

Unterrichtung**durch die Bundesregierung****Verkehrsinvestitionsbericht 2008**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkung	14
A Allgemeines	14
A.1 Einführung	14
A.2 Verkehrsträgerübergreifende Informationen	14
A.2.1 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025	14
A.2.2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung	17
A.2.2.1 Bundesverkehrswegeplanung	17
A.2.2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003	18
A.2.2.3 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	18
A.2.2.4 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	18
A.2.2.5 Mehrjahresplanung	19
A.2.2.6 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	19
A.3 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	20
A.3.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)	20
A.3.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	20
A.3.3 Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege	20
A.3.3.1 Neu- und Ausbaumaßnahmen	20
A.3.3.2 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	21
A.3.4 Bestandsnetz	21
A.3.5 Nahverkehr	21
A.3.6 Investive Altlasten	21

	Seite
A.3.7 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten	22
A.3.8 Vorhaben im internationalen Zusammenhang	22
A.3.9 Förderung durch die Europäische Union	23
A.3.9.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)	23
A.3.9.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel)	24
A.4 Bundesfernstraßen	24
A.4.1 Grundsätze der Straßenplanung des Bundes	24
A.4.2 Bestand	25
A.4.2.1 Netz der Bundesfernstraßen	25
A.4.2.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen	26
A.4.2.3 Zustand der Ingenieurbauwerke	26
A.4.2.4 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	27
A.4.3 Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen	30
A.4.4 Straßenbauleistungen im Jahr 2007	31
A.4.4.1 Bundesfernstraßenfinanzierung 2007 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)	31
A.4.4.2 Bauleistungen	33
A.4.4.2.1 Übersicht der Bauleistungen	33
A.4.4.2.2 Bundesautobahnen – Erweiterung und Neubau	33
A.4.4.2.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße	33
A.4.4.2.4 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau	36
A.4.4.2.5 Verkehrsbeeinflussungsanlagen-Programm	36
A.4.4.2.6 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen	37
A.4.4.2.7 Ingenieurbauwerke	37
A.4.4.2.8 Umweltschutz	37
A.4.5 Erhaltung der Straßeninfrastruktur	39
A.4.5.1 Erhaltung der Bundesfernstraßen (Ausgaben)	39
A.4.5.2 Erhaltung der Ingenieurbauwerke (Ausgaben)	39
A.4.6 Public Private Partnership für den Bundesfernstraßenbau	39
A.4.6.1 Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)	39
A.4.6.2 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)	40
A.4.6.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau	41
A.4.7 Betrieb	41
A.4.7.1 Ausgaben	41
A.4.7.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	41
A.4.7.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)	42

	Seite
A.4.8 Rastanlagen an Bundesautobahnen	42
A.4.9 Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen	42
A.4.10 Öffnung von grenzüberschreitenden Straßenverbindungen an den Grenzen zu Osteuropa	43
A.4.11 Finanzierungsprogramme der EU	44
A.4.11.1 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – Teil Straße ...	44
A.4.11.1.1 Bundesprogramm 2000–2006	44
A.4.11.1.2 Bundesprogramm 2007–2013	44
A.4.11.2 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)	44
A.4.12 Neue Regelwerke im Bereich der Straßenbautechnik	44
A.5 Wasserstraßen	45
A.5.1 Grundlagen	45
A.5.2 Netz der Bundeswasserstraßen	45
A.5.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt	46
A.5.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	46
B Projektbezogener Teil	47
B.1 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	47
B.1.1 Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2007	50
B.1.2 Laufende und fest disponierte Vorhaben	54
B.1.2.1 Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	54
B.1.2.2 Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin	56
B.1.2.3 Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg	58
B.1.2.4 Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)	60
B.1.2.5 Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte	63
B.1.2.6 Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	65
B.1.2.7 Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	67
B.1.2.8 Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	69
B.1.2.9 Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	72
B.1.2.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden	75
B.1.2.11 Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar– Jena–Glauchau–Chemnitz	77
B.1.2.12 Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg– Leipzig/Dresden	79
B.1.2.13 Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL ...	84
B.1.2.14 Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen	87
B.1.2.15 Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach	89

	Seite
B.1.2.16 Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier	91
B.1.2.17 Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim	95
B.1.2.18 Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main	97
B.1.2.19 Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	99
B.1.2.20 Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)	101
B.1.2.21 Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 4. Baustufe)	103
B.1.2.22 Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	106
B.1.2.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	111
B.1.2.24 Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg– Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)	113
B.1.2.25 Projekt Nr. 26a – Kombinierte Verkehr (1. Stufe)	116
B.1.2.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	119
B.1.2.27 Projekt Nr. 27 – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	121
B.1.3 Neue Vorhaben	132
B.1.3.1 Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck	132
B.1.3.2 Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe	134
B.1.3.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel– Uelzen	135
B.1.3.4 Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	138
B.1.3.5 Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden	140
B.1.3.6 Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal	142
B.1.3.7 Projekt Nr. 7 – ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze . . .	143
B.1.3.8 Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)	144
B.1.3.9 Projekt Nr. 9 – (Amsterdam–) Grenze D/NL–Emmerich– Oberhausen (1. Baustufe)	145
B.1.3.10 Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	147
B.1.3.11 Projekt Nr. 11 – Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	149
B.1.3.12 Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	150
B.1.3.13 Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	152
B.1.3.14 Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Markredwitz–Reichenbach/ Grenze D/CZ (–Prag)	154
B.1.3.15 Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	157
B.1.3.16 Projekt Nr. 19 – (Venlo–) Grenze D/NL–Kaldenkirchen– Viersen–Rheydt–Rheydt–Odenkirchen	159
B.1.3.17 Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten Rhein–Ruhr–Express	160
B.1.3.18 Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	162
B.1.3.19 Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg	164

	Seite
B.1.3.20 Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz	165
B.1.3.21 Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	167
B.1.3.22 Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	169
B.1.3.23 Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze D/A	171
B.1.3.24 Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe) Frankfurt/Main Stadion	173
B.1.3.25 Projekt Nr. 29 a – Kombierter Verkehr (2. Stufe)	175
B.1.3.26 Projekt Nr. 29 b– Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe ...	176
B.1.4 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSchwAG/DBGrG ...	178
B.1.4.1 Lärmsanierungsprogramm	178
B.1.4.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes	178
B.1.4.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz	179
B.1.4.2 KV-Drittförderung	180
B.1.4.2.1 Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kom- binierten Verkehrs (KV) vom 1. November 2002 (gültig bis 31. Oktober 2005, gleichnamige Nachfolge- regelung gilt vom 1. April 2006 bis 31. Dezember 2008)	180
B.1.4.2.2 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)	180
B.1.4.2.3 Gleisanschlussprogramm	181
B.1.4.2.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahn- kreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)	182
B.1.5 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes	183
B.1.5.1 Investitionen	183
B.1.5.1.1 Finanzielle Mittel	183
B.1.5.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der DB Netz AG mit Stand 4. April 2008	184
B.1.5.2 Instandhaltung nach Angaben der DB Netz AG mit Stand 4. April 2008	185
B.1.5.3 Netzgrößenentwicklung	186
B.1.5.4 Fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme	189
B.2 Bundesfernstraßen	191
B.2.1 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	191
B.2.2 Ist-Ausgaben 2007 Bundesfernstraßen	193
B.2.3 Bauleistungen auf Bundesfernstraßen im Jahr 2007	198
B.2.3.1 Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)	198
B.2.3.2 Bundesautobahnen – Neubaustrecken	203
B.2.3.3 Bundesstraßen-Neubau- und Erweiterungsstrecken	207
B.2.3.4 Bundesstraßen – Ortsumgehungen	213

	Seite
B.2.4 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	222
B.2.5 Große Ingenieurbauwerke	223
B.2.5.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken	223
B.2.5.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken	224
B.2.5.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen	227
B.2.6 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken	229
B.2.7 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006	231
B.2.7.1 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006 – Schwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“	231
B.2.7.2 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006 – Schwerpunkt 4 „Verkehrstelematik und intermodaler Verkehr“	231
B.3 Bundeswasserstraßen	232
B.3.1 Seeschifffahrtsstraßen	233
B.3.1.1 Nord-Ostsee-Kanal (NOK)	233
B.3.1.1.1 Neubau und Grundinstandsetzung der Großen (Neuen) Schleusen des NOK in Brunsbüttel	233
B.3.1.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	234
B.3.1.2 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	235
B.3.1.3 Weser	236
B.3.1.3.1 Fahrrinnenanpassung Unterweser	236
B.3.1.3.2 Fahrrinnenanpassung Außenweser	237
B.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen	238
B.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	238
B.3.2.2 Mittellandkanal	239
B.3.2.3 Elbe-Seitenkanal	240
B.3.2.4 Mittelweser	241
B.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz	242
B.3.2.6 Rhein	243
B.3.2.7 Mosel	244
B.3.2.8 Neckar	245
B.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße	246
B.3.2.10 Elbe	247
B.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	248
B.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	249

Seite

Verzeichnis der Abbildungen im Text

Abbildung 1	Entwicklung der Marktanteile der Hauptverkehrsbeziehungen bezogen auf Transportaufkommen und -leistung	17
Abbildung 2	Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2008)	25
Abbildung 3	Fahrbahnzustand der Bundesautobahnen 2005–2006	26
Abbildung 4	Fahrbahnzustand der Bundesstraßen 2003–2004	26
Abbildung 5	Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke	26
Abbildung 6	Entwicklung des Kfz-Bestandes (jeweils zum 1. Januar des Jahres)	28
Abbildung 7	Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen (vor 1993: nur alte Bundesländer)	29
Abbildung 8	Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen (vor 1995 nur alte Bundesländer)	30
Abbildung 9	Haushalt 2007 – Ist-Ausgaben Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 und Kap. 1202 (Bundesfernstraßen)	32
Abbildung 10	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße	35
Abbildung 11	Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene	49
Abbildung 12	Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs	116
Abbildung 13	Derzeit auftretende bzw. kurzfristig absehbare Engpässe in den Schienenwegen des Bundes (Auswahl, ohne NV-Strecken)	189

Verzeichnis der Tabellen im Text

Tabelle 1	Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen	15
Tabelle 2	Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern	16
Tabelle 3	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Schiene	21
Tabelle 4	Stand Internationale Projekte – Schiene	22
Tabelle 5	TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms	23
Tabelle 6	Straßennetzlängen	25
Tabelle 7	Kfz-Bestand	27
Tabelle 8	Verkehrsstärken	28
Tabelle 9	Jahresfahrleistungen (JFL)	29
Tabelle 10	Bundesfernstraßenfinanzierung 2007 – Haushaltssoll	31
Tabelle 11	Bundesfernstraßenfinanzierung 2007 – IST-Ausgaben	31
Tabelle 12	Bauleistungsübersicht 2007 – Bundesfernstraßen	33
Tabelle 13	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	38
Tabelle 14	Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) Stand: 31. Dezember 2007	43

	Seite
Tabelle 15 Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben	47
Tabelle 16 Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben	48
Tabelle 17 Gesamtbauleistungen Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben	50
Tabelle 18 Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben	52
Tabelle 19 In Betrieb genommene KV-Relationen im Jahr 2007	180
Tabelle 20 Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2007	181
Tabelle 21 Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes	186
Tabelle 22 Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstecken im Jahr 2007	187
Tabelle 23 Verpachtung Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken im Jahr 2007	187
Tabelle 24 Eigentumsrechtliche Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken im Jahr 2007	188
Tabelle 25 Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken im Jahr 2007	188
Tabelle 26 Engpassbereiche Schiene und Vorhaben zu ihrer Lösung ...	190
Tabelle 27 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 1950 bis 2008 in km entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen	191
Tabelle 28 Ist-Ausgaben 2007 Bundesfernstraßen – aufgeschlüsselt nach Titeln –	193
Tabelle 29 Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten	198
Tabelle 30 Bundesautobahnen – Neubaustrecken Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten	203
Tabelle 31 Bundesstraßen-Neubau- und Erweiterungsstrecken Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten	207
Tabelle 32 Bundesstraßen – Ortsumgehungen Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten	213
Tabelle 33 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen	222
Tabelle 34 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken – (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke	223
Tabelle 35 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken – Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke	224

	Seite
Tabelle 36 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen – Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke	227
Tabelle 37 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken	229
Tabelle 38 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006 – Schwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“	231
Tabelle 39 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006 – Schwerpunkt 4 „Verkehrstelematik und intermodaler Verkehr“	231
Tabelle 40 Bundeswasserstraßenprojekte	232

Abkürzungsverzeichnis

(a)	ausschließlich
ABMG	Autobahnmautgesetz
ABS	Ausbaustrecke
Abzw.	Abzweigstelle
AD	Autobahndreieck
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK	Autobahnkreuz
AM	Autobahnmeisterei
APV	Anpassungsvereinbarung
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
AS	Anschlussstelle
ASM	Autobahn- und Straßenmeisterei
ASP	Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAS	Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bf	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGr	Bundesgrenze
BHH	Bundeshaushalt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz
(24.) BImSchV (Vierundzwanzigste) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	
BKZ	Baukostenzuschuss
BPl	Bedarfsplan
BSchwAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
bvM	bauvorbereitende Maßnahmen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BZ	Betriebszentrale
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBGrG	Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
(E)	Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung
(e)	einschließlich

EdB	Eisenbahnen des Bundes
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESK	Elbe-Seitenkanal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
Gbf	Güterbahnhof
GG	Grundgesetz
GIW	gleichmäßiger Wasserstand
GMS	Großmotorschiff
h	Stunde
Hbf	Hauptbahnhof
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HOA	Heißläuferortungsanlage
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
IRP	Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes
JFL	Jahresfahrleistung
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KN	Konzessionsnehmer
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KüK	Küstenkanal
KV	Kombinierter Verkehr
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGr	Landesgrenze
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LWL	Lichtwellenleiter

LZB	Linienzugbeeinflussung
M	Motel
(m)	mit Knoten
MAP	Multi-Annual Program
Mio.	Million (-en)
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarde (-n)
MTnw	Mittleres Tideniedrigwasser
MW	Megawatt
N, n	Nord, nördlich
(N)	Neubau
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale
NeiTech	Neigetechnik
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NV	Nahverkehr
(o)	ohne Knoten
O, ö	Ost, östlich
OLA	Oberleitungsanlage
OP	Operationelles Programm
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OU	Ortsumgehung
PBKAL	Paris, Brüssel, Köln/Frankfurt, Amsterdam und London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkm	Personenkilometer
PPP	Public Private Partnership
Post-Panmax	Schiffsgrößenbezeichnung: Schiff ist für den Panamakanal zu groß
R	Raststätte
RABT 2006	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27. April 2006
Rbf	Rangierbahnhof
RDS/TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel
RNW	Regulierungs-Niedrigwasserstand
S, s	Süd, südlich
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SHW	Schiffshebewerk
SM	Straßenmeisterei
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung, Schwerverkehr bzw. Schubverband

T	Tankstelle
TEN	Transeuropäische Netze
tkm	Tonnenkilometer
TSD	Tausend
Ubf	Umschlagbahnhof
Uw	Unterwerk
UZ	Unterzentrale
VB	Vordringlicher Bedarf
VDE	Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit
VIFG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VKE	Verkehrseinheit
v	Geschwindigkeit
v _{max}	Höchstgeschwindigkeit
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w	West, westlich
WB	Weiterer Bedarf
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZBA	Zugbildungsanlage

Vorbemerkung

Gemäß § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes 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 Deutschen Bundestages in der 184. Sitzung am 30. Juni 2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780) wird seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres. Der Berichtszeitraum des Kapitels „Straßenbau“ erstreckt sich für die Bauleistungen bis zum 31. Dezember 2007, ansonsten bis zum 31. Juni 2008.

Für das Jahr 2006 wurden diese Berichte letztmals als „Bericht zum Ausbau der Schienenwege“ bzw. als „Straßenbaubericht“ veröffentlicht. Beginnend mit dem Jahr 2007 werden die Berichte der Verkehrsträger Schienenwege, Straßenbau und Wasserstraße zu einem neuen Verkehrsinvestitionsbericht zusammengefasst.

Soweit in diesem Bericht Sachverhalte dargestellt werden, die sich auf einen späteren Zeitraum als das Berichtsjahr 2007 beziehen, sind sie durch Kursivschrift kenntlich gemacht.

A Allgemeines

A.1 Einführung

Die Bundesregierung verfolgt eine integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik. Sie schafft damit die Voraussetzungen für eine gute Mobilität von Menschen und Gütern. Zugleich sichert sie damit Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze und leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft.

Der integrierte Ansatz wurde mit dem verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes vom April 2007 dokumentiert; er wird bei der Berichterstattung über den Ausbau der Verkehrswegenetze des Bundes fortgeführt: Mit dem vorliegenden Bericht werden die zuvor getrennten Berichte zum Ausbau der Schienenwege und der Bundesfernstraßen zusammengefasst, um einen Berichtsteil Bundeswasserstraßen ergänzt und im vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2007 gemeinsam veröffentlicht.

A.2 Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.2.1 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtent-

wicklung beauftragtes Forschungskonsortium hat 2007 eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für 2025 vorgelegt.

Diese erweitert den Planungshorizont gegenüber der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zu Grunde liegenden Verflechtungsprognose 2015 deutlich. Dazu wurden die sich ändernden Rahmenbedingungen (beispielsweise EU-Erweiterung) sowie eine aktualisierte Datenbasis berücksichtigt.

Kernstück der Arbeiten bildete die Erstellung der räumlichen Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose). Die räumliche Differenzierung erfolgte innerhalb Deutschlands nach den 439 Stadt- und Landkreisen. Außerhalb Deutschlands wurde mit zunehmender Entfernung höher aggregiert. Erstmals wurde ein integriertes Verkehrsnetz für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße unter Einbeziehung von Häfen und Flughäfen als Verknüpfungspunkte erstellt, das auch die Abbildung des Kombinierten Verkehrs ermöglicht. Ebenso wurden in speziellen Arbeitspaketen eine Luftverkehrs- und eine Seeverkehrsprognose erarbeitet und bei der Verkehrsverflechtung mit berücksichtigt.

Die Matrizen dienen als Rahmen und wesentliche Datengrundlage für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern und zur Überprüfung der Bedarfspläne. Damit werden wesentliche Informationsgrundlagen für eine langfristig bedarfsorientierte Steuerung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und für eine zielgerichtete Entwicklung verkehrspolitischer Maßnahmen und Programme aktualisiert und fortgeschrieben.

Die aktuellen Entwicklungen der Konjunktur werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit hoher Aufmerksamkeit beobachtet. Momentan wird nach den gegenwärtig bekannten Schätzungen und Erwartungen der wirtschaftlichen Entwicklung von einer konjunkturellen „Delle“ ausgegangen. Die Prognose von wirtschaftlichen Leitdaten sind aber gegenwärtig unter dem Blickwinkel der Weltkonjunktur mit hohen Unsicherheiten verbunden. Sollte sich die konjunkturelle Schwächephase über einen längeren Zeitraum hinziehen, werden die Auswirkungen auf die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 zu prüfen sein.

Rahmenbedingungen

Die demographischen Leitdaten der Prognose wurden vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) prognostiziert. Demnach wird die gesamte Einwohnerzahl Deutschlands zwischen 2004 und 2025 um 1 Prozent abnehmen, mit Verschiebungen in der Altersstruktur zu Gunsten der älteren Jahrgänge. Die reale Bruttowertschöpfung wird gemäß der regionalisierten Wirtschafts- und Außenhandelsprognose 2025 im Prognosezeitraum um jahresdurchschnittlich 1,7 Prozent wachsen. Für die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands des Jahres 2025 wurden alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2003 als realisiert unterstellt. Für den Pkw-Bestand

wurde eine Ausweitung von 45,5 Mio. auf 51,1 Mio. oder um 13 Prozent prognostiziert.

Personenverkehr

Im gesamten Personenverkehr wächst das Verkehrsaufkommen zwischen 2004 und 2025 von 100,3 Mrd. auf

103,1 Mrd. Fahrten; der motorisierte Verkehr nimmt dabei um 7,1 Prozent zu. Die Verkehrsleistung erhöht sich aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs und steigender Fahrtweiten insgesamt um 17,9 Prozent. Die Hauptgründe für die Zunahme der Mobilität liegen auch künftig im Wirtschaftswachstum und in der Individualmotorisierung.

Tabelle 1

Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen

	Absolute Werte		Modal-Split (%)		Veränderung 2025 : 2004	
	2004	2025	2004	2025	insgesamt in %	in % p.a.
Verkehrsaufkommen (Mio. Personen) des motorisierten Verkehrs						
Motorisierter Individualverkehr	57.277	62.401	83,6	85,0	8,9	0,4
Eisenbahnverkehr	2.071	2.199	3,0	3,0	6,2	0,3
ÖSPV	9.055	8.557	13,2	11,7	– 5,5	– 0,3
Luftverkehr	107	222	0,2	0,3	107,5	3,5
Summe Motorisierter Verkehr	68.510	73.379	100,0	100,0	7,1	0,3
des gesamten Verkehrs						
Summe Motorisierter Verkehr	68.510	73.379	68,3	71,2	7,1	0,3
Fahrradverkehr	8.752	8.257	8,7	8,0	– 5,7	– 0,3
Fußwegverkehr	23.060	21.426	23,0	20,8	– 7,1	– 0,3
Insgesamt	100.322	103.062	100,0	100,0	2,7	0,1
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) des motorisierten Verkehrs						
Motorisierter Individualverkehr	887,4	1.029,7	81,3	79,0	16,0	0,7
Eisenbahnverkehr	72,6	91,2	6,7	7,0	25,6	1,1
ÖSPV	82,7	78,7	7,6	6,0	– 4,8	– 0,2
Luftverkehr	48,7	103,0	4,5	7,9	111,5	3,6
Summe Motorisierter Verkehr	1.091,4	1.302,6	100,0	100,0	19,4	0,8
des gesamten Verkehrs						
Summe Motorisierter Verkehr	1.091,4	1.302,6	94,0	95,2	19,4	0,8
Fahrradverkehr	30,4	29,0	2,6	2,1	– 4,6	– 0,2
Fußwegverkehr	38,8	36,2	3,3	2,6	– 6,7	– 0,3
Insgesamt	1.160,6	1.367,8	100,0	100,0	17,9	0,8

Im motorisierten Individualverkehr wächst die Fahrtenzahl von 57,3 Mrd. auf 62,4 Mrd., d.h. um 8,9 Prozent. Sein Anteil am motorisierten Verkehr wächst von 83,6 Prozent auf 85,0 Prozent. Die Verkehrsleistung steigt mit 16 Prozent stärker als das Aufkommen, und zwar von 887,4 Mrd. (2004) auf 1 029,7 Mrd. Pkm. Da der stark expandierende Luftverkehr an der Leistung einen weit größeren Anteil besitzt als am Aufkommen, nimmt der Anteil des Individualverkehrs hier – im Gegensatz zur Fahrtenzahl – etwas ab, nämlich von 81,3 Prozent auf 79 Prozent.

Im Eisenbahnverkehr ist für das Verkehrsaufkommen mit einer Steigerung von 6,2 Prozent auf das Niveau von ca. 2,2 Mrd. Fahrten zu rechnen. Damit bleibt dessen Marktanteil am gesamten motorisierten Personenverkehr bei rund 3 Prozent. Bezogen auf die Verkehrsleistung steigt der Bahnverkehr um 25,6 Prozent und damit etwas stärker als die anderen landgebundenen Verkehrszweige. Die Bahn kann deshalb ihren Marktanteil an der motorisierten Verkehrsleistung von 6,7 Prozent auf 7 Prozent ausweiten.

Im Luftverkehr findet das stärkste Wachstum statt. Er profitiert neben dem anhaltenden Trend zu Fernreisen im

Urlaubsverkehr und der international zunehmenden Verflechtung der Wirtschaft vor allem auch vom Wachstum des sonstigen Privatverkehrs.

Die Zahl der Fahrradfahrten und der Fußwege nimmt um 5,7 Prozent bzw. 7,1 Prozent ab. Ihr Anteil reduziert sich damit von (zusammen) rund 32 Prozent auf rund 29 Prozent (Aufkommen) bzw. von 5,9 Prozent auf 4,7 Prozent (Leistung). Hier schlägt die Verschiebung in der Altersstruktur hin zu älteren Personen durch, deren Affinität zum nichtmotorisierten Verkehr geringer ist.

Güterverkehr

Im Güterfernverkehr steigen das Transportaufkommen um 48 Prozent und die Transportleistung auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland um 74 Prozent (vgl. Tab. 2). Aufkommen und Leistung im Straßengüterverkehr wachsen dagegen mit 3 Prozent bzw. 11 Prozent erheblich langsamer. Sowohl im Schienen- als auch im Straßengüterverkehr wachsen die Transportleistungen deutlich stärker als das Transportaufkommen, so dass sich die Tendenz zu länger laufenden Transporten weiter fortsetzen wird.

Tabelle 2

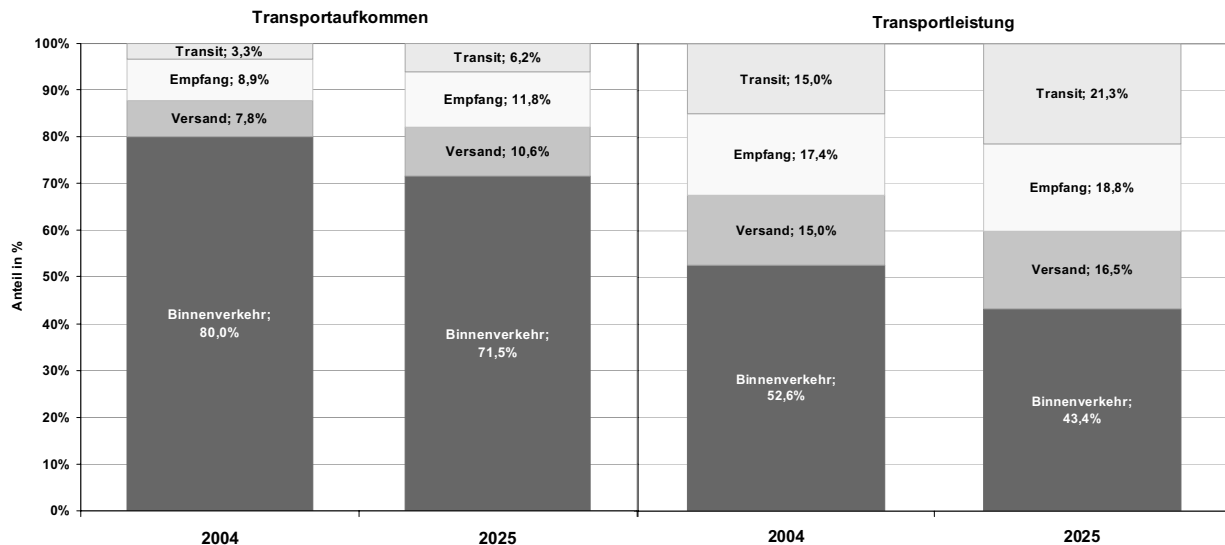
Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

Verkehrsmittel	Verkehrsaufkommen				
	2004		2005		2004–2005
	Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil	ges. in %
Schiene	322,0	16,0%	430,8	14,5%	34%
Straßengüterfernverkehr	1.450,4	72,2%	2.249,1	75,9%	55%
Binnenschiff	235,9	11,7%	282,8	9,5%	20%
Zwischensumme ohne Straßengüterverkehr	2.008,2	100,0%	2.962,7	100,0%	48%
Straßengüterverkehr	1.615,2	44,6%	1.659,2	35,9%	3%
Straße gesamt	3.065,5	84,6%	3.908,3	84,6%	27%
Summe	3.623,4		4.622,0		28%

Verkehrsmittel	Verkehrsleistung					Transportweite		
	2004		2005		2004–2005	2004	2005	2004–2005
	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	ges. in %	km	Anteil	ges. in %
Schiene	91,9	17,6%	151,9	16,7%	65%	285	353	24%
Straßengüterfernverkehr	366,5	70,2%	675,6	74,4%	84%	253	300	19%
Binnenschiff	63,7	12,2%	80,2	8,8%	26%	270	284	5%
Zwischensumme ohne Straßengüterverkehr	522,1	100%	907,7	100%	74%	260	306	18%
Straßengüterverkehr	25,9	4,7%	28,8	3,1%	11%	16	17	8%
Straße gesamt	392,5	71,6%	704,3	75,2%	79%	128	180	41%
Summe	548,1		936,5		71%	151	203	34%

Abbildung 1

Entwicklung der Marktanteile der Hauptverkehrsbeziehungen bezogen auf Transportaufkommen und -leistung



Der Straßengüterfernverkehr wächst beim Transportaufkommen um 55 Prozent und bei der Verkehrsleistung um 84 Prozent. Von dem gesamten zusätzlichen Wachstum des Güterfernverkehrs entfallen damit über 80 Prozent der Zunahme von Transportaufkommen und -leistung auf den Straßengüterfernverkehr.

Für den Verkehrsträger Schiene wird im Betrachtungszeitraum 2004 bis 2025 eine erhebliche Steigerung der Verkehrsleistung um insgesamt 65 Prozent prognostiziert. Der Kombinierte Verkehr der Bahn kann sich im Prognosezeitraum 2004 bis 2025 bezogen sowohl auf Aufkommen als auch Leistung mehr als verdoppeln. Im Jahre 2025 werden ein Viertel des Transportaufkommens und ein gutes Drittel der Transportleistung der Bahn im Kombinierten Verkehr erbracht.

Die Binnenschifffahrt wächst unterproportional zum relevanten Gesamtmarkt, jedoch deutlich stärker als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Transportaufkommen und -leistung steigen gegenüber 2004 deutlich an, das Wachstum bleibt aber mit 20 Prozent bzw. 26 Prozent deutlich hinter der Entwicklung der anderen Verkehrsträger zurück.

Im Seehafenhinterlandverkehr wächst das Aufkommen um 131 Prozent und die Leistung um 168 Prozent. Differenziert nach den Verkehrsarten zeigt sich die hohe Dynamik des Containerverkehrs, welcher sich bei Aufkommen und Leistung nahezu verdreifacht, was einem jährlichen Zuwachs von über 6,5 Prozent entspricht. Der konventionelle Verkehr wächst deutlich schwächer. Insgesamt profitieren alle Verkehrsträger vom dynamischen Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs.

Im Jahr 2025 wird mit knapp 57 Prozent der größere Teil der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Güterverkehr erbracht werden (vgl. Abb. 1). Innerhalb des grenzüberschreitenden Güterverkehrs steigt die Leistung im Transitverkehr am stärksten auf ein gutes Fünftel der Gesamtleistung.

In der Summe über alle Güterarten wachsen die Werte der transportierten Güter viel stärker als die transportierten Mengen. Die durchschnittlichen Werte der Transporte in Euro/t liegen in der Prognose 2025 bei der Straße mit rd. 2 700 Euro/t und bei der Bahn (knapp 3 000 Euro/t) ungefähr gleichauf, während die des Binnenschiffs mit rd. 1 000 Euro/t deutlich niedriger sind. Der Wert der per Luftfracht beförderten Güter steigt bis 2025 auf einen Durchschnittswert von 111 000 Euro pro Tonne an.

A.2.2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.2.2.1 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 ihrer gesamtwirtschaftlichen Bewertungen sowie der ökologischen und raumordnerischen Einschätzungen in Dringlichkeitsstufen vorgenommen. Bei der Auswahl und der Feststellung der Dringlichkeit von Investitionen wird bei der Schiene darüber hinaus eine betriebswirtschaftliche Bewertung der Vorhaben vorgenommen.

A.2.2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003

Der BVWP '92 wurde Anfang dieses Jahrzehnts überarbeitet. Die BVWP-Überarbeitung orientierte sich 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 klimaschädlichen Gasen (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 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 entfielen ca. 64 Mrd. Euro, auf den Bereich Bundesfernstraßen ca. 78 Mrd. Euro und auf den Bereich Bundeswasserstraßen ca. 8 Mrd. Euro.

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

Dabei wurden die Vorhaben des BVWP '92 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 2003–2007 (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.

A.2.2.3 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 der 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; er basiert auf dem BVWP 2003. 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 besondere 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 sein.

Der „Vordringliche Bedarf“ des neuen Bedarfsplans umfasst die Fortsetzung von 27 laufenden und fest disponierten Projekten sowie 31 neue Vorhaben. Ergänzt werden diese durch elf „Internationale Projekte“ sowie zwölf Vorhaben des „Weiteren Bedarfs“.

A.2.2.4 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) trat am 16. Oktober 2004 (BGBl I 2004, S. 2574) in Kraft. Er beinhaltet folgende Bauziele:

- Neubau von 1 900 km Autobahnen (Bauvolumen rund 15 Mrd. Euro),
- Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen (rund 13 Mrd. Euro),
- Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen (fast 19 Mrd. Euro); davon allein rund 11 Mrd. Euro für rund 850 Ortsumgehungen.

Die Vorhabenauswahl erfolgte nahezu ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des BPL. Der Schwerpunkt liegt in der zügigen Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen und einer bauwirtschaftlich effizienten Durchfinanzierung der neu zu beginnenden Projekte.

A.2.2.5 Mehrjahresplanung

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. Eine entsprechende Regelung gilt für die Bundesfernstraßen.

Im April 2007 hat Bundesminister Wolfgang Tiefensee den „Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) vorgelegt. Mit dem IRP wurde erstmals ein verkehrsträgerübergreifender Fünfjahresplan für die Infrastrukturinvestitionen des Bundes in die drei klassischen Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße erarbeitet. 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 bis 2010 realisiert bzw. in Angriff genommen werden sollen.

Er umfasst die Investitionsmittel für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze 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) bis zum Jahr 2010.

Der Finanzbedarf für im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (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 eine Planungsreserve von 1,6 Mrd. Euro. Sie dient der notwendigen Disponibilität bei der Planung und Realisierung der großen Anzahl der Projekte.

Für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen enthält der IRP Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 22,9 Mrd. Euro. Mit der Realisierung der Projekte des IRP sind folgende Bauleistungen verbunden:

- rd. 770 km Neubau von Bundesautobahnen rd. 6,0 Mrd. Euro,
- rd. 990 km Erweiterung von Bundesautobahnen rd. 6,6 Mrd. Euro,
- rd. 2 040 km Erweiterung und Neubau von Bundesstraßen einschließlich rd. 300 Ortsumgehungen rd. 8,0 Mrd. Euro.

Die laufenden Investitionsvorhaben und die festgelegten Programme – wie z. B. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), Projekte mit Finanzierungsanteil des EFRE-Strukturfonds und des Anti-Stau-Programms (ASP) –, die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte sowie

die Einstellung planfestgestellter Maßnahmen binden bereits einen großen Teil des Planungsvolumens des IRP. Das verbleibende Volumen wird vorrangig für die Einstellung potentieller A-Modell-Projekte sowie der Maßnahmen verwendet, die bereits einen hohen Planungsstand erreicht haben.

Im Zeitraum des IRP werden Bundeswasserstraßenprojekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 6,1 Mrd. Euro abgeschlossen bzw. begonnen. Da die meisten Ausbauvorhaben mit ohnehin erforderlichen Ersatzinvestitionen verbunden sind, enthält der IRP überwiegend kombinierte Maßnahmen, wobei der Schwerpunkt auf Erhaltungsinvestitionen liegt.

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.

A.2.2.6 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Im Jahr 2003 wurde die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gegründet. Ihre Aufgaben sind im Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) geregelt und bestehen aus den zwei Säulen

- Verteilung des Gebührenaufkommens nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) sowie der zur Verfügung stehenden Schifffahrtsabgaben zur Finanzierung von Bauvorhaben des Bundes in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße,
- Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung privatwirtschaftlicher Projekte.

Damit wird die im ABMG geregelte Zweckbindung der erhobenen Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gesichert und Transparenz über den Finanzkreislauf zwischen Gebühren-/Abgabenerhebung und der Verwendung für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen.

Mit der Möglichkeit des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs sowie der Überjährigkeit der Mautmittel stehen der VIFG dabei zusätzliche Instrumente für eine effizientere Mittelverwendung im Rahmen ihres Finanzmanagements zur Verfügung.

Bereich Infrastrukturfinanzierung

Aus Mauteinnahmen standen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Jahr 2007 insgesamt rd. 2,2 Mrd. Euro zur Verfügung:

- | | |
|----------------|--------------------|
| – Straße | 1 080,8 Mio. Euro, |
| – Schiene | 821,4 Mio. Euro, |
| – Wasserstraße | 259,4 Mio. Euro, |
| – Gesamt | 2 161,6 Mio. Euro. |

Die aus den Mautmitteln zu finanzierenden Verkehrsprojekte werden im Bundeshaushalt, Kapitel 1202, ausgewiesen.

Durch Minderinanspruchnahme der Betreibervergütung und Rückführungen aus der Verwendungsprüfung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) konnten im Jahr 2007 zusätzliche Mittel bedarfsgerecht für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Damit wurden aus Mautmitteln insgesamt folgende Beträge in die Verkehrsinfrastruktur investiert:

– Straße	1 091,0 Mio. Euro,
– Schiene	954,4 Mio. Euro,
– Wasserstraße	265,2 Mio. Euro,
– Gesamt	2 310,6 Mio. Euro.

Die Mittelverwendung mit der Aufteilung auf Länder bei den Straßenbauinvestitionen sowie auf Projekte bei den Investitionen in die Schienenwege des Bundes sowie die Wasserstraßen kann dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über den Fortgang der über die VIFG finanzierten Projekte, der gemäß § 3 VIFGG dem Deutschen Bundestag vorzulegen ist, entnommen werden (siehe Bundestagsdrucksache 16/11016 vom 14. November 2008).

Bereich Public Private Partnership (PPP)

Die VIFG fungiert im Bereich PPP als Ansprechpartner für den Bereich Verkehrsinfrastruktur. Dabei begleitet sie projektorientiert die Betreibermodelle und unterstützt die Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante PPP konzeptionell. Im Jahr 2007 hat die VIFG ihre Stellung als PPP-Kompetenzzentrum Verkehr weiter ausgebaut.

A.3 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

A.3.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (GG) 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 dieser 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 steht dabei die Verantwortung als Bauherr für die Planung, Vergabe, Baudurchfüh-

rung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

A.3.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Artikel 87e Absatz 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.

A.3.3 Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

A.3.3.1 Neu- und Ausbaumaßnahmen

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

– Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2007 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf	36 105 Mio. Euro.
– Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2007 beliefen sich auf	1 036 Mio. Euro.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Berlin–Frankfurt (Oder) und Hamburg–Lübeck.

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.

A.3.3.2 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im Vorgriff auf den BVWP '92 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu schaffen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1 bis 9 der Eisenbahn zugeordnet.

Tabelle 3

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Schiene

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

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von ursprünglich rd. 33,5 Mrd. Deutsche Mark (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 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich 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, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2007 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rd. 12,7 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 160–200 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 Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Die VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund und

VDE 9 ABS Leipzig–Dresden sind zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und werden in Baustufen weiter ausgebaut. Die VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und 8.2 NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits 2003 in Betrieb genommen werden. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

A.3.4 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten (kein Substanzverzehr) 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 kleinere 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.

A.3.5 Nahverkehr

Für Vorhaben, die allein dem Nahverkehr dienen, stellte der Bund in den Jahren 1995 bis 2007 rund 2,6 Mrd. Euro auf Grundlage des BSchwAG/Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) zur Verfügung. Im Zeitraum 2008 bis 2012 sind Bundesmittel in Höhe von 973 Mio. Euro vorgesehen. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierende Vielzahl von unterschiedlichsten Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Absatz 2 Satz 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, wurden Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den 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 gesetzlich festgelegten Quoten von 20 Prozent (BSchwAG)/30 Prozent (DBGrG) nach Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes übererfüllt.

A.3.6 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 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 Ausbau

stand, die technische Ausstattung und das Produktivitätsniveau des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn wurden Bundesmittel von insgesamt bis zu rd. 16,8 Mrd. Euro bereitgestellt.

In den Jahren 1994 bis 2007 konnten investive Altlasten in Höhe von rd. 15,1 Mrd. Euro (Bundeshaushaltsmittel) 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.

A.3.7 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Absatz 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. Die Eisenbahnen sind 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 Bundesschiene 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.

A.3.8 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang sind im Bedarfsplan Schiene in der Kategorie Internationale Pro-

jekte 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 so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–) Dresden–Prag–Wien durch 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. Am 22. November 1999 ist 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.

Analog zu den Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs ist zur Realisierung der Internationalen Projekte eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem positiven Ergebnis 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.

Nach Austausch der Ratifizierungsurkunden zwischen Deutschland und Frankreich ist der Staatsvertrag zum Neubau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl am 1. Juni 2007 in Kraft getreten. Mit der am 16. Juli 2007 zwischen Bund und DB AG abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung war schließlich die Voraussetzung für die Durchführung bauvorbereitender Maßnahmen für dieses bedeutende grenzüberschreitende Bauprojekt gegeben. Die Fertigstellung des Brückenneubaus bis 2010 ist damit gewährleistet.

Bei den einzelnen Internationalen Projekten ist damit der folgende Stand erreicht:

Tabelle 4

Stand Internationale Projekte – Schiene

lfd. Nr.	Vorhaben	Internationale Vereinbarung	Volkswirtschaftliche Bewertung
1	ABS Hamburg–Öresundregion	<i>Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung, unterzeichnet am 03.09.2008</i>	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 (Swinoujście)–Ahlbeck Grenze (Usedom)	offen	offen

A.3.9 Förderung durch die Europäische Union

A.3.9.1 Gemeinschaftszuschüsse für Trans-europäische Netze (TEN-Mittel)

Die Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program – MAP) abgewickelt werden. Das Jahr 2007 war durch das Antragsverfahren für das neue MAP 2007–2013, das vorrangig Schienenprojekte fördert, geprägt.

Für Deutschland sind im MAP für Schienenwege rund 540 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen für folgende Projekte soll im Laufe des Jahres 2008 erfolgen:

Tabelle 5

TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms

Strecke	Fördersumme (Mio. €)
Erfurt–Halle/Gröbers	57,00
Aachen–Grenze D/BE	14,78
Saarbrücken–Ludwigshafen	10,00
Studien und Bau Stuttgart–Wendlingen	114,47
Studien und Bau Wendlingen–Ulm	101,45
Studien und Bau Kehl–Appenweier	26,95
Freilassing–Grenze D/A	9,75
Studien zu Frankfurt–Mannheim	35,45
Studien und Bau Duisburg–Emmerich	63,33
Karlsruhe–Basel	94,50
Studien zur Hinterlandanbindung Fehmarnbelt	12,70

A.3.9.2 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. Priorität der Fonds stellt dabei das Ziel „Konvergenz“ (Ziel 1) dar. Mit dem „Operationellen Programm (OP) Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000–2006“ wurden in Deutschland erstmals EU-Strukturfonds-Mittel für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Das Fördergebiet umfasst das deutsche Ziel-1-Gebiet ohne Berlin. Das sind die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Die bauliche Umsetzung der bewilligten EFRE-Mittel dieses Programms ist nach den Strukturfondsverordnungen der EU („n+2 Regel“) bis Ende 2008 abzuschließen. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt.

Die Förderhöhe der einzelnen Projekte dieses Programms wird durch Einzelentscheidungen festgelegt und kann bis zu 75 Prozent der Projektkosten betragen. Bei Projekten mit Gesamtkosten > 50 Mio. Euro (Großprojekte) bedarf die Entscheidung zuvor einer Genehmigung durch die EU-Kommission. Das OP Verkehrsinfrastruktur 2000–2006 hat im Schienenbereich ein Investitionsvolumen 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. Bis zum 31. Dezember 2007 wurden sechs 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
85,6 Mio. Euro, davon EFRE 49,7 Mio. Euro,

ABS Berlin–Rostock
157,9 Mio. Euro, davon EFRE 89,9 Mio. Euro.

Ergänzend zu den genannten Großprojekten wurden 22 Projekte zur Beseitigung des Hochwasserschadens im August 2002 mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 78,8 Mio. Euro, davon EFRE 59,1 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 18,5 Mio. Euro,
- die ESTWe Angermünde, Güsten, Michendorf und Tantow mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von
104,2 Mio. Euro, davon EFRE 26,0 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.)
- „NBS Erfurt–Gröbers (VDE 8.2)“
17,9 Mio. Euro, davon EFRE 12,8 Mio. Euro,
- „Streckenertüchtigung Bad Kösen–Abzweig Saaleck“
30,0 Mio. Euro, davon EFRE 15,0 Mio. Euro.

bewilligt.

Die verbleibenden EFRE-Mittel in Höhe von 7,5 Mio. Euro werden über das Kleinprojekt „Oberhof–Grimmenthal (Erfurt–Würzburg)“ gebunden, das sich am 31. Dezember 2007 im nationalen Bewilligungsverfahren befand.

Für die Förderperiode 2007 bis 2013 wurde von der EU-Kommission im Dezember 2007 das „OP Verkehr EFRE Bund 2007–2013“ genehmigt. Sein Programmgebiet umfasst die in Deutschland liegenden EU-Konvergenzregionen. Das sind die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Niedersachsen (nur Region Lüneburg), wobei die Regionen Brandenburg-Südwest, Lüneburg, Leipzig und Halle als Phasing Out Regionen von der EU nur eine Übergangsunterstützung erhalten. Das Programm hat im Schienenbereich ein Investitionsvolumen von 1,099 Mrd. Euro. Davon sind 714 Mio. Euro aus EU-Mitteln vorgesehen.

A.4 Bundesfernstraßen

A.4.1 Grundsätze der Straßenplanung des Bundes

Aufbauend auf den zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Ziele ergeben sich für den Verkehrsträger Straße folgende Schwerpunkte:

- Stärkung der deutschen Straßeninfrastruktur in einem größer werdenden Europa,
- Fortsetzung des Aufbaus eines leistungsfähigen Bundesfernstraßennetzes in den neuen Ländern und des Ausbaus in den alten Ländern,
- gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen,
- Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,
- Sicherung des vorhandenen Netzes der Bundesfernstraßen durch verstärkte Erhaltung,
- Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für eine Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs.

A.4.2 Bestand**A.4.2.1 Netz der Bundesfernstraßen**

Anfang des Jahres 2008 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen

Verkehr von rund 231 181 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert.

Tabelle 6

Straßennetzlängen

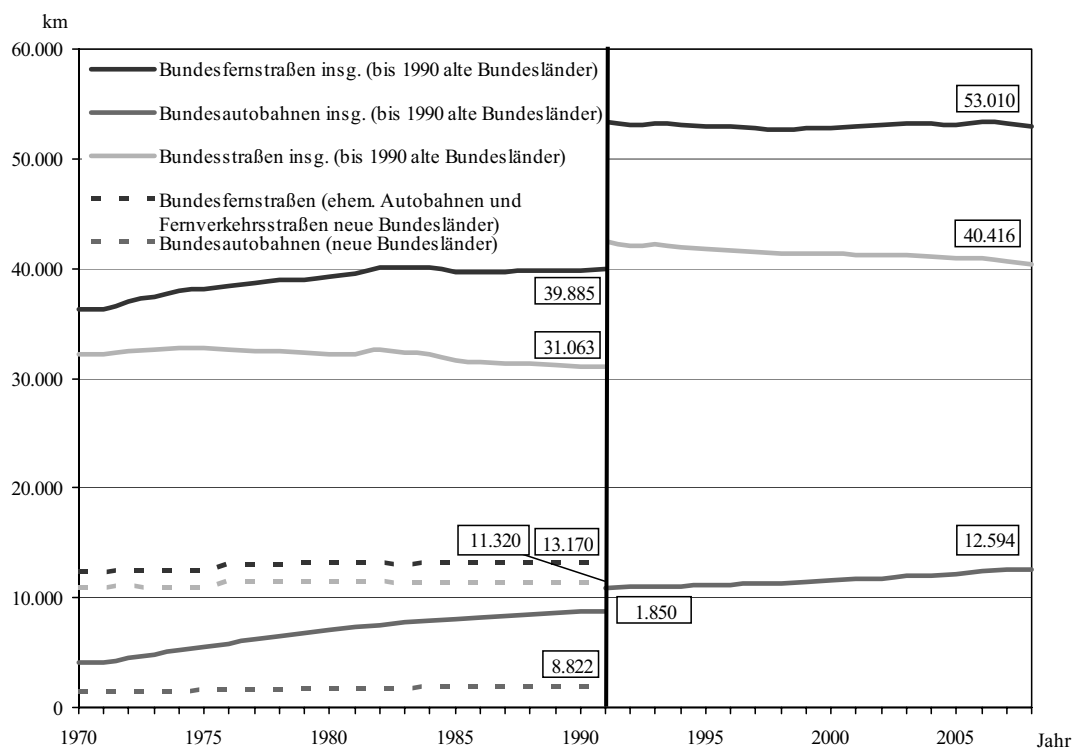
Straßennetz	Netzlänge ¹			Veränderung
	01.01.2007	01.01.2008		
	in km	in km	in %	in km
Bundesfernstraßen				
davon	53.242	53.010	22,9	–232
Bundesautobahnen	12.531	12.594	5,4	+63
Bundesstraßen	40.711	40.416	17,5	–295
Übrige überörtliche Straßen				
davon	178.117	178.172	77,1	+55
Landesstraßen	86.597	86.607	37,5	+10
Kreisstraßen	91.520	91.565	39,6	+45

¹ Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2008.

Die Zahlen der Längenstatistik beinhalten Umstufungen, Messdifferenzen, Fortführungen, Datenbankberichtigungen und Rundungsdifferenzen und sind mit den Bauleistungen desselben Zeitraums nicht unmittelbar vergleichbar.

In der folgenden Abbildung und im Anhang B.2.1 (Tabelle 30) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

Abbildung 2

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2008)

A.4.2.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die Bundesfernstraßen, deren Anlagevermögen 176,5 Mrd. Euro beträgt, in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden.

Fahrbahnbefestigungen

Die Zustandserfassung und -bewertung ZEB liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement der Bundesfernstraßen und ermöglicht netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilungen und -ausprägungen der Fahrbahnoberfläche. Die Zustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. Die Ergebnisse aus der ZEB dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfssprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

Die Ergebnisse (Gesamtwert) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen aus den Jahren 2003/2004 und der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 sind in beiden folgenden Abbildungen dargestellt.

Die fahrstreifenbezogenen Prozentanteile des Fahrbahnoberflächenzustandes sind vier Notenklassen zugeordnet. (Siehe Abbildungen 3 und 4 rechts oben)

A.4.2.3 Zustand der Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es aktuell über 38 000 Brücken. Das Anlagevermögen hierfür beträgt rund 40 Mrd. Euro.

Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMVBS eingeführt wurden.

Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen Überwachung und Prüfung unterzogen. Grundlage für die Bauwerksprüfung ist die Norm DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“.

Danach ist für jede Brücke im Abstand von 6 Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfungingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach erfolgt jeweils eine Einfache Prüfung. Bei den jährlich durchzuführenden Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke, und zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben in einem Prüfbe-

Abbildung 3

Fahrbahnzustand der Bundesautobahnen 2005–2006

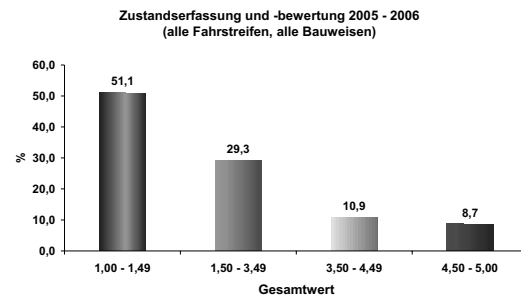
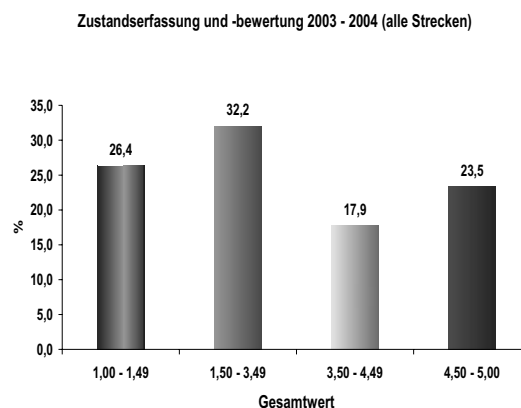


Abbildung 4

Fahrbahnzustand der Bundesstraßen 2003–2004

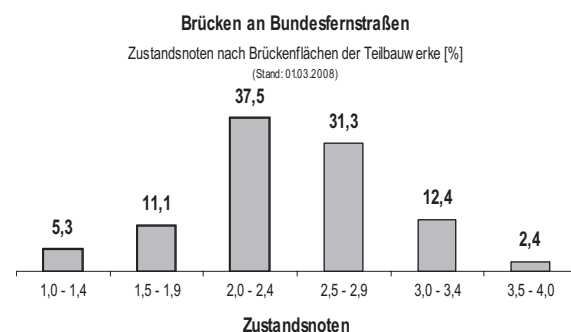


richt dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

Die Aufnahme der Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes erfolgt unter Nutzung moderner DV-Systeme im Rahmen der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Die Zustandsnoten sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 5

Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke



Die Zustandsnotenbereiche lauten wie folgt:

1,0–1,4	sehr guter Bauwerkszustand,
1,5–1,9	guter Bauwerkszustand,
2,0–2,4	befriedigender Bauwerkszustand,
2,5–2,9	ausreichender Bauwerkszustand,
3,0–3,4	nicht ausreichender Bauwerkszustand,
3,5–4,0	ungenügender Bauwerkszustand.

Das BMVBS arbeitet gemeinsam mit der BASt und den Straßenbauverwaltungen der Länder am Aufbau eines Bauwerk-Management-Systems (BMS). Ziel des modular konzipierten BMS ist die nachvollziehbare, objektive und optimierte Erhaltungsplanung nach einheitlichen Kriterien für einen bedarfsgerechten Einsatz der zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zustandsnotenverteilung insgesamt nahezu gleich geblieben, während die Ausgaben für die Erhaltung von Brücken und Ingenieurbauwerken der Bundesfernstraßen weiter gestiegen sind.

Der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten > 2,5 zeigt, dass aufgrund des Alters und der erhöhten Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen erfordern. Um hier eine weitere Verschlechterung des Zustands zu vermeiden, müssen daher in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Erhaltung der Bauwerke investiert werden.

Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Baulasträgern in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. So können schon Schäden geringeren Umfangs, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, zu einer Gesamtzustandsnote > 3,0 führen und zeigen damit den dringenden Handlungsbedarf auf. Besteht hierdurch eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, dann sind selbstverständlich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder notwendige Verkehrsbeschränkungen unverzüglich zu veranlassen.

Für die Funktion der Brücken im Straßennetz ist neben dem Zustand auch eine ausreichende Tragfähigkeit der Konstruktion von entscheidender Bedeutung. Zwar wurden im Laufe der Jahre die Bemessungslasten für neue Brücken immer wieder der Verkehrsentwicklung und den steigenden zulässigen Gesamtgewichten von Lkws angepasst, notwendige Verstärkungen älterer Brücken sind jedoch nur begrenzt und oft nur mit großem technischen und finanziellen Aufwand möglich.

Problematisch sind für den Bauwerksbestand neben der überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs auf den Straßen Überladungen von Lkw und die stark ansteigende Zahl der genehmigten Schwerlasttransporte. Aktuell vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranlasste Verkehrsmessungen und Nachrechnungen haben ergeben, dass ältere Bauwerke in hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen bereits den heute vorhandenen Verkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können, wodurch die vorgesehene Nutzungsdauer der Bauwerke nicht mehr in allen Fällen erreicht werden kann.

Auch durch diese Entwicklung ist eine weitere Zunahme der Investitionen in den Bestand der Ingenieurbauwerke erforderlich.

A.4.2.4 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie die Verkehrsstärken.

Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 2008 wurde für das Bundesgebiet die in folgenden Tabelle aufgeführten Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Tabelle 7

Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tausend		Zuwachs ²
	01.01.2007	01.01.2008 ²	in %
Krafträder	3.969,1	3.566,1	2,6
Pkw	46.569,7	41.183,6	0,4
Lkw	2.604,1	2.323,1	2,3
übrige Kfz ¹	2.368,5	2.257,3	— ³
Summe Kfz	55.511,4	49.330,1	— ³

¹ Einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.

² Ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent), Veränderungsraten wurden auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.

³ Keine Angabe.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 01/2008

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Aufgrund von EU-Vorschriften werden ab 1. März 2007 die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. Bisher waren diese enthalten; zum 1. Januar 2006 machten sie etwa 12 Prozent des Pkw-Bestands aus. Die Motorisierung steigt von 682 Pkw pro 1 000 Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2006 auf 692 Pkw im Jahr 2011 an.¹

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 01/2008

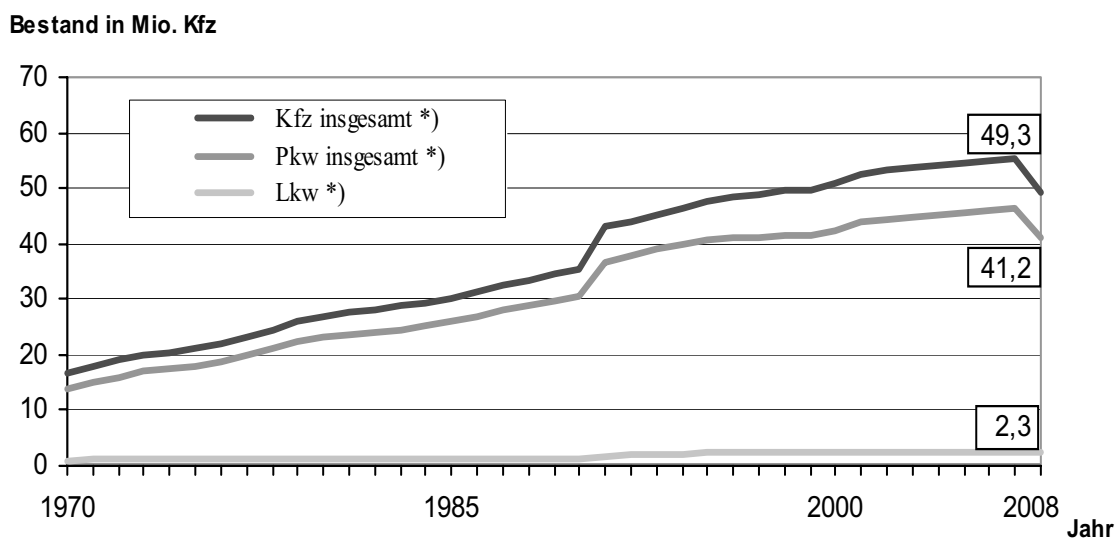
Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerververkehrs (SV) ermittelt (siehe nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der anschließenden Abbildung dargestellt sind.

Auf Bundesautobahnen hat die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke um rund 2 Prozent zugenommen, der Schwerververkehrsanteil um fast 3 Prozent, auf Bundesstraßen sind die Verkehrsstärken um knapp 1 Prozent gestiegen, der Schwerververkehrsanteil ist um ca. 2 Prozent gesunken.

Abbildung 6

Entwicklung des Kfz-Bestandes (jeweils zum 1. Januar des Jahres)



* Ab 1991 ABL + NBL, ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent).
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 01/2008

Tabelle 8

Verkehrsstärken

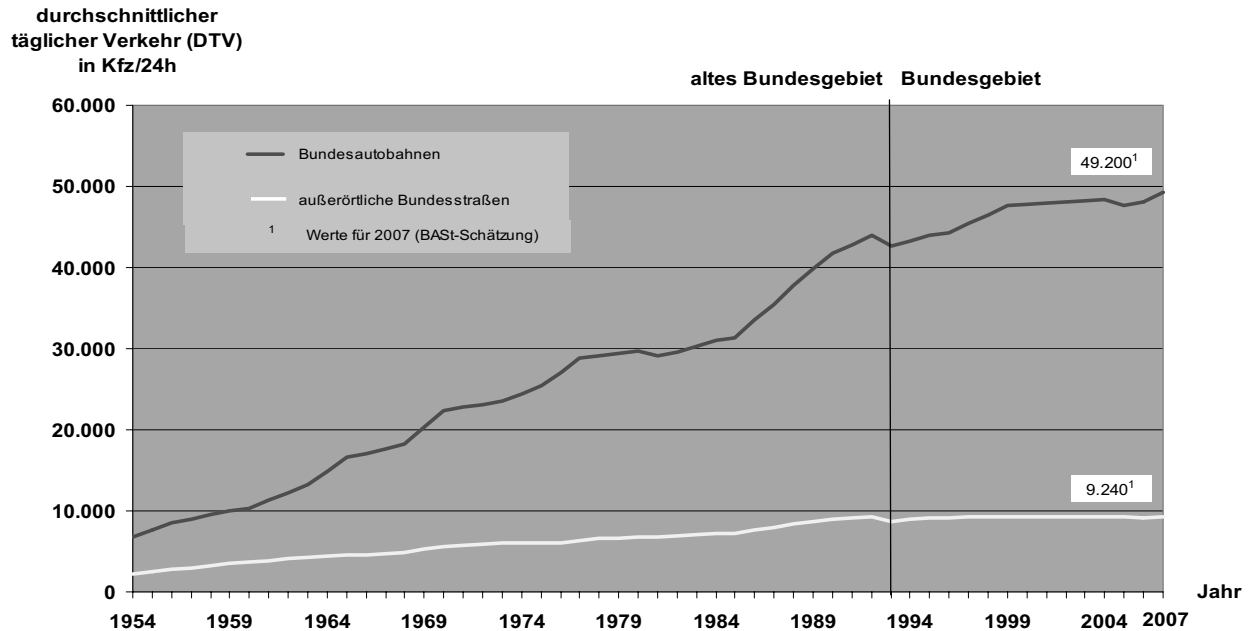
Straße	2006 ¹		2007 ²		Änderungen 2006/2007	
	DTV _{Kfz} Kfz/24 h	Anteil SV %	DTV _{Kfz} Kfz/24 h	Anteil SV %	des DTV _{Kfz} %	des Anteil SV %
Bundesautobahnen	48.100	15,1	49.200	15,5	2,1	2,6
Bundesstraßen außerorts	9.160	8,5	9.240	8,3	0,9	-2,4

¹ Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen.

² Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Abbildung 7

**Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen
(vor 1993: nur alte Bundesländer)**



Fahrleistungen

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Rund 48,0 Prozent der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr werden auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Außer-

ortsstraßen rund 23 Prozent beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die mit einem Längenanteil von 5,4 Prozent des gesamten überörtlichen Straßennetzes mehr als 32,5 Prozent der gesamten Kfz-Fahrleistungen übernehmen.

Tabelle 9

Jahresfahrleistungen (JFL)

Netz/Teilnetz	2006		2007		Änderungen 2006/2007 der Jahresfahr- leistungen
	Jahresfahr- leistung	Anteile	Jahresfahr- leistung	Anteile	
	Mrd. Kfz-km	km	Mrd. Kfz-km	%	
Gesamtes Straßennetz¹	687,3¹	100,0	692⁴	100,0	0,7
davon:					
BFStr. außerorts	326,1²	47,3	333,2³	48,2	2,2
davon:					
Bundesautobahnen	218,7²	31,7	224,9³	32,5	2,8
Bundesstraßen	107,4²	15,6	108,3³	15,7	2,2

¹ DIW: Verkehr in Zahlen

² Bundesanstalt für Straßenwesen

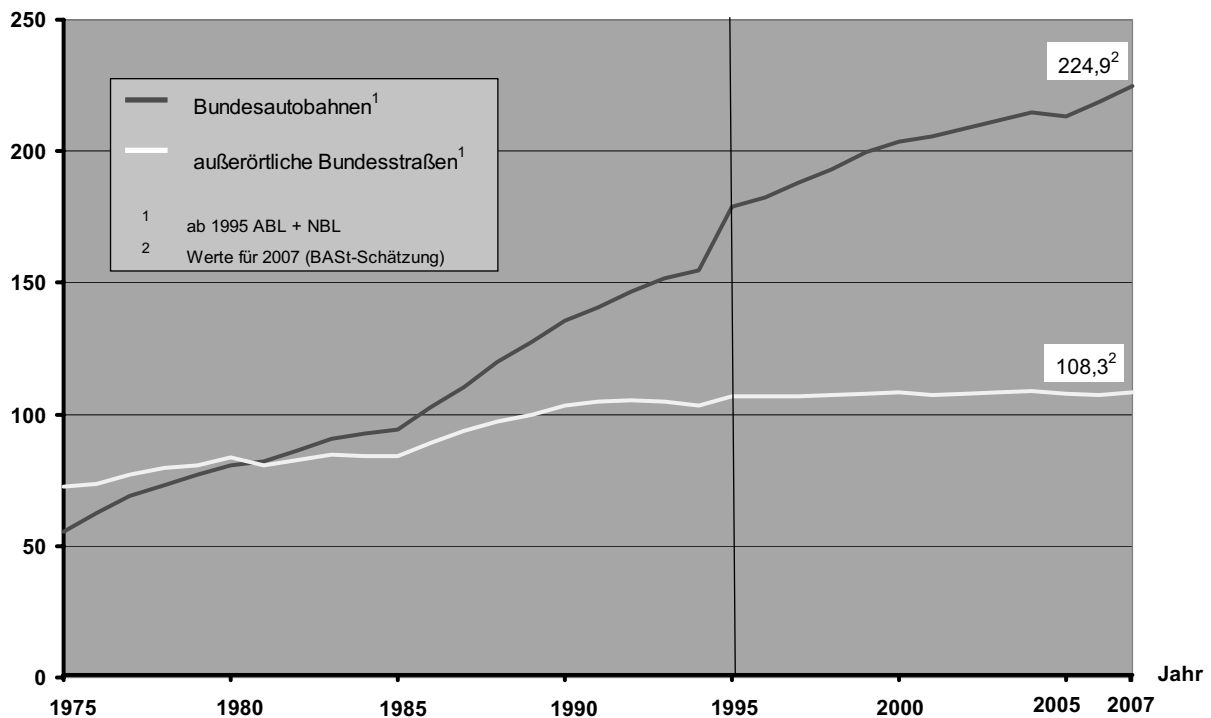
³ Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

⁴ Wert des DIW liegt noch nicht vor.

Abbildung 8

Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen (vor 1995 nur alte Bundesländer)

JFL in Mrd. Kfz-km

**Baustellen auf Autobahnen**

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Die Planung der Bauzeiten erfolgt in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkehrsstärke als maßgeblicher Einflussgröße. Bauarbeiten in den Hauptreisezeiten sind auf allen Reiserouten möglich, sofern die Anzahl der Fahrstreifen beibehalten wird und dabei ein Schwellenwert von 16 000 Kfz/24 h und Fahrstreifen nicht überschritten wird. Darüber hinaus sollen auf festgelegten Netzmaschen ganzjährig zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken vermieden werden.

Im Jahr 2007 bestanden rund 1 042 Baustellen auf Bundesautobahnen, an denen acht Tage und länger gearbeitet wurde.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von acht Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Knotenpunkten werden von jedem Bundesland unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter <http://www.bmvbs.de> verfügbar.

A.4.3 Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen

Das 5. Fernstraßenausbaugesetz und der als Anlage zugehörige „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ (BPL) sind am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten. Der neue BPL weist für die Neubau- und Erweiterungsinvestitionen des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs im Bundesfernstraßennetz ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 80 Mrd. Euro aus.

Laufende und fest disponierte Neubau- und Erweiterungsvorhaben einschließlich der Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte sind in Höhe von rund 29 Mrd. Euro festgeschrieben. Neue Projekte mit einem Gesamtvolumen von rund 23 Mrd. Euro konnten in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestellt werden. Der „Weitere Bedarf“ enthält Vorhaben mit nachgewiesener gesamtwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit, deren Investitionsvolumen aber den Finanzrahmen überschreitet. Die WB-Vorhaben haben ein Volumen von rund 28 Mrd. Euro; davon sind Projekte im Gesamtwert von rund 8 Mrd. Euro mit einem Planungsrecht versehen. Für diese Projekte können die Länder nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen die Planung aufnehmen und bis zur Baureife führen.

Im Zeitraum 2001–2007 konnten bereits 19,8 Mrd. Euro = 38 Prozent (nominal ohne Kostensteigerungen) in die vordringlichen Bedarfsplanprojekte finanziert werden,

davon in den neuen Ländern – insbesondere bedingt durch den vorrangigen Bau der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – überproportional rund 8,8 Mrd. Euro = 45 Prozent des Gesamtvolumens.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung des Autobahnnetzes. So wurden seit 2001 mit rund 9,2 Mrd. Euro rund 900 km Autobahnen (47 Prozent des Bedarfsplans) neu gebaut sowie mit rund 4,3 Mrd. Euro rund 500 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert (23 Prozent des Bedarfsplans). Insbesondere die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit trug zu dieser positiven Bilanz bei. Darüber hinaus konn-

ten mit rund 6,3 Mrd. Euro 1 350 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut werden, davon 210 Ortsumgehungen (jeweils 25 Prozent des Bedarfsplans). Für im Bau befindliche Projekte sind ab 2008 noch rund 7 Mrd. Euro abzufinanzieren.

A.4.4 Straßenbauleistungen im Jahr 2007

A.4.4.1. Bundesfernstraßenfinanzierung 2007 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)

Für die Bundesfernstraßen standen für das Jahr 2007 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2007 vom 28. Dezember 2006 (BGBl. I, Nr. 65, S. 3346) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

Tabelle 10

Bundesfernstraßenfinanzierung 2007 – Haushaltssoll

	Mio. €
Haushaltsmittel Kapitel 1210	4.571,8
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	1.080,8
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	6,3
– Einsparung für Kapitel 1202 (Rückführung Schiene und OU Zittau)	– 76,0
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	5.582,9

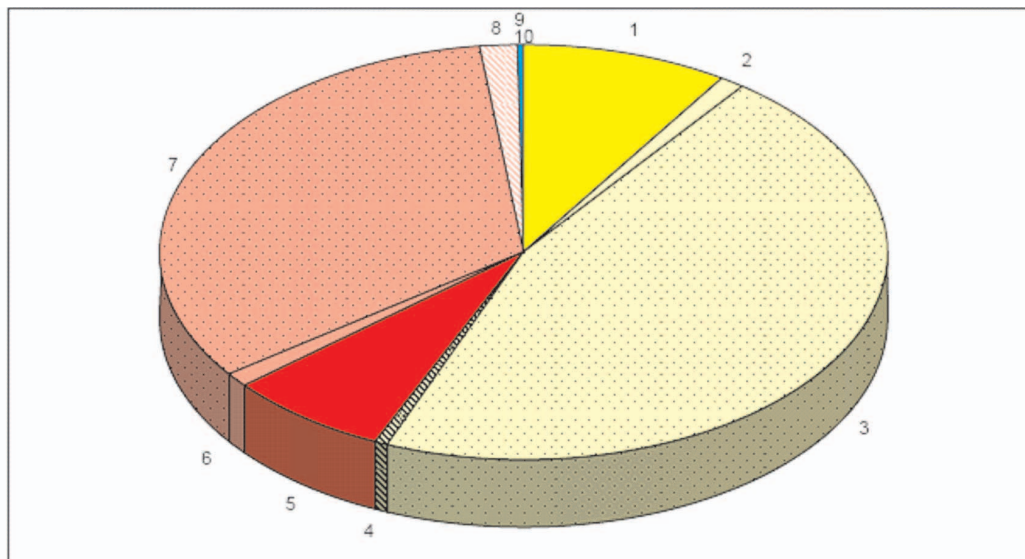
Tabelle 11

Bundesfernstraßenfinanzierung 2007 – IST-Ausgaben

	Mio. €
Kapitel 1210 (davon Verstärkung durch Mittelausgleiche)	4.707,2 (41,0)
Kapitel 1202 (Maut und Aufbauhilfefonds Hochwasser)	1.125,8
Summe IST-Ausgaben	5.833,0
Nichtinvestitionen	908,0
Investitionen	4.925,0
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, incl. Refinanzierung	2.486,1
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	2.438,9
(nachrichtlich)	
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	90,9
– Ausgabereste Berichtsjahr	3,1
Kapitel 1202 Titel 713 71 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	35,0
Kapitel 1222 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	67,0

Abbildung 9

**Haushalt 2007 – Ist-Ausgaben Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 und Kap. 1202
(Bundesfernstraßen)**



	- Mio € -	%
A Bau und Betrieb - Bundesautobahnen	3.312,6	56,8%
davon:		
1. Straßenbetriebsdienst	529,3	9,1%
davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(112,6)	
2. Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	67,2	1,2%
3. Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	2.676,1	45,9%
Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutz	1.163,8	
Erweiterung auf 6 oder mehr Fahrstreifen	585,6	
Neubau	724,6	
Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	202,2	
4. Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	40,0	0,7%
B Bau und Betrieb - Bundesstraßen	2.504,4	42,9%
davon:		
5. Straßenbetriebsdienst	418,8	7,2%
davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(50,7)	
6. Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	58,0	1,0%
7. Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	1.925,6	33,0%
Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutz	951,8	
Neubau	892,9	
Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	80,9	
8. Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	102,0	1,7%
C Sonstiges	16,1	0,3%
davon:		
9. Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG	0,4	0,0%
10. Weitere Ausgaben (u.a. Forschung)	15,7	0,3%
Zusammen:	5.833,1	100,0%
Anteil Bedarfsplanmaßnahmen (BPL)	2.486,1	42,6%
davon VDE	383,8	
hinzu aus Kap. 1222	67,0	

A.4.4.2 Bauleistungen

A.4.4.2.1 Übersicht der Bauleistungen

Im Berichtsjahr sind die in der folgenden Tabelle zusammengefassten Streckenlängen fertig gestellt worden. Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang detailliert dargestellt.

A.4.4.2.2 Bundesautobahnen – Erweiterung und Neubau

Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ist die Erweiterung der hochbelasteten Betriebsstrecken der Bundesautobahnen auf sechs und mehr Fahrstreifen erforderlich. Im zeitlichen und baulichen Zusammenhang mit der Querschnittserweiterung werden diese Strecken grundhaft erneuert und dem derzeitigen technischen und ökologischen Standard angepasst.

Im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist vorgesehen, rund 2 200 km der Bundesautobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen zu erweitern. Schwerpunkte der Bundesautobahn-Erweiterung sind neben den Erweiterungstrecken der VDE die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 9.

Im Berichtsjahr sind 14 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 52,8 km auf sechs Fahrstreifen ausgebaut und für den Verkehr freigegeben worden. Weitere 228,7 km waren in Bau. Für die Erweiterung der Bundesautobahnen sind im Berichtsjahr rund 590 Mio. Euro ausgegeben worden.

Angesichts der heute durchweg hohen und weiter steigenden Verkehrsbelastung im Autobahnnetz unterstützt die gleichzeitige Realisierung von Erhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen (eine einzige Baustelle) an Fahrbahnen

das Ziel, die Zahl der „Störungen“ und damit Fahrzeitverluste so gering wie möglich zu halten.

Die Gesamtlänge der sechs- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 2008 rund 2 800 km.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf sechs und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung geben der Anhang B.2.6 sowie die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2007“.

Neubau²

Der Vordringliche Bedarf des Bedarfsplanes beinhaltet rund 1 900 km Neubaustrecken. Im Berichtsjahr sind zwei Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 21,0 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden. Weitere 237,4 km Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 12 594 km erreicht.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 1 Mrd. Euro aufgewendet.

Die Einzelvorhaben sind im in Kapitel B.2.3.2 aufgelistet und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2007“ dargestellt.

A.4.4.2.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der sieben VDE-Straße. Nach den derzeitigen Dispositionen wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme der A 44 (Teil des Projektes 15) weitestgehend bis 2010 fertig zu stellen.

² Definition des Bautyps gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

Tabelle 12

Bauleistungsübersicht 2007 – Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Bautyp	Verkehrsfreigaben ¹ (km)	
Bundesautobahnen	Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen)	sechsstreifig	52,8
		achtstreifig	—
	Neubaustrecken	zweistreifig	—
		vierstreifig	21,0
		sechsstreifig	—
Bundesstraßen	Neubau und Erweiterungstrecken	zweistreifig	10,9
		vierstreifig	51,8
	Ortsumgehungen	zweistreifig	121,6
		vierstreifig	—

¹ Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten.

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Davon waren Ende 2007 rund 1 770 km unter Verkehr und weitere rund 90 km im Bau. Damit sind über 90 Prozent des VDE-Straße-Projekt volumens realisiert oder in der Umsetzungsphase.

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2007 rund 13,7 Mrd. Euro investiert. Das entspricht mehr als 80 Prozent der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 16,5 Mrd. Euro.

Im Einzelnen waren Ende 2007 die folgenden Bauziele erreicht:

Projekt 10: A 20, Lübeck–Stettin (A 11)

Die 323 km lange, 4-streifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2006 unter Verkehr.

Projekt 11: A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das Projekt umfasst die Querschnittserweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen (324 km) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 km) und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen vom AK Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum AD Schwanebeck (A 11).

Der 208 km lange, zur A 2 gehörende Projektteil wurde bereits 1999 durchgängig für den Verkehr freigegeben.

Von der 124 km langen Erweiterungsstrecke des Berliner Süd- und Ostrings im Zuge der A 10 waren folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 105 km unter Verkehr:

- AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),
- östlich AD Nuthetal (A 115)–südlich AD Schwanebeck (A 11).

Das AD Nuthetal und das AD Schwanebeck sowie die 8-streifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal sind in Bau bzw. in der Planung.

Projekt 12: A 9, Nürnberg–Berlin

Das Projekt beinhaltet auf einer Länge von 372 km die Querschnittserweiterung der A 9 von vier auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung.

Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 346 km waren 6-streifig unter Verkehr:

- AK Nürnberg (A 3)–AS Schleiz,
- AS Triptis–südlich AK Hermsdorf (A 4),
- AS Bad Klosterlausnitz–AD Potsdam (A 10).

Ein weiterer Abschnitt mit einer Gesamtlänge von rund 4 km war in Bau.

Projekt 13: A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle

Von der 208 km langen, 4-streifigen Neubaustrecke waren rund 162 km unter Verkehr:

- A 38; AD Drammetal (A 7)–AS Breitenworbis,
- A 38; AD Bleicherode–AS Eisleben,
- A 38; AD Halle-Süd (A 143)–AK Rippachtal (A 9)–AS Lützen,
- A 143; AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 34 km waren in Bau.

Projekt 14: A 14, Halle–Magdeburg

Der 102 km lange, 4-streifige Neubau ist bundesweit das erste auf seiner ganzen Länge für den Verkehr freigegebene VDE-Straßenprojekt. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Könnern–AS Schönebeck am 30. November 2000 ist die A 14 von Halle bis Magdeburg – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

Projekt 15: A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz

Das mit rund 457 km längste VDE-Straßenprojekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Querschnittserweiterung von der künftigen A 44 bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit 6-streifigem Neubau der A 4, Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und die Ergänzung der 2. Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg, den 4-streifigen Neubau von Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 und A 44 waren Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 322 km für den Verkehr freigegeben:

- A 4; AD Wommen–AS Magdala,
- A 4; Podelsatz–westlich AK Hermsdorf (A 9),
- A 4; östlich AK Hermsdorf (A 9)–AS Ronneburg,
- A 4; AS Schmölln (LGr TH/SN)–AS Glauchau-Ost,
- A 4; AS Limbach-Oberfrohna–Bundesgrenze bei Görlitz,
- A 44; AS Hessisch Lichtenau-Mitte–AS Hessisch Lichtenau-Ost (Walburg).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 33 km waren in Bau.

Projekt 16: A 71, Schweinfurt–Erfurt; A 73, Lichtenfels–Suhl

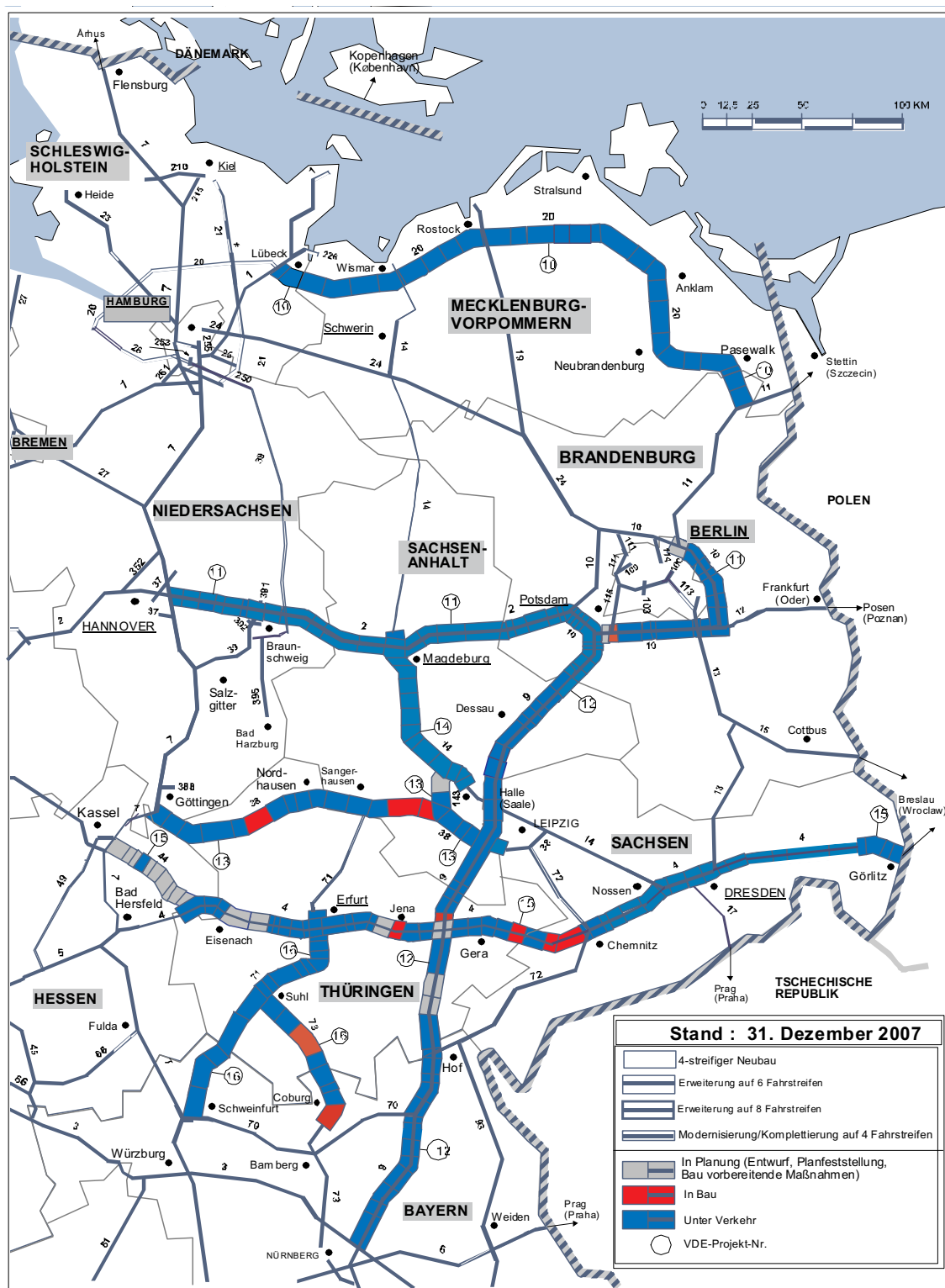
Von der 222 km langen, 4-streifigen Neubaustrecke waren zwei große, zusammenhängende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 198 km unter Verkehr:

- A 71; Gesamtstrecke,
- A 73; Ebersdorf b. Coburg (B 303)–AS Eisfeld-Nord und AS Schleusingen–AD Suhl.

Alle übrigen Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 24 km waren in Bau.

Abbildung 10

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße



DEGES

Von den insgesamt rund 2.000 km der VDE-Straße werden rund 60 Prozent (darunter nahezu alle Neubaustrecken in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen) von der DEGES betreut. Bei einer Gesamtlänge von rund 1 220 km ist damit ein Investitionsvolumen von rund 8,82 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten) verbunden.

Die DEGES, als privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft am 7. Oktober 1991 in Berlin gegründet, arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES waren zunächst die Bundesrepublik Deutschland und die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Nach dem Beschluss der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg vom 31. August 2007 ist darüber hinaus als erstes westliches Bundesland Hamburg weiterer Gesellschafter der DEGES geworden. Von den Gesellschaftern als Dienstleister ohne hoheitliche Funktionen eingesetzt, konzentriert sich die DEGES auf die Aufgabe des Projektmanagements.

Zur Bewältigung der eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs- sowie Bauvorbereitungs- und Bauüberwachungsleistung bedient sie sich weitestgehend geeigneter, über Vergabeverfahren ausgewählter Dienstleister (Ingenieurbüros usw.). Die hoheitlichen Aufgaben hingegen, insbesondere die Verfahren zur Baurechterlangung und eventuell erforderliche Enteignungsverfahren, bleiben in der Zuständigkeit der Länderverwaltungen.

Ende des Jahres 2007 waren insgesamt 1 071 km (88 Prozent) der übertragenen VDE-Projekte von der DEGES fertig gestellt. Weitere 108 km (9 Prozent) waren zum 31. Dezember 2007 in Bau.

A.4.4.2.4 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau**Neubau und Erweiterung**

Für den Neubau und 4streifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 890 Mio. Euro ausgegeben und 42 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 184,3 für den Verkehr freigegeben. Weitere 115 Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 506,3 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen hat der Bau von Ortsumgehungen eine besondere Bedeutung und bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Im Berichtsjahr 2007 wurden bundesweit 27 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 121,6 km für den Verkehr freigegeben. 72 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 315,9 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau (Anhang und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2007“).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 40 416 km.

Radwegebau

Im Berichtsjahr wurden rund 82 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschl. Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 310 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 62 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis 2007 wurden rund 6 170 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 1 Mrd. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2007 rund 17 600 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

A.4.4.2.5 Verkehrsbeeinflussungsanlagen-Programm

Infolge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hochbelastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen. Moderne Verkehrstechnik – in geeigneter Form eingesetzt – kann nachweislich für eine wesentliche Verbesserung in der Verkehrsabwicklung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt dabei nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern – die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus sind positive Verkehrssteuerungseffekte auf Bundesfernstraßen erzielbar durch:

- Streckenbeeinflussung: Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen,
- Netzbeeinflussung: Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen,
- Zuflussregelung: Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen, -dreiecken und -anschlussstellen,
- Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe: Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen – z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen – RDS-TMC – zur Verfügung. Durch Verknüpfung der auf alle Verkehrsteilnehmer wirkenden Anlagen – z. B. Netzbeeinflussung – mit individuellen Telematiksystemen werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – bis Ende des Berichtsjahres wurden Bundesmittel in Höhe von rund 725 Mio. Euro verausgabt – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab. Auf Grund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen.

Das laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen dient der Realisierung festgelegter Maßnahmenschwerpunkte. Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind auch weiterhin jährlich Bundesmittel in Höhe von 40 Mio. Euro vorgesehen. Dies ist ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

A.4.4.2.6 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern als Überführungen herzustellen.

Konsequenterweise enthält das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Überführungen oder sonstiger technischer Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Für Bahnübergangsbeseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 19 Mio. Euro verausgabt.

Um die aus Sicherheitsgründen gebotene Beseitigung von Bahnübergängen nicht an der Finanzschwäche eines der Beteiligten scheitern zu lassen, sieht das Eisenbahnkreuzungsgesetz vor, dass bei bundeseigenen Eisenbahnen der Bund ein Drittel der Kosten übernimmt, auch wenn der Bund nicht als Baulastträger an der Kreuzung beteiligt ist. Für das Bundesdrittel an Bundesstraßen und Straßen, die in fremder Straßenbaulast stehen, wurden im Berichtsjahr in Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) Investitionsmittel in Höhe von rund 67 Mio. Euro aufgewendet.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen sind im Anhang B.2.6 dargestellt.

Auch in den kommenden Jahren ist für Bahnübergangsbeseitigungen sowie für andere technische Sicherungen mit einem hohen Ausgabenniveau zu rechnen.

A.4.4.2.7 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum

Ende des Berichtsjahres 38 066 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 28,97 Mio. m².

Im Jahr 2007 wurden 3 Tunnel fertig gestellt, so dass sich jetzt insgesamt 220 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 217,3 km im Zuge von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes befinden. Weitere 26 Tunnel sind zurzeit im Bau.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen sind im Kapitel B.2.5 zusammengestellt.

A.4.4.2.8 Umweltschutz

Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 94 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 26 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rund 120 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 4,2 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 22,4 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 40,0 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 10 400 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 1 108 km,
- Lärmschutzwände: 2 126 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 879 000 m².

Die Tabelle auf Seite 38 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2007“.

Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen setzt der Straßenbau mit umweltbezogenen Maßnahmen auch die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege um. Dabei werden auch die aktuelle Rechtsprechung zum Artenschutz und die damit verbundenen erhöhten Anforderungen berücksichtigt. Zu den Straßenbauleistungen 2007 gehörten somit auch Aufwendungen zum Umweltschutz für die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore wurden vorrangig durch Trassenführungen außerhalb bedeutender Schutzgebiete vermieden. Ausreichend bemessene Talbrücken, artgerecht

Tabelle 13

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
	2007	gesamt*	2007	gesamt*	2007	gesamt*
	km		km		m ²	
Baden-Württemberg	0,82	68,49	0,98	139,62	381	150.918
Bayern	7,86	286,98	2,85	214,96	659	72.428
Berlin	—	0,74	2,46	43,12	—	26.873
Brandenburg	—	6,46	0,52	65,10	73	10.409
Bremen	0,30	3,17	2,37	76,98	—	3.049
Hamburg	0,36	15,05	0,37	19,82	383	19.833
Hessen	—	36,97	4,49	125,74	335	72.747
Mecklenburg-Vorpommern	0,55	13,24	0,24	8,83	133	6.683
Niedersachsen	0,75	109,67	7,80	312,70	615	89.716
Nordrhein-Westfalen	3,47	393,57	7,79	806,68	1.317	162.476
Rheinland-Pfalz	1,18	23,00	6,87	101,83	3.363	104.721
Saarland	—	23,43	—	28,79	103	8.062
Sachsen	2,65	40,00	1,07	75,23	1.359	76.856
Sachsen-Anhalt	0,61	5,58	0,93	23,27	597	21.684
Schleswig-Holstein	1,66	61,10	—	59,54	17	18.396
Thüringen	2,24	20,63	1,31	24,08	1.022	34.367
Bundesgebiet	22,44	1 108,10	40,03	2 126,30	10.357	879.218

* = seit 1978 bis einschl. 2007.

gestaltete Tierquerungshilfen in Verbindung mit entsprechenden Leit- und Sperreinrichtungen minimieren unvermeidbare straßenbaubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten damit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundsystems. Im Bereich von Fließgewässerquerungen wurden artgerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die den Auenverbund und einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers weiterhin ermöglichen. Leitpflanzungen und Überflughilfen im Bereich der Straßen sollen eine Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse beheben. Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisten im Rahmen einer umweltschonenden Bauausführung den Bestandsschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer wurden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft wurden vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer behutsam renaturiert,

angrenzende Uferrandzonen aus der intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und zusammen mit neu angelegten Ufergehölzsäumen, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt.

Strukturarme Kulturlandschaften wurden u. a. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artenreichen Gehölz- und Grünlandbiotopen ökologisch aufgewertet und ein neues Lebensraumverbundsystem entwickelt.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen wurden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Auf diesen Flächen wurden vielfältige floristische und faunistische Lebensräume angelegt.

Die Straßenbauleistungen 2007 umfassten daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straßen in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung.

Darüber hinaus sind in den Leistungen die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege mit gezielten Entwicklungs-, Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Entwicklungsziele und Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

A.4.5 Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßennetz ist historisch gewachsen und weist daher sehr unterschiedliche Ausbaustandards hinsichtlich der Trassierung, der Breite, der Frostsicherheit und der Tragfähigkeit der Fahrbahnbefestigungen sowie der Konstruktion und Tragfähigkeit der Bauwerke auf. In den alten Ländern stammt ein erheblicher Teil der Bundesautobahnen aus den 60er und 70er Jahren, der grundhaft erneuert werden muss. In den neuen Ländern werden bei den Bundesstraßen Erneuerungsmaßnahmen notwendig, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen (z. B. Gradientenverbesserung, Trassierungsanpassung) kombiniert werden müssen. Hierfür ist ein erheblicher Mitteleinsatz und ein gezieltes Erhaltungsmanagement erforderlich.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Dabei kommt einer technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierten Erhaltungsplanung eine verstärkte Bedeutung zu. Zur Unterstützung dieser netzweiten Optimierung der Erhaltungsplanung wurde in den letzten Jahren ein bundesweites Erhaltungsmanagement vom BMVBS mit Unterstützung der Straßenbauverwaltungen der Länder, der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt und sukzessive eingeführt. Ziel der mit den Ländern koordinierten Erhaltungsplanung ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

A.4.5.1 Erhaltung der Bundesfernstraßen (Ausgaben)

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungssanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau und Bundesautobahn-Erweiterung – wurden im Berichtsjahr 2007 insgesamt 1 574 Mio. Euro ausgegeben, davon für

- Bundesautobahnen: 916 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 658 Mio. Euro.

A.4.5.2 Erhaltung der Ingenieurbauwerke (Ausgaben)

Wesentliche Grundlage für die Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken ist die Zustandsbewertung der Bauwerke im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen.

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke an den Gesamterhaltungsausgaben für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 330 Mio. Euro bei etwa 20 Prozent mit steigender Tendenz.

Neben kleineren Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zum Routinegeschäft der Auftragsverwaltungen gehören, stehen bei Großbrücken im Zuge von Autobahnen zunehmend umfangreiche Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen an (siehe A.4.2.3). Neben Instandsetzungen werden auch Verstärkungen und in manchen Fällen sogar Ersatzneubauten erforderlich.

Im Kapitel B.4.6 sind die laufenden großen Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken zusammengefasst.

A.4.6 Public Private Partnership für den Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Public Private Partnership (PPP) im Bundesfernstraßenbau werden Partnerschaften über 30 Jahre zwischen den Straßenbauverwaltungen und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwarten sich die Beteiligten Effizienzgewinne in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung. Darüber hinaus können durch diese Form der Einbindung Privater Innovationen im Infrastrukturausbau weiter entwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen von Betreibermodellen Anwendung, um wesentliche Aufgaben (Finanzierung, Bau, Betrieb, Erhaltung) an Private zu übertragen.

Das BMVBS startete im Februar 2005 ein PPP-Programm im Bundesfernstraßenbau mit zunächst zwei Modellstrukturen:

1. Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)
2. Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) (F-Modell).

Unter Einbeziehung der VIFG werden die PPP-Initiativen koordiniert, die Betreibermodelle bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, bei ihrer Realisierung sowie bei ihrem Evaluierungsprozess begleitet. Ferner werden Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen Public-Private-Partnership-Projekten im Verkehrssektor gebündelt, aufbereitet und dokumentiert.

A.4.6.1 Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich:

- Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.

- Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im Konzessionsabschnitt oder Teile davon werden für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen.
- Zusätzlich kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird ebenso im Wettbewerb ermittelt wie im anderen Fall die dem Bund verbleibenden Teilbeträge.

Das erste A-Modell einer Reihe von Pilotprojekten auf der A 8 (Augsburg–München) wurde bereits Anfang 2007 an einen privaten Betreiber vergeben. Der Abschnitt der A 4 (LGr HE/TH–AS Gotha, sog. Umfahrung Hörselberge) konnte im Sommer 2007 und der Abschnitt der A 1 (AK Bremer Kreuz–AD Buchholz) im Juni 2008 an einen privaten Konzessionär vergeben werden. Für die A 5 (Malsch–AS Offenburg) wird eine Vergabe in 2009 angestrebt.

Evaluierung der A-Modell-Piloten

Vergabe begleitend wurden die Pilotprojekte ausgewertet. Ein Zwischenbericht wurde im Januar 2008 mit folgenden Schlussfolgerungen vorgelegt:

1. Die mit Public-Private-Partnership (PPP) verbundenen Ziele der Bundesregierung wie Förderung von Innovationen, Generierung von Effizienzvorteilen und schnellere Umsetzung von Großvorhaben konnten bei den Pilotprojekten bereits in Teilen erreicht werden. Eine Stärkung dieser Effekte ist z. B. durch eine stärker funktional ausgerichtete Ausschreibung zu erwarten.
2. Ein bis zum Ende der Verhandlungsverfahren aufrecht erhaltener Wettbewerb hat wesentlichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der PPP-Beschaffungsvariante.
3. Neben Ausbauprojekten, auf denen aus verkehrlichen Gründen auch bei weiteren Betreibermodellen der Schwerpunkt liegen sollte, sind auch Erhaltungsprojekte in die Projektauswahl einzubeziehen.
4. Besonderer Wert ist auf die Projektauswahl zu legen. In den Bereichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Vergabeverfahren sollten die begonnenen Standardisierungsschritte fortgesetzt werden.
5. Die rund 2-jährige Dauer der ersten Vergabeverfahren ist mit ausländischen, entsprechend komplexen Vorhaben vergleichbar, wobei eine weitere Verkürzung der Verfahrensdauer anzustreben ist. Dies wird jedoch nur in begrenztem Umfang möglich sein.
6. Die Pilotprojekte sind über den gesamten Konzessionszeitraum einem laufenden Vertragsmanagement und Projektcontrolling zu unterziehen; auch künftige Projekte sollen evaluiert werden.

Nachdem diese ersten Auswertungsergebnisse vorliegen, hat das BMVBS die Fortsetzung von PPP entschieden und damit den Weg für eine dauerhafte Implementierung freigegeben. Bei positivem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sollen die nachfolgenden Projekte als

nächste PPP-Maßnahmen auf den Markt gebracht werden:

1. A 1; Lotte/Osnabrück–Münster; A 30, Rheine–Lotte/Osnabrück;
2. A 6, Wiesloch–Weinsberg;
3. A 7, Bordesholm–Hamburg;
4. A 7, Salzgitter–Drammetal;
5. A 8, Ulm–Augsburg;
6. A 9, Hermsdorf–Schleiz;
7. Vorhaben im Zuge der A 45, im Bereich Dillenburg–Wetzlar;
8. Vorhaben im Zuge der A 60/A 643, Raum Darmstadt.

A.4.6.2 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbau-privatfinanzierungsgesetz (F-Modell)

Die Anwendung des F-Modells gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz bezieht sich auf die Aufgabenübertragung auf einen Privaten für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung von Brücken, Tunnel und Gebirgspässen im Zuge von Bundesfernstraßen sowie mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr. Der private Betreiber erhält als Gegenleistung von allen Nutzern eine Maut.

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung werden in Frage kommende Projekte auf ihre Geeignetheit und Marktfähigkeit anhand aktueller Daten intensiv geprüft. Dabei wird auch die mögliche Finanzierung durch einen Privaten bewertet. Erst nach Abschluss dieser Untersuchungen können Aussagen über eine künftige Realisierung als F-Modell getroffen werden. In der Baulast des Bundes kommen nach ersten Einschätzungen insbesondere folgende Großprojekte für eine Realisierung als F-Modell in Betracht:

- der Alaufstieg in Baden-Württemberg (A 8),
- die Weserquerung in Bremen (A 281),
- die Hafenquerspange in Hamburg (A 252).

Für die zwei Tunnelvorhaben in der Baulast der Gemeinden Rostock und Lübeck sind die Konzessionen vergeben. Als erstes Projekt nach dem F-Modell wurde nach 3 ½-jähriger Bauzeit 2003 der Warnowtunnel in Rostock dem Verkehr übergeben. Der Herrentunnel in Lübeck ist nach einer 4-jährigen Bauzeit seit 2005 als zweites realisiertes F-Modell in Betrieb.

Fortentwicklung der F-Modelle

Das BMVBS hat die F-Modell-Projekte begutachten lassen, um Schlussfolgerungen für laufende und künftige Projekte zu ziehen. Die F-Modell-Projekte wurden insbesondere unter den Aspekten „Projektauswahl und -vorbereitung“, „Finanzierung und Bau“, „Mautfestsetzungsverfahren und Betrieb“ untersucht. Etwaige Verbesserungsmöglichkeiten auf Modell- und Projektebene sollten internationale Erfahrungen mit PPP-Projekten berücksichtigen. Der

Bericht, in dem u. a. eine Abfederung des Verkehrsmengenrisikos durch Verfügbarkeitselemente sowie längere Konzessionslaufzeiten angeregt wurden, ist nach intensiver Diskussion mit den Ländern und der Wirtschaft im Januar 2008 den Ressorts und dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages übergeben worden.

A.4.6.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Mit dem Funktionsbauvertrag wird ein neuer Weg bei der konventionellen Vergabe von Bauleistungen gegangen. Der Funktionsbauvertrag fasst den Bau oder die Erneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung über einen weit über die bisherige Gewährleistungsfrist von vier Jahren hinausgehende Zeitspanne (15 bis 30 Jahre) in einem Vertragswerk zusammen. Über die gesamte Vertragslaufzeit werden dabei die vertragsgemäßen Gebrauchseigenschaften einer Straße ausschließlich über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand (z. B. Ebenheit, Griffigkeit) definiert und nicht mehr an bautechnischen Größen wie Baustoffe, Bindemittelgehalt und -menge etc. festgemacht.

Seit dem Jahr 2002 wurden folgende Pilotprojekte als Funktionsbauvertrag im Bereich der Bundesfernstraßen abgeschlossen:

1. A 61, Rheinland-Pfalz, Krefeld–Speyer, 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Kruft,
2. A 81, Baden-Württemberg, Stuttgart–Singen, 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Oberndorf und AS Rottweil,
3. A 93, Bayern, Hof–Staatsgrenze D/A, 11 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Brannenburg und AS Kiefersfelden,
4. A 31, Nordrhein-Westfalen, Emden-Bottrop, 11 km grundsätzliche Erneuerung beider Fahrtrichtungen zwischen AS Gescher/Coesfeld und AS Reken.

Die Projekte

5. A 61, Nordrhein-Westfalen, 8,7 km grundsätzliche Erneuerung beider Fahrtrichtungen zwischen dem Rastplatz „Blauer Stein“ und AS Miel,
6. B 3a OU Friedberg, Hessen

sind derzeit im Bau; weitere Maßnahmen sind in Planung.

Der bisher auf den Straßenoberbau beschränkte Funktionsbauvertrag wurde auf die Leistungen für die Erdbauwerke und die Entwässerungsanlagen (bisher konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben) erweitert, um damit die vorgenannten Leistungen über ein Leistungsprogramm ohne Leistungsverzeichnis in das Vertragswerk zu integrieren. Zur Beschreibung dieser Leistungen wurden entsprechend der dem Funktionsbauvertrag verbundenen Grundidee – soweit möglich – nicht bautechnische Größen, sondern Funktionsanforde-

rungen definiert, auf die der Bieter sein Leistungsangebot abzustellen hat.

Das BMVBS strebt eine Erweiterung der Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau an. Angedacht ist zudem eine Ausweitung des Funktionsbauvertrags auf weitere Bereiche (Straßenausstattung, Ingenieurbauwerke).

A.4.7 Betrieb

A.4.7.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen (einschließlich der Kfz und Geräte sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Tunnelbetrieb) wurden im Berichtsjahr insgesamt 784,8 Mio. Euro ausgegeben, davon für

- Bundesautobahnen: 416,7 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 368,1 Mio. Euro.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von insgesamt 163,3 Mio. Euro, davon für

- Bundesautobahnen: 112,6 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 50,7 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (gerundet):

- Winterdienst 4 900 Euro/km,
- Grünpflege 7 900 Euro/km,
- Reinigung 5 200 Euro/km,
- Streckenwartung/Schadensbehebung 6 700 Euro/km,
- Instandhaltung der Ausstattung 3 600 Euro/km,
- Sofortmaßnahmen 1 800 Euro/km,
- Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz 4 500 Euro/km.

A.4.7.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2007 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an

- 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 594 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 534 km mit Notruffeinrichtungen ausgerüstet (rund 16 000 Notrufsäulen).

A.4.7.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 12 600 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind keine Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen.

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

- A 1 Bremen–Hamburg: AM Hittfeld (N),
- A 2 Wollin–Magdeburg: AM Theeßen (N),
- A 5 Karlsruhe–Heidelberg: AM Walldorf (E),
- A 38 Leipzig–Südwest–Parthenaue: AM Leipzig (N),
- A 38 Arenshausen–Heringen: AM Breitenworbis (N),
- A 656 Mannheim–Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (E).

Die Standorte der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2007“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 219 100 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen 222 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien in Betrieb gegangen:

- B 1 Biederitz–Burg: SM Körbelitz,
- B 175 Nossen–Döbeln: SM Döbeln.

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau:

- B 6n Stapelburg–Blankenburg: ASM Wernigerode,
- B 11n Deggendorf–Grafling: SM Deggendorf,
- B 92 Adorf–Oelsnitz: SM Adorf.

A.4.8 Rastanlagen an Bundesautobahnen

Auf den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen einen oder mehrere Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle, Raststätte sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) umgebaut, fertig gestellt und in Betrieb genommen:

- A 2 Oberhausen–Bielefeld: R Rhynern/Nord (Ersatzneubau),
- A 3 Köln–Frankfurt: R Fernthal/West (Umbau), R Bad Camberg/West (Umbau),
- A 5 Karlsruhe–Offenburg: R Baden-Baden (Umbau),
- A 8 Rosenheim–(Salzburg): T und R Holzkirchen/Süd (Umbau), T und R Hochfelln/Nord (Ersatzneubau),
- A 9 München–Bayreuth: T Nürnberg-Feucht/West (Ersatzneubau),
- A 43 Münster–Recklinghausen: R Hohe Mark/Ost (Umbau),
- A 93 Rosenheim–Kiefersfelden: T und R Inntal/Ost (Neubau).

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) im Bau oder Umbau:

- A 1 Osnabrück–Kamen: R Münsterland/Ost (Umbau),
- A 3 Köln–Frankfurt: R Siegburg/Ost (Umbau).

Die Standorte der im Jahr 2007 fertig gestellten und im Bau/Umbau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2007“ dargestellt (Anlage zum Verkehrsinvestitionsbericht 2008, Teil Straße).

Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 520 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen werden unbewirtschaftete Rastanlagen, soweit diese dauerhaft Bestand haben, standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen müssen entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen. Ende des Berichtsjahres waren rund 50 Prozent der unbewirtschafteten Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

A.4.9 Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen

Mit dem erheblichen Wachstum des Straßengüterverkehrs auf den Bundesautobahnen hat der Ausbau der Rastanlagen nicht überall Schritt halten können. Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände auf Rastanlagen bereitstehen, kommt es vor allem auf den Rastanlagen an den Hauptachsen trotz der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände abends und nachts zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag.

Tabelle 14

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
Stand: 31. Dezember 2007

Kurzbezeichnung	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Nebenbetriebe
			T	R	M	
T	Rastanlage mit Tankstelle	41	41	0	0	41
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	285	285	285	0	570
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	50	50	50	50	150
R	Rastanlage mit Raststätte	49	0	49	0	49
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	6
	Summe	428	376	387	53	816

Als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll den Lkw-Fahrern ein ausreichendes Parkplatzangebot zur Verfügung stehen. Bereits seit Jahren werden große Anstrengungen unternommen, um den Lkw-Parkengpässen durch den Neu- und Ausbau von Rastanlagen entgegenzuwirken. Das zu diesem Zweck bereits 1995 geschaffene Sonderausbauprogramm wurde im Jahre 2005 um weitere 10 Jahre verlängert. Für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen und damit auch der Rastanlagen sind die Straßenbauverwaltungen der Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung zuständig. Um die Länder bei den laufenden Planungen zu unterstützen und diese zu beschleunigen, wurde zum 1. Oktober 2007 in der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Projektgruppe „Autobahnparkplätze für Lkw“ eingerichtet. Sie begleitet den Planungsprozess aktiv und forciert die Umsetzung des Ausbauprogramms.

Neben den bereits verfolgten Maßnahmen sollen außerdem neue Wege zur Entlastung der Situation aufgezeigt werden. Dabei wird u.a. geprüft, ob die vorhandenen Parkplätze durch den Einsatz telematischer Steuerungssysteme kurzfristig besser genutzt werden können. Zur Erweiterung der Kapazität ist außerdem zu untersuchen, welche anderweitig vorhandenen Parkflächen außerhalb der Zuständigkeit des Bundes nutzbar sind. Dazu werden Gespräche mit den Ländern, den betroffenen Wirtschafts-, Speditions- und Automobilverbänden sowie den Gewerkschaften geführt.

Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit den Ländern das Angebot an Lkw-Parkraum auf und an den Autobahnen – auch kurzfristig – deutlich zu erhöhen. Insgesamt wird sowohl durch die kurz- als auch die mittel- bis langfristige Umsetzung aller Maßnahmen der Zunahme des Straßengüterverkehrs und der Just-in-Time-Verkehre sowie den europäischen Lenk- und Ruhezeitenregelungen für

Lkw-Fahrer und damit der Verkehrssicherheit verstärkt Rechnung getragen.

A.4.10 Öffnung von grenzüberschreitenden Straßenverbindungen an den Grenzen zu Osteuropa

Der am 21. Dezember 2007 erfolgte Beitritt der Republik Polen und der Tschechischen Republik nebst weiterer neuer EU-Staaten zum Schengen-Acquis und der damit verbundene Wegfall auch der Personenkontrollen wird zu einer erheblichen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs an diesen Grenzen führen. Die Straßeninfrastruktur entlang der deutsch-polnischen und der deutsch-tschechischen Grenze ist hierfür gut gerüstet; die Möglichkeiten ihrer Nutzung konnten im Zuge bilateraler Verhandlungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen bzw. der Tschechischen Republik zuletzt deutlich erweitert werden. Nach dem Beitritt der Republik Polen und der Tschechischen Republik konnten bis Ende des Berichtszeitraums insgesamt neun grenzüberschreitende Straßenverbindungen (Anm.: erfasst sind hierbei neben den Bundesfernstraßen auch Straßen im nachgeordneten Netz) neu geöffnet werden. Bei weiteren 18 grenzüberschreitenden Straßenverbindungen konnten bislang bestehende Nutzungsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge (teilweise bzw. vollständig) beseitigt werden. Insgesamt gab es zum Ende des Berichtszeitraums zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen nun insgesamt 23 grenzüberschreitende Straßenverbindungen, davon vier Bundesautobahn- und neun Bundesstraßen-Verbindungen. Zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik bestanden mittlerweile 37 grenzüberschreitende Straßenverbindungen, davon zwei Bundesautobahn-Verbindungen und zwölf Bundesstraßen-Verbindungen. Weitere neue, den Grenzübertritt verbessernde Straßenverbindungen waren in Planung.

A.4.11 Finanzierungsprogramme der EU

A.4.11.1 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – Teil Straße

A.4.11.1.1 Bundesprogramm 2000–2006

Das Bundesprogramm umfasste 86 Projekte mit Gesamtausgaben in Höhe von 3 266 Mio. Euro (bis zum 31. Dezember 2007).

Auch im Jahr 2007 wurden erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung des Programms erzielt. Es wurden weitere acht Projekte seitens der Verwaltungsbehörde bewilligt. Zum 31. Dezember 2007 waren EFRE-Mittel in Höhe von 1 641 Mio. Euro genehmigt. Bis zum 31. Dezember 2007 wurden in bewilligten Projekten des Programms Gesamtkosten in Höhe von 2 742 Mio. Euro getätigt. Entsprechend konnten von der EU-KOM für das Programm EFRE-Mittel in Höhe von 1 301 Mio. Euro ausbezahlt werden.

Im Schwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“ werden 13 Projekte und im Schwerpunkt 4 „Verkehrstelematik“ werden 2 Straßenprojekte des EFRE- Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2000–2006 in den neuen Ländern beschleunigt realisiert (siehe Tabellen im Kapitel B.2.7). Alle genannten Aus- und Neubauprojekte befinden sich in der Bauausführung oder sind unter Verkehr.

A.4.11.1.2 Bundesprogramm 2007–2013

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2007 bis 2013 ist am 7. Dezember 2007 von der EU-Kommission genehmigt worden. Das Programm knüpft an das Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000–2006 an. Damit kann die Förderung aus dem EFRE für Bundesverkehrswegeinvestitionen fortgeführt werden. Neben den neuen Ländern (außer Berlin) gehört auch die Region Lüneburg zum Zielgebiet.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2007–2013 ist insbesondere durch die nachfolgend aufgeführten drei Oberziele gekennzeichnet:

- Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und weiterer überregional bedeutsamer Verkehrsverbindungen,
- Verbesserung der Anbindung an bedeutende Wirtschaftsstandorte,
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Effizienzverbesserungen.

Insgesamt stehen aus dem EFRE 1,5 Mrd. Euro für das neue Programm zur Verfügung, davon für den Bereich Straße rund 700 Mio. Euro Fördermittel.

Die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im Programmgebiet resultiert inzwischen nicht mehr nur aus der Beseitigung noch bestehender Defizite. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen und damit einhergehende Anforderungen an eine verbesserte Erreichbarkeitsqualität und eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur stehen ebenso im Vordergrund.

Mit der Realisierung von wichtigen Projekten im Rahmen des neuen EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2007–2013 soll diesen Herausforderungen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung adäquat begegnet werden.

Für einzelne Abschnitte aus der Liste folgender Großprojekte (mit Reserveprojekten) wird eine Förderung angestrebt:

- A 10 (A 11–A 24); Erweiterung
- A 14 (A 2–A 20); Neubau
- A 26 (A 7–A 20/ A 22); Neubau
- A 72 (Niederfrohna S 241n–A 38); Neubau
- B 178 (Grenze D/PL–A 4); Neubau
- B 174/B 107 (Grenze D/CZ–A 4); Neubau
- B 169 (A 14–Riesa); Neubau
- B 6n (A 14–A 9); Neubau
- B 87n (OU Bad Kösen); Neubau

Die konkrete Programmgestaltung für den Teil Bundesfernstraßen und damit die Auswahl der zu fördernden Projektabschnitte ist noch im Gang.

A.4.11.2 Gemeinschaftszuschüsse für Trans-europäische Netze (TEN-Mittel)

Die Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Programme – MAP) abgewickelt werden. Das Jahr 2007 war durch das Antragsverfahren für das neue MAP 2007–2013, in dem Straßenbauprojekte keine Berücksichtigung finden, geprägt. Aber auch die Anträge für das Jahresprogramm wurden gestellt.

Im Rahmen des Jahresprogramms wurden für Deutschland lediglich zwei Projekte berücksichtigt. Das ist zum einen das Projekt „weiterer Ausbau der BAB A 6“ mit einem Zuschuss von 2,22 Mio. Euro und zum anderen das Projekt „Ausbau eines Streckenabschnitts der BAB A 3“ mit einem Zuschuss von 1,48 Mio. Euro. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen wird im Laufe diesen Jahres erfolgen.

A.4.12 Neues Regelwerk im Bereich der Straßenbautechnik

Angesichts ständig steigender Transportleistungen im Straßengüter- und Personenverkehr erfordert die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit unseres Straßennetzes hohe Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit, die Sicherheit und den Fahrkomfort einer Straße. Aber nicht nur der zunehmende Verkehr, auch neue technologische Entwicklungen und Anforderungen geben Anlass für neue oder aktualisierte Regelwerke.

Asphalt

Die im Jahr 2001 eingeführten „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt“, ZTV Asphalt-StB 01 wurden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen grundlegend überarbeitet. Des Weiteren wurden Technische Lieferbedingungen für Straßenbaubitumen und gebrauchsfertige Polymermodifizierte Bitumen für die Herstellung von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt in Heißverarbeitung und Technische Lieferbedingungen für Bitumenemulsionen erarbeitet.

Die neuen Asphaltregelwerke TL Asphalt-StB 07 und ZTV Asphalt-StB 07 stellen die Umsetzung der für Deutschland relevanten europäischen Normenteile der Reihe DIN EN 13108 „Asphaltemischgut – Mischgutanforderungen“ dar.

Darüber hinaus werden zur Präzisierung der DIN EN 13108, Teil 21 „Werkseigene Produktionskontrolle“ (WPK) die Zuordnung zu den Produktgruppen sowie die Mindestprüfhäufigkeiten geregelt.

Die TL Bitumen-StB 07 stellen das nationale Anwendungsdokument der für Deutschland relevanten Bindemittel der DIN EN 12591 „Bitumen und bitumenhaltige Bindemittel – Anforderungen an Straßenbaubitumen“ und der DIN EN 14023 „Bitumen und bitumenhaltige Bindemittel – Rahmenwerk für die Spezifikation von gebrauchsfertigen Polymermodifizierten Bitumen“, die TL BE – StB 07 das nationale Anwendungsdokument zur DIN EN 13808: 2005-07 dar.

Beton

Mit der Übernahme der europäischen Normen in das nationale Regelwerk für den Straßenbau wurden die bisher gültigen Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton (ZTV Beton-StB 01) überarbeitet.

Die Neuherausgabe des Regelwerkes für die hydraulischen Bauweisen hat auch eine neue Struktur und Gliederung zur Folge. Mit der Überarbeitung geht eine Zusammenführung aller Regelungen für die hydraulisch gebundenen Schichten einher, so dass zukünftig Tragschichten mit hydraulischen Bindemitteln (bisher in den ZTV T-StB) und Fahrbahndecken aus Beton (bisher in den ZTV Beton-StB) in einem Regelwerk zu finden sind.

Mit Einführung der Waschbetonbauweise trat eine wesentliche Änderung bei der Fertigstellung der Betonoberflächen ein. Damit konnte sowohl die Forderung nach einer lärmarmen Textur als auch nach einer griffigen Oberfläche dauerhaft erfüllt werden.

A.5 Wasserstraßen

A.5.1 Grundlagen

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) verwaltet. Die Tätigkeit der Verwaltung

richtet sich im einzelnen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Binnenschifffahrtsgesetz sowie dem Seeschifffahrtsgesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

A.5.2 Netz der Bundeswasserstraßen

Die Wasserstraßen sind neben den Straßen, den Schienen und den Rohrleitungen Teil des bodengebundenen Verkehrswegenetzes der Bundesrepublik Deutschland. Obgleich sehr viel weitmaschiger als Schiene und Straße, ist das Wasserstraßennetz dennoch ein zusammenhängendes Netz, das die großen Seehäfen einerseits mit der Hohen See, andererseits mit dem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Neben den Seehäfen dienen die Binnenhäfen dem Umschlag von Gütern. Die Mehrzahl der deutschen Großstädte besitzt einen direkten Wasserstraßenanschluss.

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7 300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen. Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch circa 18 000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Zu den Anlagen an den Bundeswasserstraßen gehören u. a. 400 Schleusen und 320 Wehre, 2 Schiffshebewerke, zwei Talsperren und etwa 1 600 Brücken. Zum Hauptnetz mit circa 5 100 Kilometern (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau.

Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des „nassen“ Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu gestalten. Vorhandene Engpässe sind im Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Über die 757 km langen Seeschifffahrtsstraßen sind Nord- und Ostsee erreichbar. Über die Donau, den Main-Donau-Kanal, den Main und den Rhein sind die Anrainerstaaten zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee erreichbar. Die West-Ost-Magistrale bildet das Kanalnetz zwischen Rhein und Oder. Es gibt mehr als 100 moderne öffentliche See- und Binnenhäfen. 54 von 80 Großstadregionen in Deutschland haben einen Wasserstraßenanschluss.

Die Bundeswasserstraßen haben neben der verkehrswirtschaftlichen Nutzung beachtenswerte Funktionen zur Wasserversorgung, Erhaltung der Vorflut für den Abfluss der Niederschläge und für Entwässerungszwecke, Abwendung von Hochwasser- und Eisgefährdung sowie zur preiswerten und sauberen Energiegewinnung in staugeregelten Abschnitten.

Die Flüsse sind die naturgegebenen Hauptadern für den Wasserabfluss. Aus Flüssen und Schifffahrtskanälen werden ständig große Wassermengen, vor allem für industrielle Zwecke entnommen. Aber auch die Landwirtschaft und die Trinkwassergewinnung stützen sich in beachtlichem Umfang auf das Wasserangebot der Bundeswasserstraßen.

Zur umweltfreundlichsten Form der Energiegewinnung zählt die Wasserkraftnutzung. Sie ist jedoch nur wirtschaftlich vertretbar, wenn ausreichende Fallhöhen und entsprechende Abflüsse zur Verfügung stehen. In Deutschland sind Laufwasser-Kraftwerke vielfach im Zusammenhang mit einer Stauregelung für den Schiffsverkehr errichtet worden. Zu den staugeregelten Bundeswasserstraßen mit Wasserkraftnutzung zählen Weser, Oberrhein, Neckar, Main, Mosel, Saar und Donau mit einer installierten Leistung von zur Zeit ca. 750 MW. Damit wird mit Wasserkraft etwa genau soviel Energie produziert, wie alle Transporte auf dem Wasser verbrauchen – einzigartig für einen Verkehrsträger.

Schließlich dienen die Bundeswasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Hier sind neben dem Wassersport mit Segel- und Motorbooten, dem Kanusport, dem Rudern, Surfen und Wasserskilaufen auch das Angeln, Wandern und Radwandern zu nennen. Die auf eine dreiviertel Million geschätzte Zahl von Sport- und Freizeitbooten spricht für sich. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Fremdenverkehr für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt. Die Fahrgastschifffahrt hat hieran einen großen Anteil. Die Zahl von mehr als 800 Fahrgastschiffen mit rund 200 000 Plätzen belegt den hohen Stellenwert dieses Schifffahrtszweiges und des dazugehörigen Fremdenverkehrs.

A.5.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für den nationalen und internationalen Güterverkehr ein volkswirtschaftlich unentbehrlicher Verkehrsträger. Die besonderen Eigenschaften wie

- hohe Verkehrssicherheit,
- geringer Energieverbrauch und hohe Umweltfreundlichkeit,
- weitgehende Nutzung natürlicher Verkehrswege,
- günstiges Verhältnis von Nutzlast zu Totlast,
- geringer Personalbedarf,
- großräumiges Transportvolumen,

- Kapazitätsreserven des Systems Binnenschifffahrt/Wasserstraßen

machen die Binnenschifffahrt aus ökologischen, ökonomischen und Sicherheitsgesichtspunkten zu einem bevorzugten Beförderungsmittel insbesondere für Massengüter, übermäßig schwere und sperrige sowie gefährliche Güter.

Darüber hinaus gewinnen Container- und Ro-Ro-Verkehre zunehmend an Bedeutung. Mit Binnenschiffen können in der Bundesrepublik Deutschland die meisten Groß- und Hafenstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie sowie in den Nachbarstaaten wichtige Industrieregionen, Seehäfen und Großstädte angefahren werden.

A.5.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die dem BMVBS zur Verwaltung der Bundeswasserstraßen nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) gliedert sich in Mittelinstanz und Unterinstanz. Die Mittelinstanz besteht aus den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDn) Nord (Kiel), Nordwest (Aurich), Mitte (Hannover), West (Münster), Südwest (Mainz), Süd (Würzburg) und der WSD Ost mit dem Sitz in Berlin.

Den sieben WSDn sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und sechs Wasserstraßenneubauämter nachgeordnet. Zu den WSÄ gehören regional 143 Außenbezirke mit Betriebsstellen, wie z. B. Schleusen, Hebewerke sowie Bauhöfe.

Weiterhin gehören folgende Oberbehörden/Anstalten zur WSV: Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

Die WSV erfüllt die ihr übertragenen Aufgaben teils mit eigenem Personal und im Regiebetrieb, teils mit Unternehmerhilfe. Größere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt, wobei jedoch Bauplanung und Bauüberwachung durch WSV-Personal erfolgt. Die Wartungsaufgaben werden je nach wirtschaftlichen Gegebenheiten von Unternehmen oder im Regiebetrieb erledigt. Für den Betrieb der Anlagen steht ausschließlich WSV-Personal zur Verfügung.

B Projektbezogener Teil**B.1 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes**

Tabelle 15

Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nicht mehr 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 (1. Stufe): Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	

Tabelle 16

Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkungen
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 dispo- nierte Vorhaben 21
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest dispo- nierte Vorhaben 25
16	ABS Nürnberg–Markredwitz–Reichenbach/ Grenze D/CZ (–Prag)	
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest dispo- nierte Vorhaben 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 dispo- nierte Vorhaben 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); KV-Neubau: Lehrte, Nürnberg; KV-Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Re- gensburg; Rbfe: Halle, Oberhausen	
30	SPNV	Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab, siehe A.3.1.1.5
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	

Abbildung 11

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



B.1.1 Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2007

Für den Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 wurden die Gesamtinvestitionen vom BMVBS auf Grundlage der Erkenntnisse aus den durch die DB Netz AG vorgelegten Unterlagen „unterjähriges Monitoring, IV. Quartal 2005“ einer Prüfung unterzogen. Im Ergebnis war festzustellen, dass

- aufgrund der im Monitoring dargestellten Werte der Unternehmensplanung der Bahn ein weiteres Festhalten an dem bisher im Bericht zum Ausbau der Schienenwege vorgenommenen Ermittlungsverfahren und den darüber festgesetzten Gesamtinvestitionen nunmehr zu Diskrepanzen bzw. einem extremen Korrekturfaktor führt und
- eine separate Darstellung der Gesamtinvestitionen von Vorhaben mit mehreren Baustufen (BS) [Anteile „laufende Vorhaben“, Anteile „Neue Vorhaben“] im Bericht zum Ausbau der Schienenwege nicht zweckmäßig ist, da eine Trennung nach Baustufen grundsätzlich nicht in den Systemen der Bahn hinterlegt ist.

Seit dem Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 werden deshalb die Gesamtinvestitionen wie folgt dargestellt: Die Gesamtinvestitionen setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten zusammen (Nominalwerte). Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden auf Grundlage der jähr-

lich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung der EIU (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie) eingestellt. Für die Gesamtzusammenstellung ist die DB Netz AG verantwortlich.

Die Gesamtinvestitionen des jeweiligen Berichtsjahres für die im Bau befindlichen Vorhaben ergeben sich aus

- Ausgaben bis 1993,
- Ausgaben 1994 bis zum Abschluss des dem Berichtsjahr vorangegangenen Jahres = gezahlte Werte,
- Ausgaben Berichtsjahr = gezahlte Werte,
- noch anfallende Ausgaben bis Vorhabensabschluss = gebuchte Werte (Nominalwerte = Planzahlen aus der Unternehmensplanung).

Bei laufenden Vorhaben, bei denen alle Baustufen in der Unternehmensplanung enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen nach Angabe der DB Netz AG zugrunde gelegt. Bei laufenden Vorhaben, bei denen noch nicht alle Baustufen in der Unternehmensplanung enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen aus den im BVWP 2003 enthaltenen Investitionskosten hergeleitet. Für neue Vorhaben, die nicht in der Mittelfristplanung der EIU enthalten sind, werden für die Gesamtinvestitionen die Investitionskosten des BVWP 2003 (ggf. mit Fortschreibung) übernommen. Sofern bereits Ausgaben angefallen sind (z. B. Planungskosten) werden diese analog den laufenden Vorhaben ausgewiesen.

Tabelle 17

Gesamtbauleistungen Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2006 ²	Ausgaben 2007 ²	Summe Ausgaben ²	Status ³
		Mio. €					
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	14.798	2.487,32	12.074,14	52,51	14.613,97	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ⁴	1.072	47,60	524,56	2,22	574,38	T
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2.671	491,31	2.147,12	20,07	2.658,50	I
4	ABS Stelle–Lüneburg	249	0,00	0,25	2,33	2,58	P
5	ABS Berlin–Dresden ^{4, 5}	802	4,47	139,07	5,29	148,83	T
6	ABS Hannover–Lehrte	339	0,00	308,20	15,62	323,82	T
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	118	0,00	0,00	0,00	0,00	P
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	677	138,51	326,77	0,88	466,16	T
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt ¹	5.069	114,66	632,10	86,13	832,89	B
10	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle ¹	2.678	65,35	563,11	137,65	766,11	T
11	ABS Leipzig–Dresden ⁴	1.451	24,98	716,11	33,86	774,95	T

noch Tabelle 17

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tionen	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2006 ²	Ausgaben 2007 ²	Summe Ausgaben ²	Status ³
		Mio. €					
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt– Weimar–Jena–Chemnitz	306	0,00	230,56	28,88	259,44	T
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürn- berg–Leipzig/Dresden	1.706	10,23	949,04	19,83	979,10	T
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL (–Warschau)	539	0,00	234,85	38,42	273,27	T
15	ABS Köln–Aachen, incl. S 13	952	20,17	767,91	15,86	803,94	T
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach	290	0,00	8,85	1,65	10,50	P
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweiler ¹	592	6,64	214,96	62,95	284,55	T
18	ABS Mainz–Mannheim	221	8,30	170,35	4,22	182,87	T
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main ¹	341	191,80	19,99	4,77	216,56	T
20	ABS/NBS Stutt- gart–Ulm–Augsburg ¹	2.742	83,86	232,37	58,35	374,58	B
21	ABS Augsburg–München ^{1; 5}	590	1,95	355,00	59,89	416,84	T
22	ABS München–Mühldorf– Freilassing ^{4; 5; 7}	2.836	12,20	16,95	1,15	30,30	T
23	ABS/NBS Nürnberg–Ingol- stadt–München ⁶	3.563	0,00	3.204,61	63,93	3.268,54	T
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	51	0,00	0,00	0,00	0,00	P
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg– Freiburg–Basel ^{4; 5}	4.335	468,29	1.140,03	104,90	1.713,22	T
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahn- höfe (1.Baustufe)						
	a) Kombiniertes Verkehr	605	325,24	276,31	0,55	602,10	I
	b) Rangierbahnhöfe	199	0,00	142,41	14,95	157,36	T
27	Ausbau von Knoten:						
	a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/ Leipzig, Magdeburg	1.823	5,57	566,28	18,41	590,26	T
	b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung	6.303	213,28	4.180,58	116,16	4.510,02	T
	Teilsomme 1	57.918	4.721,73	30.142,48	971,43	35.835,64	

¹ Angaben DB Netz AG.² Die für die Jahre 2006 und 2007 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 Gesamteinbetriebnahme.

⁴ Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilbaustufen.⁵ Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.⁶ Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1 978 Mio. Euro.⁷ Im BVWP wurden die 1. und 2. BS dargestellt, nach Überarbeitung der Planung werden nunmehr seitens der DB AG Gesamtinvestitionen in Höhe von 2 836 Mio. Euro inkl. Maßnahmen der 3. bis 4 BS (Weiterer Bedarf) ausgewiesen.

Tabelle 18

Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tionen	Ausgaben bis 31.12. 1993	Ausgaben 1994–2006 ²	Ausgaben 2007 ²	Ausgaben Summe ²	Status ³
		Mio. €					
1	ABS Hamburg–Lübeck	406	0,00	31,12	56,54	87,66	B
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/ Langwedel–Uelzen	196	0,34	5,68	0,31	6,33	P/T
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Han- nover	1.284	0,00	3,45	0,00	3,45	P
5	ABS Rotenburg–Minden	348	0,00	0,03	0,00	0,03	P
6	ABS Uelzen–Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	P
7	ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze	901	0,00	0,40	0,00	0,40	P
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstre- cke Oebisfelde–Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P
9	ABS (Amsterdam–) Grenze D/ NL–Emmerich–Oberhausen ^{4, 6}	1.135	0,52	84,63	-10,74	74,41	B
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P
11	ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	163	0,00	7,92	2,83	10,75	P
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/ Fulda–Erfurt	2.250	0,54	1,26	0,00	1,80	P
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar ¹	1.316	0,00	20,74	1,41	22,15	P
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe) ⁵	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offen- burg–Freiburg–Basel (2. Baustufe) ⁵	0	0,00	0,00	0,00	0,00	B
16	ABS Nürnberg–Marktred- witz–Reichenbach/Grenze D/CZ (–Prag)	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P
17	ABS Luxemburg–Trier–Kob- lenz–Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe) ⁵	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
19	ABS (Venlo–) Grenze D/NL–Kal- denkirchen–Viersen/ Rheydt–Rheydt–Odenkirchen	19	0,00	0,00	0,00	0,00	P
20	ABS Düsseldorf–Duisburg	1.400	0,00	0,00	0,00	0,00	P
21	ABS München–Mühldorf–Freilas- sing (2. Baustufe) ⁵	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P

noch Tabelle 18

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tionen	Ausgaben bis 31.12. 1993	Ausgaben 1994–2006 ²	Ausgaben 2007 ²	Ausgaben Summe ²	Status ³
		Mio. €					
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P
24	ABS Berlin–Görlitz	238	0,00	0,00	0,27	0,27	P
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	12,44	0,00	12,44	P
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P
27	ABS München–Lindau–Grenze D/A	205	0,00	0,00	0,00	0,00	P
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main-Stadion	1.700	0,00	30,66	9,66	40,32	B
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahn- höfe (2. Stufe) a) Kombiniertes Verkehr: Neubau: Lehrte, Nürnberg; Ausbau: Ham- burg, Köln, Kornwestheim, Mün- chen, Regensburg b) Rangierbahnhöfe: Halle, Oberhausen	336	0,00	4,87	4,37	9,24	P/B
30	SPNV	•	•	•	•	•	P
31	Internationale Projekte nach Vorlie- gen der Voraussetzungen	•	•	•	•	•	P
	Teilsumme II	13.917	1,40	203,20	64,65	269,25	
	Teilsumme I	57.918	4.721,73	30.142,48	971,43	35.835,64	
	Gesamtsumme	71.835	4.723,13	30.345,68	1.036,08	36.104,89	

¹ Angaben DB Netz AG.² Die für die Jahre 2006 und 2007 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;

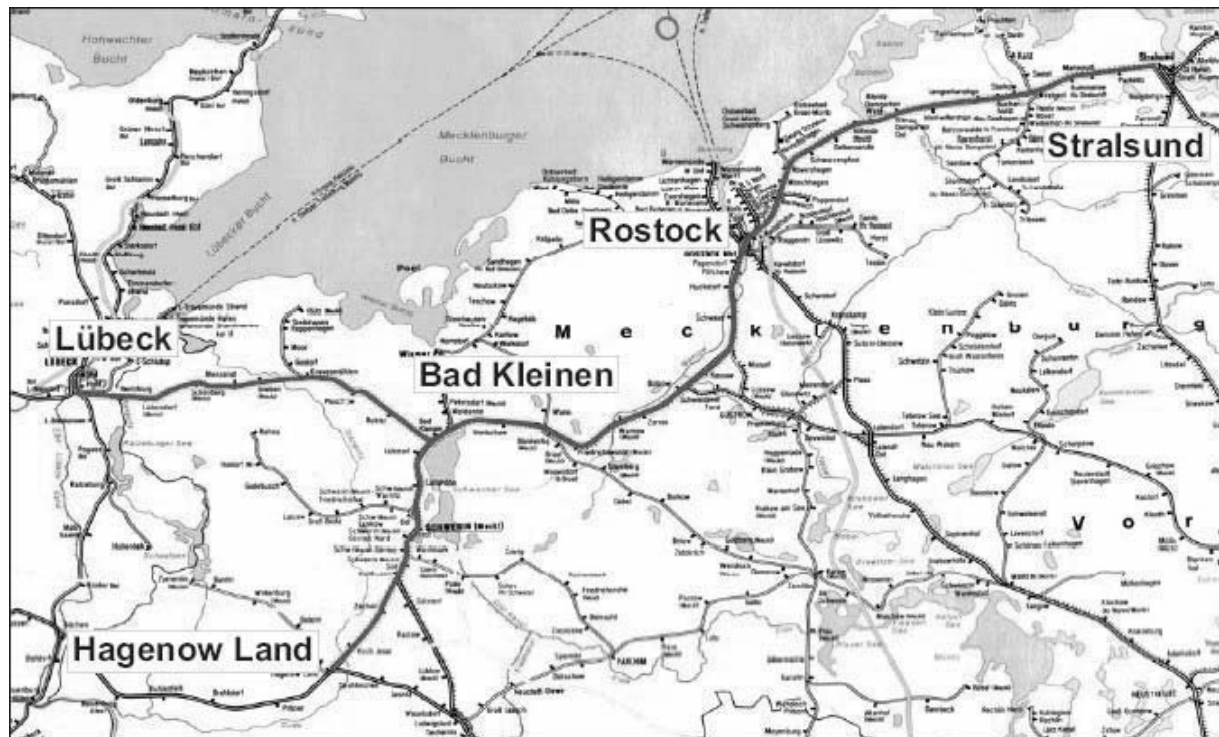
T (Teilbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;

I (Inbetriebnahme) = Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme.

⁴ Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.⁵ Gesamtinvestitionen in jeweiligem laufendem und fest disponiertem Vorhaben enthalten.⁶ Die im Vorjahr des Berichtszeitraums gebuchten Rechnungen wurden im Berichtsjahr storniert. Daraus resultiert im Berichtsjahr ein negativer Wert.

B.1.2 Laufende und fest disponierte Vorhaben

B.1.2.1 Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund



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 ist wichtig 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.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 250 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (in Teilabschnitten 120 km/h)
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 170 Min.
 - nach Bauende 120 Min.
- Gesamtkosten: 1 072 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Lübeck–Bad Kleinen (a)					
	Lübeck–Schönberg (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	Dez 2001
	Schönberg (e)–Grieben	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
	Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	Dez 1996
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
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	2008
	Warnow (e)–Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	Dezember 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	Juni 1999 (Dieselbetrieb), September 1999 (elektrisch)

¹ Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

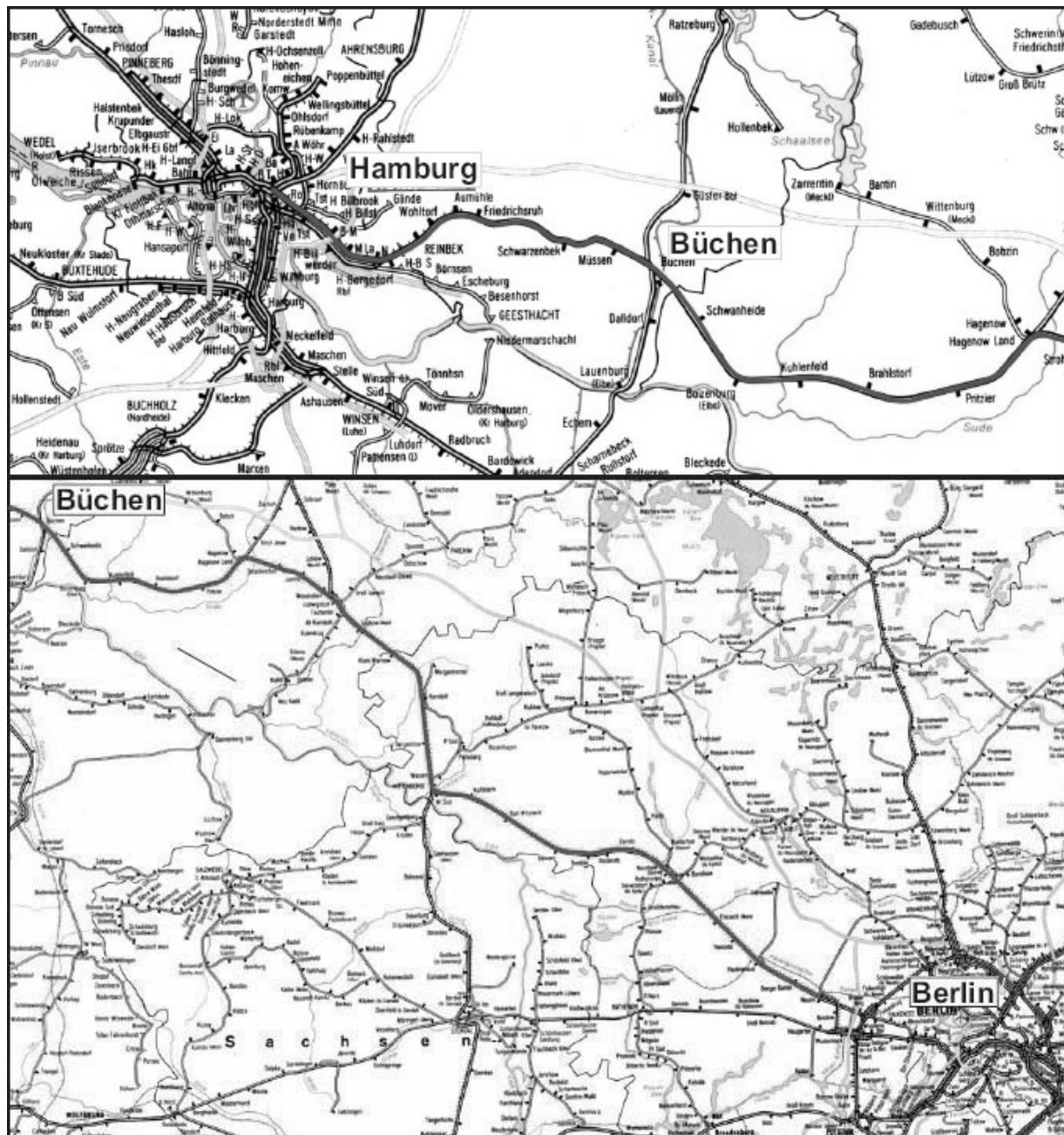
Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Blankenberg (a)–Warnow (a),
- Restleistungen Grunderwerb,
- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

B.1.2.2 Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin



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.

Projektkennndaten:

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: 2 671 Mio. Euro.

Projektstand Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau- beginn	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

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- Restleistungen.

B.1.2.3 Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

Geplante Maßnahmen:

- Neubau von ESTW-A in Winsen und Bardowick sowie Ausrüstung der Strecke,
- Anpassung der bestehenden Spurplanstellwerke in Stelle und Lüneburg,
- Neubau von 45 km Oberleitungskettenwerk mit Auflösung von Querfeldern,
- Neubau bzw. Erweiterung von 46 Brücken und Durchlässen,
- Bau eines dritten Streckengleises zwischen Stelle und Lüneburg,
- Bau eines vierten Streckengleises zwischen Stelle und Ashausen,
- Neubau von acht Bahnsteigen in Bardowick, Radbruch, Winsen und Ashausen,
- Neubau von 13,7 km Schallschutzmaßnahmen.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 27,3 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Gesamtkosten: 249 Mio. Euro.

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

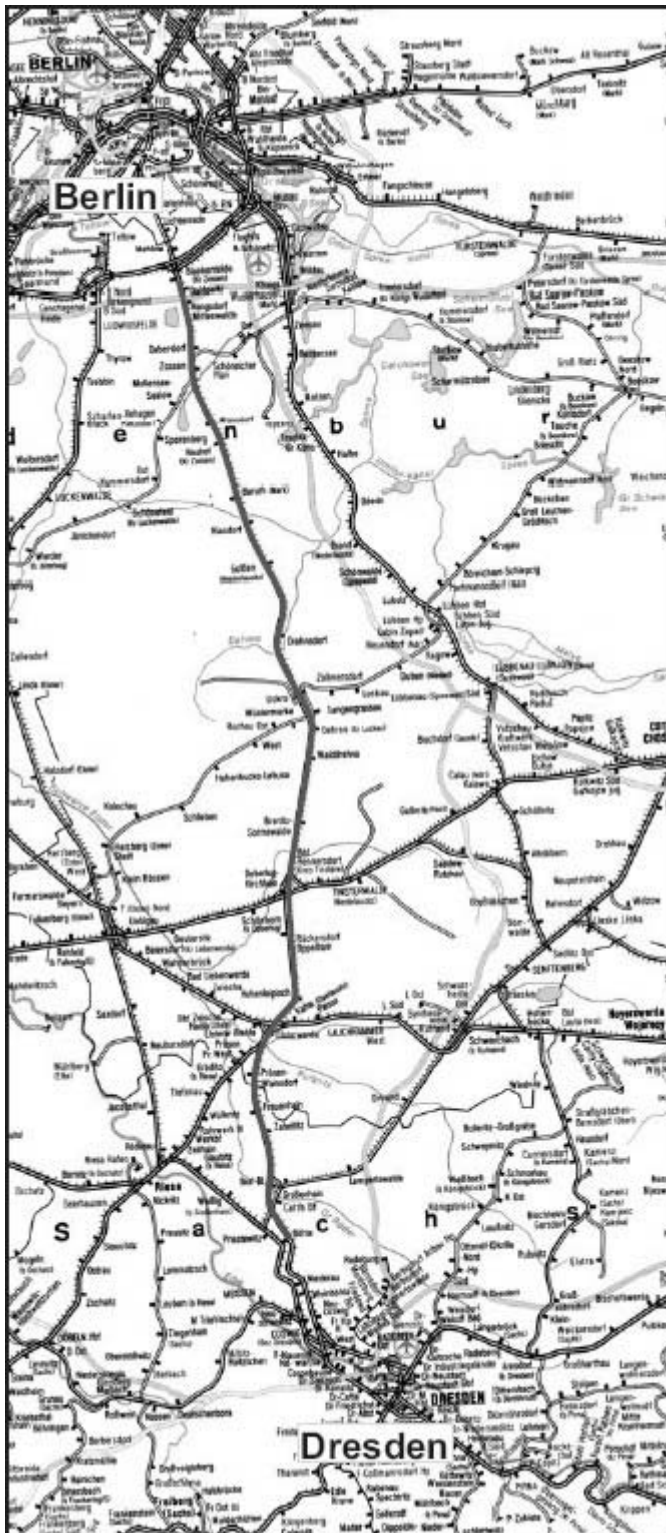
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	Stelle	neue Überarbeitung	in Erarbeitung	2008/	vsl. 2009	vsl. 2012–
2	Winsen	(08/2006–2008)		2009		2015
3	Bardowick					
4	Lüneburg					

Teilbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– keine.

B.1.2.4 Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Berliner Außenring–Böhla auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h.
- 1. Baustufe:
 - Streckenausbau $v = 160$ km/h mit Option $v = 200$ km/h
- 2. Baustufe:
 - Streckenausbau $v = 200$ km/h,
 - Signaltechnische Ausrüstung und
 - Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 125 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 117 Min.
 - nach Bauende 59 Min.
- Gesamtkosten: 802 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2111	Strecke Anfang (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	19.05.2006	29.07.2005 ¹⁾	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- S. (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

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2245	Brenitz-Sonnenwalde (a)–Doberlug-Kirchhain (a)	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
2251	Bf. Doberlug-Kirchhain	offen	offen	offen	offen	offen
2252	Doberlug-K. (a)– Rückersdorf-O. (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf. Rückersdorf-Oppel- hain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2254	Rückersdorf (a)–Hohen- leipisch (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2361	Bf. Hohenleipisch	offen	offen	offen	offen	offen
2362	Hohenleipisch (a)–Els- terwerda (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2364	Bf. Elsterwerda	offen	offen	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a)–Frauen- hain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2371- 2373	Frauenhain (e)–Großen- hain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	11.2001	18.11.2001	08.12.2002
2374	Bf. Großenhain	offen	offen	offen	offen	offen
	davon 2 EÜen	keine	SV 3 2005	01.03.2004	01.09.2006	2008
2375	Großenhain (a)–Strecke Ende (km 29,2)	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
2401	Uw Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006

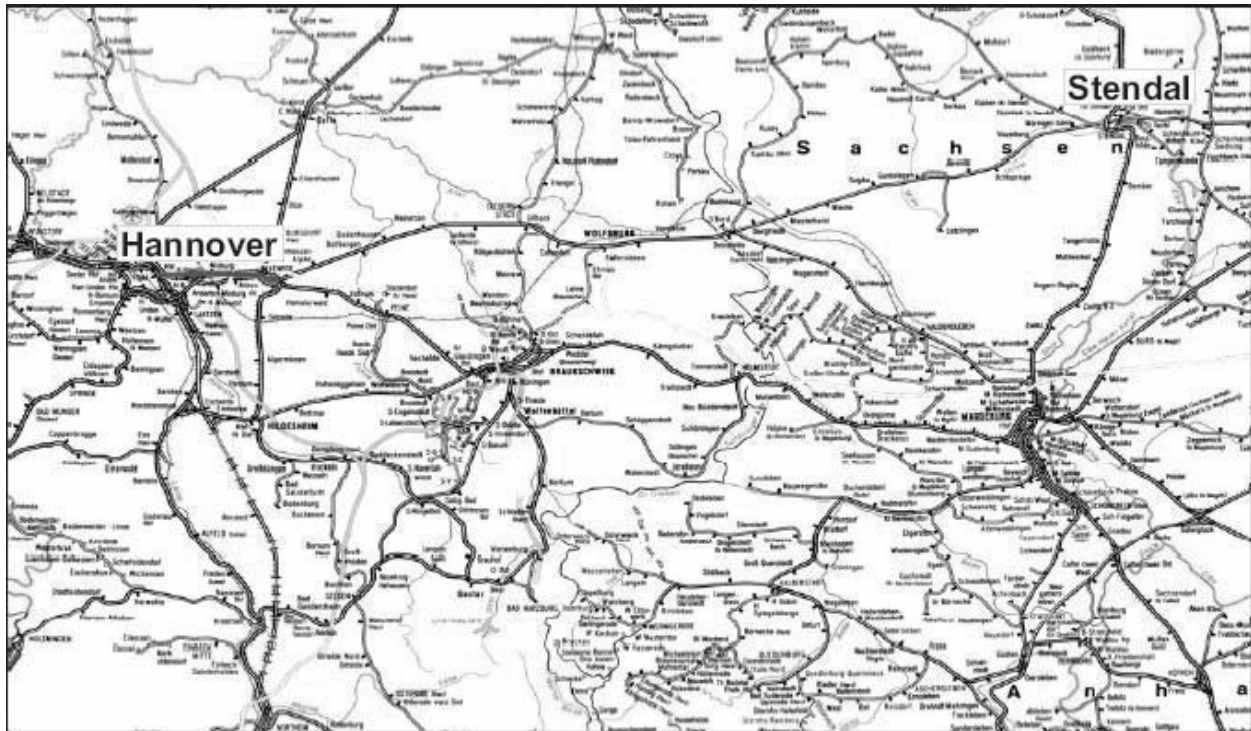
¹ Der Baubeginn erfolgte auf der Grundlage der vom EBA freigegebenen Ausführungspläne mit dem Vermerk „Gegen die Bauausführung im Vorlauf zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bestehen keine Bedenken.“

Teilbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– Restleistungen des zurückliegenden Ausbauprogramms.

B.1.2.5 Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte

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 Fernverkehrs-gleise für 160 km/h,
- Umbau Bf. Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 20 km
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - Hannover–Lehrte 160 km/h,
 - Durchfahrrung Lehrte 120 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 10 Min.
 - nach Bauende 9 Min.
- Gesamtkosten: 339 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

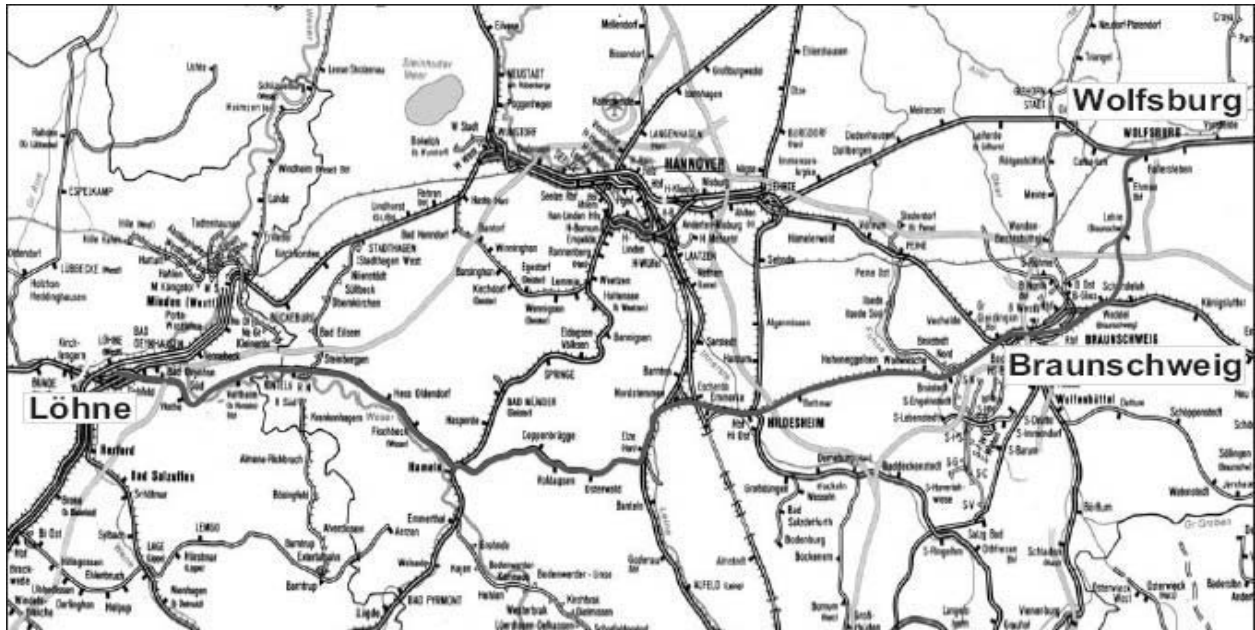
PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	Han Hbf km 0–km 0,580	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
2	Han. Pferdeturm km 0,580–Han. Kleefeld km 3,620	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
3	Han. Kleefeld km 3,620–Abzw. Tiergarten km 5,450	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
4	Han.-Tiergarten–Anderten- Misburg	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
5	Anderten-Misburg–Ahlden	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
9	Durchf. Lehrte (Baustein West)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	01.02.1999	Jun 2000
	Durchf. Lehrte (Endzustand)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	22.10.2003	Dez 2007

Teilbetriebnahmen 2007:

- Lehrte: Kreuzungsbauwerk 2, Rampenbauwerk. Gleis 860 und verschiedene Verbindungen

Bauaktivitäten 2007:

- Durchfahrung Bf. Lehrte (Endzustand)
- Restabwicklung übrige Bereiche.

B.1.2.6 Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)

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.

Projektkennndaten:

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

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

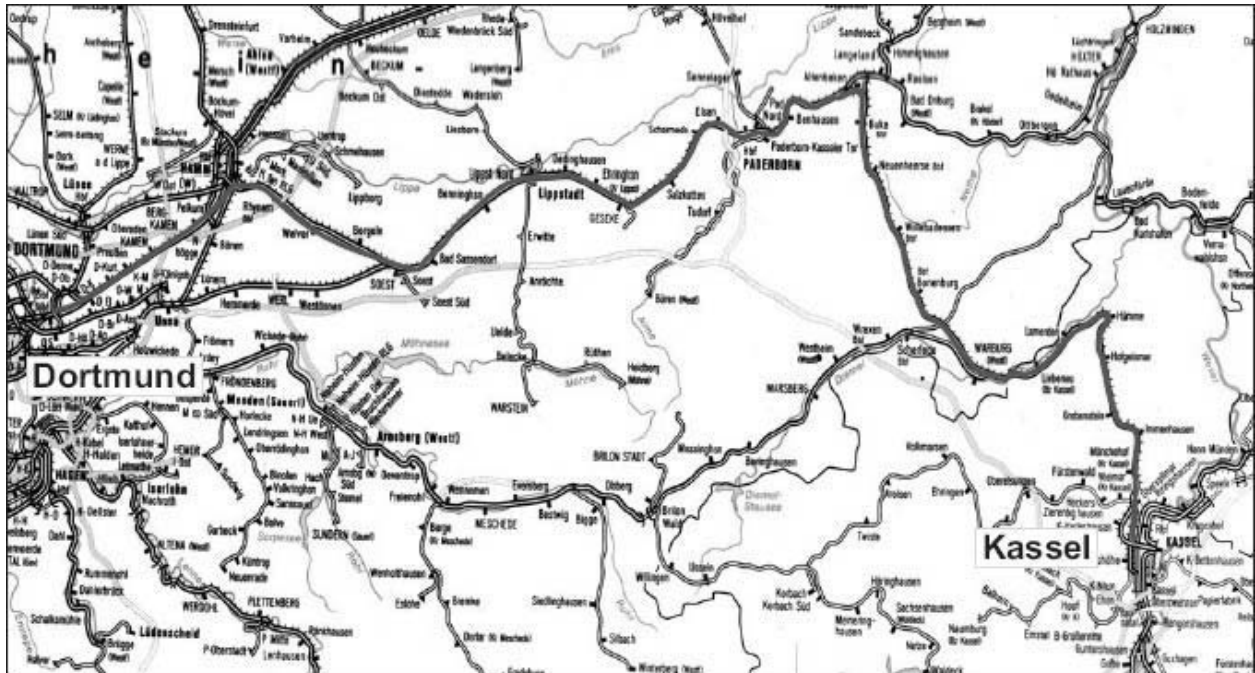
PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube- ginn	Inbetrieb- nahme
31	Hildesheim–Groß Gleidingen km 40,000 bis km 54,000	abgeschlossen	vsl. 2009	14.11.2001	vsl. 2009	vsl. 2012
32	Hildesheim–Groß Gleidingen km 54,000 bis km 62,000	abgeschlossen		12.12.2001	vsl. 2009	vsl. 2012
33	Hildesheim–Groß Gleidingen km 63,000 bis km 74,000	abgeschlossen		24.02.2002	vsl. 2009	vsl. 2012

Teilbetriebnahmen 2007

– keine

Bauaktivitäten 2007

– keine.

B.1.2.7 Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel,
- Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 150 km/h bis 200 km/h

Geplante Maßnahmen:

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

Projektkenndaten:

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

Projektstand
Termine, Planungsstand

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

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.2.8 Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt

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“. Die Strecke trägt der wachsenden Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin Rechnung.

Geplante Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h,
- Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km
 - davon NBS 107 km
- Tunnel (nur NBS): 22 (Gesamtlänge 41 km)
- Talbrücken (nur NBS): 29 (Gesamtlänge 12 km)
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - NBS 300 km/h
 - ABS 230 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn (über Fulda) 172 Min.
 - nach Bauende 66 Min.
- Gesamtkosten: 5 069 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1.1	BA Staffelstein (km 0,0– km 18,040)	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	vsl. 2017
1.2	Coburg (km 18,040– km 34,238)	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	vsl. 2017
1.3	Anbindung Coburg (km 129,803–km 136,020)	abgeschlossen		10.06.1996	02.2007	vsl. 2017
2.11	Sonneberg (km 34,238– km 41,400)	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	vsl. 2017
2.12	Thüringer Wald (km 41,4– km 56,415)	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	vsl. 2017
2.2	Ilmenau (km 56,415– km 76,150)	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	vsl. 2017
2.3	Arnstadt (km 76,150– km 94,450)	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	vsl. 2017
2.4	Erfurt Land (km 94,450– km 102,050)	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	vsl. 2017
2.5	Erfurt Stadt (km 102,05– km 106,861)	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	vsl. 2017
2.7	BL Süd TH/BY rd. 21/3 km	abgeschlossen		27.12.1995	12.2011	vsl. 2017

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
11	Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	IV/2006	vsl. 2010
14	Nürnberg–Fürth (km 1,75–km 7,75)	abgeschlossen		20.12.1996	II/2006	vsl. 2010
15	Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungsbescheid vom 14.12.2007*	28.06.2007	2008	vsl. 2011
16	Fürth Nord km 12,40–km 16,40	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungsbescheid vom 14.12.2008*	2008	2008	vsl. 2011
17	Erlangen (km 15,40–km 32,40)	offen	offen	2008	2008	offen
18	Forchheim–Eggolsheim (km 32,40–km 46,00)	offen	offen	offen	offen	offen
21	Hirschaid (km 46,00–km 56,156)	offen	offen	offen	offen	offen
22	Bamberg (km 56,156–km 62,4/km 0,00–km 2,408)	offen	offen	offen	offen	offen
23	Hallstadt (km 2,408–km 8,950)	offen	offen	offen	offen	offen
24	Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)	offen	offen	offen	offen	offen
25	Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)	offen	offen	18.05.1995	08.11.1999	offen

* GVFG Antrag datierte vom 28. November 2007.

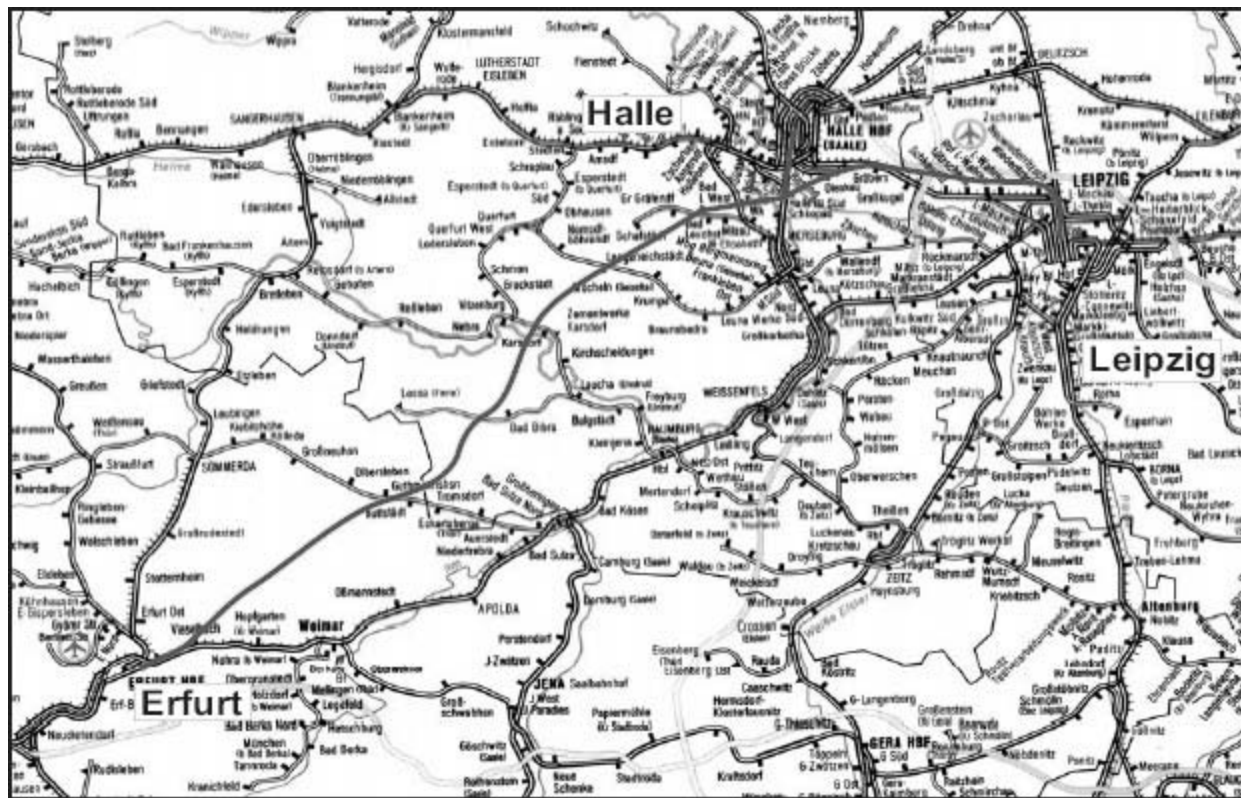
Teilinbetriebnahmen 2007:

- EÜ Rothenburger Straße

Bauaktivitäten 2007:

- Neubaustrecke
 - Realisierung Erdbau Coburg Nord einschließlich 3 Straßenüberführungen und 1 Eisenbahnüberführung (PFA 1.2),
 - Realisierung Talbrücke Pöpelholz (l = 306 m) (PFA 1.2),
 - Realisierung Talbrücke Froschgrundsee (l = 798 m) (PFA 1.2),
 - Realisierung Talbrücke Truckental (l = 425 m) (PFA 2.11),
 - Realisierung Talbrücke Grümpental (l = 1 104 m),
 - Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Süd (Teilstücklänge 4 000 m) (PFA 2.12)
- Ausbaustrecke
 - bauvorbereitende Maßnahmen, Grunderwerb (PFA 11/14),
 - Bauweichenverbindung Neusündersbühl,
 - Dammschüttung km 1,2–km 3,1.

B.1.2.9 Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle



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.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 122 km
 - davon ABS 8 km
 - davon NBS 114 km
- Tunnel: 3 (Gesamtlänge: 15 km)
- Talbrücken: 6 (Gesamtlänge 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: 2.678 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1.9	Bau-km 3,387– Bau-km 6,779	abgeschlossen	20.06.2003	22.01.1996	20.05.2001	vsl. 2015
1.1	Bau-km 6,779– Bau-km 15,447	abgeschlossen		29.06.1995	04.04.2005	vsl. 2015
1.2	Bau-km 15,447– Bau-km 25,239	abgeschlossen		15.11.1995	04.07.2005	vsl. 2015
1.3	Bau-km 25,239– Bau-km 35,794	abgeschlossen		12.12.1995	01.11.2005	vsl. 2015
1.4	110-kV-Bahnstromleitungen Weimar–Dörstewitz, Weimar–Großkorbetha	—	—	10.08.1995	1998	vsl. 2015
2.1	Bau-km 35,794– Bau-km 46,300	abgeschlossen	20.06.2003	06.12.1994	27.08.2001	vsl. 2015
2.2	Bau-km 46,300– Bau-km 57,804	abgeschlossen		12.10.1995	21.10.2005	vsl. 2015
2.3/ 2.4	Bau-km 57,804– Bau-km 80,474	abgeschlossen		30.07.1996	01.07.2006	vsl. 2015
2.5	Bau-km 80,460– Bau-km 88,911	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsl. 2015
2.6	Bau-km 6,5– Bau-km 11,8	abgeschlossen	10.11.1997/ 15.11.2004	19.12.1995	01.11.1996	vsl. 2015
3.1	Bau-km 89,000– Bau-km 99,415	abgeschlossen	10.11.1997	21.03.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.2	Bau-km 99,415– Bau-km 113,351	abgeschlossen		14.05.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.3	Bau-km 113,351– Bau-km 116,422	abgeschlossen		12.02.1996	02.10.1996	30.06.2003

Fertiggestellte Abschnitte

- Abschnitt Gröbers–Leipzig Inbetriebnahme 30. Juni 2003
 - Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle; fertiggestellte Teilleistungen u. a.:
 - Eisenbahnüberführung Laucha Lossa (PFA 2.1),
 - Straßenüberführung BAB A 38 (PFA 2.4),
 - Damm Ost (Bereich Widerlager Ost der Saale-Elster-Talbrücke (PFA 2.5),
 - Straßenüberführungen in den PFA 1.1 und 1.2

Teilbetriebnahmen 2007

- keine

Bauaktivitäten 2007

- Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle
 - Bau von Straßenüberführungen in den PFA 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.3 und 2.4,
 - Dammschüttung Rohrbach (PFA 1.3),
 - Restleistungen Saubach-Talbrücke (l = 248 m) (PFA 2.1),
 - Bau Finnetunnel (l = 6 970 m) (PFA 2.1),
 - Baubeginn Unstrut-Talbrücke (l = 2 668 m) (PFA 2.2),
 - Umverlegung 110-kV-/220-kV- und 380-kV-Freileitungen,
 - Bau Saale-Elster-Talbrücke (l = 8 577 m (PFA 2.5)
- Südanbindung Halle (PFA 2.6)
 - Umbau Bahnhof Halle Ammendorf und Abzweig At,
 - Erstellung ESTW-A Halle Ammendorf und ESTW-UZ Halle (Saale) Hbf (West).

B.1.2.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden

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.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 117 km
 - davon NBS 11 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 91 Min.
 - nach Bauende 47 Min.
- Gesamtkosten: 1 451 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Ausbau für 200 km/h	Leipzig–Riesa	abgeschlossen	entfällt	vor 1993	1993	2002

2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
3201–3204	Dresden-Neustadt (e)–Dresden-Hauptbahnhof (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	vsl. 2010

3. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1303	Bf. Riesa	offen	offen	offen	offen	offen
1304-1	Riesa (a)–Abzw. Röderau(a)	abgeschlossen	24.07.2003	21.01.2004	01.02.2004	10.12.2006
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
3100	Coswig (e) –Dresden-Neustadt (a)	abgeschlossen	offen	08.08.2005	vsl. 2009	vsl. 2014
4101	Unterwerk Riesa	abgeschlossen	24.07.2003	14.03.2005	25.09.2006	21.08.2007

Fertiggestellte Abschnitte

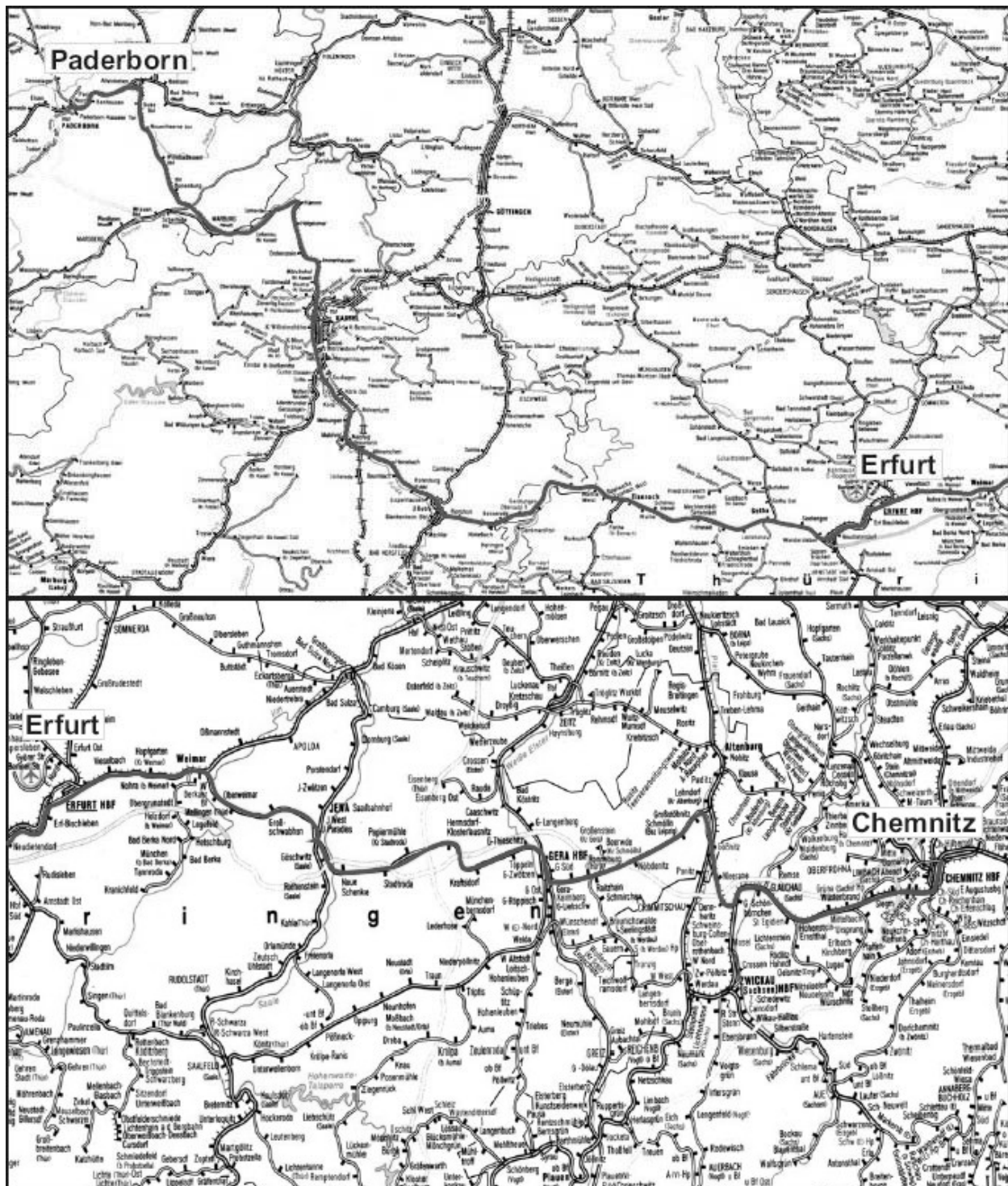
- 1. Baustufe Leipzig (a)–Riesa (a)
- 2. Baustufe
 - Marienbrücke (füfgleisiger Ausbau),
 - S-Bahn (Pirna)–Dresden Hbf–Dresden-Neustadt (a),
 - ESTW Dresden-Mitte
- 3. Baustufe
 - Hp Nünchritz,
 - Riesa–Abzweig Röderau (Hochwasser-Schadensbeseitigung) Wiederherstellung Zweigleisigkeit/Dreigleisigkeit einschließlich Elbebrücke,
 - Unterwerk Riesa

Teilinbetriebnahmen 2007

- Unterwerk Riesa

Bauaktivitäten 2007

- Bf Dresden-Neustadt,
- ESTW Dresden-Neustadt.

B.1.2.11 Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen,
- Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a)–Glauchau–Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeiTech-Einsatz,
- Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a)–Göbnitz (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.

Projektkennndaten:

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

Projektstand**Termine, Planungsstand**

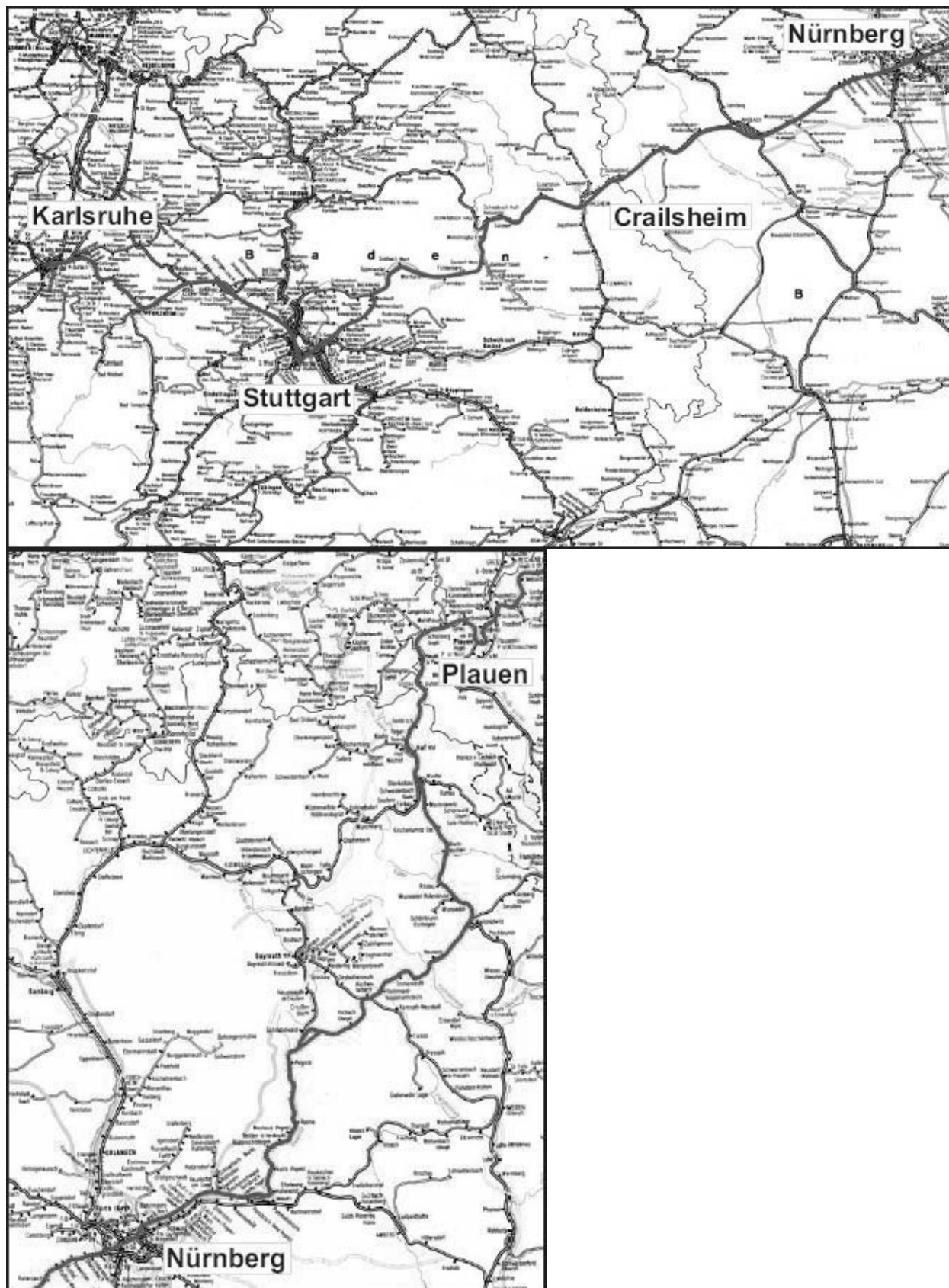
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
nur teilweise PFA; teilweise Plangenehmigungsabschnitte	Weimar (a)–Gößnitz(a)	abgeschlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz–Gößnitz (a)	abgeschlossen	09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	28.09.2006
	Großschwabhausen (e)–Gößnitz (a)	abgeschlossen	30.06.2005	lfd. seit 02.11.2006	02.01.2007	Dez 2007

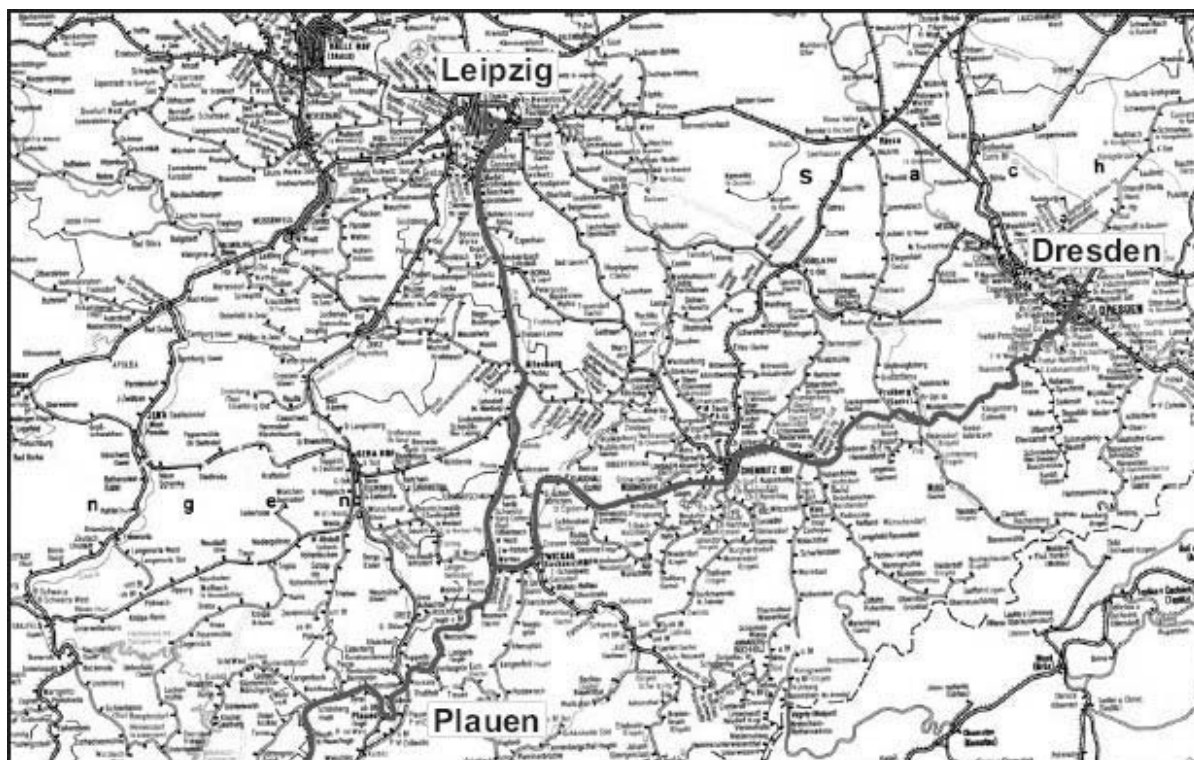
Teilinbetriebnahmen 2007:

- Inbetriebnahme ESTW Gera Stufe 2,
- Inbetriebnahme Knoten Gera, außer EÜ Leibnitzstraße,
- 11 Bahnübergänge mit ESTW-Technik,
- Bf Nöbdenitz, Bf Schmölln (durchrationalisierter Spurplan, Gleise noch nicht in Endlage)

Bauaktivitäten 2007:

- Umbau Knoten Gera mit ESTW Gera Stufe 2,
- Umbau Bf. Schmölln, Bf. Nöbdenitz,
- EÜ Brunnenstraße-Ronneburg Bauzustand,
- 11 Bahnübergänge mit ESTW-Technik.

B.1.2.12 Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden



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 (ca. 530 km),
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (33 ESTW),
- Maßnahmen an Ingenieurbauwerken (ca. 400 Brücken),
- Spurplanrationalisierung, Trassierungsverbesserungen,
- Maßnahmen Netz 21 (Knotenbahnhöfe Chemnitz, Zwickau, u. a.),
- Grundlegende Erneuerung der OLA (ca. 500 km).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge insgesamt: 740 km
- Streckenlänge: 288,0 km (Dresden/Leipzig–Landesgrenze SN/BY)
davon
 - Dresden–Werdau 136,3 km
 - Leipzig–Landesgrenze SN/BY 151,7 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h
- Fahrzeit Nürnberg–Leipzig:
 - vor Baubeginn 243 Min.
 - nach Bauende 188 Min.

- Fahrzeit Nürnberg–Dresden:
 - vor Baubeginn 340 Min.
 - nach Bauende 285 Min.
- Gesamtkosten: 1 706 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1.1.10	DD-Altstadt–Freital-Ost (a)	abgeschlos- sen	10.11.1997	offen	offen	offen
1.1.11	Bf Freital-Ost	abgeschlos- sen		erfolgt	erfolgt	2005
1.1.12-14	Freital-Ost (a)–Tharandt (a)					2005
1.1.15	Bf. Tharandt					2002 ¹
1.1.21-22	Tharandt (a)–Edle Krone (e)					2003
1.1.23	Edle Krone(a)–Klingenberg/ Colmnitz(a)					2003
1.1.24	Bf. Klingenberg/ Colmnitz					1999
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a)–Nie- derbobritzsch (e)					1998
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)					1997
1.1.40	Bf. Freiberg					2005
1.2.11-12	Freiberg (a)–Frankenstein (e)					2004
1.2.13-14	Frankenstein (a)–Oederan (e)					2004
0.3.20.4801. 08	HOA Nr. 563 bei Oederan	abgeschlos- sen		31.08.2006	03.2007	Apr 2007
1.2.15	Oederan (a)–Flöha (e)	abgeschlos- sen		erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21-22	Flöha(a)–Niederwiesa(e)					2001
1.2.23	Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)					1999
1.2.23.1104	Dammertüchtigung Chemnitz Hilbersdorf	abgeschlos- sen		11.2006	04.2007	2008
1.2.30	Bf. Chemnitz Hbf	abgeschlos- sen	vsl.2008	2003	2008	vsl. 2013
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abgeschlos- sen	10.11.1997	07.10.2005	12.06.2006	Mai 2007
1.3.11	Chemnitz (a)–Chemnitz-Kap- pel (a)	offen		offen	offen	offen
1.3.13	Chemnitz-Kappel (e)–Chem- nitz-Siegmars (a)	abgeschlos- sen		erfolgt	erfolgt	offen
1.3.15-17	Ch.-Siegmars (e)–Hohenstein- Ernstthal (a)					26.05.2002
1.3.21	Hoh.-Ernstthal (e)–St.Egidien (a)	abgeschlos- sen	10.11.1997	2000	offen	offen

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	1998
1.3.23	St. Egidien (a)–Glauchau (a)	abgeschlossen				1997
1.3.30	Bf. Glauchau	abgeschlossen				08.05.2004
1.4.11-13	Glauchau(a)–Mosel(a)	abgeschlossen				2002
1.4.14	Bf. Mosel	abgeschlossen				2001
1.4.15	Mosel (a)–Zwickau (a)	abgeschlossen				2000
1.4.20	Bf. Zwickau, re/li Gleis	offen	offen	offen	offen	offen
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	Gaschwitz–Crimmitzschau(a) 1. Ausbaustufe	offen	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2013
2.2.2.1–3.1.3.6	Crimmitzschau–Jocketa	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2003
3.2.1.0	Bf Plauen	abgeschlossen		25.06.2002	24.06.2003	vs. 2009
3.2.2.1–3.2.2.9	Mehlteuer–NL Grenze	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000

¹ Inbetriebnahme 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erneute Inbetriebnahme 2005.

Neitechnik-Betrieb möglich zwischen:

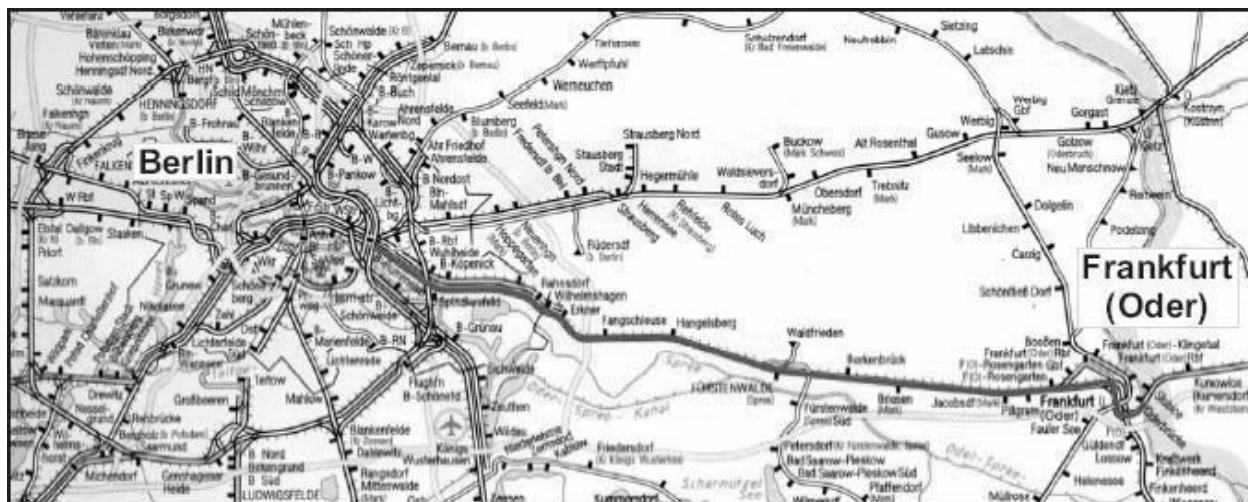
- Nürnberg–Marktreidwitz–Hof,
- Nürnberg–Bayreuth–Schlömener Kurve–Oberkotzau,
- Hof–Gutenfürst–Plauen (a),
- Plauen (a)–Zwickau (a),
- Zwickau (a)–St. Egidien (a),
- Hohenstein-Ernstthal (a)–Chemnitz–Siegmar,
- Niederwiesa–Oederan (a),
- Frankenstein (e)–Freiberg (a),
- Niederwiesa–Dresden–Altstadt

Teilinbetriebnahmen 2007:

- 1.Gleis Chemnitz–Hilbersdorf
- Unterwerk Chemnitz

Bauaktivitäten 2007:

- Umbau Bf. Plauen,
- Dammsanierung Chemnitz-Hilbersdorf,
- ESTW Plauen.

B.1.2.13 Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 85 km
- Projektabschnitt 1: 25 km Berlin-Ostbahnhof (a)–Erkner (e)
- Projektabschnitt 2: 55 km Erkner (a)–Frankfurt/Oder (a)
- Projektabschnitt 3: 5 km Frankfurt/Oder (e)–Grenze D/PL
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
- Gesamtkosten: 539 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Ostkopf Ostbf–SÜ Moder-sonstr.	vsl. 2010	Teil-Finve 20.08.2001 Gesamt-Finve 20.09.2005	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
2	EÜ Schlichtallee–KRBW Rummelsburg	abgeschlossen		10.03.2004	19.04.2004	2008
3	Bf. Rummelsburg	vsl. 2010		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2012
4	Karlshorst–Abzw. Ostendgestell	vsl. 2009		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
5	Abschnitt Wuhlheide	vsl. 2009		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
6	Abschn. Strecke + Bf Köpenick	2008		2008	vsl. 2009	vsl. 2011
6	ESTW Köpenick	2008		2008	vsl. 2009	vsl. 2011

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
7	Hirschgarten–Wilhelmshagen	2008		vsl. 2010	vsl. 2012	vsl. 2013
8	Bf. Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	Okt 2007	vsl. 2009
8	ESTW Erkner	2008		06.09.2007	vsl. 2009	vsl. 2011
2101	Erkner (a)–Fangschleuse (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2102	Bf. Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2103	Fangschleuse (a)–Hangels- berg (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2104	Bf. Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2105	Hangelsberg (a)–Fürsten- walde	abgeschlossen		28.03.2006	Nov 2006	Jun 2007
2201	Bf. Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a)–Berken- brück (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 (bvM)	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 (bvM)	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 (bvM)	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		30.01.2007	23.03.2007	2008
3102	Frankfurt/Oder Rest–Oder- brücke (a)	2008		vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2012
3103	Bf. Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	28.08.2006
3104	EÜ Oderbrücke/Grenze D/PL	abgeschlossen		07.09.2007	2008	2008
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		27.02.2007	01.10.2006 (bvM)	2008

Teilbetriebnahmen 2007:

- Projektabschnitt 2
 - Umbau Abschnitt Hangelsberg (a)–Fürstenwalde (a)
- Projektabschnitt 3
 - Umbau Bf Oderbrücke

Bauaktivitäten 2007:

- Projektabschnitt 1
 - Baudurchführung EÜ Schlichtallee,
 - Baudurchführung Bf Erkner
- Projektabschnitt 2
 - Umbau Abschnitt Hangelsberg (a)–Fürstenwalde (a)
- Projektabschnitt 3
 - Baudurchführung Bf Frankfurt/Oder,
 - Baudurchführung Umbau Bf Oderbrücke,
 - ESTW-Z Oderbrücke.

B.1.2.14 Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln–Aachen ist Bestandteil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL)

Geplante Maßnahmen:

Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbaubabschnitten:

- Ausbaubabschnitt I (Köln–Düren)
 - Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
- Ausbaubabschnitt II (Düren–Aachen)
 - Geschwindigkeitserhöhung weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen),
 - Ausbau der Unterwegsbahnhöfe Stolberg und Eschweiler,
 - Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen
- Ausbaubabschnitt III (Aachen–Grenze D/B)
 - Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 77 km
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - Köln–Düren 250 km/h (Ausbaubabschnitt I)
 - Düren–Aachen 160–200 km/h (Ausbaubabschnitt II)
 - Aachen–Grenze D/B 160 km/h (Ausbaubabschnitt III)
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 35 Min.
 - nach Bauende 25 Min.
- Gesamtkosten (incl. S-Bahn): 952 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

Ausbauabschnitt I

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
S-Bahn	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	Juli 1996	15.12.2002
ABS für $v_{\max} = 250$ km/h	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	01.08.1996	14.12.2003

Ausbauabschnitt II

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
11–19	Düren–Aachen	offen	offen	offen	offen	offen*

* Bf Langerwehe: Inbetriebnahme 1992,
 ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Inbetriebnahme 2002

Ausbauabschnitt III

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
21 (1. Bauabschnitt)	Aachen–Grenze (incl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	25.11.2007
21 (2. Bauabschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	im Abstimmungsprozess	05.04.2001	2008	vsl. 2009

Teilinbetriebnahmen 2007:

- neue Tunnelröhre (Buschtunnel)

Bauaktivitäten 2007 (Abschnitt III, Aachen–Grenze D/B):

- Abschluss der bautechnischen Arbeiten zur Erstellung der neuen Tunnelröhre (Buschtunnel),
- Herstellen der Streckenausrüstung für die Inbetriebnahme.

B.1.2.15 Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach

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 im Rahmen des Bedarfsplans:

- Bau einer zweigleisigen Umfahrungsspanne; Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels,
- Zeitgleich geplante Bestandnetzmaßnahmen (Sammelbegriff ESTW Lohr)
 - Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg,
 - Herstellung des Regel-Lichttraumprofils,
 - Umbau/Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 8,5 km (Laufach–Heigenbrücken)
- Entwurfsgeschwindigkeit: $v_{\max} = 160 \text{ km/h}$
- Investitionen für zweigleisige Umfahrung (inklusive der im Rahmen des Bestandsnetzes zu finanzierenden Kostenanteile): 290 Mio. Euro
- Investitionen für zeitgleich geplante Bestandsnetzmaßnahmen (ESTW Lohr): 33 Mio. Euro

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Laufach–Heigenbrücken	in Vorbereitung*	2008	in Vorberei- tung	vsl. 2009	vsl. 2014

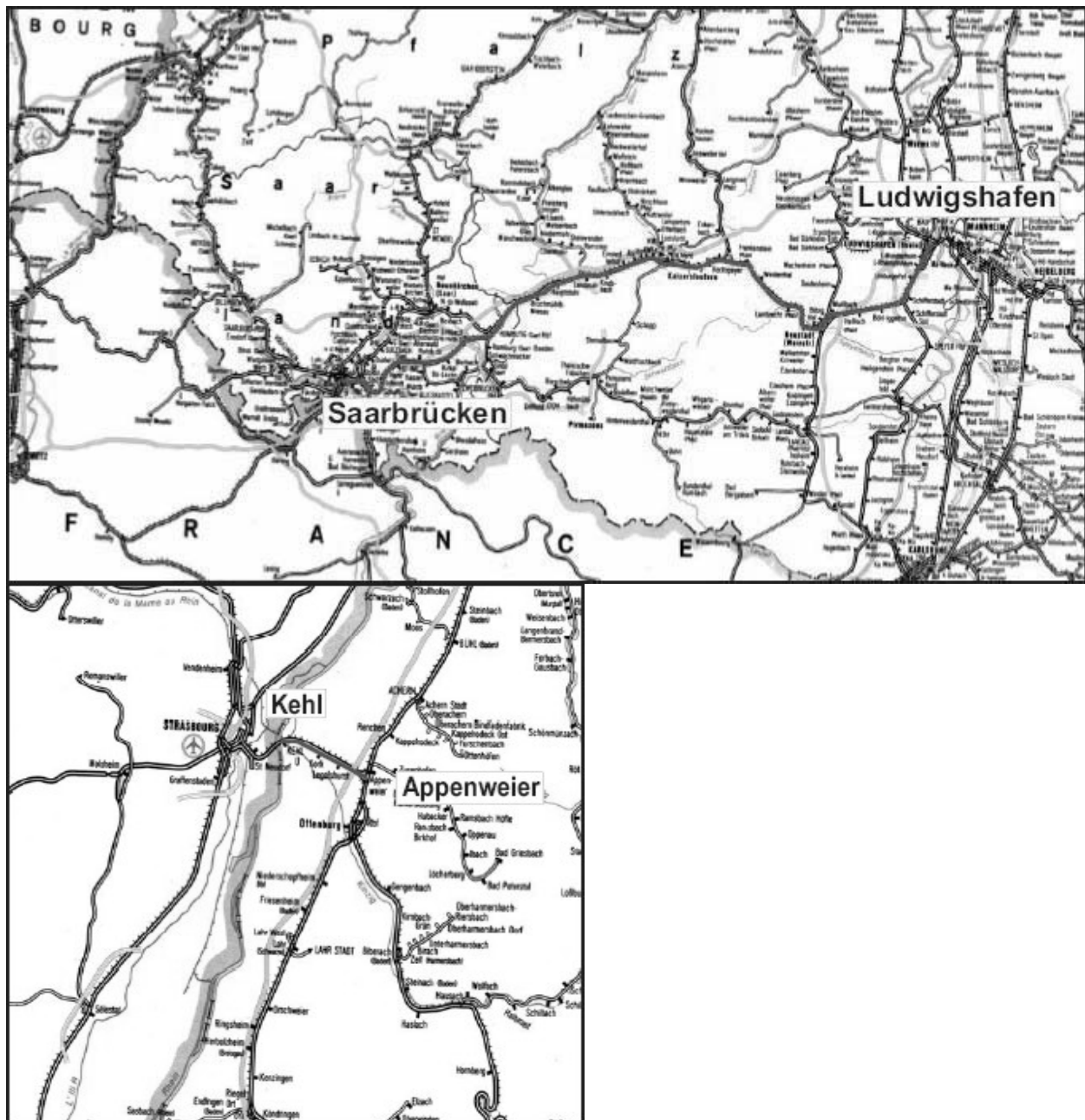
* Mit der Entwurfsplanung wurde im Oktober 2007 begonnen; mit Einleitung und Beginn der Planfeststellung wird ab dem 3. Quartal 2008 seitens der EIU gerechnet.

Teilbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– keine.

B.1.2.16 Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweiler**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 Abschnitt 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–Appenweiler (POS Süd) auf bis zu $v_{\max} = 200$ km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Straßburg,
- Höhengleiche Einbindung bei Appenweiler 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

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–Appenweiler (POS Süd)

- Streckenlänge: 14 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 9 Min.
 - nach Bauende 6 Min.
- Gesamtkosten: 592 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	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

Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
4.1	Str. 3280 km 14,9–21,3 (westl. Hauptstuhl)	abgeschlossen	15.06.2005	27.05.2005	30.07.2006	Dez 2007 (160 km/h)*
4.2	Str. 3280 km 21,3 (westl. Hauptstuhl)–25,1 (östl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		18.10.2005	22.10.2007	2008 (160 km/h)*
4.3	Str. 3280 km 25,1 (östl. Hauptstuhl)–30,4 (östl. Landstuhl)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2010	vsl. 2011
4.4	Str. 3280 km 30,4 (östl. Landstuhl)–34,7 (westl. Einsiedlerhof)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2011	vsl. 2012
4.5	Str. 3280 km 34,7 (westl. Einsiedlerhof)–41,3 (Kaiserslautern)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2012	vsl. 2013
5.5	Str. 3250 km 20,6 (westl. Kirkel)–28,6 (östl. Limbach)	abgeschlossen		27.05.2005	06.08.2006	Dez 2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 1	Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)–14,9	abgeschlossen		27.05.2005	05.02.2007	Dez 2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 2	Str. 3250 km 28,6 (östl. Limbach)–Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)	abgeschlossen		27.05.2005	vsl. 2010	vsl. 2011

* Inbetriebnahme für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS (vsl. 12/2009)

Kehl-Appenweiler (POS Süd): 1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1	Str. 4260 (km 13,3–13,9) Rheinbrücke Kehl (incl. Westseite Bf Kehl)	abgeschlossen; in Teilen noch offen (Bahnsteige)	16.07.2007	27.06.2007	31.03.2008	vsl. 2010

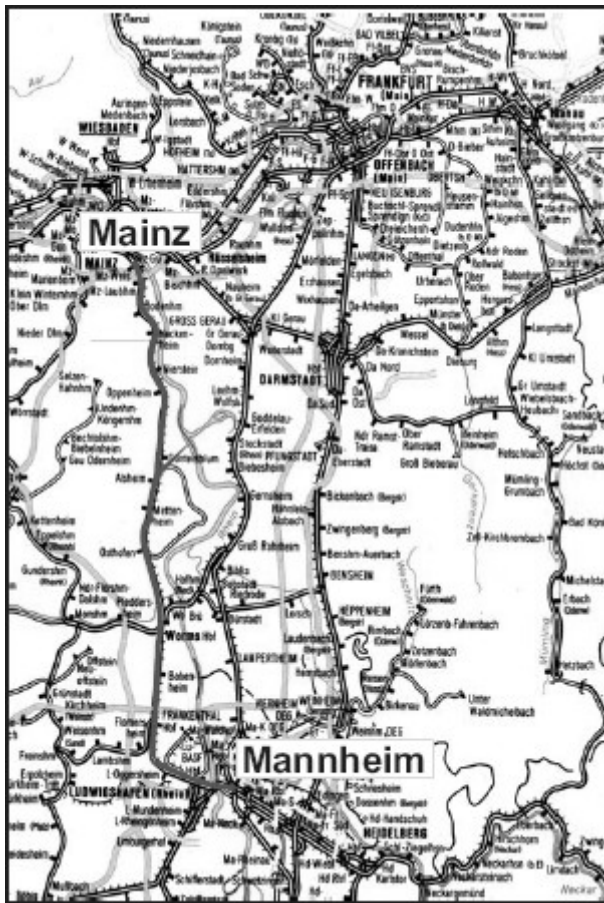
Teilinbetriebnahmen 2007:

- Kirkel–Limbach,
- Bruchhof–Vogelbach,
- Vogelbach–Hauptstuhl

Bauaktivitäten 2007:

- POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt–Ludwigshafen)
 - Restabwicklung Wegebau im Rahmen der Flurbereinigung,
 - landschaftspflegerische Begleitplanung, Ausgleichsflächen,
 - Rückbau der Grundwassermessstellen,
 - Herstellung Leitplanke
- POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 5 (St. Ingbert–Geistkircherhof)
 - Regulierungsmaßnahmen Fahrleitung,
 - Mängelbeseitigungsmaßnahmen Entwässerung

- POS Nord 2. Baustufe
 - Herstellung der Infrastrukturmaßnahme Fahrbahn,
 - Erneuerung der Fahrleitung incl. Neubau der Mastfundamente,
 - signaltechnische Anpassungsmaßnahmen (Strecken u. ESTW),
 - Neubau der Randwegbereiche und Kabeltrassen,
 - Neubau Lärmschutzwände,
 - Untergrundertüchtigung,
 - Brückenverbreiterung L 113,
 - Neubau der Straßenüberführungen Silbersandquelle und L 358,
 - Neubau Stützwände,
 - Neubau 3 Regenrückhaltebecken,
 - Herstellung Regelböschungen/Böschungssicherung,
 - Neubau Hp Limbach,
 - Erneuerung Bahnsteigkanten Hp Kinkel,
 - Neubau Stauraumkanäle,
 - Wirbelstromertüchtigung,
 - Vegetationsrückschnitt.

B.1.2.17 Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 70 km
 - Mainz–Ludwigshafen 67 km
 - Ludwigshafen–Mannheim 3 km
- Tunnellänge: 1,3 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
- Gesamtkosten: 221 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme
1. Bau- stufe	Rheinbrücke Ludwigsha- fen	abgeschlossen	28.07.1998	27.03.1997	III. Quar- tal 1997	Dez 2003
	Mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen–Mannheim	abgeschlossen	28.07.1998	1997	Apr 1998	Dez 2003
2. Bau- stufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen	28.07.1998	1995	Mai 1995	Sep 1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen	28.07.1998	1997	Feb 1998	Sep 2003
	Überwerfungsbauwerk Mainz Nord	abgeschlossen (Überarbeitung)	offen	17.05.1997	offen	offen

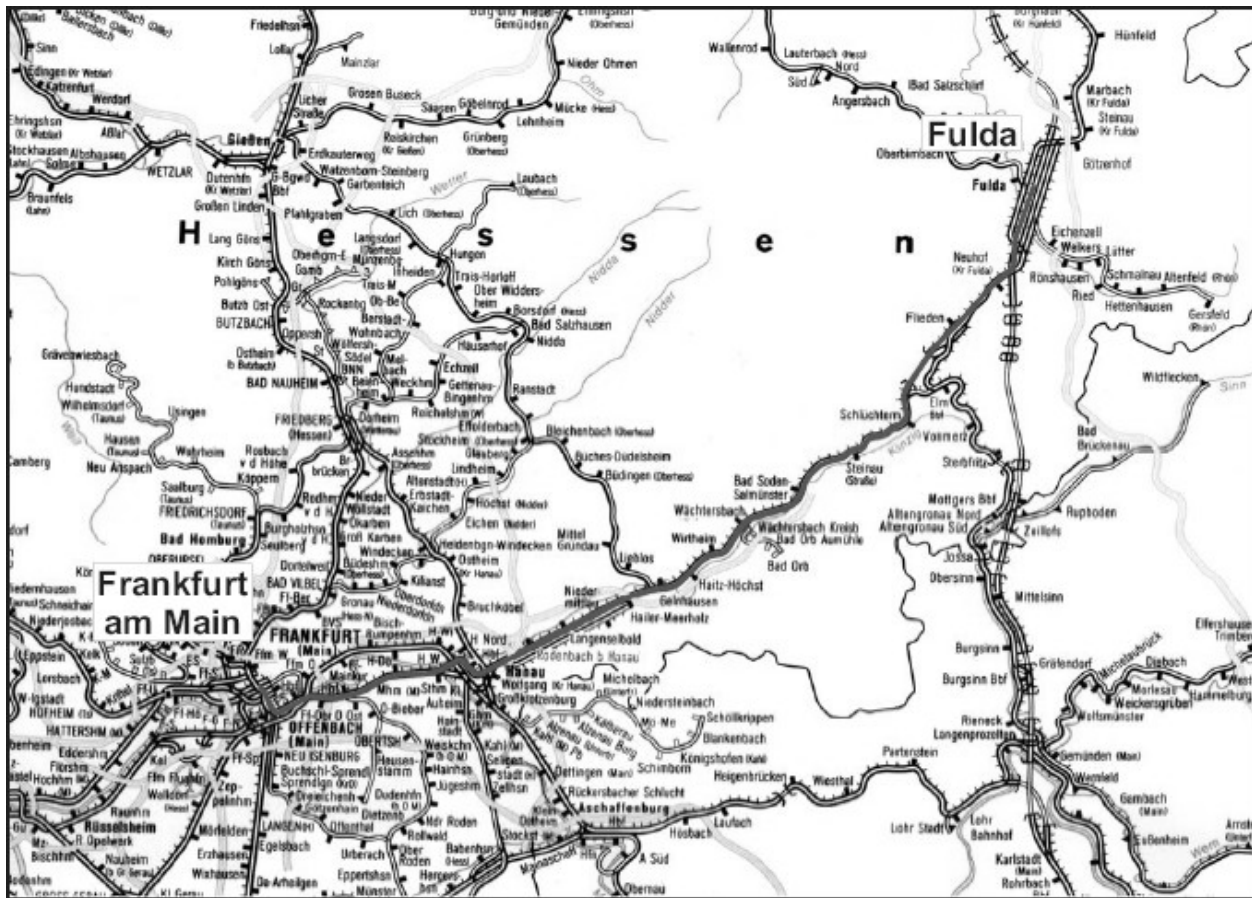
Teilbetriebnahmen 2007:

- Keine

Bauaktivitäten 2007:

- Restliche Baumaßnahmen: Gleisbau, Oberleitungs-, Sicherungstechnische Arbeiten zur Einbindung im Bf Mannheim Hbf,
- Restliche Baumaßnahmen: vollumfängliche Nutzung der Viergleisigkeit,

Restmaßnahmen: passiver Schallschutz, Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

B.1.2.18 Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main

Verkehrliche Zielsetzung:

- Erhöhung der Kapazität durch abschnittswise Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittswise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte, mit der Folge einer erheblichen Verbesserung im Regional- und Nahverkehr

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen,
- Bau 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 viergleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau–Gelnhausen einschließen.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 104 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 55 Min.
 - nach Bauende 46 Min.
 - Gesamtkosten: 341 Mio. Euro

Projektstand
Termine, Planungsstand

1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
dreigleisiger Ausbau, Erstellung von 3 Linienverbesserungen sowie Beseitigung von 12 BÜ	Hannau–Wolfgang–Hailer	abgeschlossen	nicht erforderlich	vor 1987	1987	1991

2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
dreigleisiger Ausbau, Planergänzungsverfahren für das gemeinschaftliche Planfeststellungsverfahren A 66/Strecke DB wurde abgeschlossen	Hailer–Gelnhausen	abgeschlossen	nicht erforderlich	31.01.2005	offen	offen

3. Baustufe

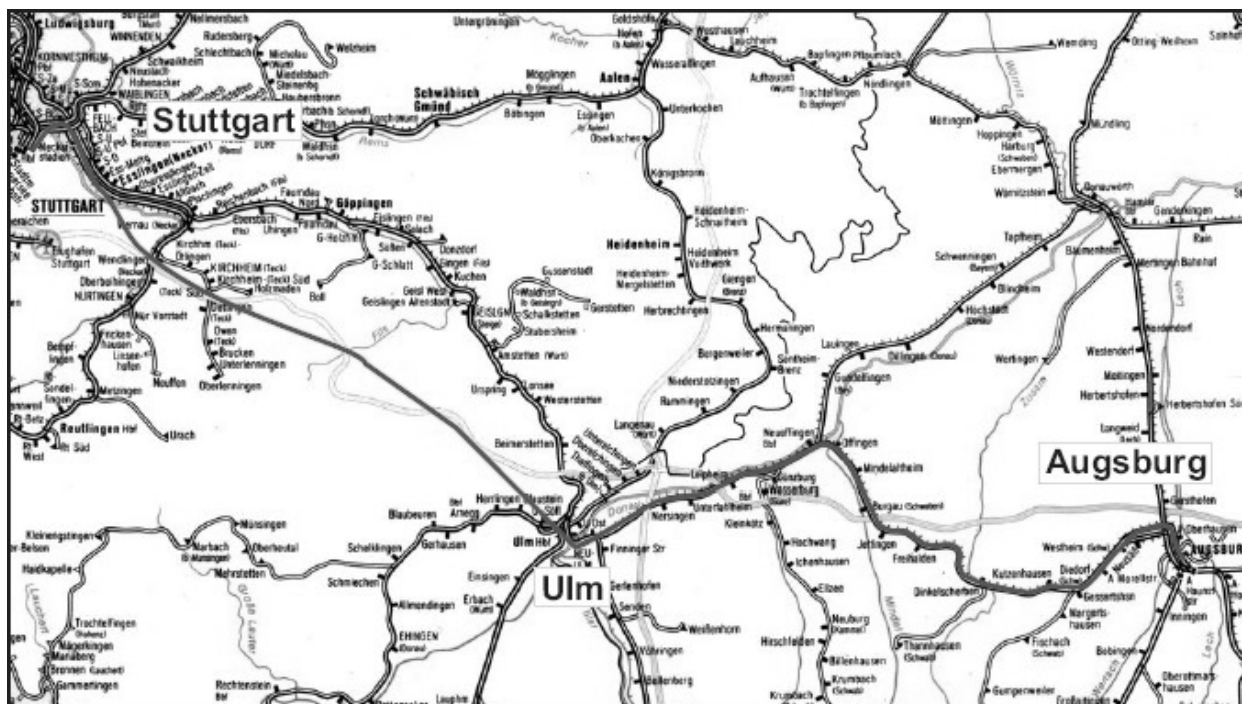
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
5.28	Neuhof, Linienverbesserung	abgeschlossen	21.11.2005	17.06.2005	Nov 2006	vsl. 2011

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Umbau Bf. Neuhof.

B.1.2.19 Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg

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.

Projektkenndaten:

- 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. Euro

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.5 a	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	24.11.2007
2.5 b	Neu-Ulm 21, km 85,042–km 81,940	abgeschlossen		25.10.2001	18.09.2003	24.11.2007

Teilbetriebnahmen 2007:

- Abschnitt Viergleisiger Ausbau Donaubrücke
- Abschnitt Neu-Ulm 21
 - Teilbetriebnahme Regionalverkehrsgleise und ESTW-A Neu-Ulm inkl. ESTW-UZ Ulm

Bauaktivitäten 2007:

- Abschnitt Viergleisiger Ausbau Donaubrücke
 - Fertigstellung Brückenüberbauten
- Abschnitt Neu-Ulm 21
 - Fertigstellung Trogbauwerk,
 - Fertigstellung Bahnsteige und Empfangsbereich,
 - Fertigstellung Geh- und Radwegüberführung Max-Eyth-Straße,
 - Fertigstellung Fernverkehrsgleise Neu-Ulm–Offenhausen,
 - Fertigstellung Regionalverkehrsgleise Abzweig Kempten mit Hp Finninger Straße,
 - Fertigstellung ESTW-A Neu-Ulm inkl. ESTW-UZ Ulm.

B.1.2.20 Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)

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.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 62 km
 - davon viergleisiger Ausbau 43 km
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - Schnellfahrgeleise 230 km/h
 - andere Gleise 160 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 30 Min.
 - nach Bauende 28 Min.
- Gesamtkosten: 590 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

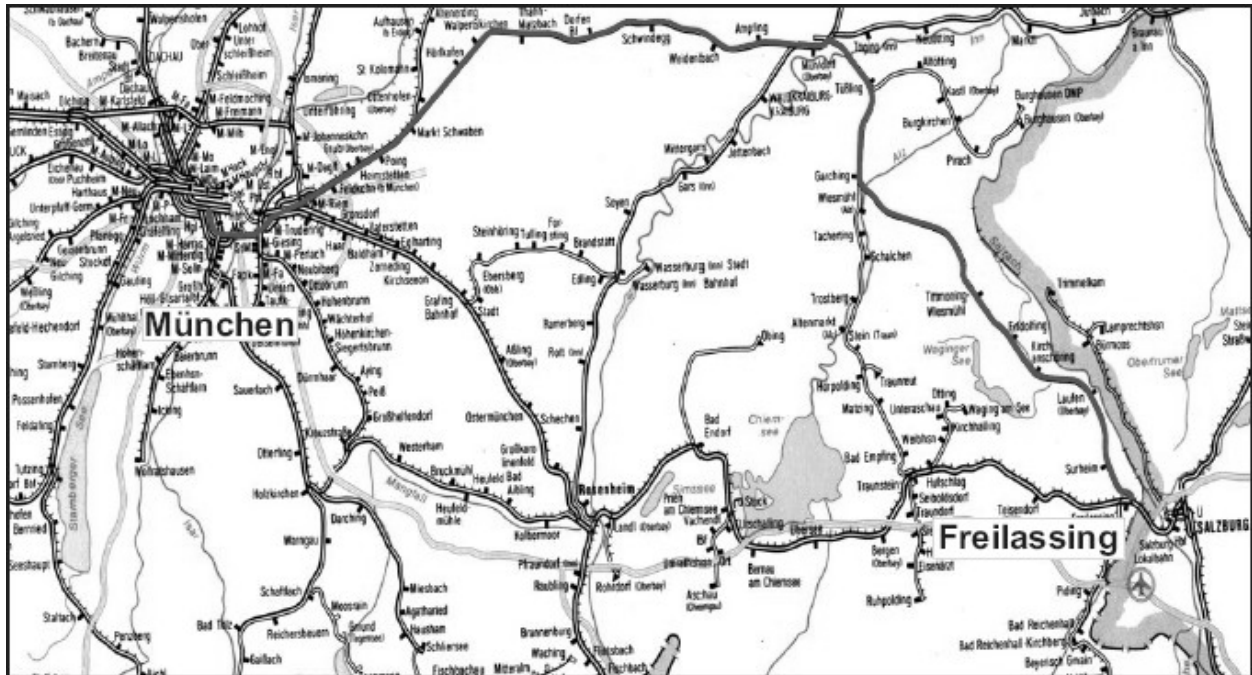
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)	abgeschlossen	10.11.1997	26.02.1999	24.01.2000	31.08.2007
2	km 48,2–km 53,0 (Bereich Kissing)	abgeschlossen		12.08.1996	09.02.1998	03.12.2001
3	km 38,1–km 48,2 (Bereich Mering)	abgeschlossen		26.03.2001	03.11.2002	2008
4	km 31,7–km 38,1 (Bereich Haspelmoor)	abgeschlossen		21.03.2003	01.10.2007	vgl. 2010
5	km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)	abgeschlossen		19.05.2004	10.04.2007	vgl. 2010
6	km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	vgl. 2010

Teilinbetriebnahmen 2007:

- Augsburg Hbf–Augsburg-Hochzoll (5 km),
- Bf Mering Ostkopf,
- Hochgeschwindigkeitsgleis Augsburg–München

Bauaktivitäten 2007:

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

B.1.2.21 Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 4. Baustufe)

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).

Geplante Maßnahmen:

- Baustufe: Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauen- den Abschnitten
 - Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,
 - Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen Markt Schwaben und Tübing (e): Markt Schwa- ben–Hörlikofen, Obergeislbach–Dorfen, Ampfing–Mühldorf und Mühldorf–Tübing
- 2. Baustufe:
 - Dreigleisiger Ausbau Freilassing–Grenze D/A (–Salzburg)
- 3. Baustufe:
 - Viergleisiger Ausbau im Abschnitt München-Riem West–Markt Schwaben. Diese Maßnahmen werden zusam- men mit dem S-Bahn-Ausbau (derzeit S 2) realisiert
- 4. Baustufe:
 - Durchgehender zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben–Freilassing, inkl. Elektrifizierung Tübing–Freilassing

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 141 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h
- Fahrzeit:
 - vor Baubeginn 82 Min.
 - nach Bauende 62 Min.
- Gesamtkosten 2 836 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Baustufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
Baustufe 1b 61.1	Ampfing–Mühldorf km 64,80–km 68,35 Amp- fing	abgeschlossen	14.09.2005	15.05.2008	III/2008 (bvM)	vgl. 2010
62.1	km 68,35–km 71,65 Mettenheim	abgeschlossen	14.09.2005	05.02.1993	01.10.2007	vgl. 2010
63.1	km 71,65–km 72,60 Altmühldorf	abgeschlossen	14.09.2005	30.08.2007	01.10.2007	vgl. 2010
64.1	km 72,60 Altmühl- dorf–km 74,8 Mühldorf; zweigl. ohne EL	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 1b	Markt Schwaben–Hörl- kofen	offen	offen	offen	offen	offen
	Obergeislbach–Dorfen	offen	offen	offen	offen	offen
	Mühldorf–Tüßling; da- von Innbrücke	offen	offen	offen	offen	offen
	Mühldorf–Tüßling; zweigl. ohne El	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 2	3. Gleis Freilas- sing–Grenze D/A	offen	offen	offen	vgl. 2009	offen
Baustufe 3	4 gleisiger Ausbau München Riem West–Markt Schwaben	offen	offen	offen	offen	offen
	Hörlkofen–Thann Matz- bach; Blockteilung	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
	Vorwegmaßnahme zur Elektrif.	offen	offen	offen	offen	offen
	Elektrifizierung Markt Schwaben–Burghausen	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 4	Durchgehende Zwei- gleisigkeit und Elektrifi- zierung Markt Schwa- ben–Mühldorf– Freilassing	offen	offen	offen	offen	offen
	Tüßling–Freilassing; nur Kreuzungsbahnhöfe	offen	offen	offen	offen	offen
	Tüßling–Freilassing; Elektrif. und Nachrü- stung ETCS	offen	offen	offen	offen	offen

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Tüßling–Freilassing; zweigl. ohne EL	offen	offen	offen	offen	offen
	Tüßling–Freilassing; Elektrifizierung Endausbau	offen	offen	offen	offen	offen
	Hörlkofen–Obergleisl- bach; zweigl. ohne EL	offen	offen	offen	offen	offen
	Dorfen–Ampfing; zweigl. ohne EL	offen	offen	offen	offen	offen
ESTW-UZ	Dorfen	offen	abgeschlos- sen	N.N.	vor 2003	07.07.2003
Verbindungs- kurve	Daglfinger Kurve	offen	offen	offen	offen	offen
	Daglfing–Johanniskir- chen; viergleisiger Aus- bau	offen	offen	offen	offen	offen

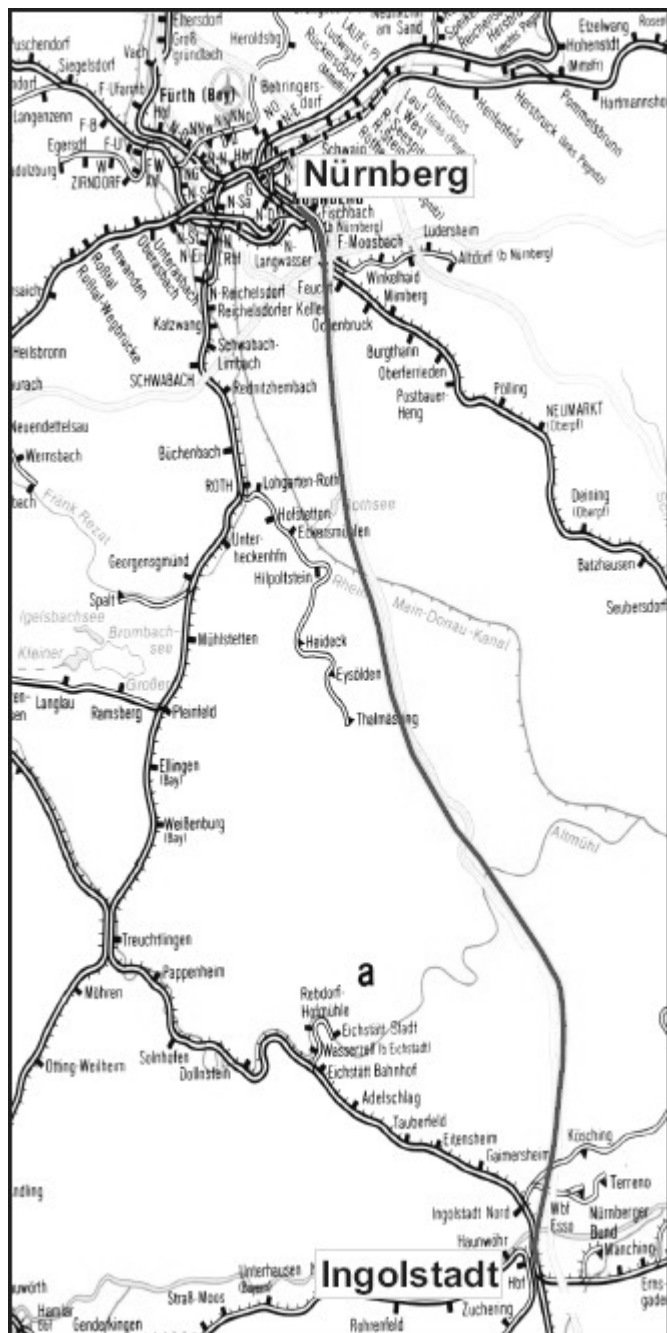
Teilbetriebnahmen 2007:

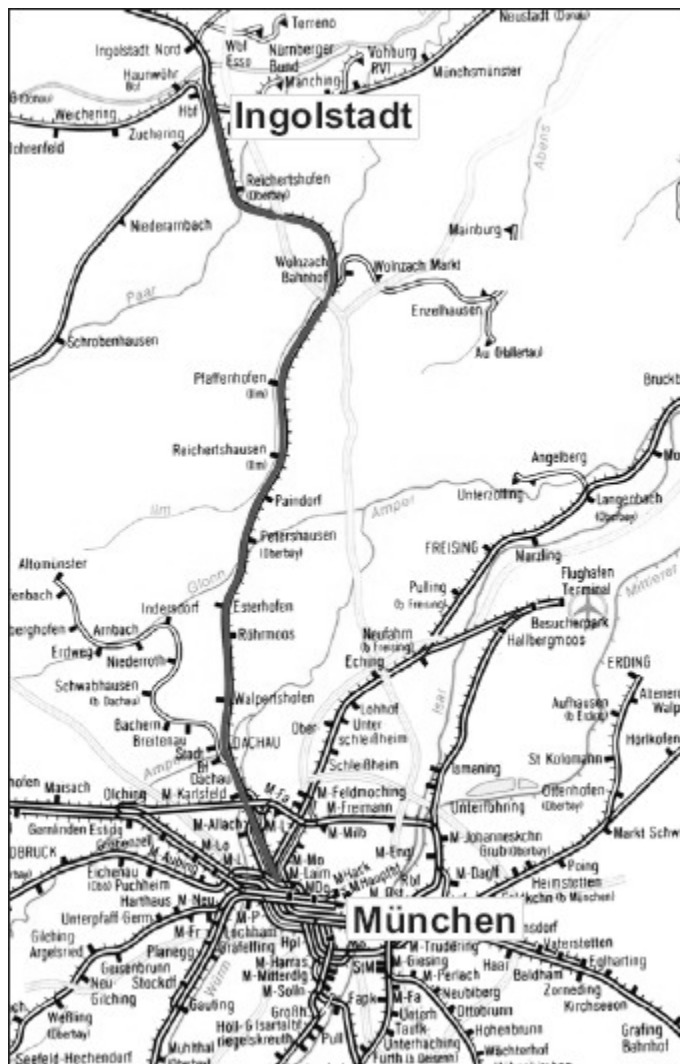
- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Ampfing–Mühldorf (Rodungsarbeiten).

B.1.2.22 Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München





Verkehrliche Zielsetzung:

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

NBS Nürnberg–Ingolstadt

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

ABS Ingolstadt–München

- Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird 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 BSchwAG finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis München-Obermenzing erfolgt zu 50 Prozent über das Projekt Nr. 23 und zu 50 Prozent über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 171 km
 - Nürnberg–Ingolstadt 89 km
 - Ingolstadt–München 82 km
- Baulänge: 161 km
 - Nürnberg–Ingolstadt 83 km
 - Ingolstadt–München 78 km
- Tunnel:
 - Anzahl 9 (Gesamtlänge 27 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: 3 563 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

Planfeststellungs- abschnitte	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
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–Göggels- buch	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–Enke- ring	abgeschlossen		26.02.1996	03.09.1998	28.05.2006
52	Altmühltal	abgeschlossen		20.09.1996	03.09.1998	28.05.2006
53	Kinding–Denken- dorf	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
11M	Ingolstadt–Ober- stimm	abgeschlossen		01.04.1996	03.09.1998	10.12.2006
12M	Reichertshofen	abgeschlossen		2008	im Rahmen Endausbau	
21M	Reichertshofen–Hög	abgeschlossen		20.04.1995	im Rahmen Endausbau	
22M	Fahlenbach	abgeschlossen		08.02.2000	im Rahmen Endausbau	
23M	Rohrbach	abgeschlossen		14.01.2002	im Rahmen Endausbau	
24M	Bahnstromltg. Woln- zach	abgeschlossen		Maßnahme zurückgestellt		
31M1	Pfaffenhofen Nord (Förnbach)	abgeschlossen		21.11.2005	im Rahmen Endausbau	
31M2	Pfaffenhofen Bf	abgeschlossen		2008	im Rahmen Endausbau	
31M2a	EÜ Schrobenhause- ner Str.	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	10.12.2006
31M3	Pfaffenhofen Regel- querschnitt	abgeschlossen		24.10.2003	im Rahmen Endausbau	
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	im Rahmen Endausbau	
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	10.12.2006

Planfeststellungs- abschnitte	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
61M	Esterhofen	abgeschlossen		19.11.1998	01.06.2000	10.12.2006
62M	Röhrmoos	abgeschlossen		27.10.1999	01.03.2001	10.12.2006
71M	Walpershofen –Dachau Nord	abgeschlossen		25.02.2002	20.03.2002	10.12.2006
81M	Dachau–Karlsfeld	abgeschlossen		21.02.2001	20.03.2002	10.12.2006
82M	Karlsfeld–Obermen- zing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	10.12.2006

Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
12E	Reichertshofen (km 80,0–km 70,0)	in Überarbeitung	19.12.1996	2008	vsl. 2010	vsl. 2013
				14.01.2002	vsl. 2011	vsl. 2013
23E	Rohrbach (km 70–km 59,6)	in Überarbeitung		21.11.2005	vsl. 2011	vsl. 2013
31E1/2	Pfaffenhofen (km 59,6–km 48,4)	in Überarbeitung		2008	vsl. 2011	vsl. 2013
41E	Reichertshausen (km 48,4–km 37,58)	in Überarbeitung				

Die Gesamtinbetriebnahme erfolgte im Jahr 2006

- NBS: 28. Mai 2006
- ABS: 10. Dezember 2006 (zwischen Petershausen und München)
Die Realisierung des ABS-Abschnittes Nord (Ingolstadt–Petershausen) erfolgt teilweise nachlaufend (Endausbau).

Bauaktivitäten 2007:

- NBS:
 - Restarbeiten an Regenrückhaltebecken,
 - Errichtung Deponie 108,
 - allgemeine Restarbeiten
- ABS:
 - Fertigstellung der vor 2006 begonnenen Teilbereiche in den Abschnitten Rohrbach (PFA 23M) und Reichertshausen (PFA 41M),
 - Untergrundertüchtigung,
 - Fertigstellung zweier Eisenbahnüberführungen,
 - allgemeine Restarbeiten.

B.1.2.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)

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:

- Elektrifizierung Ulm–Lindau,
- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Langenargen–Lindau–Aeschach,
- Im Rahmen des internationalen Projektes Nr. 7 ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe) sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität vorgesehen.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: ca. 13 km
- Gesamtkosten: 91 Mio. Euro.

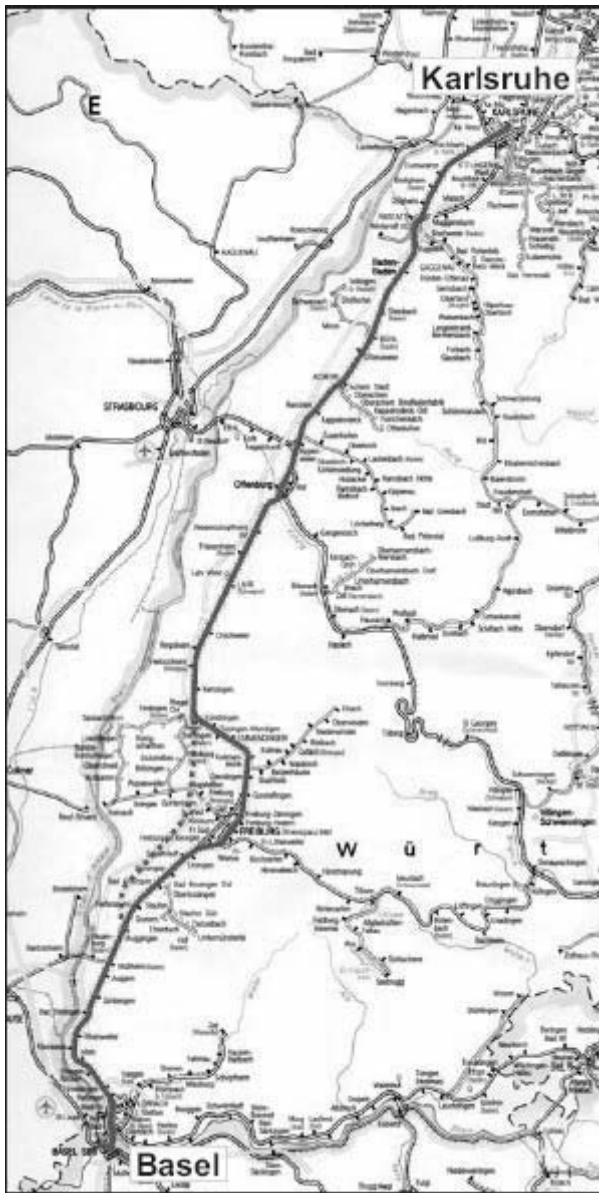
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Elektrifizierung Ulm–Lindau	offen	offen	offen	offen	offen
	zweigleisiger Ausbau Langenargen–Lindau–Aeschach	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

**B.1.2.24 Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel
(1. und 2. Baustufe)****Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Geplante Maßnahmen:

- Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe)
 - Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt–Süd–Offenburg (NBS $v_{\max} = 250$ km/h, vorhandene Rheintalbahn $v_{\max} = 200$ km/h)
- Neues Vorhaben (2. Stufe)
 - Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn Karlsruhe–Durmernsheim ($v_{\max} = 200$ km/h),
 - Zweigleisiger Neubau Durmernsheim–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 9.385 m langen 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.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km (über Freiburg)
182 km (über Güterbahn)
- Karlsruhe–Offenburg 68 km
- Offenburg–Basel 122 km (über Freiburg)
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. Euro.

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum PFB	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
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	eingeleitet	offen	offen
7.2	Hohberg–Friesenheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.3	Lahr–Mahlberg	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.4	Ettenheim–Herbolzheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
8.0	Herbolzheim–Kenzingen	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.1	Riegel–March	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.2	Freiburg–Schallstadt	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.3	Bad Krozingen–Heitersheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
9.0	Buggingen–Auggen	offen	30.07.2003 /APV	eingeleitet	offen	offen
9.1	Schliengen–Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003 /APV	22.11.2002	09.12.2002	vs. 2011
9.2	Haltingen–Weil	offen	30.07.2003 /APV	eingeleitet	offen	offen
9.3	Basel Bad Bf	offen	30.07.2003 /APV	Einleitung vs. 4. Quartal 2008	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg: Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,
- Abschnitt Durmersheim–Rastatt: bauvorbereitende Maßnahmen im Bündlungsabschnitt mit der Bundesstraße „B 36 neu“,
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen: Bau des Katzenbergtunnels einschl. der nördlichen und südlichen Anbindung an die bestehende Rheintalbahn.

B.1.2.25 Projekt Nr. 26a – Kombiniertes Verkehr (1. Stufe)

Abbildung 12

Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs



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 BSchwAG und
- von privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr“ (seit März 1998) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung 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.

Projektkenndaten:

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. Euro):

- 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. Euro):

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

1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25. Juli 1996):

PFA	Örtlichkeit	Entwurf- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Köln-Eifeltor; 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. Juli 1997):

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	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 Sammelvereinbarungen:

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	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	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Ulm-Nord (Dornstadt)	abgeschlossen	30.09.2004	12.07.2002	Okt 2004	18.07.2005

Teilinbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– 1. Sammelvereinbarung

– keine

– 2. Sammelvereinbarung

– keine

– weitere Sammelvereinbarungen

– Leipzig Wahren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe) Restarbeiten,

– Großbeeren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe) Restarbeiten

– Einzelvereinbarung

– Ulm-Nord (Dornstadt) Restarbeiten.

B.1.2.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)**Zielsetzung**

Ziel der 1. Stufe³ ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen (ZBA). 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.

Projekte**Modernisierung der ZBA**

- 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 ZBA 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 ZBA beträgt 169,5 Mio. Euro.

ZBA Mannheim West/Ost

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb nahme
	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.

³ 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.

ZBA Gremberg Nord/Süd und Süd/Nord

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Gremberg Nord/Süd	abgeschlossen	24.07.2001	05.04.2002	Mai 2004	2008
	Gremberg Süd/Nord	abgeschlossen	24.07.2001	19.11.2007	09.04.2008*	vsl. 2010

* Gremberg Süd/Nord-System: Der Spatenstich erfolgte am 9. April 2008.

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	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Hagen	abgeschlossen	24.07.2001	04.04.2001	09.08.2004	vsl. 2009

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

- Modernisierung mit 40 Richtungsgleisbremsen, 40 Förderanlagen, automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung.

ZBA Seelze Ost/West

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	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.

Projektstand

Termine, Planungsstand

Teilbetriebnahmen 2007:

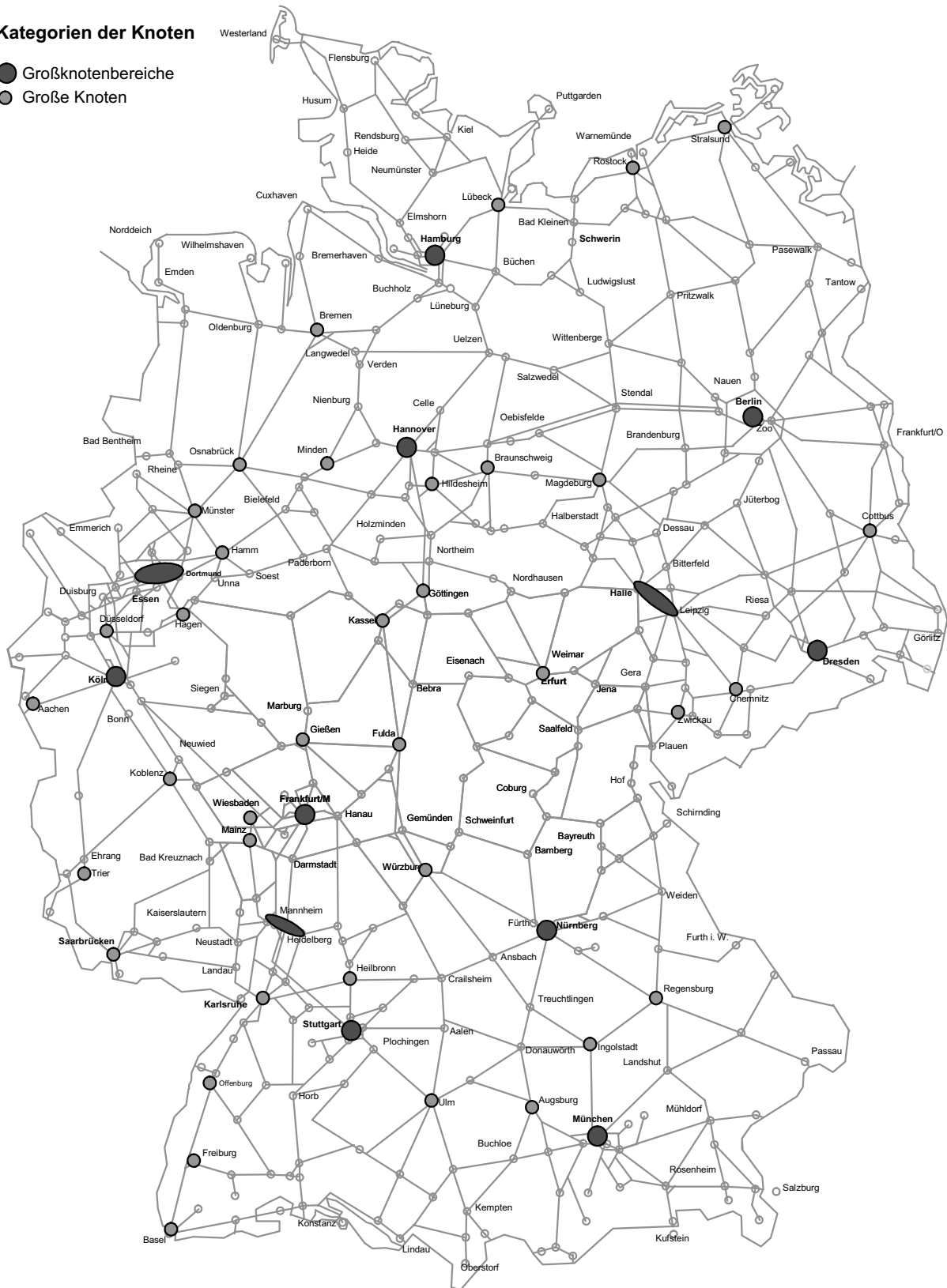
- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Gremberg Nord/Süd-System,
- Hagen-Vorhalle.

B.1.2.27 Projekt Nr. 27 – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/ Leipzig, Magdeburg)**Kategorien der Knoten**

- Großknotenbereiche
- Große Knoten



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

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.

Projektstand**Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	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	vs. 2011	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine

Projektkenndaten Knoten Erfurt:

- ESTW Erfurt
- Herstellung des durchrationalisierten Spurplans
- Umbau der Personenverkehrsanlagen
- Anpassung vorhandener Ingenieurbauwerke
- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Einbindung der Neubaustrecken VDE Nr. 8.1 Ebensfeld–Erfurt und VDE Nr. 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig in den Knoten Erfurt.

Projektstand**Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1. Stufe: ESTW Erfurt	abgeschlossen		vor 1999	vor 1999	März 1999
5.1	2. Stufe: Bahnhof Erfurt km 107,7–km 109,6	abgeschlossen	10.12.2004	08.09.1995	06.11.2001	2008

Teilbetriebnahmen 2007

- Inbetriebnahme der Teilbaustufe 1.2.2. Mit der Inbetriebnahme dieses Bauzustandes wurde der Mittelbereich des Personenbahnhofes Erfurt nach vollständigem Umbau mit 5 neuen Bahnsteigkanten in Betrieb genommen.

Bauaktivitäten 2007

- Aufbau neuer Bahnsteige, Gleise, Oberleitungsanlagen und Signaltechnik im Mittelbereich,
- Rückbau der alten Gleise und Bahnsteiganlagen auf der Südseite des Personenbahnhofes,
- Ertüchtigung der Ingenieurbauwerke.

Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe:

- Errichtung ESTW Leipzig
- Anpassung/Teiltrationalisierung des Spurplanes im Knoten Leipzig und tangierende Maßnahmen zur Einbindung des City-Tunnels Leipzig in den Leipziger Hauptbahnhof,
- Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla,
- Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle(S)–Leipzig.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1. Stufe: ESTW Leipzig, 1. Baustufe: ESTW Leipzig, UZ-Ost sowie Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig	abgeschlossen	27.08.2001	20.10.1998	01.03.2002	19.09.2004
	1. Stufe: Umfahrung KRBW Leipzig-Thekla	abgeschlossen		29.06.2001	01.03.2002	30.06.2004
	Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig	abgeschlossen		vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2011

Teilbetriebnahmen 2007

- keine

Bauaktivitäten 2007

- Restleistungen ESTW Leipzig und Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle(S)–Leipzig.

Projektkenndaten Knoten Magdeburg:

- 1. Baustufe:
ESTW Magdeburg (realisiert, Restmaßnahmen in Realisierung)
- 2. Baustufe:
Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs
 - Spurplanumgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf. Biederitz,
 - Oberbaumaßnahmen,
 - Erneuerung von sechs Eisenbahnüberführungen,
 - Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
 - Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsringes.

Projektstand
Termine, Planungsstand

1. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss Finve	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	ESTW Magdeburg	abgeschlossen	25.06.2001	vor 2001	25.04.2001	21.03.2004

2. Baustufe

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
2.1.1	Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)	abgeschlossen	26.11.2007	08.12.2006	Aug 2007	2008
2.1.2	EÜ E.-Reuter-Allee + Güterzuggleise 10–13	offen	26.11.2007	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2012
2.1.3	Maßnahmen aus PFA 5 (Ehlebrücke)	abgeschlossen	26.11.2007	vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2012
2.1.4	Erweiterung Bf Schönebeck- Salzelen mit ESTW-Technik	offen	26.11.2007	2008	vsl. 2009	vsl. 2010

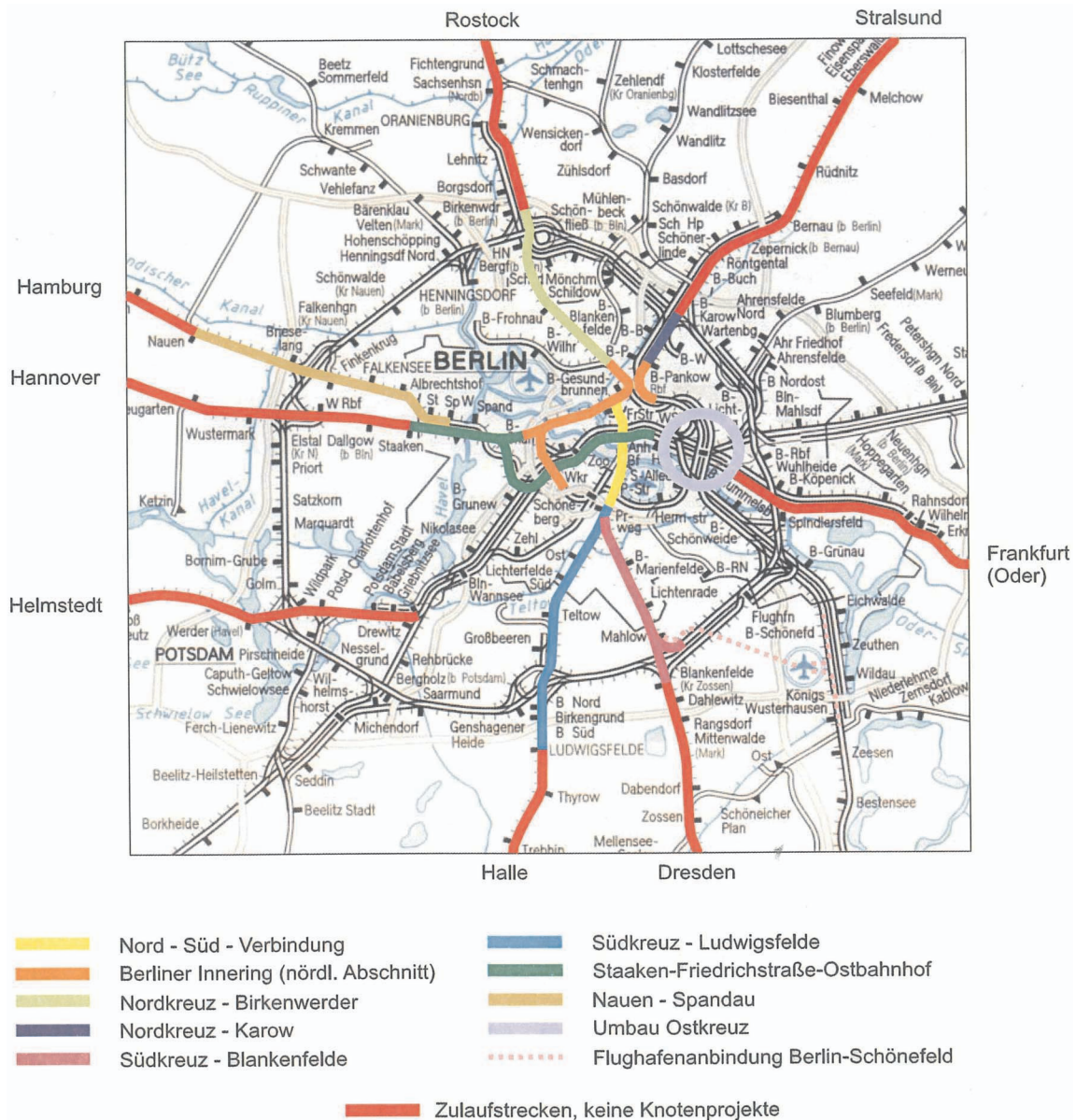
Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Bauvorbereitende Maßnahmen Umbau Südwestkopf Magdeburg Hbf.

Ausbau des Knotens Berlin



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, Stadtbahn), Neubau der Nord Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Hauptbahnhofs als Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit den parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin.

Nord-Süd-Verbindung

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: 120 km/h (Tunnel)
- Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km
- Gesamtkosten: 2 787 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss Finve	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
NS V	Km 1,7+52N Abzweig Wed- ding–km 7,7+77 Prellerweg	abgeschlos- sen	26.08.1997	12.09.1995	01.12.1994 (bvM)	28.05.2006

Teilinbetriebnahmen 2007:

- Keine

Bauaktivitäten 2007:

- Endausbau Fernbahnsteig B am Bahnhof Südkreuz,
- Sicherung der Parkhausplatte Nord am Bahnhof Südkreuz,
- Abdichtungsarbeiten am Regionalbahnhof Potsdamer Platz.

Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuzbündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt)
- Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im zentralen Bereich
- Streckenlänge: 33,3 km
- Ausbaugeschwindigkeiten:
- 160 km/h (Strecke 6107 aus Richtung Spandau nach Berlin Hauptbahnhof),
- 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. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

Inbetriebnahme

- Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006

Bauaktivitäten 2007

- Abwicklung von Restleistungen.

Nordkreuz–Birkenwerder

Projektkenndaten:

- Zweigleisiger Wiederaufbau der so genannten „Nordbahn“ zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring (Birkenwerder)
- 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
- Streckenlänge: 18,8 km
- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h
- Gesamtkosten: 268 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Gesundbrunnen– Berliner Außenring	Vorentwurfsplanung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	Vorentwurfsplanung	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

Nordkreuz–Karow

Projektkenndaten:

- 1. Baustufe:
 - Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn von km 4,2 bis Bf Blankenburg (km 8,79) für 160 km/h,
 - Ab Bf Blankenburg bis km 10,6 eingleisige Instandsetzung,
 - Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW),
 - Anschluss an Betriebszentrale Berlin
- 2. Baustufe:
 - Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf Blankenburg bis km 11,9 für 160 km/h
 - Anpassung an die Verbindungskurven im Karower Kreuz
 - Erneuerung von 5 Eisenbahnüberführungen
 - 2. Ausbaustufe des ESTW-A Karow
- Streckenlänge: 7,7 km (1. und 2. Baustufe)
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160 km/h
- Gesamtkosten:
 - 1. Baustufe 49,3 Mio Euro
 - 2. Baustufe 50,5 Mio Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Nordkreuz –Karow, 1. Baustufe	abgeschlossen	27.12.2001	Jun. 2000 bis Sep. 2005	Feb. 2003 bis Okt 2005	28.05.2006
	Nordkreuz –Karow, 2. Baustufe	2008	vgl. 2009	vgl. 2010	vgl. 2011	vgl. 2013

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- 1. Baustufe: abgeschlossen
- 2. Baustufe: keine.

Südkreuz–Blankenfelde

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke,
- Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung BBI erstellt),
- Umbau Bahnhof Blankenfelde
- Streckenlänge: 14,2 km
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h
- Gesamtkosten: 442 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)	vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 befindet sich in der Überarbeitung	nach Vorlage PFB	offen	2009*	2011*
2	Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (Landesgrenze)			offen		
3	Land Brandenburg km 14,762 (Landesgrenze)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve			offen		

* u. a. unter folgenden Prämissen: rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse in III/2008, gesicherte Finanzierung in 2008, Zustimmung zu den Maßnahmen der Bauzeitverkürzung in 2008, gesicherte Finanzierung der Maßnahmen der Bauzeitverkürzung in 2008.

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

Südkreuz–Ludwigsfelde

Projektkenndaten:

- 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: 190 Mio. Euro.

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

Inbetriebnahme

- Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006

Bauaktivitäten 2007

- Ausführung von Restleistungen
- Arbeiten an ETCS-Funktionalität.

Staaken–Friedrichstraße–Ostbahnhof

Projektkenndaten:

- Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau
- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung
- Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Ostbahnhof (ca. 8 km) 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. Euro.

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

Inbetriebnahme:

- Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006.

Bauaktivitäten 2007:

- Restarbeiten, Landschaftsplanerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Flughafenanbindung Schönefeld

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. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFB	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Westanbindung	Berliner Außenring–Flughafen	abgeschlossen, Fortschreibung erforderlich	05.09.2006	13.08.2004	Juli 2006	30.10.2011
Mitte	unmittelbarer Flughafenbereich			13.08.2004	Juli 2006	
Ostanbindung	Flughafen–Görlitzer Bahn	abgeschlossen		vs. 2009	vs. 2009	
2. Gleis Mahlower Kurve	Anbindung Dresdner Bahn	06.2008		abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997)		

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- PFA Mitte: Die Rohbauarbeiten des unterirdischen Bahnhofs haben begonnen.

Nauen–Spandau

Projektkenndaten:

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

Projektstand

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Umbau Bf Ostkreuz (Fernbahnanteil)

Projektkenndaten:

- Erneuerung des Oberbaues, des Tiefbaues sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan
- Entsprechende Gestaltung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten
- Errichtung von 2 Regionalbahnsteigen
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte

- Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h
- Gesamtkosten 143 Mio. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
PFA 1	Ostbahnhof–Ost- kreuz	abgeschlossen	25.09.2006	30.10.2006	17.01.2006 (bvM)	vsl. 2015
PFA 2	Ostkreuz–Bahnbö- gen Rummelsburg	abgeschlossen	25.09.2006	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2015

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Umverlegung von Kabeltrassen,
- Bauzeitliche Gleisverschwenkung Fernbahn,
- Errichtung der bauzeitlichen Fußgängerbrücke,
- Rückbau der Fernbahnbrücken auf dem Ring,
- Einbau von Bauweichen einschließlich signaltechnischer Anpassung.

B.1.3 Neue Vorhaben**B.1.3.1 Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck**

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–Travemünde ($v_{\max} = 160 \text{ km/h}$),
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz.

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. Euro.

Projektstand
Termine, Planungsstand

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

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.1	HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90)	abgeschlossen	09.03.2005	26.03.2004	28.11.2005	01.09.2007
1.2	HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)	abgeschlossen		28.05.2004	28.11.2005	01.09.2007

Elektrifizierung Hamburg–Lübeck/Lübeck-Travemünde ($v_{\max} = 160 \text{ km/h}$)
 Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Finve	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Hansestadt Hamburg (km 47,025–km 62,800)	abgeschlossen	15.09.2005	10.03.2004	04.09.2006	13.12.2008
2	Kreis Stormarn (km 10,725–km 47,025)	abgeschlossen		18.03.2003	04.09.2006	13.12.2008
3	Hansestadt Lübeck (km 0,000–km 10,725)	abgeschlossen		11.03.2003	04.09.2006	13.12.2008
3.1	Umrichterwerk Lübeck	abgeschlossen		01.10.2007	01.10.2007	13.12.2008
3.2	Schwartau-Waldhalle–Lübeck-Kücknitz	abgeschlossen		31.07.2008	01.08.2008	vsl. 2009
4	Bereich Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,300–20,650)	abgeschlossen		29.11.2007	30.11.2007	13.12.2008

Teilinbetriebnahmen 2007:

- Inbetriebnahme des zweigleisigen, elektrifizierten Abschnittes Hamburg-Horn–Hamburg-Rothenburgsort im September 2007

Bauaktivitäten 2007:

- Erstellung 2. Gleis Hamburg-Horn–Hamburg-Rothenburgsort,
- Erstellung Oberleitungsanlagen für 2. Streckengleis,
- Bauarbeiten zur Elektrifizierung Hamburg–Lübeck.

B.1.3.2 Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe

Verkehrliche Zielsetzung:

- Güterumfahrung für Hamburg insbesondere zur Entlastung des Knotens Hamburg

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster–Bad Oldesloe

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 45 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h
- Gesamtkosten: 304 Mio. Euro.

Projektstand**Termine, Planungsstand**

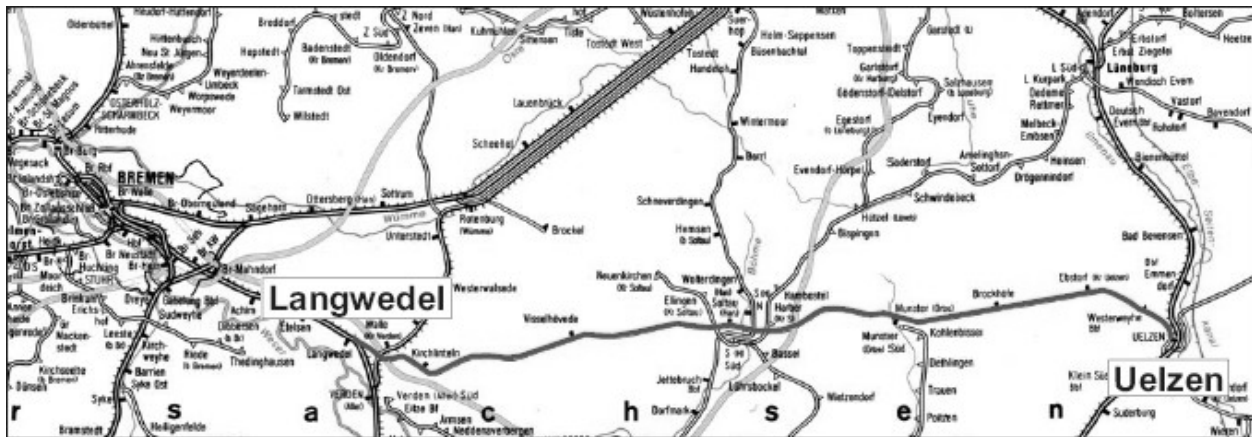
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Neumünster– Bad Oldesloe	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für $v_{\max} = 120 \text{ km/h}$ und Elektrifizierung, Bau des ESTW Soltau

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 97 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h
- Gesamtkosten: 196 Mio. Euro (einschl. ABS Oldenburg–Wilhelmshaven).

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Langwedel–Uelzen Bahnstromleitung	Vorplanung abgeschlossen	offen	2001	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens (JadeWeserPort) durch Ertüchtigung der Strecke (durchgehende Zweigleisigkeit von Oldenburg bis Sande, Elektrifizierung) sowie Ausbau der Streckenabschnitte nördlich Sande (Sande–Weißer Floh–Oelweiche)

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 68 km
 - Oldenburg–Sande: 45 km
 - Sande–Wilhelmshaven: 7 km
 - Sande–Weißer Floh–Oelweiche: 16 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 80/120 km/h
- Gesamtkosten: 196 Mio. Euro (einschl. ABS Langwedel–Uelzen).

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Da- tum PFB	Bau- be- ginn	Inbetrieb- nahme
Wiederherstellung Befahrbarkeit mit 100 km/h	Oldenburg–Wilhelmshaven	abgeschlossen	SV	entfällt	Mär 2003	Dez 2003
Anbindung JadeWeserPort	LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neubau Kreuzungsbahnhof Accum, Untergrundertüchtigung Sande–Weißer Floh, ggf. Bahnumgehung Sande	Vorentwurfsplanung abgeschlossen	2008	2008	vsl. 2009	vsl. 2010
Herstellung durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung	Oldenburg–Sande–Weißer Floh–Oelweiche (JadeWeserPort) Sande–Wilhelmshaven	grobe Vorplanung liegt vor	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2012

Teilinbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– keine.

B.1.3.4 Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover

Verkehrliche Zielsetzung:

- Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover mit dem Ziel der Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs,
- Beschleunigung des Personenfernverkehrs

Geplante Maßnahmen:

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

Projektkenndaten:

- Streckenlänge:
 - NBS Hannover–Lauenbrück 92 km
 - ABS Visselhövede–Langwedel 22 km
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - NBS 300 km/h
 - ABS 160 km/h
- Fahrzeit Hannover–Hamburg:
 - vor Baubeginn 69 Min.
 - nach Bauende 56 Min.

- Fahrzeit Hannover–Bremen:
 - vor Baubeginn 54 Min.
 - nach Bauende 46 Min.
- Gesamtkosten: 1 284 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube- ginn	Inbetrieb- nahme
	Lauenbrück–Isernhagen	Vorentwurfsplanung abge- schlossen	offen	offen	offen	offen
	Visselhövede–Langwedel					
	Verbindungskurve NBS–Vissel- hövede					

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.5 Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden



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

Projektkennndaten:

- Streckenlänge
 - Verden–Rotenburg: 26 km
 - Nienburg–Minden: 51 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h
- Gesamtkosten: 348 Mio. Euro.

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube- ginn	Inbetrieb- nahme
	Verden–Rotenburg	Vorentwurfsplanung 1998 ab- geschlossen	offen	offen	offen	offen
	Nienburg–Minden					

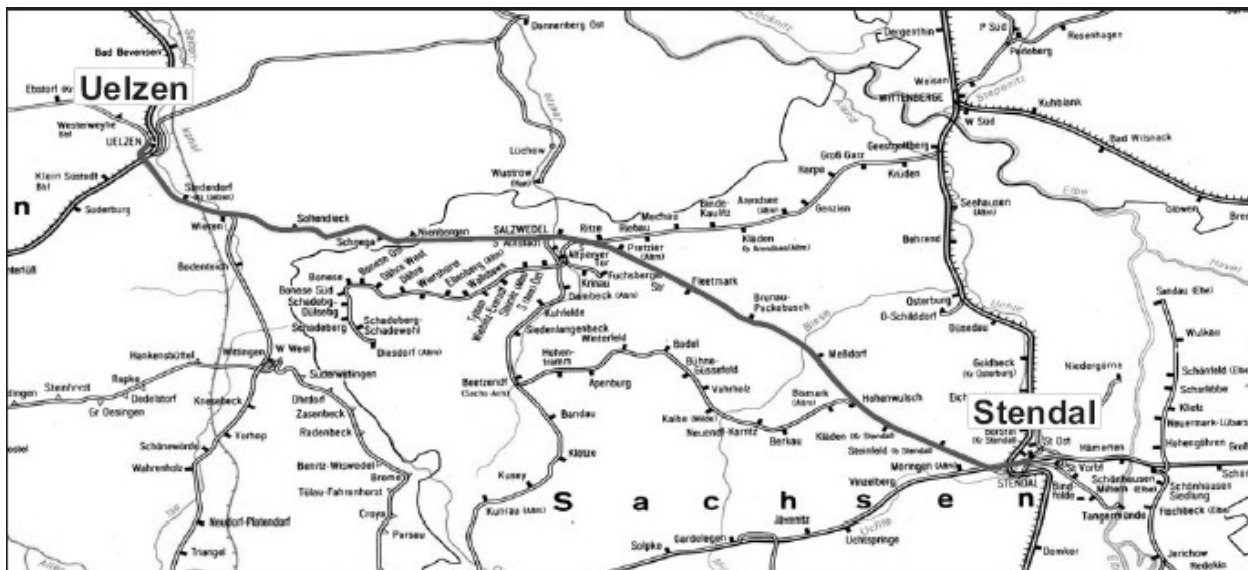
Teilbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– keine.

B.1.3.6 Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal



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

Projektkennndaten:

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

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Uelzen–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen

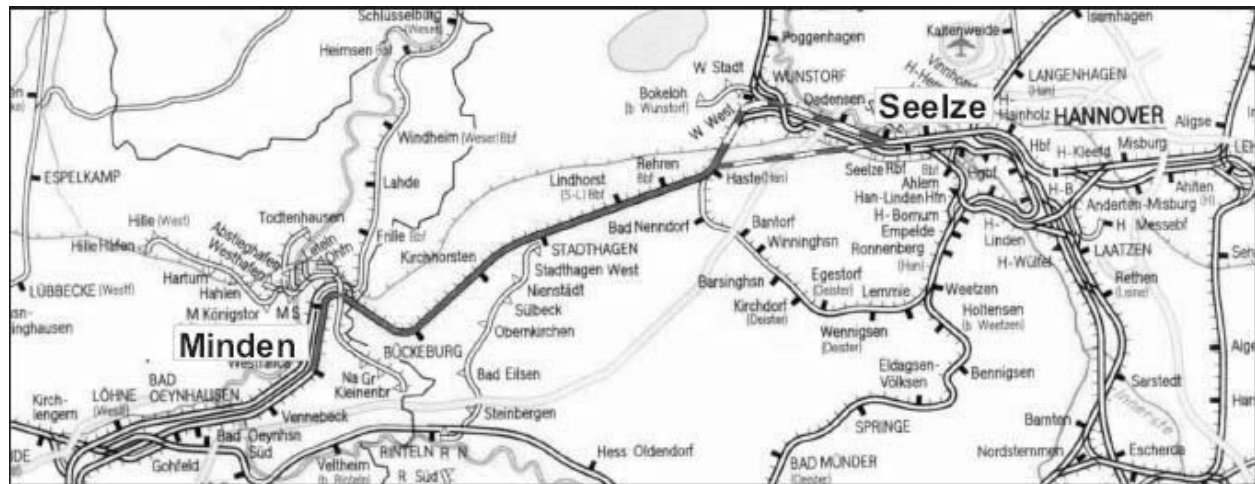
Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.7 Projekt Nr. 7 – ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze



Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung des zweigleisigen Engpasses Wunstorf–Minden,
- geschwindigkeitsorientierte Entmischung der Verkehre zwischen Wolfsburg/Hannover und Löhne im Korridor Berlin–Hannover–Westdeutschland,
- Verkürzung der Fahrzeit

Geplante Maßnahmen:

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

Projektkenndaten:

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

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	ABS Minden–Haste	offen	offen	offen	offen	offen
	ABS/NBS Haste–Seelze					

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.8 Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)

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

Projektkenndaten:

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

Projektstand**Termine, Planungsstand**

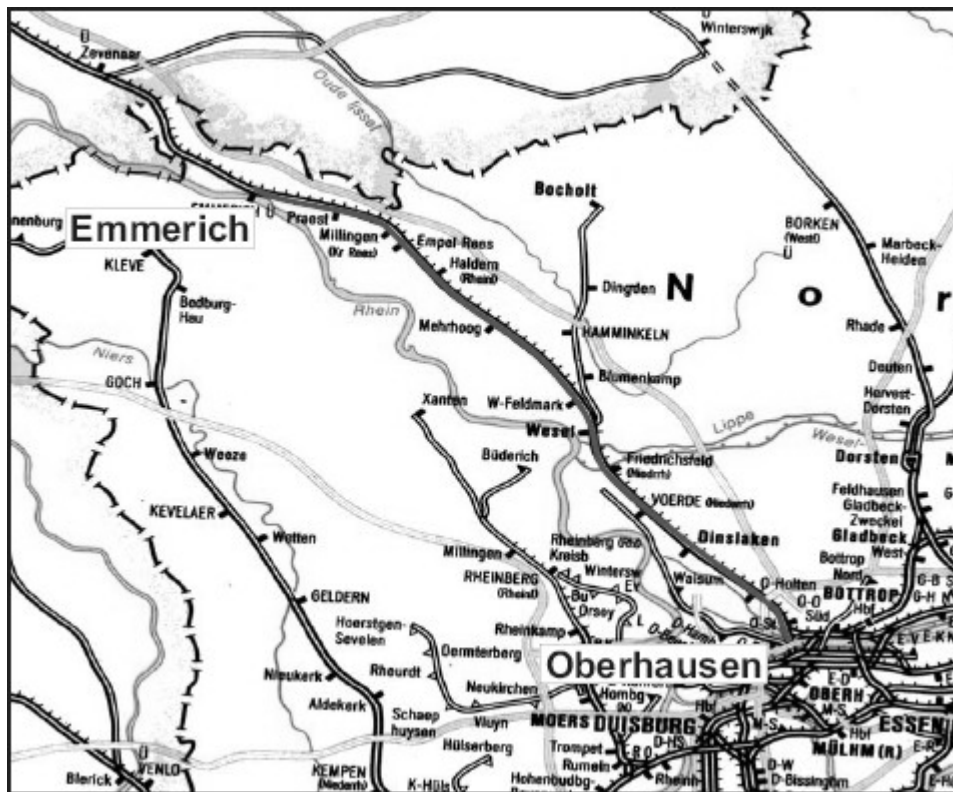
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Oebisfelde–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen
	Stendal–Berlin					

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.9 Projekt Nr. 9 – (Amsterdam–) Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)

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

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 73 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
- Gesamtkosten: 1 135 Mio. Euro (incl. Investitionsanteil des Landes NW).

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
I	ESTW Emmerich Blockverdichtung	abgeschlos- sen	08.12.2005	offen	Dez 2005	vsl. 2011
II	3-gleisiger Ausbau Oberhausen–Emme- rich	offen	offen	offen	offen	offen
III	Kapazitätserhöhung Bf Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
IV	2-Gleisigkeit Oberhausen-Sterkrade–Gra- fenbusch	offen	offen	offen	offen	offen

Die am 15. Oktober 2004 in Betrieb genommenen niveaufreien Verbindungskurven im Großraum Oberhausen wurden bei den Maßnahmen „L 01“ (Restmaßnahmen < 50 Mio. Euro) eingestellt.

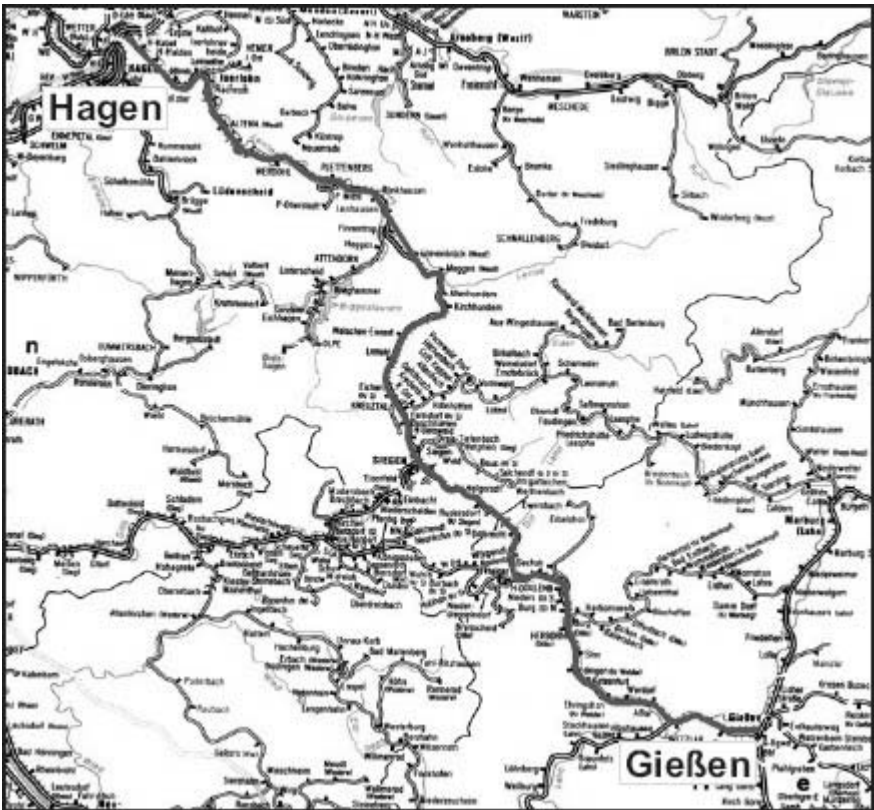
Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- Durchführung von Restarbeiten im Großraum Oberhausen
- Baustop bzgl. der vergebenen Leistungen für das ESTW aufgrund Verzögerungen in der Planfeststellung.

B.1.3.10 Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen:

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

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 170 km
- Entwurfsgeschwindigkeit bis: 160 km/h

Fahrzeit:

- vor Baubeginn 125 Min.
- nach Bauende 100 Min.
- Gesamtkosten: 30 Mio. Euro.

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

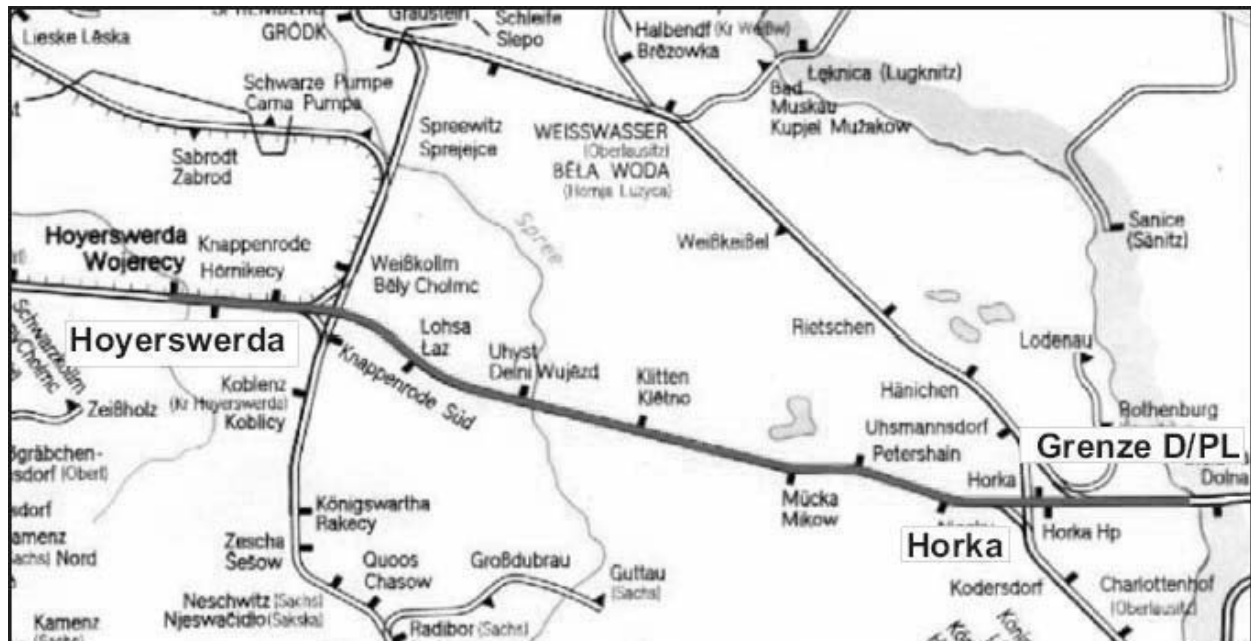
PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Hagen–Gießen	offen	offen	nicht erforderlich	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.11 Projekt Nr. 11 – Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL

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,
- Errichtung der Bahnstromversorgung

Projektkennndaten:

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

Projektstand**Termine, Planungsstand**

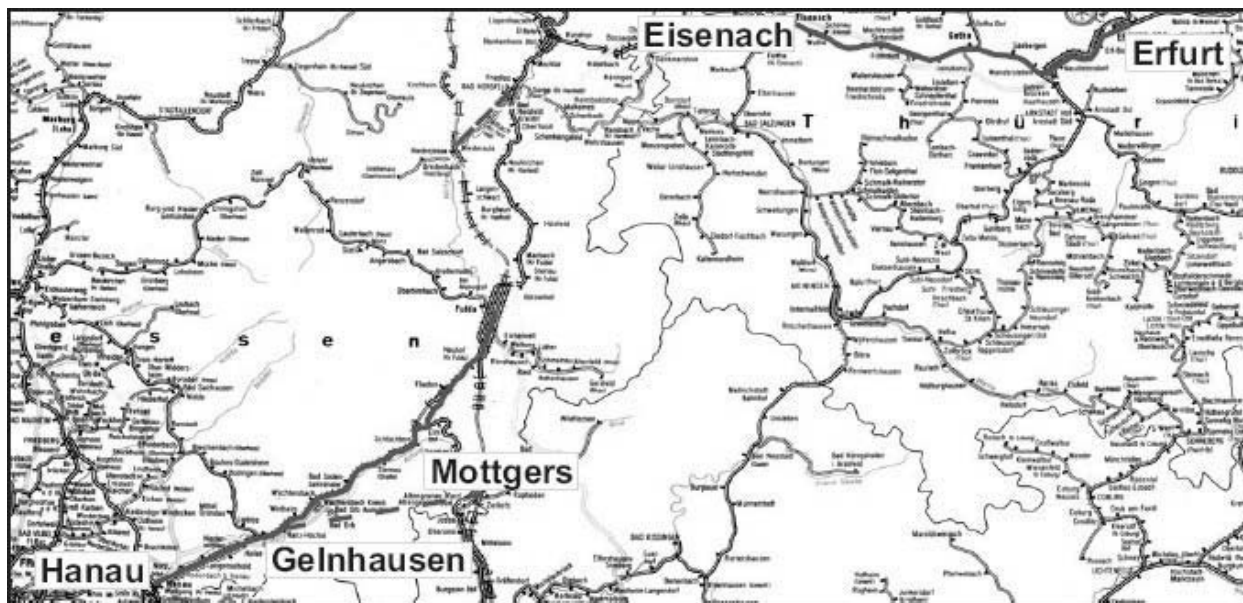
PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
1–2	Bf Knappenrode–Bf Horka	offen	offen	vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2012
3	Bf Horka–Grenze D/PL			vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2013

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.12 Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt

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 ($v_{\max} = 200 \text{ km/h}$)

Projektkenndaten:

- Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Projektstand
Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube-ginn	Inbetrieb-nahme
	Hanau–Gelnhausen	Vorstudien wurden abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	NBS Gelnhausen–Mottgers					
	Verbindungskurve Niederaula					
	Niederaula–Bad Hersfeld					
	Bad Hersfeld–Bebra					
	Eisenach–Erfurt					

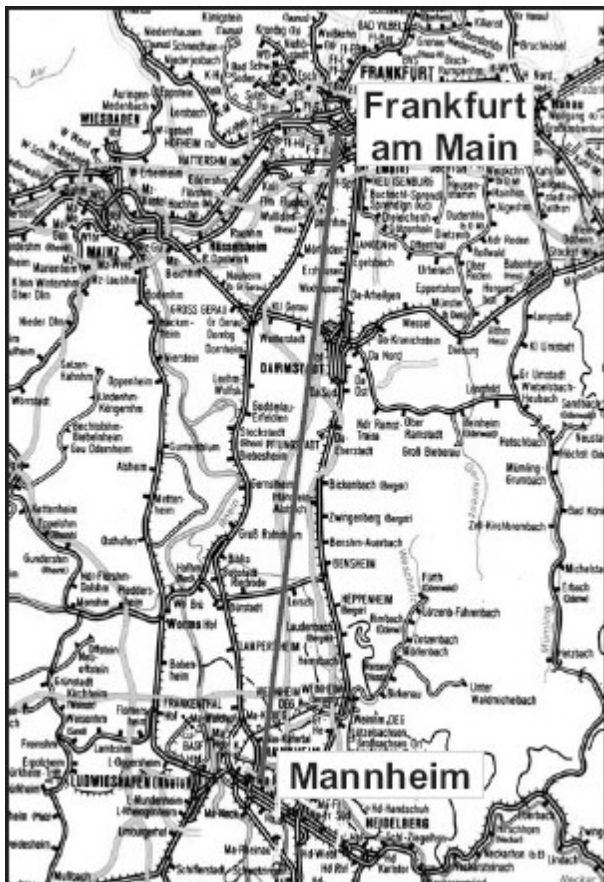
Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.13 Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar



Verkehrliche Zielsetzung:

- Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten,
- Gewinn 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 Maßnahmen⁴:

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

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 84 km,
 - zusätzlich 11 km (eingleisige Anbindung Darmstadt)
- Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h
- Gesamtkosten: 1 316 Mio. Euro.

⁴ 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.“

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Frankfurt Stadion–Mannheim	offen	offen	offen	offen	offen

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen.

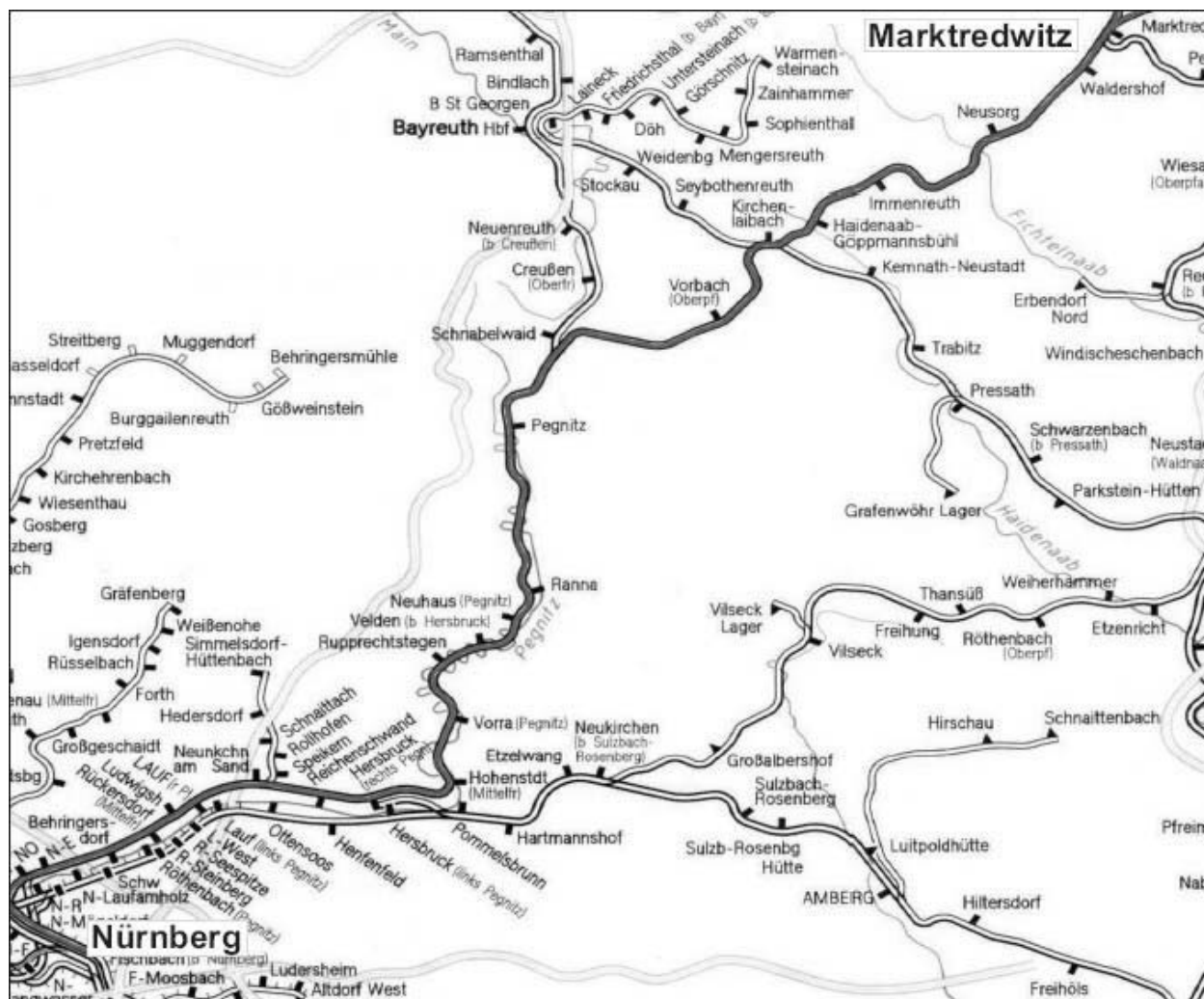
Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.14 Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (–Prag)





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)

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. Euro.

Projektstand**Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Nürnberg–Marktreidwitz–Reichenbach	offen	offen	offen	offen	offen
	Marktreidwitz–Grenze D/CZ					

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.15 Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau des Streckenabschnitts Koblenz–Trier für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen,
- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Igel–Igel-West/Wasserbillig,
- Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Bf Karthaus,
- Erweiterung der Moselbrücke bei Karthaus auf zwei Gleise.

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. Euro.

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Erweiterung der Moselbrücke	offen	offen	offen	offen	offen
	Igel-Igel West	vsl. 2009	offen	offen	vsl. 2011	vsl. 2011
	Bf Karthaus (Weichenverbindung) ¹⁾	vs. 2009	offen	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2010

¹ Mit der Plangenehmigung wird Ende 2009 gerechnet.

Teilinbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– keine.

B.1.3.16 Projekt Nr. 19 – (Venlo–) Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen

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.

Projektkennndaten:

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

Projektstand**Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Kaldenkirchen–Dülken	offen	offen	offen	offen	offen
	Rheydt–Rheydt-Odenkirchen					

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.17 Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten Rhein-Ruhr-Express

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 (ABS Düsseldorf–Duisburg),
- Abschnitt Köln–Düsseldorf-Benrath: viergleisiger Ausbau (Knoten Köln),
- Abschnitt Duisburg–Dortmund: Ergänzungsmaßnahmen (Knoten Dortmund)

Projektkennndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
- Gesamtkosten: 1 400 Mio. Euro.

Projektstand**Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe*	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Düsseldorf–Duisburg	offen	19.12.2006	offen	offen	offen

* Planungsvereinbarung; Aufnahme der Vorplanung ist erfolgt.

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.18 Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)

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.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 57 km (Münster–Dortmund)
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Gesamtkosten: 177 Mio. Euro.

Projektstand**Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Münster–Lünen	offen	offen	offen	offen	offen
	Lünen–Dortmund					

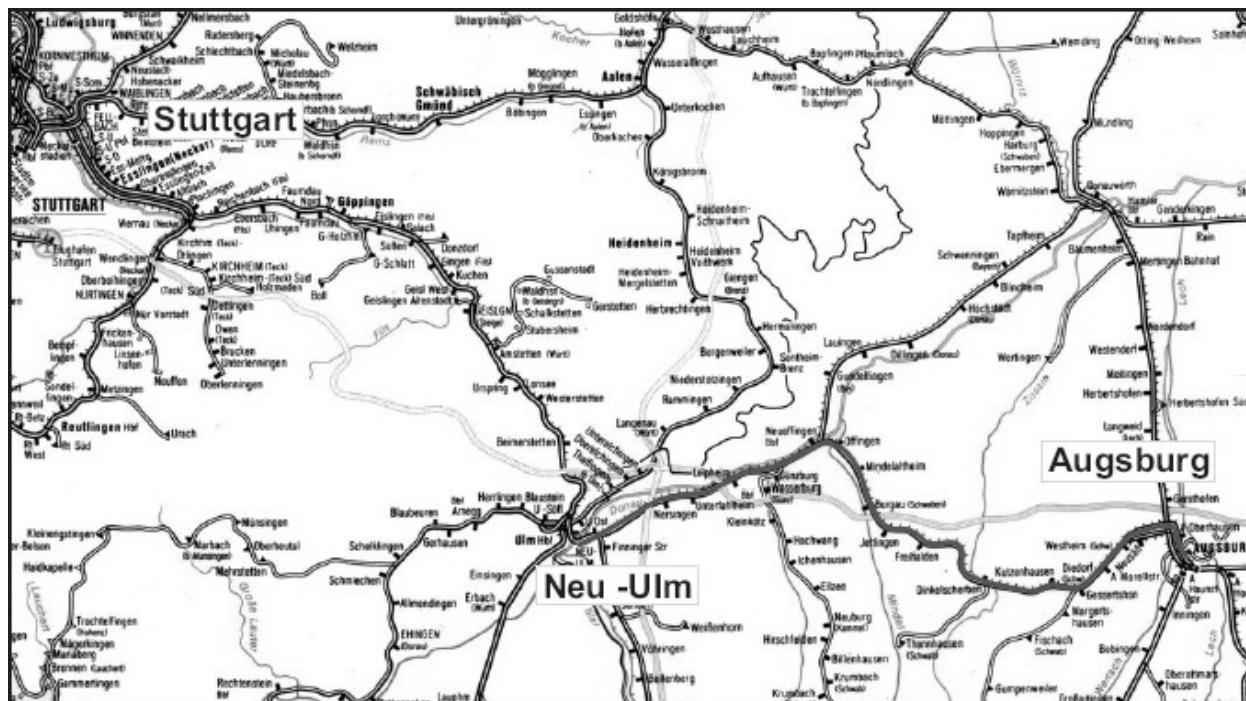
Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.19 Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg



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 $v_{\max} = 200 \text{ km/h}$

Projektkennndaten:

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

Projektstand
Termine, Planungsstand

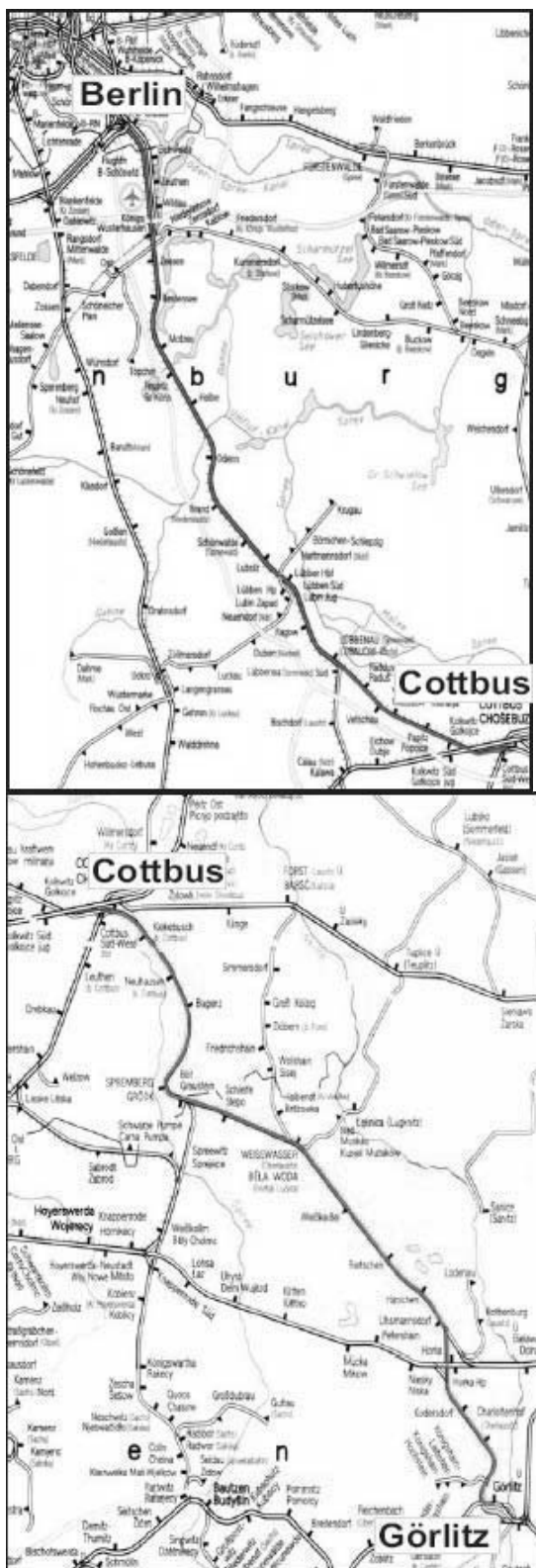
PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Neu Ulm–Neuoffingen	offen	offen	offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.20 Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz

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

Projektkennndaten:

- Streckenlänge:
 - Berlin–Cottbus–Görlitz: 195 km
 - Lübbenau–Cottbus: 30 km
 - Cottbus–Görlitz: 93 km
- Gesamtkosten: 238 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Berlin–Lübbenau ^{1, 2}	vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2014
	Lübbenau (a)–Cottbus (a) ^{2, 3}	2008		II/2008	III/2008	IV/2008
	Cottbus–Görlitz	offen	offen	offen	offen	offen

¹ Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf $v = 160$ km/h im Streckenabschnitt Berlin–Grünau (a)–Cottbus (a).

² Die Vorplanung für den Bereich Berlin–Cottbus wird erarbeitet.

³ Realisierung als Bestandnetzmaßnahme Juli–Dezember 2008

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.21 Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)

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

Projektkennndaten:

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

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Bahnhof Elmshorn	offen	offen	offen	offen	offen
	2. Baustufe: Pinneberg–Elmshorn			offen	offen	offen

Teilbetriebnahmen 2007:

– keine

Bauaktivitäten 2007:

– keine.

B.1.3.22 Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH

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

Projektkennndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h
- Gesamtkosten: 162 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

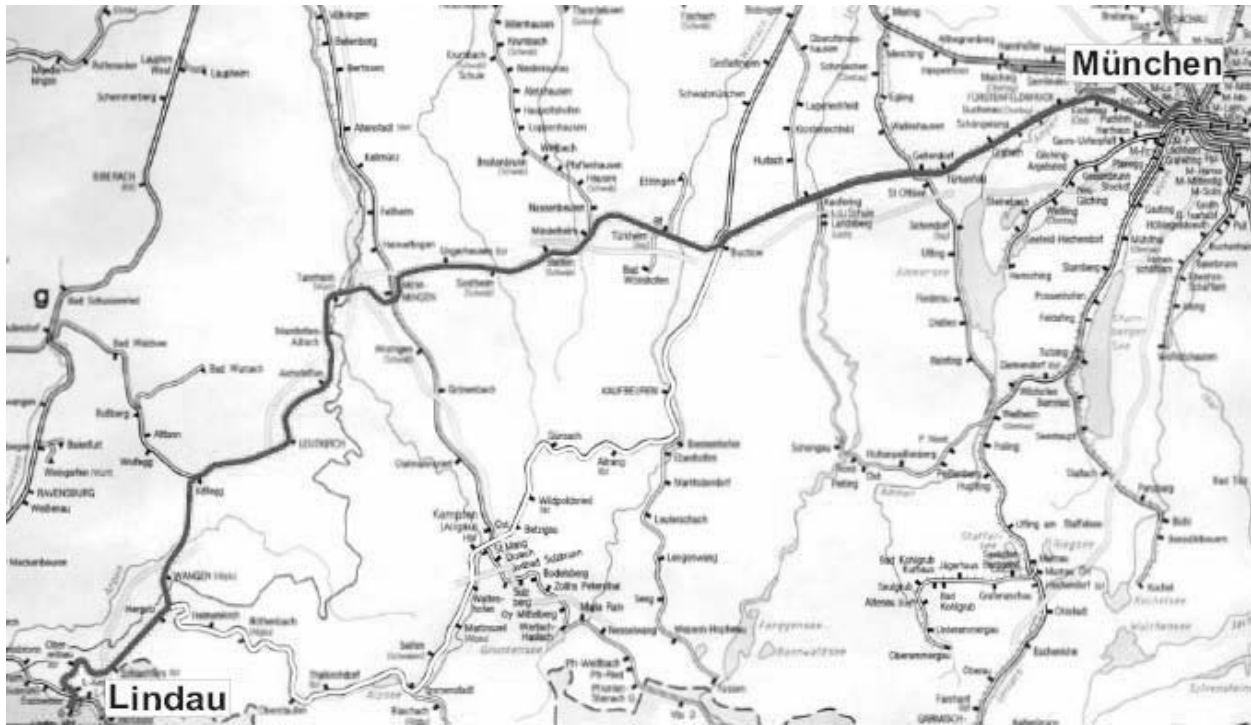
PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube- ginn	Inbetrieb- nahme
	Punktuelle „NeiTech-Maßnahmen“	abgeschlos- sen	SV	entfällt	2004	2004
	Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra, Riet- heim–Wurmlingen, Singener Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.23 Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze D/A**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von Neigetechnik-Zügen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3 ¼ 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)

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 198 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (Züge mit Neigetechnik)
- Gesamtkosten: 246 Mio. Euro
 - (davon Projekt Nr. 1 41 Mio. Euro).

**Projektstand
Termine, Planungsstand**

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
Vorabmaßnahmen Oberbau	München–Lindau	2002	jährl. Globalvereinbarung Oberbau	2003	2004	2007
weitere Maßnahmen	Geltendorf–Lindau	offen	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2015
weitere Maßnahmen	Knoten Lindau	offen	vsl. 2009	2008	vsl. 2010	vsl. 2015

Teilbetriebnahmen 2007:

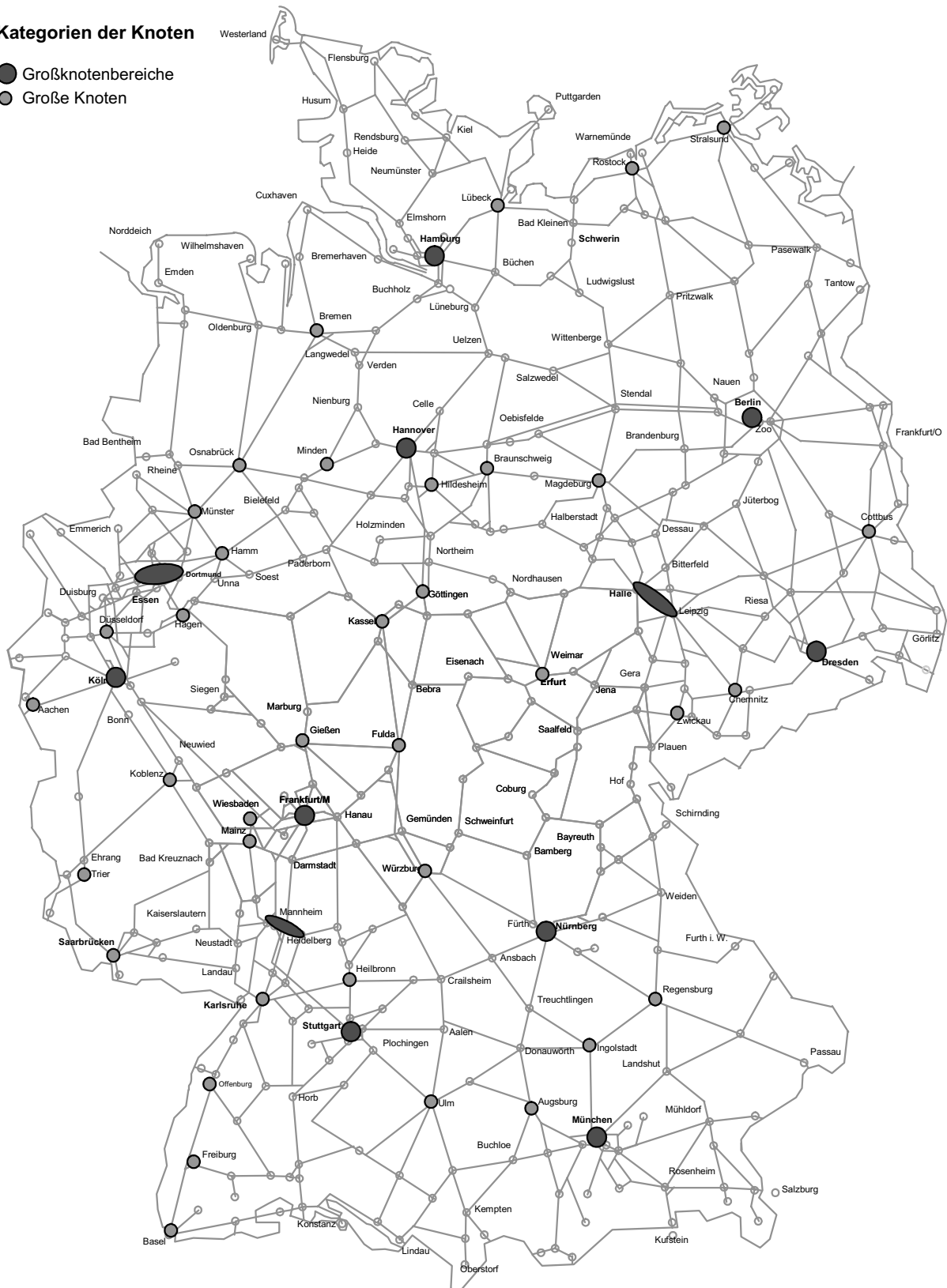
- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.3.24 Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe) Frankfurt/Main Stadion**Kategorien der Knoten**

- Großknotenbereiche
- Große Knoten



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.

Projektkennndaten 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. Niederräder 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. Euro
 - 2. Ausbaustufe: 120 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

Teilbetriebnahmen 2007:

- Streckengleis Frankfurt/Main Stadion (W 553)–Frankfurt/Main Stadion (W 511)

Bauaktivitäten 2007:

- Umbau Westkopf und Neubau ESTW.

B.1.3.25 Projekt Nr. 29a – Kombiniertes Verkehr (2. Stufe)

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 können 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 „Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr“ (seit März 1998) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab 1. April 2006)
- Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu-/Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

Projekte

- Geplante Neubaumaßnahmen
 - Ubf Lehrte (Schnellumschlaganlage),
 - Ubf Nürnberg Hafen
- Geplante Ausbaumaßnahmen
 - Köln Eifeltor (3. Modul),
 - Hamburg-Billwerder (3. Modul),
 - München-Riem (3. Modul),
 - Kornwestheim (Verlängerung 2. Modul auf 700 m),
 - Regensburg (Ausbau)
- Die Aufnahme der Sammelposition KV in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundesschienenwege 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) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

- offen.

B.1.3.26 Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe

Verkehrliche Zielsetzung

- Ziel der 2. Stufe⁵ 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 werden erreicht:
 - Optimierung der Produktionsabläufe,
 - Erhöhung der Leistungsfähigkeit
 - Verbesserung der Rangierqualität
 - Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte

- ZBA Halle/Saale Nord
- ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd
- Die Aufnahme der Sammelposition KV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarfs“ für die Bundesschienenwege 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) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Termine, Planungsstand

ZBA Halle/Saale Nord

Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Halle	IV/2008	vsl. 2009	vsl. 2009	vsl. 2010	vsl. 2013

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe):

- Modernisierung mit 36 Richtungsgleisbremsen, 12 Förderanlagen, 4 Talbremsen,
- Neubau von 16 Richtungsgleisen,
- Gradientenanpassung,
- Ablaufsteuerrechner mit automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung.

⁵ 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.

ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd

Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Oberhausen-Osterfeld Süd; West–Ost ¹⁾	abgeschlos- sen	09.07.2007	2008	II/2008	2008

¹⁾ Der PFB wurde am 17.06.2008 aufgehoben; einzelne Maßnahmen mit Plangenehmigungen. Im Vorfeld wurden ab I/2008 Maßnahmen begonnen, die keiner Plangenehmigung bedurften.

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abgeschlossener FinVe):

- Reaktivierung des West-Ost-Systems durch den Einbau von 2 Talbremsen und Erneuerung der Gleise 313 bis 324 einschließlich östliche Anbindung an das Streckennetz,
- Neubau Spitzenüberspannung,
- Gleisfeldbeleuchtung,
- Bremsprobeanlage,
- Weichenheizungsanlagen,
- Feuerwehrezufahrt und
- 4 Lokverfügungsgleise.

Teilinbetriebnahmen 2007:

- keine

Bauaktivitäten 2007:

- keine.

B.1.4 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSchwAG/DBGrG**B.1.4.1 Lärmsanierungsprogramm****B.1.4.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verfolgt konsequent das in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung verankerte Ziel, den Lärm so zu reduzieren, dass weniger Personen regelmäßig erheblichem Lärm ausgesetzt sind. 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. Euro 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. Euro um auf rd. 76 Mio. Euro in 2006 aufzustocken. Zudem ist für das Jahr 2007 nochmals eine Erhöhung auf 100 Mio. Euro 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 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. Ziel ist und war, 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 rd. 320,6 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Damit wurden

- 323 Ortsdurchfahrten komplett saniert,
- 140 km Schallschutzwände errichtet,
- 31 100 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und gleichzeitig mit
- 20 500 Schalldämmlüftern ausgerüstet sowie an
- 4 200 Wohnungen Dach- und Wandsanierungen durchgeführt.

Dazu waren

- 101 762 Eigentümerermittlungen,
- 67 214 Wohnungsbegehungen,
- 61 922 Einzelgutachten,
- 40 075 Leistungsverzeichnisse erforderlich.

Es wurden 31 139 Maßnahmen abgeschlossen.

B.1.4.1.2 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. BImSchV⁶ sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die 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 2007 sind etwa 13 Prozent für passive und 87 Prozent der Fördermittel für aktive Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt worden.

⁶ Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 4. Februar 1997, BGBl I S. 172, 1253

	Relation	Inbetriebnahme	Zuwendungszweck
KombiVerkehr	Wuppertal/Duisburg–Nürnberg	Februar 2007	Startbeihilfe
VosLogistics	Veendam–Hamburg	April 2007	Startbeihilfe
Rothschild	Gerolstein–Köln–Hamburg/Berlin	Mai 2007	Startbeihilfe
Samskip	Frankfurt (Main)–Rotterdam	September 2007	Startbeihilfe
Spedition Petersen	Hamburg/Bremerhaven–Frankfurt (Oder)	Oktober 2007	Startbeihilfe
Log-o-rail	ARA-Häfen–Dohna/Stulnn	Oktober 2007	Startbeihilfe

noch Tabelle 19

	Relation	Inbetriebnahme	Zuwendungszweck
KombiVerkehr	Lübeck–Duisburg	Oktober 2007	Startbeihilfe
Spedition Zippel	Celle–Elsterwerda	November 2007	Startbeihilfe
Ewals Cargo Care	Duisburg–Novara	Dezember 2007	Startbeihilfe

B.1.4.2.3 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.

Im Jahr 2007 wurden insgesamt 11 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 5,304 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 13,225 Mio. Euro gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 1,3 Mio. t/Jahr bzw. 477 Mio. tkm/ Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen (6,5 Mio. t/5 Jahre bzw. 2,4 Mrd. tkm/ 5 Jahre).

Bei geringerem Mitteleinsatz ist die Fördereffizienz gegenüber dem Vorjahr gestiegen. In 2007 wurden weitere drei Gleisanschlussneu-/ausbauten auf Basis von genehmigten vorzeitigen Baubeginnen realisiert, für die aufgrund verspäteter Vorlage vollständiger Antragsunterlagen jedoch erst Anfang 2008 die Zuwendungsbescheide (ca. 7 Mio. Euro) erteilt werden konnten.

Die geförderten Gleisanschlüssen verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

Tabelle 20

Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2007

Bundesland	Anzahl	Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	1	Niedersachsen	1
Bayern	4	Nordrhein-Westfalen	1
Berlin	–	Rheinland-Pfalz	–
Brandenburg	–	Saarland	1
Bremen	1	Sachsen	1
Hamburg	–	Sachsen-Anhalt	–
Hessen	1	Schleswig-Holstein	–
Mecklenburg-Vorpommern	–	Thüringen	–

B.1.4.2.4 Finanzierung von Maßnahmen nach den §§ 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 ein vorrangiges verkehrspolitisches Ziel, das 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 durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder durch den Bau von Überführungen,
2. durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken und Lichtsignalen,
3. 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 2007 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt 67,0 Mio. Euro abgerufen.

B.1.5 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes**B.1.5.1 Investitionen****B.1.5.1.1 Finanzielle Mittel**

In der folgenden Übersicht werden die abgeschlossenen Sammelfinanzierungsvereinbarungen und wesentliche Einzelfinanzierungsvereinbarungen benannt und der Bundesmitteleinsatz im Jahr 2007 dargestellt (Werte über alle EIU der DB AG nach Angaben der DB Netz AG).

Vereinbarungen	Nachgewiesener Bundesmitteleinsatz 2007 in Mio. € ¹	
1. Globalvereinbarung über Bestandsnetzinvestitionen		13,94
Globalvereinbarung Oberbau		1.534,45
Sammelvereinbarung (SV) 20 „Ersatzinvestitionen in Stellwerke“		292,20
SV 5 „Investitionen, die dem Nahverkehr dienen“		89,01
SV 3 „Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und Maßnahmen zur ersatzlosen Beseitigung von Bahnübergängen“		61,08
SV 1 „Investitionen bis 15 Mio. –“		309,16
SV 14 „Grunderneuerung S-Bahn Berlin“		35,39
SV 11 „Abstellanlagen 750 Millionen-Euro-Paket“		3,89
SV 21 „Nachrüstung Langer Tunnel“		26,12
SV 4 „Investitionen in Bahnhofsanlagen“		64,21
SV 18 „Investitionen für Hallendächer“		13,66
SV 15 „Erneuerung 110 kV-Bahnstromleitungen“		22,70
SV 16 „Investitionen in elektrotechnische Anlagen der DB Energie GmbH“		44,43
SV 19 „Sofortprogramm Personenbahnhöfe“ (750 Millionen-Euro-Paket)		16,71
SV 17 „Rahmenplanung Rangierbahnhöfe“		0,00
SV 23 „Brandschutz Unterirdische Personenverkehrsanlagen (UPNA)“		4,13
SV 26 „Brandschutz Oberirdische Personenverkehrsanlagen (OPNA)“		0,25
Einzelfinanzierungsvereinbarungen		162,72
davon wesentliche Einzelvereinbarungen aufgegliedert nach Finanzierungsvereinbarung		
Schlüchterner Tunnel	35,43	
GSM-R Anlagen	23,19	
Brückenbaumaßnahmen südlich Hamburg Hbf	21,77	
SPNV-Strecke Halle–Halberstadt–Vienenburg, 3. Baustufe	18,12	
Erneuerung Gleisstragwerke Dresden Hbf Südhalle	14,87	
Erneuerung der alten Mainzer Tunnel	13,79	
Umbau Bf Bad Schandau	11,42	
Ramholtztunnel	10,92	
Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster)	5,67	
„Muldequerung“ Roßlau/Dessau	5,18	

Vereinbarungen	Nachgewiesener Bundesmitteleinsatz 2007 in Mio. € ¹	
Erneuerung der Gleisanlagen im Seehafen Rostock	4,21	
ABS Berlin–Rostock ²	–23,75	
diverse Maßnahmen	21,90	
Summe Bundesmitteleinsatz		2.694,05

¹ Der Nachweisbetrag unterliegt noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und ist daher vorläufig.

² Es erfolgte eine Substitution der BHH-Mittel in ERFE-Mittel (auch für Vorjahre in Höhe von insgesamt 82,66 Mio. Euro).

B.1.5.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der DB Netz AG mit Stand 4. April 2008

Ein qualitativ hochwertiges und zuverlässiges Verkehrsangebot auf der Schiene wird durch den Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen auf hohem Niveau gewährleistet. Dieser Mitteleinsatz dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der DB AG. Im Jahr 2007 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG Bundesmittel in Höhe von rd. 2,7 Mrd. Euro in das Bestandsnetz investiert. Dazu sind rd. 0,6 Mrd. Euro Eigenmittel der Bahn investiert worden.

Die größten Investitionsblöcke stellten der Oberbau mit rd. 1 530 Mio. Euro, die Leit- und Sicherungstechnik mit rd. 290 Mio. Euro und kleinere Einzelmaßnahmen, d. h. mit einem Investitionsvolumen von jeweils kleiner als 15 Mio. Euro, wie Brücken, Durchlässe und Stützbauwerke mit insgesamt rd. 310 Mio. Euro Bundesmittel dar.

Im Berichtsjahr sind insgesamt rd. 1 850 km Gleis und rd. 1 500 Weichen erneuert worden.

Gleichzeitig wurden 106 elektronische Stellwerke in Betrieb genommen. Mit dem ESTW Altfähr konnte erstmalig ein Stellwerk eines weiteren Anbieters im Fern- und Ballungsnetz in Betrieb genommen werden und damit der Wettbewerb im Markt für ESTW weiter ausgebaut werden.

Mit dem Infrastrukturaufbau für das GSM-R Netz wird eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb weiter ausgebaut. Im Jahr 2007 wurden rund 11 850 Streckenkilometer erfolgreich in Betrieb genommen.

Bemerkenswerte Einzelprojekte des Jahres 2007 waren:

- City-Tunnel Leipzig (Rohbaumaßnahmen),
- Schlüchterner Tunnel (Neubau 2. Röhre),
- Tragwerke Dresden Hbf Südhalle,
- Erneuerung Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster),
- NeiTech Erfurt–Würzburg, 2. Bauabschnitt,
- Prignitz-Express 3. Baustufe,
- SPNV-Maßnahme Mühldorf–Neumarkt St. Veit–Landshut,
- ESTW Rechte Rheinstrecke 1. Baustufe,
- ESTW Aachen,
- ESTW Wiebelsbach (Odenwaldbahn),
- Erneuerung der Überbauten in Hamburg Hbf,
- Grunderneuerung Lübeck Hbf,

Erneuerung der Bahnstromleitung Stuttgart–München.

B.1.5.2 Instandhaltung nach Angaben der DB Netz AG mit Stand 4. April 2008

Die Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2007 auf rd. 1,65 Mrd. Euro über alle EIU (2006: 1,72 Mrd. Euro, 2005: 1,67 Mrd. Euro), davon

- DB Netz AG inkl. RNI GmbH: 1,48 Mrd. Euro (2006: 1,54 Mrd. Euro, 2005: 1,52 Mrd. Euro),
- DB Station&Service AG: 0,11 Mrd. Euro (2006: 0,10 Mrd. EUR, 2005: 0,08 Mrd. Euro),
- DB Energie GmbH: 0,06 Mio. Euro (2006: 0,08 Mrd. Euro, 2005: 0,07 Mrd. Euro).

B.1.5.3 Netzgrößenentwicklung

Tabelle 21

Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

	01.01.2007	Veränderung		31.12.2007
		Zugänge	Abgänge	
Gleislänge in km	64.226,0	+ 325,4	– 654,3	63.897,1
Betriebslänge in km	34.128,4	+ 25,5	– 257,3	33.896,6
Hochgeschwindigkeitsnetz (v > 160km/h)	3.224,7	+ 37,8	0	3.262,5
elektrisch betriebene Strecken	19.513,9	+ 34,1	– 4,3	19.543,7
Stellwerke	4.736	+ 106	– 257	4.585
davon ESTW	709	+ 106	0	815
Weichen (und Kreuzungen)	73.352	+ 232	– 2.440	71.144
Brücken	27.887	+ 61	– 783	27.165
Bahnübergänge	20.317	+ 38	– 1.344	19.011
davon technisch gesichert	11.061	+ 30	– 168	10.923
Tunnel	798	+ 1	– 31	778
Tunnellänge in km	485,5	+ 31,5	– 34,5	482,5
Stromnetz in km	7.728,0	+ 23,2	0	7.751,2
Personenbahnhöfe/Haltepunkte	5.730,0	+ 13	– 25	5.718
Personenaufzüge	1.443,0	+ 96	0	1.539

Bundesgebiet	Betriebslänge (km)	Bemerkungen
Stand 01.01. 2007	34.128,4	
Zugänge	25,5	s. Tabelle 22
davon NBS/ABS	24,2	ABS Augsburg–München, Abschnitt Augsburg–Mering–Haspelmoor
Zwischensumme	34.153,9	
Abgänge (ohne Stilllegung)	84,9	
davon Verpachtungen	48,4	s. Tabelle 23
eigentumsrechtliche Übertragungen	36,5	s. Tabelle 24
Zwischensumme	34.069,0	
Streckenstilllegungen gemäß Datum	114,9	s. Tabelle 25
Stilllegung betrieblich nicht mehr genutzter Streckenreste in Betriebsstellen (ohne Verfahren nach § 11 oder § 6 AEG)	57,5	
Stand 31.12. 2007	33.896,6	

Nachrichtlich:

Betriebslänge der Usedomer Bäderbahn am 31. Dezember 2007: 81 km,
davon 10,4 km elektrisch betrieben (keine Änderung gegenüber 1. Januar 2007)

Tabelle 22

Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken im Jahr 2007

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	
1	4850	Pforzheim Hbf–Hochdorf (b. Horb) km 3,379–3,575 (bei Pforzheim Mitte) ^{X; A; C}	07.08.2007	BW	0,2	
2	5581	Augsburg Hbf (km 61,885)–Mering (km 45,089) ^{B); D)}	03.12.2007	BY	16,8	
3	5581	Mering (km 45,089)–Haspelmoor (a) (km 37,696) ^{B); D)}	03.12.2007	BY	7,4	
Zwischensumme					24,2	
Neue Bahnhofsinfrastruktur						
4	3628	Bf Frankfurt (Main) Stadion, Gleise 534/554 ^{A; D}	30.04.2007	HE	0,6	
5	1269	Bf Buxtehude, W 413–W 418 ^{A); D)}	09.12.2007	NI	0,5	
Zwischensumme					1,1	
Summe (Stand: 31.12. 2007)					25,5	

^X Übernahme von der Albtalbahn Verkehrsgesellschaft, 196 m

^A eingleisig

^B zweigleisig

^C keine Oberleitung

^D mit Oberleitung

Tabelle 23

Verpachtung Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken im Jahr 2007

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge	Bemerkungen
1	6214/6587	Löbau (Sachs)–Ebersbach (Sachs)	26.01.2007	SN	15,8	Verpachtung an Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
2	4240	Rastatt–Freudenstadt Hbf km 57,171 bis 57,525 (bei Freudenstadt)	07.08.2007	BW	0,4	Verpachtung an die Albtal Verkehrsgesellschaft (354 m) (Änderung des Signalstandortes)
3	5110	Strullendorf–Frensdorf	28.11.2007	BY	8,1	Verpachtung an Bayerische Regionaleisenbahn GmbH
4	5111	Frensdorf–Schlüsselfeld	28.11.2007	BY	24,1	Verpachtung an Bayerische Regionaleisenbahn GmbH
Summe (Stand: 31.12.2007)					48,4	

Tabelle 24

Eigentumsrechtliche Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken im Jahr 2007

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge	Bemerkungen
1	2246	Gelsenkirchen-Horst Nord–Anst VEBA	23.04.2007	NW	0,9	Verkauf an Deutsche Steinkohle AG
2	6936	Blankenberg (Meckl.)–Dabel	12.09.2007	MV	19,3	Verkauf ecoMotion; Betriebsführung PEG
3	6542	Golzow (Kr. Brandenb.)–Brandenburg Hbf	15.12.2007	BB	16,3	Verkauf an Prinsen Eisenbahn GmbH
Summe (Stand: 31.12.2007)					36,5	

Tabelle 25

Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken im Jahr 2007

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge	Bemerkungen
1	6200	Arnsdorf (b. Dresden)–Dürröhrsdorf	31.01.2007	SN	6,9	
2	6843	Passau Hbf–Erlau (b. Passau)	17.03.2007	BY	13,2	
3	6844	Erlau (b. Passau)–Obernzell	17.03.2007	BY	4,5	
4	2850	Menden (Sauerland)–Hemer	15.04.2007	NW	6,7	Weiterbetrieb als Privatgleisanschluss
5	6216	Bautzen–Wilthen	15.06.2007	SN	12,8	
6	2133	Dortmund Hbf (a)–Dortmund Gbf (a)	30.06.2007	NW	0,5	
7	5841	Deggendorf Hafen (a)–Hengersberg	31.08.2007	BY	8,1	Weiterbetrieb als Privatgleisanschluss
8	6752	Prenzlau–Prenzlau West km 114,250	31.08.2007	BB	3,5	Weiterbetrieb als Bf-Gleis
9	3201	(Türkismühle–) Anst Wolfersw. km 6,0–Freisen	22.09.2007	SL	5,6	
10	2540/ 2541	Baal Gbf–Baal West–Ratheim	30.09.2007	NW	7,5	
11	2555 /2560	Aachen-Rothe Erde–Aachen Nord	19.11.2007	NW	5,3	Weiterbetrieb als Bf-Gleis
12	6814	Meuselwitz (a)–Altenburg Hbf (a)	15.12.2007	TH	11,5	teilweise weiterbetrieben als Bf-Gleis
13	6613	Riesa–Awanst Rhäsa Werkbahnhof	31.12.2007	SN	28,8	
Summe (Stand: 31.12.2007)					114,9	

B.1.5.4 Fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme

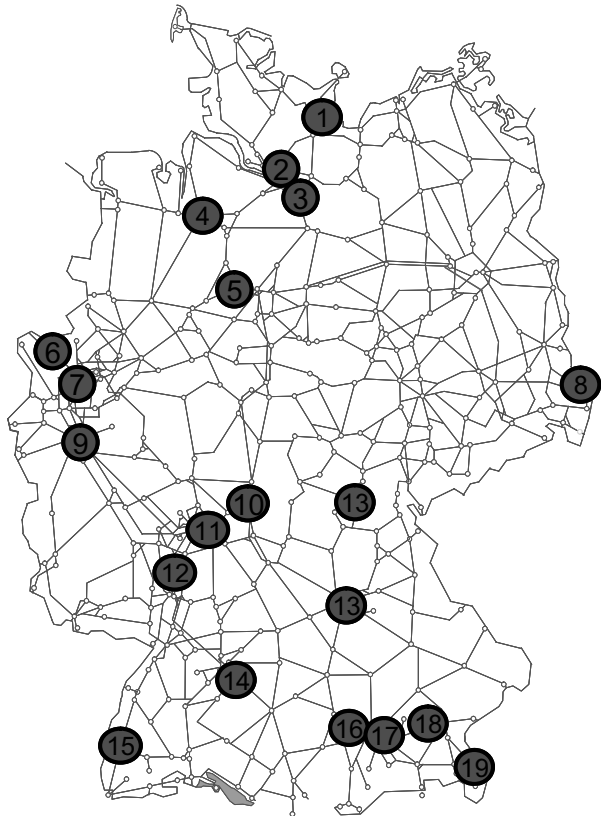
Dargestellt sind Streckenabschnitte, die derzeit aus Sicht des Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs besonders spürbare Kapazitätsengpässe aufweisen bzw. diese voraussichtlich innerhalb der nächsten Jahre aufweisen werden. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Zudem ist die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

Abbildung 13

**Derzeit auftretende bzw. kurzfristig absehbare Engpässe in den Schienenwegen des Bundes
(Auswahl, ohne NV-Strecken)**

Engpassbereiche

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



Zu allen aufgeführten Engpässen gibt es im aktuellen Bedarfsplan Schiene entsprechende Ausbauvorschläge. Alle Vorhaben, mit Ausnahme der lfd. Nr. 5 Seelze–Minden, sind im Investitionsrahmenplan 2006–2010 des Bundes enthalten.

Tabelle 26

Engpassbereiche Schiene und Vorhaben zu ihrer Lösung

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

Neben der Engpassbeseitigung umfasst die gegenwärtige Investitionsplanung des Bundes weitere Maßnahmen des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Diese dienen vor allem der Fertigstellung laufender Vorhaben, der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den neuen Bundesländern (Aufbau Ost), der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und der Anbindung von Flughäfen.

B.2 Bundesfernstraßen**B.2.1 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen**

Tabelle 27

**Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 1950 bis 2008 in km entstanden durch Neubau,
Umstufungen und Neuvermessungen**

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1950	2.128,0	—	24.349,4	—	26.477,4	—
1951	2.128,0	—	24.327,4	– 22,0	26.455,4	– 22,0
1952	2.128,0	—	24.327,4	—	26.455,4	—
1953	2.131,3	+ 3,3	24.250,4	– 77,0	26.381,7	– 73,7
1954	2.163,0	+ 31,7	24.267,7	+ 17,3	26.430,7	+ 49,0
1955	2.186,6	+ 23,6	24.474,1	+ 206,4	26.660,7	+ 230,0
1956	2.186,6	—	24.553,5	+ 79,4	26.740,1	+ 79,4
1957	2.261,0	+ 74,4	24.481,8	– 71,7	26.742,8	+ 2,7
1958	2.272,2	+ 11,2	24.480,2	– 1,6	26.752,4	+ 9,6
1959 ¹	2.420,0	+ 147,8	24.508,3	+ 28,1	26.928,3	+ 175,9
1960	2.551,2	+ 131,2	24.950,9	+ 442,6	27.502,1	+ 573,8
1961	2.670,6	+ 119,4	25.262,2	+ 311,3	27.932,8	+ 430,7
1962	2.830,4	+ 159,8	28.014,3	+ 2.752,1	30.844,7	+ 2.911,9
1963	2.935,8	+ 105,4	29.206,1	+ 1.191,8	32.141,9	+ 1.297,2
1964	3.076,9	+ 141,1	29.586,4	+ 380,3	32.663,3	+ 521,4
1965	3.204,3	+ 127,4	29.906,9	+ 320,5	33.111,2	+ 447,9
1966	3.371,5	+ 167,2	30.516,1	+ 609,2	33.887,6	+ 776,4
1967	3.508,4	+ 136,9	31.418,4	+ 902,3	34.926,8	+ 1.039,2
1968	3.616,6	+ 108,2	31.986,8	+ 568,4	35.603,4	+ 676,6
1969	3.966,6	+ 350,0	32.047,7	+ 60,9	36.014,3	+ 410,9
1970	4.110,3	+ 143,7	32.205,0	+ 157,3	36.315,3	+ 301,0
1971	4.460,6	+ 350,3	32.465,3	+ 260,3	36.925,9	+ 610,6
1972	4.827,8	+ 367,2	32.590,4	+ 125,1	37.418,2	+ 492,3
1973	5.258,3	+ 430,5	32.696,0	+ 105,6	37.954,3	+ 536,1
1974	5.481,0	+ 222,7	32.703,0	+ 7,0	38.184,0	+ 229,7
1975	5.741,8	+ 260,8	32.594,0	– 109,0	38.335,8	+ 151,8
1976	6.207,0	+ 465,2	32.518,0	– 76,0	38.725,0	+ 389,2
1977	6.434,5	+ 227,5	32.460,0	– 58,0	38.894,5	+ 169,5
1978	6.711,0	+ 276,5	32.292,0	– 168,0	39.003,0	+ 108,5
1979	7.029,0	+ 318,0	32.252,0	– 40,0	39.281,0	+ 278,0
1980	7.292,0	+ 263,0	32.248,0	– 4,0	39.540,0	+ 259,0

noch Tabelle 27

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1981	7.539,0 ²	+ 247,0 ²	32.558,0	+ 310,0 ³	40.097,0	+ 557,0
1982	7.806,0 ²	+ 267,0	32.356,0	– 202,0	40.162,0	+ 65,0
1983	7.919,0	+ 113,0	32.239,0	– 117,0	40.158,0	– 4,0
1984	8.080,0	+ 161,0	31.553,0	– 686,0 ⁴	39.633,0	– 525,0
1985	8.198,0	+ 118,0	31.485,0	– 68,0	39.683,0	+ 50,0
1986	8.350,0	+ 152,0 ⁵	31.372,0	– 113,0	39.722,0	+ 39,0
1987	8.437,0	+ 87,0	31.368,0	– 4,0	39.805,0	+ 83,0
1988	8.618,0	+ 181,0	31.196,0	– 172,0	39.814,0	+ 9,0
1989	8.721,0	+ 103,0	31.108,0	– 88,0	39.829,0	+ 15,0
1990	8.822,0	+ 101,0	31.063,0	– 45,0	39.885,0	+ 56,0
1991 ⁶	10.854,0	+ 137,0	42.554,0	– 203,0	53.408,0	– 66,0
1992 ⁷	10.995,0	+ 101,0	42.123,0	– 431,0	53.078,0	– 330,0
1993	11.013,0	+ 58,0	42.169,0	+ 46,0	53.182,0	+ 104,0
1994	11.080,0	+ 67,0	41.995,0	– 174,0	53.075,0	– 107,0
1995	11.143,0	+ 63,0	41.770,0	– 225,0	52.913,0	– 162,0
1996	11.190,0	+ 47,0	41.729,0	– 41,0	52.919,0	+ 6,0
1997	11.246,0	+ 56,0	41.487,0	– 213,0	52.733,0	– 186,0
1998	11.309,0	+ 63,0	41.419,0	– 68,0	52.728,0	– 5,0
1999	11.427,0	+ 118,0	41.386,0	– 33,0	52.813,0	+ 85,0
2000	11.515,0	+ 88,0	41.321,0	– 65,0	52.836,0	+ 23,0
2001	11.712,0	+ 197,0	41.282,0	– 39,0	52.994,0	+ 158,0
2002	11.786,0	+ 74,0	41.228,0	– 54,0	53.014,0	+ 20,0
2003	12.037,0	+ 251,0	41.246,0	+ 18,0	53.283,0	+ 269,0
2004	12.044,0	+ 7,0	41.139,0	– 107,0	53.183,0	– 100,0
2005	12.174,0	+ 130,0	40.969,0	– 170,0	53.143,0	– 40,0
2006	12.363,0	+ 189,0	40.983,0	+ 14,0	53.346,0	+ 203,0
2007	12.531,0	+ 168,0	40.711,0	– 272,0	53.242,0	– 104,0
2008	12.594,0	+ 63,0	40.416,0	– 295,0	53.010,0	– 232,0

¹ ab 1959 einschließlich Saarland.² einschließlich 24,5 km Anschlussäste³ einschließlich rd. 200 km Anschlussäste⁴ einschließlich rd. 543 km Anschlussäste⁵ hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten⁶ ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: 1 895 km Bundesautobahnen, 11 694 km Bundesstraßen = 13 589 km Bundesfernstraßen⁷ ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

B.2.2 Ist-Ausgaben 2007 Bundesfernstraßen

Tabelle 28

Ist-Ausgaben 2007 Bundesfernstraßen – aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. €¹
	Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen – Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	
526 02	Sachverständige	2,8
532 01	Koordinierung der euroregionalen Projekte der EU im Rahmen der Transeuropäischen Netze	0,1
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	0,9
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	0,7
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches	4,7
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,2
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	0,0
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
682 01	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhen- gleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	1,2
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	0,6
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	0,4
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	0,0
892 01	Bundeszuschuss an die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH zur Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) an das Bundesfernstraßennetz	4,6
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	Betriebsdienst Bundesautobahnen (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	376,9
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	219,2
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	42,8
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	31,3
521 16	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BAB	47,2
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	22,0
521 18	Elektrotechnische Anlagen	14,0
521 19	Sonstiges	0,4
521 21	Betriebsdienst Bundesstraßen (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	352,4
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	174,9
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	31,0
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	11,1
521 26	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst Bundesstraßen	65,2
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	32,0

noch Tabelle 28

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹
521 28	Elektrotechnische Anlage	30,2
521 29	Sonstiges	8,0
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	32,4
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen)	9,7
521 52	Betriebliche Unterhaltung von Anlagen des Fernmeldenetzes (Bundesautobahnen)	0,1
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	10,4
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	2,7
632 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	47,2
632 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	44,7
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	21,0
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1.000.000 € Baukosten	16,1
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 1.000.000 € Baukosten	9,6
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 1.000.000 € Baukosten	10,5
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 1.000.000 € Baukosten	4,7
741 11	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18)	660,8
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	111,7
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	115,3
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	190,3
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	243,5
741 22	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	292,8
741 31	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39)	945,4
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	730,2
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	204,6
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	10,6
741 41	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	880,2
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	629,9
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	248,0
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	2,3
741 61	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen aus Zuschüssen der Agentur für Arbeit	0,2

noch Tabelle 28

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹
741 98	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. €-Verkehrsprogramms (Summe der Titel 741 95 und 741 96)	162,3
741 95	Bedarfsplanmaßnahmen BAB – im Rahmen des 2 Mrd. €-Verkehrsprogramms	66,9
741 96	Bedarfsplanmaßnahmen BStr. – im Rahmen des 2 Mrd. €-Verkehrsprogramms	95,4
742 11	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15)	63,0
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	24,1
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glätteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	19,9
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	19,0
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	6,8
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	0,7
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glätteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen	5,6
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	0,5
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	4,4
743 32	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesautobahnen	4,2
743 42	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesstraßen	82,3
745 21	Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 25)	19,0
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	5,4
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	13,4
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,2
746 22	Bau von Radwegen an Bundesstraßen	82,3
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	25,6
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	17,0
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5.000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen)	16,4
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5.000 € im Einzelfall (Bundesstraßen)	13,1
821 11	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	57,3
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	9,5

noch Tabelle 28

Titel	Zweckbestimmung	Mio. €¹
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	7,9
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	22,9
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	17,1
821 22	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	24,7
821 31	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	12,0
821 35	Grunderwerb für Um- und Ausbau	10,8
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	1,2
821 41	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 821 45 und 821 49)	41,2
821 45	Grunderwerb für Um- und Ausbau	37,2
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	4,0
821 98	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. €-Verkehrsprogramms (Summe der Titel 821 95 und 821 96)	8,3
821 95	Grunderwerb Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. €-Verkehrsprogramms	3,5
821 96	Grunderwerb Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. €-Verkehrsprogramms	4,8
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	202,2
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	80,9
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen)	0
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesstraßen)	—
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	—
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	—
	Summe Ist-Ausgaben 2006 Kap. 1210 – Bundesfernstraßen	4.707,2
	Kapitel 1202 – Allgemeine Bewilligungen – Titelgr. 05 Verwendung der streckenbezogenen LKW-Maut (Teil Bundesfernstraßen)	
741 51	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 76 und 741 77)	435,3
741 76	Erweiterung Bundesautobahnen ohne VDE	299,8
741 77	Neubau Bundesautobahnen ohne VDE	135,5
741 52	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	338,9
741 53	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 83, 741 85 und 741 89)	206,4

noch Tabelle 28

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹
741 83	Erhaltung Bundesautobahnen	185,9
741 85	Um- und Ausbau Bundesautobahnen	20,5
741 89	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	0
741 54	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 93, 741 95 und 741 99)	30,2
741 93	Erhaltung Bundesstraßen	27,9
741 95	Um- und Ausbau Bundesstraßen	2,3
741 99	Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen	0
821 51	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 76 und 821 77)	14,7
821 76	Grunderwerb für Erweiterungen Bundesautobahnen ohne VDE	5,6
821 76	Grunderwerb für Neubau Bundesautobahnen ohne VDE	9,1
821 52	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	19,1
821 53	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 85 und 821 89)	0
821 85	Grunderwerb für Um- und Ausbau Bundesautobahnen	0
821 89	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	0
821 54	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 821 95 und 821 99)	0
821 95	Grunderwerb für Um- und Ausbau Bundesstraßen	0
821 99	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	0
892 51	Leistungen des Bundes an private Betreiber für Investitionen in die Bundesautobahnen	10,6
nachrichtlich: Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht für alle Investitionen über die VIFG		33,5
	Titelgr. 07 Aufbauhilfe für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes	
713 71	Aufwendungen für Bundesfernstraßen (August Hochwasser 2002)	35,0
	Summe Ist-Ausgaben 2007 Kapitel 1202	1.125,8
	Summe Ist-Ausgaben 2007 Kap. 1210 und 1202	5.798,0

¹ Differenzen durch Rundung

B.2.3 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2007**B.2.3.1 Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)**

Tabelle 29

**Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten**

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Baden-Württemberg						
A 6, Saarbrücken–Waidhaus						
Viernheim (LGr HE/BW)–AK Mannheim (einschl. Neckarbrücke)	46BB	94,5	6,5	0,4 (1. Fb)		6,1
AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg (ein- schl. Neckartalübergang Neckarsulm)	46BB	91,2	10,7	2,0		8,7
AS Sinsheim–AS Sinsheim/Steinsfurt	46BB	60,0	9,8	9,8	9,8	
A 8, Luxemburg–Salzburg						
w AS Pforzheim–S–AS Heimsheim	46KB	77,0	11,6	4,0	4,0	7,6
AS Heimsheim–w AD Leonberg (m B 295 Renningen)	46KB	108,9	10,3			10,3
Gruibingen–Mühlhausen	46KB	40,6	3,9			3,9
AK Ulm/Elchingen (LGr BY/BW)–LGr BW/BY	46KB	19,3	3,8			3,8
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE sechsstreifig					13,8	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		60,0		9,8		
Ende 2007 in Bau: 6 VKE sechsstreifig						40,4
Bayern						
A 3, Passau–Arnheim						
Aschaffenburg–O–Aschaffenburg-W²; 6	46BB	36,1	4,9			4,9
AK Biebelried–AS Randersacker	46BB	82,5	9,7			9,7
ö AS Randersacker–w AS Heidingsfeld (nur Mainbrücke Randersacker)	56BB	44,5	7,4			0,5
AS Heidingsfeld–w AD Würzburg-W	46BB	51,6	8,0			8,0

noch Tabelle 29

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
A 8, Stuttgart–München						
w AS Sulzemoos –w AS Dachau/Fürstenfeldbruck	46BB	51,0	7,9	3,7		4,2
w AS Bernau–AS Felden	46KB	50,7	4,7	1,0	1,0	
LGr BW/BY(AK Ulm/Elchingen)– w Bubesheim	46BB	61,5	6,8	6,8 (1.Fb)		6,8 (2.Fb)
w Bubesheim–ö Leinheim	46BB	57,6	6,8	6,8	6,8 (2.Fb)	
AS Augsburg-W–w Lechbrücke	46KB	26,7	1,7			1,7
Lechbrücke bei Gersthofen	46KB	11,0	0,1	0,1	0,1	
w Lechbrücke–AS Derching (m) (o Lechbrücke)	46KB	15,3	5,4			5,4
Derching–w AS Dasing	46KB	53,3	5,7			5,7
w AS Dasing–w Odelzhausen	46KB	66,3	13,0			13,0
w Odelzhausen–w AS Sulzemoos	46KB	64,1	8,5			8,5
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE sechsstreifig					7,9	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE sechsstreifig		119,3		7,9		
Ende 2007 in Bau: 11 VKE sechsstreifig						68,4
davon 1 VKE 2. Fahrbahn						6,8
Brandenburg						
A 10, Berliner Ring	46KB	37,4	3,9			3,9
Umbau AD Nuthetal mit 1,0 km BAB A 115						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						3,9
Hamburg						
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen	46BB	69,0	5,5			5,5
AD HH-SO (A 25)–AS HH/Billstedt						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						5,5

noch Tabelle 29

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Hessen						
A 661, Darmstadt–Bad Homburg F/Hanauer Landstraße (m)–AS F/Seckbach	46BB	29,4	3,3			3,3
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						3,3
Niedersachsen						
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen						
AK Lotte/Osnabrück (Anteil NI)– AS Osnabrück-N	46BB	36,3	5,9	5,9	5,9	
AK Lotte/Osnabrück (Anteil NW)– AS Osnabrück-N	46BB	25,1	4,5	4,5	4,5	
A 7, Füssen–Flensburg						
n AK Hannover-O–n AS Altwarmbüchen	46BB	27,6	5,7			5,7
s AS Göttingen–n AS Göttingen/N	46BB	59,3	11,3			11,3
Insgesamt2007 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig					10,4	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig		61,4		10,4		
Ende 2007 in Bau: 2 VKE sechsstreifig						17,0
Nordrhein-Westfalen						
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen						
AS Wermelskirchen–T+R Remscheid	46KB	61,5	4,3			4,3
T+R-Anlage Remscheid–AS Remscheid	46BB	34,2	2,9			2,9
Blombachtal (L 419)– AS Wuppertal/Langerfeld (m)	46KB	166,3	5,5			5,5
AK Köln-W–DB (AC-K)	46BB	106,1	2,1			2,1
AS Hagen-N–AK Westhofen (m)	46BB	90,8	5,6			5,6
AS Münster-S–AS Münster-N	46KB	56,8	9,9	6,5	3,2	
A 2, Oberhausen–Berlin						
ö AS DO/Mengede–AS DO-NO (o)	46BB	43,6	5,8	5,8	5,8	
Bereich AK Kamen	46BB	87,6	2,6			2,6

noch Tabelle 29

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
AS Hamm–T+R Hamm/Rhynern	46BB	37,0	4,0	3,5		
				– im Berichtsjahr keine Bauleistung –		
ö AS Hamm–w AS Hamm/Uentrop	46BB	52,7	8,1	3,1	3,1	6,0
A 3 Passau–Arnheim	48BB	47,7	2,1			2,1
AK Köln–O–AS Köln/Dellbrück (m)						
A 4, Aachen–Görlitz	46BB	58,9	7,4	3,2		4,2
AS Eschweiler (o)–AS Weisweiler (m)						
A 40, Venlo–Dortmund						
AK Dortmund–W (A 45)–AS Dortmund (L 660) (wird als B 1 gebaut)	46BB	70,7	4,5			4,5
ö Gelsenkirchen–w AS Bochum/Stahlhausen	46BB	30,2	3,1			3,1
A 57, Köln–Goch						
AK Kaarst–AK Meerbusch	46BB	40,2	5,3	3,4		1,7
Umbau AK Neuss–W	46BB	41,7	2,1	2,1	2,1	
AK Neuss–S (m)–AS Neuss/Norf	46KB	13,6	3,4			3,4
A 59, Bonn–Dinslaken	46BB	55,4	2,3			2,3
AS DU/Hochfeld–AK DU/Duisern						
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE sechsstreifig					14,2	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE sechsstreifig		41,7		14,4		
Ende 2007 in Bau: 13 VKE sechsstreifig						48,2
1 VKE achtstreifig						2,1
Rheinland-Pfalz						
A 60, St. Vith–Rüsselsheim	46BB	142,1	4,9	2,3		2,6
AS Hechtsheim–W–AS Mainz/Laubenheim						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						2,6
Sachsen						
A 4, Aachen–Görlitz						
ö AS Glauchau–O (o)–AS Hohenstein/Ernstthal (m)	46KB	38,5	6,5	6,5 (1.Fb)	6,5 (1.Fb)	6,5 (2.Fb)

noch Tabelle 29

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
AS Hohenstein/Ernstthal (o)–AS Limbach/Oberfrohna	46KB	69,0	11,2			11,2
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig, 1. Fahrbahn		38,5	6,5		6,5	
Ende 2007 in Bau: 2 VKE sechsstreifig						17,7
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						6,5
Sachsen-Anhalt						
A 14, Nossen–Magdeburg LGr SN/ST–Halle	46KB	49,6	10,4			10,4
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						10,4
Thüringen						
A 4, Aachen–Görlitz w AS Jena/Göschwitz–w AK Hermsdorf (A 9)	46KB	241,6	18,5	12,5		6,0
A 9, München–Berlin n AK Hermsdorf (A 4)–AS Klosterlausnitz	46KB	43,6	3,2			3,2
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 2 VKE sechsstreifig						9,2
Alle Länder:						
2007 für den Verkehr freigegeben: 14 VKE sechsstreifig					52,8	
davon 1 VKE, 1. Fahrbahn					6,5	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 9 VKE sechsstreifig		282,4		42,5		
Ende 2007 in Bau: 41 VKE sechsstreifig						226,6
davon 2 VKE, 2. Fahrbahn						13,3
1 VKE achtstreifig						2,1

¹ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2008).² EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze.³ 2-Mrd.-Euro-Programm.

B.2.3.2 Bundesautobahnen – Neubaustrecken

Tabelle 30

Bundesautobahnen – Neubaustrecken
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Baden-Württemberg						
A 96, Lindau (BGr)–München s Gebratzhofen (B 18)–Dürren (B 18)	04KB	60,0	7,1			7,1
A 98, Weil–Schaffhausen (CH) AS Lörrach-O–AD Hochrhein	04KB	91,1	5,4	5,4 (1.Fb)		5,4 (2.Fb)
Murg–Hauenstein	02KB	87,8	9,8	2,2		7,6
Insgesamt 2007 im Bau						
1 VKE zweistreifig						7,6
2 VKE vierstreifig						12,5
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						5,4
Bayern						
A 6, Saarbrücken–Waidhaus AS Amberg-O (B 85)–AK Oberpfälzer Wald	04KB	167,4	20,4			20,4
A 7, Füssen–Flensburg Füssen (B 310) (o Tunnel)–AS Nesselwang	04KB	127,0	13,5			13,5
A 73, Nürnberg–Suhl Lichtenfels–Ebersdorf b. Coburg (B 303)	04KB	148,9	12,5	12,5	12,5	
A 94, München–Neuhaus/Inn Kühstein–Tutting (Kirchham) (1.Fb)	02KK	38,4	11,1			11,1
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					12,5	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigege- ben: 1 VKE vierstreifig		148,9			12,5	
Ende 2007 in Bau:						
1 VKE, zweistreifig, 1. Fahrbahn						11,1
2 VKE vierstreifig						46,4

noch Tabelle 30

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Brandenburg						
A 113, Zubringer Dresden AK Schönefeld (o)–LGr BB/BE	06KB	167,9	3,5			3,5
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						3,5
Bremen						
A 281, Eckverbindung Bremen						
AS HB-Airport Stadt–Warturmer Heerstraße; BA 2.1	04KK	244,3	3,3			3,3
Warturmer Heerstraße–AS HB-Neustädter Hafen; BA 3.1	04KK	47,1	2,5			2,5
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 2 VKE vierstreifig						5,8
Hessen						
A 66, Wiesbaden–Fulda						
AS Schlüchtern–N–AS Neuhof-S	04KB	85,0	8,5	8,5	8,5	
AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)	04KB	99,8	3,4			3,4
Neuhof-N–AS Fulda-S	04KB	29,4	3,5			3,5
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					8,5	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		85,0		8,5		
Ende 2007 in Bau: 2 VKE vierstreifig						6,9
Mecklenburg-Vorpommern						
A 14, Dresden–Schwerin AS Schwerin-N (B 104)–AS Jesendorf (L 101)	04KB	88,4	14,8			14,8
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE vierstreifig						14,8
Niedersachsen						
A 26, Stade–Hamburg sö Stade (B 73)–Horneburg (K 36 n)	04KB	146,2	11,7			11,7
A 39, Salzgitter–Wismar Cremlingen–AK Wolfsburg/Königslutter³	04KB	54,7	7,0			7,0
Insgesamt Ende 2007 im Bau: 2 VKE vierstreifig						18,7

noch Tabelle 30

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Nordrhein-Westfalen						
A 33, Paderborn–Osnabrück						
AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld/Brackwede	04KB	84,5	6,5			6,5
/B 61 Zubringer Bielefeld Brackwede	04KB	11,8	1,3			1,3
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 2 VKE vierstreifig						7,8
Rheinland-Pfalz						
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen	04KB	45,4	3,5			3,5
Rengen (L 46)–Gerolstein (B 410n/L 67)						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE vierstreifig						3,5
Sachsen						
A 72, Bayerisches Vogtland–Leipzig	04KB	99,6	12,2			12,2
AS Niederfrohna–AS Rathendorf (B 175); 2.BA						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE vierstreifig						12,2
Sachsen-Anhalt						
A 38, Friedland–Leipzig						
AS Eisleben (o)–AS Schafstädt (L 177) (o)	04KB	99,3	16,3			16,3
AS Schafstädt (L 177) (m)–AD Halle-S (o)	04KB	20,3	5,9			5,9
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 2 VKE vierstreifig						22,2
Schleswig-Holstein						
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen	24KB	42,1	8,0	3,0		5,0
AS Oldenburg-N–AS Heiligenhafen-M						
A 20, Bremen –Prenzlau	04KB	79,1	15,7			15,7
Geschendorf–Lübeck (A 1)						
A 21, Hamburg–Kiel	24KB	26,0	8,6	3,0		5,6
AS Wahlstedt (B 205)–AS Bornhöved						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 3 VKE vierstreifig						26,3
Thüringen						
A 38, Friedland–Leipzig	04KB	142,6	11,9			11,9
AS Breitenworbis (o)–AS Bleicherode (o)						

noch Tabelle 30

Land Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
A 71, Schweinfurt–Sangerhausen						
AS B 85–AS Heldrungen³	04KB	133,8	7,7			7,7
AS Artern–LGr TH/ST	04KB	26,4	4,3			4,3
A 73 Nürnberg–Suhl	04KB	120,3	11,7			11,7
AS Eisfeld-N (o)–AS Schleusingen (o)						
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 4 VKE sechsstreifig						35,6
Alle Länder:						
2007 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig					21,0	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig		233,9		21,0		
Ende 2007 in Bau: 2 VKE zweistreifig						18,7
davon 1 VKE 1. Fahrbahn						11,1
22 VKE vierstreifig						212,7
davon 1 VKE 2. Fahrbahn						5,4
2 VKE sechsstreifig						6,0

¹ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2008).² Europäischer Fond für Regionale Entwicklung.³ 2-Mrd.-Euro-Programm.

B.2.3.3 Bundesstraßen-Neubau- und Erweiterungstrecken

Tabelle 31

**Bundesstraßen-Neubau- und Erweiterungstrecken
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten**

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Baden-Württemberg						
B 10						
Nordtangente Karlsruhe Ostteil A 5–B 10	04KK	15,8	1,3			1,3
Nordtangente Karlsruhe Elfmorgenbruchstraße– A 5; 1.BA	02KK	5,8	1,0	1,0	1,0	
B 14	04KB					
Nellmersbach–Winnenden-M (L 1127)		60,8	3,8			3,8
B 28	02KK					
Rottenburg–Tübingen		20,5	8,0	1,6	1,6	6,4
B 31	02KK					
Breisach–AS Freiburg-M; 1. BA		26,5	6,5	2,6	2,6	3,9
B 33	04KK					
BGr D/CH–Konstanz w Rheinbrücke		74,9	1,8	1,8	0,6	
B 313	24KB					
Nürtingen (K 1220)–AS Wendlingen (A 8)		11,0	2,6			2,6
B 317	02KK					
Weil a.R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2.BA		25,8	1,4			1,4
B 464	02KK					
Sindelfingen–Renningen		45,0	7,5			7,5
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben:						
3 VKE zweistreifig					5,2	
1 VKE vierstreifig					0,6	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigege- ben:						
1 VKE zweistreifig		5,8		1,0		
1 VKE vierstreifig		74,9		1,8		
Ende 2007 in Bau:						
4 VKE zweistreifig						19,2
3 VKE vierstreifig						7,7

noch Tabelle 31

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Bayern						
B 2 Kiliansdorf–Roth	24KK	5,4	2,1			2,1
B 15n Neufahrn (ST 2142)–Saalhaupt (A 93)	04KK	113,4	21,6			21,6
B 26 Ebert-Brücke in Aschaffenburg	24KK	15,0	0,7			0,7
B 19 Immenstadt–Heuberg; BA I	04KK	49,1	5,2			5,2
Heuberg–Martinszell; BA II	04KK	12,9	1,9			1,9
Martinszell–Lanzen; BA III	04KK	31,9	6,8	4,0		2,8
B 85 Cham (B 20)–Untertraubenbach	24KK	27,0	10,3	10,3	10,3	
Wackersdorf–AS Schwandorf (A 93)	24KK	9,9	2,6			2,6
B 300 AS Dasing (A 8)–Aichach	24KK	20,8	5,5			5,5
B 303 Verlegung Sonnefeld–Johannisthal; 2. BA	02KK	13,5	5,1			5,1
B 469 Verlegung Trennfurt–Obernburg	04KK	55,1	7,9	7,9	2,1	
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig					12,4	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigege- ben:2 VKE vierstreifig		82,1		18,2		
Ende 2007 in Bau: 1 VKE zweistreifig						5,1
8 VKE vierstreifig						42,4
Brandenburg						
B 5 OU Nauen–OU Wustermark	24KK	5,6	3,0	3,0	3,0	
B 96a Schönefeld–Mahlow	24KK	9,0	6,3	6,3	4,7	
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig					7,7	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig		14,6		9,3		

noch Tabelle 31

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Bremen						
B 74 Verlegung Farger Str.–Kreinsloger Str.³	02KK	18,8	2,6			2,6
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE zweistreifig						2,6
Hessen						
B 3 Weimar/Roth–Weimar/Argenstein	04KB	38,4	4,5			4,5
B 47 Rheinbrücke Worms (nur Anteil HE)	24KK	9,3	0,5			0,5
B 49 Limburg/Ahlbach–AS Beselich/Obertiefenbach	24KK	24,1	4,5			4,5
Kloster Altenberg–Wetzlar/Dahlheim	24KK	8,5	2,1			2,1
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 4 VKE vierstreifig						11,6
Mecklenburg-Vorpommern						
B 96 n Bf. Rügendamm–AS Altefähr (2. Strelasundquerung)	24KK	122,3	4,7	4,7	4,7	
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					4,7	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		122,3		4,7		
Niedersachsen						
B 3n Ehlershausen–s Celle	02KK	25,7	7,4			7,4
B 6 Nienburg–Eilvese (2.Fb)³	24KK	10,7	8,9			8,9
Eilvese–Neustadt³	24KK	13,5	8,1			8,1
B 68 n Wallenhorst–s Bramsche	24KB	19,4	2,8			2,8
B 27 ö Scharzfeld–w Bad Lauterberg	02KK	11,0	2,6			2,6
B 402 BGr NL/D–A 31	24KB	19,6	7,3	7,3	7,3	

noch Tabelle 31

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					7,3	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		19,6		7,3		
Ende 2007 in Bau: 2 VKE zweistreifig						10,0
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						8,9
3 VKE vierstreifig						19,8
Nordrhein-Westfalen						
B 54 w OU Steinfurt–ö Ochtrup (B 70)	02KK	18,1	5,2			5,2
B 56 BGr D/NL–Tüddern	02KK	25,5	5,8			5,8
B 58 L 460–einschl. Rheinbrücke Wesel	24KK	42,7	2,1			2,1
B 67 Rhede–Borken	02KK	26,3	9,7			9,7
B 236 Dortmund, Schüruferstr.–Stadtgrenze	04KB	89,2	2,6			2,6
B 239, OU Herford (A 2–B 61)	24KK	83,8	4,7	4,7	1,8	
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					1,8	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		83,8		4,7		
Ende 2007 in Bau: 3 VKE zweistreifig						20,7
2 VKE vierstreifig						4,7
Rheinland-Pfalz						
B 9 Verlegung zw. OU Guntersblum und OU Oppenheim	02KK	30,8	5,8	5,8	5,8	
B 10 Fehrbach (K 1)–AS B 270³	24KK	13,2	1,5			1,5
AS B 270–AS Haseneck²	24KK	19,9	1,8			0,7
B 47 2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP) incl. Strecken	24KK	72,7	4,5			4,5

noch Tabelle 31

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
B 50 A1/A60–B50 alt (Platten)	04KK	52,1	5,3			5,3
Kauerhof–Simmern-O (K 55)³	24KK	39,0	6,5			6,5
Flughafen Hahn–Nieder Kostenz	24KK	20,4	6,7			6,7
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 6 VKE vierstreifig						25,2
Saarland						
B 269 BGr F/D–AS Ensdorf (A 620)	02KK	44,8	9,0			9,0
Querspange Ensdorf (A 620–B 51alt)	02KK	34,9	1,8			1,8
B 423 Verlegung in Blieskastel	02KK	4,9	0,8			0,8
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 3 VKE zweistreifig						11,6
Schleswig-Holstein						
B 207 Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck)³; 1. BA	02KK	28,6	5,7	5,7	5,7	
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					5,7	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		28,6		5,7		
Sachsen						
B 178 n Löbau (B 6)–Nostitz; BA 1.2	04KK	38,9	6,4			6,4
BGr D/PL–s Zittau (B 99); 5. BA	02KK	9,0	1,3			1,3
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE zweistreifig						1,3
1 VKE vierstreifig						6,4
Sachsen-Anhalt						
B 6n AS Quedlinburg-Z–AS Quedlinburg-O BA 8.2	04KB	28,0	4,2	4,2	4,2	
AS Quedlinburg-O–AS Hoym/Nachterstedt BA 9.1	04KB	45,0	10,3	10,3	10,3	
w K 2373–ö AS Güsten BA 13.1	04KB	24,7	2,8	2,8	2,8	

noch Tabelle 31

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
B 184 Dessau–Roßlau	24KK	27,0	2,1			2,1
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE vierstreifig					17,3	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE vierstreifig		97,7		17,3		
Ende 2007 in Bau: 1 VKE vierstreifig						2,1
Alle Länder:						
2007 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig					10,9	
11 VKE vierstreifig					51,8	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		5,8		1,0		
10 VKE vierstreifig		372,7		58,6		
Ende 2007 in Bau: 15 VKE zweistreifig						70,5
28 VKE vierstreifig						119,9
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						8,9

¹ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2008).² EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze.³ 2-Mrd.-Euro-Programm.

B.2.3.4 Bundesstraßen – Ortsumgehungen

Tabelle 32

Bundesstraßen – Ortsumgehungen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Baden-Württemberg						
B 3						
OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	21,1	3,4	3,4	3,4	
OU Sandweier	02KK	15,9	4,3			4,3
OU Bad Krozingen	02KK	8,7	3,2			3,2
B 12						
OU Isny (mit Kosten + Längen aus BY)	02KK	34,9	4,0			4,0
B 19						
OU Gaisbach	02KK	8,2	3,4			3,4
B 28						
OU Ergenzingen	02KK	13,2	4,8	4,8	4,8	
OU Metzingen; 2.BA	04KK	37,0	3,0			3,0
OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	37,3	6,0			6,0
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd	02KK	230,3	4,1	0,8		3,3
B 31						
OU Döggingen (Gauchachtalbrücke); 2. Überbau	04KK	72,4	3,6	3,6 (1.Fb)		
				– im Berichtsjahr keine Bauleistung –		
B 32						
OU Amtzell (Tunnel Geiselharz); 2. BA	02KK	6,5	0,9			0,9
B 292						
OU Osterburken	02KK	15,3	5,1			5,1
B 297						
OU Lorch	02KK	6,0	1,0			1,0
B 311						
OU Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	33,5	2,0			2,0
B 312						
OU Uttenweiler	02KK	9,2	3,1			3,1
B 518						
OU Wehr; 2. BA	02KK	23,9	2,5	2,5	2,5	

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	65,7	6,1			6,1
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig					10,7	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		58,2		10,7		
Ende 2007 in Bau: 11 VKE zweistreifig						36,3
2 VKE vierstreifig						9,1
Bayern						
B 2 OU Röttenbach	02KK	10,3	4,3	4,3	4,3	
OU Eschenau ²)	02KK	7,1	2,1			2,1
B 8 OU Biebelried	02KK	4,8	2,6	2,6	2,6	
B 17 Westumgehung Landsberg	02KK	13,0	3,5			3,5
Umfahrung Kaufering	02KK	57,2	12,0			12,0
B 19 OU Werneck	02KK	8,4	3,6	3,6	3,6	
B 20 OU Furth i. W.	02KK	49,0	4,3			4,3
B 22 OU Aichig	02KK	10,5	3,0	3,0	3,0	
B 25 Nordumgehung Nördlingen	02KK	8,4	3,2	3,2	3,2	
B 85 OU Neukirchen vorm Wald ²)	02KK	19,6	5,4			5,4
B 299 OU Sengenthal bei Neumarkt; BA 2.2	02KK	7,1	4,1			4,1
OU Pressath	02KK	4,9	3,5			3,5
B 304 OU Zorneding	02KK	11,6	4,3	4,3	4,3	
OU Traunstein; 2. BA	02KK	38,0	4,3			4,3

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
OU Ebersberg	02KK	13,0	6,0			6,0
B 466 OU Geislohe–Brand	02KK	5,4	3,6	3,6	3,6	
B 472 OU Peißenberg	02KK	54,9	7,0			7,0
B 999 OU Rödental	02KK	29,6	5,3			5,3
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 7 VKE zweistreifig					24,6	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 7 VKE zweistreifig		59,4		24,6		
Ende 2007 in Bau: 11 VKE zweistreifig						57,5
Brandenburg						
B 1 OU Kietz/Küstrin	02KK	19,9	4,2			4,2
B 97 OU Schwarze Pumpe und Spremberg	02KK	27,2	12,5			12,5
B 101 OU Luckenwalde	02KK	48,6	17,3	9,0		8,3
B 103 /B 189 OU Pritzwalk	02KK	28,1	10,8	6,4	4,4	
B 169 OU Senftenberg	02KK	32,5	9,9	5,6	5,6	4,3
OU Drebkau	02KK	19,0	7,4			7,4
B 188 OU Rathenow	02KK	31,4	9,2	3,8		5,4
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					10,0	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		28,1		6,4		
Ende 2007 in Bau: 6 VKE zweistreifig						42,1

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Hessen						
B 3 OU Friedberg	02KK	36,8	6,1			6,1
B 45 OU Höchst i.O.	02KK	22,7	2,8			2,8
B 84 OU Hünfeld	02KK	15,2	5,4			5,4
B 255 OU Herborn/Herbornseelbach	02KK	5,8	3,3			3,3
B 277 OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	02KK	47,0	1,2	1,2	1,2	
OU Haiger	02KK	19,9	2,8			2,8
B 426 Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt, (ö K 138); 2. BA	02KK	50,8	2,5	2,5	2,5	
B 455 OU Friedberg/Dorheim	02KK	11,4	2,2			2,2
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig					3,7	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig		97,8		3,7		
Ende 2007 in Bau: 6 VKE zweistreifig						22,6
Mecklenburg-Vorpommern						
B 104 Nordumgehung Schwerin (B 104–B 106); 1. BA	02KK	32,0	5,6	5,6	5,6	
B 105/B 96 OU Stralsund (Langendorf–B 194)	02KK	13,2	3,6			3,6
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					5,6	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		32,0		5,6		
Ende 2007 in Bau: 2 VKE zweistreifig						3,6

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Niedersachsen						
B 72 OU Norden	02KK	27,1	8,7			8,7
B 73 OU Otterndorf	02KK	18,7	6,0			6,0
B 83 OU Wehrbergen	02KK	13,0	2,7			2,7
B 188 OU Burgdorf	02KK	25,5	7,6			7,6
B 213 OU Lastrup	02KK	16,6	5,6			5,6
B 214 OU Thuine/Freren	02KK	10,0	6,0	6,0	6,0	
OU Diepholz (n B 51–ö B 214); 2. BA	02KK	9,1	2,7			2,7
B 248 OU Lüchow	02KK	15,3	5,4			5,4
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					6,0	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		10,0		6,0		
Ende 2007 in Bau: 7 VKE zweistreifig						38,7
Nordrhein-Westfalen						
B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer (Froschenteich–L 139)	04KK	19,4	2,9			2,9
B 59 OU Rommerskirchen	02KK	20,9	5,0			5,0
B 226 Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	02KK	27,5	0,9			0,9
B 229 Arnsberg/Müschede–Arnsberg/ Hüsten	02KK	28,6	2,9			2,9
B 474 OU Dülmen (s K 45–L 55); (Südabschnitt)	02KK	19,3	7,5	7,5	7,5	
B 480 OU Olsberg	02KK	27,1	3,8			3,8

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
B 525 OU Nottuln/Darup	02KK	5,5	3,3			3,3
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					7,5	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		19,3		7,5		
Ende 2007 in Bau: 5 VKE zweistreifig						15,9
1 VKE vierstreifig						2,9
Rheinland-Pfalz						
B 37 OU Hochspeyer	02KK	15,3	4,4	4,4	4,4	
B 49 OU Neuhäusel	02KK	24,7	3,8	3,8	3,8	
B 47 OU Eisenberg²	02KK	11,8	3,1			3,1
B 53 OUen Biewer und Pfalzel	02KK	39,1	4,0	4,0	4,0	
B 255 OU Niederahr-Ettinghausen-Hahner Kreuz	02KK	38,0	6,0			6,0
B 256 OU Rengsdorf	02KK	34,4	4,2			4,2
B 257 OU Wolsfeld	02KK	7,6	2,9			2,9
OU Altenahr (Lingenbergtunnel); 2. BA	02KK	7,2	0,3			0,3
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig					12,2	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		79,1		12,2		
Ende 2007 in Bau: 5 VKE zweistreifig						16,5
Saarland						
B 41 OU Neunkirchen	24KK	12,0	4,0			

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
				– im Berichtsjahr keine Bauleistung –		
– Keine Bauleistung –						
Sachsen						
B 6 OU Bennewitz mit Muldebrücke Wurzen B 101	02KK	25,3	2,2	2,2	2,2	
OU Meißen, linkselbisch	02KK	47,1	3,5	3,5	3,5	
OU Markersbach	02KK	15,1	1,7			1,7
B 107 OU Grimma	02KK	17,1	8,4			8,4
B 173 OU Kesselsdorf (A 17–StGr Dresden); 1. BA	04KK	7,7	1,9			1,9
B 174 OU Marienberg	02KK	23,7	9,8	9,8	9,8	
B 175 OU Döbeln/Masten	02KK	11,0	2,0			2,0
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig					15,5	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		96,1		15,5		
Ende 2007 in Bau: 4 VKE zweistreifig						14,0
Sachsen-Anhalt						
B 2 /B 91 OU Zeitz–Theißen (L 193–B 2)	02KK	13,1	4,2			4,2
B 81 OU Kroppenstedt	02KK	8,6	4,0			4,0
B 86 OU Riestedt (TA Nordost)	02KK	9,9	1,9			1,9
B 180 OU Aschersleben (NW-Umgehung B 6n–B 185); 1. BA	02KK	8,6	2,5			2,5
OU Hettstedt; 3.BA, Klostermansfeld	02KK	20,8	3,8			3,8

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
B 184 OU Gommern/Dannigkow	02KK	16,8	7,1			7,9
B 188 OU Uchtspringe–Staats–Vinzelberg	02KK	14,6	10,9	10,9	10,9	
B 246a OU Schönebeck; 2. BA	02KK	12,1	5,4			5,4
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					10,9	
damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		14,6		10,9		
Ende 2007 in Bau: 7 VKE zweistreifig						29,7
Schleswig-Holstein						
B 104 OU Schlutup; 2.BA	02KK	8,1	2,0			2,0
Insgesamt Ende 2007 in Bau: 1 VKE zweistreifig						2,0
Thüringen						
B 2 Nordanbindung Gera	02KK	20,5	5,7	5,7	5,7	
B 4 OU Sondershausen	02KK	38,7	8,1			8,1
B 19 OU Schwallungen	02KK	12,7	2,6			2,6
B 62 OU Bad Salzungen (Leimbach); 3. BA	02KK	6,9	2,2	2,2	2,2	
B 89 OU Sonneberg	02KK	19,3	9,5	8,1	1,8	1,4
B 176 OU Sömmerda	02KK	12,6	4,8			4,8
B 247/B 84 OU Bad Langensalza	02KK	42,6	8,1			8,1
B 281 OU Gorndorf	04KK	21,5	3,2	3,2	3,2	

noch Tabelle 32

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPL	Kosten¹ (Mio. €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2007
				von Baube- ginn bis Ende 2007	davon in 2007	
				(km)		
Insgesamt 2007 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig Ende 2007 in Bau: 5 VKE zweistreifig		68,2		19,2	12,9	25,0
Alle Länder 2007 für den Verkehr freigegeben: 27 VKE zweistreifig damit 2007 vollständig für den Verkehr freigegeben: 27 VKE zweistreifig Ende 2007 in Bau: 69 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig davan 1 VKE 2. Fahrbahn		562,8		122,3	121,6	303,9 12,0 3,2

¹ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2008).² 2-Mrd.-Euro-Programm..

B.2.4 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG

Tabelle 33

**Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen¹**

Land Straße, Teilstrecke	2007 für den Verkehr freigegeben	Ende 2007 in Bau	Kosten ² in 1.000 €	
	Ort (in/bei)		insgesamt	Bundesanteil
Baden-Württemberg B 492, Schmiechen	—	Schmiechen	9.627	6.132
Hamburg B 435, Hamburg-Wandsbek	—	Hamburg- Wandsbek (Tonndorfer Hauptstraße B 435)	67.404	22.468
Hessen B 44, Bürstadt/Bobstadt	—	Bürstadt/ Bobstadt	10.194	7.663
Mecklenburg-Vorpommern B 105, Stralsund-Kummerow, Brücke Kummerow	—	Brücke Kummerow	7.254	4.616
Niedersachsen B 1, Hannover–Braunschweig-Vechelde	—	Vechelde	19.245	15.788
Schleswig-Holstein B 201, Husum–Schleswig/Schuby B 431, Meldorf–A 23 (Albersdorf)	Schuby (Straßen- unterführung)	Schuby (sepa- rate Fuß- und Radverkehrs- unterführung)	11.041	6.698
	Meldorf (Straßen- unterführung)	Meldorf (sepa- rate Fuß- und Radverkehrs- unterführung)	9.646	5.595
Sachsen B 92, Elsterberg	—	Elsterberg	6.724	5.390
B 98, Großenhain	—	Großenhain	12.162	8.188
Sachsen-Anhalt B 71, Salzwedel Lüneburger Straße und kommunale Hoppestraße B 86, Sangerhausen–Riestedt B 87, Bad Kösen	Salzwedel	—	23.983	18.491
	—	Riestedt–Sanger- hausen	15.309	12.301
	Bad Kösen	—	8.463	5.360
Thüringen B 4, Ortsumgehung Sondershausen B 7, Bad Köstritz	—	Sondershausen	35.916	33.318
	—	Bad Köstritz	13.784	10.774

¹ Maßnahmen ab 5 Mio. Euro Gesamtkosten.² aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2008).

B.2.5 Große Ingenieurbauwerke**B.2.5.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken – (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen)**

Tabelle 34

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Betriebsstrecken – (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke**

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau- kosten ¹ (Mio. €)	Baustoff
2007 für den Verkehr freigegeben					
A 1/A 2, Kreuz Kamen	1	Trogbauwerk	310	4,9	Stahlbeton
A 3, Oberhausen–Frankfurt/Main AS Dellbrück–Köln/Ost	2	Überführung KVB-Strecke	76	4,2	Spannbeton
A 3, Frankfurt/Main–Nürnberg AS Erlangen-Frauenaurach–AK Fürth/Erlangen	3	Regnitzbrücke	94	4,9	Spannbeton
Ende 2007 in Bau					
A 1, Bremen–Lübeck AD Hamburg-Südost–AS Hamburg-Billstedt	4	Trogbauwerk „Tunnel Moorfleet“	275	10,4	Stahlbeton
A 1, Kamen–Köln AS Westhofen–AS Hagen-Nord	5	Bahnhof „Kabel“	149	10,1	Stahlverbund
	6	Lennebrücke	197	13,0	Stahlverbund
	7	Ruhrbrücke	240	18,7	Stahlverbund
	8	Bahnhof „Westhofen“	102	5,0	Spannbeton
A 1, Dortmund–Euskirchen Köln/Bocklemünd–AK Köln-West	9	Lärmschutztunnel Lövenich	1.552	90,5	Stahlbeton
A 1, Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid	10	Talbrücke Einsiedelstein	195	8,2	Stahlverbund
	11	Talbrücke Höllenbach	320	11,8	Stahlverbund
A 3, Frankfurt/Main–Nürnberg AS Rohrbrunn–AS Marktheidenfeld	12	Haseltalbrücke (BW 241a)	678	30,4	Spannbeton
AS Würzburg Heidingsfeld–AS Randersacker	13	Mainbrücke Randersacker (BW 292b)	540	33,6	Spannbeton
A 4 Eisenach–Dresden AS Jena Göschwitz–AS Lobeda (Ost)	14	Lärmschutzeinhausung	600	19,1	Stahlbeton
	15	Saaletalbrücke	724	17,4	Spannbeton
A 8, Karlsruhe–München AS Heimsheim–AD Leonberg	16	Neuenbühlalbrücke	200	7,7	Spannbeton
	17	Wasserbachalbrücke	156	4,9	Spannbeton
	18	Eisengriffalbrücke	134	6,4	Spannbeton
A 8, Stuttgart–München AS Augsburg-West–AS Dersching	19	Lechbrücke Gersthofen	109	11,0	Stahlverbund
A 6, St. Vith–Rüsselsheim AS Hechtsheim-West–AS Mainz/Laubenheim	20	Tunnelbauwerk ein- schl. Galeriebauwerke	450	26,1	Spannbeton/ Stahlbeton

¹ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2007).

**B.2.5.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –**

Tabelle 35

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke**

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau- kosten ¹ (Mio. €)	Baustoff
2007 für den Verkehr freigegeben					
A 1, Oldenburg–Heiligenhafen AS Oldenburg-Nord–AS Heiligenhafen-Mitte	21	Trogbauwerk Gremersdorf	220	4,3	Stahlbeton
A 6, Nürnberg–Waidhaus AS Amberg-Ost–AK Pfreimd	22	Fensterbachtalbrücke	240	7,1	Spannbeton
	23	Döllnitzbachtalbrücke	280	8,3	Spannbeton
	24	Ödschlagtalbrücke	240	7,8	Spannbeton
A 73, Suhl–Lichtenfels AS Rödenthal–AS Ebensfeld	25	Itztalbrücke	852	20,0	Spannbeton
AS Ebensfeld–AS Lichtenfels	26	Talbrücke Nestelgraben	302	7,0	Spannbeton
	27	Maintalbrücke	657	16,0	Spannbeton
A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr) AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	28	Dorfbachtalbrücke Süd	310	6,7	Spannbeton
Ende 2007 in Bau					
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen Rengen (L 46)–Kellberg	29	Liesertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	578	18,2	Spannbeton
A 4, Aachen–Görlitz Abschnitt Glauchau	32	Zwickauer Mulde	188	8,6	Spannbeton
A 6, Nürnberg–Waishaus AS Amberg-Ost–AK Pfreimd	33	Kulmbachtalbrücke	517	16,5	Spannbeton
A 7, Würzburg–Füssen AS Nesselwang–Grenztunnel Füssen	34	Talbrücke Enzenstetten	558	24,9	Spannbeton
	35	Tunnel Reinertshof	645	12,5	Stahlbeton
A 14, Wismar–Schwerin	36	Talbrücke Liessow	339	12,7	Spannbeton
	37	Talbrücke Mühlenbach	501	16,4	Spannbeton
A 23, Hamburg–Heide AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord	38	Störbrücke Itzehoe	1155	25,9	Stahlverbund

noch Tabelle 35

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau- kosten ¹ (Mio. €)	Baustoff
A 38, Göttingen–Halle (A9) AS Eisleben–AS Schafstädt	39	Talbrücke über den Weizschkerbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	600	13,2	Spannbeton
	40	Talbrücke über das Weidatal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	453	19,2	Spannbeton
A 44, Aachen–Dortmund Velbert	41	Hesperbachtalbrücke	235	5,0	Spannbeton
A 71, AD Oberröblingen (A 38)– Erfurt-Bindersleben (A 38)–LGr TH	42	Helmebrücke	256	6,8	Spannbeton
A 73, Suhl–Lichtenfels Eisfeld Nord–Schleusingen	48	Talbrücke Weiße (fer- tig gestellt, aber für den Verkehr noch nicht freigegeben)	236	6,9	Spannbeton
	43	Talbrücke Nahe	435	10,1	Spannbeton
	44	Talbrücke Schleuse	680	19,9	Stahlverbund
	45	Talbrücke Wieders- bach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	178	6,0	Stahlverbund
	46	Talbrücke Brunn	696	14,0	Spannbeton
	47	Talbrücke Sulzebach (fertig gestellt, aber für den Verkehr noch nicht freigegeben)	268	6,3	Spannbeton
A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr) AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	49	Duldengraben- brücke Süd	444	11,3	Stahlverbund
	50	Andelsbachtalbrücke Süd	550	14,5	Stahlverbund
AS Luttingen–AS Luttingen	51	Rothenbachtalbrücke Süd	105	3,3	Spannbeton
A 113, Autobahnzubringer Dresden AD Neukölln–LGr BE/BB	52	Tunnel Altglienicke	320	8,1	Stahlbeton
	53	Brücke über den Teltow- kanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	149	12,2	Stahlverbund
	54	Tunnel Rudower Höhe	1000	32,0	Stahlbeton

noch Tabelle 35

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau- kosten ¹ (Mio. €)	Baustoff
A 281, Autobahneckverbindung Bremen Ringschluss zwischen A 1 und A 27	55	Trogbauwerk AS Neustadt	535	25,5	Stahlbeton
	56	Hochstraße zwischen Duckwitz- und Georg- Wulf-Straße; Schräg- seilbrücke über den Flughafendamm	1122	45,0	Stahlverbund
	57	Hochstraße (Bereich Großmarkt)	496	15,7	Spannbeton

¹ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2007).

B.2.5.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

Tabelle 36

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau- kosten ¹⁾ (Mio. €)	Baustoff
2007 für den Verkehr freigegeben					
B 6 Leipzig–Dresden OU Bennewitz	58	Muldebrücke Wurzen	523	15,9	Stahlverbund
B 62 Wissen–Siegen Siegkreisel Betzdorf	59	Tunnel St. Barbara	378	9,9	Stahlbeton
B 96n Pommerndreieck–Bergen AS Rügendamm–AS Altefähr	60	2. Strelasundquerung	2830	90	Stahl
B 101 Aue–Berlin OU Meißen	61	Schottenbergtunnel	720	30	Stahlbeton
Ende 2007 in Bau					
B 1 Manschnow–Kietz OU Küstrin–Kietz	62	Oderbrücke (BW 4)	562	9,8	Stahlverbund
B 1 Dortmund–Unna AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum	63	Schnettkerbrücke	328	21,8	Stahlverbund
B 2n AS Gera–Bieblach (A 4)–B 2 (alt) Nordanbindung Gera	64	Brahmetalbrücke	345	4,1	Spannbeton
B 12 Verlegung bei Isny OU Isny	65	Felderhaldetunnel	760	15	Stahlbeton
B 14 Winnenden–Backnang OU Winnenden	66	Tunnel Leutenbach	1080	38,7	Stahlbeton
B 19 Barchfeld–Meinigen OU Schwallungen	67	Körnebachtalbrücke	236	10,4	Spannbeton
B 26 Darmstadt–Aschaffenburg–Lohr a. M. Ebertbrücke in Aschaffenburg	68	Ebertbrücke (2. Fahrbahn)	300	8,7	Stahlverbund
B 45 Sinsheim–Wöllstadt OU Höchst/Odenwald	69	Überführung DB (Rahmenkonstruktion durch den Bahndamm)	88	3,9	Stahlbeton
B 47 Worms–Bürstadt 2. Rheinbrücke	70	Nibelungenbrücke	744	14,9	Spannbeton
B 58n Wesel–Geldern Rheinquerung	71	Rheinbrücke Wesel	773	49,8	Stahl/ Spannbeton
B 89 Meiningen–Süd (A71)–Sonneberg Ortsumgehung Sonneberg	72	Trogbauwerk	338	6,4	Stahlbeton
B 91 Halle–Zeitz Mersburg	73	Saaleflutbrücke	145	3,4	Spannbeton
B 96 Saßnitz/RÜG–Greifswald OU Stralsund	74	Bauwerk Lüssower Senke	100	3,2	Spannbeton

noch Tabelle 36

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau- kosten ¹⁾ (Mio. €)	Baustoff
B 101 Aue–Berlin OU Markersbach	75	Talbrücke Markersbach	320	13,9	Stahlverbund
B 107 Pritzwalk–Chemnitz Havelberg	76	Sandauer Brücke	125	8,2	Bogen/ Stahlverbund
B 178 Weißenberg (A 4)–BGr D/PL Löbau–Krappe	77	Talbrücke Carlsbrunn	291	5,8	Spannbeton
	78	Brücke über die DB- Strecke Dresden– Görlitz	375	6,3	Spannbeton
B 226n in Wetter 2. BA/Brücke über die Ruhr und die DB-Stre- cke	79	Ruhrbrücke	370	17,7	Stahlverbund
B 227 Gelsenkirchen-Erle (B 226)–A 52 AS Breitscheid Velbert	80	Talbrücke Scherenbusch	323	8,1	Spannbeton
B 229 Langenfeld (B 8)–Soest (B 1) Hüsten–Müschede	81	Ruhrtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	736	9,2	Spannbeton
B 236 Dortmund–NO–Schwerte Dortmund–Berghofen	82	Tunnel Berghofen	1310	43,0	Stahlbeton
B 257 Adenau–Nürburgring OU Altenahr	83	Lingenbergtunnel	212	6,3	Stahlbeton
B 269n Ens Dorf–A 620 Querspange Ens Dorf (B 51–A 620)	84	Saarbrücke bei Ens- dorf (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	171	9,4	Spannbeton
B 277 A 45 AS Haiger/Burbach (B 54)–Wetzlar (B 49) OU Dillenburg	85	Schloßbergtunnel	775	32,8	Stahlbeton
B 281 Saalfeld–Unterwellenborn OU Gorndorf/Saalfeld	86	Talbrücke Gorndorf	220	7,0	Stahlverbund
B 292 Adelsheim–Osterburken OU Osterburken	87	Kirnautalbrücke	216	4,1	Stahlverbund
B 311 Ulm–Geislingen (A 81) Verlegung in Tuttlingen	88	Kreuzstraßentunnel	948	20,1	Stahlbeton
B 426 A 5 AS Pfungstadt–B 45 Höchst i. Odw. Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt	89	Lohbergtunnel	1080	42,9	Stahlbeton
B 472 Schongau–Bichl OU Peißenberg	90	Guggenbergtunnel	384	9,3	Stahlbeton
B 480 Wünneberg/PB–Erndtebrück/SI Ortsumgehung Olsberg	91	Ruhrbrücke	300	4,4	Spannbeton

¹ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 2007)

B.2.6 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

Tabelle 37

Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

Bundesautobahn Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungs- maßnahme	Kosten (rund Mio. €)	Bemerkung
A 1 Dortmund–Köln	Hochstraße B	7,7	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Kappen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Fahrbahnplatte und der Unterbauten.
A 4 Köln–Olpe	Wiehlthalbrücke	7,2	Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.
A 4 Eisenach–Dresden	Saalebrücke Jena-Göschwitz (Technisches Denkmal)	13,1	Instandsetzung und Verstärkung einer 750 m langen Gewölbereihe (17 Hauptöffnungen) aus dem Jahr 1938 unter Denkmalschutzaufgaben. Fugenlose, 20 m breite Fahrbahnplatte im Verbund mit dem Bestand. Neubau eines Bogens über die B 88, Lärmschutzwand, 32.000 m² Natursteininstandsetzung.
A 7 Fulda–Würzburg	Grenzwaldbrücke	14,1	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes. Instandsetzung der Unterbauten.
	Werntalbrücke	7,4	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Instandsetzung der Unterbauten.
	Talbrücke Römershage	4,9	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Instandsetzung der Unterbauten.
	Saalebrücke	5,6	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Ertüchtigung der Querträger, Instandsetzung der Unterbauten.
A 40 Dortmund–Venlo	Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp	7,0	Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen.
A 45 Dortmund–Frankfurt	Talbrücke Rahmede	7,0	Erneuerung des Brückenbelages, der Fahrbahnübergänge, der Kappen mit Rückhaltesystem, des Korrosionsschutzes der Hauptträger und Entwässerung.
A 46 Düsseldorf–Wuppertal	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	17,6	Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen. Korrosionsschutz der Strombrücke, Betoninstandsetzung Pylon, teilweise Belagerneuerung.
A 59 Duisburg	Brücke Zinkhüttenplatz	8,5	Instandsetzung Beton, Lager, Kappen, Beläge.
A 93N Weiden–Hollndau	Donaubrücke Pfaffenstein	7,6	Ostbrücke: Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergängen und Absturzsicherungen, Instandsetzung der Fahrbahnplatte, Lückenschluss der Lärmschutzwände.

noch Tabelle 37

Bundesautobahn Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungs- maßnahme	Kosten (rund Mio. €)	Bemerkung
A 111 Autobahnzubrin- ger Hamburg	Tunnel Flughafen Tegel	30,0	Bauliche Grundinstandsetzung: Deckenbrandschutzplat- ten, Spritzbeton im Wandbereich, neuer Fahrbahnaufbau einschl. Abdichtung, Fugenabdichtung. Betriebstechni- sche Nachrüstung gemäß RABT 2006.
A 661 AS Oberursel- Nord– AS Egelsbach	Hengstbachtalbrücke	5,0	Erneuerung von Abdichtung, Kappen, Übergangskon- struktion, Geländer, Lagern und Entwässerung, OSC-Beschichtung der Überbauuntersicht.
A 671 AS Wiesbaden- Mainzer Straße– AD Mainspitz	Mainbrücke Hochheim	7,7	Erneuerung von Fahrbahnbelag, Abdichtung, Mitteltren- nung und Geländer, Erneuerung des Korrosionsschutzes des Überbaus, der Lager, Einbau von Verstärkungsble- chen über den Lagern und im Bereich der Hauptträger im Stützenbereich, Instandsetzung der Unterbauten, Neue Absturzsicherung (Stahlschutzwand).

B.2.7 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006**B.2.7.1 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006 – Schwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“**

Tabelle 38

**EFRE-Bundesprogramm 2000–2006
Schwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“**

EFRE-Straßenprojekte	Land	Streckenlänge [km]	Gesamt-Investitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
Neu- und Ausbau A 113, B 96 und B 96a	BB	22,9	149,0	87,0
Neubau Ortsumfahrung Trebbin B 101n	BB	8,3	30,0	17,8
Neubau Ortsumfahrung Guben B 97n / B112n	BB	6,7	12,4	9,3
Neubau A 20 Abschnitt AS Grimmen/Ost–AS Strasburg	MV	91,2	373,8	25,6
Neu- und Ausbau der B 96n von AS Stralsund (A 20) bis Stralsund	MV	30,7	160,2	104,9
Neubau Ortsumfahrung Schwerin B 104	MV	5,8	29,9	22,4
Neubau Ortsumfahrung Stralsund B 105	MV	3,6	13,1	9,9
Neubau A 17 Dresden (B 173)–Bundesgrenze D/CZ	SN	41,0	511,8	277,6
Neubau Ortsumfahrung Marienberg B 174	SN	10,0	19,0	9,7
Neubau B 178n / Förderung einzelner Baulose	SN	6,3	8,0	2,2
Neubau B 6n; Abschnitte Quedlinburg–Bernburg und Wernigerode–Blankenburg	ST	70,0	327,7	200,0
Neubau der A 71; AS Heldrungen bis B 85 und Sömmerda-Ost bis AS Erfurt–Bindersleben	TH	41,6	254,5	168,6
Neubau Ortsumfahrung Bad Langensalza B 247	TH	8,1	16,1	6,4
Summe		346,0	1.905,6	941,3

**B.2.7.2 EFRE-Bundesprogramm 2000–2006
– Schwerpunkt 4 „Verkehrstelematik und intermodaler Verkehr“**

Tabelle 39

**EFRE-Bundesprogramm 2000–2006
Schwerpunkt 4 „Verkehrstelematik und intermodaler Verkehr“**

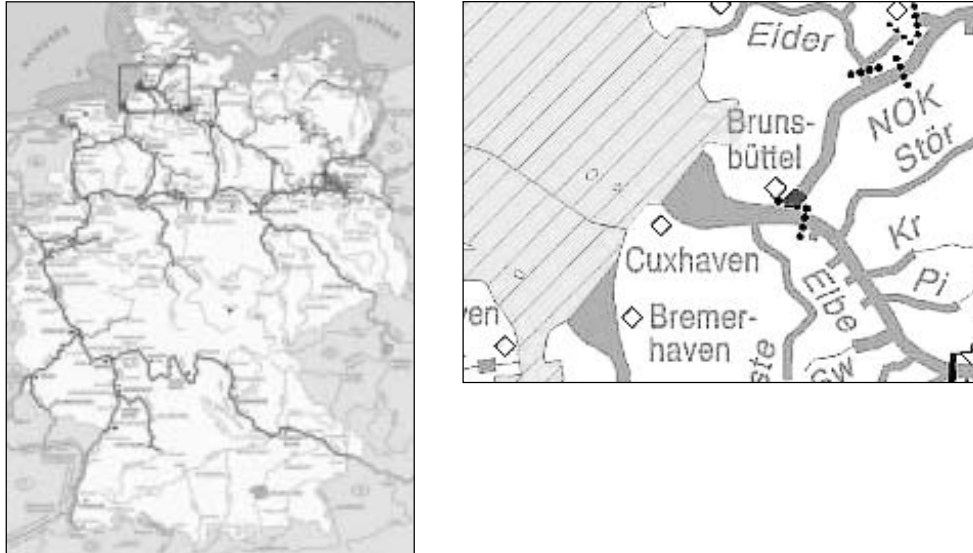
EFRE-Projekte	Land	Gesamt-Investitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
Verkehrssystemmanagement Raum Leipzig	ST, ST	6,9	5,2
Dynamische Wegweisung mit Stauinformation BAB 10 Berliner Ring	BB	1,9	1,4
Summe		8,8	6,6

B.3 Bundeswasserstraßen

Tabelle 40

Bundeswasserstraßenprojekte

		Gesamtinvestitionen	Investitionen in 2007
		(Mio. €)	
Seeschifffahrtsstraßen			
1.1	Neubau und Grundinstandsetzung der Großen (Neuen) Schleusen des NOK in Brunsbüttel	273	0
1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	130	1
2	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	248	2
3.1	Fahrrinnenanpassung Unterweser	18	0
3.2	Fahrrinnenanpassung Außenweser	28	1
Binnenschifffahrtsstraßen			
4	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	165	0
5.1	Mittellandkanal	1.934	28
5.2	Elbe-Seitenkanal	205	2
6	Mittelweser	98	3
7	Westdeutsches Kanalnetz	1.994	101
8	Rhein	1.233	34
9	Mosel	582	23
10	Neckar	719	15
11	Main-Donau-Wasserstraße	1.677	66
12	Elbe	46	2
13	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	2.291	70
14	Havel-Oder-Wasserstraße	585	29

B.3.1 Seeschifffahrtsstraßen**B.3.1.1 Nord-Ostsee-Kanal (NOK)****B.3.1.1.1 Neubau und Grundinstandsetzung der Großen (Neuen) Schleusen des NOK in Brunsbüttel****Verkehrsfunktion:**

- insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)

Ausbauziel/Projektstand:

- die dringend instandsetzungsbedürftige große (neue) Schleuse in Brunsbüttel wird mit der Erweiterung um eine Kammer und der anschließenden Grundinstandsetzung der Schleusenanlage zukunftsfähig gemacht

Termine/Planungsstand:

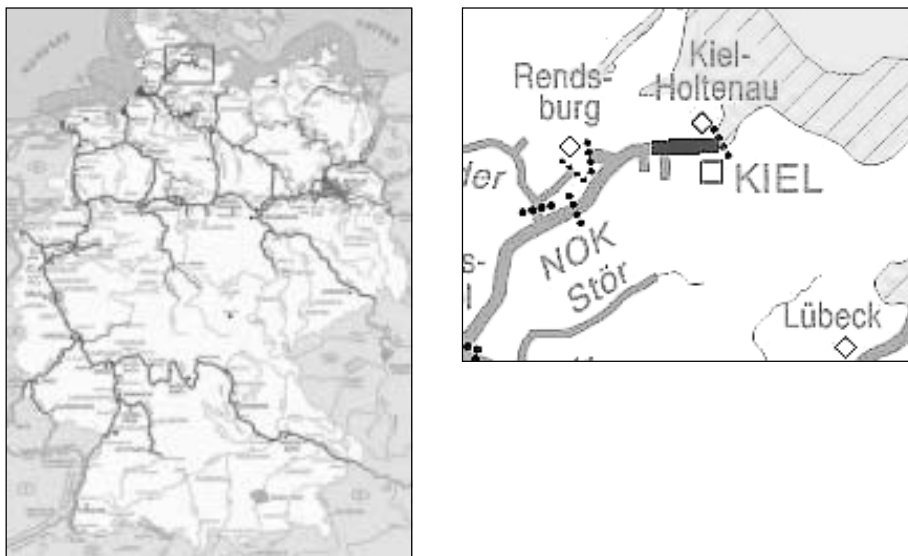
- Voraussichtlicher Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn 2010
- Voraussichtliche Inbetriebnahme ab 2014

Laufende Aktivitäten 2007:

- Planfeststellungsauftrag, Voruntersuchungen

Gesamtausgaben: 273 Mio. Euro, davon

- 2007: 0 Mio. Euro
- nach 2007: 273 Mio. Euro.

B.3.1.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals**Verkehrsfunktion:**

- insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)

Ausbauziel/Projektstand:

- Befahrbarkeit des Kanals mit Schiffen bis $L = 280$ m, $B = 32,5$ m, $T = 9,5$ m,
- Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten im Ausbaubereich und damit Reduzierung der Passagezeit im Kanal.

Termine/Planungsstand:

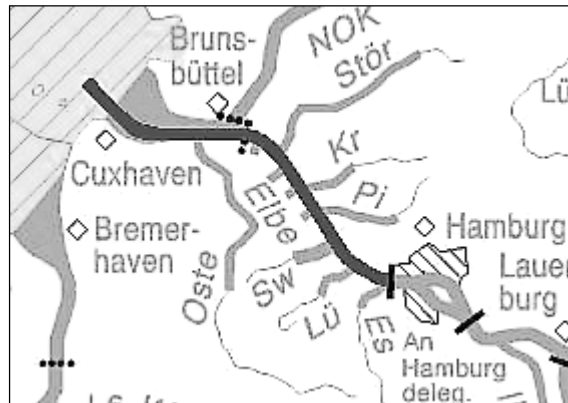
- Voraussichtlicher Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn 2010
- Voraussichtliche Inbetriebnahme ab 2014

Laufende Aktivitäten 2007:

- Erstellung Planfeststellungsunterlagen

Gesamtausgaben: 130 Mio. Euro, davon

- 2007: 1 Mio. Euro
- nach 2007: 129 Mio. Euro.

B.3.1.2 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe

Verkehrsfunktion:

- Seewärtige Zufahrt zum Hafen Hamburg

Ausbauziel/Projektstand:

- tideunabhängiger Anlauf des Hamburger Hafens von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
- tideabhängiges Verlassen des Hamburger Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m; Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten

Termine/Planungsstand:

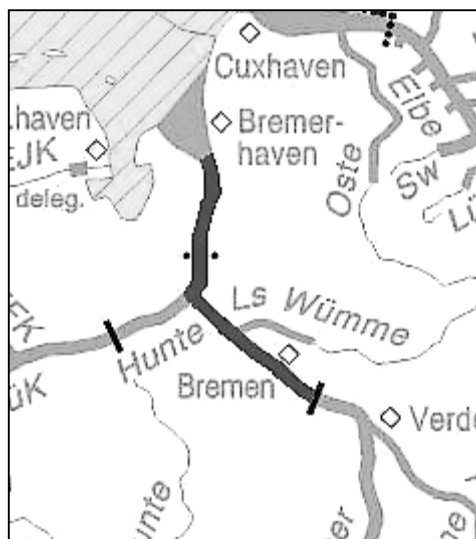
- Voraussichtlicher Planfeststellungsbeschluss Ende 2009, Baubeginn 2010
- Voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2011

Laufende Aktivitäten 2007:

- Planfeststellungsverfahren

Gesamtausgaben: 248 Mio. Euro, davon

- 2007: 2 Mio. Euro
- nach 2007: 246 Mio. Euro.

B.3.1.3 Weser**B.3.1.3.1 Fahrrinnenanpassung Unterweser****Verkehrsfunktion:**

- Leistungsfähiger Anschluss der niedersächsischen und bremischen Seehäfen an der Unterweser an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr von Massengutschiffen (Getreide, Futtermittel, Stahl, Erz) mit max. tideabhängigem Abladetiefgang von
 - 12,80 m bis Brake
 - 11,10 m bis Bremen

Termine/Planungsstand:

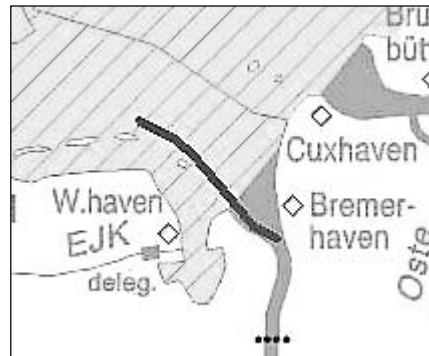
- Voraussichtlicher Planfeststellungsbeschluss Ende 2009
- Baubeginn 2009
- Voraussichtliche Inbetriebnahme ab 2010

Laufende Aktivitäten 2007:

- Planfeststellungsverfahren

Gesamtausgaben: 18 Mio. Euro, davon

- 2007: 0 Mio. Euro
- nach 2007: 18 Mio. Euro.

B.3.1.3.2 Fahrrinnenanpassung Außenweser**Verkehrsfunktion:**

- Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffgrößenentwicklungen

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr von Post-Panmax-Containerschiffen (347 m Länge, 42,80 m Breite, 14,50 m Konstruktionstiefgang) mit einem tideunabhängigen Abladetiefgang von max. 13,80 m bei MTnw.

Termine/Planungsstand:

- Voraussichtlicher Planfeststellungsbeschluss 2009
- Baubeginn 2009
- Voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2009

Laufende Aktivitäten 2007:

- Planfeststellungsverfahren

Gesamtausgaben: 28 Mio. Euro, davon

- 2007: 1 Mio. Euro
- nach 2007: 27 Mio. Euro.

B.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen**B.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)****Verkehrsfunktion:**

- Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet den Seehafen Emden mit dem Mittellandkanal und im weiteren Verlauf über die Westdeutschen Kanäle auch mit dem Ruhrgebiet und dem Rhein. Große regionale Bedeutung hat zudem die Verbindung zum Küstenkanal (KüK) erhalten.

Ausbauziel/Projektstand:

- Geplanter Verkehr mit Güterschiffen (110 m bzw. 135 m Länge, 11,40 m Breite) sowie Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,7 m Abladetiefe, 2-lagiger Containerverkehr
- Zur Zeit ist die DEK-Nordstrecke für Europaschiffe und Verbände mit 95 m Länge mit 2,70 m Abladung zugelassen

Termine/Planungsstand:

- Neubau der Schleusen Bevergern, Venhaus, Gleesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen bis voraussichtlich 2017

Laufende Aktivitäten 2007:

- Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zur Einrichtung einer Projektgruppe und Aufnahme der Planungen.

Gesamtausgaben: 165 Mio. Euro, davon

- 2007: 0 Mio. Euro
- nach 2007: 165 Mio. Euro.

B.3.2.2 Mittellandkanal**Verkehrsfunktion:**

- Der Mittellandkanal ist die bedeutendste West-Ost-Verbindung. Er verbindet die Wirtschaftsräume im Ruhrgebiet mit denen um Hannover und Braunschweig. Durch das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg wurde 2003 ein vom Wasserstand der Elbe unabhängiger Anschluss an die Berliner und osteuropäischen Wasserstraßen geschaffen.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr
- Die MLK-Strecke von Westen bis Sülzfeld ist bereits fertiggestellt. In der Strecke Sülzfeld–Magdeburg ist das Güterschiff mit 110 m Länge unter Restriktionen (Abladetiefe, Begegnung) einsetzbar. Die Stichkanäle sind z. T. im Bau oder in Planung

Termine/Planungsstand:

- MLK: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe bis 2012,
- Stichkanäle: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe nach 2015

Laufende Aktivitäten 2007:

- Ersatzneubau Schleuse Sülzfeld Süd
- Streckenausbau Sülzfeld bis Magdeburg
- Streckenausbau Stichkanal Osnabrück
- Streckenausbau Stichkanal Misburg

Gesamtausgaben: 1 934 Mio. Euro, davon

- 2007: 28 Mio. Euro
- nach 2007: 415 Mio. Euro.

B.3.2.3 Elbe-Seitenkanal**Verkehrsfunktion:**

- Der Elbe-Seitenkanal (ESK) verbindet den Seehafen Hamburg mit dem Mittellandkanal und dem nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bei geringer Wasserführung der Elbe ist er außerdem in Verbindung mit dem Mittellandkanal Ersatzfahrtroute für die Relation Hamburg–Magdeburg.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (100 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr

Termine/Planungsstand:

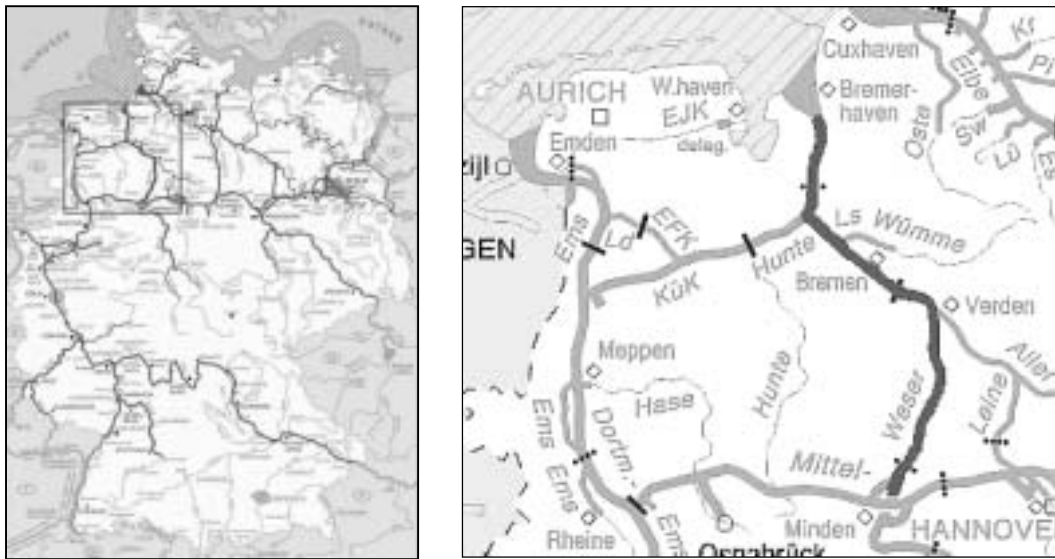
- Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg 2008–2013

Laufende Aktivitäten 2007:

- Vorarbeiten für die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg

Gesamtausgaben: 205 Mio. Euro, davon

- 2007: 2 Mio. Euro
- nach 2007: 61 Mio. Euro.

B.3.2.4 Mittelweser**Verkehrsfunktion:**

- Die Mittelweser verbindet die Seehäfen Bremen und Bremerhaven mit dem Mittellandkanal, über den sowohl die westdeutschen Ballungsräume wie auch die ostdeutschen Zentren in Magdeburg und Berlin angebunden sind

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe, langfristiges Ziel Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr

Termine/Planungsstand:

- Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2012
Inbetriebnahme Schleuse Dörverden bis 2010
Inbetriebnahme Schleuse Minden bis 2012
Güterschiffe (135 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe nach 2012

Laufende Aktivitäten 2007:

- Baggerungen zur Vertiefung der Fahrrinne

Gesamtausgaben: 98 Mio. Euro, davon

- 2007: 3 Mio. Euro
- nach 2007: 78 Mio. Euro.

B.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz**Verkehrsfunktion:**

- Die westdeutschen Kanäle verbinden den Rhein und die Häfen im Ruhrgebiet mit den Nordseehäfen sowie über den Mittellandkanal mit den Ostseehäfen und dem osteuropäischen Wasserstraßennetz.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr.

Der Schwerpunkt des Ausbaues im westdeutschen Kanalnetz liegt zur Zeit in der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bis zum Abzweig in den Mittellandkanal

Termine/Planungsstand:

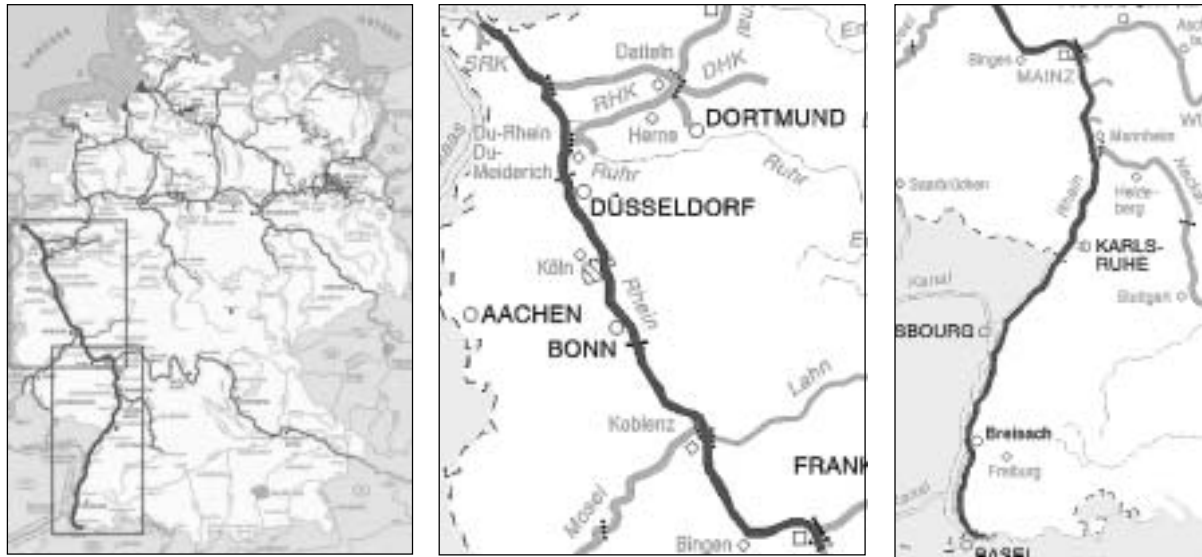
- Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2007,
- Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015.

Laufende Aktivitäten 2007:

- DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen incl. Brückenanpassungen
- im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzinvestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

Gesamtausgaben: 1 994 Mio. Euro, davon

- 2007: 101 Mio. Euro
- nach 2007: 419 Mio. Euro.

B.3.2.6 Rhein**Verkehrsfunktion:**

- Der Rhein ist die bedeutendste europäische Wasserstraße; er verbindet im Zusammenhang mit den Rheinnebenflüssen die ARA-Häfen an der Nordsee mit den Industriezentren im Binnenland in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV 185 m Länge, bis zu 34 m Breite); 4-lagiger Containerverkehr.
- Fahrrinntiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke
 - Grenze D/NL–Duisburg: 2,8 m
 - Duisburg–Koblenz: 2,5 m
 - Koblenz–Iffezheim: 2,1 m (1,9 m in der Gebirgstrecke)
 - Iffezheim–Grenze D/CH: 3,5 m
- Lokale Optimierung der Schifffahrtsverhältnisse unter Berücksichtigung laufender morphologischer Veränderungen

Termine/Planungsstand:

- Es handelt sich um Daueraufgaben

Laufende Aktivitäten 2007:

- Fortlaufende Geschiebezugabe
- Lokale Wasserbaumaßnahmen
- Dammnachsorgemaßnahmen am Oberrhein
- Beteiligung an Hochwasserschutzmaßnahmen

Gesamtausgaben: 1 233 Mio. Euro, davon

- 2007: 34 Mio. Euro
- nach 2007: 606 Mio. Euro.

B.3.2.7 Mosel**Verkehrsfunktion:**

- Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Regionen Lothringen (Frankreich)

Ausbauziel/Projektstand:

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist der Bau zweiter Schleusenkammern an den Moselstautufen zur Erweiterung der Kapazität und Reduzierung der Wartezeit der Schifffahrt erforderlich; an den größten Engpässen in Fankel und Zeltingen wurde bereits mit dem Bau der zweiten Schleusen begonnen
- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr

Termine/Planungsstand:

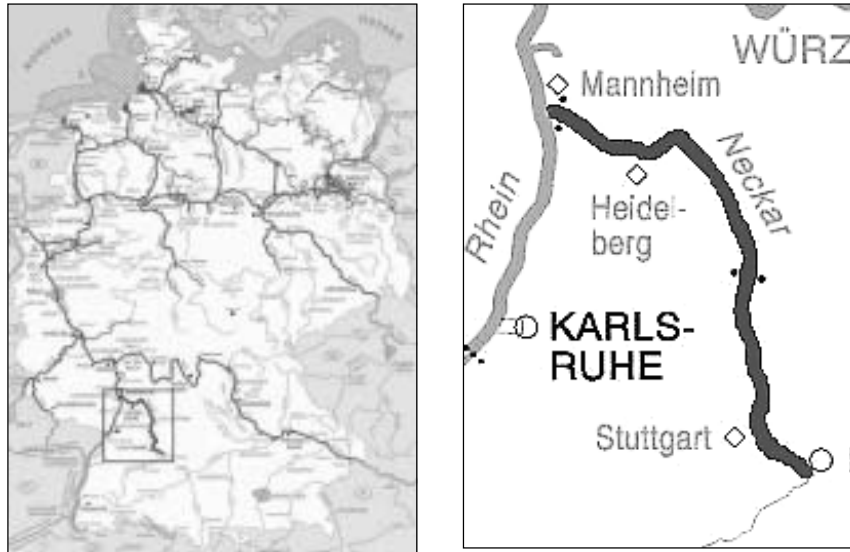
- Inbetriebnahme der zweiten Schleuse Zeltingen: 2009
- Inbetriebnahme der zweiten Schleuse Fankel: 2010
- Fertigstellung der zweiten Kammern an allen 10 Schleusen: bis 2032

Laufende Aktivitäten 2007:

- Bau der zweiten Schleuse Zeltingen
- Bau der zweiten Schleuse Fankel
- Grundinstandsetzung von Wehren

Gesamtausgaben: 582 Mio. Euro, davon

- 2007: 23 Mio. Euro
- nach 2007: 423 Mio. Euro.

B.3.2.8 Neckar**Verkehrsfunktion:**

- Der Neckar verbindet den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Heilbronn und Stuttgart. Der Wasserstraßenanschluss trägt erheblich zur Aufwertung der Industrieregion um Stuttgart bei

Ausbauziel/Projektstand:

- Verlängerung der Schleusen für Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; Planungen haben bereits begonnen
- Unabhängig davon: Instandsetzung aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von über 80 Jahren

Termine/Planungsstand:

- Die Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre sowie die Verlängerung der Schleusen kann aus heutiger Sicht bis 2025 abgeschlossen sein

Laufende Aktivitäten 2007:

- Die Planungen für die vorgesehenen Maßnahmen haben begonnen; vorbereitende Maßnahmen befinden sich in der Umsetzung

Gesamtausgaben: 719 Mio. Euro, davon

- 2007: 15 Mio. Euro
- nach 2007: 546 Mio. Euro.

B.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße**Verkehrsfunktion:**

- Die Main-Donau-Wasserstraße verbindet mit dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Frankfurt, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Kelheim und Regensburg sowie mit Österreich und Osteuropa

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr; (Donau 3-lagiger Containerverkehr)
- Abladetiefen Main: stromabwärts Aschaffenburg (Untermain) ca. 3,1 m; stromaufwärts Aschaffenburg. ca. 2,7 m
- Der rd. 180 km lange Abschnitt Aschaffenburg–Goßmannsdorf ist bereits fertig gestellt;
- Instandsetzung/Ersatz aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von ca. 80 Jahren
- Donau: Verbesserung der Reststrecke Straubing–Vilshofen mit flussbaulichen Maßnahmen

Termine/Planungsstand:

- Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2012
- Untermain: Realisierung 2008–2012
- Donau: Realisierung ab 2010
- Main-Donau-Kanal(MDK): Planung der Instandsetzung der Schleusen

Laufende Aktivitäten 2007:

- Fahrrinnenvertiefung oberhalb von Würzburg bis Viereth.
- Untersuchungen/Sicherungen der Brücken für den Lastfall Schiffsstoß.
- Instandsetzung der Schleuse Bamberg am MDK

Gesamtausgaben: 1 677 Mio. Euro, davon

- 2007: 66 Mio. Euro
- nach 2007: 554 Mio. Euro.

B.3.2.10 Elbe**Verkehrsfunktion:**

- Über die Elbe ist Hamburg direkt mit dem Hafen Magdeburg verbunden. Dies ist besonders für Containertransporte von Bedeutung

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (Abmessungen je nach Elbeabschnitt und Fahrtrichtung verschieden), keine Ausbaumaßnahmen

Termine/Planungsstand:

- Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002 mit Unterhaltungsmaßnahmen bis zum Jahr 2010

Laufende Aktivitäten 2007:

- Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002.

Gesamtausgaben: 46 Mio. Euro, davon

- 2007: 2 Mio. Euro
- nach 2007: 20 Mio. Euro.

B.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)**Verkehrsfunktion:**

- Leistungsfähiger Anschluss Berlins und Magdeburgs nach Westen an das Netz der Binnenwasserstraßen über den Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und die Untere Havel Wasserstraße

Ausbauziel/Projektstand:

- Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 17) für den Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe bis Berlin Westhafen und über den Havelkanal zum GVZ Wustermark
- Streckenausbau: Mittellandkanal zu 80 Prozent und Elbe-Havel-Kanal 65 Prozent fertig gestellt
- Wasserstraßenkreuz Magdeburg 2003
- Schleuse Charlottenburg 2003

Termine/Planungsstand:

- Der Ersatz der Schleusen Zerben, Wusterwitz und Brandenburg ist in Planung
- Niedrigwasserschleuse Magdeburg in Bau
- Untere Havelwasserstraße und Spree-Oder-Wasserstraße in Planung
- 2-lagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) ab 2009
- Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015

Laufende Aktivitäten 2007:

- Streckenausbau Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Westhafenkanal, Havelkanal.
- Teilfreigabe für das Großmotorgüterschiff bis Magdeburg mit 2,50 m Abladetiefe.
- Teilfreigabe für das Europaschiff bis Berlin mit 2,50 m Abladetiefe.

Gesamtausgaben: 2 291 Mio. Euro, davon

- 2007: 70 Mio. Euro
- nach 2007: 1 010 Mio. Euro.

B.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)**Verkehrsfunktion:**

- Über die Verkehrsverbindung Berlin–Seehafen Stettin hinaus verbindet die HOW die west- und mitteleuropäischen Wasserstraßen mit den osteuropäischen. Dieser Funktion kommt im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung besondere Bedeutung zu. Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße ist der logische Anschluss an das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,2 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr

Termine/Planungsstand:

- Streckenausbau: Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) und SV nach 2015
- Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Baudurchführung im Zuge von Dammnachsorgemaßnahmen.
- Schleuse Spandau 2002
- Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow bis 2013
- 2-lagiger Containerverkehr (unter Einschränkungen) bis 2013

Laufende Aktivitäten 2007:

- Dammnachsorgearbeiten

Gesamtausgaben: 585 Mio. Euro, davon

- 2007: 29 Mio. Euro
- nach 2007: 405 Mio. Euro.

