

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Teil A (Allgemeiner Teil)	5
1 Allgemeines	5
1.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994) ..	5
2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung	5
2.1 Bundesverkehrswegeplanung	5
2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003	5
2.3 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	5
2.4 Finanzierung der Eisenbahnstruktur	6
2.4.1 Allgemeines	6
2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen	6
2.4.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	6
2.4.4 Bestandsnetz	7
2.4.5 Nahverkehr	7
2.4.6 Investive Altlasten	7
2.4.7 2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm	7
2.4.8 Verstärkung der Verkehrsinvestitionen (Konjunkturprogramm)	8
3 Benutzung der Eisenbahn durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten	8
4 Vereinbarungen mit Nachbarländern	8
5 Förderung durch die Europäische Union	9
5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN)	9
5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)	10

	Seite
Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte	11
6 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	12
6.1 Vordringlicher Bedarf – Laufende und fest disponierte Vorhaben –	12
6.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	13
7 Gesamtleistung zum 31. Dezember 2004	14
7.1 Maßnahme Vordringlicher Bedarf – Laufende und fest disponierte Vorhaben –	14
7.2 Maßnahme Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	15
Teil B (Projektbezogener Teil)	16
Berichte zu den Einzelprojekten, jeweils gegliedert nach	
1 Verkehrliche Zielsetzung	
2 Projektkenndaten	
3 Projektstand	
3.1 Termine, Planungsstand	
3.2 Bauaktivitäten	
Teil C (Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSchwAG/DBGrG)	121
1 Lärmsanierungsprogramm	121
2 KLV-Drittförderung	122
3 Gleisanschlussprogramm	123
4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 des Eisenbahn- kreuzungsgesetzes (EKrG) (EKrG-Bundesdrittel)	124
Teil D (Entwicklung des bestehenden Netzes)	125
1 Investitionen	125
1.1 Finanzielle Mittel	125
1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr	125
2 Instandhaltung	125
3 Netzgrößenentwicklung	125
4 fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme	125

Verzeichnis der Abkürzungen

(a)	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
Abzw.	Abzweigstelle
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
APV	Anpassungsvereinbarung
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
Bf.	Bahnhof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	(24.) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
bvM	bauvorbereitende Maßnahmen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BZ	Betriebszentrale
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
(e)	einschließlich
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronisches Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Finve	Finanzierungsvereinbarung
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
GG	Grundgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
KV	Kombinierter Verkehr
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LZB	Linienzugbeeinflussung
Mio.	Millionen

Mrd.	Milliarden
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
PBKAL	Paris–Brüssel–Köln/Frankfurt–Amsterdam–London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Rbf	Rangierbahnhof
SFS	Schnellfahrstrecke
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung
tkm	Tonnenkilometer
TSD	tausend
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 Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Die Entschließung des Bundestages in der 184. Sitzung am 30. Juni 2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780), ist in diesem Bericht umgesetzt worden.

Bei dem projektbezogenen Teil (Teil B) wurden unter Punkt 3 „Projektstand“ die Unterpunkte „Termine, Planungsstand“ und „Bauaktivitäten“ präzisiert. Des weiteren wurden die Teile „C (Bundesfinanzierung Infrastrukturmaßnahmen außerhalb BSchwAG/DBGrG)“ und „D (Entwicklung des bestehenden Netzes)“ neu aufgenommen.

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

Der BVWP mit dem Ziel überarbeitet worden, 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. Die BVWP-Überarbeitung orientierte sich demgemäß an folgenden übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Zielen:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,

- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂),
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Förderung der europäischen Integration.

Am 2. Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 beschlossen. Auf der Basis der Bundeshaushalte 2001 bis 2003 und der damals geltenden Finanzplanung des Bundeshaushalts mit angommener 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 modernisierten Bewertungsmethodik. Neben der Bewertung nach der aktualisierten Nutzen-Kosten-Analyse wurden alle Vorhaben umweltund 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 unbeschrieben in den neuen Vordringlichen Bedarf eingestellt. Lediglich Vorhaben des AntiStau-Programms für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP), die aus Gründen der Wahrung von Planungs- und Baukontinuität in der Phase der BVWP-Überarbeitung beschlossen wurden, und Vorhaben mit Planfeststellungsbeschluss vor dem 31. Dezember 1999 sind nicht erneut bewertet worden.

2.3 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

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

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 11 internationale Projekte sowie 12 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 Stadtentwicklung 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 (EIU) 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 aufgrund der nicht unbegrenzt zur Verfügung stehenden Finanzmittel 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 müs-

sen, sodann weitere Stufen bereits realisierter oder in Realisierung befindlicher Vorhaben und im Anschluss hieran besonders wichtige neue Vorhaben begonnen werden sollen.

Eine entsprechende Priorisierung erfolgte im Jahr 2004 durch die sog. 66er-Liste, die mit der Pressemitteilung des heutigen BMVBS Nr. 280/04 vom 15. Juli 2004 veröffentlicht wurde. Diese Liste wird auf der Grundlage der im jeweiligen Bundeshaushaltsplan und gemäß der jeweils aktuellen Finanzplanung des Bundes verfügbaren Mittel fortgeschrieben.

Der Realisierungsstand der Bedarfsplanprojekte stellt sich wie folgt dar:

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2005 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf

33 884 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2005 beliefen sich auf

1 499 Mio. Euro.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die Neubau-/ Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München (291 Mio. Euro) und die Projekte im Knoten Berlin (371 Mio. Euro), die 2006 in Betrieb gehen werden sowie die Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wird die Strecke von Berlin nach Frankfurt/Oder überwiegend mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahren. Dadurch konnten die Fahrzeiten für EC/IC zwischen beiden Städten um 15 Minuten auf 49 Minuten reduziert werden.

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

1. ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund,
2. ABS Hamburg–Büchen–Berlin,
3. ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal,
4. ABS/NBS Hannover–Berlin,
5. ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin,
6. ABS Eichenberg–Halle,

7. ABS Bebra–Erfurt,
8. ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
und
9. ABS Leipzig–Dresden.

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. Euro) im Berichtsjahr 2004 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. Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschchnitts, wie z. B. durch die ursprüngliche nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2, zurück zu führen sind. Die aktuellen Kosten betragen 20 Mrd. Euro. Bis einschließlich 2005 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rd. 12,1 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 – 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4, 5, 6, 7 und 8.3 (ABS Halle/Leipzig–Berlin) 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 wurden im April im Vordringlichen Bedarf unter Laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Die VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund und VDE 9 ABS Leipzig–Dresden sind zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und werden in Baustufen weiter ausgebaut. Die VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und 8.2 NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits in Betrieb genommen werden. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gestellt, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

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 angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhalt und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar. Der Bund stellt hierfür bedarfsgerecht Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung. Im Berichtszeitraum flossen Bundesmittel in Höhe von ca. 2,3 Mrd. Euro in das Bestandsnetz (vgl. Teil D).

2.4.5 Nahverkehr

Für Vorhaben, die allein dem Nahverkehr dienen, 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 Mittellansätze 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 EIU 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 2005 konnten investive Altlasten von rd. 12,9 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 2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm

Das 2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wurde als Beitrag zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung für die Jahre 2005 bis 2008 am 20. April 2005 im Kabinett beschlossen.

Davon entfallen auf die Schiene 750 Mio. Euro.

Die mit den EIU abgestimmten Schienenprojekte sollen besonders zur Verbesserung der Wettbewerbsposition der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beitragen.

- Etwa ein Viertel der 750 Mio. Euro steht zur Verstärkung der VDE 8.1 und 8.2 (Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig) zur Verfügung.
- Weiterhin ist die Beseitigung von Engpässen in Eisenbahnknoten vorgesehen. Mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck und dem dreigleisigen Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg werden die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ausgebaut. Der Ausbau der Strecke von Hoyerswerda über Horka bis zur polnischen Grenze trägt zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs durch die EU-Osterweiterung auf der Schiene bei.
- Der Bund unterstützt auch das 50 Mio. Euro umfassende Sofortprogramm „Kleine Bahnhöfe“ der DB Station&Service AG.
- Von dem Bauvolumen profitieren vor allem mittelständische Bauunternehmen und Handwerksbetriebe.

2.4.8 Verstärkung der Verkehrsinvestitionen (Konjunkturprogramm)

Mit dem Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 wurde ein Konjunkturprogramm beschlossen, in dessen Rahmen für Verkehrsinvestitionen in der 16. Legislaturperiode gegenüber dem ursprünglichen Planansatz zusätzlich 4,3 Mrd. Euro zur Verfügung stehen. Die zusätzlichen Investitionsmittel kommen im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik allen drei Verkehrsbereichen, das heißt Schiene, Straße und Wasserstraße, zugute.

Für die Schienenwege des Bundes werden die Investitionsmittel im Zeitraum von 2006 bis 2009 um 1,5 Mrd. Euro erhöht. Damit wird mittelfristig eine stabile Investitionslinie in Höhe von rd. 3,4 Mrd. Euro erreicht, die Planungs- und Investitionssicherheit vermittelt. Die zusätzlichen Investitionsmittel werden auf die Verstärkung im Bau befindlicher Projekte konzentriert. Damit wird schwerpunktmäßig die Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, insbesondere das Projekt VDE Nr. 8.1 und 8.2 (Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig), beschleunigt.

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. Die DB AG hat in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden ein solches Programm erarbeitet. Einzelheiten sind im Internet unter www.bahn.de/handicap über den Link „Programm der DB“ zu entnehmen.

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 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang sind im Bedarfsplan Schiene in der Kategorie Internationale Projekte aufgeführt. Sie erfordern eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die sogenannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–) Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen EisenbahnAlpen-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.

Analog zu den Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs ist bei Internationalen Projekten eine positive volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Dieser Nachweis wird unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland geführt. Bei den einzelnen Internationalen Projekten ist dabei der folgende Stand erreicht:

Ifd. Nr.	Vorhaben	Internationale Vereinbarung	Volkswirtschaftliche Bewertung
1	ABS Hamburg–Öresundregion	im Jahr 2003 paraphiert	vorhanden
2	ABS Berlin–Angermünde–Grenze D/PL [–Stettin(Szczecin)]	offen	vorhanden
3	ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (-Skandinavien) (2. Baustufe)	offen	offen
4	ABS Berlin–Rostock (-Skandinavien) (2. Baustufe)	offen	offen
5	ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A	offen	offen
6	ABS Nürnberg–Passau–Grenze D/A	vorhanden	offen
7	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe)	vorhanden	in Bearbeitung
8	ABS/NBS (Roermond-) Grenze D/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“)	offen	vorhanden
9	ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
10	ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling–Burghausen (3. Baustufe)	vorhanden	teilweise offen
11	ABS (Berlin-) Ducherow–Swinemünde (Swinoujscie)–Ahlbeck Grenze (Usedom)	offen	offen

5 Förderung durch die Europäische Union

5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Trans-europäische 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 Mitgliedstaaten erweitert. Aus Bewilligungen vor dem Jahr 2000 und teilweise aus den vorgenannten Bewilligungen sind bis Ende 2005 gemäß Baufortschritt für Projekte im Netz der Bundesschienenwege ausgezahlt worden

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)	18.500.000

Knoten Berlin	59.700.000
Nürnberg–Ingolstadt–München	152.200.000
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 Eisenbahn-Alpen-Transversalen (NEAT) in der Schweiz	24.400.000
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	396.980.000

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 dem Baufortschritt. 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 Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der 1975 eingeführte Fonds u. a. Infrastrukturmaßnahmen und Unternehmensinvestitionen in Regionen mit wirtschaftlichem Entwicklungsückstand. 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 Einzel-

fall. 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.

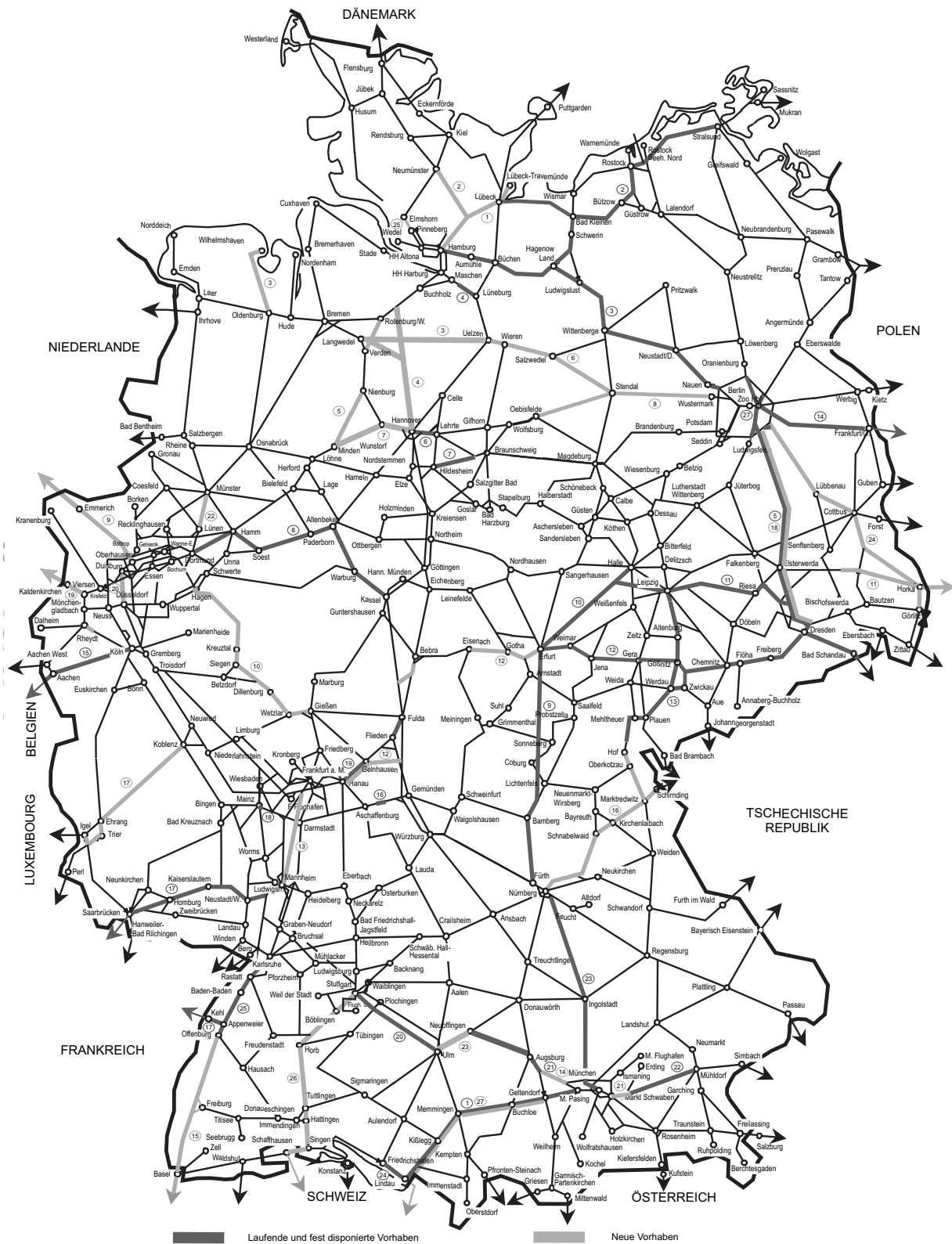
Bis zum 31. Dezember 2005 wurden fünf Großprojekte genehmigt:

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,
SPNV-Strecke Halberstadt–Vienenburg davon EFRE 57,0 Mio. Euro	98,2 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.

Insgesamt wurden im Schwerpunkt Schiene des EFRE-Programms bis zum 31. Dezember 2005 1 149,4 Mio. Euro, davon EFRE 587,9 Mio. Euro durch genehmigte bzw. bewilligte Projekte gebunden.

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 2005

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 /Entwurfplanungen ermittelt worden. Die tatsächlichen Ausgaben wurden ebenfalls von der DBAG zur Verfügung gestellt.

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

Nr.		Gesamt-	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Status ³⁾	Seite
		investition	bis 31.12.93	1994 bis 2004 ²⁾	2005 ²⁾	Summe ²⁾		
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	14.661	2.487,32	11.885,28	93,65	14.466,25	T/I	
2	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund ⁴⁾	1.072	47,60	495,51	19,05	562,16	T	17-19
3	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	2.652	491,31	2.037,88	70,16	2.599,35	I	20-21
4	ABS Stelle - Lüneburg	230	0,00	0,00	0,00	0,00	P	22
5	ABS Berlin - Dresden ^{4) 5)}	802	4,47	116,44	8,99	129,90	T	23-24
6	ABS Hannover - Lehrte	376	0,00	273,95	16,73	290,68	T	25-26
7	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)	118	0,00	0,00	0,00	0,00	P	27
8	ABS Dortmund - Paderborn - Kassel	677	138,51	321,00	2,89	462,40	T	28-29
9	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt ¹⁾	5.080	114,66	533,38	49,44	697,48	B	30-31
10	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle ¹⁾	2.666	65,35	450,84	30,60	546,79	T	32-34
11	ABS Leipzig - Dresden ⁴⁾	1.451	24,98	643,34	38,90	707,22	T	35-36
12	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe)	306	0,00	143,07	35,85	178,92	T	37-38
13	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	1.706	10,23	882,29	45,08	937,60	T	39-42
14	ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL	539	0,00	161,97	47,50	209,47	T	43-44
15	ABS Köln - Aachen, incl. S 13	822	20,17	726,26	23,37	769,80	T	45-46
16	ABS/NBS Hanau - Nantenbach	230	0,00	8,15	0,26	8,41	P	47
17	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken, Kehl - Appenweier ¹⁾	502	6,64	171,16	13,40	191,20	T	48-50
18	ABS Mainz - Mannheim	216	8,30	161,82	4,71	174,83	T	51
19	ABS Fulda - Frankfurt am Main ¹⁾	342	191,80	18,60	0,41	210,81	T	52-53
20	ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg ¹⁾	1.706	83,86	125,85	56,85	266,56	B	54
21	ABS Augsburg - München (1. Baustufe) ^{1) 5)}	556	1,95	246,82	54,69	303,46	B	55-56
22	ABS München - Mühldorf - Freilassing ^{4) 5)}	286	12,20	16,00	0,21	28,41	T	57-58
23	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München ⁶⁾	3.352	0,00	2.754,00	304,60	3.058,60	T	59-61
24	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau	51	0,00	0,00	0,00	0,00	P	62
25	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel ^{4) 5)}	4.335	468,29	977,40	69,51	1.515,20	T	63-64
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)					0,00		
	a) Kombiniertes Verkehr	605	325,24	254,49	20,21	599,94	T	65-68
	b) Rangierbahnhöfe	197	0,00	89,00	33,86	122,86	T	69-70
27	Ausbau von Knoten:					0,00		
	a) Ausbau von Knoten: (Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	1.823	5,57	470,35	55,22	531,14	T	71-75
	b) Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	6.338	213,28	3.577,79	379,18	4.170,25	T	76-88
	Teilsomme I	53.697	4.721,73	27.542,64	1.475,32	33.739,69		

1) Angaben DB Netz AG

2) Die für die Jahre 2004 und 2005 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 Gesamtinbetriebnahme

4) Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilstufen

5) Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufe

6) Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1.978 Mio. €

Stand: April 2006

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

Nr.		Gesamt- investition	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2004 ²⁾	Ausgaben 2005 ²⁾	Ausgaben Summe ²⁾	Status ³⁾	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	ABS Hamburg - Lübeck	406	0,00	1,31	1,60	2,91	B	89-90
2	ABS Neumünster - Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P	91
3	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen	196	0,34	5,66	0,00	6,00	P/T	92-93
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	1.284	0,00	3,45	0,00	3,45	P	94
5	ABS Rotenburg - Minden	348	0,00	0,03	0,00	0,03	P	95
6	ABS Uelzen - Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	P	96
7	ABS Minden - Haste / ABS/NBS Haste - Seelze	901	0,00	0,40	0,00	0,40	P	97
8	ABS Hannover - Berlin (Stammstrecke Oebisfelde - Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P	98
9	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen ⁴⁾	1.000	0,52	60,84	9,69	71,05	B	99-100
10	ABS Hagen - Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P	101
11	ABS Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL	163	0,00	6,48	0,46	6,94	P	102
12	ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt	2.250	0,54	1,25	0,01	1,80	P	103-104
13	NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar ¹⁾	1.316	0,00	20,21	0,47	20,68	P	105
14	ABS Augsburg - München (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P	55-56
15	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	B	63-64
16	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/Grenze D/CZ (- Prag)	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P	106-107
17	ABS Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P	108-109
18	ABS Berlin - Dresden (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P	23-24
19	ABS (Venlo-) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen/Rheydt - Rheydt-Odenkirchen	19	0,00	0,00	0,00	0,00	P	110
20	ABS Düsseldorf - Duisburg	•	0,00	0,00	0,00	0,00	P	111
21	ABS München - Mühldorf - Freilassing (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P	57-58
22	ABS Münster - Lünen (- Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P	112
23	ABS Neu-Ulm - Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P	113
24	ABS Berlin - Görlitz	238	0,00	0,00	0,00	0,00	P	114
25	ABS Hamburg - Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	12,44	0,00	12,44	B	115
26	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P	116
27	ABS München - Lindau - Grenze D/A	180	0,00	0,00	0,00	0,00	P	117-118
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe)	1.700	0,00	2,26	11,34	13,60	P	119
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	336	0,00	5,01	-0,14	4,87	P	120-121
30	SPNV	•	0,00	-	-	-	P	
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	•	0,00	-	-	-	P	
	Teilsomme II	12.357	1,40	119,34	23,43	144,17		
	Teilsomme I	53.697	4.721,73	27.542,64	1.475,32	33.739,69		
	Gesamtsumme	66.054	4.723,13	27.661,98	1.498,75	33.883,86		

1) Angaben DB Netz AG

2) Die für die Jahre 2004 und 2005 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 Gesamtinbetriebnahme

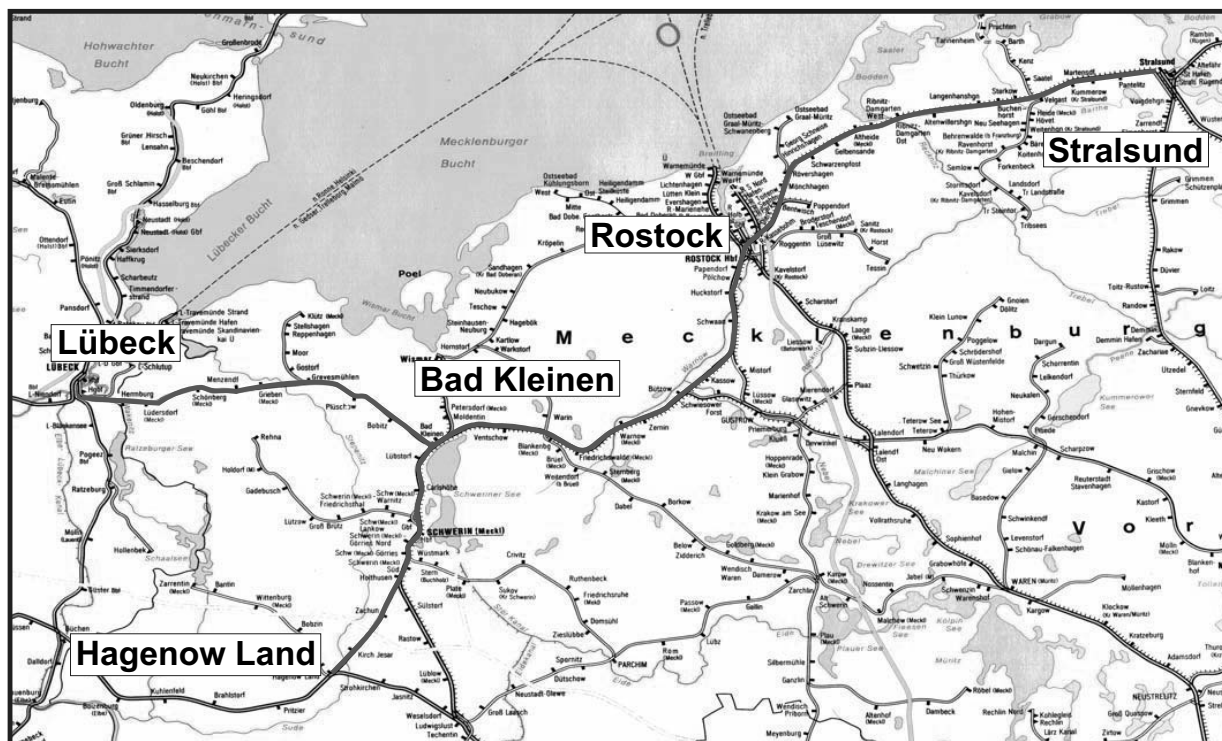
4) Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau

5) Gesamtinvestitionen in jeweiligem laufenden und fest disponiertem Vorhaben enthalten

Stand: April 2006

Teil B (Projektbezogener Teil)

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Modernisierung der Sicherungstechnik

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.

- Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl) – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund sowie Hagenow Land – Holthusen

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

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge: 250 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
(In Teilabschnitten 120 km/h)

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

Gesamtkosten: 1.072 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Planfeststellungs- abschnitte (PFA)	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme	
1	Lübeck - Bad Kleinen		28.07.1998				
	Lübeck - Schönberg (a)	abgeschlossen		vor 2001	vor 2001	Dez 2001	
	Schönberg (e) - Grieben (e)	abgeschlossen		offen	offen	offen	
	Grieben (a) - Grevesmühlen (a)	abgeschlossen		31.07.2004	15.03.2006	vsl. Sep 2006	
	Bf Grevesmühlen	abgeschlossen		offen	offen	offen	
	Grevesmühlen - Bad Kleinen	abgeschlossen		vor 1992	1992	Dez 1996	
2	Bad Kleinen - Hagenow Land						
	Hagenow Land - Schwerin (a)	abgeschlossen		vor 1992	1992	Dez 2001	
	Bf. Schwerin	abgeschlossen		entfällt	29.11.2004	11.12.2005	
	Schwerin (a) - Carlshöhe	abgeschlossen		1995	Jun 1995	Dez 1996	
	Carlshöhe - Bad Kleinen (e)	abgeschlossen		offen	offen	offen	
	EÜ Lübecker Straße	abgeschlossen		offen	vsl. 2006	vsl. 2008	
3	Bad Kleinen - Rostock						
	Bad Kleinen - Ventschow (a)	abgeschlossen		02.06.2003	offen	offen	
	Ventschow (e) - Blankenberg (e)	abgeschlossen		02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005	
	Blankenberg (a) - Warnow (a)	abgeschlossen		offen	vsl. 2006	vsl. 2009	
	Warnow (e) - Schwaan (a)	abgeschlossen		vor 1992	1992	Dez 1999	
	Schwaan (e) - Rostock (a)	offen		offen	offen	offen	
4	Rostock - Stralsund						
	Rostock (a) - Ribnitz Damgarten W (a)	offen		offen	offen	offen	
	Ribnitz Damgarten W (e) - Stralsund (a)	abgeschlossen	vor 1998	1998	Jun 99		

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

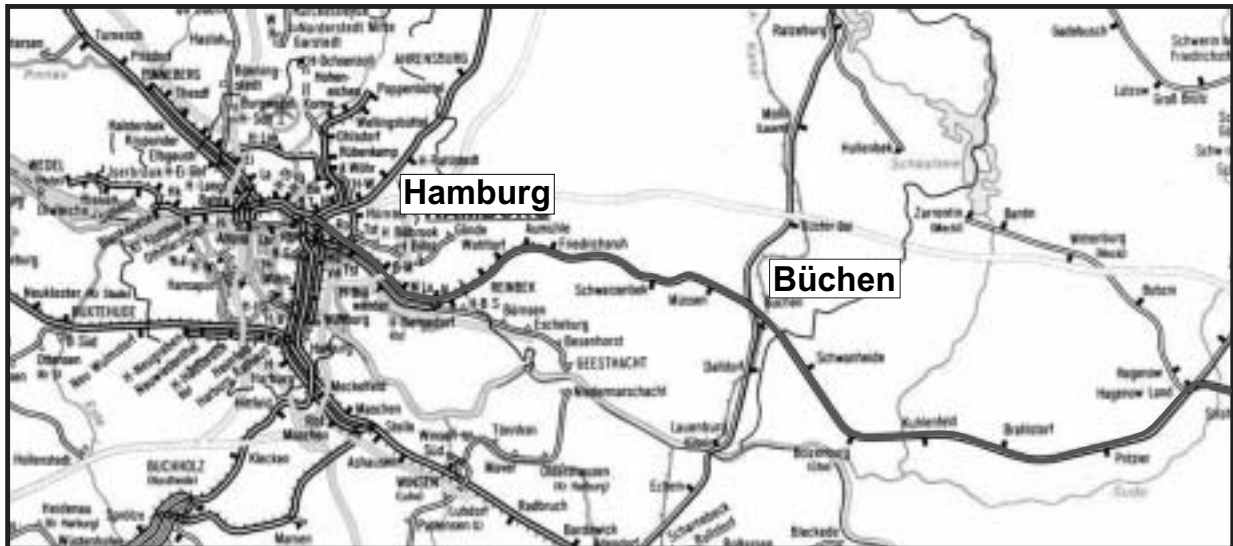
Teilbetriebnahmen 2005

- ESTW Schwerin mit Umbau
Bf. Schwerin (Dez 2005)
- Containerstellwerk Bf. Schwaan
(Mär 2005)
- Streckenabschnitt:
Ventschow (e) – Blankenberg (e)

3.2 Bauaktivitäten 2005

- ESTW Schwerin mit Umbau
Bf. Schwerin
- Containerstellwerk Bf. Schwaan
- Streckenabschnitt:
Ventschow (e) – Blankenberg (e)

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 Linienzugbeeinflussungssystems (LZB).
- 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.

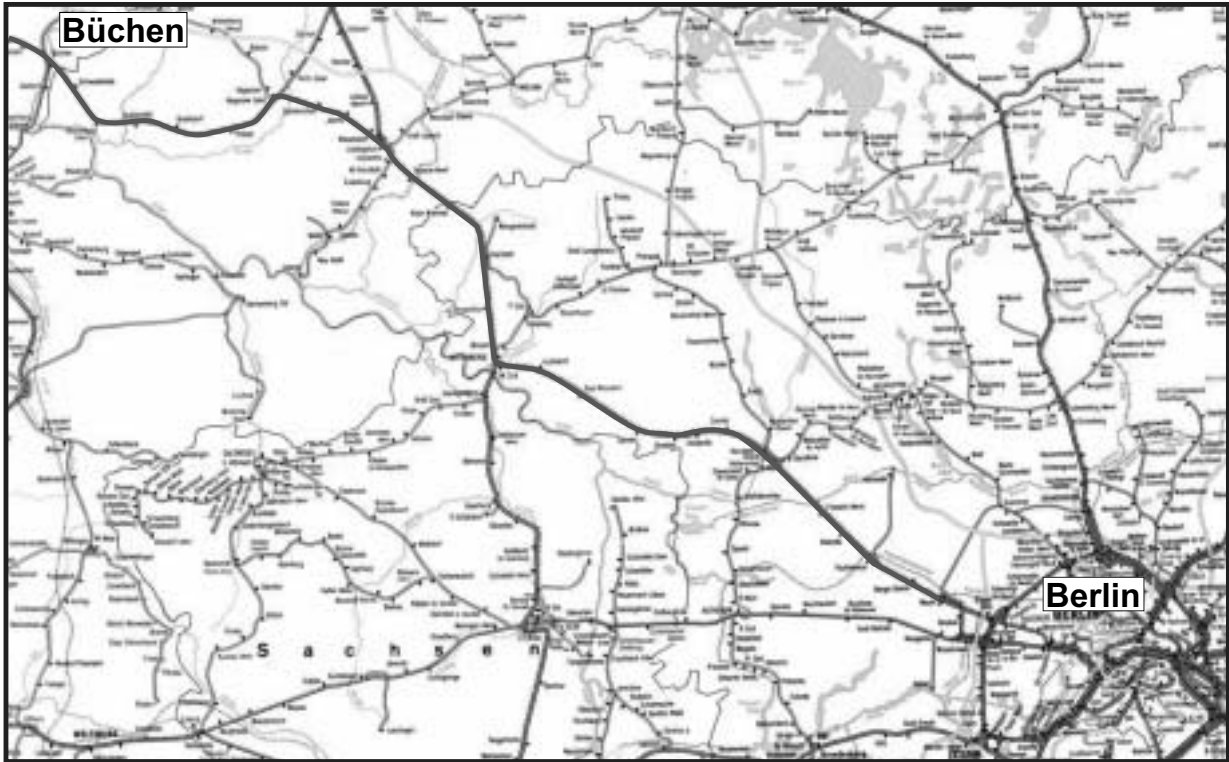
2. Ausbaustufe

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

Gesamtkosten: 2.652 Mio. €

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Darstellung	1. Ausbaustufe	abgeschlossen	entfällt	vor 1991	1991	Sep 98
entfällt	2. Ausbaustufe	abgeschlossen	21.10.2002	vor 2002	2002	12.12.2004

Teilinbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- LBP-Maßnahmen

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



Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	27,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit	160 km/h
Gesamtkosten:	230 Mio. €

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.

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Stelle	in Überarbeitung (Beginn: 12/2002, Ende: vsl. 12/2006)	in Erarbeitung	vsl. Anfang 2007	vsl. 2007	vsl. 2012
2	Winsen					
3	Bardowick					
4	Lüneburg					

Teilinbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

**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 nach Dresden 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. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2118	Wünsdorf (a) - Baruth (a)	abgeschlossen	07.09.2001	offen	29.07.2005	vsI. Jun 2006
2231	Bf Golßen			07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2232	Golßen (a) - Uckro (a)			07.09.2001	19.03.2002	06.12.2002
2234	Bf Uckro			25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2241	Uckro (a) - Walddrehna (a)			25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2242	Bf Walddrehna			30.01.2002	13.12.2001	12.05.2002
2243	Walddrehna (a) - Brenitz-S. (a)			19.08.1999	21.11.2000	09.06.2002
2244	Bf Brenitz-S.			19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2252	Doberlug-K. (a) - Rückersdorf-O. (a)			30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-O.			30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2371- 2373	Frauenhain (e) - Großenhain (a)			vor Nov 2001	18.11.2001	08.12.2002
2401	Uw Neuhof			10.06.2005	22.11.2005	vsI. .2006

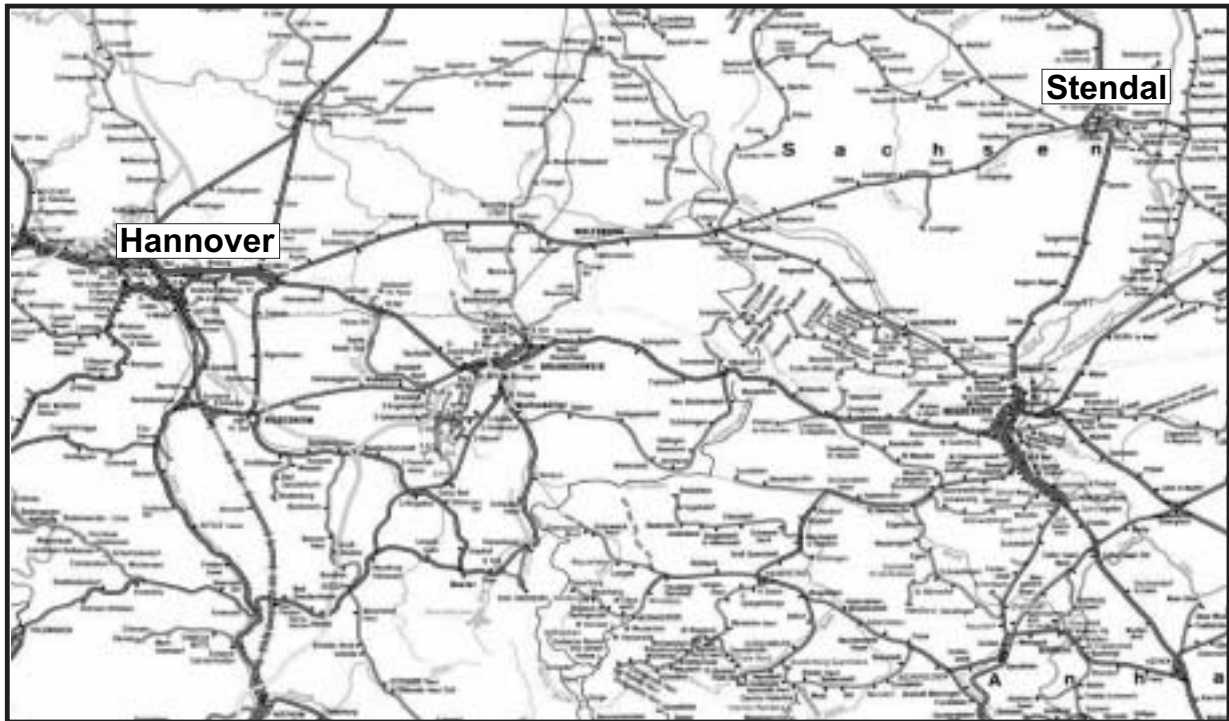
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Wünsdorf (a) - Neuhof (e)
- Unterwerk Neuhof

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- / vierspuriger 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
Durchführung Lehrte	120 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	10 Min.
nach Bauende	9 Min.
Gesamtkosten:	376 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	Hannover Hbf km 0 - km 0,580	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	vor 2000
2	km 0,580 - km 3,620	abgeschlossen				
3	km 3,620 - km 5,450	abgeschlossen				
4	Hannover-Tiergarten - Anderten-Misburg	abgeschlossen				
5	Anderten-Misburg - Ahlten	abgeschlossen				
9	Durchfahung Lehrte - (Baustein West)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	01.02.1999	04.06.2002
	Durchfahung Lehrte - (Endzustand)	abgeschlossen		25.08.1998	22.10.2003	vsl. 2007

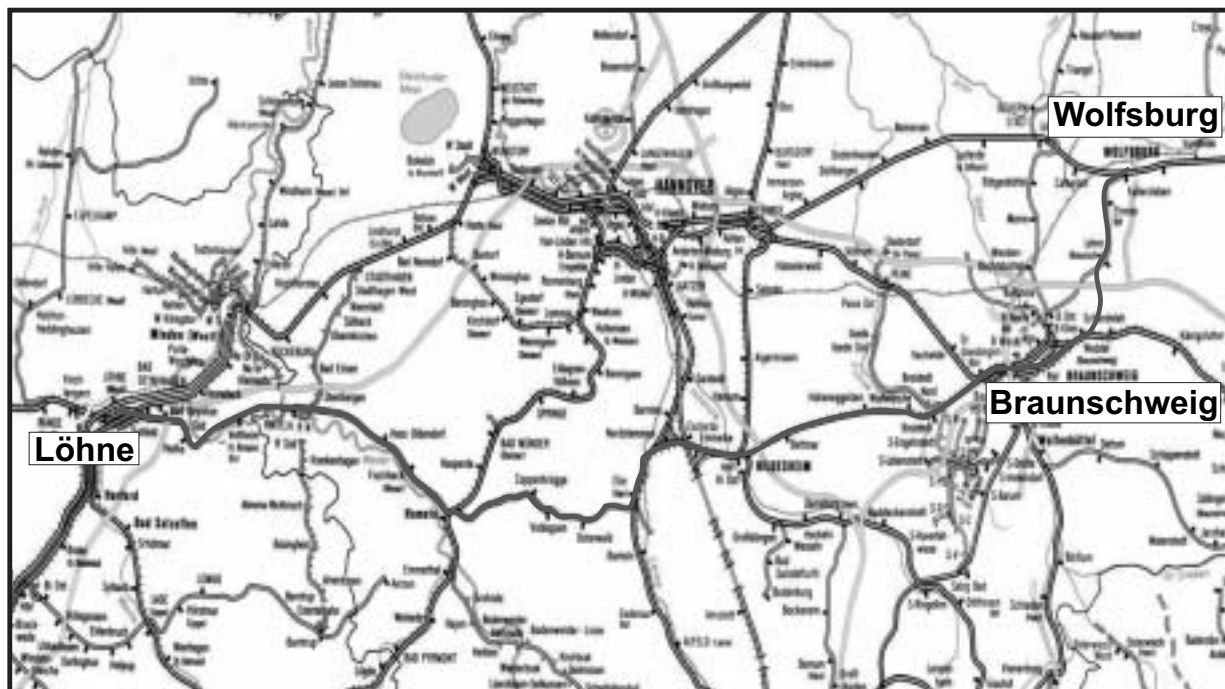
Teilbetriebnahmen 2005

- Lehrte:
Nordseitige Bahnhofsgleise 750 und
822/740 für Ost-West-Verkehr

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Durchfahung Bf Lehrte (Endzustand)
- Restabwicklung übrige Bereiche

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. Projektkenndaten

- Streckenlänge:
Hildesheim – Groß Gleidingen 34 km
- Fahrzeit:
Hildesheim – Braunschweig vor Baubeginn 25 Min.
nach Bauende 21 Min.
- Gesamtkosten: 118 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
31	Hildesheim - Groß Gleidingen km 40,000 bis km 54,000	abgeschlossen	offen	14.11.2001	offen	offen
32	Hildesheim - Groß Gleidingen km 54,000 bis km 62,000	abgeschlossen		12.12.2001	offen	offen
33	Hildesheim - Groß Gleidingen km 63,000 bis km 74,000	abgeschlossen		24.02.2002	offen	offen

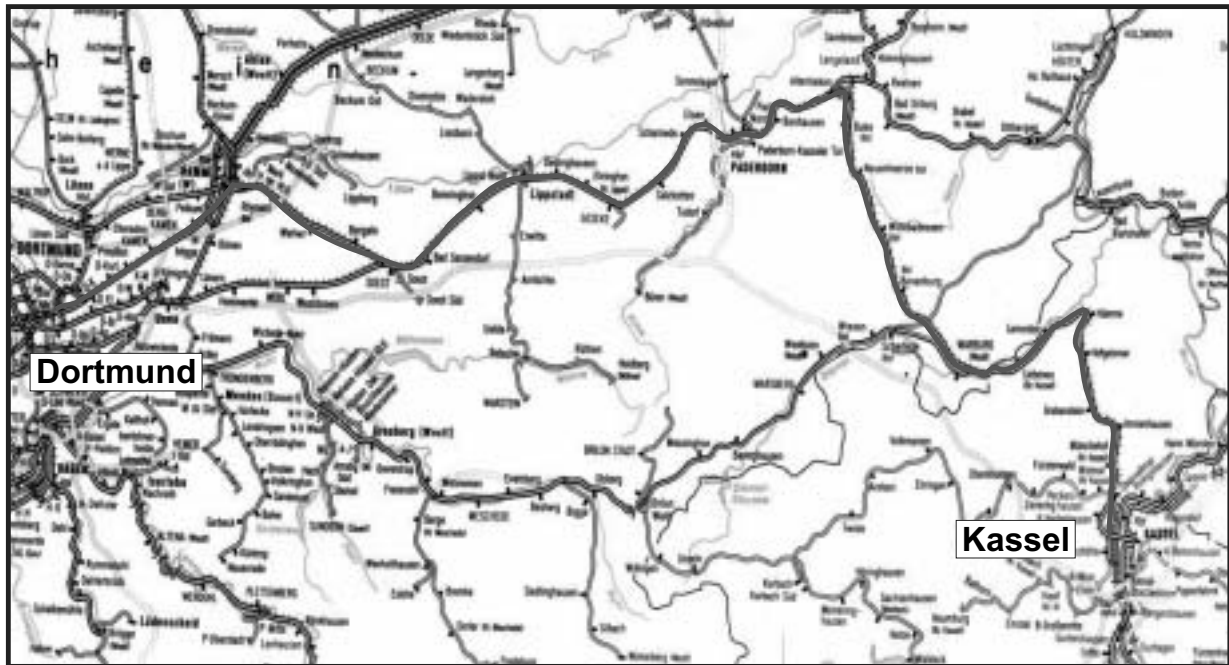
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel.

Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 150 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm – Paderborn
- Bau von Linienverbesserungen
- Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnittes im Bereich Neuenheerse
- Streckenerhöhung für $v = 200 \text{ km/h}$ in Teilabschnitten zwischen Altenbeken und Warburg

2. Projektkennndaten

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 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Abschnitt Dortmund - Hamm	abgeschlossen	28.07.1998	offen	offen	offen
	Abschnitt Hamm - Soest	abgeschlossen		offen	offen	offen
	Abschnitt Soest - Lippstadt	abgeschlossen		1989	1989	Mai 1998
	Abschnitt Lippstadt - Paderborn	abgeschlossen		offen	offen	offen
	Abschnitt Paderborn - Kassel	abgeschlossen		vor 1997	Aug 1997	2004

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

Zur Zeit werden die Voraussetzungen für die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h in folgenden Abschnitten geschaffen (Aufhebung von 29 BÜ):

- Dortmund – Hamm
- Hamm – Soest
- Lippstadt – Paderborn

Projekt Nr. 9 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE Nr. 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 $v = 300$ 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	230 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (über Fulda)	172 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten:	5.080 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1.1	Staffelstein - km 00,000 - km 18,040	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	nach 2015
1.2	Coburg - km 18,040 - km 34,238	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	nach 2015
1.3	Anbindung Coburg - km 129,803 - km 136,020	abgeschlossen		10.06.1996	vsl. 2007	nach 2015
2.11	Sonneberg - km 34,238 - km 41,400	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	nach 2015
2.12	Thüringer Wald - km 41,400 - km 56,415	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	nach 2015
2.2	Ilmenau - km 56,415 - km 76,150	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	nach 2015
2.3	Arnstadt - km 76,150 - km 94,450	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	nach 2015
2.4	Erfurt Land - km 94,450 - km 102,050	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	nach 2015
2.5	Erfurt Stadt - km 102,050 - km 106,861	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	nach 2015
2.7	BL Süd TH / BAY - rd. 21 km/rd. 3 km	abgeschlossen		27.12.1995	offen	offen
11	Nürnberg Hbf km 0,00 - km 1,75	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	vsl. 2006	vsl. 2010
14	Nürnberg - Fürth km 1,75 - km 7,75	abgeschlossen		20.12.1996	vsl. 2006	vsl. 2010
15	Fürther Bogen km 7,75 - km 12,40	abgeschlossen		vsl. 2006	vsl. 2007	vsl. 2010
16	Fürth Nord km 12,40 - km 16,40	abgeschlossen	offen	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2010
17	Erlangen km 15,40 - km 32,40	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2008	vsl. 2010
25	Ebensfeld km 15,10 - km 20,48 sowie UW Ebensfeld (Vorgezogene ABS-Maßnahme)	offen	10.11.1997	18.05.1995	08.11.1999	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

Neubaustrecke

- BA Erfurt Stadt Westeinfahrt Erfurt einschließlich Restmaßnahme VDE 7
- BA Erfurt Land Tunnel Augustaburg
- BA Thüringer Wald Wegeausbau
- BA Coburg Itztalbrücke

weiter: Neubaustrecke

- BA Coburg Bündelungsabschnitt A 73 Coburg Nord
- BA Ilmenau Tief- und Erdbau
- BA Sonneberg Straßenbrücke Roth-Döhlau

Ausbaustrecke

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

**Projekt Nr. 10 - Laufende und fest disponierte Vorhaben -
NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle (VDE Nr. 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:	2.666 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.9	Bau-km 3,387 - Bau-km 6,779	abgeschlossen	20.06.2003	18.04.1996	20.05.2001	vsI. 2015
1.1	Bau-km 6,779 - Bau-km 15,447	abgeschlossen		13.08.1995	04.04.2005	vsI. 2015
1.2	Bau-km 15,447 - Bau-km 25,239	abgeschlossen		30.12.1995	04.07.2005	vsI. 2015
1.3	Bau-km 25,239 - Bau-km 35,794	abgeschlossen		26.01.1996	01.11.2005	vsI. 2015
1.4	Kraftw. Schkopau - UW Weimar	offen	-	24.09.1995	offen	vsI. 2015
2.1	Bau-km 35,794 - Bau-km 46,300	abgeschlossen	20.06.2003	06.12.1994	27.08.2001	vsI. 2015
2.2	Bau-km 46,300 - Bau-km 57,804	abgeschlossen		12.10.1995	21.10.2005	vsI. 2015
2.3/2.4	Bau-km 57,804 - Bau-km 80,474	abgeschlossen		30.07.1996	vsI. 2006	vsI. 2015
2.5	Bau-km 80,460 - Bau-km 88,911	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsI. 2015
2.6	Bau-km 6,5 - Bau-km 11,8	abgeschlossen	10.11.1997/ 15.11.2004	19.12.1995	01.11.1996	vsI. 2015
3.1	Bau-km 89,000 - Bau-km 99,415	abgeschlossen	10.11.1997	21.03.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.2	Bau-km 99,415 - Bau-km 113,351	abgeschlossen		14.05.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.3	Bau-km 113,351 - Bau-km 116,422	abgeschlossen		12.02.1996	02.10.1996	30.06.2003

Fertiggestellte Abschnitte

Abschnitt Erfurt – Gröbers bzw. Halle

- Straßenüberführung BAB A 38 fertiggestellt. (PFA 2.4)
- Rodungsmaßnahmen Damm West. (PFA 2.5)
- Aufgeständerte Baustraßen (bvM zur Saale-Elster-Aue-Talbrücke. (PFA 2.5)
- Damm Ost (Bereich Widerlager Ost der Saale-Elster-Aue-Talbrücke. (PFA 2.5)
- Regenrückhaltebecken für die Saale-Elster-Aue-Talbrücke. (PFA 2.5)
- bvM Freileitungsumverlegung. (PFA 2.5)

Teilinbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

Abschnitt Gröbers – Leipzig

- Durchführung von Restmaßnahmen im Knoten Gröbers, LBP-Maßnahmen. (PFA 3.1 bis 3.3)

Abschnitt Erfurt – Gröbers bzw. Halle

- Baubeginn Straßenüberführung L1056 Kleinmösen – Vieselbach. (PFA 1.1)
- Baubeginn Straßenüberführung L2139 Ballstedt – Bachstedt. (PFA 1.2)
- Umverlegung Rohrbach und Wirtschaftsweg. (PFA 1.3)
- Saubachtalbrücke einschl. Baustraße und Errichtung Regenrückhaltebecken Schneckbach, Geländemodellierung Sausberg. (PFA 2.1)

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

Weiter 3.2 Bauaktivitäten 2005

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Bauvorbereitende Freileitungsumverlegungen der EVU enviaM und Vattenfall Europe Transmission. (PFA 2.2 bis 2.4)
- Bauvorbereitende LBP-Maßnahmen., Errichtung Baustraßen westlich bzw. östlich der B 91 (Saale-Elster-Aue). (PFA2.5)

Südanbindung Halle

- Eisenbahnüberführung Regensburger Straße, Umbau Bahnhof Halle-Ammendorf, Umbau Bereich Stellwerk "At",
- diverse sicherungstechnische Bauzustände. (PFA2.6)

Projekt Nr. 11 - Laufende und fest disponierte Vorhaben - ABS Leipzig – Dresden (VDE Nr. 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. Projektkenndaten

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

3.1 Termine, Planungsstand

1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
Ausbau für v = 200 km/h	Leipzig - Riesa	abgeschlossen	entfällt	vor 1993	1993	2002

2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
3200	Dresden-Neustadt (e) - Dresden-Hauptbahnhof (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	vsl. 2010

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

weiter 3.1 Termine, Planungsstand

3. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
3100	Coswig (e) - Dresden - Neustadt(a)	offen	24.07.2003	08.08.2005	offen	offen
1304	Riesa (a) - Abzw. Röderau(a)	abgeschlossen		21.01.2004	01.02.2004	31.05.2006

weitere Bauabschnitte: (4. Baustufe)

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1304	Bf. Riesa	offen	offen	offen	offen	offen
1304	Röderau(e) - Abzw. Zeithain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
1305	Abzw. Zeithain(e) - Weißig(e)	offen	offen	offen	offen	offen
2103	Weißig(a) - Bf Böhla(a) (Verbindungskurve)	abgeschlossen	offen	07.11.2001	offen	offen
2104	Bf Böhla (e)	abgeschlossen	offen	10.04.2002	offen	offen
2104	Böhla(a) - Weinböhla(a)	offen	offen	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla	offen	offen	offen	offen	offen
2106	Weinböhla(a) - Neu-Coswig(e)	abgeschlossen	offen	09.02.1998	offen	offen
2107	Neu-Coswig(a) - Radebeul West(a)	abgeschlossen	offen	07.07.1999	offen	offen

Besonders hervorzuhebende fertigestellte Teilmaßnahmen bis 2004:

2. Baustufe

- Neubau Marienbrücke, 2 Gleise (Jan 2003)
- Bf. Wurzen (Mär 2003)
- Hp Nüchenritz (Aug 2003)
- Riesa – Abzweig Röderau (Hochwasser-Schadensbeseitigung) Wiederherstellung Zweigleisigkeit
- Neubau Marienbrücke, 3 Gleise (Apr 2004)

3. Baustufe

- Riesa – Abzw Röderau, 3. Gleis (Aug 2004)
- S-Bahn (Pirna) – Dresden Hbf – Dresden Neustadt (a) (Dez 2004)

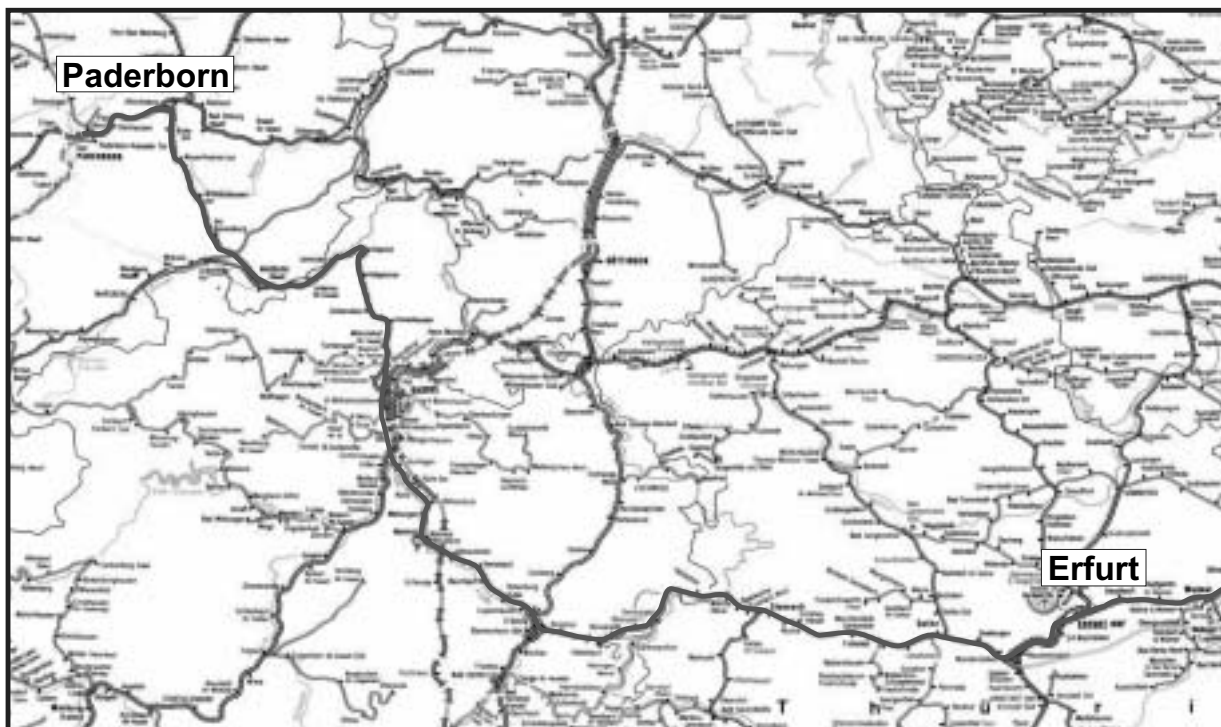
Teilbetriebnahmen 2005

- ESTW Dresden-Mitte (Sep 2005)

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Abschnitt Dresden-Neustadt (a) – Dresden Mitte – Dresden Hbf (a)
- Bf. Dresden-Neustadt
- Abschnitt Riesa – Abzweig Röderau

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 Neigetechnik-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 wurden für die Verbesserung des Nahverkehrs die zweigleisigen Abschnitte Großschwabhausen – Jena West und Hermsdorf-Klosterlausnitz – Kraftsdorf in den Maßnahmenumfang aufgenommen. Ein

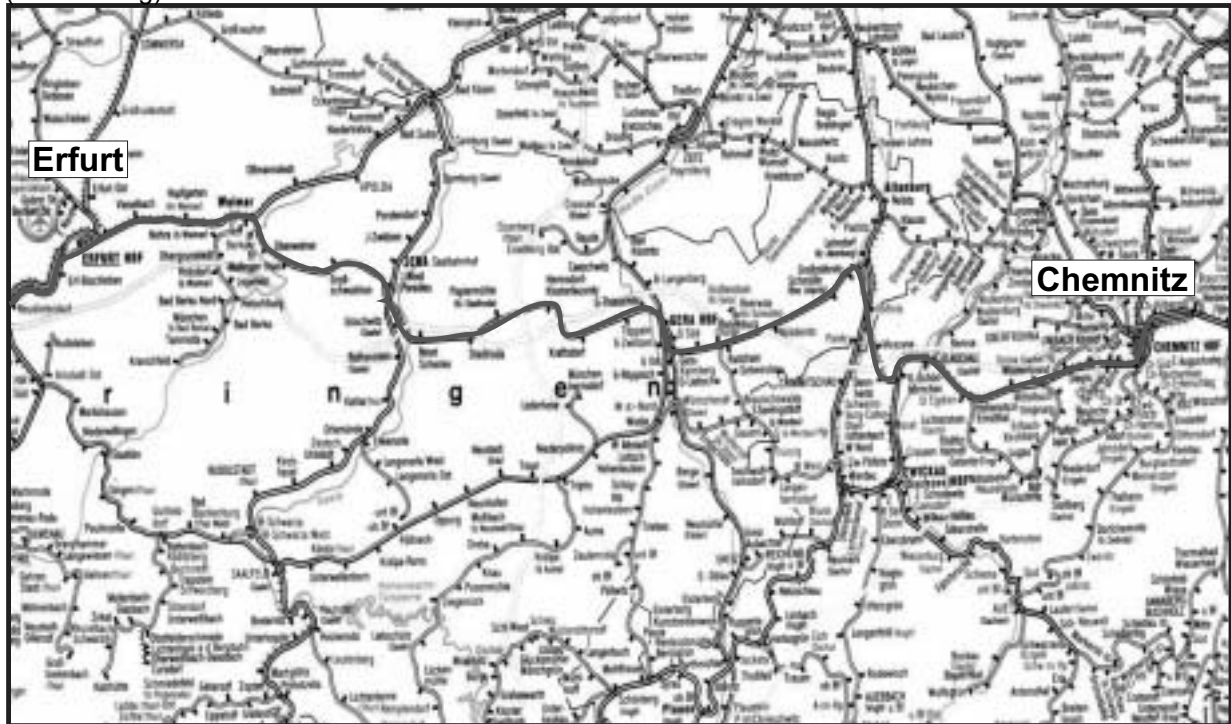
dritter zum Ausbau vorgesehener Abschnitt Weimar – Mellingen ist zunächst zurückgestellt.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 - 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten:	306 Mio. €

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
nur teilweise PFA- Abschnitte; teilweise Plange- nehmigungs- abschnitte	Weimar (a) - Göschwitz (a)	abgeschlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz (a) - Ronneburg e)		09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	vsI. 2006
	Ronneburg (a) - Gößnitz (a)		30.06.2005	vsI. 2006	vsI.2007	vsI. 2007

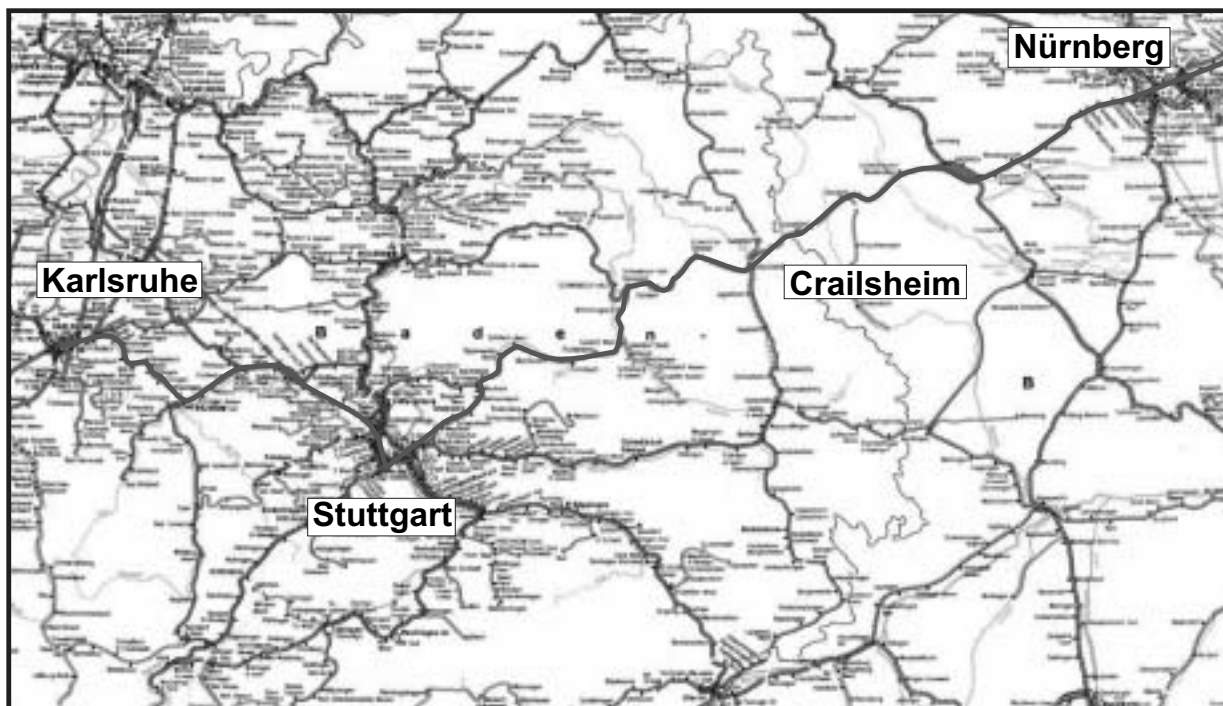
Teilbetriebnahmen 2005

- 2 Fußwegüberführungen

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Umbau Knoten Gera mit ESTW
- Umbau Bf Stadtroda, Hp Töppeln u. Bf Ronneburg
- 2 Fußwegüberführungen
- Felssicherung Hermsdorf-Klosterlausitz – Kraftsdorf

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:

Dresden/Leipzig – Landesgrenze
Sachsen/Bayern 288,0 km

davon: Dresden – Werdau 136,3 km

Leipzig – Landesgrenze
Sachsen/Bayern 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)



3. Projektstand

(Fortsetzung) 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.1.10	DD-Altstadt - Freital-Ost (a)	abgeschlossen	10.11.1997	offen	offen	offen
1.1.11	Bf. Freital-Ost	abgeschlossen		2005		
1.1.12-14	Freital-Ost (a) - Tharandt (a)	abgeschlossen		2005		
1.1.15	Bf. Tharandt	abgeschlossen		2005		
1.1.21-22	Tharandt (a) - Edle Krone (e)	abgeschlossen		2003		
1.1.23	Edle Krone (a) - Klingenberg/Colmnitz (a)	abgeschlossen		2003		
1.1.24	Bf. Klingenberg/Colmnitz	abgeschlossen		1999		
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a) - Niederbobritzsch (e)	abgeschlossen		1998		
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a) - Freiberg (a)	abgeschlossen		1997		
1.1.40	Bf. Freiberg	abgeschlossen		Nov 2005		
1.2.11-12	Freiberg (a) - Frankenstein (e)	abgeschlossen		2004		
1.2.13-14	Frankenstein (a) - Oederan (e)	abgeschlossen		2004		
0.3.20.4801.08	Oederan	abgeschlossen		vsl. 2006	offen	offen

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

(Fortsetzung)



weiter 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1.2.15	Oederan (a) - Flöha (e)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21-22	Flöha (a) - Niederwiesa (e)	abgeschlossen				2001
1.2.23	Niederwiesa (a) - Chemnitz (a)	abgeschlossen				1999
1.2.23.1104	Dammertüchtigung - Chemnitz Hilbersdorf	abgeschlossen		vsl. 2006	vsl. 2007	vsl. 2008
1.2.30	Bf. Chemnitz Hbf	abgeschlossen		2003	offen	offen
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abgeschlossen		07.10.2005	vsl. 2006	vsl. 2007
1.3.11	Chemnitz (a) - Chemnitz-Kappel (a)	offen		offen	offen	offen
1.3.13	Chemnitz-Kappel (e) - Chemnitz-Siegmär (a)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000
1.3.15-17	Chemnitz-Siegmär (e) - Hohenstein-Ernstthal (a)	abgeschlossen				2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e) - St.Egidien (a)	abgeschlossen		2000	offen	offen
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen				1998
1.3.23	St. Egidien (a) - Glauchau (a)	abgeschlossen				1997
1.3.30	Bf. Glauchau	abgeschlossen				2004
1.4.11-13	Glauchau (a) - Mosel (a)	abgeschlossen				2002
1.4.14	Bf. Mosel	abgeschlossen				2001
1.4.15	Mosel (a) - Zwickau (a)	abgeschlossen				2000
1.4.20	Bf. Zwickau, re/li Gleis	offen			offen	offen

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

weiter 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1.4.20	Bf. Zwickau Dresdner Kopf (vorgez. Maßn.)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2005
1.4.31.1603	EÜ Olzmannstr. - in Zwickau	abgeschlossen				2005
1.4.31-33	Zwickau (a) - Bogendreieck Werdau	abgeschlossen				1998
2.1.1.0-2.2.1.5	Leipzig - Crimmitschau(a)	offen		offen	offen	offen
2.2.2.1-3.1.3.6	Crimmitschau - Jocketa	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2003
3.2.1.0	Bf. Plauen	abgeschlossen		25.06.2002	24.06.2003	vsf. 2009
3.2.2.1 - 3.2.2.9	Mehlteuer - NL Grenze	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000

Neitechnik-Betrieb möglich zwischen:

- Nürnberg – Marktredwitz – Hof
- Nürnberg – Bayreuth – Schlömener
Kurve – Oberkotzau
- Hof – Gutenfürst – Plauen (a)
- Plauen (a) – Zwickau (a)
- Zwickau (a) – St. Egidien (a)
- Hohenstein-Ernstthal (a) – Chemnitz-
Siegmar
- Niederwiesa – Oederan (a)
- Frankenstein (e) – Freiberg (a)
- Niederwiesa – Dresden-Altstadt

Teilinbetriebnahmen 2005

- 3. Gleis Abschnitt Tharandt – Freiberg-
Ost
- Umbau Bf. Tharandt einschließlich
ESTW
- Umbau Bf. Zwickau, Ostkopf
- Bf. Freiberg

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Bf. Plauen
- Bf. Crimmitschau
- Bf. Freiberg
- Bogendreieck Werdau

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.

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	85 km	Gesamtkosten:	539 Mio. €
----------------	-------	---------------	------------

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Ostkopf Ostbf - SÜ Modersonstr.	offen	10.08.2001 sowie 20.09.2005	offen	offen	offen
2	EÜ Schlichtallee - Kreuzungsbauwerk Rummelsburg	abgeschlossen		29.11.2002	19.04.2004	vsl. 2008
3	Bf. Rummelsburg	offen		offen	offen	offen
4	Karlshorst - Abzw. Ostendgestell	offen		offen	offen	offen
5	Abschnitt Wuhlheide	offen		offen	offen	offen
6	Abschn. Strecke und Bf. Köpenick	offen		offen	offen	offen
6	ESTW Köpenick	offen		offen	offen	offen
7	Hirschgarten - Wilhelmshagen	offen		offen	offen	offen
8	Bf. Erkner	abgeschlossen		offen	offen	offen
8	ESTW Erkner	offen	offen	offen	offen	

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

weiter 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2101	Erkner (a) - Fangschleuse (a)	abgeschlossen	10.08.2001 sowie 20.09.2005	16.05.2003	19.01.2003	12.10.2003
2102	Bf. Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003	12.10.2003
2103	Fangschleuse (a) - Hangelsberg (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003	12.10.2003
2104	Bf. Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003	12.10.2003
2105	Hangelsberg (a) - Fürstenwalde	abgeschlossen		28.03.2006	vsl. 2006	vsl. 2007
2201	Bf. Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a) - Berkenbrück (a)	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	29.04.2002
2302	Bf. Berkenbrück	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a) - Briesen (a)	abgeschlossen		31.08.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf. Briesen	abgeschlossen		10.09.2002	17.11.2003	17.04.2004
2601	Briesen (a) - Pillgram (a)	abgeschlossen		05.03.1998	01.08.1997	24.05.1998
2701	Bf. Pillgram	abgeschlossen		18.07.2003	17.11.2003	17.04.2004
2702	Pillgram (a) - Rosengarten (e)	abgeschlossen		14.05.2004	05.06.2004	12.06.2005
2703	Rosengarten (a) - Frankfurt/Oder (a)	abgeschlossen		14.05.2004	12.06.2005	05.12.2005
0020	ESTW-A Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	01.09.2003	17.10.2004
0020	ESTW-A Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003	18.09.2002	17.12.2003
2201	ESTW-UZ Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	02.11.1999	28.05.2000
2302	ESTW-A Berkenbrück	abgeschlossen		21.03.2000	01.10.2001	26.01.2003
2501	ESTW-A Briesen	abgeschlossen		30.09.2002	01.09.2003	24.10.2004
2701	ESTW-A Pillgram	abgeschlossen		18.07.2003	14.03.2005	vsl. 2006
3101	Bf. Frankfurt/Oder	offen		offen	offen	offen
3102	Frankfurt/Oder Rest - Oderbrücke (a)	offen		offen	offen	offen
3103	Bf. Oderbrücke	abgeschlossen		vsl. 2006	vsl. 2006	offen
3104	Oderbrücke (a) - Grenze D/PL	offen		offen	offen	offen
0030	ESTW Oderbrücke	offen		offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- Umbau Abschnitt Pillgram (a) –
Rosengarten (e)
- Umbau Abschnitt Rosengarten (a) –
Frankfurt/Oder (a)

3.2 Bauaktivitäten 2005

Projektabschnitt 1

- Baudurchführung Schlichtallee und
Kreuzungsbauwerk Rummelsburg
- Hilfsbrückeneinbau EÜ Bahnhof-
straße in Köpenick

Projektabschnitt 2

- ESTW- Ausrüstung Bf. Pillgram –
Frankfurt/Oder (e)
- Umbau Abschnitt Bf. Pillgram –
Frankfurt/Oder (e)

Projektabschnitt 3

- ESTW- Ausrüstung Bf. Oderbrücke
- Umbau Bf. Oderbrücke

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
Geschwindigkeitserhöhung in der vorhandenen Trasse.
Ausbau des Unterwegsbahnhofs Stolberg und Linienverbesserung Eschweiler, 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): 822 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Ausbauabschnitt I: Köln - Düren

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
S-Bahn	Köln - Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	Jul 1996	15.12.2002
ABS für $v_{\max} =$ 250 km/h	Köln - Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	Aug 1996	14.12.2003

Ausbauabschnitt II: Düren - Aachen - Grenze D/B (inkl. Buschtunnel)

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Bf Langerwehe	abgeschlossen	28.07.1998		1992	1992
	ESTW Düren	abgeschlossen			2001	2002
mehrere	Düren - Aachen	abgeschlossen		mehrere	offen	offen
1	Aachen -Grenze (inkl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	Sep 2004	vsl. 2007
2	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	offen	05.04.2001	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Abschnitt Aachen— Grenze D/B:
 - Baufeldfreimachung, Erdbau, Auf-
fahren des neuen Tunnels (Busch-
tunnel) und
 - konstruktiver Ingenieurbau

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:

- Bau einer zweigleisigen Umfuhungsspanne; Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:
 Laufach – Heigenbrücken 8,5 km
 Gesamtkosten: (inkl. Anteil aus Bestandsnetzinvestitionen) 230 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PAF	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Laufach - Heigenbrücken	in Vorbereitung	offen	in Vorbereitung	offen	offen

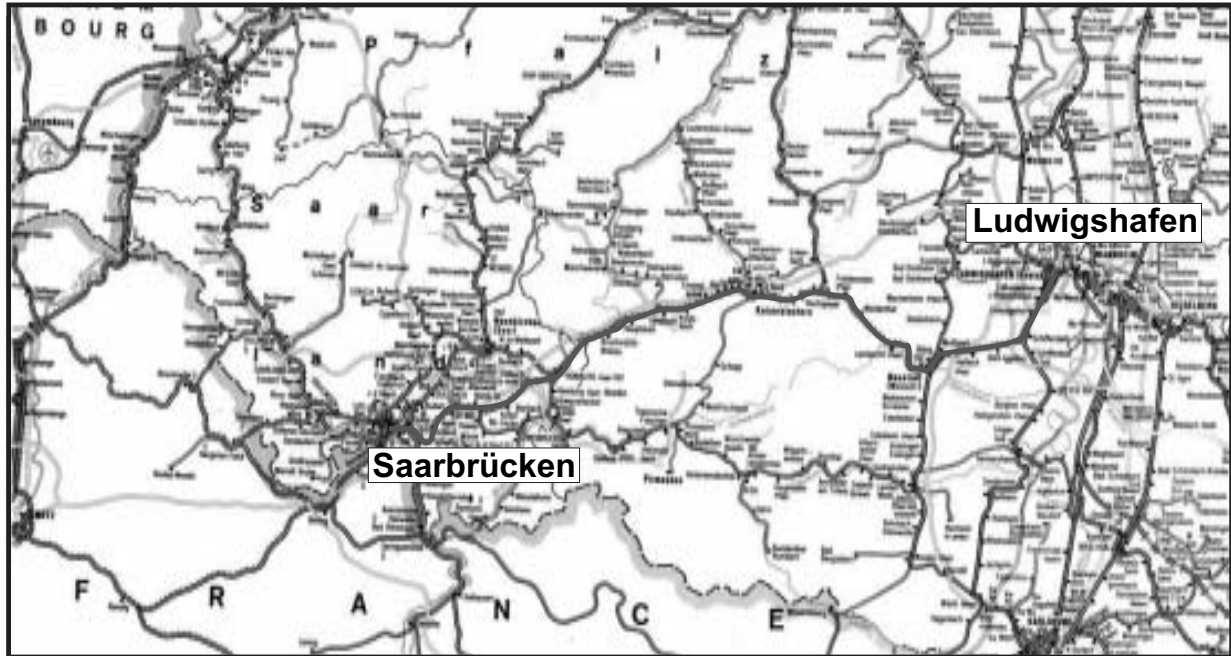
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- 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 Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Raum St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstraße) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen.
- Ausbau des deutschen POS-Nordastes für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen mit Geschwindigkeiten bis $v_{\max} = 160$ km/h.
- Ausbau der Strecke Kehl - Appenweier (POS Süd) auf bis zu $v_{\max} = 200$ km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Straßburg.
- 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:

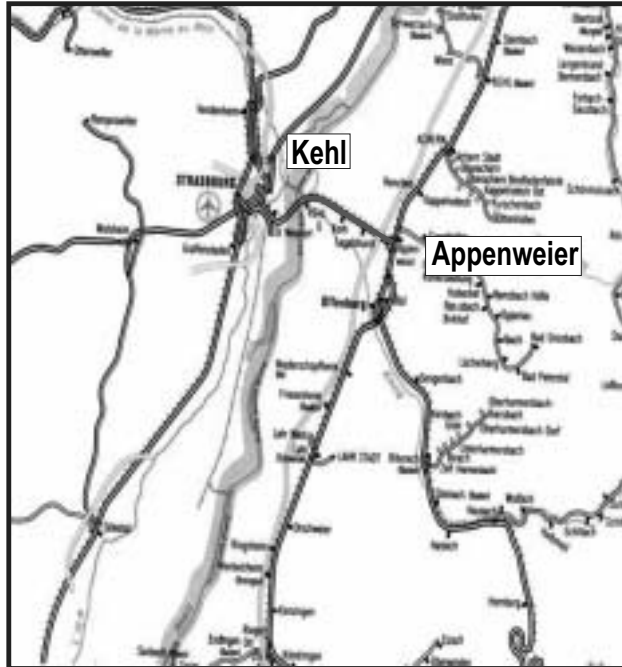
1. Baustufe:

- 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; Ausrüstung der Gesamtstrecke mit ETCS

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



POS Süd

2. Projektkenndaten

Abschnitt

Saarbrücken – Ludwigshafen (POS Nord)

Streckenlänge: 128 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Fahrzeit: vor Baubeginn 79 Min.
 nach Bauende langfristig 62 Min.

Abschnitt

Kehl – Appenweier (POS Süd)

Streckenlänge: 14 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

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

Gesamtkosten: 502 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord): 1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
Saarbrücken - Ludwigshafen	Ertüchtigung Gesamtstrecke für Neigetechnik-Züge auf v = 160 km/h	abgeschlossen	25.05.1998		1998	Nov 2000
Neustadt-Ludwigshafen	LiV Schifferstadt (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		19.12.1997	1999	Dez 2003
Saarbrücken - Kaiserslautern	St. Ingbert (a) - Kirkel und LiV Geistkircherhof - Siedlung Waldland (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		17.07.1995	2001	Dez 2003
Saarbrücken - Kaiserslautern	Bf. St. Ingbert	abgeschlossen		04.07.1995	2001	Dez 2003
Saarbrücken - Kaiserslautern	Bf. Rohrbach	abgeschlossen		20.09.2000	2001	Dez 2003

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

weiter 3.1 Termine, Planungsstand

Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord), 2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
5.5	Str. 3250 km 20,6 (westl. Kirkel) - km 28,6 (östl. Limbach)	abgeschlossen	15.06.2005	27.05.2005	vsl. 2006	vsl. 2007 (160 km/h) *
5.6 Teil1	Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof) - km 14,9	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2007	vsl. 2007 (160 km/h) *
5.6 Teil2	Str. 3250 km 28,6 (östl. Limbach) - Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2010	vsl. 2011
4.1	Str. 3280 km 14,9 - km 21,3 (westl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2006	vsl. 2007 (160 km/h) *
4.2	Str. 3280 km 21,3 (westl. Hauptstuhl) - km 25,1 (östl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		18.10.2005	vsl. 2007	vsl. 2007 (160 km/h) *
4.3	Str. 3280 km 25,1 (östl. Hauptstuhl) - km 30,4 (östl. Landstuhl)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2010	vsl. 2011
4.4	Str. 3280 km 30,4 (östl. Landstuhl) - km 34,7 (westl. Einsiedlerhof)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2011	vsl. 2012
4.5	Str. 3280 km 34,7 (westl. Einsiedlerhof) - km 41,3 (Kaiserslautern)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2012	vsl. 2013

*) IBN für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS (vsl. 12/2008)

Kehl - Appenweier (POS Süd)

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Rheinbrücke Kehl (Westseite Bf. Kehl) / ESTW Kehl	offen	offen	offen	vsl. 2008	vsl. 2010
2	Bahnhof Kehl (Ostseite)				vsl. 2010	vsl. 2012
3	Linienverbesserung Ortslage Kork				vsl. 2010	vsl. 2012
4	Strecke und BAB 5 - Ortslage Kork				vsl. 2011	vsl. 2013
5	Karlsruher Kurve				vsl. 2013	vsl. 2015

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Abschnitt POS-Nord, Streckenabschnitt 2 (Neustadt – Ludwigshafen):
 - Landschaftspflegerische Maßnahmen
 - Restarbeiten Oberleitung
- Abschnitt POS-Nord, Streckenabschnitt 5 (St. Ingbert – Geistkircherhof):
 - Landschaftspflegerische Maßnahmen
 - Tiefenentwässerung und Randwege
- Abschnitt POS-Süd:
 - Abschluß 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. Projektkenndaten

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

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Baustufe	Rheinbrücke Ludwigshafen	abgeschlossen	28.07.1998	27.03.1997	III. Quartal 1997	Dez 2003
	Mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen - Mannheim	abgeschlossen		1997	Apr 1998	2005
2. Baustufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen		14.07.1995	Mai 1995	Sep 1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen		22.03.1994	Feb 1998	Sep 2003
	Überwerfungsbauwerk Mainz Nord	offen		offen	offen	offen

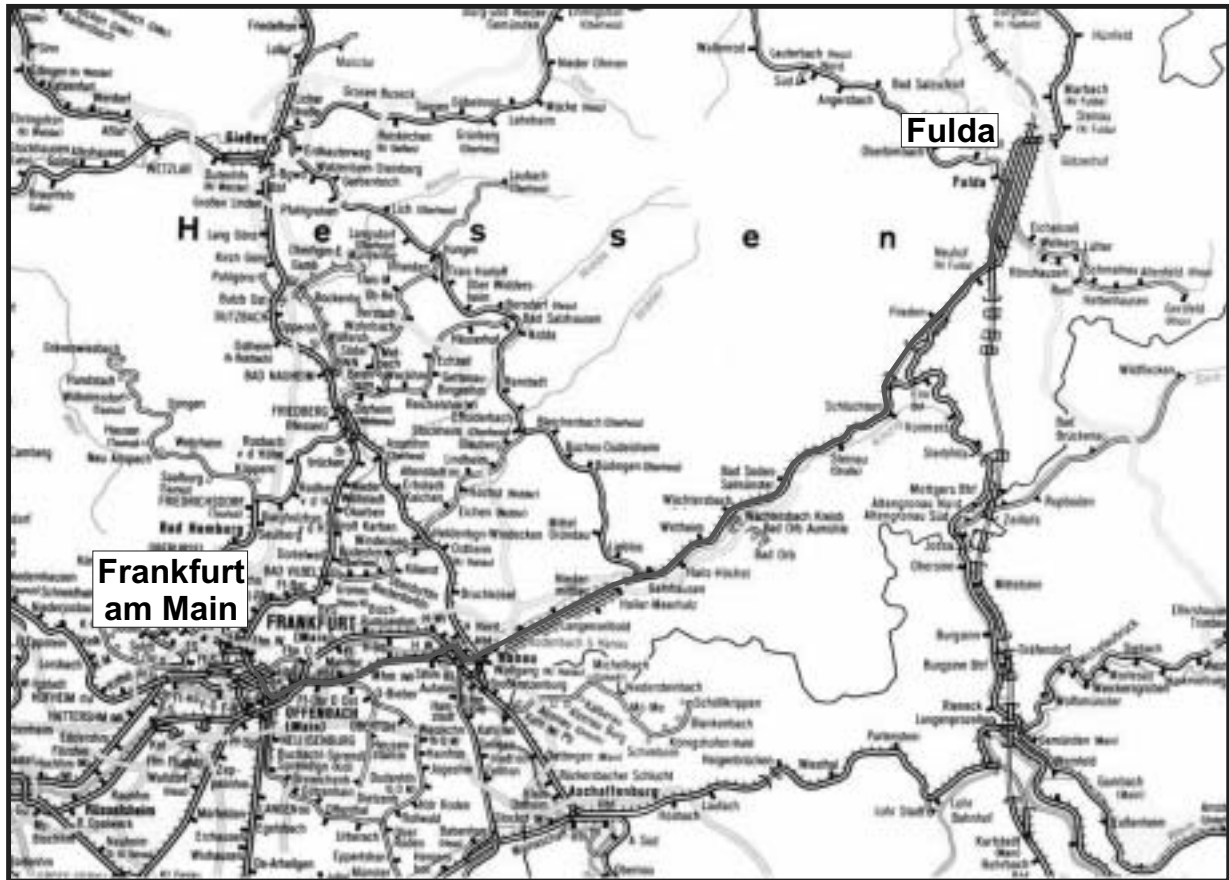
Teilbetriebnahmen 2005

- Mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen - Mannheim mit Ausnahme
 - Einbindung in den Bf Ludwigshafen Hbf
 - höhenfreie Verknüpfung der Relation Mannheim - Schifferstadt

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Restliche Baumaßnahmen: Gleisbau, Oberleitungs-, LST-Arbeiten zur Einbindung in Bf Mannheim Hbf
- Restliche Baumaßnahmen: vollumfängliche Nutzung der Viergleisigkeit
- Restmaßnahmen: passiver Schallschutz, Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

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 abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte, mit der Folge einer erheblichen Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen.
- Bau 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:	342 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
dreigleisiger Ausbau, Erstellung von 3 Linienver- besserungen sowie Beseitigung von 12 BÜ	Hanau- Wolfgang - Hailer	abgeschlossen	keine	vor 1987	1987	1991

2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
dreigleisiger Ausbau, Planergänzungsverfahren für das gemeinschaftliche Planfeststellungsverfahren BAB A 66 /Strecke DB wurde abgeschlossen	Hailer - Gelnhausen	abgeschlossen	keine	31.01.2005	offen	offen

3. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
5.28	Neuhof, Linienver- besserung	abgeschlossen	21.11.2005	17.06.2005	vsl. 2007	vsl. 2011

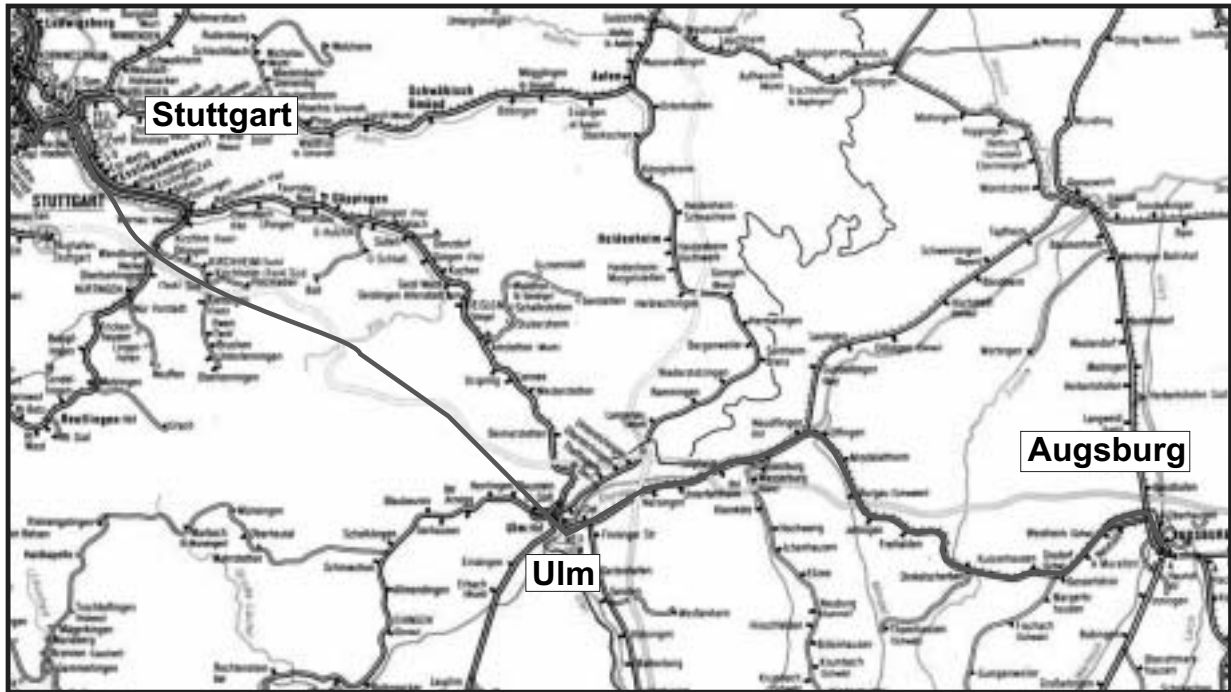
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Restmaßnahmen im Zusammenhang mit Grunderwerb, Flurbereinigung u.ä.

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	166 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	93 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten:	1.706 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe *)	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.5 a2	Ausbau Donaubrücke, km 85,503 - km 85,042	abgeschlossen	FinVe mit dem Bund wurde noch nicht abgeschlossen	27.08.2004	18.10.2004	vsI. 2007
2.5 b	Neu-Ulm 21, km 85,042 - km 81,940	abgeschlossen		25.10.2001	18.09.2003	vsI. 2007

Teilbetriebnahmen 2005

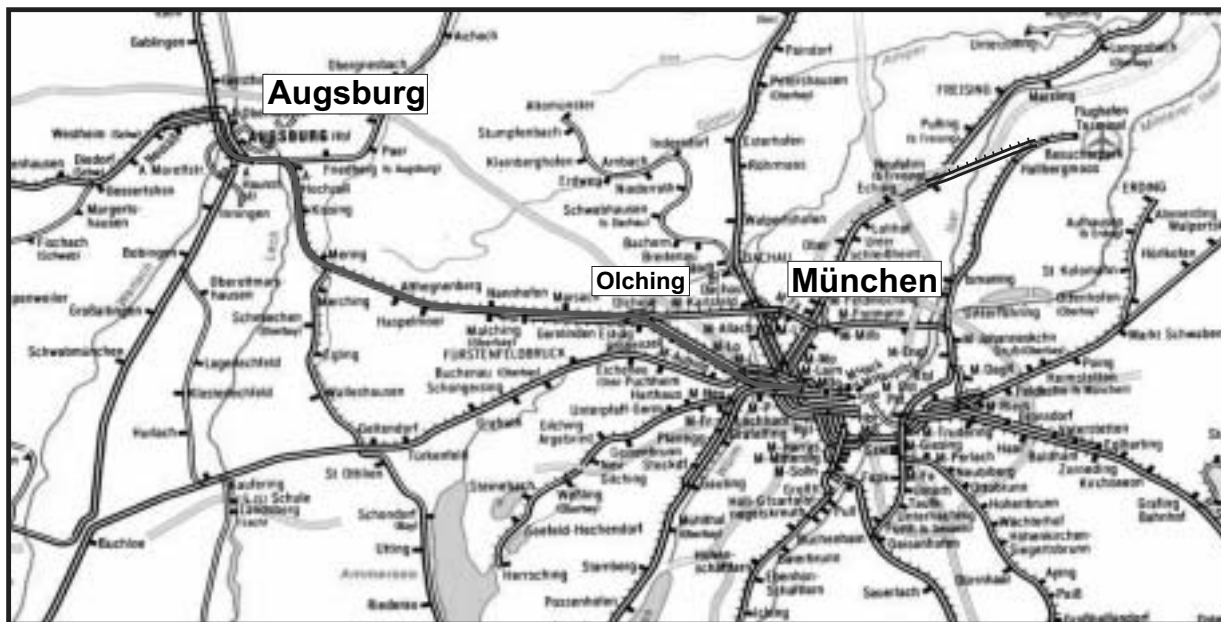
- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Abschnitt Viergleisiger Ausbau Donaubrücke:

- Herstellung oberstromiger Brückenüberbau
- Abschnitt Neu-Ulm 21:
 - Herstellung Trogbauwerk
 - SÜ Offenhausen, inklusive Absenkung Fern- und Regionalbahngleise

**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
- Trennung des schnellen SPFV vom SPNV und SGV

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	62 km
davon viergleisiger Ausbau	43 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Schnellfahr Gleise	230 km/h
andere Gleise	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	30 Min.
nach Bauende	28 Min.
Gesamtkosten:	556 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	km 53,0 - km 61,4 (Bereich Augsburg)	abgeschlossen	10.11.1997	26.02.1999	24.01.2000	vsl. 2007
2	km 48,2 - km 53,0 (Bereich Kissing)	abgeschlossen		12.08.1996	09.02.1998	03.12.2001
3	km 38,1 - km 48,2 (Bereich Mering)	abgeschlossen		26.03.2001	03.11.2002	vsl. 2008
4	km 31,7 - km 38,1 (Bereich Haspelmoor)	abgeschlossen		21.03.2003	offen	vsl. 2010
5	km 26,3 - km 31,7 (Bereich Nannhofen)	in Erstellung *		19.05.2004	offen	vsl. 2010
6	km 18,0 - km 26,3 (Bereich Maisach/ Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	vsl. 2010

* Es werden noch Auflagen vom EBA eingearbeitet, die sich im Zuge der Planfeststellung ergeben haben

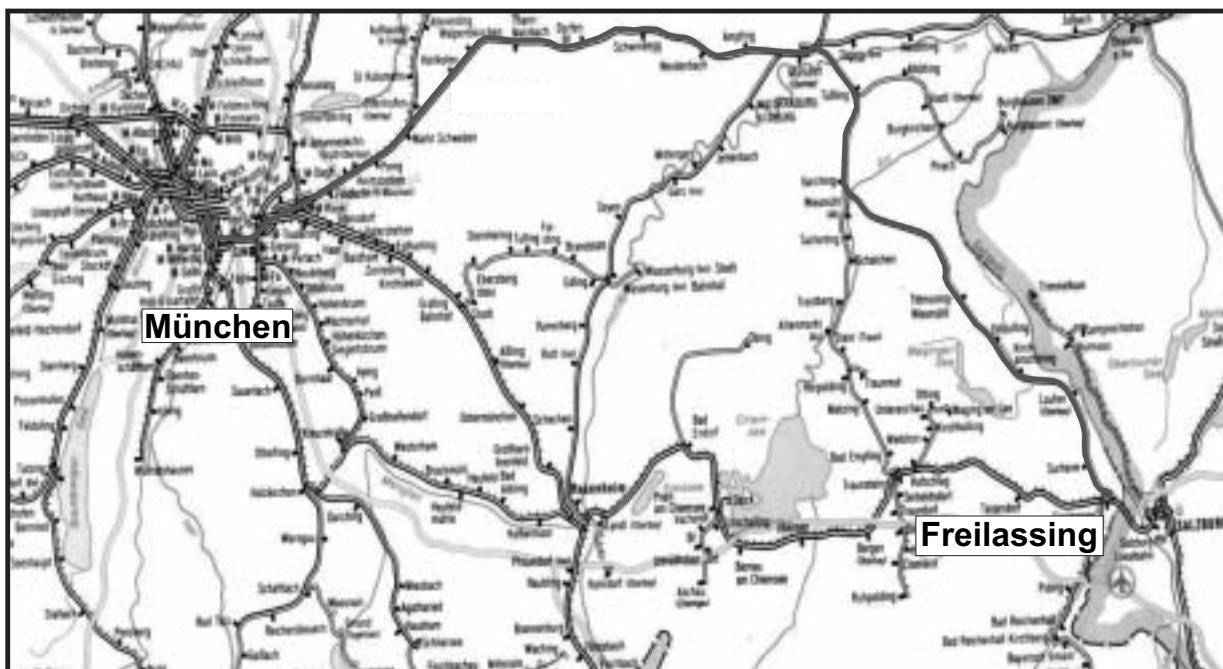
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Augsburg, Kissing, Mering/Althegegnenbergr und Maisach/Olching.
- Beginn der Rodungsarbeiten im Abschnitt Nannhofen (Mammendorf).

**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:

Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten:

- Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim
- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen Markt Schwaben und Tüßling
- Dreigleisiger Ausbau Freilassing – Grenze D/A (- Salzburg)

2. Baustufe:

- Erstellung einer Verbindungskurve zwischen der Strecke München – Rosenheim und der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (Truderinger Kurve)
- Viergleisiger Ausbau im Abschnitt München Ost – Markt Schwaben. Diese Maßnahmen werden zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (derzeit S 2) realisiert

3. Baustufe:

- Weitere Maßnahmen sind im Rahmen des Internationalen Vorhabens Nr. 10 München – Mühldorf – Freilassing - Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling – Burghausen vorgesehen:
 - Durchgehender zweigleisiger Ausbau München – Freilassing
 - Elektrifizierung Markt Schwaben – Freilassing und Tüßling – Burghausen

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten: (1. und 2. Baustufe)	286 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Baustufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
Baustufe 1b	Ampfing - Mühldorf					
61.1	km 64,80 - km 68,35	abgeschlossen	14.09.2005	offen	vsl. 2007	vsl. 2008
62.1	km 68,35 - km 71,65	abgeschlossen	14.09.2005	05.02.1993	vsl. 2006	vsl. 2008
63.1	km 71,65 - km 72,60	abgeschlossen	14.09.2005	offen	vsl. 2006	vsl. 2008

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

N21: 2. Baustufe, ABS München – Mühldorf – Freilassing

- Für die 2. Baustufe wurde noch keine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen.

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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 A9 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

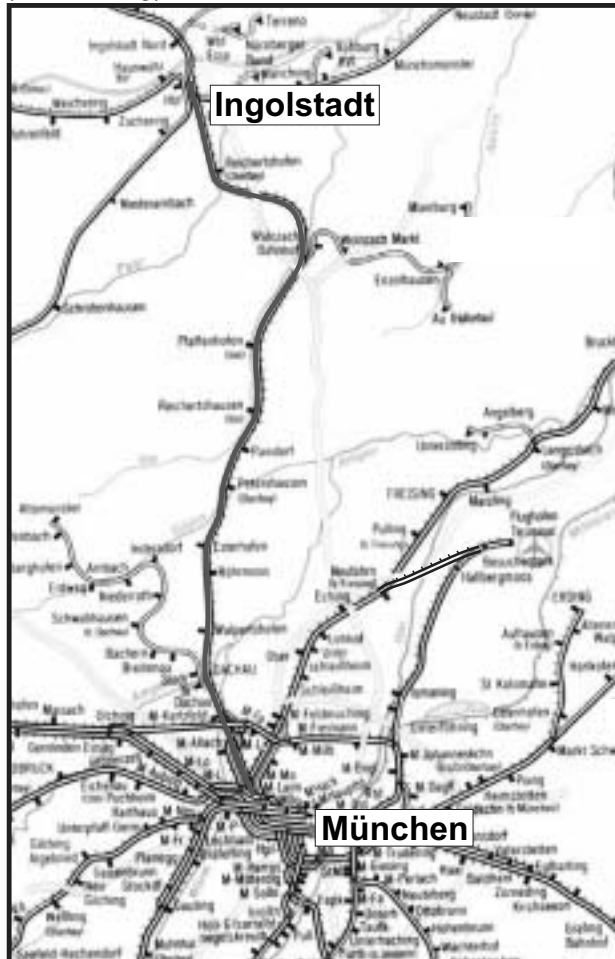
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt – München wird bis zum Jahr 2006 in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

- 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.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten:	3.352 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
11	Fischbach - Feucht	abgeschlossen	19.12.1996	07.04.1994	02.04.1997	28.05.2006
21	Feucht - Allersberg	abgeschlossen		31.10.1996	03.09.1998	28.05.2006
31	Allersberg - Göggelsbuch	abgeschlossen		16.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
32	Göggelsbuch - Lay	abgeschlossen		18.02.1998	03.09.1998	28.05.2006
41	Lay - Lohen	abgeschlossen		28.11.1997	03.09.1998	28.05.2006
42	Lohen - Großhöbing	abgeschlossen		26.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
51	Großhöbing - Enkering	abgeschlossen		26.02.1996	03.09.1998	28.05.2006
52	Altmühltal	abgeschlossen		20.09.1996	03.09.1998	28.05.2006
53	Kinding - Denkendorf	abgeschlossen		29.07.1994	03.09.1998	28.05.2006
61	Denkendorf (67,000)	abgeschlossen		22.04.1997	03.09.1998	28.05.2006
62	Köschinger Forst	abgeschlossen		24.06.1998	03.09.1998	28.05.2006
63	Stammham	abgeschlossen		30.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
71	Hepberg - Lenting	abgeschlossen		29.03.1996	03.09.1998	28.05.2006
72	Ingolstadt	abgeschlossen		26.02.1999	01.07.1999	28.05.2006

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

Weiter 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
11M	Ingolstadt - Oberstimm	abgeschlossen	19.12.1996	01.04.1996	offen	offen
12M	Reichertshofen	abgeschlossen		offen	offen	offen
21M	Reichertshofen - Hög	abgeschlossen		20.04.1995	offen	offen
22M	Fahlenbach	abgeschlossen		08.02.2000	offen	offen
23M	Rohrbach	abgeschlossen		10.09.1996	01.06.2003	offen
24M	Bahnstromleitung Wolnzach	abgeschlossen		offen	offen	offen
31M1	Pfaffenhofen Nord (Förbach)	abgeschlossen		21.11.2005	01.03.2006	offen
31M2	Pfaffenhofen Bf	abgeschlossen		offen	offen	offen
31M2a	EÜ Schrobenhausener Str.	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	vsl. 2006
31M3	Pfaffenhofen Regelquerschnitt	abgeschlossen		24.10.2003	offen	offen
31M4	EÜ Mühlweg	abgeschlossen		31.10.2002	offen	offen
32M	EÜ Uttenhofen	abgeschlossen		25.10.1995	offen	offen
41M	Reichertshausen /BÜ Paindorf / EÜ	abgeschlossen		23.08.2002	01.04.2003	offen
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	vsl. 2006
61M	Esterhofen	abgeschlossen		19.11.1998	01.06.2000	vsl. 2006
62M	Röhrmoos	abgeschlossen		27.10.1999	01.03.2001	vsl. 2006
71M	Walpershofen - Dachau Nord	abgeschlossen		09.07.2001	20.03.2002	vsl. 2006
81M	Dachau - Karlsfeld	abgeschlossen		21.02.2001	20.03.2002	vsl. 2006
82M	Karlsfeld - Obermenzing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	vsl. 2006

Teilbetriebnahmen 2005

- ABS (S-Bahn): Aufnahme des 10 Minuten-Taktes im Dezember

weiter ABS:

- Fertigstellung zweier BÜ-Beseitigungen

3.2 Bauaktivitäten 2005

- NBS:
 - Herstellung der Oberleitungsanlagen und Bau der "Festen Fahrbahn" über alle Lose
- 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 Südschnitt der ABS
 - Bf. Dachau: Fertigstellung der Gleise 4 bis 7

- Abzweig München-Obermenzing: Fertigstellung Fernbahngleise

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



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.

2. Projektkenndaten:

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Langenargen - Lindau/Aeschbach	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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 zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe):

Geplante Maßnahmen:

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

Neues Vorhaben (2. Stufe):

Geplante Maßnahmen:

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

Kosten Gesamtvorhaben:	4.335 Mio. €
------------------------	--------------

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

L25: 1. Baustufe, Rastatt Süd - Offenburg

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2.1	Haueneberstein - Baden-Oos	abgeschlossen	28.07.1998	29.12.1997	Dez. 1987	13.12.2004
2.2	Baden-Baden - Steinbach	abgeschlossen		22.05.1995		13.12.2004
3	Bühl - Ottersweiser	abgeschlossen		13.12.1988		Jun. 2001
4	Achern - Sasbach	abgeschlossen		10.12.1987		Jun. 2001
5	Renchen - Urloffen	abgeschlossen		10.06.1992		Jun. 2001
6	Offenburg	abgeschlossen		03.04.1990		Jun. 2001

N15: 2. Baustufe, Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	Karlsruhe - Rastatt Süd	abgeschlossen	offen	10.01.1998 für Tunnel 19.03.1996	offen	offen
7.1	Offenburg - Offenburg Süd	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
7.2	Hohberg - Friesenheim	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
7.3	Lahr - Mahlberg	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
7.4	Ettenheim - Herbolzheim	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
8.0	Herbolzheim - Kenzingen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
8.1	Riegel - March	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
8.2	Freiburg - Schallstadt	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
8.3	Bad Krozingen - Heitersheim	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
9.0	Buggingen - Auggen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
9.1	Schliengen - Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003 / APV	22.11.2002	09.12.2002	vsl. 2011
9.2	Haltingen - Weil	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
9.3	Weil - Basel	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

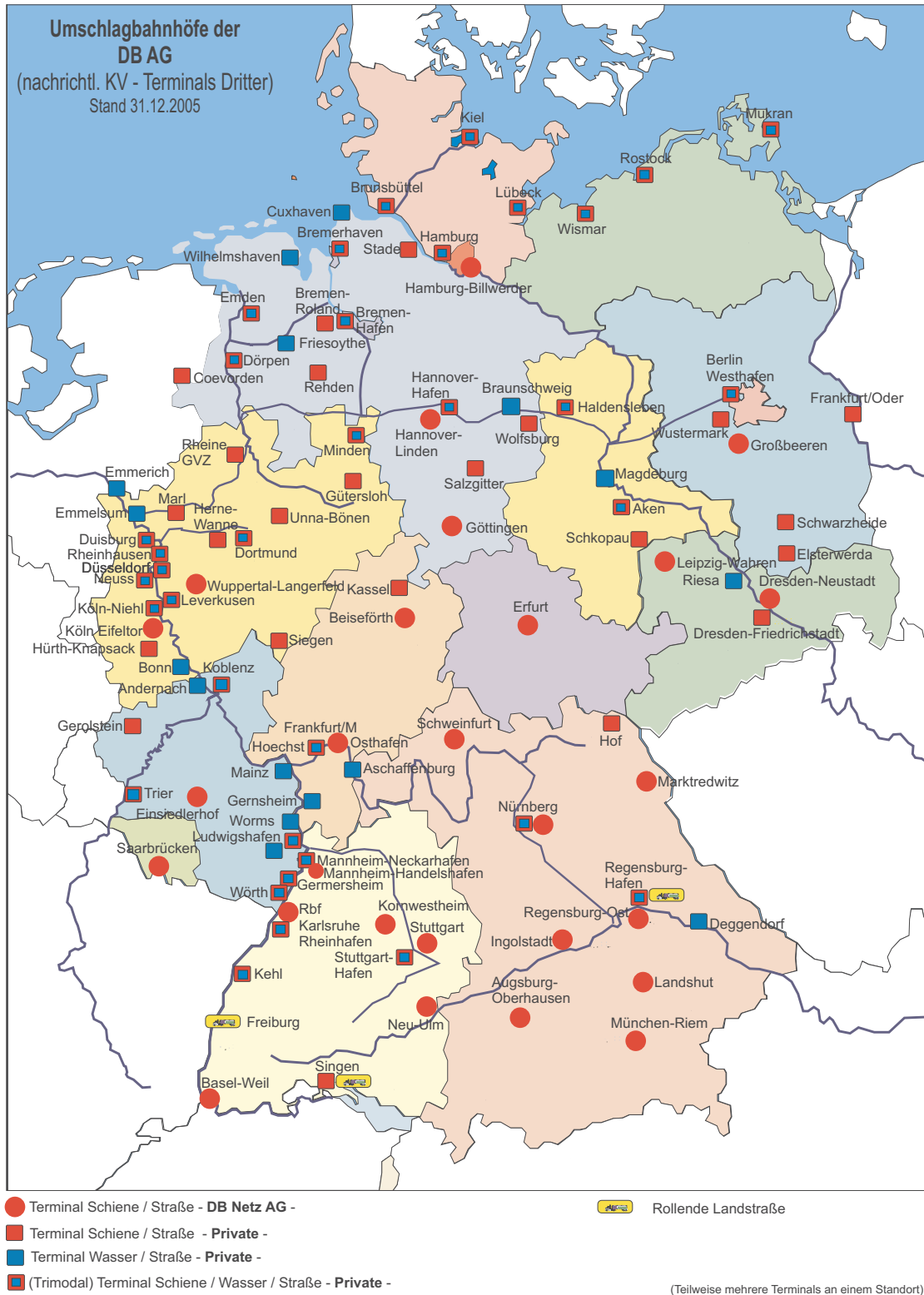
- Abschnitt Durmersheim – Rastatt:
bvM im Bündlungsabschnitt mit der
Bundesstraße "B 36 neu"

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Abschnitt Rastatt Süd – Offenburg:
Durchführung von Restmaßnahmen
außerhalb der Betriebsanlagen

- Abschnitt Schliengen – Eimeldingen:
Bau des Katzenbergtunnels

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



Noch Projekt Nr. 26a - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Kombiniertes Verkehr, 1. Stufe

1. Zielsetzung

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 Umschlaganlagen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.

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

- der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
- von privaten Unternehmen nach der „Förderlinie Kombiniertes Verkehr“ (seit März 1998) bzw. der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (Folgerregelung ab 1. April 2006)

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

2. Projektkennndaten

1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine **1. Sammelvereinbarung** 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, in Abstimmung mit dem BMVBS, durch die DB Netz AG nicht mehr verfolgt.

Darüber hinaus wurde eine Einzelvereinbarung für den KV-Terminal Ulm-Nord (Dornstadt) abgeschlossen.

Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes

„Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist das Vorliegen einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung.

Noch Projekt Nr. 26a - Laufende und fest disponierte Vorhaben - Kombiniertes Verkehr, 1. Stufe

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25.07.96):

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Köln-Eifelort; 2. und 3. Realisierungsstufe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1997	1997	III. Quartal 2000
	Großbeeren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	28.06.1995	Sep 1996	Sep 1998
	Basel	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	Sep 1996	Mai 1999
	Kornwestheim	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	Sep 1996	Aug 1998
	Erfurt	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	Sep 1996	Mrz 1999
	Karlsruhe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	Dez 1996	Mai 1998
	Leipzig Wahren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	13.06.1995	1997	II. Quartal 2001

2. Sammelvereinbarung (SV 06/1997; abgeschlossen am 21.07.97):

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Bremerhafen CT III	abgeschlossen	21.07.1997	17.02.1997	2002	Mai 2003
	Frankfurt/Main Ost	abgeschlossen	21.07.1997	Jul 1995	Jan 2003	22.09.2004
	Regensburg Ost	abgeschlossen	21.07.1997	12.12.1996	Sep 1998	Dez 2000

weitere Sammelvereinbarung:

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Leipzig Wahren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2004	11.07.1997	vor 2005	IV. Quartal 2005
	Großbeeren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1	17.02.2005	vsl. 2006	offen

Einzelvereinbarung:

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Ulm-Nord (Dornstadt)	abgeschlossen	30.09.2004	12.07.2002	Okt 2004	18.07.2005

Teilbetriebnahmen 2005

- Leipzig Wahren
(1. Modul, 2. Realisierungsstufe)

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

3.2 Bauaktivitäten 2005

1. Sammelvereinbarung

- keine

2. Sammelvereinbarung

- Frankfurt/Main Ost:
Restmaßnahmen

weitere Sammelvereinbarungen

- Leipzig Wahren
(1. Modul, 2. Realisierungsstufe)

Einzelvereinbarung

- Ulm-Nord (Dornstadt)

Rahmenplanung Rangierbahnhöfe Projekt Nr. 26b - Laufende und fest disponierte Vorhaben 1. 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. Projekte

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. €.

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

ZBA Mannheim West - Ost

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Mannheim	abgeschlossen	24.07.2001	27.04.1999	14.02.2003	Dez 2004

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abgeschlossener FinVe, Ergänzungen APV):

Mannheim West / Ost - System: Modernisierung mit 41 Richtungsgleisbremsen, 41 Förderanlagen, automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung

* 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.

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

weiter 3.1 Termine, Planungsstand

ZBA Gremberg Nord - Süd und Süd - Nord

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Gremberg Nord - Süd	abgeschlossen	24.07.2001	05.04.2002	Mai 2004	vsl. 2007
	Gremberg Süd - Nord	abgeschlossen	24.07.2001	vsl. 2006	vsl. 2007	vsl. 2009

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abgeschlossener FinVe, Ergänzungen APV):

Gremberg Nord / Süd - System: Modernisierung mit 31 Richtungsgleisbremsen, 31 Gefälleausgleichsbremsen, Förderanlagen und neuer Laufwegsteuerung
Gremberg Süd / Nord - System: Modernisierung

ZBA Hagen - Vorhalle

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Hagen	abgeschlossen	24.07.2001	04.04.2001	09.08.2004	vsl. 2007

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abgeschlossener FinVe, Ergänzungen APV):

Hagen Vorhalle: Modernisierung mit 40 Richtungsgleisbremsen, 40 Förderanlagen, automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung

ZBA Seelze Ost - West

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Seelze	abgeschlossen	24.07.2001	Apr 2000	01.05.2003	Nov 2005

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abgeschlossener FinVe, Ergänzungen APV):

Seelze Ost / West - System: Modernisierung mit 18 Richtungsgleisbremsen, 18 Förderanlagen, automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung

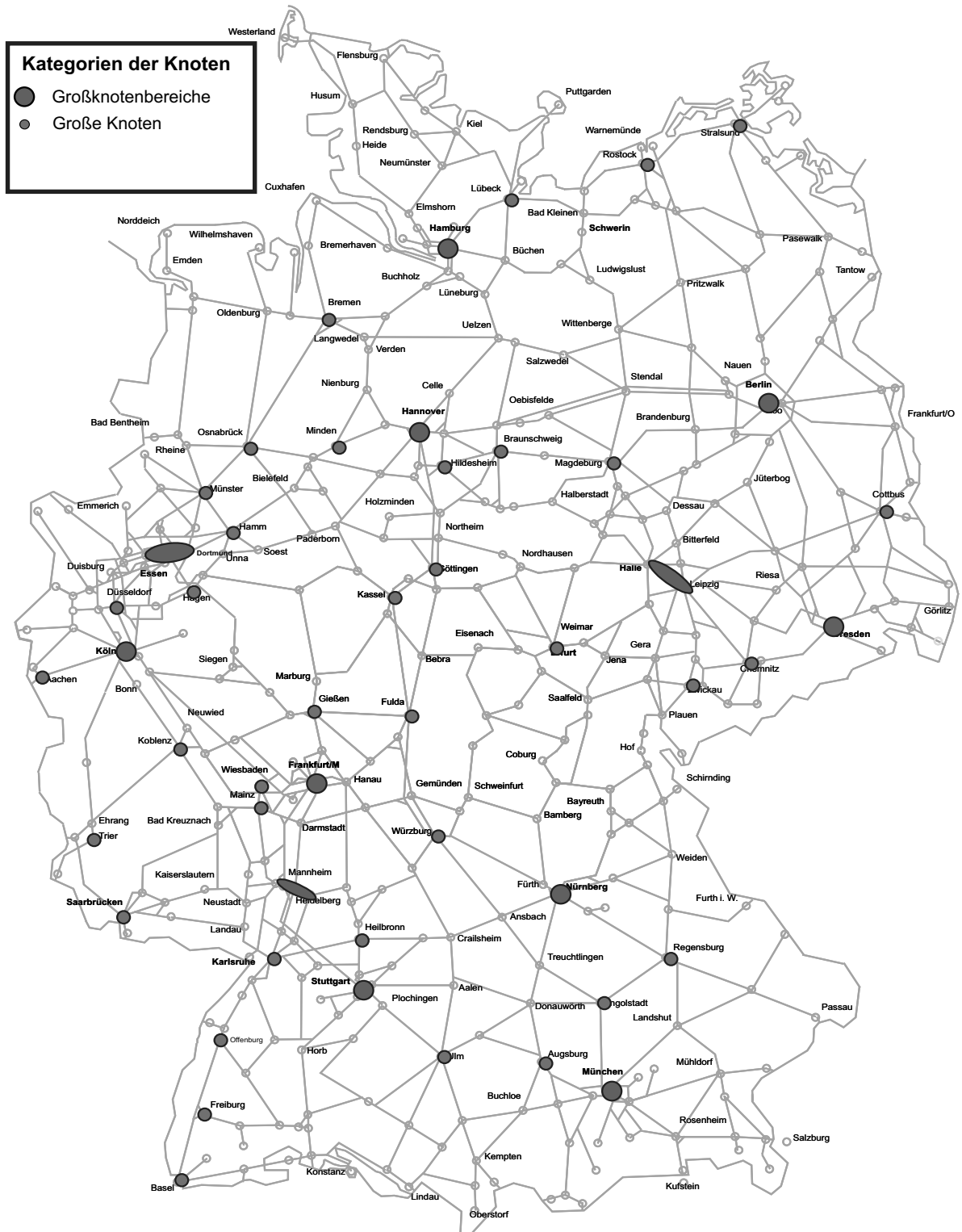
Teilbetriebnahmen 2005

- Seelze Ost/West - System

3.2 Bauaktivitäten 2005

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

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



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

1. Zielsetzung des Ausbaus von Knoten

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 (ESTW)
- 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

2. Projektkennndaten Knoten Dresden

Errichtung von ESTW sowie die Anpassung des Knotens mit ESTW-Technik

3. Projektstand Knoten Dresden

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1. Stufe: Dresden, ESTW Dresden Hbf	abgeschlossen		vor 1998	Aug 1998	28.10.2000
	2. Stufe: Optimierung der Infrastruktur im Raum Dresden	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

2. Projektkennndaten Knoten Erfurt

- ESTW Erfurt
- Umbau des Bahnhofs und der Gleisanlagen
- Anpassung der Gleisanlagen für die Einbindung der NBS Erfurt - Leipzig

3. Projektstand Knoten Erfurt

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1. Stufe: ESTW Erfurt	abgeschlossen		vor 1999	vor 1999	Mrz 1999
5.1	2. Stufe: Bahnhof Erfurt - km 107,7 bis km 109,6	abgeschlossen	10.12.2004	08.09.1995	06.11.2001	vsl. 2007

Teilinbetriebnahmen 2005

- Umbau Erfurt Nordseite und Dienstleistungszentrum

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Umbau Erfurt Nordseite und Dienstleistungszentrum

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

2. Projektkennndaten Knoten Halle/Leipzig

- ESTW in Leipzig und Halle (S)
- Anpassung der Gleisanlagen insbesondere des nördlichen Leipziger Güterrings

3. Projektstand Knoten Halle/Leipzig

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1. Stufe: Umfahrung Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla	abgeschlossen	27.08.2001		2001	2004
	1. Stufe: ESTW Leipzig, 1. Baustufe	abgeschlossen			2002	2005
	1. Stufe: ESTW Leipzig, UZ-Ost	abgeschlossen			2003	2003
	1. Stufe: Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S) - Leipzig	abgeschlossen			2002	2005

Teilbetriebnahmen 2005

- 1. Stufe:
ESTW Leipzig, 1. Baustufe
- 1. Stufe:
Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S) - Leipzig

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Restleistungen 1. Ausbaustufe Knoten Leipzig

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

2. Projektkenndaten Knoten Magdeburg

- ESTW Magdeburg
- Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güterverkehrs; viergleisiger Ausbau der Elbequerung

3. Projektstand Knoten Magdeburg

1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	ESTW Magdeburg mit UZ Magdeburg, UZ Biederitz, ZU Schönebeck	abgeschlossen	25.06.2001	vor 2001	25.04.2001	21.03.2004

2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2.1.1	Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201)	offen	offen	vsl. 2006	vsl. 2007	vsl.2008
2.1.2	EÜ E.-Reuter-Allee + Güterzuggleise 10-13	offen		vsl. 2006	vsl. 2009	vsl. 2012
2.1.3	Maßnahmen aus PFA 5 (Ehlebrücke)	offen		vsl. 2006	vsl. 2009	vsl. 2013

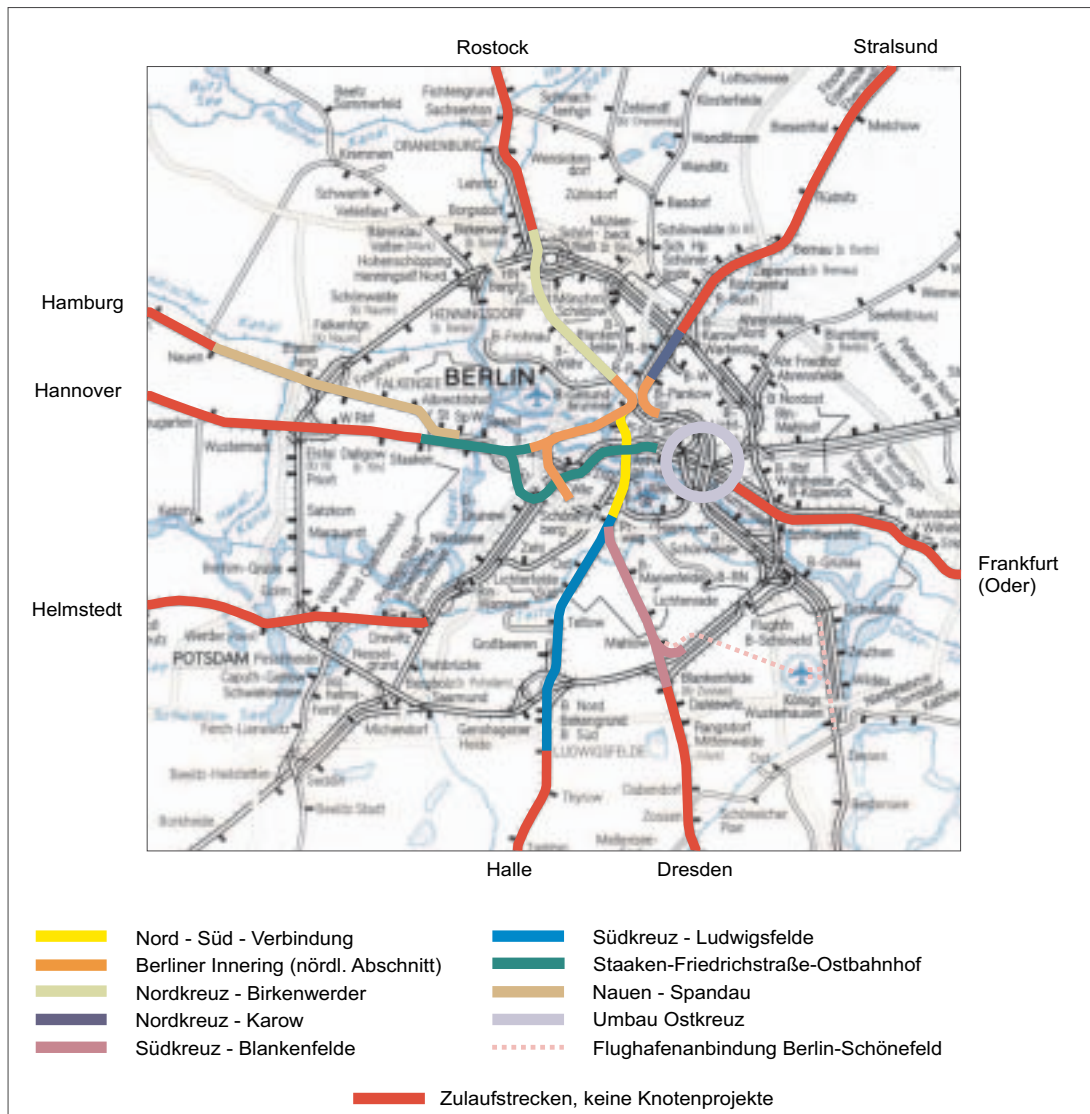
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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 Hauptbahnhofs als künftiges Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit den 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

2. Projektkenndaten

- Viergleisiger Neubau der Nord - Süd - Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Südkreuz
- Neubau Hauptbahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Südkreuz

- 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: 2.788 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
NSV	km 1,7+52N Abzweig Wedding - km 7,7+77 Prellerweg	abgeschlossen	26.08.1997	12.09.1995	01.12.1994 (bvM)	28.05.2006

Fertigstellung vor 2005

- Hauptbahnhof: Rohbau, Ausbau und technische Ausrüstung der Verkehrstation sowie des Empfangsgebäudes (einschl. Aufzüge und Fahrtreppen, Technikzentralen), Brücken Ost/ West einschl. Oberbau und Bahntechnik S- und Fernbahn, Ost-West-Dach.
- Regionalbahnhof Potsdamer Platz: Rohbau, Ausbau und haustechnische Ausrüstung einschl. aller Fahrtreppen.
- Bereich Bahnhof Südkreuz: Ring-S-Bahn S 4 in Endlage einschl. Bahnsteig und Bahnsteighalle, Nord-Süd-S-Bahn S 2 in Endlage, Kreuzungsbauwerk Gütergleise, Eisenbahnüberführungen Naumannstraße und L487 (S-Bahn-Anteil).
- Tunnelstrecke: Rohbau und Technische Ausrüstung einschl. Oberbau und Erschütterungsschutz, Rettungsplätze.
- oberirdische Streckenabschnitte: Brücken der Nordringanbindung, Oberbau nördlich und südlich des Tunnels.

Teilbetriebnahmen 2005

- S-Bahn S4 (Bahnhof Berlin Südkreuz)
- Elektronische Stellwerkstechnik S-Bahn S2 (einschl. Stellrechner Anhalter Bahnhof).

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Hauptbahnhof: Montagebeginn der Haupteingangs- und Seitenfassaden, Kippen der Brückenteile West und Ost der sogenannten Bügelbauten, Teilverschiebung des Nord-Süd-Daches.
- Bereich Bahnhof Südkreuz: Roh- und Ausbau der Fernbahnsteige (inkl. Fahrtreppen und Aufzüge), Bahnkörper und Oberbau (insbesondere Lückenschluss im Bahnhof Südkreuz), Ausbau der Eingangshallen einschl. Technikräume, Arbeiten an den Parkhausplatten und Baubeginn der Verkehrserschließung (Bahnhofsvorplätze)
- Bahntechnische Ausrüstung: Bauausführung der Gewerke Starkstromtechnik, Fernmeldetechnik, Bahnstromtechnik (u.a. Oberleitungsanlage, Deckenstromschiene im Tunnel) und Signaltechnik.

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

Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Streckenlänge: 33,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

2. Projektkennndaten

- 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

- 160 km/h Strecke 6107 aus Richtung Spandau nach Berlin Hauptbahnhof
- 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: 505 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
21/22	Berlin-Moabit - Berlin Moabit (Ringgüterbahn) km 28,9+00 bis km 32,7+45, Berlin-Grunewald - Berlin-Witzleben km 1,5+25 bis km 2,4+79, Berlin-Grunewald - Berlin-Halensee km 1,5+31 bis km 2,3+13N	abgeschlossen	28.07.1998	13.10.2000	2000	28.05.2006
21/A	Berlin-Grunewald - Witzleben km 0,0+74,9 (neu) bis km 1,5+25, Berlin-Grunewald - Halensee km 1,2+25 (neu) bis km 1,5+31, Berlin-Grunewald (Stw Gdr) - Berlin-Grunewald (Stw Gds) km 0,7+22,9 (neu) bis km 0,9+19 sowie km 1,5+40, Berlin-Charlottenburg - Berlin-Grunewald (Stw Gdr) km 2,9+28 bis km 2,9+66 (neu)	abgeschlossen		28.02.2001	2001	
23	Berlin-Westend (Gbf. Charlottenburg/Ruhwaldweg) - Berlin-Jungfernheide, Berlin-Moabit (Ringgüterbahn) km 32,7+45 bis km 34,9+75, (Ring-S-Bahn) km 32,5+10 bis km 34,9+75, Berlin-Charlottenburg Gbf - Wustermark, Berlin Hbf-Vorsfelde - Lehrte km 5,2+0,1 bis km 8,2+80	abgeschlossen		10.12.1997	1995 (bvM)	
23	Nach § 18 Abs 3 AEG wurde auf PF zum Wiederaufbau der Bstg. A und B sowie auf die Trafostation im Haltepunkt Berlin-Jungfernheide sowie auf den Fußgängertunnel Ost und West und des S-Bahnunterwerkes verzichtet. (nachrichtlich)	abgeschlossen		10.12.1997	1995 (bvM)	

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

weiter: 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
24	Berlin-Jungfernheide (Lise-Meitner-Str.) - Berlin-Moabit (Putlitzbrücke), Wiederaufbau der Ringgüterbahn km 34,975 bis 36,965 u. km 0,000 bis km 0,650, Fernbahn Berlin-Hbf - Vorsfelde - Lehrte km 2,560 bis km 5,201	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2000	2000	28.05.2006
24A	Neubau S-Bahn UW und Bereichsstellrechner Putlitzstr.	abgeschlossen		04.05.1994	1994	
24B	S-Bf. Berlin-Beusselstr., S-Bahn- Haltepunkt Berlin Westhafen	abgeschlossen		24.06.1997	1997	
24C	Wiederaufbau S-Bahn Berlin- Jungfernheide (L.-Meitner-Str.) - Berlin Moabit (Putlitzstr.)	abgeschlossen		24.03.1998	1998	
25	EÜ über Charlottenburger Verbindungskanal	abgeschlossen		26.08.1996	1996	
26	Ringgüterbahn und Ring-S-Bahn km 1,720 bis 3,700, Abzw. Wedding - Berlin Hbf/Südkreuz km 1,915 bis km 2,350	abgeschlossen		26.01.2000	2000	
26A	Nachrichtlich: Vorgezogene Maßnahmen S 21, östl. Nordringanbindung), Ringgüterbahn km 1,828 - km 2,274 (nachrichtlich)	abgeschlossen		30.06.2000	2000	
26B	Nachrichtlich: Verlängerung Stützwand nördl. Gl. 822 (vorgezogene Maßnahmen S21), Ringgüterbahn km 2,000 bis km 2,029 (nachrichtlich)	abgeschlossen		30.03.2001	2001	
26C	Eisenbahnüberführung Tegeler Str.	abgeschlossen		14.11.1997	1997	
27	Berlin-Wedding (Hochstraße) - Schönhauser Allee (Bln. Prenzl. Berg), Mühlenstraße (Bln. Pankow), Panke- Durchlass (Bln. Reinickendorf), Ringgüterbahn km 3,7+0,00 bis km 5,7+65, Ring-S-Bahn km 3,7+00 bis km 5,7+65, S-Bahn Strecke 6018 km 0,0+0,00/N bis km 1,1+47/N, S-Bahn Strecke 6030 km 0,0+00 bis km 3,4+20, S- Bahn Strecke 6002 km 1,4+00 bis km 4,6+30, F-Bahn Strecke 6081 km 0,0+00/N bis km 2,5+90/N, F-Bahn Strecke 6088 km 0,9+60/N bis km 2,6+30/N, F-Bahn Strecke 6141 km 2,5+64/N bis km 3,8+14/N	abgeschlossen		31.10.2000	1999 (bvM)	
27A	Vorgezogene Bauwerke im Bereich des Bf. Gesundbrunnen	abgeschlossen	17.12.1996	1996		
27B	Rettungsturm und -treppe im Bereich des S-Bahn-Tunnelbauwerkes 44/45	abgeschlossen	12.11.2002	2002		

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

weiter: 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
28	Berlin-Moabit (Putlitzbrücke - Fr.-Krause-Ufer) , SÜ Perleberger Brücke, Ring-S-Bahn km 0,9+00 bis km 1,5+1,5+80, Ringgüterbahn km 0,6+50 bis km 1,5+80, Berlin Hbf - Vorsfelde - Lehrte km 1,5+60 bis km 2,5+60 u. Wendegleis f. Flughafen-Shuttle km 1,3+23 bis km 1,7+12, Berlin - Hamburg und Berlin Hbf - Berlin-Moabit km 1,7+00 bis km 2,5+60	abgeschlossen	28.07.1998	30.06.2000	2000	28.05.2006
28A	Wasserrechtliche Erlaubnis Teil 1 (Grundwasserbenutzungen beim Bau des tunnelartigen Bauwerks S21) (nachrichtlich)	abgeschlossen		03.11.2000	2000	
28B	Wasserrechtliche Erlaubnis Teil 2 (Einleitung v. Wasser in den Hauptsammler der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB))	abgeschlossen		04.03.2002	2002	
29	Neubau EÜ Berlin - Spandauer Schifffahrtskanal einschließlich Verbreiterung des Kanals	abgeschlossen		31.03.1995	1995	
30	Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt), Unterzentrale Nordkreuz und Schaltposten	abgeschlossen		08.04.1998	1998	

Teilbetriebnahmen 2005

- Fernbahn: Oberbau und Bahntechnik

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Neubau Oberleitungsanlage
- Berührungsschutz an Straßenbrücken
- Neubau Elektronisches Stellwerk und Unterzentrale Moabit
- Montage Signalanlagen Moabit, Ruhleben, Anpassung Stellwerk Halensee
- 15 kV-Trasse Nordkreuz – Unterwerk Karow
- Erneuerung Oberbau

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

Nordkreuz – Birkenwerder

2. Projektkennndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der so genannten "Nordbahn" zwischen dem Bf. Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring (Birkenwerder)

Streckenlänge:	18,8 km
Ausbaugeschwindigkeiten:	160 km/h
Gesamtkosten:	268 Mio. €
- Ausbau des Bf. Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges an den Fernbahngleisen bei Beibehaltung des S-Bahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Gesundbrunnen - Berliner Außenring	Vorentwurfsplanung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

Nordkreuz – Karow

2. Projektkennndaten

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn bis Bf. Blankenburg (km 8,790), ab Bf. Blankenburg km 10,6 eingleisige Instandsetzung

Streckenlänge:	6,4 km
Ausbaugeschwindigkeiten:	160 km/h
Gesamtkosten:	83 Mio. €
- Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW)
- Anschluss an Betriebszentrale Berlin

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
NKK	km 4,200 EÜ Maximilian-Str. - km 8,790 EÜ Rhönstr. (Bf Blankenburg)	abgeschlossen	27.12.2001	Seit 30.06.2000: mehrere Plangenehmigungen in Teilabschnitten; Abschluss: 20.09.2005	17.04.2004	28.05.2006

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005 (1. Baustufe)

- Gleisneubau, Kabeltiefbau, Weichen-erneuerung
- Erneuerung von 3 Brücken
- Beginn Erneuerung Oberleitung
- Neubau Signaltechnik

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

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

2. Projektkennndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke Streckenlänge: 14,2 km
- Bau der Mahlower Kurve (eingleisig) Ausbaugeschwindigkeiten: 160 - 200 km/h
- Umbau Bahnhof Blankenfelde Gesamtkosten: 430 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße) - 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)	vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 befindet sich in der Überarbeitung	nach Vorlage Planfeststellungs- beschluss	vsl. 2007	vsl. 2007/2008	noch nicht terminiert
2	Land Berlin 12,300 (südl. EÜ Schichauweg) - km 14,762 (Landesgrenze)			vsl. 2007		
3	Land Brandenburg km 14,762 (Landesgrenze) - km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve			vsl. 2007		

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

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

2. Projektkennndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
 - Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren
- Streckenlänge: 16,9 km
Ausbaugeschwindigkeiten: 160 - 200 km/h
Gesamtkosten: 236 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Südkreuz (a) - Lichterfelde Ost (a)	abgeschlossen	10.11.1997	12.08.2002	25.11.2002	28.05.2006
2	Lichterfelde Ost - Landesgrenze Berlin/Brandenburg	abgeschlossen		31.05.2001	01.03.2002	
3	Landesgrenze Berlin/Brandenburg - Teltow	abgeschlossen		28.08.1996	23.09.1996	
4	Teltow (a) - Ludwigsfelde (a)	abgeschlossen		02.05.2000	22.08.2000	

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Bauabschnittsübergreifend Grunderwerb, Errichtung von Leit- und Sicherungstechnik sowie eisenbahnspezifischer Telekommunikationsanlagen
- Im Land Berlin:
 - Fortführung und Abschluss der Gleisbauarbeiten
 - Abschlussarbeiten an Eisenbahnüberführungen, Kreuzungsbauwerken und Stützwänden
 - Errichtung aller Lärmschutzwände
 - Aufbau der Oberleitung
 - Abschlussarbeiten für den Neubau des Haltepunktes Lichterfelde Ost einschließlich der Fußgängerunterführung und Aufzüge
- Im Land Brandenburg:
 - Fortführung und Abschluss der Gleisbauarbeiten
 - Aufbau einer Lärmschutzwand im Bereich Teltow
 - Errichtung der Eisenbahnüberführung EÜ L40
 - Abschlussarbeiten für den Neubau des Haltepunktes Großbeeren einschließlich behindertengerechter Zuwegung
 - Aufbau der Oberleitung

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

Staaken – Friedrichstraße – Ostbahnhof

2. 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) einschließlich 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: 1.051 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 A	Staakener Str. - Nennhauser Damm	abgeschlossen	28.07.1998	08.12.1995	1992 (vorgezogene Baumaßnahmen, z.B. Ersatzinvestitionen Oberbau und Brücken, Sanierung Stadtbahnbögen)	Sep 1998 (Restmaßnahmen 05/2000 und 05/2006)
1 B	östlich der Havel - Staakener Str. (einschl. Bf Berlin Spandau)			29.02.1996		
1 C	Spandauer Damm - östlich der Havel			12.12.1995		
1 D	Bf Berlin Spandau - EÜ Nauener Str.			30.12.1998		
1 E	Ruhwaldweg - Wiesendamm (Anbindung nördl. Berliner Innenring)			05.06.1998		
2 A	Cordesstraße - Spandauer Damm			28.06.1996		
2 B	Leibnizstr. - Cordesstraße			05.07.2002		
3	Humboldthafen - Leibnizstr.			30.04.1996		
6	Humboldthafen - Michaelbrücke			30.09.1994		
7	Michaelbrücke - Ostbahnhof	03.08.1994				

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Restarbeiten, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Flughafenanbindung Schönefeld

2. Projektkennndaten

- Bau einer ca. 15 km langen, zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) über den Flughafen bis zur Strecke Berlin-Görlitz und Einbindung mit 2 eingleisigen Verbindungskurven
- Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den BAR und eine ca. 4 km lange Neubaustrecke bis zum Flughafen
- Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit 2 Bahnsteigen (4 Gleise Länge 405 m), für Fern- und Regionalverkehr und einem S-Bahnsteig (2 Gleise, Länge ca. 150 m) sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge
- Bau eines gemeinsamen ca. 3,0 km langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen hindurch
- Neubau und Einbindung des 2. Gleises der Mahlower Nord-Ost-Kurve in die Dresdner Bahn und den BAR
- Cargoanschlüsse für Luftfracht und Tanklager östlich des Flughafenbahnhofs

Gesamtkosten: 636 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
Westanbindung / Mitte	Berliner Außenring - Flughafen / unmittelbarer Flughafenbereich	vsl. Juli 2006	vsl. 2006	13.08.2004	Jul 2006	30.10.2011
Ostanbindung	Abschnitt Flughafen - Görlitzer Bahn	vsl. Apr 2007		offen	offen	offen
	2. Gleis Mahlower Kurve Anbindung Südkreuz - Blankenfelde	Dez 2005		vsl. 2007 (wird im Rahmen Südkreuz - Blankenfelde mit planfestgestellt)	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

Nauen – Spandau

2. Projektkennndaten

- Lückenschluss zwischen Berlin – Spandau West und Albrechtshof, Streckenlänge: 19 km
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang, Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke, Gesamtkosten: 189 Mio. €
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau -Albrechtshof,
- Modernisierung der Sicherungstechnik.

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Spandau (West)-Albrechtshof	abgeschlossen	18.07.1998	15.08.1994	1994	Mai 1997 ¹⁾
2	Albrechtshof-Falkensee			14.03.1995		
3	Falkensee-Brieselang			13.09.1995		
4	Brieselang - Nauen			22.12.1995		

¹⁾ vorher Finanzierung auf Grundlage einer Übergangsförderungsvereinbarung

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Restarbeiten

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

Umbau Bf Ostkreuz

2. Projektkennndaten

- Erneuerung des Oberbaues, des Tiefbaues sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan
 - Umstellung der S-Bahnbetriebsführung vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb mit Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes im östlichen Vorfeld Ostkreuz
 - Behindertengerechte Gestaltung
 - Erneuerung von 3 S-Bahnsteigen sowie Errichtung von 2 Regionalbahnsteigen
 - Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte
- Ausbaugeschwindigkeit: 80 - 120 km/h
Gesamtkosten: 152 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Bahnhof Ostkreuz km 0,010 - km 2,892	abgeschlossen	vsl. 2006	vsl. 2006	01/2006 (bvM)	mehrere Teilinbetriebnahmen; Bauende: vsl. 2014
2	Bahnhof Ostkreuz km 2,892 - km 3,402	abgeschlossen	vsl. 2006	vsl. 2006	01/2006 (bvM)	mehrere Teilinbetriebnahmen; Bauende: vsl. 2014

Teilinbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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. Projektkennndaten

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. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn ($v_{\max} = 80 \text{ km/h}$).

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.1	HH-Rothenburgsort (km 19,98) - Bille (km 18,9)	abgeschlossen	09.03.2005	26.03.2004	28.11.2005	vsl. 2007
1.2	HH-Horn (km 16,65) - Bille (km 18,9)	abgeschlossen		28.05.2004		

Elektrifizierung Hamburg - Lübeck / Lübeck-Travemünde ($v_{\max} = 160 \text{ km/h}$).

Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz.

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Hansestadt Hamburg (km 47,025 - km 62,800)	abgeschlossen	15.09.2005	10.03.2004	vsl. 2006	vsl. 2008
2	Kreis Stormarn (km 10,725 - km 47,025)	abgeschlossen		18.03.2003	vsl. 2006	vsl. 2008
3	Hansestadt Lübeck (km 0,000 - km 10,725)	abgeschlossen		11.03.2003	vsl. 2006	vsl. 2008
3.1	Umrichterwerk Lübeck	abgeschlossen		offen	offen	offen
4	Lübeck-Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,30 - km 20,65)	abgeschlossen		offen	offen	offen
4.1	Swartau-Waldhalle - Lübeck-Kücknitz	abgeschlossen		offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Abschnitt Hamburg – Lübeck/Lübeck – Travemünde: Bauvorbereitende Maßnahmen für die Elektrifizierung
- Abschnitt Hamburg – Lübeck: Einbau Gleiswechselbetrieb
- Abschnitt Hamburg-Wandsbeck – Ahrensburg: Einbau einer Blockverdichtung
- Abschnitt Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Horn: Beginn des zweigleisigen Ausbaus

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Güterumfahrung für Hamburg insbesondere zur Entlastung des Knotens Hamburg.

2. Projektkennndaten

Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe

Streckenlänge: 45 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten: 304 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Neumünster - Bad Oldesloe	offen	offen	offen	offen	offen

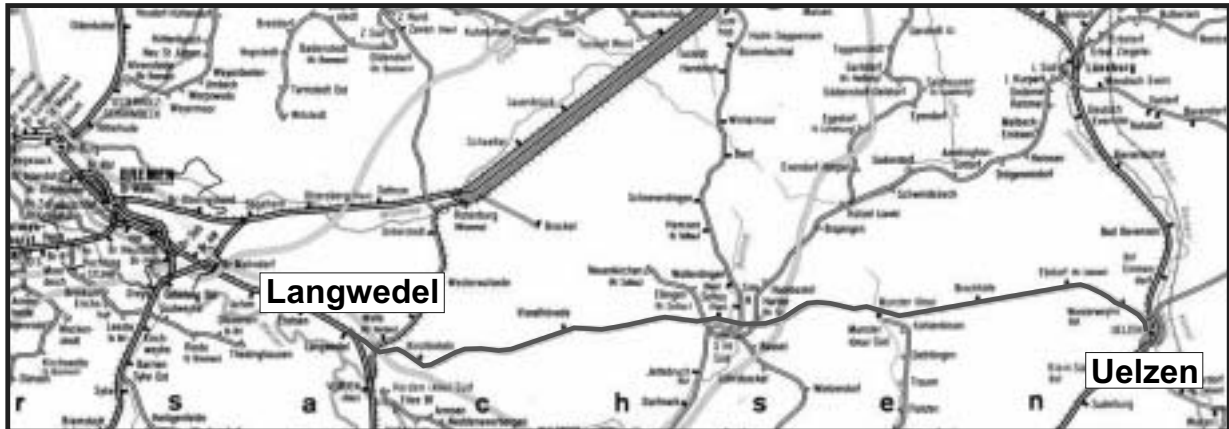
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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. Projektkenndaten

Streckenlänge 97 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	(Langwedel - Uelzen) Bahnstromleitung	Vorplanung abgeschlossen	offen	2001	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Erhöhung der Strecke (zweigleisiger Ausbau/Elektrifizierung) einschließlich der dem Güterverkehr dienenden "Nordstrecke" (- Sande - Hafenbahnhof) mit Varianten für deren Endpunkt (mögliche Einbeziehung des Anschlusses "Raffinerie") im Hinblick auf den geplanten Jade-Weser-Port.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 52 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten
(einschl. ABS Langwedel – Uelzen): 196 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
Wiederherstellung Befahrbarkeit mit 100km/h	Oldenburg - Wilhelmshaven	abgeschlossen	SV	entfällt	Mär 2003	Dez 2003
Erstellung	Einrichtung Abzweig "Weißer Floh" und Betriebsbahnhof Accum	Vorentwurfsplanung abgeschlossen	offen	offen	vsl. 2008	vsl. 2010
Ausbau durchgängige Zweigleisigkeit auf v = 120 km/h und Elektrifizierung	Oldenburg - Wilhelmshaven	offen	offen	offen	offen	offen

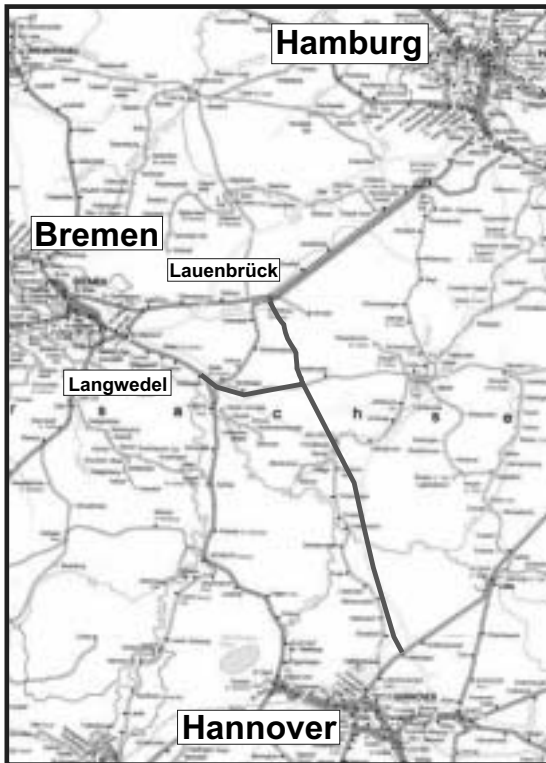
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	
NBS Hannover – Lauenbrück	92 km
ABS Visselhövede – Langwedel	22 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 km/h

Fahrzeit:

Hannover – Hamburg:	
vor Baubeginn	69 Min.
nach Bauende	56 Min.
Hannover – Bremen:	
vor Baubeginn	54 Min.
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten: 1.284 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Lauenbrück - Isernhagen	Vorentwurfsplanung abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Visselhövede - Langwedel					
	Verbindungskurve NBS - Visselhövede					

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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 Maßnahmen:

- 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

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Verden - Rotenburg	Vorentwurfsplanung	offen	offen	offen	offen
	Nienburg - Minden	1998 abgeschlossen				

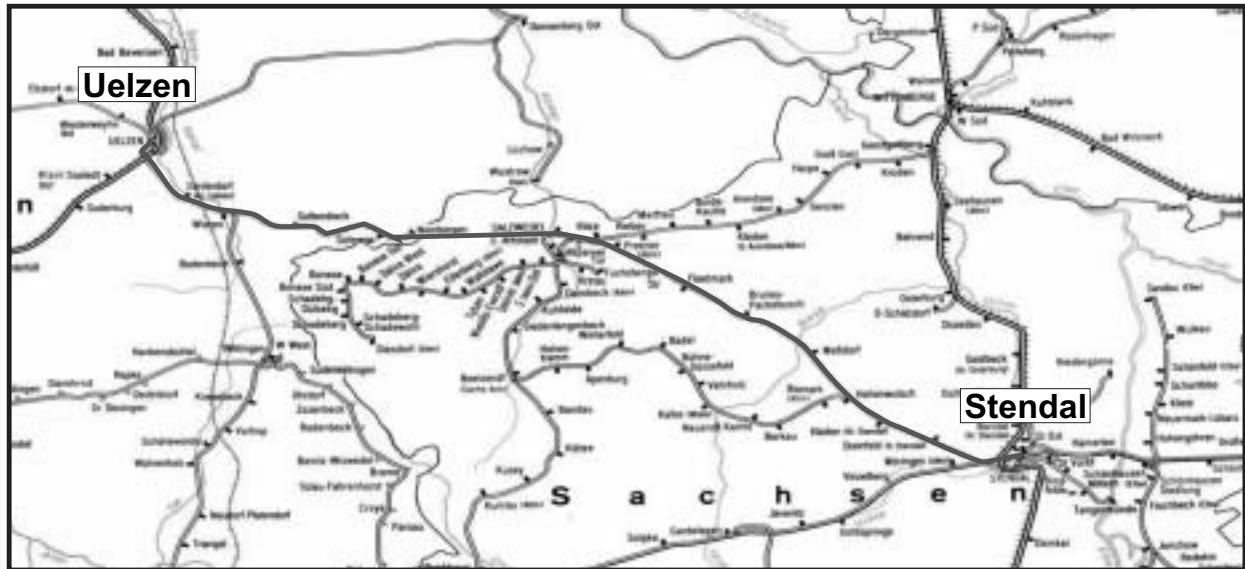
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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 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

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Uelzen - Stendal	offen	offen	offen	offen	offen

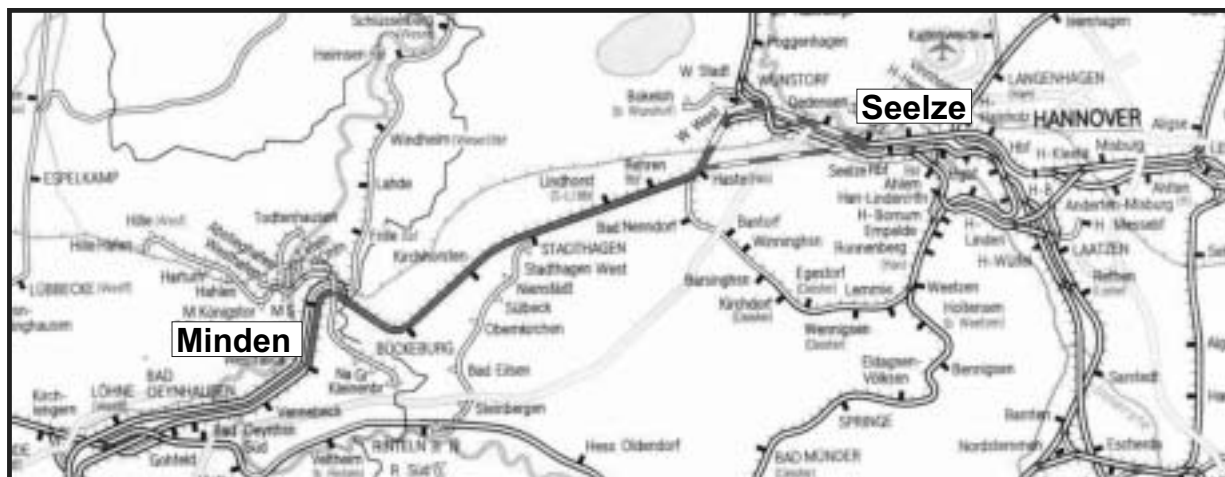
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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:

- zweigleisige 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

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	ABS Minden - Haste	offen	offen	offen	offen	offen
	ABS/NBS Haste - Seelze					

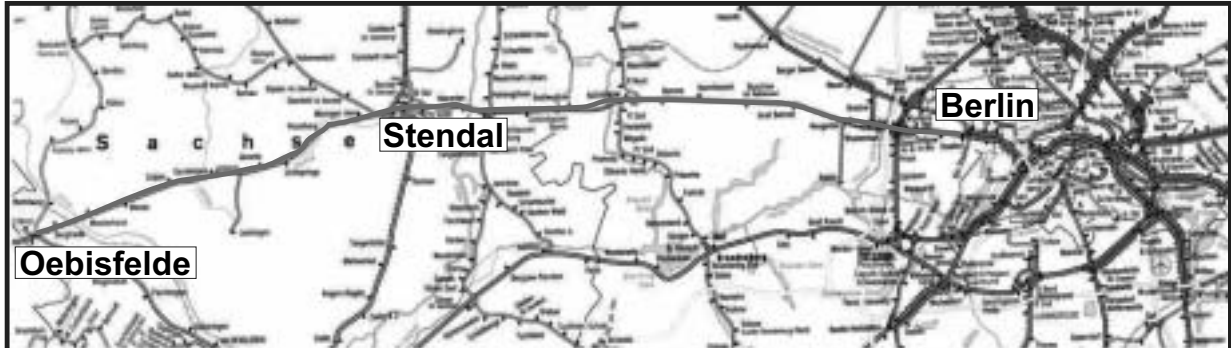
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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. Projektkennndaten

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Oebisfelde - Stendal	offen	offen	offen	offen	offen
	Stendal - Berlin					

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrie- bnahme
mehrere	ESTW Emmerich. Blockverdichtung	abgeschlossen	08.12.2005	offen	Dez 2005	vsl. 2007
mehrere	3-gleisiger Ausbau Oberhausen - Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
Bf Emmerich	Kapazitätserhöhung Bf Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
Oberhausen- Sterkrade - Grafenbusch	2-Gleisigkeit Oberhausen- Sterkrade - Grafenbusch	offen	offen	offen	offen	offen

Hinweis:

Die am 15.10.2004 in Betrieb genommenen niveaufreien Verbindungskurven im Großraum Oberhausen wurden bei den Maßnahmen "L01" (Restmaßnahmen < 50 Mio. €) eingestellt.

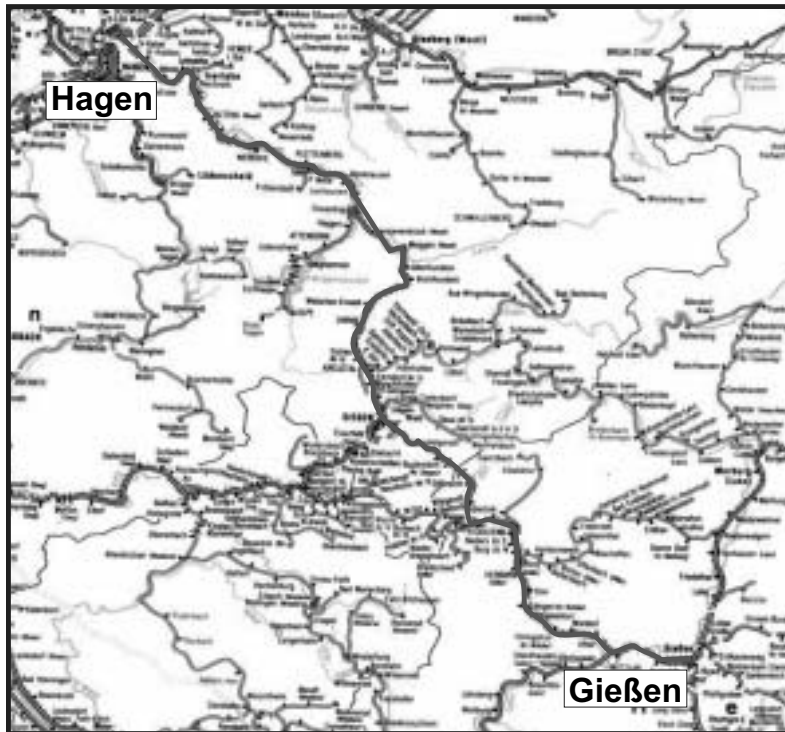
Teilinbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Durchführung von Restarbeiten
- ESTW Emmerich inkl. Blockverdichtung

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. Projektkennndaten

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Hagen - Gießen	offen	offen	nicht erforderlich	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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. Ausrüstung mit ESTW- Technik.

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
offen / Festlegung mit EP	Knappenrode - Bf. Niesky	Beginn vsl. 2006	offen	offen	vsl. 2009	vsl. 2010
offen / Festlegung mit EP	Bf. Niesky - Grenze D/PL				vsl. 2011	vsl. 2013

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

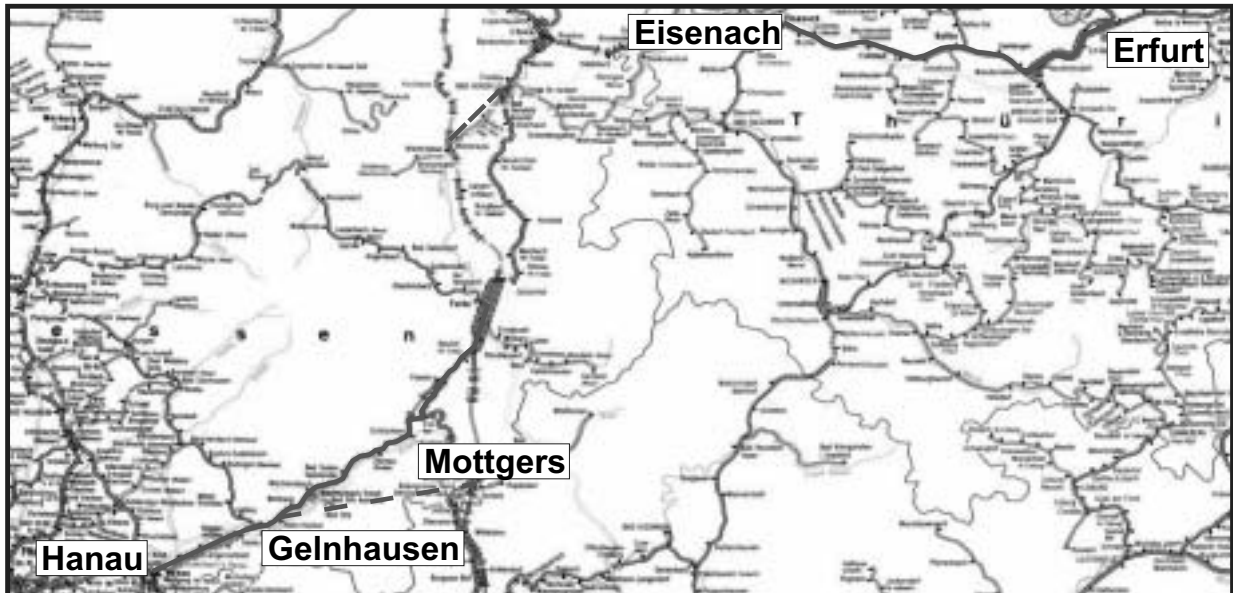
2. Projektkenndaten

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

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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 ($v_{\max} = 200$ km/h)
- zweigleisige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda – Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg ($v_{\max} = 300$ km/h)
- zweigleisige Verbindungskurve Niederaula ($v_{\max} = 160$ km/h)
- Niederaula – Bad Hersfeld: zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, ($v_{\max} = 160$ km/h)
- viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld – Bebra ($v_{\max} = 160$ km/h)
- Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach – Erfurt ($v_{\max} = 200$ km/h)

2. Projektkenndaten

Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten: 2.250 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Hanau - Gelnhausen	Vorstudien wurden abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	NBS Gelnhausen - Motgers					
	Verbindungskurve Niederaula					
	Niederaula - Bad Hersfeld					
	Bad Hersfeld - Bebra					
	Eisenach - Erfurt					

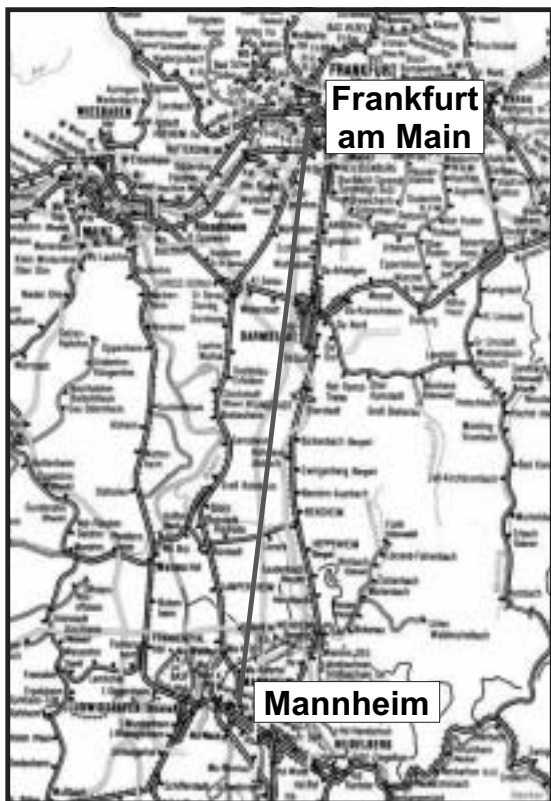
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz; Verkürzung der Reise- und Transportzeiten; Zugewinn von zusätzlichen Verkehren im hochrangigen Fernverkehr auf den Relationen zwischen Köln – Frankfurt – Stuttgart – München; Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Korridor Frankfurt – Mannheim zu Gunsten des Nah- und Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisige Neubaustrecke Frankfurt-Sportfeld – Mannheim;
- Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim – Stuttgart.

(Fußnote BSchwAG: „Einbindung des SPFV im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim. Eine Einbindung des SPFV in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.“)

2. Projektkenndaten:

Streckenlänge: 81 km
 Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h
 Gesamtkosten (gemäß BVWP): 1.316 Mio.€

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Frankfurt-Stadion - Mannheim	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

**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

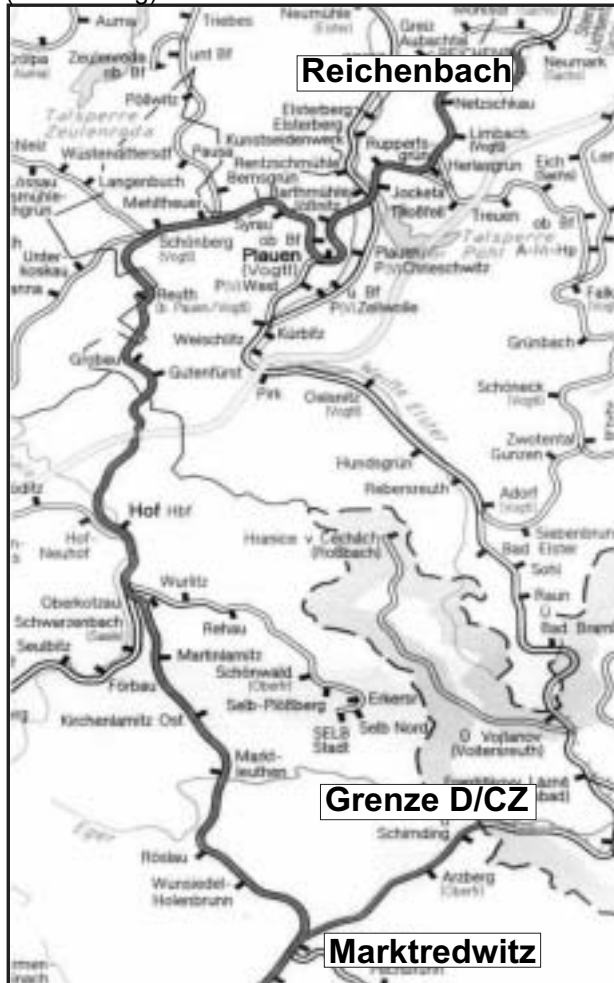
Entwurfsgeschwindigkeit für

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

Gesamtkosten: 467 Mio. €

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

(Fortsetzung)



3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach	offen	offen	offen	offen	offen
	Reichenbach - Grenze D/CZ					

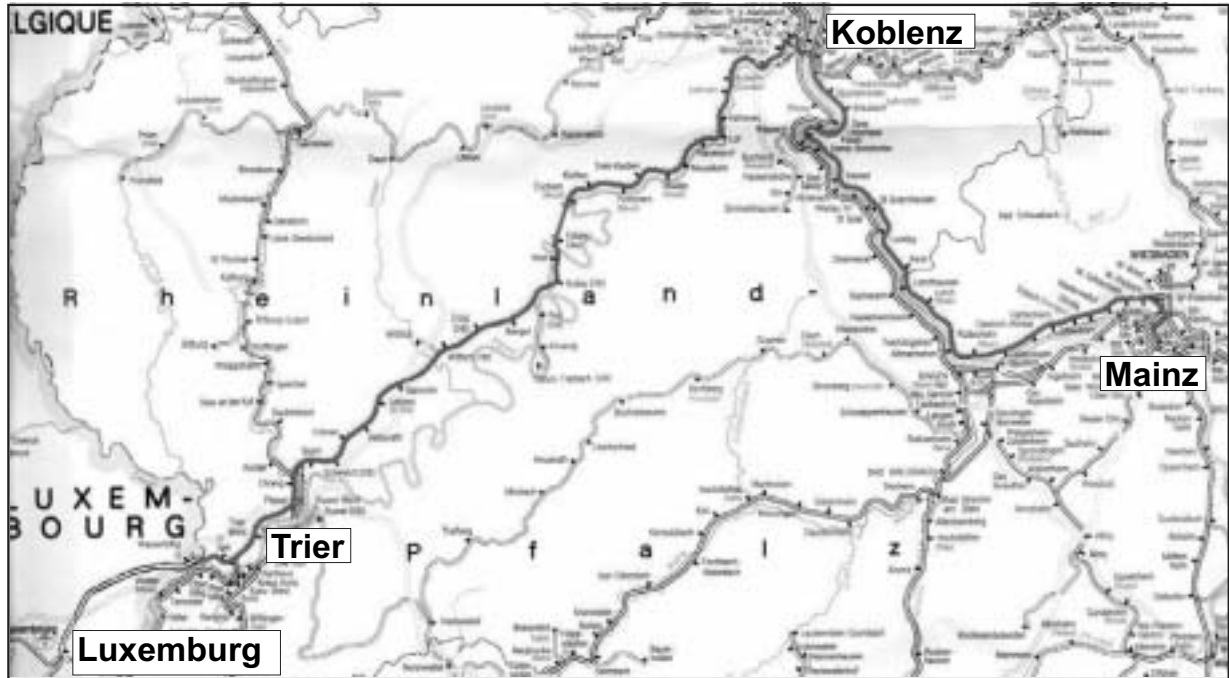
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Erweiterung der Moselbrücke bei Karthaus	offen	offen	offen	offen	offen
	Karthaus - Igel					
	Koblenz - Trier					

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 23 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

Gesamtkosten (Investitionsanteil des Bundes): 19 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Kaldenkirchen - Dülken	offen	offen	offen	offen	offen
	Rheydt - Rheydt-Odenkirchen					

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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.

2. Projektdaten

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Düsseldorf - Duisburg	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Münster - Lünen	offen	offen	offen	offen	offen
	Lünen - Dortmund					

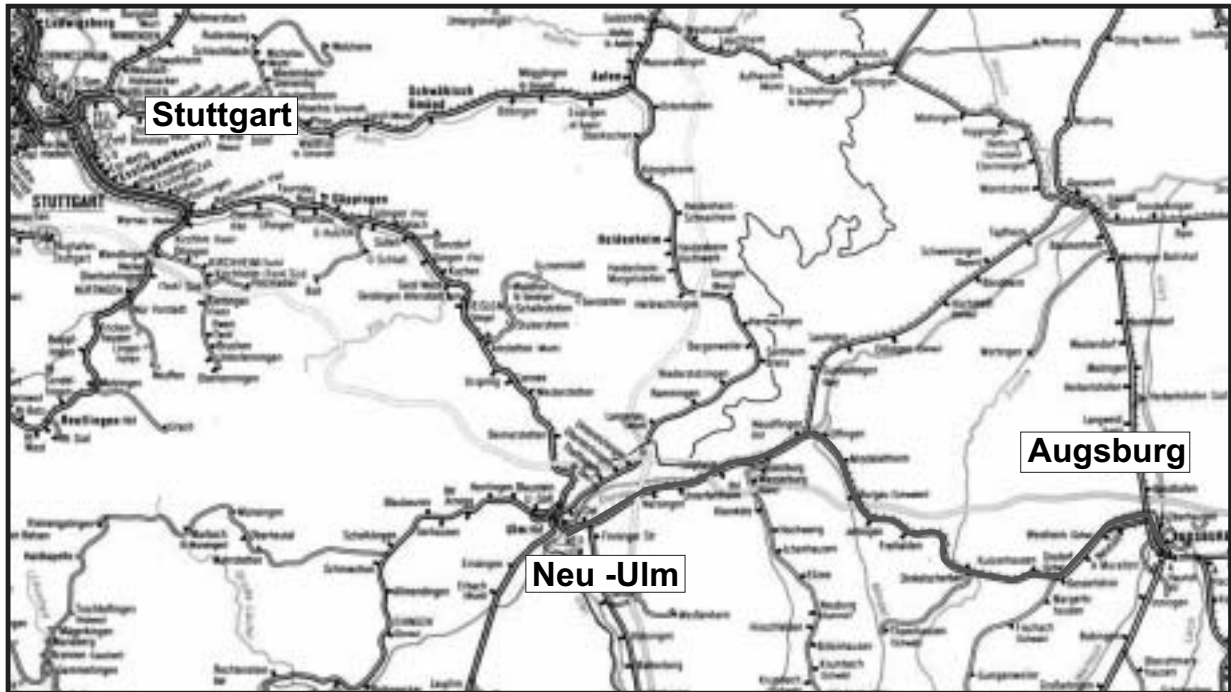
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

2. Projektkennndaten

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Neu Ulm - Neuoffingen	offen	offen	offen	offen	offen

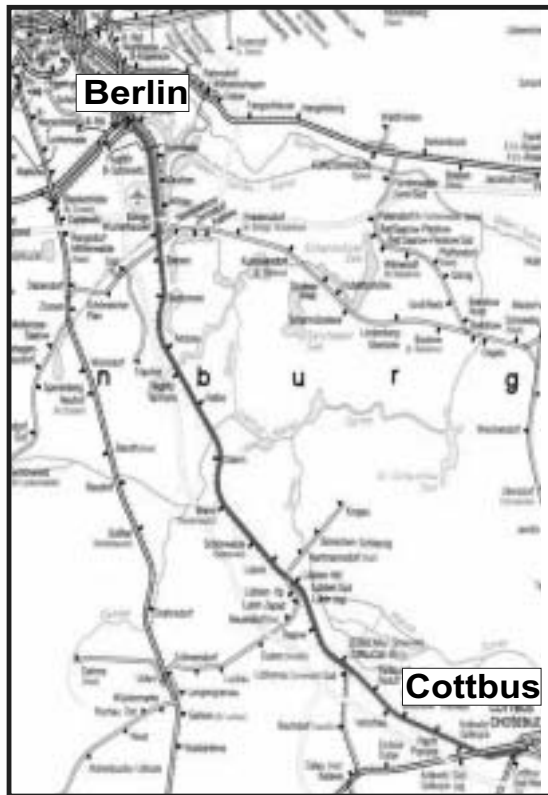
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Lübbenau - Cottbus	offen	offen	offen	offen	offen
	Cottbus - Görlitz					

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

- zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus.
- Elektrifizierung Cottbus – Görlitz

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

- Berlin – Cottbus – Görlitz: 195 km
- Lübbenau – Cottbus: 30 km
- Cottbus – Görlitz: 93 km

Gesamtkosten: 238 Mio. €

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



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

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 15 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

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

Gesamtkosten: 75 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Bahnhof Elmshorn	offen	offen	offen	offen	offen
	2. Baustufe: Pinneberg - Elmshorn			offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten
- punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung

2. Projektkennndaten

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 - 140 km/h

Gesamtkosten: 162 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Punktuelle "NeiTech Maßnahmen"	abgeschlossen	SV		2004	2004
	noch nicht benannt	offen	offen	offen	offen	offen

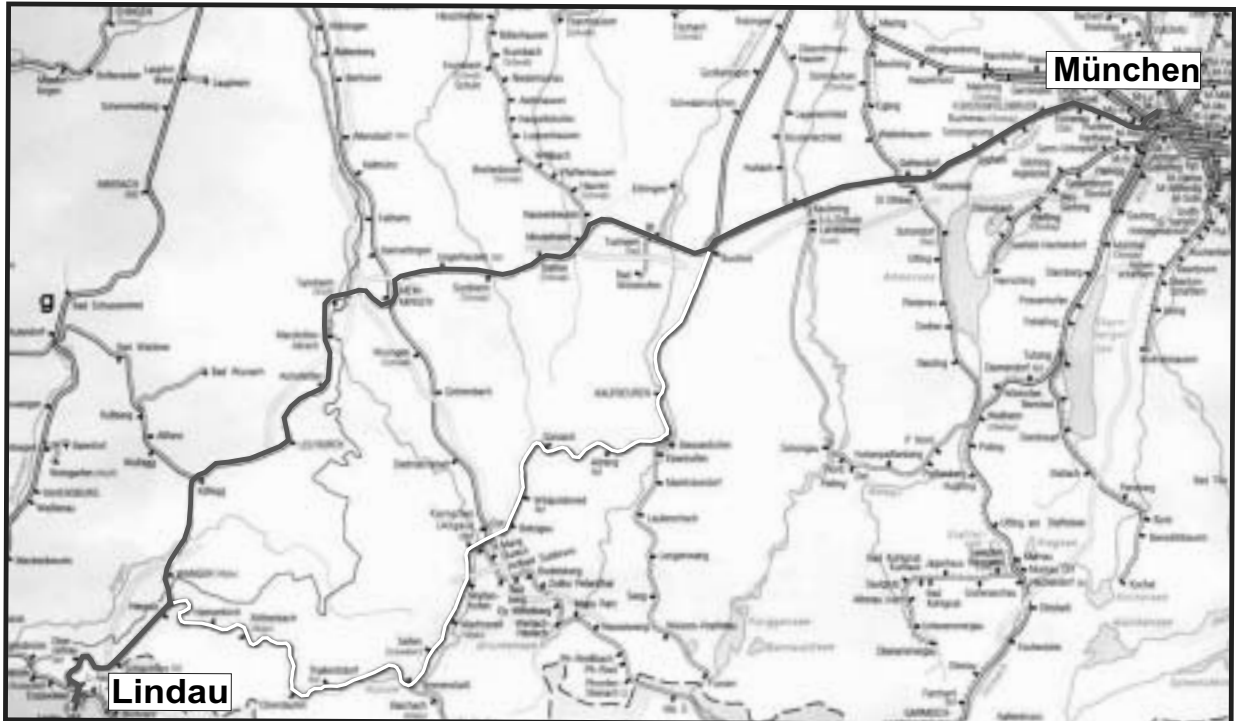
Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

**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.

2. Projektkenndaten

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

Geplante Maßnahmen:

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

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Vorabmaßnahmen Oberbau	München - Lindau	abgeschlossen			2004	offen
weitere Maßnahmen	Geltendorf - Lindau	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- Vorabmaßnahmen Oberbau

Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten

1. Zielsetzung des Ausbaus von Knoten

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

2. Projektkennndaten Knoten Frankfurt/Main Stadion

- offen

3. Projektstand Knoten Frankfurt/Main Stadion

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Frankfurt am Main Stadion	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2005

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2005

- keine

Projekt Nr. 29a - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 2. Stufe

1. Zielsetzung

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-Terminals

- der DB Netz AG nach dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz und
- von privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr“ (seit März 1998) bzw. der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (Folgerregelung ab 1. April 2006)

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

2. Projekte

Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes „Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist das Vorliegen einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung.

3. Projektstand

entfällt

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

1. Zielsetzung

Ziel der 2. Stufe* ist ebenfalls 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. Projekte

Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist das Vorliegen einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung.

3. Projektstand

entfällt

* 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.

Teil C (Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSchwAG/DBGrG)

1. Lärmsanierungsprogramm

I. Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verfolgt das in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung verankerte Ziel, die Anzahl von Personen zu reduzieren, die regelmäßig erheblichem Lärm ausgesetzt sind, konsequent mit den machbaren Schritten. Hierzu wurde seit 1999 das Sonderprogramm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ aufgelegt.

Im Rahmen dieses Programms stellt der Bund für Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes jährlich einen Betrag von rd. 51 Mio. € zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen der jährlich verfügbaren Haushaltsmittel, die den Betroffenen nach Prioritäten zu Gute kommt und mit der konkrete Verbesserungen für Anwohner von Schienenstrecken erzielt werden.

In den ersten Jahren sind auf der Basis einer vorläufigen „Dringlichkeitsliste“ vordringliche Härtefälle finanziert worden. In der Zwischenzeit hat die DB AG eine Bestandsaufnahme der Lärmemissionen im gesamten Schienennetz vorgenommen. Nunmehr liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen im gesamten Netz der DB AG und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Daraus wurde eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit entsprechender Prioritätensetzung entwickelt, die eine hohe Wirksamkeit ausgedrückt in der jeweils erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner gewährleistet.

Diese in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) erarbeitete Gesamt-

konzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist vom BMVBS am 1. April 2005 dem Deutschen Bundestag vorgelegt worden. Damit wurde die Zusage eingelöst, einen transparenten Dialog zu führen, um zu einer verantwortungsvollen Ausgestaltung des Lärmsanierungsprogramms zu kommen.

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie rund 80 km Schallschutzwände errichtet sowie für rund 21.000 Wohnungen passive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern realisiert.

Im Jahr 2005 sind die verfügbaren Bundesmittel von knapp 51 Mio. € mit Ausnahme eines Restes von 30 TSD. € abgerufen worden.

II. Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005 ist in § 2 Abs. 1 und 2 festgelegt, unter welchen Voraussetzungen aktive oder passive Maßnahmen zu realisieren sind. Die unterschiedlichen Formen des Lärmschutzes sind in der Richtlinie wie folgt definiert:

- Aktiver Lärmschutz“ an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen.

- Passiver Lärmschutz“ umfasst alle baulichen Maßnahmen an vom Eisenbahnlärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen). Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 der 24. BImSchV¹ sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen werden entsprechend § 42 Absatz 2 Satz 1 BImSchG erstattet, wobei die Wertverbesserung der Gebäude durch die Anpassung an den Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen ist.

¹Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 4. Februar 1997, BGBl I S. 172, 1253

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege und Wasserstraßen für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie soll die Verlagerung der Straßentransporte auf die Schiene oder Wasserstraße unterstützt werden. Sie richtet

sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u.a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Im Berichtszeitraum gingen die nachfolgenden drei neuen Relationen mit einem Fördervolumen von rd. 2,4 Mio. € in Betrieb:

	Relation	Inbetriebnahme	Zuwendungszweck
- Rennsteigbahn	Ilmenau - Leuna	Juni 2005	Startbeihilfe
- TXLogistik	Herne - Verona	August 2005	Startbeihilfe
- KombiVerkehr	Duisburg - Lovosice	Oktober 2005	Startbeihilfe

Mit diesen drei Verkehren ist eine Verlagerung von jährlich ca. 260,0 Mio. tkm von der Straße auf die Schiene geplant.

3. Gleisanschlussprogramm

Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 3. August 2004 (gültig vom 1. September 2004 bis 31. August 2009)

Der Bund gewährt Zuwendungen für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen. Ziel ist die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von dem Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u.a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Im Jahr 2005 wurden insgesamt 15 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 7,7 Mio. € bei einem Investitionsvolumen von ca. 17,8 Mio. € gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 1,7 Mio.t/Jahr bzw. 361 Mio. tkm/Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen.

Die geförderten Gleisanschlüssen verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

- Baden-Württemberg	3
- Bayern	1
- Berlin	-
- Brandenburg	1
- Bremen	1
- Hamburg	-
- Hessen	-
- Mecklenburg-Vorpommern	2
- Niedersachsen	1
- Nordrhein-Westfalen	2
- Rheinland-Pfalz	-
- Saarland	1
- Sachsen	-
- Sachsen-Anhalt	2
- Schleswig-Holstein	1
- Thüringen	-

4. Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich - unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des (EKrG) - unterstützt wird.

Gemäß § 3 EKrG sind, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken und Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.

Um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Änderung von Bahnübergängen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf Erstattung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten, welches bei Eisenbahnen des Bundes der Bund trägt (sog. Bundesdrittel gemäß § 13 EKrG). Die beiden übrigen Kostendrittel sind von den jeweils beteiligten Baulastträgern der Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen.

Die Entscheidung über die Vornahme einer Kreuzungsmaßnahme treffen die jeweiligen Baulastträger der sich kreuzenden Verkehrswege. Die im Rahmen der Kreuzungsmaßnahme erforderlichen Maßnahmen sind zwischen den beteiligten Baulastträgern abzustimmen und in einer Kreuzungsvereinbarung festzulegen. Diese Kreuzungsvereinbarung bedarf im Hinblick auf die Gewährung des Bundesdrittels grundsätzlich der Genehmigung durch den Bund.

Im Bundeshaushalt 2005 standen für das sog. Bundesdrittel Mittel in Höhe von 80,98 Mio. € zur Verfügung. Die Mittel sind von den Bundesländern vollständig abgerufen worden.

Teil D (Entwicklung des bestehenden Netzes)

1. Investitionen

1.1 Finanzielle Mittel

In der Übersicht „Bestandsnetzinvestitionen“ werden die abgeschlossenen Sammelfinanzierungsvereinbarungen und wesentliche Einzelfinanzierungsvereinbarungen benannt und der Bundesmitteleinsatz im Jahr 2005 dargestellt.

Aus der Übersicht wird erkennbar, für welche Bestandsnetzmaßnahmen Bundesmittel in Höhe von insgesamt ca. 2,3 Mrd. € (Stand: 30.03.2006) im Berichtszeitraum eingesetzt worden sind¹.

1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr

Hier werden Schwerpunkte der Investitionstätigkeit der EIU durch die DB Netz AG dargestellt.

2. Instandhaltung

Die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit sowie die Höhe der Aufwendungen der EIU werden durch die DB Netz AG dargestellt.

3. Netzgrößenentwicklung

In der Übersicht „Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes“ wird mit Stand 31. 12. 2005 eine Betriebslänge von 34.211 km für das Bundesgebiet ausgewiesen. Die Zu- und Abgänge im Verlauf des Jahres 2005 sind dargestellt worden.

In ergänzenden Anlagen werden Zu- und Abgänge bei den Betriebskilometern in Tabellenform wie folgt dargestellt:

Anlage 3.1: Zugänge

Anlage 3.2: Verpachtungen

Anlage 3.3: eigentumsrechtlichen Übertragungen

Anlage 3.4: Stilllegungen

4. fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme

Dargestellt sind Streckenabschnitte, die derzeit aus Sicht des Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs besonders spürbare Kapazitätsengpässe aufweisen bzw. diese voraussichtlich innerhalb der nächsten Jahre aufweisen werden. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Zudem ist die Relevanz der Engpässe unterschiedlich. Einige treffen nur auf einzelne Verkehrsströme zu, andere strahlen auf das gesamte Netz aus.

¹ Die für die Jahre 2004 und 2005 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch abrechnungstechnischen bzw. haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.

1.1 Finanzielle Mittel ¹⁾

Vereinbarungen	Bundesmitteleinsatz 2005 in Mio. € ²⁾
1. Globalvereinbarung über Bestandsnetzinvestitionen	44,70
Globalvereinbarung Oberbau	993,51
Sammelvereinbarung (SV) 20 "Ersatzinvestitionen in Stellwerke"	371,41
SV 5 "Investitionen, die dem Nahverkehr dienen"	96,02
SV 3 "Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKiG) und Maßnahmen zur ersatzlosen Beseitigung von Bahnübergängen"	69,43
SV 1 "Investitionen bis 15 Mio. €"	326,14
SV 14 "Grunderneuerung S-Bahn Berlin"	71,88
SV 21 "Nachrüstung Langer Tunnel"	13,61
SV 4 "Investitionen in Bahnhofsanlagen"	94,99
SV 13 "Sanierung Personenbahnhöfe"	1,80
SV 18 "Investitionen für Hallendächer"	40,60
SV 15 "Erneuerung 110 kV-Bahnstromleitungen"	13,28
SV 16 "Investitionen in elektrotechnische Anlagen der DB Energie GmbH"	43,18
SV 19 "Solortprogramm Personenbahnhöfe" (750 Mio.€-Paket)	10,48
SV 22 "Finanzierung von Maßnahmen zur Beseitigung von Hochwasserschäden mit EFRE-Mitteln"	11,75
Einzelfinanzierungsvereinbarungen	125,83
Summe Bundesmitteleinsatz	2.328,61
für Bestandsnetz eingestellt und verfügbar	2.500,00

davon wesentliche Einzelvereinbarungen aufgliedert
nach Finanzierungsvereinbarung

Vereinbarungen	Bundesmitteleinsatz 2005 in Mio. € ²⁾
GSM-R-Anlagen	37,93
Erneuerung Zugbildungsanlagen Seelze West-Ost	18,20
Schlichterner Tunnel	17,13
ESTW Frankfurt am Main	12,86
Erneuerung Gleisstragwerke Bf. Dresden Hbf Südhalbe	7,07
Hamburg - Bremen, Ertüchtigung LZB	6,55
ABS Hamburg - Büchen, 2. Ausbaustufe	6,27
Hamburg-Harburg - Buchholz, Streckenerfüchtigung incl. ESTWA in Hiltfeld	4,28
ABS Berlin - Rostock	3,68
Treuchtlingen - Nürnberg, Erneuerung Oberleitungsanlage	2,44
SPNV-Strecke Halle - Halberstadt - Vienenburg, 3. Baustufe	2,04
Eisenbahnhochbrücke Hochdonn	1,65
Erneuerung der Gleisanlagen im Seehafen Rostock	1,53
diverse Kleinmaßnahmen	4,20
Summe	125,83

1) Angaben der DB Netz AG

2) Die ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch abrechnungstechnischen bzw. haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig

1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr²

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag erneut auf der qualitativen Verbesserung der vorhandenen Schieneninfrastruktur: Rund 70 Prozent des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert. Die Sanierung des bestehenden Netzes wird auch künftig klarer Investitionsschwerpunkt sein.

Im Jahr 2005 hat die Deutsche Bahn AG rd. 2,3 Mrd. € Bundesmittel in Bestandsnetzmaßnahmen, d.h. in die Erneuerung und Verbesserung des bestehenden Netzes investiert. Dazu sind rd. 0,6 Mrd. € Eigenmittel der Bahn eingesetzt worden.

Die größten Investitionsblöcke stellten der Oberbau mit 994 Mio. €, die Leit- und Sicherungstechnik mit 371 Mio. € und kleinere Einzelmaßnahmen, d.h. mit einem Investitionsvolumen von jeweils kleiner 15 Mio. €, wie Brücken, Durchlässe und Stützbauwerke mit insgesamt 326 Mio. € Bundesmittel dar.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 1.344 km Gleis und 1.376 Weichen erneuert worden. Gleichzeitig wurden 33 Elektronische Stellwerke (ESTW) realisiert. Mit dem Infrastrukturaufbau für das GSM-R-Netz entsteht eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb. Bis Ende 2005 wurden rund 3.200 Streckenkilometer erfolgreich in Betrieb genommen.

Bemerkenswerte Einzelprojekte, die in 2005 abgeschlossen werden konnten, sind:

- Teilinbetriebnahme der Serienbaustelle "Mosel" auf der Strecke Koblenz - Trier
- Bau einer Weichenverbindung im Bf Darmstadt Nord, um Zugfahrten Frankfurt am Main - Odenwald ohne Kopfmachen in Darmstadt zu ermöglichen
- Wiederinbetriebnahme der Strecke Heilbronn - Öhringen einschließlich des Weinsberger Tunnels
- Wiederinbetriebnahme Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim einschließlich des Budesheimer Tunnels
- Wiederinbetriebnahme der Strecke Leipzig - Chemnitz mit Neitech-Ausbau
- Neubau des Abschnitts Lichterfelde Süd - Teltow Stadt der S-Bahn Berlin (S25)
- ESTW Westinghouse Rail Systems auf der Strecke Kiel - Bad Schwartau.
- ESTW im Hauptbahnhof Frankfurt am Main.

² Angaben DB Netz AG mit Stand 12.04.2006

2. Instandhaltung³

Der Instandhaltungsaufwand der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG umfasste 1.515 Mio. € im Jahr 2005. Diese verteilten sich zu 1.409 Mio. € auf die DB Netz AG, 84 Mio. € auf DB Station&Service AG und 22 Mio. € auf DB Energie GmbH.

Bei der DB Netz AG teilt sich der Aufwand von 1.409 Mio. € in 615 Mio. € Eigenleistungen und 794 Mio. € Fremdleistungen und Materialaufwand auf.

Für die Instandhaltung an eigenen Anlagen des Netzes für den überregionalen Verkehr (Fern- und Ballungsnetz) wurden davon 992 Mio. € aufgewendet, während die Instandhaltung der Regionalnetze 178 Mio. € und der Zugbildungsanlagen 112 Mio. € erforderte; der verbleibende Betrag von 127 Mio. € betrifft u.a. sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit Immobilien, Notfallmanagement, Werken und dem Maschinenpool.

Von den gesamten Aufwendungen für das Netz entfielen mit 712 Mio. € mehr als 50% allein auf die Instandhaltung von Ober- und Unterbau. Davon entfiel wiederum mit 655 Mio. € der mit Abstand größte Anteil auf den Oberbau einschließlich Erdbau und Durchlässe.

Bezogen auf die Instandhaltungsarten entfiel der größte Aufwand mit 824 Mio. € auf die Instandsetzung, d.h. die Reparatur der Anlagen. Weitere 397 Mio. € erforderten Inspektion, Wartung und Entstörung der Infrastruktureinrichtungen.

Der Instandhaltungsaufwand der DB Station&Service AG umfasste 84 Mio. € und enthält alle Aufwendungen für die Unterhaltung der Personenverkehrsanlagen. Positive Effekte aus der laufenden Modernisierung der technischen Anlagen standen dabei erhöhte Aufwendungen aus dem vergrößerten Anteil technischer Anlagen und aufgrund steigender Vandalismusschäden gegenüber.

³ Angaben DB Netz AG mit Stand 13.04.2006

3. Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

	Stand 01.01. 2005	Zugänge	Abgänge	31.12.2005
Gleislänge in km	65.181,0	178,6	-663,6	64.696,0
Betriebslänge in km	34.714,6	13,8	-517,6	34.210,8
Hochgeschwindigkeitsnetz (v>160km/h)	3.020,9	18,3	0	3.039,2
elektrisch betriebene Strecken	19.339,7	10,5	0	19.350,2
Stellwerke	5.372	55	-342	5.085
davon ESTW	585	55	0	640
Weichen (und Kreuzungen)	78.850	252	- 3.219	75.883
Brücken	29.213	0	- 809	28.404
Bahnübergänge	22.881	0	- 1.054	21.827
davon technisch gesichert	11.610	15	- 212	11.413
Tunnel	832	0	-32	800
Tunnellänge in km	468,0	0	-12,4	455,6
Stromnetz in km	7.701,0	14	0	7.715,0
Personenbahnhöfe / Haltepunkte	5.735	59	-42	5.752
Personenaufzüge	1.285	66	0	1.351
Bundesgebiet	Betriebslänge (km)	Bemerkungen		
Stand 01.01. 2005	34.714,6			
Zugänge	13,8	Anlage 3.1		
davon				
Neubaustrecke xy (ohne ABS)	0			
Zwischensumme	34.728,4			
Abgänge (ohne Stilllegung)				
davon				
Verpachtungen				
eigentumsrechtliche Übertragungen	-172,8	Anlage 3.2		
	-51,4	Anlage 3.3		
		Verpachtung des Regionalnetzes Spessart-Untermain an die RegioNetz Infrastruktur GmbH (ab 01.01.2006, Betriebslänge: 201,9 km) wird in Streckendatenbank STREDA erst in 2006 wirksam (Quelle: I.N.VII 4)		
Zwischensumme	34.504,2			
Strecke nstilllegungen gemäß Datum	-161,1	Anlage 3.4		
Zwischensumme	34.343,1			
Stilllegung von Streckenresten in Bahnhöfen und Betriebsstellen	-132,3	Streckenrest: Betriebslänge zwischen Eingangssignal und Eingangsweiche eines Bahnhofs. Ab 2005 nicht mehr als Teil der Betriebslänge berücksichtigt.		
Stand 31.12. 2005	34.210,8			
Nachrichtlich:				
Betriebslänge der Usedomer Bäderbahn am 31.12.2005 81 km, davon 10 km elektrisch betrieben (keine Änderung gegenüber 01.01.2005)				

Anlage 3.1

Inbetriebnahme von Strecken / Teilstrecken GJ 2005

Lfd. Nr	Strecke / Teilstrecke	Länge km	Land	FuB
1	München-Allach - Dachau (km 16,105)	5,3	Bayern	FuB
2	Ludwigshafen Hbf - Mannheim Hbf (Rheinbrückengleise)	0,6	Baden-Württemberg	FuB
3	Dachau (km 17,155) - Dachau Nord	2,4	Bayern	FuB
4	München-Allach - Dachau (km 16,105 - km 17,155)	1,1	Bayern	FuB
5	München-Laim W 104 (km 0,526) - Abzw. Obermenzing W 1 (km 2,154)	1,6	Bayern	FuB
6	Berlin-Lichterfelde Süd, W 633 (km 0,0) - Teltow Stadt, S-Bahn (S25) (km 2,831)	2,8	Berlin	FuB
Summe = 6 Strecken		13,8		

Anlage 3.2

Verpachtung von Strecken / Teilstrecken GJ 2005

Lfd. Nr	Strecken-Nr.	Bezeichnung Strecke / Teilstrecke	Länge km	Bundesland	verpachtet an
1	6721	Straußfurt - Großheringen	52,9	Thüringen	Thüringer Eisenbahn GmbH
2	2400	Hattingen - Herbede	9,6	Nordrhein-Westfalen	DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG
3	6830	Pratau - Pretzsch	17,8	Sachsen-Anhalt	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
4	6830	km 33,2 - Torgau	7,8	Sachsen	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
5	6831	Pretzsch - Eilenburg Ost	34,4	Sachsen 22, 2 km / Sachsen-Anhalt 12,2 km	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
6	6862	Gernrode - Quedlinburg	8,9	Sachsen-Anhalt	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
7	5705	Bad Endorf - Obing	18,3	Bayern	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
8	6614	Nossen - Freiberg (Sachs)	23,1	Sachsen	Regio Infra Service Sachsen GmbH
Summe = 8 Strecken			172,8		

Anlage 3.3

Veräußerung von Strecken / Teilstrecken GJ 2005

Lfd. Nr	Strecken-Nr.	Bezeichnung der Strecke / Teilstrecke	Länge km	Bundesland	veräußert an
1	1815	Scharzfeld - Bad Lauterberg	4,1	Niedersachsen	Südhärzeisenbahn GmbH
2	3032	Altenkirchen (Westerwald) - Raubach	19,3	Rheinland-Pfalz	Westerwaldbahn
3	4330	Schwackenreute - Mengen	28,0	Baden-Württemberg	Ablachtal-Bahn GmbH
Summe = 3 Strecken			51,4		

Stand: 31.12. 2005

Stilllegung von Strecken /Teilstrecken GJ 2005


Lfd. Nr.	Str.-Nr.	(Teil-)Strecke	Länge km	Termin Stilllegung	Bundesland
1	1532	Varel - Varel West	2,2	01.03.05	Niedersachsen
2	6940	Ganzlin - Röbel	26,0	01.03.05	Mecklenburg-Vorpommern
3	5112	Forchheim (Augrababr) - Hemhofen	10,5	01.04.05	Bayern
4	5211	Jossa - Wildflecken	31,0	01.04.05	Bayern 27,4 km/ Hessen 3,6 km
5	5840	Passau Hbf - Freyung	46,7	01.04.05	Bayern
6	6718	Hohenebra - Ebeleben	10,4	31.03.05	Thüringen
7	2962	Paderborn Nord - Benteler-Talle	3,6	30.04.05	Nordrhein-Westfalen
8	6825	Lüptitz - Eilenburg	13,9	30.09.05	Sachsen
9	4831	Ludwigsburg - Markgröningen	7,3	30.09.05	Baden-Württemberg
10	3578	Weinheim - Viernheim	5,9	25.10.05	Baden-Württemberg 3,6 km/ Hessen 2,3 km
11	6636	Hartmannsdorf - Wittgensdorf ob Bf	2,8	11.12.05	Sachsen
12	3631	Ffm Hgbf - Ff-Galluswarte	0,1	31.12.05	Hessen
13	3636	Ffm Hgbf - Ff-Galluswarte	0,1	31.12.05	Hessen
14	3633	Ffm Hgbf - Abzw Mainzer Landstr.	0,6	31.12.05	Hessen
Summe = 14 Strecken			161,1		

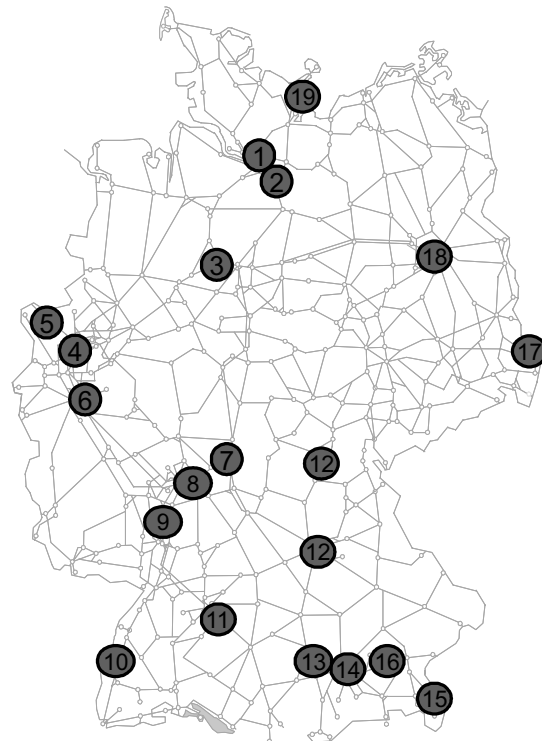
4. fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme

Dargestellt sind Streckenabschnitte, die derzeit aus Sicht des Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs besonders spürbare Kapazitätsengpässe aufweisen bzw. diese voraussichtlich innerhalb der nächsten Jahre aufweisen werden. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Zudem ist die Relevanz der Engpässe unterschiedlich. Einige treffen nur einzelne Verkehrsströme, andere strahlen auf das gesamte Netz aus.

Engpassbereiche

- 1 Knoten Hamburg
- 2 Stelle - Lüneburg
- 3 Seelze - Minden
- 4 Düsseldorf - Duisburg
- 5 Emmerich - Oberhausen
- 6 Knoten Köln
- 7 Fulda - Frankfurt/M.
- 8 Knoten Frankfurt/M.
- 9 Rhein/Main - Rhein/Neckar
- 10 Karlsruhe - Basel
- 11 Stuttgart - Ulm
- 12 Nürnberg - Fürth - Leipzig
- 13 Augsburg - München
- 14 Knoten München
- 15 Salzburg - Freilassing
- 16 München - Mühldorf
- 17 Hoyerswerda - Horka - Gr. D/PL
- 18 Knoten Berlin (Stadtbahn)
- 19 Schwartau - Lübeck-Kücknitz

 Engpassbereiche



Zu allen aufgeführten Engpässen gibt es im aktuellen Bedarfsplan Schiene entsprechende Ausbauvorschläge. Zahlreiche Vorhaben werden bereits im Rahmen der 66er-Liste finanziert, einige werden in den nächsten Jahren fertig gestellt.

Nr.	Engpassbereich	Vorhaben zur Lösung
1	Knoten Hamburg	ABS Hamburg – Lübeck, Verbesserungen im Knoten Hamburg bei der Anbindung des Seehafens
2	Stelle – Lüneburg	ABS Stelle – Lüneburg
3	Seelze – Minden	ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze
4	Düsseldorf – Duisburg	ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)
5	Emmerich – Oberhausen	ABS Emmerich – Oberhausen
6	Knoten Köln	Ausbau Knoten Köln
7	Fulda – Frankfurt/M.	ABS Fulda – Frankfurt/M., ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
8	Knoten Frankfurt/M.	Ausbau Knoten Frankfurt/M.
9	Rhein/Main – Rhein/Neckar	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar
10	Karlsruhe – Basel	ABS/NBS Karlsruhe – Basel
11	Stuttgart – Ulm	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
12	Nürnberg – Fürth – Leipzig	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt, NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle
13	Augsburg – München	ABS Augsburg – München
14	Knoten München	Ausbau Knoten München
15	Salzburg – Freilassing	ABS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A
16	München – Mühldorf	ABS München – Mühldorf – Freilassing
17	Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
18	Knoten Berlin (Stadtbahn)	Ausbau Knoten Berlin (insb. Nord-Süd-Verbindung)
19	Schwartau – Lübeck-Kücknitz	ABS Hamburg – Lübeck

Neben der Engpassbeseitigung umfasst die gegenwärtige Investitionsplanung des Bundes weitere Maßnahmen. Diese dienen vor allem zur Fertigstellung laufender Vorhaben, für Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit abgängigen Bauwerken, zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den neuen Bundesländern (Aufbau Ost), zur Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und zur Anbindung von Flughäfen.

