vorhaben - ABS (Venlo-) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen/Rheydt - Rheydt-Odenkirchen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen den Niederlanden bzw. Belgien und Nordrhein-Westfalen und für den Schienenpersonennahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen - Dülken und Rheydt - Rheydt-Odenkirchen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 23 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten: 19 Mio. €
(für den auf den Bund entfallenden Investitionsanteil)

Projekt Nr. 20 - Neue Vorhaben - ABS Düsseldorf - Duisburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität für den Personenverkehr

Geplante Maßnahmen:

- noch offen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 24 km

Gesamtkosten: noch offen

Projekt Nr. 22 - Neue Vorhaben - ABS Münster - Lünen (- Dortmund)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um rund 3 Minuten;
Erhöhung der Kapazität für den Personen- und Güterverkehr

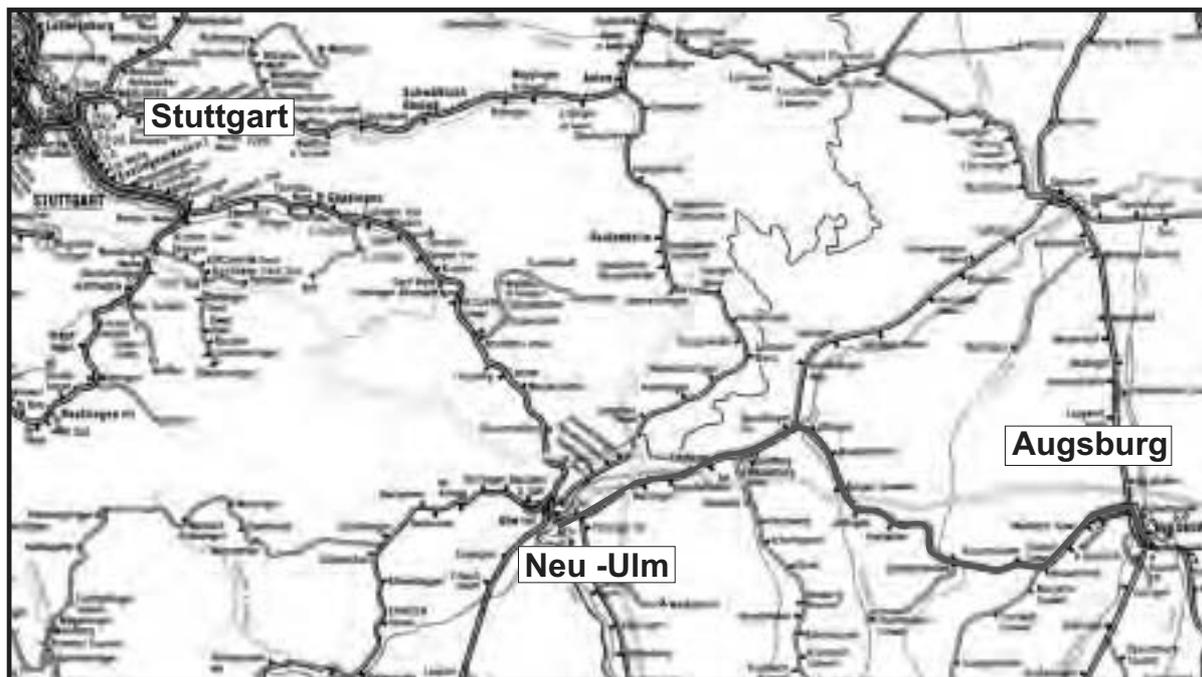
Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Münster und Lünen
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Dortmund über Linienverbesserungen auf 200 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge Münster - Dortmund:	57 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Gesamtkosten:	177 Mio. €

Projekt Nr. 23 - Neue Vorhaben - ABS Neu-Ulm - Augsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg. Verkürzung der Reisezeit im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch dreigleisigen Ausbau Neu-Ulm - Neuoffingen mit $v_{\max.} = 200$ km/h.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	30 km
Entwurfsgeschwindigkeit: ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	24 Min.
nach Bauende	21 Min.
Gesamtkosten:	159 Mio. €

Projekt Nr. 24 - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Görlitz



Fortsetzung



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und -güterverkehr; Erhöhung der Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr; Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung.

Geplante Maßnahmen:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h
- zweigleisiger Ausbau Lübbenau - Cottbus.
- Elektrifizierung der Strecken Cottbus - Görlitz

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

- Berlin - Cottbus - Görlitz: 208 km
- Lübbenau - Cottbus: 30 km
- Cottbus - Görlitz: 93 km

Gesamtkosten: 238 Mio. €

Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - ABS Hamburg - Elmshorn (1. Baustufe)



2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	8 Min.
nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten:	75 Mio. €

3. Projektstand

Planfeststellung:
Die Planfeststellungsunterlagen sind zu 90 % fertiggestellt.

Baubeginn:
offen

Bauaktivitäten 2003:
Keine

Inbetriebnahme 2003:
Streckenblockverdichtung zwischen
Pinneberg und Elmshorn

1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

1. Baustufe
Umgestaltung des Bahnhof Elmshorn.
2. Baustufe (Endausbau)
Dreigleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn für $V_{max} = 160$ km/h

Projekt Nr. 26 - Neue Vorhaben - ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH



- punktuelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanhebung für NeiTech-Züge

2. Projektkenndaten

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 - 140 km/h

Gesamtkosten: 162 Mio. €

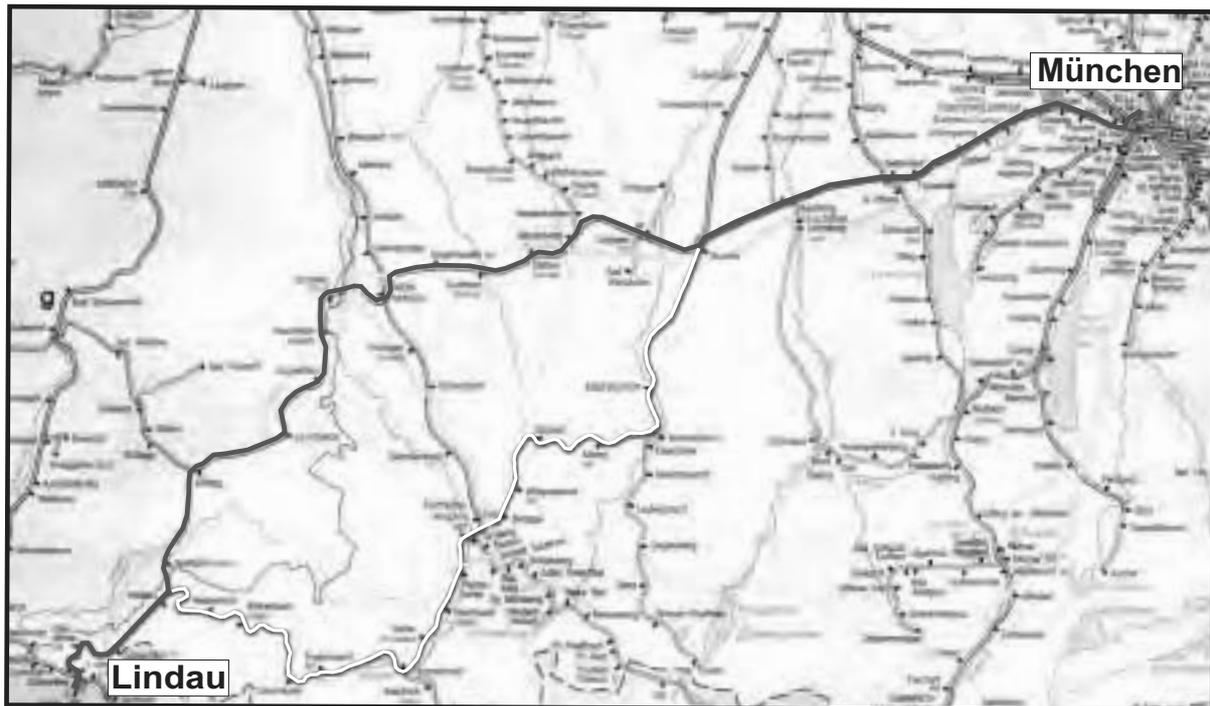
1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr;
Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau der Abschnitte
Horb - Neckarhausen und Rottweil -
Spaichingen

**Projekt Nr. 27 - Neue Vorhaben -
Projekt Nr. 1 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
ABS München - Lindau - Grenze D/A**



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München - Zürich durch den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden. Vereinfachung der betrieblichen Abläufe und Erhöhung der Streckenkapazität.

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Gleiskörper
- Verdichtung der Sicherungstechnik
- Ausbau der Strecke für Züge mit Neigetechnik
- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	198 km
Entwurfsgeschwindigkeit für Züge mit Neigetechnik:	160 km/h
Gesamtkosten: (Davon Projekt Nr. 1)	221 Mio. € 41 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Planungen zur Ertüchtigung des Gleiskörpers

Planfeststellung:
Soweit erforderlich Ende 2002 eingeleitet.

Für die Realisierung der Elektrifizierung ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erforderlich, die vsl. Im Jahr 2005 abgeschlossen sein wird.