

**Unterrichtung
durch die Bundesregierung**

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2005

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Teil A (Allgemeiner Teil)	4
1 Allgemeines	4
1.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)	4
2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung	4
2.1 Bundesverkehrswegeplanung	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	5
2.4.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	6
2.4.4 Bestandsnetz	6
2.4.5 Nahverkehr	6
2.4.6 Investive Altlasten	6
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	7
5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN)	7
5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)	8

	Seite
Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte	10
6 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	11
6.1 Vordringlicher Bedarf – Laufende und fest disponierte Vorhaben – .	11
6.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	12
7 Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2004	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	
Teil C (Anlagenteil)	96
1. Pressemitteilung BMVBW Nr. 280/04 vom 15. Juli 2004	96
2. Mittelfristplanung 2004 bis 2008 für die Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 97	97

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
GG	Grundgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
KV	Kombinierter Verkehr
LZB	Linienzugbeeinflussung
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
Rbf	Rangierbahnhof
SFS	Schnellfahrstrecke
SÜ	Straßenüberführung
UZ	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.

Die am 30. Juni 2005 durch die Mehrheit im Bundestag in der 184. Sitzung angenommene Beschlussempfehlung bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit kann wegen der dazu notwendigen umfangreichen Datenerhebung und -aufbereitung erst ab dem nächsten Bericht Berücksichtigung finden.

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 hinzugetreten. Damit obliegen diesen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

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 des Ersatz und Erhaltungsbedarfs für das vorhandene Netz 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 den Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. Oktober 1998 und 16. Oktober 2002 war der BVWP '92 mit dem Ziel zu überarbeiten, Investitionen in die Verkehrswege und Umschlagplätze zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzung für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße schafft. Des Weiteren 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 BVWP 2003 beschlossen. Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushalts mit angemessener 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 '92 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 '92.

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 den Ausbau der Bundes-schienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP),
- Zukunftsinvestitionsprogramm (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 (BSchwAG), welches als Anlage zu § 1 den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält.

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 Bundesverkehrswegeplanes 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.

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 als „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ und „Neue Vorhaben“), Maßnahmen des weiteren Bedarfs und als Internationale Projekte enthalten.

Da nicht alle Vorhaben des Bedarfsplans zeitgleich realisiert werden können, bedarf es hier einer Priorisierung. Diese orientiert sich daran, dass in erster Linie die laufenden Vorhaben fertig gestellt werden müssen, sodann weitere Stufen bereits realisierter oder in Realisierung befindlicher Vorhaben und im Anschluss hieran besonders wichtige neue Vorhaben begonnen werden sollen. Die entsprechende Priorisierung erfolgte im Jahr 2004 durch die sog. 66er-Liste, die von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) mit Pressemitteilung Nr. 280/04 vom 15. Juli 2004 veröffentlicht wurde (vgl. Teil C, Anlage 1 und 2). Diese Liste wird auch in der Folgezeit in Abhängigkeit von den verfügbaren Haushaltsmitteln einer ständigen weiteren Aktualisierung unterzogen werden. So konnte bereits aufgrund der Entscheidung des Bundeskabinetts zur mittelfristigen Finanzplanung 2005 bis 2008 die in der o. g. Presseerklärung genannten Zusatzvorhaben in die Prioritätenreihung aufgenommen werden.

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

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2004 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf 32 691 Mio. Euro.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs

Laufende und fest disponierte Vorhaben 32 470 Mio. Euro

Neuen Vorhaben 221 Mio. Euro

Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2004 beliefen sich auf 1 957 Mio. Euro

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs

Laufende und fest disponierte Vorhaben 1 881 Mio. Euro

Neue Vorhaben 76 Mio. Euro

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die Neubau-/Ausbautrecke Nürnberg–Ingolstadt–München (536 Mio. Euro), die Projekte im Knoten Berlin (335 Mio. Euro) und die Ausbautrecke Hamburg–Büchen–Berlin (193 Mio. Euro). Zwischen Hamburg und Berlin wurde Mitte Dezember 2004 der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit bis zu 230 km/h aufgenommen; die Fahrzeiten konnten auf bis zu 90 Minuten verkürzt werden. Die Neubautrecke Köln–Rhein/Main, welche im BVWP '92 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. 52 Mio. Euro im Zeitraum 2000 bis 2004. 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 Stunde), Frankfurt Flughafen und Wiesbaden/Mainz ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte in der Geschichte der deutschen Eisenbahn realisiert.

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 '92 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. 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 2004 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rd. 11,9 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4, 5, 6, 7, und 8.3 sind, von kleineren Abschnitten abgesehen, bereits in Betrieb genommen worden. Sie sind aus diesem Grund – zumal lediglich Restleistungen noch zu erledigen sind – im

neuen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter Laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Die VDE 1 und 9 sind zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und werden in Baustufen weiter ausgebaut. Die VDE 8.1 und 8.2 sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits in Betrieb genommen werden.

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 entsprechend dem Bedarf 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 rund 1,7 Mrd. Euro auf Grundlage des BSchwAG/Deutsche Bahn Gründungsgesetz (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 werden die im BSchwAG/DBGrG festgelegten Quoten übererfüllt. (Nach einer Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes kommen insgesamt mehr als 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 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 rd. 16,8 Mrd. Euro bereit. In den Jahren 1994 bis 2004 konnten investive Altlasten von rd. 12,3 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 unter Aufrechterhaltung des laufenden Eisenbahnverkehrs durchgeführt werden mussten.

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 verstärken die Investitionen in das Bestandsnetz und sollen dort eingesetzt werden, wo sie regional und bundesweit die höchsten Effekte u. a. hinsichtlich Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Bahnverkehrs im bestehenden Netz bewirken. Insbesondere soll durch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und durch die Beseitigung von Langsamfahrstellen die Leistungsfähigkeit sowie die Netzqualität des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig gesteigert werden.

3 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis 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 sind bauliche Maßnahmen für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu realisieren. Bei besonderem Bedarf (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes) muss – auch unabhängig von der Zahl der Reisenden – darauf geachtet werden, dass eine barrierefreie Umgestaltung im Einzelfall 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 Straß-

burg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die sogenannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und Berlin–Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigechnik 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 Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze unterstützen. Voraussetzung und maximale Höhe eines Zuschusses sind hier geregelt. Die Verordnung wurde mit Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vom 21. April 2004 geändert. Mit den am 23. Juli 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (Entscheidung Nr. 1692/96) definiert die Gemeinschaft die Merkmale für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, u. a. auch den Ausbau der Schienenwege. Mit Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004 wurde die Entscheidung Nr. 1692/96/EG überprüft und bezüglich der neuen Mitgliedsstaaten erweitert. Aus Bewilligungen vor dem Jahr 2000 und teilweise aus den vorgenannten Bewilligungen sind bis Ende 2004 gemäß Baufortschritt für

Projekte im Netz der Bundesschienenwege insgesamt 391 Mio. Euro ausgezahlt worden.

Seit dem Jahr 2001 wird der Großteil der Fördermittel über ein mehrjähriges Richtprogramm (Multiannual Indicative Program – MIP) abgewickelt. Dabei wurde länger laufenden Projekten grundsätzlich eine Förderung für einen längeren Zeitraum zugestanden. Die tatsächliche Mittelbindung erfolgt durch jährliche, projektbezogene Bewilligungen entsprechend des Baufortschritts. Insgesamt sieht das Programm in den Jahren 2001 bis 2006 eine

Förderung für Vorhaben im Netz der Bundesschienenwege (einschl. teilweise oben genannter, schon bewilligter Zuschüsse) in Höhe von rd. 420 Mio. Euro vor.

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

In den Jahren 2000 bis 2004 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben im Netz der Bundesschienenwege bewilligt:

Schienenverbindung Leipzig–Dresden: Ausbauabschnitt Dresden Hauptbahnhof–Dresden-Neustadt	10 500 000
HGV PBKAL, Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Abschnitt Köln/Deutz–Siegburg	52 000 000
Schienenverbindung Berlin–Dresden: Ausbau Abschnitt Wünsdorf–Böhla für 160 bzw. 200 km/h	10 000 000
Planungen für den Ausbau der Schienenverbindung München–Mühldorf–Freilassing	1 000 000
Studien für den Neubau der Hochgeschwindigkeitsverbindung Stuttgart–Ulm	12 900 000
Ausbau des Abschnittes Augsburg–Mering für Hochgeschwindigkeitsverkehr (einschließlich Planungen); 1. Bewilligung 3,5 Mio. Euro, 2. Bewilligung 10,0 Mio. Euro	13 500 000
Knoten Berlin	43 700 000
Nürnberg–Ingolstadt–München	134 500 000
Neubauverbindung für Hochgeschwindigkeitsverkehr Köln–Frankfurt/Main: Abschnitt Eddersheim/Mainbrücke–Abzweig Mönchhof	23 000 000
Berlin–Frankfurt/Oder	5 380 000
Multimodaler Ausbau des Korridors Hamburg–Öresundregion: Studien für Schienenanbindungen Hamburg–Flensburg/Hamburg–Kopenhagen	4 100 000
Verbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland, Ausbau des Abschnittes Ludwigshafen–Saarbrücken–Grenze D/F	13 500 000
Studien für einen neuen Hochgeschwindigkeitsabschnitt im Bereich Frankfurt (M)/Hanau–Fulda	2 000 000
Planungen und Bau der neue Schienenverbindung für Hochgeschwindigkeitsverkehr Offenburg–Basel als Zulaufstrecke zu den neuen Eisenbahntransversalen (NEAT) in der Schweiz	18 500 000
Gesamteuropäischer Verkehrskorridor Nr. III: Studien für den Ausbau der Schienenverbindungen Knappenrode–Horka–deutsch/polnische Grenze und Dresden–Görlitz–deutsch/polnische Grenze	2 400 000
Studie zur Einführung von ETCS	3 000 000
Hochgeschwindigkeitsverbindung/kombinierter Verkehr Abschnitt Halle/Leipzig–Nürnberg	2 400 000
Summe	352 380 000

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 (sogenannte Ziel-1-Regionen) gefördert wird. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 Prozent der Projektkosten im Einzelfall. 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 2004 wurden vier Großprojekte bewilligt:

ABS Berlin–Frankfurt/Oder davon EFRE 103,2 Mio. Euro	167,4 Mio. Euro,
City-Tunnel-Leipzig davon EFRE 168,7 Mio. Euro	505,8 Mio. Euro,
Südanbindung Halle/Saale davon EFRE 64,6 Mio. Euro	92,6 Mio. Euro,
Mitte-Deutschland-Verbindung davon EFRE 61,9 Mio. Euro	102,7 Mio. Euro,

Ergänzend dazu wurden das Kleinprojekt „Erneuerung der Gleisanlagen im Seehafen Rostock“ mit Gesamtkosten von 33 Mio. Euro, davon EFRE 20 Mio. Euro sowie verschiedene Maßnahmen zur Beseitigung von Hochwasserschäden mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 149,5 Mio. Euro, davon EFRE 112,2 Mio. Euro bewilligt.

Das Gesamtvolumen der bewilligten Projekte des EFRE-Programms betrug zum 31. Dezember 2004 1 051,2 Mio. Euro, davon EFRE 531,0 Mio. Euro.

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



6 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (BVWP 2003)

6.1 Vordringlicher Bedarf - Laufende und fest disponierte Vorhaben -

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
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	VDE 1
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin	VDE 2
4	ABS Stelle – Lüneburg	
5	ABS Berlin – Dresden (1. Baustufe)	
6	ABS Hannover – Lehrte	
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	VDE 8.1
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle	VDE 8.2
11	ABS Leipzig – Dresden	VDE 9
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. Baustufe)	
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden	
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL	
15	ABS Köln – Aachen	
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach	
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	
18	ABS Mainz – Mannheim	
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main	
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	
21	ABS Augsburg – München (1. Baustufe)	
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe)	
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)	
25	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. Baustufe)	
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	
27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	

6.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	ABS Hamburg - Lübeck	
2	ABS Neumünster – Bad Oldesloe	
3	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen	
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover	
5	ABS Rotenburg – Minden	
6	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)	
10	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)	
11	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	
12	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	
13	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	
14	ABS Augsburg – München (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 21
15	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 25
16	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ (- Prag)	
17	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz	
18	ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 5
19	ABS (Venlo-) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt-Odenkirchen	
20	ABS Düsseldorf – Duisburg	
21	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 22
22	ABS Münster – Lünen (- Dortmund)	
23	ABS Neu-Ulm – Augsburg	
24	ABS Berlin – Görlitz	
25	ABS Hamburg – Elmshorn (1. Baustufe)	
26	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	
27	ABS München – Lindau – Grenze D/A	
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 27
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben Nr. 26
30	SPNV	Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab, siehe Teil A 2.4.5
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	

7 Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2004

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 DB AG zur Verfügung gestellt.

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

Nr.		Gesamt- investition ¹⁾	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2003 ²⁾	Ausgaben 2004 ²⁾	Ausgaben Summe ²⁾	Status ³⁾	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	15.086	2.486,85	11.604,56	164,92	14.256,33	T/I	
2	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund ⁴⁾	1.072	47,60	466,28	29,23	543,12	T	15-16
3	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	2.727	491,31	1.845,03	192,85	2.529,19	I	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	102,67	13,77	120,91	T	20-21
6	ABS Hannover - Lehrte	389	0,00	274,11	-0,16	273,95	T	22
7	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)	220	0,47	114,80	1,00	116,27	B	23
8	ABS Dortmund - Paderborn - Kassel	677	138,51	306,63	14,37	459,51	T	24-25
9	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	4.583	114,66	440,42	92,96	648,04	B	26-27
10	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	2.394	65,35	420,43	30,41	516,19	T	28-29
11	ABS Leipzig - Dresden ⁴⁾	1.451	24,98	597,21	46,13	668,32	T	30
12	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe)	324	0,00	134,27	8,80	143,06	T	31-32
13	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	1.706	10,23	804,92	77,37	892,52	T	33-35
14	ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL	460	0,00	118,51	43,46	161,97	T	36
15	ABS Köln - Aachen	826	20,17	699,63	26,63	746,43	T	37-38
16	ABS/NBS Hanau - Nantenbach	136	0,00	8,20	-0,05	8,15	P	39
17	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken, Kehl - Appenweier	429	6,64	155,78	15,38	177,80	T	40-41
18	ABS Mainz - Mannheim	216	8,30	146,32	15,50	170,12	T	42
19	ABS Fulda - Frankfurt am Main	244	191,80	17,92	0,68	210,40	T	43-44
20	ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	1.590	83,86	97,85	28,00	209,70	B	45
21	ABS Augsburg - München (1. Baustufe) ⁵⁾	516	1,95	191,53	55,29	248,77	B	46
22	ABS München - Mühldorf - Freilassing (1. Baustufe)	126	12,20	15,43	0,57	28,20	T	47-48
23	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München ⁶⁾	3.346	0,00	2.218,46	535,54	2.754,00	T	49-51
24	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (1. Baustufe)	51	0,00	0,00	0,00	0,00	P	52
25	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (1. Baustufe)	1.372	468,29	855,70	24,43	1.348,42	T	53-54
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)							
	a) Kombiniertes Verkehr	618	325,24	242,97	8,11	576,32	T	55-56
	b) Rangierbahnhöfe	507	300,64	58,25	36,24	395,13	T	57
27	Ausbau von Knoten:							
	a) Ausbau von Knoten: (Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg, Hannover)	1.823	5,57	385,20	85,15	475,92	T	58-60
	b) Knoten Berlin incl. Flughafenbindung	6.525	213,28	3.243,25	334,54	3.791,07	T	61-68
	Summe - laufende und fest disponierte Vorhaben -	50.229	5.022,36	25.566,33	1.881,12	32.469,80		

1) Angaben DB Netz AG

2) Die für die Jahre 2003 und 2004 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch abrechnungstechnischen bzw. haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig

3) P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung;

B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;

T (Teilbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;

I (Inbetriebnahme) = Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme

4) Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilstufen

5) Gesamtinvestitionen einschl. 2. Baustufe

6) Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1.978 Mio. €

Stand: 15. März 2005

7.2 Maßnahme Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

(Angaben in Mio. €)

Nr.		Gesamt- investition ¹⁾	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2003 ²⁾	Ausgaben 2004 ²⁾	Ausgaben Summe ²⁾	Status ³⁾	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	ABS Hamburg - Lübeck	406	0,00	1,19	0,12	1,31	B	69-70
2	ABS Neumünster - Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P	71
3	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen	196	0,34	5,64	0,02	6,00	P/T	72-73
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	1.284	0,00	3,45	0,00	3,45	P	74
5	ABS Rotenburg - Minden	348	0,00	0,03	0,00	0,03	P	75
6	ABS Uelzen - Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	P	76
7	ABS Minden - Haste / ABS/NBS Haste - Seelze	901	0,00	0,35	0,05	0,40	P	77
8	ABS Hannover - Berlin (Stammstrecke Oebisfelde - Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P	78
9	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen (1. Baustufe) ⁴⁾	1.000	0,52	52,47	8,37	61,36	B	79-80
10	ABS Hagen - Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P	81
11	ABS Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL	163	0,00	0,10	6,38	6,48	P	82
12	ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt	2.250	0,54	0,71	0,54	1,79	P	83
13	NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar	1.771	0,00	14,33	5,88	20,21	P	84
14	ABS Augsburg - München (2. Baustufe) ⁵⁾	.	0,00	0,00	0,00	0,00	P	46
15	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (2. Baustufe)	2.963	0,00	53,07	44,20	97,27	B	53-54
16	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/Grenze D/CZ (- Prag)	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P	85-86
17	ABS Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P	87
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	88
20	ABS Düsseldorf - Duisburg	.	0,00	0,00	0,00	0,00	P	89
21	ABS München - Mühldorf - Freilassing (2. Baustufe)	160	0,00	0,00	0,00	0,00	P	47-48
22	ABS Münster - Lünen (- Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P	90
23	ABS Neu-Ulm - Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P	91
24	ABS Berlin - Görlitz	238	0,00	0,00	0,00	0,00	P	92
25	ABS Hamburg - Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	10,52	1,92	12,44	B	93
26	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P	94
27	ABS München - Lindau - Grenze D/A	180	0,00	0,00	0,00	0,00	P	95
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe)	1.700	0,00	0,00	2,26	2,26	P	58-60
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	357	0,00	2,31	6,11	8,42	P/B	55-57
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 -	16.173	1,40	144,16	75,85	221,41		
	Summe - laufende und fest disponierte Vorhaben -	50.229	5.022,36	25.566,33	1.881,12	32.469,80		
	Gesamtsumme	66.402	5.023,76	25.710,49	1.956,97	32.691,21		

1) Angaben DB Netz AG

2) Die für die Jahre 2003 und 2004 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch abrechnungstechnischen bzw. haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig

3) P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung;

B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;

T (Teilbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;

I (Inbetriebnahme) = Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme

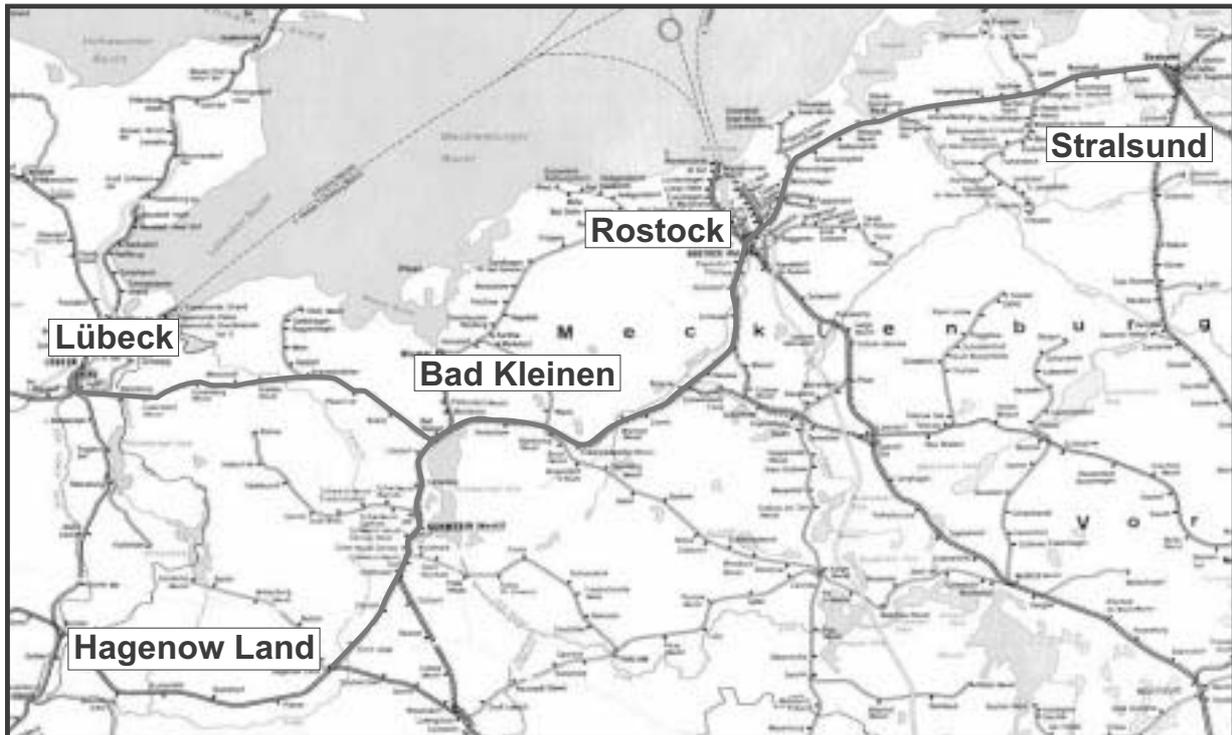
4) Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau

5) Gesamtinvestitionen in 1. Baustufe enthalten

Stand: 15. März 2005

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 Schienennetz 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: (In Teilabschnitten 120 km/h)	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

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

Bauaktivitäten 2004:

- 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 Osteuropas an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Durchgeführte 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, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg - Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen.

Durchgeführte Maßnahmen:

- Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu V= 230 km/h.
- Beseitigung aller 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.

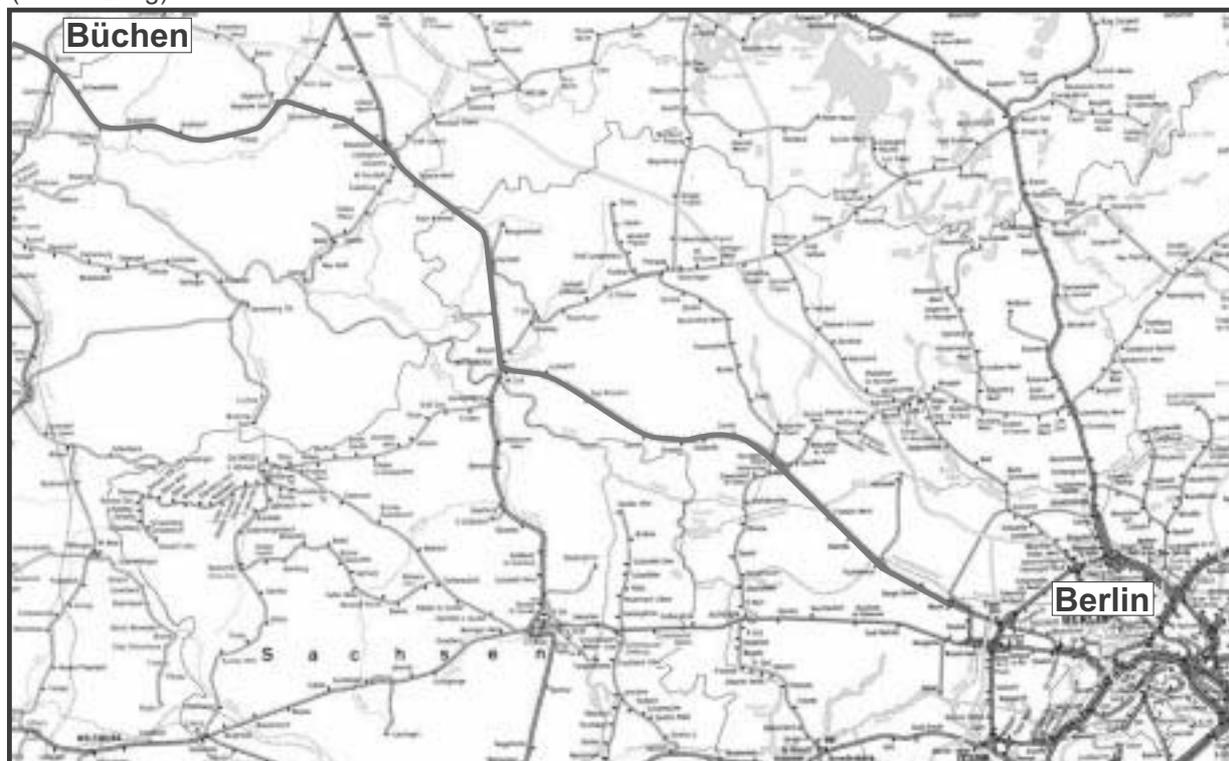
2. Ausbaustufe

Streckenlänge:	271 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	230 km/h
Fahrzeit: vor Baubeginn	127 Min.
nach Bauende	90 Min.

Gesamtkosten: 2.727 Mio. €

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Bauaktivitäten 2004
Restleistungen

1. Ausbaustufe

Baubeginn: 1991

Inbetriebnahmen:

- 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
- Juni 2004 Umbau Bahnhof Wittenberge

2. Ausbaustufe

Baubeginn: 2002

Inbetriebnahme: 12.12.2004 Gesamtstrecke mit 230 km/h, Reisezeitverkürzung auf bis zu 90 min.

Projekt Nr. 4 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - 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 Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 27,3 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 230 Mio. €

3. Projektstand

Planung:
Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde unterbrochen

Raumordnung: nicht erforderlich

Planfeststellung: 12/2002 (begonnen)

Baubeginn: offen

Projekt Nr. 5 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Projekt Nr. 18 - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

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

Laufende und fest disponierte Vorhaben (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).

Neue Vorhaben (2. Ausbaustufe):

Ausbau der Strecke für 200 km/h, Bahnübergangsbeseitigung, Einbau Linienzugbeeinflussung.

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:
Plangenehmigungen liegen für alle Streckenabschnitte der 1. Realisierungsstufe vor, für die 2. Realisierungsstufe liegen keine Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Noch

Projekt Nr. 5 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -

Projekt Nr. 18 - Neue Vorhaben

ABS Berlin - Dresden

Baubeginn:

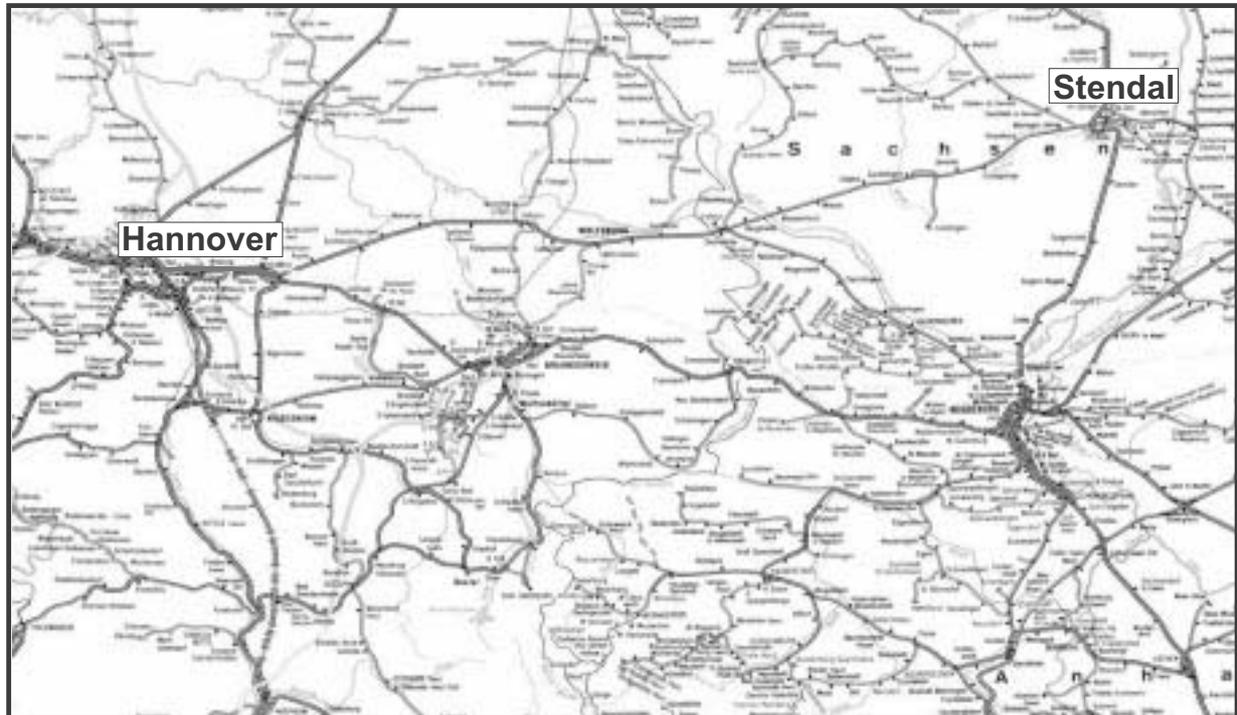
November 2000 für die 1. Ausbaustufe

Inbetriebnahmen der 1. Ausbaustufe:

Abschnitt:

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



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. €

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

1997

Bauaktivitäten 2004:

- Durchfahrung Lehrte (Baustein Ost/Endzustand)
- Restabwicklung übrige Bereiche

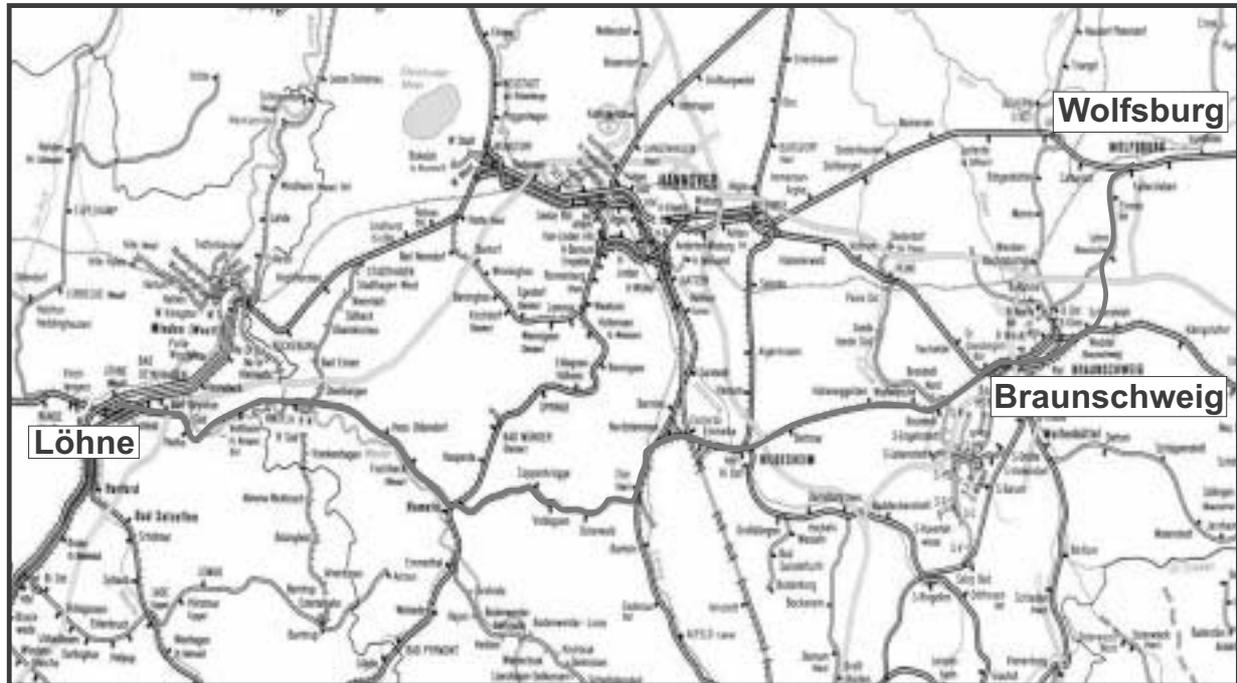
Inbetriebnahme bis Dezember 2003:

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

Inbetriebnahme bis Dezember 2004:

- Durchfahrung Lehrte Baustein West

**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 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 ist noch nicht terminiert.

Baubeginn: 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
- Streckenerüchtigung 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 2004:

Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereichs (Eggetunnel)
Untergrundverbesserung für V = 200 km/h im Abschnitt Willebadessen – Buke

Baubeginn:

1989

Bauaktivitäten:

Zurzeit werden die Voraussetzungen für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h geschaffen in den Abschnitten Dortmund - Hamm, Hamm – Soest und Lippstadt – Paderborn (Aufhebung von 29 BÜ)

Im Abschnitt Soest – Lippstadt beträgt die Geschwindigkeit bereits 200 km/h (hier sind alle BÜ beseitigt).

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 2004:

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 $V = 300 \text{ km/h}$.

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, Unterwerk Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahmen liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor.
- Die restlichen Planfeststellungsbeschlüsse stehen noch aus.

Baubeginn:

April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten 2004:

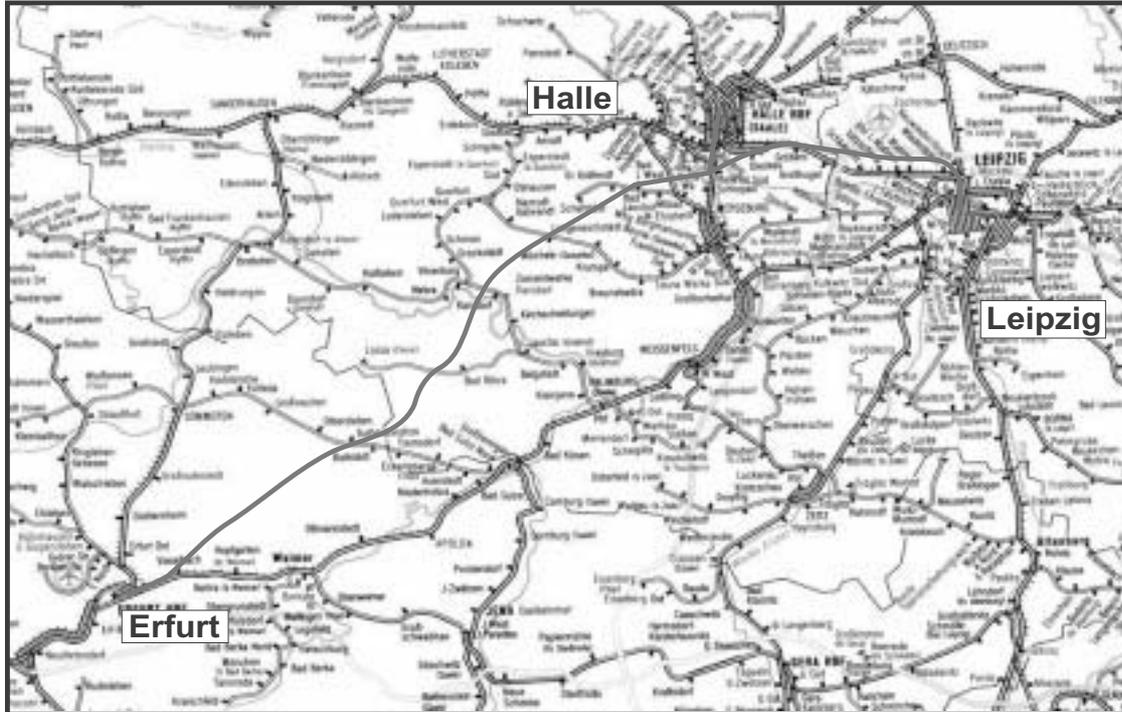
NBS:

- BA Erfurt Stadt Westeinfahrt Erfurt einschließlich Restmaßnahme VDE 7
- BA Erfurt Land Tunnel Augustaburg
- BA Thüringer Wald Wegeausbau
- BA Coburg Itztalbrücke
- BA Coburg Bündelungsabschnitt A 73 Coburg Nord
- BA Ilmenau Tief- und Erdbau
- BA Sonneberg Straßenbrücke Roth-Döhlau

ABS:

- Durchlaß- und Brückenerneuerung (EÜ Hetzengraben, EÜ Möstenbach)
- Unterwerk Eggolsheim

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

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:	2.394 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

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten 2004:

Bauschwerpunkte bilden die Teilmaßnahmen

Abschnitt Gröbers - Leipzig

- Durchführung von Restmaßnahmen im Knoten Gröbers, LBP-Maßnahmen.

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Baubeginn Saubachtalbrücke einschl. Baustraße und Errichtung Regenrückhaltebecken Schneckbach
- Geländemodellierung Sausberg
- Bauvorbereitende LBP-Maßnahmen und Leitungsumverlegungen
- Errichtung Baustraßen westlich bzw. östlich der B 91 (Saale-Elster-Aue)
- Errichtung Damm Ost im Zuge der Saale-Elsterquerung, Eisenbahnüberführung und Regenrückhaltebecken
- Rodungsmaßnahmen Damm West

Fertiggestellte Maßnahmen:

Abschnitt Gröbers - Leipzig

- Fertigstellung des Abschnittes

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Straßenbrücke im Planfeststellungsabschnitt 2.4: BAB A 38

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 2004:

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

Inbetriebnahmen bis 2002:

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

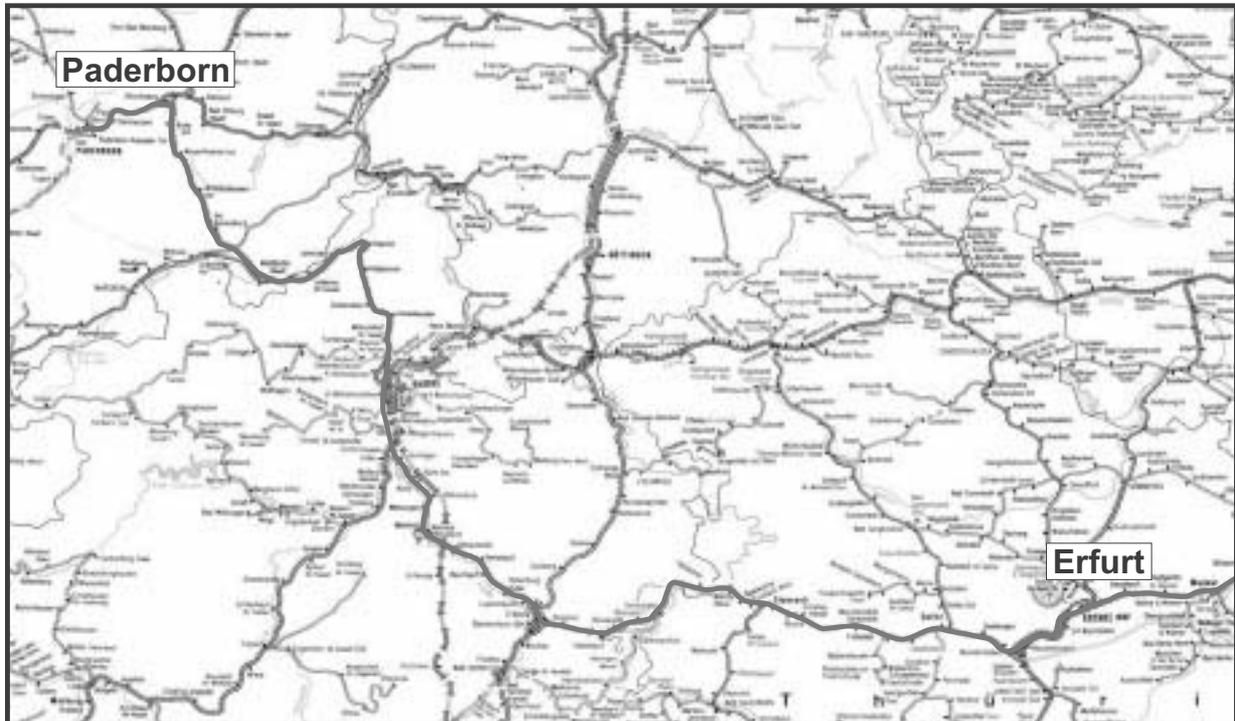
Inbetriebnahmen 2003:

- Neubau Marienbrücke, 2 Gleise (S-Bahn) 01/2003
- Bf Wurzen 03/2003
- Haltepunkt Nünchritz 08/2003
- Riesa – Abzw. Röderau (Hochwasser-Schadenbeseitigung)
- Wiederherstellung Zweigleisigkeit

Inbetriebnahmen 2004:

- Neubau Marienbrücke, 2 Gleise (Fernbahn) 04/2004
- Riesa - Abzw. Röderau, 3. Gleis 08/2004
- S-Bahn (Pirna) - Dresden Hbf - Dresden Neustadt (a) einschl. neuer Haltepunkt Freiburger Str. 12/2004

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a) - Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeitTech-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 vorgesehen

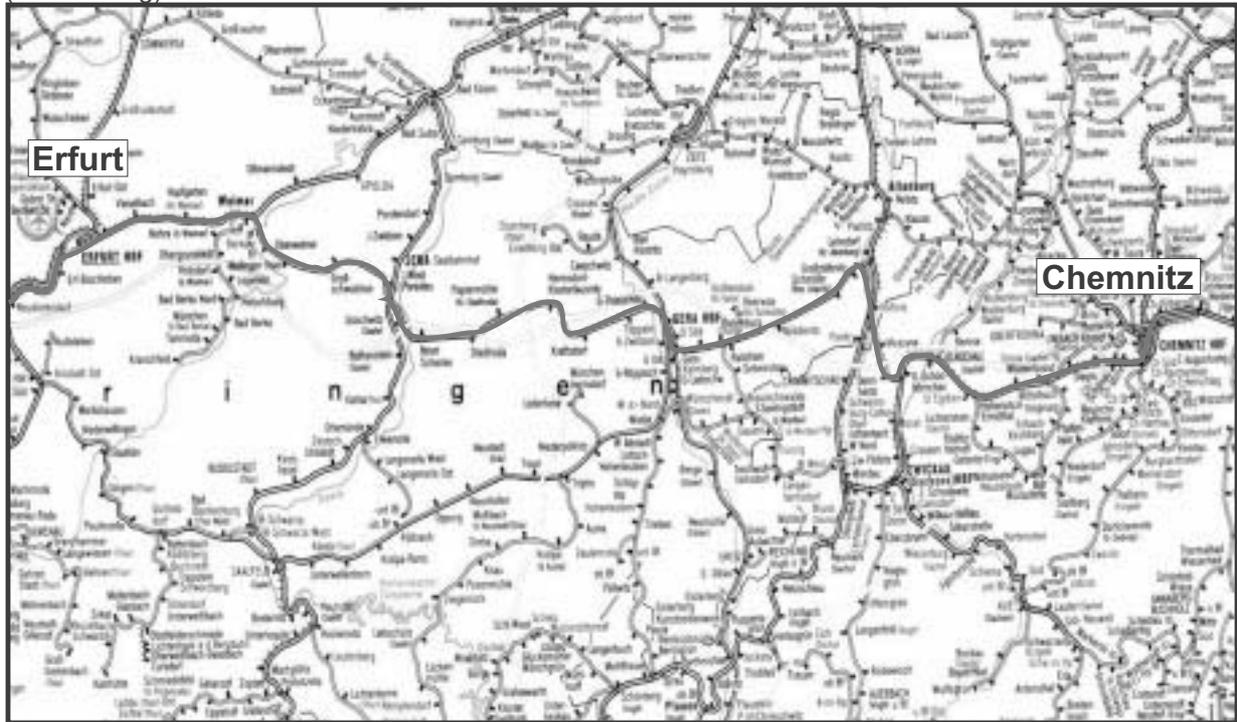
- Großschwabhausen - Jena West
- Hermsdorf-Klosterlausnitz - Kraftsdorf
- Weimar - Mellingen
(Realisierung zunächst zurückgestellt)

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar - Glauchau-Schönbörnchen abgeschlossen
- Entwurfsplanung für die einzelnen Bauabschnitte weitgehend abgeschlossen

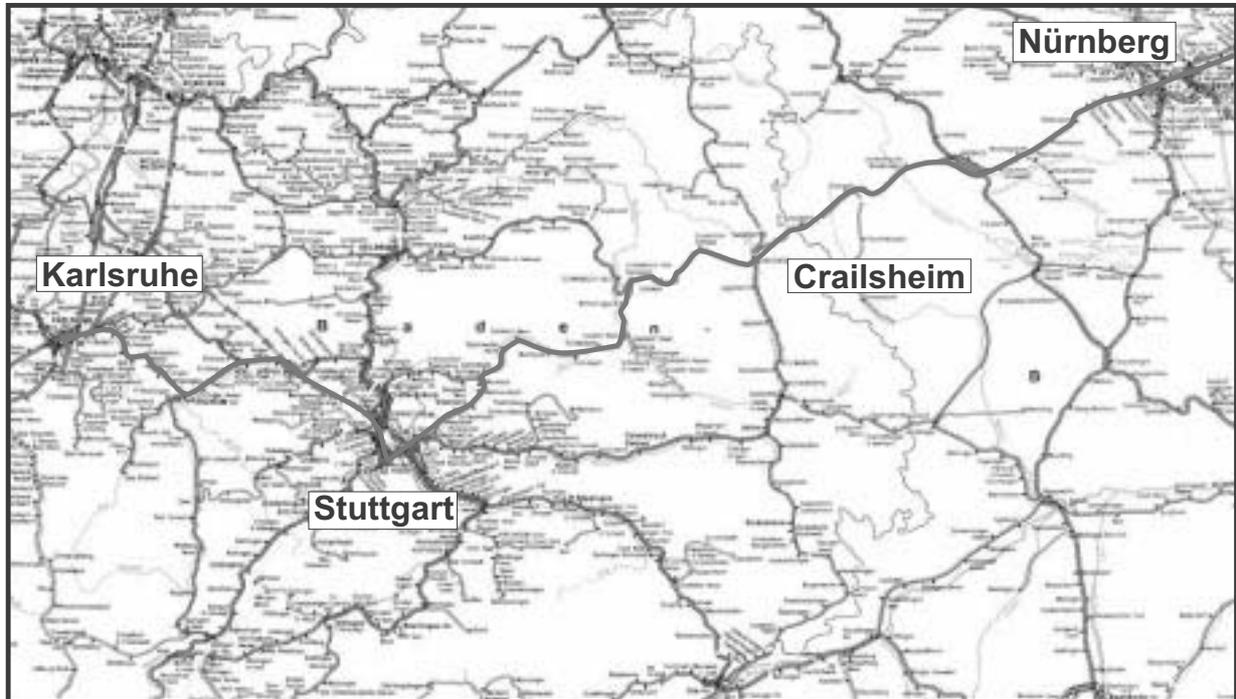
Bauaktivitäten 2004:

- Eisenbahnüberführung Töppeln (Punktueller Maßnahme)
- Straßenüberführung km 19,3
- 2 Wegeüberführungen
- Bauvorbereitende Maßnahmen Knoten Gera

Inbetriebnahme 2004:

- Bf Töppeln Gleis 2 (Bauvorbereitende Maßnahme)

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 Hof - Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigetechnik-Züge
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Altenburg - 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 – Landesgrenze Sachsen/Bayern (- 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 - Reichenbach erforderlich.

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren für 210 km (NBL) abgeschlossen

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten 2004:

- Bf Plauen
- ESTW Mehltheuer
- Bf Crimmitschau
- Bf Glauchau
- Bf Freiberg
- Tharandt (a) - Dresden - Plauen (a)
- Bogendreieck Werdau

Inbetriebnahme bis Dezember 2004:

- Schlömener Kurve
- Bogendreieck Werdau - Crimmitschau (e)
- Hof - Plauen (a)
- Plauen (a) - Zwickau (a)
- Zwickau (a) - Chemnitz-Kappel
- Chemnitz (a) - Freiberg (a)
- Freiberg (a) - Dresden - Plauen (a)
- 19 ESTW

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

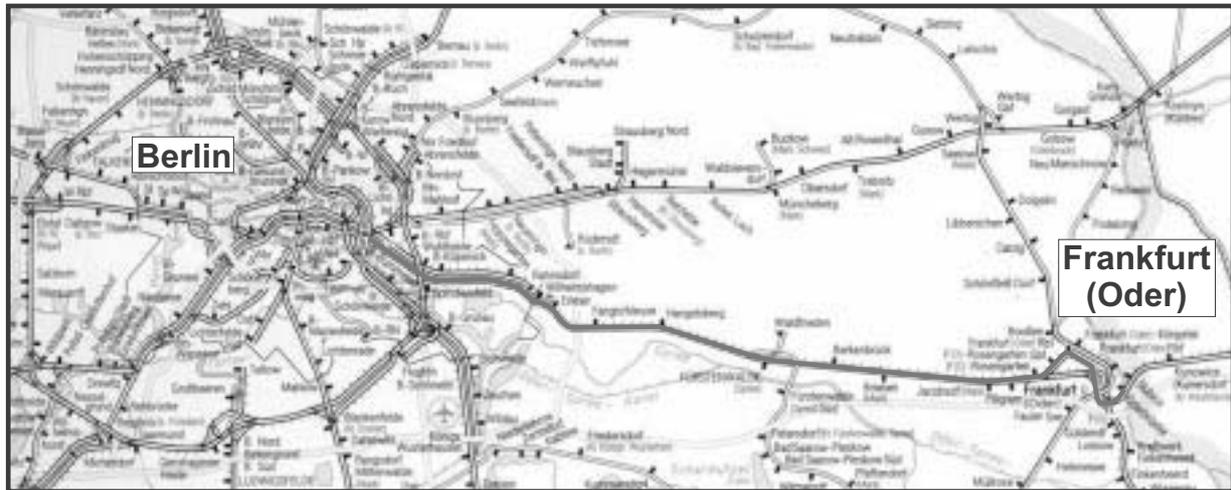
(Fortsetzung)



Weiter zu 3. Projektstand

- Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen
 - Nürnberg - Marktredwitz - Hof
 - Nürnberg - Bayreuth - Schlömer Kurve - Oberkotzau
 - Hof - Gutenfürst - Plauen (a)
 - Plauen (a) - Zwickau (a)
 - Zwickau (a) - St. Egidien (a)
 - Hohenstein-Ernstthal (a) - Chemnitz-Siegmars
 - Niederwiesa - Oederan (a)
 - Frankenstein (e) - Freiberg (a)
 - Freiberg (a) - Dresden-Altstadt

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.

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: 460 Mio. €
(Entwurf Gesamtfinanzierungsvereinbarung)

3. Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für den Projektabschnitt 2 weitestgehend abgeschlossen

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

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
1998 bis 2010 (bauloseweise)

Baubeginn:
November 1997

Bauaktivitäten 2004:

- Strecken- / Bahnhofsumbau in den Abschnitten Erkner (a) - Hangelsberg (e) und Fürstenwalde (e) - Pillgram (e)
- ESTW- Ausrüstung im Abschnitt Erkner (a) - Pillgram (a)

Fertiggestellte Teilmaßnahmen:

- Umbau Abschnitt Fürstenwalde (e) - Pillgram (e)
- Umbau Abschnitt Erkner (a) - Hangelsberg (e)
- ESTW-Ausrüstung im Abschnitt Erkner (a) - Pillgram (a)

Projekt Nr. 15 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Köln - Aachen - Grenze D/B



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 Ausbauabschnitten:
 - Ausbauabschnitt I
Köln - Düren
Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn - Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
 - Ausbauabschnitt II
Düren - Aachen
Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse
Ausbau des Unterwegsbahnhofs Stolberg und Linienverbesserung Eschweiler, einschl. Linienverbesserungen im „Dürener-“ und „Weisweiler Bogen“ und eines Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen.

- Ausbauabschnitt III
Aachen - Grenze D/B
Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 77 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	25 Min.

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

Noch Projekt Nr. 15 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Köln - Aachen - Grenze D/B

3. Projektstand

3.1

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, das zu einem bestandskräftigen Beschluss geführt hat (Langerwehe).

Ausbauabschnitt III:

- Erstellung der Ausführungsplanung

Baubeginn:

1996

Bauaktivitäten:

Ausbauabschnitt I: Köln - Düren

- Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13
- In 2004 liefen in den Bauabschnitten (2-10) noch Restarbeiten.

Weitere, abschnittsübergreifende Inbetriebnahmen in 2004:

- Anbindung der ESTW Köln-Ehrenfeld und Düren an die Betriebsleitzentrale Duisburg.

Inbetriebnahmen:

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

3.2

Ausbauabschnitt II: Düren - Aachen

- Bauabschnitt 11: Langerwehe
- Bahnhof Langerwehe wurde als Vorabmaßnahme umgebaut (Ausstattung mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen).
- In 2003 Einbeziehung der Signalanlagen in das ESTW Düren, Restarbeiten Schallschutz (aktiv, passiv)

3.3

Ausbauabschnitt III: Aachen - Grenze D/B

Baubeginn:

September 2004

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

- Sanierung des Schwarzkopftunnels und Bau einer Umfahrungsspange zwischen Laufach und Heigenbrücken.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:
Laufach – Heigenbrücken 8,5 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
Neubauabschnitt 140 km/h

Fahrzeit:
Hanau – Nantenbach
vor Baubeginn 35 Min.
nach Bauende 34 Min.

Gesamtkosten: 136 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung in Vorbereitung.

Raumordnung:

- nicht erforderlich.

Planfeststellung:

- in Vorbereitung.

Bauaktivitäten 2004:

- Keine

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 deutsch-französischer Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Saarbrücken – Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h zwischen St. Ingbert und Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstraße) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen.
- Ausbau außerhalb der o.g. Abschnitte für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h.
- Ausbau 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")

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

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 (Weinstraße) - Ludwigshafen auf $V_{\max} = 200$ km/h

2. Baustufe:

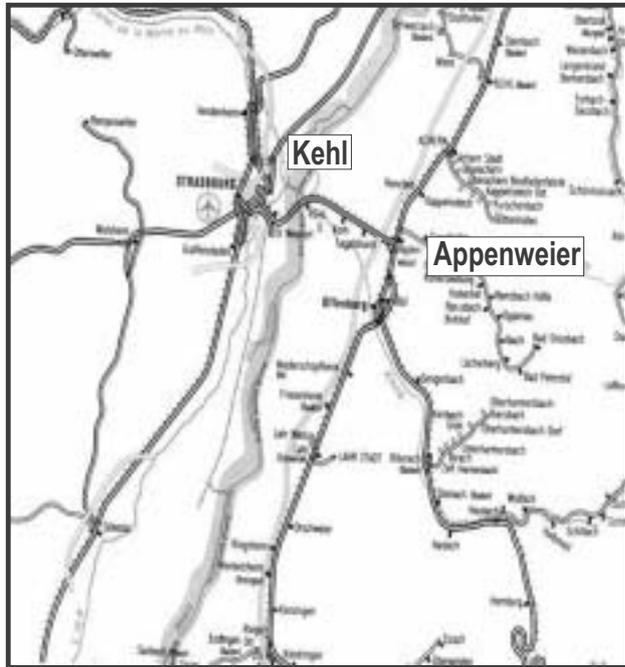
- Streckenausbau Abschnitt Kirkel – Kaiserslautern auf $V_{\max} = 200$ km/h in zusammenhängenden Teilabschnitten

2. Projektkenndaten

Abschnitt
Saarbrücken – Ludwigshafen (POS Nord)

Streckenlänge: 128 km

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



POS Süd

Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	79 Min.
nach Bauende langfristig	62 Min.

Abschnitt Kehl – Appenweiler (POS Süd)

Streckenlänge: 14 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

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

Gesamtkosten: 429 Mio. €

3. Projektstand

3.1 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 2004:

- Streckenabschnitt 2, Neustadt - Ludwigshafen:
 - Untergrundverbesserungen
 - passiver Schallschutz im Bereich Limburgerhof
- Streckenabschnitt 5, St. Ingbert - Geistkircherhof:
 - Beschallungsanlage Bf. Rohrbach
 - Erstellung Stützwand Rohrbach

Inbetriebnahmen:

- Neigetchnik November 2000
Ertüchtigung für Neigetchnik-Züge auf 160 km/h abgeschlossen.
- Linienverbesserung zwischen St. Ingbert und Geistkircherhof abgeschlossen
- Linienverbesserung Schifferstädter Kurve abgeschlossen
- Linienverbesserung Ludwigshafen - Neustadt (für zunächst V = 160 km/h) Dezember 2003
- Kaiserslautern - Saarbrücken (1. Baustufe, für V = 160 km/h) Dezember 2003

3.2 Abschnitt Kehl – Appenweiler (POS Süd)

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

Planfeststellung:

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

Bauaktivitäten:

- BÜ-Beseitigung (WP 11)

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 werden die Planfeststellungsverfahren nicht weiter verfolgt.

Baubeginn:
Mai 1995

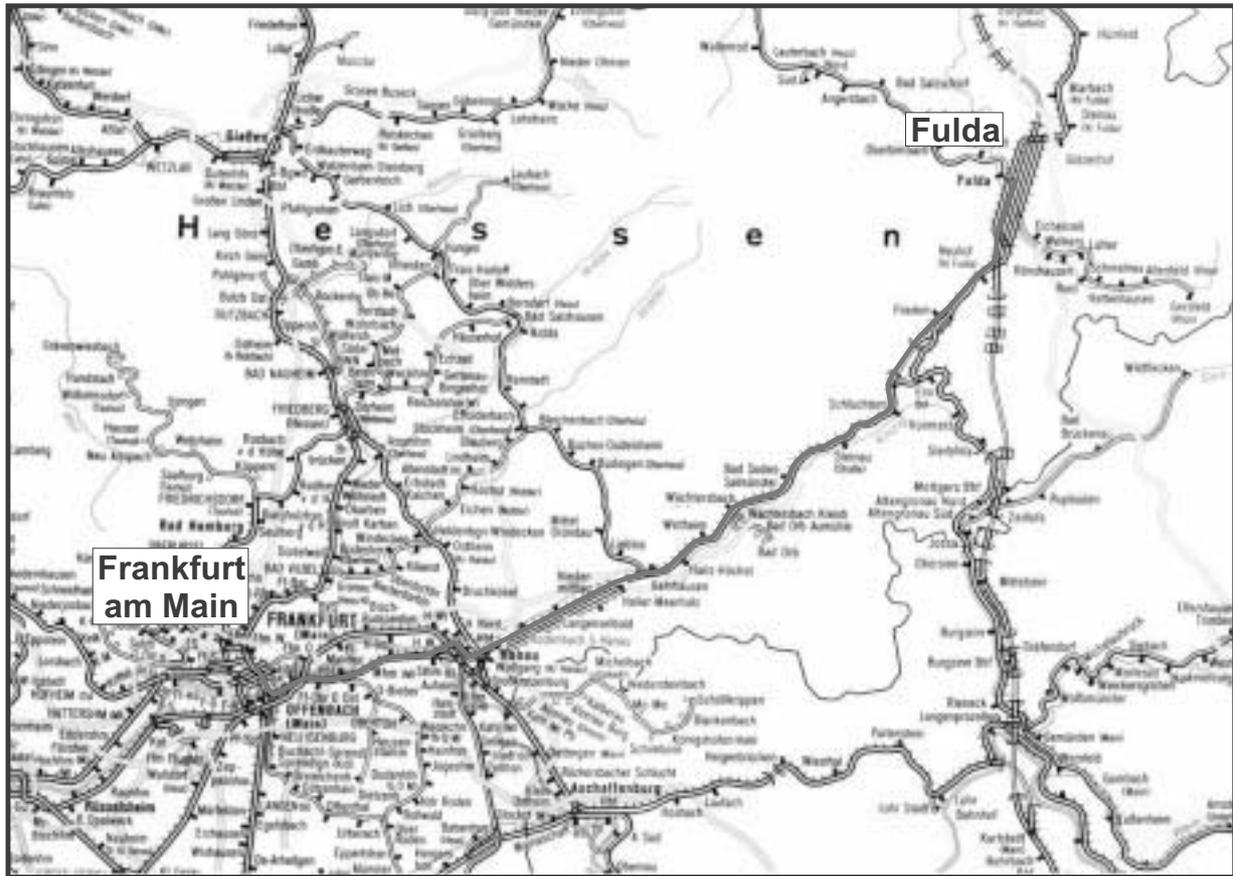
Bauaktivitäten:

- Mehrgleisiger Ausbau im Bereich Ludwigshafen - Mannheim seit April 1998

Inbetriebnahmen:

- 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; Gesamtin-
betriebnahme 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 abschnittswise Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittswise 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, u. a. im Bf. Neuhofer als Verbundmaßnahme mit der BAB 66
- 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. Projektkenndaten

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:

- Das Planergänzungsverfahren für den dreigleisigen Ausbau Hailer - Gelnhausen ist weitestgehend abgeschlossen.
- Für die Linienverbesserung Neuhof wurde im Dezember 2001 das gemeinschaftliche Planfeststellungsverfahren BABA66 / Strecke DB eingeleitet.

Baubeginn:
1987

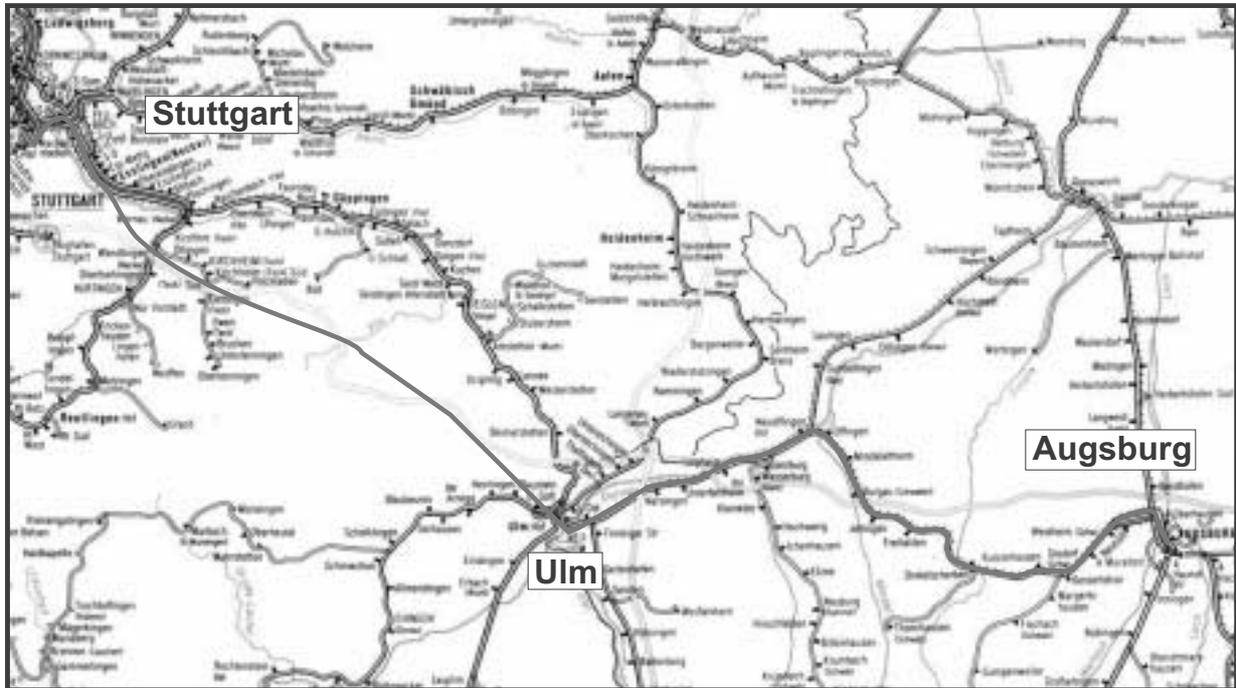
Realisierte Maßnahmen (1. Baustufe):

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

Bauaktivitäten 2004:
Restmaßnahmen im Zusammenhang mit Grunderwerb, Flurbereinigung u.ä.

Inbetriebnahme:
1991

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. Projektkenndaten

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 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.

Abschnitt viergleisiger Ausbau der Donaubrücke:

Planfeststellung:	August 2004
Baubeginn:	2004

Abschnitt Neu-Ulm 21

Planfeststellung:	November 2001
Baubeginn:	September 2003

**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:
Schnellfahrtsgleise 230 km/h
andere Gleise 160 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 30 Min.
nach Bauende 28 Min.
Gesamtkosten: 516 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
1991 abgeschlossen

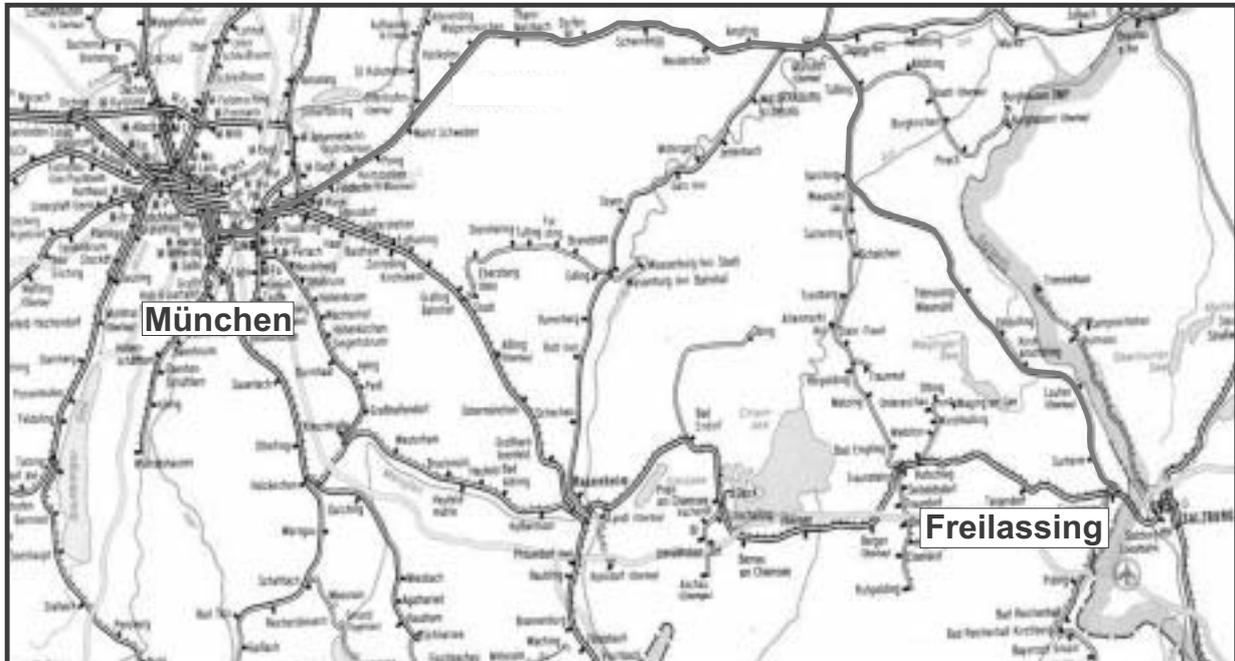
Planfeststellung:

- Seit August 2004 besteht Baurecht im gesamten Ausbaubereich.

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.

Maßnahmen:

1. Baustufe: Laufend und fest disponiert (Projekt Nr. 22):

- Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,
- Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Thann-Matzbach - Schwindegg und Ampfing - Mühldorf

2. Baustufe: Neue Maßnahmen (Projekt Nr. 21)

- Viergleisiger Ausbau im Abschnitt München Ost - Markt Schwaben. Diese Maßnahmen werden zusammen mit dem

S-Bahn-Ausbau (derzeit S2) 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.

3. Baustufe:

- 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.

Noch

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

2. Projektkenndaten

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

3. Projektstand

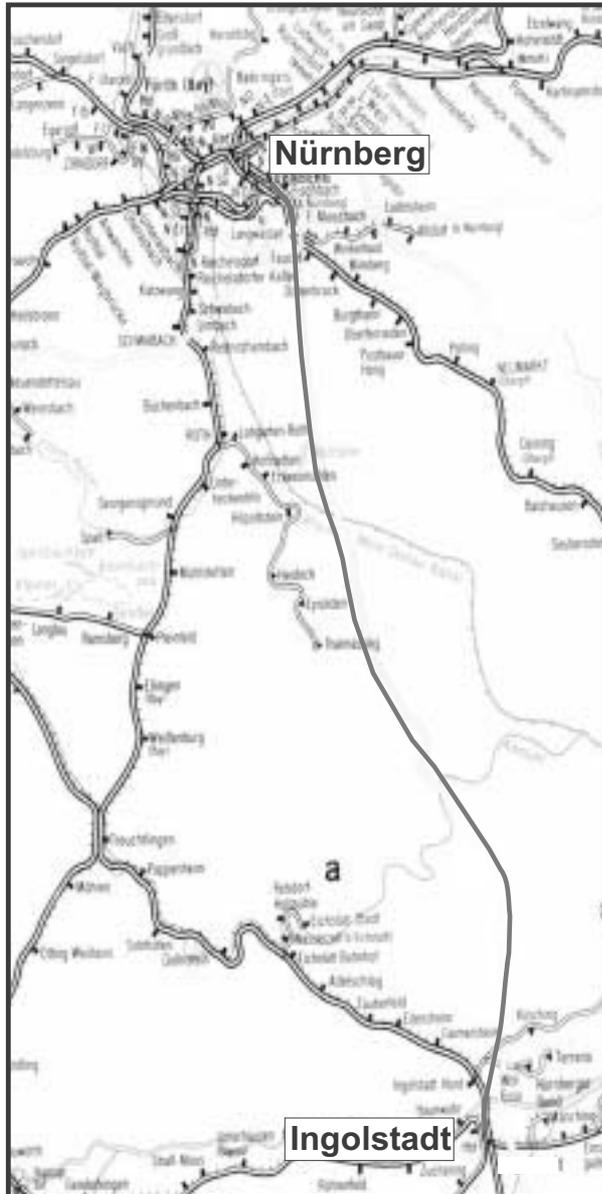
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Ein Abschnitt (Mettenheim) bestandskräftig,
sechs weitere Verfahren eingeleitet,
Beschlusszeitpunkt der Verfahren z. Z.
noch offen.

Bauaktivitäten 2004:
Restarbeiten Baustufe 1 a

Inbetriebnahmen:
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)

1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg - München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg - Ingolstadt

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

ABS Ingolstadt - München

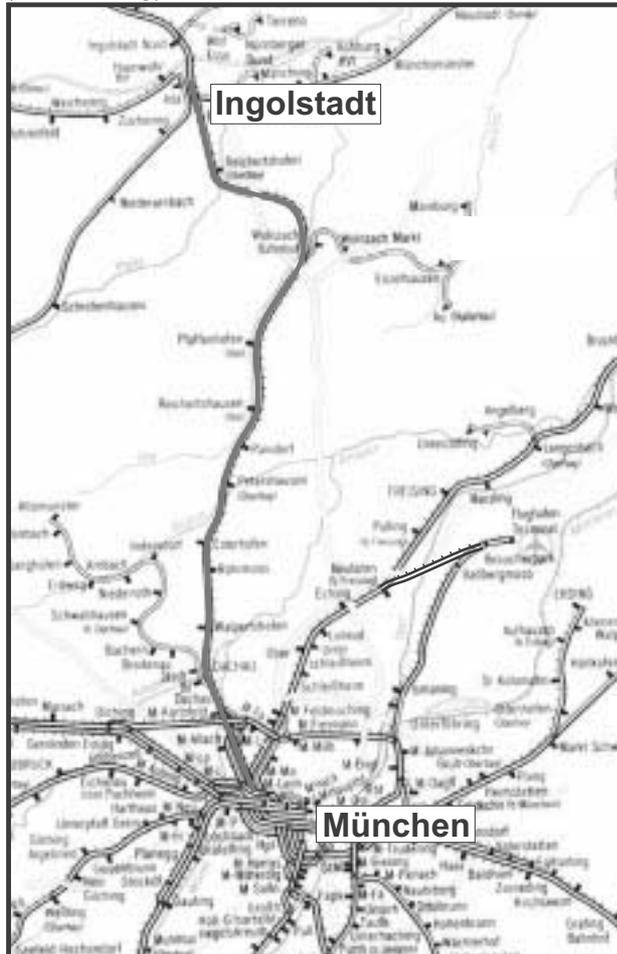
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt - München wird bis zum Jahr 2006 in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

- Ingolstadt - Rohrbach 160 km/h
- Rohrbach - Petershausen 190 km/h
- Petershausen - München-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 München-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.

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

(Fortsetzung)



2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 171 km
 Nürnberg - Ingolstadt 89 km
 Ingolstadt - München 82 km

Baulänge: 161 km
 Nürnberg - Ingolstadt 83 km
 Ingolstadt - München 78 km

Tunnel:
 Anzahl 9
 Länge gesamt 27,0 km

Brücken:
 Anzahl EÜ 120
 Anzahl SÜ 28

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

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

Gesamtkosten: 3.346 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 (alle 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 2005 erwartet.

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

Baubeginn:

NBS:

- Ab Sommer 1994 Beginn der Bauarbeiten im Ausfädelungsbereich Fischbach/Feucht; die Bauarbeiten sind abgeschlossen, Oberleitungsmasten und Schallschutzwände sind errichtet, die Feste Fahrbahn ist fertig gestellt.
- Im Herbst 1998 Baubeginn in den klassischen Neubaustreckenlosen Nord, Mitte und Süd;
- 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.

ABS:

- Von Herbst 1998 bis Ende 1999 Abschluss einzelner vorgezogener Brückenbaumaßnahmen und Bahnsteigunterführungen.
- Im Frühjahr 2000 Baubeginn im mittleren Bauabschnitt Petershausen - Röhrmoos.
- April 2002 Inbetriebnahme von ca. 20 km neuen Gleisen im Abschnitt Petershausen - Röhrmoos.
- Ab April 2002 Baubeginn im südlichen Bauabschnitt Röhrmoos - Dachau - München-Obermenzing.

Bauaktivitäten 2004:

NBS:

- Herstellung der Oberleitungsanlagen und Bau der Festen Fahrbahn über alle Lose.
- Die Tunnel Irlahüll, Offenbau sowie die Verlängerung des Tunnels Denkendorf wurden fertiggestellt.

ABS:

- Realisierung der Bereiche Rohrbach und Reichertshausen
- Bau neuer Komponenten der ESTW Petershausen und Röhrmoos

- Durchbindung der S-Bahn Gleise von der ABS Mitte in den Südabschnitt der ABS
- Fertigstellung der Gleise 4-7 im Bahnhof Dachau, zweier BÜ-Beseitigungen sowie der Fernbahngleise im Abzweig München-Obermenzing.

Inbetriebnahmen 2004:

NBS:

- Keine

ABS:

- Im Mai 2004 wurde der Abschnitt Petershausen - Röhrmoos in Betrieb genommen.
- Im Südabschnitt Röhrmoos - München-Obermenzing ist der Streckenabschnitt von Dachau-Nord bis Röhrmoos April 2004 in Betrieb genommen worden.
- Weitere Teilinbetriebnahmen, z. B. neue Gütergleisanbindung Rbf München-Nord im Bf. Allach, sind erfolgt.

Projekt Nr. 24 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (1. Baustufe)



2. Projektkenndaten:

Streckenlänge:	ca. 13 km
Gesamtkosten:	51 Mio.€

3. Projektstand:

Planungsstand:

- Planungen noch nicht begonnen

Raumordnung:

- Nicht erforderlich

Planfeststellungsverfahren:

- Nicht eingeleitet

Bauaktivitäten:

- keine

1. Verkehrliche Zielsetzung

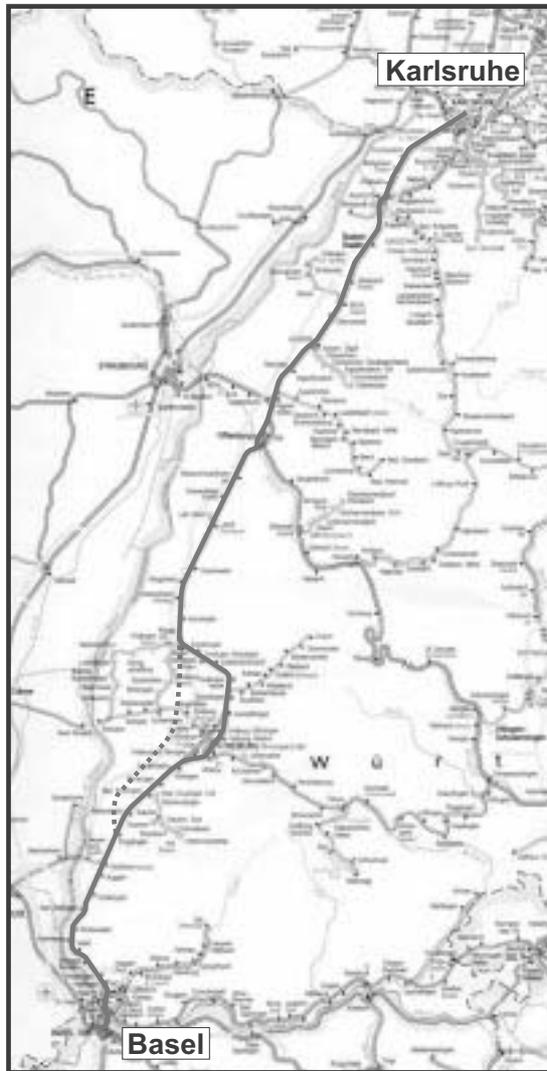
Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen sowie Kapazitätssteigerung der Relation (Stuttgart-) Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Österreich/Schweiz durch die Beseitigung eines Engpasses auf einem eingleisigen Streckenabschnitt mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Langenargen - Lindau/Aeschach

Im Rahmen des internationalen Projektes Nr. 7 ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Grenze D/A (2. Baustufe) sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität vorgesehen.

**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).

Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Baustufe):

Geplante Maßnahmen:

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

Neues Vorhaben (2. Baustufe):

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn Karlsruhe - Durmersheim ($V_{max} = 200$ km/h)
- Zweigleisiger Neubau Durmersheim - Rastatt (einschl.) ($V_{max} = 250$ km/h)
- 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.) Bau des zweigleisigen Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und 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 (Computer Integrated Railroad / Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) realisiert.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	182 km
Karlsruhe - Offenburg	70 km
Offenburg - Basel	112 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.

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

Kosten Gesamtvorhaben: Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Baustufe)	4.256 Mio. €
Neues Vorhaben (2. Baustufe)	1.293 Mio. €
	2.963 Mio. €)

3. Projektstand

Abschnitt Karlsruhe - Offenburg (1. Baustufe)

Raumordnung:	Abgeschlossen
Planfeststellung:	Abgeschlossen
Baubeginn:	Dezember 1987

Bauaktivitäten 2004:

Abschnitt Durmersheim - Rastatt:

- Bauvorbereitende Maßnahmen im Bündelungsabschnitt mit der B36(neu)

Abschnitt Rastatt Süd - Offenburg:

- Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen

Inbetriebnahme:

Abschnitt Rastatt Süd - Offenburg:

- Durchgehend seit dem 13.12.2004 in Betrieb

Abschnitt Offenburg - Basel (2. Baustufe)

Raumordnung:	Abgeschlossen bzw. nicht erforderlich
--------------	---------------------------------------

Planfeststellung:

- Abschnitt Offenburg - Hohberg:
Einleitung voraussichtlich 2005

- Abschnitt Hohberg - Friesenheim:
eingeleitet
- Abschnitt Lahr - Mahlberg:
Einleitung voraussichtlich 2005
- Abschnitt Ettenheim - Herbolzheim:
eingeleitet
- Abschnitt Herbolzheim - Kenzingen:
Einleitung voraussichtlich 2005
- Abschnitt Riegel - March:
Einleitung voraussichtlich 2005
- Abschnitt Freiburg i. Br. - Schallstadt:
Einleitung voraussichtlich 2005
- Abschnitt Bad Krozingen - Heitersheim:
eingeleitet
- Abschnitt Buggingen - Auggen:
eingeleitet
- Abschnitt Schliengen - Eimeldingen:
festgestellt
- Abschnitt Haltingen - Weil/Rhein:
Änderungsverfahren eingeleitet
- Abschnitt Weil/Rhein - Basel:
Einleitung voraussichtlich 2005

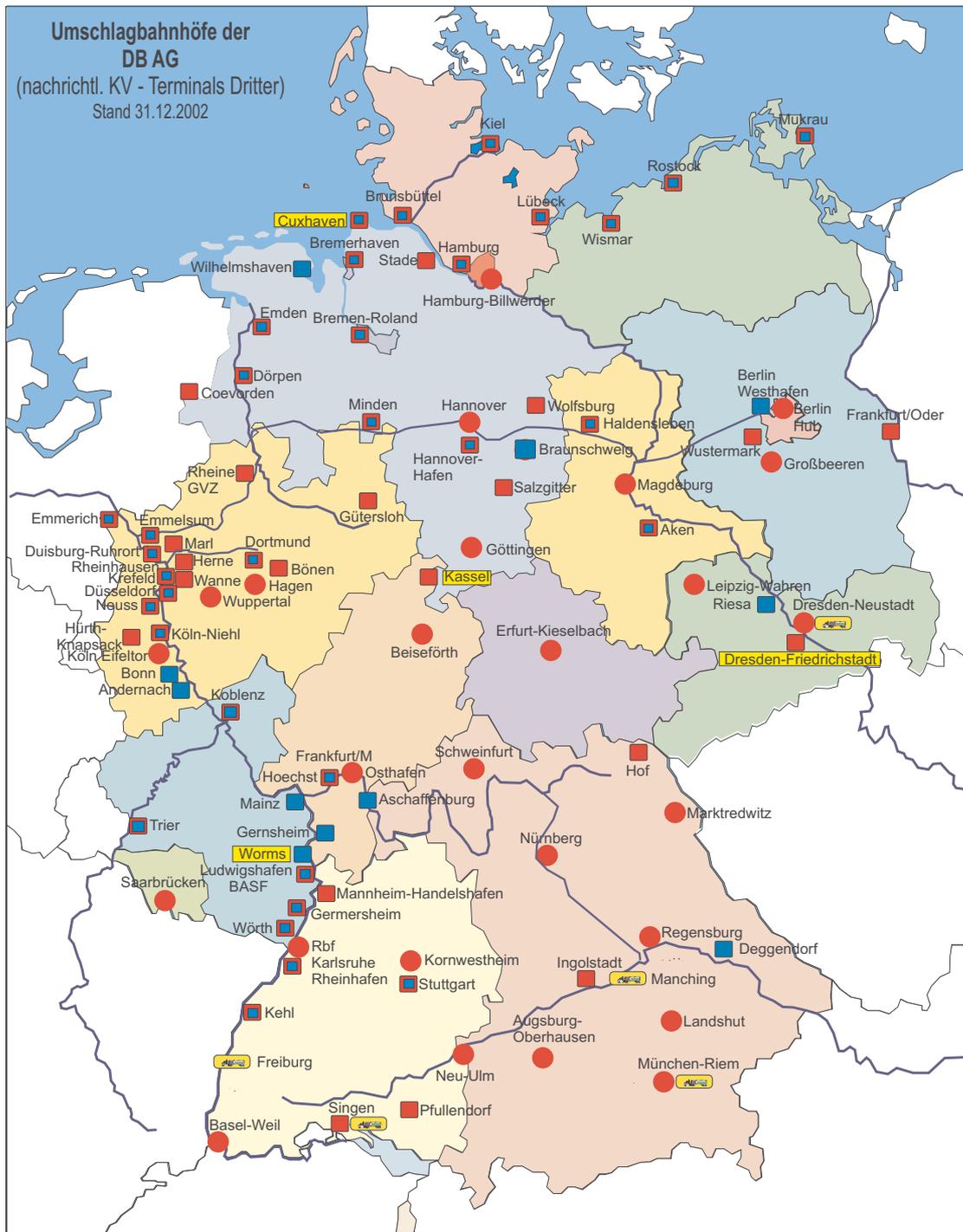
Baubeginn: August 2003

Bauaktivitäten 2004:

Abschnitt Schliengen - Eimeldingen:

- Bau des Katzenbergtunnels

Projekt Nr. 26 - Laufende und fest disponierte Vorhaben 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 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

Die 1. Stufe KV beinhaltet den Neu-/Ausbau von 13 KV-Terminals. Diese wurden über 2 Sammelvereinbarungen (SV 6/96, SV 6/97) finanziert.

Ziel des Vorhabens ist es, 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. Hierfür ist Neu-, Ausbau bzw. Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Neben dem Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.

Die Bundesregierung fördert den Aus- und Neubau von KV-Terminal

- der DB AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz 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)

Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu-/Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

2. Projektkenndaten

1. Stufe:

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-Eifelort
- 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

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

Stufe 2

Für den Ausbau des Terminalnetzes laufen z.Zt. Planungen für den Ausbau weiterer KV-Terminals, die Gegenstand der Stufe 2 sind bzw. sein können:

- Ulm - Nord (Dornstadt) -
Einzelfinanzierungsvereinbarung: 2004
- München Riem (3. Modul) - Planungen
- Großbeeren (Verlängerung Krahnbahn auf 700 m mit 2. Kran) - Planungen
- Leipzig-Wahren (Verlängerung Krahnbahn auf 700 m) - Planungen
- Nürnberg Hafen - Planungen

3. Projektstand

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

Bauaktivitäten 2004:

- Frankfurt/Main Ost
- Ulm Nord/Dornstadt

Inbetriebnahmen 2004:

- Frankfurt/Main Ost

Rahmenplanung Rangierbahnhöfe

Projekt Nr. 26b - Laufende und fest disponierte 1. Stufe-

Projekt Nr. 29b - Neue Vorhaben 2. Stufe-

1. Zielsetzung

Ziel der 1. 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. Stufe:

Modernisierung der Zugbildungsanlagen

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

Zur Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen in den 5 Zugbildungsanlagen 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. Das geplante Investitionsvolumen des Bundes zur Modernisierung der 5 Zugbildungsanlagen beträgt 169,5 Mio. €.

2. Stufe:

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

3. Projektstand

1. Stufe:

Baubeginn:

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

Bauaktivitäten 2004:

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

Inbetriebnahmen 2004:

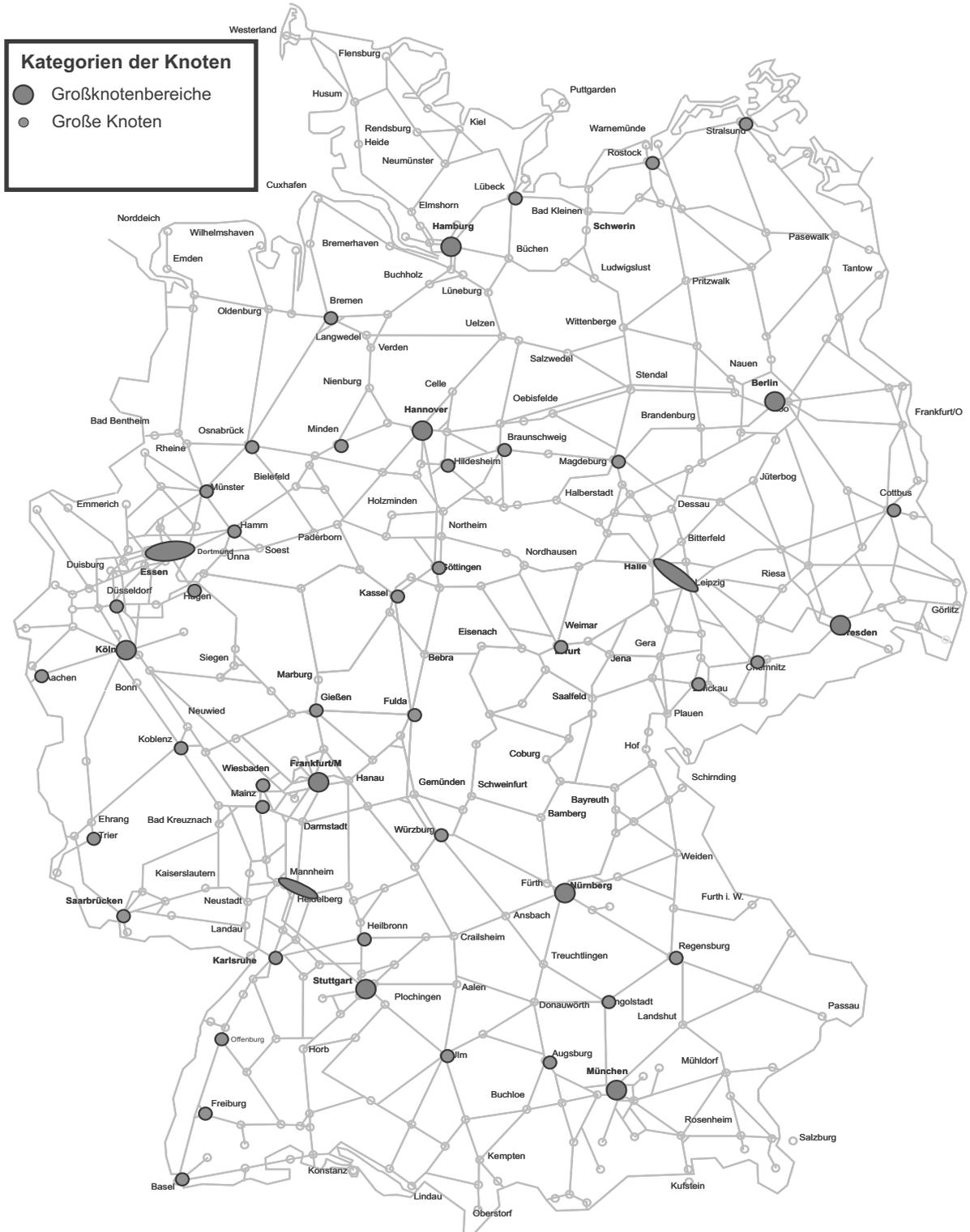
- Mannheim West/Ost-System
- Seelze Ost/West-System

2. Stufe:

Für die 2. Stufe ist eine Sammelvereinbarung in Vorbereitung.

* Im BVWP 92 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 92 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 92.

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



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 Knoten Leipzig, ESTW Halle (S), Umbau nördlicher Leipziger Güterring).
- Erstellung der Entwurfsplanung für den Knoten Leipzig.

Bauaktivitäten 2004:

- Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S) - Leipzig,
- Umbau Bahnhof Wiederitzsch.
- ESTW Leipzig (1. Baustufe).

Inbetriebnahme 2004:

- UZ Leipzig Hauptbahnhof,
- Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla.

Knoten Hannover

Planungsstand:

- Abgeschlossen

Bauaktivitäten 2004:

- Restabwicklung

Knoten Dresden

Planungsstand:

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

Bauaktivitäten 2004:

- keine

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

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

UZ Schönebeck als letzte Teilmaßnahme des ESTW Magdeburg

Inbetriebnahme 2004:

- UZ Schönebeck

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

Knoten Erfurt

Planungsstand:

1. Baustufe (ESTW)

- Inbetriebnahme März 1999

2. Baustufe (Umbaubereich Personenbahnhof)

- Entwurfsplanung (Spurplanänderung /
Umbaubereich Personenbahnhof)
abgeschlossen

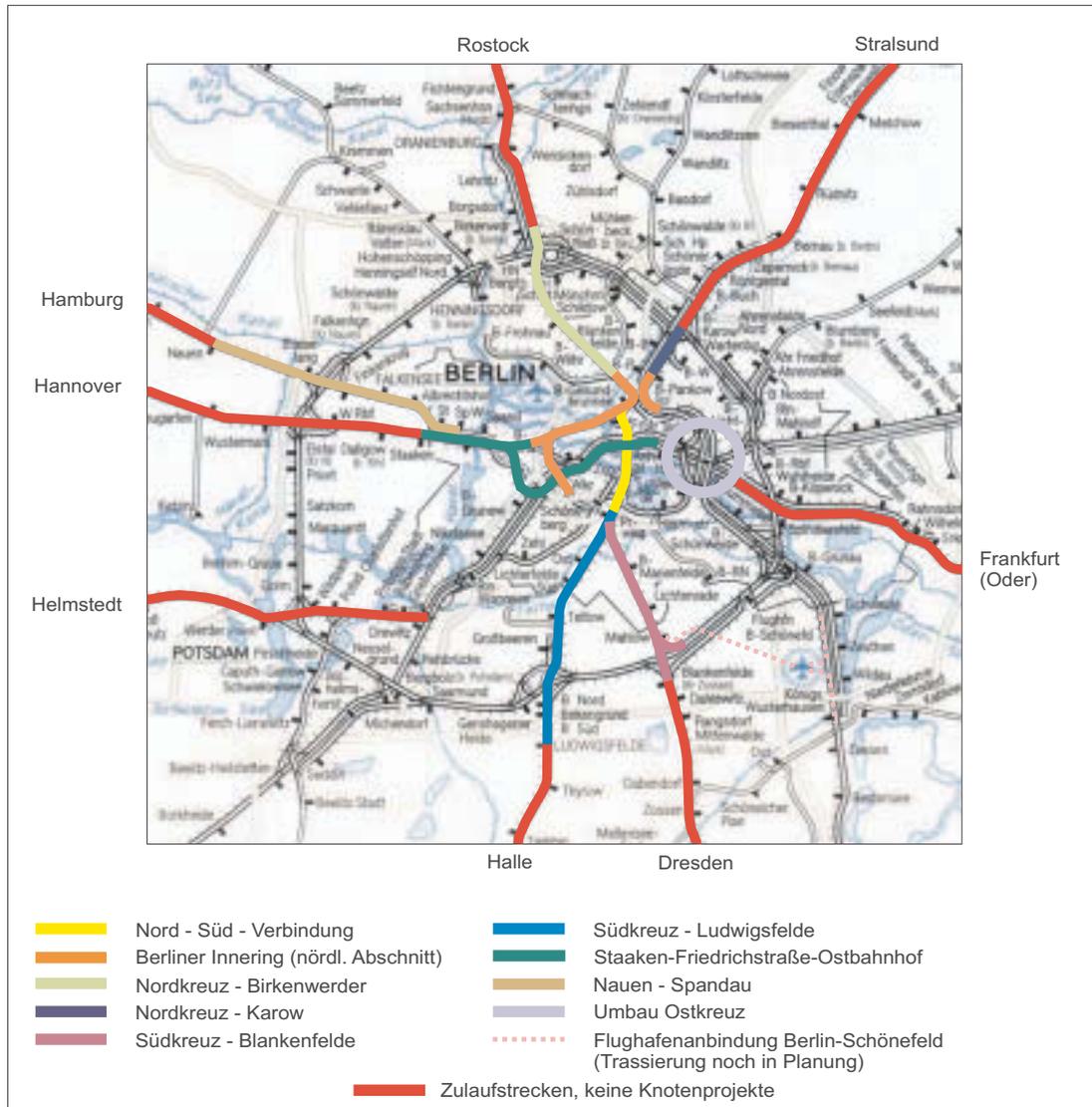
Planfeststellung:

- Abgeschlossen

Baubeginn:

- Personenbahnhof, Westteil Knoten
Erfurt: 2002
- Bauvorbereitende Maßnahmen und
Empfangsgebäude 2003

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:

Fertig gestellte und zum Teil in Betrieb genommene Abschnitte:

- Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof:
Brücken Ost/ West einschl. Oberbau und Bahntechnik S- und Fernbahn, Ost-West-Dach, alle Baugruben, Rohbau (mit Ausnahme von Restleistungen)
- Bahnhof Potsdamer Platz (mit Ausnahme der technischen Ausrüstung und des Ausbaus der Bahnsteigebene)
- Bereich Bahnhof Papestraße:
Kreuzungsbauwerk Gütergleis, Nord-Süd-S-Bahn S 2 in Endlage (Bahnsteig, Oberbau und Bahntechnik)

- Tunnelstrecke (Rohbau, Oberbau von Gleisdreieck bis Spreebogen)
- oberirdische Streckenabschnitte:
Brücken der Nordringanbindung, Oberbau südlich vom Gleisdreieck (ausgenommen Bereich Bf Papestraße)

Bauaktivitäten 2004:

- Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof:
Baugrube und Rohbau im Baufeld B, Ausbau und Technische Ausrüstung, Oberbau Nord/Süd, Beginn Bügelbauten
- Bahnhof Potsdamer Platz:
technische Ausrüstung und Ausbau der Bahnsteigebene
- Bereich Bahnhof Papestraße:
Rohbau des Bahnhofs, Ring-S-Bahn S 4 (Kreuzungsbauwerk, Bahnsteig und Bahnsteighalle), Eisenbahnüberführung L 487
- Tunnelstrecke:
Bahntechnik und Signaltechnik
- oberirdische Streckenabschnitte:
Bahntechnik südlich vom Gleisdreieck

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, Nordkreuzbündelung 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 Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof
- 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

Baubeginn:
1992

Bereits fertig gestellt:

S-Bahn:

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

Fern-Bahn:

- Die Gleisanlagen sind mit Ausnahme der Strecke Gesundbrunnen - Schönhauser Allee fertig gestellt.

Ingenieurbauwerke:

- Insgesamt wurden bisher 13 tunnelartige Bauwerke, 39 Brücken und 106 Stützbauwerke errichtet.

Bauaktivitäten:

- Oberleitungsarbeiten an allen Streckenabschnitten (Ausnahme: Strecke 6178 Grunewald - Halensee erhält keine Oberleitung).
- Ausstattung Fernbahnsteige Gesundbrunnen (Bahnsteige der S-Bahn sind seit Juni 2003 vollständig in Betrieb).
- Gleisanlagen Gesundbrunnen - Schönhauser Allee.
- Signaltechnik:
ESTW UZ Bornholmer Straße, ESTW UZ Moabit, Umbau ESTW UZ Ruhleben, Anpassung der bestehenden Nachbarbetriebsstellen Bln.Schönholz, Halensee und Greifswalder Straße
- Errichtung der für die Infrastruktur notwendigen Betriebsfernmelde- und Starkstromanlagen.

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

Nordkreuz - Birkenwerder

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau, ggf. in Stufen, der sogenannten Nordbahn zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring
- Ausbau des Bahnhofs Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges an den Fernbahngleisen bei Beibehaltung des S-Bahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn

Streckenlänge: 18,8 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 268 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:
abgeschlossene Vorentwurfsplanung
2004

Baubeginn:
offen

Bauaktivitäten 2004:
keine

Nordkreuz - Karow

Projektkenndaten

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

Streckenlänge: 7,4 km

Ausbaugeschwindigkeiten:
Nordkreuz - Karow 160 km/h

Gesamtkosten: 83 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung weitgehend abgeschlossen
- Planrecht für einen Abschnitt vorhanden
- Die Planfeststellungsanträge für die weiteren Abschnitte - nebst Schall-/Erschütterungsschutz - werden derzeit präzisiert

Baubeginn:

- 2003

Bauaktivitäten:

- EÜ Berliner Straße
- Strecke km 4,2 - 9,039 bauvorbereitende Maßnahmen und Erdbau (einschl. bauvorbereitende Maßnahmen EÜ Bahnhofsstraße)

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. Der Abschluss der Planfeststellungsverfahren wird bis 2006 angestrebt. Die Entwurfsplanung liegt mit Stand 1997 vor und muss entsprechend der zwischenzeitlichen Entwicklung überarbeitet werden.

Baubeginn:

Frühestmöglich 2007

Bauaktivitäten 2004:

keine

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 im April 2004 ergangen.

Bauaktivitäten 2004:

Land Berlin:

- Oberbau
- Oberleitungsanlage
- Haltepunkt Lichterfelde Ost

Land Brandenburg:

- Erd- und Tiefbau
- Oberbau
- Fertigstellung Oberleitungsanlage
- ESTW Teltow
- Haltepunkt Großbeeren
- ESTW Ludwigsfelde
- Eisenbahnüberführung über die Landesstraße 40 in Großbeeren

Fertig gestellte Teilmaßnahmen:

Land Berlin:

- Alle Ingenieurbauwerke
- Erd- und Tiefbau

Land Brandenburg:

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

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

Staaken - Friedrichstraße - Ostbahnhof

Projektkennndaten

- 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 2004:
Restarbeiten, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Inbetriebnahme:
1998

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

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:

Der Planfeststellungsbeschluss für die Strecke vom Berliner Außenring bis zum Flughafenbahnhof (einschließlich) ist im August 2004 ergangen und noch nicht rechtskräftig. Für die Anbindung an die Görlitzer Bahn wird die Planfeststellung voraussichtlich 2005 beantragt. Die Entwurfsplanung für die Westanbindung wurde im Jahr 2004 im Wesentlichen fertiggestellt.

Baubeginn:

Vsl. Ende 2006/Anfang 2007

Bauaktivitäten 2004:

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 2004:
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 2 Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte

Ausbaugeschwindigkeit: 80 - 120 km/h

Gesamtkosten Fernbahnanteil: 180 Mio. €

Projektstand:

Planungsstand:

- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Abschluß der Entwurfsplanung in 2004
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2002
- Planfeststellungsbeschluss vsl. in IV/2005

Baubeginn:
Vsl. 2005

Bauaktivitäten 2004:
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 Verbindungskurve 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. €

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

3. Projektstand

Planfeststellung:

- Planfeststellungsbeschlüsse für den zweigleisigen Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Horn liegen vor
- Planfeststellungsbeschlüsse für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde liegen für die Planfeststellungsabschnitte (PFA)
1 (Hansestadt Hamburg)
2 (Kreis Stormarn) und
3 (Hansestadt Lübeck) vor.
- Der PFA 4 (Travemünde) ist noch nicht eingeleitet.
- Die Planfeststellung des mit der Elektrifizierung gekoppelten Projektes für den Bau des 2. Streckengleises von Schwartau-Waldhalle - Lübeck-Kücknitz wurde noch nicht eingeleitet.

Bauaktivitäten 2004:

- Bauvorbereitende Arbeiten für die Elektrifizierung
- Einbau Gleiswechselbetrieb auf dem A b - schnitt Hamburg - Lübeck sowie E i n b a u einer Blockverdichtung 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. Projektkennndaten

Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
Neumünster - Bad Oldesloe

Streckenlänge: 45 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten: 304 Mio. €

3. Projektstand

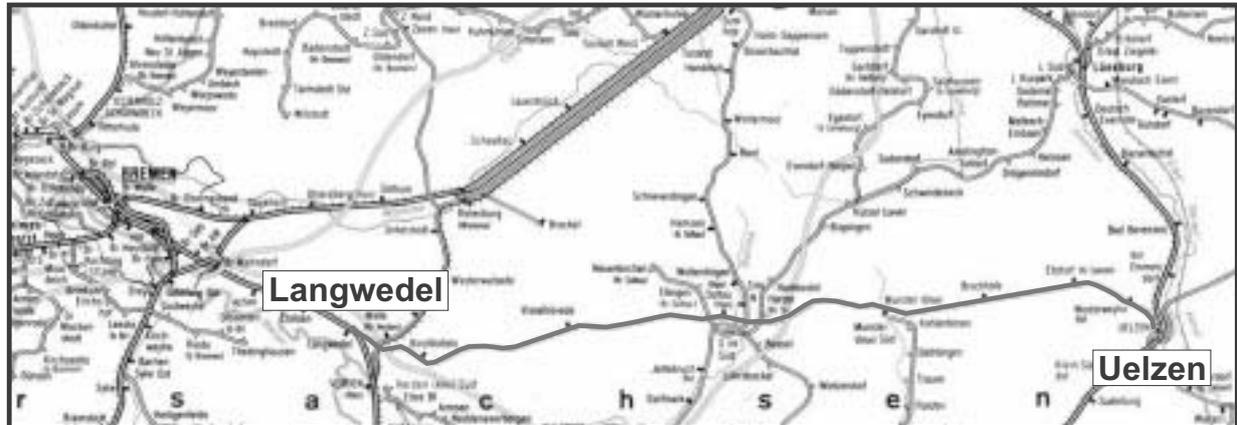
Raumordnung und Planfeststellung:

- nicht eingeleitet

Baubeginn:

- offen

Projekt Nr. 3a - Neue Vorhaben - ABS Langwedel - Uelzen



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:
offen

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



Ausbaustufe II

- Einrichtung der Abzw „Weißer Floh“ und des Betriebsbahnhofs „Accum“ zur besseren Anbindung der Nordstrecke.
- Einführung Streckenbetrieb auf der Nordstrecke (heute Rangierbetrieb).
- 2004 Fortführung der konzeptionellen Planung.

Planfeststellung und Baubeginn: offen

Ausbaustufe III

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

Planfeststellung und Baubeginn: offen

1. Verkehrliche Zielsetzung

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 52 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

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

3. Projektstand

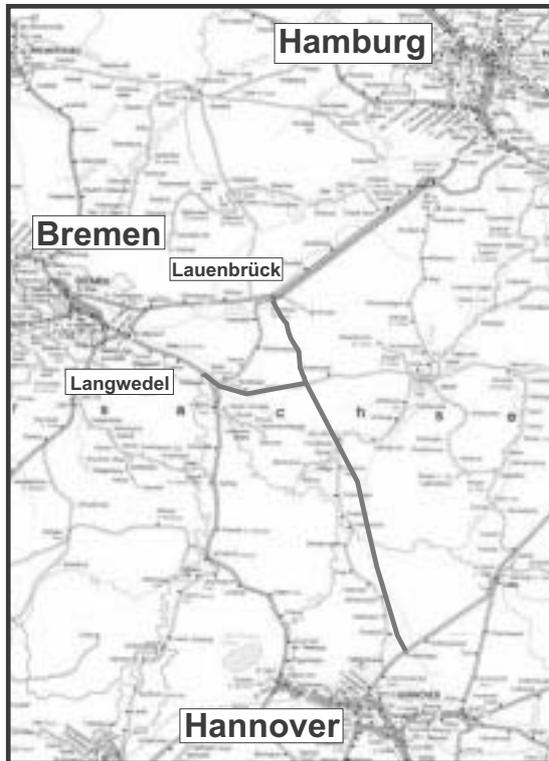
Ausbaustufe I

- 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 Hamburg - Hannover und Bremen - Hannover mit dem Ziel der Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs, Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkenndaten

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

Vorentwurfsplanung:	
Beginn	Dezember 2002
Abschluss	März 2004
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. €

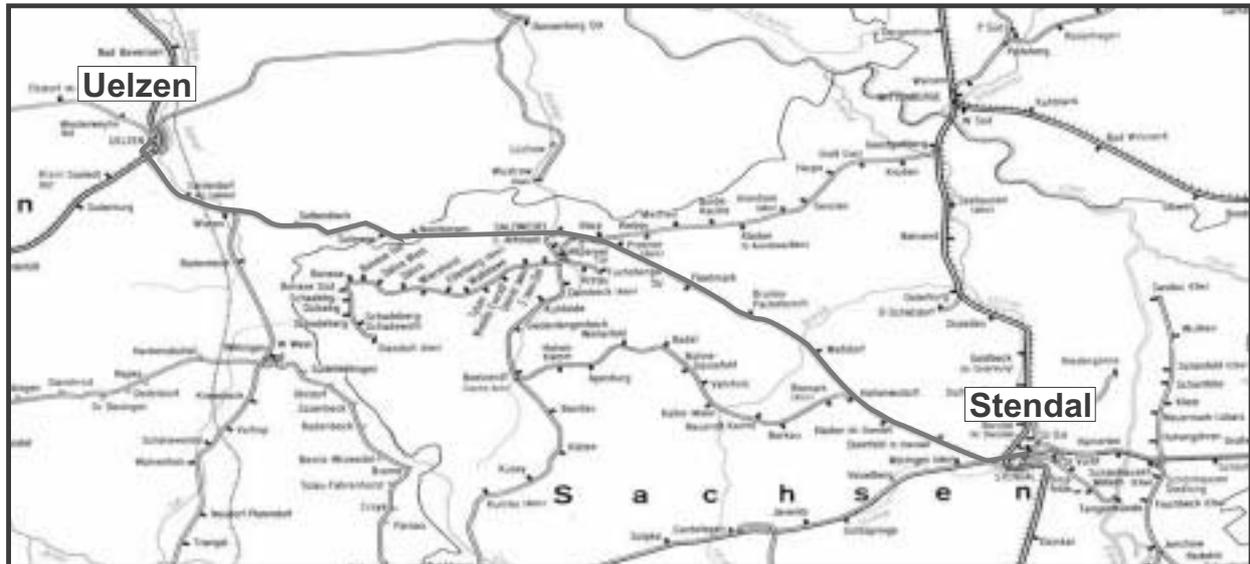
3. Projektstand

Vorentwurfsplanung:
abgeschlossen

Raumordnung:
nicht erforderlich

Planfeststellung und Baubeginn:
offen

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.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau.

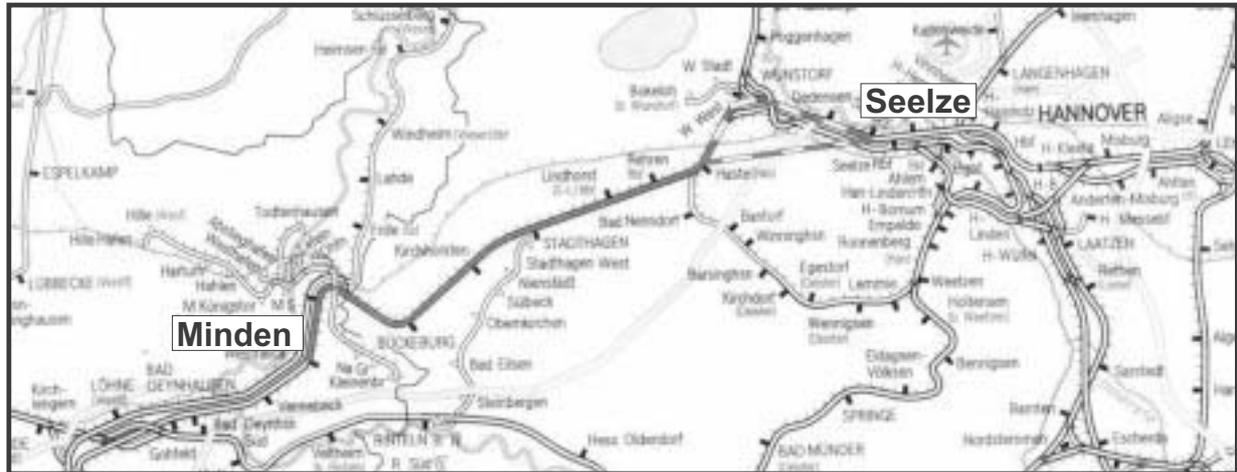
2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	113 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten:	139 Mio. €

3. Projektstand

Zweigleisiger Ausbau erfolgt bedarfsgerecht anhand der Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu einem späteren Zeitpunkt.

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 Wolfsburg / Hannover und Löhne im Korridor Berlin - Hannover - Westdeutschland; Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- zweigleisiger Ausbau Minden - Haste
- zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Haste - Seelze

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: ca. 71 km
Entwurfsgeschwindigkeit bis zu: 230 km/h
Gesamtkosten: 901 Mio. €

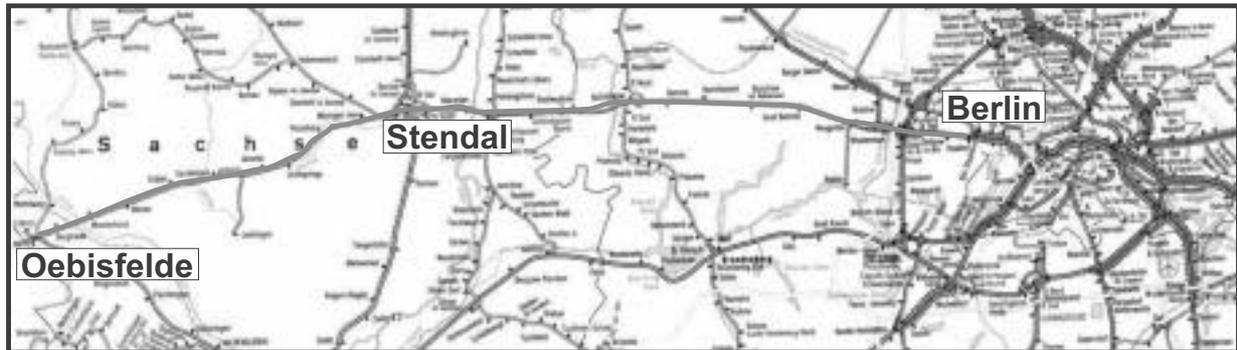
3. Projektstand:

Raumordnungsverfahren: offen

Planfeststellung: offen

Baubeginn: offen

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 zweigleisigen 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. Projektkenndaten

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.

Realisierungsentscheidung ist abhängig von der Verkehrsentwicklung im Korridor Hannover - Berlin.

**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: (incl. Investitionsanteil des Landes NRW)	1.000 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 2004:

Im Knoten Oberhausen:

- Fertigstellung der beiden Tunnelröhren als kreuzungsfreier Abzweig der Relation (Duisburg -) Oberhausen West - Emmerich (Inbetriebnahme der Tunnelröhre in Richtung Duisburg im Juni 2004, der Tunnelröhre in Richtung Emmerich im Oktober 2004)
- Im Anschluss die Durchführung von Restarbeiten

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten für den Personenverkehr durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

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

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:
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.

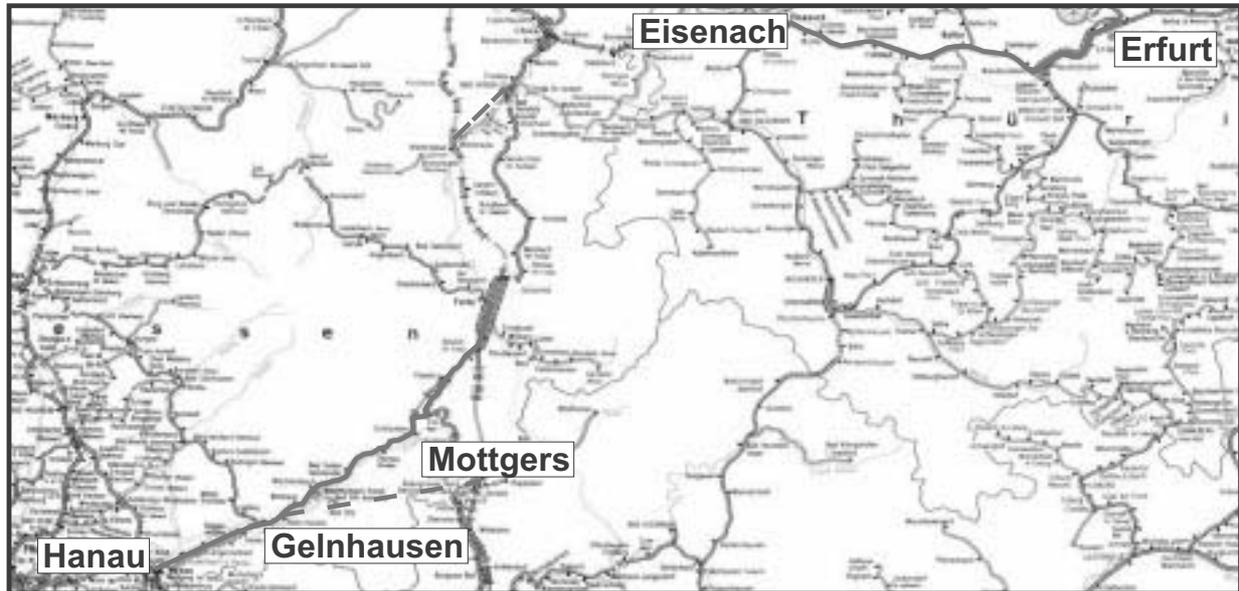
2. Projektkennndaten

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 an die 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: zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
- 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. Projektkennndaten

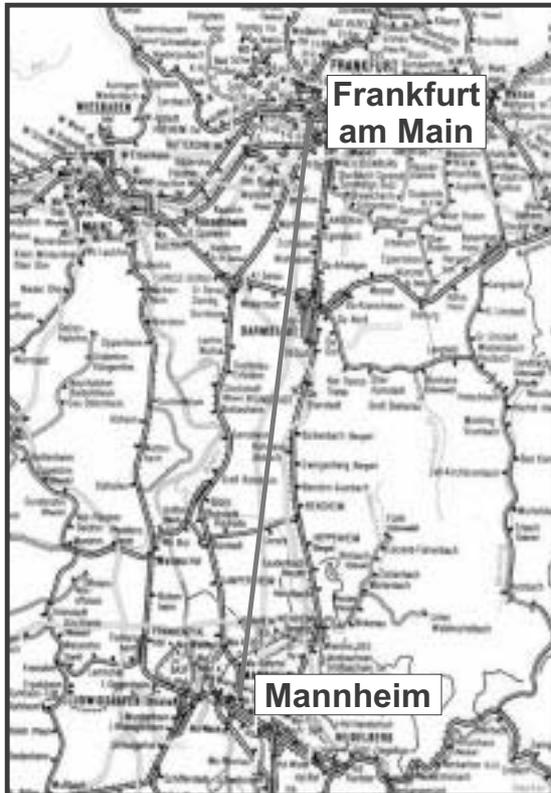
Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten: 2.250 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorstudien wurden erstellt

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

- zweigleisige NBS ($V_{\max} = 300 \text{ km/h}$)
Frankfurt-Sportfeld - Mannheim mit An-
bindung an die vorhandene Strecke
Mannheim - Stuttgart, im Knoten Mann-
heim.

2. Projektkenndaten:

Streckenlänge: 75 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h

Gesamtkosten: 1.771 Mio.€

3. Projektstand

Raumordnung:

Raumordnungsverfahren in den Ländern Hes-
sen 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 Neigetechnikzügen; 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)



Weiter zu 2. Projektkenndaten

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

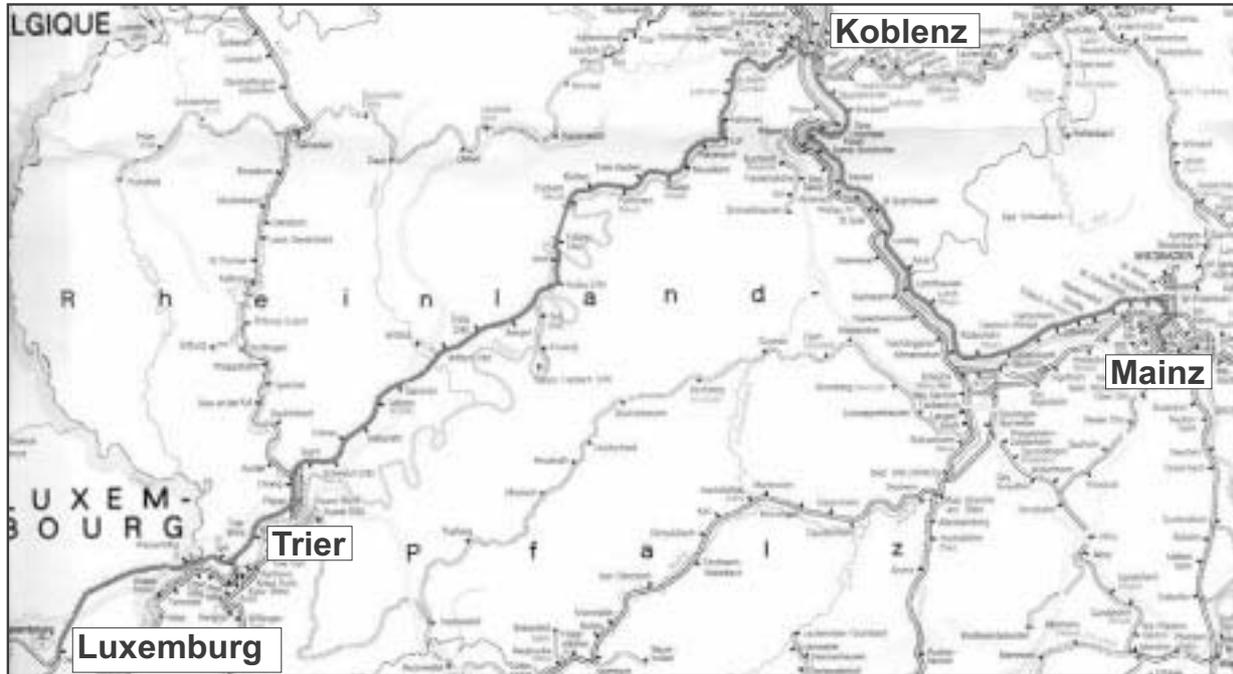
Gesamtkosten: 467 Mio. €

3. Projektstand

Planfeststellung:
offen

Baubeginn:
offen

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen durch Beseitigung von Streckenkapazitätsengpässen und Verkürzung der Reisezeit in der Relation Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

- Erweiterung der Moselbrücke bei Karthaus auf zwei Gleise zur Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit,
- Linienverbesserung zwischen Karthaus und Igel,
- Ausbau des Streckenabschnitts Koblenz - Trier für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen

2. Projektkenndaten

Betroffene 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. €

3. Projektstand

Raumordnung:	nicht erforderlich
Planfeststellung:	offen
Baubeginn:	offen

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. Projektkennndaten

Streckenlänge:	23 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Gesamtkosten (Investitionsanteil des Bundes):	19 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:	Vorplanung
Baubeginn:	offen

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den
Personen- und Güterverkehr

Geplante Maßnahmen:

- offen

Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen werden im Rahmen einer Studie über die Einführung eines Rhein-Ruhr-Expresses ermittelt.

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um ca. 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. €

3. Projektstand

Raumordnung und Planfeststellung:	nicht eingeleitet
Baubeginn:	offen

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. Projektkenndaten

Streckenlänge: 30 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
ABS 200 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 24 Min.
nach Bauende 21 Min.

Gesamtkosten: 159 Mio. €

3. Projektstand:

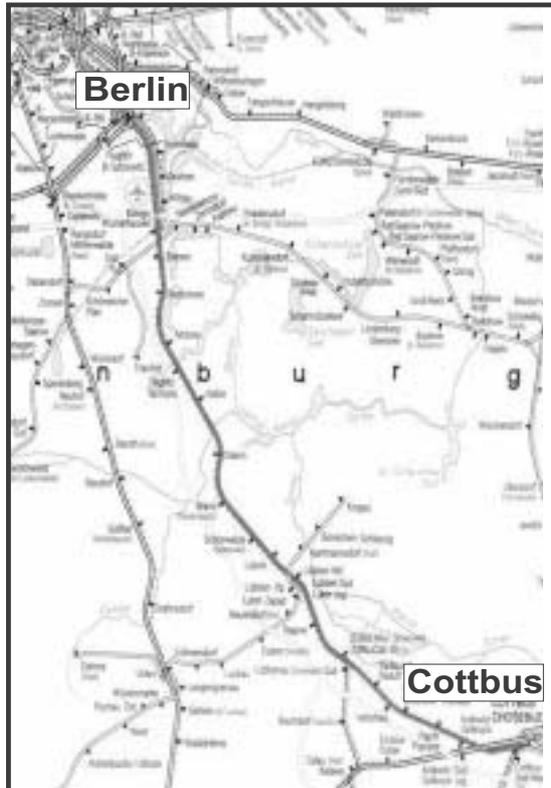
Planfeststellung:

offen

Baubeginn:

offen

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



Fortsetzung

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 Cottbus - Görlitz

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

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

Gesamtkosten: 238 Mio. €

3. Projektstand

Baubeginn: offen

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

Inbetriebnahme:

Vorabmaßnahme,
Streckenblockverdichtung zwischen
Pinneberg und Elmshorn (1997).

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 $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$

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. €

3. Projektstand

Punktuelle NeiTechmaßnahmen durchgeführt; ansonsten bislang keine weiteren Aktivitäten.

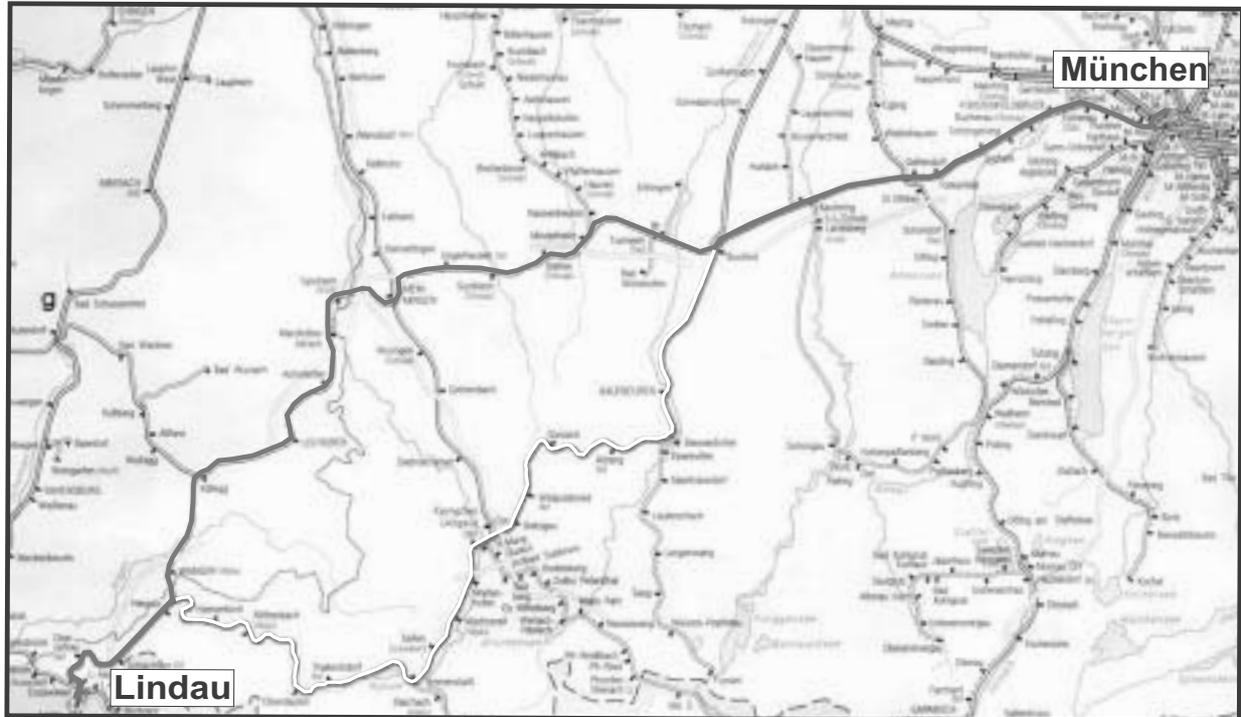
1. Verkehrliche Zielsetzung

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-Zügen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden. Vereinfachung der betrieblichen Abläufe und Erhöhung der Streckenkapazität.

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Gleiskörpers
- Verdichtung der Blockstellung
- 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:	221 Mio. €
(Davon Projekt Nr. 1)	41 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Planungen zur Ertüchtigung des Gleiskörpers

Planfeststellung:
Soweit erforderlich Ende 2002 eingeleitet.

Bauaktivitäten:
Vorabmaßnahmen Oberbau im Jahr 2004 weitgehend abgeschlossen.

Teil C (Anlagenteil)

Anlage 1

Bund und Bahn einigen sich auf Vorhabenliste

66 Projekte in der Mittelfristplanung 2004 bis 2008

15. Juli 2004, Nr.: 280/04

"Bundesregierung und Deutsche Bahn AG haben sich für die Mittelfristplanung 2004 bis 2008 auf 66 Schienenprojekte geeinigt." Das teilte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am Donnerstag in Berlin mit. Damit könne auch in den nächsten Jahren ein bedarfs- und leistungsgerechter Ausbau der Bundesschienenwege gewährleistet werden. Eine Überarbeitung war wegen der neuen Haushaltslinie und Mittelfristplanung notwendig geworden.

Den Abstimmungen mit der DB AG zu der Investitionsplanung Schiene im Zeitraum 2004 bis 2008 ist ein Plafonds für das Bestandsnetz von 2,5 Milliarden Euro pro Jahr zu Grunde gelegt. Damit könne der Bedarf für Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes vollständig gesichert werden, so das Ministerium. Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege konnten im Umfang von ca. 3,1 Milliarden Euro berücksichtigt werden (s. anliegende Übersicht). Die Mittelfristplanung stelle die Weiterführung von Vorhaben sicher, wodurch erhebliche Abbruchkosten vermieden werden könnten. Die verfügbaren Mittel erforderten allerdings, eine Anzahl von Vorhaben in Stufen auszubauen.

Das Ministerium teilte darüber hinaus mit, dass Bund und DB AG in Abhängigkeit von den von der Bundesregierung angestrebten zusätzlich verfügbaren Haushaltsmitteln prüfen würden, in welchem Umfang in den kommenden Jahren einzelne Vorhaben des Bedarfsplans verstärkt dotiert und damit beschleunigt bzw. weitere neue Vorhaben begonnen werden könnten. In der Diskussion stehe hier bis 2008 ca. eine Milliarde Euro.

Hierbei handelt es sich um folgende Projekte:

- ABS/NBS Karlsruhe - Basel, Abschnitt Buggingen - Basel (beschleunigte Fertigstellung und Anbindung des Katzenbergtunnels)
- NBS Erfurt - Ebensfeld des VDE 8.1 und NBS Gröbers - Erfurt des VDE 8.2 (Baubeschleunigung)
- ABS Ebensfeld - Nürnberg (Bau eines 3. und 4. Gleises zwischen Nürnberg und Fürth, Beschleunigung)
- POS Süd, Appenweier - Kehl (Baubeschleunigung)
- Wiederaufbau der Dresdner Bahn in Berlin (neues Vorhaben)
- Schienenanbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg-International (neues Vorhaben)
- ABS Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL (neues Vorhaben)
- ABS Nordkreuz - Karow des Knotens Berlin (Baubeschleunigung)
- ABS Hamburg - Lübeck

Anlage: Liste der 66 Projekte

Mittelfristplanung 2004 - 2008 für die Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

lfd. Nr.	Vorhaben	Erläuterung	Σ 2004 – 2008
(1)		1. Baustufe Rastatt Süd - Offenburg	30
(2)	ABS/NBS Karlsruhe - Basel	Ka - Rastatt Süd StA 1 (Zusammenhangsmaßnahmen mit B 36 n), Buggingen - Basel (Katzenbergtunnel)	194
(3)	NBS/ABS Nürnberg - München	Nürnberg - Ingolstadt - München (Finanzierung der Restmaßnahmen durch Eigenmittel DB AG - Höchstpreisvereinbarung mit Bund)	-
(4)	ABS Köln - Aachen	Köln - Düren	24
(5)		Aachen - Grenze (incl. Buschtunnel)	50
(6)	ABS Augsburg - München		185
(7)	VDE 2 Hamburg - Büchen - Berlin	Ausbau 160 km/h	19
(8)		2. BS: Ausbau 230 km/h	160
(9)	ABS Hannover - Lehrte	Han.-Tiergarten - Lehrte incl. Durchfahr. Lehrte	64
(10)	VDE 4 (Hannover -) Lehrte - Berlin	einschl. Stammstrecke, Restleistungen	6
(11)		NBS Erfurt - Ilmenau	56
(12)	VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt	NBS Ilmenau - Ebensfeld	109
(13)		ABS Ebensfeld - Nürnberg Abschnitt Nürnberg - Fürth, 3. Streckengleis	10
(14)		Leipzig - Gröbers (Restleistungen)	10
(15)	VDE 8.2 Erfurt - Halle/Leipzig	Erfurt - Gröbers	128
(16)		Südanbindung Halle EFRE Finanzierung	28
(17)	VDE 8.3 Berlin - Halle/Leipzig		59
(18)		1. Baustufe: Leipzig - Riesa	5
(19)	VDE 9 Leipzig - Dresden	2. Baustufe: DD Neustadt - DD Hbf	86
(20)		3. Baustufe Riesa - DD Neustadt, Abschnitt Riesa (a) - Zeithain	37
(21)		1. Stufe (Neitech Weimar - Göschwitz, 2gl. Abschnitte)	11
(22)	ABS Paderborn - Chemnitz	2. St (2. Teil FinVe), Knoten Gera, Neitech Göschwitz - Gößnitz EFRE Finanzierung	37
(23)		2. St. (3. Teil FinVe) Erfurt (a) - Glauchau Schönbornchen (a)	36
(24)	ABS Kar.-Stg.-Nür.-Lp/Dresden		143
(25)	ABS D/NL Emmerich - Oberhausen	Bf Oberhausen	7
(26)		Strecke (Blockverdichtung)	3
(27)	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken	1. Baustufe	26
(28)		2. Baustufe (200 km/h Saarbrücken - Kaiserslautern)	79
(29)	POS Süd	Appenweier - Kehl	5
(30)	Rbf	Mannheim W/O, Seelze O/W, Gremberg, Hagen-Vorhalle	130
(31)		Halle	29
(32)	KLV	SV 6/96 und SV 6/97, Restleistungen	24
(33)		Ulm (Dornstadt)	29
(34)	Knoten Halle / Leipzig	1. Baustufe	55
(35)	Knoten Magdeburg	1. Baustufe	14
(36)		2. Baustufe	33
(37)	Knoten Erfurt	2. Baustufe	92
(38)		Nord-Süd-Verbindung	375
(39)		Berliner Innenring	132
(40)		Staaken - Friedrichstraße, Restleistungen	26
(41)	Knoten Berlin:	Anhalter Bahn	83
(42)		Umbau Ostkreuz, BSchWAG	74
(43)		Nordkreuz - Karow	29
(44)		Friedrichstraße - Hbf/Ostbf, Restleistungen	1
(45)		Nauen - Spandau, Restleistungen	1
(46)	ABS Berlin - Frankfurt/Oder	EFRE	74
(47)	ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	Neu Ulm 21 (Vorfinanzierung Land)	-
(48)	ABS/NBS Hanau - Nantenbach	Schwarzkopftunnel	46
(49)	ABS Mainz - Mannheim	1. Stufe (Brücke Ludwigshafen - Mannheim)	12
(50)		2. Stufe (Tunnel Mainz)	6
(51)	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel		13
(52)	ABS Berlin - Dresden	1. Baustufe - 1. Realisierungsstufe	24
(53)	ABS München - Mühld. - Freilassing	Berg am Laim, Restleistungen	<1
(54)	VDE 5 Helmstedt - Magdeburg - Berlin	Restleistungen	<1
(55)	VDE 7 Bebra - Erfurt	Restleistungen	1
(56)	ABS Hochstadt-Marktzeuln - Camburg	Restleistungen	13
(57)	VDE 1 Lübeck/Hagenow L. - Stralsund	Hagenow Land - Rostock	36
(58)	VDE 3 Uelzen - Stendal	1. Baustufe	1
(59)		Alltasten	9
(60)	Dresden - Pirna	Fernbahn	3
(61)	CIR-Elke Pilot	Restleistungen	1
(62)	ABS HH-Roth. - Eidelstedt	Abschnitt Rothenburgsort bis Horn (2-gl.)	52
(63)	ABS Harburg-Rothenburgsort	Restleistungen	<1
(64)	Knoten Frankfurt Sportfeld	1. Baustufe	69
(65)	ABS Fulda - Frankfurt/M	Bf Neuhof (Vorleistungen bis 2008)	<1
(66)		3gl. Ausb. Hailer - Gelnh.	4
Summe Maßnahmen im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege			3097

