

**Unterrichtung
durch die Bundesregierung**

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Teil A (Allgemeiner Teil)	5
1. Allgemeines 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 Mehrjahresplanung	6
2.5 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	6
2.5.1 Allgemeines	6
2.5.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen	6
2.5.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	7
2.5.4 Bestandsnetz	8
2.5.5 Nahverkehr	8
2.5.6 Investive Altlasten	8
3. Benutzung der Eisenbahn durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten	8
4. Vorhaben im internationalen Zusammenhang	8
5. Förderung durch die Europäische Union	10
5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)	10
5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel) ...	11

	Seite
Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte	12
6. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	13
6.1 Vordringlicher Bedarf – Laufende und fest disponierte Vorhaben –	13
6.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	14
7. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2006	15
7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Laufende und fest disponierte Vorhaben –	15
7.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –	16
Teil B (Projektbezogener Teil)	17
Berichte zu den Einzelprojekten, jeweils gegliedert nach	
1. Verkehrliche Zielsetzung	17
2. Projektkenndaten	17
3. Projektstand	18
3.1 Termine, Planungsstand	18
3.2 Bauaktivitäten	18
Teil C (Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSchwAG/DBGrG)	125
1. Lärmsanierungsprogramm	125
2. KLV-Drittförderung	126
3. Gleisanschlussprogramm	127
4. Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG (EKrG-Bundesdrittel)	128
Teil D (Entwicklung des bestehenden Netzes)	129
1. Investitionen	129
1.1 Finanzielle Mittel	129
1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr	129
2. Instandhaltung	129
3. Netzgrößenentwicklung	129
4. Fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme	129

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
bvM	bauvorbereitende Maßnahmen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BZ	Betriebszentrale
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
(e)	einschließlich
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
GG	Grundgesetz
Hbf.	Hauptbahnhof
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HOA	Heißläuferortungsanlage
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
IRP	Investitionsrahmenplan
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KV	Kombinierter Verkehr
LiV	Linienverbesserung

LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LZB	Linienzugbeeinflussung
Mio.	Millionen
MIP	Multiannual Indicative Program
Mrd.	Milliarden
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale
NeiTech	Neigetechnik
PBKAL	Paris, Brüssel, Köln/Frankfurt, Amsterdam und London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Rbf.	Rangierbahnhof
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung
tkm	Tonnenkilometer
TSD	tausend
Ubf	Umschlagbahnhof
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) wird seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Teil A (Allgemeiner Teil)

1. Allgemeines [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 des Bundes EIU) übertragen. Mit Wirkung vom 1. Juli 2001 an ist die DB Energie GmbH als ein weiteres EIU hinzugetreten. Damit obliegen diesen EIU alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren für die Planung, Vergabe, Baudurchführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen 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 Voraussetzungen 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 angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergab sich für den Zeitraum von 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro; auf den Bereich Schiene entfallen ca. 64 Mrd. Euro.

Der BVWP 2003 unterscheidet sich vom BVWP '92 modernisierten Bewertungsmethodik. Neben der Bewertung nach der aktualisierten Nutzen-Kosten-Analyse wurden alle Vorhaben umwelt und naturschutzfachlich untersucht und hinsichtlich erheblicher ökologischer Risiken markiert. Die raumstrukturelle Bedeutung der Vorhaben wurde zugleich mittels einer Raumwirksamkeitsanalyse umfassender ermittelt als beim BVWP '92.

Dabei wurden die Vorhaben des vorangehenden BVWP bzw. der bisherigen Bedarfspläne, die zum Zeitpunkt der Fortschreibung noch nicht realisiert waren, nicht unbesehen in den neuen Vordringlichen Bedarf eingestellt, sondern erneut bewertet. Lediglich Vorhaben des Anti-Stau-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 bei denen der Planfeststellungsbeschluss vor dem 31. Dezember 1999 ergangen war, wurden nicht nochmals bewertet.

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 Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 wurde der Bedarfsplan aktualisiert.

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist untergliedert in:

- Vordringlicher Bedarf,
- Weiterer Bedarf und
- Internationale Projekte.

Der „Vordringliche Bedarf“ ist untergliedert nach „Laufenden und fest disponierten Vorhaben“ sowie „Neuen Vorhaben“.

Die „Internationalen Projekte“ haben eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Zum Ausbau dieser Strecken ist eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. Zur Aufnahme dieser Strecken in den „Vordringlichen Bedarf“ bzw. den „Weiteren Bedarf“ müssen außerdem die üblichen Kriterien erfüllt werden.

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 Bedarfsplan 2004 basiert auf dem BVWP 2003.

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.

2.4 Mehrjahresplanung

Im April 2007 hat Bundesverkehrsminister Tiefensee den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den Zeitraum 2006 bis 2010“ (IRP) vorgelegt. Der IRP legt die mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik fest und schafft die notwendigen Rahmenbedingungen für Planungs- und Investitionssicherheit.

Der IRP steckt den Planungsrahmen für die Verkehrsinvestitionen für die Schienenwege des Bundes, für die Bundesfernstraßen und für die Bundeswasserstraßen ab, die im Zeitraum von 2006 bis 2010 realisiert bzw. in Angriff genommen werden sollen. Er integriert diejenigen Vorhaben, die im Rahmen spezieller Programme, wie dem „Anti-Stau-Programm“, dem „2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm“ und dem „Konjunkturprogramm der Bundesregierung“, enthalten waren.

Er umfasst die Investitionsmittel für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze im Zeitraum 2006 bis 2010 und den Investitionsbedarf für die Fortführung der in Bau befindlichen und neu zu beginnenden Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Bedarfspläne (für Schiene und Bundesfernstraßen) und des BVWP 2003 (für Bundeswasserstraßen) ab dem Jahre 2006.

Der IRP – Teil Schiene – basiert auf demselben Datenmaterial wie der Bericht zum Ausbau der Schienenwege

(BAS). Der Finanzbedarf für im IRP fortzuführende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte Schiene beträgt rd. 27,7 Mrd. Euro. Davon entfallen auf den IRP-Zeitraum Investitionen in Höhe von rd. 5,7 Mrd. Euro. Dieses Volumen umfasst die zu erwartenden Haushaltsmittel in Höhe von 4,1 Mrd. Euro für Aus- und Neubaumaßnahmen sowie eine Planungsreserve von 1,6 Mrd. Euro. Sie dient der notwendigen Disponibilität angesichts der Dynamik bei der Planung und Realisierung der großen Anzahl der Projekte.

Im Rahmen des Aus- und Neubaus der Verkehrsinfrastruktur hat die zügige Weiterführung und Fertigstellung in Bau befindlicher Vorhaben Vorrang. Entsprechend werden die erhöhten Investitionsmittel in erster Linie zur Verstärkung und Beschleunigung laufender Investitionsprojekte eingesetzt. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.

2.5 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

2.5.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Artikel 87 e 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 EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Abfinanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz erfolgt derzeit überwiegend mit Baukostenzuschüssen (BKZ). Darüber hinaus leisten die EIU einen Beitrag zur Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

2.5.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan Projekte stellt sich wie folgt dar: Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2006 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf

35 065 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2006 beliefen sich auf

1 181 Mio. Euro.

Die Investitionstätigkeit im Jahr 2006 war durch zwei Großereignisse geprägt, die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt im Zuge des Vorhabens NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München am 13. Mai 2006 und Nord-Süd-Verbindung mit dem neuen Hauptbahnhof und mit ihren Zulaufstrecken im Knoten Berlin

am 28. Mai 2006, rechtzeitig vor der Fußball-WM in Deutschland. Gleichzeitig konnte der Zugverkehr zwischen Berlin und Leipzig mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h aufgenommen werden.

In die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München wurden bisher ca. 3,9 Mrd. Euro investiert. Zwischen Nürnberg und Ingolstadt verkehren die Züge mit Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h, im Ausbaubereich bis zu 200 km/h. Seit der Integration der NBS Nürnberg–Ingolstadt und des Ausbaubereichs zwischen München und Petershausen in den bundesweiten Fahrplan im Dezember 2006 verkürzt sich die Fahrzeit zwischen den beiden größten bayerischen Städten mit dem ICE um bis zu ca. 40 Minuten auf eine reichliche Stunde. Damit verringert sich auch die Fahrzeit zu vielen Fahrtzielen außerhalb von Bayern. Berlin ist seither über Leipzig in weniger als sechs Stunden erreichbar. Zwischen Frankfurt/Main und München verkürzt sich die Fahrzeit auf 3 Stunden und zehn Minuten. Auch die Fahrgäste aus und in Richtung Hannover, Hamburg und Bremen profitieren von den Fahrzeitverkürzungen; der schnellste ICE zwischen München und Hamburg benötigt nur noch ca. 5 Stunden und 30 Minuten Fahrzeit. Seither verkehrt zwischen Nürnberg und München der Nahverkehr mit Tempo 200 km/h, einem bisher noch nicht erreichten Wert, und mit einer attraktiven Fahrzeit von 105 Minuten.

In Berlin wurde ein Komplex von Investitionsvorhaben, der eines der größten Bahnprojekte in der deutschen Eisenbahngeschichte darstellt, Ende Mai 2006 in Betrieb genommen. Kernstück bildet die Nord-Süd-Verbindung mit einem viergleisigen Tunnel von 3,4 km Länge, mit dem neuen Hauptbahnhof im Schnittpunkt mit der Stadtbahn, dem Regionalbahnhof Potsdamer Platz und dem Bahnhof Südkreuz. Im Norden konnte der Ausbau des Nördlichen Innenrings mit dem Nordkreuz und dem neuen Fern- und Regionalbahnhof Gesundbrunnen und dem Regionalbahnhof Jungfernheide abgeschlossen werden. Im Süden findet die Nord-Süd-Verbindung ihre Fortsetzung in der wieder aufgebauten Anhalter Bahn mit den Regionalbahnhöfen Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren.

Der Bahnverkehr in Berlin konnte grundlegend neu geordnet werden; nunmehr können Durchgangsverbindungen angeboten werden, die vorher nur mit großen Umwegen möglich waren. Die Reisezeiten verkürzen sich erheblich und haben bundesweit Auswirkungen auf viele Verbindungen. Zwischen Berlin und Leipzig beträgt die Fahrzeit der schnellsten Züge nur noch eine Stunde, was einer Verkürzung um 50 Minuten entspricht. Im Regionalverkehr, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, werden Zeitgewinne von bis zu 40 Prozent erreicht.

Auch technisch konnte ein Quantensprung erreicht werden: auf der Strecke nach Leipzig wird der Zugverkehr erstmals durch das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS, Level 2, gesteuert.

Weitere Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München und Aachen–Grenze D/B.

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.

2.5.3 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 ursprünglich rd. 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. Euro) kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands. Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 20,1 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, 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. Bis einschließlich 2006 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rd. 12,6 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 bis 7 und 8.3 (ABS Halle/Leipzig–Berlin) sind bereits in Betrieb genommen worden. Sie sind aus diesem Grund – zumal lediglich Restleistungen noch zu erledigen sind – im neuen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter Laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sam-

melposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Die VDE 1 ABS wurden im April 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 2003 in Betrieb genommen werden. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gestellt, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

2.5.4 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht 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 Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung. Im Berichtszeitraum sind diese Mittel vollständig in Anspruch genommen worden (vgl. Teil D).

2.5.5 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 von 20 Prozent/30 Prozent nach Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes übererfüllt.

2.5.6 Investive Altlasten

Der Bund leistete bis zum Jahr 2002 gemäß § 22 DBGrG und ab dem Jahr 2003 auf Grundlage der „Gemeinsamen Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, der Länder/Freistaaten Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zum weiteren Abbau der investiven Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 2003“ vom 20. März 2002 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 Produktivitätsniveau des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn stehen Bundesmittel von insgesamt bis zu rd. 16,8 Mrd. Euro bereit. In den Jahren 1994 bis 2006 konnten investive Altlasten von rd. 14,5 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 möglichst zeitnah vollständig abzubauen.

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 nach Anhörung der Behindertenverbände 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 Rotter-

dam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin –) Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

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

Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/

Salzburg unterzeichnet worden. Mit Polen wurde am 30. April 2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geschlossen. Gemeinsam mit Dänemark wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg–Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht. Hierzu wurde am 11. März 2003 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg–Öresund paraphiert. 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. Im Jahr 2006 konnte die Wirtschaftlichkeit für das Vorhaben ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau Grenze D/A nachgewiesen werden. Bei den einzelnen Internationalen Projekten ist damit 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	vorhanden
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 2006 gemäß Baufortschritt für Projekte im Netz der Bundesschienenwege ausgezahlt worden:

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

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	67.940.000
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 neuen Schienenverbindung für Hochgeschwindigkeitsverkehr Offenburg– Basel als Zulaufstrecke zu den Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen (NEAT) in der Schweiz	40.410.000
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	6.900.000
Summe in Euro	425.730.000

5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel)

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Sein Hauptziel ist die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der 1975 eingeführte Fonds u.a. Infrastrukturmaßnahmen und Unternehmensinvestitionen in Regionen mit wirtschaftlichem Entwicklungsrückstand. In Deutschland wurden bisher überwiegend Programme zur Wirtschaftsförderung von Bund und Ländern unterstützt.

Im Jahr 2000 wurde erstmals ein EFRE-Bundesprogramm aufgelegt, mit dem die Verkehrsinfrastruktur des Bundes in den Ländern/Freistaaten Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (sogenannte Ziel-1-Regionen) gefördert wird. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 Prozent der Projektkosten im Einzelfall. Das EFRE-Bundesprogramm läuft von 2000 bis 2006 mit einem Investitionsvolumen im Schienenbereich von 1,367 Mrd. Euro. Davon sind 680 Mio. Euro aus EU-Mitteln vorgesehen; die Kofinanzierung wird grundsätzlich mit Bundesmitteln sichergestellt. Die verfügbaren EFRE-Mittel sind vollständig durch bewilligte bzw. im Bewilligungsverfahren befindliche Projekte gebunden. Die bauliche Umsetzung der bewilligten Projekte ist bis Ende 2008 abzuschließen.

Bis zum 31. Dezember 2006 wurden fünf Großprojekte bewilligt:

ABS Berlin–Frankfurt/Oder	167,4 Mio. Euro,
davon EFRE	103,2 Mio. Euro
City-Tunnel-Leipzig	382,5 Mio. Euro
davon EFRE	127,6 Mio. Euro
Südanbindung Halle/Saale	92,6 Mio. Euro,
davon EFRE	64,6 Mio. Euro

Mitte-Deutschland-Verbindung	102,7 Mio. Euro,
davon EFRE	61,9 Mio. Euro

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

Ein weiteres Großprojekt (Berlin–Rostock mit beantragten 92,8 Mio. Euro EFRE-Mitteln) befand sich am 31. Dezember 2006 im Genehmigungsverfahren bei der EU-Kommission.

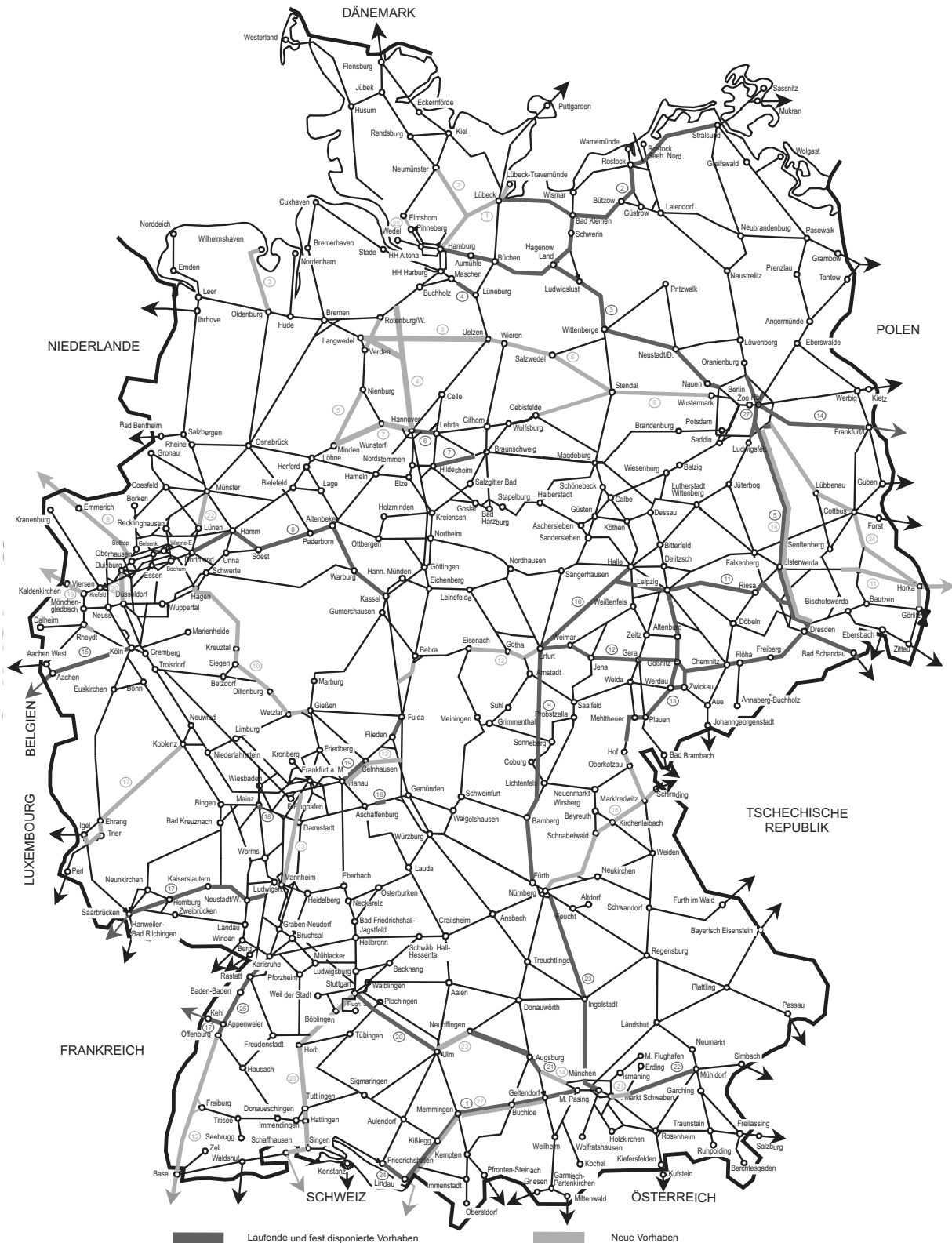
Ergänzend zu den genannten Großprojekten wurden 22 Projekte zur Schadensbeseitigung des Hochwassers im August 2002 mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 78,3 Mio. Euro, davon EFRE 58,7 Mio. Euro, umgesetzt und als so genannte Kleinprojekte die Vorhaben

- „Erneuerung der Gleisanlagen im Seehafen Rostock“ 33,1 Mio. Euro, davon EFRE 20,3 Mio. Euro
- „Streckenertüchtigung Blankenberg–Warnow“ (VDE 1) 37,1 Mio. Euro, davon EFRE 18,6 Mio. Euro die ESTW'e Angermünde, Güsten, Michendorf und Tantow mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von 109,9 Mio. Euro, davon EFRE
- 27,5 Mio. Euro
- „Luftfrachtumschlagbahnhof Flughafen Leipzig/Halle“ 32,0 Mio. Euro, davon EFRE 23,7 Mio. Euro (dieses Vorhaben wird nicht mit Bundesmitteln, sondern mit Mitteln des Freistaats Sachsen kofinanziert.)

bewilligt.

Die verbleibenden EFRE-Mittel in Höhe von 24,1 Mio. Euro werden über 2 weitere Kleinprojekte, die sich am 31. Dezember 2006 im nationalen Bewilligungsverfahren befanden, gebunden. Parallel zur Umsetzung des EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 erfolgte in 2006 die Vorbereitung eines Folgeprogramms für die Förderperiode 2007 bis 2013. Die Einreichung des Operationellen Programms Verkehrsinfrastruktur bei der EU-Kommission ist im 1. Quartal 2007 erfolgt.

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) - Frankfurt/Main Stadion	
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	
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 2006

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 DB AG zur Verfügung gestellt.

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

Nr.		Gesamt- investition	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2005 ²⁾	Ausgaben 2006 ²⁾	Ausgaben Summe ²⁾	Status ³⁾	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	14.797	2.487,32	11.979,10	95,04	14.561,46	T/I	
2	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund ⁴⁾	1.072	47,60	514,56	10,00	572,16	T	17-18
3	ABS Hamburg - Büchen - Berlin ¹⁾	2.666	491,31	2.108,04	39,08	2.638,43	I	19-20
4	ABS Stelle - Lüneburg ¹⁾	251	0,00	0,00	0,25	0,25	P	21
5	ABS Berlin - Dresden ⁴⁾⁵⁾	802	4,47	125,43	13,64	143,54	T	22-23
6	ABS Hannover - Lehrte ¹⁾	346	0,00	290,68	17,52	308,20	T	24-25
7	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)	118	0,00	0,00	0,00	0,00	P	26
8	ABS Dortmund - Paderborn - Kassel	677	138,51	323,89	2,88	465,28	T	27-28
9	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt ¹⁾	5.078	114,66	582,82	49,28	746,76	B	29-31
10	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle ¹⁾	2.767	65,35	481,44	81,67	628,46	T	32-33
11	ABS Leipzig - Dresden ⁴⁾	1.451	24,98	682,24	33,87	741,09	T	34-35
12	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. Baustufe) ¹⁾	303	0,00	178,92	51,64	230,56	T	36-37
13	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	1.706	10,23	927,37	21,67	959,27	T	38-41
14	ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL	539	0,00	209,47	25,38	234,85	T	42-43
15	ABS Köln - Aachen, incl. S 13	952	20,17	749,63	18,28	788,08	T	44-45
16	ABS/NBS Hanau - Nantenbach ¹⁾	239	0,00	8,41	0,44	8,85	P	46
17	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken, Kehl - Appenweier ¹⁾	515	6,64	184,56	30,40	221,60	T	47-50
18	ABS Mainz - Mannheim	216	8,30	166,53	3,82	178,65	T	51
19	ABS Fulda - Frankfurt am Main ¹⁾	342	191,80	19,01	0,98	211,79	T	52-53
20	ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	2.742	83,86	182,70	49,67	316,23	B	54-55
21	ABS Augsburg - München (1. Baustufe) ¹⁾⁵⁾	561	1,95	301,51	53,49	356,95	B	56-57
22	ABS München - Mühldorf - Freilassing ⁴⁾⁵⁾	286	12,20	16,21	0,74	29,15	T	58-59
23	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München ⁶⁾	3.586	0,00	3.058,60	146,01	3.204,61	T	60-62
24	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau	51	0,00	0,00	0,00	0,00	P	63
25	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel ⁴⁾⁵⁾	4.335	468,29	1.046,91	93,12	1.608,32	T	64-65
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)							
	a) Kombiniertes Verkehr	604	325,24	274,70	1,61	601,55	I	66-69
	b) Rangierbahnhöfe	211	0,00	122,86	19,55	142,41	T	70-71
27	Ausbau von Knoten:							
	a) Ausbau von Knoten: (Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	1.823	5,57	525,57	40,71	571,85	T	72-76
	b) Knoten Berlin incl. Flughafenbindung ¹⁾	6.417	213,28	3.956,97	219,62	4.389,87	T	77-89
	Teilsomme I	55.453	4.721,73	29.018,13	1.120,36	34.860,22		

1) Angaben DB Netz AG

2) Die für die Jahre 2005 und 2006 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch 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 2007

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

Nr.		Gesamt- investition	Ausgaben bis 31.12.93	Ausgaben 1994 bis 2005 ²⁾	Ausgaben 2006 ²⁾	Ausgaben Summe ²⁾	Status ³⁾	Seite
		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €		
1	ABS Hamburg - Lübeck	406	0,00	2,91	28,21	31,12	B	90-91
2	ABS Neumünster - Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P	92
3	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen	196	0,34	5,66	0,02	6,02	P/T	93-94
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	1.284	0,00	3,45	0,00	3,45	P	95
5	ABS Rotenburg - Minden	348	0,00	0,03	0,00	0,03	P	96
6	ABS Uelzen - Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	P	97
7	ABS Minden - Haste / ABS/NBS Haste - Seelze	901	0,00	0,40	0,00	0,40	P	98
8	ABS Hannover - Berlin (Stammstrecke Oebisfelde - Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P	99
9	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen ⁴⁾	1.138	0,52	70,53	14,10	85,15	B	100-101
10	ABS Hagen - Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P	102
11	ABS Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL	163	0,00	6,94	0,98	7,92	P	103
12	ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt	2.250	0,54	1,26	0,00	1,80	P	104-105
13	NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar ¹⁾	1.316	0,00	20,68	0,06	20,74	P	106
14	ABS Augsburg - München (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P	56-57
15	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	B	64-65
16	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/Grenze D/CZ (- Prag)	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P	107-108
17	ABS Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P	109-110
18	ABS Berlin - Dresden (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P	22-23
19	ABS (Venlo-) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen/Rheydt - Rheydt-Odenkirchen	19	0,00	0,00	0,00	0,00	P	111
20	ABS Düsseldorf - Duisburg	1.400	0,00	0,00	0,00	0,00	P	112-113
21	ABS München - Mühldorf - Freilassing (2. Baustufe) ⁵⁾	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P	58-59
22	ABS Münster - Lünen (- Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P	114
23	ABS Neu-Ulm - Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P	115
24	ABS Berlin - Görlitz	238	0,00	0,00	0,00	0,00	P	116-117
25	ABS Hamburg - Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	12,44	0,00	12,44	P	118
26	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P	119
27	ABS München - Lindau - Grenze D/A	205	0,00	0,00	0,00	0,00	P	120-121
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe)	1.700	0,00	13,43	17,23	30,66	B	122
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	336	0,00	4,87		4,87	P	123-124
30	SPNV	.	.	.	.	.	P	
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	.	.	.	.	.	P	
Teilsomme II		13.920	1,40	142,60	60,60	204,60		
Teilsomme I		55.453	4.721,73	29.018,13	1.120,36	34.860,22		
Gesamtsumme		69.373	4.723,13	29.160,73	1.180,96	35.064,82		

1) Angaben DB Netz AG

2) Die für die Jahre 2005 und 2006 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch 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

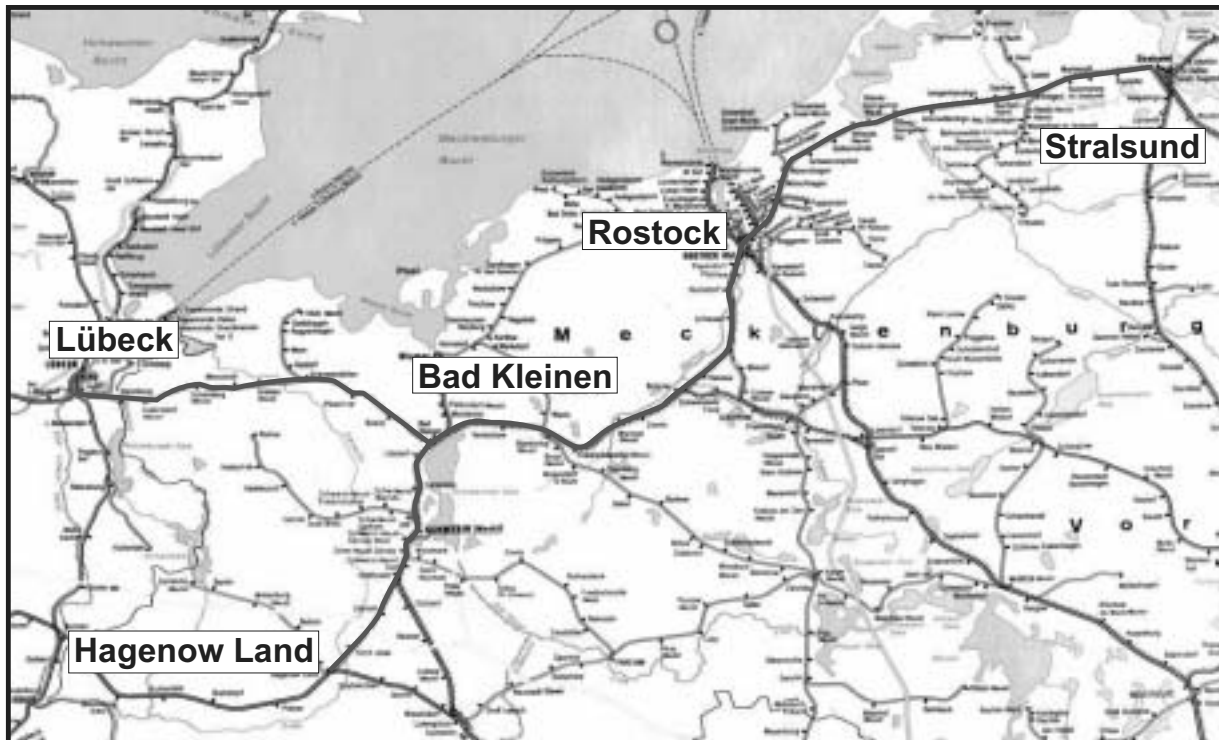
4) Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau

5) Gesamtinvestitionen in jeweiligem laufenden und fest disponiertem Vorhaben enthalten

Stand: April 2007

Teil B (Projektbezogener Teil)

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienen-Achse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Schienennetz der alten Bundesländer.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg - Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Erneuerung des Oberbaus und

Modernisierung der Sicherungstechnik

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

2. Projektkenndaten

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. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Planfeststellungsabschnitte (PFA)	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Lübeck - Bad Kleinen (a)					
	Lübeck - Schönberg (a),	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	Dez 2001
	Schönberg(e)-Grieben (e)	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grieben (a) - Grevesmühlen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2004	15.03.2006	Dez 2006
	Bf. Grevesmühlen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
2	Hagenow Land - Bad Kleinen (a)					
	Hagenow Land - Schwerin (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	13.05.2001
	Bf. Schwerin,	abgeschlossen	28.07.1998	19.12.1996	29.11.2004	11.12.2005
	Schwerin (a) - Carlshöhe	abgeschlossen	28.07.1998	1995	26.06.1995	Dez 1996
	Carlshöhe - Bad Kleinen (a),	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
EÜ Lübecker Straße	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen	
3	Bad Kleinen (e) - Rostock					
	Bad Kleinen (e) - Ventschow (a),	offen	offen	02.06.2003	offen	offen
	Ventschow (e) - Blankenberg (e),	abgeschlossen	28.07.1998	02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005
	Blankenberg (a) - Warnow (a) ¹⁾	abgeschlossen	14.08.2006	01.12.2006	20.10.2006	vsl. 2008
	Warnow (e) - Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	Dez 1999
	Schwaan (e) - Rostock (a)	offen	offen	offen	offen	offen
4	Rostock - Stralsund					
	Rostock (a) - Ribnitz Damgarten W (e)	offen	offen	offen	offen	offen
	Ribnitz Damgarten W (a) - Stralsund (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1998	1998	(Dieselbetrieb): Jun 1999; (elektrisch): Sep 1999

1) Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert

Teilbetriebnahmen 2006

- Grieben (a) – Grevesmühlen (a) (11/2006)

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Restleistungen Bf. Schwerin
- Restleistungen – Ventschow (e) – Blankenberg (e)
- Grieben (a) – Grevesmühlen (a)
- Blankenberg (a) – Warnow (a)

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.

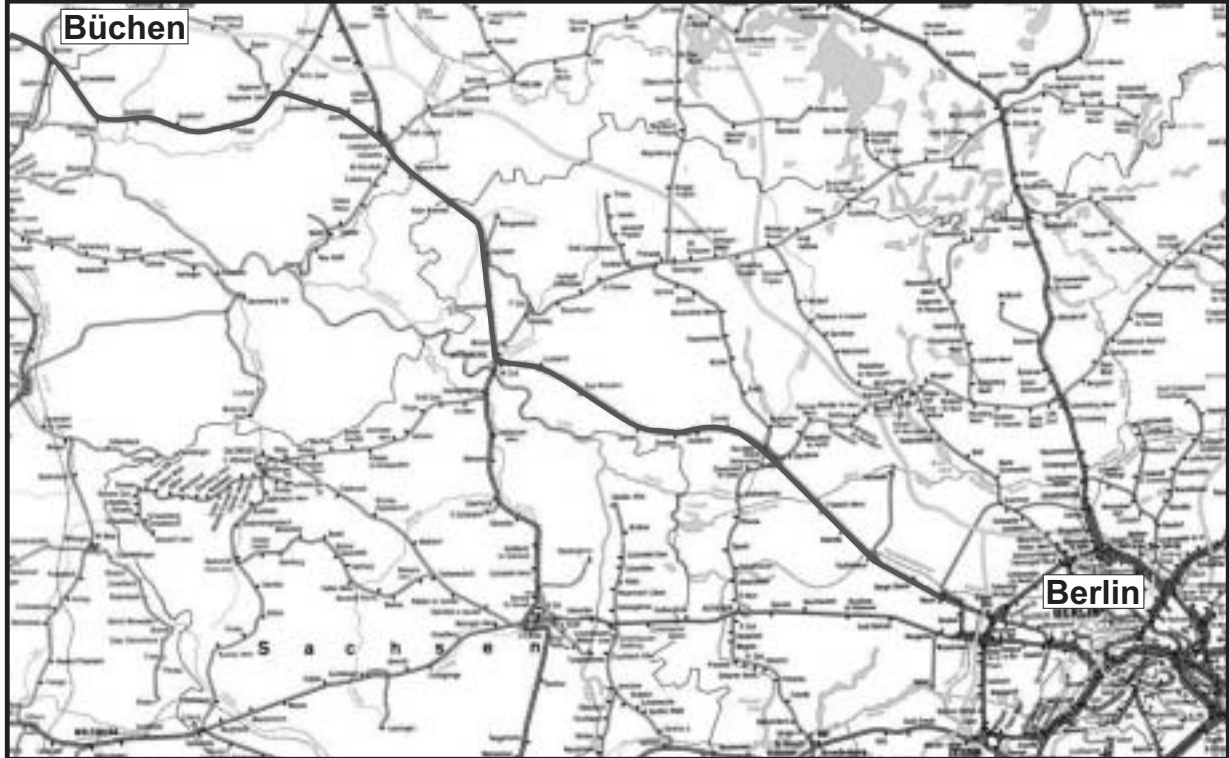
2. Ausbaustufe

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

Gesamtkosten: 2.666 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 entfällt	1. Ausbaustufe	abgeschlossen	entfällt	vor 1991	1991	01.09.1998
	2. Ausbaustufe	abgeschlossen	21.10.2002	vor 2002	2002	12.12.2004

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- LBP-Maßnahmen und Restleistungen

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. Projektkenndaten

Streckenlänge:	27,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit	200 km/h
Gesamtkosten:	251 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 neuer Überarbeitung (08/2006 -12/2008)	offen	ab 2008	vsl. 2008	vsl. 2012
2	Winsen					
3	Bardowick					
4	Lüneburg					

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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

1. Baustufe, 1. und 2. Realisierungsstufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2111	(Hp Dahlewitz) km 20,4 - Rangsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2112	Bf. Rangsdorf	offen	offen	offen	offen	offen
2113	Rangsdorf (a) - Zossen (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2114	Bf. Zossen	offen	offen	offen	offen	offen
2115, 2116	Zossen (a) - Wünsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2117	Bf. Wünsdorf	offen	offen	offen	offen	offen
2118	Wünsdorf (a) - Baruth (a)	abgeschlossen	07.09.2001	15.12.2006	29.07.2005 *)	30.06.2006
2122	Bf. Baruth	offen	offen	offen	offen	offen
2123, 2124	Baruth (a) - Golßen (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2231	Bf. Golßen	abgeschlossen	07.09.2001	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2232	Golßen (a) - Uckro (a)	abgeschlossen	07.09.2001	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2234	Bf. Uckro	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2241	Uckro (a) - Walddrehna (a)	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2242	Bf. Walddrehna	abgeschlossen	07.09.2001	30.01.2002	13.12.2001	12.05.2002
2243	Walddrehna (a) - Brenitz-Sonnenwalde (a)	abgeschlossen	07.09.2001	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2244	Bf. Brenitz-Sonnenwalde	abgeschlossen	07.09.2001	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2245	Brenitz-Sonnenwalde (a) - Doberlug-Kirchhain (a)	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
2251	Bf. Doberlug-Kirchhain	offen	offen	offen	offen	offen
2252	Doberlug-Kirchhain (a) - Rückersdorf-Oppelhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf. Rückersdorf-Oppelhain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2254	Rückersdorf (a) - Hohenleipisch (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2361	Bf. Hohenleipisch	offen	offen	offen	offen	offen
2362	Hohenleipisch (a) - Elsterwerda (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2364	Bf. Elsterwerda	offen	offen	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a) - Frauenhain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2371- 2373	Frauenhain (e) - Großenhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	11.2001	18.11.2001	08.12.2002
2374	Bf. Großenhain	offen	offen	offen	offen	offen
2375	Großenhain (a) - km 29,2 (Bf Böhla)	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
2401	Unterwerk Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006

*) Der Baubeginn erfolgte auf der Grundlage der vom EBA freigegebenen Ausführungspläne mit dem Vermerk "Gegen die Bauausführung im Vorlauf zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bestehen keine Bedenken"

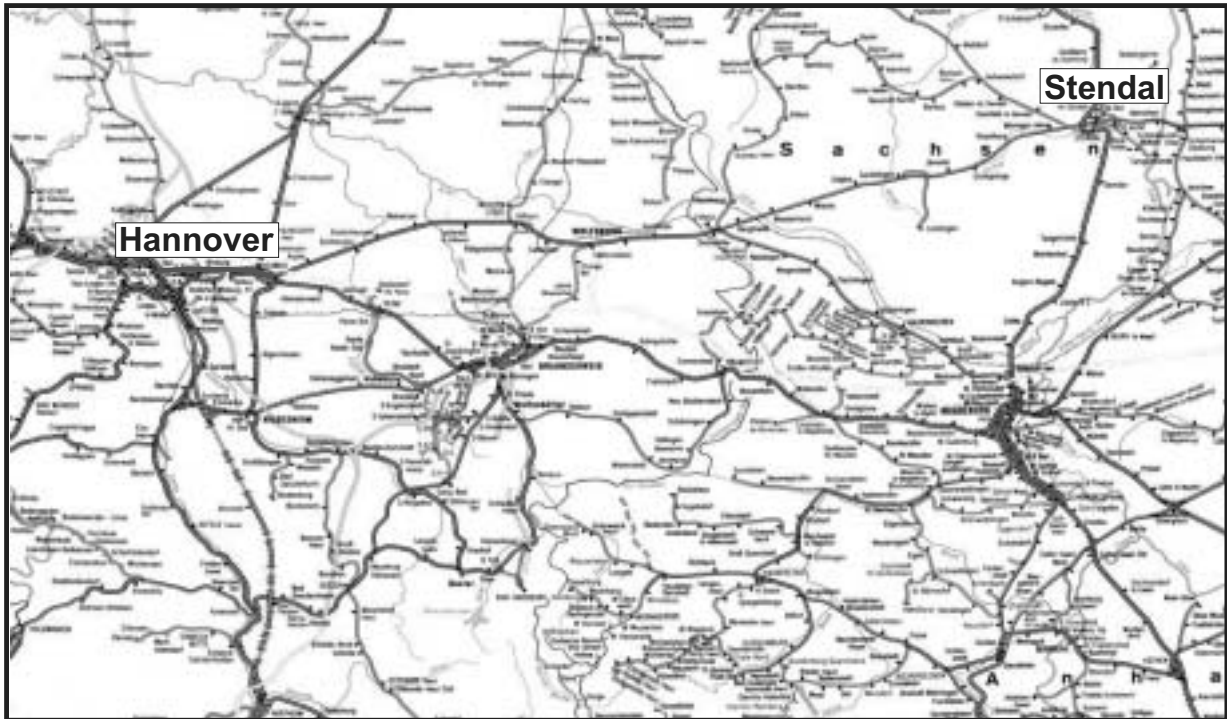
Teilbetriebnahmen 2006

- Wünsdorf (a) – Baruth (a)
- Unterwerk Neuhof

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Eisenbahnüberführung Großenhain

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Geplante Maßnahmen:

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	20 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover – Lehrte	160 km/h
Durchfahrung Lehrte	120 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	10 Min.
nach Bauende	9 Min.
Gesamtkosten:	346 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	Inbetrieb- nahmen 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	04.06.2000
	Durchfahung Lehrte - (Endzustand)	abgeschlossen		25.08.1998	22.10.2003	vsl. 2007

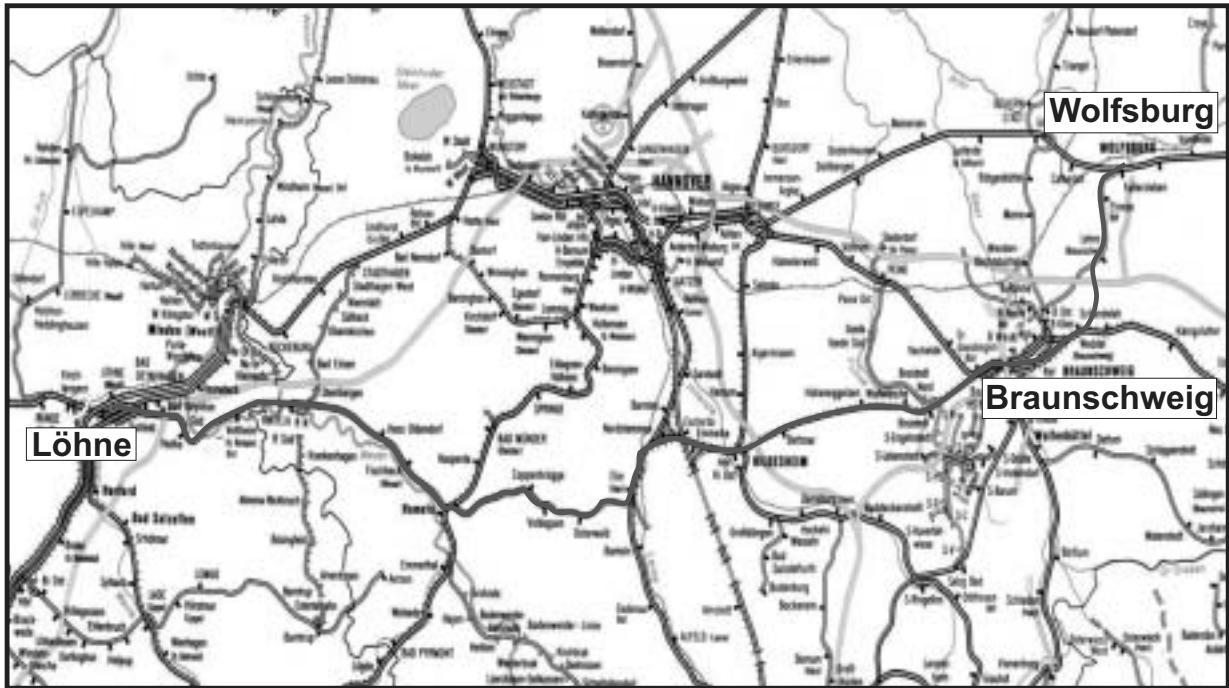
Teilinbetriebnahmen 2006

- Lehrte:
EÜ Ostring, Kreuzungsbauwerk 1,
Stützbauwerke 1 - 4, 5, 6 u. 8.
Gleise 710, 720, 730 u. 823

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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

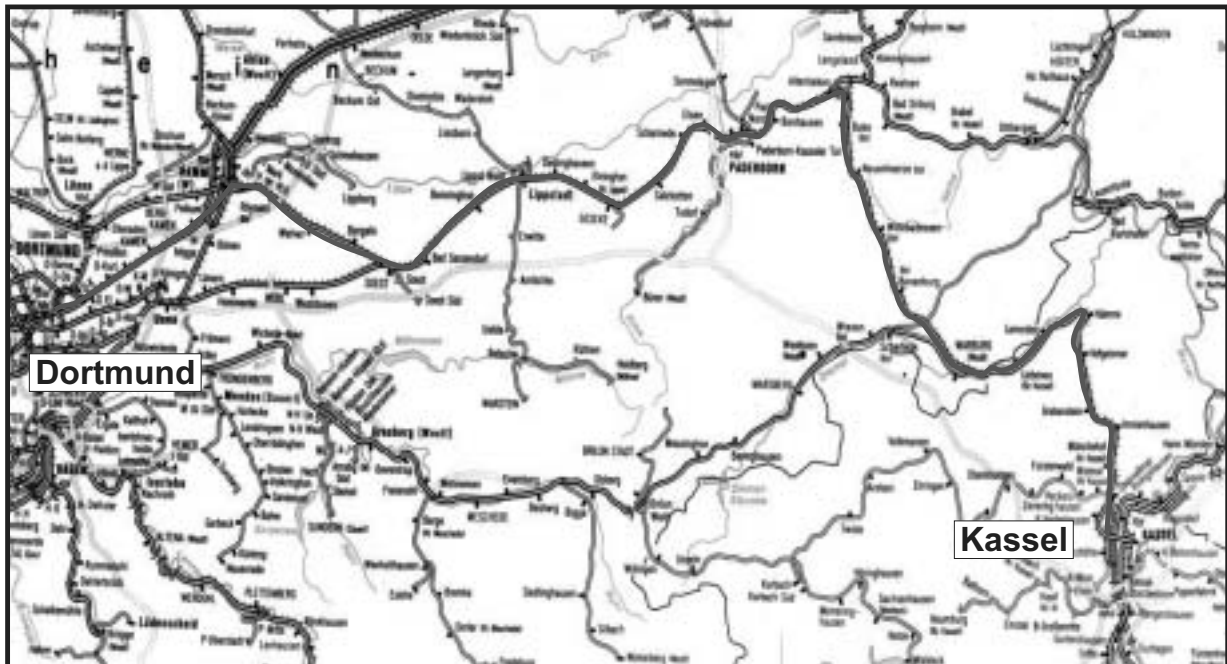
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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
- Streckenertüchtigung 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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

Zur Zeit werden die Voraussetzungen für die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h in folgenden Abschnitten geschaffen:

- 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 – Ebersfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h.
- Neubau der Strecke Ebersfeld – Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von $v = 300 \text{ km/h}$.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	190 km
davon NBS	107 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:	5.078 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	BA Staffelstein - km 00,000 - km 18,040	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	vsl. 2016
1.2	Coburg - km 18,040 - km 34,238	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	vsl. 2016
1.3	Anbindung Coburg - km 129,803 - km 136,020	abgeschlossen		10.06.1996	02.2007	vsl. 2016
2.11	Sonneberg - km 34,238 - km 41,400	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	vsl. 2016
2.12	Thüringer Wald - km 41,400 - km 56,415	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	vsl. 2016
2.2	Ilmenau - km 56,415 - km 76,150	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	vsl. 2016
2.3	Arnstadt - km 76,150 - km 94,450	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	vsl. 2016
2.4	Erfurt Land - km 94,450 - km 102,050	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	vsl. 2016
2.5	Erfurt Stadt - km 102,050 - km 106,861	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	vsl. 2016
2.7	BL Süd TH / BAY - rd. 21 km/rd. 3 km	abgeschlossen		27.12.1995	vsl. 2011	vsl. 2016
11	Nürnberg Hbf km 0,000 - km 1,750	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	IV/2006	vsl. 2010
14	Nürnberg - Fürth km 1,750 - km 7,750	abgeschlossen		20.12.1996	II/2006	vsl. 2010
15	Fürther Bogen km 7,750 - km 12,400	abgeschlossen	offen / GVFG	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2010
16	Fürth Nord km 12,400 - km 16,400	abgeschlossen	offen / GVFG	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2010
17	Erlangen km 15,400 - km 32,400	abgeschlossen / offen	offen	vsl. 2008	vsl. 2008	vsl. 2010 / offen
18 / 19	Forchheim / Eggolsheim km 32,400 - km 46,000	offen	offen	offen	offen	offen
21	Hirschaid km 46,000 - km 56,156	offen	offen	offen	offen	offen
22	Bamberg km 56,156 - km 62,400 / km 0,000 - km 2,408	offen	offen	offen	offen	offen
23 / 24	Hallstadt - Zapfendorf km 2,408 - km 15,100	offen	offen	offen	offen	offen
25	Ebensfeld km 15,100 - km 20,480 (vorgezogene ABS-Maßnahme)	offen	offen	18.05.1995	08.11.1999	offen

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

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

Neubaustrecke

- Realisierung Erdbau Coburg Nord einschließlich 3 SÜ sowie einer EÜ (PFA 1.2)
- Realisierung EÜ Pöpelholz, Länge 306m (PFA 1.2)
- Realisierung Talbrücke Froschgrundsee (798m), Bogenspannweite 270m (PFA 1.2)
- Realisierung EÜ Truckental (425m), Bogenspannweite 161m (PFA 2.11)
- Realisierung Tunnel Bleißberg, Los Süd (4.000m) (PFA 2.12)

Ausbaustrecke

- bauvorbereitende Maßnahmen, Grunderwerb (PFA 11/14)

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	122 km
davon ABS	8 km
davon NBS	114 km
Tunnel:	
Anzahl:	3
Länge:	15 km
Talbrücken:	
Anzahl:	6
Länge:	13,4 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:	2.767 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. 2016
1.1	Bau-km 6,779 - Bau-km 15,447	abgeschlossen		13.08.1995	04.04.2005	vsI. 2016
1.2	Bau-km 15,447 - Bau-km 25,239	abgeschlossen		30.12.1995	04.07.2005	vsI. 2016
1.3	Bau-km 25,239 - Bau-km 35,794	abgeschlossen		26.01.1996	01.11.2005	vsI. 2016
1.4	Kraftw. Schkopau - Unterwerk Weimar	offen		-	24.09.1995	1998	vsI. 2016
2.1	Bau-km 35,794 - Bau-km 46,300	abgeschlossen	20.06.2003	06.12.1994	27.08.2001	vsI. 2016
2.2	Bau-km 46,300 - Bau-km 57,804	abgeschlossen		12.10.1995	21.10.2005	vsI. 2016
2.3/2.4	Bau-km 57,804 - Bau-km 80,474	abgeschlossen		30.07.1996	01.07.2006	vsI. 2016
2.5	Bau-km 80,460 - Bau-km 88,911	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsI. 2016
2.6	Bau-km 6,5 - Bau-km 11,8	abgeschlossen	10.11.1997/ 15.11.2004	19.12.1995	01.11.1996	vsI. 2016
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 Gröbers – Leipzig

- Inbetriebnahme 30.06.2003

Teilinbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

Abschnitt Erfurt – Gröbers bzw. Halle

- Realisierung von 8 SÜ (PFA 1.1, 1.2)
- Realisierung SÜ Eßleben - Teutleben und Mannstedt - Buttstedt (PFA 1.3)

- Umverlegung Rohrbach und Wirtschaftsweg sowie Dammschüttung Rohrbach (PFA 1.3)
- Fertigstellung Saubachtalbrücke (PFA 2.1)
- Baubeginn Finnetunnel (PFA 2.1)
- Baubeginn SÜ Barnstedt – Öchlitz und SÜ K2156 Delitz am Berge – Bündorf sowie Regenrückhaltebecken Dörstewitz (PFA 2.4)
- Baubeginn Saale-Elster-Talbrücke (PFA 2.5)

Südanbindung Halle (PFA 2.6)

- Umbau EÜ Regensburger Straße und Haltepunkt Halle-Ammendorf,
- diverse sicherungstechnische Bauzustände.

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.

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. 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. €

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

weiter 3.1 Termine, Planungsstand

2. und 3. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
2. Baustufe						
3200	Dresden-Neustadt (e) - Dresden-Hauptbahnhof (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	vsf. 2010
3. Baustufe						
3100	Coswig (e) - Dresden - Neustadt (a)	abgeschlossen (in Überarbeitung)	offen	08.08.2005	vsf. 2008	vsf. 2014
1304-1	Riesa (a) - Abzw. Röderau (a)	abgeschlossen	24.07.2003	21.01.2004	01.02.2004	Dez 2006
1303	Bf. Riesa	offen	offen	offen	offen	offen
1304-2	Abzw. Röderau (e) - Abzw. Zeithain (e)	offen	offen	offen	offen	offen
1305	Abzw. Zeithain (a) - Weißig (e)	offen	offen	offen	offen	offen
2103	Weißig (a) - Böhla (a)	abgeschlossen	offen	07.11.2001	offen	offen
2104-1	Bf. Böhla	abgeschlossen	offen	10.04.2002	offen	offen
2104-2	Böhla (a) - Weinböhla (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla	offen	offen	offen	offen	offen
2106	Weinböhla (a) - Neucoswig (e)	abgeschlossen	offen	30.01.2003	offen	offen
2107	Neucoswig (a) - Radebeul West (a)	abgeschlossen	offen	01.03.2004	offen	offen

Fertiggestellte Abschnitte

2. Baustufe

- Neubau Marienbrücke, 2 Gleise (Jan 2003)
- Bf. Wurzen (Mär 2003)
- Hp Nünchritz (Aug 2003)
- Neubau Marienbrücke, 3 Gleise (Apr 2004)
- S-Bahn (Pirna) – Dresden Hbf Dresden Neustadt (a) – (Dez 2004)
- ESTW Dresden-Mitte (Sep 2005)

3. Baustufe

- Riesa – Abzweig Röderau (Hochwasser-Schadensbeseitigung) Wiederherstellung Zweigleisigkeit (Dez 2002)

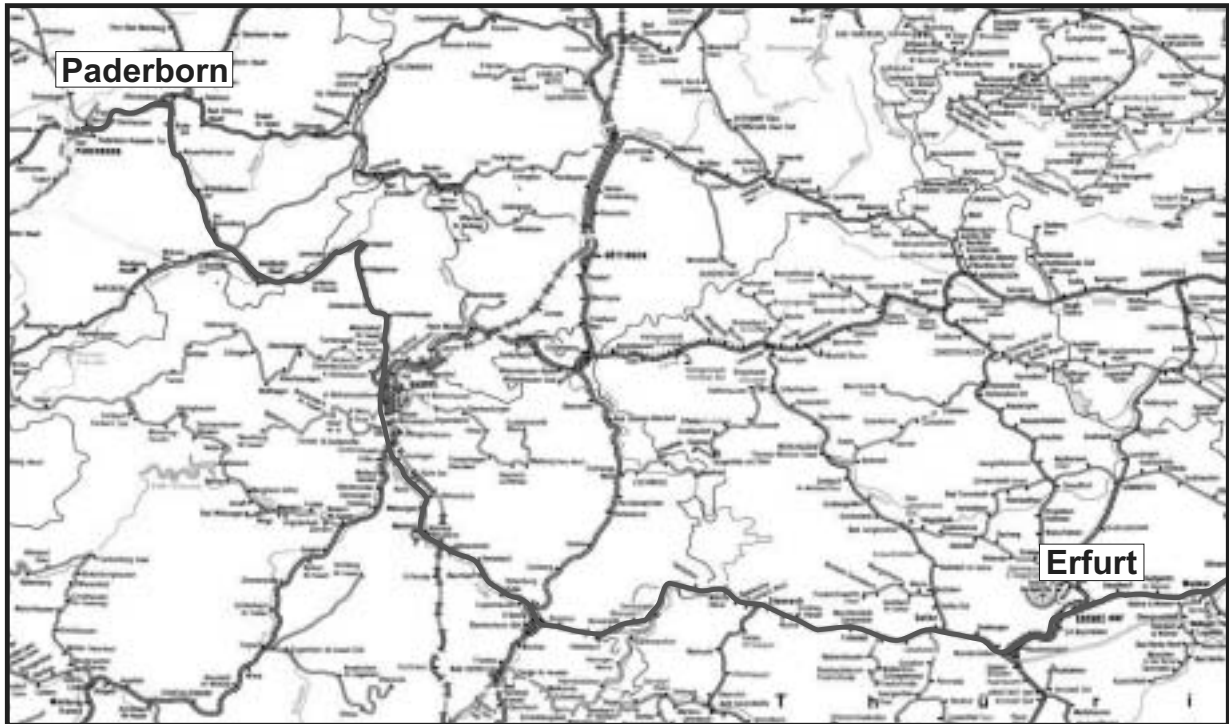
Teilbetriebnahmen 2006

- Dresden-Neustadt (a) – Dresden Mitte – Dresden Hbf (a)
- Riesa (a) – Abzw Röderau (a), 3. Gleis

3.2 Bauaktivitäten 2006

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

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



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

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

Geplante Maßnahmen:

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

Zusätzlich zum ABS-Vorhaben wurden für die Verbesserung des Nahverkehrs die zweigleisigen Abschnitte Großschwabhausen – Jena West und Hermsdorf-Klosterlausnitz – Kraftsdorf in den Maßnahmenumfang aufgenommen.

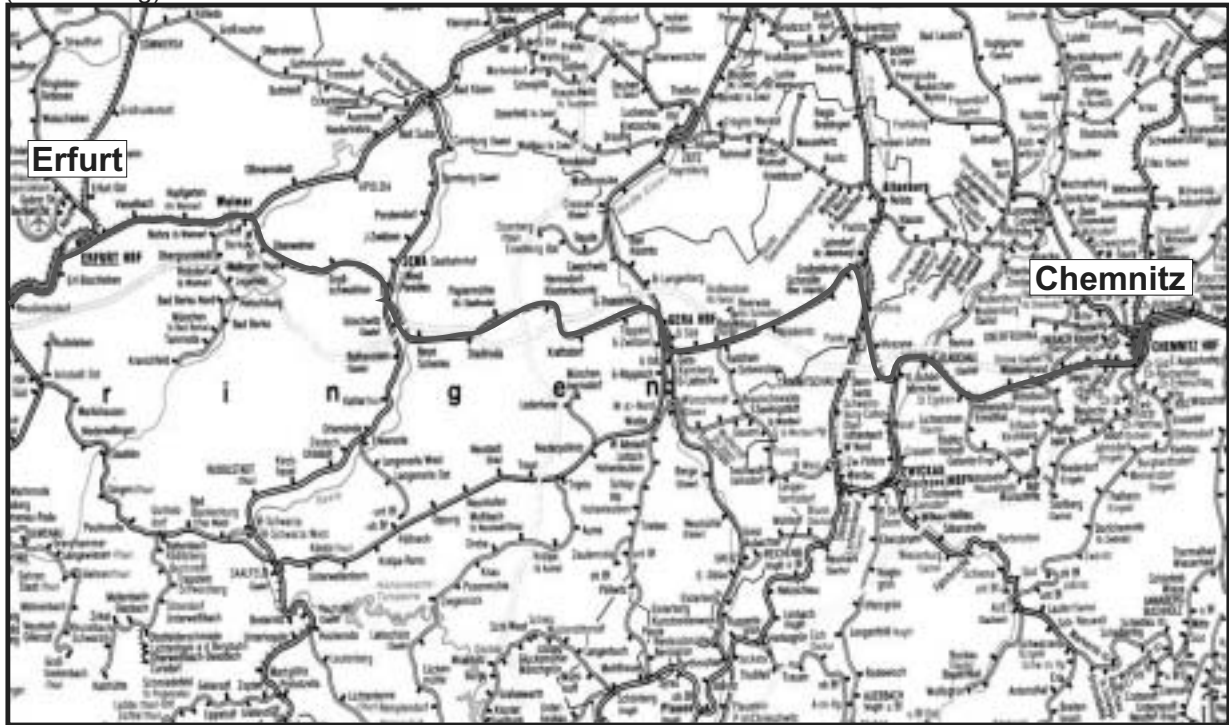
Ein dritter zum Ausbau vorgesehener Abschnitt Weimar – Mellingen ist zunächst zurückgestellt.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 - 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten:	303 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	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
nur teilweise PFA-Abschnitte; teilweise Plangenehmigungsabschnitte	Weimar (a) - Göschwitz (a)	abgeschlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz - Gößnitz (a)		09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	28.09.2006
	Großschwabhausen (e) - Gößnitz (a)		30.06.2005	02.11.2006	Jan 2007	vsl. 2007

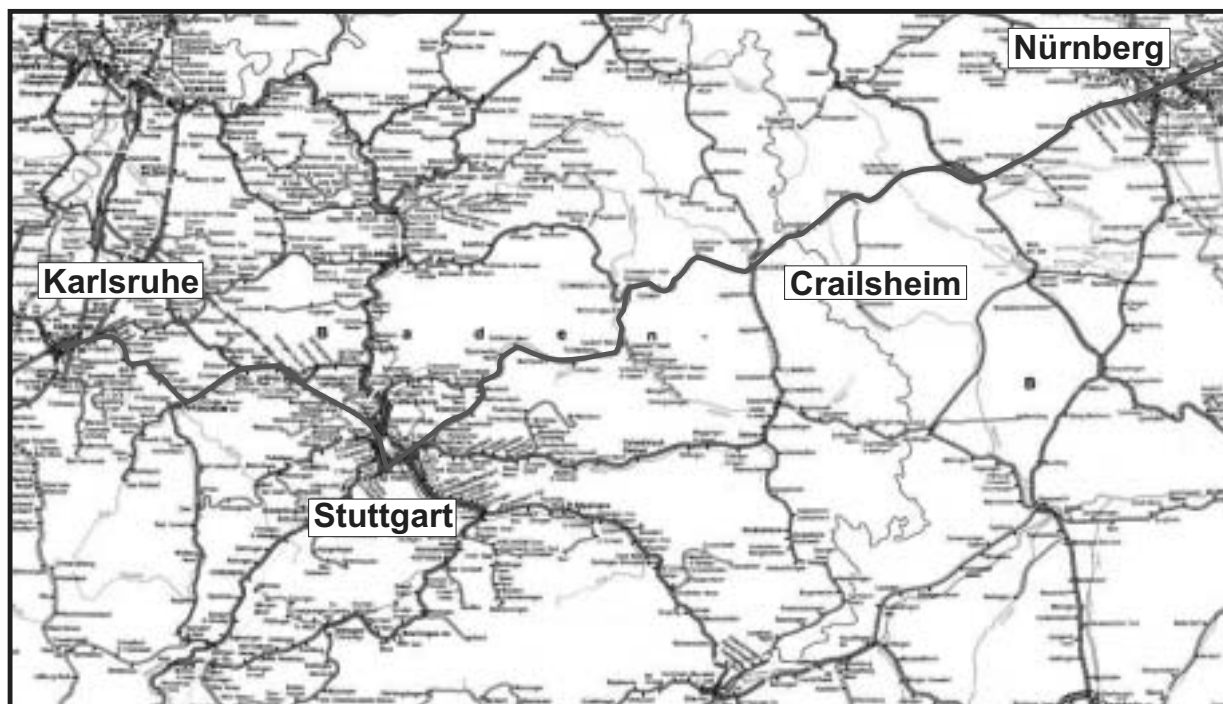
Teilbetriebnahmen 2006

- Teilbetriebnahme Umbau Knoten Gera (einschließlich ESTW)
- Bf. Stadroda, Hp. Töppeln, Bf. Ronneburg
- NeiTech Göschwitz (a) – Ronneburg (e)
- 2 Fußgängerüberführungen Kraftsdorf

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Umbau Knoten Gera mit ESTW
- Umbau Bf. Stadroda, Hp Töppeln u. Bf. Ronneburg
- 2 Fußwegüberführungen
- Felssicherung Hermsdorf-Klosterlausitz – Kraftsdorf
- EÜ Brunnenstraße-Ronneburg Bauzustand
- NeiTech Göschwitz (a) – Ronneburg (e)

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		offen	offen	2005
1.1.12-14	Freital-Ost (a) - Tharandt (a)	abgeschlossen		offen	offen	2005
1.1.15	Bf. Tharandt	abgeschlossen		offen	offen	2002)*
1.1.21-22	Tharandt (a) - Edle Krone (e)	abgeschlossen		offen	offen	2003
1.1.23	Edle Krone (a) - Klingenberg/Colmnitz (a)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2003
1.1.24	Bf. Klingenberg/Colmnitz	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	1999
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a) - Niederbobritzsch (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	1998
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a) - Freiberg (a)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	1997
1.1.40	Bf. Freiberg	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2005
1.2.11-12	Freiberg (a) - Frankenstein (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2004
1.2.13-14	Frankenstein (a) - Oederan (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2004
0.3.20.4801.08	HOA Nr. 563 - bei Oederan	abgeschlossen		31.08.2006	vsl. 2007	vsl. 2007

)* = Die Ibn erfolgte 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erfolgte die erneute Ibn in 2005

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

(Fortsetzung)



weiter 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.2.15	Oederan (a) - Flöha (e)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21-22	Flöha (a) - Niederwiesa (e)					2001
1.2.23	Niederwiesa (a) - Chemnitz (a)	abgeschlossen		Nov 2006	vsl. 2007	1999
1.2.23.1104	Dammertüchtigung - Chemnitz Hilbersdorf					vsl. 2008
1.2.30	Bf. Chemnitz Hbf	abgeschlossen (in Überarbeitung)		2003	vsl. 2008	vsl. 2013
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abgeschlossen		07.10.2005	12.06.2006	vsl. 2007
1.3.11	Chemnitz (a) - Chemnitz-Kappel (a)	offen		offen	offen	offen
1.3.13	Chemnitz-Kappel (e) - Chemnitz-Siegmar (a)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000
1.3.15-17	Ch.-Siegmar (e) - Hohenstein-Ernstthal (a)					26.05.2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e) - St.Egidien (a)	abgeschlossen		2000	offen	offen
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen	erfolgt	erfolgt	1998	
1.3.23	St. Egidien (a) - Glauchau (a)				1997	
1.3.30	Bf. Glauchau				2004	
1.4.11-13	Glauchau (a) - Mosel (a)				2002	
1.4.14	Bf. Mosel				2001	
1.4.15	Mosel (a) - Zwickau (a)	offen	offen	offen	2000	
1.4.20	Bf. Zwickau, re/li Gleis				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	offen
2.2.2.1-3.1.3.6	Crimmitschau - Jocketa	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2003
3.2.1.0	Bf. Plauen	abgeschlossen		25.06.2002	24.06.2003	vsI. 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

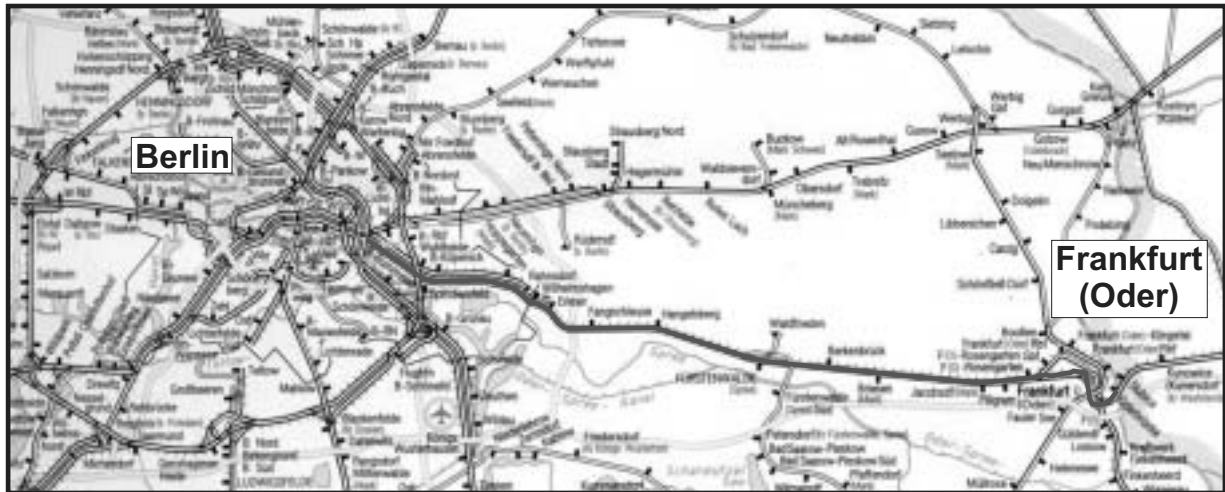
Teilinbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Umbau Bf. Plauen
- Unterwerk Chemnitz
- Restleistungen Dresdner Kopf im
Bf. Zwickau

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Erhöhung 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 Modersonstraße	vsl. 2010	Teil-FinVe 20.08.2001 sowie Gesamt- FinVe 20.09.2005	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
2	EÜ Schlichtallee - KRBW Rummelsburg	abgeschlossen		10.03.2004	19.04.2004	vsl. 2008
3	Bf. Rummelsburg	offen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2012
4	Karlshorst - Abzw. Ostendgestell	offen		vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2012
5	Abschnitt Wuhlheide	vsl. 2007		vsl. 2008	vsl. 2009	vsl. 2010
6	Abschn. Strecke und Bf. Köpenick	vsl. 2007		vsl. 2008	vsl. 2009	vsl. 2010
6	ESTW Köpenick	vsl. 2009		vsl. 2008	vsl. 2010	vsl. 2011
7	Hirschgarten - Wilhelmshagen	vsl. 2008		vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2011
8	Bf. Erkner	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2008
8	ESTW Erkner	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2010	vsl. 2011	

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	Teil-FinVe 20.08.2001 sowie Gesamt- FinVe 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	Nov 2006	vsI. 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		18.04.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a) - Briesen (a)	abgeschlossen		28.09.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf. Briesen	abgeschlossen		07.10.2002	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		15.08.2003	17.11.2003	17.04.2004
2702	Pillgram (a) - Rosengarten (e)	abgeschlossen		11.06.2004	05.06.2004	12.06.2005
2703	Rosengarten (a) - Frankfurt/Oder (a)	abgeschlossen		11.06.2004	12.06.2005	05.12.2005
0020	ESTW-A Fangschleuse	abgeschlossen		13.06.2003	01.09.2003	17.10.2004
0020	ESTW-A Hangelsberg	abgeschlossen		13.06.2003	18.09.2002	17.12.2003
2201	ESTW-UZ Fürstenwalde	abgeschlossen		19.04.1999	02.11.1999	28.05.2000
2302	ESTW-A Berkenbrück	abgeschlossen		19.04.2000	01.10.2001	26.01.2003
2501	ESTW-A Briesen	abgeschlossen		10.10.2002	01.09.2003	24.10.2004
2701	ESTW-A Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	14.03.2005	06.08.2006
3101	Bf. Frankfurt/Oder	abgeschlossen		vsI. 2007	vsI. 2007	vsI. 2008
3102	Frankfurt/Oder Rest - Oderbrücke (a)	vsI. 2007		vsI. 2008	vsI. 2009	vsI. 2010
3103	Bf. Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	vsI. 2007
3104	EÜ Oderbrücke / Grenze D/PL	abgeschlossen		vsI. 2007	vsI. 2008	vsI. 2009
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		vsI. 2007	Okt 2006	vsI. 2007

Teilbetriebnahmen 2006

- ESTW-A Pillgram
- Kreuzungsbauwerk Rummelsburg zum
28.05.2006
- Bf. Oderbrücke

3.2 Bauaktivitäten 2006

Projektabschnitt 1

- Baudurchführung EÜ Schlichtallee
und Kreuzungsbauwerk Rummels-
burg

Projektabschnitt 2

- ESTW- Ausrüstung Bf. Pillgram –
Bf. Frankfurt/Oder (a)
- Umbau Hangelsberg -
Fürstenwalde

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 weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen). 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): 952 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 $v_{\max} = 250 \text{ km/h}$	Köln - Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	Aug 1996	14.12.2003

Ausbauabschnitt II: Düren - Aachen Hbf

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
11 - 19	Düren - Aachen	abgeschlossen	offen	mehrere	offen	offen

Bf. Langerwehe: Ibn 1992

ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Ibn 2002

Ausbauabschnitt III Aachen Hbf - Grenze D/B (incl. Buschtunnel)

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
21 (1. Bauabschnitt)	Aachen -Grenze (inkl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	vsI. 2007
21 (2. Bauabschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	offen	05.04.2001	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Abschnitt III 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 Umfrahrgspange; Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels.

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:
 Laufach – Heigenbrücken 8,5 km
 Gesamtkosten: (inkl. Anteil aus Bestandsnetzinvestitionen) 239 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Laufach - Heigenbrücken	in Vorbereitung	vsl. 2007	in Vorbereitung	vsl. 2009	vsl. 2013

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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:

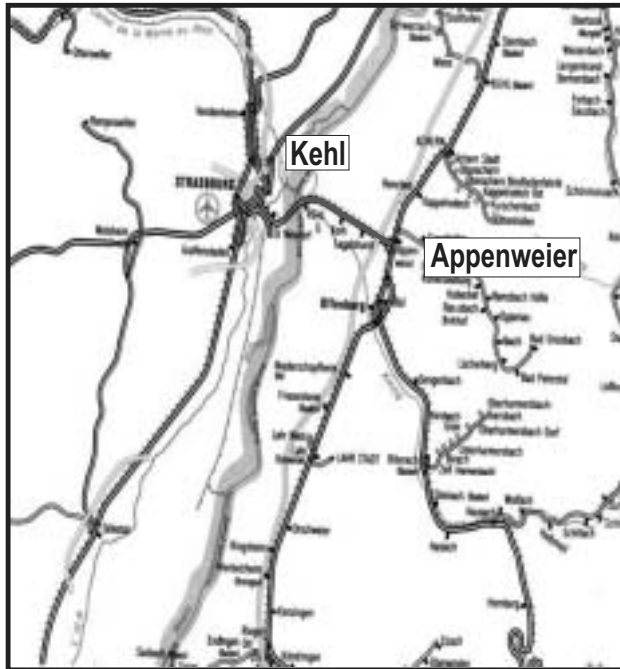
1. Baustufe:

- 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 Strecke Grenze D/F – Ludwigshafen 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: 515 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	vor 1997	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	06.08.2006	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	30.07.2006	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. 2008 (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	Str. 4260 (km 13,3 - 13,9) Rheinbrücke Kehl (inkl. Westseite Bf. Kehl)	offen	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2008	vsl. 2010

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- POS-Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt – Ludwigshafen):
 - Landschaftspflegerische Maßnahmen
 - Restarbeiten Oberleitung
 - Rückbau Baustraßen
- POS-Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 5 (St. Ingbert – Geistkircherhof):
 - Landschaftspflegerische Maßnahmen
 - Tiefenentwässerung und Randwege
- POS-Nord 2. Baustufe:
 - Einrichtung und Inbetriebnahme Überleitstellen
 - partieller Gleisrückbau
 - Abriss Bahnsteigkanten einschl. Fundamente sowie Herstellung Bahnsteigneugründung Hp Kirkel
 - Brückenabbruch SÜ Silbersandquelle
 - Herstellung Behelfsbahnsteig Hp Limbach

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

weiter 3.2 Bauaktivitäten 2006

- POS-Nord 2. Baustufe :
 - Beginn Brückenneubau EÜ
Silbersandquelle
 - Vorbereitungsarbeiten für
Brückenverbreiterung EÜ
Wirtschaftsweg, Abstäber Hof,
Sägweiher
 - Beginn Herstellung
Stützbauwerke km 21,875 -
22,425
 - Vorbereitende Arbeiten LST und
Oberleitung
 - Fertigstellung zeitweise
eingleisiger Betrieb von
Überleitstelle Vogelbach –
Bf. Hauptstuhl (a) einschl.
Oberleitung und Signaltechnik
 - Brückenabbruch und Aufbau
einer Behelfsbrücke
einschließlich Behelfsumfahrung
L 358
 - Gleisrückbau, Gleisvorbau und
Untergrundertüchtigung

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

2. Projektkennndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz – Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen – Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten:	216 Mio. €

3. Projektstand

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	Dez 2003
2. Baustufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen	offen	1995	Mai 1995	Sep 1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen		1997	Feb 1998	Sep 2003
	Überwerfungsbauwerk Mainz Nord	abgeschlossen (Überarbeitung)	offen	17.05.1997	offen	offen

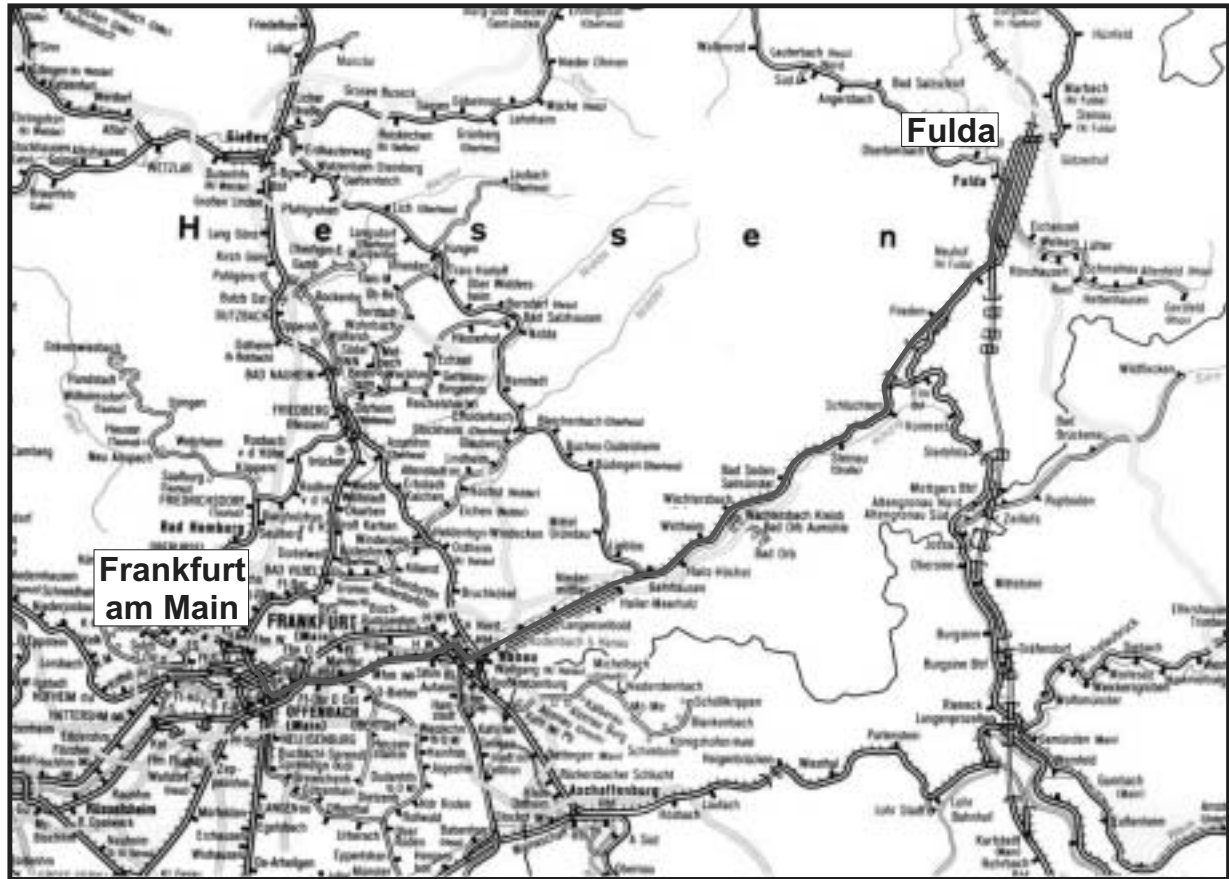
Teilbetriebnahmen 2006

- Keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Restliche Baumaßnahmen: Gleisbau, Oberleitungs-, LST-Arbeiten zur Einbindung im 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. Neuhaus 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 vergleichbaren 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	Nov 2006	vsl. 2011

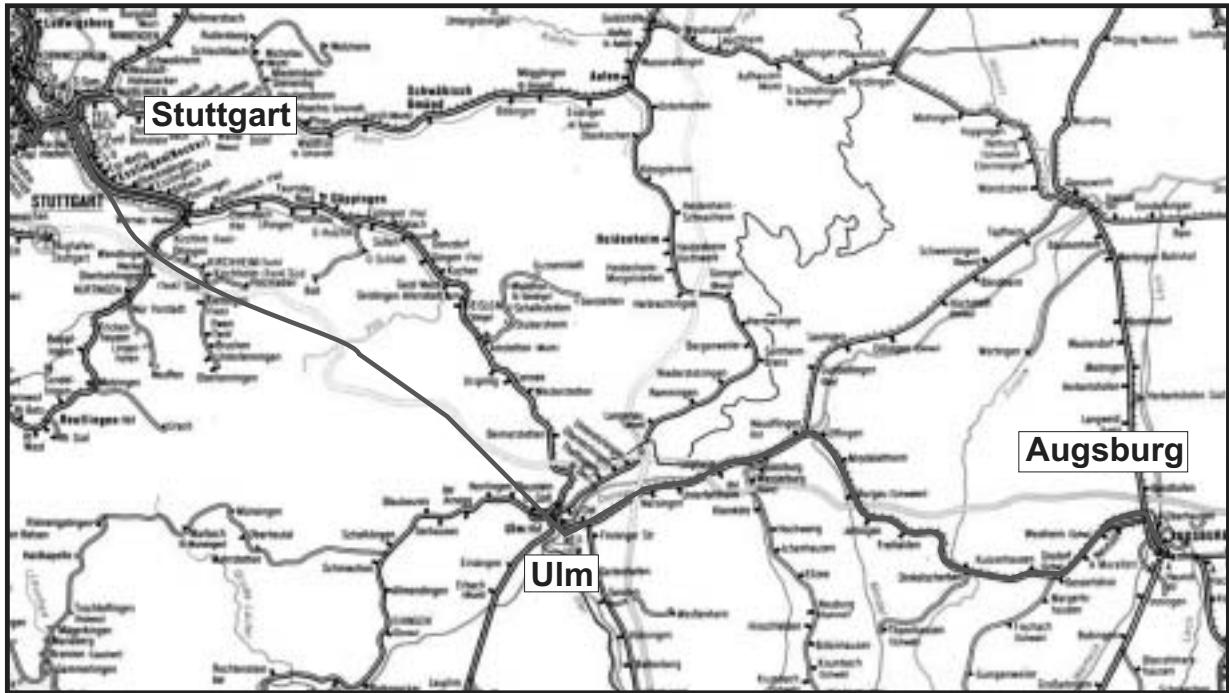
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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:	2.742 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	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 und SV 5 mit Bundesmitteln	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 2006

- keine

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

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Abschnitt Viergleisiger Ausbau Donau-
brücke:
 - Fertigstellung oberstromiger
Brückenüberbau
 - Herstellung unterstromiger
Brückenüberbau
- Abschnitt Neu-Ulm 21:
 - Herstellung Trogbauwerk
 - Erstellung Bahnsteige und
Empfangsbereich
 - Erstellung Geh- und
Radwegüberführung Max-Eyth-
Straße
 - Erstellung Fernbahngleise Neu-
Ulm – Offenhausen
 - Erstellung Regionalbahngleise
Abzweig Kempten mit Hp
Finninger Straße
 - Erstellung ESTW-A Neu-Ulm inkl.
ESTW-UZ Ulm
 - Restarbeiten SÜ Offenhausen
 - Geländemodellierung
Offenhausen

**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:	
Schnellfahringleise	230 km/h
andere Gleise	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	30 Min.
nach Bauende	28 Min.
Gesamtkosten:	561 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	vsl. 2007	vsl. 2010
5	km 26,3 - km 31,7 (Bereich Nannhofen)	abgeschlossen		19.05.2004	vsl. 2007	vsl. 2010
6	km 18,0 - km 26,3 (Bereich Maisach/ Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	vsl. 2010

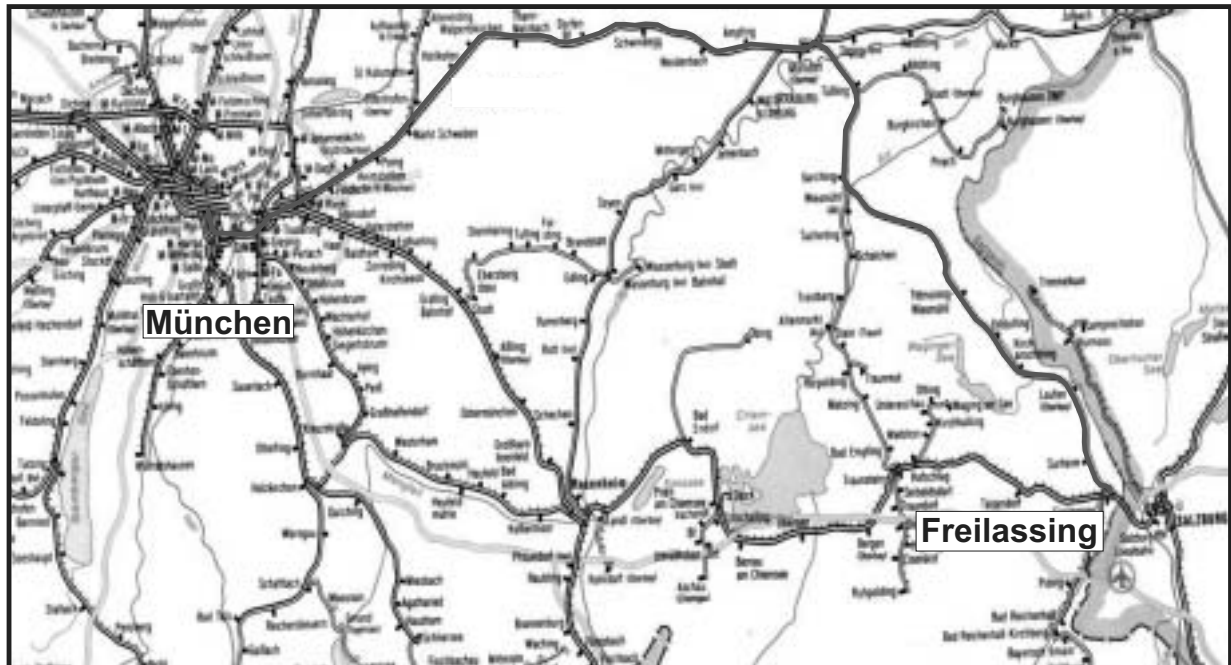
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Augsburg, Mering/ Althegnenberg, Nannhofen (Mammedorf) und Maisach/ Olching.

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

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

Maßnahmen:

1. Baustufe:

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 (e): Zweigleisiger Ausbau Ampfing – Mühldorf

2. Baustufe:

- Dreigleisiger Ausbau Freilassing – Grenze D/A (- Salzburg)

3. Baustufe:

- Viergleisiger Ausbau im Abschnitt München-Riem West – Markt Schwaben. Diese Maßnahmen werden zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (derzeit S 2) realisiert

4. Baustufe:

- Durchgehender zweigleisiger Ausbau München – Freilassing, inkl. Elektrifizierung Tüßling – Freilassing

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: 286 Mio. €
 (Stand 1997, Aktualisierung ist in Bearbeitung)

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	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2009
62.1	km 68,35 - km 71,65	abgeschlossen	14.09.2005	05.02.1993	vsl. 2007	vsl. 2009
63.1	km 71,65 - km 72,60	abgeschlossen	14.09.2005	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2009
Baustufe 2	3. Gleis Freilassing - Grenze D/A	offen	offen	offen	vsl. 2008/2009	offen

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Baustufe 1b	Markt Schwaben - Hörlkofen	offen	offen	offen	offen	offen
	Thann Matzbach - Dorfen	offen	offen	offen	offen	offen
	Mühldorf - Tüßling	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 1c	Truderinger Kurve	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 1d	Elektrifizierung Markt Schwaben - Burghausen	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 3	4 gleisiger Ausbau München Riem West - Markt Schwaben	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 4	Durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing	offen	offen	offen	offen	offen

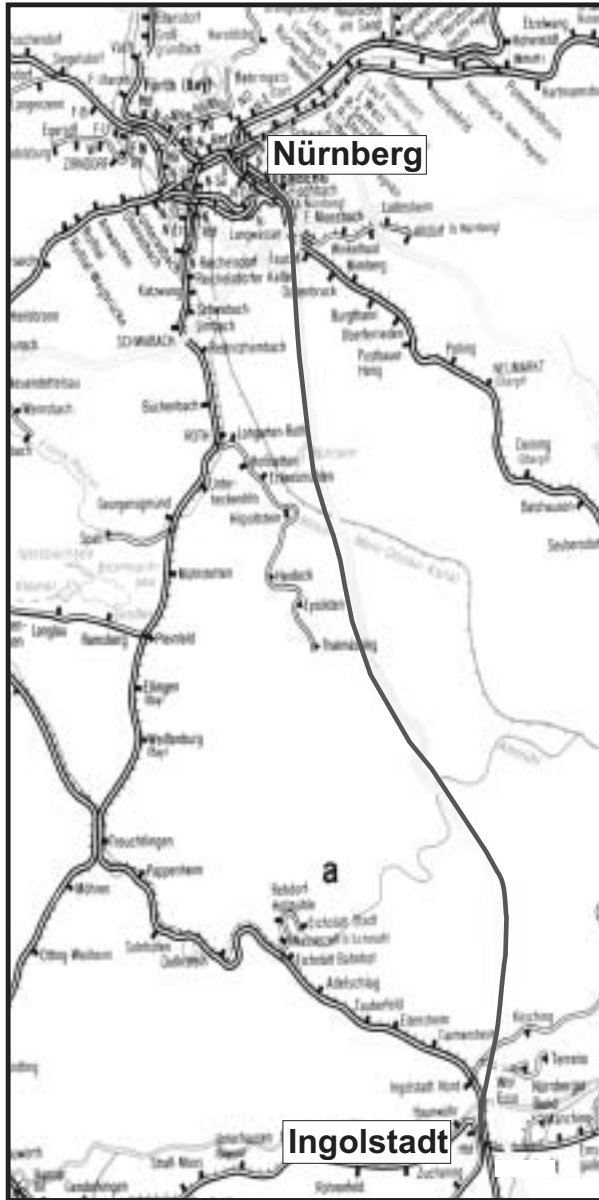
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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

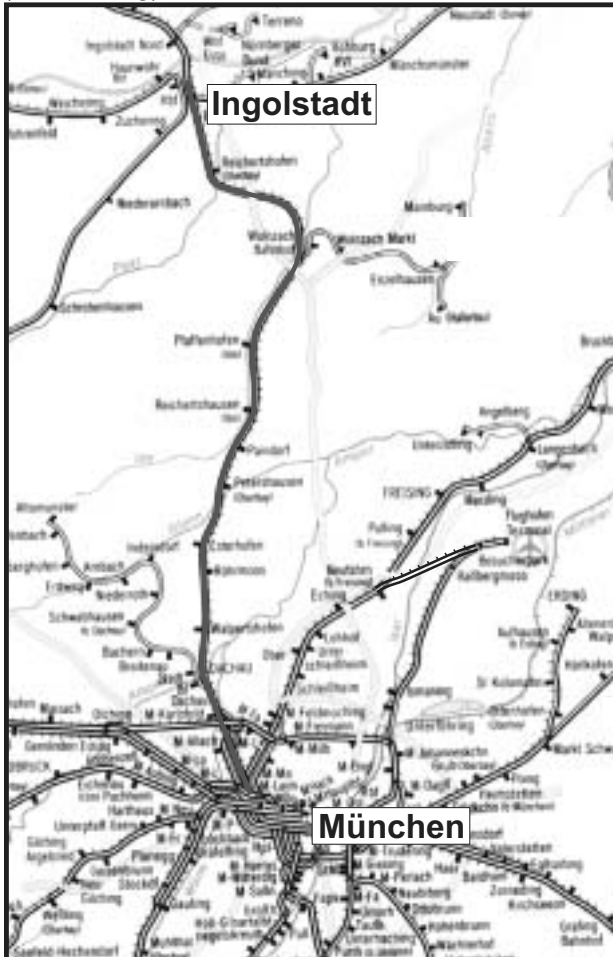
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt – München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

- 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:	3.586 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	vsl. 2011	vsl. 2013
12M	Reichertshofen	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2011	vsl. 2013
21M	Reichertshofen - Hög	abgeschlossen		20.04.1995	vsl. 2011	vsl. 2013
22M	Fahlenbach	abgeschlossen		08.02.2000	vsl. 2011	vsl. 2013
23M	Rohrbach	abgeschlossen		14.01.2002	01.06.2003	vsl. 2013
24M	Bahnstromltg. Wolnzach	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2011	vsl. 2013
31M1	Pfaffenhofen Nord (Förbach)	abgeschlossen		21.11.2005	01.03.2006	vsl. 2013
31M2	Pfaffenhofen Bf.	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2011	vsl. 2013
31M2a	EÜ Schrobenhausener Str.	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	Dez 2006
31M3	Pfaffenhofen Regelquerschnitt	abgeschlossen		24.10.2003	vsl. 2011	vsl. 2013
31 M4	EÜ Mühlweg	abgeschlossen		31.10.2002	01.02.2003	08.02.2005
32 M	EÜ Uttenhofen	abgeschlossen		25.10.1995	01.03.1997	30.11.1998
41M	Reichertshausen /BÜ Paindorf / EÜ	abgeschlossen		23.08.2002	01.04.2003	vsl. 2013
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	Dez 2006
61M	Esterhofen	abgeschlossen		19.11.1998	01.06.2000	Dez 2006
62M	Röhrmoos	abgeschlossen		27.10.1999	01.03.2001	Dez 2006
71M	Walpershofen - Dachau Nord	abgeschlossen		25.02.2002	20.03.2002	Dez 2006
81M	Dachau - Karlsfeld	abgeschlossen		21.02.2001	20.03.2002	Dez 2006
82M	Karlsfeld - Obermenzing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	Dez 2006

Gesamtinbetriebnahme 2006

NBS: 28.05.2006

ABS: 10.12.2006 (zwischen Petershausen und München)

Die Realisierung des ABS Abschnittes zwischen Ingolstadt und Petershausen erfolgt nachlaufend

3.2 Bauaktivitäten 2006

- NBS:
 - Restarbeiten an Regenrückhaltebecken, Wirtschaftswegen, u. ä.
- ABS:
 - Realisierung der Bereiche Rohrbach und Reichertshausen
 - Oberbaumaßnahmen
 - Fertigstellung dreier Eisenbahnüberführungen

**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/Aeschbach

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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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 ($v_{\max} = 250$ 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 zweiröhrigen 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:	190 km (über Freiburg)
	182 km (über Güterbahn)
Karlsruhe – Offenburg	68 km
Offenburg – Basel (über Freiburg)	122 km
	114 km (über Güterbahn)

Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
Ausbau Rheintalbahn	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

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.1	Haueneberstein - Baden-Oos	abgeschlossen	28.07.1998	29.12.1997	Mai 1999	13.12.2004
2.2	Baden-Baden - Steinbach	abgeschlossen		22.05.1995	Jun 1995	13.12.2004
3	Bühl - Ottersweiser	abgeschlossen		13.12.1988	Jul 1990	Jun 2001
4	Achern - Sasbach	abgeschlossen		10.12.1987	Dez 1987	Jun 2001
5	Renchen - Urloffen	abgeschlossen		10.06.1992	Jun 1992	Jun 2001
6	Offenburg	abgeschlossen		03.04.1990	Aug 1991	Jun 2001

2. Baustufe, Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Karlsruhe - Rastatt Süd	abgeschlossen	offen	10.01.1998 für Tunnel (rechtskräftig) 19.03.1996 (Beschluss)	offen	offen
7.1	Offenburg - Offenburg Süd	offen	offen	offen	offen	offen
7.2	Hohberg - Friesenheim	offen	offen	offen	offen	offen
7.3	Lahr - Mahlberg	offen	offen	offen	offen	offen
7.4	Ettenheim - Herbolzheim	offen	offen	offen	offen	offen
8.0	Herbolzheim - Kenzingen	offen	offen	offen	offen	offen
8.1	Riegel - March	offen	offen	offen	offen	offen
8.2	Freiburg - Schallstadt	offen	offen	offen	offen	offen
8.3	Bad Krozingen - Heitersheim	offen	offen	offen	offen	offen
9.0	Buggingen - Auggen	offen	30.07.2003 / APV	offen	offen	offen
9.1	Schliengen - Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003 / APV	22.11.2002	09.12.2002	vsl. 2011
9.2	Haltingen - Weil	offen	30.07.2003 / APV	offen	offen	offen
9.3	Basel	offen	30.07.2003 / APV	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

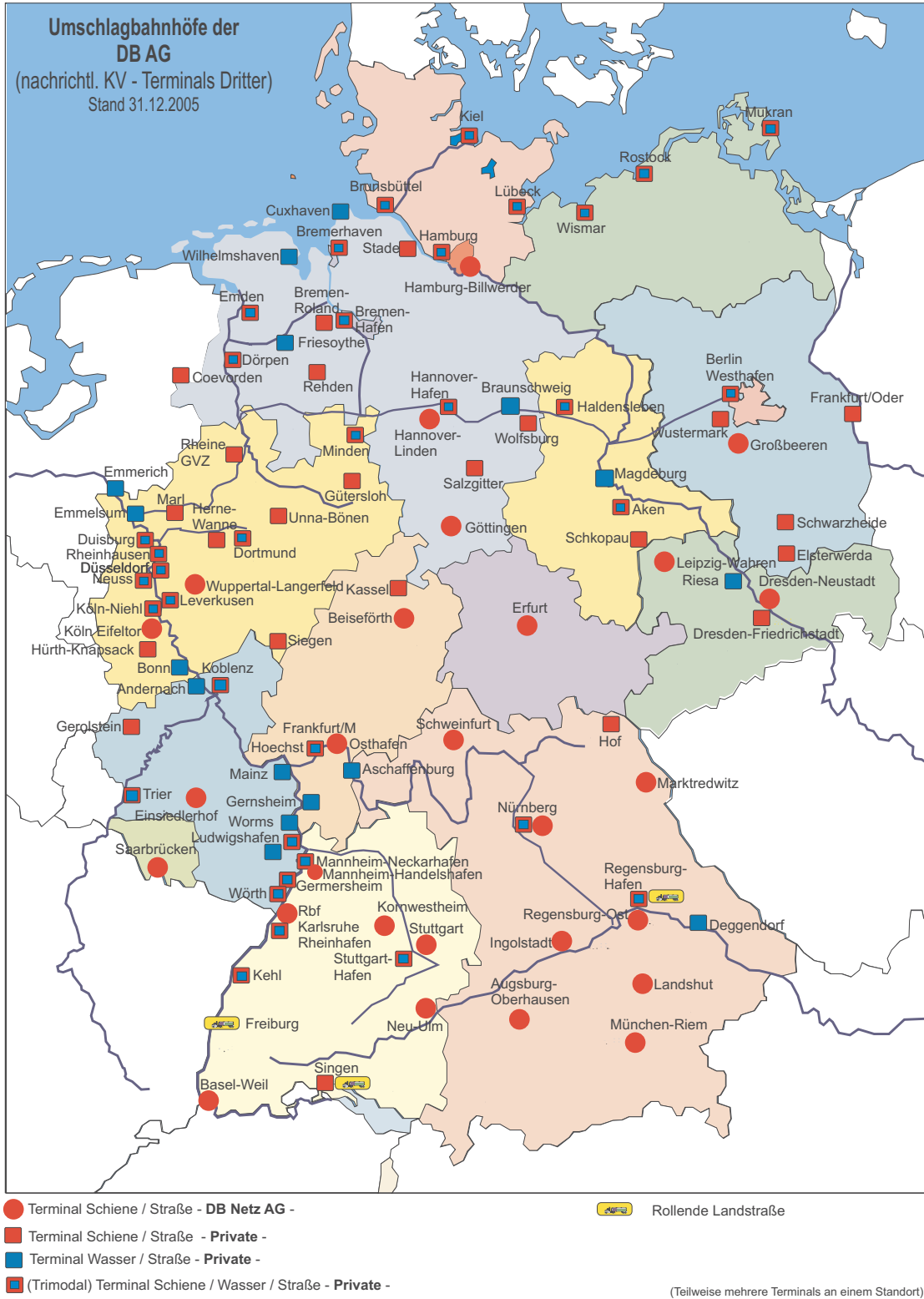
- Abschnitt Durmersheim – Rastatt: bauvorbereitende Maßnahmen im Bündlungsabschnitt mit der Bundesstraße "B 36 neu"

3.2 Bauaktivitäten 2006

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

- Abschnitt Schliengen – Eimeldingen: Bau des Katzenbergtunnels (Inbetriebnahme geplant Dez 2011)

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 (SV6/96)** über den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 162,3 Mio. €):

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

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes wurde 1997 eine **2. Sammelvereinbarung (SV 6/97)** 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 1/2005	17.02.2005	Mrz 2006	22.12.2006

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 2006

- Großbeeren
(1. Modul, 2. Realisierungsstufe)

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

3.2 Bauaktivitäten 2006

1. Sammelvereinbarung

- keine

2. Sammelvereinbarung

- keine

weitere Sammelvereinbarungen

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

Einzelvereinbarung

- Ulm-Nord (Dornstadt) Restarbeiten

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. 2008
	Gremberg Süd - Nord	abgeschlossen	24.07.2001	vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2010

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 mit 32 Richtungsgleisbremsen, 32 Gefälleausgleichsbremsen, Förderanlagen und neuer Laufwegsteuerung

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. 2008

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	IV. Quartal 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

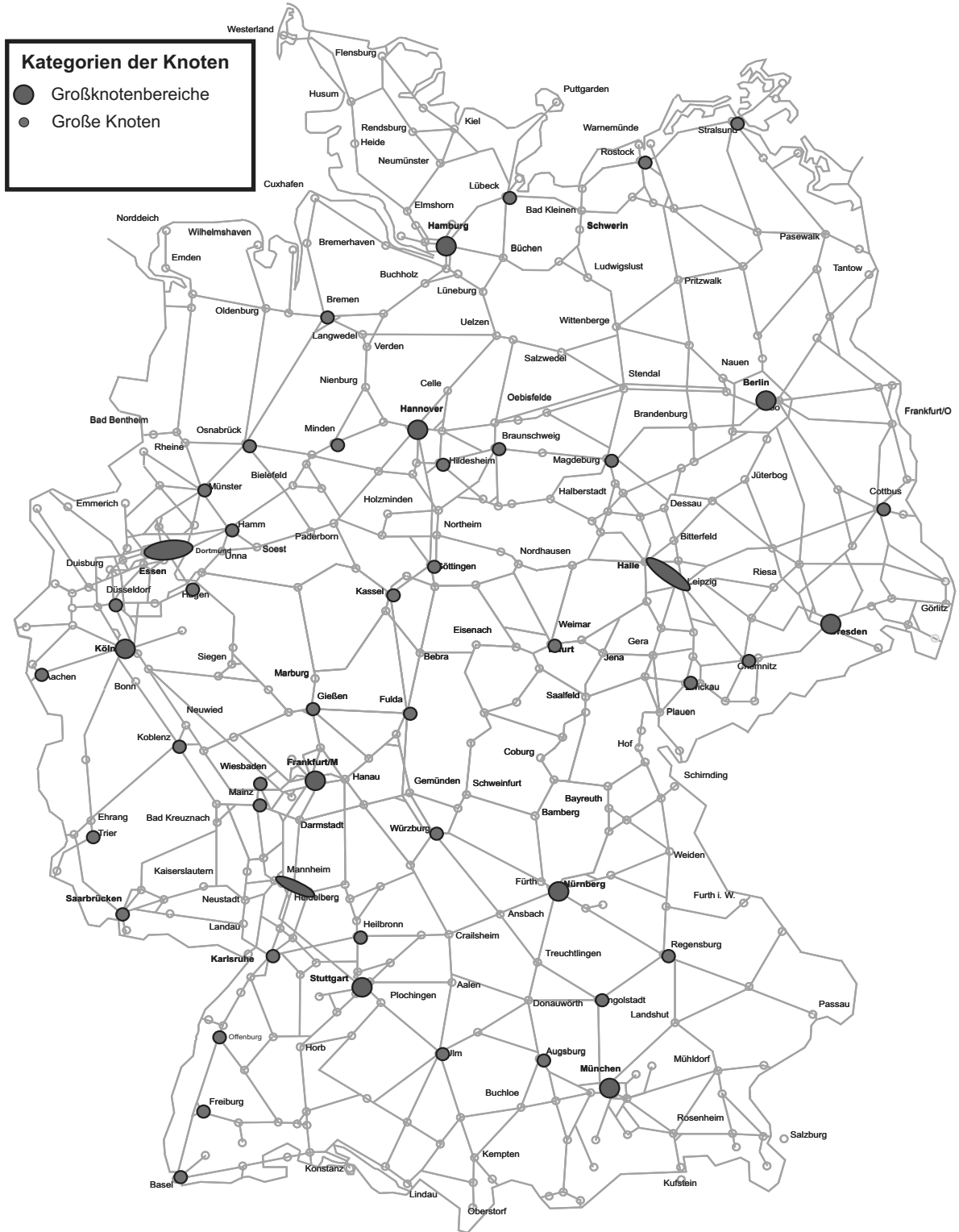
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Mannheim West/Ost - System
(Restarbeiten) Bremsprobeanlage
- 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. Projektkenndaten Knoten Dresden

1. Baustufe: ESTW Dresden Hbf
2. Baustufe: Optimierung der Infrastruktur im Raum Dresden
 - Endausbau Dresden Hbf inkl. Dresden-Altstadt
 - ESTW-Ausrüstung Dresden Altstadt

- Anpassung der technischen Anlagen und der Oberleitungsanlagen; Ertüchtigung von 768 m Stützmauer; Erneuerung von 3 EÜ; Erneuerung von 1 KRBW und Neubau Überwerfungsbauwerk
- Bahnsteigneubau Dresden Hbf Mittelhalle und Neubau Haltepunkt Nossener Brücke

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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

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

2. Projektkennndaten Knoten Erfurt

- ESTW Erfurt
- Umbau des Personenbahnhofes und der Gleisanlagen
- Vorbereitung des zukünftigen Spurplanes für die Einbindung der NBS Erfurt – Leipzig und NBS Erfurt – Ebensfeld

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. 2009*

*Untersuchungen zum Termin noch nicht abgeschlossen

Teilinbetriebnahmen 2006

Inbetriebnahme der Teilbaustufe 1.2.1. Mit der Inbetriebnahme dieses Bauzustandes wurde der Mittelbereich des Personenbahnhofes Erfurt für die vollständige Erneuerung der Anlagen signaltechnisch außer Betrieb genommen.

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Rückbau der alten Gleise und Bahnsteiganlagen und Aufbau neuer Gleise und Bahnsteige im Mittelbereich

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

2. Projektkennndaten Knoten Halle/Leipzig

- ESTW in Leipzig und Halle (S)
- Umbau der Gleisanlagen in Leipzig, Halle (S) und auf dem nördlichen Leipziger Güterring, unter Berücksichtigung der Einbindung des City-Tunnel Leipzig

3. Projektstand Knoten Halle/Leipzig

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	1. Stufe: Umfahrung Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla	abgeschlossen	27.08.2001	29.06.2001	01.03.2002	30.06.2004
	1. Stufe: ESTW Leipzig, 1. Baustufe: ESTW Leipzig, UZ-Ost sowie Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S) - Leipzig	abgeschlossen		20.10.1998	01.03.2002	19.09.2004
	Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig	offen		vsl. 2008	vsl. 2009	vsl. 2011

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Restleistungen 1. Ausbaustufe Knoten Leipzig

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

2. Projektkennndaten Knoten Magdeburg

- 1. Baustufe:
ESTW Magdeburg
- 2. Baustufe:
Umbau der Gleisanlagen im Knoten
insbesondere zur Verbesserung des
Güter- und Personenverkehrs;
viergleisiger Ausbau der Elbequerung
 - Südwestkopf Magdeburg Hbf
 - EÜ Ernst-Reuter-Allee und
Güterzuggleise 10 bis 13
 - Maßnahmen Ehlebrücke
 - Erweiterung Bf. Schönebeck-
Salzelmern mit ESTW-Technik

3. Projektstand Knoten Magdeburg

3.1 Termine, Planungsstand

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)	nein	vsl. 2007	08.12.2006	vsl. 2007	vsl.2009
2.1.2	EÜ Ernst-Reuter-Allee und Güterzuggleise 10-13	nein		vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2012
2.1.3	Maßnahmen aus PFA 5 (Ehlebrücke)	nein		vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2011
2.1.4	Erweiterung Bf. Schönebeck- Salzelmern mit ESTW-Technik	nein		vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2011

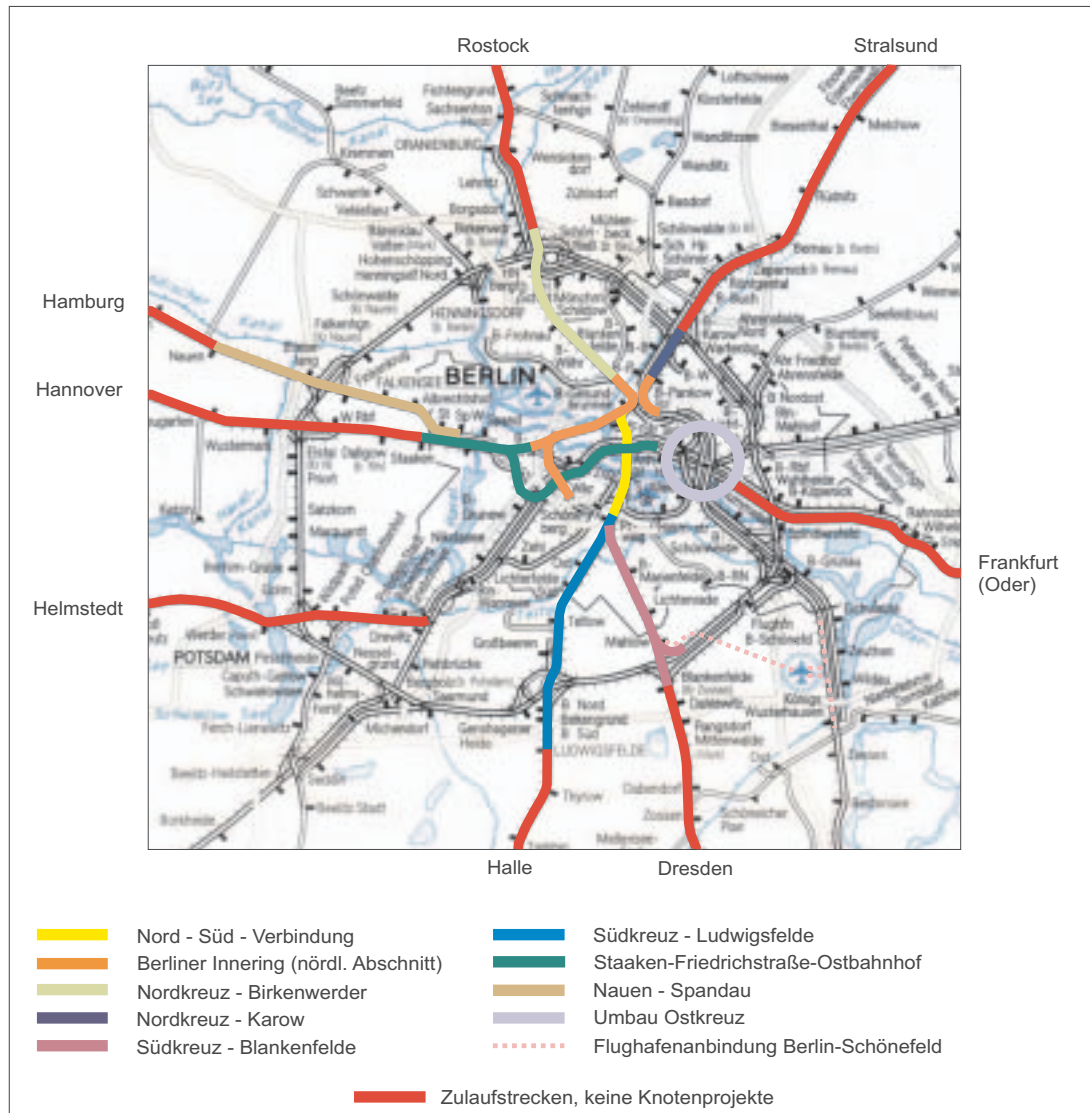
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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: 2.889 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

Inbetriebnahme 2006

Inbetriebnahme erfolgte am
28.05.2006

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Ausbau der Vermarktungsbereiche in den Bahnhöfen Hauptbahnhof und Südkreuz sowie Herstellen der Verkehrserschließung (Bahnhofsvorplätze)
- Abschluss und Inbetriebsetzung der bahntechnischen Ausrüstung (u.a. Oberleitungsanlage, Deckenstromschiene im Tunnel) und Signaltechnik
- Fertigstellung der EÜ über die Stadtstraße 487
- Montagearbeiten an der Haupteingangspassage Nord und Süd, S- und Fernbahnsteige Fernbahnsteigdächer, Errichtung Parkhäuser, Arbeiten an der technischen Gebäudeausrüstung
- Glasmontagearbeiten der Eingangsfasaden Nord und Süd, Bügelbrücke
- Inbetriebnahme der Höhenzugangstechnik

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: 494 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-Vorsfede - Lehrte (Ringgüterbahn) km 5,2+0,1 bis km 8,2+80	abgeschlossen		10.12.1997	1995 (bvM)	
23	(nachrichtlich) 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.	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 36,9656 u. km 0,000 bis km 0,650, Fernbhn Berlin- Hbf - Vorsfelde - Lehrte km 2,560 bis km 5,201	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2000	04.07.2000	28.05.2006
24A	Neubau S-Bahn UW u. Bereichsstellrechner Putlitzstraße	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-Straße) - Berlin Moabit (Putlitzstraße)	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 2,350	abgeschlossen		26.01.2000	17.01.2000	
26A	nachrichtlich: Vorgezogene Maßnahmen S 21, östl. Nordringanbindung), Ringgüterbahn km 1,828 - 2,274	abgeschlossen		30.06.2000	2000	
26B	nachrichtlich: Verlängerung Stützwand nördl. Gl. 822 (vorgezogene Maßnahmen S21), Ringgüterbahn km 2,000 bis 2,029	abgeschlossen		30.03.2001	2001	
26C	Eisenbahnüberführung Tegeler Straße	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	01.07.1999 (bvM)	
27A	Vorgezogene Bauwerke im Bereich des Bf. Gesundbrunnen	abgeschlossen	17.12.1996	1996		
27B	Rettungsturm u. Rettungstreppe 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		30.06.2000	14.02.2000	
28A	Wasserrechtliche Erlaubnis Teil 1 (Grundwasserbenutzungen beim Bau des tunnelartigen Bauwerks S21)	abgeschlossen	28.07.1998	03.11.2000	2000	28.05.2006
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 einschl. Verbreiterung des Kanals	abgeschlossen		31.03.1995	1995	
30	Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt), Unterzentrale Nordkreuz und Schaltposten	abgeschlossen		08.04.1998	1998	

Inbetriebnahmen 2006

Inbetriebnahme erfolgte am 28.05.2006

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Ausführung von Restleitungen

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	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Gesundbrunnen - Berliner Außenring	Vorentwurfsplanung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

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

Nordkreuz – Karow

2. Projektkennndaten

1. Baustufe:

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn bis Bf. Blankenburg (km 8,790),
- Ab Bf. Blankenburg bis km 10,6 eingleisige Instandsetzung
- Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW)
- Anschluss an Betriebszentrale Berlin

Streckenlänge:	6,4 km
Ausbaugeschwindigkeiten:	160 km/h
Gesamtkosten:	83 Mio. €

2. Baustufe:

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf. Blankenburg bis km 10,6
- Anpassung an den Verbindungskurven im Karower Kreuz
- Erneuerung von Eisenbahnüberführungen
- 2. Ausbaustufe des ESTW-AKarow

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
NKK PGA 5	km 4,200 EÜ Maximilian-Str. - km 7,039 und km 7,829 bis km 9,039 EÜ Rhönstr. (Bf Blankenburg)	abgeschlossen	27.12.2001	30.06.2000	17.04.2004	28.05.2006
NKK PGA 5E	km 4,963 EÜ Berliner Straße	abgeschlossen	27.12.2001	25.09.2002	26.02.2003	28.05.2006
NKK PGA 2E	km 7,773 EÜ Malchower Weg	abgeschlossen	27.12.2001	20.12.2004	07.01.2005	28.05.2006
NKK PFA 2 sowie Schall-/Erschütterung	km 7,039 EÜ Betriebsstraße - km 9,039 EÜ Malchower Weg - Strecke sowie km 4,200 EÜ Maximilian-Str. - km 8,790 EÜ Rhönstr. (Bf. Blankenburg) - Schall-/Erschütterung	abgeschlossen	27.12.2001	20.09.2005	01.10.2005	28.05.2006

Teilinbetriebnahmen 2006

- Inbetriebnahme der 1. Baustufe erfolgte am 28.05.2006

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Abschlussarbeiten (1. Baustufe) Gleisbau, Kabeltiefbau, Weichen-erneuerung, Oberleitung sowie Signaltechnik (ESTW)

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. Projektkenndaten

- 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	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße) - 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)	vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 wurde Überarbeitung	nach Vorlage Planfeststellungs- beschluss	vsl. 2007	vsl. 2008	offen
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		

Laufendes Planfeststellungsverfahren,
Schwerpunkt PFA 2 = Durchfahrung
(Lichtenrade)

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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: 229 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 2006

- Inbetriebnahme erfolgte am 28.05.2006

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Ausführung von Restleistungen
- Inbetriebnahme LZB
- Arbeiten an ETCS- Funktionalität

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: 1.053 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

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

Teilinbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Restarbeiten, Landschaftsplanerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Flughafenanbindung Schönefeld

2. Projektkenndaten

- 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	Berliner Außenring - Flughafen	offen	05.09.2006	13.08.2004	Jul 2006	30.10.2011
Mitte	unmittelbarer Flughafenbereich	offen		13.08.2004	Jul 2006	
Ostanbindung	Flughafen - Görlitzer Bahn	abgeschlossen		vsl. 2008	vsl. 2009	
2. Gleis Mahlower Kurve	Anbindung Dresdner Bahn	offen		im Rahmen Dresdner Bahn		

Teinbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- PFA West: Errichtung eines Tunnel-einführungsbauwerks (Länge ca. 90m)

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

Das Vorhaben ist abgeschlossen

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
 - Entsprechende Gestaltung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten
 - Erneuerung von 3 S-Bahnsteigen sowie Errichtung von 2 Regionalbahnsteigen
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte
- Ausbaugeschwindigkeit: 80 - 120 km/h
- Gesamtkosten (inkl. S-Bahnanteil, GVFG): 402 Mio. €
davon Fernbahnanteil: 143 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, in Überarbeitung	25.09.2006	30.10.2006	17.01.2006 (bvM)	vsl. 2015
2	Bahnhof Ostkreuz km 2,892 - km 3,402	offen		vsl. 2007	vsl. 2007	

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- bauvorbereitende Maßnahmen
 - Rodungsarbeiten,
 - Rückbau Nordkurve,
 - Umlegung von Kabeltrassen,
 - Gleisverschwenkung Fernbahn
 - Bauweichenanbindungen S-Bahn

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 ($v_{\max} = 80 \text{ km/h}$), elektrifiziert
- Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek ($v_{\max} = 80 \text{ km/h}$), elektrifiziert
- Dreigleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg ($v_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
- Elektrifizierung Hamburg – Lübeck / Lübeck-Travemünde ($v_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz

2. Projektkenndaten

Streckenlänge	85 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80/160 km/h
Fahrzeitgewinn (nach Bauende):	
SGV	12,3 Min.
SPNV (RE / RB)	5,4 / 8,7 Min.
SPFV (160 km/h)	max. 2,6 Min.

Gesamtkosten: 406 Mio. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn ($v_{\max} = 80$ 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 ($v_{\max} = 160$ 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 - 62,800)	abgeschlossen	15.09.2005	10.03.2004	04.09.2006	vsl. 2008
2	Kreis Stormarn (km 10,725 - 47,025)	abgeschlossen		18.03.2003	04.09.2006	vsl. 2008
3	Hansestadt Lübeck (km 0,000 - 10,725)	abgeschlossen		11.03.2003	04.09.2006	vsl. 2008
3.1	Umrichterwerk Lübeck	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2008
3.2	Schwartau-Waldhalle - Lübeck-Kücknitz	abgeschlossen		vsl. 2008	vsl. 2008	vsl. 2009
4	Lübeck-Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,30 - 20,65)	abgeschlossen		vsl. 2007	vsl. 2007	vsl. 2008

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

Abschnitt Hamburg – Lübeck/Lübeck – Travemünde:

- Baubeginn der Elektrifizierung

Abschnitt Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Horn:

- Inbetriebnahme Gleis 2 (von Hmb.-Roth nach Hmb.-Horn) am 22.11.2006, km 16,6+50 bis 19,9+802
- Inbetriebnahme der Oberleitung des Gleises 2 am 28.11.2006
- Beginn der Herstellung von 8 Eisenbahnüberführungen

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	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Neumünster - Bad Oldesloe	offen	offen	offen	offen	offen

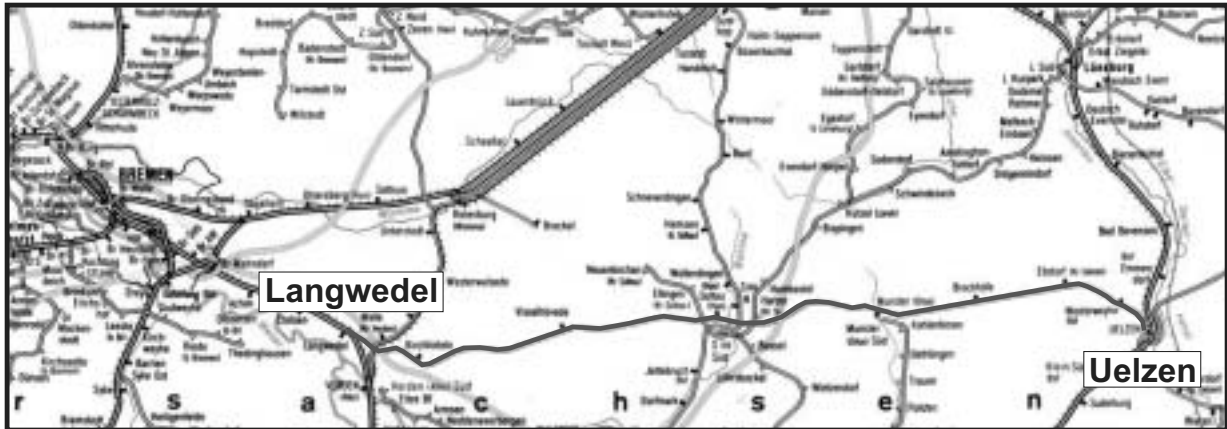
Teilinbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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. Projektkennndaten

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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

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



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens (JadeWeserPort) durch Ertüchtigung der Strecke (durchgehende Zweigleisigkeit /Elektrifizierung) sowie Ausbau der dem Güterverkehr dienenden "Nordstrecke" (Sande Hafenbahnhof)..

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	52 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Gesamtkosten (einschließlich ABS Langwedel – Uelzen):	196 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Wiederher- stellung Befahrbarkeit mit 100km/h	Oldenburg - Wilhelmshaven	abgeschlossen	SV	entfällt	Mär 2003	Dez 2003
Anbindung JadeWeserPort	LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neubau Kreuzungsbahnhof Accum, Untergründertüchtigung Sande-Weißer Floh	Vorentwurfs- planung abgeschlossen	vsl. 2008	offen	vsl. 2008	vsl. 2010
Ausbau durchgängige Zweigleisigkeit und Elektrifizierung	Oldenburg - Sande - Weißer Floh - Oelweiche (JadeWeserPort)	offen	offen	offen	offen	offen

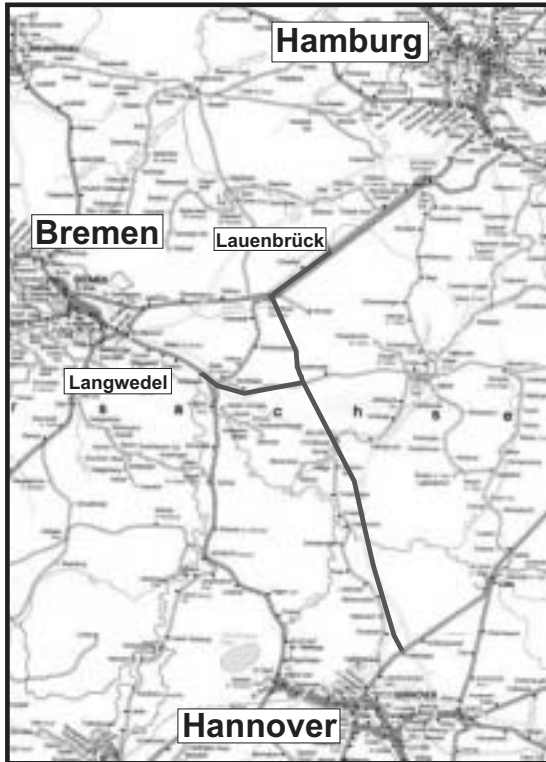
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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. Projektkenndaten

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 1998 abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Nienburg - Minden					

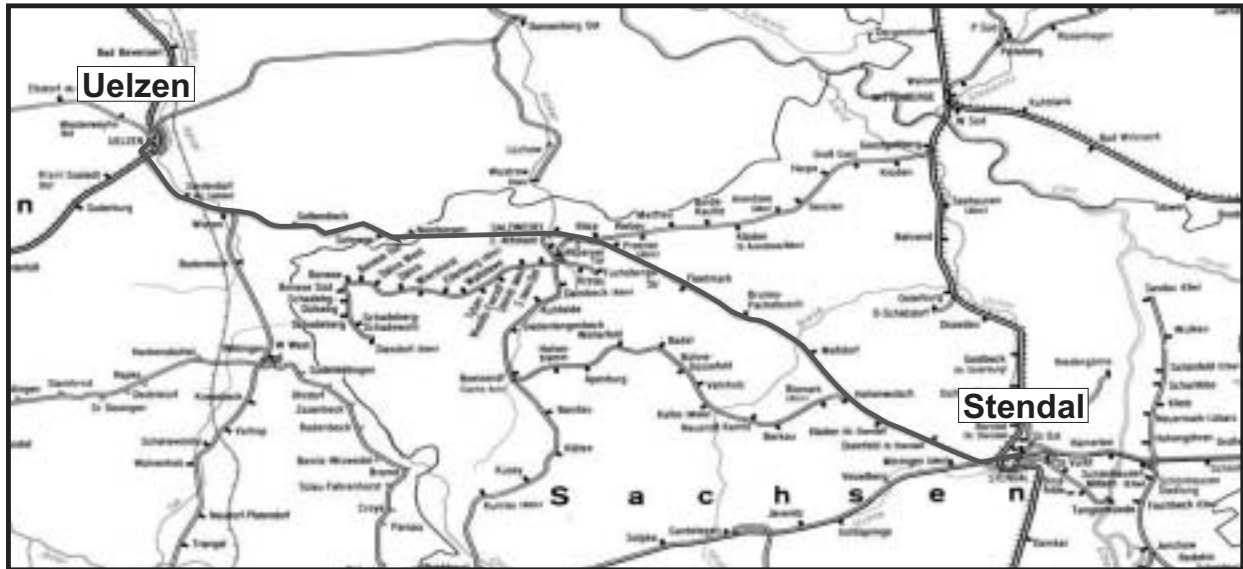
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

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

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

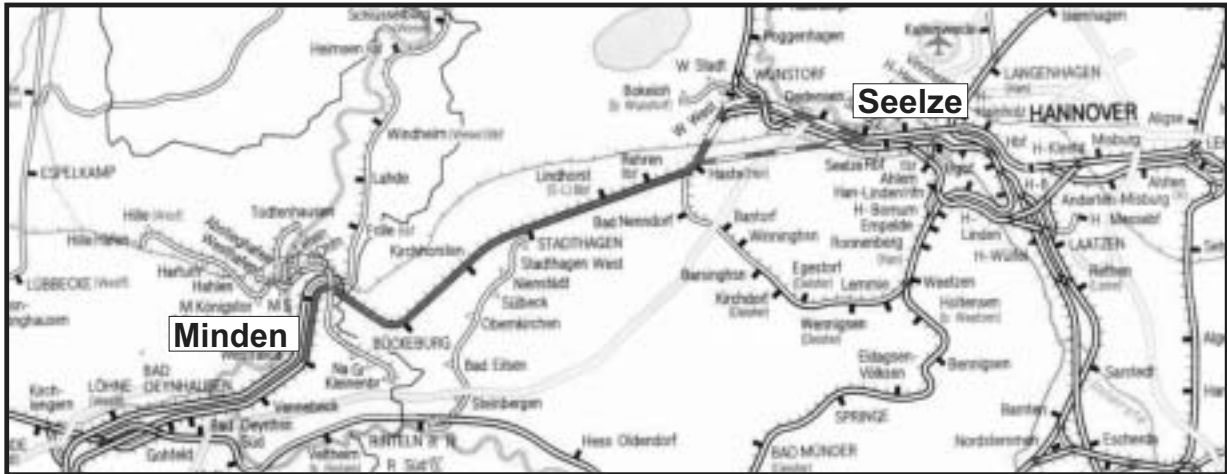
2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 113 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 139 Mio. €

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					

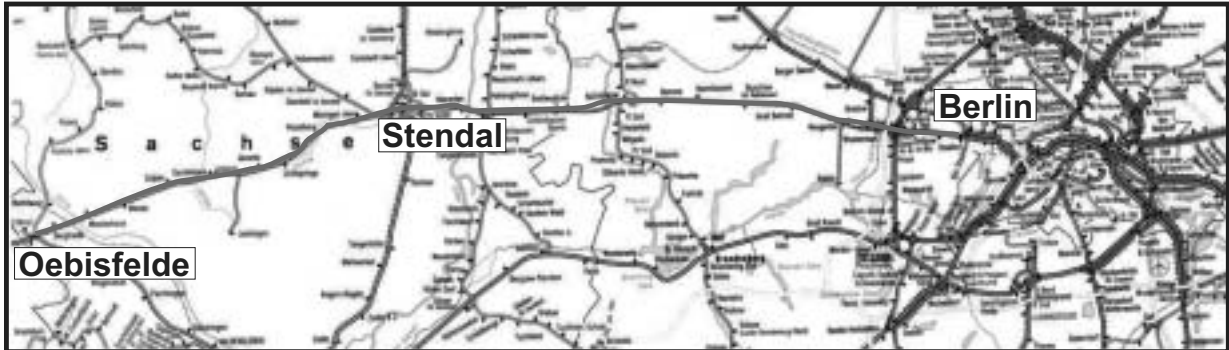
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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. Projektkenndaten

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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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)	1.138 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
	ESTW Emmerich. Blockverdichtung	abgeschlossen	08.12.2005	offen	Dez 2005	vsl. 2008
	3-gleisiger Ausbau Oberhausen - Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
	Kapazitätserüchtigung Bf. Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
	2-Gleisigkeit Oberhausen- Sterkrade - Grafenbusch	offen	offen	offen	offen	offen

Die am 15.10.2004 in Betrieb genommenen niveaufreien Verbindungskurven im Großraum Oberhausen wurden bei den Maßnahmen "L 01" (Restmaßnahmen < 50 Mio. €) eingestellt.

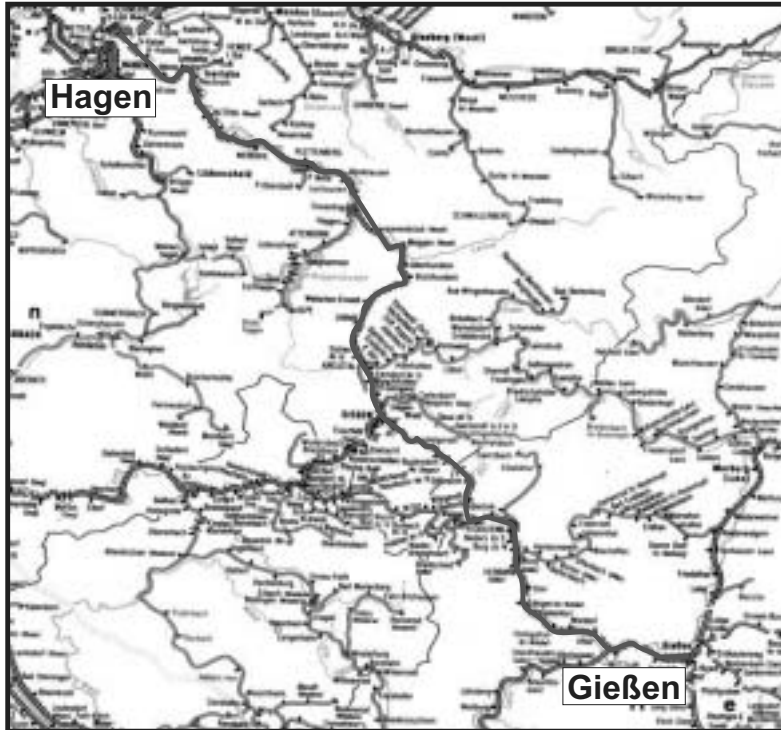
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Durchführung von Restarbeiten im Großraum Oberhausen
- 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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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
	Knappenrode - Bf. Niesky	Beginn vsl. 2007	offen	offen	vsl. 2009	vsl. 2010
	Bf. Niesky - Grenze D/PL				vsl. 2011	vsl. 2013

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

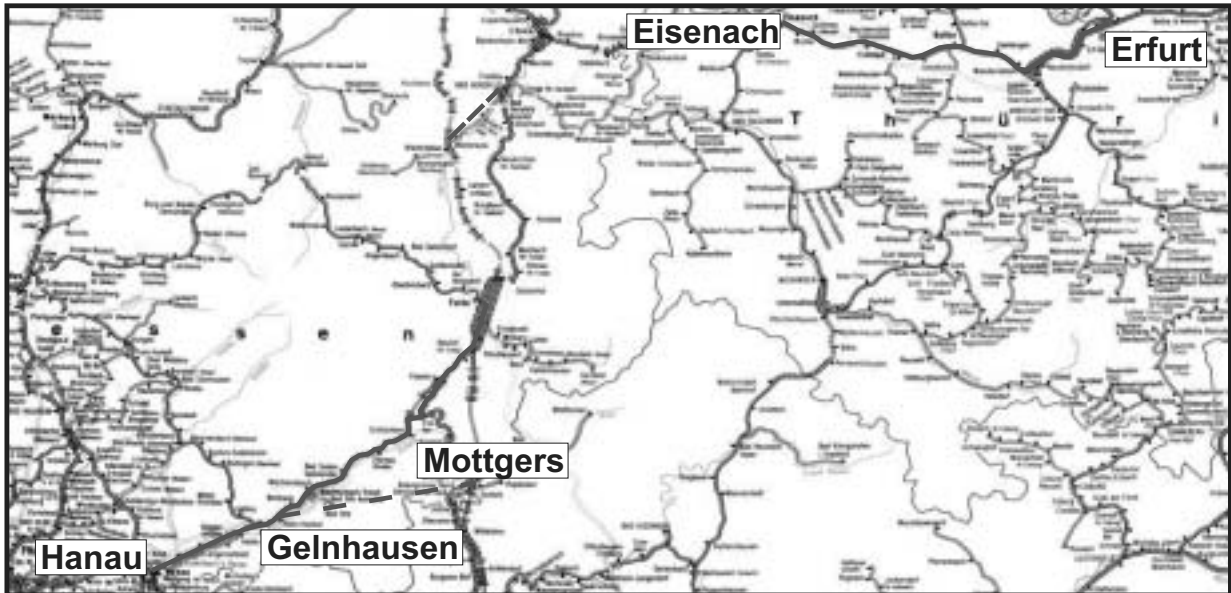
2. Projektkennndaten

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

3.2 Bauaktivitäten 2006

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

2. Projektkennndaten

Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten: 2.250 Mio. €

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					

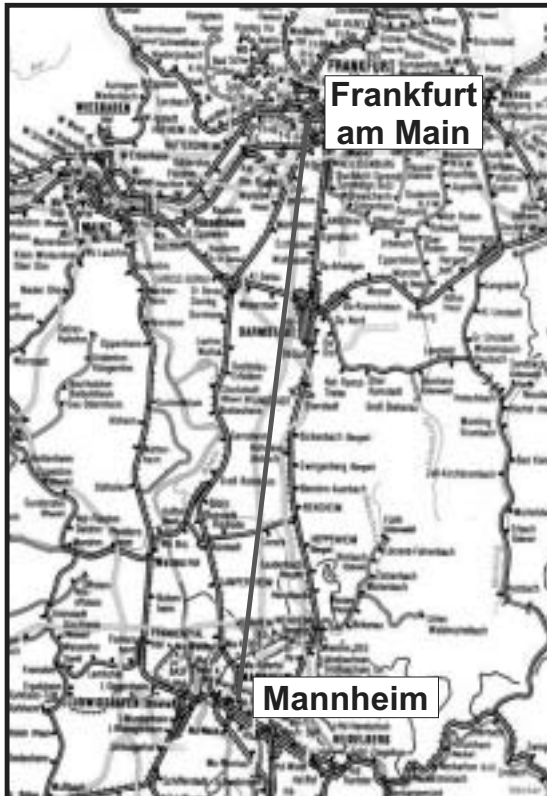
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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:	1.316 Mio.€

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen

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

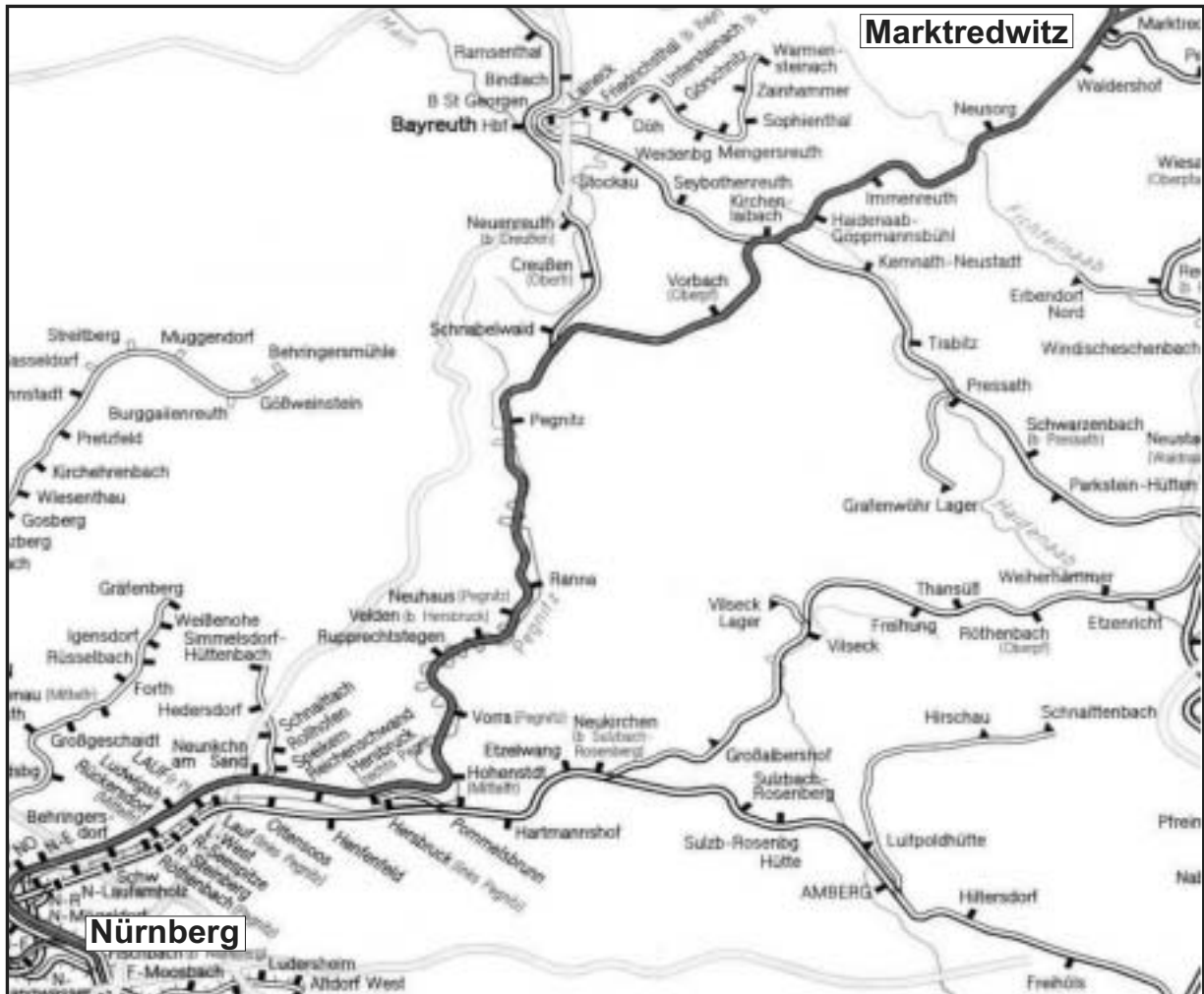
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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

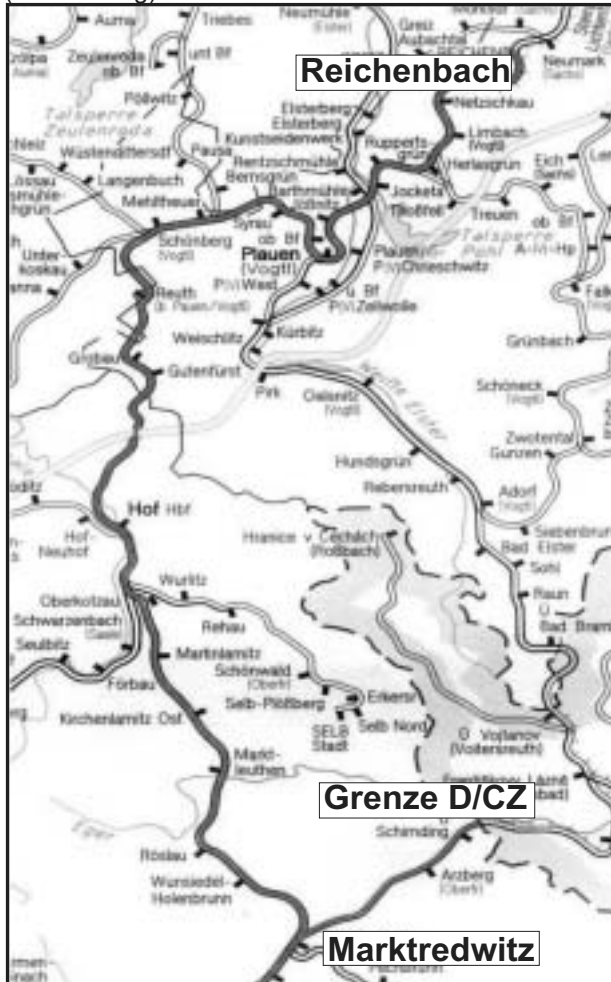
Entwurfsgeschwindigkeit für

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
	Marktredwitz - Grenze D/CZ					

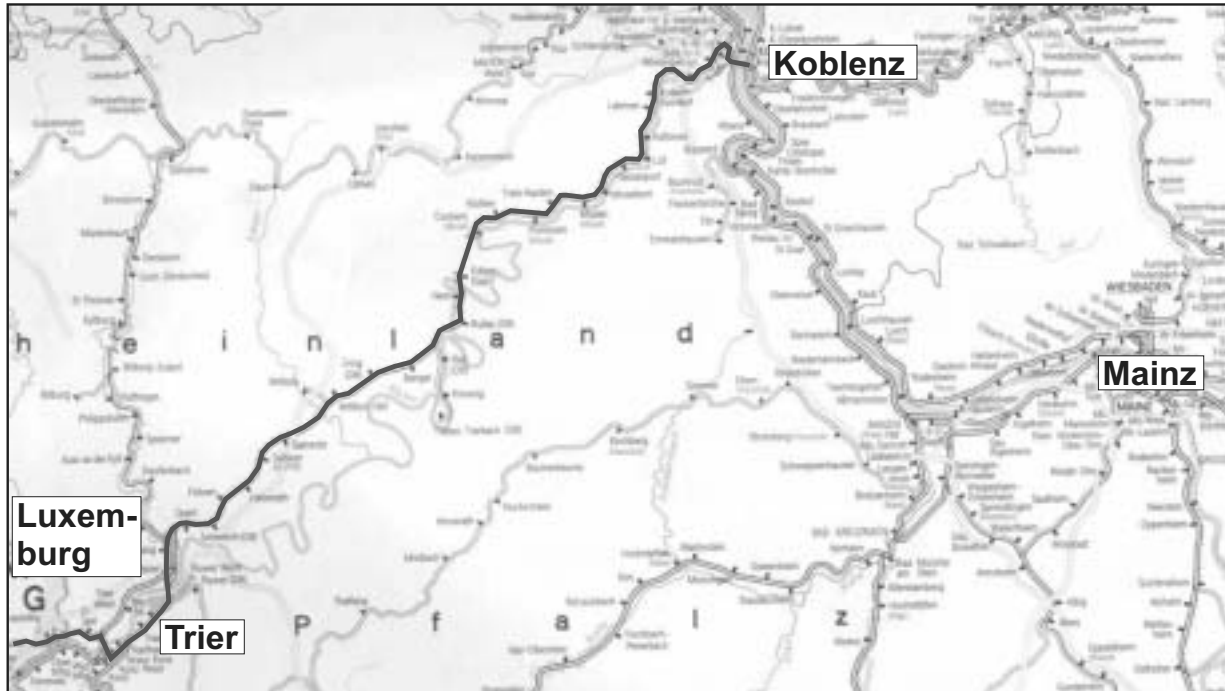
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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 Kartthaus 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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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. Projektkennndaten

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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

Projekt Nr. 20 - Neue Vorhaben - ABS Düsseldorf – Duisburg und Knotenausbauten Rhein-Ruhr-Express



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Personen- und Güterverkehr.

Das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen ist im Rahmen der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ bestätigt.

Geplante Maßnahmen:

- Abschnitt Duisburg Hbf (a) – Düsseldorf-Benrath: sechsgleisiger Ausbau
- Abschnitt Köln – Düsseldorf-Benrath: viergleisiger Ausbau
- Abschnitt Duisburg – Dortmund: Ergänzungsmaßnahmen

2. Projektkennndaten

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten: 1.400 Mio. €
(Grobkostenschätzung ohne Knoten Dortmund und Knoten Köln)

Noch Projekt Nr. 20 - Neue Vorhaben - ABS Düsseldorf – Duisburg und Knotenausbauten Rhein-Ruhr-Express

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

Aufnahme der Vorplanung ist erfolgt

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe*)	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Düsseldorf - Duisburg	offen	19.12.2006	offen	offen	offen

*) Planungsvereinbarung

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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					

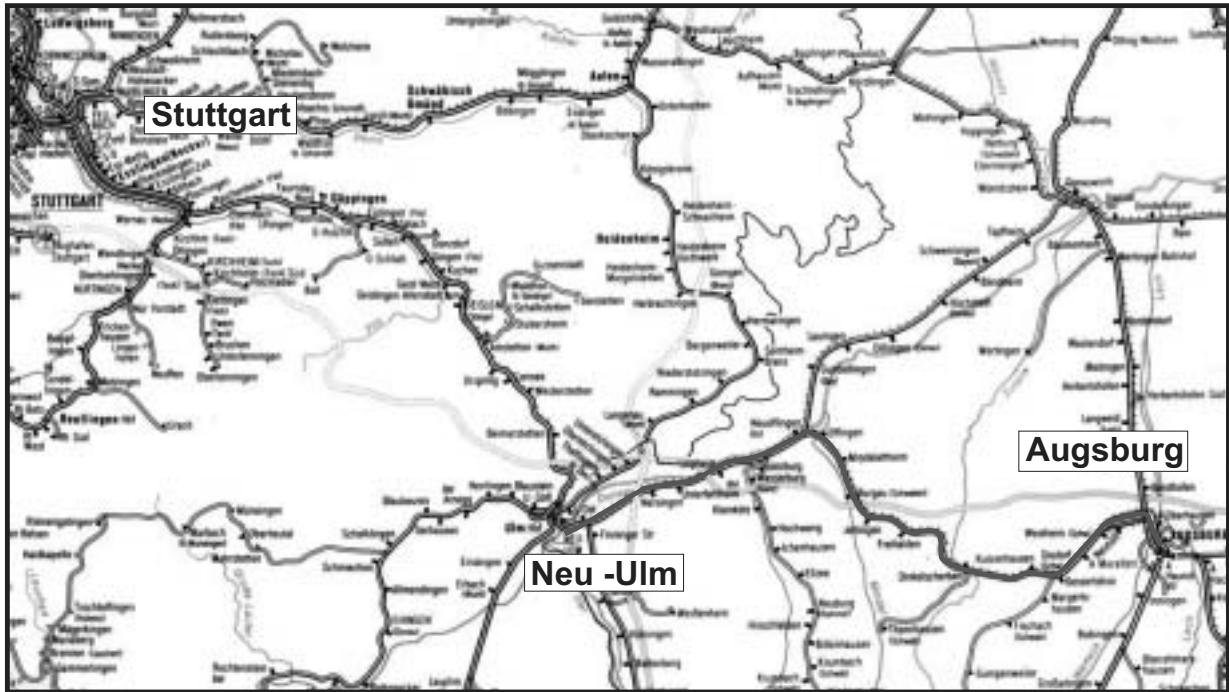
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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
- 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. €

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

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Berlin - Lübbenau *)	2007	offen	offen	offen	offen
	Lübbenau - Cottbus					
	Cottbus - Görlitz	offen				

*) Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf $v = 160$ km/h im Streckenabschnitt Berlin-Grünau (a) - Cottbus (a)

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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. Projektkennndaten

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
	1. Baustufe: Bahnhof Elmshorn	offen	offen	offen	offen	offen
	2. Baustufe: Pinneberg - Elmshorn			offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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 zwischen:
 - Horb und Neckarhausen,
 - Rottweil und Neufra,
 - Rietheim und Wurmlingen,
 - Singener Kurve.
- Punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung

2. Projektkennndaten

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 - 160 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	entfällt	2004	2004
	Horb - Neckarhausen, Rottweil - Neufra, Rietheim - Wurmlingen, Singener Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

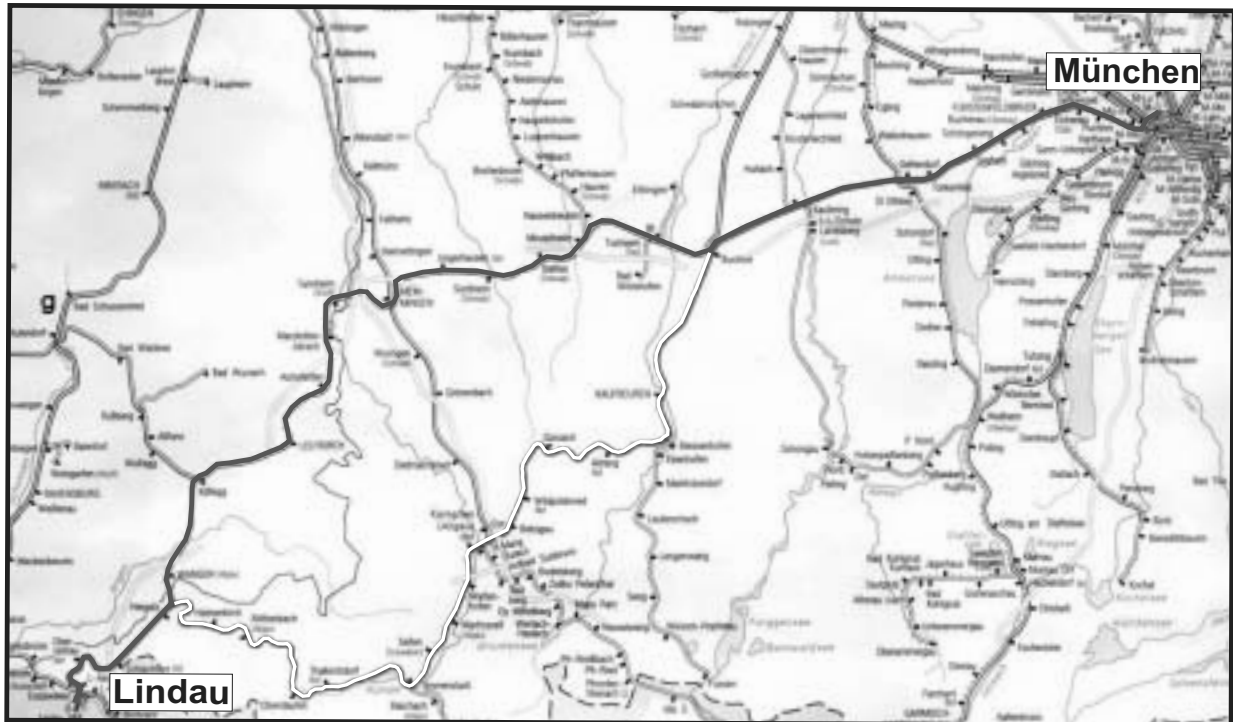
Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- 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.

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung des Gleiskörpers
- Verdichtung der Blockstellung
- Ausbau der Strecke für Züge mit Neigetechnik
- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau
- Umbau Knoten Lindau (im Bestandsnetz)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	198 km
Entwurfsgeschwindigkeit für Züge mit Neigetechnik:	160 km/h
Gesamtkosten:	246 Mio. €
(Davon Projekt Nr. 1)	41 Mio. €

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

Derzeit wird eine Rahmenvereinbarung der Finanzierungsbeteiligten erarbeitet.

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
Vorabmaßnahmen Oberbau	München - Lindau	abgeschlossen			2004	offen
weitere Maßnahmen	Geltendorf - Lindau	offen	offen	offen	offen	offen
weitere Maßnahmen	Knoten Lindau	vsl. 2008	offen	vsl. 2007	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2006

- keine

3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten

1. Verkehrliche Zielsetzung

Der Bund verfolgt mit dem Ausbau von Knoten das Ziel, die Leistungsfähigkeit im Schienennetz zu erhöhen und eine Qualitätsverbesserung der Betriebsführung zu erlangen.

Dabei können folgende Maßnahmen relevant sein:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik
- Umbau und Erneuerung der Gleisanlagen
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der Ausbau- und Neubaustrecke
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Die DB Netz AG unterscheidet Großknotenbereiche (12), Große Knoten (etwa 40), Mittlere Knoten (etwa 140) sowie Kleine/Regionale Knoten. Die **Sammelposition des Bedarfsplans** für die Bundesschienenwege **bezieht sich auf die Großknotenbereiche und Große Knoten**, ohne die Knoten im Einzelnen zu benennen. Der möglicherweise erforderliche Investitionsbedarf für die einzelnen Knoten kann erst auf der Grundlage von betrieblichen Untersuchungen ermittelt werden. Die

Aufnahme der Sammelposition Knoten im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erfolgte unter der Maßgabe des Nachweises der **Wirtschaftlichkeit** für den im Einzelnen vorgesehenen Infrastrukturausbau in den Knoten.

Gesamtkosten: 1.700 Mio. €

2. Projektkenndaten Knoten Frankfurt/Main Stadion

1. Ausbaustufe:

Neuordnung der Fahrwege, Optimierung der Gleisanlagen, Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ, Trennung der Verkehrsströme im Bf. Stadion.

2. Ausbaustufe:

Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Ffm-Stadion und Abzw. Gutleuthof (einschl. 3. Niederländer Brücke). Niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Ffm Niederrad – Abzw. Forsthaus. Trennung der Verkehre zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion

Gesamtkosten: 1. Ausbaustufe: 78 Mio. €
2. Ausbaustufe: 120 Mio. €

3. Projektstand Knoten Frankfurt /Main Stadion

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
nur ein PFA vorhanden	Strecke 2690, NBS KRM km 172,715 - km 173,611	abgeschlossen	23.08.2004	30.10.2003	08.03.2005	vsl. 2007*
	Strecke 3520, Mainz - Ffm km 30,438 - km 32,575	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	vsl. 2007*
	Strecke 3683, Ffm - Kelsterbach km 5,820 - km 7,176	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	vsl. 2007*
	Strecke 3650, Ffm Stadion - Ffm Süd km 31,380 - km 33,790	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	vsl. 2007*
	Strecke 4010, Mannheim - Ffm km 72,745 - km 74,760	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	vsl. 2007*

*Terminangaben beziehen sich auf die Inbetriebnahme des neuen Verbindungsgleises 554 (1. Bauabschnitt)

Teilbetriebnahmen 2006

- Verkehrsstadion

3.2 Bauaktivitäten 2006

- Umbau Westkopf und Verkehrsanlagen

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

1. Verkehrliche 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 der 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-schieneausbaugesetz 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

Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundes-schieneausbaugesetz erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundes-schieneausbaugesetz erfüllt.

3. Projektstand

entfällt

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

1. Verkehrliche 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

Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundes-schienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundes-schienenwegeausbaugesetz erfüllt.

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.

Im Rahmen der Haushaltsberatungen für das Jahr 2006 ist beschlossen worden, die Fördermittel für „Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ von 51 Mio. € um auf rd. 76 Mio. € in 2006 aufzustocken. Zudem ist für das Jahr 2007 nochmals eine Erhöhung auf 100 Mio. € beschlossen worden. 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 Gesamtkonzeption 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 267,6 Mio. € für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt.

Damit wurden

- 243 Ortsdurchfahrten komplett saniert ,
- 115 km Schallschutzwände errichtet,
- 27.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und gleichzeitig mit
- 17.300 Schalldämmlüftern ausgerüstet sowie an
- 3.800 Wohnungen Dach- und Wandsanierungen durchgeführt.

Dazu waren

- 82.615 Eigentümerermittlungen,
- 52.692 Wohnungsbegehungen,
- 48.653 Einzelgutachten,
- 32.548 Leistungsverzeichnisse, erforderlich, und es wurden
- 27.017 Maßnahmen abgeschlossen.

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.

Entsprechend § 2 Abs. 2 der Förderrichtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten für die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen. Die schalltechnischen Gutachten, die durch die DB ProjektBau GmbH bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden, sind die Grundlage für alle Sanierungsmaßnahmen. Aus ihnen resultieren die jeweiligen Anträge zur Bewilligung der Fördermittel. Auf der Grundlage der Festlegungen der Förderrichtlinie entscheidet das EBA über die Bewilligung und trifft damit letztlich auch die Entscheidung über den Anteil von aktiven bzw. passiven Lärmsanierungsmaßnahmen.

Im Jahr 2006 sind etwa 15% der Baukosten für passive und 85% der Baukosten für aktive Lärmsanierungsmaßnahmen eingesetzt worden.

2. KLV-Drittförderung

I. Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) vom 1. November 2002 (gültig bis 31. Oktober 2005, gleichnamige Nachfolgeregelung gilt vom 1. April 2006 bis 31. Dezember 2008)

Der Bund gewährt für die nach dem BSchwAG nicht antragsberechtigten Empfänger Zuwendungen für den Bau, die Erweiterung und

den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, soweit sie zur Erreichung des Förderzwecks unbedingt erforderlich und die Anlagen öffentlich, d. h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich, sind.

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 wie im Übrigen auch der Wasserstraßen für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur beschleunigt werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2006 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 277,5 Mio. € für 35 KV-Umschlagbahnhöfe (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 43 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3 Mio. Ladeeinheiten.

Neben der Förderung von 20 neuen KV-Terminal Standorten wurde der Ausbau von 15 vorhandenen Umschlaganlagen gefördert.

Im Berichtszeitraum gingen die nachfolgenden neuen Standorte ans Netz:

- Schkopau	Januar 2006
- Unna	Mai 2006
- Nürnberg	Juni 2006

Derzeit sind noch 14 Anlagen mit einem Restinvestitionsvolumen von 17,3 Mio. € im Bau.

II. Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße vom 12. April 2005 (gültig vom 1. Mai 2005 bis 30. April 2008)

Der Bund gewährt dem unter I. genannten Empfängerkreis Zuwendungen für neue Verkehrsdienstleistungen im Kombinierten Verkehr, die zur Verlagerung von Straßentransporten auf

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

neuen Relationen führen. Neben neuen nationalen Verkehren sind auch grenzüberschreitende Relationen förderfähig, wobei hier nur für den deutschen Streckenanteil Zuwendungen gewährt werden. Die Zuwendungen können als Startbeihilfen zur Abfederung wirtschaftlicher Risiken, die mit dem Betrieb eines neuen Verkehrsdienstes in unmittelbarem Zusammenhang stehen, oder als Investitionszuschüsse für innovative kombifähige Ausrüstungen z. B. für den Umschlag, die für die Erschließung neuer Beförderungspotenziale erforderlich sind, gewährt werden. Es werden keine Infrastrukturmaßnahmen gefördert.

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 fünf neuen Relationen mit einem Fördervolumen von rd. 6,4 Mio. € in Betrieb:

	Relation	Inbetriebnahme	Zuwendungszweck
ITL Cargo	Hamburg – Leipzig – Dresden	September 2006	Startbeihilfe
NTT	Bremen – Erfurt	Mai 2006	Startbeihilfe
KombiVerkehr	Kornwestheim – Ulm	Januar 2006	Startbeihilfe
KombiVerkehr	Lübeck/HH – Neuss-Ma-Ka	September 2006	Startbeihilfe
IXModal	Hannover – Ulm	Juli 2006	Startbeihilfe

Mit diesen fünf Verkehren ist eine Verlagerung von jährlich ca. 924 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 2006 wurden insgesamt 13 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 8,1 Mio. € bei einem Investitionsvolumen von ca. 17,5 Mio. € gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 1,4 Mio.t/Jahr bzw. 385 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:

Bundesland	Anzahl	Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	4	Niedersachsen	1
Bayern	4	Nordrhein-Westfalen	-
Berlin	-	Rheinland-Pfalz	-
Brandenburg	1	Saarland	-
Bremen	-	Sachsen	2
Hamburg	1	Sachsen-Anhalt	-
Hessen	-	Schleswig-Holstein	-
Mecklenburg-Vorpommern	-	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 Vereinbarung bedarf im Hinblick auf die Gewährung des Bundesdrittels grundsätzlich der Genehmigung durch den Bund.

Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2006 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt 64,5 Mio. € abgerufen.

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 2006 dargestellt.

Aus der Übersicht wird erkennbar, für welche Bestandsnetzmaßnahmen der Einsatz von Bundesmitteln in Höhe von insgesamt ca. 2,7 Mrd. € (Stand: 22.03.2007) im Berichtszeitraum nachgewiesen worden ist.

1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr

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

2. Instandhaltung

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. 2006 eine Betriebslänge von 34.128 km für das Bundesgebiet ausgewiesen. Die Zu- und Abgänge im Verlauf des Jahres 2006 sind dargestellt worden.

In ergänzenden Anlagen werden Zu- und Abgänge im betriebenen Netz 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.

1.1 Finanzielle Mittel ¹⁾

Vereinbarungen	Nachgewiesener Bundesmitteleinsatz 2006 in Mio. € ²⁾
1. Globalvereinbarung über Bestandsnetzinvestitionen	30,54
Globalvereinbarung Oberbau	1.359,87
Sammelvereinbarung (SV) 20 "Ersatzinvestitionen in Stellwerke"	411,77
SV 5 "Investitionen, die dem Nahverkehr dienen"	51,00
SV 3 "Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und Maßnahmen zur ersatzlosen Beseitigung von Bahnübergängen"	65,25
SV 1 "Investitionen bis 15 Mio. €"	334,74
SV 14 "Grunderneuerung S-Bahn Berlin"	39,22
SV 11 "Abstellanlagen 750 Mio. € Paket"	3,50
SV 21 "Nachrüstung Langer Tunnel"	19,01
SV 4 "Investitionen in Bahnhofsanlagen"	100,86
SV 18 "Investitionen für Hallendächer"	24,57
SV 15 "Erneuerung 110 kV-Bahnstromleitungen"	23,11
SV 16 "Investitionen in elektrotechnische Anlagen der DB Energie GmbH"	38,06
SV 19 "Sofortprogramm Personenbahnhöfe" (750 Mio€-Paket)	11,25
SV 17 "Rahmenplanung Rangierbahnhöfe"	-0,02
Einzelfinanzierungsvereinbarungen	181,16
Summe Bundesmitteleinsatz	2.693,89

davon wesentliche Einzelvereinbarungen auf gegliedert nach Finanzierungsvereinbarung

Vereinbarungen	Nachgewiesener Bundesmitteleinsatz 2006 in Mio. € ²⁾
Eisenbahnhochbrücke Rendsburg	2,73
Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster)	3,77
Erneuerung der Gleisanlagen im Seehafen Rostock	4,62
Erneuerung der alten Mainzer Tunnel	1,99
GSM-R-Anlagen	30,26
Erneuerung Zugbildungsanlagen Seeize West-Ost	12,76
Schlüchtemer Tunnel	15,28
ESTW Frankfurt am Main	2,98
Erneuerung Gleisstragwerke Bf. Dresden Hbf Südhalbe	12,56
Hamburg - Bremen, Erüchtigung Linienzugbeeinflussung Hamburg-Harburg - Buchholz, Streckenerüchtigung Incl. ESTW-A in Hittfeld	6,24
ABS Berlin - Rostock	-0,04
Treuchtlingen - Nürnberg, Erneuerung Oberleitungsanlage	60,67
SPNV-Strecke Halle - Halberstadt - Vienenburg, 3. Baustufe	1,30
Eisenbahnhochbrücke Hochdorn	9,25
diverse Maßnahmen	3,34
Summe	181,16

1) Werte über alle EIU der DB AG (Angaben der DB Netz AG, Stand 22.03.2007)
 2) Der Nachweisbetrag unterliegt noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und ist daher vorläufig

1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr ²

Im Jahr 2006 hat die Deutsche Bahn AG rd. 2,7 Mrd. € Bundesmittel in Bestandsnetzmaßnahmen, d.h. in die Erneuerung und Verbesserung des bestehenden Netzes investiert. Dazu sind rd. 0,5 Mrd. € Eigenmittel der Bahn eingesetzt worden.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag erneut auf der qualitativen Verbesserung der vorhandenen Schieneninfrastruktur, so dass rd. 77 Prozent des Gesamtinvestitionsvolumens in das Bestandsnetz geflossen sind. Die Sanierung des bestehenden Netzes wird auch künftig Investitionsschwerpunkt sein.

Die größten Investitionsblöcke stellten der Oberbau mit 1.350 Mio. €, die Leit- und Sicherungstechnik mit 400 Mio. €, Einzelmaßnahmen wie Brücken, Durchlässe und Stützbauwerke mit insgesamt 330 Mio. € sowie die Bahnhöfe mit 170 Mio. € Bundesmitteln dar.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 1.700 km Gleis und 1.450 Weichen erneuert worden.

Gleichzeitig wurden 69 elektronische Stellwerke in Betrieb genommen.

Mit dem Infrastrukturaufbau für das GSM-R Netz wird eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb weiter ausgebaut. Im Jahr 2006 wurden rund 11.950 Streckenkilometer erfolgreich in Betrieb genommen.

Hervorzuhebende Einzelprojekte des Jahres 2006 waren:

- Elektrifizierung Emden Hbf – Emden Außenhafen
- Sanierung der Moselstrecke Koblenz – Trier
- SPNV - Maßnahme Leipzig – Chemnitz:
Inbetriebnahme Neigetechnik (Reisezeitverkürzung von 6 Min.)
- WM-Maßnahme Bf. Charlottenburg:
Bau eines zweiten Bahnsteigs
- ESTW Freudenstadt Hbf
- ESTW Oberhausen-Osterfeld (Süd)
- ESTW Grevenbroich
- ESTW Mannheim-Rheinau

² Angaben DB Netz AG mit Stand 01. März 2007

2. Instandhaltung³

Die Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2006 auf rd. 1,7 Mrd. € (rd. 1,8 Mrd. € gesamt) über alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG, davon

- DB Netz AG: 1,44 Mrd. €, rd. 1,52 Mrd. € für DB Netz inkl. TK-Anlagen
- DB Station&Service AG: 0,11 Mrd. € für Verkehrsstationen (0,16 Mrd. EUR für DB Station&Service AG gesamt)
- DB Energie GmbH: 0,02 Mrd. € für 16,7-Hz-Anlagen (0,08 Mrd. € für DB Energie gesamt).

Bei der DB Netz AG umfasst der Instandhaltungsaufwand von 1.435 Mio. € (exkl. Instandhaltung an TK-Anlagen) Eigenleistungen in Höhe von 591 Mio. € sowie Fremdleistungen und Materialaufwand in Höhe von 844 Mio. €. Der Anstieg der Fremdleistungen in 2006 um 50 Mio. € ist im Wesentlichen auf die höheren Mengengerüste, wie Ersatzschienenwechsel sowie Preissteigerungen speziell beim Rohstoff Stahl zurückzuführen. Die Oberbauaufwendungen sind auch in 2006 angestiegen und bewegen sich mit 721 Mio. € auf hohem Niveau.

Der Instandhaltungsaufwand der DB Station&Service AG umfasste insgesamt 162 Mio. €, wovon 115 Mio. € auf die Verkehrsstationen entfielen. Weiterhin positive Effekte aus der laufenden Modernisierung der technischen Anlagen sowie der Optimierung der technischen Bewirtschaftung im Rahmen des Facility Managements standen dabei erhöhte Aufwendungen aus dem vergrößerten Anteil technischer Anlagen durch die Eröffnung von Bahnhöfen der Nord-Süd-Verbindung (z.B. Berlin Hbf), Nürnberg – Ingolstadt – München sowie weiteren Bahnhöfen aus den Strecken des Bedarfsplan und wiederum steigender Vandalismusschäden gegenüber.

Der Instandhaltungsaufwand der DB Energie GmbH für die förderfähigen 16,7-Hz-Anlagen belief sich in 2006 auf 15 Mio. €.

³ Angaben DB Netz AG mit Stand 01. März 2007

3. Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

	Stand 01.01.2006	Zugänge	Abgänge	31.12.2006
Gleislänge in km	64.696,0	325,4	-795,4	64.226,0
Betriebslänge in km	34.210,8	105,7	-188,1	34.128,4
Hochgeschwindigkeitsnetz (v>160km/h)	3.039,2	185,5	0	3.224,7
elektrisch betriebene Strecken	19.350,2	105,7	-58,0	19.513,9
Stellwerke	5.085	69	-418	4.736
davon ESTW	640	69	0	709
Weichen (und Kreuzungen)	75.883	491	-3.022	73.352
Brücken	28.404	61	-578	27.887
Bahnübergänge	21.827	27	-1.537	20.317
davon technisch gesichert	11.413	27	-379	11.061
Tunnel	800	11	-13	798
Tunnellänge in km	455,6	31,5	-1,6	485,5
Stromnetz in km	7.715,0	13,0	0	7.728,0
Personenbahnhöfe / Haltepunkte	5.752	13	-35	5.730
Personenaufzüge	1.351	92	0	1.443

Bundesgebiet	Betriebslänge (km)	Bemerkungen
Stand 01.01. 2006	34.210,8	
Zugänge	105,7	Auflistung 3.1
Zwischensumme	34.316,5	
Abgänge (ohne Stilllegung)		
davon		
Verpachtungen	69,1	Auflistung 3.2
eigentumsrechtliche Übertragungen	22,3	Auflistung 3.3
Zwischensumme	34.225,1	
Streckenstilllegungen gemäß Datum	96,7	Auflistung 3.4
Stand 31.12. 2006	34.128,4	

Nachrichtlich: Betriebslänge der Usedomer Bäderbahn am 31.12.2006 81 km, davon 10,4 km elektrisch betrieben (keine Änderung gegenüber 01.01.2006)

Anlage 3.1

Inbetriebnahme von Strecken / Teilstrecken GJ 2006

Lfd. Nr.	Streckennr.	Strecke / Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)
1	5934	Nürnberg - Ingolstadt	28.05.2006	Bayern	77,3
2	6065	Großbeeren Süd - Großbeeren West	28.05.2006	Brandenburg	1,0
3	6097	Abzw Berlin Moabit Ost - Bln Moabit	28.05.2006	Berlin	0,7
4	6107	Berlin Hbf - Lehrter Bf - Abzw Wiesendamm	28.05.2006	Berlin	7,0
5	6134	Berlin Hbf - Lehrter Bf - Berlin Südkreuz	28.05.2006	Berlin	8,0
6	6171	Abzw Berlin-Wedding - Berlin Südkreuz	28.05.2006	Berlin	9,1
7	6254	Abzw Röderau Bogendreieck W 1 - Riesa W 69	17.12.2006	Sachsen	2,6
					105,7

Anlage 3.2

Verpachtung von Strecken / Teilstrecken (GJ 2006)

Lfd.Nr.	Streckennr.	Strecke / Teilstrecke	Termin	Bundesland	Länge (km)
1	6867	Blankenburg (Harz) - Michaelstein	30.04.2006	Sachsen-Anhalt	13,9
2	6864	Michaelstein - Elbingerode (Harz)	30.04.2006	Sachsen-Anhalt	3,8
3	6826	Falkenberg (E) - Herzberg (E) Stadt	15.05.2006	Brandenburg	10,6
4	6901	Salzwedel - Geestgottberg	31.12.2006	Sachsen-Anhalt	40,8
					69,1

Anlage 3.3

Eigentumsrechtliche Übertragung von Strecken / Teilstrecken (GJ 2006)

Lfd.Nr.	Streckennr.	Strecke / Teilstrecke	Termin	Bundesland	Länge (km)
1	6515/6543	(K. Wusterhausen -) km 1,750 - Zossen	31.07.2006	Brandenburg	15,3
2	3200	Heimbach - Baumholder	30.11.2006	Rheinland-Pfalz	7,0
					22,3

Anlage 3.4

Stilllegung von Strecken / Teilstrecken (GJ 2006)

Lfd.Nr.	Streckennr.	Strecke / Teilstrecke	Termin	Bundesland	Länge (km)
1	5804	Nabburg - Anschlussstelle Stulln	01.05.2006	Bayern	2,0
2	6512	Rathenow Nord - Neustadt (Dosse)	07.06.2006	Brandenburg	30,0
3	2423	Gevelsberg West - Schwelm-Loh	30.06.2006	Nordrhein-Westfalen	2,5
4	6688	Ernstthal am Rennsteig - Probstzella	30.06.2006	Thüringen	21,5
5	5006	Abzw Schlömen - Lanzendorf	01.07.2006	Bayern	3,9
6	6657	Schönberg (V) - Anschlussstelle Rettenmeier	31.08.2006	Thüringen/Sachsen	15,5
7	3131	Trier - Ruwer	31.08.2006	Rheinland-Pfalz	2,1
8	3236	Fürstenhausen - Warndt Grube	31.08.2006	Saarland	12,5
9	2324	Duisburg- Wedau - Mülheim(R)-Speldorf	31.08.2006	Nordrhein-Westfalen	3,1
10	2404	Ausweichanschlussstelle Rohdenhaus - Wülfrath	30.11.2006	Nordrhein-Westfalen	3,6
					96,7

Stand: 31.12. 2006


4. Fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme

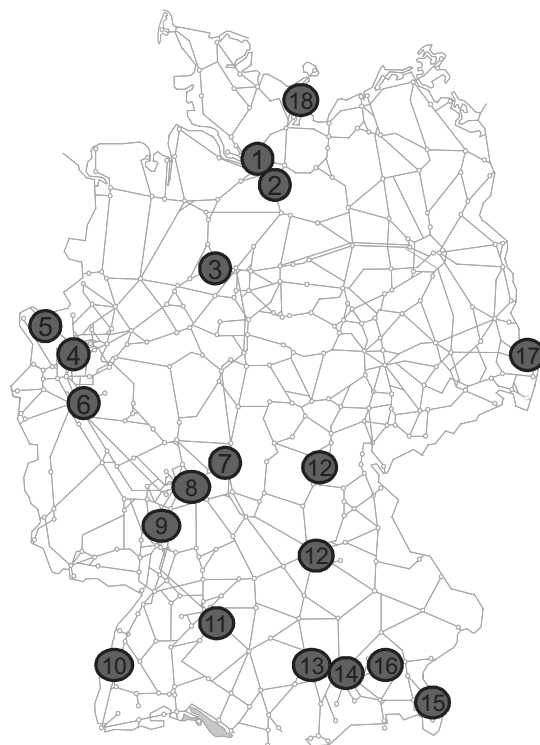
Dargestellt sind Streckenabschnitte, die derzeit aus Sicht des Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs besonders spürbare Kapazitätsengpässe aufweisen bzw. diese voraussichtlich innerhalb der nächsten Jahre aufweisen werden. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Zudem ist die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

Derzeit auftretende bzw. kurzfristig absehbare Engpässe in den Schienenwegen des Bundes (Auswahl, ohne Nahverkehrsstrecken)

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 Schwartau - Lübeck-Kücknitz

 Engpassbereiche



Zu allen aufgeführten Engpässen gibt es im aktuellen Bedarfsplan Schiene entsprechende Ausbauvorschläge. Alle Vorhaben, mit Ausnahme der lfd. Nr. 3 Seelze – Minden, sind im Investitionsrahmenplan 2006-2010 des Bundes enthalten.

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 – Grenze D/A
17	Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
18	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.