Deutscher Bundestag **Drucksache 18/5520**

18. Wahlperiode 07.07.2015

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2013

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Zusammenfassung		1
A.	**Verkehrsträgerübergreifende Informationen**	5
A.1	Einführung	5
A.2	Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen	5
A.3	Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung	6
A.3.1	Bundesverkehrswegeplanung	6
A.3.2	Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)	7
A.3.3	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	8
A.3.4	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)	13
A.3.5	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	14
A.3.6	Infrastrukturbeschleunigungsprogramme	14
A.3.7	Finanzierungsprogramme der EU	16
A.3.8	Verkehrsinvestitionen 2013	18
B.	**Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes**	21
B.1	Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 01.01.1994)	21
B.2	Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	21
B.2.1	Allgemeines	21
B.2.2	Neu- und Ausbaustrecken	21
B.2.3	Bestandsnetz	22
B.2.4	Nahverkehr	22

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 3. Juli 2015 gemäß § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen.

		Seite
B.2.5	Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr	23
B.2.6	Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten	23
B.2.7	Vorhaben im internationalen Zusammenhang	23
B.2.8	Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union	25
B.3	Gesamtbauleistung bis zum 31.12.2013	26
B.4	Laufende und fest disponierte Vorhaben	34
B 4.1	Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE Nr. 1)	35
B.4.2	Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin (VDE Nr. 2)	37
B.4.3	Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg	38
B.4.4	Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)	40
B.4.5	Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte	43
B.4.6	Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	44
B.4.7	Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	45
B.4.8	Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1)	46
B.4.9	Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)	49
B.4.10	Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden (VDE Nr. 9)	51
B.4.11	Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz	54
B.4.12	Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	56
B.4.13	Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze DE/PL	61
B.4.14	Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen	63
B.4.15	Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach	65
B.4.16	Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier	66
B.4.17	Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim	70
B.4.18	Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main	71
B.4.19	Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	73
B.4.20	Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)	76
B.4.21	Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 2. Baustufe)	77
B.4.22	Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	80
B.4.23	Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	84
B.4.24	Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)	86
B.4.25	Projekt Nr. 26a – Kombinierter Verkehr (1. Stufe)	90
B.4.26	Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	93
B.4.27	Projekt Nr. 27a – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Dresden, Erfurt, Halle/ Leipzig, Magdeburg)	95
B.4.28	Projekt Nr. 27b – Ausbau des Knotens Berlin	101

Seite

B.5	Neue Vorhaben	108
B.5.1	Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck	110
B.5.2	Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe	112
B.5.3	Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen	113
B.5.4	Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	116
B.5.5	Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden	119
B.5.6	Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal	120
B.5.7	Projekt Nr. 7 – Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze	122
B.5.8	Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)	123
B.5.9	Projekt Nr. 9 – ABS (Amsterdam–) Grenze DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)	124
B.5.10	Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	125
B.5.11	Projekt Nr. 11 – ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze DE/PL	126
B.5.12	Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	127
B.5.13	Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	129
B.5.14	Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze DE/CZ (–Prag)	131
B.5.15	Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	133
B.5.16	Projekt Nr. 19 – ABS (Venlo–) Grenze DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	135
B.5.17	Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten zwischen Köln und Dortmund Rhein-Ruhr-Express (RRX)	136
B.5.18	Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	137
B.5.19	Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg	138
B.5.20	Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz	139
B.5.21	Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	141
B.5.22	Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH	142
B.5.23	Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze DE/AT	144
B.5.24	Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe: Frankfurt/Main, Mannheim, München, Bremen, Hamburg)	147
B.5.25	Projekt Nr. 29a – Kombinierter Verkehr (2. Stufe)	153
B.5.26	Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe	155
B.5.27	Projekt Nr. 31 – ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden	157
B.6	Entwicklung des bestehenden Schienennetzes	158
B.6.1	Investitionen	158
B.6.1.1	Finanzielle Mittel	158
B.6.1.2	Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU	158
B.6.2	Instandhaltung der EIU	159
B.6.3	Netzgrößenentwicklung	160
B.7	Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG	162
B.7.1	Lärmsanierungsprogramm	162
B.7.1.1	Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes	162
B.7.1.2	Aktiver/Passiver Lärmschutz	162

Seite

B.7.2 KV-Drittförderung ... 163
B.7.3 Gleisanschlussprogramm ... 163
B.7.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz ... 165

C. Bundesfernstraßen ... 167
C.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand ... 167
C.1.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes ... 167
C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung) ... 167
C.1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen ... 170
C.2 Investitionen ... 174
C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ... 174
C.2.2 Bundesfernstraßenfinanzierung 2013 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut) ... 174
C.2.3 Bundeshaushalt 2013 ... 177
C.2.4 Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben) ... 177
C.2.4.1 Bundesfernstraßen ... 177
C.2.4.2 Ingenieurbauwerke ... 177
C.2.5 Finanzierungsprogramme der EU ... 177
C.2.5.1 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 – Teil Straße ... 177
C.2.5.2 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Straße ... 178
C.3 Bauleistungen Gesamtübersicht ... 179
C.3.1 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen ... 180
C.3.2 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau ... 186
C.3.3 Ingenieurbauwerke ... 186
C.3.3.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken ... 186
C.3.3.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken ... 188
C.3.3.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen ... 190
C.4 Erhaltung ... 193
C.4.1 Zustand der Straßeninfrastruktur ... 193
C.4.2 Zustand der Fahrbahnbefestigungen ... 194
C.4.3 Zustand der Ingenieurbauwerke ... 196
C.4.4 Systematische Brückenertüchtigung ... 199
C.4.5 Sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln ... 200
C.5 Betrieb ... 201
C.5.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen ... 201
C.5.2 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien) ... 201

Seite

C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen ... 201
C.6.1 Rastanlagen ... 201
C.6.2 Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen ... 202
C.7 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau ... 203
C.7.1 Betreibermodelle ... 204
C.7.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau ... 205
C.8 Straßenverkehrstelematik ... 206
C.8.1 Einführung Kooperative Systeme ... 207
C.8.2 „Digitales Testfeld Autobahn“ ... 208
C.9 Umweltschutz ... 208
C.9.1 Lärmschutz, Lärmsanierung/Lärmvorsorge ... 208
C.9.2 Naturschutz und Landschaftspflege ... 208
C.10 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen ... 209
C.11 Bauleistungen nach Bundesländern ... 210
C.11.1 Baden-Württemberg ... 210
C.11.2 Bayern ... 213
C.11.3 Berlin ... 216
C 11.4 Brandenburg ... 217
C 11.5 Bremen ... 219
C.11.6 Hamburg ... 219
C 11.7 Hessen ... 219
C.11.8 Mecklenburg-Vorpommern ... 222
C.11.9 Niedersachsen ... 223
C.11.10 Nordrhein-Westfalen ... 226
C.11.11 Rheinland-Pfalz ... 228
C.11.12 Saarland ... 230
C.11.13 Sachsen ... 231
C.11.14 Sachsen-Anhalt ... 233
C.11.15 Schleswig-Holstein ... 235
C.11.16 Thüringen ... 236
C.11.17 Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012“ ... 238

D. Bundeswasserstraßen ... 289
D.1 Allgemeines ... 289
D.1.1 Gesetzliche Grundlagen ... 289
D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen ... 289
D.1.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt ... 290
D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ... 290
D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße ... 290
D.1.5 Umwelt ... 291
D.1.6 Forschung ... 291

Seite

D.2	Finanzierung der Bundeswasserstraßen	291
D.2.1	Bundeswasserstraßenhaushalt	291
D.2.2	EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 – Teil Wasserstraße	292
D.2.3	Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße	292
D.3	Bundeswasserstraßenprojekte	293
D.3.1	Seeschifffahrtsstraßen	295
D.3.1.1	Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	295
D.3.1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	296
D.3.1.3	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	297
D.3.1.4	Fahrrinnenanpassung Unterweser	298
D.3.1.5	Fahrrinnenanpassung Außenweser	299
D.3.2	Binnenschifffahrtsstraßen	300
D.3.2.1	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	300
D.3.2.2	Mittellandkanal	301
D.3.2.3	Elbe-Seitenkanal	302
D.3.2.4	Mittelweser	303
D.3.2.5	Westdeutsches Kanalnetz	304
D.3.2.6	Rhein	305
D.3.2.7	Mosel	306
D.3.2.8	Neckar	307
D.3.2.9	Main-Donau-Wasserstraße	308
D.3.2.10	Mittel- und Oberelbe	309
D.3.2.11	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE Nr. 17)	310
D.3.2.12	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	311

Abbildungsverzeichnis

		Seite
Abbildung 1	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße	12
Abbildung 2	Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene	33
Abbildung 3	Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs	90
Abbildung 4	Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes	169
Abbildung 5	Entwicklung des Kfz-Bestandes	171
Abbildung 6	Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen	172
Abbildung 7	Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen	173
Abbildung 8	Haushalt 2012 – IST-Ausgaben	176
Abbildung 9	Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen	185
Abbildung 10	Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen (Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)	195
Abbildung 11	Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen (Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)	195
Abbildung 12	Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen (Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke in %, Stand 01.09.2012)	196
Abbildung 13	Karte der Bundeswasserstraßen	294

Tabellenverzeichnis

		Seite
Tabelle 1	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	9
Tabelle 2	Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I	15
Tabelle 3	Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II	16
Tabelle 4	Verkehrsinvestitionen im Jahr 2012	19
Tabelle 5	Stand Internationale Projekte – Schiene	24
Tabelle 6	TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms	25
Tabelle 7	Gesamtbauleistungen Schiene – laufende und fest disponierte Vorhaben	27
Tabelle 8	Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben	29
Tabelle 9	Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben	34
Tabelle 10	Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben	108
Tabelle 11	Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes	160
Tabelle 12	Inbetriebnahme/ Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2011	161
Tabelle 13	Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken	161
Tabelle 14	Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2012	162
Tabelle 15	Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2012	164
Tabelle 16	Straßennetzlängen	168
Tabelle 17	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950	168
Tabelle 18	Kfz-Bestand	170
Tabelle 19	Verkehrsstärken	171
Tabelle 20	Jahresfahrleistungen	172
Tabelle 21	Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – IST-Ausgaben	175
Tabelle 22	Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – Verteilung der Ausgaben auf die Länder	175
Tabelle 23	Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen im Jahr 2012	179
Tabelle 24	Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen	180
Tabelle 25	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken	186
Tabelle 26	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken	188
Tabelle 27	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen	190
Tabelle 28	Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken	197
Tabelle 29	Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)	202
Tabelle 30	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg	211
Tabelle 31	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern	214
Tabelle 32	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin	217

Seite

Tabelle 33	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg	218
Tabelle 34	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen	219
Tabelle 35	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen	220
Tabelle 36	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern	223
Tabelle 37	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen	224
Tabelle 38	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen	226
Tabelle 39	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz	229
Tabelle 40	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland	231
Tabelle 41	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen	232
Tabelle 42	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt	234
Tabelle 43	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein	235
Tabelle 44	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen	237
Tabelle 45	Bundeswasserstraßenprojekte	293

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
AT	Österrreich
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAR	Berliner Außenring
BAS	Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bau-km	Bau-Kilometer
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BB	Brandenburg
BE	Belgien, Berlin
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
Bf	Bahnhof
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bft	Bahnhofsteil
BGBl	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
BIP	Brutto-Inlandsprodukt
BKZ	Baukostenzuschuss
BMS	Bauwerk-Management-System
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BPl	Bedarfsplan
BSWAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz (alte Abkürzung: BSchwAG)
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BÜ	Bahnübergang
bvM	bauvorbereitende Maßnahmen

BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
BZ	Betriebszentrale
CH	Schweiz
CZ	Tschechien
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
DK	Dänemark
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWD	Deutscher Wetterdienst
(E)	Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung
(e)	einschließlich
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
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
ESF	Europäischer Sozialfonds
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
Fb	Fahrbahn
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FR	Frankreich
FSS	Frostschutzschicht
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
Gbf	Güterbahnhof
gepl.	geplant
GG	Grundgesetz
GlW	gleichmäßiger Wasserstand
GMS	Großmotorschiff
HB	Bremen
Hbf	Hauptbahnhof

HE	Hessen
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HH	Hamburg
HOA	Heißläuferortungsanlage
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
IBP	Investitionsbeschleunigungsprogramm
ISK	Infrastrukturkataster
IRP	Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
JFL	Jahresfahrleistung
Kfz	Kraftfahrzeug
KLIWAS	Programm zur Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt
KP I (II)	Konjunkturpaket I (II)
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KüK	Küstenkanal
KV	Kombinierter Verkehr
L/St, K	Landesstraße/Staatsstraße, Kreisstraße
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGr	Landesgrenze
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LU	Luxemburg
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LWL	Lichtwellenleiter
LZB	Linienzugbeeinflussung
M	Motel
(m)	mit Knoten
MAP	Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program)
Mio.	Million, Millionen
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarde, Milliarden
MTnw	Mittleres Tideniedrigwasser
MV	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Megawatt
N, n	Nord, nördlich
(N)	Neubau
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NeiTech	Neigetechnik
NI	Niedersachsen
NL	Niederlande
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NV	Nahverkehr
NW	Nordrhein-Westfalen

(o)	ohne Knoten
O, ö	Ost, östlich
OLA	Oberleitungsanlage
OP	Operationelles Programm
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft (-en)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OU	Ortsumgehung
PBKAL	Paris–Brüssel–Köln/Frankfurt–Amsterdam–London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkm	Personenkilometer
PL	Polen
Post-Panmax	Schiffsgrößenbezeichnung – Schiff ist für den Panamakanal zu groß
PSS	Planumsschutzschicht
R	Raststätte
RABT 2006	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27.04.2006
Rbf	Rangierbahnhof
RDS/TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel – Daten für Verkehrsinformationen über Hörfunk
Re 200 (Re 250)	Oberleitungsregelbauart für v_{max} = 200 km/h (250 km/h)
RNW	Regulierungs-Niedrigwasserstand
Ro-Ro	Roll-on-Roll-off – mit Lkw befahrbare Frachtschiffe
RP	Rheinland-Pfalz
S, s	Süd, südlich
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SHHV	Seehafen-Hinterlandverkehr
SHW	Schiffshebewerk
SL	Saarland
SM	Straßenmeisterei
SN	Sachsen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen-Anhalt
StA	Streckenabschnitt
Str.	Strecke
Str-km	Streckenkilometer
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung(SV 38/2012 = „Sammelvereinbarung Nr. 38 über die Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“; abgeschlossen im Jahr 2012), Schwerverkehr, Schubverband
t	Tonne
T	Tankstelle
TEN	Transeuropäische Netze
TGr	Titelgruppe

TH	Thüringen
tkm	Tonnenkilometer
TSD	Tausend
Ubf	Umschlagbahnhof
Uw	Unterwerk
v	Geschwindigkeit
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_{max}	Höchstgeschwindigkeit
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w	West, westlich
WB	Weiterer Bedarf
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZBA	Zugbildungsanlage
24KB	Bautyp gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: 1./2. Stelle: Anzahl der Fahrstreifen vor/ nach dem Ausbau (hier: Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen) 3./4. Stelle: Standstreifen vor/nach dem Ausbau (K = kein; B = beidseitig)

Zusammenfassung

ALLGEMEINES

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz berichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31.12. des Vorjahres. Die Entschließung des Deutschen Bundestages in der 184. Sitzung am 30.06.2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780) wird seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz berichtet der BMVI dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31.12. des Vorjahres.

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

BUNDESSCHIENENWEGE

Es wurden im Geschäftsjahr 2013 Verkehrsinvestitionen (Neu- und Ausbau, Erhaltung sowie sonstige Investitionen) mit Bundesmitteln einschließlich der Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I (IBP) sowie EU-Mitteln (EU und EFRE) in Höhe von insgesamt 4.371,8 Mio. Euro für die Finanzierung von Infrastruktur nach BSWAG getätigt. Die bereitgestellten Bundes- und EU-Mittel für die Aus- und Neubauvorhaben nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 1.206,5 Mio. Euro. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2013 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Oldenburg–Wilhelmshaven, Ludwigshafen–Saarbrücken, Emmerich–Oberhausen, Stuttgart–Ulm–Augsburg, Löhne–Braunschweig–Wolfsburg, Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Berlin–Frankfurt (Oder), Stelle–Lüneburg, Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig / Dresden, Reichenbach–Hof, Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV), Knoten Erfurt, Knoten Halle/Leipzig, Knoten Magdeburg und im Knoten Berlin die Flughafenanbindung Schönefeld sowie der Umbau Bf Ostkreuz. Die DB AG hat verstärkt Eigenmittel beim Ausbau der ABS Nürnberg–Ingolstadt–München verausgabt.

Weiterhin wurden den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) für Bestandsnetzmaßnahmen Bundesmittel in Höhe von 2.866,2 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Der Einsatz dieser Mittel für Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen dient dem Erhalt der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU. Davon entfällt ein Betrag in Höhe von 2.500 Mio. Euro auf die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die der Bund mit der DB AG geschlossen hat. Durch Umschichtung von bei den Bedarfsplanvorhaben nicht verausgabten Mitteln für das Jahr 2013 wurden 250 Mio. Euro für Ersatzinvestitionen der LuFV verfügbar gemacht. Der vertragsgemäße Einsatz dieser Bundesmittel wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und einen vom Bund beauftragten Infrastrukturwirtschaftsprüfer überprüft. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich auch einen Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Dieser wurde 2013 nach Angaben der DB AG überschritten und betrug 547,0 Mio. Euro. Diese Angabe wird durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG bestätigt. Darüber hinaus wurden EU-Mittel in Höhe von 115,4 Mio. Euro für Bestandsnetzmaßnahmen in Anspruch genommen.

Für das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im Jahr 2013 Bundesmittel in Höhe von rund 49,5 Mio. Euro bereitgestellt.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2013 Bundesmittel in Höhe von rund 66,7 Mio. Euro im Rahmen des IBP I für Investitionen in die Schienenwege zur Verfügung gestellt.

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die

vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird. Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2013 für das so genannte Bundesdrittel bereitgestellten Mitteln insgesamt rund 73,1 Mio. Euro („Sonstige Investitionen“) abgerufen.

Im Rahmen der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie von 1999 bis zum Jahr 2013 über 842 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt; hiervon im Jahr 2013 rund 109,1 Mio. Euro (99,0 Mio. Euro Förderrichtlinie und 10,1 Mio. Euro aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II).

Auf der Grundlage der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen wurden im Bereich Schiene bis Ende 2013 Fördermittel von insgesamt 549,0 Mio. Euro für 48 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 74 Baumaßnahmen) bewilligt. Im Berichtszeitraum ging ein neuer Standort ans Netz.

Im Jahr 2013 wurden insgesamt 10 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 11,117 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 22,676 Mio. Euro auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 05.12.2012 (gültig vom 31.12.2012 bis 31.08.2016) gefördert.

Die Instandhaltungsaufwendungen der EIU für das Bestandsnetz beliefen sich nach eigenen Angaben im IZB 2013 auf rund 1,497 Mrd. Euro für alle EIU.

BUNDESFERNSTRASSEN

Der Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen erfolgt entsprechend dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPl) 2004, der als Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde (siehe C.2.1).

Zu seiner Umsetzung wurden bis Ende 2013 rund 43 % der Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rund 34 Mrd. Euro realisiert.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. Im Zeitraum 2001–2013 wurden 1.243 km Autobahnen für über 13,8 Mrd. Euro neu gebaut und 1.006 km für über 8,7 Mrd. Euro auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 11,7 Mrd. Euro weitere 1.873 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein 302 Ortsumgehungen.

Im Bereich der Bundesfernstraßen ergaben sich im Jahr 2013 IST-Ausgaben in Höhe von rund 6,7 Mrd. Euro, davon rund 5,4 Mrd. Euro an Investitionen.

Für Bauleistungen zur Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung und A-Modelle) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2,1 Mrd. Euro aufgewendet. Auf den Bundesautobahnen wurden 44,2 km Neubaustrecken und 16,4 km Erweiterungsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) fertiggestellt. Zudem konnten 21,0 km Bundesstraßen zweistreifig und 19,4 km Bundesstraßen vierstreifig neu gebaut bzw. erweitert werden (einschließlich Ortsumgehungen).

Im Berichtsjahr 2013 wurden bundesweit 18 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 76,2 km vollständig fertiggestellt. 46 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 216,5 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Neben dem Neubau und der Erweiterung ist die Erhaltung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes von herausragender Bedeutung. Dieses Langzeitziel erfordert eine Erhaltungspolitik, die auf einen hohen Gebrauchs- und Sicherheitswert der Verkehrsinfrastruktur ohne Substanzverzehr zu Lasten künftiger Generationen ausgerichtet ist. Hierfür werden jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 2013 2,5 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen ohne die Erhaltungsanteile bei Um-, Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen aufgewendet, 1.502 Mio. Euro für Bundesautobahnen und 1.022 Mio. Euro für Bundesstraßen. Davon entfielen mit rund 1,6 Mrd. Euro ca. 67 % auf die Fahrbahnbefestigungen, mit rund 0,6 Mrd. Euro ca. 26 % auf die Brücken und anderen Ingenieurbauwerke so-

wie mit rund 0,2 Mrd. Euro ca. 9 % auf die sonstigen Anlagenteile der Bundesfernstraßen. Bei den Erhaltungsmaßnahmen an Fahrbahnbefestigungen wurden rund 542 Mio. Euro (34 %) in oberflächennahe Deckschichtmaßnahmen bis 4 cm Tiefe und rund 1,06 Mrd. Euro (66 %) in grundhafte Erhaltungsmaßnahmen über 4 cm Tiefe des Fahrbahnaufbaus investiert.

Im Berichtsjahr wurden 69,6 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 271 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden.

Im Jahr 2013 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 73 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 44 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr 9 km Lärmschutzwälle (einschließlich Steilwälle) und 30 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 8.100 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

Die Verkehrsstärkenentwicklung auf den Bundesfernstraßen stieg im Berichtsjahr 2013 leicht an. Es wurde auf Bundesautobahnen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 47.600 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von rund 14,9 % und auf Bundesstraßen außerorts ein DTV von rund 9.420 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von rund 8,4 % festgestellt.

Die Jahresfahrleistung im gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland (Inländerfahrleistung) betrug im Berichtsjahr 725,7 Mrd. Kfz/km, davon auf Bundesautobahnen 224,2 Mrd. Kfz/km (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 30,9 %) und auf Bundesstraßen außerorts 108,4 Mrd. Kfz/km (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 14,9 %).

BUNDESWASSERSTRASSEN

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung sowie Verwaltung ein Gesamtvolumen von 1.782,3 Mio. Euro im Jahr 2013. Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, etc.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 752,6 Mio. Euro. Davon wurden in die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur 220,9 Mio. Euro und in Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen 459,2 Mio. Euro investiert. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehörten die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben sowie die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Mit den Mitteln wurden die Maßnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland wie vorgesehen fortgeführt. Dies betrifft insbesondere den Ausbau der Zufahrten zu den Seehäfen, die Umsetzung der Planungen zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sowie die Verbesserung der Hinterlandanbindung. Zugleich wurden die Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur vorangetrieben, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Dies waren vor allem die Maßnahmen des Investitionsrahmenplans mit hohem Anteil an kombinierten Ersatz- und Erweiterungsmaßnahmen.

A. Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.1 Einführung

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für persönliche Freiheit, gesellschaftliche Teilhabe sowie für Wohlstand und Wirtschaftswachstum. Grundlage hierfür ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie sichert unsere europäische und globale Wettbewerbsfähigkeit. Zugleich sichert sie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze und leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft.

Mit dem vorliegenden Bericht wird der Ansatz bei der Information über den Ausbau der Verkehrswegenetze des Bundes konsequent umgesetzt. Bis zum Berichtsjahr 2006 wurden über den Ausbau der Schienenwege und der Bundesfernstraßen getrennte Berichte herausgegeben. Seit dem Berichtsjahr 2007 werden diese Informationen zusammengefasst, um einen Berichtsteil Bundeswasserstraßen ergänzt und in einem Verkehrsinvestitionsbericht gemeinsam veröffentlicht.

A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Die Verkehrsprognose 2030 ist eine wichtige Grundlage für die derzeit laufenden Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015. Ziel ist es dabei, ein möglichst hohes Maß an Belastbarkeit der Prognosewerte zu erreichen. Im Rahmen der Verkehrsprognose wird in komplexen Verfahren die Verkehrsverflechtung der verschiedenen Verkehrsträger kleinräumig prognostiziert, und dies für die unterschiedlichen Gütergruppen im Güterverkehr und für unterschiedliche Fahrtzwecke im Personenverkehr. Die Prognose beinhaltet auch eine Umlegung der prognostizierten Gesamtwerte auf das Verkehrswegenetz.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 liegen aktuell vor und sind durch Bundesminister Alexander Dobrindt am 11.06.2014 vorgestellt worden. Der Schlussbericht der Verkehrsprognose ist im Internet des BMVI abrufbar: www.bmvi.de/Verkehrsprognose2030/.

Zentrale Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030:

Die aktuellen Daten sagen zum Teil kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland voraus. Gegenüber 2010 wird der Güterverkehr (Tonnen-km, über alle Verkehrsträger) um 38 % zunehmen, der Personenverkehr (Personen-km, über alle Verkehrsträger) um 13 %.

Beim Güterverkehr wachsen der LKW-Verkehr mit 39 % und der Eisenbahnverkehr mit 43 % überproportional. Hier macht sich die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (+ 49 %) und Transitverkehre (+ 56 %) deutlich bemerkbar; auch der Binnenverkehr nimmt deutlich zu (+ 30 %). Für die Binnenschifffahrt wird ein Wachstum von 23 % prognostiziert.

Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr liegt bei rund 10 % – trotz abnehmender Einwohnerzahl. Der Anstieg ist vor allem auf eine höhere „Auto-mobilität" der älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen. Zudem nehmen die Fahrtweiten weiter zu. Der Eisenbahnverkehr wächst um 19 %. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr inkl. der Fernbuslinien steigt um 6 %.

Die Prognose 2030 macht deutlich, dass die Infrastruktur vor einer Belastungsprobe steht. Wir müssen deshalb weiterhin kräftig in den Ausbau und die Modernisierung des Gesamtnetzes investieren – in Schiene, Straße und Wasserstraße.

A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Zentrales Planungsinstrument hierfür ist der Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP. Der BVWP wird ca. alle zehn Jahre vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP ist zunächst eine Absichtserklärung der Regierung und hat noch keinen Gesetzescharakter.

Das wichtigste Ziel des BVWP ist die bedarfsgerechte Priorisierung der Investitionen in die Bundesverkehrswege. So soll mit den Investitionen der größtmögliche Nutzen für Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft erreicht werden. Dabei wird zum einen der Bedarf für Investitionen in Erhaltung und Instandsetzung ermittelt, um die Qualität der Bestandsnetze nachhaltig zu sichern. Bei Neu- und Ausbau stehen vor allem gesamtwirtschaftlich positive Investitionen im Vordergrund, die in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen oder z. B. besseren Hinterlanderschließung von Häfen und Flugdrehkreuzen beitragen.

Derzeit arbeitet das BMVI an der Aufstellung eines neuen BVWP 2015. Eine der wichtigsten Vorarbeiten hierfür ist das Identifizieren und Definieren der zu untersuchenden Verkehrsinfrastrukturprojekte. Das Verfahren, Verkehrsprojekte für den neuen BVWP vorzuschlagen, wurde bei den drei Verkehrsträgern unterschiedlich gestaltet. Das liegt vor allem an Unterschieden, wie die Bundesverkehrswege verwaltet werden. Wie in der Vergangenheit hat das BMVI bei der Projektanmeldung auf die Kompetenzen der Länder (für alle drei Verkehrsträger), der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (für die Schiene) und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (für die Wasserstraße) zurückgegriffen. Ergänzend dazu konnten bei der Schiene u.a. auch Verbände oder die Bürgerinnen und Bürger dem BMVI direkt ihre Vorschläge für Projektideen melden. Auf diese Weise bindet das BMVI den lokalen und regionalen Fachverstand in die Erarbeitung des BVWP ein. Insgesamt wurden dem BMVI nach Bereinigung aller Doppelmeldungen für die Bundesfernstraßen ca. 2.000 Projekte gemeldet, für die Schienenwege ca. 400 Projekte und für die Bundeswasserstraßen ca. 50 Projekte.

Ferner wurde als unabdingbare Voraussetzung für die Bewertung der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastrukturprojekte und damit für die Erstellung des BVWP 2015 eine neue, aktuelle Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 erstellt (Verkehrsprognose 2030). Überdies wurde in den letzten Jahren das Verfahren zur Bewertung der für den BVWP 2015 vorgeschlagenen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen mehrerer Forschungsvorhaben grundsätzlich überprüft, aktualisiert und methodisch weiterentwickelt. Dies gilt sowohl für das Verfahren zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Vorhaben (Nutzen-Kosten-Analyse) als auch für raumordnerische und städtbauliche sowie umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilungen. Auf diesen Grundlagen erfolgen die Bewertungen der für den BVWP 2015 vorgeschlagenen Verkehrsinfrastrukturprojekte, um über ihre Aufnahme in und ggf. die Dringlichkeitseinstufung innerhalb des BVWP 2015 zu entscheiden.

Die zentralen strategischen Leitlinien zum BVWP 2015 werden in der Grundkonzeption zum BVWP 2015 erläutert. Dies betrifft insbesondere eine stringente Priorisierung im BVWP im Sinne der Aufstellung eines realistischen und finanzierbaren Gesamtkonzepts. Dabei gilt zum einen der Vorrang von Erhalt vor Aus- und Neubauprojekten, um die Verkehrsinfrastruktur nicht auf Verschleiß zu fahren. Zum anderen müssen die Aus- und Neubauprojekte streng am Bedarf orientiert sowie transparent priorisiert werden. Vor diesem Hintergrund werden besonders dringliche überregionale Projekte explizit gekennzeichnet. Dadurch wird die unterschiedliche Dringlichkeit von Projekten innerhalb des BVWP-Realisierungszeitraums berücksichtigt. Die Engpassbeseitigung bei Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes steht dabei im Vordergrund. Der Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel soll gemäß Grundkonzep-

tion auf überregional bedeutsame Projekte konzentriert werden („Nationales Prioritätenkonzept“). Diese Priorisierungsgrundsätze sind für eine effiziente und verantwortungsvolle Verkehrsinfrastrukturpolitik unerlässlich.

Aus Sicht des BMVI ist eine frühe und kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit zentraler Bestandteil einer erfolgreichen Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Dazu hat sich das BMVI in dem 2012 veröffentlichten „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ bei Großvorhaben im Verkehrssektor bekannt. Daher wird der neue BVWP 2015 unter deutlicher Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Neben der prozessbegleitenden Information aller Interessierten über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse ist darüber hinaus für zentrale Meilensteine bei der Aufstellung des BVWP 2015 eine Mitwirkung der Öffentlichkeit in Konsultationsverfahren vorgesehen. Insbesondere wird das BMVI zum 1. Referentenentwurf des BVWP eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen, die auch die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) nach den Paragraphen 14h bis 14j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erfüllt. In diesem Rahmen können betroffene Behörden und die interessierte Öffentlichkeit ihre schriftlichen Stellungnahmen zum BVWP-Entwurf an das BMVI übermitteln. Nach Abschluss der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wird das BMVI auf der Grundlage der ausgewerteten Stellungnahmen etwaige Änderungen am BVWP-Entwurf vornehmen. Die überarbeitete Fassung des BVWP (2. Referentenentwurf) ist Grundlage für den Beschluss des BVWP im Bundeskabinett.

Aufbauend auf dem Kabinettsbeschluss zum BVWP mit den priorisierten Projekten wird vom Deutschen Bundestag als Gesetzgeber der Aus- und Neubaubedarf im Rahmen der sogenannten Ausbaugesetze festgestellt. Damit werden die Projektlisten und die Priorisierung des BVWP 2015 durch das Parlament überprüft und gesetzlich festgelegt. Aufgrund der Parlamentsbefassung können die Ausbaugesetze vom BVWP abweichen.

Damit ein Projekt realisiert werden kann, muss außerdem Baurecht für das Projekt bestehen. Dazu wird auf der Einzelprojektebene jedes Verkehrsinfrastrukturprojekt des BVWP nachgelagerten Planungs- und Verwaltungsverfahren unterzogen (z. B. Planfeststellungsverfahren). Erst in diesen einzelprojektbezogenen Verfahren können konkrete Festlegungen hinsichtlich des Trassenverlaufs bzw. der Linienführung etc. getroffen und damit eine unmittelbare Betroffenheit von Bürgerinnen und Bürgern ausgelöst werden. Daher sind im Planfeststellungsverfahren auch erneut Beteiligungsmöglichkeiten für Betroffene sowie die Umweltverbände vorgesehen.

Besteht für ein Projekt Baurecht, kann es umgesetzt werden, wenn Finanzmittel bereitstellen. Welche Projekte finanziert werden, entscheidet der Deutsche Bundestag im Zuge der jährlichen Haushaltsaufstellung.

A.3.2 Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)

Das BMVI ist gemäß § 5 Abs. 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und gemäß § 5 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes verpflichtet, zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen jeweils Fünfjahrespläne aufzustellen. Dieser Verpflichtung kommt das BMVI nach, indem es einen verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan (IRP) aufstellt. Darin sind die Fünfjahresplanungen für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einer einheitlichen Planungsgrundlage zusammengefasst.

Der aktuelle IRP für den Zeitraum 2011–2015 enthält den Investitionsbedarf für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze, für die Fortführung der im Bau befindlichen Maßnahmen und für die Vorhaben mit weit fortgeschrittenem Planungsstand, die bereits Baureife haben oder diese im Zeitraum bis 2015 erreichen können.

Der IRP basiert hinsichtlich des Finanzrahmens auf dem Haushalt 2011, dem Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2012 und der Finanzplanung bis 2015, er ist aber kein Finanzierungsplan.

Insgesamt sollen von 2011 bis 2015 rund 50 Mrd. Euro investiert werden. Rund 44 Mrd. Euro sind für Erhaltung, Neu- und Ausbau der Verkehrswege vorgesehen. Rund 6 Mrd. Euro fließen in die sonstigen Investitionen. Dazu gehören hauptsächlich die

notwendigen Investitionen in die effiziente Nutzung der Verkehrswege, in Zukunftstechnologien und Maßnahmen für den Klima-, Umwelt- und Lärmschutz sowie in die Verkehrssicherheit.

Der Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wird deutlicher Vorrang eingeräumt. Rund zwei Drittel der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel (28,2 Mrd. Euro) sind für die Erhaltung der Verkehrswege des Bundes vorgesehen. Das Projektvolumen für Aus- und Neubau beträgt 41,5 Mrd. Euro; davon sollen 15,7 Mrd. Euro im Fünfjahreszeitraum investiert werden. Das Projektvolumen enthält hingegen den gesamten Investitionsbedarf für die enthaltenen Vorhaben. Dieser reicht (bei Großprojekten und bei erst gegen Ende des Fünfjahreszeitraums begonnenen Projekten) über 2015 hinaus. Vom Projektvolumen entfallen auf

- die Schienenwege des Bundes 12,9 Mrd. €,
- die Bundesfernstraßen 19,7 Mrd. €,
- die Bundeswasserstraßen 8,9 Mrd. €.

Zunächst werden begonnene Vorhaben zügig fortgeführt. Bei der Auswahl neu zu beginnender Vorhaben stehen die Beseitigung qualitativer und quantitativer Engpässe, der Ausbau der Seehafenhinterland- und Flughafenanbindungen sowie internationale Verbindungen im Vordergrund. Diese Vorhaben sind in vier Kategorien unterteilt. Bei der Zuordnung wurden praxisnahe Kriterien wie Planungsstand bzw. Baureife von Projekten angewandt:

- Kategorie A (nur Bundesfernstraßen) enthält Sammelpositionen für Refinanzierungen (Schuldentilgung für privat vorfinanzierte Vorhaben), Abfinanzierungen (bauliche Restleistungen, noch ausstehende Zahlungen) und Mautweiterleitung (Leistungen des Bundes für ÖPP-Projekte).
- Kategorie B enthält laufende Vorhaben, die fortgeführt und zügig fertig gestellt werden sollen. Die Vorbelastung des Budgets mit solchen Vorhaben ist sehr groß.
- Kategorie C enthält prioritäre Vorhaben, dazu gehören insbesondere Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann. Innerhalb dieser Kategorie werden bei den Bundesfernstraßen die Bundesautobahnvorhaben Vorrang genießen, weil sie das Rückgrat des Straßennetzes bilden.
- Kategorie D enthält weitere wichtige Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden. Darunter befinden sich auch viele planerisch nicht sehr fortgeschrittene Vorhaben des IRP 2006–2010. Sie gehören nicht zum Projektvolumen von 41,5 Mrd. Euro und sollen in den nächsten Jahren planerisch weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden.

Für die Bundeswasserstraßen gibt es keine Projektlisten, da hier im Zusammenhang mit der Kategorisierung des Bundeswasserstraßennetzes eine Priorisierung erfolgte, die noch nicht vollständig abgeschlossen ist.

A.3.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im Vorgriff auf den BVWP '92 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu schaffen. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit umfassen neun Eisenbahnprojekte, sieben Autobahnprojekte und ein Wasserstraßenprojekt.

Diesen Projekten kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im mittleren und östlichen Teil Deutschlands.

Tabelle 1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

VDE Nr.	Projektbezeichnung
	Bundesschienenwege
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund
2	ABS Hamburg–Büchen–Berlin
3	ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal
4	ABS/NBS Hannover–Berlin
5	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin
6	ABS Eichenberg–Halle
7	ABS Bebra–Erfurt
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
9	ABS Leipzig–Dresden
	Bundesfernstraßen
10	A 20, Lübeck–Stettin (A 11)
11	A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)
12	A 9, Nürnberg–Berlin
13	A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle
14	A 14, Halle–Magdeburg
15	A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz
16	A 71, Schweinfurt–Erfurt; A 73, Lichtenfels–Suhl
	Bundeswasserstraßen
17	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal

BUNDESSCHIENENWEGE

Diese Projekte mit einem Investitionsvolumen von ursprünglich rund 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. Euro) sind zentral zur Schaffung einer einheitlichen Infrastruktur in Deutschland.

Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 20,3 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, wie z. B. durch die ursprüngliche nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2013 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rund 16,9 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160–200 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 aktuellen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Das VDE 9 ABS Leipzig–Dresden ist zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und wird in Baustufen weiter ausgebaut. Derzeit werden im Abschnitt Riesa–Dresden verschiedene Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Der Neubau der Verbindungsspange Weißig–Böhla (7,5 km) und die Bauarbeiten zwischen Weinböhla und Radebeul West (im Rahmen des Konjunkturpakets I) sind Ende 2010 fertig gestellt worden. 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. Das VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist im

Rahmen der 1. Baustufe zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt worden. Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West“ und „Zweigleisiger Ausbau Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt. Die Bundesregierung hält insgesamt weiter an dem Ziel fest, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

BUNDESFERNSTRASSEN

Ziel der Bundesregierung ist die baldige vollständige Realisierung der sieben VDE-Straße. Nach den derzeitigen Dispositionen wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme der A 44 (Teil des Projektes 15) in den nächsten Jahren fertigzustellen.

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2.000 Kilometern. Davon waren Ende 2013 rund 1.895 Kilometer unter Verkehr und weitere rund 55 Kilometer im Bau. Damit sind rund 97 % des VDE-Straße-Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzungsphase.

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2013 rund 15,3 Mrd. Euro investiert. Das entspricht rund 88 % der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 17,4 Milliarden Euro.

Im Einzelnen waren Ende 2013 die folgenden Bauziele erreicht:

PROJEKT 10 A 20, LÜBECK–STETTIN (A 11)

Die 323 km lange, 4-streifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2005 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 (323 Kilometer) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 Kilometer) und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen vom Autobahnkreuz Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum Autobahndreieck Barnim (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 116 km unter Verkehr:

– AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),
– AD Nuthetal (A 115) – AD Barnim (A 11.

Im November 2013 konnte der Um- und Ausbau des AD Barnim planmäßig abgeschlossen werden. Die zur Vollendung des VDE angestrebte achtstreifige Erweiterung zwischen den Autobahndreiecken Potsdam und Nuthetal (rund acht Kilometer) ist mit angestrebtem Baubeginn 2016 in Planung.

PROJEKT 12 A 9, NÜRNBERG–BERLIN

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

Nachfolgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 350 Kilometern waren 2013 sechsstreifig unter Verkehr:

– AK Nürnberg (A 3)–AS Schleiz,
– AS Triptis–AD Potsdam (A 10).

Mit dem im Herbst 2011 erreichten Vertragsabschluss für den als Teil eines ÖPP-Projekts konzipierten Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Schleiz und Triptis wird der sechsstreifige Streckenausbau weiterer rund 19 Kilometer voraussichtlich bis 2014 erreicht. Abschließend wird auch der Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Hermsdorf angestrebt.

PROJEKT 13 A 38, GÖTTINGEN–HALLE
A 143, WESTUMFAHRUNG HALLE

Von der 209 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke waren Ende 2013 rund 196 km unter Verkehr:

– A 38 durchgängig seit Ende 2009,
– A 143; AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.

Für den verbleibenden nördlichen Abschnitt der A 143 bei Halle ist noch das Baurecht herzustellen.

PROJEKT 14 A 14, HALLE–MAGDEBURG

Der 102 Kilometer lange vierstreifige Neubau ist bundesweit das erste vollständig für den Verkehr freigegebene VDE-Straßenprojekt. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts zwischen den Anschlussstellen Könnern und Schönebeck am 30.11.2000 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 457 Kilometern längste VDE-Straßenprojekt umfasst den vierstreifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (A 4, Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Querschnittserweiterung ab der Verknüpfung mit der künftigen A 44 bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit sechsstreifigem Neubau der A 4, Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Seitenstreifen und die Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg, den vierstreifigen Neubau von Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 und A 44 waren Ende 2013 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 380 Kilometern für den Verkehr freigegeben:

- A 4; AD Wommen–AS Magdala (mit als Teil eines ÖPP-Projektes ermöglichter Umfahrung der Hörselberge),
- A 4; AS Jena-Göschwitz–westlich AK Hermsdorf (A 9),
- A 4; östlich AK Hermsdorf (A 9)–Bundesgrenze bei Görlitz,
- A 44; AS Hessisch Lichtenau-Mitte–AS Hessisch Lichtenau-Ost (Walburg).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 37 km waren im Bau.

PROJEKT 16 A 71, SCHWEINFURT–ERFURT
A 73, LICHTENFELS–SUHL

Die aus zwei Autobahnverbindungen zwischen Franken und Thüringen bestehende, 222 km lange, vierstreifige Neubaustrecke ist seit September 2008 als drittes Neubauprojekt durchgängig unter Verkehr.

Abbildung 1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Abteilung Straßenbau Referat StB 28

BUNDESWASSERSTRASSEN

Für das VDE 17 sind von den veranschlagten rund 2,4 Mrd. Euro bereits rund 1,8 Mrd. Euro verausgabt. Zwei Drittel aller Ausgaben des VDE 17 sind aufgrund des schlechten Bauzustandes zeitlich indisponibler Ersatzbedarf, welcher aus wirtschaftlichen Gründen mit Erweiterungsinvestitionen kombiniert wird. Das VDE 17 hat einen Ausbauzustand erreicht, der für kleinere Schiffstypen wie den Typ Europaschiff eine bessere Auslastung zulässt, woraus sich bereits ein Teilnutzen ergibt. Das Ziel des VDE 17 ist ein konkurrenzfähiger und wirtschaftlicher Transport. Durch den Ausbau sollen zukünftig Großmotorgüterschiffe bis 2.000 t sowie 185 m lange Schubverbände bis 3.500 t Tragfähigkeit und 2,80 m Tiefgang die Ost-West-Relation befahren können. Gleichzeitig sollen die Durchfahrtshöhen an den Brücken verbessert werden, um einen uneingeschränkten zweilagigen Containertransport zu ermöglichen.

Die Fahrrinnenanpassung von Flusshavel und Berliner Nordtrasse soll im Einklang mit dem Bedarf der Schifffahrt und der Natur durchgeführt werden. Deshalb wurden die aktuellen Planungen mit dem Ziel der Minimierung der baulichen Eingriffe in die Ufer und die Sohle überarbeitet.

A.3.4 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)

Die DEGES ist eine Projektmanagement-Gesellschaft im Eigentum des Bundes und im Berichtsjahr neun beteiligter Bundesländer und wurde ursprünglich 1991 für die Planung und die Baudurchführung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Straße (VDE Straße) in den fünf neuen Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gegründet. Heute ist die DEGES über die ursprüngliche Aufgabenstellung hinaus als Projektmanagementgesellschaft für die Realisierung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte im Bereich Straße, Schiene und Wasserstraße von den Gesellschaftern beauftragt.

Die DEGES erfüllt ihre Projektleitungs- und -steuerungsaufgabe als Dienstleister für die öffentlichen Auftraggeber in der privatrechtlichen Organisationsform der GmbH. Hoheitliche Aufgaben verbleiben bei den zuständigen Behörden des Bundes bzw. der Länder.

Seit 2007 sind auch die Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Hessen der DEGES beigetreten. Nachdem bis 2013 über 90 % der übertragenen VDE-Projekte geplant und gebaut wurden, begleitet die DEGES derzeit beispielsweise auch große Autobahnneubauvorhaben wie die A 4 bei Jena, die A 14 Magdeburg–Schwerin, die A 44 Kassel–Eisenach, die A 71 Erfurt–Sangerhausen, die A 72 Chemnitz–Leipzig und die A 281 in Bremen sowie die Erweiterung der A 7 im Stadtgebiet von Hamburg. Auch Erhaltungsmaßnahmen im bestehenden Autobahnnetz und Brückenertüchtigungen werden von der DEGES mithilfe von externen Dienstleistern geplant und mit Baufirmen gebaut. DEGES steuert mit rund 240 Mitarbeitern rund 600 externe Planer, Grunderwerber und Juristen. Alle zum Projektmanagement nötigen Spezialisten des Ingenieurwesens, des kaufmännischen und des juristischen Bereichs vereinen sich bei der DEGES unter einem Dach der Zentrale in Berlin und Zweigstellen in Bremen, Hamburg und Wiesbaden. Einen Schwerpunkt stellt auch der Bau des City-Tunnels in Leipzig dar. Neben der konventionellen Projektrealisierung betreut die DEGES auch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbereich von der Planung über das Vergabeverfahren und die Bauphase bis hin zur Vertragskontrolle in der Betriebsphase. Als bundesweit beachtetes Projekt wurde der Neubau der A 4 als Umfahrung von Eisenach als ÖPP realisiert. Die 6streifige Erweiterung der A 9 im Abschnitt von Triptis bis Schleiz in Thüringen befindet sich als ÖPP in Bau und die 65 km lange Erweiterung der A 7 von Hamburg zum Autobahndreieck Bordesholm in Schleswig-Holstein wurde im Berichtsjahr als ÖPP vorbereitet.

In Zukunft werden Erhalt und Instandsetzung der bestehenden Straßenverkehrsinfrastruktur gegenüber dem Neubau immer mehr in den Vordergrund treten. Die DEGES hat sich auf diese Aufgaben sowohl organisatorisch als auch personell vorbereitet.

A.3.5 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die im Jahr 2003 gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) beauftragt,

- das Aufkommen aus der Lkw-Maut auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zu verteilen sowie
- Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung privatwirtschaftlicher Projekte im Verkehrsbereich zu übernehmen.

Damit stellt die VIFG die im Bundesfernstraßenmautgesetz geregelte Zweckbindung der Mauteinnahmen sicher und schafft Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung.

Im Jahr 2011 wurde der erste Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Straße eingeleitet. Das verfügbare Mautaufkommen wird nun ausschließlich im Bereich der Bundesfernstraßen verwendet.

Als ÖPP-Kompetenzzentrum und Teil des föderalen Kompetenznetzwerks Verkehr ist die VIFG zu einem wichtigen Bestandteil zur Umsetzung von ÖPP im Verkehrsbereich geworden.

BEREICH INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Im Bundeshaushalt des Jahres 2013 waren insgesamt Mauteinnahmen von 4.523 Mio. Euro veranschlagt. Hinzu kam ein Guthaben von im Jahr 2011 nicht vollständig in Anspruch genommenen Ausgabemitteln in Höhe von rund 12 Mio. Euro.

Nach Abzug der Systemkosten und der Ausgaben zur Entlastung des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes standen zu Beginn des Jahres 2013 insgesamt 3.335 Mio. Euro für die Bundesfernstraßen zur Verfügung.

Dieser Betrag wurde im November 2013 durch eine bedarfsgerechte Umschichtung von vorgehaltenen Harmonisierungsmitteln um rund 42 Mio. Euro verstärkt. Nach Abzug eines von den Auftragsverwaltungen der Länder nicht verausgabten Rests von rund 6 Mio. Euro betrug die Gesamtzuweisung an die VIFG im Jahr 2013 rund 3.371 Mio. Euro.

Die Verwendung stellt sich folgendermaßen dar:

Bereich	Betrag
Bedarfsplaninvestitionen	825 Mio. €,
Erhaltung	1.885 Mio. €,
ÖPP	183 Mio. €,
Sonstiges	478 Mio. €,
Summe	3.371 Mio. €.

A.3.6 Infrastrukturbeschleunigungsprogramme

INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM I

Im November 2011 hat die damalige Koalition beschlossen, die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen um 1 Mrund Euro zu erhöhen. Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) I wurden für das Jahr 2013 Ausgabemittel in Höhe von 290 Mio. Euro bereitgestellt, für die Folgejahre sind Verpflichtungsermächtigungen von ebenfalls 259 Mio. Euro ausgebracht worden.

Von den im Jahr 2013 verfügbaren Mitteln des IBP I sind knapp 273 Mio. Euro verausgabt worden. Die Mittel teilen sich folgendermaßen auf die Bereiche auf:

Tabelle 2 **Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I**
(in Mio. Euro)

Bereich	Gesamtansatz IBP	Haushaltsansatz 2013	Angepasste Haushaltsansätze	Ausgaben per 31.12.2013
Schiene	100	60,0	68,5	66,67
Straße	600	200,0	200,0	199,8
Wasserstraßen	300	30,0	7,0	6,61
Gesamt	1.000	290,0	275,5	273,08

Die für den Straßenbau bereitgestellten Mittel wurden im Jahr 2013 vollständig umgesetzt. Damit ist das IBP I für den Bundesfernstraßenbereich abgeschlossen.

Der Schwerpunkt der Mittelverwendung lag in der Verstärkung und Beschleunigung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen. So wurden im Jahr 2013 32 Maßnahmen mit insgesamt rund 110,4 Mio. Euro verstärkt. Auf den 28 Maßnahmen umfassenden Bereich der notwendigen Erhaltung entfielen im Jahr 2013 49,5 Mio. Euro. Im Rahmen des IBP I waren 11 Neubeginne an Bundesfernstraßen vorgesehen. Zum Jahresende 2013 sind alle Maßnahmen begonnen und 2 bereits fertig gestellt worden. Die Ausgaben in diesem Bereich beliefen sich im Jahr 2013 auf rund 39,4 Mio. Euro.

Für den Bau und die Erhaltung von Radwegen war aus den im Jahr 2013 verfügbaren Mitteln des IBP ein Anteil von 0,5 Mio. Euro vorgesehen. Diese sind fast vollständig in Anspruch genommen worden.

Die zusätzlichen Mitteln des IBP I für die Schiene in Höhe von insgesamt 100 Mio. Euro waren für die Verkehrsinfrastruktur in Personenbahnhöfen bestimmt. Mit den relativ kleinen und schnell umsetzbaren Maßnahmen wurden Verbesserungen für die Reisenden erzielt.

Die Mittel des IBP I für den Bereich Bundeswasserstraßen in Höhe von 300 Mio. Euro sind nur für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel vorgesehen. Im Jahr 2013 sind für bauvorbereitende Maßnahmen rund 6,6 Mio. Euro abgeflossen.

Nach Auswertung der Ergebnisse der europaweiten Ausschreibung für die Hauptbaumaßnahme liegen die voraussichtlichen Gesamtausgaben bei rund 485 Mio. Euro.

Die Aufträge wurden im April/Mai 2014 nach Bewilligung durch den Haushaltsausschuss vergeben. Die Verkehrsfreigabe ist für das zweite Halbjahr 2020 vorgesehen.

INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM II

Im November 2012 wurden in Umsetzung eines Beschlusses des Koalitionsausschusses vom gleichen Monat die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Rahmen des IBP II einmalig um 750 Mio. Euro (davon 600 Mio. Euro Ausgabemittel in 2013 und eine Verpflichtungsermächtigung von 150 Mio. Euro fällig in 2014) verstärkt.

Die Mittel teilen sich folgendermaßen auf die Bereiche auf:

Tabelle 3 **Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II**
(in Mio. Euro)

Bereich	Gesamt	Ansatz 2013	Angepasste Haushaltsansätze	Ausgaben per 31.12.2013
Schiene	40	30	18	10,1
Straße	570	470	470	453
Wasserstraßen	140	100	85	43,79
Gesamt	750	600	573	506,89

Für das Jahr 2013 standen aus dem IBP II für die Bundesfernstraßen 470 Mio. Euro zur Verfügung. Mit Stand 31.12.2013 wurden Ausgaben in Höhe von 453 Mio. Euro (annähernd 96 %) getätigt.

Der Schwerpunkt der Mittelumsetzung lag in der Verstärkung und Beschleunigung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen. Es wurden 28 Maßnahmen mit insgesamt rund 363 Mio. Euro verstärkt. Dies entspricht rund 80 % des gesamten IBP II-Mittelabflusses im Bereich Straße im Jahr 2013. Die restlichen rund 90 Mio. Euro flossen in die Bereiche Erhaltung (29,8 Mio. Euro), Neubeginne (49,1 Mio. Euro) und Radwege (11,2 Mio. Euro, einschließlich Zweckausgabenpauschale).

Die für die Schienenwege des Bundes im IBP II vorgesehenen Mittel sollen für ein „Sonderprogramm Lärmschutz Schiene“ verwendet werden. Neben klassischen Lärmschutzvorhaben an exponierten Abschnitten des Schienennetzes sind auch die Anwendung innovativer Maßnahmen und die Erprobung neuer Technologien geplant. Die Maßnahmenliste, die 17 Einzelmaßnahmen umfasst, wurde am 12.12.2012 vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages genehmigt.

Im Jahr 2013 wurden von den vorgesehenen 30 Mio. Euro für das „Sonderprogramm Lärmschutz Schiene“ 10,1 Mio. Euro abgerufen. Hintergrund für diesen geringen Mittelabfluss sind nach Auskunft der DB Netz AG baubetriebliche Gründe sowie insbesondere das Hochwasser im Elbtal. Daher können die für das Jahr 2013 vorgesehenen Maßnahmen erst im Jahr 2014 umgesetzt werden.

Von den für den Bereich Bundeswasserstraße veranschlagten Mitteln des IBP II in Höhe von 100 Mio. Euro wurden im Jahr 2013 rund 43,8 Mio. Euro verausgabt. Insgesamt sind infolge des planerischen Vorlaufs, des Hochwassers im Elbtal und erforderlicher Nachprüfverfahren von Vergabeentscheidungen erhebliche Verlagerungen des Mittelabflusses von 2013 nach 2014 eingetreten.

A.3.7 Finanzierungsprogramme der EU

GEMEINSCHAFTSZUSCHÜSSE FÜR TRANSEUROPÄISCHE NETZE (TEN-MITTEL)

Die Gewährung von Zuschüssen aus der TEN-Haushaltslinie für Vorhaben zur Realisierung der Ziele und Netze gemäß der TEN-Leitlinie wird in der TEN-Zuschussverordnung geregelt. Die Bezuschussung erfolgt nur aufgrund jeweils einzelner Anträge nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Eine Reservierung für bestimmte in den TEN-Leitlinien benannte Projekte gibt es nicht. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass Fördermittel von der EU KOM nur gewährt werden, wenn die nationale Kofinanzierung, die im Fall von TEN-Mitteln bis zu 90 % und mehr beträgt, sichergestellt ist.

Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze für die Förderperiode 2007–2013 ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program – MAP) abgewickelt. Vorrangig werden über das MAP Schienenprojekte gefördert. Darüber hinaus werden voraussichtlich

jährlich Aufrufe durch die Europäische Kommission zur jährlichen Antragstellung auf Förderung von Projekten erfolgen. Über die Jahresprogramme können dann auch Projekte von Verkehrsträgern gefördert werden, die im Rahmen des MAP nicht zum Zuge kommen.

FÖRDERMITTEL AUS DEM EUROPÄISCHEN FONDS FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG (EFRE)

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung gehört zu den Strukturfonds der Europäischen Union. Gemeinsam mit dem Europäischen Sozialfonds und dem Kohäsionsfonds soll er dazu beitragen, die wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Ungleichheiten innerhalb der Europäischen Union zu verringern. Ursachen für diese Unterschiede liegen beispielsweise in Entwicklungsrückständen von Mitgliedstaaten und Regionen, im Umfang der wirtschaftlichen und sozialen Umstrukturierung sowie der Alterung der Bevölkerung.

Die EU versucht über diese Strukturfonds den Ausgleich der regionalen Ungleichgewichte in der EU zu erreichen. Dabei sind verschiedene Ziele definiert:

Priorität der Fonds stellt das Ziel „Konvergenz" (Ziel 1) dar. Weitere Ziele sind „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung" (Ziel 2) sowie „Europäische territoriale Zusammenarbeit" (Ziel 3). Im Rahmen des Ziels „Konvergenz" (Förderperiode 2007–2013) bzw. „Ziel 1" (Förderperiode 2000–2006) werden Regionen gefördert, deren Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Ein-wohner kleiner als 75 % des EU-Durchschnitts ist. Diese liegen vor allem in den neuen Mitgliedstaaten. Es werden jedoch auch Regionen, deren Pro-Kopf-BIP weniger als 75 % des EU-15-Durchschnitts (Anzahl der EU-Staaten vor der Osterweiterung 2004) beträgt, in einer Übergangsphase (Phasing Out) bis 2013 in die Förderung des Konvergenzziels einbezogen.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur ist ein thematisches Programm, das aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert wird. Das Programm fördert Investitionen im Bereich der Bundesverkehrswege, die im deutschen Konvergenz- bzw. Ziel 1-Gebiet liegen. Die nationale Kofinanzierung des Programms kommt hauptsächlich aus dem Investitionshaushalt des BMVI, ergänzt durch Investitionen der Länder und des privaten Sektors. Die EFRE-Förderung einzelner Projekte wird auf der Grundlage von Projektanträgen vorgenommen, die bei Projekten mit Gesamtkosten ab 50 Mio. Euro zuvor einer Projektgenehmigung durch die Europäische Kommission bedürfen. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur soll dazu beitragen, die Anstrengungen der Bundes-länder für wirtschaftliches Wachstum zu unterstützen. Ansatzpunkt ist die beschleunigte Realisierung ausgewählter Projekte im Bereich der Bundesverkehrswege, die überregional wirksam sind. Der Zugang zum Transeuropäischen Verkehrsnetz und damit die strukturellen Standortbedingungen sollen deutlich verbessert, infrastrukturelle Verkehrsengpässe für die wirt-schaftliche Entwicklung abgebaut und eine verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit realisiert werden. Die zu fördernden Projekte werden zwischen Bund und Ländern abgestimmt.

Mit dem Operationellen Programm (OP) Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 (2000–2006) wurden erstmals EU-Strukturfonds-Mittel in Deutschland für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Zu den Ergebnissen der EFRE-Förderung über dieses Programm bis zum 31.12.2008 wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht 2009 verwiesen.

Mit der im Dezember 2007 erteilten Genehmigung des rund 2,3 Mrd. Euro umfassenden OP Verkehr EFRE Bund 2007–2013 werden von der EU-Kommission aus dem EFRE 1,52 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, die bis zum 31.12.2015 in Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen investiert werden können.

Das Programmgebiet umfasst die in Deutschland liegenden EU-Konvergenzregionen. Das sind die Länder bzw. Freistaaten 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.

Die Ziele des Programms

– Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und weiterer überregional bedeutsamer Verkehrsverbindungen,

- Verbesserung der Anbindung an bedeutende Wirtschaftsstandorte,
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Effizienzverbesserungen

sollen insbesondere der Verbesserung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung einer nachhaltigen Regionalentwicklung im Programmgebiet dienen.

A.3.8 Verkehrsinvestitionen 2013

Der am 20.12.2012 vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2013 sah im Epl. 12 für Investitionen in die Verkehrswege des Bundes sowie die Förderung von Investitionen in Anlagen des Kombinierten Verkehrs und die Förderung von Gleisanschlüssen mehr als 10,7 Mrd. Euro (einschl. Erhaltung und sonstige Investitionen) vor, davon für

- Bundesschienenwege: rund 4,2 Mrd. €,
- Bundesfernstraßen: rund 5,4 Mrd. €,
- Bundeswasserstraßen: rund 1,0 Mrd. €,
- Kombinierter Verkehr und Gleisanschlussförderung: rund 0,1 Mrd. €.

Gegenüber dem Bundeshaushalt 2012 entspricht dies einer Steigerung der Investitionsausgaben im Epl. 12 um mehr als 200 Mio. Euro. Maßgeblichen Anteil hieran hatten die zusätzlichen Mittel des zweiten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP II), aus dem für 2013 ein Betrag von 600 Mio. Euro zur Verfügung stand. Zusätzlich standen noch 290 Mio. Euro aus dem ersten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) zur Verfügung.

Darüber hinaus stehen zur Beseitigung der durch das Mai/Juni-Hochwasser 2013 eingetretenen Schäden an der Verkehrsinfrastruktur des Bundes Mittel in dem im Epl. 60 veranschlagten Fonds „Aufbauhilfe“ sowie aus dem Europäischen Solidaritätsfonds (EUSF) zur Verfügung.

Die Schwerpunkte für die Investitionsausgaben waren wie im Vorjahr

- die Erhaltung und die Modernisierung der Bestandsnetze,
- die Weiterführung und Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
- die Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union,
- der Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten sowie die verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen und
- die Förderung der Anwendung moderner Technologien.

Tabelle 4 **Verkehrsinvestitionen im Jahr 2013**
(in Mio. Euro, einschließlich der Mittel aus IBP I, SHHV sowie der EU-Mittel [TEN und EFRE])

Bereich	**Neu- und Ausbau**	**Erhaltung**	**Sonstige Investitionen[1]**	**Summe**
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	1.322[2]	2.866[2]	184[1]	4.372
Bundesfernstraßen	2.091[3]	2.524[4]	832[5]	5.447
Bundeswasserstraßen	459[6]	221[7]	73[8]	753
Summe	3.872	5.611	1089	10572
Kombinierter Verkehr[9]	—	—	—	54
Gesamtsumme				10.626

1 Investitionen, die nicht unmittelbar der Erhaltung sowie dem Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z. B. Lärmsanierung, Maßnahmen nach dem EKrG, zivile Notfallvorsorge).

2 Bundes- und EU-Mittel für Investitionen in die Bundesschienenwege (ohne Eigenmittel der DB AG).

3 Bundes- und EU-Mittel für Investitionen in die Bundesfernstraßen (ohne Anteile Dritter und private Investitionen im Rahmen von ÖPP-Vorhaben).

4 Ohne Erhaltungsanteile kombinierter Maßnahmen (z. B. sechsstreifiger Autobahnausbau).

5 Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt sowie Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z. B. Lärmsanierung, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Lkw-Parkflächenausbau, Ausbau von BAB-Knoten, Radwege an Bundesstraßen, Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude).

6 25 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen als reiner Neubauanteil von kombinierten Maßnahmen. Die Trennung in Ersatz- und Ausbauinvestitionen ist nur bedingt darstellbar, da bei den Bundeswasserstraßen überwiegend kombinierte Maßnahmen (Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen) durchgeführt werden.

7 Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur zzgl. 75 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen als Erhaltungsanteile von kombinierten Maßnahmen.

8 Investitionen, die nicht unmittelbar der Erhaltung/Unterhaltung sowie dem Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z. B. Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude).

9 Die Investitionen für den Kombinierten Verkehr umfassen nur privat finanzierte Maßnahmen, die auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen bzw. der Gleisanschlussförderrichtlinie vom Bund unterstützt werden; dabei wird nicht nach Neu- und Ausbau, Erhaltung und sonstigen Investitionen unterschieden.

B. Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 01.01.1994)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20.12.1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz, ENeuOG) vom 27.12.1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt; die staatlichen Aufgaben wurden von den unternehmerischen getrennt.

Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 01.01.1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 01.01.1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, EIU) übertragen. Mit Wirkung vom 01.07.2001 ist die DB Energie GmbH als ein weiteres EIU hinzugetreten. Damit obliegen diesen EIU alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren für die Planung, Vergabe, Baudurchführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

B.2.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Art. 87e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSWAG 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 BSWAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz werden derzeit überwiegend mit Baukostenzuschüssen (BKZ) finanziert. Darüber hinaus leisten die EIU einen Beitrag mit der Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

B.2.2 Neu- und Ausbaustrecken

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

- Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2013 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf 45.790 Mio. €.
- Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2013 beliefen sich auf 1.681 Mio. €.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2013 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Oldenburg–Wilhelmshaven, Ludwigshafen–Saarbrücken, Emmerich–Oberhausen, Stuttgart–Ulm–Augsburg, Löhne–Braunschweig–Wolfsburg, Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Berlin–Frankfurt (Oder), Stelle–Lüneburg, Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, Reichenbach–Hof, Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV), Knoten Erfurt, Knoten Halle/Leipzig, Knoten Magdeburg und im Knoten Berlin die Flughafenanbindung Schönefeld sowie

der Umbau Bf Ostkreuz. Die DB AG hat verstärkt Eigenmittel beim Ausbau der ABS Nürnberg–Ingolstadt–München verausgabt.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der 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.

B.2.3 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSWAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu modernisieren. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung 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.

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die EIU des Bundes mit Wirkung zum 01.01.2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. In dieser wird die bisherige „Input"-Kontrolle (Antrags- und Verwendungsprüfung für die von den EIU auf der Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen beantragten Maßnahmen) durch eine „Output"-Kontrolle (Einhaltung einer vereinbarten Netzqualität im Bestandsnetz) ersetzt.

Die EIU haben sich in der LuFV als Gegenleistung für den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens, eines Eigenbetrages für Bestandsnetzinvestitionen und eines festgelegten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet. Durch Umschichtung aus den Bedarfsplanvorhaben standen für das Jahr 2013 zusätzliche 250 Mio. Euro für Ersatzinvestitionen der LuFV zur Verfügung.

Im von den EIU jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) haben diese nachzuweisen, dass die Jahresziele für die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen und die Verpflichtungen zum Nachweis des Mindestersatzinvestitionsvolumens und zum Mindestinstandhaltungsvolumen sowie zum Eigenbeitrag erfüllt wurden.

Im Gegenzug erhalten die EIU Planungs- und Investitionssicherheit über einen Zeitraum von fünf Jahren und können in unternehmerischer Eigenverantwortung über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden.

Auf der Website des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) (www.eba.bund.de > Fachthemen > LuFV) sind Informationen zur LuFV und zum IZB abrufbar.

B.2.4 Nahverkehr

Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stellte der Bund in den Jahren 1995–2008 auf der Grundlage des § 8 Abs. 2 BSWAG einen Betrag von 2,8 Mrd. Euro zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Für die Jahre 2009–2013 steht ein Betrag von 973 Mio. Euro bereit.

Die mit den reinen Nahverkehrsmitteln finanzierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen der Verbesserung und dem Ausbau innerhalb des Bestandsnetzes. Dies spiegelt sich auch in den Regelungen für Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSWAG wider, auf deren Basis die Mittel für den SPNV im Rahmen der Bundesfinanzierung der Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute. Damit wird die in § 8 Abs. 2 BSWAG festgelegte Quote von 20 % nach Berechnung des EBA übererfüllt.

Die im Januar 2009 abgeschlossene LuFV, namentlich die für den SPNV maßgebliche Anlage 8.7, führt die Regelungen aus der bisherigen Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV) Nr. 5 weitestgehend fort und garantiert insofern die Kontinuität im Investitionsgeschehen auch im Bereich des SPNV . So werden weiterhin die gleichen Mittel ausschließlich

für Nahverkehrsmaßnahmen den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes abstimmen können, welche Maßnahmen realisiert werden sollen. Die EIU sind gehalten, diese Maßnahmen zügig zu realisieren und in den „Ländergesprächen" hierüber zu unterrichten.

Die bisherige Regelung galt bis Ende 2008 für die Ausreichung von zinslosen Darlehen. Die ab 2009 in der LuFV ermöglichte ausschließliche Ausreichung von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen stellt eine erhebliche Verbesserung dar. Sie erhöht bei den EIU nochmals den Anreiz zur Realisierung der Maßnahmen mit der Möglichkeit, einen attraktiveren Betrieb zu gewährleisten.

B.2.5 Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr

Für Investitionen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr stellt der Bund in den Jahren 2008–2013 zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung. Das Gesamtvolumen der insgesamt 24 Maßnahmen beträgt 305 Mio. Euro, von denen der Bund für die Jahre 2008–2013 einen Betrag in Höhe von 255 Mio. Euro bereitstellt. Die EIU bringen den verbleibenden Betrag in Höhe von 50 Mio. Euro in das Sofortprogramm ein und weisen dies jährlich und insgesamt zum Abschluss des Programms nach. Die Finanzierungsvereinbarung wurde am 18.07.2008 abgeschlossen.

B.2.6 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) 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 bereits das zweite Programm erarbeitet, das am 27.04.2012 vorgestellt wurde. Einzelheiten sind im Internet unter http://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefreies_reisen_handicap.shtml über den Link „Startseite der DB AG > Services > Vor der Reise > Barrierefreies Reisen" verfügbar.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen sind bauliche Maßnahmen für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu realisieren.
– Bei besonderem Bedarf (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes) muss – auch unabhängig von der Zahl der Reisenden – darauf geachtet werden, dass eine barrierefreie Umgestaltung im Einzelfall möglich ist.

B.2.7 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang werden im Bedarfsplan Schiene in jeder Kategorie realisiert und geplant. Soweit sie als Internationale Projekte aufgeführt werden, erfordern sie eine Vereinbarung mit den betroffenen Nachbarländern sowie einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit, damit sie der Kategorie Vordringlicher Bedarf zugeordnet werden können. 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 31.08.1992 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 (Trilaterale Vereinbarung, an der auch Österreich beteiligt ist) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 06.09.1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der

Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) zu schaffen.

Ebenso ist am 22.11.1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/ Salzburg unterzeichnet worden.

Mit Polen wurde am 30.04.2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geschlossen.

Auch bei Internationalen Projekten ist für die Realisierung eine positive volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Dieser Nachweis wird unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland geführt.

Der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung wurde am 03.09.2008 zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet. Das dänische Parlament (Folketing) hat am 26.03.2009 das Planungsgesetz zum Staatsvertrag verabschiedet und damit den Staatsvertrag angenommen. Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz zum Staatsvertrag am 18.06.2009 verabschiedet, der Bundesrat hat am 10.07.2009 zugestimmt. Das Gesetz ist am 23.07.2009 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Weitere Einzelheiten sind unter http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Europaeische-Verkehrspolitik/Feh marnbeltquerung/fehmarnbeltquerung_node.html im Internetauftritt des BMVI verfügbar.

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

Tabelle 5 Stand Internationale Projekte – Schiene

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

1 Anlage 1 zu § 1 BSWAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.

2 Anlage 1 zu § 1 BSWAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.

3 „Vereinbarung über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung“ vom 15.06.2012.

4 Das Vorhaben lfd. Nr. 10 wurde im Rahmen der der Bedarfsplanüberprüfung vom 11.11.2010 bewertet; für die optimierte Planung ist die Volkswirtschaftliche Bewertung gegeben.

B.2.8 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union

GEMEINSCHAFTSZUSCHÜSSE FÜR TRANSEUROPÄISCHE NETZE (TEN-MITTEL)

Circa 80–85 % der im Zeitraum 2007–2013 zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der TEN in Höhe von rund 8 Mrd. Euro entfallen auf das Mehrjahresprogramm.

Für Deutschland sind im MAP für die Periode 2007–2013 für Schienenwege rund 570 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen für folgende Projekte erfolgte im Laufe des Jahres 2008 bzw. 2012:

Tabelle 6 TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms

Strecke	Fördersumme (Mio. €)
NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig (VDE Nr. 8.2)	57,0
ABS Köln–Aachen, Streckenabschnitt Aachen–BGr DE/BE	4,35
ABS 23 Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord)	18,17
Studien und Bau NBS Stuttgart–Wendlingen	135,09
Studien und Bau NBS Wendlingen–Ulm	117,19
Studien und Bau ABS Kehl–Appenweier, (POS Süd)	13,68
ABS München–Mühldorf–Freilassing Grenze Deutschland/Österreich, Streckenabschnitt Freilassing–BGr DE/AT (Salzburg)	8,54
Studien und Bau ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen, Streckenabschnitt Duisburg–Emmerich	46,98
ABS/NBS Karlsruhe–Basel mit teilweisen Ausbaumaßnahmen an der bestehenden Strecke	89,65
Studien zu Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung	12,7
Studien zur Entflechtung der Verkehre S 4 Hamburg und Regionalverkehr zur Hinterlandanbindung Fehmarnbelt	14,60
Anbindung Flughafen München an die Innenstadt	12,50

Im Rahmen der Jahresprogramme 2008 und 2009 wurden

- die Vorplanung der Elektrifizierung der Abschnitte Markt Schwaben–Burghausen und Tüßling–Freilassing mit einem Zuschuss in Höhe von 8,04 Mio. €,
- die Beseitigung der Bahnübergänge auf der Strecke 2270 der ABS Emmerich–Oberhausen als Studie mit einem Zuschusses in Höhe von rund 5,09 Mio. € und
- zwei Brücken der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt in Höhe von 3,94 Mio. €

gefördert.

Im Rahmen des Jahresprogramms 2012 wurden 5 Mio. Euro für den Ausbauabschnitt Eltersdorf–Paul-Gossen-Straße des VDE Nr. 8.1 bewilligt.

EFRE MITTEL DES OP VERKEHR, EFRE BUND 2007–2013

Für den Schienenbereich stehen in diesem Programm 1,099 Mrd. Euro, davon aus dem EFRE 714 Mio. Euro zur Verfügung. Die 23 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 9 Schienenprojekte.

Bis zum 31.12.2013 konnten für sieben Großprojekte folgende EFRE-Mittel zugesagt werden:

- Neubau VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt; Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen 239, 3 Mio. €,
- VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Leipzig/Halle (Saale); Projektabschnitte Finnetunnel und Feste Fahrbahn im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt 49,8 Mio. €
- VDE 9 ABS Leipzig-Dresden, Teilmaßnahmen der 3. Baustufe 50,0 Mio. €
- City-Tunnel Leipzig Module 5 und 6 (Stationsausbau und eisenbahntechnische Ausrüstung) 77,3 Mio. €
- Modul 7 (Netzergänzende Maßnahmen) 19,9 Mio. €
- ABS Berlin-Rostock:
  1. Modul (Ertüchtigung der Strecke in den Abschnitten Neustrelitz–Kratzeburg und Dannenwalde–Fürstenberg) 21,0 Mio. €
  2. Modul (Ertüchtigung der Strecke in den Abschnitten Kratzeburg–Waren und Gransee–Dannenwalde) 21,0 Mio. €
- 3. Modul (Ertüchtigung der Strecke in den Abschnitten Waren–Lalendorf Ost, Fürstenberg–Neustrelitz und Nassenheide–Löwenberg) 38,0 Mio. €
- Elektrifizierung der Schienenstrecke Reichenbach–Landesgrenze Sachsen/Bayern
  1. Modul (BA 1 und 2) 25,7 Mio. €
  2. Modul (BA 3) 22,0 Mio. €
- Ausbau der Schienenstrecke Stelle–Lüneburg (Dreigleisigkeit) 48,0 Mio. €

Im Dezember 2013 wurde außerdem die Fortführung der 1. Baustufe der ABS Berlin–Dresden als weiteres Großprojekt bei der EU-Kommission beantragt. Die Prüfung dieses Großprojektantrags war bis zum 31.12.2013 noch nicht abgeschlossen.

B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31.12.2013

Die Gesamtinvestitionen der entsprechend dem geltenden Bedarfsplan aufgelisteten Vorhaben setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten (Nominalwerte) sowie den für diesen Zweck getätigten Ausgaben zusammen. Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden soweit vorliegend auf Grundlage der jährlich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung (im Folgenden „Gelbbücher" genannt) 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 Gelbbüchern).

Bei laufenden Vorhaben, bei denen alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen nach Angabe der DB Netz AG zugrunde gelegt.

Bei laufenden Vorhaben, bei denen noch nicht alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die aktualisierten Gesamtinvestitionen auch aus der Bedarfsplanüberprüfung 2010 hergeleitet.

Für neue Vorhaben, die nicht in der Mittelfristplanung der EIU enthalten sind, werden für die Gesamtinvestitionen die aktualisierten Investitionskosten der Bedarfsplanüberprüfung 2010 übernommen. Sofern bereits Ausgaben angefallen sind, werden diese analog den laufenden Vorhaben ausgewiesen.

Tabelle 7 Gesamtbauleistungen Schiene – laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1)]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2012[2)]	Ausgaben 2013[2)]	Summe Ausgaben[2)]	Investitionen nach 2013	Status[3]
				Mio. €				
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	14.765	2.487,32	12.44,27	**12,98**	14.744,57	20,43	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund [7)]	861	47,60	533,56	**0,50**	582,29	278,71	T
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2.683	491,31	2.187,01	**2,19**	2.680,51	2,49	I
4	ABS Stelle–Lüneburg	356	0,00	170,33	**63,51**	233,84	122,16	I
5	ABS Berlin–Dresden [4)]	802	4,47	212,56	**21,67**	238,70	563,30	T
6	ABS Hannover–Lehrte	346	0,00	345,22	**0,20**	345,42	0,58	I
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	139	0,00	120,42	**9,69**	130,11	8,89	I
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	467	138,51	328,12	**0,00**	466,63	0,36	I
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt[8)]	5.556	114,66	2.553,31	**344,23**	3.012,20	2.543,80	B
10	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle[8)]	2.967	65,35	2.081,30	**264,98**	2.146,65	820,35	T
11	ABS Leipzig–Dresden	1.451	24,98	1.027,53	**62,78**	1115,29	335,71	T
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz	431	0,00	349,37	**8,40**	357,77	73,23	T
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	1.706	10,23	1.145,03	**53,32**	1.208,58	497,42	T
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL (–Warschau)	619	0,00	411,09	**26,29**	437,38	181,62	T
15	ABS Köln–Aachen, inkl. S 13	952	20,17	835,41	**4,90**	860,48	91,52	T
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach[8)]	424	0,00	26,63	**32,96**	59,59	364,41	P

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1)]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2012[2)]	Ausgaben 2013[2)]	Summe Ausgaben[2)]	Investitionen nach 2013	Status[3]
				Mio. €				
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken (POS-Nord)	634	6,64	422,53	**49,23**	4789407	155,60	T
17	ABS Kehl–Appenweier (POS-Süd)	173	0,00	63,56	**1,07**	64,63	108,37	T
18	ABS Mainz–Mannheim	237	8,30	201,76	**6,23**	216,29	20,71	T
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	359	191,80	74,71	**4,01**	270,52	88,48	T
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg[6)]	4.233	83,86	484,38	**151,66**	719,90	3.513,10	T
21	ABS Augsburg–München[4)]	736	1,95	691,74	**12,77**	706,46	29,54	I
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing [4), 7)]	1.386	12,20	100,10	**11,59**	123,89	1.262,11	T
23	ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München [5]	3.676	0,00	3.464,76	**49,70**	3.514,46	161,54	T
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	226	0,00	8,03	**1,20**	9,23	216,77	P
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel[4)]	6.172	468,29	1.658,77	**68,74**	2.195,80	3.976,20	T
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)							
	a) Kombinierter Verkehr	606	325,24	280,15	**0,00**	605,39	0,61	I
	b) Rangierbahnhöfe	211	0,00	192,50	**2,07**	194,57	16,43	T/I
27	Ausbau von Knoten							
	a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	2.182	5,57	911,69	**73,42**	990,68	1.191,32	T
	b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung	6.538	213,28	5.093,34	**47,20**	5.353,82	1.184,18	T
	Teilsumme 1	61.894	4.721,73	38.219,18	**1.388,14**	44.329,05	17.564,95	

1) Angaben DB Netz AG; Stand März 2014.

2) Die für die Jahre 2012 und 2013 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 (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.

4) Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.

5) Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1.978 Mio. €.

6) Die hierin enthaltenen Finanzierungsvereinbarungen „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“ wurden am 02.04.2009 schlussgezeichnet. Bei Stuttgart 21 wird der hierin enthaltene Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. € für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart dargestellt. Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen 2.890 Mio. € (Preisstand 2010). Hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. € enthalten. Weiterhin enthalten die Gesamtinvestitionen des Vorhabens 19 Mio. € für den Ausbau der Donaubrücke sowie 198 Mio. € für den Ausbau „Neu-Ulm 21“ und 251 Mio. € für den Ausbau der ABS Ulm-Augsburg.

7) Nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung vom 11.11.2010 wurden die Gesamtinvestitionen seitens BMVBS dem optimierten Maßnahmenumfang angepasst. Diese Darstellung der Höhe der Gesamtinvestitionen erfolgt vorbehaltlich einer Kostenfortschreibung durch die DB Netz AG.

8) Die Ausgaben beinhalten Anteile aus der LuFV (Bestandsnetzfinanzierung).

Tabelle 8 Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1)]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2012[2)]	Ausgaben 2013[2)]	Summe Ausgaben[2)]	Investitionen nach 2013	Status[3]
		Mio. €						
1	ABS Hamburg–Lübeck	224	0,00	216,99	**0,85**	217,84	6,16	I
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe[6)]	304	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
3a	ABS Langwedel–Uelzen[6); 7)]	227	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
3b	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven[7)]	729	0,34	166,97	**78,83**	246,14	482,86	P/T
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover[7)]	1.496	0,00	4,03	**0,53**	4,56	1.491,44	P
5	ABS Rotenburg–Minden[7)]	357	0,00	0,03	**0,00**	0,03	356,97	P
6	ABS Uelzen–Stendal	272	0,00	1,79	**3,88**	5,67	266,33	P
7	ABS Minden–Haste/ABS /NBS Haste–Seelze[6); 7)]	1.040	0,00	0,40	**0,00**	0,40	1.039,60	P
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)[7)]	293	0,00	0,00	**0,00**	0,00	293,00	P

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1)]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2012[2)]	Ausgaben 2013[2)]	Summe Ausgaben[2)]	Investitionen nach 2013	Status[3]
		Mio. €						
9	ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)[4); 7)]	2.012	0,52	164,04	**23,91**	188,53	1.823,53	B
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)[6)]	50	0,00	0,00	**0,00**	0,00	50,00	P
11	ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL	495	0,00	37,07	**26,57**	63,64	431,36	B
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt[7)]	3.144	0,54	0,40	**1,09**	2,03	3.141,97	P
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar[7)]	2.183	0,00	38,02	**2,64**	40,66	2.142,34	P
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)[5)]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	I
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)[5)]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	B
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/ BGr DE/CZ (–Prag)	467	0,00	90,75	**47,94**	138,69	328,31	T/B
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	23	0,00	0,96	**2,51**	3,47	19,53	B
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)[5)]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
19	ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/ Rheydt–Rheydt-Odenkirchen[6); 7)]	140	0,00	0,00	**0,00**	0,00	140,00	P
20	ABS Düsseldorf–Duisburg[7)]	2.000	0,00	19,16	**7,14**	26,30	1.973,70	P
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)[5)]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)[7)]	377	0,00	2,84	**0,07**	2,91	374,09	P
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg[7)]	184	0,00	0,00	**0,00**	0,00	184,00	P
24	ABS Berlin–Görlitz	242	0,00	120,29	**1,48**	121,77	120,23	T/B
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)[6)]	75	0,00	12,44	**0,00**	12,44	62,56	P

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1)]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2012[2)]	Ausgaben 2013[2)]	Summe Ausgaben[2)]	Investitionen nach 2013	Status[3]
				Mio. €				
26	ABS Stuttgart–Singen–BGr DE/CH	162	0,00	0,40	**0,84**	1,24	160,76	P
27	ABS München–Lindau–BGr DE/AT	310	0,00	6,50	**3,26**	9,76	300,24	P
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/ Main-Stadion, Mannheim, München, Hamburg, Bremen[8)]	2.113	0,00	89,02	**59,82**	148,84	1.964,16	B/P
29	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	507	0,00	187,52	**29,54**	217,06	289,94	P/B/T
	a) KLV: Neubau: Lehrte, Nürnberg. Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg							
	b) Rbf'e: Halle, Oberhausen							
30	SPNV	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen: ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)	817,00	0,00	7,27	**2,05**	9,23	807,68	P
	Teilsumme II	20.243	1,40	1.166,89	**292,95**	1.461,24	18.781,76	
	Teilsumme I	61.894	4.721,73	38.219,18	**1.388,14**	44.329,05	17.564,95	
	Gesamtsumme	**82.137**	**4.723,13**	**39.386,07**	**1.681,09**	**45.790,29**	**36.346,71**	

1) Angaben DB Netz AG; Stand März 2014.

2) Die für die Jahre 2012 und 2013 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 (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.

4) Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.

5) Gesamtinvestitionen im jeweiligen laufenden und fest disponierten Vorhaben enthalten.

6) Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden.

7) Höhe Gesamtinvestitionen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung;
Kostenstand: 2009 bzw. aus Bewertung im Vorlauf zur Bedarfsplanüberprüfung.

8) Die Ausgaben beinhalten für die Knoten Bremen und Hamburg Anteile aus dem Sofortprogramm „Seehafen-Hinterlandverkehr“.

Abbildung 2 Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene

Quelle: BMVBW, Referat A 21, 2004

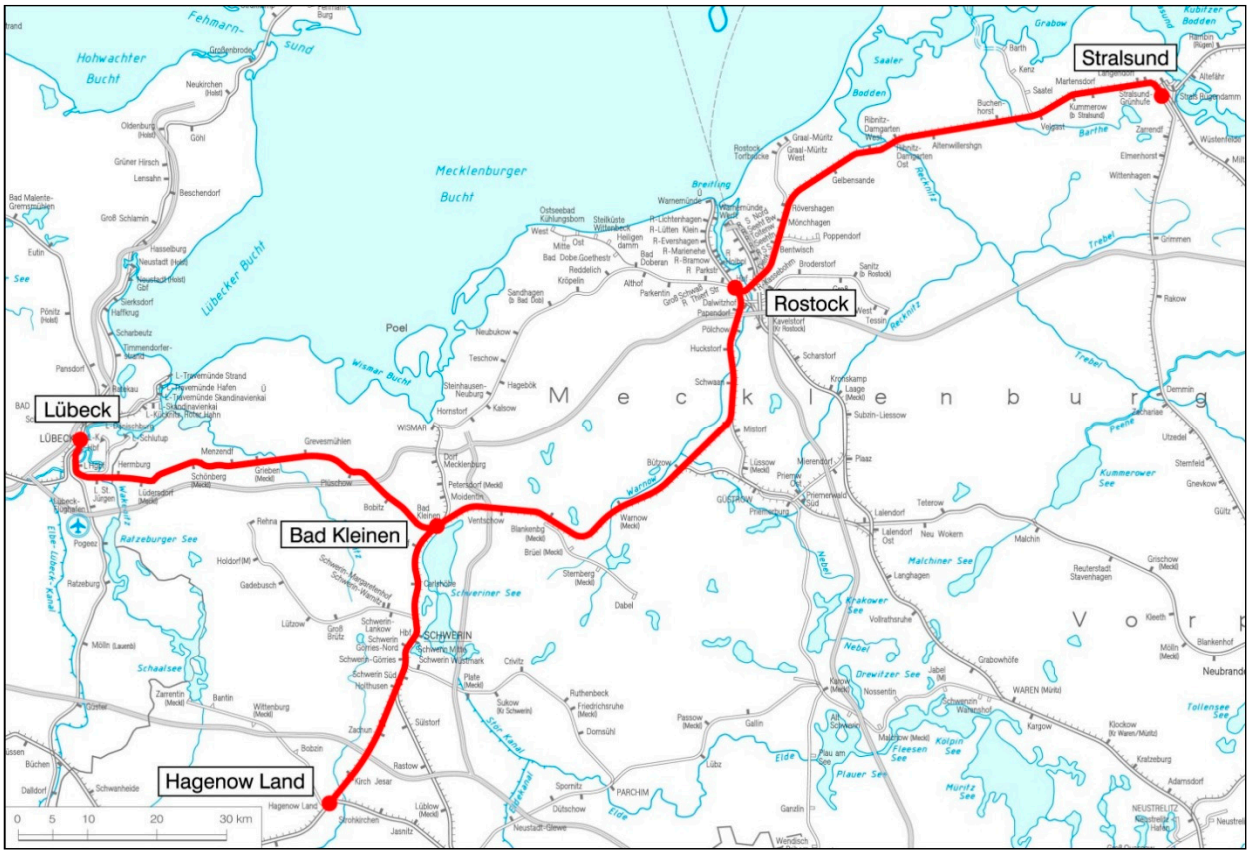
B.4 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Tabelle 9 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 nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i.d.R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln.
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	VDE 1
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	VDE 2
4	ABS Stelle–Lüneburg	
5	ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)	
6	ABS Hannover–Lehrte	
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	VDE 8.1
10	NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	VDE 8.2
11	ABS Leipzig–Dresden	VDE 9
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe)	
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/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)	

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	
27	Ausbau von Knoten (1. Stufe): Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	

B 4.1 Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE Nr. 1)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienen-Achse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Schienennetz der alten Bundesländer,
- das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h,
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Erneuerung des Oberbaus und Modernisierung der Sicherungstechnik,
- Zweigleisiger Ausbau Hagenow Land–Holthusen.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West und Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 250 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h, (in Teilabschnitten 120 km/h),
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 170 Min.,
  - nach Bauende: 124 Min.,
- Gesamtkosten: 861 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Lübeck–Bad Kleinen (a)						
1	Lübeck–Schönberg (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	12.2001
	Schönberg(e)–Grieben	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grieben (Börzow)–Grevesmühlen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2004	15.03.2006	12.2006
	Bf Grevesmühlen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1996
Hagenow Land–Bad Kleinen (a)						
2	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	12.1996
	Carlshöhe–Bad Kleinen (a) [1)]	offen	LuFV	offen	offen	offen
Bad Kleinen (e)–Rostock (a)						
3	Bad Kleinen (e)–Ventschow (a)	offen	offen	offen	offen	offen
	Ventschow (e)–Blankenberg (e)	abgeschlossen	28.07.1998	02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005
	Blankenberg (a)–Warnow (a)	abgeschlossen	14.08.2006	01.12.2006	20.10.2006	03.11.2008
	Warnow (e)–Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1999
	Schwaan (e)–Rostock (a)	offen	offen	offen	offen	offen
Rostock (a)–Stralsund (a)						
4	zweigleisiger Ausbau Rostock (a)–Ribnitz-Damgarten West (e)	Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für diese Maßnahme ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden				
	zweigleisiger Ausbau Velgast (a)–Stralsund (a)					
	Sanierung Ribnitz-Damgarten West (a)–Stralsund (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1998	1998	06.1999 (Diesel), 09.1999 (elektrisch)

1) Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

Teilinbetriebnahmen 2013:

– Teilinbetriebnahme Bf Schwerin Local-Operational Network DB Station &Service

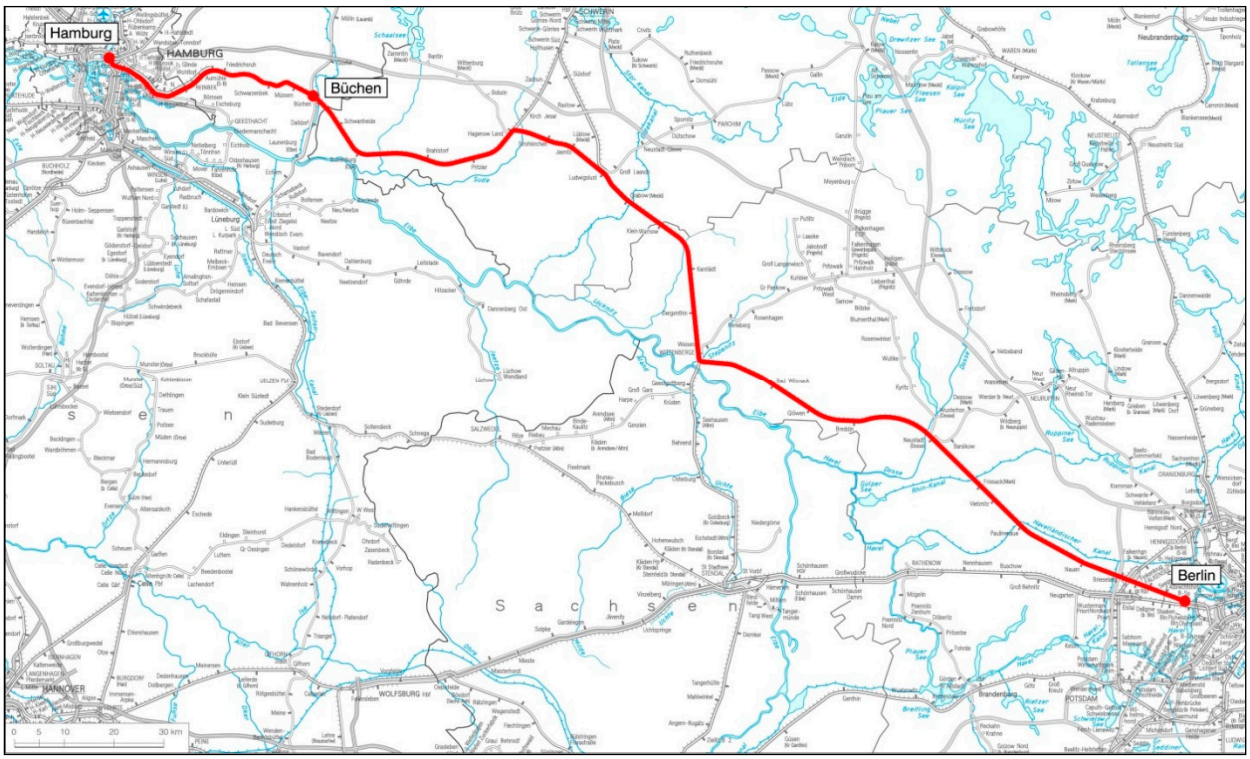
Bauaktivitäten 2013:

– Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen Börzow–Grevesmühlen, Ventschow–Blankenberg,

Restleistungen, Entwicklungspflege Abschnitt Ventschow–Blankenberg

– Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, Aufforstung der Fläche „A 8“ als Ausgleichsmaßnahme.

B.4.2 Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin (VDE Nr. 2)



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 230 km/h,
– Beseitigung aller Bahnübergänge,
– Einbau eines Linienzugbeeinflussungssystems (LZB),
– Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten.

Projektkenndaten:

1. Ausbaustufe:

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

2. Ausbaustufe:

- Streckenlänge: 271 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 127 Min.,
  - nach Bauende: ca. 90 Min.,
- Gesamtkosten: 2.683 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Darstellung entfällt	1. Ausbaustufe	abgeschlossen	entfällt	vor 1991	1991	01.09.1998
	2. Ausbaustufe	abgeschlossen	21.10.2002	vor 2002	2002	12.12.2004

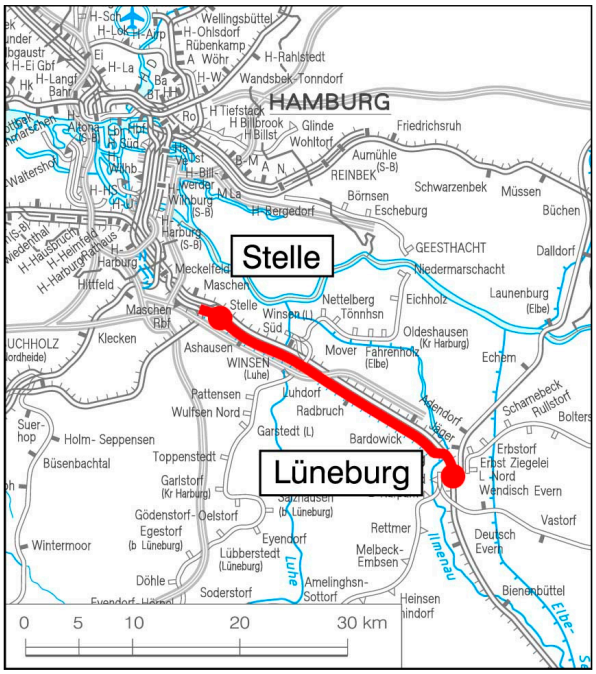
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- Restleistungen.

B.4.3 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 2 ESTW-A in Winsen und Bardowick, Unterzentrale in Lüneburg 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 35 Brücken (26 EÜ und 9 SÜ) und 21 Durchlässen,
- 3-gleisiger Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, 4-gleisig zwischen Stelle und Ashausen; Neubau von 35 km Gleis, Ausrüstung des neuen Gleises mit ETCS,
- Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen in Radbruch, Bardowick, Winsen und Ashausen,
- Ausführung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 27,3 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,

Gesamtkosten: 356 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Stelle	abgeschlossen	06.04.2009	31.07.2009	01.2010	siehe unten
2	Winsen			18.07.2011	06.2012	
3	Bardowick			25.09.2009	08.2010	
4	Lüneburg			19.09.2008	10.2009	

Teilinbetriebnahme 2011:

- Stelle–Ashausen (viergleisiger Ausbau) 11.12.2011,

Teilinbetriebnahme 2012:

- Radbruch–Lüneburg 09.12.2012

Teilinbetriebnahme 2013:

- Winsen–Ashausen 08.12.2013,

Teilinbetriebnahme 2014:

- Radbruch–Winsen 10.07.2014,

Bauaktivitäten 2013:

PFA 1:

- Ausführung von Restleistungen,

PFA 2:

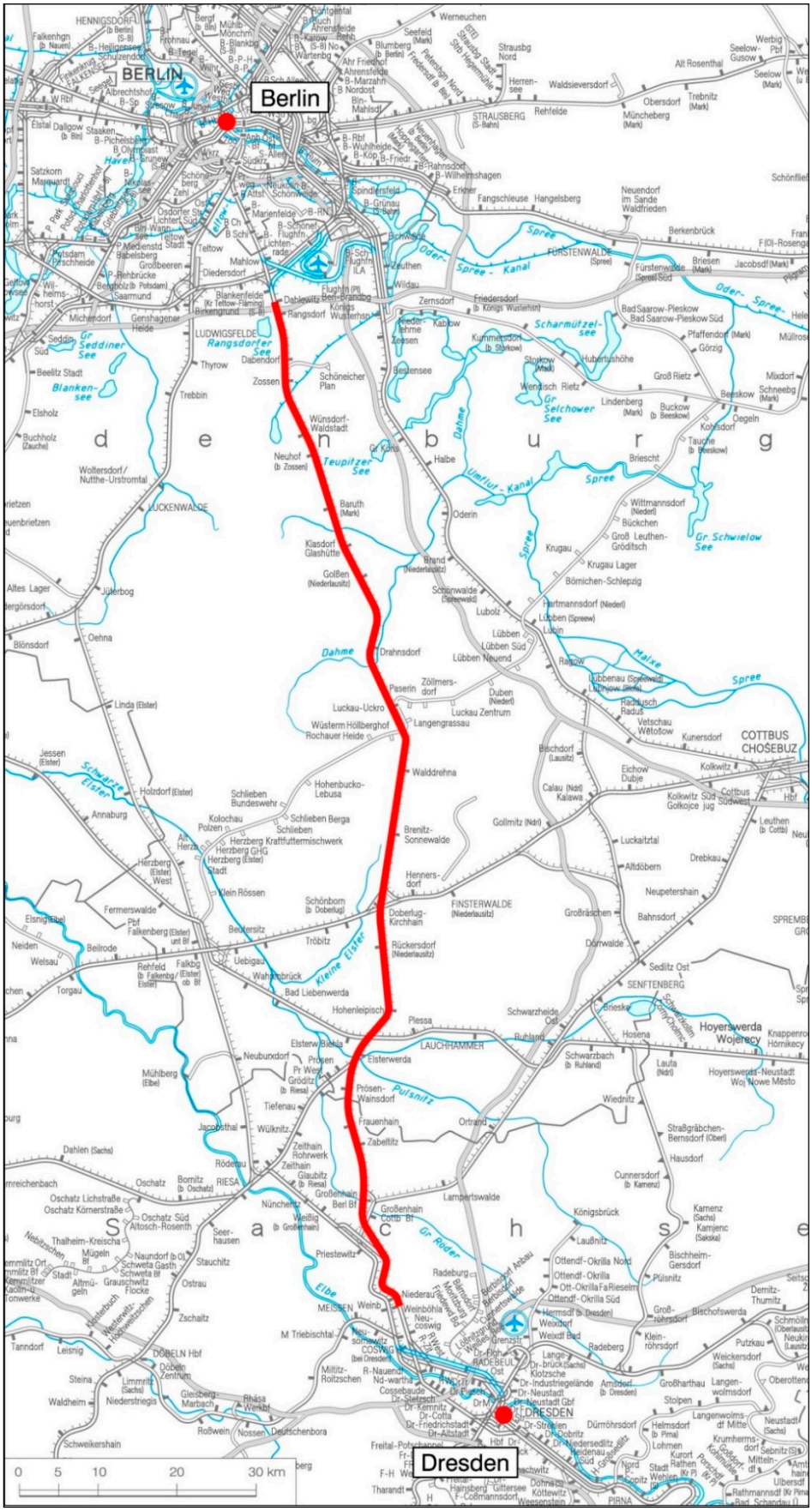
- Baubeginn der Hauptbauleistung in 06.2012,
- Erd-, Tief- und Gleisbau, Ing.-Bauwerke und LSW über kompletten Abschnitt im Bau,
- ESTW Winsen,

PFA 3:
Ausführung von Restleistungen,

PFA 4:

- Ausführung von Restleistungen.

B.4.4 Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Berliner Außenring–Abzw Kottewitz auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

1. Baustufe:

– Streckenausbau v = 160 km/h mit Option v = 200 km/h in Einzelabschnitten
– Ausbau des Abschnitts Wünsdorf (a)–Elsterwerda (a) für v = 200 km/h einschließlich ESTW und ETCS
– Beseitigung von Bahnübergängen.

2. Baustufe:

– Vervollständigung Streckenausbau v = 200 km/h und signaltechnische Ausrüstung (ESTW, ETCS),
– Beseitigung der noch vorhandenen Bahnübergänge.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 125 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 117 Min.,
  - nach Bauende: 69 Min.

  inklusive der Fahrzeitreduzierung durch Realisierung der Maßnahmen der ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Streckenabschnitt Böhla–Dresden Hbf, mit 5 Min. sowie zusätzlich der „Dresdner Bahn" (Bf Berlin Südkreuz–Berliner Außenring) mit 10 Min.,
– Gesamtkosten: 802 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Baustufe						
2118	Wünsdorf (a)–Neuhof (a)	abgeschlossen	01.07.2001	15.12.2006	07/2005	06/2006
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
2245	Brenitz-Sonnewalde (a)–Doberlug-Kirchhain (a)[1]	abgeschlossen	21.09.2009 (APV)	30.12.2009	30.04.2010	30.12.2010
2252	Doberlug-Kirchhain (a)–Rückersdorf-Oppelhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-Oppelhain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2371–2373	Frauenhain (e)–Großenhain (a)[2]	abgeschlossen	07.09.2001	11.2001	18.11.2001	08.12.2002
2401	Unterwerk Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. und 2. Baustufe						
1 (alt 2112)	Bf Rangsdorf	abgeschlossen	11.12.2008	18.04.2013	07.05.2013	vsl. 2015
2 (alt 2114)	Bf Zossen	offen	11.12.2008[3]	offen	offen	offen
3 (alt 2114)	Bf Zossen, EÜ Nottekanal	abgeschlossen	11.12.2008[4]	23.03.2012	16.07.2013	vsl. 2014
2118	Neuhof (a)–Baruth (a)	abgeschlossen	11.12.2008	15.12.2006	13.03.2012	18.11.2012
7 (alt 2122)	Bf Baruth	abgeschlossen	11.12.2008	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
7 (alt 2123, 2124)	Baruth (a)–Golßen (a)	abgeschlossen	11.12.2008	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
7 (alt 2231)	Bf Golßen	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
7 (alt 2232)	Golßen (a)–Uckro (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
8 (alt 2242)	Bf Walddrehna	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
8 (alt 2243)	Walddrehna (a)–Brenitz-Sonnewalde (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
8 (alt 2244)	Bf Brenitz-Sonnewalde	offen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
9 (alt 2354)	Rückersdorf (a)–Hohenleipisch (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
9 (alt 2361)	Bf Hohenleipisch	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2014	vsl. 2014	vsl. 2015
9 (alt 2362)	Hohenleipisch (a)–Elsterwerda (a)	abgeschlossen	11.12.2008	vsl. 2014	vsl. 2014	vsl. 2015
10	Kreuzungsbauwerk Elsterwerda-Biehla	abgeschlossen	11.12.2008	19.08.2013	28.08.2013	vsl. 2014
11 (alt 2375)	Großenhain (a)–Strecke Ende (km 29,2)	abgeschlossen	11.12.2008	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2017
ESTW (PFA 7–10)	Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	In genannten PFA enthal-ten	vsl. 2014	ab 2017
ETCS	Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)	offen	13.12.2010 (APV)	In genannten PFA enthal-ten	vsl. 2017	vsl. 2018
2. Baustufe						
2111	Strecke Anfang (km 20,4)–Rangsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2113	Rangsdorf (a)–Zossen (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2115, 2116	Zossen (a)–Wünsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2251	Bf Doberlug-Kirchhain	offen	offen	offen	offen	offen
2364	Bf Elsterwerda	offen	offen	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a)–Frauenhain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2374	Bf Großenhain	offen	offen	offen	offen	offen
	davon 2 EÜen	keine	SV 3 2005	01.03.2004	01.09.2006	12.2008

1 Ausbau ohne OLA und Ingenieurbauwerke.

2 Erhaltung der Verfügbarkeit

3 FinVe / APV bezieht sich nur auf die Planung bis Leistungsphase 4.

4 FinVe bezieht sich nur auf Umbau EÜ Nottekanal; Rest offen.

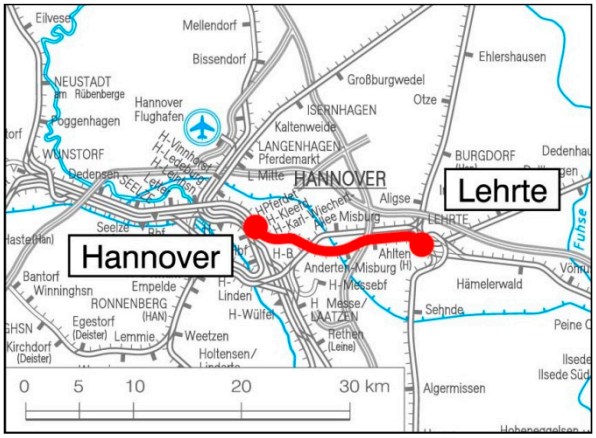
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Bf Rangsdorf,
– EÜ Nottekanal (Bf Zossen),
– Kreuzungsbauwerk Elsterwerda-Biehla.

B.4.5 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 Fernverkehrsgleise für 160 km/h,
– Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 20 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
  Durchfahrung Lehrte: 120 km/h,
– Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 10 Min.,
  - nach Bauende: 9 Min.,
– Gesamtkosten: 346 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

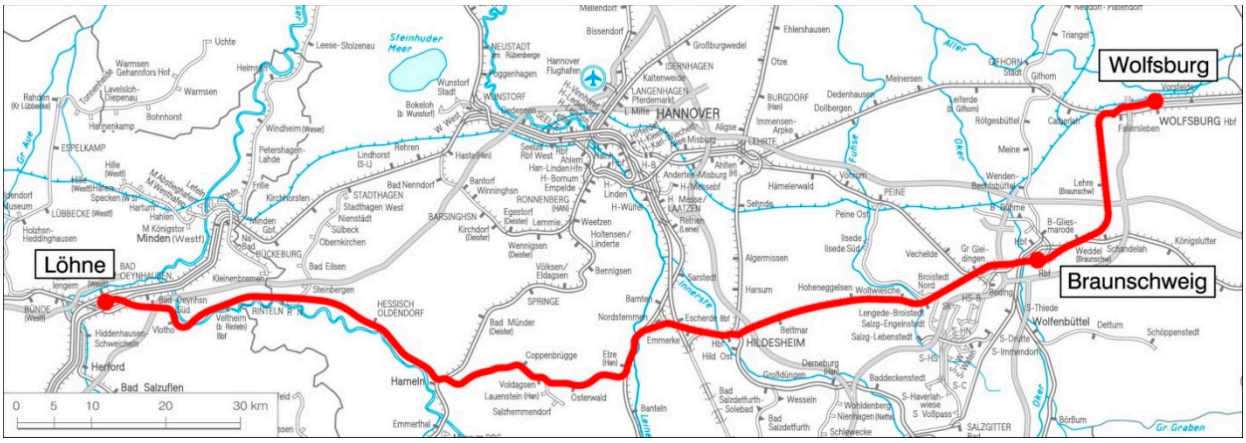
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.4.6 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. Das Land Niedersachsen beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen (Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen):

– Herstellung der Zweigleisigkeit,
– Elektrifizierung des zweiten Gleises,
– Überholungsgleise in Hoheneggelsen,
– Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 34 km (Hildesheim–Groß Gleidingen),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 23 Min.,
  - nach Bauende: 21 Min.,
– Gesamtkosten: 139 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
31	km 41,190 bis km 54,150 Stadt Hildesheim u. Gemeinde Söhlde (Landkreis Hildesheim)	abgeschlossen	20.01.2009	14.11.2001	11.2009	09.12.2012
32	km 54,150 bis km 61,970 Gemeinde Schellerten (Landkreis Hildesheim)	abgeschlossen		12.12.2001	11.2009	09.12.2012
33	km 61,970 bis km 74,898 Gemeinden Lengede und Vechelde (Landkreis Peine)	abgeschlossen		24.02.2002	11.2009	09.12.2012

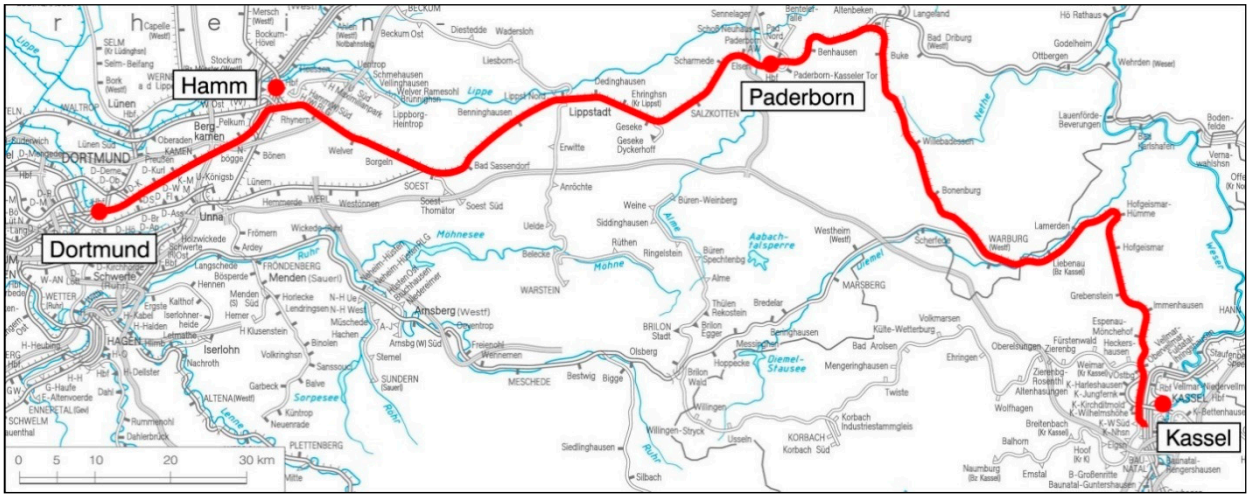
Gesamtbetriebnahme 2012:

– Hildesheim–Groß Gleidingen,

Bauaktivitäten 2013:

– Restarbeiten an der Strecke zwischen Hildesheim und Groß Gleidingen.

B.4.7 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 Abschnitts im Bereich Neuenheerse.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge:
  - vor Ausbau: 215 km,
  - nach Ausbau: 210 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 150–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 140 Min.,
  - nach Bauende: 135 Min.,
- Gesamtkosten: 467 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

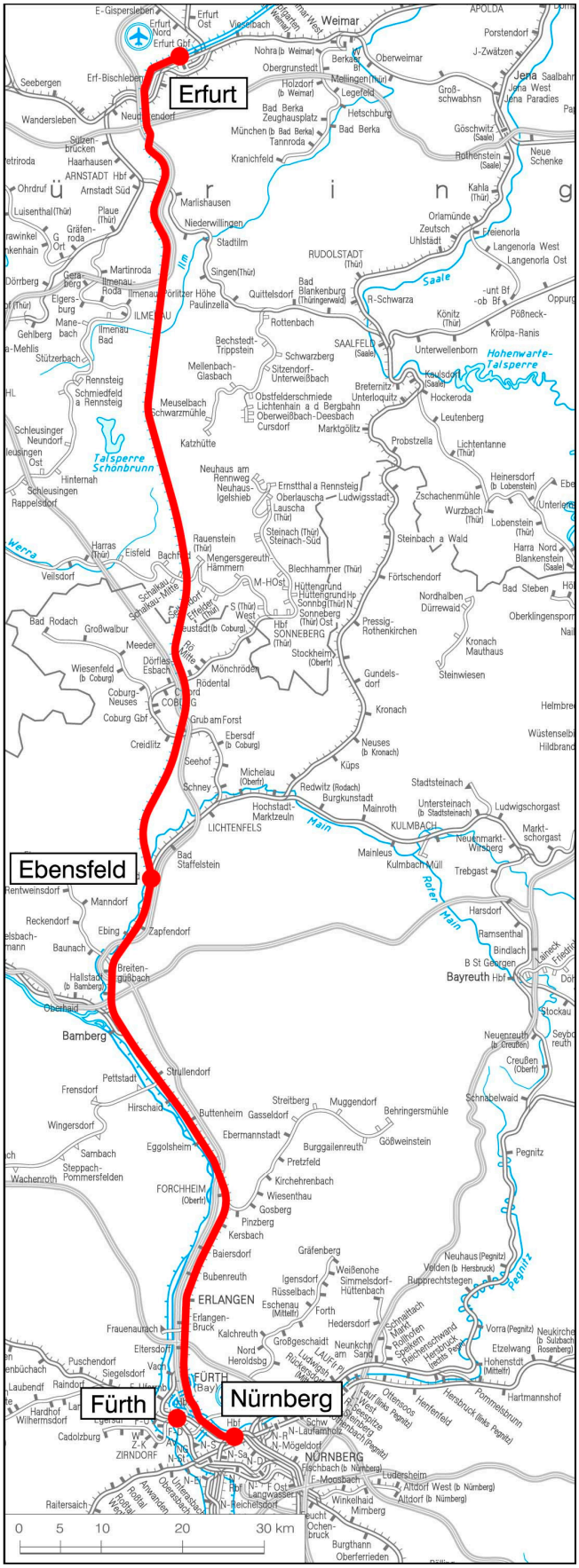
Das Bedarfsplanvorhaben ist bis auf Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen abgeschlossen.

- Teilinbetriebnahmen 2013:
- Beseitigung eines Bahnübergangs (BÜ „Auf der Ewert“ in Salzkotten),

Bauaktivitäten 2013:

- Bahnübergangsbeseitigungen.

B.4.8 Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München,
- Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU".
- Anpassung der Verkehrs-Verbindung an die wachsende Bedeutung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

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

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 190 km,
  - davon NBS: 107 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 230 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 172 Min. (über Fulda),
  - nach Bauende: 66 Min.,
- Gesamtkosten: 5.556 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. 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	07.2007	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 rund 21/3 km	abgeschlossen		vsl. 2014	vsl. 2014	vsl. 2017
11	Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	01.03.2006	12.2010
14	Nürnberg–Fürth (km 1,75–km 4,517)	abgeschlossen		20.12.1996	13.05.2006	12.2010
	Nürnberg–Fürth (km 4,517–km 7,75)					12.2011
15	Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungsbescheid vom 14.12.2007 *)	28.06.2007	06.08.2008	vsl. 2016
16	Fürth Nord (km 12,40–km 16,40)	abgeschlossen		30.01.2014	vsl. 2014	vsl. 2016
17	Erlangen; Eltersdorf–Paul-Gossen-Straße (km 16,525–km 20,90)	offen	19.09.2012	30.10.2009	11.2012	vsl. 2016

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
17	Paul-Gossen-Straße–Erlangen (km 20,90-km 23,90)	abgeschlossen	APV 2010 vom 15.12.2010	30.10.2009	09.2010 (bvM)	vsl. 2016
17	Erlangen (km 23,90-km 32,40)	offen	vsl. 2014	30.10.2009	vsl. 2014	vsl. 2017
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	APV 2013 vom 27.11.2013	vsl. 2014	vsl. 2015	vsl. 2017
24	Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)	offen	APV 2013 vom 27.11.2013	vsl. 2014	vsl. 2015	vsl. 2017
25	Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)	offen	APV 2012 vom 28.11.2012	18.05.1995	08.11.1999 (bvM)	vsl. 2017

*) GVFG Antrag datierte vom 28.11.2007.

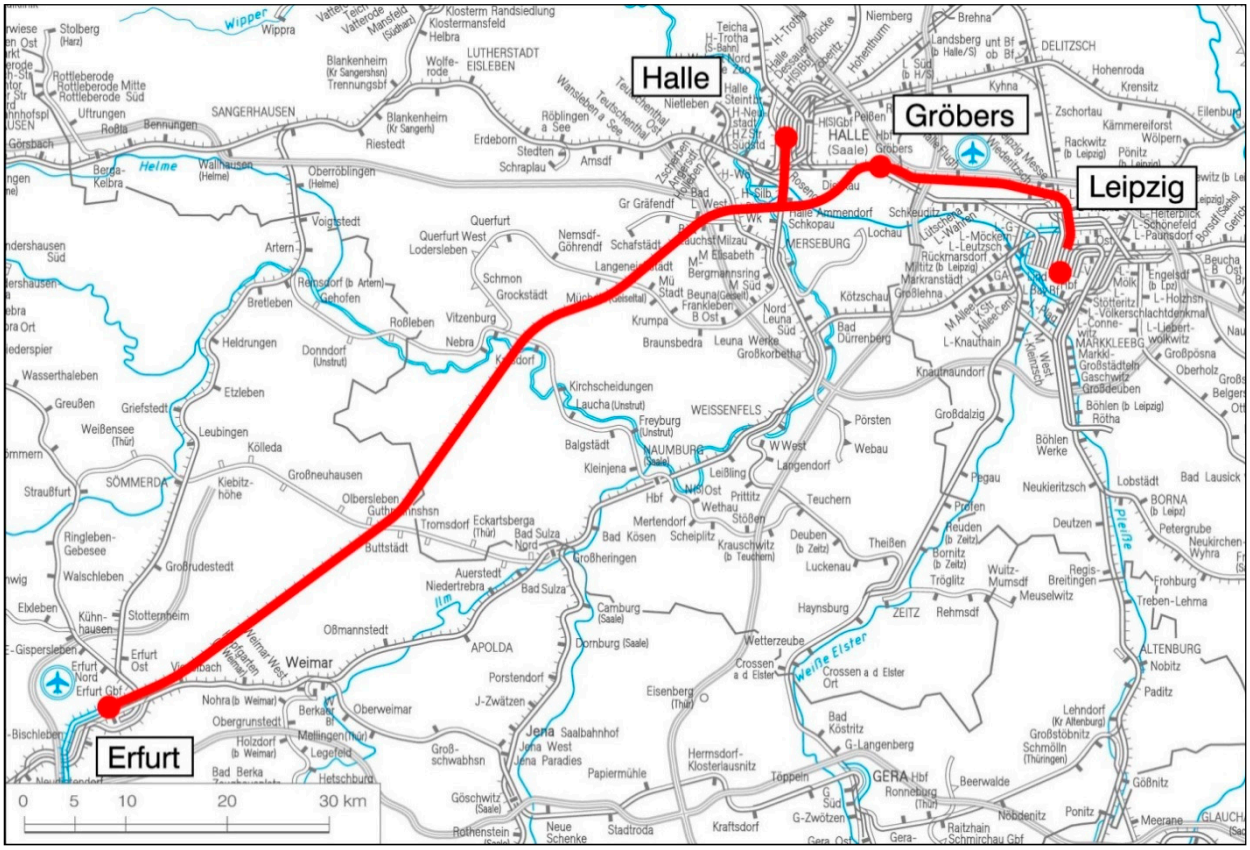
Teilinbetriebnahmen 2013:

- Neubaustrecke:
  - Keine,
- Ausbaustrecke:
  - Bz 605 des 4. gl. Ausbaus Paul-Gossen-Str., Erlangen,

Bauaktivitäten 2013:

- Neubaustrecke:
  - Realisierung Tunnel Eierberge (l = 3.756m) (PFA 1.1),
  - Realisierung EÜ Mainbrücke Wiesen (l = 219 m) (PFA 1.1),
  - Realisierung Tunnel Lichtenholz (l = 931 m) (PFA 1.1),
  - Realisierung Tunnel Kulch (l = 1.331 m) (PFA 1.1)
  - Realisierung Talbrücke Weißenbrunn a.F. (l = 614 m) (PFA 1.1),
  - Realisierung Eisenbahnüberführung Füllbachtalbrücke (l = 1.012 m) (PFA 1.2),
  - Realisierung Coburg Ost einschl. 2 Tunnel, 2 EÜ, 3 SÜ (PFA 1.2),
  - Realisierung Coburg Süd einschließlich 2 Tunnel und 1 SÜ (PFA 1.1, 1.3)
  - Realisierung Tunnel Bleßberg, Los 4 (Soonic Boom Bauwerk) (PFA 2.12),
  - Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Nord (Teilstücklänge 4.300 m) (PFA 2.12),
  - Realisierung EÜ Grubental (l = 215m) (PFA 2.12),
  - Realisierung FF Abschnitt Nord (PFA 2.2-2.5),
  - Resalisierung FF Abschnitt Mitte (PFA 1.2-2.2),
  - Realisierung OLA Abschnitt Nord (PFA 2.2-2.5),
  - Realisierung OLA Abschnitt Mitte (PFA 1.2-2.2),
- Ausbaustrecke:
  - Streckenausbau Fürther Bogen (PFA 15),
  - Viergleisger Ausbau Erlangen Paul-Gossen-Straße–Erlangen (Gleisbau, Oberleitung, Schallschutzwände, Straßenüberführung Paul-Gossen-Straße, Bahnsteig Gleis 2 und 3 in Erlangen) im PFA 17,
  - Eltersdorf–Erlangen Paul-Gossen-Straße (Stützwände, Bahnkörper) im PFA 17.

B.4.9 Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)



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:

NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)

- Neubau der Strecke Erfurt–Leipzig mit Abzweig nach Halle für den hochwertigen Personen- und Güterverkehr (Mischbetrieb) und Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle und der Neuen Messe Leipzig an das Fernverkehrsschienennetz,

Einbindung in den Knoten Leipzig

- Spurplanumbau in Leipzig Hbf. einschließlich Verlängerung von 6 Bahnsteigkanten,
- Linienverbesserung im Bereich Hallesche Gruppe,
- Erneuerung EÜ Rackwitzer Straße/Parthe,
- Errichtung des ESTW-A Leipzig-Mockau,

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 122 km,
  davon
  - ABS: 8 km,
  - NBS: 114 km,
- Tunnel: 3 (Gesamtlänge 15,5 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: 2.967 Mio. €,
  - davon VDE 8.2 2.742 Mio. €,
  - davon Einbindung VDE 8.2 in den Knoten Leipzig 225 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)						
1.9	Streckenkilometer (Str.-km) 196,037–197,889 (Bau-km 3,387–Bau-km 6,779)	abgeschlossen		22.01.1996	20.05.2001	vsl. 2015
1.1	Str.-km 197,889–206,557 (Bau-km 6,779–Bau-km 15,447)	abgeschlossen	20.06.2003	29.06.1995	04.04.2005	vsl. 2015
1.2	Str.-km 206,557–216,349 (Bau-km 15,447–Bau-km 25,239)	abgeschlossen		15.11.1995	04.07.2005	vsl. 2015
1.3	Str.-km 216,349–226,904 (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	abgeschlossen	—	10.08.1995	1998	vsl. 2015
2.1	Str.-km 226,904–237,406 (Bau-km 35,794–Bau-km 46,300)	abgeschlossen		06.12.1994	27.08.2001	vsl. 2015
2.2	Str.-km 237,406–248,914 (Bau-km 46,300–Bau-km 57,804)	abgeschlossen	20.06.2003	12.10.1995	21.10.2005	vsl. 2015
2.3/ 2.4	Str.-km 248,914–271,583 (Bau-km 57,804–Bau-km 80,474)	abgeschlossen		30.07.1996	01.07.2006	vsl. 2015
2.5	Str.-km 271,583–280,034 (Bau-km 80,460–Bau-km 88,911)	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsl. 2015
2.6	Strecke 6340: Str.-km 1,258–7,428 (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	Str.-km 280,034–290,449 (Bau-km 89,000–Bau-km 99,415)	abgeschlossen		21.03.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.2	Str.-km 290,449–304,385 (Bau-km 99,415–Bau-km 113,351)	abgeschlossen	10.11.1997	14.05.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.3	Str.-km 304,385–307,456 (Bau-km 113,351–Bau-km 116,422)	abgeschlossen		12.02.1996	02.10.1996	30.06.2003
Einbindung in den Knoten Leipzig						
4.1	EÜ Rackwitzer Str./Parthe	abgeschlossen	02.12.2011	01.02.2012	14.08.2012	vsl. 2015
4.2	1. Verlängerung ICE-Bahnsteige mit Spurplanänderung	abgeschlossen	02.12.2011	*16.04. 2013*	*25.09.2013*	vsl. 2015
4.3	2. Linienverbesserung im Bereich Hallesche Gruppe	offen	offen	offen	offen	offen
4.4	1.Inbetriebnahmestufe (ESTW-A Leipzig-Mockau)	offen	offen	offen	offen	offen

(Teil-) Fertiggestellte Abschnitte:

Abschnitt Gröbers–Leipzig:
- Inbetriebnahme 30.06.2003 mit v = 160 km/h; Restleistungen für v = 250 km/h bis zur Gesamtinbetriebnahme der Strecke in 2015,

Teilinbetriebnahmen 2013:
- keine,

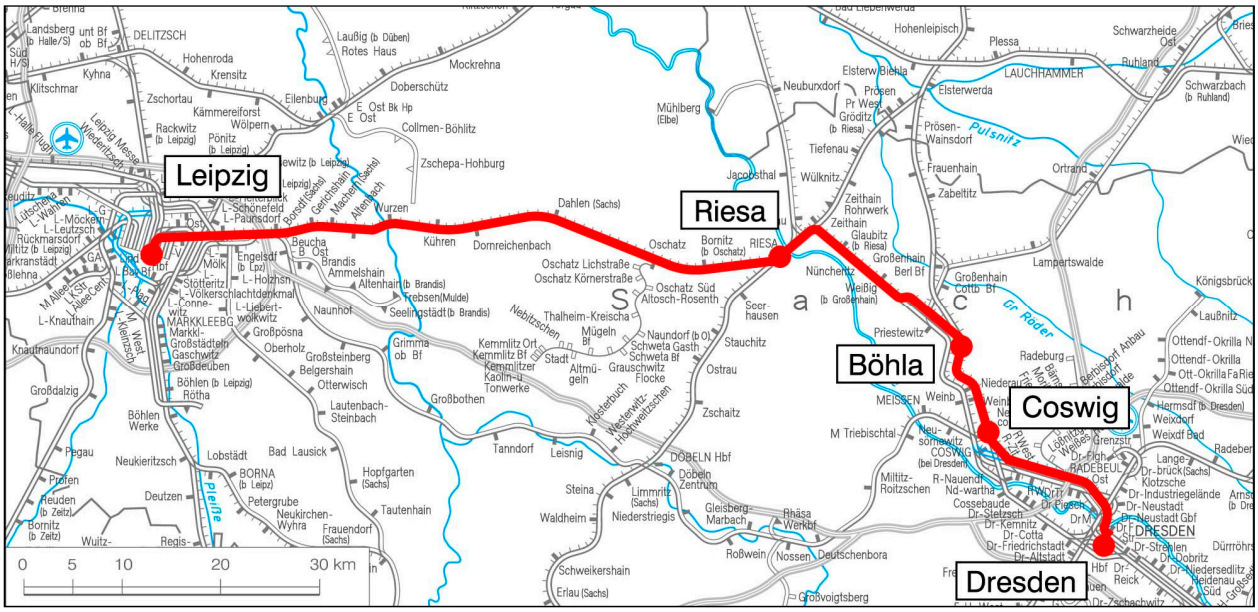
Bauaktivitäten 2013:

Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle (S.):
- Restleistungen Unstrut-Talbrücke (l = 2.668 m) (PFA 2.2),
- Fertigstellung Hauptbauleistungen Saale-Elster-Talbrücke (l = 8.577 m) (PFA 2.5),
- Restleistungen Südanbindung Halle (2. Ausbaustufe) (PFA 2.6),
- Baubeginn Feste Fahrbahn alle Streckenlose Erfurt-Gröbers,
- Bau Ausrüstungstechnik (ESTW, ETCS, GSM-R, 50-Hz-Anlagen),
- Fertigstellung Bahnstromleitung Schkopau–Weimar,

Südanbindung Halle (1. Ausbaustufe) (PFA 2.6):
- Restleistungen,

Einbindung in den Knoten Leipzig:
- Abbruch und Neubau des 1. und 2. Realisierungsabschnittes EÜ Rackwitzer Str./Parthe,
- Rückbau Gleise und vorbereitende Maßnahmen Kabeltiefbau im 1. Bauabschnitt.

B.4.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden (VDE Nr. 9)



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.

Projektkenndaten:

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe						
Ausbau für 200 km/h	Leipzig–Riesa	abgeschlossen	23.09.1999	vor 1993	1993	2002
2. Baustufe						
3201–3204	Dresden-Neustadt (e)–Dresden Hbf (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	12. 2010
3. Baustufe						
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	24.07.2003	offen	offen	offen
1305	Abzw Zeithain (a)–Abzw Leckwitz/ Weißig (e)	offen	offen*)	offen	offen	offen
2103	Weißig (a)–Böhla (a)	abgeschlossen	24.07.2003	07.11.2001	08.2008	05.12.2010
2104-1	Bf Böhla	abgeschlossen		10.04.2002	08.2008	05.12.2010
2104-2	Böhla (a)–Weinböhla (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla (Gesamtfertigstellung)	abgeschlossen	APV 2012 vom 28.11.2012	13.08.2009	vsl. 2015	vsl. 2017
2106	Weinböhla (a)–Neucoswig (e)	abgeschlossen	21.09.2009 (APV 2009)	30.01.2003	12.2009	05.12.2010
2107	Neucoswig (a)–Radebeul West (a)	abgeschlossen		01.03.2004	12.2009	05.12.2010

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
3100	Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a)	abgeschlossen	Land: 04.02.2009 Bund: 21.09.2009 (APV 2009)	08.08.2005	11.2009	vsl. 2016
3201	Bf Dresden-Neustadt, Anteil 3. Baustufe	abgeschlossen	24.07.2003	23.03.2000	03.2011	vsl. 2016
4101	Unterwerk Riesa	abgeschlossen	24.07.2003	14.03.2005	25.09.2006	21.08.2007

*) Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV 38/2012 (FinVe, Leistungsphasen 1+2).

Fertiggestellte Abschnitte:

1. Baustufe Leipzig (a)–Riesa (a):
– vollständig fertig gestellt,

2. Baustufe:
– 3-gleisiger Ausbau ABS, 2-gleisiger Ausbau S-Bahn im Abschnitt Dresden Hbf (a)–Dresden-Neustadt (a)/Marienbrücke inkl. ESTW Dresden-Mitte und ESTW Dresden-Neustadt,

3. Baustufe:
– Hp Nünchritz,
– Riesa–Abzweig Röderau,:
  o Wiederherstellung Zweigleisigkeit (Hochwasserschadensbeseitigung),
  o Herstellung Dreigleisigkeit (Endzustand) einschließlich Elbebrücke,
  o Unterwerk Riesa.

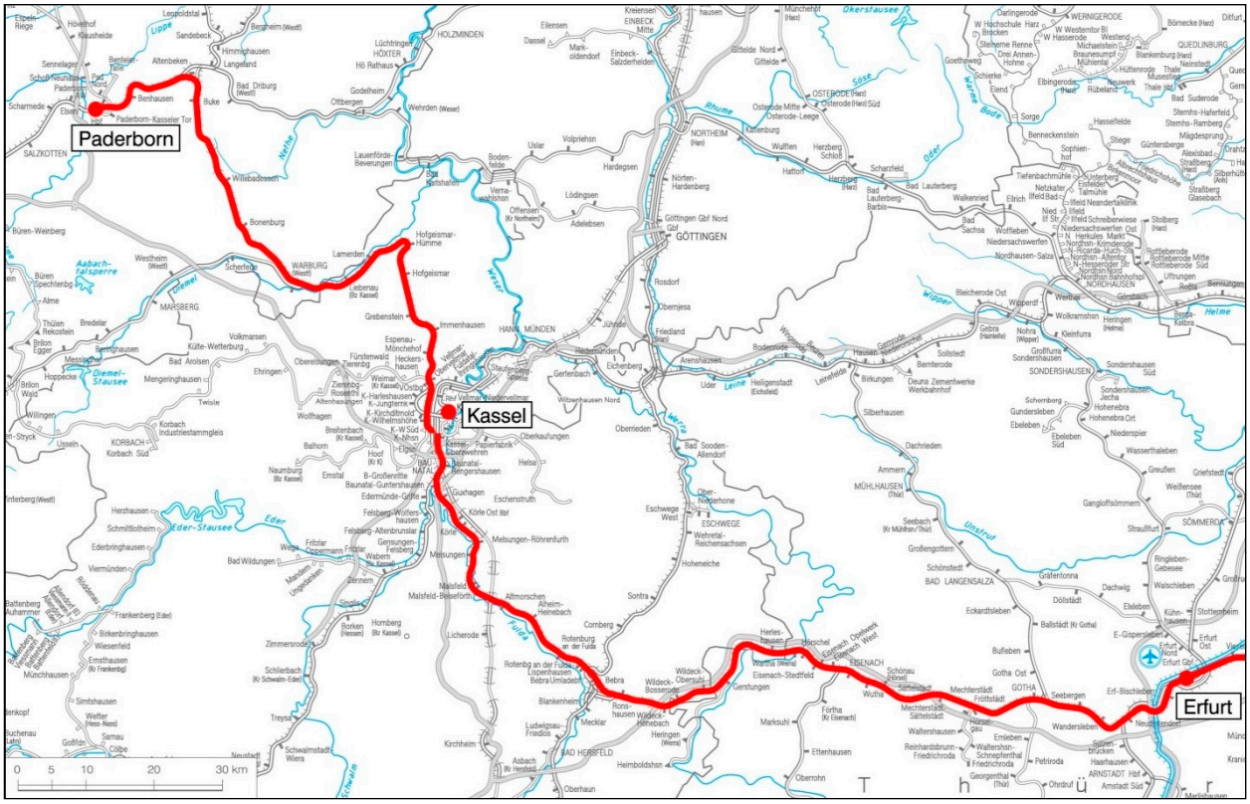
Teilinbetriebnahmen 2013:

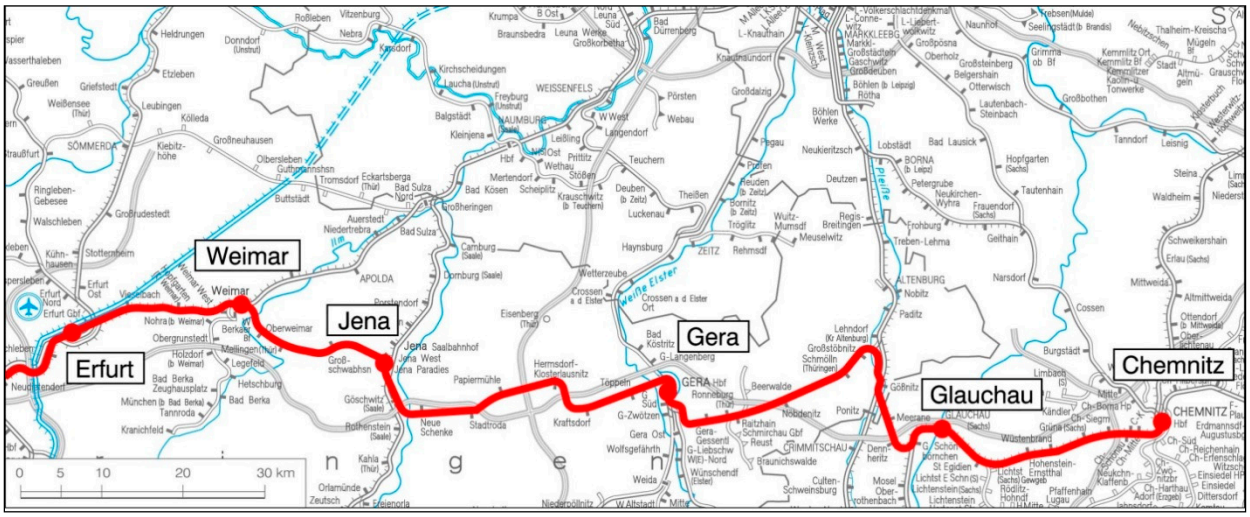
– BA 3100 Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a): Bauzustand 5.0R in 11/.2013:
  o Inbetriebnahme der S-Bahn-Gleise zwischen Radebeul Ost und Radebeul West,
  o Inbetriebnahme von einem S-Bahn-Gleis zwischen Coswig und Radebeul Ost,
  o Inbetriebnahme der erneuerten Verkehrsstationen Radebeul-Zitzschewig, Radebeul-Kötzschenbroda, Radebeul-Weintraube, Radebeul Ost sowie Bstg 1/2 im Bf Coswig,
  o Inbetriebnahme der ESTW-A Radebeul Nord und Radebeul Ost,
  o Inbetriebnahme beider Fernbahngleise zwischen Radebeul Ost und Abzw. Dresden-Pieschen,
– BA 3201 Bf Dresden-Neustadt, Bauzustand 8.0N in 11.2013:
  o Inbetriebnahme Gleise 704/705 und Bahnsteige 4 und 5,

Bauaktivitäten 2013:

– BA 3201 Bf Dresden-Neustadt: Neubau der Gleistragwerke mit Erneuerung der Gleise 704 und 705 inkl. der zugehörigen Bahnsteige 4 und 5,
– BA 3100 Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a): Neubau der beiden S-Bahn-Gleise Radebeul Ost–Radebeul West (Los 1) und Coswig–Radebeul Ost (Los 3), Neubau Fernbahngleise zwischen Radebeul Ost und Dresden-Neustadt, Neubau ESTW-A Radebeul Nord und Radebeul Ost, Neubau Verkehrsstationen Radebeul-Zitzschewig, Radebeul-Kötzschenbroda, Radebeul-Weintraube, Radebeul Ost sowie Bf Coswig),
– BA 2103/2104-1 Weißig (a)–Böhla (e): Restleistungen,
– BA 2106/2107 Weinböhla–Radebeul West (a): Restleistungen.

B.4.11 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)–Glauchau (a).

Geplante Maßnahmen:

- Weitere Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen im Abschnitt Gößnitz–Glauchau-Schönbörnchen,
- Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen,
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken,
- Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in den Abschnitten Weimar–Großschwabhausen und Neue Schenke–Stadtroda,

- Erneuerung der Verkehrsstationen Jena West und Göschwitz,
- Neubau 2. Bahnsteigkante Haltepunkt Oberweimar,
- Umwandlung Bf Raitzhain in Abzweigstelle.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 572 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 100–160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 394 Min.,
  - nach Bauende: 340 Min.,
- Gesamtkosten: 431 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
nur teilweise PFA; teilweise Plangenehmigungsabschnitte	Weimar (a)–Gößnitz(a)	abge-schlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz–Gößnitz (a)	abge-schlossen	09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	28.09.2006
	Großschwabhausen (e)–Gößnitz (a)	Abge--schlossen	30.06.2005	lfd. seit 02.11.2006	02.01.2007	18.12.2007
	Weimar (e)–Vieselbach (a)	abge-schlossen	21.09.2009	lfd. seit 10.2009	01.02.2010	14.04.2010
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 1	abge-schlossen	21.09.2009	26.04.2010	15.09.2010	11.12.2011
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 2	abge--schlossen	21.09.2009	21.01.2011 (OL Abschnitt Thüringen)	01.08.2011	11.12.2011
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 3	abge-schlossen	21.09.2009	17.02.2011	01.03.2011	11.12.2011
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 4	abge--schlossen	21.09.2009	26.07.2011	01.08.2011	11.12.2011
	Erhöhung Leistungsfähigkeit Weimar–Gera					
	Weimar (a)–Mellingen (a)	abge-schlossen	20.12.2012	30.08.2013	vsl. 2014	vsl. 2016
	Mellingen (a)–Großschwabhausen (a)	abge-schlossen	20.12.2012	06.12.2011	vsl. 2014	vsl. 2016
	Jena West–Jena-Göschwitz	abge-schlossen	20.12.2012	05.04.2013	vsl. 2014	vsl. 2016
	Neue Schenke–Stadtroda	abge-schlossen	20.12.2012	19.07.2012	vsl. 2014	vsl. 2015

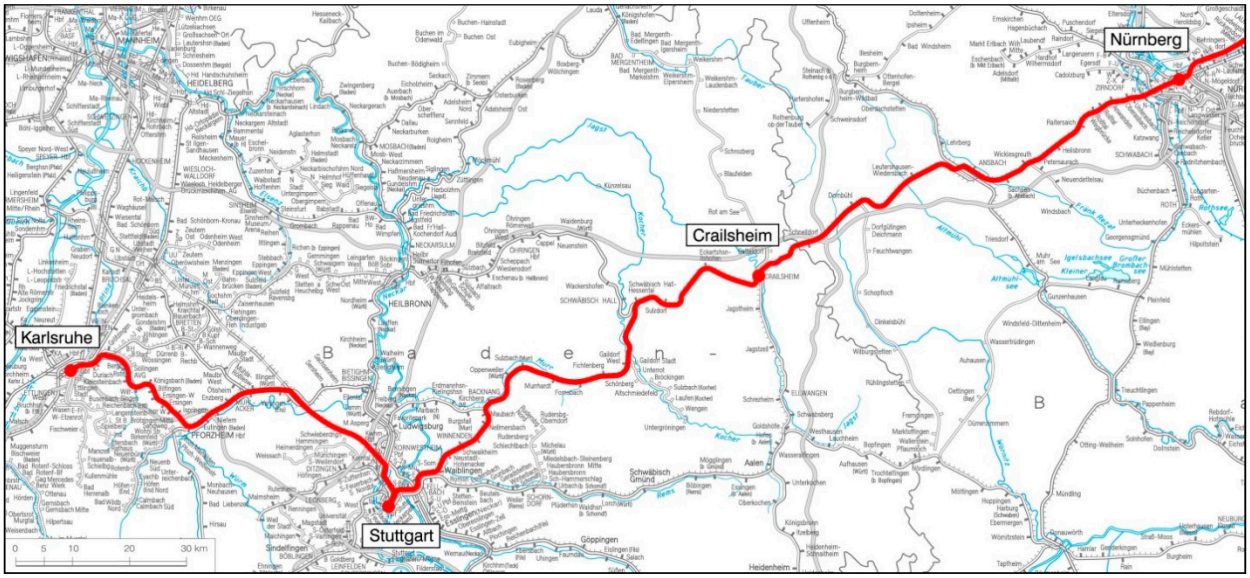
Teilinbetriebnahmen 2013:

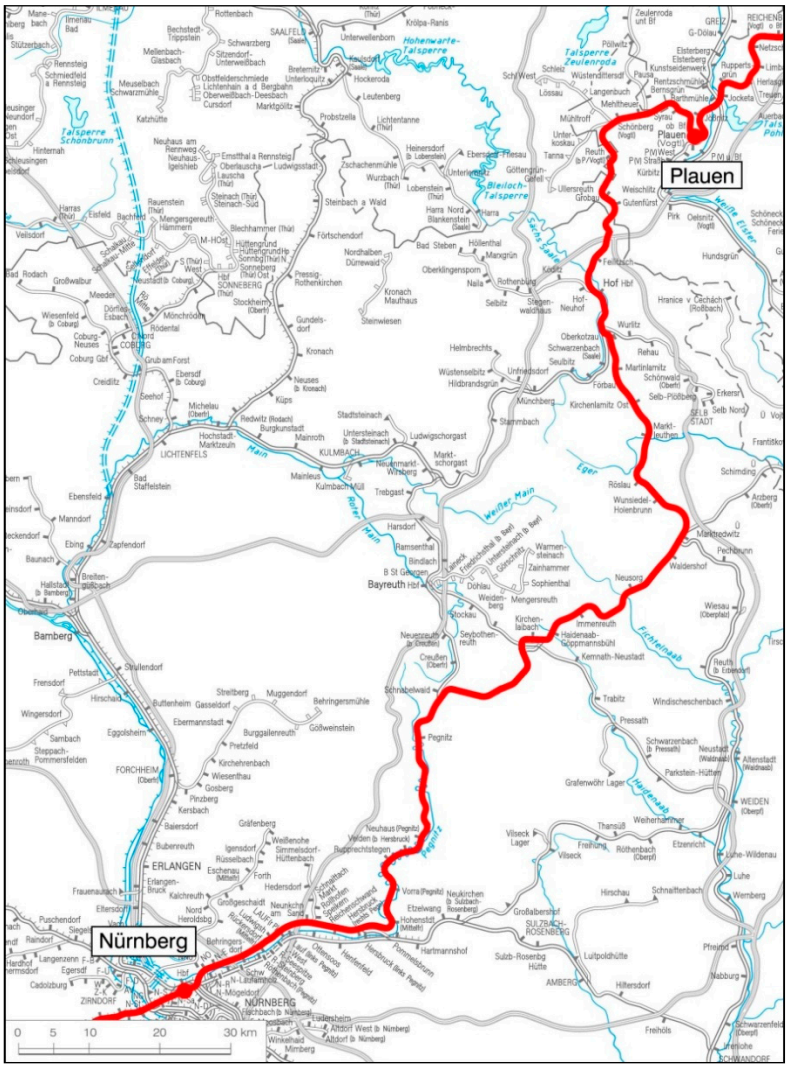
- Felssicherung km 28,170 – 28,480 an der Strecke 6307,
- Abzweigstelle Raitzhain einschließlich Geschwindigkeitsüberwachung Neigetechnik,
- Komplexer Streckenumbau Str. 6265 km 0,300–10,520,
- Stützwand 4 km 6,910–7,006 im Bf. Meerane.

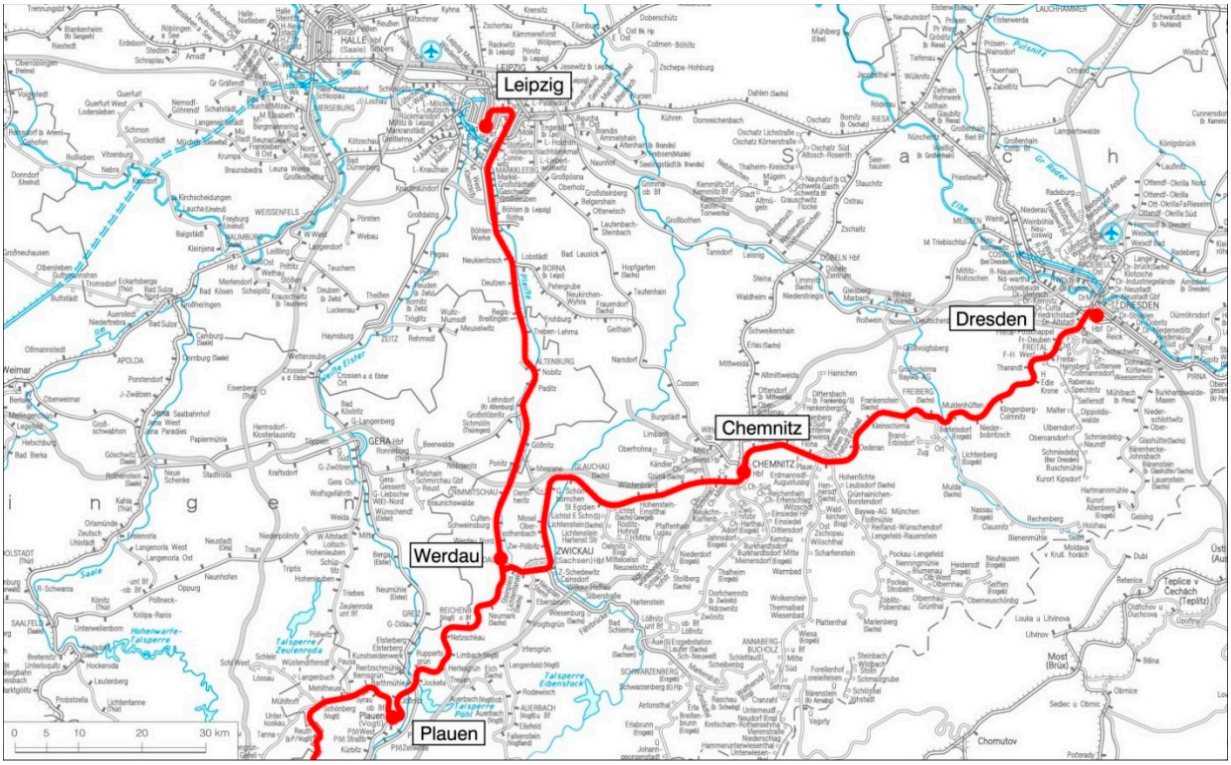
Bauaktivitäten 2013:

- Felssicherung km 28,170–28,600 an der Strecke 6307,
- Umwandlung Bf. Raitzhain in Abzweigstelle,
- Herstellung von Ersatzlebensräumen für Kriechtiere als Voraussetzung für die Bauarbeiten in 2014 im Abschnitt Weimar–Stadtroda,
- Erneuerung Stützwand 4 km 6,910–7,006 im Bf Meerane.

B.4.12 Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden




Plauen
Nürnberg
Bamberg
Bayreuth
Hof
Marktredwitz
ERLANGEN
FORCHHEIM
LICHTENFELS
COBURG
Talsperre Schönbrunn
Hohenwarte-Talsperre
Talsperre Zeulenroda
Bleiloch-Talsperre
Weiße Elster
Sächsische Saale
Eger
Fichtelnaab
Pegnitz
Regnitz
Werra
Main
Weißer Main
0 5 10 20 30 km


Leipzig
Dresden
Chemnitz
Werdau
Plauen
ALTENBURG
ZWICKAU
CHEMNITZ
GERA
Talsperre Pöhl
Talsperre Eibenstock
Talsperre Zeulenroda
Hohenwarte-Talsperre
Elbe
Saale
Weiße Elster
Pleiße
Zwickauer Mulde
Freiberger Mulde
0 5 10 20 30 km

Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke,
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Hof–Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für NeiTech-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).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge insgesamt: 740 km,
- Streckenlänge: 288 km
  (Dresden/Leipzig–LGr SN/BY)
  davon
  - Dresden–Werdau: 136,3 km,
  - Leipzig–LGr 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. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1.10	DD-Altstadt–Freital-Ost (a)	abge-schlossen		offen	offen	offen
1.1.11	Bf Freital-Ost	abge-schlossen		erfolgt	erfolgt	2005
1.1.12-14	Freital-Ost (a)–Tharandt (a)			erfolgt	erfolgt	2005
1.1.15	Bf Tharandt			erfolgt	erfolgt	2002[1)]
1.1.21-22	Tharandt (a)–Edle Krone (e)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.23	Edle Krone(a)–Klingenberg/Colmnitz (a)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.24	Bf Klingenberg/ Colmnitz		10.11.1997	erfolgt	erfolgt	1999
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a)–Niederbobritzsch (e)			erfolgt	erfolgt	1998
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)			erfolgt	erfolgt	1997
1.1.40	Bf Freiberg			erfolgt	erfolgt	2005
1.2.11-12	Freiberg (a)–Frankenstein (e)			erfolgt	erfolgt	2004
1.2.13-14	Frankenstein (a)–Oederan (e)			erfolgt	erfolgt	2004

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
0.3.20.4801.08	HOA Nr. 563 bei Oederan	abge-schlossen		31.08.2006	03.2007	04.2007
1.2.15	Oederan (a)–Flöha (e)					2000
1.2.21-22	Flöha (a)–Niederwiesa (e)	abge-schlossen		erfolgt	erfolgt	2001
1.2.23	Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)					1999
1.2.23.1104	Dammertüchtigung Chemnitz-Hilbersdorf	abge-schlossen		11.2006	04.2007	03.2008
1.2.30	Bf Chemnitz Hbf	abge-schlossen	21.05.2008	2003	30.09.2008[2)]	vsl. 2014
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abge-schlossen	10.11.1997	07.10.2005	12.06.2006	05.2007
1.3.11	Chemnitz (a)–Chemnitz Kappel (a)	offen		vsl. 2016	vsl. 2016	vsl. 2020
1.3.13	Chemnitz Kappel (e)–Chemnitz-Siegmar (a)	abge-schlossen	21.09.2009	erfolgt	erfolgt	offen
1.3.15-17	Chemnitz-Siegmar (e)–Hohenstein-Ernstthal (a)	abge-schlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	26.05.2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e)–St. Egidien (a)	abge-schlossen	21.09.2009	2004	02.2010	2011
1.3.22	Bf. St. Egidien	abge-schlossen				1998
1.3.23	St. Egidien (a)–Glauchau (a)	abge-schlossen				1997
1.3.30	Bf Glauchau	abge-schlossen				08.05.2004
1.4.11-13	Glauchau (a)–Mosel (a)	abge-schlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2002
1.4.14	Bf Mosel	abge-schlossen				2001
1.4.15	Mosel (a)–Zwickau (a)	abge-schlossen				2000
0.5.2.0	ESTW Zwickau–Releasewechsel	abge-schlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
1.4.20	Bf Zwickau, re/li Gleis	offen	offen	offen	offen	offen
1.4.20	Bf Zwickau Dresdner Kopf (vorgez. Maßn.)	abge-schlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2005

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.4.31.1603	EÜ Olzmannstraße in Zwickau	abge-schlossen				2005
1.4.31-33	Zwickau (a)– Bogendreieck Werdau	abge-schlossen				1998
Gaschwitz (e)–Crimmitzschau (a) 1. Ausbaustufe						
2.1.1.5–2.1.1.6	Gaschwitz (e)–Großdeuben (e)	offen	APV vom 21.09.2009	vsl. 2014	vsl. 2015	vsl. 2019
2.1.1.7	Großdeuben (a)–Böhlen (e)[3)]	offen	APV vom 21.09.2009	03.2005	10.2012	vsl. 2016
2.1.4.1–2.14.4	Altenburg (a)–Paditz (e)	abge-schlossen	APV vom 21.09.2009	18.01.2011	09.05.2011	25.11.2013
2.2.2.1–3.1.3.6	Crimmitzschau–Jocketa	abge-schlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2003
0.6.30	ESTW Plauen–Releasewech-sel	abge-schlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
3.2.1.0	Bf Plauen	abge-schlossen		25.06.2002	24.06.2003	10.2008
3.2.2.1–3.2.2.9	Mehlteuer–Niederlassungs-grenze	abge-schlossen		erfolgt	erfolgt	2000

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

2) Baubeginn 09.2008 beinhaltet bauvorbereitende Maßnahmen mit Finanzierung aus SV 7.

3) Planänderung notwendig zu bestehendem Planrecht.

Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen:

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

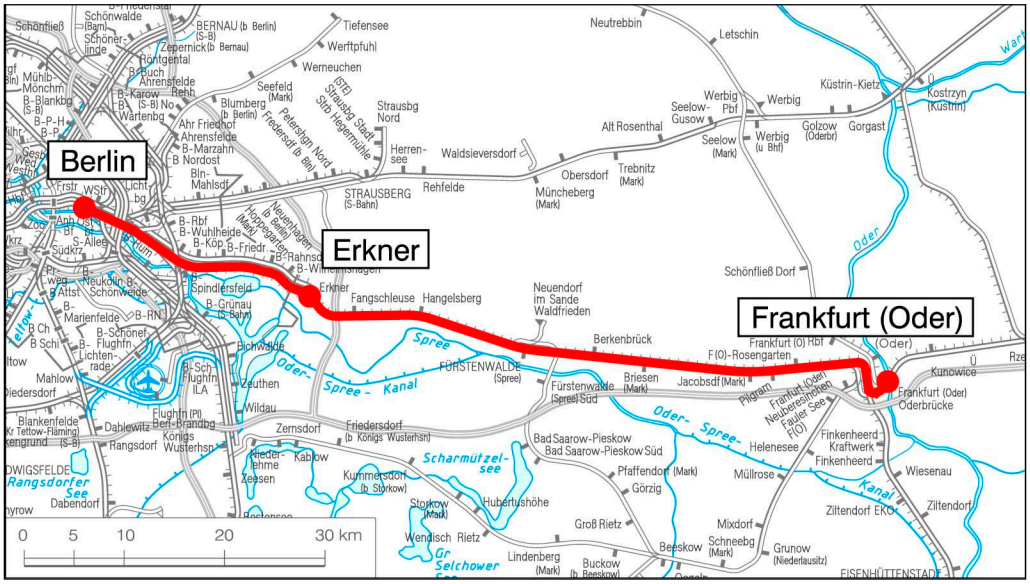
Teilinbetriebnahmen 2013:

- Inbetriebnahme Bz. 4.0–4.3 Knoten Chemnitz in 22.11.2013,
- Altenburg–Paditz Ibn Bauzustand Endzustand am 25.11.2013,
- Großdeuben (a)–Böhlen (e)–Neukieritzsch (a) 1. BA: Ibn Gleis Böhlen–Neukieritzsch am 29.09.2013,

Bauaktivitäten 2013:

- Umbau Knoten Chemnitz,
- Streckenumbau Altenburg–Paditz,
- Streckenumbau Großdeuben–Böhlen (e)–Neukieritsch (a).

B.4.13 Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze DE/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit v = 160 km/h und eine Achslast von 25 t ab km 10,36 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.

Projektkenndaten:

- 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)–BGr DE/PL,
- Entwurfsgeschwindigkeit (ab km 10,6): 160 km/h,
- Gesamtkosten: 619 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Ostkopf Ostbf–SÜ Modersonstraße	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	12.2012	10.2013	vsl. 2017
2	EÜ Schlichtallee–KRBW Rummelsburg	abgeschlossen		10.03.2004	19.04.2004	04.08.2008
3	Bf Rummelsburg	Die PFA 3 bis 5 entfallen nach dem aktualisierten Konzept. EÜ Treskowallee wird aus dem PFA 4 herausgelöst und umgesetzt.				
4	Karlshorst–Abzw Ostendgestell					
5	Abschnitt Wuhlheide					
4	EÜ Treskowallee	abgeschlossen		14.10.2011	01.2012	24.06..2013
6	Abschn. Strecke + Bf Köpenick	offen		offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
6	ESTW Köpenick	offen		24.06.2010	offen	offen
7	Hirschgarten–Wilhelmshagen	offen		vsl. 2014	vsl. 2016	vsl. 2018
8	Bf Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	10.2007	30.11.2009
8	ESTW Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	05.2011	07.2012
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)–Hangelsberg (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	11.2006	06.2007
2201	Bf Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a)–Berkenbrück (a)	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	29.04.2002
2302	Bf Berkenbrück	abgeschlossen		18.04.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a)–Briesen (a)	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001	28.09.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf Briesen	abgeschlossen	Gesamt-FinVe 20.09.2005	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	04.2008
3102	Frankfurt (Oder) Rest–Oderbrücke (a)	abgeschlossen		26.05.2011	17.06.2011	vsl. 2014

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
3103	Bf Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	28.08.2006
3104	EÜ Oderbrücke/BGr DE/PL	abgeschlossen		07.09.2007	01.2008	12.2008
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		27.02.2007	01.10.2006 (bvM)	26.02.2008

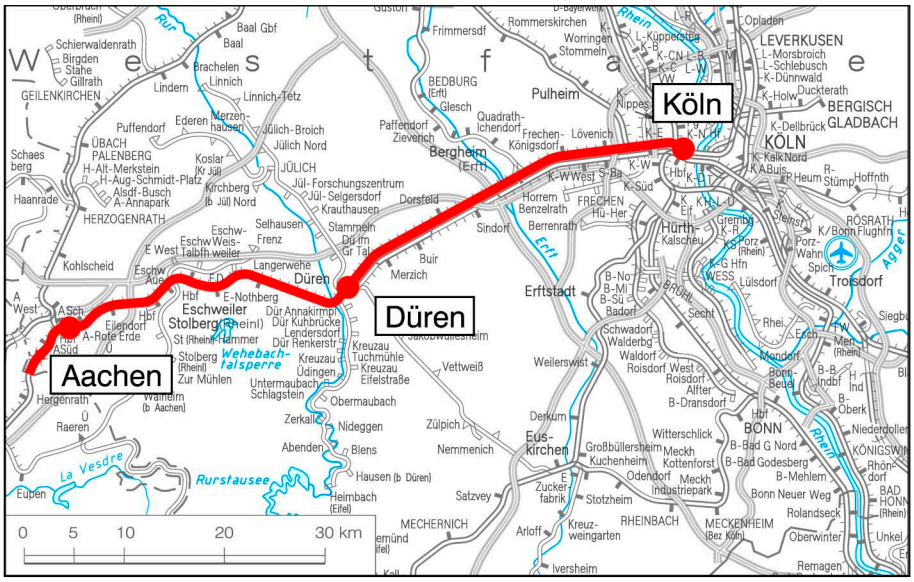
Teilinbetriebnahmen 2013:

- Abschnitt von Frankfurt/Oder Pbf (a) nach Oderbrücke (a) mit der EÜ Dresdener Str.aße (Gl. 402-405, 410 und 411), Kreuzungsbauwerk Reppen und EÜ Güldendorfer Straße 07.10.2013
- EÜ Treskowallee (Fernbahnüberbau) 28.06.2013,

Bauaktivitäten 2013:

- Abschnitt Frankfurt/Oder Pbf (a)–Oderbrücke (a) mit der EÜ Dresdener Straße, Kreuzungsbauwerk Reppen und EÜ Güldendorfer Straße,
- EÜ Treskowallee,
- Ostkopf Ostbf–SÜ Modersonstraße,
- Restmaßnahmen.

B.4.14 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 Ausbauabschnitten:
  - Ausbauabschnitt I (Köln–Düren):
    - Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen,
  - Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen):
    - als Vorabmaßnahme: Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen,
    - erste Baustufe: Erhöhung der Streckenkapazität durch kapazitätserweiternde Maßnahmen (Ausbau der Überholgleise in Eschweiler, Verlängerung der Dreigleisigkeit in Aachen Rothe Erde um 1.700 m),

  - in weiteren Baustufen: Geschwindigkeitserhöhungen, weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen),
- Ausbauabschnitt III (Aachen–BGr DE/BE):
  - Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 77 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit
  - Köln–Düren 250 km/h, (Ausbauabschnitt I)
  - Düren–Aachen 160–200 km/h, (Ausbauabschnitt II)
  - Aachen–BGr DE/BE 160 km/h, (Ausbauabschnitt III)
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 35 Min.,
  - nach Bauende: 25 Min.,
- Gesamtkosten (inkl. S-Bahn): 952 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Ausbauabschnitt I						
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						
1–2	Düren–Aachen	offen[1]	offen	offen	offen	offen *)

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

1 Eschweiler und Aachen Rothe Erde: Entwurfsplanung abgeschlossen, Genehmigungsplanung in der Realisierung.

Ausbauabschnitt III						
21 (1. Bauabschnitt)	Aachen–BGr (inkl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	25.11.2007
21 (2. Bauabschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	17.06.2008	05.04.2001	07.2009	23.10.2011

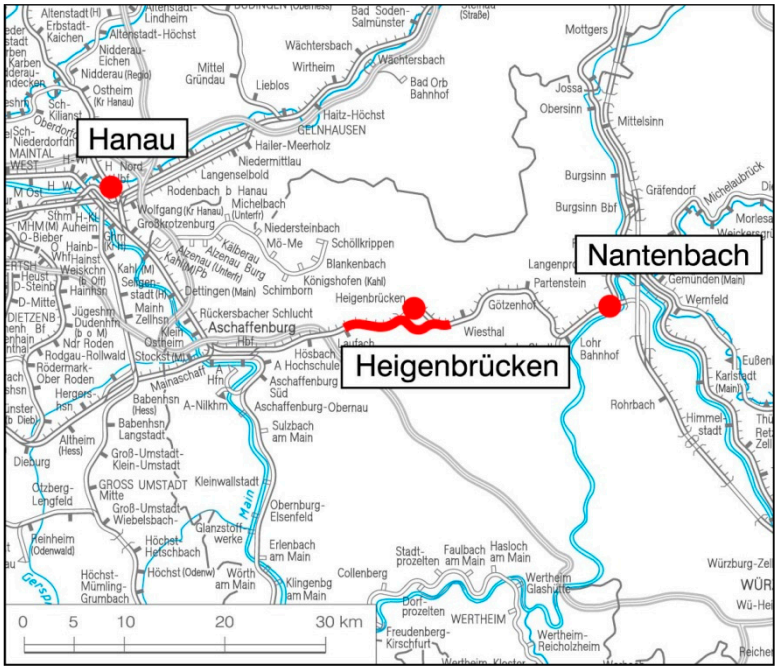
Teilinbetriebnahmen 2013:

- Aktivierung des Zugsicherungssystems PZB durch Änderung der Transition an der Landesgrenze
- Einbau des belgischen Zugsicherungssystems TBL 1+,

Bauaktivitäten 2013:

- Abschnitt III, Aachen–BGr DE/BE:
  - Aktivierung des Zugsicherungssystems PZB durch Änderung der Transition an der Landesgrenze,
  - Einbau des belgischen Zugsicherungssystems TBL 1+ (zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 in Betrieb genommen).

B.4.15 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:

- Bau einer zweigleisigen Umfahrungsspange von Laufach bis Heigenbrücken,
- Herstellung des Regel-Lichtraumprofils,
- Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels,
- Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg,
- Umbau/Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: ca. 7,1 km (Laufach–Heigenbrücken),
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (NeiTech), 150 km/h (Regelzug),
- Gesamtinvestitionen für die zweigleisige Umfahrungsspannge, die Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg sowie den Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach rd. 424 Mio. €,

  davon
  - 58 % nach § 8 Abs. 1 BSWAG.
  - 42 % der Kosten werden gemäß Finanzierungsvereinbarung entsprechend der Fußnote aus BVWP 2003 im Rahmen der LuFV bzw. mit Eigenmitteln der EIU finanziert.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Lohr–Wiestahl	abgeschlossen	23.12.2011	25.01.2013	10.2013	vsl. 2015
2	Partenstein	abgeschlossen	23.12.2011	20.08.2012	04.2013 (bvM)	vsl. 2014
3	Heigenbrücken–Laufach	abgeschlossen	23.12.2011	12.03.2012	07.2013	vsl. 2017[1]
4	Hösbach–Aschaffenburg	in Überarbeitung	23.12.2011	vsl. 2014	vsl. 2015	vsl. 2017
5	Hösbach	abgeschlossen	23.12.2011	21.01.2013	vsl. 2016	vsl. 2017

Nr.	Örtlichkeit PFA	Entwurfspla-nung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
6	Gemünden–Lohr	abgeschlossen	23.12.2011	17.02.2011	vsl. 2015	vsl. 2016

1 IBN vsl. in 06.2017 mit zeitweise eingleisigen Betrieb, vollständige IBN vsl. Ende 2017.

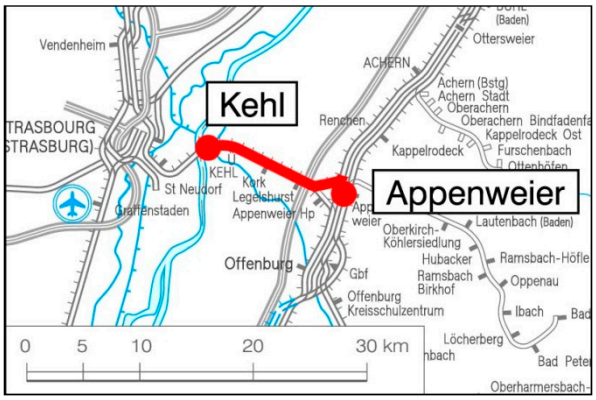
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– bauvorbereitende Maßnahmen,
– Lohr-Wiestahl: Kabeltiefbauarbeiten, Signalgründungen,
– Partenstein: Oberleitungsarbeiten, Roh- und Ausbauarbeiten an der Unterführung, Arbeiten an den Bahnsteigen,
– Heigenbrücken-Laufach: Baustelleneinrichtung, Baustraßen, Voreinschnitt Tunnel Falkenberg.

B.4.16 Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22.05.1992.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstge-schwindigkeit bis 200 km/h im Abschnitt St. Ingbert–Kaiserslautern sowie Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen durch Linienverbesserungen,
– Ausbau des deutschen POS-Nordastes für den Einsatz von NeiTech-Zügen mit Geschwindigkeiten bis v_{max} = 160 km/h,
– Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf bis zu v_{max} = 160 km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Kehl,

– höhenfreie Einbindung bei Appenweier mit v_{max} = 180 km/h in die Rheintalbahn Karlsruhe–Basel („Karlsruher Kurve“).

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

– 1. Baustufe:
  - o Ertüchtigung Saarbrücken–Ludwigshafen für NeiTech-Züge auf v_{max} = 160 km/h,
  - o Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel auf v_{max} = 200 km/h,
  - o Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen auf v_{max} = 200 km/h.
– 2. Baustufe:
  - o Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern auf v_{max} = 200 km/h in zusammenhängenden Teilabschnitten,
  - o Ausrüstung der Strecke BGr DE/FR–Ludwigshafen mit ETCS.

Projektkenndaten Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord):

– Streckenlänge: 128 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h,
– Fahrzeit:
  - o vor Baubeginn: 79 Min.,
  - o nach Bauende: 62 Min.,

Projektkenndaten Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd):

– Streckenlänge: 14 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160–180 km/h,
– Fahrzeit:
  - o vor Baubeginn: 9 Min.,
  - o nach Bauende: 7 Min.,
– Gesamtkosten: 634 Mio. € (POS Nord), 173 Mio. € (POS Süd).

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe						
Saarbrücken–Ludwigshafen	Ertüchtigung Gesamtstrecke für NeiTech-Züge auf v = 160 km/h	abge-schlossen		vor 1997	1998	11.2000
Neustadt–Ludwigshafen	LiV Schifferstadt (zunächst für v = 160 km/h)	abge-schlossen		12.1997	1999	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	St. Ingbert (a)–Kirkel und LiV Geistkircherhof–Siedlung Waldland (zunächst für v = 160 km/h)	abge-schlossen		07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf St. Ingbert	abge-schlossen	25.05.1998	07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf Rohrbach	abge-schlossen		09.2000	2001	12.2003
Neustadt–Ludwigshafen	Untergrundsanierung, Oberbauerneuerung Strecke 3280	offen		*22.04.2013*	12.2013	vsl. 2017
Neustadt–Ludwigshafen	3-gleisiger Ausbau Strecke 3280	abge-schlossen		03.2010	06.2010	vsl. 2014

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe						
4.1	Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12 km 14,9–21,3 (westl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		05.2005	07.2006	12.2007 (160 km/h) *)
4.2	Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 21,3 (w Hauptstuhl)–25,1 (ö Hauptstuhl)	abgeschlossen		10.2005	10.2007	06.2008 (160 km/h) *)
4.3	Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 25,1 (ö Hauptstuhl)–30,4 (ö Landstuhl)	abgeschlossen		05.2005	17.01.2010	vsl. 2018
4.4	Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w Einsiedlerhof)	abgeschlossen		05.2005	*05.2013*	vsl. 2015
4.5	Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 34,7 (w Einsiedlerhof)–41,3 (Kaiserslautern)	abgeschlossen	15.06.2005	05.2005	vsl. 2014	vsl. 2018
5.5	Saarbrücken Hbf–Homburg (Saar) Hbf km 20,6 (w Kirkel)–28,6 (ö Limbach)	abgeschlossen		05.2005	06.08.2006	12.2007 (160 km/h) *)
5.6 Teil 1	Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 13,6 (Bruchhof)–14,9	abgeschlossen		05.2005	05.02.2007	12.2007 (160 km/h) *)
5.6 Teil 2	Saarbrücken Hbf–Homburg (Saar) Hbf (km 28,6, ö Limbach)–Homburg (Saar) Hbf – Ludwigshafen Hbf, Weiche 12 (km 13,6 Bruchhof)	abgeschlossen		05.2005	10.2011	12.2012
*) Inbetriebnahme für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS.						
Kehl-Appenweier (POS Süd): 1. Baustufe						
1. Baustufe	Str. 4260 (km 13,3–13,9) Rheinbrücke Kehl (inkl. Westseite Bf Kehl)	abgeschlossen	16.07.2007	27.06.2007	03.2008	10.12.2010
2. Baustufe	Str. 4260 (km 0,0–13,3) Verbindungskurve Appenweier, Appenweier–Kehl, Ostkopf Kehl	offen	offen **)	offen	offen	offen

Str. 3250: Saarbrücken Hbf–Homburg (Saar) Hbf
Str. 3280: Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12
Str. 4260: Appenweier, Weiche 207–Kehl (DB-Grenze).

**) Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV 38/2012 (FinVe, Leistungsphasen 1+2).

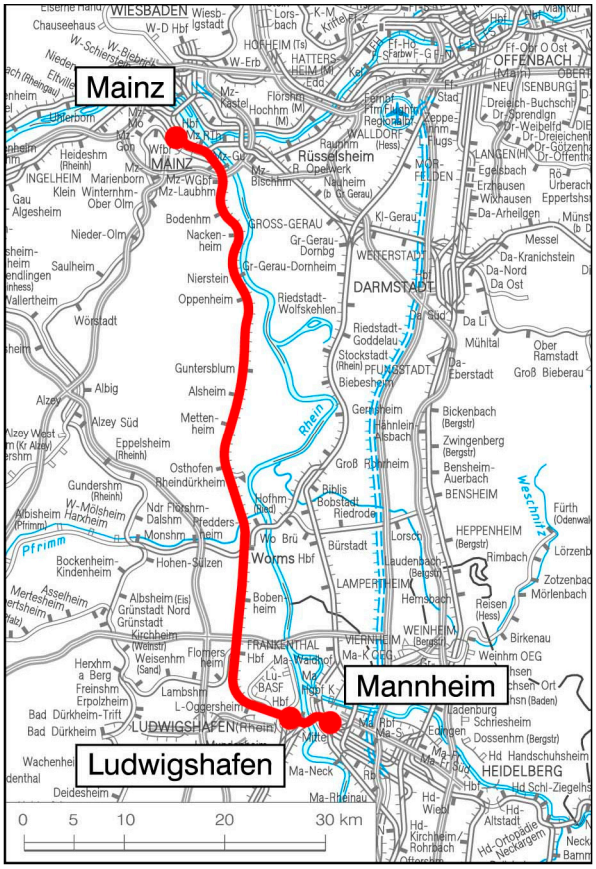
Teilinbetriebnahmen 2013:

- POS Nord:
  - Inbetriebnahme ESTW-A Kindsbach am 17.03.2013,
  - Inbetriebnahme Streckengleis Landstuhl–Kindsbach am 09.06.2013,
  - Inbetriebnahme Streckengleis Kindsbach–Landstuhl am 15.12.2013,

Bauaktivitäten 2013:

- POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt–Ludwigshafen):
  - Weicheneinbau im Bf Haßloch,
  - Fertigstellung gleistechnische Anpassungen Limburgerhof–Ludwigshafen/Rheingönheim einschließlich Ertüchtigung Bahnkörper,
  - Abschluss Signaltechnische und oberleitungstechnische Anpassungsmaßnahmen Limburgerhof – Ludwigshafen/Rheingönheim,
  - Erneuerung Lärmschutzwand Nord in Limburgerhof,
  - Erneuerung und Verlängerung Lärmschutzwand Süd in Limburgerhof,
  - Durchführung passive Schallschutzmaßnahmen in Limburgerhof,
- POS Nord 2. Baustufe:
  - Durchführung der Ertüchtigung des Abschnitts Landstuhl–Kindsbach für v = 200 km/h (Untergrund, Oberbau, Oberleitung, LST, Tiefenentwässerung),
- POS Süd 1. Baustufe, Rheinbrücke Kehl:
  - Restarbeiten Rheinbrücke.

B.4.17 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,
  davon
  - Mainz–Ludwigshafen: 67 km,
  - Ludwigshafen–Mannheim: 3 km,
– Tunnellänge: 1,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 237 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe	Rheinbrücke Ludwigshafen	abgeschlossen	28.07.1998	27.03.1997	III. Quartal 1997	12.2003
	Mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen–Mannheim	abgeschlossen	28.07.1998	1997	04.1998	12.2003
2. Baustufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen	28.07.1998	1995	05.1995	09.1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen	28.07.1998	1997	02.1998	09.2003
	Überwerfungsbauwerk Mainz Nord	abgeschlossen	08.06. 2010 (FinVe Konjunkturpaket)	16.05.1997	07.2010	30.01.2015

Teilinbetriebnahmen 2013:

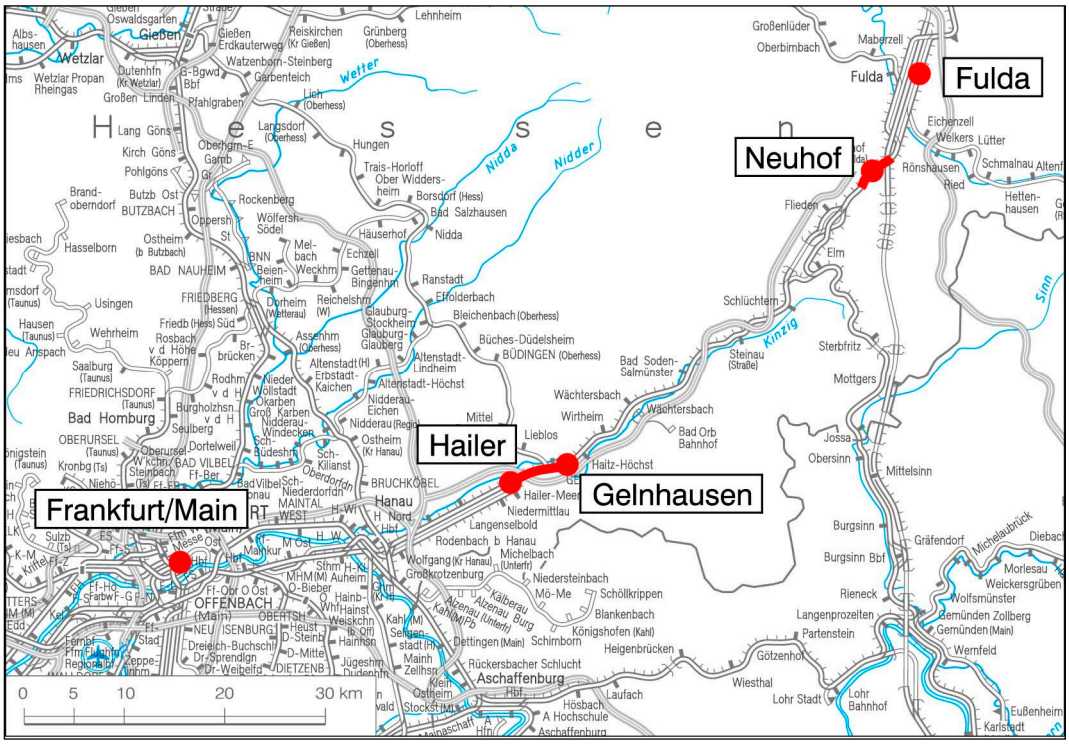
– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– 1. Baustufe:
  - Restmaßnahmen: passiver Schallschutz, Grunderwerb,

– 2. Baustufe:
  - Überwerfungsbauwerk Mainz Nord: Rückbau Gleis 112/141 und Weiche 168 sowie Dammrückbau, Verbauarbeiten Baufeld Ost, Rüttelstopfverdichtung Baufeld Ost, Ingenieurbauwerk: Stahlbetonarbeiten am Brückenzug Süd 2 (Bw 4), EÜ Rheingauwallbrücke (Bw 5), Brückenzug Süd 1 (Bw 6), Westliche Galerie (Bw 7), Östliche Galerie (Bw 7), Überbau (Bw 7), Brückenzug Nord (Bw 8), signaltechnische Umschaltarbeiten (Umsetzen von Signalen).

B.4.18 Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main



Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen:

– Viergleisiger Ausbau zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen,

– Bau von Linienverbesserungen, u. a. im Bf Neuhof als Verbundmaßnahme mit der BAB 66,

Weiterhin wird auf die Aus- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Neue Vorhaben, Projekt Nr. 12, siehe Tz. B.5.12) verwiesen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 104 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h,
– Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 55 Min.,
  - nach Bauende: 46 Min.,
– Gesamtkosten: 359 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
dreigleisiger Ausbau, Erstellung von 3 Linien-verbesserungen sowie Beseitigung von 12 BÜ	Hanau-Wolfgang–Hailer	abgeschlossen	keine	vor 1987	1987	1991
2. Baustufe						
PA 5.16	Hailer–Gelnhausen	wird derzeit auf-grund der geän-derten Aufgaben-stellung neu erar-beitet [1]	offen	offen	offen	offen
PA 5.17		wird derzeit auf-grund der geän-derten Aufgaben-stellung neu erar-beitet [1]	offen	offen	offen	offen
3. Baustufe						
5.28	Neuhof, Linienverbesserung	abgeschlossen	21.11.2005	17.06.2005	11.2006	05.2012

1 Änderung der Aufgabenstellung in 07/2013: Planung des direkten viergleisigen Ausbaus des Teilstückes Hailer-Meerholz–Gelnhausen.

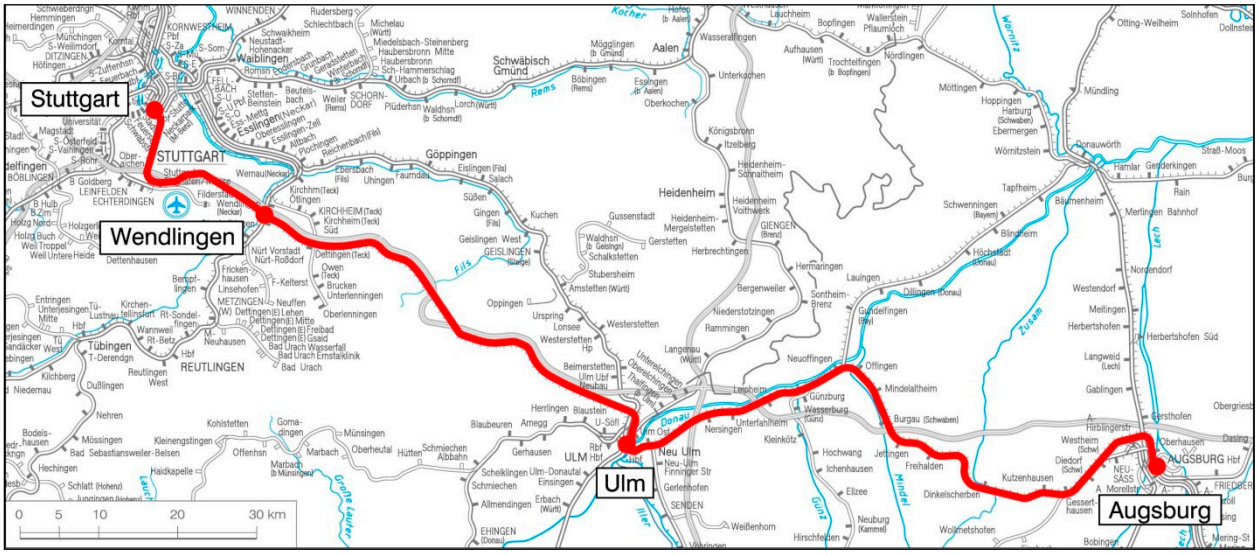
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Umbau Bf. Neuhof: Rampe 1 zur Bahnsteigunterführung,
– Restabwicklung BÜ 12.

B.4.19 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 bis zu 200 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 148 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 250 km/h,
  - ABS: bis zu 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 93 Min.,
  - nach Bauende: 63 Min.,
- Gesamtkosten: 4.233 Mio. €.

Die Angaben zu den Gesamtkosten beinhalten die NBS Wendlingen–Ulm, deren Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 und Neu-Ulm 21, davon:

- Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart: 563,8 Mio. €,
- NBS Wendlingen–Ulm: 2.909 Mio. €, (inkl. Ausbau Donaubrücke: 19 Mio. €),
- Neu-Ulm 21: 198 Mio. €,
- ABS Ulm–Augsburg: 251 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit Einbindung NBS Stuttgart–Wendlingen						
1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof	abgeschlossen	02.04.2009[1)]	28.01.2005	03.2010	vsl. 2021
1.2	Fildertunnel	abgeschlossen	02.04.2009[1)]	19.08.2005	03.2012	vsl. 2021
1.3	Flughafenbereich mit Rohrer Kurve	In Bearbeitung	02.04.2009[1)]	offen	vsl. 2016	vsl. 2021

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.4	Filderbereich bis Wendlingen	abgeschlossen	02.04.2009[1)]	30.04.2008	02.2012	vsl. 2021
1.5	Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt	abgeschlossen	02.04.2009[1)]	13.10.2006	10.2012	vsl. 2021
1.6 a	Zuführung Ober- und Untertürkheim	abgeschlossen	02.04.2009[1)]	16.05.2007	09.2012	vsl. 2021
1.6 b	Abstellbahnhof Untertürkheim	In Bearbeitung	02.04.2009[1)]	offen	offen	vsl. 2021
Abschnitt NBS Wendlingen–Ulm (PFA 2.1–2.5a2)						
2.1a/b	Albvorland	abgeschlossen	02.04.2009 Änderungsvereinbarung 15.03.2012	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2021
2.1c	Albvorland	abgeschlossen	02.04.2009 Änderungsvereinbarung 15.03.2012	13.08.1999	11.2010	vsl. 2021
2.2	Albaufstieg	abgeschlossen	02.04.2009 Änderungsvereinbarung 15.03.2012	20.09.2011	12.2012	vsl. 2021
2.3	Albhochfläche	abgeschlossen	02.04.2009 Änderungsvereinbarung 15.03.2012	12.11.2008	12.2011	vsl. 2021
2.4	Albabstieg	abgeschlossen	02.04.2009 Änderungsvereinbarung 15.03.2012	26.06.2012	12.2012	vsl. 2021
2.5a1	Bf Ulm Hbf	In Bearbeitung	02.04.2009 Änderungsvereinbarung 15.03.2012	vsl. 2014	vsl. 2015	vsl. 2021
2.5a2	Ausbau Donaubrücke, km 85,503–km 85,042	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 mit Bundesmitteln	31.04.2004	18.10.2004	18.11.2007
Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b)						
2.5b	Neu-Ulm 21, km 85,042–km 81,940	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 5 mit Bundesmitteln	25.10.2001	18.09.2003	18.11.2007

Abschnitt ABS Ulm–Augsburg					
Ulm–Dinkelscherben; Ausbau auf 200 km/h	offen	offen	offen	offen	
Dinkelscherben–Augsburg; Ausbau auf 200 km/h	abgeschlossen	erfolgt	erfolgt	erfolgt	Erfolgt

1 Hierin enthalten ist ein Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. € für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart. Zur Finanzierung wurden Meilensteine für die PfA 1.1 bis 1.5 vereinbart. Bei „Stuttgart 21“ handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG; es wird deswegen nur nachrichtlich dargestellt.

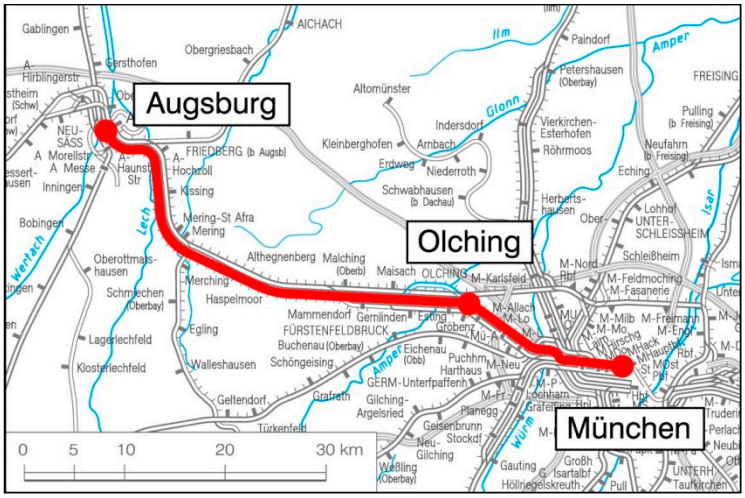
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Abschnitt „Stuttgart 21“:
  - Umbau Gleisvorfeld (PFA 1.1, Oberbauzustände 24 bis 54, 56 teilweise),
  - Umbau Gleisvorfeld (PFA 1.1, Oberbauzustände 55,56/60+61), Fertigstellung 2013,
  - Start Abbruch Hallendach,
  - Baumfällarbeiten (PFA 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6a),
  - Zentrales Grundwassermanagement (Aufbau Anlagen und Leitungsverlegung),
  - Zentrale Baulogistik (Abbrucharbeiten),
  - Abrucharbeiten u.a. Südflügel und Landespavillon, Teilabbruch DB Direktion, Neubau Technikgebäude, Bauvorbereitung SSB Maßnahmen, Bauvorbereitende Maßnahmen Rohbau Talquerung (PFA 1.1),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen am Fildertunnel (PFA 1.2),
  - Fildertunnel, Baugrube Filderportal Hauptbaumaßnahmen (PFA 1.2),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen Eisenbahnzuführung Sulzbachtal (PFA 1.4),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen Fernbahnzuführung Bad Cannstatt und Feuerbach und S-Bahnzuführung (PFA 1.5),
  - S-Bahn, Baugrube Engstelle U12 (PFA 1.5),
  - ZA Nord 09/2013 fertiggestellt (PFA 1.5),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen Tunnel Zuführung Ober- und Untertürkheim (PFA 1.6),
  - Zugführung Ober-/Untertürkheim Schachtbauwerk Zwischenangriff Ulmer Straße (PFA 1.6),
– Abschnitt „NBS Wendlingen–Ulm“:
  - Beginn Ausführungsplanung Verlegung Lindach (PFA 2.1),
  - Beginn Baustelleneinrichtung und Tunnelvortrieb Steinbühltunnel und ZA Umpfental (PFA 2.2),
  - Beginn Probepfahlbohrungen EÜ Filstal (PFA 2.2),
  - Abschluss der Bauarbeiten an drei Brücken gemeinsam mit der Autobahnerweiterung A8 (PFA 2.3),
  - Laufende Bauarbeiten am 1. Streckenabschnitt und dem Tunnel Widderstall (PFA 2.3),
  - Baustelleneinrichtung für den Albabstiegstunnel (PFA 2.4),
  - Laufende Bauarbeiten an der EÜ Rettungsplatzzufahrt am Portal des Albabstiegstunnels (PFA 2.4),
  - Beginn der Bauarbeiten am Nordkopf des Bahnhofs Ulm (PFA 2.5a1).

B.4.20 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 (zwei zusätzliche Streckengleise), 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:
  - Schnellfahrgleise: 230 km/h,
  - andere Gleise: 160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 30 Min.,
  - nach Bauende: 28 Min.,
- Gesamtkosten: 736 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)	abgeschlossen		26.02.1999	24.01.2000	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	12.2008
4	km 31,7–km 38,1 (Bereich Haspelmoor)	abgeschlossen	10.11.1997	21.03.2003	10.2007	11.12.2011
5	km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)	abgeschlossen		19.05.2004	04.2007	11.12.2011
6	km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	11.12.2011

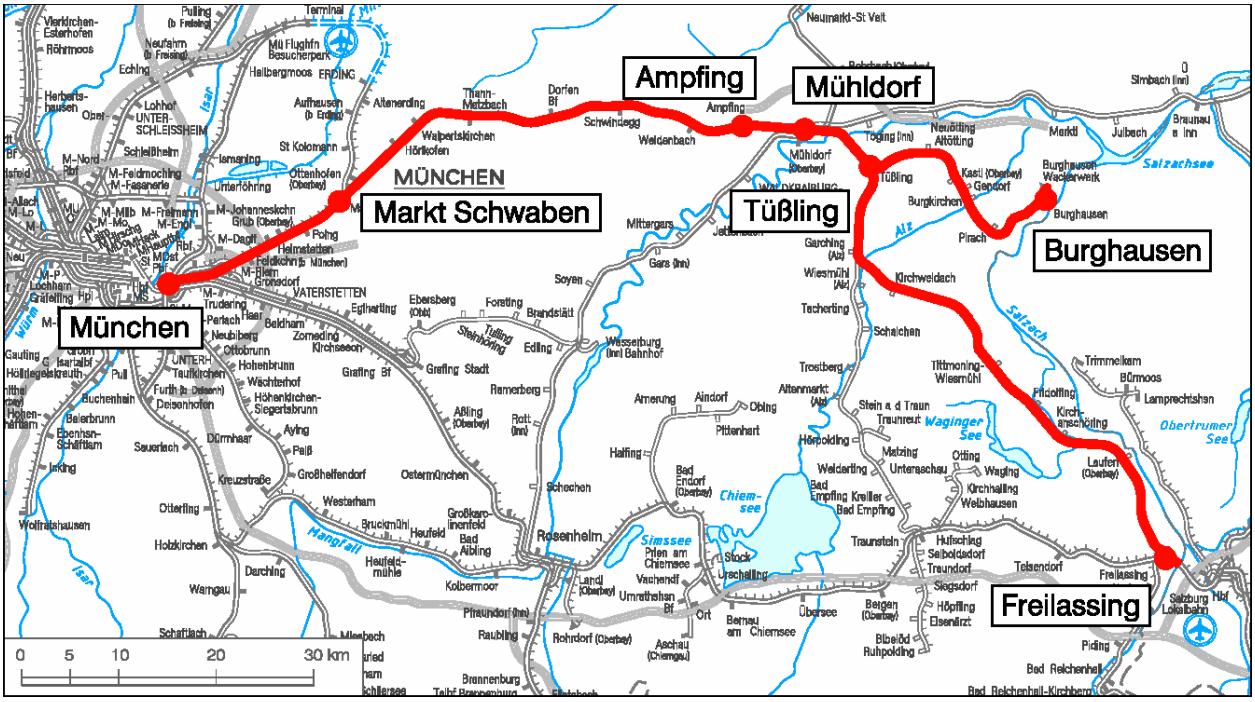
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– PFA 3 (Mering): Tausch Schallschutzwand Hochdorf,
– PFA 6 (Maisach/Olching):
  - Tausch Schallschutzwände auf 4 EÜen in Olching.
  - Tausch Schallschutzwände im Bereich Maisach rechts der Bahn
  - Tausch Glaselemente Mittelschallschutzwände,
– Restarbeiten auf dem gesamten Abschnitt Augsburg–Olching.

B.4.21 Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing,
– Kapazitätssteigerung und Qualitätsverbesserung (Beförderungszeiten) für Güterverkehr des Chemiedreiecks,
– Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen neben einer Fahrzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung).

Im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung wurde für dieses Projekt mit einem optimierten Projektumfang ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis erzielt.

Geplante Maßnahmen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung:

1. Baustufe:

– Anhebung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen, jedoch mit Verzicht auf Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten
  - Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,
  - Zweigleisiger Ausbau der Begegnungsabschnitte Ampfing–Altmühldorf und Altmühldorf–Tüßling (ohne zweigleisige Innbrücke),
  - ESTW Burghausen (mit Kapazitätserweiterung) und Neubau der zweigleisigen Innbrücke bei Ehring im Rahmen des KP I,

- Komplettierung zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Tüßling: Markt Schwaben–Hörlkofen, Hörlkofen–Obergeislbach, Obergeislbach–Dorfen und Dorfen–Ampfing,
- Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen,
- Teilausbau Tüßling–Freilassing
- zweigleisige Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning-Wiesmühl,
- Elektrifizierung Tüßling–Freilassing,
- Truderinger Kurve (eingleisig elektrifiziert).

2. Baustufe:

- 3-gleisiger Ausbau Freilassing–BGr DE/AT (–Salzburg),

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 141 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 130–160 km/h,
- Fahrzeit (München Hbf–Freilassing)
  - vor Baubeginn: 82 Min.,
  - nach Bauende: 74 Min.,
- Gesamtkosten: 1.386 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Bau-stufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
	Dorfen	abgeschlossen	SV 20	N.N.	vor 2003	07.07.2003
Bau-stufe 1b	Ampfing–Altmühldorf	abgeschlossen	14.09.2005	15.05.2008	10.2007	12.12.2010
	Innbrücke Ehring	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	01.2010	01.2010	04.10 2011
	ESTW Burghausen (Altötting–Burghausen)	abgeschlossen	15.09.2009	17.09.2009	29.10.2009	23.04.2011
	Zweigleisiger Ausbau Altmühldorf–Tüßling PA 01 Altmühldorf–Mühldorf	abgeschlossen	14.02.2013	18.04.2013	29.07.2013	vsl. 2016
	Zweigleisiger Ausbau Altmühldorf–Tüßling PA 02 Mühldorf–Tüßling	in Überarbeitung	14.02.2013	31.07.2013	08.2013 (bvM)	vsl. 2017
	Tüßling–Freilassing EÜ Salling, km 33,709	abgeschlossen	14.02.2013	08.03.2013	31.03.2014	vsl. 2014
	Tüßling–Freilassing SÜ Harmoning, km 39,380	abgeschlossen	14.02.2013	vorhanden (Stadt Tittmoning)	06.2012	08.2012
	Zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben–Ampfing	offen	offen*	offen	offen	offen
	Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen	offen	offen*	offen	offen	offen
	Elektrifizierung Tüßling–Freilassing	offen	offen*	offen	offen	offen
	Teilausbau Tüßling–Freilassing	offen	offen*	offen	offen	offen
	zweigleisiger Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning-Wiesmühl	offen	offen*	offen	offen	offen
	Truderinger Kurve	offen	offen*	offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Bau-stufe 2	3. Gleis Freilassing–Grenze D/A 1.BA	abgeschlossen	14.02.2013	Planverzicht	09.2012	08.2013
	3. Gleis Freilassing–Grenze D/A 2.BA	abgeschlossen	14.02.2013	09.04.2013	vsl. 2015	vsl. 2017

*) Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV 38/2012 („Sammelvereinbarung Nr. 38/2012 über die Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“).

Teilinbetriebnahmen 2013:

– 3. Gleis Freilassing–Grenze DE/AT, 1. BA: neue Schutzstrecke zwischen Deutschland und Österreich auf der Bestandsstrecke (inkl. signaltechnischer Anpassungen),

Bauaktivitäten 2013:

Ampfing–Altmühldorf:
– Grunderwerb (98 %), Passiver Schallschutz (98 %), EÜ Mü 38 (Fertigstellung Straßenbau: Schlussrechnung und Bauakte), EÜ Wimpasing (Mängelbeseitigung, Schlussrechnung und Bauakte), Bauakte (100 %),

Altmühldorf–Mühldorf (PA 01):
– Lärmschutzwand von km 75,23 bis 75,69 sowie Baubeginn Hauptbauleistung,

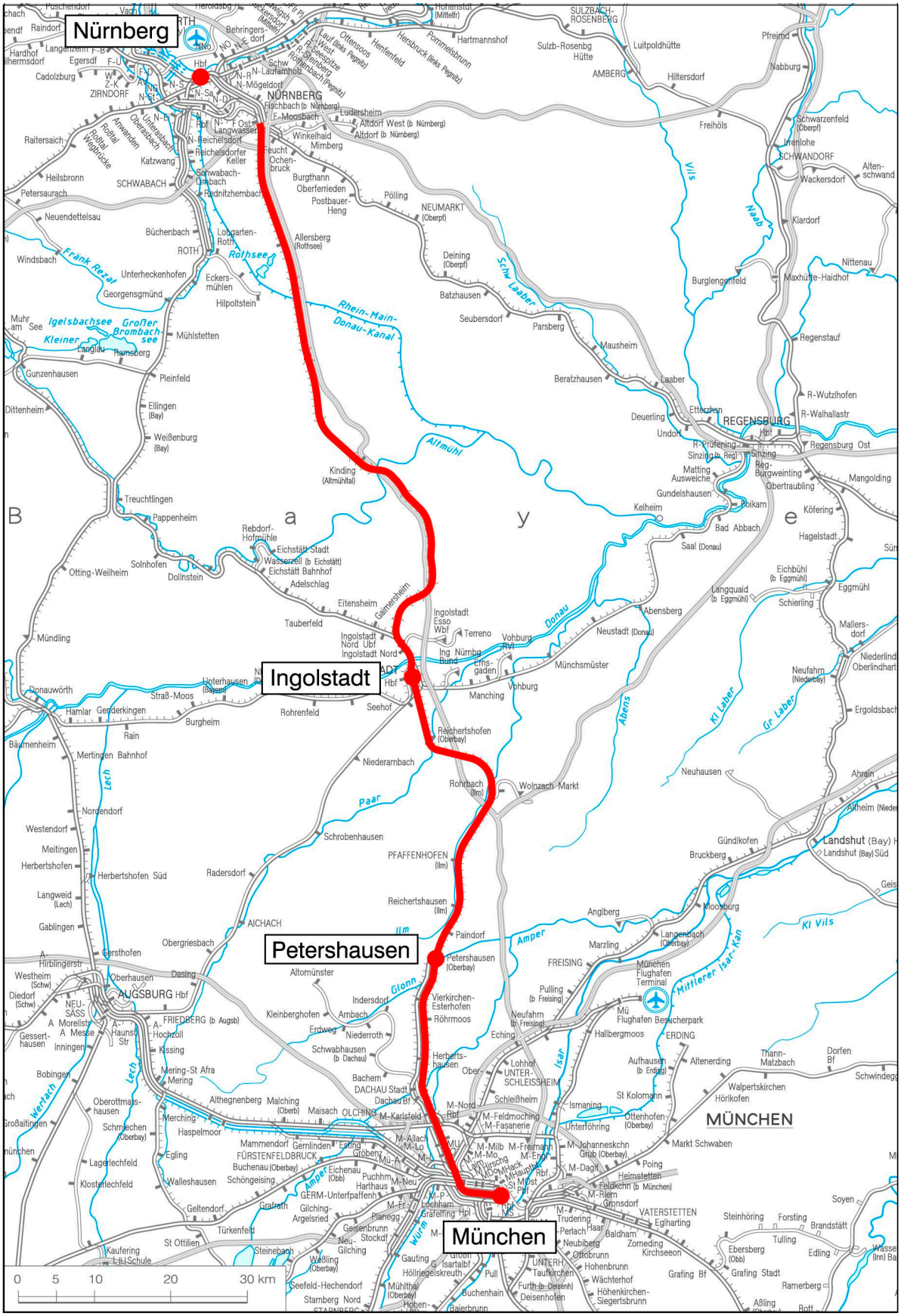
Mühldorf–Tüßling (PA 02):
– Vorbereitungen Grunderwerb/bauvorbereitende Maßnahmen,

Innbrücke:
– LPB-Maßnahmen, Bau- und Planungsakte,

Altötting–Burghausen:
– GSM-R-Standorte Pirach und Schwaikl (Restleistungen),
– Bau- und Planungsakte,

3-gleisiger Ausbau Freilassing–BGr DE/AT (–Salzburg):
– Oberleitungsarbeiten zum Umbau der Schutzstrecke zwischen Deutschland und Österreich auf der Bestandsstrecke und Umbau der signaltechnischen Anlagen des RSTW Freilassing im Rahmen des 1. BA,
– Vorbereitung Grunderwerb für den 2. BA,
– Vorgezogene Maßnahmen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung (Erstellung Ausweichquartier für Eidechsen).

B.4.22 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 wurde für 300 km/h ausgelegt. 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 wurde 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 BSWAG finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis München-Obermenzing erfolgt zu 50 % über das Projekt Nr. 23 und zu 50 % über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 171 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 89 km,
  - Ingolstadt–München: 82 km,
- Baulänge: 161 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 83 km,
  - Ingolstadt–München: 78 km,
- Tunnel: 9 (Gesamtlänge 27,0 km),
- Brücken
  - Anzahl EÜ: 120,
  - Anzahl SÜ: 28,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 160–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 98 Min.,
  - nach Bauende: 62 Min.,
- Gesamtkosten: 3.676 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
11	Fischbach–Feucht	abgeschlossen		07.04.1994	02.04.1997	28.05.2006
21	Feucht–Allersberg	abgeschlossen		31.10.1996	03.09.1998	28.05.2006
31	Allersberg–Göggelsbuch	abgeschlossen	19.12.1996	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

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
42	Lohen–Großhöbing	abgeschlossen		26.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
51	Großhöbing–Enkering	abgeschlossen		26.02.1996	03.09.1998	28.05.2006
52	Altmühltal	abgeschlossen		20.09.1996	03.09.1998	28.05.2006
53	Kinding–Denkendorf	abgeschlossen		29.07.1994	03.09.1998	28.05.2006
61	Denkendorf (67,000)	abgeschlossen		22.04.1997	03.09.1998	28.05.2006
62	Köschinger Forst	abgeschlossen		24.06.1998	03.09.1998	28.05.2006
63	Stammham	abgeschlossen		30.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
71	Hepberg–Lenting	abgeschlossen		29.03.1996	03.09.1998	28.05.2006
72	Ingolstadt	abgeschlossen		26.02.1999	01.07.1999	28.05.2006
11M	Ingolstadt–Oberstimm	abgeschlossen		01.04.1996	03.09.1998	10.12.2006
24M	Bahnstromleitung Wolnzach	abgeschlossen		Maßnahme zurückgestellt		
31M2a	EÜ Schrobenhausener Straße	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	10.12.2006
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
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	10.12.2006
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–Obermenzing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	10.12.2006
Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau ABS Nord						
12 M	Reichertshofen (km 80,0–km 70,0)	abgeschlossen		03.2010	05.2010	vsl. 2014
23 M1	Dammsanierung Hög (km 69,1–km 69,8)	abgeschlossen		12.2006	vsl. 2015	vsl. 2015
23 M1	Rohrbach Herstellung Regelquer-schnitt (km 70–km 59,6)	abgeschlossen		12.2009	06.2011	vsl. 2014
23 E	Rohrbach Dammsanierung nördlich Rohrbach km 61,54–km 62,1	abgeschlossen		06.2012	07.2012	10.2012
31 E1	Pfaffenhofen (km 59,6–km 52,8)	abgeschlossen	19.12.1996	11.2005	08.2011	vsl. 2014
31 M2 – 1. Plan-ände-rung	Bf Pfaffenhofen (km 52,8–km 48,4)	abgeschlossen		04.2012	04.2012	vsl. 2019
31 M2 – 2. Plan-ände-rung	Pfaffenhofen, Dr.-Wirzmüller-Straße (km 48,775)	abgeschlossen		04.2012	04.2012	vsl. 2014

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
41 E	Reichertshausen (km 48,4–km 37,58)	abgeschlossen		02.2011	06.2011	vsl. 2014

Gesamtinbetriebnahme im Jahr 2006:

- NBS: 28.05.2006,
- ABS: 10.12.2006 (zwischen Petershausen und München); die Realisierung des ABS-Abschnittes Nord (Ingolstadt–Petershausen) erfolgt teilweise nachlaufend (Endausbau),

Bauaktivitäten 2013:

- NBS allgemeine geringfügige Restarbeiten,
- ABS allgemeine geringfügige Restarbeiten,

Endausbau ABS Nord 2013:

- Ibn neue Linienführung südlich Baar-Ebnenhausen inkl. EÜ Stockau Gleis Richtung Ingolstadt,
- Ibn EÜ Paar Gleis Richtung Ingolstadt,
- Ibn von drei EÜ über Gewässer Inselweg, Ilmgrund und Bach im Abschnitt Uttenhofen–Pfaffenhofen,

Bauaktivitäten Endausbau ABS-Abschnitt Nord 2013:

- Baubeginn EÜ Paar Gleis Richtung München
- Dammsanierung Uttenhofen–Pfaffenhofen
- Linienbegradigung Uttenhofen–Pfaffenhofen).

B.4.23 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:

– 1. Baustufe:
  - o Elektrifizierung Ulm–Lindau-Aeschach,
  - o Geschwindigkeitserhöhung Ulm–Friedrichshafen (Strecke 4500),
– weitere Baumaßnahme:
  - o zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Friedrichshafen–Lindau-Aeschach,

Im Rahmen des Internationalen Projektes Nr. 7 ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–BGr DE/AT (2. Baustufe) sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität vorgesehen. Die Fahrtzeitverkürzung wird durch die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke erreicht.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 124 km,
- Gesamtkosten: 226 Mio. €.

Es ist vorgesehen, dass die 1. Baustufe zu 50 % durch Mittel des Landes Baden-Württemberg und die zuwendungsfähigen Kosten zu 50 % aus Bedarfsplanmitteln des Bundes (§ 8 Abs. 1 BSWAG) finanziert werden soll.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube-ginn	Inbetrieb-nahme
Elektrifizierung Ulm–Lindau-Aeschach[1]						
1	Landkreis Ulm / Alb Donau[2]	offen	offen	vsl. 2014	offen	offen
2	Landkreis Biberach[2]	offen	offen	vsl. 2014	offen	offen
3	Landkreis Ravensburg[2]	offen	offen	vsl. 2015	offen	offen
4	Landkreis Bodensee[2]	offen	offen	vsl. 2015	offen	offen
5	Landkreis Lindau (Bayern)[2]	offen	offen	vsl. 2015	offen	offen
	zweigleisiger Ausbau Langenargen–Lindau-Aeschach[3]	offen	offen	offen	offen	offen

1 Für die weiterführenden Planungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung hat das Land Baden-Württemberg mit der DB AG am 30.11.2009 eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Das Ergebnis dieser Planungen wird seitens der DB Netz AG für das 2. Halbjahr 2014 erwartet.

2 Die Gesamtfinanzierung ist noch sicherzustellen.

3 Derzeit keine Aktivitäten (bisher lediglich betriebliche Aufgabenstellung in 2001 erstellt).

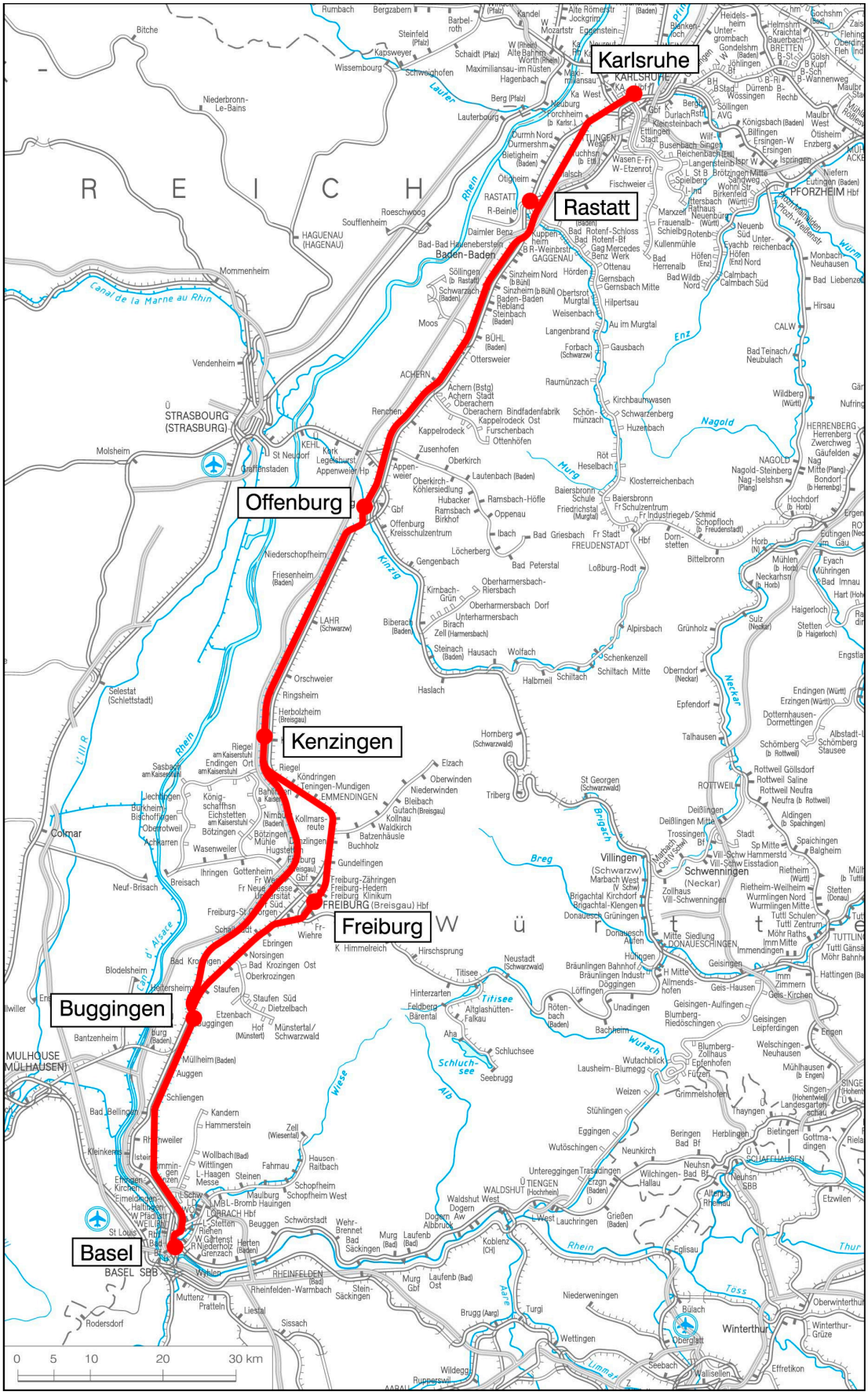
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- keine.

B.4.24 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 verbleibt bei v_{max} = 160 km/h),

Geplante Maßnahmen Neues Vorhaben (2. Stufe):

– Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Durmersheim (v_{max} = 160 km/h), Bau Abzw Basheide,
– Zweigleisiger Neubau Durmersheim (Abzw Basheide)–Rastatt (v_{max} = 250 km/h) mit zweiröhrigem Tunnel Rastatt (Länge 4.270 m),
– 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 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.

Projektkenndaten:

– 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.,
– Gesamtkosten: 6.172 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Verfahrensabläufe in den Baurechtsverfahren werden durch politische Einflussnahme, Untersuchungen von neuen Varianten (u.a. Kernforderungen der Region), Gesetzes- und Richtlinienänderungen verzögert. Daher ist eine Konkretisierung des Zeitpunktes der Planfeststellungsbeschlüsse (Baurecht) in den Streckenabschnitten 7 und 8 derzeit nicht möglich. Die zurückliegenden Einschätzungen mussten aus o.g. Gründen bereits mehrfach fortgeschrieben werden.

Der vom BMVI und dem Land Baden-Württemberg eingerichtete Projektbeirat hat am 04.03.2013 seine 8. Sitzung abgehalten. Der Projektbeirat soll kurzfristig auf einen politischen Konsens hinarbeiten und eine möglichst einvernehmliche Lösung in Bezug auf die Kernforderungen der Region finden. Inwieweit die bisherige Planung infolgedessen geändert wird, bleibt dem Ergebnis des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

In seiner 5. Sitzung beschloss der Projektbeirat vertiefende Untersuchungen für einen Tunnel in Offenburg (Kernforderung 1) durchführen zu lassen sowie vergleichende Untersuchungen für eine autobahnparallele Trasse (Kernforderung 2) mit der Antragstrasse vorzunehmen. Dies erfordert zusätzliche Planungskosten von rund 1,3 Mio. Euro, die von Bund und Land finanziert werden.

Die Kernforderungen 5 (Teiltieferlegung im Bereich Weil am Rhein/Haltingen) und 6 (alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel) wurden in der 5. Sitzung des Projektbeirates abschließend beraten. Im Bereich Weil am Rhein/Haltingen (Kernforderung 5) werden zusätzliche lärmmindernde Maßnahmen umgesetzt. Die Kapazität durch den Katzenbergtunnel (Kernforderung 6) wird durch eine Blockverdichtung erhöht. Beide ergänzenden Maßnahmen bedürfen weiterer zusätzlicher Investitionen in Höhe von rund 17,5 Mio. Euro, die ebenfalls von Bund und Land finanziert werden.

In der 7. Sitzung am 05.03.2012 ist der Projektbeirat weitestgehend den Forderungen der Region zur Kernforderung 3 und 4 (Bereich Güterumfahrung Freiburg) mit einem Gesamtvolumen von rund 250 Mio. Euro zusätzliche Baukosten für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen gefolgt. Dies hat umfangreiche Um- und Neuplanungen zur Folge, die sich auch auf die Terminschiene der Verfahren auswirken.

In seiner 8. Sitzung am 04.03.2013 hat der Projektbeirat abschließend die Umsetzung der Kernforderung 3 und 4 beschlossen. Der entsprechende Bundestagsbeschluss hierfür wurde am 17.01.2013 herbeigeführt. Aktuell werden die neuen Planunterlagen erarbeitet.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Karlsruhe–Rastatt Süd	abge-schlossen	22.08.2012	10.01.1998 für Tunnel (rechtskräftig); Planänderungsbeschluss 19.11.2012	07.2013	vsl. 2022
2-6	Rastatt Süd–Offenburg	abge-schlossen	28.07.1998	StA 2: 29.12.1997 StA 3: 13.12.1988 StA 4: 10.12.1987 StA 5: 10.06.1992 StA 6: 03.04.1990	06.1995 07.1990 12.12.1987 06.1992 08.1991	StA 2: 2004 StA 3-6: 2001
7.1	Offenburg–Offenburg Süd	offen	offen*	offen	offen	offen
7.2	Hohberg–Friesenheim	offen	offen*	offen	offen	offen
7.3	Lahr–Mahlberg	offen	offen*	offen	offen	offen
7.4	Ettenheim–Herbolzheim	offen	offen*	offen	offen	offen
8.0	Herbolzheim–Kenzingen	offen	offen*	offen	offen	offen
8.1	Riegel–March	offen	offen*	offen	offen	offen
8.2	Freiburg–Schallstadt	offen	offen*	offen	offen	offen
8.3	Bad Krozingen–Hartheim	offen	offen*	offen	offen	offen
8.4	Hartheim–Hügelheim	offen	offen*	offen	offen	offen
9.0	Hügelheim–Auggen	offen	20.12.2012	vsl 2014	vsl 2015	vsl. 2021
9.1	Schliengen–Eimeldingen	abge-schlossen	30.07.2003 /APV	22.11.2002	09.12.2002	12.2012
9.2	Haltingen–Weil	teilweise abge-schlossen	30.07.2003 /APV sowie 13.09.2010	01.02.2010	05.02.2010	vsl. 2023
9.3	Basel Bad Bf	In Überar-beitung	30.07.2003 /APV sowie 13.09.2010	vsl. 2016	vsl. 2016	vsl. 2022

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
9.3	Anbindung 2. Rheinbrücke	abge-schlossen	13.09.2010 (APV)	04.2012	04.2012	11.2012
ESTW Buggin-gen	Buggingen	abge-schlossen	30.07.2003 /APV	31.03.2005	19.12.2007	07.11.2009

*) Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV 38/2013 (FinVe, Leistungsphasen 1+2).

Teilinbetriebnahmen 2013:

- Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein:
  - Inbetriebnahme Anbindung Strecke 4413 am 12.08.2013,
  - Inbetriebnahme ESTW Rheinweiler und Efringen-Kirchen am 10.11.2013,

Bauaktivitäten 2013:

- Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg: Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,
- Abschnitt Durmersheim–Rastatt: Flurneuordnungsverfahren, Erstellung Grundwasserwanne unter der BAB A5, Erstellung Baugrube Trog Nord für Tunnel Rastatt,
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen: Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,
- Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein: Erstellung Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd, Baubeginn Erstellung EÜ Heldelinger Straße, vorgezogene Maßnahmen im Zuge der Baufeldfreimachung für Tram-Brücke,
- Abschnitt Basel: Restarbeiten der Anbindung der 2. Rheinbrücke in Basel.

B.4.25 Projekt Nr. 26a – Kombinierter Verkehr (1. Stufe)

Abbildung 3 Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs

Quelle: EBA, Ref 44, Stand:2014

(Teilweise mehrere Terminals an einem Standort)

Ziel 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 sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen können auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.

Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals

- der DB Netz AG nach dem BSWAG und
- von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998–November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002 bis 2011),), bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht Bundeseigener Unternehmen“ (Folgeregelung 01.01.2012–31.12.2015).

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 wurden in Abstimmung mit dem BMVI durch die DB Netz AG nicht mehr verfolgt.

Darüber hinaus wurde eine Einzelvereinbarung für das 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 eine Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung. Diese Voraussetzung wurde mit Vorlage der BVU-Studie zum „Nachweis der Wirtschaftlichkeit des KV-/Rbf-Konzeptes der DB Netz“ im Januar 2007 erfüllt.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25.07.1996):						
	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	09.1996	09.1998
	Basel	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	05.1999
	Kornwestheim	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	08.1998
	Erfurt	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	03.1999
	Karlsruhe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	12.1996	05.1998
	Leipzig Wahren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	13.06.1995	1997	II. Quartal 2001
2. Sammelvereinbarung (SV 06/1997; abgeschlossen am 21.07.1997):						
	Bremerhafen CT III	abgeschlossen	21.07.1997	17.02.1997	2002	05.2003
	Frankfurt/Main Ost	abgeschlossen	21.07.1997	07.1995	01.2003	22.09.2004
	Regensburg Ost	abgeschlossen	21.07.1997	12.12.1996	09.1998	12.2000
weitere Sammelvereinbarungen:						
	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	03.2006	22.12.2006
Einzelvereinbarung:						
	Ulm-Nord (Dornstadt)	abgeschlossen	30.09.2004	12.07.2002	10.2004	18.07.2005

Die Maßnahmen wurden vollständig realisiert.

B.4.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)

Ziel der 1. Stufe[1] 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; die Gesamtkosten werden 211 Mio. Euro veranschlagt.

1 Im BVWP 1992 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 1992 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 1992.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Nord-Süd	Gremberg Nord/Süd	abgeschlossen	24.07.2001	05.04.2002	05.2004	08.2009
Süd-Nord	Gremberg Süd/Nord	abgeschlossen	24.07.2001	19.11.2007	02.2008	vsl. 2015
	Hagen-Vorhalle	abgeschlossen	24.07.2001	04.2001	09.08.2004	01.2011

Die ZBA Mannheim West-Ost-System wurde im Dezember 2004 in Betrieb genommen, die ZBA Seelze Ost-West-System im November 2005.

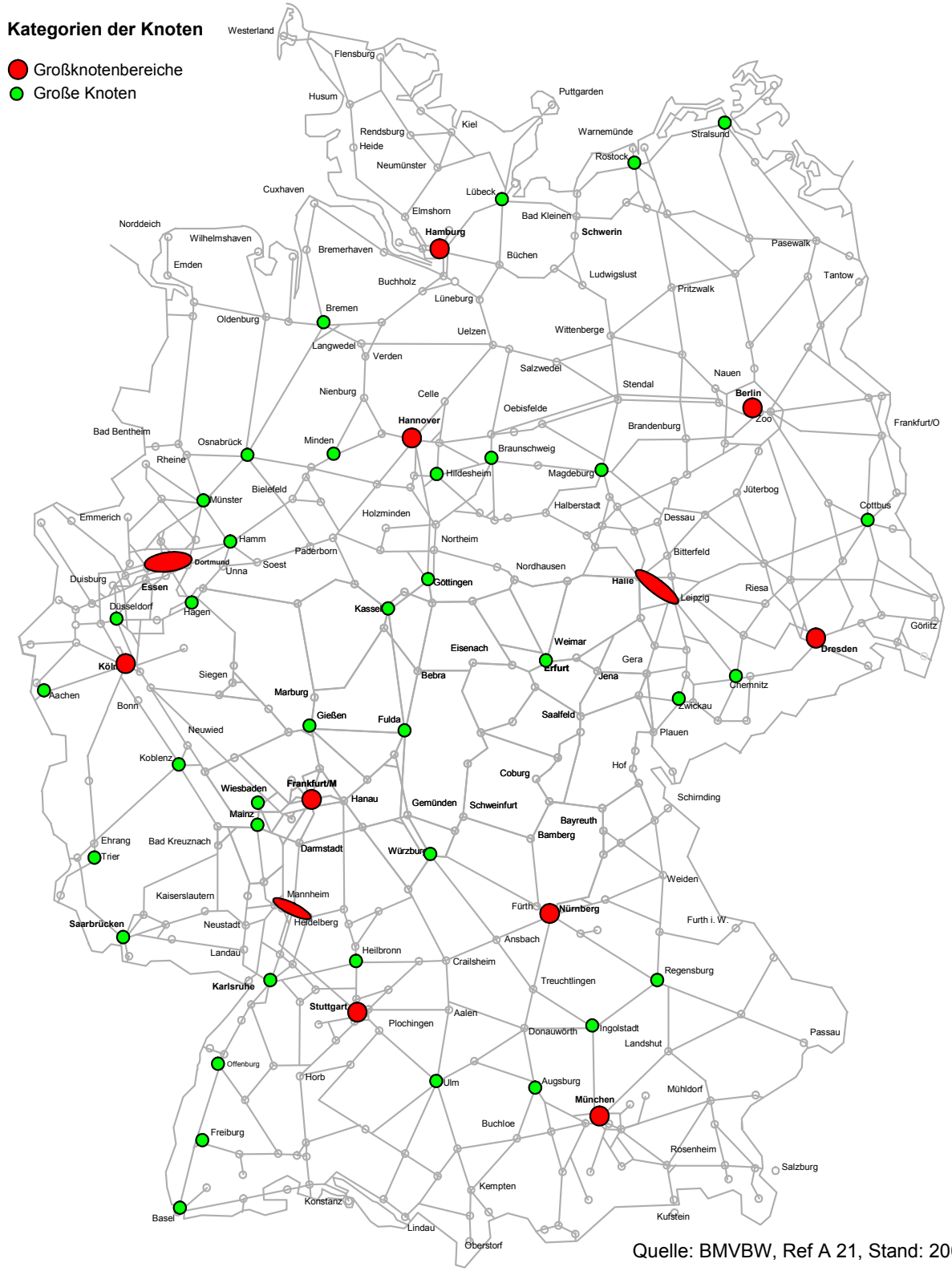
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Hagen-Vorhalle:
  - o Bestandsplanrevision, Softwareupdate Loksteuerung,
– Gremberg Nord/Süd:
  - o Betriebserprobung Funklok, Inbetriebnahme der Erweiterung der Förderanlagensteuerung,
– Gremberg Süd/Nord:
  - o Abstimmung zur Planungsänderung, Vergabe der Gefälleausgleichsbremsen. Beginn der Aufarbeitung der Gefälleausgleichsbremsen.

B.4.27 Projekt Nr. 27a – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Dresden, Erfurt, Halle/ Leipzig, Magdeburg)



Quelle: BMVBW, Ref A 21, Stand: 2004

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 Knoten Dresden:
  o Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf,
  o ESTW-Ausrüstung Dresden-Altstadt und Anbindung an die BZ Leipzig.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: Dresden, ESTW Dresden Hbf	abgeschlossen	20.10.1997	vor 1998	08.1998	28.10.2000
	2. Stufe: Endzustand Dresden Hbf	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– 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:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfspla-nung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: ESTW Erfurt	abgeschlossen		vor 1999	vor 1999	03.1999
5.1	2. Stufe: Bahnhof Erfurt km 107,7–km 109,6	abgeschlossen	10.12.2004	08.09.1995	06.11.2001	12.2011
5.1	Einbindung VDE Nr. 8.1/8.2 Bahnhof Erfurt, km 104,9 bis km 109,6	abgeschlossen	22.12.2009	08.09.1995	01.04.2009	vsl. 2017

Teilinbetriebnahmen 2013:

– Abschluss Bauphase IV von 9 Bauphasen zur Einbindung VDE Nr. 8.1/8.2 in 05.2013,

Bauaktivitäten 2013:

– Bauphase V von 9 Bauphasen zur Einbindung VDE Nr. 8.1/8.2 mit Abschluss in 05.2013.

Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe

- Errichtung ESTW Leipzig,
- Anpassung/Teilrationalisierung 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:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	ESTW Leipzig, 1. Baustufe, UZ Leipzig-Ost, UZ Leipzig Hbf sowie Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig	abgeschlossen	27.08.2001	20.10.1998	01.03.2002	19.09.2004
	Krbw Leipzig-Thekla	abgeschlossen		29.06.2001	01.03.2002	30.06.2004
	Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 1	abgeschlossen		01.04.2008	01.2009	15.12.2013
	Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 2	abgeschlossen		17.09.2008	01.2009	12.2012

Teilinbetriebnahmen 2013:

- Einbindung der Nord- und Westrampe des City-Tunnels Leipzig in den Leipziger Hauptbahnhof,
- Verkehrsstation Leipzig-Nord,

Bauaktivitäten 2013:

- Anpassung des Spurplans zur Anbindung der Nord- und Westrampe des CTL im Leipzig Hbf.

Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 2. Ausbaustufe; Knoten Halle

Projektziel:

- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik ESTW einschließlich Spurplanumbau des Knotens Halle an die Zugmengengerüste nach Bundesverkehrswegeplan,
- qualitätsgerechte Anbindung der modernisierten Zugbildungsanlage Halle Nord,
- Schaffung der Voraussetzungen für die Einbindung der VDE Nr. 8.3 und Nr. 8.2 in den Knoten Halle,

Projektinhalt:

- Errichtung einer UZ Halle(Saale) Hbf (Ost) und Erweiterung der UZ Halle (Saale) Hbf (West),
- Errichtung ESTW-A Peißen und Reußen,
- Optimierung des Spurplans und Umbau der Oberleitungsanlage,
- Errichtung eines Schaltpostens und Neubau/Ertüchtigung der 50-Hz-Anlagen,
- Anpassung/Neubau der Personenverkehrsanlagen in Halle (Saale) Hauptbahnhof.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	BA 1 nördliche Anbindung der ZBA	abgeschlossen	25.10.2012	vsl. 2014	vsl. 2014	vsl. 2015
	BA 2 südliche Anbindung der ZBA	abgeschlossen	25.10.2012	vsl. 2014	vsl. 2015	vsl. 2016
	BA 3.1 Weichenbereich HNO	abgeschlossen	25.10.2012	vsl. 2014	vsl. 2014	vsl. 2015
	BA 3.2 nördliche Anbindung VDE Nr. 8.3	abgeschlossen	25.10.2012	vsl. 2014	vsl. 2016	vsl. 2017
	BA 4.1 Westseite Hbf, Str. 6343, 60 53, 6346	abgeschlossen	offen	vsl. 2014	vsl. 2017	vsl. 2018
	BA 4.2 Westseite Hbf; VDE Nr. 8	abgeschlossen	offen	vsl. 2014	vsl. 2016	vsl. 2017
	BA 5 Ostseite Hbf	abgeschlossen	offen	APV vom 27.11.2013	vsl. 2015	vsl. 2016
	BA 6 äußerer Knoten	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

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:
  o Spurplanumgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf Biederitz (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan Infolge Neubau EÜ Ehle),
  o Oberbaumaßnahmen,
  o Erneuerung von sechs Eisenbahnüberführungen,
  o Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
  o Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsrings,
  o Erneuerung der LST-Anlagen Bf Schönebeck-Salzelmen und Anbindung an die UZ Schönebeck.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe:						
	ESTW Magdeburg	abgeschlos-sen	25.06.2001	vor 2001	25.04.2001	21.03.2004[1)]
2. Baustufe:						
2.1.1	01.11 Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)	abgeschlos-sen	26.11.2007	08.12.2006	08.2007	12.2008

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2.1.2	61.12 EÜ Ernst-Reuter-Allee + Güterzug-gleise 10–13	abge-schlossen	26.11.2007	04.2012	vsl. 2015	vsl. 2019
2.1.3	21.51 Maßnahmen aus PFA 5 (Ehlebrü-cke)	abge-schlossen	26.11.2007	16.02.2011	02.2011	11.2013
2.1.4	31.13 Erweiterung Bf Schönebeck-Salzel-men mit ESTW-Technik	abge-schlossen	26.11.2007	12.2010	08.2010 [2)]	08.2011
2.1.5	40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neu-stadt	abge-schlossen	26.11.2007	05.2009	01.2010	06.2010
2.1.6	50.16 Bauzustand Bf Magdeburg-Buckau, Bahnhofsteil MD-Fermersleben	abge-schlossen	26.11.2007	04.2009	04.2010	12.2010
2.1.7	61.11 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spur-plan Mitte + Güterzuggleise 10–13	abge-schlossen		01.2013	vsl. 2015	vsl. 2019
	61.19 Errichtung des Mittelspannungsrin-ges, Abschnitt B neu (Anlagen der DB Energie GmbH)	offen	26.11.2007	03.2012	12.2013	vsl. 2016
	61.30 Anpassung der Personenverkehrs-anlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Hbf (Anlagen DB Sta-tion&Service AG)	offen		01.2013	vsl. 2015	vsl. 2019
2.2.1	70.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spur-plan Nord	offen	26.11.2007	vsl. 2016	vsl. 2017	vsl. 2020
	70.12 Ersatzneubau EÜ Walther-Rathenau-Straße	offen				
	70.13 Ersatzneubau EÜ Lorenzweg	offen				
	70.19 Errichtung des Mittelspannungsrin-ges, Abschnitt C (Anlagen der DB Energie GmbH)	Maßnahme wird im Zuge einer Neu-ordnung im PFA 2.1.7 realisiert				
2.3.1	80.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spur-plan Süd bis Bf Magdeburg-Buckau Pbf	offen	26.11.2007	vsl. 2016	vsl. 2017	vsl. 2020
	80.12 Ersatzneubau EÜ Hallische Straße					
2.3.2	90.13 Ersatzneubau EÜ Erich-Weinert-Straße	abge-schlossen	26.11.2007	23.02.2011	03.2011	*07.2013*

1) Datum der Gesamtinbetriebnahme: 21.03.2004: Drei Inbetriebnahmen (jeweils zu einer Unterzentrale) wie folgt: UZ Hbf am 22.03.2003; UZ Biederitz am 30.11.2003 und UZ Schönebeck am 21.03.2004

2) bauvorbereitende Maßnahmen für BÜ km 3,5; für andere Maßnahmen liegt Planfeststellungsbeschluss vor.

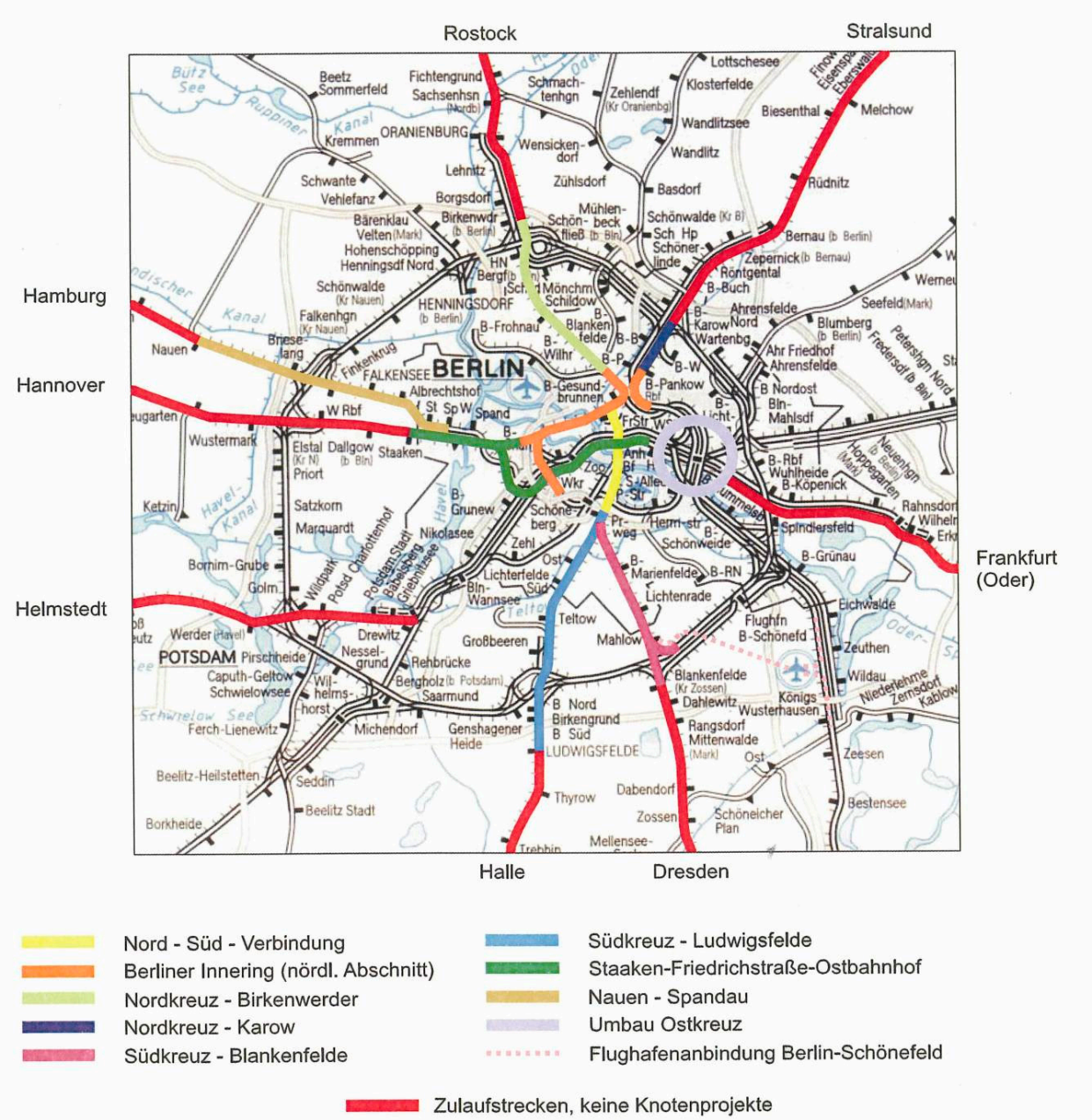
Teilinbetriebnahmen 2013:

- EÜ Ehle (Biederitz),
- EÜ Erich-Weinert-Straße,

Bauaktivitäten 2013:

- EÜ Ehle (Biederitz),
- EÜ Erich-Weinert-Straße.

B.4.28 Projekt Nr. 27b – Ausbau des Knotens Berlin



Zielsetzung:

– Entwicklung eines auf die Bewältigung der 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 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. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
NSV	Km 1,7+52N Abzweig Wedding–km 7,7+77 Prellerweg	abgeschlossen	26.08.1997	12.09.1995	01.12.1994 (bvM)	28.05.2006

Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme am 28.05.2006,

Bauaktivitäten 2013:

- Restleistungen.

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
  - Strecke 6107: 160 km/h (aus Richtung Spandau nach Berlin Hauptbahnhof),
  - Strecke 6081: 160 km/h (ab km 4,2 im Abschnitt Bornholmer Straße–Pankow Richtung Karower Kreuz),
  - Strecke 6170: 100 km/h (Ringgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf Strecke 6179),
- Gesamtkosten: 495 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme am 28.05.2006. Das Vorhaben ist abgeschlossen.

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. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Gesundbrunnen–Berliner Außenring	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

– Bauaktivitäten 2013:
– keine.

Nordkreuz–Karow

Projektkenndaten:

1. Baustufe:
– Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn von km 4,2 bis Bf Blankenburg (km 8,79) für 160 km/h,
– 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 (1. und 2. Baustufe): 7,7 km,
– Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten:
  o 1. Baustufe: 47,5 Mio. €,
  o 2. Baustufe: 106,5 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Nordkreuz–Karow, 1. Baustufe	abgeschlossen	27.12.2001	06.2000 bis 09.2005	02.2003 bis 10.2005	28.05.2006
	Nordkreuz–Karow, 2. Baustufe	in Überarbeitung	vsl. 2015	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2019

Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

Südkreuz–Blankenfelde

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung als zweigleisige, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke,
- Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung BBI erstellt),
- BÜ-Auflösung,
- ESTW-Technik,
- Elektrifizierung Re 200,
- Umbau Bahnhof Blankenfelde,
- Streckenlänge: 14,2 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
- Gesamtkosten: 561 Mio. €.
- Projekterweiterung: Übernahme von Restleistungen aus den Vorhaben Nord-Süd-Verbindung und Südkreuz-Ludwigsfelde in den neuen BA 4 des Vorhabens Südkreuz-Blankenfelde (km 4,059–6,062).

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)	Die vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 wurde überarbeitet hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP	offen	offen	offen	offen
2	Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (LGr)			offen		
3	Land Brandenburg km 14,762 (LGr)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve			offen		

Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- 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: 191 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme am 28.05.2006. Das Vorhaben ist technisch und kaufmännisch abgeschlossen.

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 1.051 Mio. €.

PROJEKTSTAND

- Die Inbetriebnahme erfolgte 1998.

Projekt wurde 2012 geschlossen.

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 (Südkreuz–Blankenfelde) und den BAR,
- Cargoanschlüsse für Luftfracht und Tanklager östlich des Flughafenbahnhofs,
- Gesamtkosten: 679 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Westanbindung	Berliner Außenring–Flughafen	abgeschlossen	05.09.2006	13.08.2004	07.2006	30.10.2011
Mitte	unmittelbarer Flughafenbereich (Schienenanbindung)			13.08.2004	07.2006	30.10.2011

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube-ginn	Inbetrieb-nahme
Ostanbindung	Flughafen–Görlitzer Bahn	abgeschlossen		19.02.2010	02.2010	30.10.2011
2. Gleis Mahlower Kurve	Anbindung Dresdner Bahn	abgeschlossen		abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997)		

Teilinbetriebnahmen:

- Technische Inbetriebnahme der Eisenbahn-Anlagen termingemäß am 30.10.2011 ohne Bahnhöfe und Personenverkehr, da die Inbetriebnahme des Flughafens wegen fehlender Fertigstellung verschoben wurde,
- Technische Inbetriebnahme des Bahnhofs BBI zum 03.06.2012 mit der Auflage „Personenverkehr erst nach Fertigstellung der brandschutztechnischen Schnittstellen des Flughafens“,

Bauaktivitäten 2013:

- Restleistungen,
- Arbeiten an den brandschutztechnischen Schnittstellen zum Flughafen.

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. €.

PROJEKTSTAND

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Umbau Bf Ostkreuz (Fernbahnanteil)

Projektkenndaten:

- Erneuerung des Oberbaus, des Bahnkörpers 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: 162 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
PFA 1	Ostbahnhof–Ostkreuz	abgeschlos-sen	25.09.2006	30.10.2006	17.01.2006 (bvM)	vsl. 2018
PFA 2	Ostkreuz–Bahnbögen Rummelsburg	abgeschlos-sen	25.09.2006	09.2012	09.2013	vsl. 2018

Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Restleistungen Fernbahn Ringbahn
– Errichtung Bahnsteigdach Regionalbahnsteig Ro,
– Vergabe des VP 12 (PFA 2) Ostkreuz–Bahnbögen Rummelburg am 30.9.2013,
– Erstellung Ausführungsplanung sowie bauvorbereitende Maßnahmen.

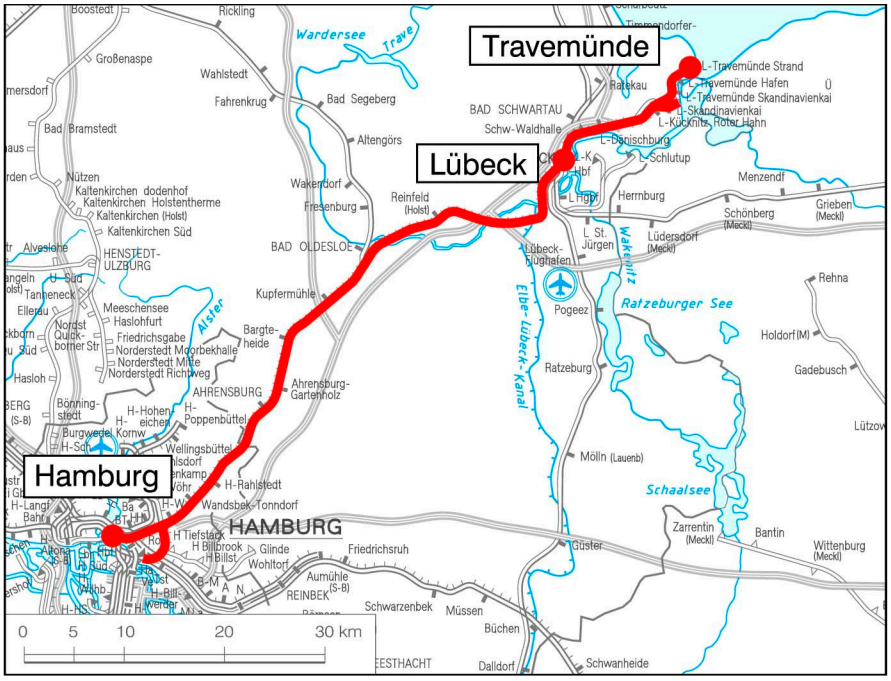
B.5 Neue Vorhaben

Tabelle 10 Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	ABS Hamburg–Lübeck	
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen	
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	
5	ABS Rotenburg–Minden	
6	ABS Uelzen–Stendal	
7	ABS Minden–Haste, ABS/NBS Haste–Seelze	
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)	
9	ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)	
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	
11	ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL	
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 21
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 25
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/BGr DE/CZ (–Prag)	
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 5
19	ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	
20	ABS Düsseldorf–Duisburg	
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 22
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	
24	ABS Berlin–Görlitz	
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH	
27	ABS München–Lindau–BGr DE/AT	
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main, Mannheim, München, Hamburg, Bremen	
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) KV-Neubau: Lehrte, Nürnberg, Duisburg Ruhrort, KV-Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg, Rangierbahnhöfe: Halle, Oberhausen	
30	SPNV	Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab, siehe Textziffer B.2.4
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen: ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)	

B.5.1 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 Hbf–Lübeck-Travemünde.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,
- Eingleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn–Hamburg-Wandsbek (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,
- Elektrifizierung Hamburg–Lübeck–Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 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/R): 5,4/8,7 Min.,
  - SPFV (160 km/h): max. 2,6 Min.,
- Gesamtkosten: 224 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr.	Örtlichkeit PFA	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h):						
1.1	HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90)	abgeschlos-sen	09.03.2005	03.2004	11.2005	09.2007
1.2	HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)	abgeschlos-sen	09.03.2005	05.2004	11.2005	09.2007

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Elektrifizierung Hamburg–Lübeck/Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h) Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz:						
1	Hansestadt Hamburg einschl. der eingleisigen Verbindungskurve Hamburg-Horn bis Hamburg-Wandsbek ((km 47,025–km 62,800)	abgeschlossen	15.09.2005	10.03.2004	04.09.2006	12.2008
2	Kreis Stormarn (km 10,725–km 47,025)	abgeschlossen		18.03.2003	04.09.2006	12.2008
3	Hansestadt Lübeck (km 0,000–km 10,725)	abgeschlossen		11.03.2003	04.09.2006	12.2008
3.1	Umrichterwerk Lübeck	abgeschlossen		01.10.2007	01.10.2007	12.2008
3.2	Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz	abgeschlossen		31.07.2008	01.08.2008	07.2010
4	Bereich Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,300–20,650)	abgeschlossen		29.11.2007	30.11.2007	12.2008

Der zweigleisige, elektrifizierte Abschnitt Hamburg–Lübeck einschließlich der Anbindung an die Güterumgehungsbahn (eingleisige Verbindungskurve Hamburg-Horn bis Hamburg-Wandsbek, elektrifiziert, 80 km/h) wurde 2008 in Betrieb genommen.

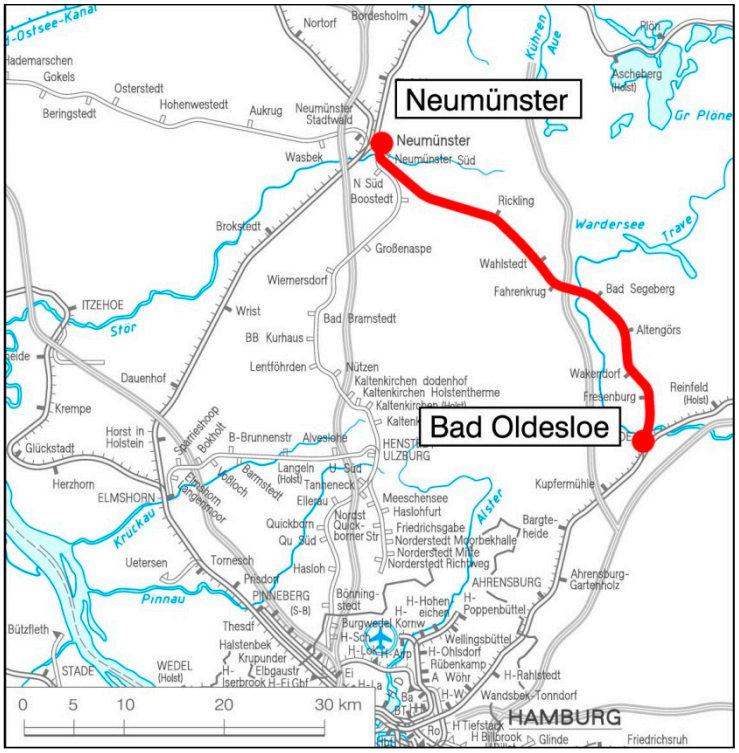
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Restleistungen.

B.5.2 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.

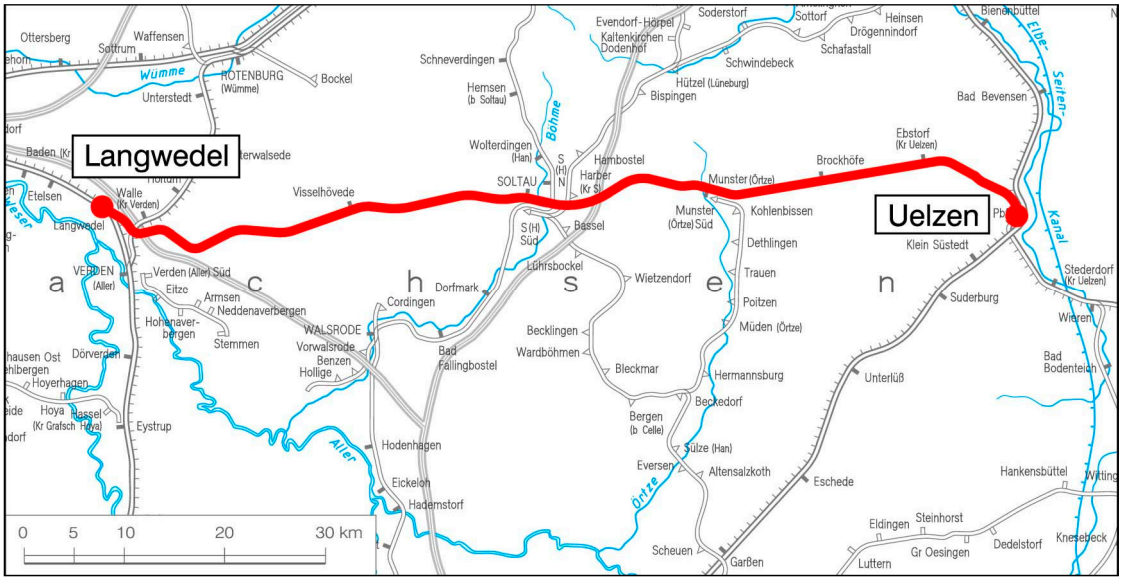
Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden.

Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 überprüft.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 45 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 304 Mio. €.

B.5.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen



ABS Langwedel–Uelzen

Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Häfen in den Bereichen Bremen, Wilhelmshaven und Emden an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

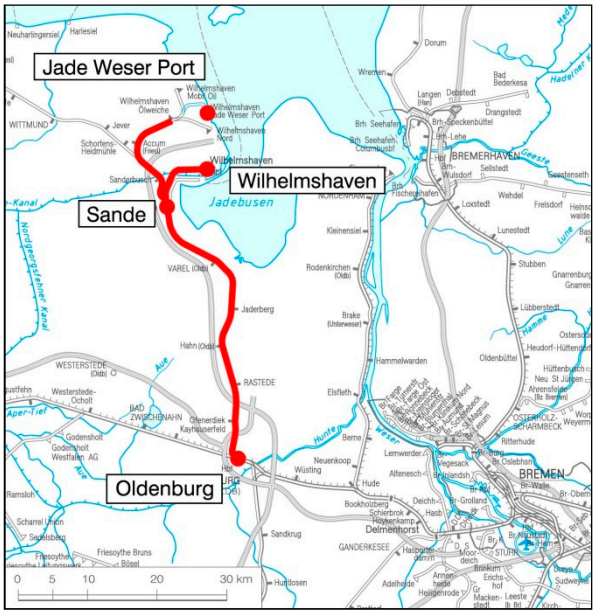
Geplante Maßnahmen:

– Ertüchtigung der Strecke für v_{max} = 120 km/h,
– Elektrifizierung,
– Bau des ESTW Soltau.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 97 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h
– Gesamtkosten (ohne Oldenburg–Wilhelmshaven): 227 Mio. €.



ABS Oldenburg–Wilhelmshaven

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 68 km,
  - Oldenburg–Sande: 45 km,
  - Sande–Wilhelmshaven: 7 km,
  - Sande–Weißer Floh–Ölweiche 16 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,
– Gesamtkosten (ohne ABS Langwedel–Uelzen sowie ohne 1. Baustufe): 729 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube-ginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe:						
Wiederherstellung Befahrbarkeit mit 100 km/h	Oldenburg–Wilhelmshaven	abge-schlossen	SV	entfällt	03.2003	12.2003
2. Baustufe:						
Anbindung Jade-WeserPort	LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neubau Kreuzungsbahnhof Accum, Untergrundertüchtigung Sande–Weißer Floh.					
Planungsab-schnitt 1	Sande–Jever, km 3,6–km 5,0	abge-schlossen	04.03.2009	14.01.2013	02.2014	vsl. 2016
Planungsab-schnitt 2	Sande–Jever, km 0,0–km 6,0; Abzw Wilhelmshaven Nordstre-cke W 101–Wilhelmshaven Nord, km 0,0–km 10,6; Wilhelmshaven Ölweiche–Mobil Oil, km 0,0–km 0,6	abge-schlossen	04.03.2009	11.2009	01.2010	01.2011
Bahnverlegung Sande	Sande–Jever, km 0,5–km 3,8	begonnen	LuFV	vsl. 2015	vsl. 2015	vsl. 2018
3. Baustufe:						
PFA 1	Oldenburg, km 0,841–km 9,722	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2016	offen	offen
PFA 2, Zweigleisigkeit	Rastede–Hahn, km 9,722–21,236	Entwurfs-planung abgeschlossen	04.05.2011	02.08.2011	08.2011	12.2012
PFA 2, Elektrifizierung	Rastede–Hahn, km 9,722–21,236	Vorplanung abgeschlossen	offen	02.08.2011	offen	offen
PFA 3, Zweigleisigkeit	Jaderberg–Varel, km 21,236–35,200	Entwurfs-planung abgeschlossen	04.05.2011	02.08.2011	08.2011	12.2012
PFA 3, Elektrifizierung	Jaderberg–Varel, km 21,236–35,200	Vorplanung abgeschlossen	offen	02.08.2011	offen	offen
PFA 4	Varel–Sande, km 35,200–45,374	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2016	offen	offen
PFA 5	Sande–Wilhelmshaven, Str. 1522, km 45,374–52,351	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2016	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube-ginn	Inbetrieb-nahme
PFA 6	Abzw Wilhelmshaven Nordstrecke Weiche 101–Wilhelmshaven Nord, km 0,000–10,598 Wilhelmshaven Ölweiche–Mobil Oil, km 0,000–0,400	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2016	offen	offen

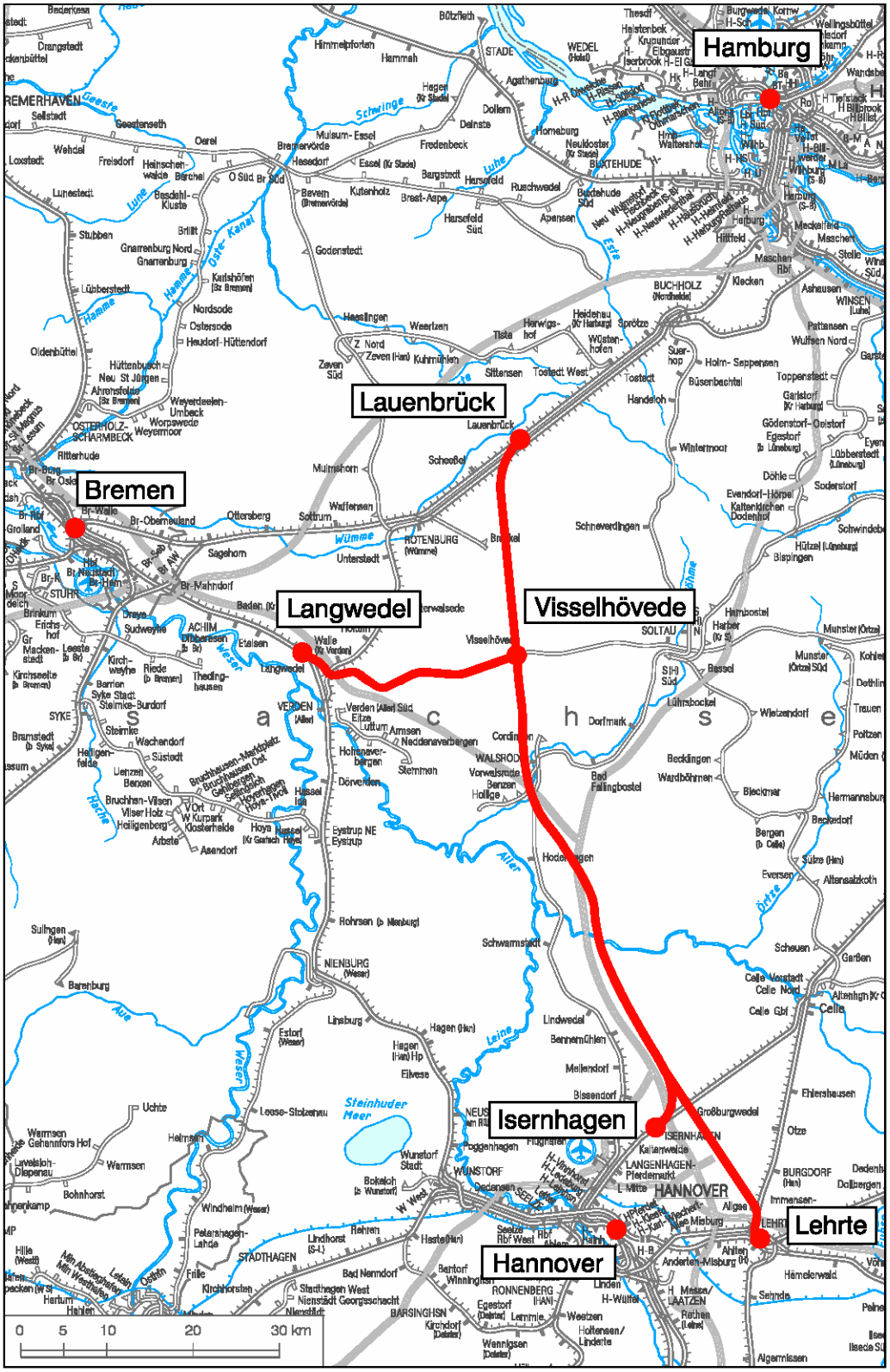
Teilinbetriebnahmen 2013:

– Baustufe IIIa, Restabschnitte der Planfeststellungsabschnitte 2 und 3,

Bauaktivitäten 2013:

– Baustufe IIIa, Planungsabschnitte 2 und 3 Restabschnitte:
  - o Grunderwerb und Baufeldfreimachung,
  - o Untergrundverbesserung mit PSS,
  - o Erneuern von Stützbauwerken und Durchlässen,
  - o Gründungen von Lärmschutzwänden,
  - o Kabelführungssystem.

B.5.4 Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover



Verkehrliche Zielsetzung nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover,
- Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen Neubaustrecke:

- Zweigleisige Schnellfahrstrecke für v_{max} = 250 km/h (92,1 km) zwischen Lauenbrück und Isernhagen (Hannover),

– Durchbindung der Strecke (ca. 20 km) in Richtung Lehrte mit Überführung der Strecke Hannover–Celle zur Vermeidung von Güterzugfahrten durch Hannover Hbf.

Geplante Maßnahmen Ausbaustrecke:

– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung (ca. 20 km) für v_{max} = 160 km/h der Strecke 1960 vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover.

Bahnstrom:

– Neubau einer 110-kV-Leitung sowie dreier Unterwerke.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  - Lauenbrück–Isernhagen: 92 km (NBS),
  - Langwedel–Visselhövede: 22 km (ABS),
– Entwurfsgeschwindigkeit
  - NBS: 250 km/h,
  - ABS: 160 km/h,
– Fahrzeit Hamburg–Hannover
  - vor Baubeginn: 69 Min.,
  - nach Bauende: 56 Min.,
– Fahrzeit Bremen–Hannover
  - vor Baubeginn: 57 Min.,
  - nach Bauende: 50 Min.,
– Gesamtkosten: 1.496 Mio. €[2].

2 Höhe Gesamtkosten: eine aktuelle Kostenschätzung wird mit dem Abschluss der Vorentwurfsplanung erwartet.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Schnellfahrstrecke Lauenbrück–Isernhagen	Vorentwurfs-planung wird überarbeitet	offen	offen	offen	offen
	Durchbindung der Schnellfahrstrecke auf ca. 20 km in Richtung Lehrte					
	Visselhövede–Langwedel					
	Neubau einer 110-KV-Leitung sowie dreier Unterwerke					

1 Planungsvereinbarung über Vor- und Entwurfsplanung wurde am 30.12.2009 schlussgezeichnet.

Ergänzende Machbarkeitsuntersuchung – Alternativlösungen:

Zur sorgfältigen Abwägung eines sinnvollen Kapazitätsausbaus für den norddeutschen Raum haben BMVI und die DB Netz AG vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung im Oktober 2011 vereinbart, die unterstellten Prämissen der Y-Trasse zu prüfen und auch alternative Lösungen zu untersuchen, ihre Machbarkeit zu beurteilen und auf dieser Basis aktuelle Kosten zu schätzen mit den Zielen: Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten für den Seehafenhinterlandverkehr, Entmischung der Verkehre und Verkürzung von Reisezeiten.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden aus der Überprüfung des Bedarfsplans neben dem Planfall 9a (Auslegung auch für SGV und Durchbindung des Y in Richtung Lehrte) auch das Güterverkehr-Y (SGV-Y), der Ausbau der Bestandsstrecke, die NBS Ashausen–Suderburg / Unterlüß sowie die optional ergänzende Maßnahme ABS Langwedel–Uelzen (Amerikalinie) untersucht.

Die Lösungsfindung wird mit Hilfe eines regionalen Beteiligungsverfahrens weiter fortgeführt. Dazu wird der Bund erste Einschätzungen des verkehrlichen Nutzens der einzelnen Alternativen einbringen.

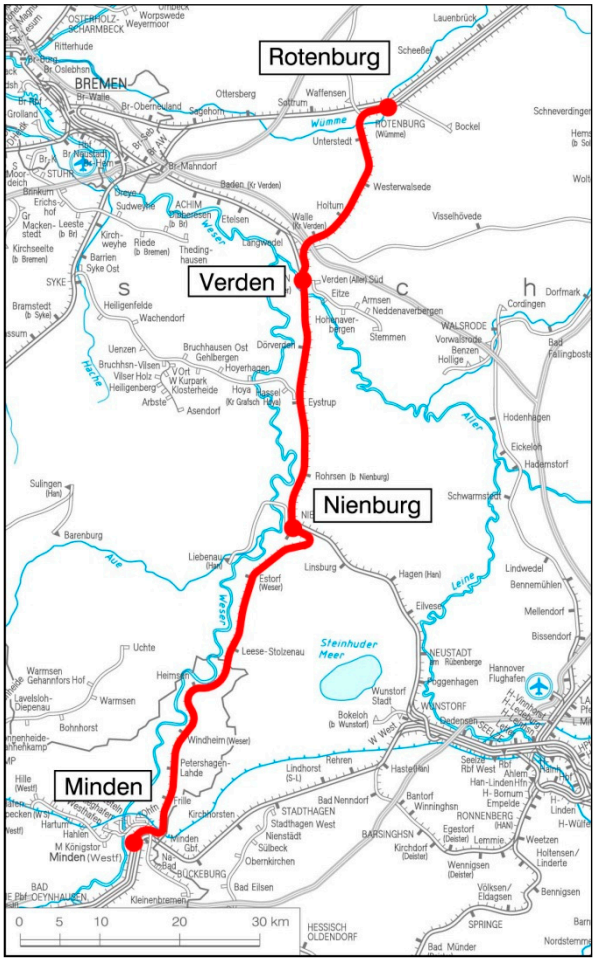
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.5.5 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.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge
  - Verden–Rotenburg: 27 km,
  - Nienburg–Minden: 53 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 357 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. Örtlichkeit PFA	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Verden–Rotenburg	Vorentwurfsplanung 1998 abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
Nienburg–Minden					

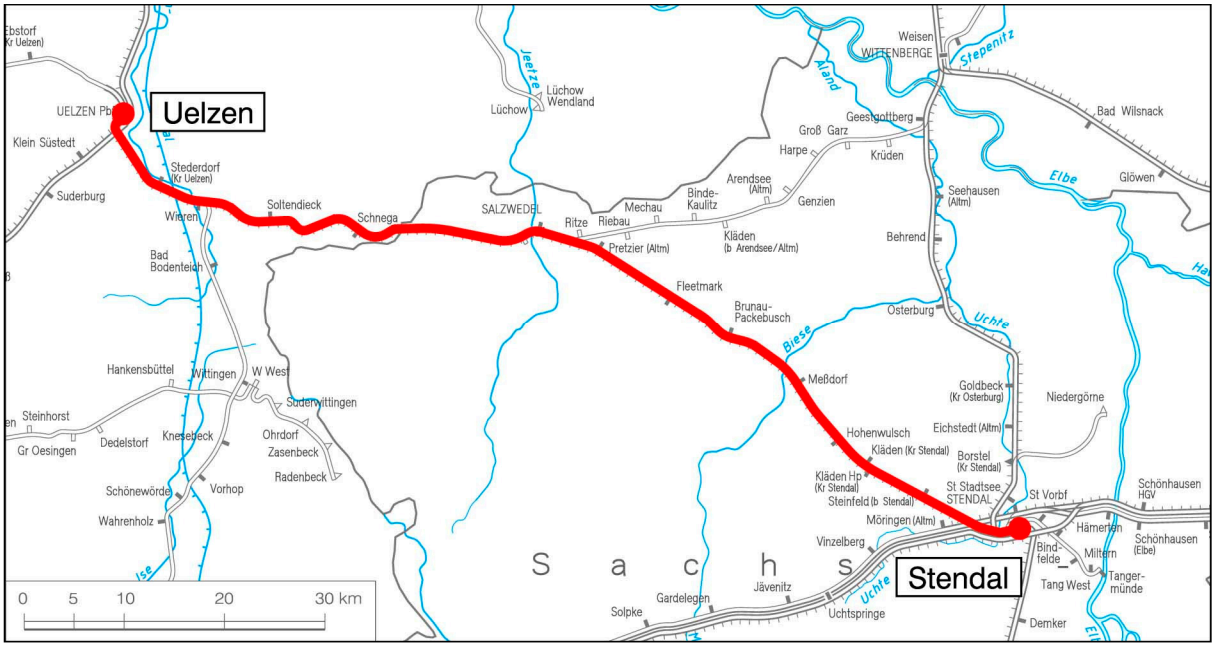
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.5.6 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:

- Durchgehend zweigleisiger Ausbau.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 107 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 272 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr.	Örtlichkeit PFA	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Zweigleisige Einbindung in den Bf. Stendal (km 0,0–km 3,275)	offen	offen[2]	offen	offen	offen
2	Zweigleisiger Ausbau (km 3,275–km 8,857)	offen	offen	offen	offen	offen
3	Zweigleisiger Ausbau Kläden (km 8,857–km 15,062)	offen	offen	07.06.1996	offen	offen
4	Kläden–Hohenwulsch (km 15,062–km 20,421); zweigleisiger Ausbau	offen	offen	08.05.1995	offen	offen
5	Hohenwulsch–Brunau-Packebusch (km 20,000–km 31,500) zweigleisiger Ausbau	abge-schlossen	21.12.2011	29.03.1996	09.2014	vsl. 2015
6	Radmin–Salzwedel (km 44,900–km 54,600) zweigleisiger Ausbau	abge-schlossen	21.12.2011	19.01.1996	09.2014	vsl. 2015

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
7	Salzwedel–Uelzen (km 54,775–km 104,500) zweigleisiger Ausbau	offen	offen	19.01.1996	offen	offen
10	Zweigleisige Einbindung in den Bahnhof Uelzen (2. Baustufe)[1], km 103,845–km 105,576	abge-schlossen	28.02.2012	27.09.2013	25.11.2013	06.2014

1 1. Baustufe ist Teil SHHV.

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV 38/2012 (FinVe, Leistungsphasen 1+2).

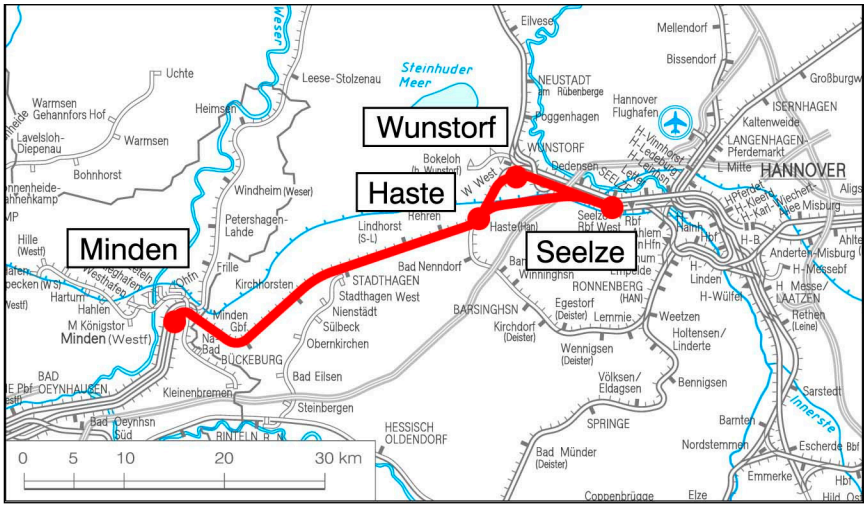
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– PFA 10, Bauvorbereitende Maßnahmen ab November 2013: Baustelleneinrichtung, Kampfmittelsondierung und Gründung Oberleitungsmasten, Baubeginn Errichtung der Lärmschutzwand West1.

B.5.7 Projekt Nr. 7 – 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:

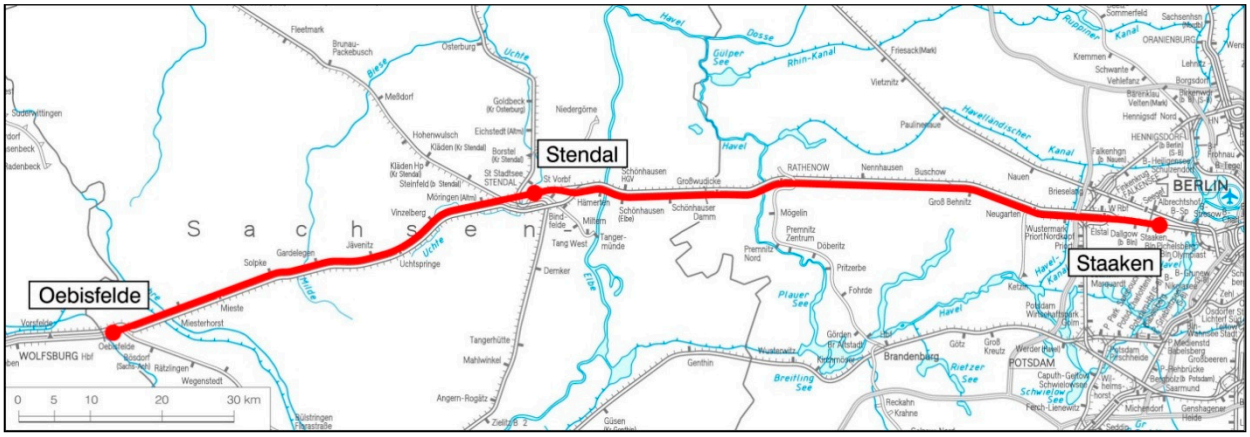
- Zwei zusätzliche Gleise Minden–Haste,
- Zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Haste–Seelze.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: ca. 71 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis zu 230 km/h,
- Gesamtkosten: 1.040 Mio. €.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 überprüft.

B.5.8 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 nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Elektrifizierung der Stammstrecke im Abschnitt Oebisfelde–Stendal–Wustermark einschließlich einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h,
- drittes Gleis im Trappenschongebiet zwischen Abzw. Bamme und Abzw. Ribbeck (Lückenschluss).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 141 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 293 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. Örtlichkeit PFA	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Elektrifizierung Oebisfelde–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen
Stendal–Wustermark	offen	offen	offen	offen	offen
drittes Gleis Abzw. Bamme – Abzw. Ribbeck	offen	offen	offen	offen	offen

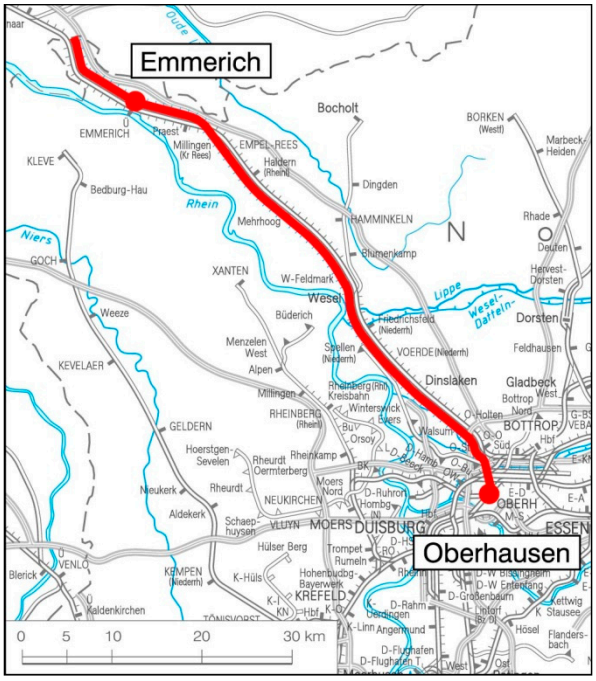
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- keine.

B.5.9 Projekt Nr. 9 – ABS (Amsterdam–) Grenze DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31.08.1992).

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Zweigleisiger, höhenfreier Neubau einer Verbindungskurve Sterkrade–Oberhausen-Grafenbusch.
– Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke
  - o durch Verdichtung der Blockteilung,
  - o durch Bau eines elektronischen Stellwerkes,
– Dreigleisiger Ausbau inkl. Bahnübergangsbeseitigungen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 73 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 2.012 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
I	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung; Wesel–LGr	abgeschlossen	08.12.2005	01.07.2008	12.2005	05.2012
II	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung; Oberhausen-Sterkrade–Wesel	abgeschlossen	08.12.2005	10.2010	11.2010	06.2013
III	3-gleis. Ausbau Oberhausen–Emmerich + Blockverdichtung	offen/ abgeschlossen	24.07.2013 08.12.2005	offen	offen	offen
IV	Stromsystemwechsel Emmerich	offen	24.07.2013	offen	offen	offen
V	zweigleisige Verbindungskurve Oberhausen-Sterkrade–Grafenbusch	offen	24.07.2013	offen	offen	offen

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

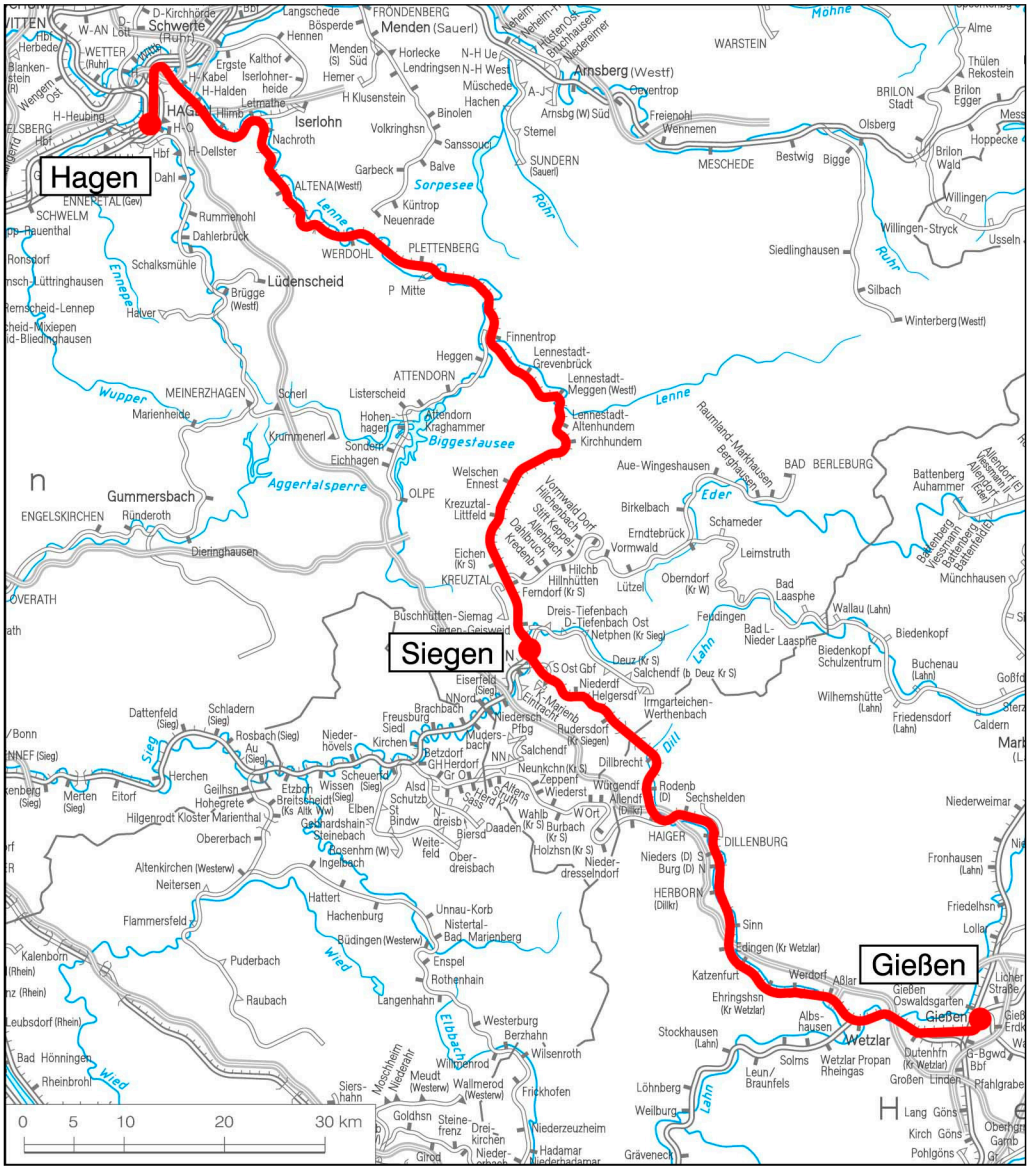
Teilinbetriebnahmen 2013:

– 2. Baustufe ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung) Oberhausen-Sterkrade–Wesel,

Bauaktivitäten 2013:

– Tiefbau/Kabeltiefbau und Montage LST und Umbau Bahnübergangsanlagen für die 2. Baustufe des ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung) Oberhausen-Sterkrade–Wesel.

B.5.10 Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen:

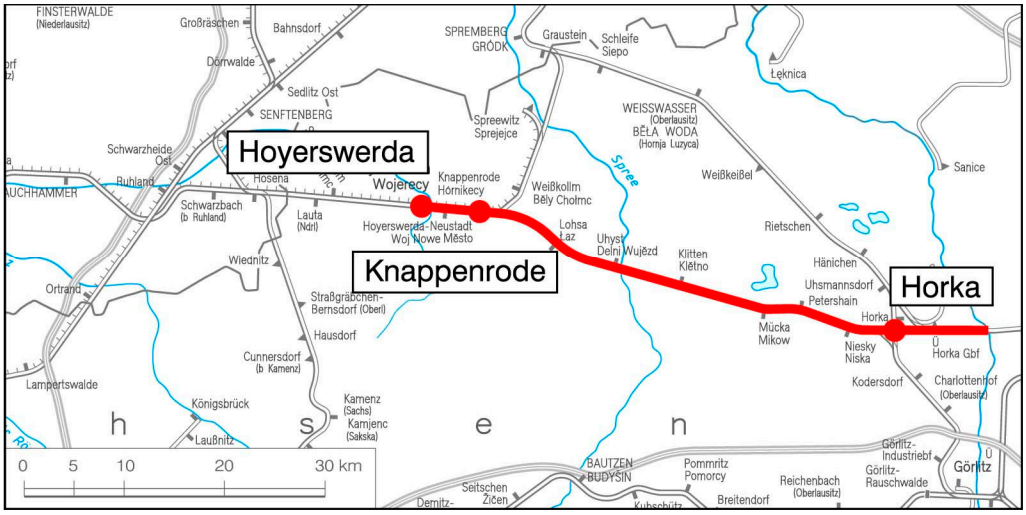
– Anpassung NeiTech für v_{max} = 160 km/h.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 überprüft. Aktuell liegt keine Bestellung eines EVU für den NeiTech-Betrieb vor.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 176 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: bis 160 km/h,
– Fahrzeit
  - vor Baubeginn: 125 Min.,
  - nach Bauende: 100 Min.,
– Gesamtkosten: 50 Mio. €.

B.5.11 Projekt Nr. 11 – ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze DE/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 des Abschnitts Knappenrode–Horka–BGr DE/PL,
- Ausrüstung mit ESTW-Technik und ETCS,
- Errichtung der Bahnstromversorgung.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 53 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 495 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr.	Örtlichkeit PFA	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau-beginn	Inbetrieb-nahme
1	Bf Knappenrode	abgeschlossen	04.2012	01.04.2011	08.2012	vsl. 2014
2a	Knappenrode–Niesky (a)	abgeschlossen	04.2012	31.03.2014	06.2014 (bvM)	vsl. 2018
2b	Niesky–Horka Gbf (a)	abgeschlossen	04.2012	vsl. 2015	vsl. 2016	vsl. 2018
3	Gbf Horka–BGr DE/PL	abgeschlossen	04.2012	09.08.2013	03.2014	vsl. 2018[1)]

1) Teilinbetriebnahme mit Dieseltraktion vsl. Ende 2015; Ibn Endzustand vsl. Ende 2018.

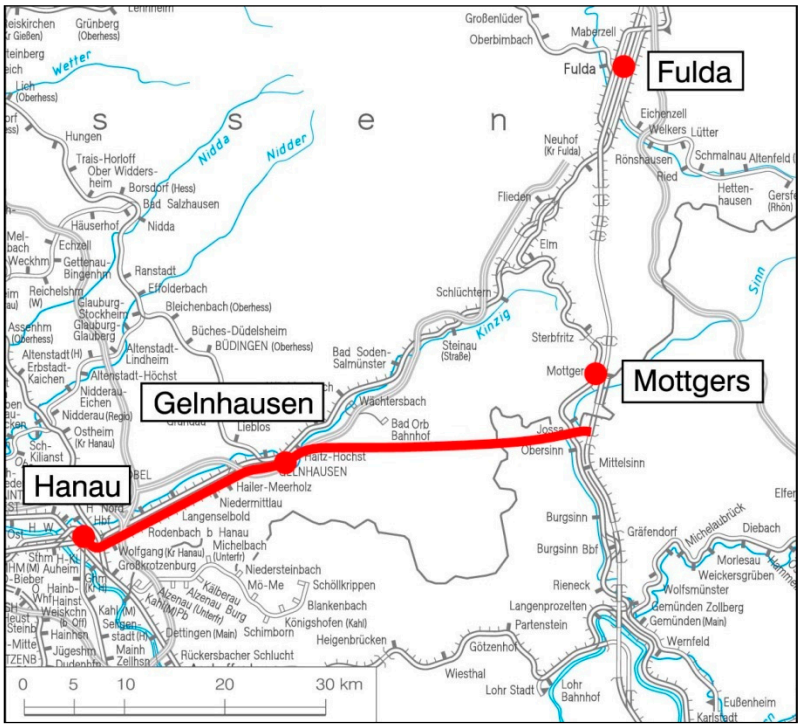
Teilinbetriebnahmen 2013:

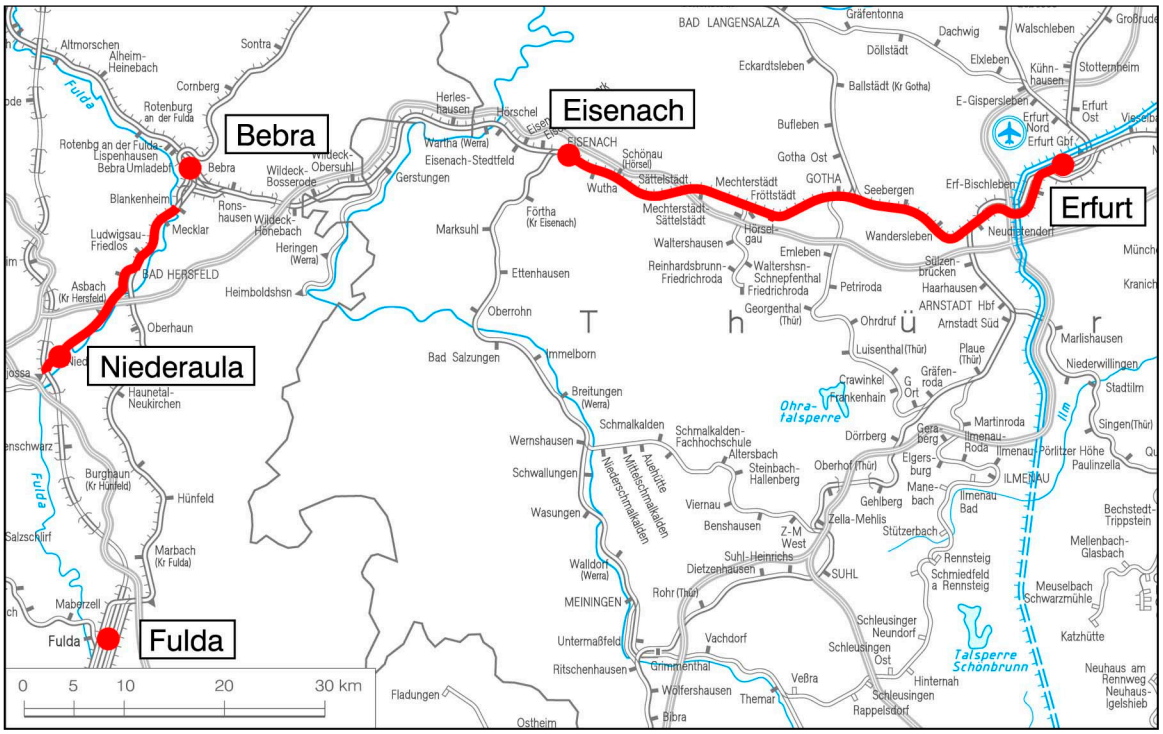
- Bf Knappenrode, IBN zweigleisig, elektrifiziert (ohne ESTW),

Bauaktivitäten 2013:

- Weiterführung der Maßnahme der Lausitzer- und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) zur Untergrundsanierung in Lohsa,
- Fortführung Ausbau Bf Knappenrode (mit ESTW) und vorgezogene LBP (CEF-Maßnahmen) im PFA 2a und 3.

B.5.12 Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt





Verkehrliche Zielsetzung:

– Entmischung der Verkehre und damit Erhöhung der Kapazität sowie Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– viergleisiger Ausbau Hanau–Gelnhausen (v_{max} = 200 km/h),
– zweigleisige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda–Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg (v_{max} = 250 km/h, Linienführung erlaubt 300 km/h),
– zweigleisige Verbindungskurve Niederaula (v_{max} = 160 km/h),
– zweigleisiger Ausbau Niederaula–Bad Hersfeld, Elektrifizierung (v_{max} = 160 km/h),
– viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld–Blankenheim (v_{max} = 160 km/h),
– Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach–Erfurt (v_{max} = 200 km/h).

Projektkenndaten:

– Gesamtkosten: 3.144 Mio. €.
– Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Hanau–Gelnhausen	Grundlagenermittlung (Aufgabenstellung) wird aktuell vorgenommen	offen*)	offen	offen	offen
	NBS Gelnhausen–Mottgers					
	Verbindungskurve Niederaula	Vorstudien wurden abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Niederaula–Bad Hersfeld					
	Bad Hersfeld–Blankenheim					
	Eisenach–Erfurt	Grundlagenermittlung (Aufgabenstellung) wird aktuell vorgenommen	offen*)	offen	vsl. 2015	vsl. 2017

*) Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV 38/2012 (FinVe, Leistungsphasen 1+2)

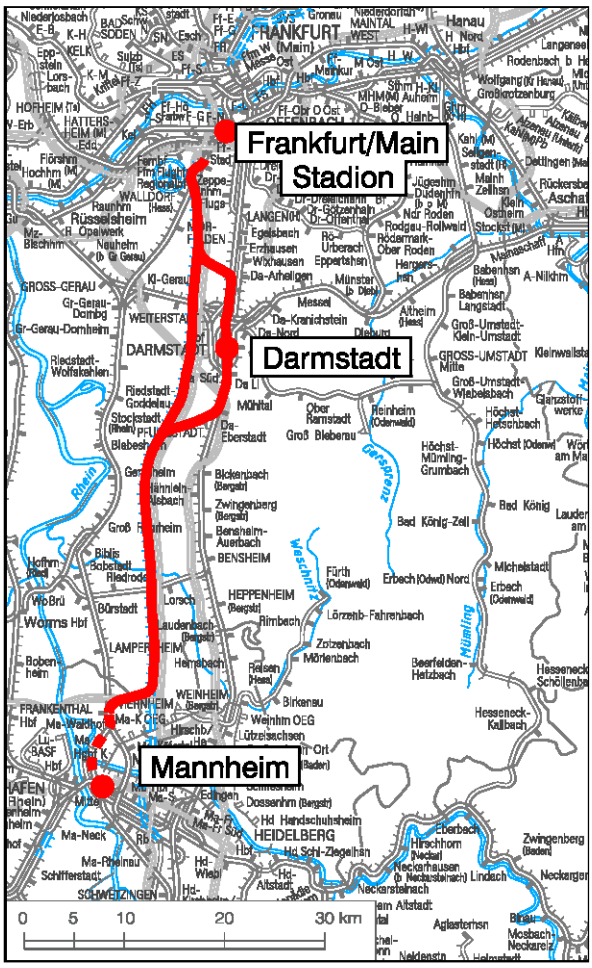
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.5.13 Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar



Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim–Mannheim für $v_{max.}$ = 300 km/h,
- eingleisige Ausschleifung aus der NBS zur Anbindung von Darmstadt Hbf (Konsenstrasse),
- Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim–Stuttgart.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 84 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h,
- Gesamtkosten: 2.183 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Zeppelinheim/Ffm Stadion–Gemeindegrenze Mörfelden-Walldorf / Erzhausen	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
2	Erzhausen–Gemeindegrenze Pfungstadt/Gernsheim mit Anbindung Darmstadt Hbf	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
3 Nord	Gernsheim–Gemeindegrenze Einhausen/Lorsch	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
3 Süd und 4	Südlich Lorsch bis Mannheim Hbf und Einbindung in Strecke Mannheim–Stuttgart	offen	offen	offen	offen	offen

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen. Offenlage und Erörterung des ersten, nördlichsten Planfeststellungsabschnittes wurde 2009/2010 durchgeführt.

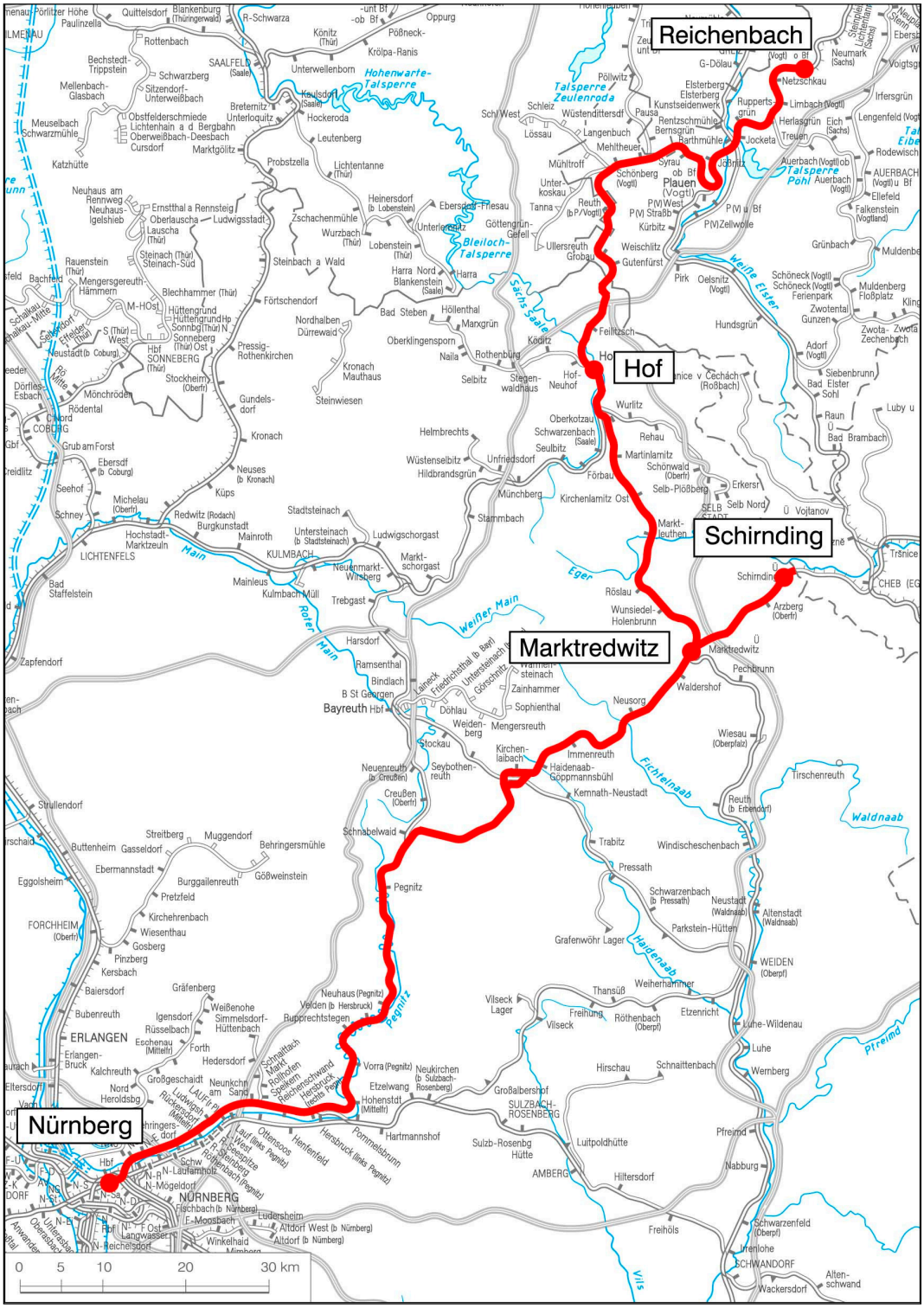
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Sicherung der im PfA 1 geplanten naturschutzrechtlichen Maßnahmen.

B.5.14 Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze DE/CZ (–Prag)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von NeiTech-Zügen,

– Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden–Nürnberg und Prag–Nürnberg,

– Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecken Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Reichenbach (Vogtl.) und Marktredwitz–BGr DE/CZ (–Eger),
- Neigetechnikertüchtigung zwischen Marktredwitz und BGr DE/CZ (–Prag).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge
  - Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach: 240 km,
  - Marktredwitz–BGr DE/CZ: 16 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit
  - NeiTech-Fahrzeuge: 160 km/h,
  - Konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 467 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Reichenbach (a)–Hof (e)					
1.1	Reichenbach (a) –Herlasgrün (e) inkl. Göltzschtalviadukt	abgeschlossen	06.07.2010	31.05.2010	21.07.2010	06.12.2012
1.2	Herlasgrün (a)–Plauen (e)	abgeschlossen	06.07.2010	07.04.2011	17.02.2012	09.12.2012
1.3	Plauen (a)–LGr SN/BY	abgeschlossen	06.07.2010	30.11.2011	12.03.2012	08.12.2013
1.4	LGr SN/BY–Hof (e)	abgeschlossen	06.07.2010	18.08.2010	30.09.2010	08.12.2013
2	Marktredwitz–Hof (a)	offen	offen*)	offen	offen	offen
3	Marktredwitz–BGr DE/CZ	offen	offen*)	offen	offen	offen
4	Nürnberg–Marktredwitz	offen	offen	offen	offen	offen

*) Die Teilmaßnahme ist Bestandteil der SV 38/2012 ("Sammelvereinbarung Nr. 38/2012 über die Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben").

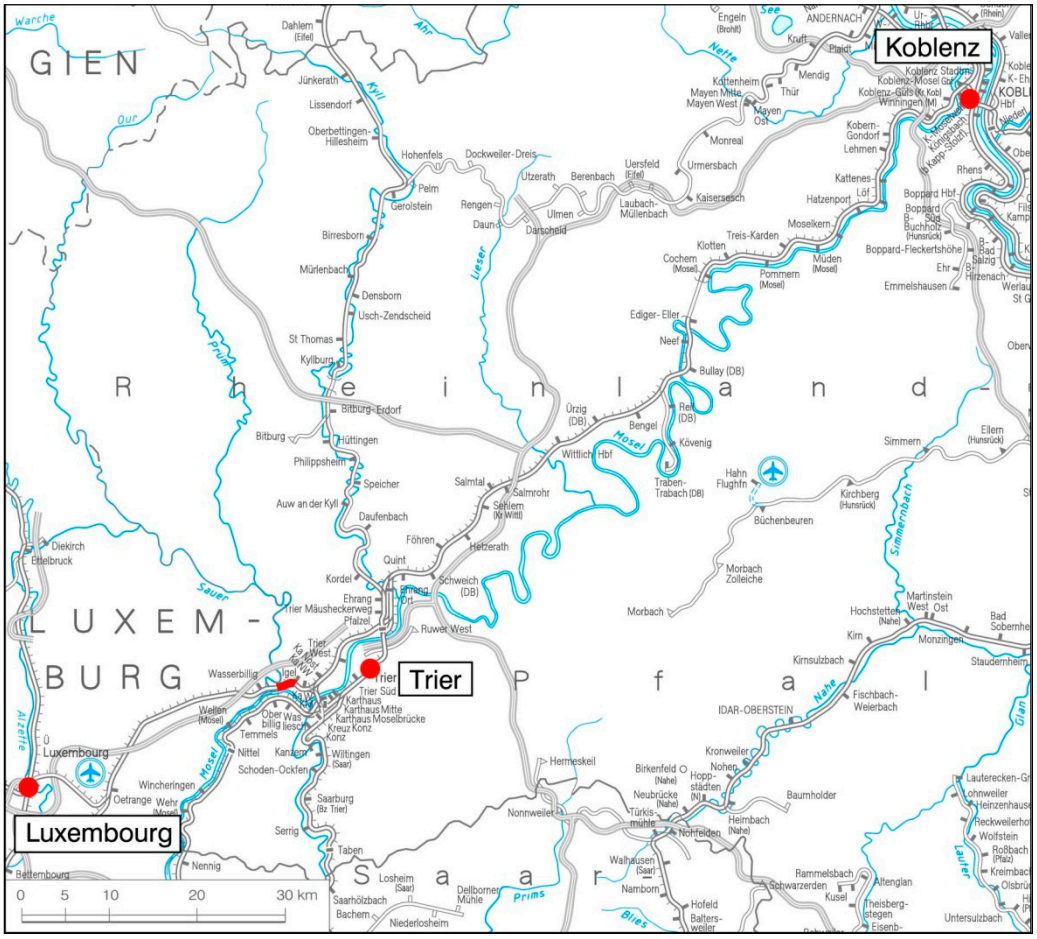
Teilinbetriebnahmen 2013:

- Gesamtinbetriebnahme Reichenbach (a)–Hof (e),

Bauaktivitäten 2013:

- Bauliche Fertigstellung OLA und aller inbetriebnahmerelevanter Zusammenhangsmaßnahmen auf der Gesamtstrecke,
- Bauliche Fertigstellung Umrichterwerk (UW) in Hof und Beginn Probebetrieb.

B.5.15 Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen durch Optimierung der Infrastruktur in der Relation Trier–Luxemburg.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Igel–Igel-West/Wasserbillig.

Projektkenndaten:

– Betroffene Streckenlänge BGr LU/DE–Trier: 2 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
(Abschnitt Igel–Igel West 90 km/h),
– Gesamtkosten: 23 Mio. €,
davon
  - Bund: 11 Mio. €,
  - Dritte (Großherzogtum Luxemburg, Bundesland Rheinland Pfalz): 9 Mio. €,
  - DB AG 3 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1, 2]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Igel–Igel West	abgeschlossen	06.07.2012	24.06.2013[3]	07.2013	13.12.2014

1 Eine „Gemeinsame Erklärung“ wurde am 06.10.2011 von den Beteiligten Bund, Großherzogtum Luxemburg, Deutsche Bahn AG sowie dem Land Rheinland-Pfalz unterzeichnet.

2 Finanzierungsvereinbarungen:

- der Vertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB AG wurde am 13.02.2012 abgeschlossen,
- die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU wurde am 06.07.2012 abgeschlossen,
- die Regierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg wurde am 29.10.2012 abgeschlossen.

3 Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit 24.06.2013 vor. Es wurden Klagen gegen die im Planfeststellungsbeschluss dargestellten Schallschutzmaßnahmen gestellt. Das Klageverfahren läuft noch. Mit der Baumaßnahme konnte begonnen werden, da Sofortvollzug besteht.

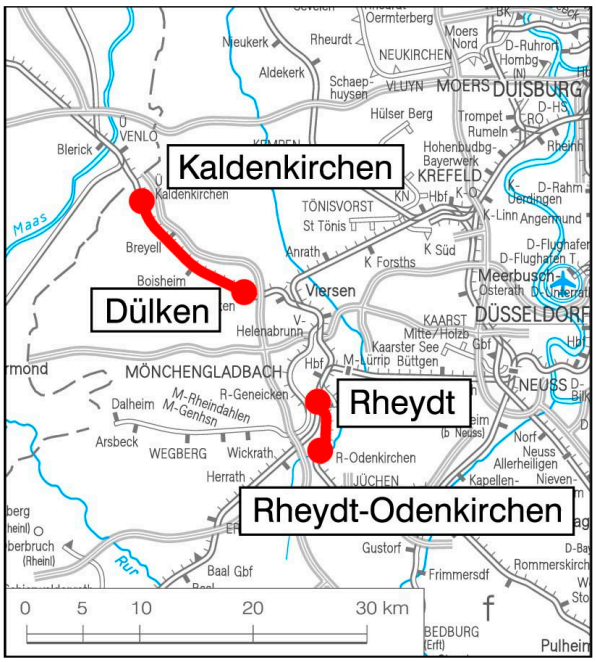
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- Baubeginn SÜ B 49,
- Rückbau Bunkerruine,
- Baufeldfreimachung/Vegetationsrückschnitt,
- Gründungsmaßnahmen Oberleitung,
- Felssicherungsmaßnahmen.

B.5.16 Projekt Nr. 19 – ABS (Venlo–) Grenze DE/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:

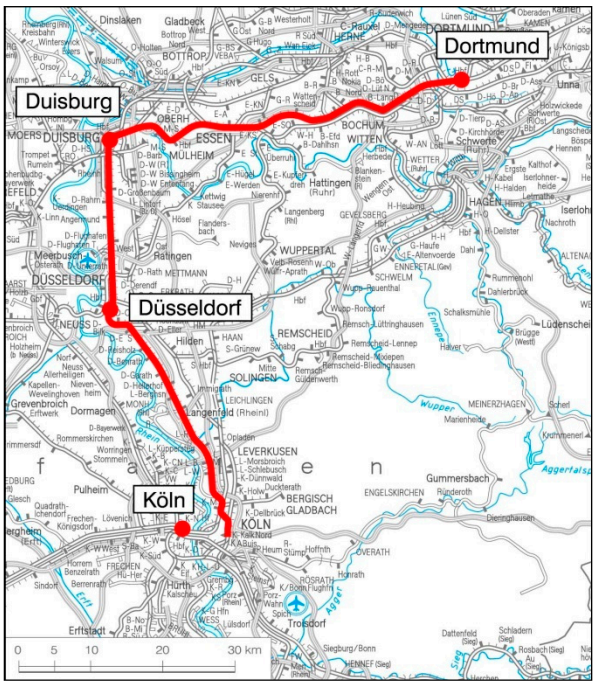
– Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt–Rheydt-Odenkirchen.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird m Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 überprüft.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 23 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 140 Mio. €.

B.5.17 Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten zwischen Köln und Dortmund Rhein-Ruhr-Express (RRX)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Personenverkehr.
- 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),
- des Weiteren sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Projektkenndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 2.000 Mio. €,
  davon
  - sechsgleisiger Ausbau Duisburg–Düsseldorf 550 Mio. €,
  - Knotenmaßnahmen Köln, Düsseldorf und Duisburg: 850 Mio. €,
  - Knotenmaßnahme Dortmund ca. 600 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Knoten Köln	begonnen	19.12.2006[1] 19.12.2014	tlw. offen	vsl. 2017	offen[2]
2,3	ABS Düsseldorf–Duisburg	begonnen	19.12.2006[1]	offen	offen	offen
4, 5, 6	Knoten Dortmund	begonnen	19.12.2006[1]	tlw. offen[2]	offen	offen
	Verkehrsstation Dortmund	begonnen	19.12.2014	offen	vsl. 2017	vsl. 2022

1 Planungsvereinbarung (Gesamtprojekt); Abschluss Vorplanung in 2009; die Erweiterung der FinVe zur Erlangung von Baurecht erfolgte am 02.12.2011.

2 Planfeststellungsverfahren im PFB 1 (Köln-Mülheim–Langenfeld-Berghausen) im Zeitraum 04.2011–10.2011 eingeleitet. Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.1 (Köln-Mülheim Gbf–Köln-Stammheim) wurde in 08.2014 erteilt, Baubeginn im PFA 1.1 vsl. in 2017. Die Planfeststellungsbeschlüsse für den PFA 1.2 (Leverkusen) und PFA 1.3 (Langenfeld) sind offen (damit Baubeginn/Inbetriebnahme offen).

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Im PFB 3 wurde der Abschnitt PFA 3.0 in 11.2014 eingeleitet. Für den PFB 4 (PFA 4.0 Mülheim (Ruhr)) liegt die Plangenehmigung seit 10.2013 vor (Einleitung 12.2012). Im PFB 5 (Essen West–Bochum-Langendreer) wurden in 11.2013 im Stadtgebiet Essen (PFA 5a) und in 04.2014 im Stadtgebiet Bochum die Planfeststellungsverfahren eingeleitet.					

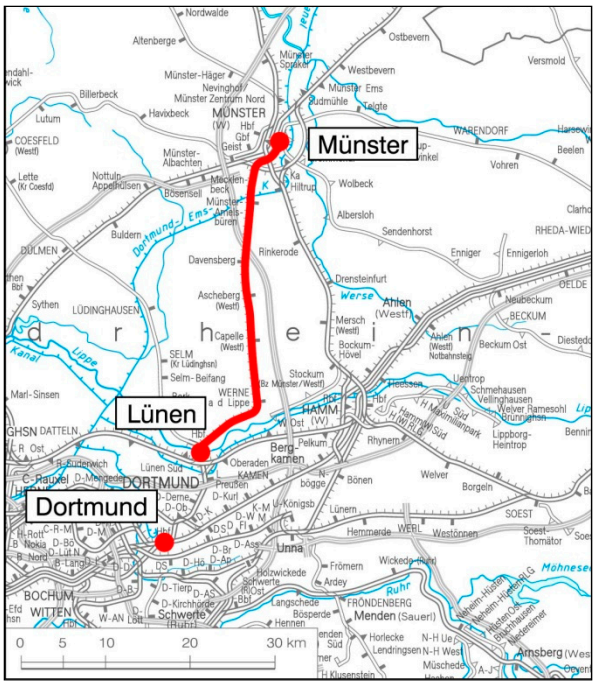
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.5.18 Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um ca. 3 Min.,
– 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.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 42 km (Münster–Lünen),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Gesamtkosten: 377 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Münster–Lünen	offen	offen	offen	offen	offen

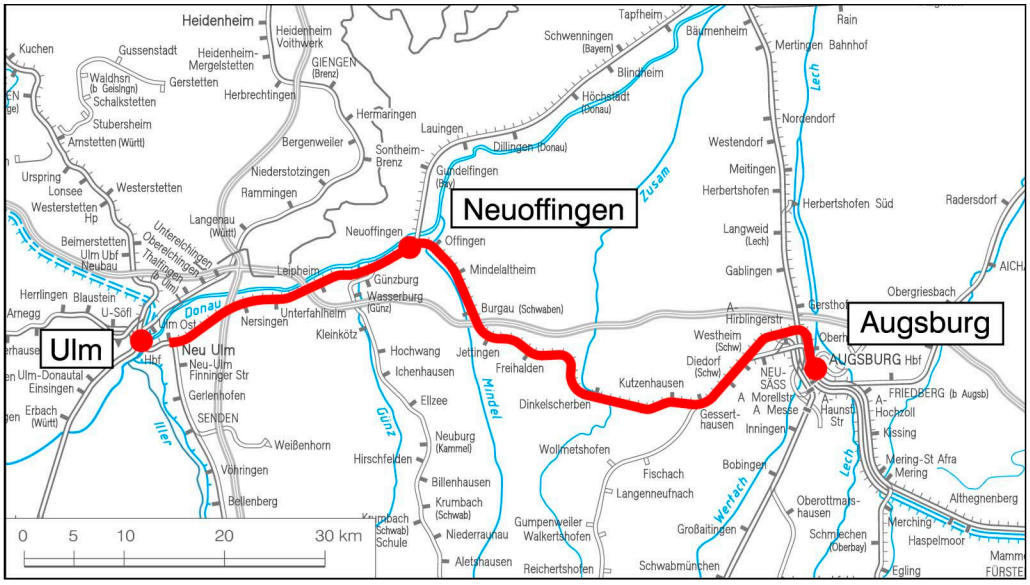
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.5.19 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 km/h.

Projektkenndaten nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Streckenlänge: 28 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Fahrzeit
  - vor Baubeginn: 24 Min.,
  - nach Bauende: 21 Min.,
- Gesamtkosten: 184 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr.	Örtlichkeit PFA	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Neu Ulm–Neuoffingen	offen	offen	offen	offen	offen

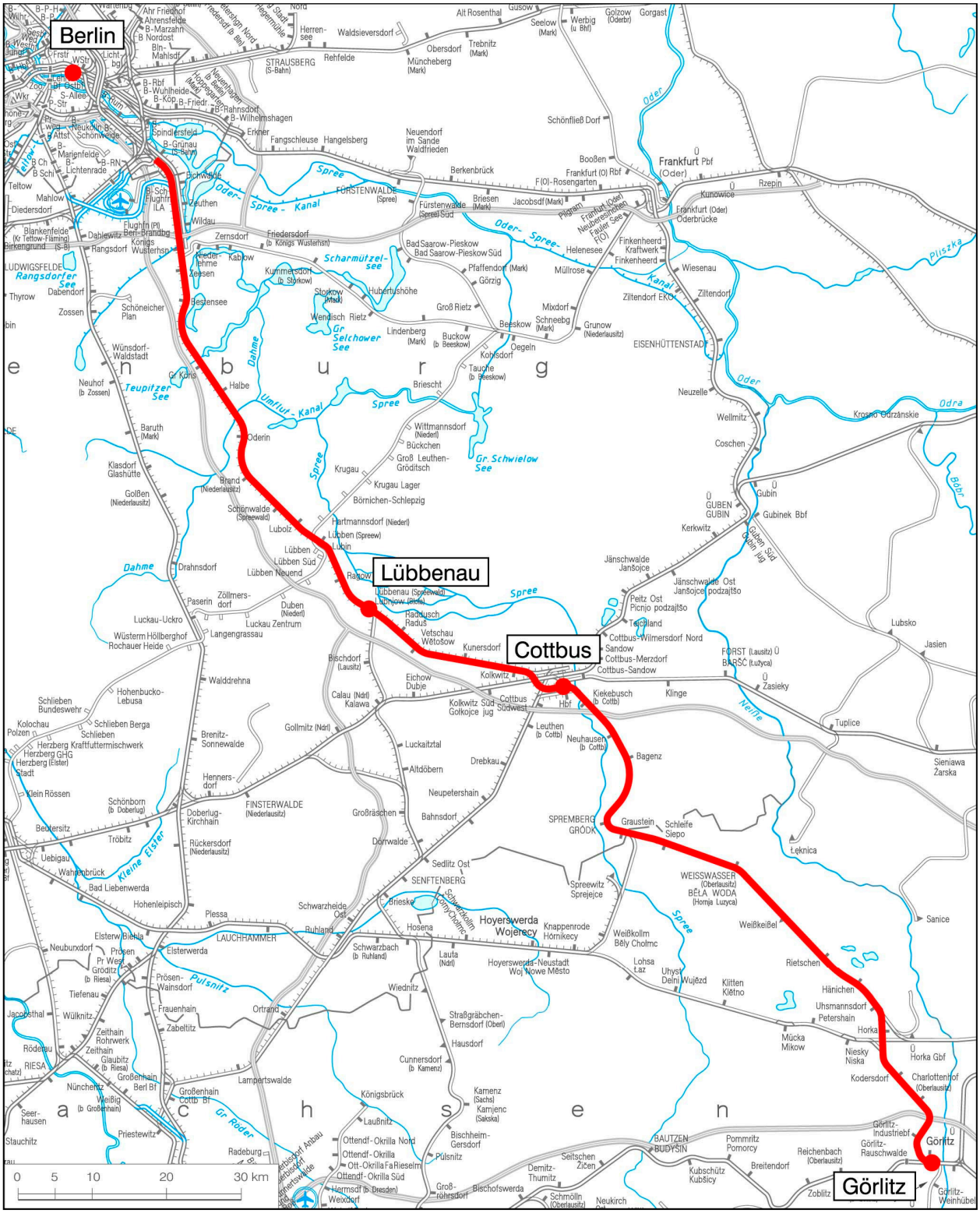
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- keine.

B.5.20 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 nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h im Abschnitt Königs Wusterhausen–Lübbenau,
- Elektrifizierung Cottbus–Görlitz.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge
  - Berlin–Cottbus–Görlitz: 195 km,
  - Königs Wusterhausen–Cottbus: 87 km,
  - Cottbus–Görlitz: 93 km,
- Gesamtkosten: 242 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Lübbenau (a)–Cottbus (a) Erhöhung Streckengeschwindigkeit[1]	2008	(2000)	II/2008	07.2008	12.2008
BA 1.2/2.0	Königs Wusterhausen–Lübbenau	abgeschlossen	28.10.2009	09.07.2010	19.01.2010 (bvM)	12.2011
BA 2.0	Brand (a)–Lübbenau km 60,695–km 86,136	abgeschlossen	28.10.2009	09.07.2010	19.01.2010 (bvM)	12.2011
	Elektrifizierung Cottbus–Görlitz	offen	offen	offen	offen	offen

1 Realisierung als Bestandsnetzmaßnahme Juli–Dezember 2008 ist abgeschlossen (Finanzierung über Bestandsnetz-Finanzierungsvereinbarung).

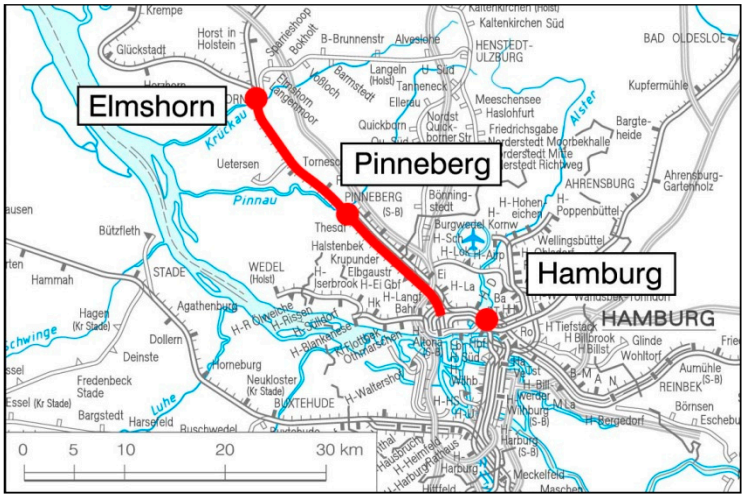
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- Restleistungen.

B.5.21 Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen:

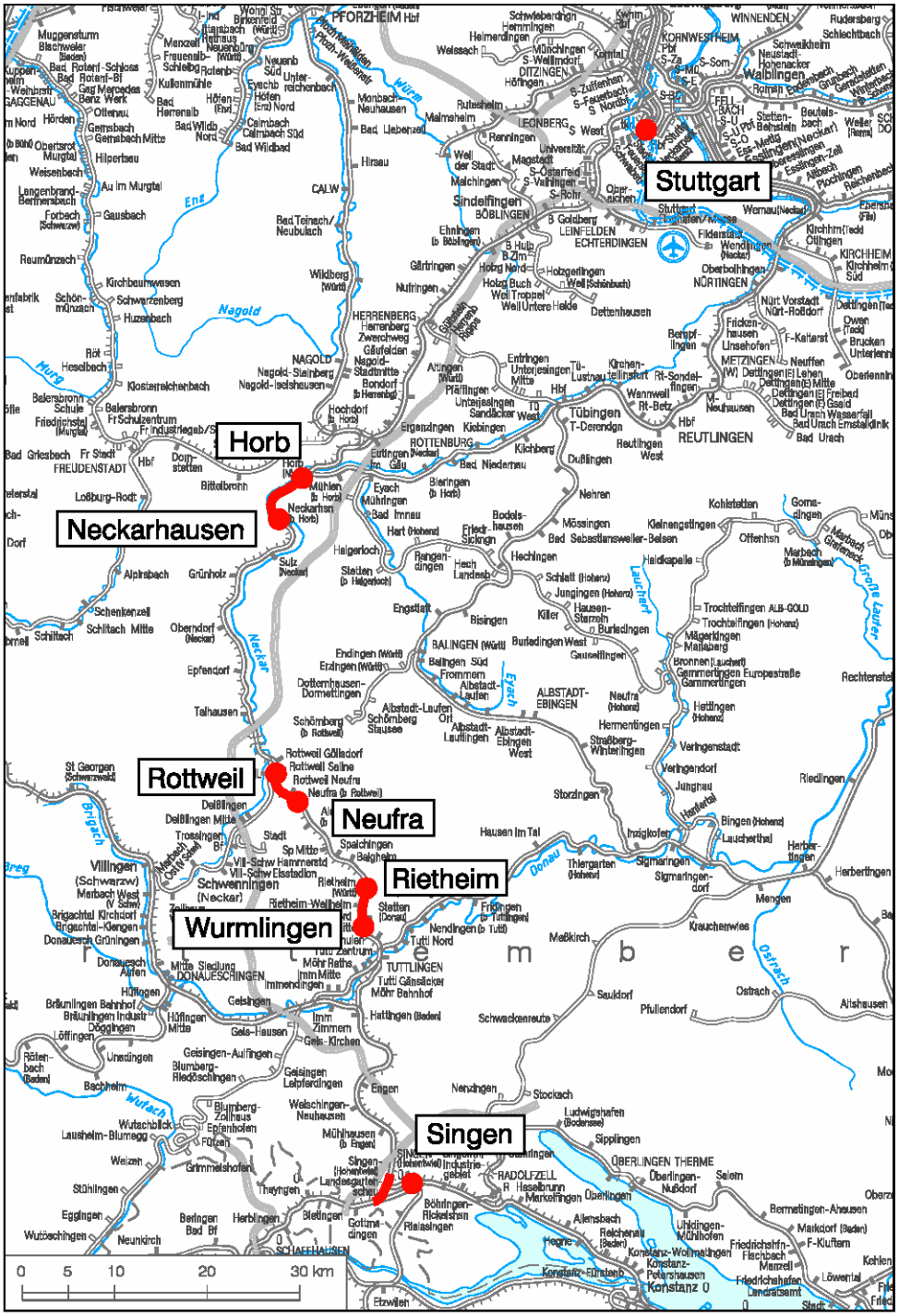
- 1. Baustufe: Umgestaltung des Bahnhof Elmshorn,
- 2. Baustufe: Dreigleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn für v_{max} = 160 km/h.

Projektkenndaten:

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

In der Knotenstudie Hamburg wurde nachgewiesen, dass der dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn nach Inbetriebnahme der Festen Querung des Fehmarnbelts nicht mehr benötigt wird. Damit verbleibt von den bisher im Rahmen der ABS Hamburg–Elmshorn geplanten Ausbaumaßnahmen nur noch der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn.

B.5.22 Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/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.

Projektkenndaten:

– Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
– Fahrzeitgewinn: 7 Min.,
(davon durch den Neubau der „Singener Kurve“: 6 Min.),
– Gesamtkosten: 162 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baube-ginn	Inbetrieb-nahme
	Punktuelle „NeiTech-Maßnahmen“	abgeschlossen	SV	entfällt	2004	2004
	Horb–Neckarhausen	In Bearbeitung	offen	vsl. 2015	offen	offen
	Rottweil–Neufra[1)], Rietheim–Wurmlingen[2)], Singener Kurve[2)], punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung	offen	offen	offen	offen	offen

1) Die Teilmaßnahme ist Bestandteil der SV 38/2012 („Sammelvereinbarung Nr. 38/2012 über die Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“).

2) Das Ausbauziel des Bedarfsplanvorhabens zwischen Stuttgart und Singen (Gäubahn) beruht auf dem Einsatz von Zügen mit Neigetechnik zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr sowie der Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr. Hierfür wurden drei zu errichtende 2-gleisige Überholabschnitte Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra sowie Rietheim–Wurmlingen identifiziert. Die DB AG und das Land Baden-Württemberg haben ein optimiertes Fahrplankonzept unter Verzicht auf die absehbar nicht verfügbare Neigetechnik entwickelt, die Details hierzu wurden im Februar 2014 veröffentlicht. Der Bund strebt weiterhin an, die Reisezeit auf der Gäubahn zu verringern. BMVI wird gemeinsam mit der DB AG die Konfiguration des Bedarfsplanprojektes im Rahmen der Untersuchungen zum BVWP 2015 überprüfen. Für die angestrebte Geschwindigkeitserhöhung wird im Rahmen dieser Untersuchungen ggf. das Ausbaukonzept für die Gäubahn optimiert.

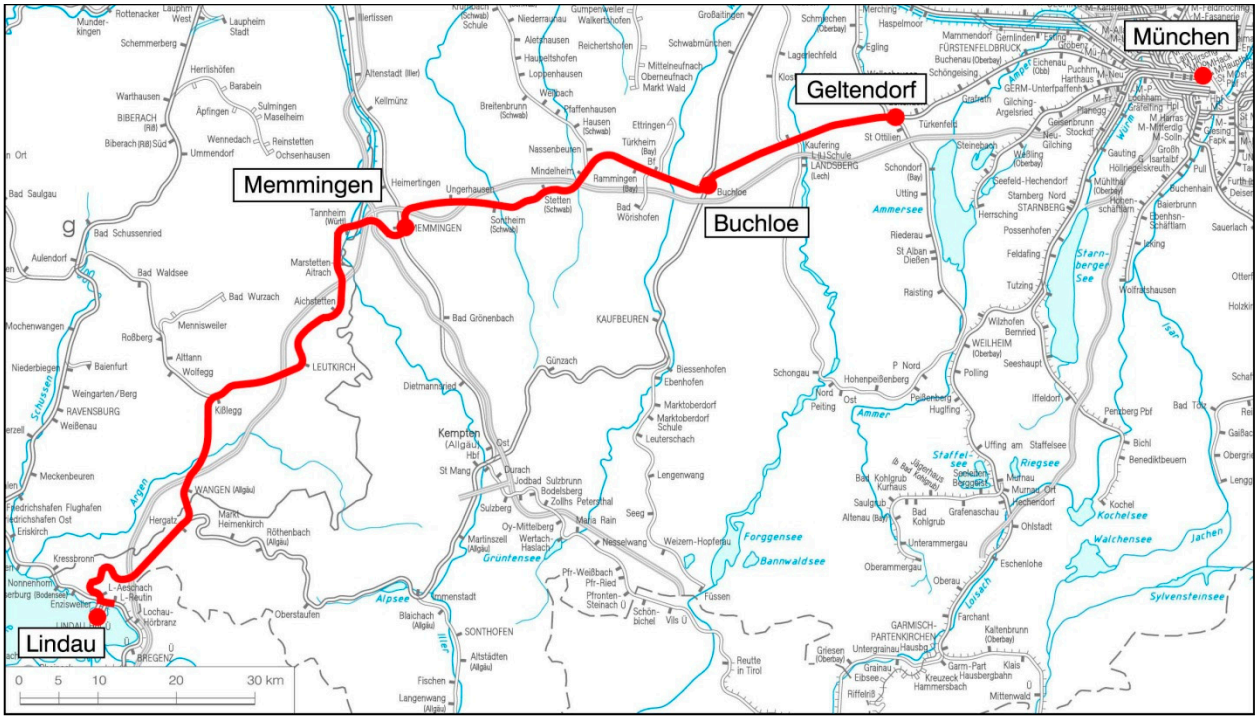
Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.

B.5.23 Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze DE/AT



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von NeiTech-Zügen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3 ¼ Stunden,
- Vereinfachung der betrieblichen Abläufe und Erhöhung der Streckenqualität,

Der Freistaat Bayern beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der Strecke für bogenschnellen Betrieb,
- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau (die Elektrifizierung umfasst 184 km Streckengleis, von denen 107 km eingleisig ausgebaut sind (Abschnitt Buchloe–Hergatz) sowie 39 km Bahnhofsgleis),
- Bf Türkheim: Bau einer Bahnsteigunterführung und eines Mittelbahnsteigs,
- Bf Kißlegg: Bau einer Bahnsteigunterführung,
- Umbau Knoten Lindau (im Bestandsnetz),

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: insgesamt 198 km, davon
  - Streckenabschnitt Geltendorf–Memmingen–Lindau-Reutin: 155 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit (Züge mit Neigetechnik): 160 km/h,
- Gesamtkosten: 310 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1)]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Geltendorf–Bezirksgrenze Streckennummer 5520: km 42,1–km 63,0	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
2	Bezirksgrenze–Buchloe Streckennummer 5520: km 63,0–km 67,9 und Streckennummer 5360: km 0,0–km 1,0	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
3	Buchloe–Türkheim Streckennummer 5360: km 1,0–km 6,2	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2018	vsl. 2020
4	Bf. Türkheim	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2018
5	Türkheim–Stetten Streckennummer 5360: km 10,0–km 19,9	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2018	vsl. 2020
5.1	Stetten–Stetten Streckennummer 5360: km 19,9–km 26,0	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2018	vsl. 2020
6	Stetten–Sontheim Streckennummer 5360: km 26,0–km 33,2	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
7	Sontheim–Memmingen: Streckennummer 5360: km 33,2–km 46,6 und Streckennummer 4570: km 31,1–km 30,5	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
8	Memmingen–Landesgrenze Streckennummer 4570: km 30,5–km 24,9	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2016	vsl. 2020
9	Landesgrenze–Aichstetten Streckennummer 4570: km 24,9–km 13,9	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015	vsl. 2020
10	Aichstetten–Leutkirch Streckennummer 4570: km 13,9–km 0,6	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2018	vsl. 2020

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1)]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
11	Leutkirch–EÜ BAB 96 Streckennummer 4570: km 0,6–km -0,3 und Streckennummer 4550: km 68,2–km 66,6	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
12	EÜ BAB 96–Kißlegg Streckennummer 4550: km 66,6–km 58,8	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
13	Bf. Kißlegg	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2018
14	Kißlegg–Wangen Streckennummer 4560: km 3,0–km 13,6	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2016	vsl. 2020
14.1	Wangen–Landesgrenze Streckennummer 4560: km 13,6–km 15,3	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
15	Landesgrenze–Heimholz Streckennummer 4560: km 15,3–km 19,1 und Streckennummer 5362: km 130,4–km 137,7	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
16	Heimholz–Bodolz Streckennummer 5362: km 137,7–km 149,8	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
17	Bodolz–Aeschacher Kurve Streckennummer 5362: km 149,8–km 151,5 und Streckennummer 5421: km 0,0–km 0,5	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020
18	Aeschacher Kurve – Lindau-Reutin inkl. Kuppelstelle Reutin Streckennummer 5421: km 0,5–km 1,2, Streckennummer 5420: km 5,5–km 5,7 Streckennummer 5420: km 1,2–km 1,5	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2017	vsl. 2020

1 Die DB AG ist zentraler Vertragspartner;

- die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU wurde am 17.12.2008 abgeschlossen,
- der Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG wurde am 19.12.2008 abgeschlossen,
- der Vertrag zwischen der Schweiz und der DB AG wurde am 17.04.2009 abgeschlossen.

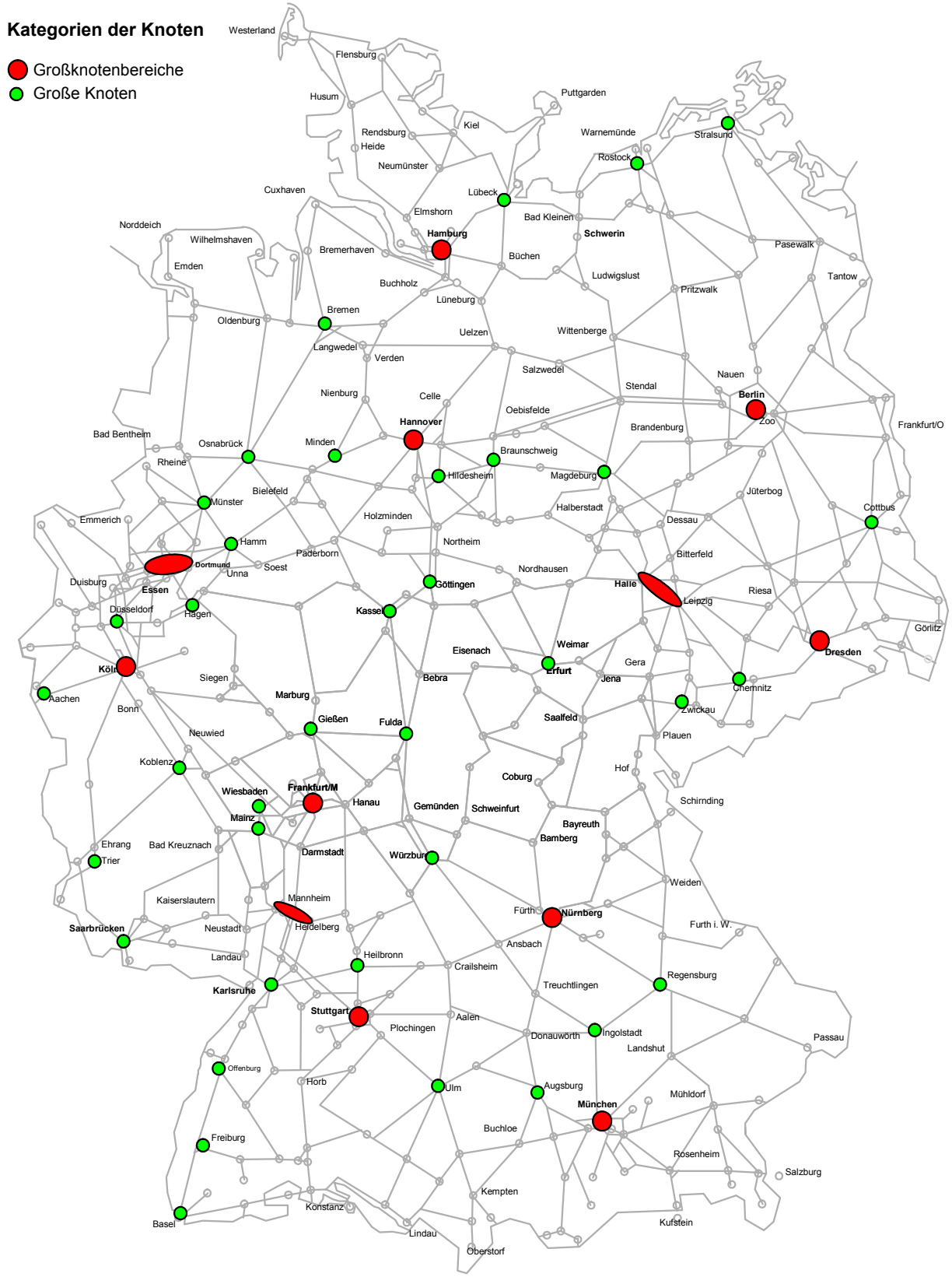
Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- keine.

B.5.24 Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe: Frankfurt/Main, Mannheim, München, Bremen, Hamburg)



Der Bund verfolgt mit dem Ausbau von Knoten das Ziel, die Leistungsfähigkeit im Schienennetz zu erhöhen und eine Verbesserung 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 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erfolgte unter der Maßgabe des Nachweises der Wirtschaftlichkeit für den im Einzelnen vorgesehenen Infrastrukturausbau.

Projektkenndaten Knoten Frankfurt/Main

- 1. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion :
  - Neuordnung der Fahrwege,
  - Optimierung der Gleisanlagen,
  - Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ,
  - Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion.
- 2. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion :
  - 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 911 Mio. €, davon
  - 1. Ausbaustufe: 78 Mio. €,
  - 2. Ausbaustufe: 193 Mio. €.
  - Abzweig Galluswarte: Einbau einer zusätzlichen Weiche und Verbindungsgleis zur Herstellung der zweigleisigen Ein bzw. Ausfädelung der Strecke 3636 in die Strecke 3900 6 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Frankfurt/Main Stadion						
1. BA	Strecke 2690, NBS Köln–Rhein/Main km 172,715–km 173,611	abgeschlossen	23.08.2004	30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*)
	Strecke 3520, Mainz–Ffm km 30,438–km32,575	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*)
	Strecke 3683, Ffm–Kelsterbach km 5,820–km 7,176	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*)
	Strecke 3650, Ffm Stadion–Ffm Süd km 31,380–km 33,790	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*)
	Strecke 4010, Mannheim–Ffm km 72,745–km 74,760	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*)
	ESTW Ffm Stadion	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	15.06.2008

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2. BA	Spurplantechnischer Teilumbau Ostkopf und Umbau Südkopf mit Neubau Gleise 503 und 510 und korrespondierende Ingenieurbauwerke	abgeschlossen		11.05.2007	02.2008	12.2014
Frankfurt/Main, Galluswarte						
	zweigleisiger Abzweig Galluswarte	abgeschlossen	31.08.2010	28.07.2010	02.2011	07.04.2013

*) Teilinbetriebnahme ohne Ostkopf.

Teilinbetriebnahmen 2013:

- 1. Ausbaustufe Ffm Stadion: keine,
- zweigleisiger Abzw Galluswarte: 07.04.2013,

Bauaktivitäten 2013:

- 1. Ausbaustufe Ffm Stadion: Restleistungen Kabeltiefbau, Oberbauarbeiten,
- zweigleisiger Abzw Galluswarte: Mängelbeseitigung, Stopfleistungen zur Inbetriebnahme.

Projektkenndaten Knoten Hamburg

- erste Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr:
  - zweigleisige Einfädelung HH-Hausbruch,
  - Blockverdichtung zwischen HH-Harburg und HH-Hausbruch ,
  - zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg,
  - Gleisverlängerung in Rothenburgsort,

- weitere Ausbaumaßnahmen Knoten Hamburg:
  - parallele Fahrmöglichkeiten um Maschen für Güterzüge in/aus Richtung Lüneburg und Buchholz und veränderte Gleisnutzung,
  - Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf,
  - Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort,
  - Überwerfungsbauwerk Harburg 2: Überführung der Güterzuggleise zum West- und vom Osthafen von Linienbetrieb in Richtungsbetrieb
  - Kreuzungsbauwerk Buchholz zur niveaufreien Einfädelung der Personen- und Güterzuggleise,
  - 4. Gleis Buchholz–Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz–Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse in die äußeren (schnellen) Gleise von/nach Buchholz (Kreuzungsbauwerk Lauenbrück),
  - Kreuzungsbauwerk in HH-Wilhelmsburg zur niveaufreien Kreuzung der Personenzugstrecke; mittiges Wartegleis für Güterzüge in Veddel; zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Veddel–Hamburg Süd.
- Gesamtkosten (Realwert): 545 Mio. €.

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

Die Modifizierung des Zielkonzepts Knoten Hamburg im Bereich Harburg–Meckelfeld–Maschen wurde am 11.12.2012 durch BMVI und EBA angenommen. Das zusätzliche östl.Umfahrungsgleis Rbf Maschen (Süd-Nord Richtung) wurde zwar im Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr abmoderiert, wird aber in den weiteren Ausbaumaßnahmen des Knotens Hamburg fortgeführt. Der Gesamtwertumfang des Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr reduziert sich dadurch auf 26 Mio. Euro.

Im modifizierten Zielkonzept des Knotens Hamburg entfällt das ursprünglich geplante Überwerfungsbauwerk Harburg 1 sowie die Verbindungskurve bei Harburg in/aus Richtung Buchholz. Die

folgenden Teilprojekte kommen dazu: Kreuzungsbauwerke Meckelfeld mit Gleisverschwenkungen und neuen Weichenverbindungen, ein zusätzliches Umfahrungsgleis Rbf Maschen in Nord-Süd-Richtung und der Umbau des Nordkopfes Bahnhof Harburg und der zweigleisige Ausbau der Verbindungskurve Veddel–Hamburg Süd mit Wartegleis Veddel. Der Gesamtwertumfang verändert sich dadurch auf ca. 545 Mio. Euro.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Erste Baustufe						
	zweigleisige Einfädelung in HH-Hausbruch	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	01.03.2009	01.04.2009	04.10.2009
	Blockverdichtung zwischen HH-Harburg und HH-Hausbruch	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	03.09.2008	01.11.2008	20.05.2009
	zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	15.09.2008	29.09.2008	04.10.2009
	Gleisverlängerung in Rothenburgsort	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	28.06.2010	11.10.2010	14.11.2011
Zweite Baustufe						
Paket 1						
	Zusätzliches östliches Umfahrungsgleis Rbf Maschen	abgeschlossen	offen	offen	vsl. 2014	vsl. 2015
	Kreuzungsbauwerke Meckelfeld / Gleisverschwenkungen, Weichenverbindungen	offen	offen	offen	offen	offen
	Zusätzliches westliches Umfahrungsgleis Rbf Maschen	offen	offen	offen	offen	offen
	Nordkopf Bf Harburg	offen	offen	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Harburg 2	offen	offen	offen	offen	offen
	Kreuzungsbauwerk in HH-Wilhelmsburg	offen	offen	offen	offen	offen
	Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Veddel–Hamburg Süd und Wartegleis Veddel	offen	offen	offen	offen	offen
Paket 2						
	Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort	offen	offen	offen	offen	offen
	Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf	offen	offen	offen	offen	offen

Paket 3						
	Kreuzungsbauwerk Buchholz	offen	offen	offen	offen	offen
	4. Gleis Buchholz–Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz–Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse	offen	offen	offen	offen	offen

Projektkenndaten Knoten Bremen

- Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr:
- Teilmaßnahme 1 (S 01):
  - Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn (Str. 1401),
  - Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten,
  - Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen.
- Teilmaßnahme 2 (S 02):
  - kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf), Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg.
- Gesamtkosten: 32,4 Mio. €.

Die Teilmaßnahme 1 des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr ist identisch mit den in der Bewertung des Schienenverkehrsknotens Bremen identifizierten Maßnahmen (BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Intraplan Consult GmbH, Bewertung Schienenverkehrsknoten Bremen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2005). Diese haben bei Investitionskosten von rund 12 Mio. Euro ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,2. Der Gesamtwertumfang beträgt momentan für beide Teilmaßnahmen 32,4 Mio. Euro.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Teilmaßnahme 1						
	Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	16.12.2011[1]	04.2012	10.2013
	Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	16.12.2011[1]	04.2012	10.2013
	Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	16.12.2011[1]	04.2012	10.2013

Teilmaßnahme 2						
	kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf)	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	02.08.2011 (Plangenehmigung)	27.02.2012	08.2013
	Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	14.12.2012	12.2013

1 wird beklagt / Sofortvollzug.

Projektkenndaten Knoten Mannheim

- Ausbaumaßnahmen:
  - Mannheim Hbf: Verschiebung von Bahnsteigkanten, zusätzlicher Bahnsteig,
  - Mannheim Friedrichsfeld Süd: Kreuzungsbauwerk (niveaufreie Führung des Schienengüterverkehrs Darmstadt–Mannheim Rbf),
  - Heidelberg: viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf und
  - Ludwigshafen: Ausfädelung für den Schienengüterverkehr.
- zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich:
  - Mainz: Zusätzliche Rampe in Mainz Bischofsheim, zusätzliche Weichenverbindung Mainz Hbf, Verbindungskurve Mainz Kostheim–Wiesbaden Ost, Überholungsgleise südlich Mainz-Weisenau,
  - Wiesbaden: Parallele Fahrmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr durch längere Durchrutschwege in Wiesbaden Ost und
  - Kurve Karlsruhe West–Rastatt.
- Gesamtkosten: 160 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Neubau Bstg F im Bahnhof Mannheim Hbf	abgeschlossen	18.12.2013	26.09.2013	02.2014 (bvM)	vsl. 2017
	Kurve Karlsruhe West–Rastatt	offen*)	offen	offen	offen	offen
	Viergleisiger Ausbau Abzweig Heidelberg Wieblingen–Heidelberg Hbf	offen*)	offen	offen	offen	offen
	Zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich					

*) Die Planung der Lph 1–2 wird im Rahmen der SV 38/2013 finanziert.

Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- keine.

Projektkenndaten Knoten München

- Geplante Maßnahmen Knoten München:
  - Viergleisiger Ausbau Daglfing–Johanniskirchen,
  - Ausbau Bahnhof Pasing und Überleitverbindung von den Regionalbahngleisen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke,
  - Zweigleisiger Ausbau der Truderinger Spange,
  - Daglfinger Kurve und Umbau Einfädelungsbereich München-Riem sowie
  - Wendeanlage Hallbergmoos.
- Gesamtkosten: 368 Mio. €
- Geplante Maßnahmen erweiterter Knoten München:
  - Walpertskirchener Spange.
- Gesamtkosten: 96 Mio. €.

Nicht Gegenstand des Bedarfsplanvorhabens Knoten München sind die Nahverkehrsmaßnahmen
- zweite S-Bahn-Stammstrecke,
- Neufahrner Kurve,
- Ringschluss Erding sowie die
- Bestandsnetzmaßnahme „Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen".

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Die Planungen zur Erstellung der Daglfinger Kurve und zum Umbau des Einfädelungsbereichs München-Riem wurden im Rahmen der SV 38/2012 angestoßen.

B.5.25 Projekt Nr. 29a – Kombinierter 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 sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.
- Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.
- Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals
  - der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
  - von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr" (März 1998–November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs" (Folgeregelung ab November 2002).
- Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

Projekte:

- Geplante Neubaumaßnahmen:
  - Ubf Lehrte,
  - Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen,
  - Ubf Nürnberg Hafen,
- Geplante Ausbaumaßnahmen:
  - Ubf Köln Eifeltor (3. Modul),
  - Ubf Hamburg-Billwerder (3. Modul),
  - Ubf München-Riem (3. Modul),
  - Ubf Kornwestheim (Verlängerung 2. Modul auf 650 m) (Seehafenhinterlandverkehr),
  - Ubf Regensburg Ost (Ausbau)
  - Ubf Leipzig-Wahren (2. Modul).

Die Aufnahme der Sammelposition KLV 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

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Mega Hub	Ubf Lehrte	abgeschlossen	*25.06.2012*	04.2005 PFÄ 05.2011	vsl. 2014	vsl. 2016
Dreh-scheibe Rhein Ruhr	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 1	abgeschlossen	09.08.2010	12.2010[1]	03.2011	12.2011
	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2	abgeschlossen	09.08.2010	vsl. 2015	vsl. 2015	vsl. 2015
	Ubf Nürnberg Hafen (GVZ)	abgeschlossen	22.10.2008	05.2007	10.2007 (bvM)	13.12.2009
3. Modul	Ubf Köln Eifeltor	abgeschlossen	19.08.2009	12.2010	04.2011	09.12.2012
3. Modul	Rbf Köln Eifeltor	abgeschlossen	19.08.2009	07.2010[1]	04.2011	07.2013
3. Modul	Ubf Hamburg-Billwerder	abgeschlossen	21.09.2009	01.2011	02.2011	19.06.2012
3. Modul	Ubf München-Riem	abgeschlossen	10.11.2008	04.2009	06.2009	12.2011
	Ubf Kornwestheim	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	17.08.1994	01.2009	12.2009
	Ubf Regensburg Ost	abgeschlossen	27.11.2009	09.2009	08.2010	10.2011
2. Modul	Leipzig-Wahren	vsl. 2013	offen	11.07.1997	offen	offen

1 Plangenehmigung.

Teilinbetriebnahmen 2013:

– Inbetriebnahme Rbf Köln-Eifeltor Modul 3 erfolgte im Juli 2013,

Bauaktivitäten 2013:

– MegaHub Lehrte: bauvorbereitende Maßnahmen, Räumung des Baufelds, vorläufige Oberleitungsmaßnahmen, Einrichtung von Schutzzonen für Zauneidechsen,
– Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 1: Fertigstellung der Gleise mit mit Spitzenüberspannung im Osten Bau der Bremsprobeanlage und der Weichenheizungen. Fertigstellung der Betriebs- und Rettungswege und des Regenrückhaltebeckens mit Anschluss an die vorh. Vorflut der Stadt abgeschlossen,
– Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2: Bau der beiden Portalkräne im Werk bis zu einem Fertigungsgrad von 100% abgeschlossen, Einlagerung der Kräne notwendig, da Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen,
– Ubf Nürnberg Hafen: Errichtung und IBN der Videoanlage. Zusammenstellung der Bauakte,
– Ubf Köln Eifeltor: Fertigstellung der Oberleitung im Bereich des Rbf. Abschluss der LST-Bauzustände im Rbf inklusive BÜSA. Mängelbeseitigung und Beginn Zusammenstellung der Bauakte,
– Ubf Hamburg-Billwerder: Abschluss der Arbeiten an Lärmschutzwänden und Restarbeiten, Erstellung der Dokumentation,
– Ubf München-Riem: Entwicklungspflege LBP-MaßnahmeA2 + A3. Zusammenstellung der Bauakte,
– Ubf Kornwestheim: Restarbeiten,
– Ubf Regensburg: Abschluss Bauakte.

B.5.26 Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel der 2. Stufe[3] ist ebenfalls die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen.
- Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen
  - modernste Brems- und Fördertechnik,
  - rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
  - rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
  - rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
  - funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.
- Damit wird erreicht:
  - Optimierung der Produktionsabläufe,
  - Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
  - Verbesserung der Rangierqualität,
  - Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

- ZBA Halle/Saale Nord,
- ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd,
- Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarf“ 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.

3 Im BVWP 1992 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 1992 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 1992.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau-beginn	Inbetrieb-nahme
ZBA Halle/Saale Nord						
	Halle	abgeschlossen	12.12.2011	05.05.2010	01.10.2012	vsl. 2017

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß FinVe):

- Modernisierung mit 36 Richtungsgleisbremsen, 12 Förderanlagen, 4 Talbremsen,
- Neubau von 16 Richtungsgleisen,
- Erneuerung der Einfahrgruppe und 21 Richtungsgleise einschl. Weichen
- Gradientenanpassung,
- Ablaufsteuerrechner mit automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung.

ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd						
	Oberhausen-Osterfeld Süd West–Ost[1)]	abgeschlossen	09.07.2007	06.2008	06.2008	12.2008
	Oberhausen-Osterfeld Süd Ost-West	offen	offen	offen	offen	offen

1) Der PFB wurde am 17.06.2008 aufgehoben; einzelne Maßnahmen mit Plangenehmigung. Im Vorfeld wurden ab I/2008 Maßnahmen begonnen, die keiner Plangenehmigung bedurften. Die Finanzierung der Maßnahmen, die Teil der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung sind, erfolgt ab 01.01.2009 aus der LuFV.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

- 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,
- Feuerwehrzufahrt und
- 4 Lokverfügungsgleise.

Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- ZBA Halle/Saale Nord: Rückbauarbeiten Oberbau und Hochbau im Bereich der neu zu bauenden 16 Richtungsgleise, Neubau des Stauraumkanals zur Aufnahme des Regenwassers, Beginn Rückbau Oberleitung und Neubau Mastgründungen, Erstellung Ausführungsplanung für den ersten Inbetriebnahmeabschnitt.

B.5.27 Projekt Nr. 31 – ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden
(deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden,
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung Bad Schwartau–Puttgarden,
- Zweigleisiger Ausbau Bad Schwartau–Puttgarden.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge Lübeck–Puttgarden: 89 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 817 Mio. €
  (Schätzung vor Trassenempfehlung Raumordnung).

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1. Baustufe; Elektrifizierung der vorhandenen Strecke	offen	18.06.2008[1]	offen	offen	mit Inbetriebnahme der Festen Querung über den Fehmarnbelt
	2. Baustufe; zweigleisiger Ausbau	offen		offen	offen	bis sieben Jahre nach Verkehrsfreigabe der Fehmarnbelt-Querung

1 Finanzierungsvereinbarung zwischen BMVI und DB AG zur Planung.

Das Raumordnungsverfahren vorbereitetwurde von der Landesplanungsbehörde des Landes im September 2012 eingeleitet. Die Unterlagen wurden im Januar 2013 öffentlich ausgelegt. Es wurden rund 9.000 Stellungnahmen abgegeben und durch die Landesplanungsbehörde ausgewertet. Mit der Bekanntgabe der Trassenempfehlung durch die Landesregierung am 06.05.2014 wurde das Verfahrens abgeschlossen.

Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

- keine.

B.6 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes

B.6.1 Investitionen

B.6.1.1 Finanzielle Mittel

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH, die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVI und das BMF, haben am 09.01.2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) unterzeichnet, womit der Einsatz der Bundesmittel seit in Kraft treten der LuFV (01.01.2009) qualitätsorientiert gesteuert wird. Ziel ist es, die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur zu verbessern und eine Prozessvereinfachung zu erreichen. Mit den 2010 und 2013 verhandelten Vertragsanpassungen wurde die LuFV inhaltlich fortgeschrieben.

Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen der LuFV ausschließlich zweckgebundene Zahlungen für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (Infrastrukturbeitrag) in Höhe von 2.500 Mio. Euro pro Kalenderjahr an die EIU zu leisten. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich zusätzlich einen Eigenbeitrag in Höhe von 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen.

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der LuFV im Jahr 2013 wurde zwischen Bund und Bahn vereinbart, dass in den Jahren 2013 und 2014 jeweils bis zu 250 Mio. EUR Bundesmittel zusätzlich für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellt werden, sofern diese im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nicht eingesetzt werden können. Damit weist die DB im Jahr 2013 mindestens 1,1 Mrd. Euro Instandhaltungsaufwendungen nach. Die Bahn gewährleistet die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur und ist für den Zustand der Schienenwege verantwortlich. Sie wird an der Erreichung von Qualitätszielen gemessen, deren Nichterreichung mit Pönalen geahndet wird.

Im Jahr 2013 haben die EIU nach eigenen Angaben Investitionen (gemäß § 8 LuFV) in Höhe von rund 3.300 Mio. Euro in das Bestandsnetz getätigt. Nach Absetzung des Infrastrukturbeitrages des Bundes in Höhe von 2.750 Mio. Euro beläuft sich der Eigenbetrag der EIU auf rund 550 Mio. Euro.

Die Bestandsnetzinvestitionen (Infrastrukturbeitrag und Eigenbeitrag gemäß § 8 LuFV) teilen sich wie folgt auf die EIU auf:

- DB Netz AG: 2.854 Mio. €,
- DB Station&Service AG: 320 Mio. €,
- DB Energie GmbH: 123 Mio. €.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes gemäß § 2 LuFV wurde wie folgt auf die EIU aufgeteilt:

- DB Netz AG: 2.471 Mio. €, davon 225 Mio. Euro Baukostenzuschüsse aus der Vereinbarung „Änderungen / Ergänzungen zum Zweiten Nachtrag der LuFV“ vom 06.09.2013,
- DB Station&Service AG: 219 Mio. €, davon 25 Mio. Euro Baukostenzuschüsse aus der Vereinbarung „Änderungen/Ergänzungen zum Zweiten Nachtrag der LuFV“ vom 06.09.2013,
- DB Energie GmbH: 60 Mio. €.

Alle Angaben werden durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes bzw. den Wirtschaftsprüfer der DB AG überprüft.

B.6.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU

Der Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungs-aufwendungen dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU.

Im Jahr 2013 hat die DB Netz AG nachweisfähige Investitionen gem. § 8 LuFV in Höhe von rund 2.854 Mio. Euro in das Bestandsnetz realisiert. Der Eigenbeitrag der DB Netz AG gemäß § 8 LuFV beträgt 383 Mio. Euro.

Der größte Investitionsanteil der DB Netz AG im Jahr 2013 entfiel, wie auch in den Vorjahren, auf den Oberbau (Gleise und Weichen). und beinhaltet u.a. die Erneuerung von 1.234 km Gleis und 1.716 Weichen.

Im Jahr 2013 hat die DB Station&Service AG Investitionen gem. § 8 LuFV in Höhe von 320 Mio. Euro in das Bestandsnetz bei einem Eigenmittelanteil von 101 Mio. Euro getätigt.

Die Maßnahmen reichen von der Erneuerung von Aufzügen über die technische Ausstattung bis hin zur Verbesserung der Fahrgastinformation und des Wetterschutzes.

Zusätzlich zu der Finanzierung gemäß LuFV bestehen mit 11 Bundesländern Rahmenverträge zur Modernisierung von Stationen, zu deren Finanzierung beide Vertragspartner beitragen. Teilweise bestehen bereits Folgeverträge zur Fortsetzung der Maßnahmen. Inhalt der Rahmenverträge ist nicht nur der stufen- bzw. barrierefreie Ausbau der Stationen, sondern es geht um die umfassende Modernisierung des gesamten Erscheinungsbildes von Stationen. Die Maßnahmen umfassen z. B. auch die Kundeninformation mittels Dynamischen Schriftanzeiger, die Verbesserung des Wetterschutzes, die Zugänglichkeit der Station und die Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV.

In 2013 konnten die Arbeiten am Ostbahnhof Berlin (1. Bauabschnitt, Erneuerung der Gleishallen) abgeschlossen werden. Der zweite Bauabschnitt wird vsl. 2016 beginnen. Priorität hat bei dieser Maßnahme die Weiterführung des Betriebes der im Ostbahnhof befindlichen Gleisanlagen, da der Ostbahnhof den Beginn der Berliner Stadtbahntrasse darstellt und den betrieblich wichtigen Ost-West-Verkehr aufnimmt. Die Fertigstellung soll vsl. 2020 erfolgen. Als wichtige Einzelprojekte standen der Umbau der Verkehrsstationen Münster Hbf (fertiggestellt in 2013 mit u.a. Erneuerung der Bahnsteigdächer und Bahnsteigbeläge) und der barrierefrei Ausbau von Ingolstadt Hbf (fertiggestellt in 2013) im Fokus.

Im Jahr 2013 hat die DB Energie nachweisfähige Investitionen gem. § 8 LuFV in Höhe von rund 123 Mio. Euro in das Bestandsnetz vorgenommen. Der Eigenbeitrag der DB Energie beläuft sich auf rund 63 Mio. Euro.

Die Investitionstätigkeit in die Erneuerung von Bahnstromleitungen wurde auch in 2013 kontinuierlich fortgesetzt. Im Bereich der Unterwerke, Schaltposten (16,7 Hz) und Gleichrichterwerke (S-Bahn Hamburg und Berlin) sowie der stationären Energieversorgung (50 Hz/Drehstrom und elektrische Zugvorheizanlagen) wurde die fortlaufende Ablösung von Altanlagen durch effiziente und wartungsarme Neubauten weitergeführt.

Wesentliche Einzelprojekte im Bestandsnetz des Jahres 2013 waren:

- City-Tunnel Leipzig (bahntechnische Ausrüstung des Tunnels und der Stationen sowie Weiterführung der Netzergänzenden Maßnahmen Engelsdorf-Gaschwitz),
- Schlüchterner Tunnel (Umrüstung Alter Schlüchterner Tunnel in 1-gl. Strecke),
- Erneuerung Kaiser-Wilhelm-Tunnel (Bau des neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnels),
- Streckenertüchtigung Berlin–Rostock (2gl. Wiederinbetriebnahme Kratzeburg (a)–Waren (a), 2gl. Wiederinbetriebnahme Nassenheide (e)–Löwenberg (e), Fürstenberg (a)–Neustrelitz (a) und Waren (a)–Lalendorf/Ost (e)),
- Umfahrungsspange von Laufach–Heigenbrücken (ABS Hanau–Nantenbach),
- Erneuerung Eppsteiner Tunnel.

Im Telekomunikationsbereich wurden rund 4.500 km Ausrüstungsstrecke erreicht. Das Gesamtzieliel beträgt 5.200 km Strecke mit der Ausrüstung von GSM-R. Das erste Zusatzstreckenpaket konnte in 2013 abgeschlossen werden. Für das 2. Zusatzpaket soll vsl. 2014 die Realisierung abgeschlossen sein. Ein weiterer Investi-tionsschwerpunkt lag in der Umsetzung des Projektes „Integrierte Kommunikationsinfrastruktur“ (IKI, d.h. Glasfaser-Ringstrukturen zur redundanten Datenübertragung). In 2013 waren insgesamt 21 von 25 IKI-Ringe in den Planungs- und Realisierungsphasen bzw. schon in Betrieb. Technisch in Betrieb gegangen sind zum Ende 2013 insgesamt 12 IKI-Ringe.

B.6.2 Instandhaltung der EIU

Die LuFV-relevanten Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2013 nach

Angaben der EIU auf rund 1.497 Mio. Euro über alle EIU, davon

- DB Netz AG inkl. RNI GmbH und KV-Anlagen: 1.352 Mio.€,
- DB Station&Service AG: 114 Mio. €,
- DB Energie GmbH: 31 Mio. €.

Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG (ohne RNI und KV) wurden ca. 63 % für den Oberbau sowie Erdbau und Durchlässe verwendet.

Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Station&Service AG entfielen ca. drei Viertel auf die Verkehrsstationen.

Die Schwerpunkte der Instandhaltung der Anlagen der DB Energie liegen im Bereich der 110 kV-Bahnstromleitungen sowie der Bahnstromschaltanlagen mit einem Anteil von ca. 64 %.

B.6.3 Netzgrößenentwicklung

Tabelle 11 Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
(Angaben DB Netz AG)

		IZB 2012 (Stichtag: 30.11.2011)	**IZB 2013** (Stichtag: 30.11.2012)	**Saldo**
Gleislänge in km		61.260	61.153	– 107
Betriebslänge in km		33.319	33.295	– 24
davon	Länge eingleisige Strecke	15.163	15.096	– 67
	Länge zweigleisige Strecke	18.156	18.199	43
	elektrifiziert	19.813	19.873	60
	nicht elektrifiziert	13.506	13.422	– 84
Stellwerke (Anzahl)		3.392	3.256	– 136
Weichen (und Kreuzungen, Anzahl)		69.983	69.400	– 583
Brücken (Anzahl)		24.937	24.982	45
Bahnübergänge (Anzahl)		14.062	13.890	– 172
	davon technisch gesichert	9.782	9.720	– 62
Tunnel (Anzahl)		692 [1)]	695 [1)]	3
Tunnellänge in km		492 [1)]	512 [1)]	20
Stromnetz in km		7.807	7.888	81

1 inkl. City-Tunnel Leipzig und Flughafen-Tunnel Berlin-Brandenburg.

Weitere Details zum Bestandsnetz der DB AG siehe auch Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2013 der DB AG: Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eba.bund.de > Fachthemen > LuFV).

Angaben basieren auf dem Infrastrukturkataster (ISK): Lt. Anlage 12.1 zur LuFV sind darin die Schienenwege i. S. d. § 1.3 LuFV enthalten, die im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum der DB Netz AG einschließlich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI), der DB Station&Service AG sowie der DB Energie GmbH stehen. Schienenwege und Verkehrsstationen, die von der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH oder der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH im Ausland betrieben werden, sind im ISK nicht abzubilden. Somit gehören zum „ISK-Netz" alle Schienenwege, soweit sie nicht stillgelegt, abgebaut, veräußert, verpachtet, gepachtet, geplant oder fremdbetrieben (Museumsbahn, Gleisanschluss, Hafenbahn, Strecken der Usedomer Bäderbahn, Strecken mit Streckennummern > 6999, Strecken,

die über Erbbaurecht von Dritten betrieben werden) sind bzw. sich derzeit im Bau und in Planung befinden oder nicht gebaut sind; des weiteren stillgelegte Bahnhofsinfrastruktur (Streckengleise, die förmlich stillgelegt sind, aber gemäß Stilllegungsverfügung als Bahnhofsinfrastruktur weitergenutzt werden dürfen).

Tabelle 12 Inbetriebnahme/ Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2013
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2013)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Land	Länge (km)
1	4280	Karlsruhe–Basel/Abschnitt Katzenbergtunnel B) D)	BW	17,0
2	1153	Stelle–Lüneburg/Radbruch–Lüneburg-Nordkurve A) D)	NI	11,7
3	6182	Berlin-Schönholz–Berlin-Reinickendorf A) C)	BE	3,3
Summe (Stand: 30.11.2013)				32,0 *)

* Hinzu kommen Verlängerungen auf ca. 73 Streckenabschnitten von insgesamt 16,0 km.

A) eingleisig,

B) zweigleisig,

C) keine Oberleitung,

D) mit Oberleitung.

Tabelle 13 Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2013)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen
1	6680	Naumburg - Teuchern	30.09.2013	ST	20,2	Verpachtet an ZossenRail Betriebsgesellschaft
2	6942	Mirow - Neustrelitz	09.12.2012	MV	19,0	Verpachtet an Regio Infra nord gmbh (RIN)
3	6814	Zeitz – Tröglitz	12.04.2013	ST/ TH	4,3	Verpachtet an Deutsche Regionaleisenbahn
4	6528	Werneuchen – Tiefensee	01.02.2013	BB	7,1	Verkauft an RegioInfra Gesellschaft
5	6803	Röblingen – Schraplau	09.12.2012	ST	3,7	Verpachtet an Fels Netz GmbH
Summe					54,3	

Tabelle 14 **Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2013**
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2013)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Land	Länge (km)
1	3572	Worms Stadt–Rheindürkheim A) C)	RP	1,4
2	6725	Sondershausen	TH	1,1
3	6814	Tröglitz–Meuselwitz	ST/TH	7,9
Summe (Stand: 31.11.2012)				10,4*

* Hinzu kommen Teilstilllegungen / Verkürzungen von ca. 74 Streckenabschnitten um insgesamt 7,7 km.

A) eingleisig,

B) zweigleisig,

C) keine Oberleitung,

D) mit Oberleitung.

B.7 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG

B.7.1 Lärmsanierungsprogramm

B.7.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie rund 862 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen bis Ende Juni 2014 verausgabt. Damit wurden

– über 978 Ortsdurchfahrten mit insgesamt
– rund 1.300 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind
– rund 530 km Schallschutzwände errichtet sowie
– bei rund 51.550 Wohnungen Schallschutzfenster und Lüfter eingebaut sowie Dachsanierungen durchgeführt worden.

Seit 2005 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 Lärmminderung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner, gewährleistet.

Dieses in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitete „Gesamtkonzept zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist dem Deutschen Bundestag vom BMVI am 01.04.2005 vorgelegt und mit Stand März 2013 überarbeitet worden.

B.7.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der überarbeiteten „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, die am 01.07.2014 in Kraft trat, ist 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).
- Gemäß § 4 Abs. 2 der Förderrichtlinie können Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes gefördert werden. Diese können zum Zwecke des optimalen Mitteleinsatzes kombiniert werden. Gemäß § 4 Abs. 6 können in besonders begründeten Fällen Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung ebenfalls gefördert werden. Entsprechend § 7 Abs. 6 ist die weiterreichende Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen.
- Erstattet werden notwendige bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, wobei die Wertverbesserung der Gebäude durch die Anpassung an den Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen ist.
- Die schalltechnischen Gutachten, die durch die DB ProjektBau GmbH bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden, sind die Grundlage für alle Sanierungsmaßnahmen. Auf Grundlage der Anträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Förderrichtlinie entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über die Bewilligung.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms II wurden von 2009 bis 2011 gezielt deutschlandweit in 82 Einzelmaßnahmen neue und innovative Verfahren zur Verringerung von Lärm und Erschütterungen an Schienenwegen erprobt. Hierfür wurden rund 72 Mio. Euro verausgabt. Die neuen Techniken sollen künftig das bestehende Maßnahmenportfolio zum Lärmschutz erweitern.

Für das Sonderprogramm Lärmschutz Schiene als Teil des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II stehen für die Jahre 2013 und 2014 insgesamt 40 Millionen Euro für die Minderung des Lärms zur Verfügung.

B.7.2 KV-Drittförderung Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 23.11.2011 (gültig vom 01.01.2012 bis 31.12.2015)

Der Bund fördert außerhalb des BSWAG den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlaganlagen (Schiene/Straße bzw. Wasserstraße/Straße) durch Baukostenzuschüsse an private Unternehmen auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen, wenn die Anlagen öffentlich, d. h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich, sind.

Die Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs mit besonderem Schwerpunkt auf die Verbesserung der Schnittstellenproblematik ist Ziel der Bundesregierung. Der Kombinierte Verkehr optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikkette. Er kann somit dazu beitragen, einen möglichst großen Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens zu verlagern. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur verbessern und beschleunigen. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2013 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 549,0 Mio. Euro für insgesamt 48 Anlagen (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 74 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3,9 Mio. Ladeeinheiten.

Im Berichtszeitraum ging kein neuer Standort ans Netz.

B.7.3 Gleisanschlussprogramm Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 05.12.2012 (gültig vom 31.12.2012 bis 31.08.2016)

Der Bund gewährt Zuwendungen für den Neubau, die Reaktivierung sillgelegter oder nicht mehr genutzter sowie den Ausbau bestehender Gleisanschlüsse. Das Gleisanschlussprogramm, das seit 2004 besteht und mit der neuen Richtlinie seit dem 31.12.2012 fortgeführt wird, leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene zu steigern. Bei der Neufassung der Richtlinie wurden Erkenntnisse aus der Evaluierung der Förderrichtlinie zum Kombinierten Verkehr berücksichtigt.

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 Förderung von Gleisanschlüssen sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Im Jahr 2013 wurde die Förderung von insgesamt 11 private Gleisanschlüssen mit einem Fördervolumen von 11,117 Mio. Euro und einem Investitionsvolumen von ca. 37,543 Mio. Euro bewilligt.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 0,879 Mio. t/Jahr bzw. 0,404 Mrd. tkm/Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen (4,395 Mio. t/5 Jahre bzw. 2,02 Mrd. tkm/5 Jahre).

Im Vergleich zum Vorjahr hat die Anzahl der Anträge abgenommen. Bei verringertem Mitteleinsatz hat sich die Fördereffizienz je t Verlagerung etwas verschlechtert. Das durchschnittliche Investitionsvolumen je Antrag ist dagegen deutlich gestiegen und liegt über dem langjährigen Durchschnitt. Die geförderten Gleisanschlüsse verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

Tabelle 15 Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2013

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

B.7.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)

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

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 (Bund/Land/Kreis/Kommune) zu tragen.

Die Entscheidung über die Durchführung 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 2013 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 73,1 Mio. Euro verausgabt.

C. Bundesfernstraßen

C.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand

C.1.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes

Aufbauend auf den zentralen wirtschafts- und verkehrspolitischen sowie gesellschaftlichen Zielen ergeben sich für die Straßennetzplanung des Bundes folgende Handlungsschwerpunkte:

- Grundlage einer zukunftsausgerichteten Straßennetzplanung ist die nachhaltige Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastrukur durch dem realen Bedarf entsprechende Erhaltungsinvestitionen;
- Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßeninfrastruktur durch gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen insbesondere im Bundesautobahnnetz;
- Verbesserung der Anbindung intermodaler Knotenpunkte wie See- und Flughäfen, Fernverkehrsbahnhöfe;
- Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und zum Abbau von Staus;
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen.

Die investitionspolitischen Ziele finden ihren Niederschlag im Bundesverkehrswegeplan sowie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit den geplanten Neu- und Ausbauvorhaben im Bundesfernstraßennetz.

Auf der Grundlage des jeweiligen Bedarfsplans werden durch die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes die Projektplanungen eingeleitet. Planungsauftrag besteht für alle Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ (VB), Planungsrecht für solche des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (WB*).

Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen. So bestimmt der Bund die Linie für neue Autobahnen und längere Bundesstraßenneubaustrecken. Bei Ortsumgehungen wird keine formelle Linienbestimmung vorgenommen, die Linienführung wird aber mit dem Bund abgestimmt.

Der fertige Entwurf wird von der zuständigen Auftragsverwaltung dem Bundesverkehrsministerium zur Erteilung des sog. Gesehen-Vermerks, der Zustimmung des Bundes zu der Planung und Kostenschätzung, vorgelegt. Damit kann das Land das Baurechtsverfahren durchführen. Ein Vorhaben kann erst begonnen werden, wenn das Baurecht vorliegt, der Bund die entsprechenden Gelder bereitstellt und der Vergabe der Bauarbeiten zugestimmt hat.

Neben dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zählt zur Straßennetzplanung auch die Feststellung von Netzmängeln und die Ermittlung von Engpässen, die es vorrangig zu beseitigen gilt. Ein weiteres Thema ist die Anpassung des Bundesfernstraßennetzes an geänderte Verkehrs- und räumliche Strukturen u. a. durch regionale Umstufungen von Straßen (z. B. Bundes- zur Landes- oder Gemeindestraße oder umgekehrt).

C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)

BESTAND

Nach Ablauf des Jahres 2013 (Stand 01.01.2014) verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von 230.377 km Länge. Damit hat sich das Bundesfernstraßennetz gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert:

Tabelle 16 Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge[1] gegenüber dem Vorjahr			Veränderung
	01.01.2013	01.01.2014		
	(km)	(km)	(%)[2]	(km)
1	2	3	4	5
Bundesfernstraßen	52.483	52.306	22,7	– 177
davon				
Bundesautobahnen	12.879	12.917	5,6	+ 38
Bundesstraßen	39.604	39.389	17,1	– 215
Übrige überörtliche Straßen	178.034	178.034	77,2	– 150
davon				
Landesstraßen	86.224	86.210	37,4	– 14
Kreisstraßen	91.810	91.861	39,9	+ 51

1) Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2014.

2) Anteil am Netz der überörtlichen Straßen.

Tabelle 17 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950
(entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen)

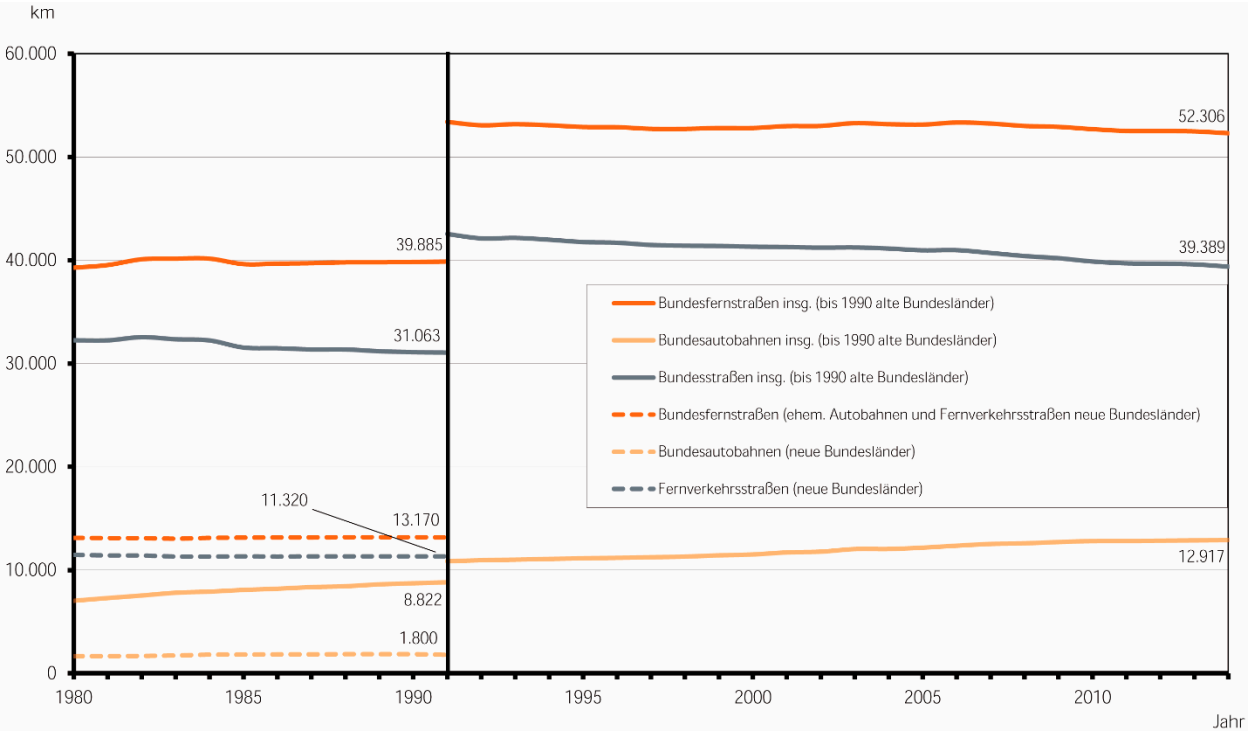
Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
			km			
1	2	3	4	5	6	7
1950	2.128,0	—	24.349,4	—	26.477,4	—
1960[1]	2.551,2	+ 131,2	24.950,9	+ 442,6	27.502,1	+ 573,8
1970	4.110,3	+ 143,7	32.205,0	+ 157,3	36.315,3	+ 301,0
1980	7.292,0	+ 263,0	32.248,0	– 4,0	39.540,0	+ 259,0
1990	8.822,0	+ 101,0	31.063,0	– 45,0	39.885,0	+ 56,0
1991	10.854,0	+ 137,0	42.554,0	– 203,0	53.408,0	– 66,0
2000[2]	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

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			
1	2	3	4	5	6	7
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
2009	12.718,0	+ 124,0	40.203,0	– 213,0	52.921,0	– 89,0
2010	12.813,0	+ 95,0	39.887,0	– 316,0	52.700,0	– 221,0
2011	12.819,0	+ 6,0	39.710,0	– 177,0	52.529,0	– 171,0
2012	12845,0	+ 26,0	39.673,0	– 37,0	52.518,0	– 11,0
2013	12.879,0	+ 34,0	39.604,0	– 69,0	52.483,0	– 35,0
2014	12.917,0	+ 38,0	39.389,0	– 215,0	52.306,0	– 177,0

1) ab 1959 einschließlich Saarland.

2) ab 01.01.1992 alte und neue Bundesländer.

Abbildung 4 **Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes**
(gerundete Längen (km), Stand: 01.01.2012)



Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2014

C.1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

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

KRAFTFAHRZEUGE

Bis Ende des Jahres 2013 (Stand 01.01.2014) wurde für das Bundesgebiet die in folgender Tabelle aufgeführte, nach Kfz-Arten gegliederte Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Tabelle 18 Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tausend		Zuwachs[2)]
	01.01.2013[2)]	01.01.2014[2)]	in %
1	2	3	4
Krafträder	3.983,0	4.054,9	1,8
Pkw	43.431,1	43.851,2	1,0
Lkw	2.578,6	2.629,2	2,0
übrige Kfz[1)]	2.398,3	2.431,4	1,4
Summe Kfz	52.391,0	52.966,8	1,1

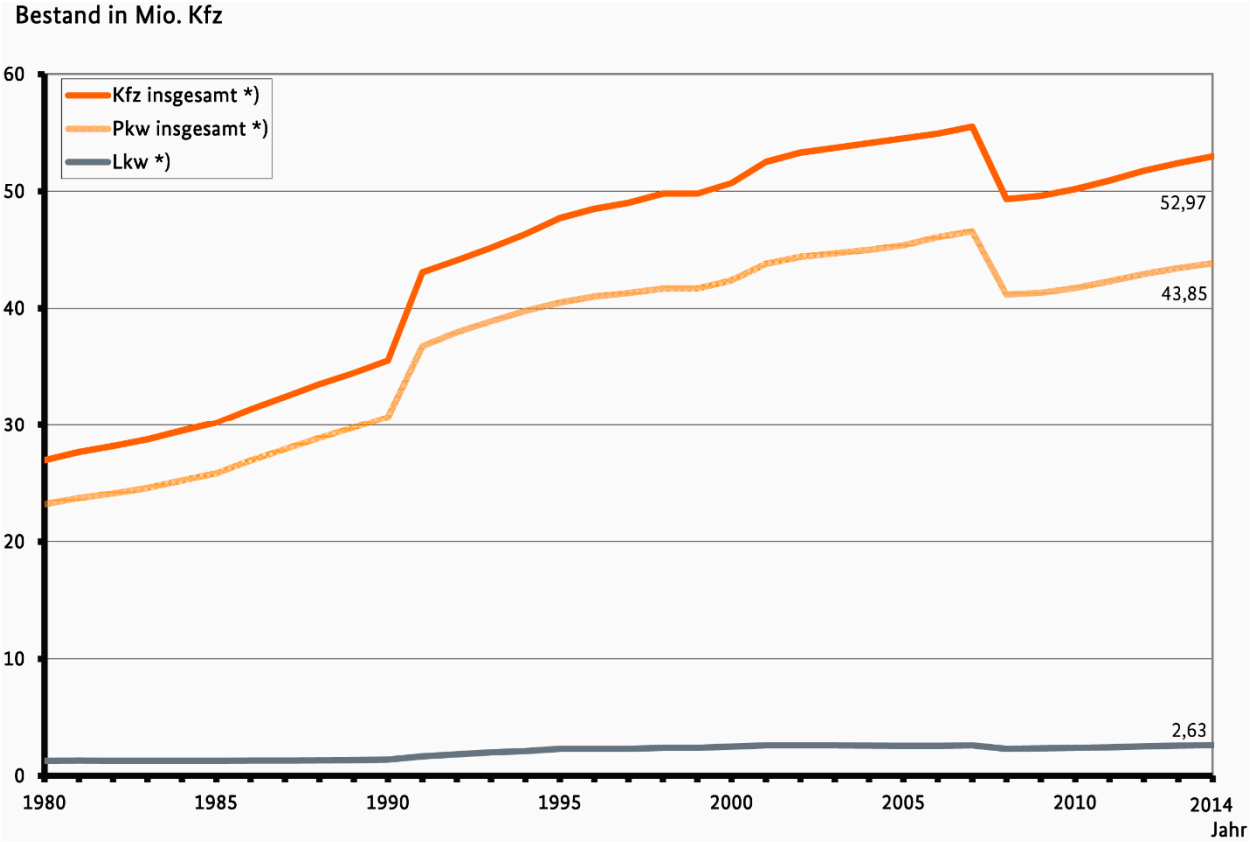
1) Einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.

2) Ab 01.01.2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %), Veränderungsraten wurden auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 09/13

Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1980. Aufgrund von EU-Vorschriften werden ab 01.03.2007 die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. Bisher waren diese enthalten; zum 01.01.2006 machten sie etwa 12 % des Pkw-Bestands aus.

Abbildung 5 Entwicklung des Kfz-Bestandes
(jeweils zum 01.01. des Jahres)



*) Ab 1991 ABL + NBL, ab 01.01.2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %)
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 06/2014.

VERKEHRSSTÄRKEN

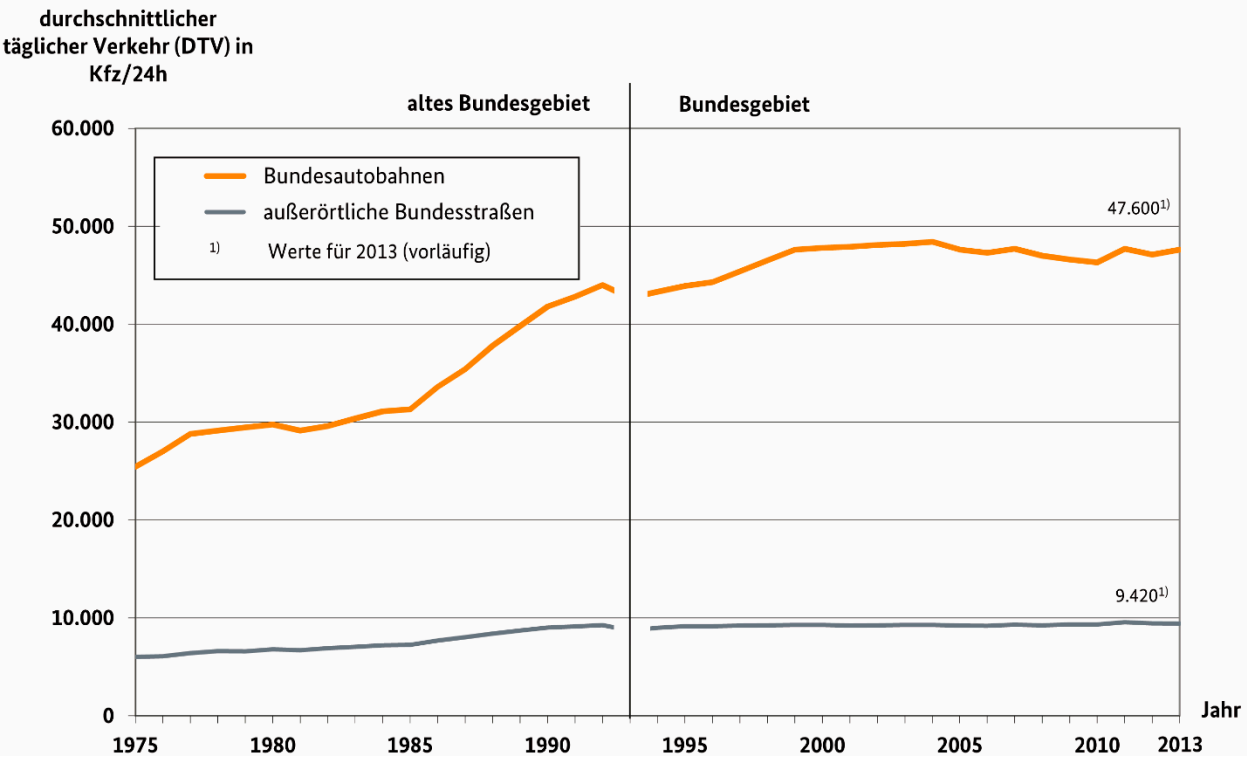
Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) ermittelt (siehe nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der Abbildung „Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen“ dargestellt sind.

Tabelle 19 Verkehrsstärken

Straße	2012		2013[1)]		Änderungen 2012/2013[1)]	
	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil %	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil %	des DTV_{Kfz} %	des SV-Anteils %
Bundesautobahnen	47.100	14,9	47.600	14,9	– 1,1	0
Bundesstraßen außerorts	9.440	8,4	9.420	8,4	– 0,2	0

1) Vorläufige Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. DTV-Werte gerundet.

Abbildung 6 **Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen**
(vor 1993: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

FAHRLEISTUNGEN

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Ein Großteil der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr wird auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 23 % beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Straßengüterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die bei einem Längenanteil von 6,0 % am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 31 % der Fahrleistungen tragen.

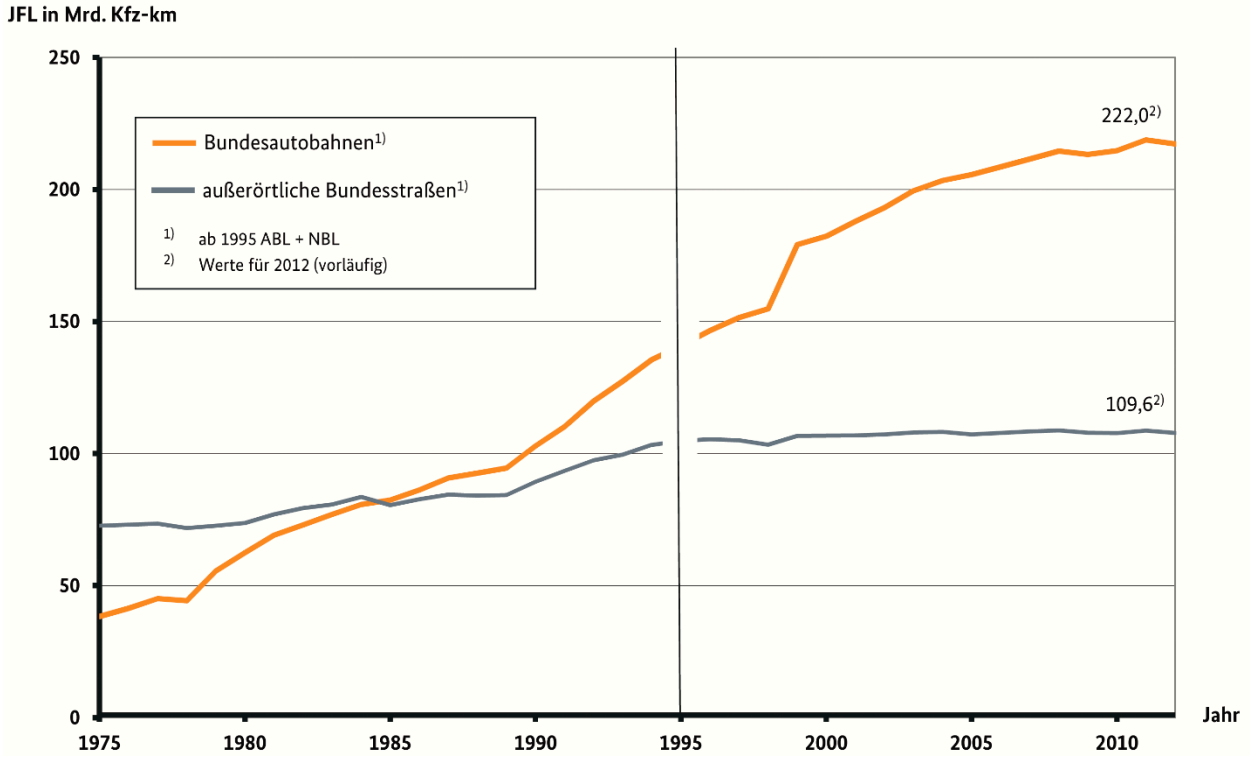
Tabelle 20 **Jahresfahrleistungen**

Netz/Teilnetz	2012		2013		Änderungen 2012/2013 der Jahresfahrleistungen
	Jahresfahrleistung	Anteile	Jahresfahrleistung	Anteile	
	Mrd. Kfz-km	%	Mrd. Kfz-km	%	%
Gesamtes Straßennetz[1)]	719,3[1)]	100,0	725,7[1)]	100,0	+ 1,0
davon					
BFStr. außerorts	331,6	46,1	332,6[2)]	45,8	+ 1,0
davon					
Bundesautobahnen	220,0	30,9	224,2[2)]	30,9	+ 1,0
Bundesstraßen	109,6	15,2	108,4 [2)]	14,9	+ 1,0

1) DIW: Verkehr in Zahlen (Inländerfahrleistung).

2) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Abbildung 7 Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen
(vor 1995: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

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 erforderlich. Bei der Planung und Festlegung der Bauzeiten ist besonders die vorhandene Verkehrsstärke zu berücksichtigen. Die Anzahl der Fahrstreifen je Fahrtrichtung soll grundsätzlich beibehalten werden. Zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken sollen innerhalb der Netzmaschen ganzjährig vermieden werden.

Der gemeinsam vom BMVI mit den Ländern entwickelte „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ soll den Aufbau und die Abläufe eines wirksamen Arbeitsstellenmanagements unterstützen und den Beteiligten praxisnahe Handlungsempfehlungen zu dessen Umsetzung liefern. Ziel des Leitfadens ist ein wirksames Arbeitsstellenmanagement zur weitgehenden Bereitstellung des Verkehrsraums bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit der durchzuführenden Arbeiten. Dadurch sollen das Eintrittsrisiko, die Dauer und die Auswirkungen von arbeitsstellenbedingten verkehrlichen Störungen auf ein Minimum reduziert werden. Dies bedeutet im Einzelnen:

– Vermeidung von Staus und damit Reduzierung von Reisezeitverlusten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen,
– Vermeidung von Unfällen,
– Vermeidung von Gefahren für Arbeitskräfte durch den vorbeifließenden Verkehr.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von 4 Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Anschlussstellen werden von jedem Bundesland regelmäßig aktualisiert und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVI unter http://www.bmvi.de (Link: Baustelleninformationssystem) verfügbar. Sie werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Geschäftsbereich des BMVI betreut.

C.2 Investitionen

C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (BPL) mit Gültigkeit ab 01.01.2001 ist als Anlage des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (5. FStrAbÄndG) am 16.10.2004 in Kraft getreten. Er beinhaltet folgende Bauziele:

- Neubau von 1.900 km Autobahnen,
- Erweiterung von 2.200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen,
- Aus- und Neubau von 5.500 km Bundesstraßen, darin enthalten rund 850 Ortsumgehungen.

Das Bundesfernstraßennetz dem Bedarf entsprechend zu gestalten und auszubauen ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert. Aus dem aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 wurden bis Ende 2013 nahezu 43 % der Bedarfsplanmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs mit einem Volumen von rund 34 Mrd. Euro realisiert.

IIm Zeitraum 2001 bis 2013 wurden rund 1.243 km Autobahnen für über 13,8 Mrd. Euro neu gebaut und rund 1006 km für über 8,7 Mrd. Euro auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 11,7 Mrd. Euro weitere rund 1.873 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein rund 302 Ortsumgehungen (siehe Kapitel C.11).

Die im Zeitraum 2001 bis 2013 fertiggestellten Bundesautobahnabschnitte sind in den Karten „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2013“ (siehe Kapitel C.11.17) dargestellt und in der Tabelle „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen, für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001–2013“ (siehe Kapitel C.3.1) zusammengefasst.

Zur Finanzierung der o. g. Bauleistungen trugen die ab 2005 zur Verfügung stehenden Mittel aus den Einnahmen der Lkw-Maut bei. Das deutsche Lkw-Mautsystem hat seine Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in den ersten Betriebsjahren unter Beweis gestellt. Seit Betriebsbeginn am 01.01.2005 arbeitet das Mautsystem dauerhaft stabil und zuverlässig auf hohem Niveau. Durch dieses innovative und weltweit einzigartige Mauterhebungssystem konnte im Jahr 2013 Maut in Höhe von rund 4,4 Mrd. Euro eingenommen werden, von denen nach Abzug der Betriebskosten und den Harmonisierungsaufwendungen für das Lkw-Gewerbe rund 3,4 Mrd. Euro für Bundesfernstraßen zur Verfügung standen.

PRIORITÄTENVERÄNDERUNGEN EINZELNER PROJEKTE

Wenn sich nach Verabschiedung des Bedarfsplans wesentliche strukturelle oder verkehrliche Rahmenbedingungen geändert haben, können in so zu begründenden Fällen nach § 6 FStrAbG auch Projekte beplant und realisiert werden, die im BPL nachrangig oder nicht enthalten sind. Diese Entscheidungen werden restriktiv gehandhabt und sind absolute Ausnahmen.

Gleichermaßen kann der Verzicht auf ein BPL–Projekt eintreten. Wenn sich im Verlauf der Planungsprozesse zeigt, dass

- für ein Projekt aufgrund der Kostenentwicklungen die Bauwürdigkeit nicht mehr nachgewiesen werden kann oder
- das Projekt aus (meist) ökologischen oder regional-strukturellen Gründen nicht mehr ökonomisch realisierbar ist oder
- die Kosten- und/oder Verkehrsentwicklung zu einer wesentlichen Minderung des NKV führt,

wird die Überarbeitung der Planung gefordert, es können aber auch die Planungen eingestellt/zurückgestellt und auf eine Weiterverfolgung dieses Projekts verzichtet bzw. auf (wesentlich) spätere Zeitpunkte verschoben werden.

Für diese Einzelfallentscheidungen sind Änderungen des Bedarfsplans insgesamt nicht erforderlich.

C.2.2 Bundesfernstraßenfinanzierung 2013 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)

Im Bundesfernstraßenbereich sind im Jahr 2013 folgende Haushaltsmittel verausgabt worden:

Tabelle 21 Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – IST-Ausgaben

		Mio. €
Kapitel 1210 einschl. der Mittel der EU (EFRE u. TEN)		2.623,4
Kapitel 1202 (Maut)		3.370,9
Kapitel 1202 (Infrastrukturbeschleunigungsprogramm und Hochwasser 2002)		663,7
Summe IST-Ausgaben		**6.658,0**
Nichtinvestitionen		1.210,8
Investitionen		**5.447,2**
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, inkl. Refinanzierung		2.090,7
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen		2.524,4
– davon sonstige Investitionen		832,1
(nachrichtlich) davon	– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	48,8
	– Kapitel 1202 Titel 713 71 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	22,1

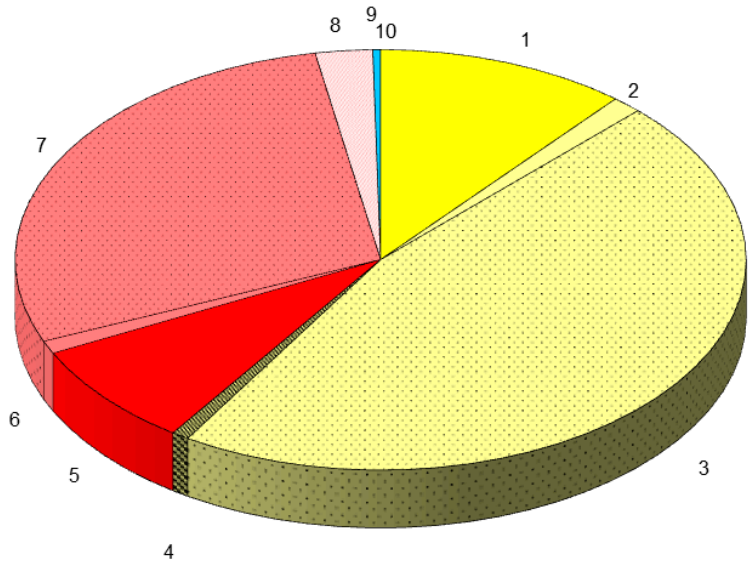
Die vorgenannten Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die Länder:

Tabelle 22 Bundesfernstraßenfinanzierung 2013 – Verteilung der Ausgaben auf die Länder

Land	**Gesamt**	**Nichtin-vestitionen**	**Investitio-nen**	**davon Be-darfsplan**	**davon Erhaltung**	**Sonstige Investitio-nen**
			in Mio. €			
Baden-Württemberg	806,9	131,6	675,3	257,5	313,5	104,3
Bayern	1.241,1	228,2	1.012,9	327,1	497,0	188,8
Berlin	48,4	13,7	34,7	16,4	17,2	1,1
Brandenburg	279,0	65,2	213,8	91,4	85,9	36,5
Bremen	29,6	6,4	23,2	11,0	8,6	3,6
Hamburg	145,1	15,3	129,8	77,5	39,9	12,4
Hessen	716,5	92,5	624,0	189,2	346,3	88,5
Mecklenburg-Vorpommern	182,6	44,8	137,8	69,2	37,8	30,8
Niedersachsen	705,2	128,2	577,0	221,8	286,7	68,5
Nordrhein-Westfalen	883,5	159,6	723,9	257,7	329,5	136,7
Rheinland-Pfalz	505,8	77,9	427,9	153,4	221,2	53,3
Saarland	93,5	19,1	74,4	11,1	59,6	3,7
Sachsen	266,8	52,7	214,1	101,4	83,6	29,2
Sachsen-Anhalt	232,7	49,8	182,9	72,3	88,6	22,0
Schleswig-Holstein	199,1	45,0	154,1	50,3	75,2	28,6
Thüringen	289,9	48,4	241,5	183,4	33,8	24,3
nicht aufteilbar	32,4	32,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	6.658,1	1.210,8	5.447,3	2.090,7	2.524,4	832,2

Abweichungen sind rundungsbedingt.

Abbildung 8 **Haushalt 2013 – IST-Ausgaben**
Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1209 + Kap. 1210 + Kap. 1202 (IBP I u. IBP II)
Kap. 1202 (Hochwasser 2002) + Kap. 6095 (Hochwasser)



			Mio. €	%
	A	**Bau und Betrieb – Bundesautobahnen**	**3.968,8**	59,6
		davon		
	1.	Straßenbetriebsdienst	740,5	11,1
		davon Investitionen (u. a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(159,0)	
	2.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	88,3	1,3
	3.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	3.088,9	46,4
		Erhaltung, Um-/Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutz	1.743,1	
		Erweiterung auf 6 oder mehr Fahrstreifen	604,1	
		Neubau	545,0	
		Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	196,7	
	4.	Weitere Ausgaben (u. a. Verkehrsbeeinflussung)	51,1	0,8
	B	**Bau und Betrieb – Bundesstraßen**	**2.666.2**	40,0
		davon		
	5.	Straßenbetriebsdienst	535,8	8,0
		davon Investitionen (u. a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)		
	6.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	65,9	1,0
	7.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	1.895,9	28,5
		Erhaltung, Um-/Ausbau, Lärmschutz	1.228,8	
		Neubau	572,0	
		Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	95,1	
	8.	Weitere Ausgaben (u. a. Verkehrsbeeinflussung, Radwege)	168,6	2,5
	C	**Sonstiges**	**22,8**	**0,3**
		davon		
	9.	Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG	0,0	0,0
	10.	Weitere Ausgaben (u. a. Forschung)	22,8	0,3
		Zusammen einschl. Infrastrukturbeschleunigungsprogramm	**6.657,8**	100,0
		Anteil Bedarfsplamaßnahmen (BPL)	**2.090,6**	31,4
		davon VDE	176,1	
		hinzu aus Kap. 1222	**73,1**	

C.2.3 Bundeshaushalt 2013

Der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2014 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen ohne Maut) und Kapitel 1209 (Erhebung und Verwendung der Lkw-Maut Tgr. 01) Ausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von 6.015,2 Mio. Euro vor. Hinzu kommt noch der Mittelanteil für die Bundesfernstraßen aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II, veranschlagt in Kap. 1202 (Algemeine Bewilligungen), Titel 791 02 in Höhe von insgesamt 117,0 Mio. Euro. Vorgesehene Gesamtausgaben: 6.132,2 Mio. Euro.

C.2.4 Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben)

C.2.4.1 Bundesfernstraßen

Die Bundesfernstraßen müssen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig erhalten werden. Hierfür werden zukünftig jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie der Erweiterung von Bundesautobahnen – wurden im Berichtsjahr 2013 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 2.524 Mio. Euro (einschließlich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm) ausgegeben, davonfür

- Bundesautobahnen: 1.502 Mio. €,
- Bundesstraßen: 1.022 Mio. €.

C.2.4.2 Ingenieurbauwerke

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

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 610 Mio. Euro bei etwa 25 % der Gesamterhaltungsausgaben mit steigender Tendenz. Hinzu kommen noch nicht gesondert ausgewiesene Erhaltungsausgaben durch die Instandsetzung und Erneuerung von Bauwerken im Rahmen des Um- und Ausbaus und der Erweiterung von Bundesautobahnen.

Neben kleineren Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zur Routine der Auftragsverwaltungen gehören, stehen aufgrund der Altersstruktur des Bauwerksbestandes und aufgrund der höheren Belastungen der Bauwerke infolge des enorm angestiegenen Güterverkehrs zunehmend auch Ertüchtigungsmaßnahmen an. Bei vielen älteren Bauwerken sind durch die höheren Belastungen inzwischen die bisher noch vorhandenen Tragfähigkeitsreserven weitgehend aufgebraucht, so dass neben Instandsetzungen auch Verstärkungen oder Ersatzneubauten erforderlich werden (siehe Kap. C.4).

C.2.5 Finanzierungsprogramme der EU

C.2.5.1 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 – Teil Straße

Für Bundesfernstraßen stehen in diesem Programm insgesamt 1,076 Mrd. Euro zur Verfügung, davon 699 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Die 23 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 11 Straßenprojekte

Bis zum 31.12.2013 wurde für insgesamt 12 Straßenprojekte (darunter 10 Großprojekte) folgende EFRE-Mittel zugesagt:

- Erneuerung von Teilabschnitten der Bundesautobahn A 7;
  Modul 1: AS Garlstorf bis einschließlich Horster Dreieck 2,0 Mio. €,
  Modul 2: Horster Dreieck bis AS Fleestedt 2,0 Mio. €,
- Ausbau der Bundesautobahn A 10 Nördlicher Berliner Ring;
  Modul 1: Autobahndreieck Schwanebeck 20,0 Mio. €,

Modul 2: Autobahndreieck Havelland 18,0 Mio. €,

- Neubau der A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin–Wismar,
  Modul 1: AS Schwerin Nord bis AS Jesendorf 57,7 Mio. €,
  Modul 2. AS Wolmirstedt bis AS Colbitz 19,5 Mio. €,
  Modul 3: AS Ludwigslust bis AK Schwerin 68,9 Mio. €,
- Modul : AS Karstädt–AS Groß Warnow 56,6 Mio. €.
- Neubau der Bundesautobahn A 26, Projektabschnitt I südöstl. Stade bis Horneburg (K 36n) sowie Projektabschnitt II Horneburg (K 36n) bis AS Jork (K 26) 35,2 Mio. €,
- Erneuerung der BAB A 27 zwischen den Anschlussstellen Uthlede und Bremerhaven-Süd 4,0 Mio. €,
- Neubau von Teilabschnitten der A 71 zwischen AK Erfurt (A 4) und AD Südharz (A 38) 48,9 Mio. €,
- Neubau der A 72 Chemnitz–Leipzig, Projektabschnitt 3: Rathendorf–Borna 76,5 Mio. €,
- Neubau der Bundesstraße B 178n (Grenze DE/PL–A 4), Modul 1: Bauabschnitt 3.1 15,0 Mio. €,
  Modul 1: Bauabschnitt 3.2 31,0 Mio. €,
- Neubau der Bundesstraße B 107/B 174 (Ortsumgehungen), Verlegung Gornau–Chemnitz 17,2 Mio. €,
- Bundesstraße B 169 Verlegung Riesa bis A 14, 2. Bauabschnitt 13,0 Mio. €,
- Bundesstraße B 6n (Ortsumgehung Bernburg bis Ortsumgehung Köthen) 85,0 Mio. €,
- Oder-Lausitz-Straße; B 112, Ortsumgehung Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd 19,5 Mio. €,
- Neubau der B 96n, AS Altefähr–Samtens 49,4 Mio. €,
- Neubau B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda 15,0 Mio. €,
- B 109, Ortsumgehung Anklam 11,0 Mio. €.

Die Investitionsvolumina der Projekte A 7, A 27, B 98n und B 109 liegen unter dem Schwellenwert für EU-Großprojekte (50 Mio. Euro) und unterliegen daher im Gegensatz zu den anderen genannten Straßenprojekten keiner Genehmigungspflicht durch die EU-Kommission.

C.2.5.2 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Straße

Im Jahr 2013 wurden nachfolgende Zuschüsse für drei Straßenbauprojekte im Rahmen von TEN-T für Deutschland bewilligt:

- A 10, 6-streifiger Ausbau AD Pankow 2,69 Mio. €,
- A 12, Ausbau AD Spreeau – AS Fürstenberg West 2,569 Mio. €,
- A 3, Kauppenaufstieg 6,09 Mio. €.

C.3 Bauleistungen Gesamtübersicht

Tabelle 23 **Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen im Jahr 2013**
(in Kilometer)

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	**Gesamtkosten der VKE**[1)]	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau Ende 2013**
		von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
	(Mio. €)		(km)	
1	2	3	4	5
BAB-Neubaustrecken				
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt				
6 VKE vierstreifig	445,8	44,2	44,2	
im Bau				
27 VKE vierstreifig				209,1
2 VKE sechsstreifig				5,8
BAB-Erweiterungsstrecken				
für den Verkehr freigegeben				
5 VKE sechsstreifig			19,7	
davon vollständig fertig gestellt				
4 VKE sechstreifig	380,4	16,4		
im Bau				
27 VKE sechsstreifig				241,6
Bundesstraßen Neubau- und Erweiterungsstrecken				
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt				
3 VKE zweistreifig	115,5	21,0	21,0	
5 VKE vierstreifig	145,7	19,4	19,4	
im Bau				
7 VKE zweistreifig				35,6
13 VKE vierstreifig				69,0
Ortsumgehungen				
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt				
18 VKE zweistreifig	643,3	76,2	61,4	
im Bau				
45 VKE zweistreifig				203,1
1 VKE vierstreifig				13,4

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

2) Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber (ÖPP-Projekte).

Die Einzeldarstellungen der Bauleistungen nach Bundesländern sind im Kapitel C.11.1–C.11.16 enthalten.

C.3.1 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

Tabelle 24 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001–2012

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
		Zweistreifiger Neubau		
1	A 26	A 26–Anbindung B 3	4,0	NI
2	A 98	Murg–Hauenstein	9,8	BW
Summe vierstreifiger Neubau			13,8	
		Vierstreifiger Neubau		
3	A 1	AS Heiligenhafen-M–AS Heiligenhafen-O	3,3	SH
4		Daun–Kelberg (B 410)	8,8	RP
5	A 4	Olpe–Krombach	9,1	NW
6	A 6	AS Amberg-O–Woppenhof	28,8	BY
7	A 7	BGr D/A–Nesselwang	15,4	BY
8	A 8	Besch (LGr L/D)–Perl/Borg	4,4	SL
9	A 14	Schwerin–Wismar	25,4	MV
10	A 17	BGr D/CZ–Dresden-West	44,6	SN
11	A 20	Weede–Groß Grönau	38,8	SH
12		Groß Grönau LGr. SH/MV–Schönberg	14,2	MV
13		Rostock–Pasewalk (LGr MV/BB)	179,2	MV
14		Pasewalk (LGr MV/BB)–Uckermark	26,8	BB
15	A 26	Horneburg–Stade	11,7	NI
16	A 31	Ochtrup–Hubertushof LGr. NW/NI	1,8	NW
17		AS Ochtrup-N (NW)–Geeste	41,5	NI
18		Westumgehung Emden	1,7	NI
19	A 33	Dissen-Nord–Dissen-Süd	3,4	NI
20		AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld-Brackwede incl. Zubringer B 61 BI/Brackwede	6,5	NW
21	A 38	Drammetal–Uder LGr. NI/TH	16,3	NI
22		Uder LGr. NI/TH–Werther (B 80)	59,9	TH
23		Heringen–Görsbach LGr. TH/ST	5,9	TH
24		Görsbach LGr. TH/ST–Wallhausen	16,7	ST
25		Sangerhausen-S–Leuna	59,0	ST
26		Leipzig-SW–Parthenaue	24,2	SN
27	A 39	Braunschweig–Königslutter	18,7	NI
28		Sandkamp–Weyhausen	3,8	NI
29	A 44	Rheinquerung Ilverich	5,9	NW

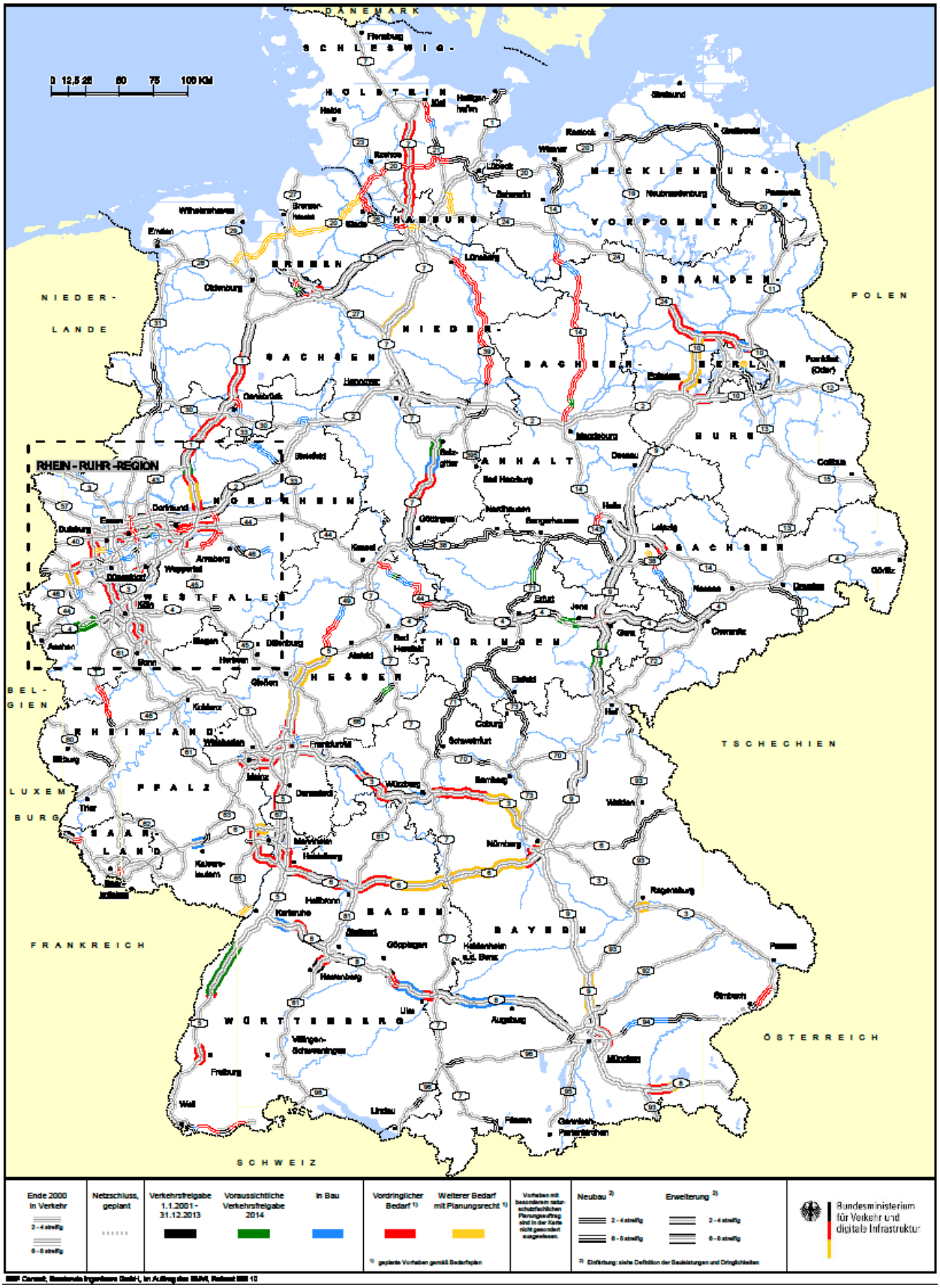
lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
30		Essen/Dilldorf–Velbert	0,9	NW
31		Hessisch Lichtenau-M–Hessisch Lichtenau-O	4,4	HE
32	A 46	Arnsberg/Uentrop–Wennemen	8,6	NW
33	A 52	Roermond–Elmpt	5,4	NW
34	A 60	Badem–Wittlich	22,8	RP
35	A 61	Netzschluss bei Venlo (Bgr. NL/D)	3,0	NW
36	A 63	Kaiserslautern-O–Sembach	6,6	RP
37	A 66	Schlüchtern-N–Neuhof-S	8,1	HE
38		Fulda/S–AD Fulda	5,8	HE
39	A 71	Schweinfurt–Berkach LGr. BY/TH	56,0	BY
40		Berkach LGr. BY/TH–Traßdorf	70,7	TH
41		Erfurt-Bindersleben–Sömmerda/O	33,9	TH
42		Prov. AS B 85–Heldrungen	19,8	TH
43		LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)	4,9	TH
44	A 72	Borna-S–Borna-N	23,0	SN
45		Chemnitz–Rochlitz	22,1	SN
46	A 73	Herbartswind (LGr. BY/TH)–Lichtenfels	36,8	BY
47		Eisfeld-S LGr. TH/BY–AD Suhl	33,5	TH
48	A 94	Forstinning–Pastetten	6,2	BY
49		Heldenstein–Winhöring	23,9	BY
50	A 96	Gebrazhofen–Dürren	7,1	BW
51	A 98	Lörrach-O–Hochrhein	5,6	BW
52	A 99	Unterpfaffenhofen (A 96)–Langwied (A 8)	6,2	BY
53	A 143	Halle-S–Halle-Neustadt	9,0	ST
54	A 281	HB-Airport–HB-Neustädter-Hafen	5,8	HB
55	A 391	Braunschweig-Südwest–Meinholz	18,1	NI
56	A 861	Grenze Schweiz–Hochrhein (A 98)	4,6	BW
	Summe vierstreifiger Neubau		1.128,6	
		Sechsstreifiger Neubau		
57	A 66	AS Neuhof/N - AS Fulda/S	3,5	HE
58	A 100	Buschkrugallee–Neukölln	1,0	BE
59	A 113	Schönefeld–LGr BB/BE	7,9	BB
60		LGr BB/BE–Neukölln	9,7	BE
	Summe sechsstreifiger Neubau		22,1	
		Bau der 1. Fahrbahn		
60	A 94	Malching–Kirchham	5,8	BY
61	A 99	Murg–Hauenstein	9,8	BW

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
	Summe Bau der 1. Fahrbahn		15,6	
		Anbau der 2. Fahrbahn		
63	A 1	Oldenburg S–Heiligenhafen O	10,7	SH
64	A 6	Woppenhof–w AS Lohma	16,1	BY
65	A 21	Wahlstedt–Bornhöved	8,6	SH
66		Wellseedamm–Neumeimersdorf	0,9	SH
67	A 70	Knetzgau–Eltmann	8,2	BY
68	A 93	Selb-W–Schwarzenhammer	4,3	BY
69	A 96	Memmingen–Erkheim	12,3	BY
70		Bad Wörishofen–Buchloe	4,0	BY
71	A 650	Friedelsheim–Maxdorf	3,3	RP
	Summe Anbau der 2. Fahrbahn		68,4	
	Summe Neubau gesamt (km)		**1.248,5**	
	Neubau-Bauvolumen (Mrd. €, rund)		**12,4**	
		Sechsstreifige Erweiterung		
72	A 1	HH-SO (A 25)–HH-Billstedt	5,5	HH
73		Buchholz (A 261)–Bremer Kreuz	72,5	NI
74		Lohne/Dinklage–AD Ahlhorner Heide	26,1	NI
75		Bramsche–LGr NW/NI	14,5	NI
76		LGr. NW/NI–AK Lotte/Osnabrück	4,5	NW
77		AS Münster-S–AS Münster-N (inkl Umbau AK Münster-S)	10,8	NW
78		Hagen–Lichtendorf	12,0	NW
79		T+R Anlage Remscheid–AS Wuppertal/Langerfeld	16,2	NW
80		Köln-W–DB-Strecke Aachen inkl. AK Köln-W	3,2	NW
81	A 2	LGr. NW/NI–Kleinenbremen	0,6	NI
82		Braunschweig-Watenbüttel–Braunschweig-N	5,0	NI
83		östlich AS Lehrte-Ost–Peine	6,1	NI
84		Kamen–AS Rheda-Wiedenbrück	54,0	NW
85		AK Dortmund-NW–AS Dortmund-NO	9,5	NW
86		AS Essen/Gladbeck–AS Herten	10,8	NW
87	A 3	AK Oberhausen-W–Oberhausen-Holten	2,0	NW
88		Kaupenbrücke–Aschaffenburg-W	19,1	BY
89		Heidingsfeld–Wertheim (LGr BY/BW)	21,3	BY
90		AS Randersacker–AK Biebelried	10,7	BY
91		Haseltalbrücke	3,2	BY
92	A 4	Aachen–Düren	20,2	NW
93		Kerpen–AK Köln-S	20,6	NW

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
94		Wommen–Herleshausen	6,4	HE
95		Herleshausen–Waltershausen	26,9	TH
96		Jena-Göschwitz–Rüdersdorf	26,5	TH
97		Neudietendorf–Erfurt/O	15,4	TH
98		Gera-N–AS Schmölln	21,7	TH
99		Schmölln (LGr. TH/SN)–Frankenberg	55,0	SN
100		Viernheim (LGr HE/BW)–Mannheim	6,5	BW
101		Walldorf–Wiesloch/Rauenberg	5,8	BW
102	A 6	Sinzheim–Bad Rappenau	18,5	BW
103		Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg, Neckartalübergang Neckarsulm	2,0	BW
104		Roth–Nürnberg-Süd	8,2	BY
105		AD Hannover-S–AS Hannover/Anderten	6,0	NI
106	A 7	AK Hannover-O–AD Hannover-N	17,7	NI
107		AD Drammetal–nördlich AS Nörten/Hardenberg	24,3	NI
108		AS Pforzheim-S–Leonberg (mit B 295 Renningen)	21,9	BW
109		Stuttgart/Degerloch (m Anteil B 27 Möhringen/Echterdingen und AS Fasanenhof)	3,2	BW
110	A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	3,9	BW
111		AK Ulm/Elchingen– LGr. BW/BY	3,8	BW
112		LGr. BW/BY (AK Ulm/Elchingen)–ö Leinheim	13,4	BY
113		AS Augsburg-W–AS Dachau/Fürstenfeldbruck	42,1	BY
114		TK Sophienberg–AS Bayreuth-N	6,7	BY
115		n AS Trockau–s AS Trockau	5,2	BY
116		AS München/FrankfurterRing–AK Neufarn	12,9	BY
117	A 9	AS Droyßig (LGr. TH/SN)–n AS Zörbig	72,6	ST
118		n Elbebrücke Vockerode–AS Klein Marzehns LGr. ST/BB)	19,8	ST
119		Hirschberg (LGr. BY/TH)–Schleiz	19,3	TH
120		Triptis–Eisenberg (ohne Umbau Hermsdorfer Kreuz)	27,1	TH
121		Ludwigsfelder Damm	4,4	BB
122		Königs Wusterhausen–AD Spreeau	7,8	BB
123	A 10	AS Hellersdorf–AD Schwanebeck	23,7	BB
124		AS Erkner–s AS Freienbrink	5,0	BB
125		Umbau AD Nuthetal	3,9	BB
126	A 14	Schkeuditzer Kreuz–Halle-Peißen	10,6	ST
127		AS Leipzig-O–AS Leipzig/Messegelände	7,2	SN
128	A 27	HB/Überseestadt–Bremen-N	11,3	HB
129	A 40	westlich Gelsenkirchen – westlich AS Bochum/Stahlhausen	4,3	NW
130		AK Dortmund-W–AS Dortmund (L 660)	4,5	NW

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
131	A 46	Haan-O–Westring	1,0	NW
132	A 57	Bereich AS Neuss-Hafen mit Umbau	2,1	NW
133		Neuss-Süd–Neuss/Norf	3,5	NW
134		Umbau AK Neuss-W	2,1	NW
135		Kaarst–Meerbusch	5,3	NW
136	A 59	Duisburg/Duissern–AK Duisburg	1,2	NW
137	A 60	AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	4,9	RP
138	A 61	AS Jackerath–AK Wanlo	8,2	NW
139	A 66	Wiesbaden–Kriftel	8,0	HE
140	A 72	Chemnitz (A 4/A 72)–Chemnitz-S	3,0	SN
141	A 81	AS Gärtringen–AS Böblingen/Hulb	6,9	BW
142	A 92	AK Neufahrn–AS Flughafen München	7,4	BY
143	A 115	AD Nuthetal–LGr. BB/BE	15,5	BB
	Summe sechsstreifige Erweiterung		993,0	
		Achtstreifige Erweiterung		
144	A 3	Griesinger Straße–Köln-O Dellbrück	7,4	NW
145	A 7	Hamburg/Waltershof–Hamburg/Othmarschen 4. Elbtunnelröhre	4,4	HH
	Summe achtstreifige Erweiterung		11,8	
	Erweiterung gesamt (km)		**1004,8**	
	Erweiterungs-Bauvolumen (Mrd. €, rund)		**7,4**	

Abbildung 9 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen
gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Stand: 01.01.2014



C.3.2 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau

NEUBAU UND ERWEITERUNG

Für den Neubau und vierstreifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr im Bundesgebiet – einschließlich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm – insgesamt rund 725 Mio. Euro ausgegeben und 26 Verkehrseinheiten (VKE) mit einer Gesamtlänge von 101,8 km für den Verkehr freigegeben. Weitere 66 VKE von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 321,1 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Berichtsjahr 2012 wurden bundesweit 18 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 61,4 km vollständig fertiggestellt. 46 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 216,5 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen betrug die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 39.389 km.

RADWEGEBAU

Im Berichtsjahr wurden 69,6 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 271 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden.

C.3.3 Ingenieurbauwerke

C.3.3.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken

Tabelle 25 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1)] (Mio. €)	Baustoff
2013 für den Verkehr freigegeben					
A 71, L-GR TH/ST–AD Südharz (A 38)	1	Helmebrücke	253	9,2	Spannbeton
A 72n, Chemnitz–Leipzig AS Narsdorf–Frohburg VKE 356.3	2	Ossabachbrücke	219	6,4	Spannbeton
AS Frohburg–AS Borna-Süd VKE 356.4	3	Zedlitzer Grund	313	17,0	Stahlverbund
	4	Brücke Bubendorfer Wasserloch (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	64	4,8	Spannbeton
Ende 2013 in Bau					
A 4, AS Magdala–AS Jena ö AS Magdala-w–AS Jena-Göschwitz	5	Tunnel Jagdberg	3.065	190,0	Stahlbeton
A 14, VKE 1.2 AS Wolmirstedt–B 189 n Colbitz	6	BW 13Ü, Fledermausüberführungsbauwerk mit Wirtschaftsweg	36,4	3,6	Stahlbeton
A 14, VKE 7, AS AS Grabow–AK Schwerin	7	Los 3, Bw 2635 535 Straßenüberführung Bahnstrecke Hamburg-Berlin	81	4,6	Spannbeton
A 14, VKE 7, AS Grabow–AK Schwerin	8	BW 7.12, ASB 2535701 Straßenüberführung BAB 24	72	7,5	Spannbeton

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** (m)	**Bau-kosten[1)]** (Mio. €)	**Baustoff**
A14, VKE 1155, AS Karstädt–AS Groß Warnow	9	Löcknitzbrücke BW	200	7,7	Spannbeton
A 23, Hamburg–Heide AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord	10	Störbrücke Itzehoe Richtungsfahrbahn Hamburg	1.155	38,6	Stahlverbund
A 30, Osnabrück–Bad Oeynhausen	11	Werrequerung (BW 29)	153	18,0	Stahlverbund
	12	Werrequerung (BW 4)	309	30,5	Stahlverbund
	13	Tunnel Hahnenkamp (Bw. 28)	450	23,6	Stahlbeton
A 33, Osnabrück–Bielefeld	14	Queller Str. (K 18) (Bw. 604)	114	4,2	Spannbeton
A 44, Kassel–Herleshausen; A7 / A44–Versatz; AD Kassel/Süd–AD Kassel/Ost, VKE 01	15	LSW; 1. BA (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	430	3,5	Stahlbeton
	16	LSW 2. u. 3. BA BA (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	800	7,0	Stahlbeton
	17	LSW; 4. BA	600	4,1	Stahlbeton
A44 AS Helsa–Ost-Hess.Lichtenau VKE 12	18	Tunnel Hirschhagen	4.100	230	Stahlbeton
A 44, Kassel–Eisenach AS Hessisch Lichtenau-West bis AS Hessisch Lichtenau-Mitte, VKE 20	19	Steinbachtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	133	7,8	Spannbeton
	20	Tunnel Schulberg	704	49,0	Stahlbeton
A44, Kassel-Herleshausen; AS Hess. Lichtenau-Ost–Hasselbach; VKE 32	21	Tunnel Küchen	1.350	75	Stahlbeton
Waldkappel/Hasselbach–Waldkappel/Ost, VKE 33	22	Rauschenbergbrücke	238	11,0	Spannbeton
	23	Grünbrücke	31	3,4	Stahlbeton
	24	Beerbergbrücke; BW 01	176	9,5	Spannbeton
	25	UF Hegenhausen BW 06	91	4,8	Spannbeton
A 44, Ratingen (BAB 3)–Velbert (B227)	26	Talbrücke Ganslandsiepen	208	15,0	Stahlverbund
A 46, Velmede–Nuttlar	27	TB Nuttlar	660	45,2	Stahlverbund
	28	TB Hammecke	508	16,9	Spannbeton
A 49, Kassel–AD Dreieck A49/A5 AS Schwalmstadt–AS Neustadt (Hessen) VKE 20	29	Tunnel Frankenhain	900	35,0	Stahlbeton
A 66, Neuhof/Süd–Neuhof/Nord	30	Tunnel Neuhof	1610	81,3	Stahlbeton
A 94 München–Pocking (A 3) Pastetten–Dorfen	31	Talbrücke Lappach	287	15,7	Spannbeton
A 100, 16.BA AD Neukölln–AS Sonnenallee	32	Verlängerung der A100, 16.Bauabschnitt, Tunnel und Trogstrecke im Zuge der A100 km 20+615 bis km 21+115	385+ 115	70	Stahlbeton
A 100, 17.BA Vorsorgemaßnahme Ostkreuz	33	Verlängerung der A100, 17.Bauabschnitt,	170	20	Stahlbeton

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
		Vorsorgemaßnahme zum Tunnel Ostkreuz im Zuge der A100			
A 661, AS Oberursel-Nord–AS Egelsbach Frankfurt/Seckbach–Hanauer Landstraße, 2. Überbau	34	Talbrücke Seckbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	260	8,4	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2013).

C.3.3.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken

Tabelle 26 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken
(Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2012 für den Verkehr freigegeben					
A 1, Dortmund–Euskirchen Köln/Bocklemünd–AK Köln-West	35	Lärmschutztunnel Lövenich	1.552	90,5	Stahlbeton
A 4, Köln–Aachen (A 44, A 544) Ausbau AK Aachen	36	Kreuzungsbauwerk AK Aachen	73	6,8	Stahlverbund
A 7, Fulda–Würzburg AS Bad Brückenau-Volkers–AS Bad Brückenau/Wildfecken	37	Erneuerung der Sinntalbrücke (unter Verkehr genommen aber noch nicht fertiggestellt)	755	65,4	Stahlverbund
A 7 Hamburg–Hannover AK Hannover Ost	38	Unterführung der A 2	77	9,2	Spannbeton
A 8, Karlsruhe–Stuttgart AD Karlsruhe	39	Unterführung der A 5, Fahrtrichtung Basel–Stuttgart	74	3,3	Stahlverbund
A 10, AD Havelland AD Kreuz Oranienburg–AD Werder BW 75	40	Brücke im Zuge der Verbindungsrampe über die A10	148,5	4,3	Stahlverbund
Ende 2012 im Bau					
A 1, AK HH-Ost–AS HH Billstedt	41	Lärmschutzwände	4.000	13,0	Stahl / Stahlbeton
	42	Brücke Glinder Au	99	8,9	Stahlverbund
A 12, AS Briesen–AS Müllrose, BW 15Ü2a	43	Lärmschutzwände	11.000	17,0	Stahl / Stahlbeton
A 13, Berlin–Dresden AS Ortrand–AS Schönborn	44	Lahntalbrücke	450	77,9	Spannbeton
A 39/391, Wolfsburg–Salzgitter NS AD Braunschweig Südwest	45	Ersatzneubau AK Oberhausen	66	10,0	Stahlverbund
A 544, Aachen–Köln	46	Neubau Überflieger	151	5,4	Spannbeton

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** (m)	**Bau-kosten**[1)] (Mio. €)	**Baustoff**
A 1, AK HH-Ost–AS HH Billstedt	47	Ersatzneubau der Eichhorst-talbrücke	185	12,5	Spannbeton
A 4, AD Kirchheim–AS Wildeck-Ober-suhl; 5. BA AS Friedewald,	48	Talbrücke Großer Kessel	290	12,5	Spannbeton-hohlkasten
A 5 AS Langen/Mörfelden–LGr HE/BW	49	Abbruch und Neubau der ÜF A 672 bei Darmstadt	93,3	10,6	Stahlverbund
	50	Ersatzneubau der ÜF B 26 bei Darmstadt/Griesheim	117,4	11,5	
A 6 Mannheim–Saarbrücken	51	Neubau der Waschmühltal-brücke	263	11,4	Stahlverbund
	52	Neubau der Lautertalbrücke	275	32,9	Stahlverbund
A 7, Würzburg–Ulm AS Kitzingen-LGr. BY/BW	53	Ersatzneubau der Talbrücke Bräubach	248	13,8	Spannbeton
A 7 AD Hattenbach–LGr HE/BY	54	Ersatzneubau der Döllbach-talbrücke	576	26,8	Spannbeton
A7, Hamburg Stellingen	55	Langenfelder Brücke	398	72,8	Stahlverbund
A 8, Karlsruhe–Stuttgart AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	56	Bocksbachtalbrücke	183	13,7	Spannbeton
	57	Pfinztalbrücke (fertig ge-stellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	470	20,0	Spannbeton
	58	ÜF der K 3563 bei Mutschel-bach	40	3,1	Stahlbeton
	59	Stützwand bei Mutschelbach	600	9,8	Stahlbeton
A 8 Ost München–Salzburg AS Bergen–AS Schweinbach	60	Talbrücke Bergen	364	37,6	Spannbeton
A 10, AD Pankow–AD Barnim Lärmschutzwand, km 190 und 192	61	LSW im Zuge der A10 in der RiFa AD Barnim	1766	3,3	Stahl+Beton
A 24, AS Neuruppin–Süd BW 4Ü2	62	Brücke im Zuge der L 16 über die A 24	91,9	3,3	Stahlverbund
A 24, AD Havelland AD Werder–AD Wittstock / Dosse BW 0Ü0	63	Brücke im Zuge der Verbin-dungsrampe über die A 24	197,5	4,8	Stahlverbund
A 40, Dortmund–Venlo, Westkreuz	64	Überflieger BW 02 am West-kreuz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freige-geben)	123	3,5	Stahlbeton
	65	Überflieger BW 03 am West-kreuz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freige-geben)	130	3,1	Spannbeton
	66	Brückenbauwerk 04+05 im Zuge der „Wattenscheider Straße“ am Westkreuz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freige-geben)	61	3,0	Spannbeton
A 45 Dortmund–Frankfurt	67	Lennetalbrücke Ersatzneu-bau	985	115,0	Stahlverbund

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
A 46, Wuppertal Katernberg	68	Stütz- und LS-Wand Julius-Lucas-Weg	200	5,0	Beton
A 57, AK Karst–AK Neuss-West	69	Brücke AS Holzbüttgen	75	4,3	Stahlverbund
	70	Brücke AK Karst	94	6,5	Spannbeton
A 480, Dilltalbrücke bei Herrmannstein	71	Dilltalbrücke bei Herrmannstein	261,2	4,4	Spannbeton
A 671 UF B 263, Kreisel Amöneburg	72	Kreisel Amöneburg	158	12,0	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2013).

C.3.3.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

Tabelle 27 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2013 für den Verkehr freigegeben					
B 3 OU Celle	73	UF Wasserlauf Fuhse (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	327	6,6	Spannbeton
B 3 Rastatt	74	Badener Brücke	70	3,4	Stahlverbund
B 12 Neuötting-Marktl Ersatzneubau Brücke	75	Innbrücke Marktl	154	11,2	Stahlverbund
B 15 neu Regensburg–Landshut Abschnitt Neufahrn i. NB - Ergoldsbach	76	Dörnbachtalbrücke	181	5,4	Spannbeton
B 15 neu Regensburg–Landshut Abschnitt Neufahrn i. NB - Ergoldsbach	77	Goldbachtalbrücke	244	6,9	Spannbeton
B 29 Schwäbisch Gmünd–Aalen OU Schwäbisch Gmünd	78	Trogbauwerk West	215	12,1	Stahlbeton
	79	Tunnel Schwäbisch Gmünd einschl. Remsverlegung	2230	225,1	Stahlbeton
B 51, OU Besseringen	80	Talbrücke BW 1442	290	6,5	Spannbeton
	81	Talbrücke BW 1440	204	4,4	Spannbeton
B 88 OU Maua	82	Brücke Unterm Sande	104	3,1	Spannbeton
B 96 Westtangente Bautzen	83	Tunnel	200	8,0	Stahlbetonrahmen/ Polypropylenfaserbeton
B 108 Waren (Müritz)	84	Brücke über die Bahn	88	9,5	Stahlverbund
B 246n	85	Neue Elbebrücke Schönebeck	1200	45,1	Stahlverbund / Spannbeton
B 462 Raststatt–Freudenstadt	86	Grundwasserwanne Gaggenau	320	6,7	Stahlbeton

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** (m)	**Bau-kosten[1)]** (Mio. €)	**Baustoff**
B 498 Querung Okerstausee	87	Weißwasserbrücke (Erneuerung Überbau)	296	11,0	Spannbeton
		Ende 2013 im Bau			
B 2/5 Berlin Ersatzneubau Freybrücke	88	Ersatzneubau der Freybrücke	158	33,0	Stahlverbund
B 6neu ST	89	BW 103.1A–Flutbrücke II	279	4,7	Spannbeton
	90	BW 103.2A–Flutbrücke III	256	4,2	Spannbeton
	91	BW 104A–Saalebrücke	101	5,7	Netzwerkbogen Stahlverbund
	92	BW 113A–Brücke über die Bahn	68	9,0	Stabbogen Stahlverbund
B 6 neu ST	93	BW 103A–Flutbrücke I	226	3,7	Spannbeton
B 16 Günzburg–Donauwörth, B 16 neu Ortsumfahrung Dillingen	94	Grundwasserwanne mit Überführungsbauwerken BW 8-2 und BW 8-4	328	3,8	Stahlbeton
B 19 neu Lückenschluss OU Breitungen–OU Schwallungen OU Wernshausen-Niederschmalkalden	95	Schmalkaldetalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	627	15,4	Stahlverbund
B 20 Cham–Furth im Wald (Pilsen) OU Furth im Wald	96	Troglage Eschelkammer Straße	537	16,6	Stahlbeton
B 23 Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel	97	Kramertunnel-Erkundungsstollen	3.688	26,0	Stahlbeton/Spritzbeton
B 27–zweibahniger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren	98	Lärmschutztunnel Dußlingen	486	17,6	Stahlbeton
B 27 OU Hauneck	99	Haunebrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	271	4,4	Spannbeton
B 28 OU Oberkirch-Lautenbach	100	Westlicher Tunnel und anschließende Grundwasserwanne	1.045	19,3	Stahlbeton
	101	Östlicher Tunnel	250	4,2	Stahlbeton
B 48 Umgehung Enkenbach - Alsenborn	102	Neubau einer DB-Überführung und Trog	164	4,9	Trog in Stahlbeton
B 50 neu AK A 60 / A 1– B 50 alt (Platten)	103	Talbrücke Lieser (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	221	3,0	Spannbeton
B 50 neu B 50 alt (Platten)– B 53 (Erden, Lösnich)	104	Talbrücke Bieberbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	201	4,6	Spannbeton
	105	Talbrücke Wasserbaum (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	201	4,6	Spannbeton
	106	Talbrücke Weierborn (fertig gestellt, aber noch	107	3,2	Spannbeton

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1)] (Mio. €)	Baustoff
		nicht für den Verkehr freigegeben)			
	107	Hochmoselbrücke	1.702	128,7	Stahl
	108	Bauwerk 19 – Straßentunnel	100	5,9	Stahlbeton
B 53 Neubau der Moselbrücke Wolf	109	Moselbrücke Wolf	311	8,1	Spannbeton
B 56, Düren	110	Ersatzbauwerk. Unterführung DB (Schöllerstr.)	44,65	10,3	Stahlverbund
	111	Brücke über die DB-Strecke K –AC, BW2	51,5	4,8	Stahlverbund
B 62, HTS, Siegen-Süd	112	Bühltunnel	525	23,5	Stahlbeton
	113	Brücke über Sieg, B 62, DB (Bw. 40.1/41.1)	188	6,5	Stahlverbund
B 83 OU Hofgeismar	114	Überführung Esse (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	400	6,1	Spannbeton
B96 neu Altefähr–Samtens	115	Trog-Scharpitz	485,4	21,4	Stahlbeton
B96/B104 OU Neubrandenburg	116	Hochstraßenbrücke	83	4,5	Spannbeton
B 112 OU Brieskow-Finkenheerd / Wiesenau	117	Brücke im Zuge der B 112 über den Oder-Spree-Kanal, BW 314	74	3,8	Stahlverbund
B 212n OU Berne	118	Überführung Wasserlauf Hunte	245	18,6	Spannbeton/Stahl
B 243 Bad Lauterberg–Landesgrenze Thüringen Verlegung von westl. Bad Lauterberg bis südl. AS L 604	119	Odertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	500	20,0	Stahlverbund
	120	Talbrücke K 32 (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	630	14,0	Spannbeton
B 256 Umgehung Neuwied–Rengsdorf 3. BA	121	Neubau der Talbrücke Süd (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)	126	3,4	Spannbeton
	122	Landschaftstunnel Rengsdorf (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)	208	6,5	Stahlbeton
	123	Talbrücke Brückenbach (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)	151	4,5	Spannbeton
B 260 Umgehung Dausenau	124	Lahnbrücke II	148	3,4	Spannbeton
B 266 Umgehung Bad Neuenahr –Sinzig	125	Hochstraße Im Dellmich (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)	103	3,5	Spannbeton
	126	Tunnel Muckental	115	4,7	Stahlbeton, offene Bauweise
	127	Tunnel Bergstraße	120	5,0	Stahlbeton, offene Bauweise

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1)] (Mio. €)	Baustoff
B 309 Kempten–Pfronten	128	Wertachtalübergang (Erneuerung Überbau)	292	8,4	Stahlverbund
B 311 Riedlingen–Ehingen	129	Donautalviadukt Untermarchtal (Ersatzneubau)	363	11,0	Spannbeton
B 317 Zollfreie Straße von Weil a. Rhein nach Lörrach	130	Tunnelbauwerk	388	13,8	Stahlbeton
B 327 Umgehung Kastellaun	131	Trimmbachtalbrücke	198	4,4	Spannbeton
B 477 BÜ-Beseitigung Mechernich	132	Überführung DB + Trog und Stützwände		6,2	Stahlbeton
B 480n Zubringer zur A 46 Bestwig	133	TB Schormecke	454	11,3	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2013).

C.4 Erhaltung

C.4.1 Zustand der Straßeninfrastruktur

Eine Grundvoraussetzung für einen starken Wirtschaftsstandort ist eine intakte und leistungsfähige Straßeninfrastruktur.

Das deutsche Bundesautobahnnetz mit seiner zentralen Lage in Europa trägt einen hohen Anteil Transitverkehr und wird durch den erweiterten europäischen Binnenmarkt weiter zunehmende Verkehrsbelastungen aufnehmen müssen. Bereits geringe Störungen im Netz durch Verkehrsbeschränkungen oder durch den Ausfall einzelner Anlagenteile führen zu starken Verkehrsbehinderungen mit erheblichen Folgekosten für den Straßennutzer und die Volkswirtschaft sowie zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Um das stetig gewachsene Bundesfernstraßennetz in einem verkehrssicheren und leistungsfähigen Zustand zu erhalten und damit Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft nachhaltig zu sichern, müssen die Erhaltungsinvestitionen bedarfsgerecht sein.

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2025 hat einen steigenden Erhaltungsbedarf für das Bundesfernstraßennetz auf zukünftig über 3 Mrd. Euro im Jahr ergeben. Ursachen für den erhöhten Erhaltungsbedarf sind im Wesentlichen die Mehrbelastung durch den weit über der Prognose liegenden Güterverkehrszuwachs sowie Überladungen und eine massive Zunahme der Sondertransporte. Die Folge ist eine verkürzte Nutzungsdauer des Bauwerks Straße. Hinzu treten die Kostensteigerungen der letzten Jahre sowie verschobene Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit.

Der Substanzzustand der Bundesfernstraßen hat sich in den letzten Jahren erkennbar verschlechtert. Die Belastungszunahme im Güterverkehr erfordert zusätzlich eine Verstärkung oder Erneuerung älterer Brückenbauwerke. Für rund 25 % der Gesamtbrückenfläche besteht kurz- bis mittelfristig Instandsetzungs- oder Erneuerungsbedarf. Bereits jetzt gibt es Brücken mit Verkehrsbeschränkungen, z. B. Tonnage- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Dies bedeutet, dass in den nächsten Jahren eine Grunderneuerung der Fahrbahnbefestigungen (Ersatz der Deck-, Binder- und zum Teil auch der Tragschicht) und eine Grundinstandsetzung der Ingenieurbauwerke ansteht, um auch künftig den Verkehrsanforderungen zu genügen. Einer technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierten Erhaltungsplanung und einem bedarfsorientierten Mitteleinsatz kommen dabei eine hohe Bedeutung zu. Gleichzeitig müssen die Personalkapazitäten auf Auftraggeber- und auf Auftragnehmerseite auf das höhere Investitionsniveau hin entwickelt und die Ausführungsqualitäten wieder deutlich erhöht werden.

Ziel der koordinierten Erhaltungsplanung von Maßnahmen an Fahrbahnen, Brücken und aller sonstigen Anlagenteile der Bundesfernstraßen ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrs¬behinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur nachhaltig zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 2013 2,5 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen ohne die Erhaltungsanteile bei Um-, Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen aufgewendet. Davon entfielen mit rund 1,6 Mrd. Euro ca. 67 % auf die Fahrbahnbefestigungen, mit rund 0,6 Mrd. Euro ca. 26 % auf die Brücken und anderen Ingenieurbauwerke sowie mit rund 0,2 Mrd. Euro ca. 9 % auf die sonstigen Anlagenteile der Bundesfernstraßen. Bei den Erhaltungsmaßnahmen an Fahrbahnbefestigungen wurden rund 542 Mio. Euro (34 %) in oberflächennahe Deckschichtmaßnahmen bis 4 cm Tiefe und rund 1,06 Mrd. Euro (66 %) in grundhafte Erhaltungsmaßnahmen über 4 cm des Fahrbahnaufbaus investiert.

C.4.2 Zustand der Fahrbahnbefestigungen

DDie Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Fahrbahnoberflächen der Bundesfernstraßen liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement zur mittelfristigen Planung der Erhaltungsmaßnahmen.

Die Zustandsmerkmale der Fahrbahnoberflächen werden mit schnellfahrenden und mit modernster Erfassungstechnik ausgestatteten Messfahrzeugen erfasst. Für alle Zustandsmerkmale werden dimensionsbehaftete Zustandsgrößen über den Erfassungsabschnitt aggregiert. Dieser Erfassungsabschnitt besitzt für die messtechnische Zustandserfassung auf Außerortsstrecken eine feste Regellänge von 100 m. Im Zuge des anschließenden Bewertungsvorgangs werden die Zustands¬größen über merkmalsspezifische Normierungsfunktionen in dimensionslose Zustandswerte mit Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht) überführt und zur Visualisierung den Farbklassen blau, grün, gelb und rot zugeordnet.

Die ZEB-Ergebnisse erlauben netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilung und Zustandsausprägung der Fahrbahnoberflächen. Im Substanzwert der Fahrbahnoberfläche werden die Einzelmerkmale nach festen Verknüpfungsregeln zusammengefasst.

Die Oberflächenzustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. In den ersten beiden Jahren einer Messkampagne werden alle Fahrstreifen der Bundesautobahnen messtechnisch erfasst. In den darauffolgenden beiden Jahren wird die ZEB der Bundesstraßen in jeweils einer Fahrtrichtung durchgeführt. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

Die aktuellsten Ergebnisse (Substanzwert der Fahrbahnoberfläche) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2009/2010 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2011/2012 sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt (Erläuterung der Zustandsnoten siehe Abbildung 12 – Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen). Der Substanzwert der Fahrbahnoberfläche wird durch die Verknüpfung der gemessenen Fahrbahnebenheiten in Längs- und Querrichtung mit den Oberflächenschäden (Risse bzw. Eckabbrüche, Kantenschäden) ermittelt. Er gibt erste Hinweise auf tieferliegende Schäden der Fahrbahnbefestigung. Erst durch Einbeziehung von weiteren Erkenntnissen zum Zustand des gesamten Fahrbahnaufbaus lassen sich die Schadensursachen genauer ableiten.

In den Abbildungen wurden die gemessenen Fahrstreifenkilometer des Fahrbahnoberflächenzustandes prozentual den vier Notenklassen zugeordnet.

Abbildung 10 Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen
(Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)

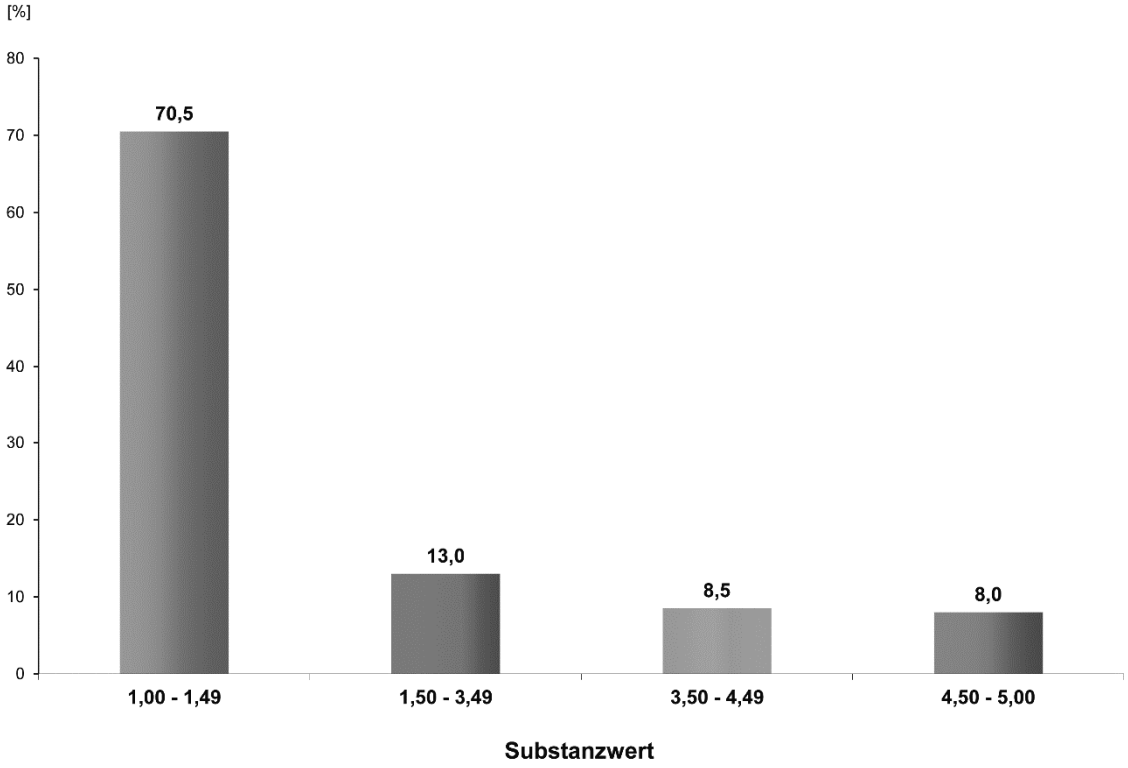
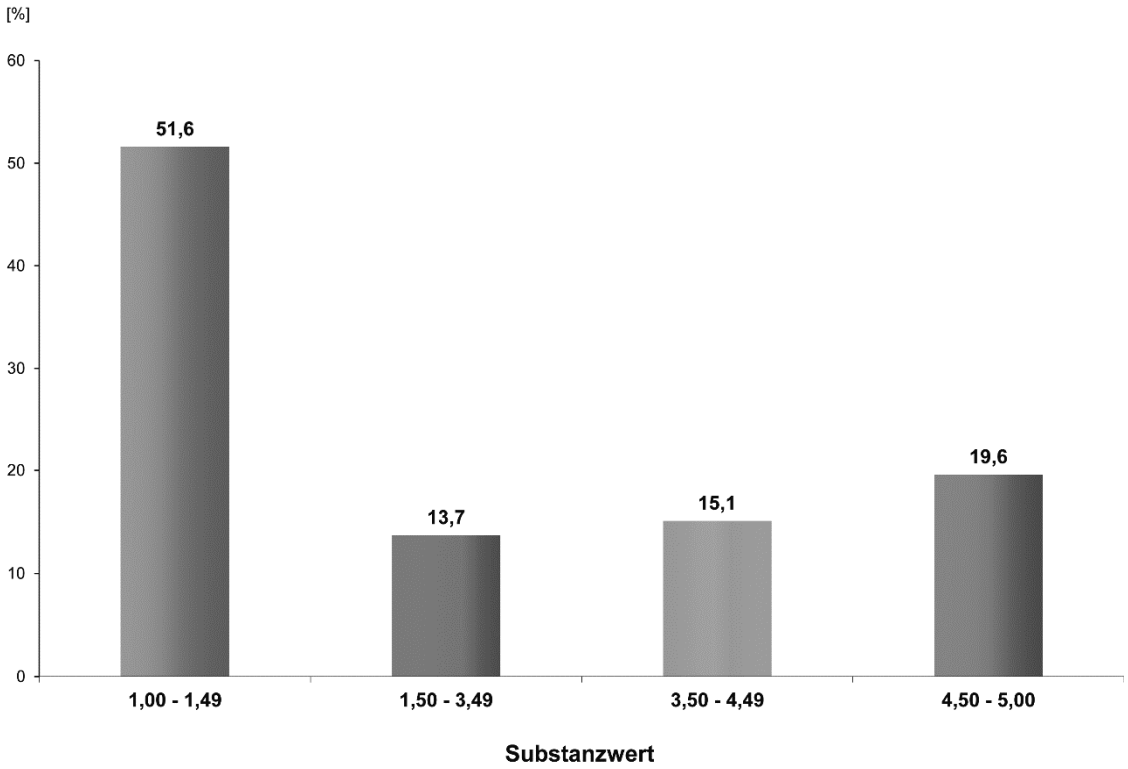


Abbildung 11 Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen
(Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)



C.4.3 Zustand der Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es aktuell ca. 39.000 Brücken.

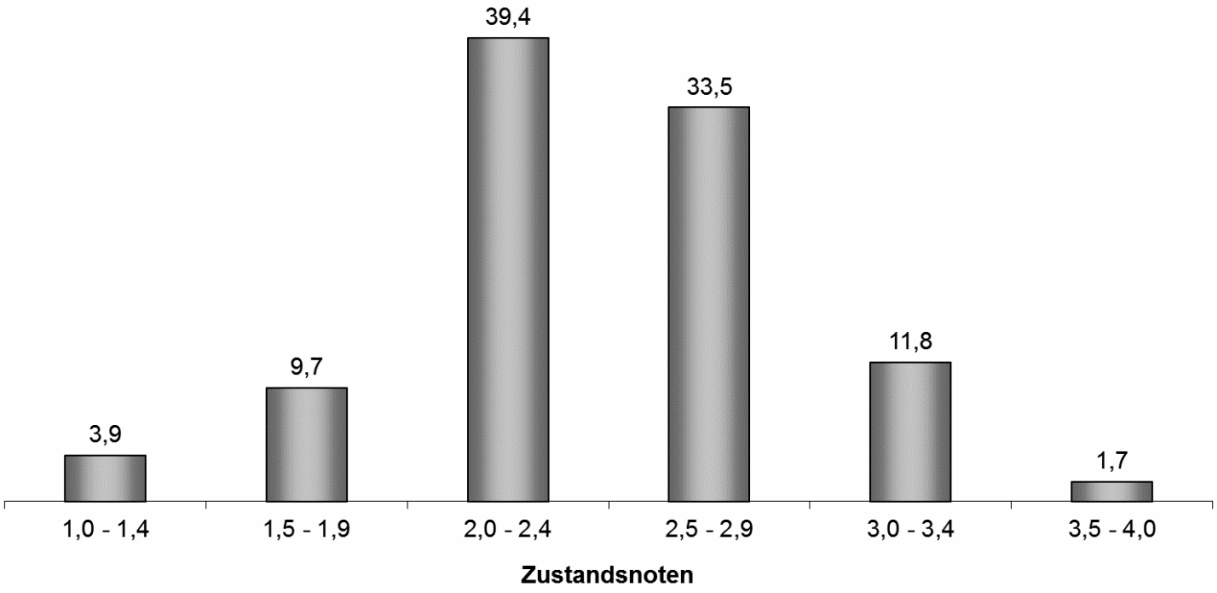
Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMVI erarbeitet und bekannt gegeben wurden.

Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssi-cherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen, fachkundigen 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 Bauwerksprüfingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre nach der Hauptprügung wird jeweils eine sog. Einfache Prüfung mit reduziertem Umfang durchgeführt. Bei den jährlichen Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke. Zusätzlich werden zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden vorgenommen. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben in einem Prüfbericht dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

Die Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes werden 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)" aufgenommen. Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Straßenbauverwaltungen der Länder und Baulastträgern in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. Die aktuelle Verteilung der Zustandsnoten ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 12 Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen
(Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke in %, Stand 01.03.2013)



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.

Dazu ist zu erläutern, dass Schäden geringeren Umfangs, die die Verkehrssicherheit beinträchtigen, bereits zu einer Gesamtzustandsnote > 3,0 führen können und damit einen dringenden Handlungsbedarf aufzeigen. Ein „nicht ausreichender" Bauwerkszustand kann z. B. durch fehlende Geländerstäbe (= mangelnde Verkehrssicherheit) ausgelöst werden oder sich auf eine Vielzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z. B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosionsschäden) beziehen, ohne dass die Standsicherheit gefährdet wäre. Besteht durch einen Schaden eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, sind selbstverständlich unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus, z. B. durch notwendige Verkehrsbeschränkungen, zu veranlassen.

Die Summe der Schäden und die Empfehlungen des Bauwerksprüfingenieurs sowie evtl. erforderliche weitergehende Untersuchungen im Rahmen einer objektspezifischen Schadensanalyse (OSA) bilden die Grundlage zur Planung der Erhaltungsmaßnahmen.

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.

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

Die Programmierphasen für die wesentlichen Module des BMS sind abgeschlossen. Die Prototypen der Planungsmodule wurden an ausgewählten Teststandorten beim Bund und den Ländern getestet. Das BMS wird zur Zeit als Pilotanwendung in den Bundesländern in der Praxis erprobt.

Tabelle 28 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

Bundesautobahn Verkehrsweg	**Bezeichnung der Instandsetzungsmaßnahme**	**Kosten** (rund Mio. €)	**Bemerkung**
A 1 Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid	Talbrücke Einsiedelstein Viadukt	3,5	Erneuerung Fahrbahnplatte, Instandsetzung Mauerwerk (Natursteine)
A 1 Saarbrücken–Trier	Talbrücke Mettnich	5,4	Verstärkungsmaßnahmen des Überbaus, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Schutzeinrichtungen, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Betoninstandsetzung Überbauten und Unterbauten
A 4 Köln–Olpe	Wiehltalbrücke	21,5	Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.
A6 Mannheim–Nürnberg	Ertüchtigung und Instandsetzung Ohrntalbrücke (BW 6722 595)	8,5	Erneuerung von Abdichtung, Belag, Kappen. Bereichsweise Ertüchtigung/Verstärkung der Bodenplatte, Lagertausch

Bundesautobahn Verkehrsweg	**Bezeichnung der Instandsetzungs-maßnahme**	**Kosten** (rund Mio. €)	**Bemerkung**
	Ertüchtigung und Instandsetzung Kochertalbrücke (BW 6824 633)	14,5	Abdichtung, Belag, Kappen. Bereichsweise Verstärkung der Bodenplatte und der Stege. Lagertausch, Erneuerung der Fahrbahnübergangskonstruktion
A 7 Fulda–Würzburg	Grenzwaldbrücke	19,2	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes. Instandsetzung der Unterbauten.
A 7 Hamburg–Hannover	Brücke Stader Straße	7,4	Verstärkung Überbau mit externen Spanngliedern (beide Fahrtrichtungen)
A 40 Dortmund–Venlo	Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp	11,7	Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen, Korrosionsschutz, Pendellager, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.
A 45 Dortmund–Frankfurt	Talbrücke Rahmede	4,5	Erneuerung des Brückenbelages, der Fahrbahnübergänge, der Kappen mit Rückhaltesystem, des Korrosionsschutzes der Hauptträger und Entwässerung, Verstärkung des Überbaus.
	Talbrücke Sechshelden	17,4	Verstärkung des Überbaus FR Frankfurt, Instandsetzung der Fahrbahntafel, Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen und Entwässerungseinrichtungen. Teilweise Erneuerung der Rückhaltesysteme und Geländer. Erneuerung der Fahrbahnübergänge FR Dortmund, Erneuerung der Lager im Bereich der WL, Instandsetzung der Unterbauten.
A 46 Düsseldorf–Wuppertal	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	23,3	Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen. Korrosionsschutz der Strombrücke, Betoninstandsetzung Pylon, teilweise Belagserneuerung.
A 61 Speyer	Rheinbrücke	8,6	Korrosionsschutz Pylon, Tragseile und Geländer, Fahrbahnbelagserneuerung, und Abdichtung.
A 61 Worms	Talbrücke Pfeddersheim	5,4	Verstärkungsmaßnahmen des Überbaues, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, Betoninstandsetzung
A 61 Plaidt	Nettetalbrücke	5,3	Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, Betoninstandsetzung
A 81 Würzburg–Singen	Jagsttalbrücke Widdern	17,9	Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Korrossionsschutz, Lager, Instandsetzung Pfeiler
	Immensitzbrücke	14,8	Erneuerug der beiden Überbauten
	Neckartalbrücke Weitingen	28,6	Geländer, Schutzeinrichtungen, umfassender Korrossionsschutz der gesamten Stahlkonstruktion
	Taubertalbrücke	14,8	Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Betoninstandsetzungen, Instandsetzung Lager und Unterbauten, Verstärkung und Koppelfugensanierung
	Talbrücke Obere Argen	6,1	Korrosionsschutz Tragseile und Überbau, Erneuerung Fahrbahnübergang und Fahrzeugrückhaltesystem

Stand: 31.12.2013

C.4.4 Systematische Brückenertüchtigung

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 Lkw's angepasst, notwendige Verstärkungen älterer Brücken sind jedoch nur begrenzt und oft nur mit großem technischen und finanziellen Aufwand möglich.

Das Alter der meisten Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, hierbei insbesondere der großen Talbrücken in den alten Bundesländern, beträgt rund 30–50 Jahre. Vor allem durch den überproportional gestiegenen Schwerverkehr und die häufig festzustellenden Überladungen von Lkw treten bei diesen Bauwerken zunehmend Abnutzungserscheinungen und Schäden auf, die dringend eine Grundinstandsetzung und/oder Ertüchtigung der Bauwerke erfordern.

Vom BMVI veranlasste Verkehrsmessungen und wissenschaftliche Bauwerksuntersuchungen haben ergeben, dass vor allem bei älteren Großbrücken der Brückenklasse 60 und geringer, die zwischen 1960 und 1980 in den alten Bundesländern gebaut wurden, die bisher vorhandenen Tragfähigkeitsreserven allmählich aufgebraucht sind und diese den weiter steigenden Schwerverkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können. Diese Beanspruchungen führen u. a. zu einer vorzeitigen Materialermüdung und damit zu einer Verkürzung der Nutzungsdauer der Bauwerke.

Neben den dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Brücken wird es daher auch zunehmend notwendig, Brücken zu verstärken bzw. teilweise oder komplett zu erneuern.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund aktueller Prognosen des Verkehrs sieht das BMVI das Erfordernis, ältere Brücken der Bundesfernstraßen zukunftsfähig zu ertüchtigen. Das BMVI hat hierzu gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder die „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen" entwickelt, in der das bundeseinheitliche Vorgehen, die objektbezogenen Nachrechnungen und die systematische Brückenertüchtigungsplanung festgelegt sind.

Die Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand lässt sich in drei Arbeitsschritte unterteilen:

- Festlegungen für ein bundeseinheitliches Vorgehen,
- Objektbezogene Nachrechnungen,
- Erhaltungsplanung mit systematische Brückener-tüchtigungsplanung.

Die konkrete Umsetzung dieser Arbeitsschritte erfolgt teils sukzessive, teils zeitlich parallel.

Die „Festlegungen für ein bundeseinheitliches Vorgehen" sind getroffen. Sie werden jedoch bei Vorliegen neuer Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben und Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung kontinuierlich weiterentwickelt.

Mit der „Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)" des BMVI, Ausgabe 05/2011, steht ein technisches Regelwerk zur Verfügung, das eine bundeseinheitliche Vorgehensweise bei der Analyse der Tragfähigkeit der Straßenbrücken im Bestand sicherstellt.

Die Nachrechnungsrichtlinie wurde von Bund/Länder-Arbeitsgruppen unter Beteiligung der BASt sowie namhafter Wissenschaftler und Ingenieure der Praxis für die Bereiche Beton- /Spannbetonbrücken, Stahlbrücken sowie Verbundbrücken erarbeitet.

Der Nachrechnungsrichtlinie sind die aktuellen Berechnungs- und Bemessungsverfahren des europäischen Konzepts der Eurocodes (in Deutschland seit 2003 mit den DIN-Fachberichten 101 bis 104 für den Neubau von Brückenbauwerken umgesetzt) zugrundegelegt.

Der Arbeitsschritt „Objektbezogene Nachrechnungen" ist initiiert und befindet sich im ständigen Dialog von BMVI und den Straßenbauverwaltungen der Länder. Die Systematische Brückenertüchtigungsplanung ist Teil der kontinuierlichen Erhaltungsplanung des BMVI.

Da es sich bei den betroffenen Bauwerken um eine relativ große Anzahl handelt, ist zunächst eine Dringlichkeitsreihung aufgestellt worden. Hierzu wurde in den Jahren 2008 und 2009 durch die BASt

eine bundesweite Erhebung der Bestands- und Zustandsdaten durchgeführt, die nach einem mit den Straßenbauverwaltungen der Länder abgestimmten Kriterienkatalog ausgewertet wurde.

Die Reihung der BASt ergab eine Teilmenge von rund 2.200 Brücken-Teilbauwerken mit höchster Überprüfungspriorität. Davon befinden sich rund 1.300 Teilbauwerke im Bundesautobahnnetz und rund 900 Teilbauwerke im Bereich der Bundesstraßen. Dies entspricht einem Anteil von 5 % der Brücken-Teilbauwerke. Aufgrund des hohen Anteils an Großbrücken stellt dies allerdings rund 25 % der Gesamtbrückenfläche dar. Der überwiegende Teil dieser Bauwerke sind Spannbetonbrücken. Darüber hinaus wurden nach bauartspezifischen Auswahlkriterien zusätzlich etwa 300 Stahl- und Stahlverbundbrücken identifiziert, die ebenfalls prioritär zu überprüfen sind. Die meisten dieser Straßenbrücken befinden sich in den großen Flächenländern Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Allein die objektbezogene Nachrechnung der vorrangig zu untersuchenden Bauwerke wird nach heutiger Einschätzung bereits mehrere Jahre dauern.

In welcher Reihenfolge die Bauwerke untersucht und nachgerechnet werden, liegt in der Verantwortung der zuständigen Straßenbauverwaltungen, da es neben dem Kriterienkatalog weitere Gesichtspunkte gibt, die die Reihung beeinflussen können. Hierzu gehören z. B. die Verkehrsbedeutung und -belastung der Strecke, die Zusammenfassung mit Streckenbaumaßnahmen, die Bildung von Korridoren für den Schwerlastverkehr, aber auch die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen. Die am stärksten betroffenen Länder haben aufgrund der großen Anzahl der zu untersuchenden Bauwerke und der zu beachtenden Randbedingungen eigene Konzepte erarbeitet, die mit dem BMVI abgestimmt werden. Dem Bund kommt hier eine übergeordnete, länderübergreifende Steuerungsfunktion zu.

Nach der Bewertung der Tragfähigkeit, der Gebrauchstauglichkeit und der Dauerhaftigkeit sowie des Zustands der Bauwerke ist für jedes Bauwerk zu entscheiden, ob es weiterhin den Verkehrsanforderungen mit dem geforderten Sicherheitsniveau genügt oder Verstärkungen bzw. Erneuerungen notwendig sind. Dies ist für alle Verantwortlichen eine schwierige Aufgabe und für alle Entscheidungsträger eine besondere Herausforderung, auch in finanzieller und personeller Hinsicht.

Angesichts der aktuellen Prognosen zur weiteren Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, sind die durch die Initiative des BMVI eingeleiteten Schritte zur Ertüchtigung älterer Brücken folgerichtig und notwendig.

C.4.5 Sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln

Straßentunnel in Deutschland haben auch im internationalen Vergleich ein hohes Sicherheitsniveau. Nach den schweren Brandunfällen in einigen Alpentunneln wurden alle Sicherheitsanforderungen überprüft. Zusammen mit nationalen und internationalen Experten wurden weitere Verbesserungen insbesondere zur Selbstrettung der Tunnelnutzer im Brandfall erarbeitet. Die aktuellen Sicherheitsmaßnahmen, die in den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 2006“ enthalten sind, berücksichtigen in vollem Umfang die Anforderungen der europäischen Tunnelrichtlinien und gehen in vielen Punkten noch über die dort genannten Mindestanforderungen hinaus.

Mit einem umfassenden Nachrüstungsprogramm werden die bestehenden Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen an die aktuellen Regelungen angepasst, um allen Verkehrsteilnehmern eine optimale Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Das laufende Nachrüstungsprogramm mit einem Gesamtumfang von ca. 1,1 Mrd. Euro umfasst sowohl bauliche als auch betriebstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und soll voraussichtlich im Jahr 2016 abgeschlossen sein.

C.5 Betrieb

C.5.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2013 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen rund 25 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden die aktiven und passiven Datenerfassungs- und -übertragungssysteme für verkehrs- und betriebliche Zwecke instandgehalten, modernisiert und kontinuierlich ausgebaut. Ebenso wurden zahlreiche Notrufsäulen an den Bundesautobahnen sowie die zur Vermittlung von Notrufen erforderliche Übertragungstechnik sukzessive auf einen technisch aktuellen Stand gebracht.

C.5.2 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 12.879 km Bundesautobahnen 159 Autobahnmeistereien (AM) und 25 Mischmeistereien (MM) (Bund) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist folgende Autobahnmeisterei in Betrieb gegangen:

– A 5 Karlsruhe-Heidelberg: AM Walldorf (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung.

Ende des Berichtsjahres befand sich folgende Autobahnmeisterei im Bau:

– A 656 Mannheim-Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung, Fertigstellung vsl. 2014/2015).

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der im Bau befindlichen AM sind den Kartenausschnitten der Karte „Bauleistungen auf den Bundesautobahnen“ in Kapitel C.11.17 zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 217.638 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen des überörtlichen Verkehrs 216 bundeseigene und 316 landeseigene Straßenmeistereien sowie 2 Mischmeistereien (Land) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist keine bundeseigene Straßenmeisterei in Betrieb gegangen.

Es befand sich Ende des Berichtsjahres keine bundeseigene Straßenmeisterei im Bau.

C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

C.6.1 Rastanlagen

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 und 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 im Auftrag des Bundes von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

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

– A 2 AK Bad Oeynhausen–AK Bielefeld: TR Lipperland Nord / Süd (Ersatzneubau),
– A 5 AD Karlsruhe–AD Neuenburg: TR Baden-Baden (Ersatzneubau),
– A 9 Nürnberg–Bayreuth : TR Nürnberg-Feucht Ost (Ersatzneubau),
– A 20 AK Lübeck–AK Wismar: TR Schöneberger Land (Neubau).

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

– A 3 AK Biebelried–AK Fürth-Erlangen: TR Aurach Süd (Ersatzneubau),
– A 5 AK Walldorf–AD Karlsruhe: TR Bruchsal (Ersatzneubau),
– A 30, AK Schüttorf–AK Lotte-Osnabrück, TR Brockbachtal Nord und Süd (Neubau),
– A 93 AD Hochfranken–AK Oberpfälzer Wald: TR Waldnaabtal Ost und West (Neubau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31.12.2013 die in Tabelle 30 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der im Jahr 2013 fertiggestellten und im Bau/Umbau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2013“ dargestellt.

UNBEWIRTSCHAFTETE RASTANLAGEN

Auf den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1.500 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 können sie nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagendichte auf den angestrebten Regelabstand von 15–20 km hin nachgerüstet werden.

Tabelle 29 Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
Stand: 31.12.2012

Kurzbezeichnung	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe T	R	M
1	2	3	4	5	6
T	Rastanlage mit Tankstelle	32	32	0	0
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	305	305	305	0
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	48	48	48	48
R	Rastanlage mit Raststätte	46	0	46	0
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	2	0	2	2
Summe		**433**	**385**	**401**	**50**

C.6.2 Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen

Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände bereitstehen, ist die Situation in den Abend- und Nachtstunden auf vielen Rastanlagen, aber auch auf Autohöfen entlang der Bundesautobahnen geprägt von der Überlastung durch parkende Lkw. Vor allem an den Hauptachsen kommt es dann trotz der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag.

Eine bundesweite Erhebung, die im April 2013 im Auftrag des BMVI von den Ländern mit Unterstützung der DEGES durchgeführt wurde, hat aufgezeigt, dass auf den Rastanlagen und Autohöfen rund 11.000 weitere Lkw-Parkstände benötigt werden.

Ziel der Bundesregierung ist es, das Lkw-Parkstand-defizit schnellstmöglich zu beseitigen. Die Realisierung von mehr Lkw-Parkflächen entlang der Bundes-autobahnen ist weiterhin eine wichtige Maßnahme im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Der Bedarf soll dabei in erster Priorität durch die Rastanlagen der Bundesautobahnen gedeckt werden. Dazu wurden und werden Planung und Bau der laufenden Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen beschleunigt.

Im Ergebnis sind seit dem Beginn verstärkter Anstrengungen im Jahr 2008 auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen bis Ende 2013 rund 11.500 neue Lkw-Parkstände entstanden. Derzeit sind bundesweit weitere rund 2.500 Parkstände in Bau und eine Vielzahl in Planung.

Der Bund hat in den letzten Jahren die Haushaltsmittel für den Bau von Rastanlagen erheblich aufgestockt. Diese Mittel werden vordringlich auf den Strecken mit dem höchsten Lkw-Parkstanddefizit investiert. Von 2008 bis 2013 waren es über 600 Mio. Euro, für 2014 stehen 130 Mio. Euro zur Verfügung.

Wenn der Lkw-Parkbedarf auf einem Streckenabschnitt nachweislich nicht durch konventionelle Baumaßnahmen auf Rastanlagen befriedigt werden kann, soll der Bedarf ergänzend auf geeigneten Flächen neben den Autobahnen gedeckt werden. Nach Ausschreibung verpflichtet sich ein privater Investor vertraglich, für 15 Jahre zusätzliche Lkw-Parkstände in einer konkreten Bedarfsregion entlang eines BAB-Streckenabschnitts zu schaffen. Die Straßenbauverwaltung beschränkt sich auf die Vorgabe von Quantität, Qualität und Lage der Parkflächen. Für die Einbindung privater Investoren zur Beseitigung des Defizits an Lkw-Stellplätzen liegen alle notwendigen Gutachten vor. Im Hinblick auf die beihilferechtlichen Rahmenbedingen, die bei der Einbeziehung privater Investoren europarechtlich zu beachten sind.

Die freien Parkmöglichkeiten an und neben der Autobahn wollen gefunden werden. Genau hier setzen die Lkw-Parkleitsysteme an. Die in diversen Pilotprojekten gesammelten Erkenntnisse sind nun Basis für die zurzeit geplanten Parkleitsysteme der neuesten Generation. Die so gewonnenen Daten sollen im Internet sowie für Navigationsgeräte und Smartphone-Apps zur Verfügung gestellt werden. So kommen die Informationen schnell und frühzeitig in die Fahrerkabine. Das erste Pilotprojekt der neuesten Generation ist auf der A 9 zwischen Nürnberg und München in Vorbereitung. Das nächste Projekt auf der A 61 in Rheinland-Pfalz wird 2015 ausgeschrieben. Die ersten privaten Smartphone-Apps sind bereits auf dem Markt.

C.7 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbereich werden längerfristige vertragliche Kooperationen (Laufzeit von regelmäßig 30 Jahren) zwischen der Straßenbauverwaltung und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwartet das BMVI eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Effizienzgewinne in wirtschaftlicher Hinsicht in den Bereichen Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung. Darüber hinaus kann durch diese Form der Einbindung Privater das Anlagevermögen Infrastruktur zielgerichtet weiterentwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen von Betreibermodellen Anwendung, um wesentliche Aufgaben (Bau, Betrieb, Erhaltung, in Teilen auch die Finanzierung) an Private zur Ausführung zu übertragen (d. h. es findet keine materielle Privatisierung statt).

Die Bundesregierung spricht sich in ihrem Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode dafür aus, die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern oder Infrastrukturgesellschaften als zusätzliche Beschaffungsvariante im Rahmen von ÖPP zu nutzen, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden können.

Das BMVI koordiniert – unter Einbeziehung der VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH) – die ÖPP-Initiativen und begleitet die Betreibermodelle vor, während und nach den Vergabeverfahren.

Ferner werden durch das BMVI Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen ÖPP-Projekten im Verkehrssektor gebündelt, aufbereitet, dokumentiert und transferiert. Vor allem im finanztechnischen Bereich wird das BMVI von der VIFG unterstützt.

C.7.1 Betreibermodelle

DAS A-MODELL ALS PILOTPROJEKT

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für die mehrstreifige Erweiterung von Bundesautobahnen (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 etwaige Abzugsbeträge (= negative Anschubfinanzierung).

Die ersten beiden, 2007 vergebenen Pilotprojekte A 8 Augsburg–München und A 4 Landesgrenze HE/TH–Gotha (sog. Umfahrung Hörselberge) sind Ende 2010, noch vor dem jeweils vertraglich vereinbarten Termin, fertig gestellt und unter Verkehr genommen worden.

Ein weiteres in 2008 vergebenes Pilotprojekt, die A 1 Bremen–Hamburg, ist Ende 2012 ebenfalls vor dem vertraglich vereinbarten Termin fertiggestellt und unter Verkehr genommen worden. Mit der A 5 Malsch–Offenburg wurde 2009 das letzte der vier Pilotprojekte an einen privaten Konzessionär vergeben. Dieser Bauabschnitt wurde im Juli 2014 für den Verkehr fertiggestellt.

Durch ein Vertragsmanagement, das im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung überwiegend von den Ländern durchgeführt wird, werden alle Projekte mit Blick auf die Erfüllung der Pflichten und Wahrung der Rechte geprüft und begleitet. Es beinhaltet folgende Aufgaben:

- Steuerung der Vertragsdurchführung
  Dabei wird die vom Auftragnehmer zu erbringende Leistung in der Straßenbauverwaltung des Landes überwacht (Leistungs-Controlling) sowie die entsprechende Gegenleistung ermittelt.
- Vertragsbegleitung (Monitoring) und Beschaffungsoptimierung.
  Ziel ist die kontinuierliche Verfolgung der Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Vertragsausführung der gewählten Beschaffungsform (ÖPP-Variante) durch das BMVI, um Erkenntnisse aus der ÖPP-Beschaffungsvariante für Folgeprojekte (ÖPP-Umsetzung und konventionelle Umsetzung) zu nutzen. Dadurch werden z. B. in den Bereichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Vergabeverfahren zunehmend standardisierte Verfahren eingesetzt).

DIE 2. STAFFEL ÖPP-PROJEKTE

Aufgrund der positiven Erfahrungen, die Bund und Länder bei den vier A-Modell-Pilotprojekten gemacht haben, wurden neun weitere potenzielle ÖPP-Projekte für eine 2. Staffel ausgewählt und am Markt platziert.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen werden die praktischen Erkenntnisse aus der 1. Staffel berücksichtigt. So wird beispielsweise der Vergütungsmechanismus vereinfacht.

So handelt es sich bei der A 8 Ulm–Augsburg, dem ersten Projekt der 2. Staffel, um ein sog. Einheitsmautmodell. Hier bekommt der Private pro Fahrzeugkilometer eine fixe einheitliche Maut, unabhängig von Faktoren wie Schadstoffklasse und Achszahl. Er muss daher nur kalkulieren, wie viele, nicht aber welche Lkw die Konzessionsstrecke nutzen. Der Vertrag für dieses Einheitsmautmodell wurde im April 2011 abgeschlossen. Dieser Bauabschnitt wird voraussichtlich 2015 für den Verkehr freigegeben.

Im Oktober 2011 folgte dann der Vertragsschluss für das sog. Verfügbarkeitsmodell A 9 Anschlussstelle Lederhose bis Landesgrenze Thüringen/Bayern. Die Vergütung erfolgt bei diesem Projekt nach der Verfügbarkeit der Strecke. Bei diesem Bauabschnitt wurde 2014 für den Verkehr freigegeben.

Für ein weiteres Verfügbarkeitsmodell auf der A 7 von AD Bordesholm bis AD Hamburg Nord-West soll der Projektvertrag nach Abschluss des notwendigen Vergabeverfahrens in 2014 abgeschlossen werden.Die weiteren fünf ÖPP-Projekte der 2. Staffel befinden sich in unterschiedlichen Vorberei-

tungsstadien, die Projektzuschnitte werden teilweise noch im Rahmen der Projektvorbereitung konkretisiert.

Für das Projekt an der A 94 zwischen Forstinning–Marktl erfolgte im August 2013 der ÖPP-Vergabestart. Die weiteren 5 ÖPP-Projekte der 2. Staffel befinden sich in unterschiedlichen Vorbereitungsstadien, die Projektzuschnitte werden teilweise noch im Rahmen der Projektvorbereitung konkretisiert.

DENKBARE WEITERE ÖPP-PROJEKTE AUSSERHALB DER 2. STAFFEL

Die erste Stufe der Untersuchung auf denkbare weitere ÖPP-Projekte ist eine sog. Eignungsabschätzung. Diese soll ergebnisoffen die Eignung als ÖPP-Projekt unter Berücksichtigung verschiedener Randbedingungen abschätzen. Erst nach Prüfung der endgültigen Eignungsabschätzung und nach Abstimmung mit den betroffenen Ländern wird der Bund über den Fortgang der Studie und ihre geeignete Kommunikation und vor allem über die weiteren Schritte zur Realisierung des jeweiligen Projektes entscheiden.

Der Bund untersucht z. B. die ÖPP-Eignung von folgenden Projekten:

- Albaufstieg im Zuge der BAB A 8,
- Elbquerung im Zuge der BAB A 20 bei Glückstadt.

Ergebnis der vom BMVI beauftragten und in Abstimmung mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen erstellten Eignungsabschätzung ist, dass sich für die Elbquerung zwischen Glückstadt und Drochtersen ein wirtschaftlich tragfähiges ÖPP-Modell in der Form eines F-Modells als grundsätzlich möglich und machbar darstellt. Zunächst müssen die beteiligten Länder aber die Planungen zusammen mit den Zulaufstrecken vollenden und Baurecht schaffen.

DAS F-MODELL

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) aus dem Jahr 1994 (i.d.F. der Änderung vom 06.01.2006) bildet die Rechtsgrundlage für das sog. F-Modell. Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung einem Privaten zur Ausübung übertragen. Zur Refinanzierung erhält er das Recht, von allen Nutzern (auch Pkw) Mautgebühren zu erheben. Der Anwendungsbereich des Gesetzes ist beschränkt auf

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen und
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Im Rahmen einer vorgeschalteten Untersuchung werden in Frage kommende Projekte auf ihre Geeignetheit und Marktfähigkeit anhand aktueller Daten geprüft. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung können belastbare Aussagen über eine künftige Realisierung als F-Modell getroffen werden.

Bisher sind zwei F-Modell-Konzessionen vergeben worden: Eine für die Warnowquerung in Rostock und eine für die Travequerung in Lübeck. Beide Projekte in kommunaler Baulast sind bereits unter Verkehr.

Als bundesweit erstes Projekt in der Baulast des Bundes, das zurzeit unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht als F-Modell vorbereitet wird, ist die Weserquerung in Bremen im Zuge der A 281 vorgesehen. In Abhängigkeit von den Planungen und der Realisierung aller Bauabschnitte der A 281 wird abschließend über die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Realisierung der Weserquerung als F-Modell zu entscheiden sein (siehe auch unter Abschnitt „Denkbare weitere ÖPP-Projekte außerhalb der 2. Staffel“).

C.7.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Mit dem Funktionsbauvertrag wird ein neuer Weg bei der Vergabe von Bauleistungen gegangen. Der Funktionsbauvertrag ist eine Weiterentwicklung der konventionellen Bauverträge und ist anders als die ÖPP-Modelle mit ihren Projektverträgen ein Vertrag gemäß „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen“ (VOB). Über die gesamte Vertragslaufzeit bis zu 30 Jahren fasst der Funktionsbauvertrag den Bau, den Ausbau oder die grundhafte Erneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung am selben Streckenabschnitt zusammen. Der Auftragnehmer ist damit auch für die Erhaltung seines Bauwerks verantwortlich. Ziel ist es, die

Qualität des Bauwerks Straße über die gesamte Nutzungsdauer zu verbessern und dadurch weniger Eingriffe in den Verkehr zu erreichen. Zudem sind nach Abschluss der Baumaßnahme die Erhaltungsmaßnahmen und damit die Gebrauchstauglichkeit für den Straßennutzer langfristig abgesichert. Die Finanzierung des Funktionsbauvertrages erfolgt aus dem Straßenbauhaushalt konventionell ohne zusätzliche private Mittel.

Beim Funktionsbauvertrag werden anstatt der üblichen Angaben zu bautechnischen Größen (z. B. geforderte Baustoffe, Bindemittelart und -menge) über die gesamte Laufzeit die vertragsmäßigen Gebrauchseigenschaften der Straße über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand wie zum Beispiel Ebenheit und Griffigkeit definiert. Dies ermöglicht dem Auftragnehmer die Nutzung seines Innovationspotentials.

Der Funktionsbauvertrag wird in Pilotprojekten erprobt und schrittweise weiterentwickelt. Die ersten Funktionsbauverträge haben sich auf den gebundenen Straßenoberbau beschränkt, die übrigen Leistungen sind konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben worden. Neuere Funktionsbauverträge umfassen die Leistungen für den Straßenoberbau, den Erdbau und die Entwässerungsanlagen.

Neun Pilotprojekte sind bisher realisiert:

- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Rheinland-Pfalz; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Kruft;
- A 81, Würzburg–Singen, Baden-Württemberg; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Oberndorf und AS Rottweil;
- A 93, Dreieck Inntal–Kiefersfelden, Bayern; 11 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Brannenburg und AS Kiefersfelden;
- A 31, Emden–Bottrop, Nordrhein-Westfalen; 11 km zwischen AS Gescher/Coesfeld und AS Reken;
- B 3a, Friedberg, Hessen; 6 km Ortsumgehung;
- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Nordrhein-Westfalen; 8,7 km zwischen dem Rastplatz „Blauer Stein“ und AS Miel;
- A 6, Saarbrücken–Waidhausen, Rheinland-Pfalz; 8,2 km grundhafte Erneuerung zwischen AK Landstuhl–Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Saarland;
- A 6 „Saarbrücken–Waidhausen“: Bayern, 5,6 km 6-streifiger Ausbau zwischen AS Roth und AK Nürnberg-Süd;
- B 189, Kuhbier, Brandenburg, 4 km Ortsumgehung.

Ein Pilotprojekt befindet sich in der Umsetzung:

- A 31, Emden–Bottrop, Nordrhein-Westfalen,

Neben weiteren Pilotmaßnahmen ist die Ausweitung des Funktionsbauvertrags auf den Bereich der Straßenausstattung (z. B. Markierungen auf Straßen) in Vorbereitung.

Für den Bereich Brücken- und Ingenieurbau wurden die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Funktionsbauverträge von Ingenieurbauten (ZTV Funktion-ING)“ entwickelt und den Ländern zur Anwendung zur Verfügung gestellt. Die ZTV Funktion-ING eröffnet aufgrund der engen Grenzen, die durch die Regelwerke für den Brückenbau und die Festlegungen aus den Planfeststellungsbeschlüssen gesetzt werden, in der Herstellungsphase allerdings nur geringe Spielräume für eine funktionale Ausgestaltung. Die funktionale Ausgestaltung erfolgt hier im Rahmen der Erhaltungsphase, in der nur der zwingend einzuhaltende Zustand festgelegt ist. Die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung des Zustandes ermittelt der Auftrag- bzw. Konzessionsnehmer selbst.

C.8 Straßenverkehrstelematik

Bestandteil von Verkehrskonzepten in Deutschland. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Straßenverkehr stellt die Verkehrspolitik bei der Erhaltung von sicherer, nachhaltiger und bezahlbarer Mobilität vor große Herausforderungen. Der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen allein stößt dabei an seine Grenzen. Durch Verkehrstelematik lässt sich die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter nutzen und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Mit Hilfe von Verkehrsbeeinflussungsanlagen können je nach Einsatzzweck und Anlagentypus situationsangepasst positive Verkehrssteuerungseffekte

erzielt werden. Mit vorausschauenden Informationen zu Staus, freien Parkplätzen und den Verkehrsfluss beeinflussenden Maßnahmen (z. B. Höchstgeschwindigkeiten) können Kapazitätsreserven im Straßennetz effektiver genutzt und die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahnen erhöht werden. Die wichtigsten Maßnahmen der dynamischen Verkehrsbeeinflussung sind dabei

- Streckenbeeinflussung mit dem Ziel der Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Gefahrenwarnungen;
- Netzbeeinflussung zur Optimierung des Verkehrsflusses durch Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen;
- Zuflussregelung zur Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen, -dreiecken und -anschlussstellen sowie
- Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe zur Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.

In Zusammenarbeit mit den Ländern wurde der weitere Bedarf an Verkehrsbeeinflussungseinrichtungen im Zuge von Bundesfernstraßen ermittelt und der im Jahr 2010 veröffentlichte „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ erarbeitet. Hierin sind insgesamt rund 140 konkrete Maßnahmen festgeschrieben, die bis 2015 umgesetzt werden sollen. Hierfür stehen den Straßenbauverwaltungen der Länder jährlich Bundesmittel in Höhe von 50 Mio. Euro zur Verfügung. Mithilfe des Projektplans wurden bereits zahlreiche Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsysteme gemeinsam mit den Ländern umgesetzt. Dadurch konnten u.a. die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf auf den Bundesautobahnen erfolgreich optimiert werden. Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen bei der Ausstattung unfallträchtiger und stauanfälliger Streckenabschnitte wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrstelematik auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen und der Projektplan Straßenverkehrstelematik fortgeschrieben. Hierin werden auch neue, zukunftsweisende Intelligente Verkehrssysteme (IVS) wie die sog. Kooperativen Systeme zur Fahrzeug-/ Infrastruktur -Kommunikation einbezogen.

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Daten laufen in den Verkehrsrechnerzentrale der jeweiligen Länder zusammen und stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen – z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen (RDS-TMC) – zur Verfügung.

Die weitergehende Nutzung vorhandener Verkehrsdaten gewinnt zunehmend an Bedeutung. Der Bund hat darauf reagiert und in einer Pilotanwendung den Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) realisiert. Mit der Schaffung des MDM wird erstmals eine zentrale Internetplattform mit den gesammelten Informationen über verfügbare Online-Verkehrsdaten bereitgestellt. Ziel ist es, zentral alle verfügbaren Online-Verkehrsdaten der öffentlichen Verwaltung und Dienstanbietern zeitnah und in hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Die technische Realisierung und der Testbetrieb des „virtuellen Mobilitätsdatenmarktplatzes“ sind abgeschlossen und der MDM wurde am 14.11.2012 für die allgemeine Benutzung freigegeben. Durch den vereinfachten Datenaustausch mit Dritten wird eine Verbesserung der Informationen über die Verkehrsnetze sowie neue Möglichkeiten im Bereich des Verkehrsmanagements geschaffen.

Für die Straßenverkehrstelematik auf Bundesautobahnen wurden im Berichtsjahr ca. 44 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt investiert. Ergänzend zu den durch den Bund zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln hat die EU-Kommission im Rahmen des Vorhabens „EasyWay“ zur Förderung der europaweiten Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) Deutschland Zuschüsse von insgesamt rund 27 Mio. Euro bis 2013 gewährt.

C.8.1 Einführung Kooperative Systeme

Neue Technologien und veränderte Informationswege erfordern eine konzeptionelle Weiterentwicklung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS). IVS führen zunehmend auch zu einer Vernetzung von Straße und Fahrzeug. Das BMVI unterstützt diese so genannten Kooperativen Systeme und hat die Einführung einer Erstanwendung beschlossen. Ab 2015 soll die straßenseitige Infrastruktur auf dem Korridor Rotterdam–Frankfurt a.M.–Wien aufgebaut werden. Dies geschieht in enger Kooperation mit den EU-Mitgliedsstaaten Niederlande und Ös-

terreich, die dazu ein Memorandum of Understanding mit Deutschland unterzeichnet haben, sowie der Industrie.

Zunächst sind die Anwendungen „Baustellenwarner", bei dem Informationen zu Baustellen auf dem Autobahnnetz – insbesondere zu Tagesbaustellen – unmittelbar an den Verkehrsteilnehmer im Fahrzeug weitergegeben werden, und „Verkehrslageerfassung", bei der Informationen über die aktuelle Verkehrslage vom Fahrzeug übertragen werden, vorgesehen. Unmittelbar nach Errichtung auf dem Korridor werden diese Anwendungen auch auf Autobahnen im übrigen Deutschland eingeführt.

C.8.2 „Digitales Testfeld Autobahn"

Im Straßenverkehr nimmt die digitale Kommunikation einen zunehmend größeren Stellenwert ein. Durch den Einzug neuer Technologien und Kommunikationssysteme in moderne Fahrzeuge findet eine Vernetzung statt, die neue Möglichkeiten eröffnet und Mobilität im Individualverkehr verändert. Dabei reicht die Bandbreite von Warnungen vor Gefahrenstellen, wie zum Beispiel Baustellen, über individuelle Routenempfehlungen bis zu den Bestrebungen, Fahrzeuge zukünftig automatisch fahren zu lassen.

Neben der Kommunikation mit anderen Fahrzeugen, Car2Car oder C2C genannt, werden der Datenaustausch mit der Infrastruktur (Car2Infrastructur oder C2I) und die Wahrnehmung und Erkennung des fahrzeugeigenen Umfelds zunehmend wichtiger.

Um die sich daraus ergebenden Herausforderungen strukturiert und zielgerichtet analysieren zu können, soll ein Testfeld eingerichtet werden, auf dem die Wirkung von Innovationen einzeln, aber auch im Zusammenspiel bewertet werden können.

Das „Digitale Testfeld Autobahn" wird auf der BAB A 9 zwischen München und Nürnberg die Erprobung der genannten Systeme und Technologien ermöglichen. Es soll auch der Industrie als Angebot dienen, auf Basis einer für das Testfeld angepassten Infrastruktur (Strom- und Datenanbindung, Geräteträger, etc.) dem Bund eigene Entwicklungen vorzustellen und zu optimieren. Dabei stehen vor allem die Aktivitäten Rastanlage der Zukunft, Falschfahrer, Verbesserte Verkehrsführung im Baustellenbereich sowie C2I im Fokus. Aber auch Maßnahmen im Bereich „Intelligente Straße" oder „Intelligente Bauwerke" sollen Bestandteil des Testfeldes werden.

Die o.g. Aufzählungen sind nicht abschließend. Abhängig von den Innovationen der Industrie können neue Systeme oder neue Entwicklungen in das Konzept aufgenommen werden.

C.9 Umweltschutz

C.9.1 Lärmschutz, Lärmsanierung/Lärmvorsorge

Im Jahr 2013 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 73 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 44 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rund 117 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen seit 1978 rund 5,2 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 9 km Lärmschutzwälle und rund 30 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 8.100 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit ergibt sich von 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgender Bestand von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 1.248 km,
- Lärmschutzwände: 2.325 km,
- Fläche der Lärmschutzfenster: 939.700 m².

Weitere Angaben über die Kosten und Längen der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene Broschüre zur „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2013".

C.9.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen setzt der Straßenbau die Ziele und Grundsätze von Natur- und Artenschutz und Landschaftspflege mit umweltbezogenen Maßnahmen bei Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen um. Beein-

trächtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore werden u. a. durch optimierte Trassenführungen außerhalb von Schutzgebieten vermieden.

Zur Minimierung unvermeidbarer straßenbaubedingter Zerschneidungswirkungen und zur Gewährleistung der vorhandenen Lebensraumverbundsysteme tragen auch ausreichend bemessene Talbrücken und artgerecht gestaltete Tierquerungshilfen mit entsprechenden Leit- und Sperreinrichtungen bei. Leitpflanzungen, Überflughilfen und Kollisionsschutzzäune mindern die Kollisionsgefahr für Wildtiere im Straßenbereich und tragen somit auch zur Verkehrssicherheit für Autofahrer bei. Gezielte Schutzmaßnahmen bei einer umweltschonenden Bauausführung gewährleisten die Erhaltung wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume.

Mit dem Bundesprogramm Wiedervernetzung verpflichtet sich die Bundesregierung zudem als freiwillige Leistung des Straßenbaus Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen auch an bestehenden Straßen durchzuführen.

Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer werden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden strukturarme Kulturlandschaften durch die Entwicklung von vielfältigen, artenreichen Offenlandbiotopen und natürlichen Waldlebensräumen durch natürliche Begrünung und extensive Pflegemaßnahmen ökologisch aufgewertet und dabei neue Lebensraumverbundsysteme entwickelt. Vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer werden renaturiert, angrenzende Uferrandzonen zur Unterstützung des Auenverbundes aus einer intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und Ufergehölzsäume, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen neu angelegt.

Zu den Straßenbauleistungen 2013 gehörten ebenfalls Aufwendungen für eine landschaftsgerechte Einbindung der Straße in die Landschaft.

Darüber hinaus sind in den Leistungen auch die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege zur Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

C.10 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern höhenfrei als Über- oder Unterführungen herzustellen. Konsequenterweise enthält das EKrG die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Über- oder Unterführungen oder sonstige technische Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Bei der Beseitigung bzw. Änderung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen werden – soweit eine Eisenbahn des Bundes gekreuzt wird – gemäß §§ 3, 13 EKrG zwei Drittel der kreuzungsbedingten Kosten mit Bundesmitteln finanziert. Für das auf den Bund als Straßenbaulastträger entfallende Drittel wurden im Jahr 2013 rund 20,2 Mio. Euro aufgewendet (zum sogenannten Bundesdrittel siehe auch B 7.4 „Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz“). 2013 waren im Netz der DB AG 18.699 Bahnübergänge vorhanden, wobei 744 auf Bundesstraßen entfielen. Die Anzahl der Bahnübergänge nimmt damit kontinuierlich ab (Stand 2005: insgesamt 22.205, davon 885 im Zuge von Bundesstraßen).

C.11 Bauleistungen nach Bundesländern

In den folgenden Kapiteln C.11.1 bis C.11.16 wird für die Bundesländer jeweils eine herausragende Maßnahme des Berichtsjahres dargestellt. Die Maßnahmen insgesamt des jeweiligen Bundeslandes, die im Berichtsjahr 2013 für den Verkehr freigegeben wurden bzw. sich bis Ende des Berichtsjahres im Bau befanden, können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Die hier angegebenen Gesamtkosten unterscheiden sich ggf. von jenen im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Dies hat seine Ursache darin, dass die Kostenstände im vorliegenden Bericht und im IRP nicht auf denselben Zeitpunkt bezogen sind. Den aktuellen Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplans stellt die anschließende Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2013“ in Kapitel C.11.17 dar.

C.11.1 Baden-Württemberg

Im Berichtsjahr stellt der Neubau des Einhorntunnels in Schwäbisch-Gmünd eine herausragende Maßnahme in Baden-Württemberg dar. Die Bundesstraße B 29 führt im Remstal in West-Ostrichtung von Stuttgart über Waiblingen, Schwäbisch Gmünd bis Aalen und weiter nach Nördlingen. Sie schließt den Großraum Stuttgart an die Autobahn A 7 an. Bereits 1985 wurde die B 29 bis Schwäbisch Gmünd vierstreifig ausgebaut. Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt lag im Jahr 2005 bei 35.000 Kfz/Tag mit einem Schwer-lastanteil von 11 %. Dies verdeutlicht die Erfordernisse einer leistungsfähigen Ortsumgehung.

Im Jahr 1989 wurde der Vorentwurf für die OU mit „Tunnel in Tallage“ erstellt. Dem damaligen Entwurf lag die Prognose zugrunde, dass nach Fertigstellung des Tunnels bei einer ansteigenden Verkehrsstärke rund 20.000 Kfz/Tag durch den Tunnel fahren werden und zusätzlich etwa 20.000 Kfz/Tag durch Ziel- und Quellverkehr in der Stadt verbleiben. Für die Maßnahme wurde 1996 der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der erste Bauabschnitt (Straßenbau B 29 sowie Rampe A und Lorcher Straße) wurde bereits in den Jahren 1998 und 1999 hergestellt. Aufgrund der gestiegenen Sicherheitsanforderungen wurde der Tunnel um einen Rettungsstollen erweitert und damit ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der zweite Bauabschnitt wurde deshalb in ein Vorlos Trog West und das Hauptlos Tunnel getrennt. Die Anschlussstelle West mit Trogbauwerk und Brücke konnte so vorgezogen werden.

Der Tunnel, einschließlich der zugehörigen Trogstrecken, hat eine Gesamtlänge von 2.530 m. Von West nach Ost betrachtet gliedert sich das Tunnelbauwerk in mehrere Abschnitte:

Nach einer 215 m langen westlichen Trogstrecke beginnt ein 230 m langer Tunnelabschnitt in offener Bauweise. Diesem schließt sich im zentralen Bauwerksbereich ein 1.687 m langer bergmännisch aufgefahrener Tunnel an. Im Osten endet das Bauwerk mit einem 315 m langen Tunnelabschnitt in erneut offener Bauweise sowie einer anschließenden 90 m langen Trogstrecke.

Die Verkehrsführung der ersten Ausbaustufe war als Gegenverkehr im Tunnel mit parallel verlaufendem, bedingt befahrbarem Rettungsstollen vorgesehen. Der Rettungsstollen ist über 6 Fluchtstollen mit dem Straßentunnel verbunden, wovon einer befahrbar ausgebildet ist.

In einer später vorgesehenen zweiten Ausbaustufe sollte die zweite Röhre und somit der Betrieb als Richtungsverkehrstunnel hergestellt werden. In den Trogbereichen wurden bereits in der ersten Ausbaustufe vier Fahrtstreifen vorgesehen. Die Zusammenführung auf zwei Fahrstreifen erfolgte in den Tunnelbereichen, die in offener Bauweise hergestellt wurden.

Zum Bau des Tunnels musste die Rems auf einer Länge von 582 m nach Norden verlegt werden.

Die Tunnelabschnitte der offenen Bauweise West und Ost wurden in einer Vielzahl von Bauphasen hergestellt. Dadurch konnte der Verkehr in Schwäbisch Gmünd aufrechterhalten werden. Um Platz für die Arbeiten im Osten zu schaffen, mussten im Vorfeld acht Gebäude abgerissen und vorhandene Leitungen und Kanäle aus dem Baufeld verlegt werden. Aufgrund der beengten innerstädtischen Platzverhältnisse musste zudem die Rems in ver-

schiedenen Verkehrsphasen mehrmals verlegt werden. Dafür mussten ein neues 800 m langes Trogbett in Betonbauweise und zahlreiche innerstädtische Kreuzungsbauwerke über diesem Remstrog errichtet werden. Der Verkehr der B 29 wurde auf Hilfsbrücken über die Baugrube geführt.

Die große Baugrubentiefe, die direkte Nachbarschaft der Rems sowie ein hohes Grundwasseraufkommen machten das Projekt sehr komplex. Die beengten Verhältnisse ließen dabei stellenweise nur vertikalen Aushub der Baugruben zu.

Der bergmännische Bauabschnitt des Tunnels wurde in zwei getrennten Arbeitsgängen hergestellt. Zunächst wurde der Tunnel von West nach Ost ausgebrochen und gesichert. In einem zweiten, nachlaufenden Arbeitsgang wurde nach der Abdichtung das endgültige Betongewölbe, die Innenschale, eingebaut. Die Vortriebsarbeiten für den Rettungsstollen, die Fluchtstollen sowie die Lüfterzentrale und den Abluftschacht liefen parallel dazu.

Der Tunnel quert die Bahnlinie Stuttgart–Aalen an zwei Stellen. In diesen Bereichen wurde der Ausbruchquerschnitt planmäßig mit Rohrschirmen gesichert. Die Gesamtfertigstellung der Ortsumgehung inklusive des Einhorntunnels Schwäbisch Gmünd erfolgte am 25.11.2013 im Anschluss an die Fertigstellung des Tunnelbauwerkes. Die Ortsumgehung entlastet die Stadt nicht nur von Verkehr, Lärm und Abgasen, sondern schafft auch Raum für kreative Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepte.

Tabelle 30 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 98; Weil–Schaffhausen (CH)						
AD Hochrhein–Rheinfelden/Karsau	04KB	76,3	2,4			2,4
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**2,4**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 5; Basel (BGr)–Bad Hersfeld						
ÖPP[2]-Projekt: AS Offenburg–Malsch	46BB	985,0[3]	59,7[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
AS Offenburg–AS Appenweier	46BB	—	8,2			8,2
AS Appenweier–AS Achern	46BB	—	15,5			15,5
AS Achern–AS Bühl	46BB	—	8,6			8,6
AS Bühl–AS Baden-Baden	46BB	—	9,4			9,4
A 6; Saarbrücken–Waidhaus						
AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg (einschl. Neckartalübergang Neckarsulm) – im Berichtsjahr keine Bauleistung –	46BB	155,8	10,7	4,8		
A 8; Luxemburg–Salzburg						
AS Karlsbad–w AS Pforzheim-W	46KB	131,1	9,2			9,2
Hohenstadt–AS Ulm-W	46KB	200,2	22,6			22,6
A 81; Stuttgart–Bad Dürrheim						
AS Gärtringen–AS Böblingen/Hulb	46KB	43,7	6,9			6,9

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
1 VKE sechsstreifig		**43,7**	**6,9**	**6,9**	**6,9**	
– **im Bau**						
6 VKE sechsstreifig						**73,5**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 27						
Nehren (L394)–Dußlingen (K6901) 3. BA	24KB	53,2	3,3			3,3
B 28						
Rottenburg–Tübingen	02KK	27,2	8,0	1,6		
– im Berichtsjahr keine Bauleistung –						
B 30						
Ravensburg/Eschach–n Baindt (Egelsee)	04KK	63,0	5,6			6,3
B 33						
Konstanz (Landeplatz)–Allensbach-W, 1. BA	04KK	25,6	2,3			2,3
B 317						
Weil a. R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2. BA	02KK	55,3	1,4			1,4
B 464						
Sindelfingen–Renningen	02KK	47,2	7,2	6,1		1,1
Insgesamt						
– **im Bau**						
2 VKE zweistreifig						**2,5**
2 VKE vierstreifig						**11,9**
Ortsumgehungen						
B 19						
OU Bad Mergentheim	02KK	12,5	2,7			2,7
B 28						
OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	69,0	6,0			6,0
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd	02KK	265,5	4,1	0,8	3,3	
B 292						
OU Adelsheim	02KK	29,4	3,6			3,6
B 311						
OU Unlingen	02KK	14,0	4,4			4,4
B 312						
OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	108,5	3,1			3,1
B 462						
OU Dunningen	02KK	23,4	6,4			6,4
B 466						
Süßen–Donzdorf	02KK	11,0	2,1			2,1

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**265,5**	**4,1**		**3,3**	
– im Bau						
7 VKE zweistreifig						**28,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

2) Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).

3) Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.

4) Konzessionslänge.

C.11.2 Bayern

Die Bundesstraße B 20 stellt eine wichtige internationale Nord-Süd-Verbindung in Ostbayern dar. Sie verläuft von Freilassing bis Burghausen entlang der österreichisch-deutschen Grenze weiter über Landau, Straubing, Cham und Furth im Wald zum Grenzübergang „Schafberg". In der Tschechischen Republik führt diese Straßenverbindung weiter in Richtung Pilsen.

Die B 20 stellt die Verbindung zu den Bundesautobahnen A 3, A 92 und A 94 sowie den Bundesstraßen 22, 85 und 388 her. Mit Fertigstellung der Baumaßnahme „Ortsumgehung Furth im Wald" und der Verkehrsfreigabe am 05.09.2013 wurden die letzte Ortsdurchfahrt im Zuge der B 20 zwischen Cham und der Landesgrenze sowie die unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Stadtbereich Furth im Wald beseitigt. Die Ortsdurchfahrt Furth im Wald war bislang durch einen hohen Schwerverkehrsanteil in Verbindung mit einer hohen Verkehrsbelastung (13.500 Kfz/24h, davon ca. 2.000 LKW/24h), Verkehrsverlagerungen auf städtische Straßen, Engstellen und Steigungen sowie einen Bahnübergang und den damit verbundenen Immissionen für die Anwohner und Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und -qualität geprägt.

Mit der Ortsumgehung Furth im Wald und dem nahezu zeitgleich laufenden dreistreifigen Ausbau der B 20 wurde zwischen Cham und Furth im Wald der gesamte grenznahe Raum leistungsfähig an das Netz der überörtlichen Straßen angebunden. Damit wird dem nach wie vor steigenden Verkehrsaufkommen, insbesondere dem grenzüberschreitenden Schwerverkehr, Rechnung getragen. Für das Jahr 2020 ist eine Verkehrsbelastung von ca. 14.000 Kfz/24h für die Ortsumgehung Furth im Wald prognostiziert.

Die Ortsumgehung Furth im Wald weist eine Fahrbahnbreite von 8,0 m auf. Sie ist 4,3 km lang und beginnt an der bestehenden Anschlussstelle Furth im Wald-Süd mit einer 274 m langen Brücke über das Chambtal. Im weiteren Verlauf nach Norden unterquert die Trasse die Eschlkamer Straße und den Fluss Chamb in einer überdeckten Tieflage. In leichter Dammlage verläuft sie weiter in der Chambaue, bevor sie zur Bahnlinie Furth im Wald–Pilsen hin ansteigt und diese in einem tiefen Einschnitt kreuzt. An der Anschlussstelle Furth im Wald-Nord endet die neue Ortsumgehung mit der Anbindung an den Bestand.

Mit dem Spatenstich für die Brücke über den Rappendorfer Bach erfolgte am 30.10.2007 der Startschuss für den Bau der Ortsumgehung Furth im Wald. Die Optimierung des Bauablaufs sowie die Erreichbarkeit der Brückenbaustellen erforderten gleichzeitig laufende Maßnahmen im Erdbau und an Brücken. Auch sollte der Transport der zu bewegenden Erdmassen weitgehend über die neue Trasse erfolgen und die baubedingten Belastungen

minimieren. Es folgten erste Abschnitte des Erdbaus und die Bauwerke, die durch ihre Herstellungszeit die Gesamtbauzeit maßgebend bestimmten, wie zum Beispiel die Brücke über das Chambtal, der Tunnel durch den Deschelberg oder die Troglage Eschlkamer Straße.

Nach der Fertigstellung des Deschlberg-Tunnels wurde am 19.03.2012 ein erster Teilabschnitt der Ortsumgehung von der Anschlussstelle (AS) Furth im Wald-Süd bis zur AS Furth im Wald-Mitte für den Verkehr freigegeben. Die Gesamtfertigstellung erfolgte dann im August 2013.

Unter Berücksichtigung der drei Brücken im Zuge der Querspange der Staatsstraße 2154 entstanden insgesamt 13 Brückenbauwerke und zwei Tunnel. Beim Entwurf der Brücken und Tunnel wurde sowohl für den Neubau als auch für den Unterhalt im besonderen Maße auf Wirtschaftlichkeit geachtet. Als weitere Punkte spielten die Gestaltung und die Einbindung in die bewegte Landschaft eine wichtige Rolle.

Dem Tunnel Deschlberg wird als eines der Schlüsselbauwerke der Ortsumgehung Furth im Wald besondere Bedeutung zuteil. Mit einer Tunnellänge von 745 m wird der Deschlberg nördlich von Grasmannsdorf durchfahren, die maximale Überdeckung im anstehenden Gneiszersatzgebirge beträgt ca. 45 m. Der zweistreifige Haupttunnel mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ist über zwei Querschläge an den parallelen, begehbaren Rettungsstollen angebunden. An den beiden Portalen sind Rettungsplätze angeordnet, am Ostportal befindet sich das Betriebsgebäude mit dem Löschwasserbecken und einem Schadstoffbecken.

Das Plangebiet der Ortsumgehung Furth im Wald liegt im Naturpark bzw. in der Schutzzone des Naturparks „Oberer Bayerischer Wald“. Im Westen wird ein kleiner Teil des Naturschutzgebietes „Ponnholzbachtal“ berührt. Besondere naturschutzfachliche Bedeutung besitzt das „Talsystem der Chamb bei Furth im Wald“ (Schwerpunkt-Lebensraum des Fischotters in der Oberpfalz), da es Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 ist.

Zusätzlich zu Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen wurden rd.13,3 ha Ausgleichsflächen angelegt. Der mit 6,61 ha größte Ausgleichsflächenkomplex liegt im Randbereich der Chambaue an der Wutzmühle. Er setzt sich zusammen aus einem großen Feucht-/Nasswiesenbereich mit Hochstauden und Feuchtgebüschen und einem Waldbereich. Eine besondere naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme stellt die Renaturierung des Rappendorfer Baches auf einer Länge von 250 m dar. Durch das Verlängern der Lauflinie (Mäander) wurde die Fließgeschwindigkeit verringert. Ferner erfolgte eine Verbreiterung des Baches in Verbindung mit der Abflachung der Ufer. Der zusätzliche Einbau von Steinen, Wurzelstümpfen und Holzstämmen ermöglicht Fischen und anderen Wasserlebewesen einen Unterstand.

Für die 4,3 Kilometer lange Ortsumgehung Furth im Wald hat der Bund als Straßenbaulastträger insgesamt rund 75 Millionen Euro investiert. Mit weiteren 2,1 Millionen Euro ist der Freistaat Bayern für den Bau einer Staatsstraßen-Querspange beteiligt, die aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert wurde.

Tabelle 31 **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern**
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 94; München–Neuhaus/Inn						
Pastetten–Dorfen	04KB	182,3	17,5			17,5
Kühstein–Malching	24KK	37,9	5,8	5,8	5,8 (2. FB)	

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
1 VKE vierstreifig		**37,9**	**5,8**		**5,8**	
– **im Bau**						
1 VKE vierstreifig						**17,5**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 3; Frankfurt–Nürnberg						
AK Biebelried–AS Randersacker	46BB	220,6	5,4			5,4
w AS Rohrbrunn–Kauppenbrücke (o)	46BB	102,7	8,0			8,0
A 8; Stuttgart–München						
ÖPP[2]**-Projekt: AK Ulm/Elching–Augsburg-W**	46BB	637,5[3]	54,1[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
ö Leinheim–AS Zusmarshausen	46BB	—	21,6			21,6
AS Zusmarshausen–AS Adelsried	46BB	—	9,0			9,0
AS Adelsried–AS Augsburg-W	46BB	—	10,1			10,1
Insgesamt						
– **im Bau**						
5 VKE sechsstreifig						**54,1**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 15n						
Neufahrn (St 2142)–Ergoldsbach (LA 9)	04KB	65,8	7,2	7,2	7,2	
Ergoldsbach –Essenbach	04KB	120,0	9,0			9,0
B 85						
OU w Wetterfeld-Untertraubenbach	24KK	42,2	3,2			3,2
B 301 (ehem. B 388n)						
B 388–Hallbergmoos (Anbindung Flughafen)	02KK	28,5	7,2	7,2	7,2	
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
1 VKE zweistreifig		**28,5**	**7,2**		**7,2**	
1 VKE vierstreifig		**65,8**	**7,2**		**7,2**	
– **im Bau**						
1 VKE zweistreifig						**7,2**
2 VKE vierstreifig						**12,2**
Ortsumgehungen						
B 2						
OU Untersteinbach	02KK	17,1	3,3			3,3
B 13						
OU'n Unterheßbach (BA I) und Lehrberg (BA II)	02KK	14,1	5,2	5,2	2,0 (BA II)	
B 15						
Westtangente Rosenheim	02KK	61,3	11,3			3,9

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
B 16						
OU Dillingen	02KK	31,1	9,4			9,4
B 20						
OU Furth i. W.	02KK	68,5	4,3	4,3	2,5	
B 23						
OU Saulgrub	02KK	22,7	2,9	1,1		1,8 (2. BA)
B 472						
OU Hohenpeißenberg	02KK	33,5	5,2			5,2
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
2 VKE zweistreifig		**82,6**	**9,5**		**4,5**	
– **im Bau**						
6 VKE zweistreifig						**28,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

2) Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).

3) Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.

4) Konzessionslänge.

C.11.3 Berlin

Im Berichtsjahr 2013 sind weitere bauliche Schritte für den zu Berlin gehörigen Abschnitt des 6-streifig auszubauenden, überwiegend in Brandenburg verlaufenden BAB-Nordringes A 10 erfolgt.

Aufgrund der im Dezember 2012 getroffenen Baufreigabeentscheidung des Bundes konnte am 08.05.2013 mit dem feierlichen 1. Spatenstich der 16. Bauabschnitt der A 100 begonnen werden. Der erste Abschnitt der zweiteiligen Verlängerung der Berliner Stadtautobahn in die östlichen Stadtbezirke ist somit in Bau. Das erste große Baulos (Trog/Tunnel Grenzallee) mit einem Investitionsvolumen allein über 80 Mio. Euro konnte schnell vergeben werden. Alle baulichen Schritte des technisch und finanziell aufwendigen innerstädtischen Autobahnbaus kommen bisher planmäßig voran.

Zudem im Bereich des Bahnhofes Ostkreuz laufende Vorarbeiten zielen auf eine wirtschaftliche Realisierung des notwendigen, aber noch nicht baureifen weiteren A 100-Abschnittes – AS Am Treptower Park bis zur Storkower Straße – (17. BA) ab.

Für die so verbesserte, wichtige Anbindung der östlichen Stadtteile an das Bundesautobahnnetz gelingen somit maßgebende Schritte.

Tabelle 32 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 100						
AD Neukölln (o)–AS Am Treptower Park	06KB	472,9	3,2			3,2
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**3,2**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 10; Berliner Ring						
Weißensee (LGr BB/BE)–ö AD Pankow (LGr BE/BB)	46KB	64,3	5,3			5,3
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**5,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C 11.4 Brandenburg

Im Jahr 2013 wurde in Brandenburg das umgebaute Autobahndreieck Barnim das die A 11 (Berlin–Stettin) mit den beiden A 10-Abschnitten Berliner Ostring und Berliner Nordring verbindet für den Verkehr freigegeben. .

Diese Autobahnen sind als Europastraße E 55 und E 28 Bestandteile des transeuropäischen Fernstraßennetzes und großräumige Straßenverbindungen im europäischen Wirtschaftsraum.

Die Maßnahme ist Bestandteil des zu 95 % fertiggestellten Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 11, A 2, Hannover–Berlin und A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring). Darüber hinaus bildet das Autobahndreieck Barnim den östlichen Endpunkt der sechsstreifigen Erweiterung des Berliner Nordrings.

Der frühere Knotenpunkt und seine dichte Lage zur Anschlussstelle Weißensee (B 2) genügten nicht den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit. Die vorhandene Anschlussstelle wurde zurückgebaut, so dass in ausreichendem Abstand eine neue unbewirtschaftete Rastanlage westlich des Autobahndreiecks errichtet werden kann. Daher ist das Dreieck in einem gänzlich neuen Grundriss – entsprechend dem heutigen Stand der Technik – errichtet worden, in den die Anschlussstelle integriert wurde.

Der Umbau des Autobahndreiecks Barnim erfolgte unter Aufrechterhaltung aller Fahrbeziehungen zwischen der A 10, der A 11 und der B 2. Weil das neue Autobahndreieck das ehemalige überlagert, waren daher für den Bau zahlreiche Wechsel der Verkehrsführung erforderlich.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 weisen mehr als 70.000 Fahrzeuge täglich auf beiden Ästen der A 10 und rund 50.000 Fahrzeuge täglich auf der A 11 aus. Der Bund hat in den Umbau des Autobahndreiecks rund 60 Millionen Euro investiert, davon 20 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Bei den auf Berlin zulaufenden Autobahnen ist das jeweils letzte Überführungsbauwerk vor dem Berliner Ring eine sogenannte Bärenbrücke. In Fahrtrichtung Berlin wurde jeweils auf der rechten Seite ein Berliner Bär in die Flügelmauer des Widerlagers integriert. Auf allen anderen Autobahnen wurden diese Bauwerke zwischenzeitlich ersetzt und der erhaltene Bär jeweils vor dem neuen Bauwerk aufgestellt. Die Bärenbrücke über die A 11 wurde bereits in den 1990er Jahren instandgesetzt. Bei der

Planung des neuen Dreiecks wurde deshalb entschieden, neben der historischen Bärenbrücke ein zweites Bauwerk zu errichten, um dadurch den erforderlichen Querschnitt zu schaffen. So wird unter der alten Bärenbrücke zukünftig nur die nach Norden führende Richtungsfahrbahn der A 11 verlaufen. Für die Gegenfahrbahn wird ein an die Bärenbrücke angepasstes neues Bauwerk gebaut. Das Bärenrelief wird an der neuen Brücke angebracht und befindet sich für den Vorbeifahrenden wieder auf der rechten Seite.

Tabelle 33 **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg**
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 14; Schwerin–Magdeburg						
AS Karstädt (m)–AS Groß Warnow (m)	04KB	118,2	11,5			11,5
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE vierstreifig						**11,5**
BAB-Erweiterungsstrecken						
A 10; Berlin–Wittstock						
/ A 24 Umbau AD Havelland	46BB	52,3	6,7			6,7
A 10; Berlin–Uckermark						
/ A 11 Umbau AD Schwanebeck	46BB	57,5	5,3	5,3	5,3	
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE sechsstreifig						**6,7**
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
1 VKE sechsstreifig		**57,5**	**5,3**		**5,3**	
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 101						
Luckenwalde–Wiesenhagen	24KB	20,1	4,8	4,8	4,8	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**20,1**	**4,8**		**4,8**	
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Herzfelde	02KK	14,7	3,8			3,8
B 101						
OU Luckenwalde	02KK	56,2	17,3	17,3	8,3	
B 112						
OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	02KK	34,9	9,9			9,9
B 179						
OU Königs Wusterhausen	02KK	13,6	3,7	3,7	3,7	
B 189						
OU Kuhbier	02KK	15,3	3,6	3,6	3,6	
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
3 VKE zweistreifig		**85,1**	**24,6**		**15,6**	
– im Bau						
3 VKE zweistreifig						**18,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C 11.5 Bremen

Im Berichtsjahr 2013 war in Bremen die in der nachstehenden Tabelle genannte Verkehrseinheit im Bau.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnah-men sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2012“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

Tabelle 34 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 281; AS Bremen–Airport Stadt						
AS Bremen-Neustädter Häfen (BA 3.2)	04KK	46,4	4,2			4,2
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**4,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.6 Hamburg

Im Berichtsjahr 2012 befanden sich in Hamburg weder Maßnahmen im Bau noch wurden Verkehrseinheiten für den Verkehr freigegeben.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2012“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

C 11.7 Hessen

Die B 38 stellt die direkte Verbindung zwischen dem Rhein-Neckar-Raum und dem Odenwald her. Sie ist damit eine der wichtigsten Straßenverbindungen im südlichen Hessen. Aufgrund der engen wirtschaftlichen Verflechtungen des Rhein-Neckar-Raums mit dem südlichen Odenwald ist die B 38 insbesondere durch die Pendlerverkehre aus dem Odenwald, aber auch durch den Freizeitverkehr aus dem Ballungsraum um Mannheim/Ludwigshafen stark belastet.

Für den Odenwald hat die B 38 eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion, da sie sowohl im Norden (B 26) als auch im Süden und Westen (A 5) an großräumig bedeutsame Verkehrsachsen angeschlossen ist. Querverbindungen (B 47, B 460) verknüpfen die B 38 zudem direkt mit den Mittelzentren an der Bergstraße.

In der Ortslage von Reinheim querte die B 38 die Eisenbahnstrecke Darmstadt–Wiebelsbach–Heubach, die sogenannte Odenwaldbahn, höhengleich. Erhebliche Staus auf der B 38 infolge langer Schrankenschließzeiten und die Überlastung des Knotenpunktes mit der B 426 waren die Folge.

Im Zuge der Realisierung der Ortsumgehung Reinheim/Spachbrücken wurde u. a. die Überführung über die Odenwaldbahn errichtet. Damit gehören die bisherigen Staus auf der B 38 aufgrund lang geschlossener Schranken seit der am 05.11.2013 erfolgten Fertigstellung des Straßenbauvorhabens der Vergangenheit an. Nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung kam es in den Ortsdurchfahrten von Reinheim und Spachbrücken auf der alten B 38 zu einer spürbaren Verkehrsentlastung.

Insgesamt wurden rund 19,5 Mio. Euro in den Bau der fast 5 km langen Ortsumgehung Reinheim/ Spachbrücken investiert. Größtes Bauwerk im Zuge dieser Maßnahme ist die 190 m lange Talbrücke über das Wembachtal und die B 426, ferner wurde u. a. auch ein Durchlassbauwerk für den Dilsbach errichtet.

Tabelle 35 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 44; Kassel–Eisenach						
AS Helsa-O–AS Hessisch Lichtenau-W	04KB	326,8	6,0			6,0
AS Hessisch Lichtenau-W (m)–AS Hessisch Lichtenau-M	04KB	85,4	2,3			2,3
AS Hessisch Lichtenau-O (Walburg)–Hasselbach	04KB	120,6	4,3			4,3
Hasselbach–AS Waldkappel-O	04KB	79,2	6,1			6,1
A 66; Wiesbaden–Fulda						
Frankfurt/Erlenbruch (m)–AS Frankfurt/Enkheim	06KB	320,2	2,6			2,6
AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)	04KB	142,4	3,5			3,5
A 49;Homberg–Kassel						
AS Schwalmstadt (L 3155)–AS Neuental (L 3077)	04KB	204,9	11,8			11,8
Insgesamt						
– **im Bau**						
6 VKE vierstreifig						**34,0**
1 VKE sechsstreifig						**2,6**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 661; Darmstadt–Bad Homburg						
F/Hanauer Landstraße (m)–AS F/Seckbach	46BB	35,7	3,3			3,3
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE sechsstreifig						**3,3**

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 49						
AS Beselich/Obertiefenbach–Deponie Beselich	24KK	3,3	0,9			0,9
Deponie Beselich–Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)	24KK	47,5	3,4			3,4
AS Solms–Kloster Altenberg	24BB	23,2	3,2			3,2
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
1 VKE vierstreifig		**3,3**	**0,9**		**0,9**	
– **im Bau**						
2 VKE vierstreifig						**6,6**
Ortsumgehungen						
B 3/B 45						
OU Wöllstadt/Nieder- und Ober-Wöllstadt	02KK	52,3	9,1			9,1
B 27						
OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Sieglos	02KK	34,0	4,7			4,7
B 38						
OU Reinheim/Spachbrücken	02KK	18,3	4,7	4,7	4,7	
B 45/B 521						
OU Nidderau/Windecken und N/Heldenbergen	02KK	38,4	7,3			7,3
B 83						
OU Hofgeismar	02KK	19,6	3,4	3,4	3,4	
B 252						
OU Münchhausen-Lahntal/Göttingen (1. BA Wetter)	02KK	32,2	5,0			5,0
B 458						
OU Dipperz	02KK	10,6	3,9			3,9
B 486						
OU Dreieich/Offenthal	02KK	12,3	3,4			3,4
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
3 VKE zweistreifig		**50,2**	**11,5**		**11,5**	
– **im Bau**						
6 VKE zweistreifig						**32,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.8 Mecklenburg-Vorpommern

Der Neubau der A 14 von Magdeburg über Wittenberge bis zum Anschluss an die A 24 bei Schwerin erstreckt sich mit ca. 155 km Länge über die drei Bundesländer Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Die VKE 7 ist eine von zwei Verkehrseinheiten auf dem Landesgebiet von Mecklenburg-Vorpommern, beginnend an der Anschlussstelle Grabow (B 5/B 191) und mit dem Autobahnkreuz Schwerin (A 24/A 14) endend.

Die A 14 schließt eine Lücke im transeuropäischen Autobahnnetz und verbessert somit die Fernstraßenverbindung in Nord-Süd Richtung, die Wismar (Ostseehafen) und den Raum Schwerin im Norden über Magdeburg-Leipzig-Dresden mit Polen und Tschechien im Süden verbindet. Die strukturschwache Region mit den zentralen Orten Ludwigslust, Wittenberge und Stendal wird mit der A 14 an das transeuropäische Straßennetz leistungsfähig angebunden, womit eine Anschlussfunktion für die mitteldeutsche Industrieregion an die Norddeutschen Ostseehäfen geschaffen wird. Die Gesamtbaumaßnahme A 14 ist das letzte noch fehlende Teilstück einer Verkehrsachse, die sich durch alle neuen Bundesländer von der Ostsee bis nach Mitteldeutschland und Süddeutschland (A 9) erstreckt. Die VKE 7 hat eine Gesamtlänge von rund 16 km.

Die A 14 wird vierstreifig mit einer Kronenbreite von 28,00 m (RQ 28,0) realisiert. Sie umfasst 12 Brückenbauwerke, zwei Anschlussstellen, 296 m Schutzwände, eine beidseitige PWC-Anlage, 22 Verkehrszeichenbrücken/Kragarme, ein Sickerbecken sowie sieben Regenrückhaltebecken. Im Zuge des Baus müssen drei Brückenbauwerke zurückgebaut werden, wobei hier der Rückbau des vormaligen Autobahndreiecks A 14/24 miteingeschlossen ist. Außerdem müssen für die bauliche Umsetzung allein für den Dammbau 2,15 Mio. m^3 Material ins Baufeld gebracht werden.

Besonders zu erwähnen sind die umfangreichen Umweltmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von 877 ha. In diesem Zusammenhang erfolgen ca. 410 ha Ersatzaufforstung, 115 ha Waldumbau und die Anlage von großen Brachflächen, Heckenpflanzungen und Baumreihen zum Artenschutz.

In den rund 16 km langen Abschnitt der A 14 von der Anschlussstelle Grabow bis zum Autobahnkreuz Schwerin werden rund 150 Mio. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten) investiert. Davon werden durch die Europäische Union über die EFRE-Förderung dieses Bauvorhabens rund 69 Mio. Euro kofinanziert.

Mit der Planung der VKE 7 wurde im August 2005 begonnen, das Baurechtsverfahren wurde im November 2010 eingeleitet und im April 2012 abgeschlossen. Noch im selben Jahr erfolgte der Baubeginn. Die Maßnahme ist in acht Hauptbaulose gegliedert, welche das Streckenlos, den Umbau des Autobahndreiecks zum Autobahnkreuz, die Anschlussstellen Grabow und Ludwigslust sowie die Brückenbauwerke über die Autobahn und die Anlagen der DB AG beinhalten. Die Hauptbaulose sind nahezu zeitgleich ausgeführt worden. Daher sind bis auf das Autobahnkreuz und das Streckenlos zwischenzeitlich alle übrigen Hauptbaulose bereits fertiggestellt.

Besonders bewährt hat sich im Hinblick auf die Gesamtbauzeit und einen störungsfreien Bauablauf trotz der umfangreichen Parallelausführungen, dass die Baufeldfreimachung durch ein separates Fachlos, außerhalb und im Vorfeld der Hauptbaulose, erfolgte.

Das Gesamtvorhaben A 14 ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Insbesondere die umfangreichen artenschutzrechtlich begründeten CEF-Maßnahmen (CEF = Continuous Ecological Functionality) wurden gemäß dem Planfeststellungsbeschluss vor Baubeginn bzw. während der Baumaßnahme bereits vollständig umgesetzt. Auch alle anderen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen wurden teilweise bereits parallel zur Bauausführung bzw. werden zeitnah zur Baumaßnahme vollständig realisiert.

Tabelle 36 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 14						
AS Ludwigslust-Süd bzw. Grabow–AK Schwerin (A 24) (VKE 7)	04KB	148,3	16,6			16,6
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE vierstreifig						**16,6**
Ortsumgehungen						
B 96n						
Altefähr (L 29)–Samtens (B 96/B 96n)	04KK	85,0	13,4			13,4
B 109						
OU Anklam (B 110–nw Anklam) 1. BA	02KK	22,2	1,8			1,8
OU Levenhagen	02KK	3,5	1,9	1,9	1,9	
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
1 VKE zweistreifig		**3,5**	**1,9**		**1,9**	
– **im Bau**						
1 VKE zweistreifig						**1,8**
1 VKE vierstreifig						**13,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.9 Niedersachsen

Der Überbau der Weißwasserbrücke über den Okerstausee bei Altenau im Zuge der Bundesstraße B 498 wurde aufgrund erheblicher Tragfähigkeitsprobleme in den Jahren 2012 und 2013 erneuert. Die B 498 ist für die Harzregion von überregionaler Bedeutung und erfüllt zudem eine wichtige Verbindungsfunktion für die Bergstadt Altenau und die Samtgemeinde Clausthal-Zellerfeld mit dem nördlichen Harzvorland.

Aufgrund einer Vereinbarung mit den Harzwasserwerken aus den 50er Jahren besteht eine geteilte Baulast für Pfeiler und Überbau. Während sich die Pfeiler in der Bau- und Unterhaltungslast der Harzwasserwerke befinden, ist der Überbau im Eigentum des Bundes. Alle Planungsschritte und auch das Bauverfahren waren daher mit den Harzwasserwerken abzustimmen.

Als Resultat der umfangreichen Bauwerksanalysen wurde festgestellt, dass die bis zu 60 m hohen Pfeiler erhalten bleiben konnten, der Überbau aber vollständig zu erneuern war. Bei der Aufstellung des Bauwerksentwurfs wurde daher ein besonderes Augenmerk auf eine Optimierung des Bauablaufes gelegt, da keine Alternative zur Vollsperrung der B 498 im Bereich des Okerstausees bestand.

Das statische System der Brücke ist durch die vorhandenen Pfeiler vorgegeben. Der sechsfeldrige Überbau weist Einzelstützweiten zwischen 41,60 m und 57,20 m auf und hat eine Gesamtlänge von 296,40 m. Im Rahmen der Brückenvorplanung wurde eine umfangreiche Variantenuntersuchung

durchgeführt, die letztendlich zur durchgeführten Variante einer Spannbetonbrücke im Taktschiebverfahren führte. Ausschlaggebend für die Wahl dieser Variante war neben den günstigen Bauwerkskosten auch die Berücksichtigung des Trinkwasserschutzes und die weitestgehende Unabhängigkeit vom Wasserstand der Talsperre.

Im Gegensatz zum herkömmlichen Taktschiebeverfahren, bei dem ein separater Vorbauschnabel eingesetzt wird, erfolgte im vorliegenden Fall die Herstellung eines Hilfsträgers, der biegesteif mit dem neuem und alten Überbau verbunden wurde. Dieser Hilfsträger erfüllte quasi die Funktion eines Vorbauschnabels. Somit wurde der alte Überbau gleichzeitig mit dem Einschub der neuen Überbautakte herausgeschoben. Der Abbruch des alten Überbaus erfolgte simultan zur Herstellung des neuen Überbaus in einer weiteren Baugrube („Abbruchkeller") auf der Nordseite der Brücke. Das so angepasste Taktschiebeverfahren mit gleichzeitigem Abbruch führte zu einem weiteren Zeitgewinn und somit zu einer Verringerung des Zeitraums der Vollsperrung. Zudem konnte aufgrund der Durchlaufwirkung des Gesamtsystems mit Hilfsträgern ein schlanker und kostengünstiger Überbauquerschnitt hergestellt werden.

Das Taktschiebeverfahren wurde am 27.05.2013 beendet. Taktkeller und Abbruchkeller wurden anschließend zurückgebaut, die Brückenwiderlager aufgebaut und betoniert. Erst danach konnte mit der Herstellung der Kappen und der Abdichtung begonnen werden. Bis Ende Oktober 2013 erfolgten u. a. noch die Anschlussarbeiten an der Straße und der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit Filterbecken. Am 1. November konnte die Weißwasserbrücke nach eineinhalb Jahren wieder für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden.

Tabelle 37 **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen**
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 26; Stade–Hamburg						
Horneburg (K 36n) –nö Buxtehude (K 40)	04KB	135,3	9,8			9,8
nö Buxtehude (K 40) –Neu Wulmstorf (L 235)	04KB	105,3	4,1			4,1
A 33; Osnabrück						
/B 51 Osnabrück/Schinkel –Osnabrück/Belm	24KB	66,9	6,7			6,7
und OU Belm	04KK					
Insgesamt						
– **im Bau**						
3 VKE vierstreifig						**20,6**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 7; Füssen–Flensburg						
Umbau AK Hannover Ost	46BB	29,5	1,0	1,0	1,0	
A 7; Hannover-Kassel						
ÖPP[2]-Projekt: AD Salzgitter-AS Göttingen	46BB	[5]	61,2			
Seesen–n AS Bockenem	46BB	112,4	13,0			13,0
N AS Bockenem-AD Salzgitter	46BB	61,5	13,0			11,7
n AS Göttingen-N–n AS Nörten/Hardenberg	46BB	39,4	7,2	7,2	7,2	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben						
und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**29,5**	**1,0**		**1,0**	

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
– **im Bau**						
2 VKE sechsstreifig						**24,7**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 212						
OU Berne (mit Huntebrücke–L 875)	02KK	95,5	9,9			9,9
B 243						
Bad Sachsa–Bad Lauterberg (OU Barbis)	04KK	798,4	9,0			9,0
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE zweistreifig						**9,9**
1 VKE sechsstreifig						**9,0**
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Aerzen	02KK	14,9	3,4	3,4	3,4	
B 3						
s Celle (B 3)–sö Celle (B 214) (Südteil OU Celle)	02KK	20,4	3,2	3,2	3,2	
B 4						
OU Kirchweyhe	02KK	9,7	2,7			2,7
B 27						
OU Waake	02KK	14,7	2,5			2,5
B 68						
OU Badbergen	02KK	7,5	3,2	3,2	3,2	
OU Essen	02KK	12,8	4,1			4,1
B 75						
OU Dibbersen	04KK	17,2	2,7			2,7
B 210						
OU Schortens	02KK	45,0	5,6	5,6	5,6	
B 211						
OU Loyerberg	02KK	4,4	1,4	1,4	1,4	
B 247						
OU Duderstadt (Teil OU Westerode)	02KK	12,3	3,3			3,3
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
4 VKE zweistreifig		**47,2**	**11,2**		**11,2**	
– **im Bau**						
5 VKE zweistreifig						**15,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

2) Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).

3) Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.

4) Konzessionslänge.

5) Kosten liegen noch nicht vor.

C.11.10 Nordrhein-Westfalen

Die Bundesstraße B 70 hat eine wichtige Bedeutung für die Verbindung zwischen den Autobahnen A 30 und A 31 und dem Ruhrgebiet. Sie verbindet die Städte Wesel, Ahaus, Rheine und Meppen.

Die enge und unüberschaubare Ortsdurchfahrt Wettringen verträgt sich nicht mit der hohen Verkehrsbedeutung der Bundesstraße.

Fast 10.000 Fahrzeuge quälten sich täglich durch die enge und unübersichtliche Ortsdurchfahrt. Die neue Ortsumgehung entlastet den Ort Wettringen um mehr als 50 % des heutigen Verkehrs. Am 20. Dezember 2013 ging die Ortsumgehung Wettringen unter Verkehr.

Erste Überlegungen für die Entlastung von Wettringen gab es bereits Ende der 60er Jahre. Bis in die 90er Jahre wurden verschiedene Varianten untersucht und verglichen. 1998 konnte das Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen werden. Im Frühjahr 2007 wurde das Planfeststellungsverfahren eröffnet. Seit Mitte Juni 2010 hat der Planfeststellungsbeschluss Rechtskraft.

Im Herbst 2010 erfolgte der erste Spatenstich für die Brücke in der Aabauerschaft. Parallel zur Errichtung der fünf Brückenbauwerke (Überführung Sellener Weg, Burgsteinfurter Damm, Karrenwiesenweg sowie der Brücken über die Steinfurter Aa und den Max-Clemens-Kanal) wurde im Straßenbau gearbeitet. Die gut 6,8 Kilometer lange Neubaustrecke beginnt südwestlich von Wettringen an der vorhandenen B 70. Der Bauabschnitt endet mit einem neuen Kreisverkehrsplatz an der im Jahr 2000 fertiggestellten Ortsumgehung Neuenkirchen.

Für die Inanspruchnahme von Natur- und Landschaft wurden umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von 52 Hektar angelegt.

Mit der nun freigegebenen Ortsumgehung Wettringen kann endlich auch die bereits 2000 fertiggestellte Ortsumgehung Neuenkirchen ihre Entlastungswirkung voll entfalten. Für den rund 4,5 Kilometer langen Abschnitt hat der Bund als Straßenbaulastträger rund 22 Millionen Euro investiert.

Tabelle 38 **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen**
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 30; Bad Bentheim (BGr)–Bad Oeynhausen						
AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme	04KB	201,7	9,5			9,5
A 33; Paderborn–Osnabrück						
AS Bielefeld/Brackwede–AS Halle/Steinhagen (K 30) (m)	04KB	90,4	7,9			7,9
AS Halle/Steinhagen–AS Borgholzhausen	04KB	140,0	12,6			12,6
A 44; Aachen–Essen						
AK Jackerath–AK Holz (Kosten trägt RWE Power AG)	06KB	0,0	10,6			10,6
Düsseldorf/Ratingen (A 3)–Velbert	04KB	222,5	9,9			9,9
Bochum (L705, Sheffieldring)-AK Bochum/Witten	04KB	47,9	3,3			3,3

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
A 46; Arnsberg–Brilon						
AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	04KB	157,4	5,6			5,6
A 524; Krefeld–Breitscheid						
Duisburg/Serm (B 8)–Duisburg/Rahm	24KB	68,9	3,0			3,0
Insgesamt						
– **im Bau**						
8 VKE vierstreifig						**62,4**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AK Köln-W–DB (AC–K)	46BB	249,7	3,2	3,2	3,2	
DB (AC–K)–Köln-N	46BB	69,2	7,3	3,5		3,8
AS Wermelskirchen–T+R Remscheid	46BB	100,2	4,3	3,3	3,3	1,0
DEK-Brücke (m)–AK Münster-S (o)	46BB	33,0	3,7			3,7
A 4; Aachen–Görlitz						
AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund o. RWE-Power)	46BB	107,3	17,8			17,8
A 40; Venlo–Dortmund						
w AS Bochum/Stahlhausen–ö AS Bochum/Stahlhausen	46BB	80,0	2,5			2,5
A 57; Köln–Goch						
AK Neuss-W–AK Kaarst (m)	46BB	77,1	5,9			5,9
A 59; Bonn–Dinslaken						
AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/Duissern	46BB	67,2	2,3			2,3
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE sechsstreifig					**6,5**	
– **davon vollständig fertig gestellt**						
1 VKE sechsstreifig		**249,7**	**3,2**			
– **im Bau**						
7 VKE sechsstreifig						**37,0**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 56						
n Gangelt (K 13)–AS Heinsberg (A 46/B 221)	02KK	37,7	7,9			7,9
B 62						
Siegtalbrücke (A 45)–Mudersbacher Kreisel	02KK	79,1	3,1			3,1
Insgesamt						
– **im Bau**						
2 VKE zweistreifig						**11,0**

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 56						
OU Düren	02KK	33,4	6,6			6,6
B 57						
OU Baesweiler (L 240n–K 27–B 56)	02KK	18,0	7,3	4,4		2,9
B 58						
OU Wesel-Büderich	02KK	22,0	4,3			4,3
B 70						
OU Wettringen	02KK	19,9	6,8			6,8
B 480						
OU Bad Wünnenberg	02KK	41,1	6,8			6,8
B 70						
OU Nottuln	02KK	18,5	4,9			4,9
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweitreifig		**19,9**	**6,8**		**6,8**	
– **im Bau**						
5 VKE zweistreifig						**25,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.11 Rheinland-Pfalz

Im Sommer 2013 wurde die Ortsumgehung Dausenau im Zuge der Bundesstraße B 260 fertigstellt und offiziell für den Verkehr freigegeben. Neben dem Bau von rund 1,1 Kilometern freier Strecke gehörten auch zwei neue Lahnbrücken zum Projekt.

Mit dieser neuen Ortsumgehung wurden Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Rhein-Lahn-Kreis dauerhaft erhöht und gesichert. Die Gemeinde Dausenau wurde spürbar vom Durchgangsverkehr der B 260 entlastet - zuvor rollten hier bis zu 9.000 Fahrzeuge am Tag durch den Ort und die enge Ortsdurchfahrt.

2007 wurde der erste symbolische Spatenstich gesetzt. Zunächst stand der Neubau der ersten, rund 90 Meter langen Lahnbrücke an. Sie wurde neben der alten, nicht mehr ausreichend tragfähigen Lahnbrücke errichtet. Nach der Verkehrsfreigabe im Mai 2009 wurde das alte Bauwerk dann abgerissen.

Mit der Freigabe der neuen Brücke begannen auch die Arbeiten am zweiten Bauabschnitt. Dieser umfasste die eigentliche, rund 1,1 Kilometer lange Umgehungsstrecke und die zweite neue Lahnbrücke. Die Stahlbetonbrücke hat eine lichte Weite von rund 150 Metern. Sie ist auf einem Pfeiler in der Lahn sowie auf drei Pfeilern im Vorland gegründet. Um die Standsicherheit der Straße bei Hochwasser zu erhöhen, mussten der Untergrund verbessert und der Straßenaufbau verstärkt werden.

Auf der anderen Lahnseite wurde ein Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 34 Metern errichtet. Er ist die Verbindung an die bestehende B 260 am östlichen Ortsende.

Parallel zur Ortsumgehung wurde auch ein Wirtschaftsweg angelegt, der von Radfahrern und Fußgängern mitgenutzt werden kann. Zudem erhielten die Bewohner des Ortsteils „Auf dem Werth“ eine rund 570 Meter lange Lärmschutzwand. Auch landespflegerische Ausgleichsmaßnahmen wurden umgesetzt.

Der zweite Bauabschnitt wurde nach einer Bauzeit von rund vier Jahren im Mai 2013 fertiggestellt.

Die Baukosten der Gesamtmaßnahme beliefen sich insgesamt auf rund 10 Millionen Euro. Der Bund als Baulastträger der Bundesstraße investierte rund 7,8 Millionen Euro. Die Gemeinde stellte im 1. Bauabschnitt rund 2,2 Millionen Euro bereit, wobei ein Teil in Höhe von rund 1,6 Millionen Euro durch Fördermittel des Landes abgefedert wurde.

Die Baukosten für die neue Lautertalbrücke betragen etwa 24 Mio. Euro. Die Baukosten für den Gesamtstreckenabschnitt belaufen sich auf etwa 120 Mio. Euro.

Tabelle 39 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten[1)]**	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 6; Saarbrücken–Ludwigshafen						
AS Kaiserslautern-W–AS Kaiserslautern-O	46BB	120,8	6,2			6,2
A 60; St.Vith–Rüsselsheim						
AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	46BB	158,6	4,9	4,9	2,6	
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**6,2**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
AS B 270–AS Haseneck	24KK	20,7	1,8	1,8	1,8	
Walmersbach–Hinterweidenthal	24KK	41,7	3,8			2,5
B 50						
A 1/A 60–B 50 alt (Platten)	04KK	80,8	5,3			5,3
B 50 alt (Platten)–Zubringer B 53 neu	04KK	184,8	5,9			5,9
Zubringer B 53 neu–Zubringer B 50 alt (Longkamp)	04KK	91,3	13,8			13,8
B 266						
Bad Neuenahr (A 573)–Bad Neuenahr-O	04KK	49,2	1,8			1,8
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**20,7**	**1,8**		**1,8**	
– im Bau						
5 VKE vierstreifig						**29,3**

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 48						
OU Enkenbach/Alsenborn	02KK	9,5	0,9			0,9
B 255						
OU Niederahr-Ettinghausen–Hahner Kreuz	02KK	51,9	6,0			6,0
B 256						
OU Rengsdorf	02KK	44,5	4,2			4,2
OU Kruft	02KK	18,0	3,5			3,5
B 260						
OU Dausenau	02KK	8,2	1,0	1,0	1,0	
B 327						
OU Kastellaun	02KK	29,5	4.8			4,8
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**8,2**	**1,0**		**1,0**	
– **im Bau**						
6 VKE zweistreifig						**19,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.12 Saarland

Die Bundesstraße B 51 beginnt im Süden des Saarlandes am Grenzübergang nach Saargemünd an der Landesgrenze zu Frankreich. Sie verläuft rechts der Saar und führt über Saarbrücken, Merzig, Trier nach Köln und bis weit in den norddeutschen Raum. Die B 51 dient im nördlichen Teil zwischen der Landesgrenze und Merzig als Zubringer zur Bundesautobahn 8. Sie ist damit die wichtigste Verbindung zwischen dem Raum Merzig und Mettlach/Saarburg und muss nahezu das gesamte Verkehrsaufkommen dieser Region aufnehmen. Zwischen Merzig und Mettlach verlief die B 51 durch die beidseitig angebaute Ortsdurchfahrt Besseringen. Die Belastung der Ortsdurchfahrt dieses Merziger Stadtteiles lag bei rund 15.000 Fahrzeugen täglich, mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 7,5 %.

Durch den Bau der Ortsumgehung wurde die Ortsdurchfahrt Besseringen vom Durchgangsverkehr entlastet. Eine Verkehrsuntersuchung geht von einem Verlagerungseffekt von 90% des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs von der Ortslage Besseringen auf die neue Umgehung aus. Durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen wurde auch der gesamte belastende Schwerverkehr auf die B 51neu verlagert.

Die Umgehung Besseringen beginnt mit einem Kreisverkehrsplatz als Verknüpfungspunkt bei der Gemeinde Mettlach (Haardt) und verläuft weiter in Richtung Merzig, dort erfolgt wiederum die Anbindung über einen Kreisverkehr an die Querspange Besseringen zur A 8. Die Gesamtlänge der Neubaustrecke der B 51 neu beträgt 3,6 km. Im Trassenverlauf befinden sich zwei große Talbrücken mit Gesamtstützweiten von 204 m und 290 m. Die Straße wurde mit dem Regelquerschnitt RQ 10,5 ausgebildet, im Bereich der Steigungsstrecke wurde ein zusätzlicher Fahrstreifen integriert. Die Neubaustrecke liegt abschnittsweise in der Wasserschutz-

zone III und teilweise in der noch stärker zu schützenden Zone II. In diesen Bereichen waren verstärkte Schutzmaßnahmen vorgesehen, um zu verhindern, dass flüssige Schadstoffe in das Grundwasser gelangen können.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte planmäßig in drei Bauabschnitten. Mit dem Spatenstich am 27.06.2011 wurde mit dem ersten Bauabschnitt für die Hauptstrecke einschließlich einer Talbrücke begonnen. Es folgte der Bau einer zweiten Talbrücke. Der Kreisverkehr zum Anschluss der Umgehung Besseringen an die B 51 bei Mettlach wurde zuletzt ausgeschrieben. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme erfolgte mit der Verkehrsfreigabe am 13.12.2013.

Tabelle 40 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2013
				von Baubeginn bis Ende 2013	davon in 2013	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 51						
OU Besseringen	02KK	27,7	3,6	3,6	3,6	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**27,7**	**3,6**		**3,6**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.13 Sachsen

Der Neubau der Bundesautobahn A 72 von Chemnitz bis Leipzig ist eines der wichtigsten Bundesfernstraßenprojekte im Freistaat Sachsen. Nach ihrer Gesamtfertigstellung verbindet die neue A 72 die A 4 bei Chemnitz mit der A 38 südlich von Leipzig. Durch diese Autobahn wird nicht nur der überregionale Verkehr auf kürzestem Weg von Chemnitz nach Leipzig geführt, sondern auch der westsächsische Wirtschaftsraum Zwickau / Chemnitz / Leipzig wesentlich gefördert. Damit werden gute Rahmenbedingungen für die Entwicklung der gesamten Region bereitgestellt. Darüber hinaus werden durch die großräumige Verkehrsfunktion der A 72 bestehende Ortsdurchfahrten im Zuge der B 95 und der B 175 erheblich vom Verkehr entlastet.

Der Abschnitt vom Autobahnkreuz Chemnitz bis zur Anschlussstelle Niederfrohna sowie die vierstreifige B 95, Ortsumgehung Borna als integraler Bestandteil der A 72 sind bereits seit 2006 unter Verkehr. Das Teilstück zwischen Niederfrohna und Rochlitz ist seit 2011 fertiggestellt.

Am 09.08.2013 erfolgte die Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes zwischen den Anschlussstellen Rochlitz und Borna-Süd. Seit diesem Zeitpunkt stehen für den Verkehr zwischen der A 4 und der A 38 durchgängig vier Fahrstreifen im Zuge der A 72 und der B 95 zur Verfügung. Insgesamt wurden in diesen über 20 km langen Bauabschnitt rund 204 Mio. Euro investiert. Vor dem Hintergrund, dass der Neubau der A 72 Bestandteil einer überregionalen Verbindungsachse ist, die von der Tschechischen Republik über die B 174 und das Oberzentrum Chemnitz bis zum Oberzentrum Leipzig reicht, wird der Bauabschnitt zwischen Rochlitz und Borna-Süd mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Höhe von rund 77 Mio. Euro gefördert. Darüber hinaus beteiligt sich der Freistaat Sachsen im Rahmen einer Mitfinanzierung mit 4 Mio. Euro an den Kosten, da mit dem Neubau der A 72 auch verkehrliche

Landesaufgaben gelöst werden können. Mit der Fertigstellung dieses Bauabschnittes, in dem einige anspruchsvolle Aufgaben zu erfüllen waren, wie zum Beispiel der Bau der rund 220 m langen Ossabachtalbrücke und der 360 m langen Talbrücke über den Zedlitzer Grund, sind jetzt Dreiviertel der A 72 unter Verkehr.

Der Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Borna-Nord und Rötha ist in Bau. Für den daran anschließenden Abschnitt bis zum Autobahndreieck Leipzig-Süd ist der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig. Im Juli 2014 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Baubeginn zugestimmt.

Tabelle 41 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 72; Bayerisches Vogtland–Leipzig						
AS Rochlitz (B 175)–AS Frohburg (B 7n), BA 3.1	04KB	116,6	14,5	14,5	14,5	
AS Frohburg (B 7n)–AS Borna-S (B 95), BA 3.2	04KB	87,8	6,0	6,0	6,0	
AS Borna-N (B 95)–AS Rötha (B 95); BA 5.1	04KB	102,6	9,5			9,5
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**204,4**	**20,5**		**20,5**	
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**9,5**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 174						
Verlegung Gornau–Chemnitz	04KB	35,8	4,7	4,7	4,7	
B 178						
Niederoderwitz–Obercunnersdorf; BA 3.2	02KK	59,3	10,2	10,2	10,2	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**59,3**	**10,2**		**10,2**	
1 VKE vierstreifig		**35,8**	**4,7**		**4,7**	
Ortsumgehungen						
B 96						
Westtangente Bautzen	02KK	36,0	2,9	2,9	2,9	
B 107						
OU Grimma (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	02KK	27,3	10,4	5,3		
B 169						
OU Göltzschtal	02KK	46,4	10,4			4,3
B 173						
OU Flöha (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	02KK	75,2	5,8	4,2		

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2012**
				von Baubeginn bis Ende 2012	**davon in 2012**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**36,0**	**2,9**		**2,9**	
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**4,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.14 Sachsen-Anhalt

Im Berichtsjahr 2013 konnte die Ortsumgehung Schönebeck im Zuge der Bundesstraße B 246a mit einer hochwassersicheren Elbequerung durchgängig für den Verkehr freigegeben werden.

Die bisherige Führung des Verkehrs der Bundesstraße durch das Zentrum der Stadt Schönebeck war nicht leistungs- und ausbaufähig. Es bestanden unlösbare Konflikte zwischen den einzelnen Funktionen (Verbindung und Aufenthalt). Der Verkehr wurde teilweise über untergeordnete Straßen geführt. Östlich der Elbe führte die B 246a durch das Elbevorland und muss bei jedem Hochwasser wegen Überschwemmung gesperrt werden.

Die OU Schönebeck im Zuge der B 246a umfasst drei Bauabschnitte und verläuft von der A 14 östlich von Welsleben bis zum östlichen Elbufer (bis hinter den Ortsteil Grünewalde). Dort bindet die Trasse wieder an die vorhandene B 246a außerhalb des Überschwemmungsgebietes an das Elbvorland an. Die Gesamtkosten der rund 14 km langen OU Schönebeck betragen rund 68 Mio. Euro.

Der bereits 2004 freigegebene 1. Bauabschnitt – die Verbindung von der A 14 zur L 65 – bewirkte bereits eine Teilentlastung von Schönebeck und insbesondere des Kurbereiches von Bad Salzelmen.

Nachdem der 2. Bauabschnitt im Jahr 2009 unter Verkehr gegangen war, konnte im August 2013 der abschließende 3. Bauabschnitt mit dem Neubau einer einhüftigen Pylonenbrücke über die Elbe freigegeben werden.

Der Bau wurde mit Mitteln aus dem infolge des August-Hochwassers 2002 vom Bund eingerichteten Aufbauhilfefonds für Hochwasserschäden am Bundesfernstraßennetz unterstützt.

Mithilfe der technisch und gestalterisch anspruchsvollen, 489 m langen Schrägseilkonstruktion über den Elbestrom und den beidseitig anschließenden, jeweils über 300 m langen Vorlandbrücken konnte neben der verkehrlichen Entlastung des Ortes zusätzlich eine hochwasserfreie Verbindung südlich der Landes-hauptstadt Magdeburg – zwischen der A 14 und den ostelbischen Gebieten – geschaffen werden. Das Erfordernis wurde durch das Hochwasserereignis im Frühjahr 2013 erneut bestätigt.

Tabelle 42 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 14;Magdeburg–Wittenberge–Schwerin						
AS Wolmirstedt–AS Colbitz; BA 1.2	04KB	53,4	5,7			5,7
A 71; Schweinfurt–Sangerhausen						
LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)	04KB	59,6	4,9	4,9	4,9	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**59,6**	**4,9**		**4,9**	
– **im Bau**						
2 VKE vierstreifig						**5,7**
Ortsumgehungen						
B 6n						
OU Bernburg (Teilabschnitt bis L 65 unter Verkehr)	02KB	92,5	7,3	2,7		4,6
OU Köthen	02KB	60,5	13,5			13,5
B 6n						
OU Bebertal	02KB	10,2	4,8			4,8
B 246a						
OU Schönebeck, Elbebrücke	02KK	39,7	2,7	2,7	2,7	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**45,1**	**2,7**		**2,7**	
– **im Bau**						
3 VKE zweistreifig						**22,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.15 Schleswig-Holstein

Im Berichtsjahr 2013 befanden sich in Schleswig-Holstein die in der folgenden Tabelle aufgeführten Verkehrseinheiten im Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2013“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

Tabelle 43 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1)]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 21;Stolpe–Kiel						
Stolpe–Nettelsee	24KB	51,4	5,9			5,9
A 23; Hamburg–Heide						
AS Itzehoe-S–AS Itzehoe-N	24KB	94,1	7,5			7,5
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**13,4**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 207						
Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck); 2. BA	02KK	24,9	5,0			5,0
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**5,0**
Ortsumgehungen						
B 104						
OU Schlutup; 2. BA	02KK	8,0	2,0			2,0
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**2,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

C.11.16 Thüringen

Das Gesamtprojekt Bundesautobahn A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben und dem Autobahndreieck Südharz ist die nördliche Verlängerung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 16 (A 71, Schweinfurt bis Erfurt/A 73, Lichtenfels bis Suhl) und verbindet die A 4 bei Erfurt mit der A 38 bei Sangerhausen in Sachsen-Anhalt. Die Autobahn soll die Südharzregion und die Wirtschaftsregionen Sachsen-Anhalts an die Thüringer Landeshauptstadt Erfurt anschließen und über das VDE Nr. 16 mit den fränkischen Oberzentren Würzburg und Bamberg verbinden.

Mit der Fertigstellung der A 71 zwischen den Anschlussstellen Erfurt-Bindersleben und Sömmerda-Ost wurde u. a. schon die Anbindung des Raumes Sömmerda/Kölleda an Erfurt wesentlich verbessert. Nachdem Ende 2008 der Abschnitt zwischen der B 85 und Heldrungen unter Verkehr gegangen ist, wurden weitere positive Effekte für die Verkehrsteilnehmer erzielt. So wurden u. a. die Ortsdurchfahrten von Gorsleben, Etzleben und Heldrungen vom Verkehr spürbar entlastet.

Mit der am 29.04.2013 erfolgten Verkehrsfreigabe des Bauabschnittes zwischen der Anschlussstelle Heldrungen und dem Autobahndreieck Südharz wurden nunmehr u. a. auch die Ortsdurchfahrten von Reinsdorf, Artern, Edersleben und Oberröblingen vom Durchgangsverkehr entlastet. Besondere Herausforderungen bei der Realisierung dieses Abschnittes stellten die Querung von zwei ehemaligen Braunkohlebergbaugebieten sowie eines Gebietes mit unterirdischen Auslaugungen dar. Mittels Injektionen von Zementsuspensionen wurden die vorhandenen Hohlräume des Bergbaugebietes stabilisiert und Teile der Fahrbahn im Auslaugungsbereich mittels einer Stahlbetonplatte verstärkt. Für die Querung des FFH-Gebietes „Gewässersystem Helmeniederung“ war zur besseren Belichtung des Bereiches unterhalb der Autobahnbrücke die Herstellung eines aufgeweiteten Autobahnquerschnitts mit einem verbreiterten Lichtschacht im Mittelstreifen erforderlich.

Rund 204 Mio. Euro betragen die Kosten für die rund 18 km lange Neubaustrecke zwischen der Anschlussstelle Heldrungen und dem Autobahndreieck Südharz, wobei der Thüringer Abschnitt von Heldrungen bis zur Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt sowie der noch in Bau befindliche Abschnitt von Sömmerda-Ost bis zur Anbindung an die B 85 mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden.

Nach Fertigstellung des noch in Bau befindlichen letzten Teilstückes zwischen Sömmerda-Ost und dem provisorischen Anschluss der B 85 wird eine durchgängige Befahrbarkeit der A 71 zwischen Schweinfurt in Bayern und dem Autobahndreieck Südharz in Sachsen-Anhalt erreicht sein. Durch Verknüpfungen mit der A 4, A 71/A 73 und A 38 wird dann eine wichtige Lücke im deutschen Fernstraßennetz geschlossen.

Tabelle 44 **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen**
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten**[1]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2013**
				von Baubeginn bis Ende 2013	**davon in 2013**	
		(Mio. €)		(km)		
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 71; Schweinfurt–Sangerhausen						
AS Sömmerda-O (B 176) (o)–Prov. AS B 85 (o)	04KB	76,1	11,3			11,3
AS Heldrungen–AS Artern (B 86)	04KB	90,7	8,7	8,7	8,7	
AS Artern–LGr TH/ST	04KB	51,0	4,3	4,3	4,3	
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
2 VKE vvierstreifig		**143,8**	**13,0**	**2**	**13,0**	
– **im Bau**						
1 VKE vierstreifig						**11,3**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
ö Magdala–w AS Jena-Göschwitz	46KB	371,3	11,8			11,8
A 9; München–Berlin						
AS Schleiz–AS Dittersdorf[2]	46KB	6,8[3]	9,0[4]			9,0
AS Dittersdorf–AS Triptis[2]	46KB	9,0[3]	10,0[4]			10,0
Insgesamt						
– **im Bau**						
3 VKE sechsstreifig						**30,8**
Ortsumgehungen						
B 19						
OU Fambach und Wernshausen-Niederschmalkalden	02KK	23,4	3,9			3,9
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE zweistreifig						**3,9**

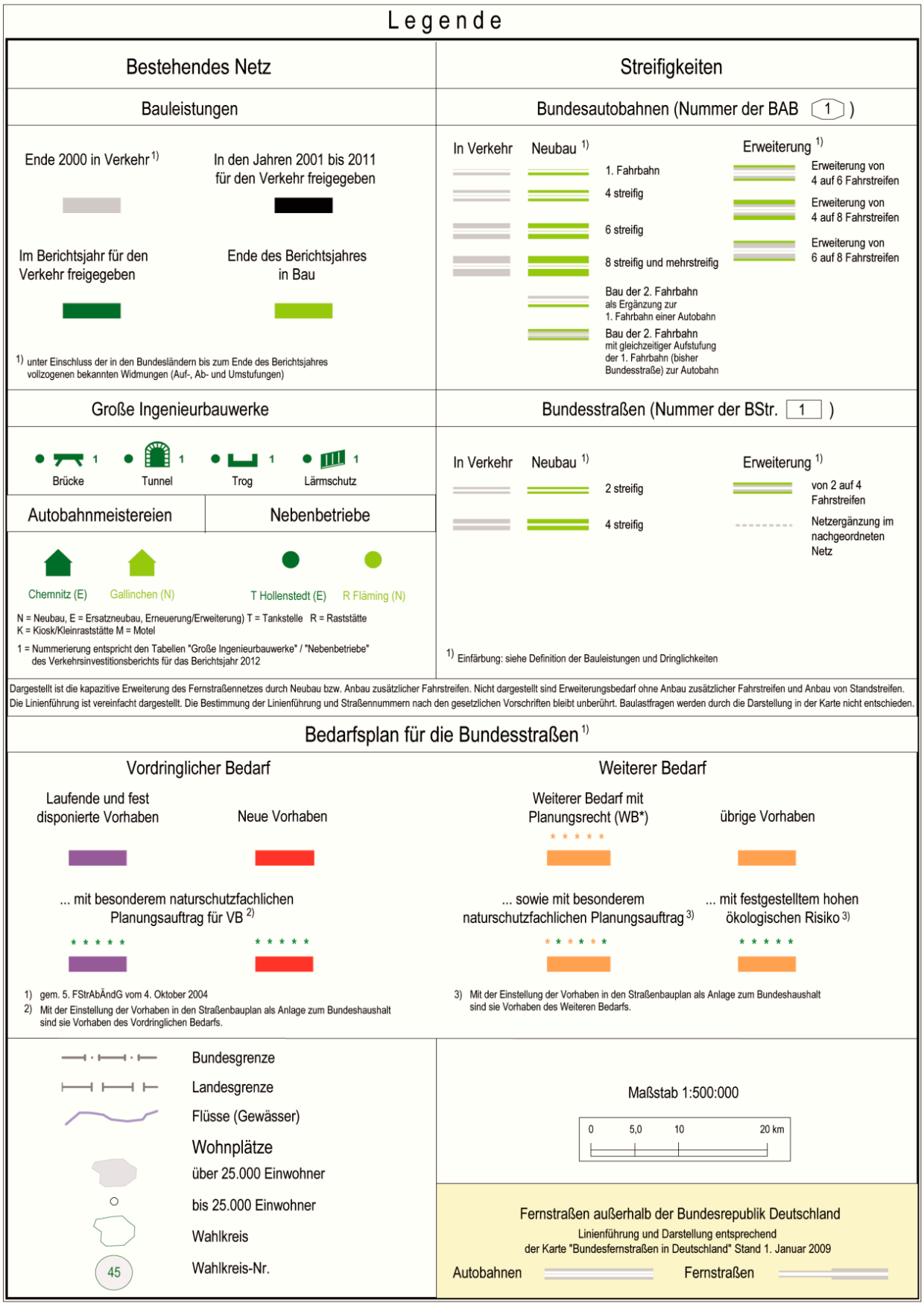
1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.

2) Realisierung im Rahmen der Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); LGr. BY/TH–AS Lederhose).

3) Kosten außerhalb ÖPP.

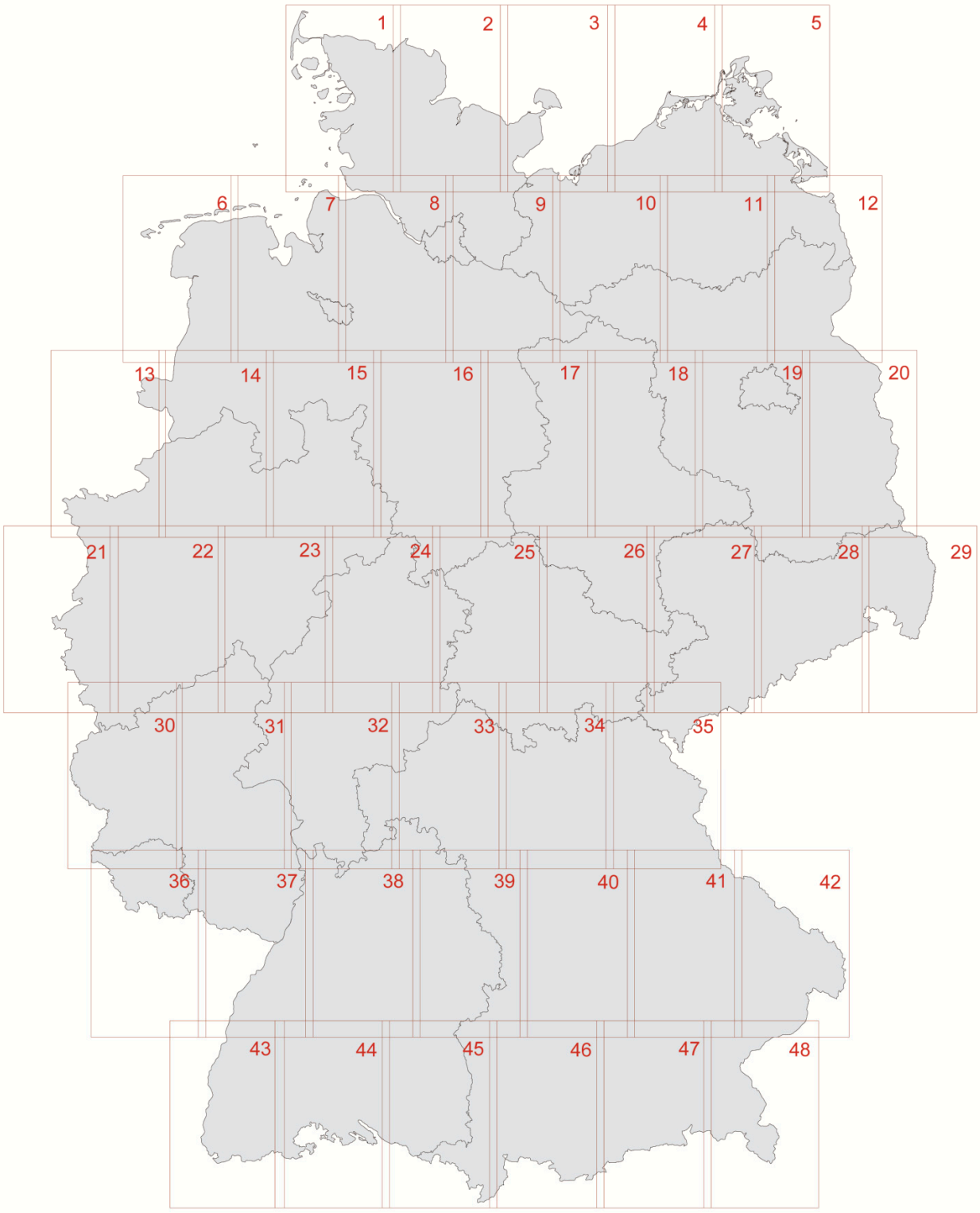
4) Konzessionslänge 46,5 km.

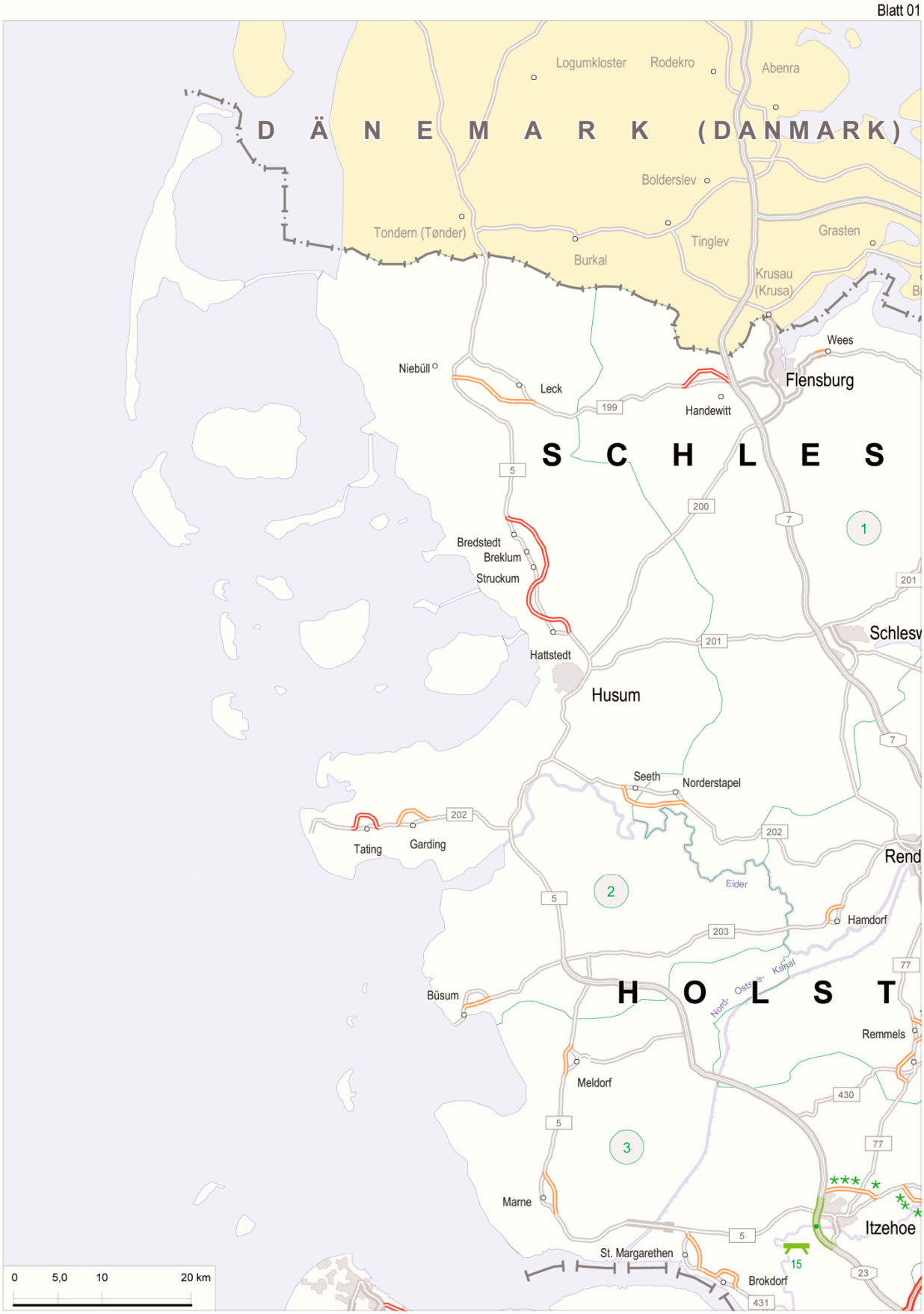
C.11.17 Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012“



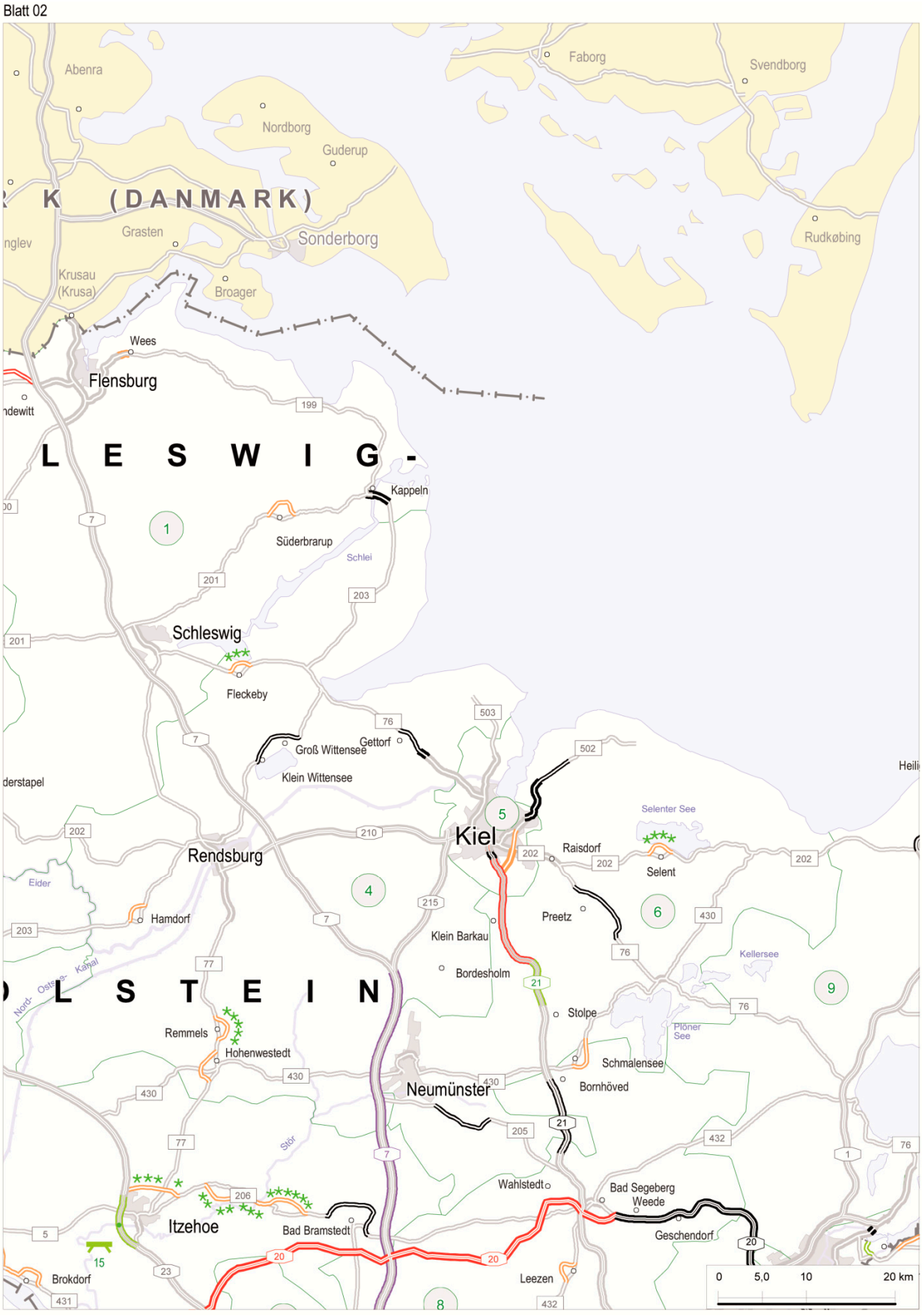
Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012

Übersicht Blattschnitte




Blatt 01
D Ä N E M A R K (DANMARK)
Logumkloster
Rodekro
Abenra
Bolderslev
Tondern (Tønder)
Burkal
Tinglev
Grasten
Krusau
(Krusa)
Wees
Flensburg
Niebüll
Leck
199
Handewitt
S C H L E S
5
200
7
1
Bredstedt
Breklum
Struckum
201
Schlesv
Hattstedt
Husum
7
Seeth
Norderstapel
202
Tating
Garding
202
Rend
Eider
2
5
Hamdorf
203
77
Büsum
H O L S T
Nord-Ostsee-Kanal
Remmels
Meldorf
430
5
77
3
Marne
Itzehoe
5
St. Margarethen
15
23
Brokdorf
431
0 5,0 10 20 km

Blatt 02


Abenra
Faborg
Svendborg
Nordborg
Guderup
K (DANMARK)
Grasten
Sonderborg
Rudkøbing
Krusau (Krusa)
Broager
Wees
Flensburg
199
L E S W I G -
Kappeln
Süderbrarup
Schlei
201
203
Schleswig
Fleckeby
76
503
Gettorf
Groß Wittensee
Klein Wittensee
502
Selenter See
Kiel
Raisdorf
Selent
202
210
Rendsburg
Eider
Hamdorf
215
Preetz
430
Klein Barkau
Kellersee
Bordesholm
21
L S T E I N
Nord-Ostsee-Kanal
Stolpe
Plöner See
Remmels
Hohenwestedt
Schmalensee
Neumünster
Bornhöved
205
Stör
Wahlstedt
Bad Segeberg
Weede
Itzehoe
206
Bad Bramstedt
Geschendorf
Brokdorf
Leezen
0 5,0 10 20 km

Blatt 03
Svendborg
Rudkøbing
Vording-
borg
Stalsted
Nakskov
Sakskøbing
Nykøbing
Maribo
Rødbyhavn
Gedser
Puttgarden
9
207
Heiligenhafen
1
Oldenburg
202
501
430
Kellersee
Grömitz
9
76
Bad Doberan
Neubukow
105
20
432
76
1
105
Selmsdorf
Wismar
M E
Warnow
20
Schönberg
Grevesmühlen
20
117
0 5,0 10 20 km
k

Blatt 04

Vording-
borg
Stage
Nykøbing
Gedser
O S T S E E
Altefähr
Stralsund
Ribnitz-Damgarten
Rövershagen
Bentwisch
Bad Doberan
Rostock
Sanitz
Tessin
Bad Sülze
Tribsees
Grimmen
Gnoien
Loitz
Dargun
Demmin
M E C K L E N B U R G -
Bützow
Teterow
Recknitz
Trebel
Peene
Tollense
Warnow
0 5,0 10 20 km

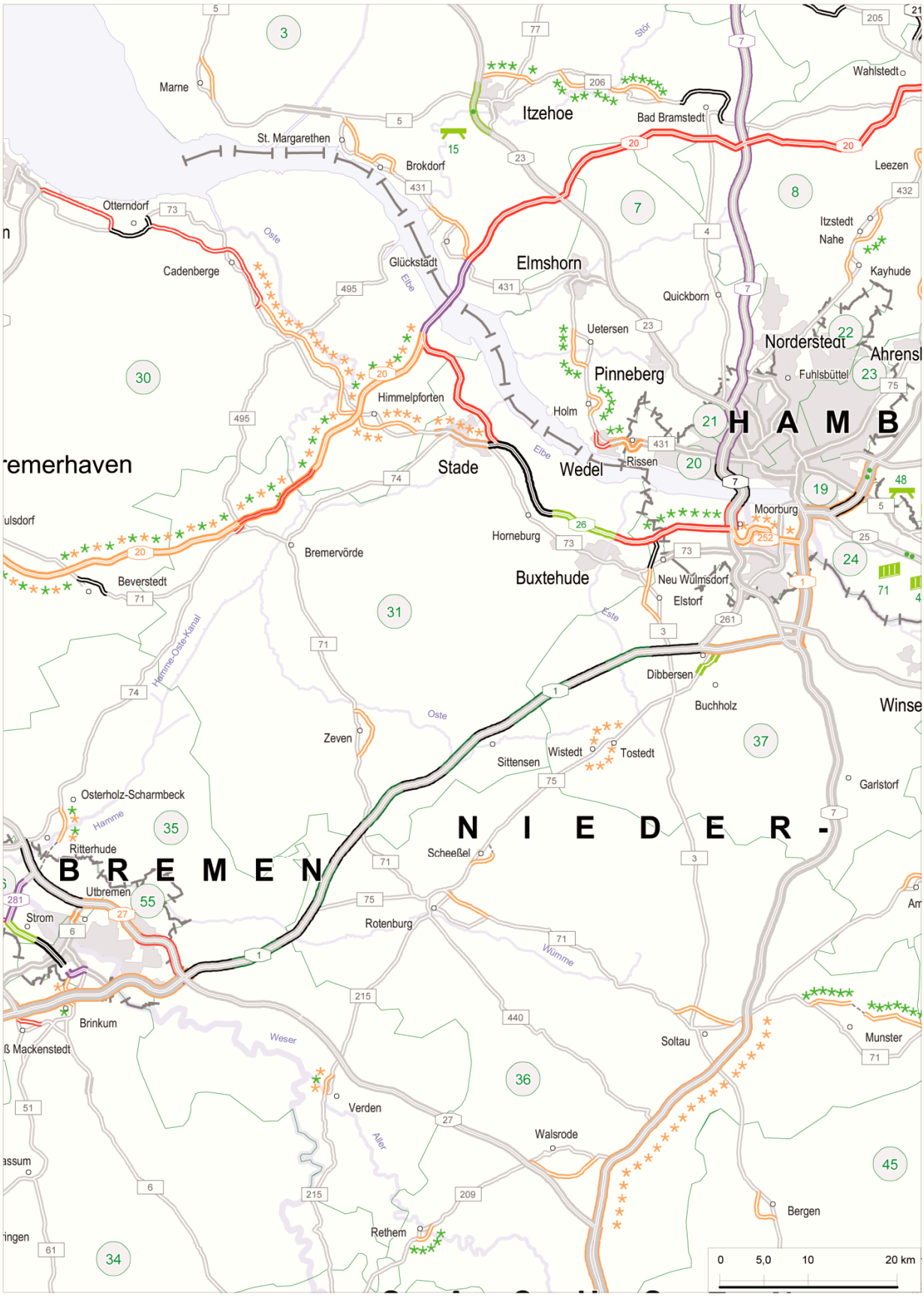
Blatt 05
E E
15
96
15
Bergen
Karow
196
Samtens
119
96
Altefähr
Stralsund
105
15
194
96
Wilmshagen
Grimmen
Levenhagen
Greifswald
Wolgast
111
109
194
20
111
16
Loitz
Gützkow
Peene
Jarmen
Murchin
Swinemünde
(Swinoujscie)
Dargun
110
110
110
R G
Demmin
Peene
Tollense
Anklam
199
194
0 5,0 10 20 km

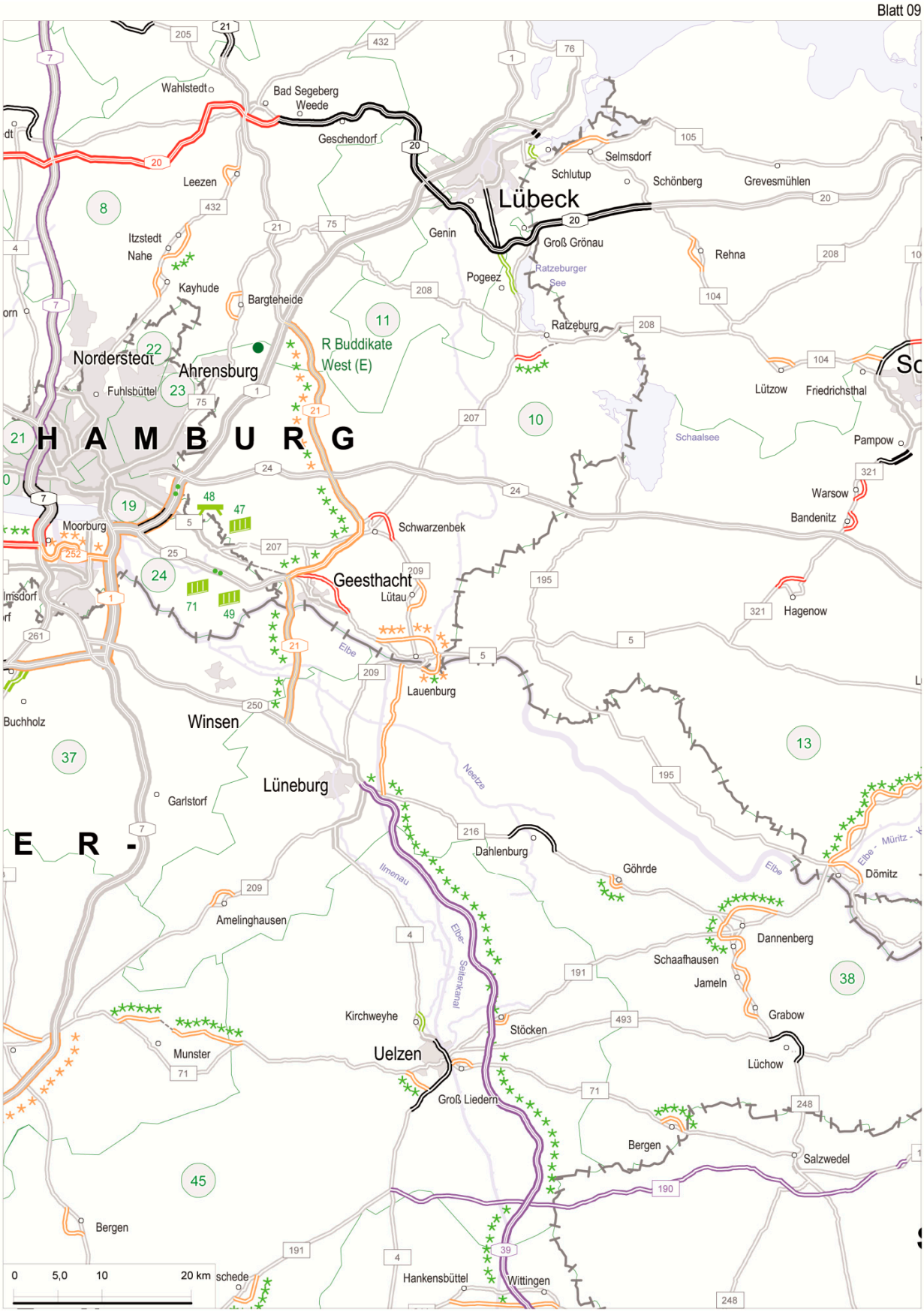
Blatt 06

Carolinensiel
461
27
Norden
72
210
Wittmund
Moordorf
Aurich
Ems-
Jade-
Kanal
25
210
210
Friedebur
436
Emden
Riepe
Delfzijl
31
72
Eemskanaal
Ems
Groningen
28
Filsum
31
Bunde
280
Leer
Winschoten
438
70
Zuidlaren
72
31
Papenburg
401
Assen
Hoofdvaart
Stadskanaal
Dörpen
Borger
26
Odoorn
Beilen
70
408
Emmen
Hoogeveen
402
0
5,0
10
20 km

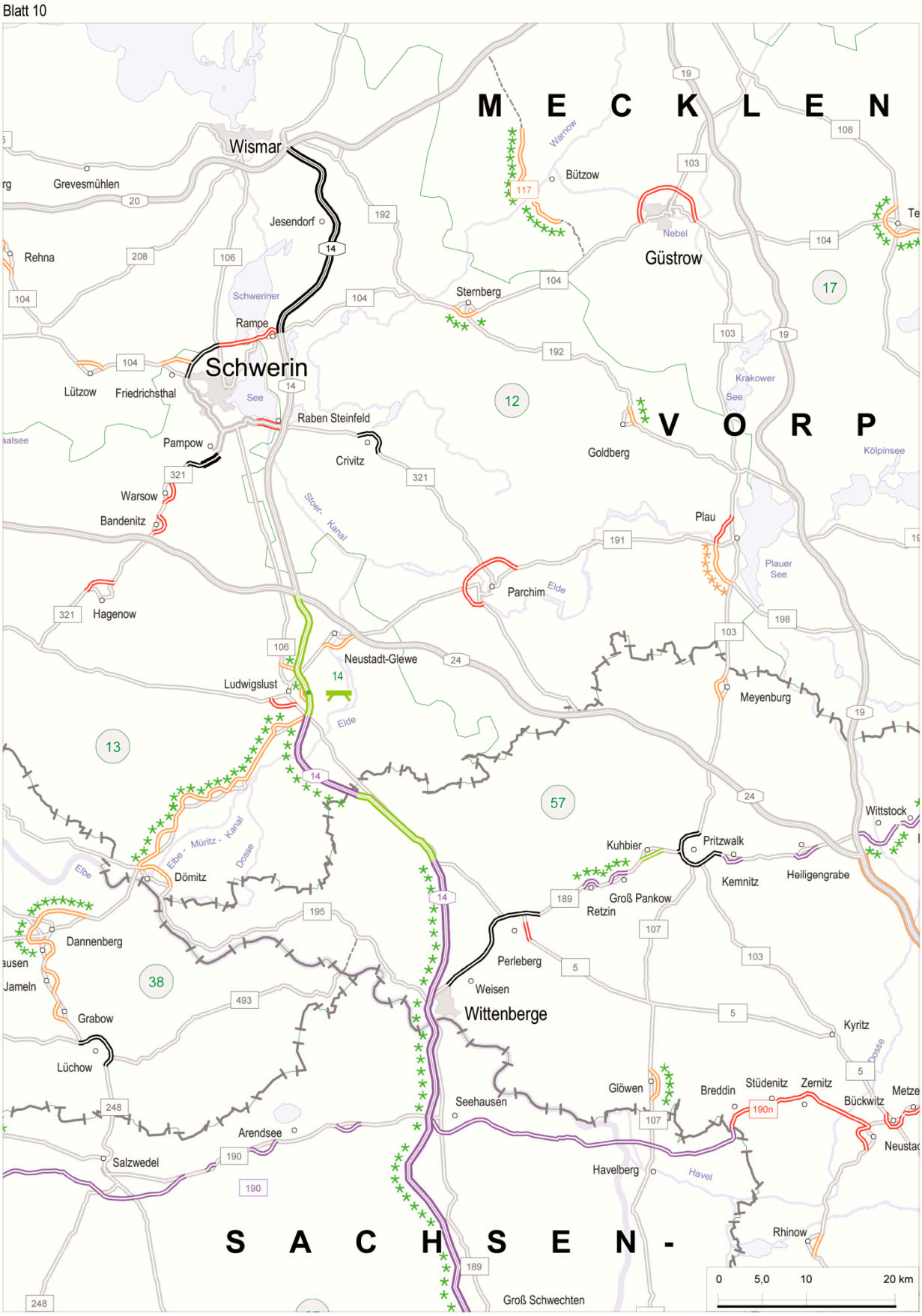
Blatt 07
Marne
Otterndorf
Cuxhaven
Cadenberge
Carolinensiel
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Wittmund
Jever
Schortens
Gross Ostiem
Nordenham
Wulsdorf
Aurich
Ems-Jade-Kanal
Friedeburg
Esenshamm
Ellwürden
Beverstedt
Rodenkirchen
Wesser
Brake
Hamme-Oste-Kanal
Mittelort
Loyerberg
Filsum
Zwischenahner Meer
Huntebrueck
Farge
Osterholz-Scharmbeck
Hamme
Berne
Ritterhude
Oldenburg
Harmenhausen
Utbremen
Bookholzberg
Strom
Küstenkanal
Delmenhorst
Brinkum
Groß Mackenstedt
Bassum
Cloppenburg
Lastrup
Twistringen
Essen
Vechta
0 5,0 10 20 km

Blatt 08


Marne
St. Margarethen
Brokdorf
Itzehoe
Bad Bramstedt
Wahlstedt
Leezen
Otterndorf
Cadenberge
Glückstadt
Elmshorn
Quickborn
Itzstedt
Nahe
Kayhude
Uetersen
Pinneberg
Norderstedt
Fuhlsbüttel
Ahrensl
Himmelpforten
Holm
Rissen
H A M B
Stade
Wedel
Moorburg
Horneburg
Bremervörde
Buxtehude
Neu Wulmsdorf
Elstorf
Beverstedt
Dibbersen
Buchholz
Winse
Zeven
Sittensen
Wistedt
Tostedt
Garlstorf
Osterholz-Scharmbeck
Ritterhude
N I E D E R -
B R E M E N
Scheeßel
Utbremen
Strom
Rotenburg
Brinkum
Soltau
Munster
Verden
Walsrode
Bergen
Rethem
Hamme-Oste-Kanal
Oste
Elbe
Este
Wümme
Weser
Aller
0 5,0 10 20 km

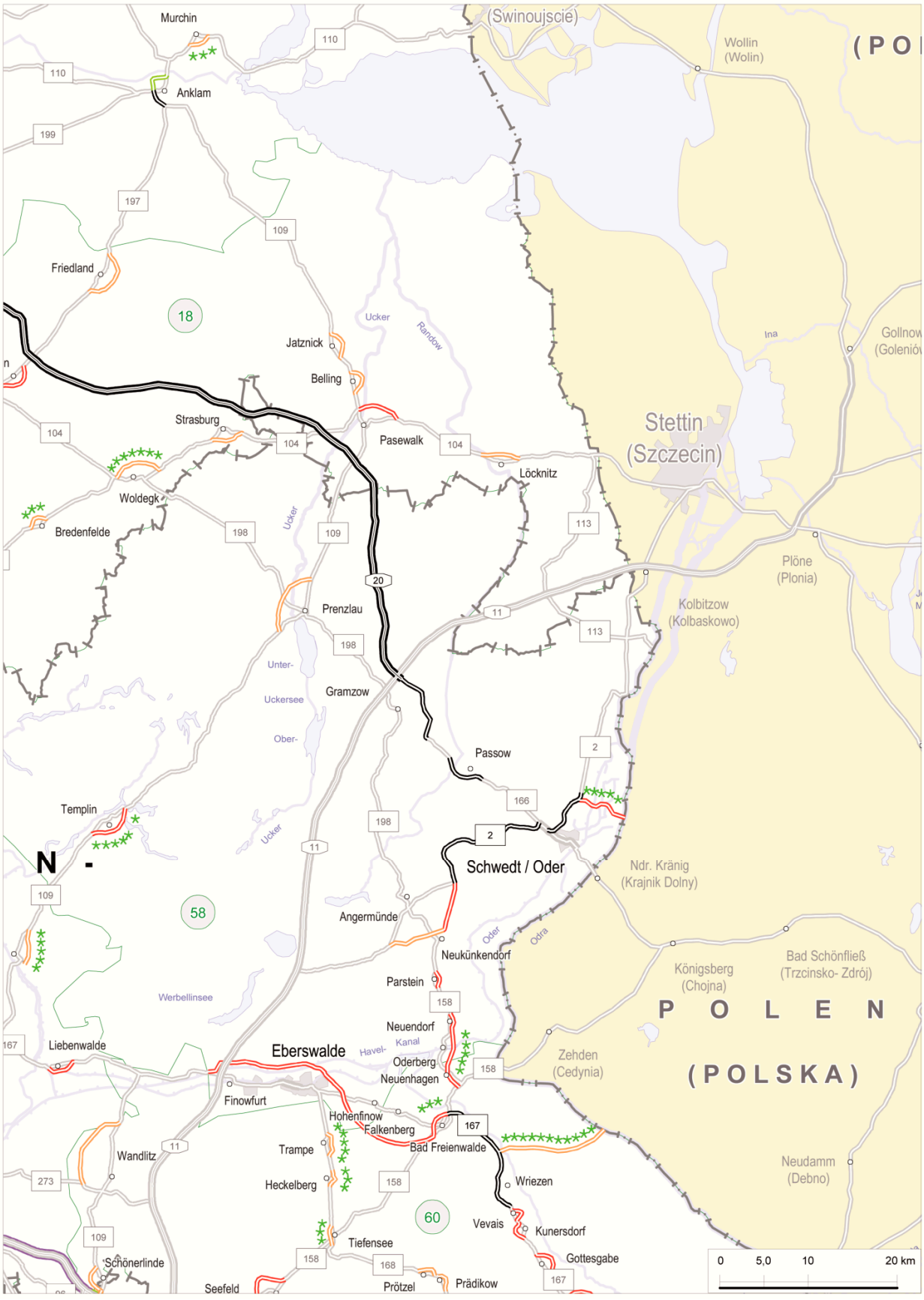

Blatt 09
Wahlstedt
Bad Segeberg
Weede
Geschendorf
Leezen
Itzstedt
Nahe
Kayhude
Bargteheide
Lübeck
Selmsdorf
Schlutup
Schönberg
Grevesmühlen
Genin
Groß Grönau
Rehna
Pogeez
Ratzeburger See
Ratzeburg
Lützow
Friedrichsthal
Schaalsee
Pampow
Warsow
Bandenitz
Hagenow
Nordersted
Ahrensburg
Fuhlsbüttel
R Buddikate
West (E)
H A M B U R G
Moorburg
Schwarzenbek
Geesthacht
Lütau
Lauenburg
Elbe
Buchholz
Winsen
Garlstorf
Lüneburg
Neetze
Ilmenau
Elbe-Seitenkanal
Dahlenburg
Göhrde
Dömitz
Müritz - Elbe
Amelinghausen
Dannenberg
Schaafhausen
Jameln
Grabow
Lüchow
Kirchweyhe
Stöcken
Uelzen
Groß Liedern
Munster
Bergen
Salzwedel
Hankensbüttel
Wittingen
0 5,0 10 20 km

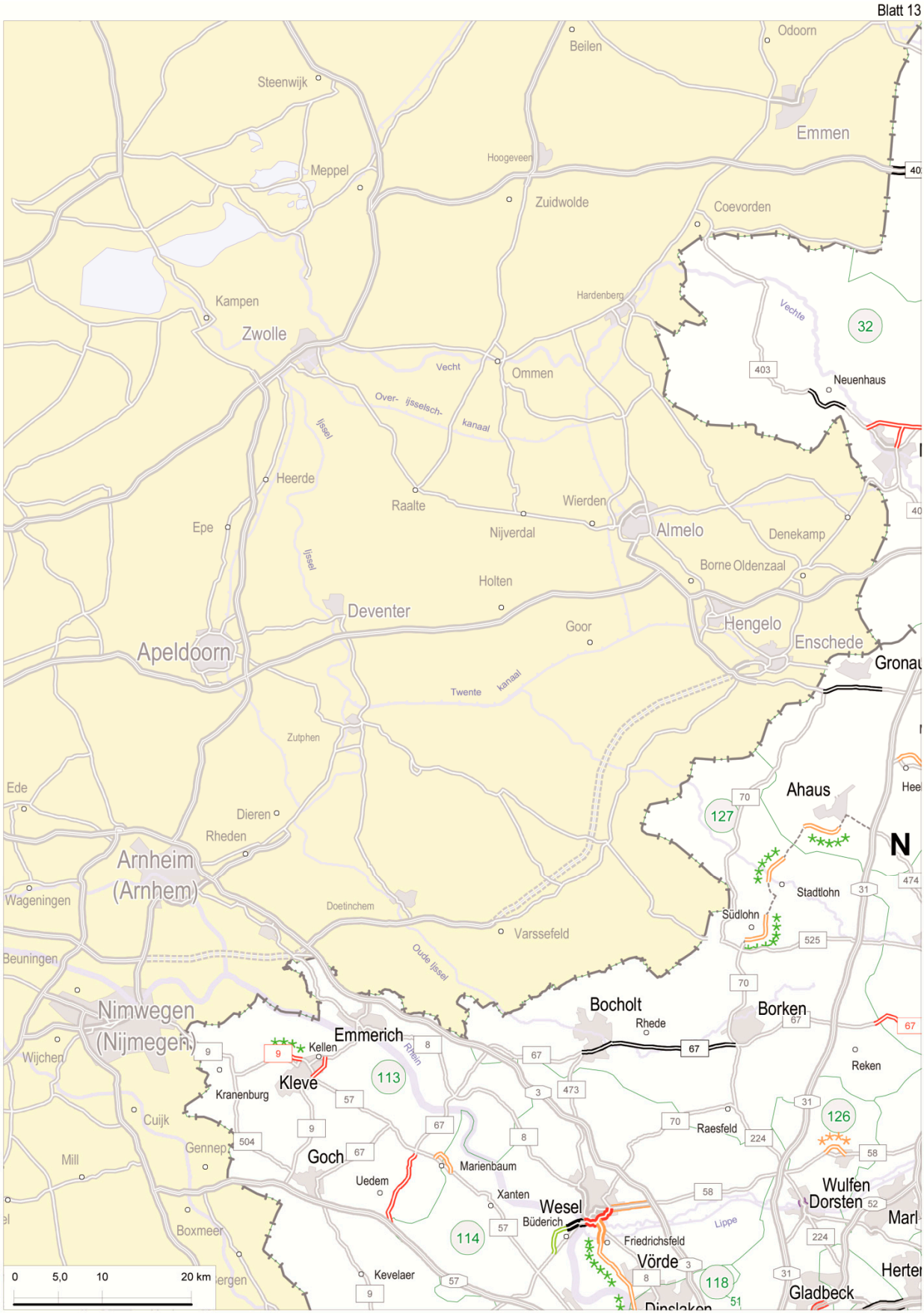
Blatt 10


M E C K L E N
V O R P
S A C H S E N -
Wismar
Grevesmühlen
Jesendorf
Rehna
Schweriner See
Rampe
Schwerin
Lützow
Friedrichsthal
Raben Steinfeld
Pampow
Crivitz
Warsow
Bandenitz
Hagenow
Ludwigslust
Neustadt-Glewe
Stoer-Kanal
Elde
Parchim
Bützow
Warnow
Güstrow
Nebel
Sternberg
Krakower See
Goldberg
Kölpinsee
Plau
Plauer See
Meyenburg
Wittstock
Pritzwalk
Kuhbier
Kemnitz
Heiligengrabe
Groß Pankow
Retzin
Perleberg
Weisen
Wittenberge
Kyritz
Dosse
Glöwen
Breddin
Stüdenitz
Zernitz
Bückwitz
Seehausen
Havelberg
Havel
Rhinow
Arendsee
Salzwedel
Lüchow
Grabow
Dannenberg
Jameln
Dömitz
Elbe
Elbe-Müritz-Kanal
Elde
Groß Schwechten
0 5,0 10 20 km

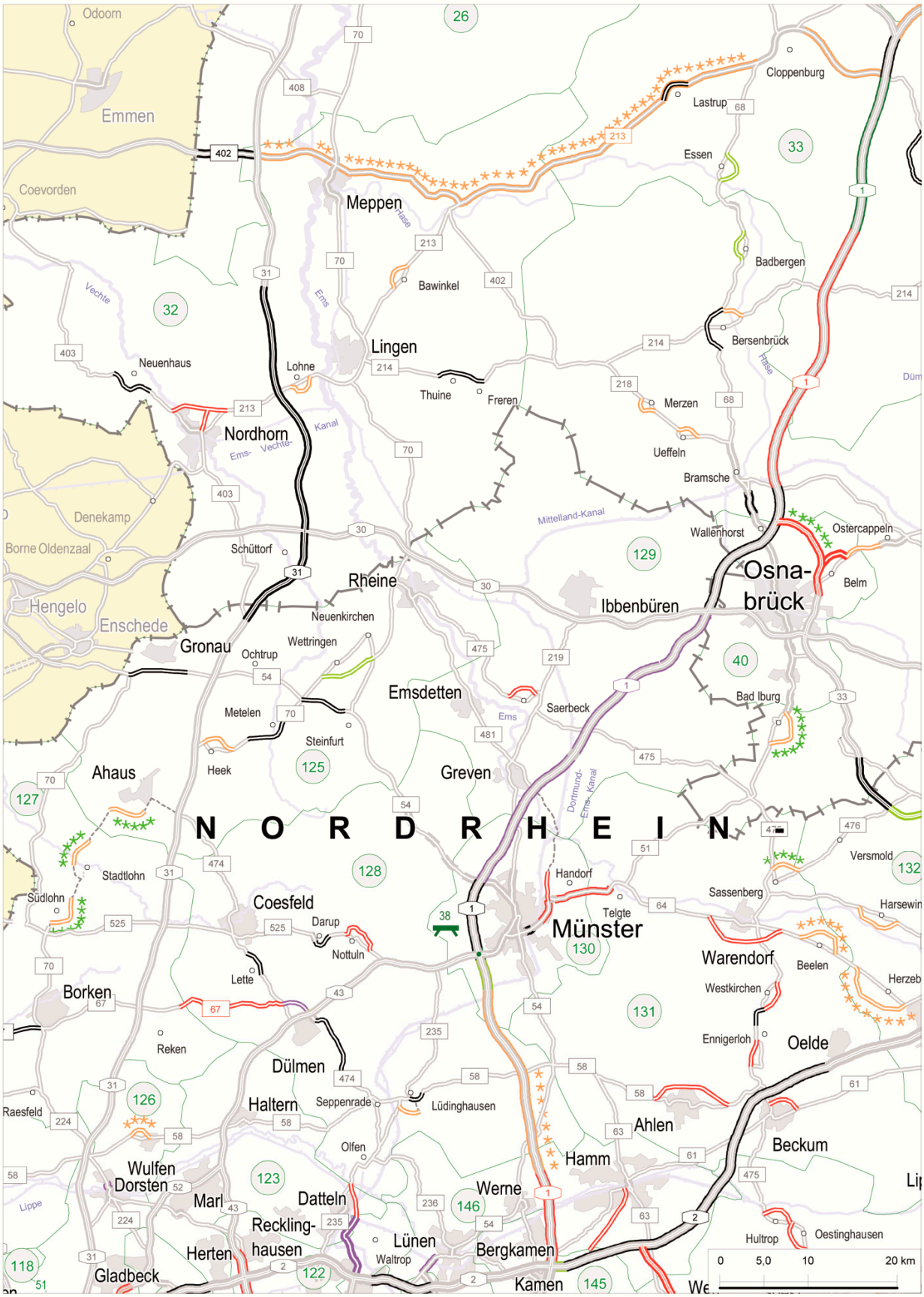
Blatt 11
L E N B U R G -
O R P O M M E R N
B R A N D E N -
Jarmen
Murchin
Dargun
Demmin
Anklam
Peene
Tollense
Kummerower See
Teterow
Malchin
Stavenhagen
Altentreptow
Friedland
Malchiner See
Krakower See
Neubrandenburg
Warlin
Küsow
Strasburg
Kölpinsee
Waren
Penzlin
Woldegk
Usadel
Bredenfelde
Plau
Plauer See
Müritz
Neustrelitz
Weisdin
Meyenburg
Mirow
Fürstenberg
Templin
Wittstock
Babitz
Pritzwalk
Kemnitz
Heiligengrabe
Havel
Altlüdersdorf
Gransee
Zehdenick
Werbellinsee
Kyritz
Dosse
Altruppin
Löwenberg
Neulöwenberg
Liebenwalde
Dabergotz
Kerzlin
Wulkow
Neuruppin
Herzberg
Grieben
Breddin
Stüdenitz
Zernitz
Bückwitz
Metzelthin
Wildberg
Teschendorf
Ganzer
Neustadt
Rhin-Kanal
Wandlitz
Oranienburg
Rhinow
Schönerlinde
0 5,0 10 20 km

Blatt 12


Murchin
Anklam
Friedland
Jatznick
Belling
Strasburg
Pasewalk
Löcknitz
Woldegk
Bredenfelde
Prenzlau
Gramzow
Passow
Templin
Schwedt / Oder
Angermünde
Neukünkendorf
Parstein
Neuendorf
Oderberg
Neuenhagen
Eberswalde
Liebenwalde
Finowfurt
Hohenfinow
Falkenberg
Bad Freienwalde
Wandlitz
Trampe
Heckelberg
Wriezen
Vevais
Kunersdorf
Tiefensee
Gottesgabe
Schönerlinde
Seefeld
Prötzel
Prädikow
Stettin
(Szczecin)
Swinoujscie
Wollin
(Wolin)
Plöne
(Plonia)
Kolbitzow
(Kolbaskowo)
Ndr. Kränig
(Krajnik Dolny)
Königsberg
(Chojna)
Bad Schönfließ
(Trzcinsko- Zdrój)
Zehden
(Cedynia)
Neudamm
(Debno)
P O L E N
(POLSKA)
Gollnow
(Goleniów)
Ucker
Randow
Ina
Unter-
Uckersee
Ober-
Werbellinsee
Havel-
Kanal
Oder
Odra
N
0 5,0 10 20 km

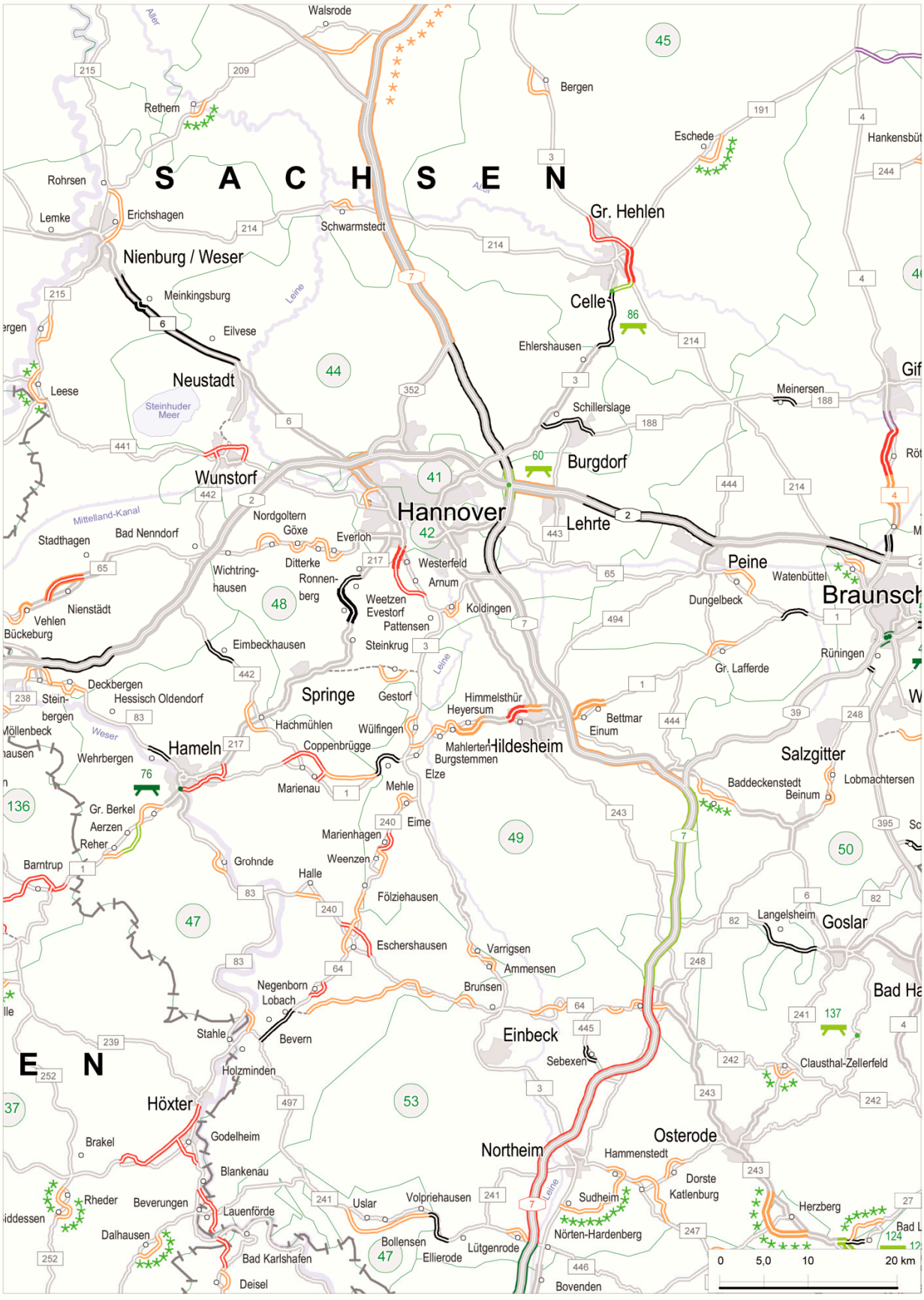

Blatt 13
Odoorn
Beilen
Steenwijk
Emmen
Hoogeveen
Meppel
Zuidwolde
Coevorden
Hardenberg
Kampen
Zwolle
Vechte
Ommen
Neuenhaus
Over- ijsselsch- kanaal
Ijssel
Heerde
Raalte
Wierden
Epe
Nijverdal
Almelo
Denekamp
Borne
Oldenzaal
Holten
Deventer
Goor
Hengelo
Enschede
Apeldoorn
Twente kanaal
Zutphen
Ede
Dieren
Rheden
Ahaus
Arnheim (Arnhem)
Wageningen
Doetinchem
Stadtlohn
Südlohn
Varssefeld
Beuningen
Oude Ijssel
Nimwegen (Nijmegen)
Bocholt
Rhede
Borken
Emmerich
Kellen
Wijchen
Kleve
Rhein
Reken
Kranenburg
Cuijk
Raesfeld
Gennep
Goch
Marienbaum
Mill
Uedem
Xanten
Wesel
Büderich
Lippe
Wulfen
Dorsten
Boxmeer
Friedrichsfeld
Vörde
Kevelaer
Gladbeck
0 5,0 10 20 km

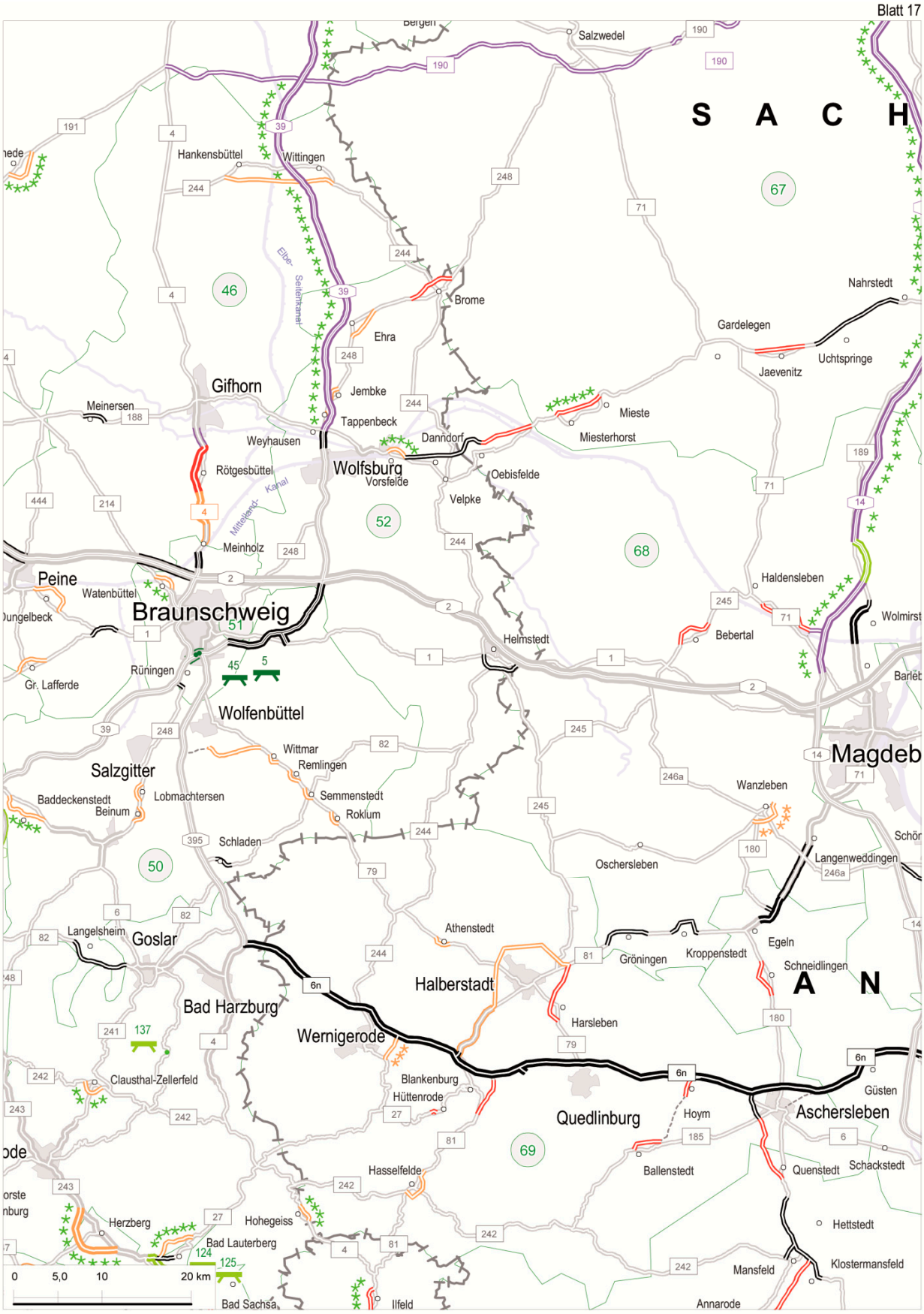
Blatt 14


N O R D R H E I N
Münster
Osna-
brück
Rheine
Emsdetten
Greven
Coesfeld
Ahaus
Gronau
Enschede
Hengelo
Borken
Dülmen
Lingen
Meppen
Nordhorn
Coevorden
Emmen
Odoorn
Denekamp
Borne Oldenzaal
Neuenhaus
Bawinkel
Thuine
Freren
Lohne
Schüttorf
Neuenkirchen
Wettringen
Ochtrup
Metelen
Steinfurt
Heek
Stadtlohn
Südlohn
Reken
Lette
Darup
Nottuln
Lüdinghausen
Seppenrade
Haltern
Raesfeld
Wulfen
Dorsten
Marl
Olfen
Datteln
Reckling-
hausen
Herten
Gladbeck
Waltrop
Lünen
Werne
Bergkamen
Kamen
Hamm
Ahlen
Oelde
Beckum
Warendorf
Westkirchen
Ennigerloh
Beelen
Sassenberg
Handorf
Telgte
Harsewinkel
Versmold
Bad Iburg
Saerbeck
Ibbenbüren
Wallenhorst
Ostercappeln
Belm
Bramsche
Ueffeln
Merzen
Bersenbrück
Badbergen
Essen
Lastrup
Cloppenburg
Hultrop
Oestinghausen
Mittelland-Kanal
Dortmund-
Ems-Kanal
Ems
Vechte
Hase
0 5,0 10 20 km

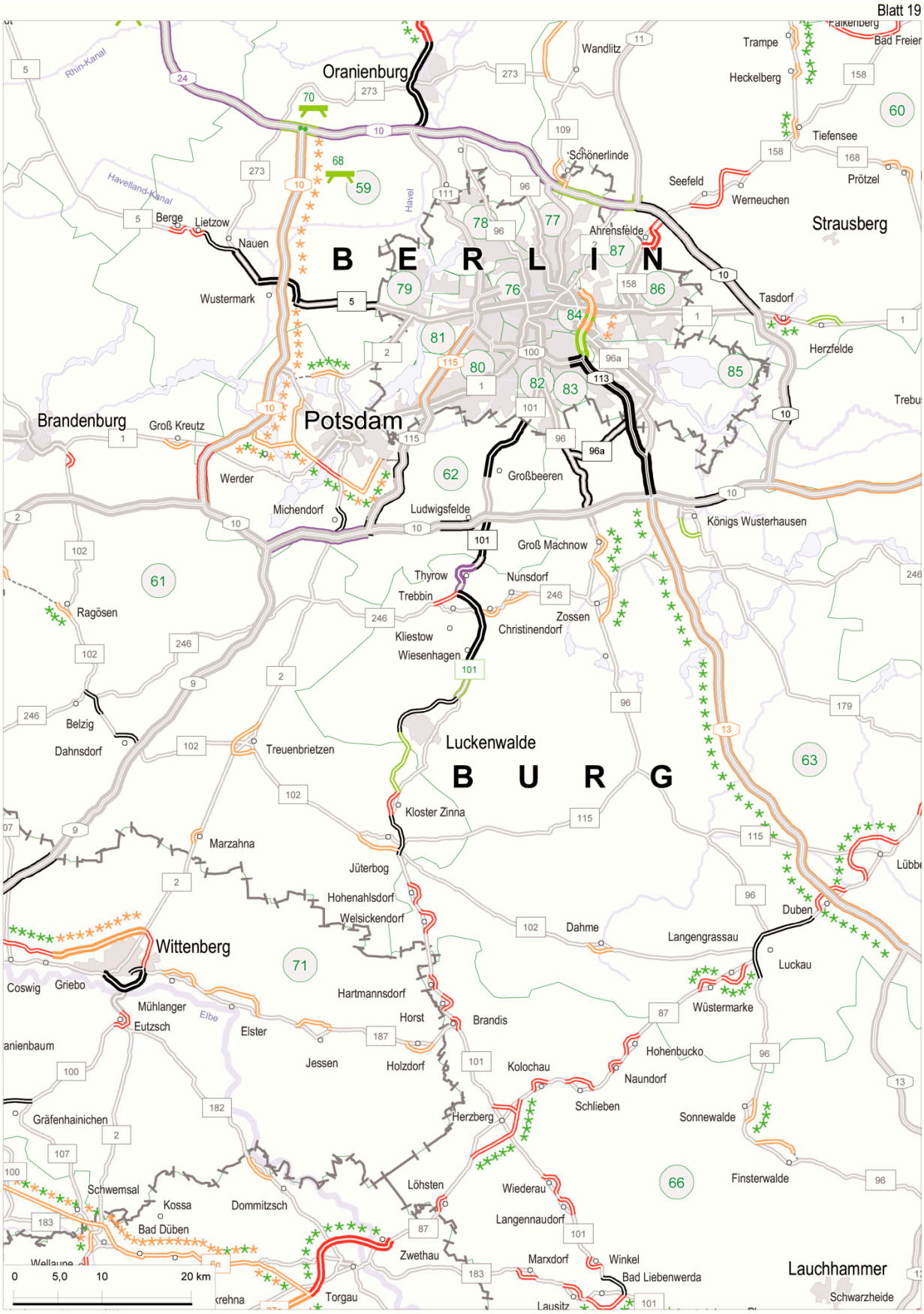
Blatt 15
Cloppenburg
Bassum
Twistringen
Vechta
Barnstorf
Cornau
Sulingen
Rethem
Rohrsen
Lemke
Erichshagen
Nienburg / Wes
Badbergen
Diepholz
Barenburg
Meinkingsbur
Landesbergen
Bersenbrück
Wagenfeld
Dümmer
Leese
Neustad
Steinhuder Meer
Rahden
Wun
Mittelland-Kanal
Bad Nenndorf
Stadthagen
Ostercappeln
Osna-brück
Belm
Minden
Preuss. Oldendorf
Lübbecke
Hille
Bad Oeynhausen
Nienstädt
Vehlen
Bückeburg
Bünde
Löhne
Rinteln
Deckbergen
Hessisch Oldendorf
Stein-bergen
Möllenbeck
Weser
Hameln
Bad Iburg
Herford
Exter
Langenholzhausen
Wehrbergen
Hohenhausen
Borgholzhausen
Bad Salzuflen
Gr. Berkel
Aerzen
Reher
Bielefeld
Lemgo
Versmold
Steinhagen
Lage
Barntrup
Sassenberg
Harsewinkel
Brackwede
Kachtenhausen
Ummeln
Gütersloh
Helpup
Detmold
Istrup
Herrentrup
Bad Meinberg
Warendorf
Beelen
Herzebrock
Westkirchen
Belle
Ennigerloh
Oelde
Rheda-Wiedenbrück
Ems
W E S T F A L E N
Rietberg
Delbrück
Höxter
Brakel
Beckum
Lippe
Paderborn
Lippstadt
Rheder
Beverungen
Siddessen
Dalhausen
Salzkotten
Hultrop
Oestinghausen
Erwitte
0 5,0 10 20 km

Blatt 16

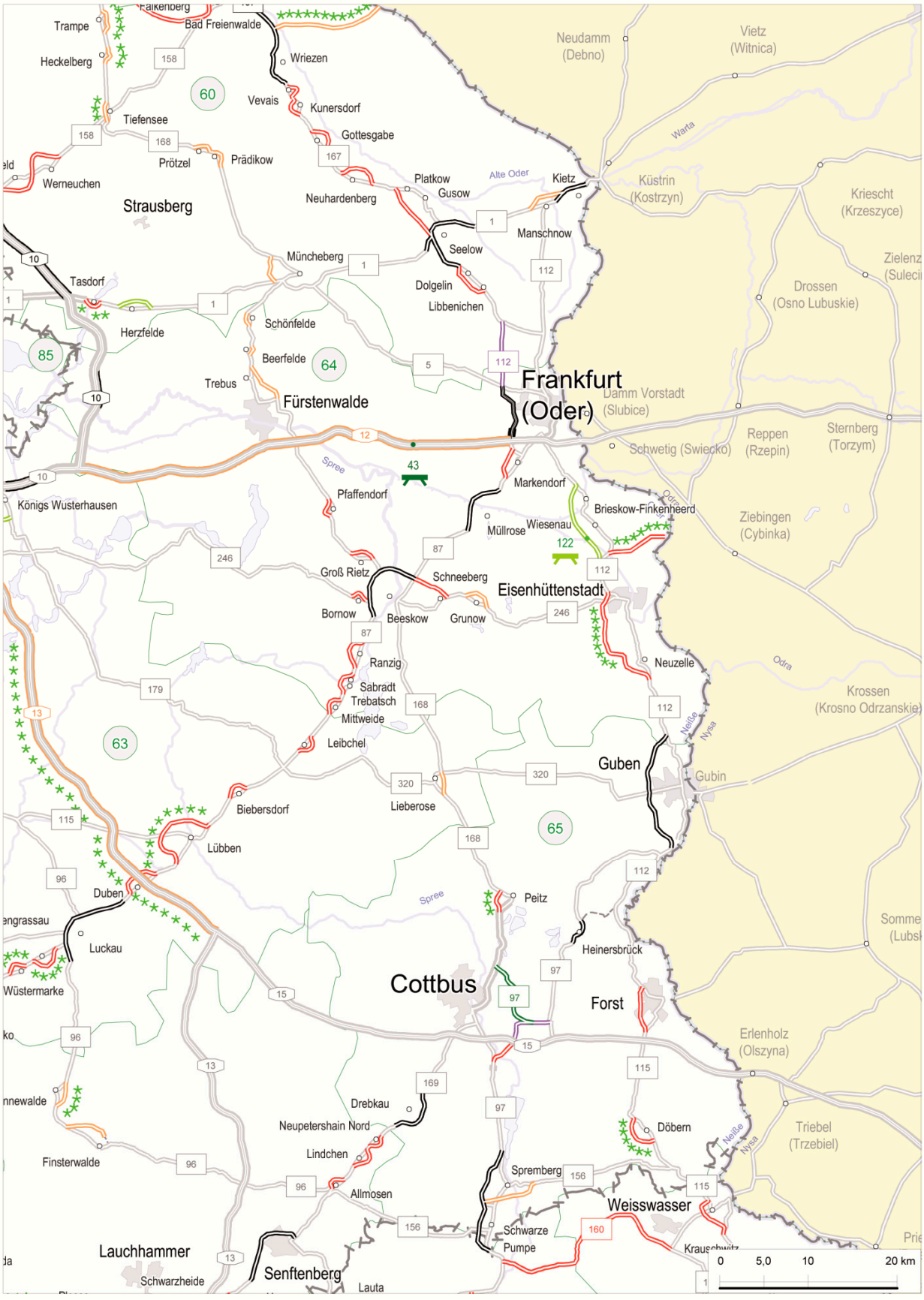

Walsrode
Rethem
Bergen
Eschede
Hankensbüt
S A C H S E N
Rohrsen
Lemke
Erichshagen
Schwarmstedt
Gr. Hehlen
Nienburg / Weser
Meinkingsburg
Celle
Eilvese
Ehlershausen
Neustadt
Leese
Steinhuder Meer
Meinersen
Schillerslage
Wunstorf
Burgdorf
Hannover
Lehrte
Peine
Mittelland-Kanal
Stadthagen
Bad Nenndorf
Nordgoltern
Göxe
Everloh
Ditterke
Westerfeld
Arnum
Wichtring-hausen
Ronnen-berg
Weetzen
Evestorf
Pattensen
Koldingen
Watenbüttel
Braunsch
Dungelbeck
Nienstädt
Vehlen
Bückeburg
Eimbeckhausen
Steinkrug
Rüningen
Gr. Lafferde
Deckbergen
Hessisch Oldendorf
Springe
Gestorf
Himmelsthür
Heyersum
Bettmar
Einum
Stein-bergen
Hachmühlen
Wülfingen
Coppenbrügge
Mahlerten
Burgstemmen
Hildesheim
Salzgitter
Hameln
Wehrbergen
Elze
Baddeckenstedt
Beinum
Lobmachtersen
Marienau
Mehle
Gr. Berkel
Aerzen
Reher
Eime
Marienhagen
Barntrup
Grohnde
Weenzen
Halle
Fölziehausen
Langelsheim
Goslar
Eschershausen
Varrigsen
Ammensen
Negenborn
Lobach
Brunsen
Bad Ha
Stahle
Bevern
Einbeck
Sebexen
Clausthal-Zellerfeld
Holzminden
Höxter
Brakel
Godelheim
Northeim
Osterode
Hammenstedt
Blankenau
Dorste
Katlenburg
Rheder
Beverungen
Lauenförde
Uslar
Volpriehausen
Sudheim
Herzberg
Dalhausen
Bollensen
Ellierode
Lütgenrode
Nörten-Hardenberg
Bad Karlshafen
Deisel
Bovenden
0 5,0 10 20 km

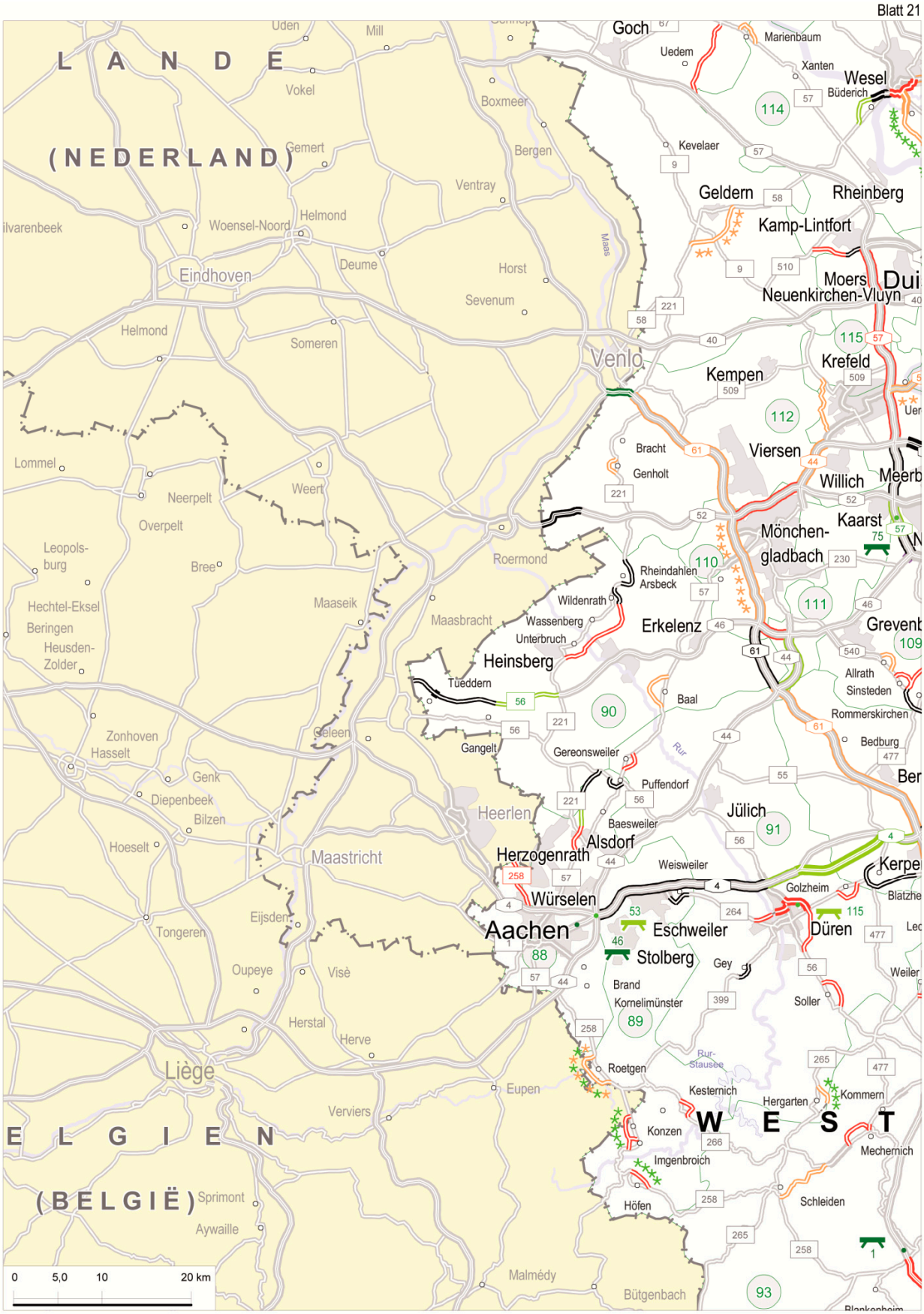

Blatt 17
S A C H
A N
Salzwedel
Hankensbüttel
Wittingen
Brome
Ehra
Gifhorn
Jembke
Meinersen
Tappenbeck
Weyhausen
Rötgesbüttel
Wolfsburg
Vorsfelde
Danndorf
Oebisfelde
Velpke
Mieste
Miesterhorst
Gardelegen
Nahrstedt
Uchtspringe
Jaevenitz
Meinholz
Peine
Watenbüttel
Braunschweig
Rüningen
Gr. Lafferde
Helmstedt
Bebertal
Haldensleben
Wolmirst
Wolfenbüttel
Salzgitter
Wittmar
Remlingen
Semmenstedt
Roklum
Lobmachtersen
Baddeckenstedt
Beinum
Schladen
Oschersleben
Wanzleben
Langenweddingen
Magdeb
Langelsheim
Goslar
Athenstedt
Halberstadt
Gröningen
Kroppenstedt
Egeln
Schneidlingen
Harsleben
Bad Harzburg
Wernigerode
Blankenburg
Hüttenrode
Quedlinburg
Hoym
Ballenstedt
Aschersleben
Güsten
Quenstedt
Schackstedt
Hettstedt
Clausthal-Zellerfeld
Hasselfelde
Herzberg
Hohegeiss
Bad Lauterberg
Bad Sachsa
Ilfeld
Mansfeld
Klostermansfeld
Annarode
0 5,0 10 20 km

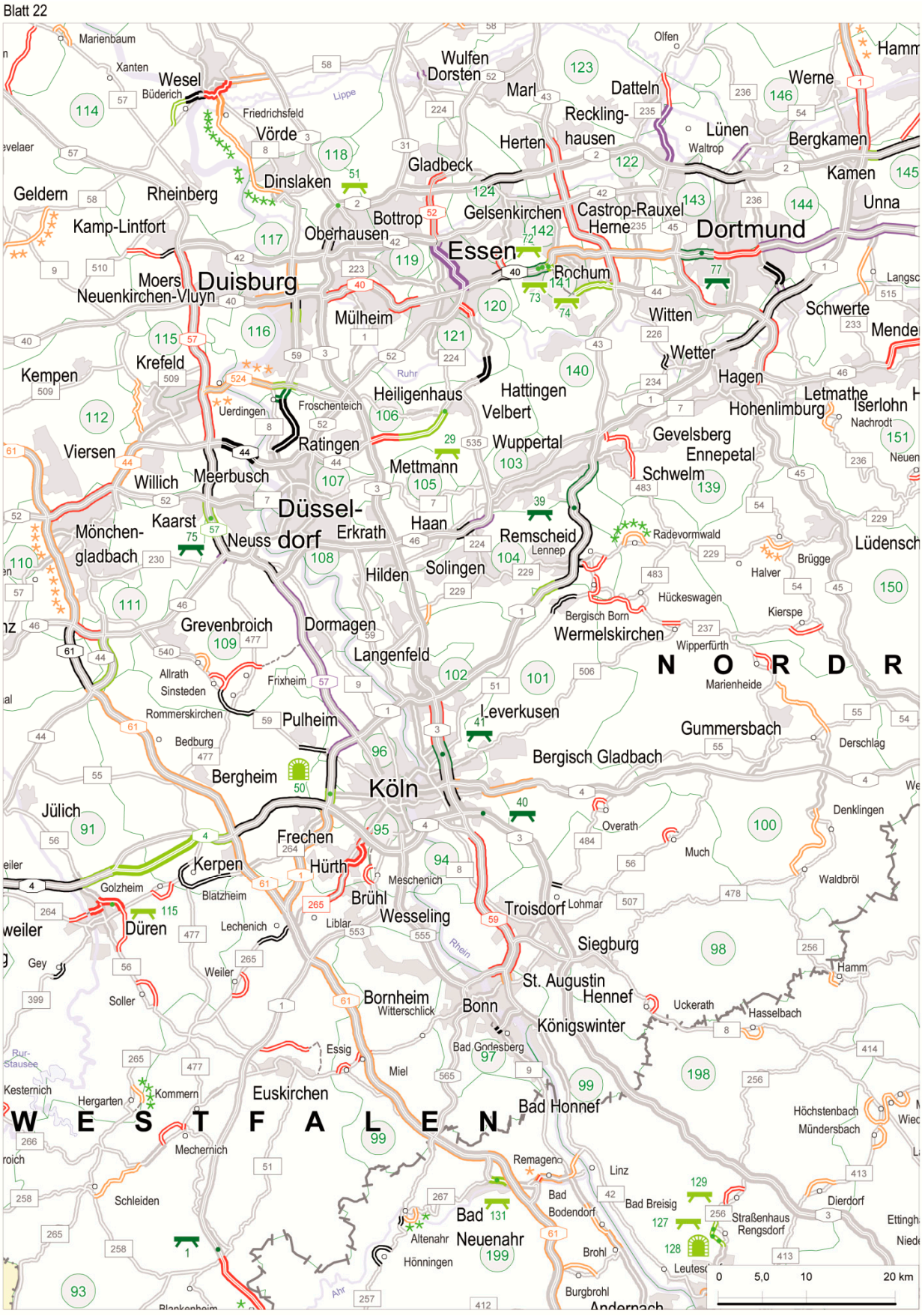
Blatt 18
S A C H S E N -
A N H A L T
Havelberg
Havel
Rhinow
Rhin-Kanal
Havelland-Kanal
Groß Schwechten
Stendal
Nahrstedt
Gardelegen
Uchtspringe
Jaevenitz
Tangermünde
Rathenow
Berge
Lietzow
Premnitz
Brandenburg
Groß Kreutz
Genthin
Plaue
Plauer See
Elbe
Elbe- Havel- Kanal
Haldensleben
Bebertal
Wolmirstedt
Burg
Wollin
Ragösen
Barleben
Königsborn
Magdeburg
Wahlitz
Dannigkow
Leitzkau
Belzig
Dahnsdorf
Wanzleben
Gommern
Plötzky
Schönebeck
Langenweddingen
Zerbst
Egeln
Schneidlingen
Aken
Roßlau
Dessau
Coswig
Griebo
Wittenberg
Mühlanger
Eutzsch
Mosigkau
Oranienbaum
Köthen
Bernburg
Güsten
Aschersleben
Quenstedt
Schackstedt
Hettstedt
Mansfeld
Klostermansfeld
Annarode
Prosigk
Gnetsch
Radegast
Wolfen
Gräfenhainichen
Schwemsal
Kossa
Bad Düben
Sandersdorf
Bitterfeld
Zörbig
Brehna
Saale
Mulde
0 5,0 10 20 km

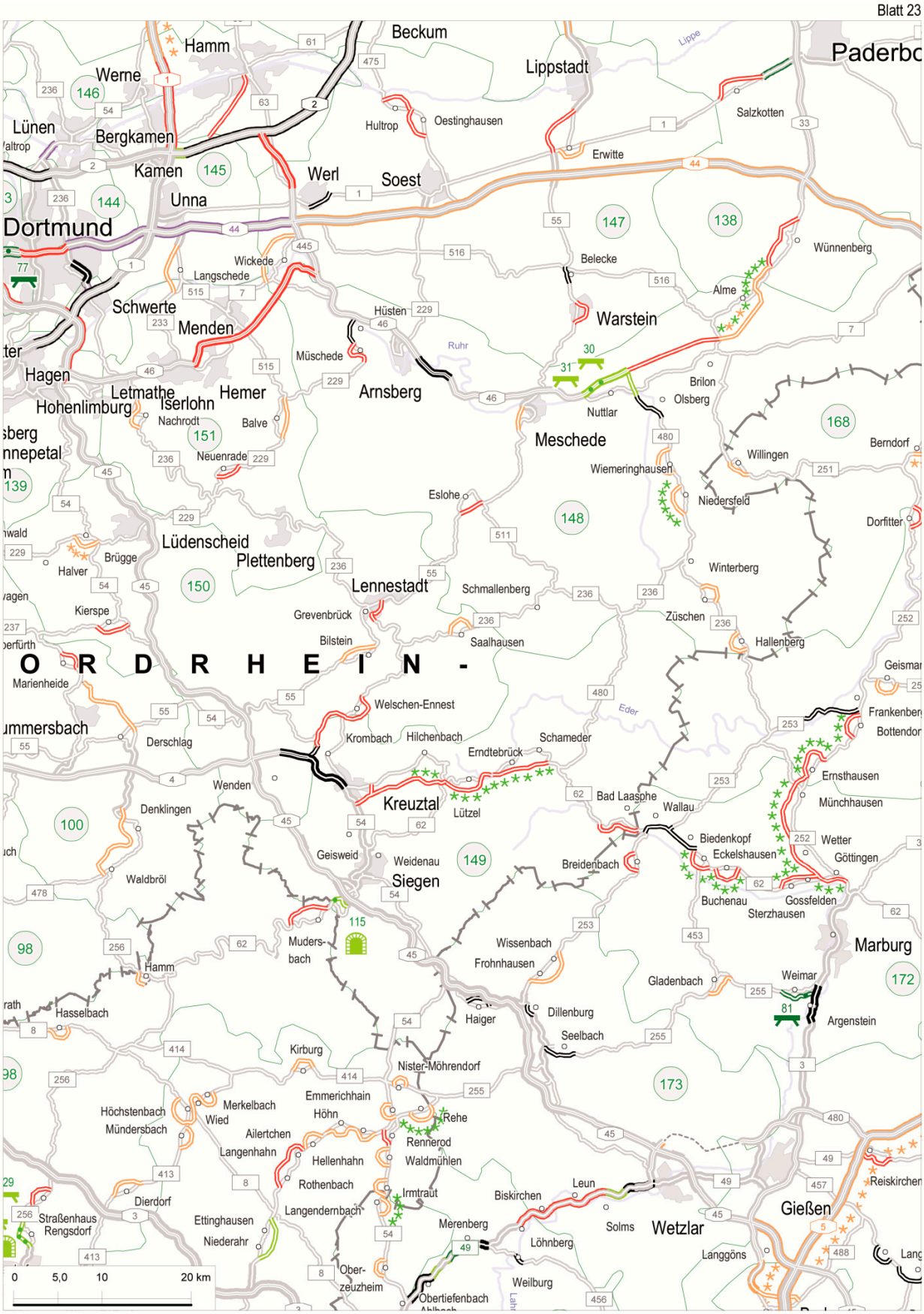

Blatt 19
B E R L I N
B U R G
Oranienburg
Wandlitz
Trampe
Bad Freier
Heckelberg
Tiefensee
Schönerlinde
Seefeld
Werneuchen
Prötzel
Strausberg
Ahrensfelde
Tasdorf
Herzfelde
Wustermark
Nauen
Berge
Lietzow
Brandenburg
Groß Kreutz
Potsdam
Werder
Michendorf
Großbeeren
Ludwigsfelde
Königs Wusterhausen
Groß Machnow
Thyrow
Nunsdorf
Trebbin
Zossen
Christinendorf
Kliestow
Wiesenhagen
Ragösen
Belzig
Dahnsdorf
Treuenbrietzen
Luckenwalde
Kloster Zinna
Marzahna
Jüterbog
Hohenahlsdorf
Welsickendorf
Dahme
Langengrassau
Duben
Luckau
Wittenberg
Coswig
Griebo
Mühlanger
Eutzsch
Elbe
Elster
Hartmannsdorf
Horst
Brandis
Wüstermarke
Jessen
Holzdorf
Kolochau
Hohenbucko
Naundorf
Schlieben
Herzberg
Sonnewalde
Gräfenhainichen
Schwemsal
Kossa
Dommitzsch
Bad Düben
Löhsten
Wiederau
Langennaudorf
Finsterwalde
Zwethau
Marxdorf
Winkel
Bad Liebenwerda
Torgau
Lauchhammer
Schwarzheide
Havelland-Kanal
Rhin-Kanal
Havel
0 5,0 10 20 km

Blatt 20

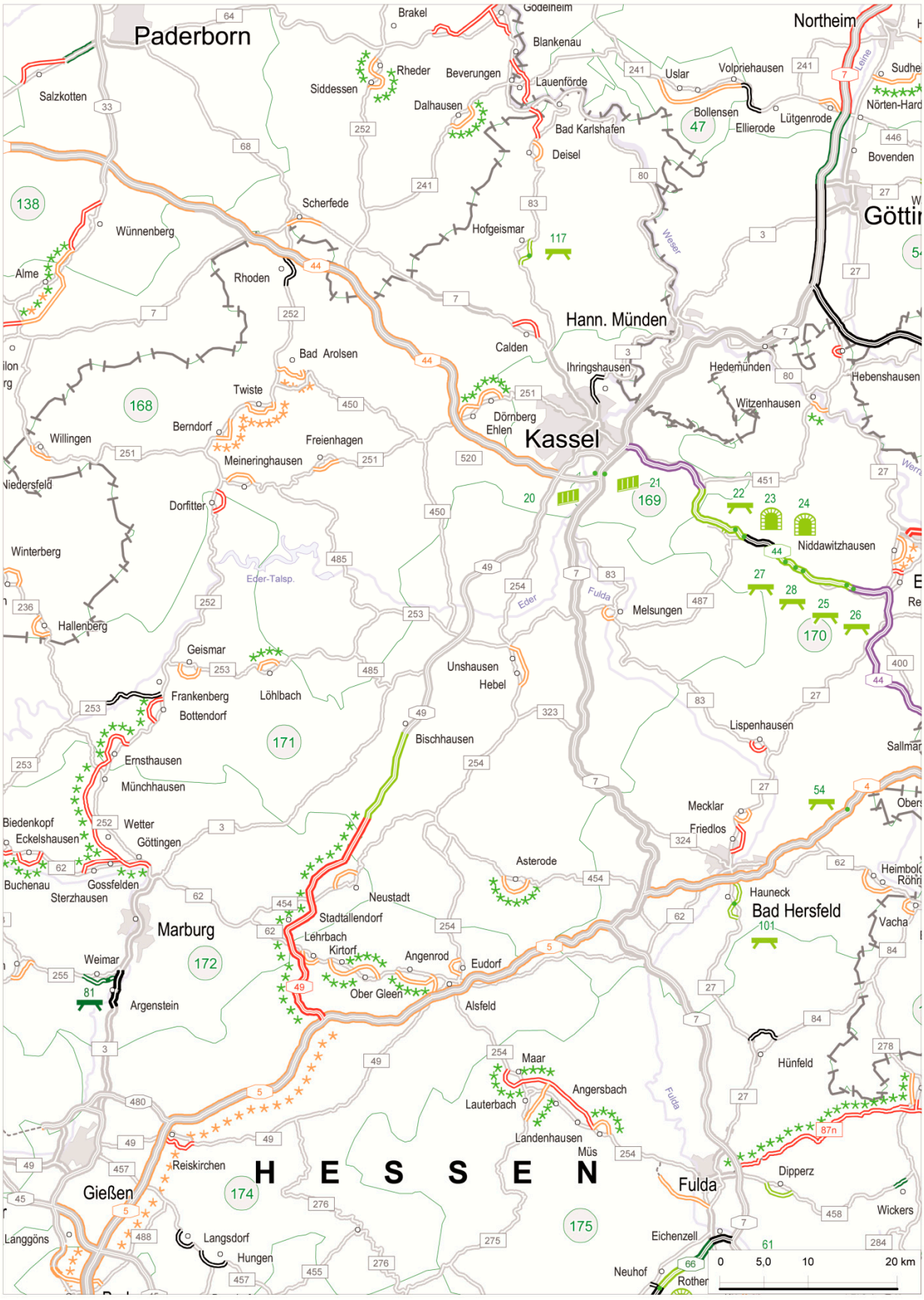

Trampe
Bad Freienwalde
Heckelberg
Wriezen
Vevais
Kunersdorf
Tiefensee
Gottesgabe
Prötzel
Prädikow
Werneuchen
Strausberg
Neuhardenberg
Platkow
Gusow
Alte Oder
Kietz
Manschnow
Müncheberg
Seelow
Tasdorf
Dolgelin
Libbenichen
Herzfelde
Schönfelde
Beerfelde
Trebus
Fürstenwalde
Frankfurt (Oder)
Damm Vorstadt (Slubice)
Schwetig (Swiecko)
Reppen (Rzepin)
Sternberg (Torzym)
Spree
Markendorf
Pfaffendorf
Königs Wusterhausen
Brieskow-Finkenheerd
Müllrose
Wiesenau
Ziebingen (Cybinka)
Groß Rietz
Schneeberg
Eisenhüttenstadt
Bornow
Beeskow
Grunow
Neuzelle
Ranzig
Sabradt
Trebatsch
Mittweide
Leibchel
Guben
Gubin
Krossen (Krosno Odrzanskie)
Biebersdorf
Lieberose
Lübben
Peitz
Duben
Luckau
Heinersbrück
Cottbus
Forst
Wüstermarke
Erlenholz (Olszyna)
Drebkau
Neupetershain Nord
Döbern
Triebel (Trzebiel)
Finsterwalde
Lindchen
Spremberg
Allmosen
Weisswasser
Schwarze Pumpe
Lauchhammer
Schwarzheide
Senftenberg
Lauta
Neumm (Debno)
Vietz (Witnica)
Warta
Küstrin (Kostrzyn)
Kriescht (Krzeszyce)
Drossen (Osno Lubuskie)
Odra
Neiße
Nysa
0 5,0 10 20 km


Blatt 21
L A N D E
(NEDERLAND)
E L G I E N
(BELGIË)
Goch
Uedem
Marienbaum
Xanten
Wesel
Büderich
Kevelaer
Geldern
Rheinberg
Kamp-Lintfort
Moers
Neuenkirchen-Vluyn
Venlo
Kempen
Krefeld
Viersen
Willich
Kaarst
Mönchen-gladbach
Rheindahlen
Arsbeck
Erkelenz
Heinsberg
Wassenberg
Unterbruch
Wildenrath
Tüddern
Baal
Gangelt
Gereonsweiler
Puffendorf
Jülich
Baesweiler
Alsdorf
Herzogenrath
Weisweiler
Würselen
Aachen
Eschweiler
Stolberg
Brand
Kornelimünster
Düren
Golzheim
Soller
Gey
Roetgen
Kesternich
Hergarten
Kommern
Konzen
Imgenbroich
Mechernich
Höfen
Schleiden
Bracht
Genholt
Rheindahlen
Arsbeck
Allrath
Sinsteden
Rommerskirchen
Bedburg
Uden
Mill
Vokel
Boxmeer
Gemert
Bergen
Ventray
Woensel-Noord
Helmond
Eindhoven
Deume
Horst
Sevenum
Someren
Lommel
Neerpelt
Weert
Overpelt
Leopolsburg
Bree
Roermond
Maasbracht
Maaseik
Hechtel-Eksel
Beringen
Heusden-Zolder
Zonhoven
Hasselt
Genk
Diepenbeek
Bilzen
Hoeselt
Maastricht
Eijsden
Tongeren
Oupeye
Visé
Herstal
Herve
Liège
Verviers
Eupen
Sprimont
Aywaille
Malmédy
Bütgenbach
Maas
Rur
Rur-Stausee
0 5,0 10 20 km


Blatt 22
Marienbaum
Xanten
Wesel
Büderich
Friedrichsfeld
Vörde
Geldern
Rheinberg
Kamp-Lintfort
Dinslaken
Oberhausen
Bottrop
Gladbeck
Wulfen
Dorsten
Marl
Olfen
Datteln
Reckling-
hausen
Herten
Lünen
Waltrop
Werne
Bergkamen
Kamen
Unna
Hamm
Gelsenkirchen
Castrop-Rauxel
Herne
Dortmund
Essen
Bochum
Witten
Wetter
Hagen
Schwerte
Iserlohn
Hohenlimburg
Letmathe
Nachrodt
Duisburg
Moers
Neuenkirchen-Vluyn
Mülheim
Krefeld
Kempen
Uerdingen
Froschenteich
Heiligenhaus
Hattingen
Velbert
Ratingen
Viersen
Willich
Meerbusch
Mettmann
Wuppertal
Gevelsberg
Ennepetal
Schwelm
Radevormwald
Halver
Brügge
Lüdensch
Düssel-
dorf
Kaarst
Neuss
Erkrath
Haan
Remscheid
Lennep
Hilden
Solingen
Hückeswagen
Bergisch Born
Wermelskirchen
Wipperfürth
Kierspe
Mönchen-
gladbach
Grevenbroich
Dormagen
Langenfeld
Allrath
Sinsteden
Frixheim
Rommerskirchen
Pulheim
Bedburg
Bergheim
Köln
Leverkusen
Bergisch Gladbach
Gummersbach
Marienheide
Derschlag
Jülich
Frechen
Hürth
Kerpen
Golzheim
Blatzheim
Brühl
Wesseling
Meschenich
Liblar
Lechenich
Düren
Troisdorf
Lohmar
Overath
Much
Waldbröl
Denklingen
Siegburg
St. Augustin
Hennef
Uckerath
Hasselbach
Hamm
Bornheim
Witterschlick
Bonn
Königswinter
Bad Godesberg
Essig
Miel
Euskirchen
Bad Honnef
Höchstenbach
Mündersbach
Kesternich
Hergarten
Kommern
Mechernich
Schleiden
Remagen
Linz
Bad Breisig
Bad
Bodendorf
Bad
Neuenahr
Altenahr
Hönningen
Brohl
Burgbrohl
Straßenhaus
Rengsdorf
Dierdorf
Leutesdorf
Andernach
Soller
Gey
Weiler
Zülpich
Euskirchen
Rur-
Stausee
Lippe
Ruhr
Rhein
Ahr
N O R D R
W E S T F A L E N
0 5,0 10 20 km


Blatt 23
Hamm
Beckum
Lippstadt
Paderbo
Werne
Lünen
Bergkamen
Kamen
Werl
Soest
Unna
Dortmund
Hultrop
Oestinghausen
Salzkotten
Erwitte
Belecke
Wünnenberg
Alme
Warstein
Wickede
Langschede
Schwerte
Menden
Hüsten
Müschede
Ruhr
Arnsberg
Hagen
Letmathe
Iserlohn
Hemer
Hohenlimburg
Nachrodt
Balve
Neuenrade
Nuttlar
Brilon
Olsberg
Meschede
Wiemeringhausen
Willingen
Berndorf
Niedersfeld
Dorfitter
Winterberg
Eslohe
Lüdenscheid
Plettenberg
Brügge
Halver
Kierspe
Lennestadt
Schmallenberg
Grevenbrück
Bilstein
Saalhausen
Züschen
Hallenberg
O R D R H E I N -
Marienheide
Welschen-Ennest
Krombach
Hilchenbach
Erndtebrück
Schameder
Derschlag
Wenden
Kreuztal
Lützel
Bad Laasphe
Wallau
Ernsthausen
Münchhausen
Biedenkopf
Eckelshausen
Wetter
Göttingen
Denklingen
Geisweid
Weidenau
Siegen
Breidenbach
Buchenau
Gossfelden
Sterzhausen
Waldbröl
Muders-
bach
Wissenbach
Frohnhausen
Marburg
Gladenbach
Weimar
Hamm
Hasselbach
Haiger
Dillenburg
Seelbach
Argenstein
Kirburg
Nister-Möhrendorf
Emmerichhain
Höhn
Rehe
Merkelbach
Wied
Höchstenbach
Mündersbach
Ailertchen
Langenhahn
Rennerod
Waldmühlen
Hellenhahn
Rothenbach
Irmtraut
Biskirchen
Leun
Dierdorf
Straßenhaus
Rengsdorf
Ettinghausen
Niederahr
Langendernbach
Merenberg
Solms
Wetzlar
Gießen
Reiskirchen
Löhnberg
Langgöns
Ober-
zeuzheim
Weilburg
Obertiefenbach
0 5,0 10 20 km

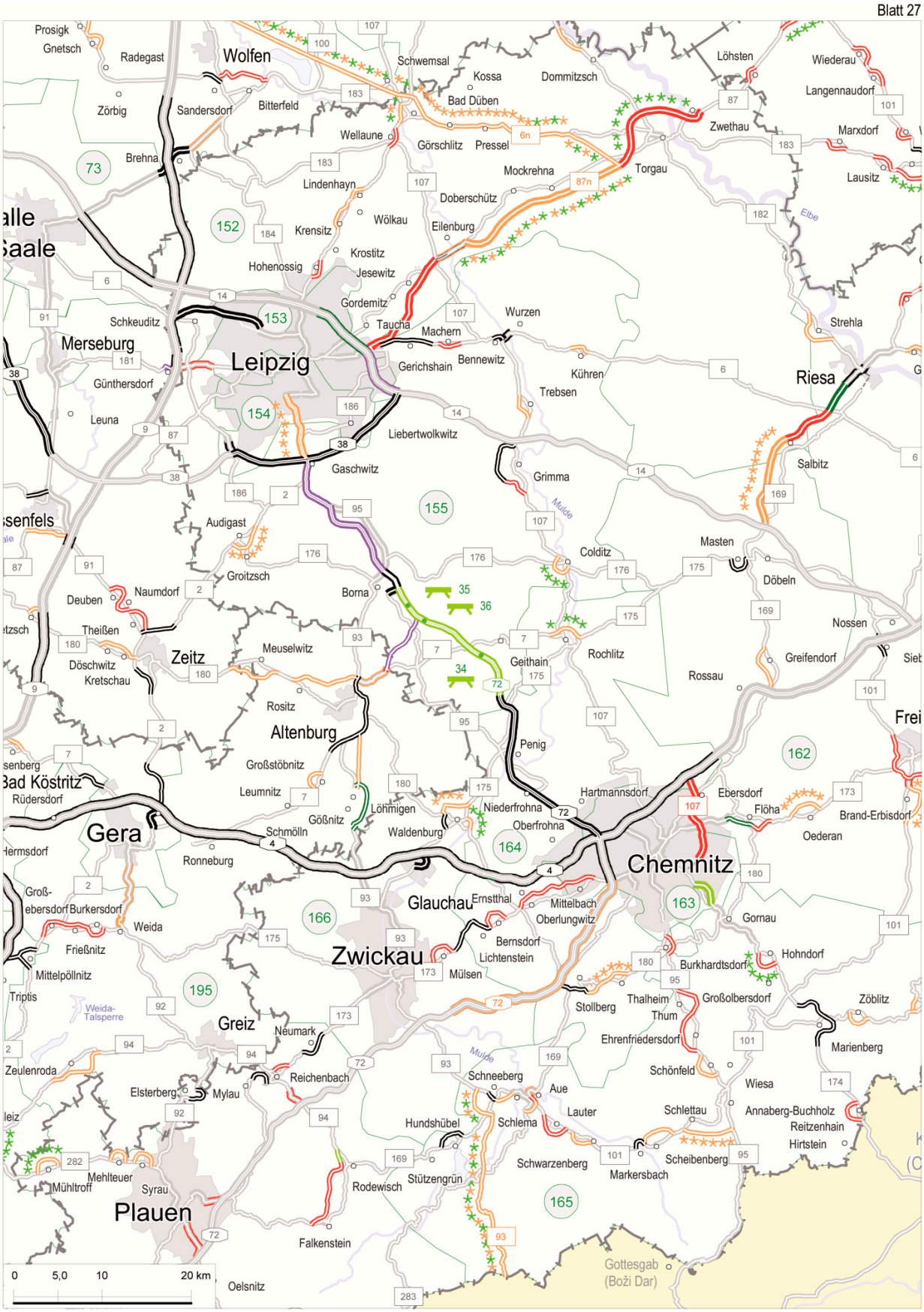
Blatt 24

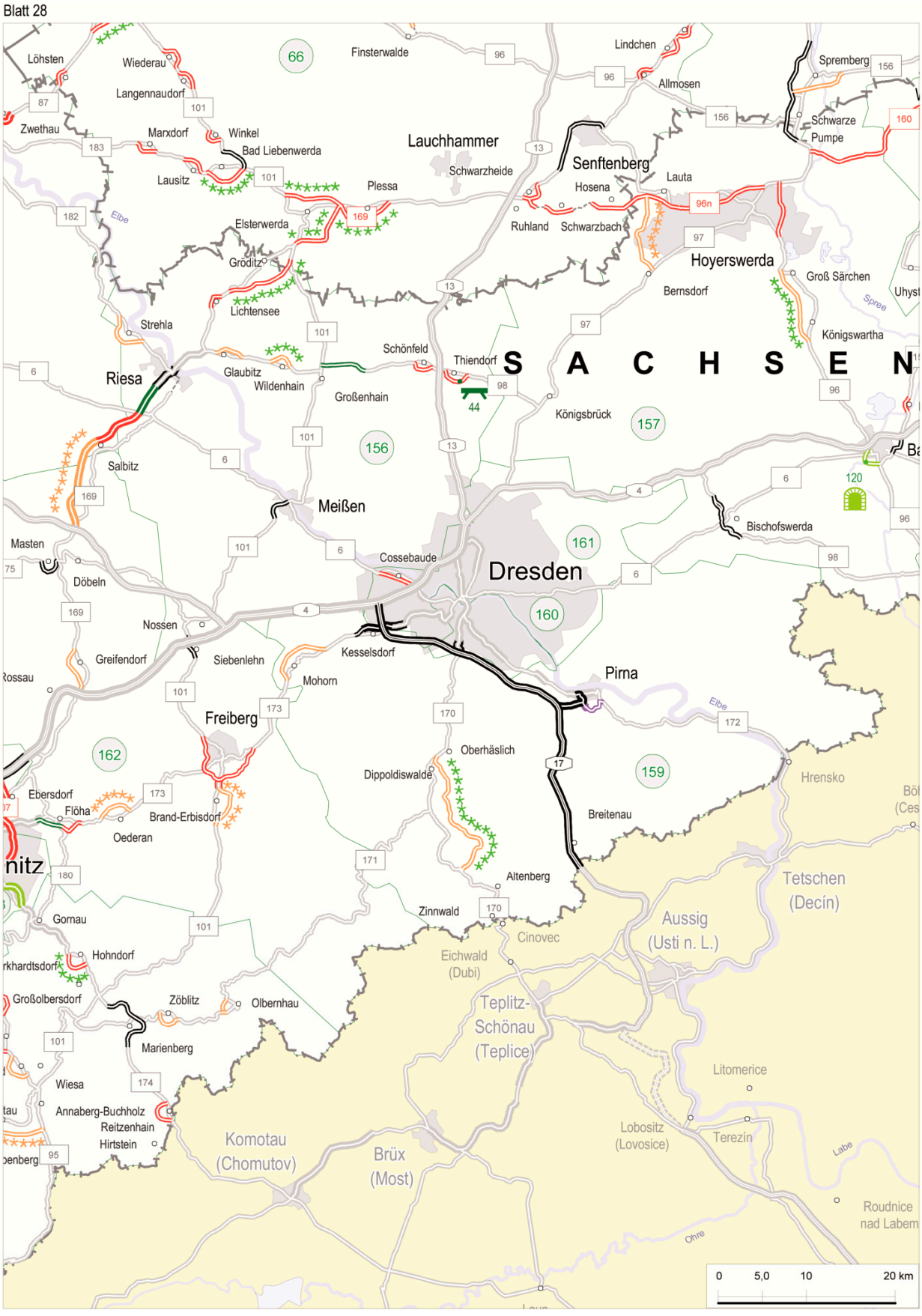

Paderborn
Brakel
Godelheim
Northeim
Blankenau
Rheder
Beverungen
Siddessen
Lauenförde
Uslar
Volpriehausen
Salzkotten
Dalhausen
Bollensen
Lütgenrode
Ellierode
Bad Karlshafen
Deisel
Bovenden
Scherfede
Hofgeismar
Wünnenberg
Alme
Rhoden
Bad Arolsen
Hann. Münden
Calden
Ihringshausen
Hedemünden
Hebenshausen
Witzenhausen
Twiste
Berndorf
Willingen
Freienhagen
Meineringhausen
Dörnberg
Ehlen
Kassel
Niddawitzhausen
Dorfitter
Winterberg
Eder-Talsp.
Hallenberg
Melsungen
Geismar
Löhlbach
Unshausen
Hebel
Frankenberg
Bottendorf
Bischhausen
Lispenhausen
Ernsthausen
Münchhausen
Mecklar
Friedlos
Biedenkopf
Eckelshausen
Wetter
Göttingen
Asterode
Buchenau
Gossfelden
Sterzhausen
Neustadt
Hauneck
Bad Hersfeld
Marburg
Stadtallendorf
Lehrbach
Kirtorf
Angenrod
Eudorf
Weimar
Argenstein
Ober Gleen
Alsfeld
Hünfeld
Maar
Angersbach
Lauterbach
Landenhausen
Müs
Reiskirchen
H E S S E N
Fulda
Dipperz
Gießen
Langgöns
Langsdorf
Hungen
Eichenzell
Wickers
Neuhof
Rother
0 5,0 10 20 km

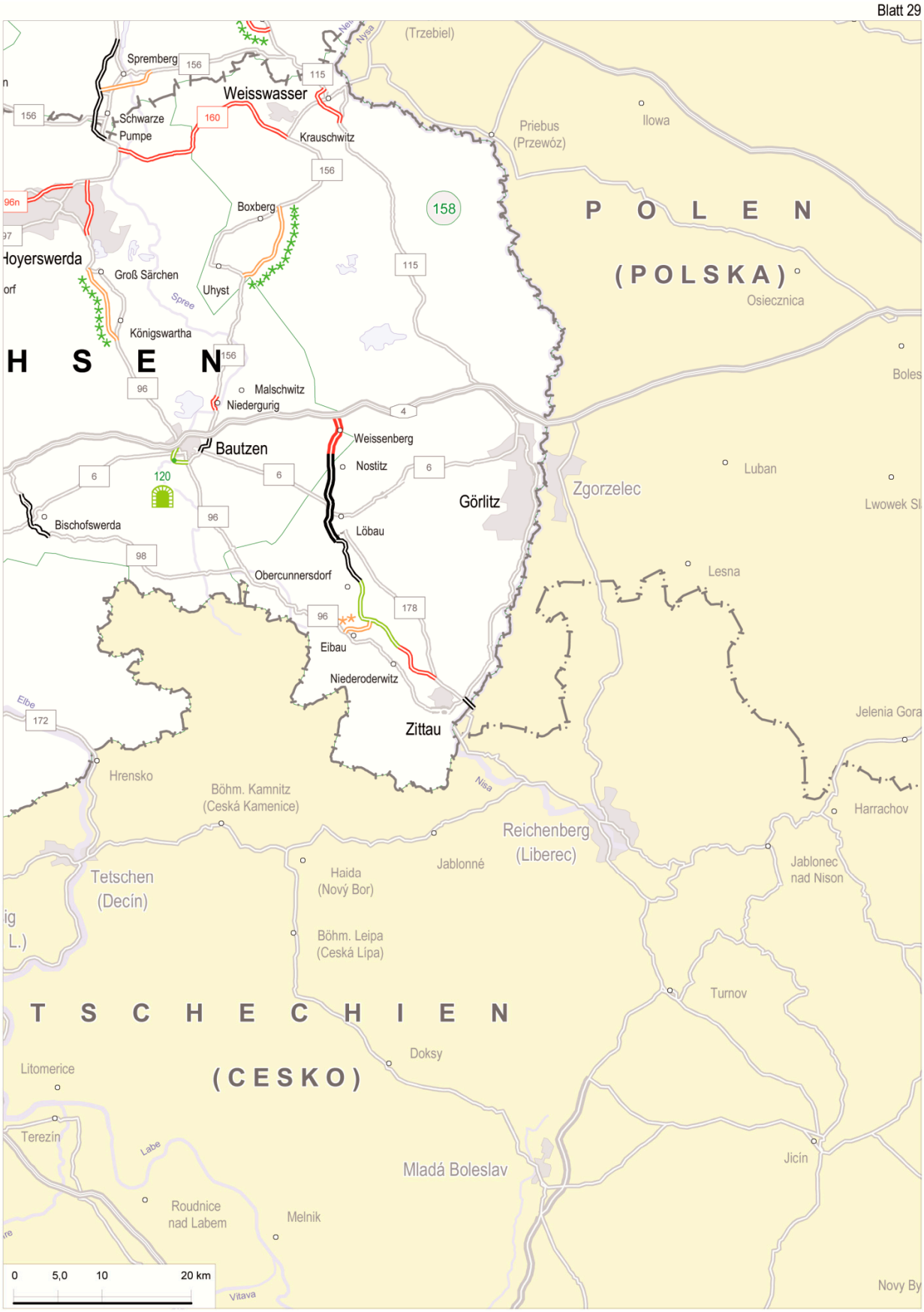
Blatt 25
Northeim
Osterode
Hammenstedt
Dorste
Katlenburg
Sudheim
Volpriehausen
Bollensen
Ellierode
Lütgenrode
Nörten-Hardenberg
Bovenden
Herzberg
Hohegeiss
Hasselfelde
Bad Lauterberg
Gieboldehausen
Bad Sachsa
Ilfeld
Holbach
Niedersachsenwerfen
Obernfeld
Waake
Seulingen
Esplingerode
Duderstadt
Mackenrode
Günzerode
Nordhausen
Göttingen
Teistungen
Ferna
Bleicherode
Werther
Sundhausen
Görsbach
Heringen
Wintzingerode
Worbis
Hedemünden
Hebenshausen
Leinefelde
Heiligenstadt
Kallmerode
Breitenworbis
Sondershausen
Witzenhausen
T H Ü R I N G E N
Dingelstädt
Oberspier
Westerengel
Oldisleben
Ammern
Mühlhausen
Schlotheim
Körner
Grabe
Greußen
Schwebda
Frieda
Niddawitzhausen
Eschwege
Wanfried
Hönggeda
Großengottern
Straußfurt
Weißensee
Sömmerda
Reichensachsen
Bad Langensalza
Gräfentonna
Gebesee
Andisleben
Reichenbach
Herleshausen
Lispenhausen
Sallmannshausen
Stockhausen
Eisenach
Behringen
Linderbach
Erfurt
Gotha
Tüttleben
Obersuhl
Marksuhl
Wutha
Wilhelmsthal
Waltershausen
Friedrichroda
Schwabhausen
Dönges
Heimboldshausen
Röhrigshof
Waldfisch
Gumpelstadt
Witzelroda
Arnstadt
Ohrdruf
Crawinkel
Hauneck
Bad Hersfeld
Vacha
Merkers
Badelachen
Bad Salzungen
Barchfeld
Gräfenroda
Griesheim
Hammersfeld
Fambach
Oberhof
Wernshausen
Schwallungen
Zella-Mehlis
Bücheloh
Hünfeld
Wasungen
Ilmenau
Jesuborn
Gehren
Dörrensolz
Oberkatz
Walldorf
Suhl
Tann
Kaltensundheim
Stepfershausen
Herpf
Meiningen
Dipperz
Untermaßfeld
Fladungen
Heufurt
Nordheim
Ostheim
Stockheim
Berkach
Schleusingen
Eisfeld
Sachsbrunn
0 5,0 10 20 km

Blatt 26

Ballenstedt
Quenstedt
Schackstedt
Prosigk
Gnetsch
Radegast
Hettstedt
Zörbig
Sandersdorf
Mansfeld
Klostermansfeld
Brehna
Ilfeld
Annarode
Eisleben
Halle / Saale
Nordhausen
Riestedt
Sangerhausen
Rothenschirmbach
Görsbach
Heringen
Schkeuditz
Merseburg
Bad Frankenhausen
Artern
Querfurt
Schafstädt
Günthersdorf
Sondershausen
Leuna
Oldisleben
Heldrungen
Unstrut
Oberspier
Westerengel
Weissenfels
Saale
Greußen
Freyburg
Audig
Straußfurt
Weißensee
Kölleda
Naumburg
Bad Kösen
Sömmerda
Eckartsberga
Deuben
Naumdorf
Gebesee
Pretzsch
Theißen
Andisleben
Buttelstedt
Döschwitz
Zeitz
Kretschau
Camburg
Apolda
Steudnitz
Weimar
Dorndorf
Mönchen-
holzhausen
Linderbach
Nohra
Umpferstedt
Erfurt
Eisenberg
Bad Köstritz
Rüdersdorf
Tüttleben
Magdala
Jena
Bad Klosterlausnitz
Gera
Bad Berka
Hermsdorf
Ronneburg
Göschwitz
Rothenstein
Arnstadt
Groß-
ebersdorf
Burkersdorf
Crawinkel
Kahla
Weida
Teichel
Uhlstädt
Großeutersdorf
Griesheim
Gräfenroda
Kleinliebringen
Kirchhasel
Zeutsch
Miesitz
Friesnitz
Pflanzwirbach
Mittelpöllnitz
Hammersfeld
Saale
Triptis
Geilsdorf
Rudolstadt
Weida-
Talsperre
Schwarza
Bücheloh
Rockendorf
Pößneck
Krölpa
Dittersdorf
Zeulenroda
Ilmenau
Bad Blankenburg
Gorndorf
Könitz
Hohenwarte
Stausee
Jesuborn
Gehren
Saalfeld
Elsterberg
Schleiz
Reichmannsdorf
Oberloquitz
Mehlteuer
Mühltroff
Syrau
Schmiedefeld
Probstzella
Saale Stausee
(Bleiloch-Talsp.)
Lichte
Neuhaus
Plauen
Sachsenbrunn
Eisfeld
0 5,0 10 20 km


Blatt 27
Prosigk
Gnetsch
Radegast
Wolfen
Zörbig
Sandersdorf
Bitterfeld
Schwemsal
Kossa
Dommitzsch
Bad Düben
Löhsten
Wiederau
Langennaudorf
Zwethau
Marxdorf
Brehna
Wellaune
Görschlitz
Pressel
Mockrehna
Torgau
Lausitz
Lindenhayn
Doberschütz
Wölkau
Krensitz
Eilenburg
Elbe
Krostitz
Hohenossig
Jesewitz
Gordemitz
Schkeuditz
Merseburg
Leipzig
Taucha
Machern
Wurzen
Strehla
Gerichshain
Bennewitz
Kühren
Trebsen
Riesa
Günthersdorf
Leuna
Liebertwolkwitz
Gaschwitz
Salbitz
Grimma
Audigast
Mulde
Masten
Colditz
Döbeln
Groitzsch
Borna
Deuben
Naumdorf
Nossen
Theißen
Zeitz
Meuselwitz
Döschwitz
Kretschau
Geithain
Rochlitz
Greifendorf
Rossau
Rositz
Altenburg
Penig
Großstöbnitz
Bad Köstritz
Rüdersdorf
Leumnitz
Hartmannsdorf
Ebersdorf
Flöha
Brand-Erbisdorf
Oederan
Gößnitz
Löhmigen
Niederfrohna
Oberfrohna
Waldenburg
Schmölln
Gera
Ronneburg
Chemnitz
Groß-
ebersdorf
Burkersdorf
Glauchau
Ernstthal
Mittelbach
Oberlungwitz
Gornau
Weida
Frießnitz
Zwickau
Bernsdorf
Lichtenstein
Mülsen
Hohndorf
Burkhardtsdorf
Mittelpöllnitz
Triptis
Weida-
Talsperre
Stollberg
Thalheim
Thum
Großolbersdorf
Zöblitz
Greiz
Neumark
Ehrenfriedersdorf
Marienberg
Zeulenroda
Reichenbach
Schneeberg
Schönfeld
Wiesa
Elsterberg
Mylau
Aue
Lauter
Schlema
Hundshübel
Schlettau
Annaberg-Buchholz
Reitzenhain
Hirtstein
Mühltroff
Mehlteuer
Syrau
Rodewisch
Stützengrün
Schwarzenberg
Markersbach
Scheibenberg
Plauen
Falkenstein
Oelsnitz
Gottesgab
(Boži Dar)
0 5,0 10 20 km


Blatt 28
S A C H S E N
Dresden
Meißen
Riesa
Freiberg
Pirna
Hoyerswerda
Senftenberg
Lauchhammer
Finsterwalde
Bischofswerda
Königswartha
Großenhain
Kesselsdorf
Cossebaude
Tetschen (Decín)
Aussig (Usti n. L.)
Teplitz-Schönau (Teplice)
Komotau (Chomutov)
Brüx (Most)
Litomerice
Roudnice nad Labem
Hrensko
Elbe
Spree
0 5,0 10 20 km

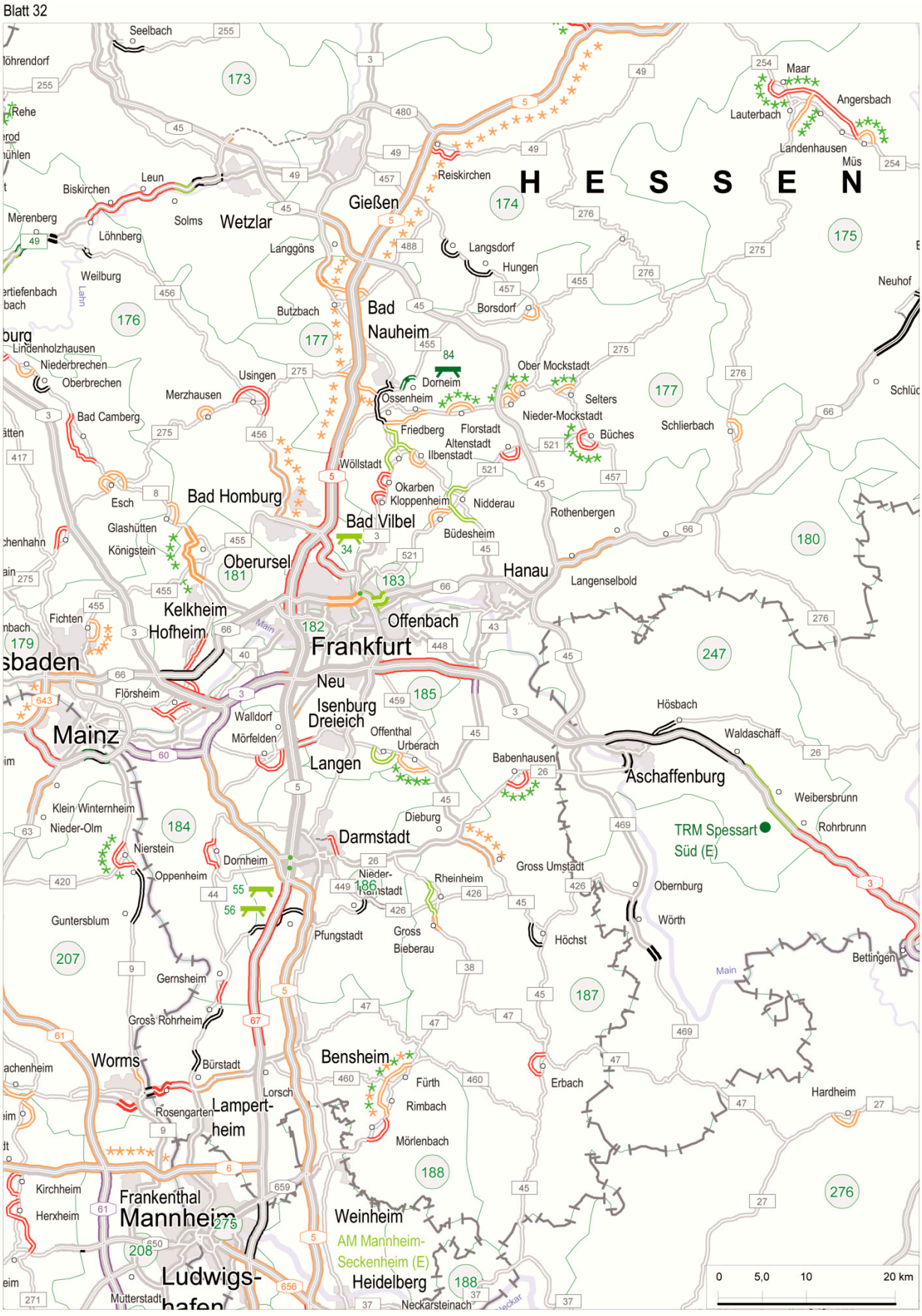

Blatt 29
(Trzebiel)
Spremberg
156
115
Weisswasser
Schwarze
Pumpe
160
Krauschwitz
Priebus
(Przewóz)
Ilowa
156
96n
158
Boxberg
P O L E N
(POLSKA)
Hoyerswerda
Groß Särchen
Uhyst
115
Spree
Osiecznica
Königswartha
H S E N
156
96
Malschwitz
Niedergurig
4
Weissenberg
Bautzen
Nostitz
6
120
6
Luban
Zgorzelec
Görlitz
Bischofswerda
96
Löbau
Lwowek Sl
98
Obercunnersdorf
Lesna
178
96
Eibau
Niederoderwitz
Elbe
172
Zittau
Jelenia Gora
Hrensko
Böhm. Kamnitz
(Ceská Kamenice)
Nisa
Harrachov
Reichenberg
(Liberec)
Jablonné
Jablonec
nad Nison
Tetschen
(Decín)
Haida
(Nový Bor)
Böhm. Leipa
(Ceská Lípa)
Turnov
T S C H E C H I E N
(CESKO)
Doksy
Litomerice
Terezín
Labe
Mladá Boleslav
Jicín
Roudnice
nad Labem
Melnik
0
5,0
10
20 km
Vltava
Novy By

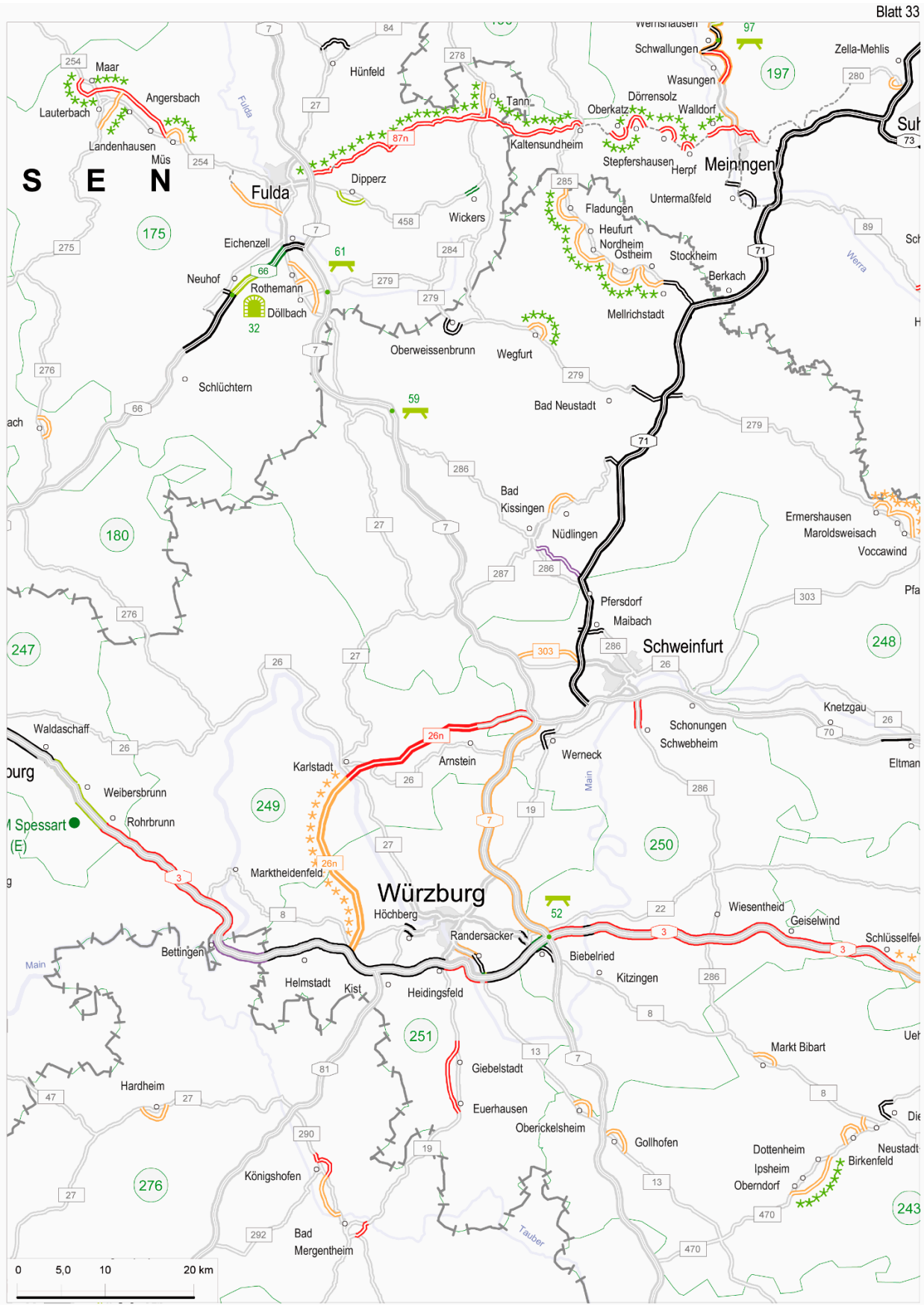
Blatt 30

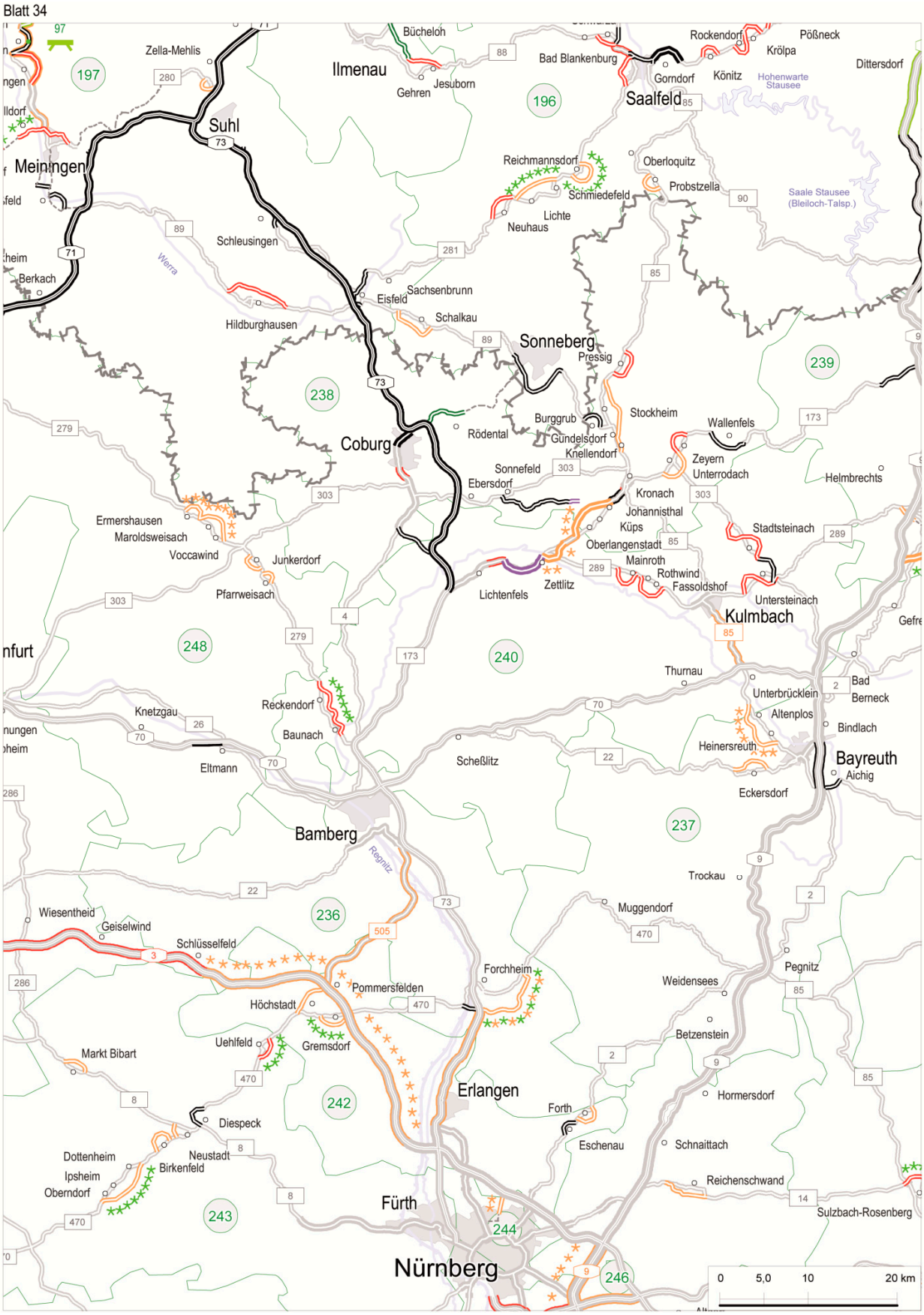
W E S T F A L E N
R H E I N L A N D -
P
L U X E M -
B U R G
L Ë T Z E B U E R G)
S A A R -
L A N D
Euskirchen
Bad Honnef
Bad Neuenahr
Trier
Luxemburg
(Luxemburg)
Sankt Wendel
Merzig
Prüm
Daun
Bitburg
Wittlich
Neuerburg
Schleiden
Mechernich
Euskirchen
Eupen
Malmédy
Bütgenbach
Amel
Sankt Vith
Beho
Ettelbruck
Echternach
Mersch
Wasser-
billigerbrück
Konz
Könen
Ayl
Perl
Besseringen
Merzig
Wolfs-
weiler
Idar-
Oberstein
Oberbrombach
Birkenfeld
Hochscheid
Longkamp
Andel
Platten
Flughafen
Hahn
Niederkostenz
Kelberg
Adenau
Virneburg
Stadtkyll
Blankenheim
Lommersdorf
Dockweiler
Gerolstein
Pelm
Watzerath
Wolsfeld
Altenahr
Hönningen
Brohl
Burgbrohl
Remagen
Linz
Bad
Bodendorf
Kruft
Kretz
Roetgen
Konzen
Imgenbroich
Höfen
Hergarten
Kommern
Kesternich
Miel
Essig
Bad Godesberg
Mosel
Saar
Moselle
Ahr
0 5,0 10 20 km

Blatt 31
Bad Godesberg
Bad Honnef
Remagen
Linz
Bad Bodendorf
Bad Breisig
Bad Neuenahr
Brohl
Burgbrohl
Andernach
Kretz
Plaidt
Kruft
Virneburg
Straßenhaus
Rengsdorf
Leutesdorf
Bendorf
Neuwied
Koblenz
Höchstenbach
Mündersbach
Merkelbach
Wied
Ailertchen
Langenhahn
Kirburg
Dierdorf
Ettinghausen
Niederahr
Emmerichhain
Höhn
Hellenhahn
Rothenbach
Langendernbach
Nister-Möhrendorf
Rehe
Rennerod
Waldmühlen
Irmtraut
Seelbach
Biskirchen
Leun
Merenberg
Löhnberg
Solms
Weilburg
Ober-
zeuzheim
Obertiefenbach
Ahlbach
Elz
Limburg
Lindenholzhausen
Niederbrechen
Oberbrechen
Merzhausen
Bad Camberg
Hahnstätten
Neuhäusel
Hirschberg
Diez
Altendiez
Flacht
Niederneisen
Bad Ems
Dausenau
Lahn
Esch
Glashütten
Königstein
Eschenhahn
Hettenhain
Kelkheim
Hofheim
Wambach
Fichten
Wiesbaden
Martinsthal
Flörsheim
Mainz
Rüdesheim
Heidesheim
Ingelheim
Rheinböllen
Simmern
Gödenroth
Kastellaun
Mosel
Rhein
Hahn
Flughafen
Kauerhof
Niederkostenz
Longkamp
Hochscheid
Bad Kreuznach
P F A L Z
Martinstein
Hochstetten-
Dhaun
Waldböckelheim
Idar-
Oberstein
Oberbrombach
Birkenfeld
Mannweiler
Steckweiler
Kirchheim-
Bolanden
Dielkirchen
Imsweiler
Wolfstein
Olsbrücken
Hirschhorn
Sembach
Katzweiler
Wolfers-
weiler
Sankt Wendel
Landstuhl
Enkenbach-
Alsenborn
Eisenberg
Grünstadt
Bockenheim
Wachenheim
Worms
Gross Rohrheim
Gernsheim
Guntersblum
Oppenheim
Nierstein
Klein Winternheim
Nieder-Olm
Wörrstadt-
Sulzheim
Gau-
Bickelheim
Kirchheim
Herxheim
Frankenthal
Mannheim
Ludwigshafen
Bad Dürkheim
Hochspeyer
Kaiserslautern
0 5,0 10 20 km

Blatt 32


H E S S E N
Seelbach
Rehe
Biskirchen
Leun
Merenberg
Solms
Wetzlar
Löhnberg
Weilburg
Lahn
Lindenholzhausen
Niederbrechen
Oberbrechen
Bad Camberg
Merzhausen
Usingen
Langgöns
Gießen
Reiskirchen
Butzbach
Bad Nauheim
Langsdorf
Hungen
Borsdorf
Maar
Lauterbach
Angersbach
Landenhausen
Neuhof
Ober Mockstadt
Dorheim
Ossenheim
Selters
Nieder-Mockstadt
Schlierbach
Büches
Friedberg
Florstadt
Altenstadt
Ilbenstadt
Wöllstadt
Okarben
Kloppenheim
Nidderau
Rothenbergen
Bad Homburg
Esch
Glashütten
Königstein
Oberursel
Bad Vilbel
Büdesheim
Hanau
Langenselbold
Kelkheim
Hofheim
Fichten
Offenbach
Frankfurt
Neu Isenburg
Dreieich
Flörsheim
Walldorf
Mörfelden
Offenthal
Urberach
Langen
Mainz
Klein Winternheim
Nieder-Olm
Nierstein
Oppenheim
Dornheim
Guntersblum
Gernsheim
Gross Rohrheim
Worms
Bürstadt
Lorsch
Lampert-heim
Rosengarten
Kirchheim
Herxheim
Frankenthal
Mannheim
Ludwigs-hafen
Mutterstadt
Pfungstadt
Gross Bieberau
Darmstadt
Dieburg
Nieder-Ramstadt
Rheinheim
Gross Umstadt
Babenhausen
Aschaffenburg
Hösbach
Waldaschaff
Weibersbrunn
Rohrbrunn
TRM Spessart Süd (E)
Obernburg
Wörth
Höchst
Erbach
Bensheim
Fürth
Rimbach
Mörlenbach
Weinheim
AM Mannheim-Seckenheim (E)
Heidelberg
Neckarsteinach
Hardheim
Bettingen
Main
0 5,0 10 20 km


Blatt 33
S E N
Fulda
Meiningen
Schweinfurt
Würzburg
Bad Neustadt
Bad Kissingen
Bad Mergentheim
Hünfeld
Dipperz
Wickers
Eichenzell
Neuhof
Rothemann
Döllbach
Oberweissenbrunn
Wegfurt
Schlüchtern
Mellrichstadt
Fladungen
Untermaßfeld
Heufurt
Nordheim
Ostheim
Stockheim
Berkach
Kaltensundheim
Stepfershausen
Herpf
Oberkatz
Walldorf
Dörrensolz
Wasungen
Schwallungen
Zella-Mehlis
Tann
Maar
Lauterbach
Angersbach
Landenhausen
Müs
Nüdlingen
Pfersdorf
Maibach
Ermershausen
Maroldsweisach
Voccawind
Schonungen
Schwebheim
Knetzgau
Eltmann
Werneck
Arnstein
Karlstadt
Marktheidenfeld
Waldaschaff
Weibersbrunn
Rohrbrunn
Spessart
Höchberg
Randersacker
Bettingen
Helmstadt
Kist
Heidingsfeld
Biebelried
Kitzingen
Wiesentheid
Geiselwind
Schlüsselfeld
Markt Bibart
Giebelstadt
Euerhausen
Oberickelshein
Gollhofen
Dottenheim
Ipsheim
Oberndorf
Neustadt
Birkenfeld
Hardheim
Königshofen
Pfersdorf
Main
Tauber
Fulda
Werra
0 5,0 10 20 km


Blatt 34
Zella-Mehlis
Ilmenau
Bücheloh
Gehren
Jesuborn
Bad Blankenburg
Rockendorf
Pößneck
Krölpa
Dittersdorf
Gorndorf
Könitz
Hohenwarte Stausee
Saalfeld
Suhl
Meiningen
Reichmannsdorf
Oberloquitz
Schmiedefeld
Probstzella
Saale Stausee (Bleiloch-Talsp.)
Lichte
Neuhaus
Schleusingen
Werra
Berkach
Eisfeld
Sachsenbrunn
Schalkau
Hildburghausen
Sonneberg
Pressig
Coburg
Rödental
Burggrub
Gündelsdorf
Knellendorf
Stockheim
Wallenfels
Zeyern
Unterrodach
Helmbrechts
Sonnefeld
Ebersdorf
Kronach
Johannisthal
Küps
Oberlangenstadt
Mainroth
Rothwind
Fassoldshof
Stadtsteinach
Untersteinach
Kulmbach
Ermershausen
Maroldsweisach
Voccawind
Junkerdorf
Pfarrweisach
Lichtenfels
Zettlitz
Thurnau
Unterbrücklein
Bad Berneck
Altenplos
Bindlach
Heinersreuth
Bayreuth
Aichig
Eckersdorf
Knetzgau
Reckendorf
Baunach
Eltmann
Scheßlitz
Bamberg
Regnitz
Trockau
Muggendorf
Pegnitz
Weidensees
Betzenstein
Hormersdorf
Wiesentheid
Geiselwind
Schlüsselfeld
Forchheim
Pommersfelden
Höchstadt
Gremsdorf
Uehlfeld
Markt Bibart
Diespeck
Erlangen
Forth
Eschenau
Schnaittach
Reichenschwand
Sulzbach-Rosenberg
Dottenheim
Ipsheim
Oberndorf
Neustadt
Birkenfeld
Fürth
Nürnberg
0 5,0 10 20 km

Blatt 35
Plauen
Hof
Bayreuth
Kulmbach
Weiden
Amberg
Marktredwitz
Mitterteich
Waldsassen
Eger (Cheb)
Franzensbad (Frantiskovy Lázn)
Voitersreuth (Vojtanov)
Falkenau (Sokolov)
Bad Brambach
Petschau (Becov n. T.)
Tachov
Marienbad (Mariánske Lá
Plan (Planá)
Haid (Bor)
Gottesgab (Boži Dar)
Schlacke (Ostr
Neumark
Reichenbach
Elsterberg
Mylau
Zeulenroda
Dittersdorf
Pößneck
Krölpa
Könitz
Hohenwarte Stausee
Saale Stausee (Bleiloch-Talsp.)
Schleiz
Mühltroff
Mehlteuer
Syrau
Gefell
Hirschberg
Zedtwitz
Oelsnitz
Falkenstein
Rodewisch
Stützengrün
Hundshübel
Schneeberg
Aue
Schlema
Lauter
Schwarzenberg
Markersba
Mulde
Ehrenfrieder
Wallenfels
Zeyern
Unterrodach
Helmbrechts
Rehau
Regnitzlosau
Seulbitz
Schönwald
Weissdorf
Münchberg
Stadtsteinach
Untersteinach
Gefrees
Eger
Thiersheim
Schwarzenhammer
Schirnding
Hundsbach
Waldsassen
Unterbrücklein
Bad Berneck
Altenplos
Bindlach
Heinersreuth
Aichig
Eckersdorf
Waldeck
Hessenreuth
Pressath
Neustadt
Grafenwöhr
Pegnitz
Tanzfleck
Hormersdorf
Reichenschwand
Sulzbach-Rosenberg
Waidhaus
Kaltenbaum
Lohma
Woppenhof
Pfreimd
0 5,0 10 20 km

Blatt 36

S A A R -
L A N D
F R A N K R E I C H
(FRANCE)
Saarbrücken
Saarlouis
Völklingen
Merzig
Neunkirchen
Homburg
Zweibrücken
Pirmasens
St. Ingbert
Sankt Wendel
Wolfstein
Landstuhl
Schönenberg-Kübelberg
Ottweiler
Wolfers-weiler
Blieskastel
Schwarzenbach / Schwarzenacker
Nalbach
Lebach
Ensdorf
Lisdorf
Merten
Besseringen
Perl
Diedenhofen (Thionville)
Bouzonville
Les Étangs
St. Avold
Saargemünd (Sarreguemines)
Bitsch (Bitche)
Rohrbach-lès-Bitche
Püttlingen (Puttelange)
Sarralbe
Morhange
Drulingen
Pfaffenhoffen
Pfalzburg (Phalsbourg)
Château-Salins
Saarburg (Sarrebourg)
Zabern (Saverne)
Canal de la Marne au Rhin
Lunéville
Blâmont
Straßburg (Strasbourg)
Molsheim
Baccarat
Schirmeck
I. Broque
Obernai
Rambervillers
Etival-Clairefontaine
Saint - Dié
Saar
Moselle
0 5,0 10 20 km

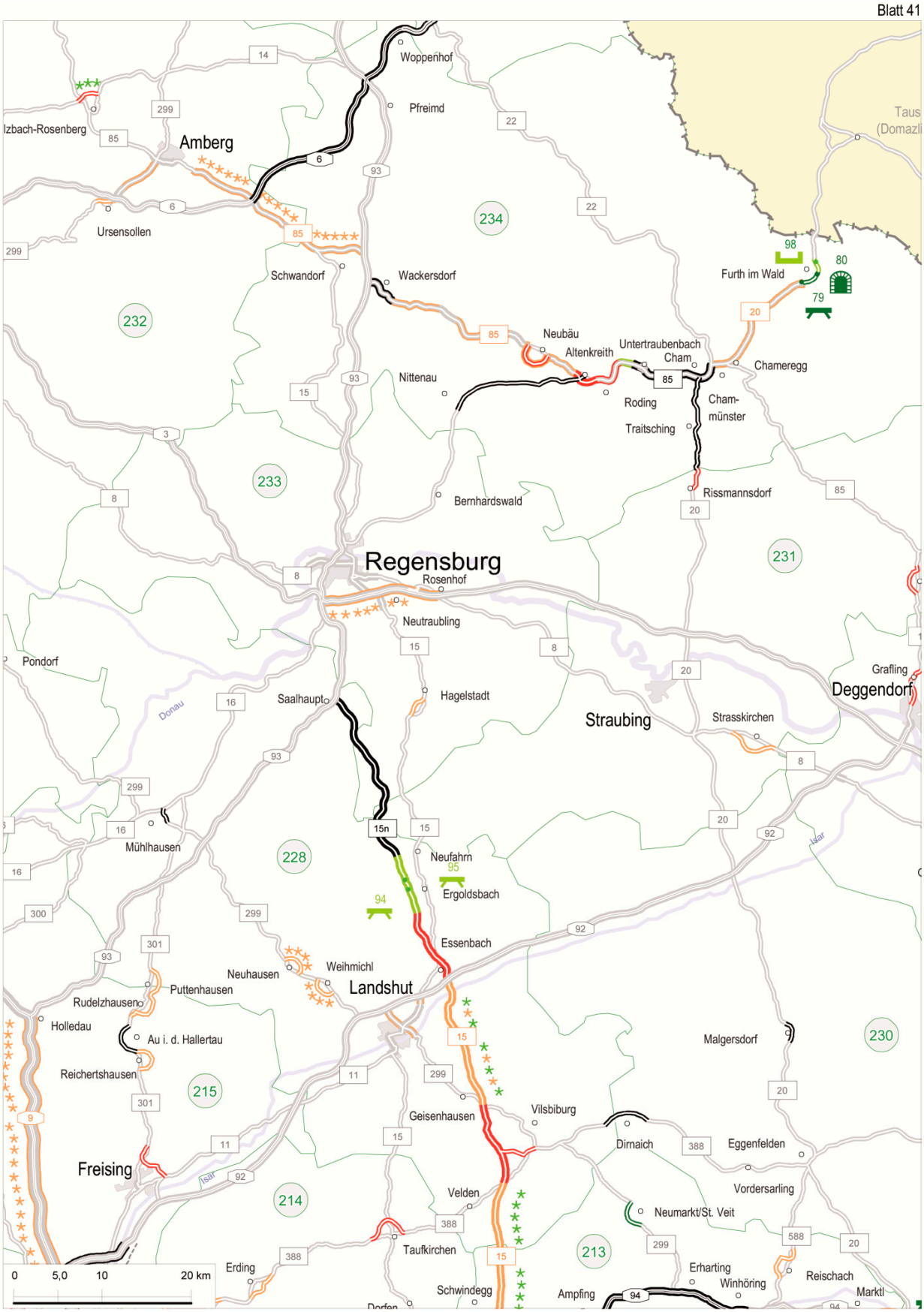
Blatt 37
Imsweiler
Wolfstein
Olsbrücken
Hirschhorn
Sembach
Katzweiler
Enkenbach-
Alsenborn
Bockenheim
Grünstadt
Eisenberg
Kirchheim
Herxheim
Frankenthal
Mannheim
Ludwigs-
hafen
Mutterstadt
Schwetzingen
Schönenberg-
Kübelberg
Landstuhl
Kaiserslautern
Hochspeyer
Bad Dürkheim
Bann
Homburg
Schwarzenbach /
Schwarzenacker
Neustadt
Speyer
Geinsheim
Hockenheim
Zweibrücken
Münchweiler
Rinnthal
Queichhambach
Landau
Hinterweidenthal
Waldrohrbach
Impflingen
Graben-Neudorf
Pirmasens
Dahn
Klingenmünster
Ingenheim
Winden
Karlsdorf
Busenberg
Birkenhördt
Oberotterbach
Bad Bergzabern
Wörth
Bitsch
(Bitche)
Weißenburg
(Wissembourg)
Karlsruhe
Neulauterburg
Wössingen
Berghausen
Wolfahrtsweier
Bauschlott
Bad Niederbronn
(Niederbronn-les-Bains)
Durmersheim
Bietigheim
Ettlingen
Karlsbad
Rastatt
F R A N K R E I C H
(F R A N C E)
Pfaffenhoffen
T Baden-
Baden (E)
Sandweier
Kuppenheim
Gaggenau
Oos
Baden -
Baden
Gernsbach
Unterreichenbach
Bad Liebenzell
Hagenau
(Haguenau)
Brumath
Sinzheim
Bühl
Ottersweier
Forbach
Straßburg
(Strasbourg)
Sasbach
Achern
Schwarzenberg
Kehl
Molsheim
Appenweier
Oberkirch
Lautenbach
Baiersbronn
Grünmettstetten
Offenburg
Elgersweier
Freudenstadt
Aach
Schopfloch
Obernai
Hofweier
Hohberg
Gengenbach
Loßburg
Horb
Lahr
W Ü R T T E M
0 5,0 10 20 km

Blatt 38

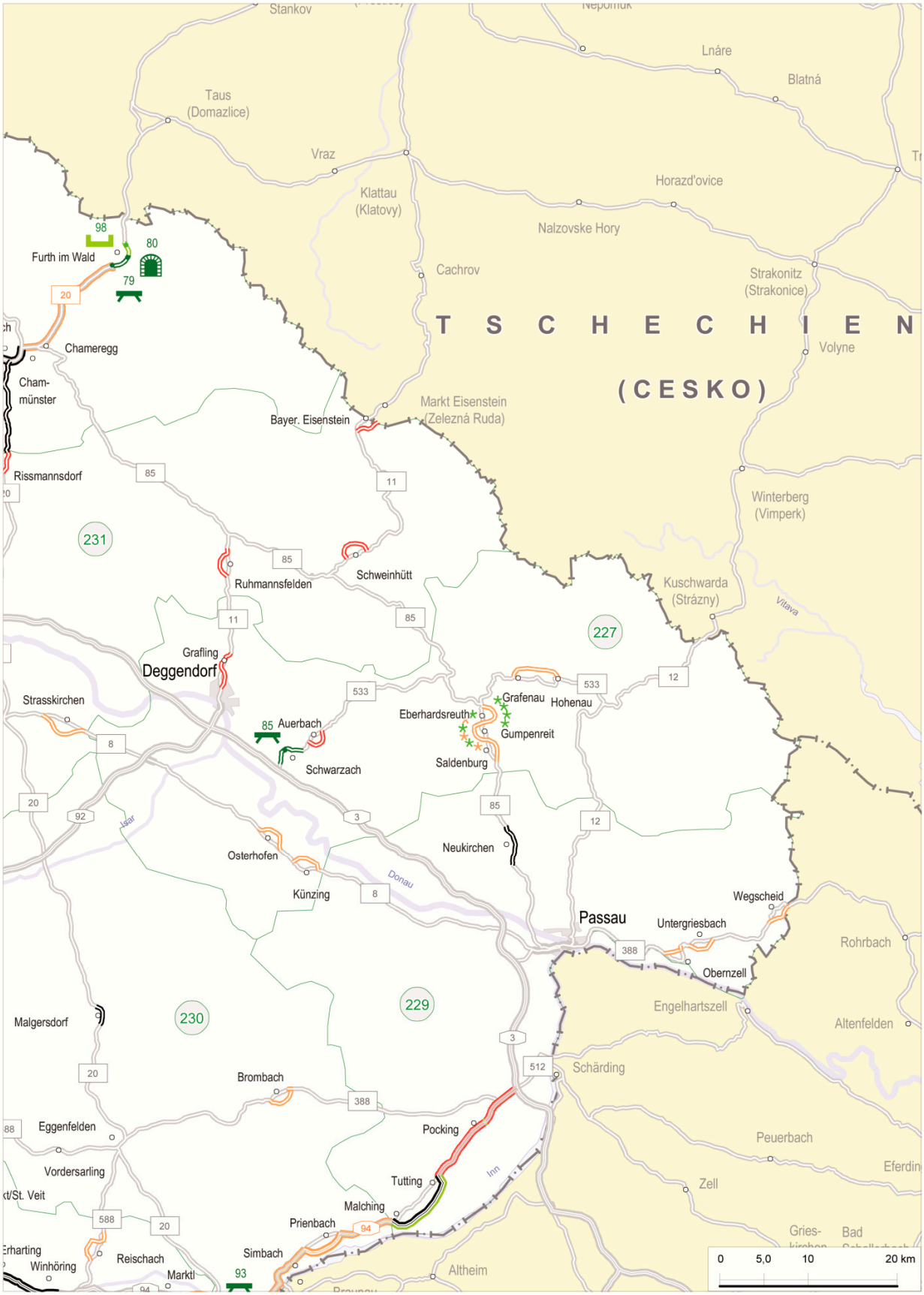
Rosengarten
Lampert-
heim
Rimbach
Mörlenbach
188
Weinheim
AM Mannheim-
Seckenheim (E)
Heidelberg
188
Neckarsteinach
Neckar
274
277
Ludwigs-
hafen
Schwetzingen
Leimen
AM Walddorf (E)
Hockenheim
Rhein
Mülhausen
278
Sinsheim
Offenau
Jagstfeld
Bad
Friedrichshall
Graben-Neudorf
Karlsdorf
Bruchsal
272
Helmsheim
Heilbronn
Weinsberg
Ellhofen
Willsbach
Michelfeld
Bretten
267
B A D E N
Wössingen
Berghausen
Wolfahrtsweier
Bauschlott
Ettlingen
Karlsbad
272
Illingen
Enzweihingen
Bietigheim-Bissingen
Mühlacker
Wurmberg
Pforzheim
Schwieberdingen
Kornwestheim
Ludwigsburg
266
Backnang
Nellmersbach
Winnenden
Oppenweiler
Gaildorf
264
Waiblingen
279
Leonberg
Unterreichenbach
Heimsheim
Bad Liebenzell
Hirsau
Calw
Renningen
Sindelfingen
259
Stuttgart
Esslingen
261
Schorndorf
Plochingen
Göppingen
Süßen
Mutlangen
Lorch
104
Leinfelden
Wendlingen
Nürtingen
Kirchheim
263
280
Gärtringen
Böblingen
Holzgerlingen
Aich
Neckar-
tailfingen
262
Gruibingen
Owen
Mühlhausen
Grafenberg
Lenningen
Metzingen
Walddorfhäslach
260
Tübingen
Ergenzingen
Hohenstadt
Feldstetten
Reutlingen
Grünmettstetten
Aach
Schopfloch
Rottenburg
Pfullingen
Nehren
Seeburg
Horb
Bodelshausen
Lichtenstein
Großengstingen
Münsingen
Engstingen
290
Jungingen
289
291
Trochtelfingen
T E M B E R G
0 5,0 10 20 km

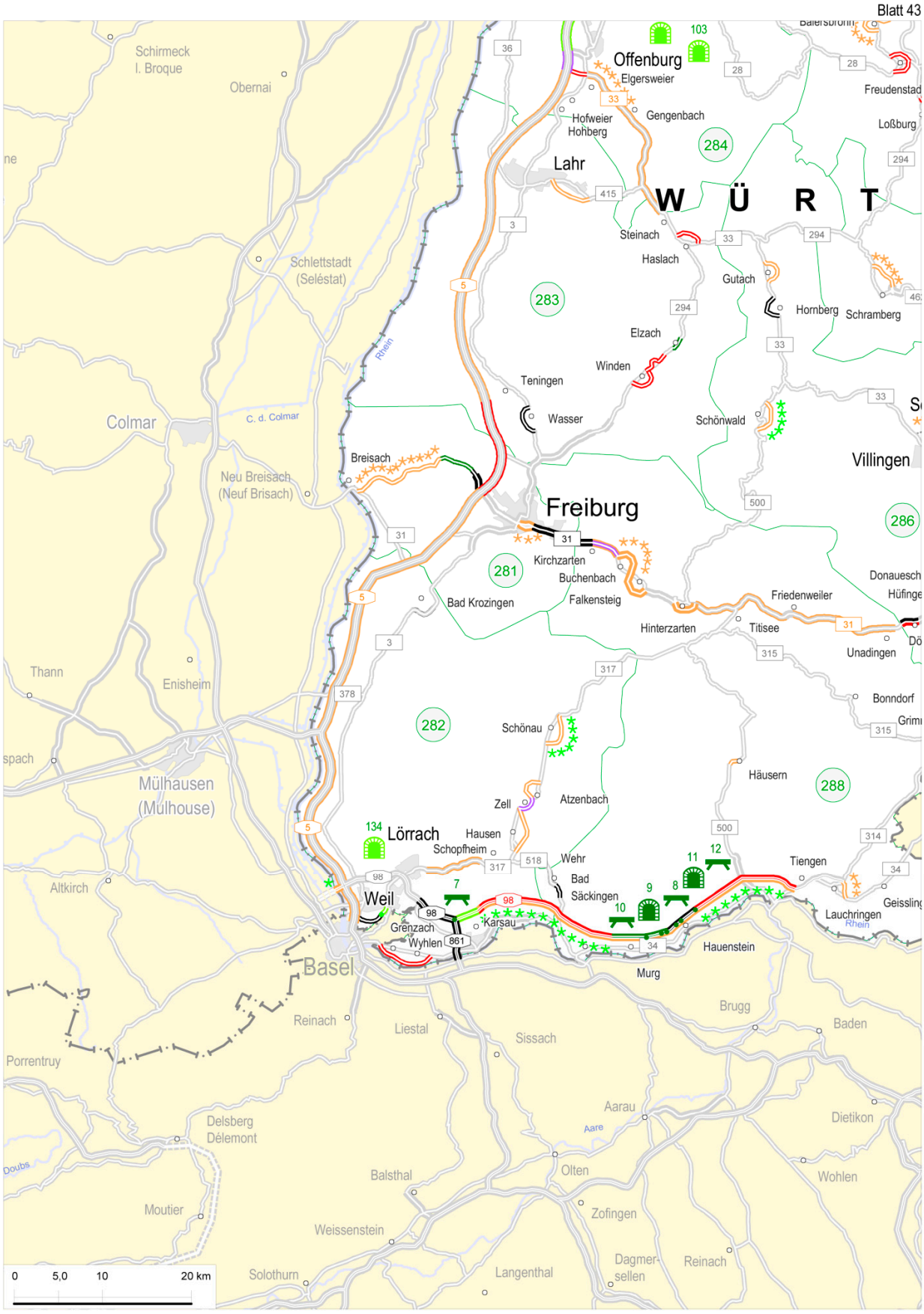
Blatt 39
D E N -
Euerhausen
Oberickelsheim
Gollhofen
Diespeck
Dottenheim
Ipsheim
Oberndorf
Neustadt
Birkenfeld
Königshofen
Bad Mergentheim
Tauber
Unterheßbach
Lehrberg
Ansbach
Lichtenau
Neuendettelsau
Blaufelden
Rot am See
Gaisbach
Kupferzell
Wallhausen
Aurach
Merkendorf
Feuchtwangen
Stadeln
Schlungenhof
Crailsheim
Michelfeld
Gelbingen
Schwäbisch Hall
Dinkelsbühl
Greiselbach
Unterasbach
Westheim
Gaildorf
Backnang
Nellmersbach
Wallerstein
Ehringen
Pflaumloch
Nördlingen
Aalen
Wasseralfingen
Mutlangen
Böbingen
Mögglingen
Lorch
Aufhausen
Trochtelfingen
Möttingen
Unterkochen
Ebnat
Hussenhofen
Schwäbisch Gmünd
Ohmenheim
Donauwörth
Göppingen
Süßen
Heidenheim
Böhmenkirch
Donzdorf
Gingen
Asbach
Tapfheim
Schwenningen
Kirchheim
Geislingen
Herbrechtingen
Höchstädt
Nordendorf
Gruibingen
Owen
Mühlhausen
Obermedlingen
Hermaringen
Lauingen
Dillingen
Amstetten
Brenz
Gundelfingen
Lenningen
Urspring
Luizhausen
Hohenstadt
Feldstetten
Bubesheim
Leinheim
Adelsried
Seeburg
Blaustein
Münsingen
Nersingen
Kötz
Zusmarshausen
Vogelsang
Gerhausen
Ulm
Ichenhausen
Diedorf
Erbach
Wattenweiler
Ziemetshausen
Gessertshausen
0 5,0 10 20 km

Blatt 40
Diespeck
Neustadt
Birkenfeld
Fürth
Nürnberg
Forth
Eschenau
Schnaittach
Reichenschwand
Sulzbach-Rosenberg
Amberg
Altdorf
Ursensollen
Schwabach
Lehrberg
Lichtenau
Neuendettelsau
Wassermungenau
Roth
Kilianstorf
Untersteinbach
Wernsbach
Rötenbach
Merkendorf
Stadeln
Brand
Schlungenhof
Geislohe
Dornhausen
Theilenhofen
Unterasbach
Stopfenheim
Laibstadt
Fiegenstall
Alfershausen
Aberzhausen
Thalmässing
Höttingen
Ellingen
Mühlhausen
Neumarkt
TRM Nürnberg-
Feucht Ost (E)
Main- Donau- Kanal
Westheim
Dettenheim
Rothenstein
Dietfurt
Rupertsbuch
Eichstätt
Pondorf
R Köschinger
Forst (E)
Donau
Nördlingen
Möttingen
Kaisheim
Donauwörth
Nordheim
Asbach
Tapfheim
Schwenningen
Höchstädt
Nordendorf
Dillingen
Meitingen
Unterhausen
Neuburg
Oberhausen
Ingolstadt
Mühlhausen
Weichenried
Holledau
Au i. d. Hallertau
Reichertshausen
Rudelzhausen
Puttenhausen
Kühbach
Aichach
Stettenhofen
Adelsried
Gersthofen
Derching
Augsburg
Zusmarshausen
Vogelsang
Diedorf
Gessertshausen
Dasing
Friedberg
Adelzhausen
Sulzemoos
Freising
Dachau
B A Y E R N
0 5,0 10 20 km

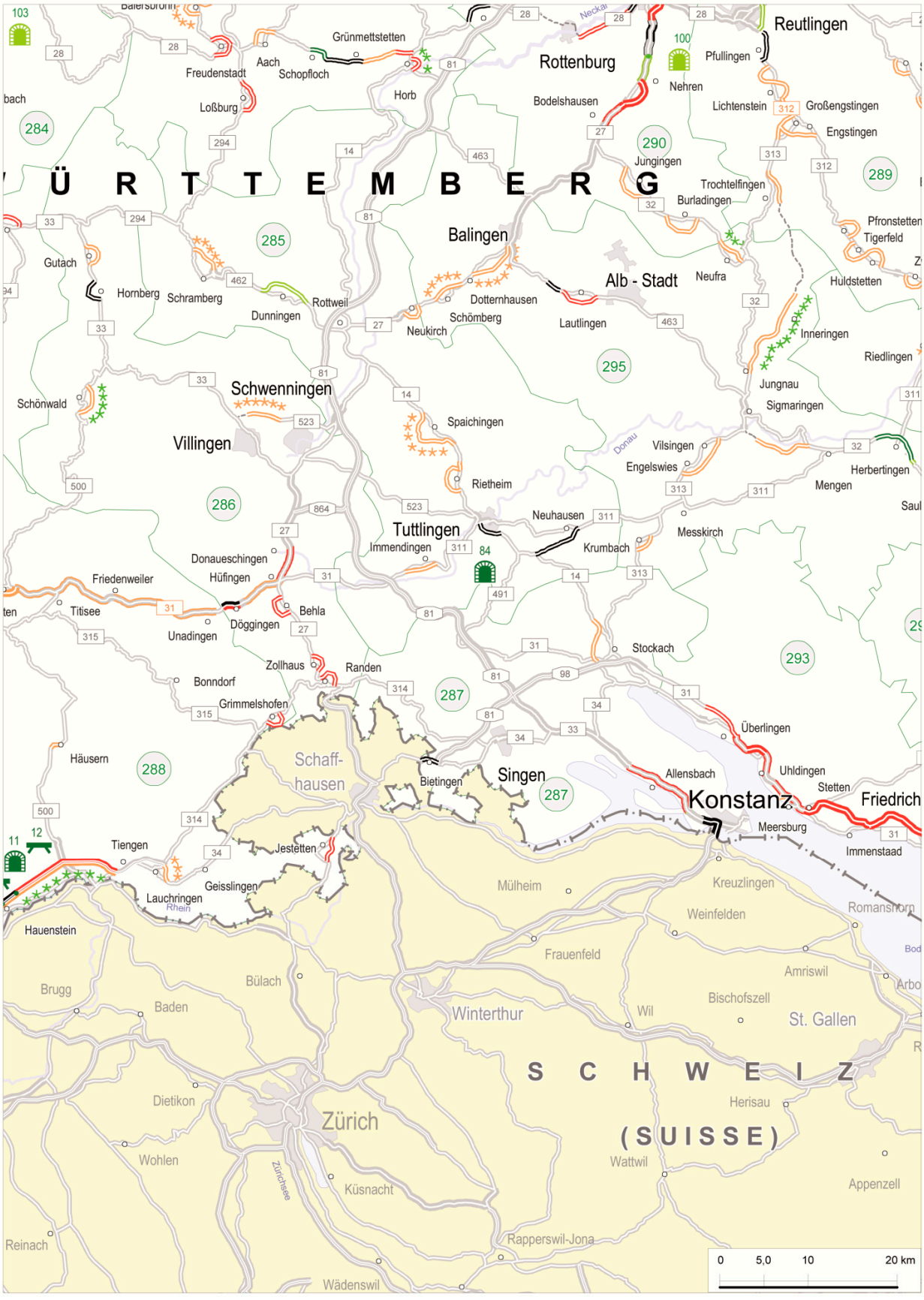

Blatt 41
Amberg
Ursensollen
Schwandorf
Wackersdorf
Woppenhof
Pfreimd
Taus
(Domazli
Furth im Wald
Neubäu
Altenkreith
Untertraubenbach
Cham
Chameregg
Nittenau
Roding
Cham-
münster
Traitsching
Rissmannsdorf
Bernhardswald
Regensburg
Rosenhof
Neutraubling
Pondorf
Saalhaupt
Hagelstadt
Straubing
Strasskirchen
Grafling
Deggendorf
Donau
Mühlhausen
Neufahrn
Ergoldsbach
Essenbach
Landshut
Weihmichl
Neuhausen
Puttenhausen
Rudelzhausen
Holledau
Au i. d. Hallertau
Reichertshausen
Malgersdorf
Vilsbiburg
Geisenhausen
Dirnaich
Eggenfelden
Vordersarling
Neumarkt/St. Veit
Velden
Taufkirchen
Freising
Erding
Schwindegg
Ampfing
Erharting
Winhöring
Reischach
Marktl
232
234
233
231
228
230
215
214
213
0 5,0 10 20 km

Blatt 42

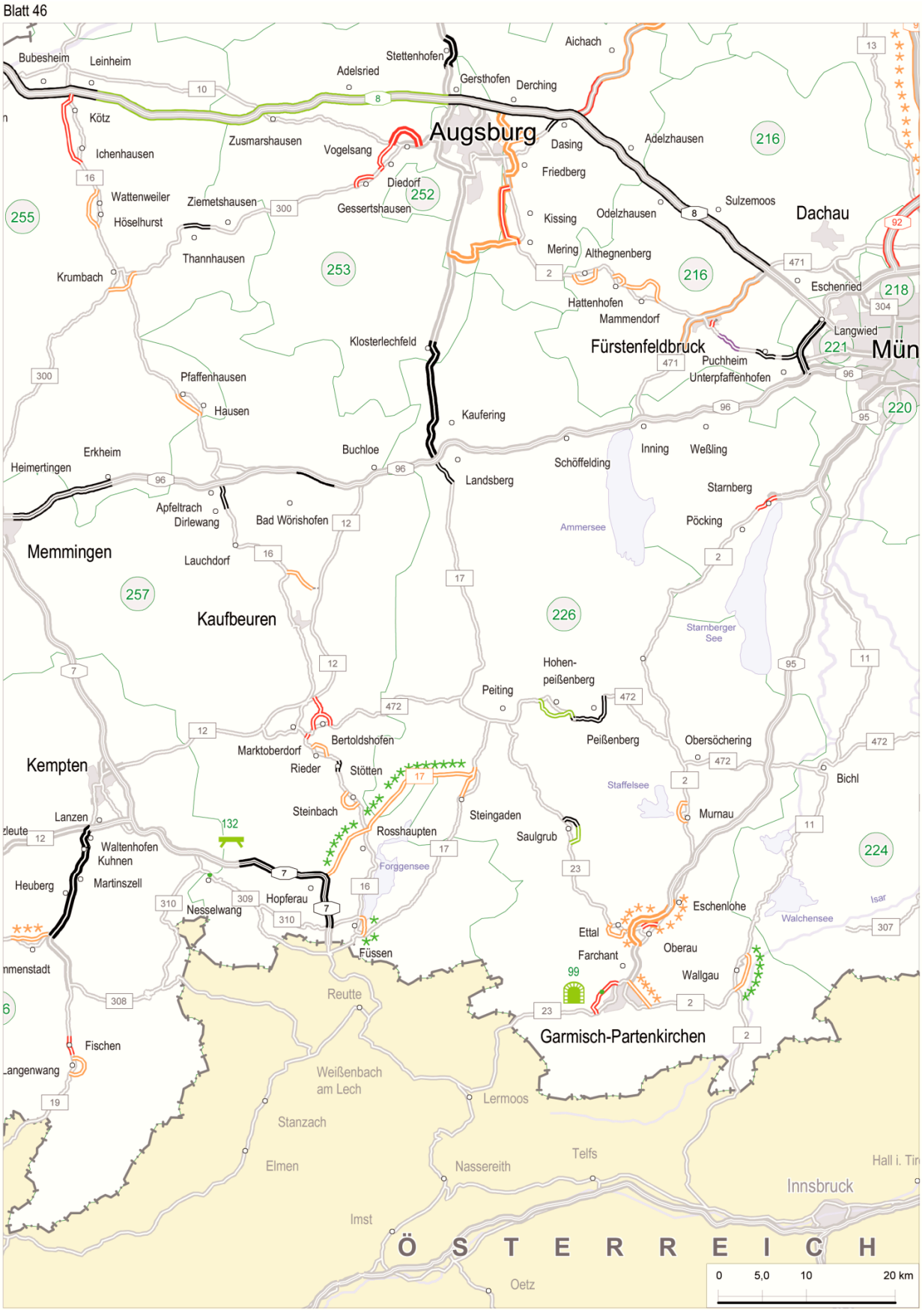

Stankov
Lnáre
Blatná
Taus
(Domazlice)
Vraz
Horazd'ovice
Klattau
(Klatovy)
Nalzovske Hory
Cachrov
Strakonitz
(Strakonice)
T S C H E C H I E N
(CESKO)
Volyne
Furth im Wald
98
80
79
20
Chameregg
Cham-
münster
Markt Eisenstein
(Zelezná Ruda)
Bayer. Eisenstein
Rissmannsdorf
85
11
231
Winterberg
(Vimperk)
Ruhmannsfelden
Schweinhütt
Kuschwarda
(Strázny)
Vltava
227
Grafling
Deggendorf
533
12
Strasskirchen
Grafenau
Hohenau
Eberhardsreuth
Gumpenreit
Auerbach
Schwarzach
Saldenburg
8
20
92
Isar
3
Osterhofen
Neukirchen
Donau
Künzing
Wegscheid
Passau
Untergriesbach
388
Rohrbach
Obernzell
Engelhartszell
Altenfelden
Malgersdorf
230
229
512
Schärding
Brombach
Pocking
Eggenfelden
Peuerbach
Vordersarling
Tutting
Inn
Zell
Malching
Prienbach
94
588
Reischach
Simbach
93
Winhöring
Markt
Altheim
0 5,0 10 20 km

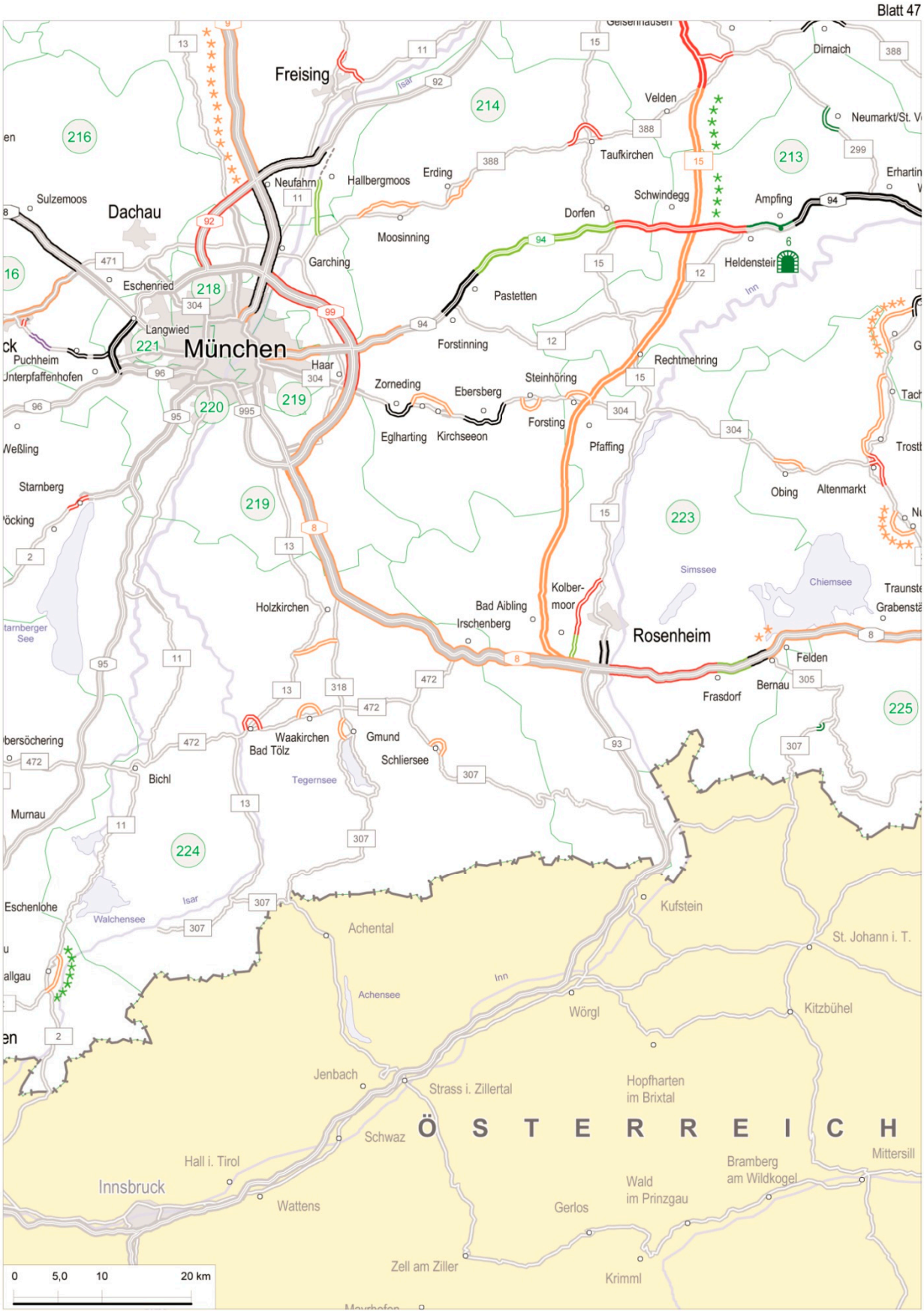

Blatt 43
Offenburg
Elgersweier
Hofweier
Hohberg
Gengenbach
Lahr
W Ü R T
Steinach
Haslach
Gutach
Hornberg
Schramberg
Elzach
Winden
Teningen
Wasser
Schönwald
Villingen
Freiburg
Kirchzarten
Buchenbach
Falkensteig
Bad Krozingen
Hinterzarten
Titisee
Friedenweiler
Unadingen
Bonndorf
Schönau
Zell
Atzenbach
Häusern
Lörrach
Hausen
Schopfheim
Wehr
Bad
Säckingen
Tiengen
Weil
Grenzach
Wyhlen
Karsau
Lauchringen
Hauenstein
Murg
Basel
Reinach
Liestal
Sissach
Brugg
Baden
Aarau
Dietikon
Olten
Wohlen
Zofingen
Balsthal
Weissenstein
Langenthal
Dagmersellen
Reinach
Solothurn
Moutier
Porrentruy
Delsberg
Délemont
Altkirch
Thann
Enisheim
Mülhausen
(Mulhouse)
Colmar
Neu Breisach
(Neuf Brisach)
Breisach
Schlettstadt
(Seléstat)
Obernai
Schirmeck
I. Broque
Rhein
Aare
Doubs
C. d. Colmar
0 5,0 10 20 km

Blatt 44

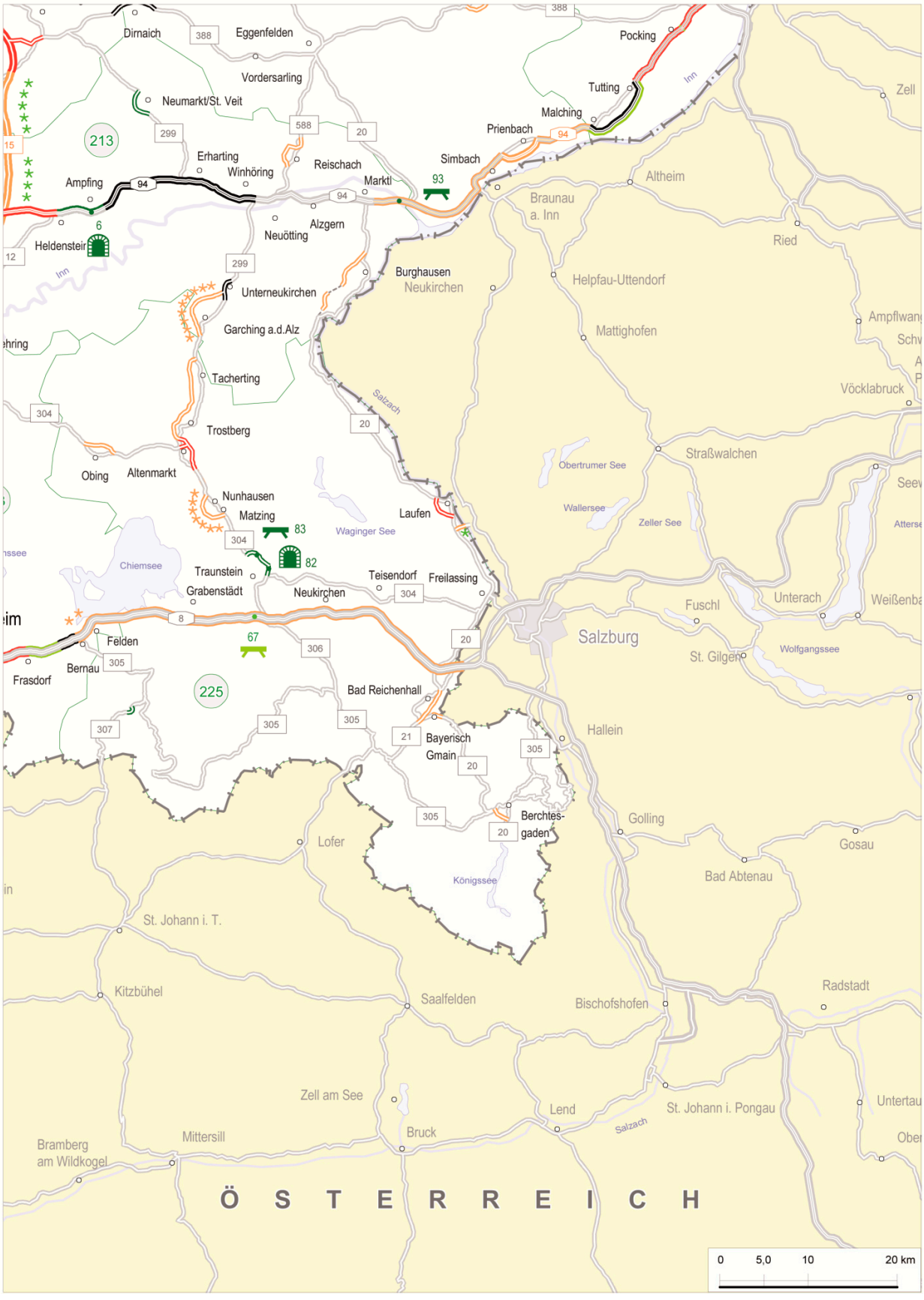

Reutlingen
Rottenburg
Pfullingen
Nehren
Bodelshausen
Lichtenstein
Großengstingen
Engstingen
Jungingen
Trochtelfingen
Burladingen
Pfronstetten
Tigerfeld
Huldstetten
Neufra
Alb - Stadt
Balingen
Dotternhausen
Schömberg
Lautlingen
Neukirch
Rottweil
Dunningen
Hornberg
Schramberg
Gutach
Schönwald
Schwenningen
Villingen
Spaichingen
Riethem
Tuttlingen
Immendingen
Neuhausen
Krumbach
Messkirch
Vilsingen
Engelswies
Herbertingen
Mengen
Sigmaringen
Jungnau
Inneringen
Riedlingen
Donaueschingen
Hüfingen
Friedenweiler
Titisee
Unadingen
Döggingen
Behla
Zollhaus
Randen
Bonndorf
Grimmelshofen
Stockach
Überlingen
Allensbach
Uhldingen
Stetten
Konstanz
Meersburg
Immenstaad
Friedrich
Häusern
Schaffhausen
Bietingen
Singen
Tiengen
Jestetten
Geisslingen
Lauchringen
Hauenstein
Mülheim
Kreuzlingen
Weinfelden
Romanshorn
Frauenfeld
Amriswil
Bischofszell
St. Gallen
Brugg
Baden
Bülach
Winterthur
Wil
S C H W E I Z
(SUISSE)
Herisau
Dietikon
Zürich
Wohlen
Wattwil
Appenzell
Küsnacht
Rapperswil-Jona
Reinach
Wädenswil
Zürichsee
Rhein
Donau
0 5,0 10 20 km

Blatt 45
Reutlingen
Pfullingen
Lichtenstein
Großengstingen
Engstingen
Trochtelfingen
Seeburg
Münsingen
Bremelau
Feldstetten
Blaustein
Gerhausen
Ulm
Bubesheim
Leinheim
Nersingen
Kötz
Ichenhausen
Wattenweiler
Höselhurst
Krumbach
Dellmensingen
Ehingen
Erbach
Altsteußlingen
Deppenhausen
Pfronstetten
Tigerfeld
Zwiefalten
Huldstetten
Obermarchtal
Weisel
Berg
Ingerkingen
Inneringen
Riedlingen
Unlingen
Uttenweiler
Warthausen
Jungnau
Sigmaringen
Biberach
a. d. Riß
Ringschnait
Ochsenhausen
Hochdorf
Edenbachen
Oberessendorf
Heimertingen
Erkheim
Apfeltrach
Dirlewang
Memmingen
Lauchdorf
Herbertingen
Mengen
Saulgau
Boms
Bad Waldsee
Blitzenreute
Gaisbeuren
Enzisreute
Staig
Baindt
Gebrazhofen
Ravensburg
Überlingen
Uhldingen
Stetten
Konstanz
Friedrichshafen
Meersburg
Immenstaad
Eriskirch
Tettnang
Amtzell
Dürren
Isny
Großholzleute
Kempten
Lanzen
Waltenhofen
Kuhnen
Heuberg
Martinszell
Nesselwa
Auers-Riedhirsch
Opfenbach
Immenstadt
Kreuzlingen
Romanshorn
Bodensee
Amriswil
Arbon
Bischofszell
St. Gallen
Bregenz
Fischen
Langenwang
Rorschach
Lustenau
Dornbirn
Herisau
Altstätten
S C H W E I Z
(SUISSE)
Hohenems
Götzis
Mellau
Mittelberg
Au
Appenzell
Feldkirch
Ö S T E R R E I C H
Lech
Sonntag
289
291
292
293
294
255
256
257
0 5,0 10 20 km


Blatt 46
Augsburg
Kaufbeuren
Memmingen
Kempten
Dachau
Fürstenfeldbruck
Garmisch-Partenkirchen
Ö S T E R R E I C H
Innsbruck
Bubesheim
Leinheim
Stettenhofen
Adelsried
Gersthofen
Derching
Aichach
Kötz
Zusmarshausen
Vogelsang
Dasing
Adelzhausen
Ichenhausen
Friedberg
Wattenweiler
Ziemetshausen
Diedorf
Gessertshausen
Kissing
Odelzhausen
Sulzemoos
Höselhurst
Thannhausen
Mering
Althegnenberg
Krumbach
Hattenhofen
Eschenried
Mammendorf
Langwied
Klosterlechfeld
Puchheim
Unterpfaffenhofen
Pfaffenhausen
Hausen
Kaufering
Erkheim
Heimertingen
Buchloe
Landsberg
Schöffelding
Inning
Weßling
Starnberg
Apfeltrach
Dirlewang
Bad Wörishofen
Ammersee
Pöcking
Lauchdorf
Starnberger See
Hohen-
peißenberg
Peiting
Peißenberg
Obersöchering
Bertoldshofen
Marktoberdorf
Rieder
Stötten
Staffelsee
Bichl
Steinbach
Steingaden
Murnau
Lanzen
Rosshaupten
Saulgrub
Waltenhofen
Kuhnen
Forggensee
Heuberg
Martinszell
Hopferau
Eschenlohe
Walchensee
Nesselwang
Füssen
Ettal
Farchant
Oberau
Wallgau
Reutte
Fischen
Weißenbach
am Lech
Lermoos
Stanzach
Telfs
Elmen
Nassereith
Imst
Oetz
0 5,0 10 20 km


Blatt 47
Freising
Dachau
München
Rosenheim
Holzkirchen
Bad Tölz
Waakirchen
Bad Aibling
Irschenberg
Kolbermoor
Simssee
Chiemsee
Tegernsee
Walchensee
Achensee
Kufstein
Achental
St. Johann i. T.
Kitzbühel
Wörgl
Jenbach
Strass i. Zillertal
Hopfharten im Brixtal
Schwaz
Ö S T E R R E I C H
Hall i. Tirol
Innsbruck
Wattens
Gerlos
Wald im Prinzgau
Bramberg am Wildkogel
Mittersill
Zell am Ziller
Krimml
Taufkirchen
Velden
Dorfen
Schwindegg
Ampfing
Heldenstein
Pastetten
Forstinning
Rechtmehring
Steinhöring
Ebersberg
Zorneding
Eglharting
Kirchseeon
Forsting
Pfaffing
Obing
Altenmarkt
Erding
Hallbergmoos
Neufahrn
Moosinning
Garching
Eschenried
Langwied
Haar
Sulzemoos
Puchheim
Starnberg
Murnau
Bichl
Eschenlohe
Gmund
Schliersee
Frasdorf
Bernau
Felden
Grabenstätt
Dirnaich
Neumarkt/St. V
Erhartin
Trostb
Tach
G
Inn
Isar
0 5,0 10 20 km

Blatt 48


Dirnaich
Eggenfelden
Vordersarling
Neumarkt/St. Veit
Erharting
Winhöring
Reischach
Ampfing
Marktl
Simbach
Pocking
Tutting
Malching
Prienbach
Zell
Altheim
Braunau a. Inn
Ried
Neuötting
Alzgern
Heldenstein
Burghausen
Neukirchen
Helpfau-Uttendorf
Unterneukirchen
Garching a.d.Alz
Mattighofen
Tacherting
Vöcklabruck
Trostberg
Obing
Altenmarkt
Straßwalchen
Obertrumer See
Nunhausen
Matzing
Laufen
Wallersee
Zeller See
Waginger See
Chiemsee
Traunstein
Grabenstädt
Neukirchen
Teisendorf
Freilassing
Fuschl
Unterach
Salzburg
St. Gilgen
Wolfgangssee
Felden
Bernau
Frasdorf
Bad Reichenhall
Hallein
Bayerisch Gmain
Berchtes-gaden
Golling
Gosau
Bad Abtenau
Lofer
Königssee
St. Johann i. T.
Kitzbühel
Saalfelden
Bischofshofen
Radstadt
Zell am See
Lend
St. Johann i. Pongau
Bramberg am Wildkogel
Mittersill
Bruck
Salzach
Inn
Ö S T E R R E I C H
0 5,0 10 20 km

D. Bundeswasserstraßen

D.1 Allgemeines

D.1.1 Gesetzliche 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 Binnenschifffahrtsaufgabengesetz sowie dem Seeschifffahrtsaufgabengesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

D.1.2 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 Großstädte der Bundesrepublik besitzt einen direkten Wasserstraßenanschluss.

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7.300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 % der Strecke auf Flüsse und 25 % 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" Transeuropäischen 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 Großstadtregionen 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. Laufwasser-Kraftwerke sind 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 zurzeit ca. 750 MW. Damit wird mit Wasserkraft etwa genauso viel 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.

D.1.3 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,
- vorhandene 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.

D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Am 01.05.2013 wurde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn als Mittelbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) neu errichtet. Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord (Kiel), Nordwest (Aurich), Mitte (Hannover), West (Münster), Südwest (Mainz), Süd (Würzburg) und der WSD Ost mit dem Sitz in Magdeburg haben ihren Status als eigenständige Dienststelle verloren und sind jetzt Außenstellen der GDWS an ihren jeweiligen Standorten. Der GDWS 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), Karlsruhe,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz.

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 erfolgen. Die Unterhaltungsaufgaben werden je nach wirtschaftlichen Gegebenheiten von Unternehmen oder im Regiebetrieb erledigt. Für den Betrieb der Anlagen steht ausschließlich WSV-Personal zur Verfügung.

D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Wasserstraße. Neben der umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen – was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist – noch weitere Funktionen. Sie dienen der Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Abwasserentsorgung,

Hochwasserabfuhr, aber auch der Fischerei. Neben der ökologischen Biotopfunktion besitzen die Bundeswasserstraßen einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen. Mit einem zusammenhängenden Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, den vielen reizvollen Binnenseen und den Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier mitten in Europa.

D.1.5 Umwelt

Das Netz der Wasserstraßen verknüpft verschiedene Landschaftsräume und Biotope miteinander. Sie bilden wichtige Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt, darunter auch für seltene und unter Schutz stehende Arten.

Bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen muss der Bund den Belangen des Naturhaushaltes Rechnung tragen, das Landschaftsbild berücksichtigen und die natürlichen Lebensgrundlagen bewahren.

Im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie soll u.a. die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen bis spätestens 2027 erfolgen. Nach dem Wasserhaushaltsgesetz fällt diese Aufgabe in die Zuständigkeit der Wasser-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Nach einer ersten Abschätzung belaufen sich die notwendigen Aufwendungen für die Aufgabenerfüllung auf rund 800 Mio. Euro. Um eine effiziente und wirtschaftliche Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen zu gewährleisten, hat das BMVI gemeinsam mit der WSV ein Priorisierungskonzept erstellt.

D.1.6 Forschung

Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt sind das zentrale Thema des Forschungsprogramms „KLIWAS“. Vernetzt mit zahlreichen anderen wissenschaftlichen Einrichtungen, kooperieren in dem Forschungsprogramm KLIWAS mehrere Behörden der BMVI-Ressortforschung:

- Deutscher Wetterdienst (DWD), Offenbach,
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe.

Die BfG koordiniert das auf fünf Jahre angelegte Forschungsprogramm.

D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen

D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2013 umfassten die Bereiche

- Investitionen,
- Betrieb und Unterhaltung,
- Verwaltung

mit einem Gesamtvolumen von 1.782,3 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 752,6 Mio. Euro. Davon wurden in die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur 220,9 Mio. Euro und in Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen 459,2 Mio. Euro investiert.

Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören

- die Fortsetzung der begonnenen Ersatz-, Aus- und Neubauvorhaben,
- Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Zur Verstärkung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands wurde im Jahr 2012 ein Investitionsbeschleunigungsprogramm 1 (IBP 1) im Umfang von 1 Mrd. Euro eingerichtet. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen sind für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel 300 Mio. Euro veranschlagt. Im Jahr 2013 wurde das Investitionsbeschleunigungsprogramm 2 (IPB 2) im Umfang von 750 Mio. Euro eingerichtet. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen stehen insgesamt 140 Mio. Euro zu Verfügung. Aus dem IBP 1 wurden im Jahr 2013 insgesamt 6,6 Mio. Euro verausgabt. Aus dem IBP 2 wurden im Jahr 2013 insgesamt 43,8 Mio. Euro verausgabt.

ERHALTUNG DER BUNDESWASSERSTRASSEN

Das hohe Alter und die starke Beanspruchung der Anlagen erfordern es, den Schwerpunkt der Investitionen auf die Substanzerhaltung und die Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur zu legen. Hierzu ist eine jährliche Reinvestition von mindestens 500 Mio. Euro pro Jahr (rund 1 % des Bruttoanlagevermögens) erforderlich. Hinzu kommen rund 200 Mio. Euro pro Jahr für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur und weitere der Erhaltung zuzurechnende Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Aufgrund von Preissteigerungen und akkumulierendem Nachholbedarf sind diese Werte tendenziell weiter ansteigend. Der finanzielle Spielraum für geplante Ausbaumaßnahmen wird entsprechend geringer.

D.2.2 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 – Teil Wasserstraße

Im OP Verkehr EFRE Bund 2007–2013 stehen für Bundeswasserstraßen 140 Mio. Euro, davon rund 91 Mio. Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Die derzeit 22 Projekte umfassende Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet zwei Wasserstraßenprojekte.

Bis zum 31.12.2013 konnten die im Programm für Wasserstraßenprojekte verfügbaren EFRE-Mittel über folgende Projekte vollständig gebunden werden:

- Neubau Schiffshebewerk Niederfinow 48,5 Mio. €,
- Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom 16,2 Mio. €,
- Neubau Niedrigwasserschleuse Magdeburg 27,3 Mio. €.

Im Gegensatz zum Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow und der Niedrigwasserschleuse Magdeburg liegt das Investitionsvolumen des Projekts Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom unter dem Schwellenwert für EU-Großprojekte (50 Mio. Euro) und bedurfte daher keiner Genehmigung durch die EU-Kommission.

D.2.3 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße

Im Rahmen des MAP wurden für die Periode 2007–2013 zwei Projekte bewilligt:

- Neubau der Eisenbahnbrücke im Zuge des Donauausbaus bei Deggendorf 7,01 Mio. €,
- Variantenuntersuchung zum Donauausbau Straubing–Vilshofen 16,5 Mio. €.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Jahresprogrammes 2012 drei Wasserstraßenprojekte bewilligt:

- Bau der 2. Schleusenkammer in Trier (Mosel) 2,685 Mio. €,
- Anpassung der Mittelweser Wasserstraßenklasse Va 3,13 Mio. €,
- Neubau der Schleuse Zerben 2,685 Mio. €.

D.3 Bundeswasserstraßenprojekte

Tabelle 45 Bundeswasserstraßenprojekte

		Ausgaben (Mio. €) gesamt	2013
Seeschifffahrtsstraßen			
1.1	Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	540	7
1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	278	1
2	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	248	10
3.1	Fahrrinnenanpassung der Unterweser	20	0
3.2	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	30	0
Binnenschifffahrtsstraßen			
4	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	165	5
5.1	Mittellandkanal	2030	23
5.2	Elbe-Seitenkanal	198	20
6	Mittelweser	206	5
7	Westdeutsches Kanalnetz	1934	37
8	Rhein	1186	45
9	Mosel	540	11
10	Neckar	922	19
11	Main-Donau-Wasserstraße	2404	49
12	Mittel- und Oberelbe	69	6
13	Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	2047	63
14	Havel-Oder-Wasserstraße	711	50

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:

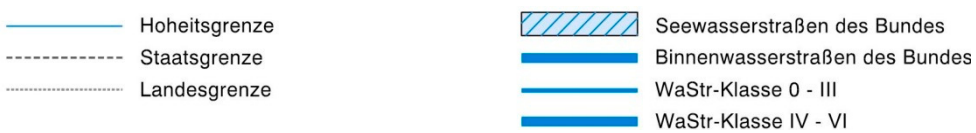


Abbildung 13 Karte der Bundeswasserstraßen

D.3.1 Seeschifffahrtsstraßen

D.3.1.1 Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel

Verkehrsfunktion:

- insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
- mit rund 43.000 Schiffspassagen im Jahr 2008 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

die instandsetzungsbedürftigen Große Schleusen in Brunsbüttel werden mit dem vorlaufenden Bau einer weiteren großen Schleuse („5. Kammer“) und der anschließenden Grundinstandsetzung der beiden vorhandenen Großen Kammern zukunftsfähig gemacht.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2010; Baubeginn am 17.04.2012,
- Inbetriebnahme vsl. rund sieben Jahre nach Baubeginn.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Detailplanung, Erstellung der Vergabeunterlagen.

Gesamtausgaben:	540 Mio. €,
davon	
– 2013:	7 Mio. €,
– nach 2013:	478 Mio. €.

D.3.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals

Verkehrsfunktion:

- insbesondere für die deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
- mit rund 43.000 Schiffspassagen im Jahr 2008 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

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:

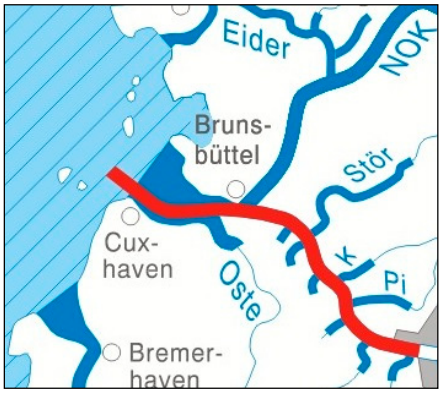
- Planfeststellungsbeschluss vsl. Ende 2013,
- Inbetriebnahme vsl. rund 10 Jahre nach Baubeginn.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben:	278 Mio. €,
davon	
– 2013:	1 Mio. €,
– nach 2013:	265 Mio. €.

D.3.1.3 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:

- Planfeststellungsbeschluss am 23.04.2012,
- das BVerwG gab am 16.10.2012 dem Eilantrag auf Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit statt., damit durfte nicht mit den Arbeiten zur Elbvertiefung begonnen werden,
- Verkehrsfreigabe rund 2 Jahre nach Baubeginn.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Planfeststellungsverfahren,
- Abschluss der vorgezogenen Maßnahme „Uferschutz am Altenbrucher Bogen“,
- Baufeldräumung.

Gesamtausgaben:	248 Mio. €,
davon	
– 2013:	10Mio. €,
– nach 2013:	170 Mio. €.

D.3.1.4 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:

– Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
– Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes müssen die Planunterlagen angepasst werden. Zudem bleibt eine Entscheidung des EUGH zu Grundsatzfragen des WHG abzuwarten.

Laufende Aktivitäten 2013:

– Laufendes Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Bundesverwaltungsgericht.

Gesamtausgaben: 20 Mio. €,
davon

– 2013: 0 Mio. €,
– nach 2013: 20 Mio. €.

D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser

Verkehrsfunktion:

- Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

- Ziel ist es, die bestehenden Fahrrinnenverhältnisse an die Erfordernisse der weltweit verkehrenden Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von ca. 8.000 TEU anzupassen und eine Abladetiefe von 13,50 m zu ermöglichen.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
- Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes müssen die Planunterlagen angepasst werden. Zudem bleibt eine Entscheidung des EuGH zu Grundsatzfragen des WHG abzuwarten.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Laufendes Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Bundesverwaltungsgericht.

Gesamtausgaben: 30 Mio. €,
davon

- 2013: 0 Mio. €,
- nach 2013: 27 Mio. €.

D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen

D.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,
– Zurzeit ist die DEK-Nordstrecke für Europaschiffe und Verbände mit 95 m Länge mit 2,70 m Abladung zugelassen.

Termine/Planungsstand:

– Neubau der 5 Schleusen Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte, Gleesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen,
– Brückenhebungen bis 2025 in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Laufende Aktivitäten 2013:

– Planungen.

Gesamtausgaben:	165 Mio. €,
davon	
– 2013:	5 Mio. €,
– nach 2013 :	141 Mio. €.

D.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 Sülfeld ist bereits fertiggestellt. In der Strecke Sülfeld–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 2013:

- Streckenausbau Sülfeld bis Magdeburg,
- Ersatzneubau Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim

Gesamtausgaben: 2.030 Mio. €,
davon

- 2013: 23 Mio. €,
- nach 2013: 462 Mio. €.

D.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 2008–2019.

Laufende Aktivitäten 2013:

– Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg,
– Voruntersuchungen für den Bau eines 2. Abstiegsbauwerks in Lüneburg.

Gesamtausgaben: 198 Mio. €,
davon

– 2013: 20 Mio. €,
– nach 2013: 21 Mio. €.

D.3.2.4 Mittelweser

Verkehrsfunktion:

– Die Mittelweser verbindet die Seehäfen an der Unterweser wie 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 (85 m Länge, 9,5 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2009,
– Güterschiffe (110 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe in 2015,
– Inbetriebnahme Schleuse Dörverden in 2013,
– Inbetriebnahme Schleuse Minden bis 2014/2015,

Laufende Aktivitäten 2013:

– Baggerungen zur Vertiefung der Fahrrinne,
– Inbetriebnahme Schleuse Dörverden in 2013,
– Bau der Schleuse Minden.

Gesamtausgaben: 2065 Mio. €,
davon

– 2013: 5 Mio. €,
– nach 2013: 61 Mio. €.

D.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 (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. Der Schwerpunkt des Ausbaues im westdeutschen Kanalnetz liegt zurzeit 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 ca. 2022
- Erstellung einer Haushaltsunterlage für die zweite Schleusenkammer Wanne-Eickel ab 2009,
- Planung der Anpassung des DHK für das 2,8 m abgeladene Europaschiff ab 2009.
- Planung und Instandsetzung der kleinen Schleusen am WDK ab 2012.

Laufende Aktivitäten 2013:

- DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen inkl. Brückenanpassungen,
- Im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzinvestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

Gesamtausgaben: 1.934 Mio. €,
davon

- 2013: 37 Mio. €,
- nach 2013: 728 Mio. €.

D.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 (280 m Länge und bis zu 34 m Breite); 4-lagiger Containerverkehr,
– Fahrrinnentiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke
  - BGr DE/NL–Krefeld 2,8 m,
  - Krefeld–Köln 2,8 m,
  - Köln–Koblenz 2,5 m,
  - Koblenz–Iffezheim 2,1 m (Gebirgsstrecke Kaub–Budenheim 1,9 m),
  - Iffezheim–BGr D/CH 3,5 m,
– engstellenorientierte Optimierung der Schifffahrts- und Tiefenverhältnisse unter Berücksichtigung laufender morphologischer Veränderungen.

Termine/Planungsstand:

– Es handelt sich um Daueraufgaben.

Laufende Aktivitäten 2013:

– dauerhafte Geschiebezugabe und Sohlstabilisierungsmaßnahmen,
– engstellenbezogene Wasserbaumaßnahmen,
– Dammnachsorgemaßnahmen am Oberrhein,
– Beteiligung an Hochwasserschutzmaßnahmen.

Gesamtausgaben: 1.186 Mio. €,
davon

– 2013: 45 Mio. €,
– nach 2013: 865 Mio. €.

D.3.2.7 Mosel

Verkehrsfunktion:

- Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Region Lothringen (Frankreich).

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,
- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist der Bau zweiter Schleusenkammern an den 10 Moselstaustufen zwischen Koblenz und Trier erforderlich,
- An den Staustufen in Fankel und Zeltingen steht der Bau der zweiten Schleusenkammer vor dem Abschluss; die anderen Bauwerke folgen sukzessive,
- Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit durch den Bau von Fischaufstiegsanlagen.

Termine/Planungsstand:

- Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Zeltingen 2009,
- Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Fankel Ende 2013,
- Abschluss der Baumaßnahme an der zweiten Schleusenkammer Trier: Ende 2017.

Laufende Aktivitäten 2013:

- laufende Baumaßnahmen in Fankel,
- Grundinstandsetzung von Wehren,
- Fertigstellung der Fischaufstiegsanlage in Koblenz
- Grundlageplanung der Fischaufstiegsanlage in Lehmen
- Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens der Schleuse Lehmen
- Bau der Vorhäfen in Trier als vorgezogene Maßnahme zum Bau der 2. Schleusenkammer
- Bau von Liegestellen.

Gesamtausgaben: 540 Mio. €,
davon

- 2013: 11 Mio. €,
- nach 2012: 330 Mio. €.

D.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:

- Ziel am Neckar ist es, mit den geplanten Infrastrukturverbesserungen möglichst schnell einen Nutzen für die Schifffahrt zu generieren. Erstes Teilziel ist es deshalb die Erreichbarkeit des Hafens Heilbronn für 135 m lange Schiffe möglichst frühzeitig zu ermöglichen.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Planungen für die Verlängerung der Schleusen
- Grundinstandsetzungsmaßnahmen
- Grundinstandsetzung Wehr Untertürkheim
- Grundinstandsetzung Wehr Horkheim.

Gesamtausgaben: 922 Mio. €,
davon

- 2013: 19 Mio. €,
- nach 2013: 653 Mio. €.

D.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; Donau 125 m Länge, 22,9 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 rund 200 km lange Abschnitt Aschaffenburg–Kitzingen (Haltung) ist bereits fertig gestellt,
- Instandsetzung/Ersatz aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von ca. 80 Jahren,
- Donau: Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zwischen Straubing und Vilshofen.

Termine/Planungsstand:

- Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2016,
- Untermain: Realisierung 2016–2019,
- Donau: Abschluss der Variantenunabhängigen Untersuchungen Ende 2012,
- Main-Donau-Kanal (MDK): Planung der Instandsetzung von Schleusen und der Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn.

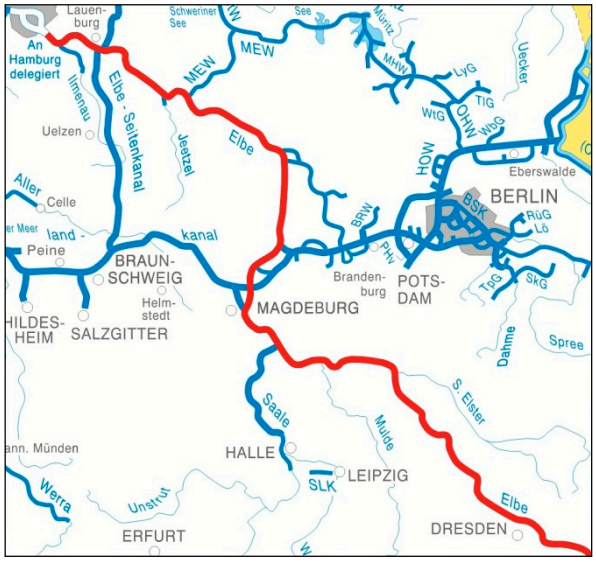
Laufende Aktivitäten 2013:

- Fahrrinnenvertiefung oberhalb von Würzburg bis Viereth,
- Untersuchungen/Sicherungen der Brücken für den Lastfall Schiffsstoß,
- Ausbau des oberen Vorhafens der Schleuse Limbach,
- Instandsetzung der Schleuse Bamberg am MDK.

Gesamtausgaben: 2.404 Mio. €,
davon

- 2013: 49 Mio. €,
- nach 2013: 1.141 Mio. €.

D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe



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.

Laufende Aktivitäten 2013:

– Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002,
– Abstimmung eines Eckpunktepapiers mit den Bundesländern.

Gesamtausgaben: 69 Mio. €,
davon

– 2013: 6 Mio. €,
– nach 2013: 33 Mio. €.

D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE 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 % und Elbe-Havel-Kanal 65 % fertig gestellt,
- Teilfreigabe für das Großmotorgüterschiff bis Magdeburg mit 2,50 m Abladetiefe,
- Teilfreigabe für das Europaschiff bis Berlin mit 2,50 m Abladetiefe
- 2-lagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) 2009,
- Wasserstraßenkreuz Magdeburg 2003,
- Schleuse Charlottenburg 2003.

Termine / Planungsstand:

- Vergabevorbereitung der Schleusen Zerben,
- Fertigstellung der Schleuse Wusterwitz in 2013,
- Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse Magdeburg in 2013,
- Untere Havelwasserstraße und Berliner Nordtrasse in Planung,
- Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe in 2017.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Streckenausbau Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal.

Gesamtausgaben: 2.407 Mio. €,
davon

- 2013: 63 Mio. €,
- nach 2013: 394 Mio. €.

D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)

Verkehrsfunktion:

- Über die Verkehrsverbindung Berli–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 VDE 17.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) 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 2015/2016,
- 2-lagiger Containerverkehr (unter Einschränkungen) bis 2015/2016.

Laufende Aktivitäten 2013:

- Bau Schiffhebewerk Niederfinow,
- Dammnachsorgearbeiten.

Gesamtausgaben: 711 Mio. €,
davon

- 2013: 50 Mio. €,
- nach 2013: 373 Mio. €.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333