

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/3087 –**

### **Berücksichtigung künftiger Streckenelektrifizierungen beim Bau von Straßenüberführungen im Bundesfernstraßennetz**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Regierungskoalition aus CDU, CSU und SPD hat sich zum Ziel gesetzt, den Elektrifizierungsgrad des Eisenbahnnetzes der Deutschen Bahn AG bis 2025 von heute 60 Prozent auf 70 Prozent im Jahr 2025 zu erhöhen. Auch danach ist davon auszugehen, dass weitere Netzbestandteile elektrifiziert werden. Ambitioniertere Ziele bei der Streckenelektrifizierung haben beispielsweise die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) formuliert. Langfristig ist von einer weitgehenden Elektrifizierung des deutschen Eisenbahnnetzes auszugehen. Nach dem heutigen Stand der Fachdiskussion wird nur im Sekundärnetz die Elektrifizierung quasi „fahrzeugseitig“ erfolgen, indem Batteriefahrzeuge („Akkutriebwagen“) oder andere innovative Fahrzeuge eingesetzt werden, da eine klassische Streckenelektrifizierung nicht wirtschaftlich wäre.

Bei der Planung von Straßenüberführungen über bisher nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecken ist daher grundsätzlich die lichte Höhe so zu bemessen, dass eine spätere Streckenelektrifizierung ohne wesentliche Änderungen am Brückenbauwerk oder der Gleisgradienten erfolgen kann.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder bemessen bei Planung und Bau von Vorhaben des Bedarfsplans Straße, bei denen Straßenüberführungen (SÜ) über nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecken vorgesehen sind, die lichte Höhe unter Straßenüberführungen jedoch regelmäßig ohne Berücksichtigung einer späteren Elektrifizierung (z. B. Ortsumgehungen Untersteinach, B 289, SÜ über Strecke Hochstadt-Marktzeuln – Hof; Ortsumgehungen Mühlhausen, Höngeda, Großgotttern/Schönstedt, B 247, insgesamt vier SÜ über Strecke Gotha – Leinefelde; vgl. Nordbayerischer Kurier vom 11. Januar 2018 und Thüringer Allgemeine vom 12. Mai 2018).

Nach Auffassung der Fragesteller könnte der Bund gegenüber den Straßenbauverwaltungen der Länder per „Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau“ (ARS) klarstellen, dass bei der Planung von Straßenüberführungen grundsätzlich eine spätere Elektrifizierung bei der Bemessung der lichten Höhe zu berücksichtigen

ist. Bisher hat der Bund davon keinen Gebrauch gemacht, so dass Fehlplanungen auf Ebene der Straßenbauverwaltungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wird so unnötig erschwert, da später aufwändige Anpassungen am Bahnkörper erforderlich werden (Absenkung der Gleisgradienten).

1. An welchen Stellen im Netz der Deutschen Bahn AG (ggf. Nichtbundeseigenen Bahnen) sollen bis 2030 durch den Bau von Vorhaben des Bedarfsplans Straße (Grundlage: Bundesverkehrswegeplan – BVWP 2030) neue Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken entstehen, bei denen eine Streckenelektrifizierung geplant ist (Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, Vorhaben, des Potentiellen Bedarfs, weitere Vorhaben Nichtbundeseigener Bahnen bzw. weitere Vorhaben, die außerhalb des BVWP 2030 realisiert werden sollen; bitte genaue Lage im Streckennetz und Vorhabenbezeichnung aus dem Bedarfsplan Straße angeben), und in welchem Planungsstand befindet sich das entsprechende Straßenbauvorhaben?
2. An welchen Stellen im Netz der Deutschen Bahn AG (ggf. Nichtbundeseigenen Bahnen) sind Ersatzneubauten für Straßenüberführungen in Baulast des Bundes über Eisenbahnstrecken vorgesehen (Grundlage: Projekte, die derzeit beplant werden, also ab Vorentwurfsplanung), bei denen eine Streckenelektrifizierung geplant ist (Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, weitere Vorhaben Nichtbundeseigener Bahnen bzw. weitere Vorhaben, die außerhalb des BVWP 2030 realisiert werden sollen; bitte genaue Lage im Streckennetz und betreffende Bundesfernstraße angeben), und in welchem Planungsstand befindet sich das entsprechende Ersatzbauwerk?
3. Welche lichte Höhe plant nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweilige Straßenbauverwaltung bei den aus Frage 1 und 2 resultierenden Straßenüberführungen konkret ein, und bei welchen Straßenüberführungen weicht die eingeplante lichte Höhe vom Regelwerk (Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten, Teil 2 Brücken – RE-ING) ab, sodass eine spätere Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke nur mit späteren Anpassungen wie beispielsweise der Absenkung der Gleisgradienten möglich wäre (bitte je für jede SÜ in Abhängigkeit vom Planungsstand angeben)?
4. Bei welchen geplanten Straßenüberführungen bzw. Brückenbauwerken wird die lichte Höhe von 5,70 Meter über Schienenoberkante unterschritten?
5. a) Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße, bei denen eine SÜ über eine zu elektrifizierende Eisenbahnstrecke errichtet werden soll und die lichte Höhe unter der Brücke nicht ausreichend bemessen ist, um die querende Eisenbahnstrecke ohne Anpassungen an Brückenbauwerk oder Bahnkörper zu elektrifizieren, liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss aber noch keine Baufreigabe durch den Bund vor bzw. ist mit dem Bau noch nicht begonnen worden?

Die Fragen 1 bis 5a werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die beigegefügte Tabelle umfasst diejenigen geplanten Brückenbauwerke im Zuge von Bundesstraßen von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 über noch nicht elektrifizierte Bahnstrecken, deren Trasse entsprechend dem derzeitigen Planungsstand bereits hinreichend konkret bestimmt ist, sowie Ersatzneubauten an bestehenden Bundesfernstraßen über nicht elektrifizierte Bahnstrecken und in Bau befindliche Brücken über nicht elektrifizierte Bahnstrecken.

- b) Wird die Bundesregierung die zuständige Straßenbauverwaltung dazu anhalten, in diesem Fall das Vorhaben so umzuplanen, dass die regelkonforme lichte Höhe für Straßenüberführungen über zu elektrifizierende Strecken nach RE-ING eingehalten wird und so später aufwändige Anpassungsarbeiten entfallen können?

Wenn nein, warum nicht, und wie will die Bundesregierung dann verhindern, dass zur Herstellung der regelkonformen lichten Höhe für die Streckenelektrifizierung zu einem späteren Zeitpunkt aufwändige und kostspielige Anpassungsarbeiten notwendig werden?

Durch die Berücksichtigung geplanter Streckenelektrifizierungen bei der Planung und dem Bau von Straßenüberführungen werden aufwändige und kostenintensive Anpassungsarbeiten vermieden. Wenn entsprechende Planungen verbindlich dokumentiert sind (z. B. im Bedarfsplan Schiene oder im Rahmen der künftigen Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken) bzw. durch den Schienenbaulasträger im Einzelfall dargelegt werden, wird das BMVI im Rahmen seiner Fachaufsicht über die Auftragsverwaltungen der Länder deren Berücksichtigung sicherstellen.

6. Mit welcher lichten Höhe wurden bzw. werden die Straßenüberführungen im Streckenzug Leinefelde – Bad Langensalza – Erfurt (B 247 und B 176) über die Strecke Gotha – Leinefelde bzw. Bad Langensalza – Erfurt geplant?

Brückenbau- werk (SÜ)	Bau-km Straße	Bau-km Schiene	geplanter Wert lichte Höhe	Soll- Wert lichte Höhe
BW 07	3+613,775	28,039	5,000 m	5,81 m
BW 09	5+668,560	29,903	5,103 m	6,24 m
BW 11	1+940,508	30,319	5,004 m	5,73 m
BW 104A	22+196,849	35,515	5,187 m	5,82 m

Durch die mögliche Elektrifizierung der Strecke haben sich die Planungsparameter auf die Höhen der Spalte 5 geändert. Die neu einzuhaltenden lichten Höhen liegen in Abhängigkeit von weiteren Zwangspunkten zwischen 5,73 m und 6,24 m. An diesen Stellen muss das bestehende Baurecht angepasst und ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden.

7. Ist es zutreffend, dass die lichte Höhe unter den Straßenüberführungen im Verlauf der Ortsumgehungen Mühlhausen (Thüringen), Höngeda sowie Großengottern/Schönstedt vom Straßenbauamt Nordthüringen nicht regelkonform geplant wurden, sodass eine Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde behindert würde und nachträgliche Anpassungen am Bahnkörper erforderlich werden, um die Eisenbahnstrecke später elektrifizieren zu können (s. Thüringer Allgemeine vom 12. Mai 2018)?

Wenn ja, welche lichte Höhe ist unter den vier Straßenüberführungen nach den entsprechenden Planfeststellungsbeschlüssen bisher von der Straßenbauverwaltung vorgesehen?

Nein, dies ist nicht zutreffend. Die der bestandskräftigen Planfeststellung zugrunde liegenden lichten Höhen unter den Straßenüberführungen wurden damals regelkonform unter Beteiligung der DB Netz AG und des EBA ermittelt. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Wie will die Bundesregierung vermeiden, dass für eine Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde zu einem späteren Zeitpunkt aufwändige wie kostenträchtige Anpassungsarbeiten an Brückenbauwerken bzw. am Bahnkörper fällig werden, um die notwendige lichte Höhe unter den besagten SÜ sicherzustellen?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

9. Wird die Bundesregierung die Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen (Straßenbauamt Nordthüringen) anweisen, bei den geplanten Ortsumgehungen Mühlhausen (Thüringen), Höngeda und Großengottern/Schönstedt (B 247) die lichte Höhe unter den vier geplanten Straßenüberführungen, die zur Querung der Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde (Streckennummer 6296) errichtet werden sollen, so zu bemessen, dass die spätere Streckenelektrifizierung nicht behindert wird?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung sonst eine Anpassung der Planunterlagen erreichen?

Der Freistaat Thüringen hat die nötigen Umplanungen veranlasst.

10. Hat sich die Bundesregierung mit der Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen zu den besagten vier Straßenüberführungen im Streckenzug der B 247 ins Benehmen gesetzt, sodass sichergestellt ist, dass die Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde ohne aufwändige, nachträgliche Anpassungsarbeiten elektrifiziert werden kann?

Wenn nein, bis wann soll das Benehmen in dieser Frage hergestellt werden?

11. Wann hat die Bundesregierung in dieser Frage erstmals Kontakt mit der Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen aufgenommen, und was wurde in dieser Frage bisher mit der Straßenbauverwaltung vereinbart?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit dem 21. September 2017 fanden mehrere Abstimmungsgespräche statt. Für die Neubaumaßnahmen im Zuge der benannten Ortsumgehungen (vier Straßenbrücken, die die Bahnstrecke überqueren) wird das Baurecht bezüglich der lichten Höhen der Brücken über die potentiell zu elektrifizierende Strecke angepasst. Des Weiteren hat die Bahnstrecke Leinefelde – Gotha nicht nur Berührungen mit Bauwerken im Zuge der straßenbaulichen Neubaustrecke, sondern auch mit bestehenden Bauwerken, z. B. im Zuge der OU Bad Langensalza.

12. Sind der Bundesregierung ähnlich gelagerte Fälle wie der der B 247 im Streckenzug Leinefelde – Bad Langensalza – (Erfurt) bekannt?

Wenn ja, welche Straßenbauvorhaben lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt noch so umplanen, dass die Brückenbauwerke gleich mit der regelkonformen lichten Höhe für eine Streckenelektrifizierung gebaut werden können?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

13. Wie will die Bundesregierung angesichts der selbstgesteckten Ziele zur Erhöhung des Elektrifizierungsgrades im deutschen Eisenbahnnetz und weitergehenden langfristigen Forderungen zur Streckenelektrifizierung sicherstellen, dass Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken die grundsätzlich „elektrifizierungswürdig“ sind, von Beginn so geplant werden, dass die Streckenelektrifizierung später ohne Anpassungen möglich ist?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

14. Bis wann will die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD genannte „umfassende Förderprogramm“ auflegen (s. Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode, Zeile 3539/3540), mit dem unter anderem die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken gefördert werden soll?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 176 der Abgeordneten Margit Stumpp auf Bundestagsdrucksache 19/3384 verwiesen.

15. Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Definition eines elektrifizierten Zielnetzes für das Jahr 2030 (ggf. späterer Zeitpunkt), um für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Aufgabenträger, Industrie und weitere partiell Beteiligte wie z. B. Straßenbauverwaltungen Planungssicherheit zu schaffen?

Die Fragen 13 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Bedarfsplan Schiene liegt bereits heute ein Zielnetz der zu elektrifizierenden Strecken vor. Zusätzliche Elektrifizierungen, die mit der im Koalitionsvertrag angekündigten Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken gefördert werden sollen, werden ebenfalls öffentlich bekannt gemacht werden. Diese geplanten Elektrifizierungsprojekte sind durch den Vorhabenträger bei der Planung von Straßenbauvorhaben in die Einzelfallabwägung einzubeziehen.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Regelung zur Planung von Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken, mit der der Vorhabenträger des Bundesfernstraßenprojekts bzw. Ersatzbauwerks dazu verpflichtet wird, eine spätere Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Beginn an zur Grundlage der Planung zu machen und nur in begründeten Ausnahmefällen (z. B. Strecken des Nebenbahnnetzes) davon abzuweichen?

Wenn nein, warum nicht?

17. Plant die Bundesregierung ein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS), mit der die lichten Höhen von Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken verbindlich geregelt und die einschlägigen Ausführungen der RE-ING angewendet werden?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung sonst eine bundeseinheitliche Regelung durchsetzen und nachträgliche Anpassungen am Gleiskörper vermeiden?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung der Bundesregierung sind die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ausreichend. Danach sind Kreuzungsbauwerke so zu dimensionieren, dass nicht nur der gegenwärtige Verkehr abgewickelt werden kann, sondern auch die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt wird.

## Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen über nicht elektrifizierte Bahnstrecken

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenoberkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
1	SH	A 1	FBQx3)		Puttgarden	PA	Puttgarden – Lübeck (1100) x4)	4,90 m
2	SH	A 1	FBQx3)		Puttgarden	PA	Puttgarden – Lübeck (1100) x4)	4,90 m
3	SH	A 7	6-strfg. Ausbau AD Bordesholm – AD HH-Nordwest, hier BW 414		Neumünster	BAU	Neumünster – Heide (1042)	4,90 m
4	SH	A 7	6-strfg. Ausbau AD Bordesholm – AD HH-Nordwest, hier BW 201		Quickborn	BAU	HH-Langensfelde – Neumünster (9121) x7)	5,25 m
5	SH	A 20	Weede – A 7		Bad Segeberg	PA	Neumünster – Bad Oldesloe (1043)	5,70 m
6	SH	A 20	L 114 – AK A 20/A 7		Bad Bramstedt	PA	HH-Langensfelde – Neumünster (9121) x7)	5,30 m
7	SH	B 5	OU Geesthacht		Geesthacht	PA	Geesthacht – Bergedorf (9123) x5)	4,90 m
8	SH	B 5	OU Hattstedt – Bredstedt		Bredstedt	PA	Elmshorn – Westerland (1210)	6,10 m
9	SH	B 5	OU Hattstedt – Bredstedt		Hattstedt (SÜ einer GVS)	PA	Elmshorn – Westerland (1210)	5,70 m
10	SH	B 5	3-streifiger Ausbau Tönning – Husum		Husum	VE	Husum – Tönning (1204)	4,90 m
11	SH	B 207	Puttgarden – Heiligenhafen-Ost		Niendorf	PB	Puttgarden – Lübeck (1100)	5,70 m
12	SH	B 207	Puttgarden – Heiligenhafen-Ost		Bannesdorf	PB	Puttgarden – Lübeck (1100)	5,70 m
13	SH	B 207	Puttgarden – Heiligenhafen-Ost		Puttgarden	PB	Puttgarden – Lübeck (1100) x4)	4,90 m
14	SH	B 208	OU Ratzeburg		Schimlau	LBE	Ratzeburg – Hollenbeck (6928) x5)	4,90 m
15	MV	B 191	OU Plau		Plau	BAU	Meyenburg – Güstrow (6939)	4,90 m
16	MV	B 111	OU Wolgast		Wolgast	PA	Züssow – Wolgaster Fähre (6772)	> 30 m
17	MV	B 191/B 321	OU Parchim		Parchim	LBV	Ludwigslust – Waren (6935)	4,90 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenerkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
18	MV	B 96n	OU Neubrandenburg		Neubrandenburg	PU	Lübeck – Strasburg (1122)	4,90 m
19	MV	A 24		Ersatzneubau BW 12	Neustadt-Glewe	EPL	Ludwigslust – Waren (6935)	5,40 m
20	NI	A 7	AS Soltau-Ost – AS Fallingbostel		Soltau	VE	Uelzen – Langwedel (1960)	5,90 m
21	NI	A 7	AS Soltau-Ost – AS Fallingbostel		Soltau	VE	Soltau – Celle-Nord (9170) x8)	4,90 m
22	NI	A 7	AS Soltau-Ost – AS Fallingbostel		Bad Fallingbostel	VEG	Anschlussgleis TrÜbPl Bergen	4,75 m
23	NI	A 7	6-strf. Ausbau AS nWöhlertalbrücke – s AD Salzgitter		Holle	VE	Hildesheim – Goslar (1773)	6,30 m
24	NI	A 7	6-strf. Ausbau AS Seesen – AS Echte		Ildehausen	BAU (ÖPP!)	Helmstedt – Holzminden (1940)	6,15 m
25	NI	A 7	6-strf. Ausbau AS Northeim-Nord – AS Nörten-Hardenberg		Berwartshausen	BAU (ÖPP !)	Northeim – Ottbergen (2975)	5,40 m
26	NI	A 7	6-strf. Ausbau AS Nörten-Hardenberg – AS Göttingen-Nord		Bovenden	VFV (ÖPP !)	Göttingen – Bodenfelde (1801)	5,80 m
27	NI	A 20	Elm (L114) – AD A 20/A26 (östl. Drochdersen), Abschnitt 7		Himmelpforten	VEG	Cuxhaven – Lehrte (1720)	5,90 m
28	NI	A 27		Ersatzneubau SÜ BW 3353/54 (P.Nr. 121132)	Walsrode	EPL	Walsrode – Hannover (1711)	4,95
29	NI	A 39	Neubau AS Lüneburg Nord (B216) – AS Weyhausen (B188)		Wittingen	PA	Celle-Nord – Wittingen-West (9173) x8)	≥ 4,90 m
30	NI	A 39	Neubau AS Lüneburg Nord (B216) – AS Weyhausen (B188)		Wittingen	PA	Gifhorn – Wieren (1962)	≥ 4,90 m
31	NI	A 39	Lüneburg-Nord (L 216) bis östl. Lüneburg (B 216), Abschnitt I		nördlich Lüneburg	PA	Anschlussgleis	4,90 m
32	NI	A 39	Lüneburg-Nord (L 216) – östl. Lüneburg (B 216), Abschnitt I		nordöstlich Lüneburg	PA	Lüneburg-Nord – Bleckede (9110) x8)	≥ 4,90 m
33	NI	A 39	Lüneburg-Nord (L 216) – östl. Lüneburg (B 216), Abschnitt I		nordöstlich Lüneburg	PA	Bundeswehr / Lüneburg Hafen	≥ 4,90 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenerkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
34	NI	A 39	Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244), Abschnitt 5		Langenbrügge	VEG	Gifhorn – Wieren (1962)	4,90 m
35	NI	A 39		Ersatzneubau SÜ BW Z1	Wartjenstedt	PA	Hildesheim – Goslar (1773)	5,90 m
36	NI	A 395		Ersatzneubau SÜ BW Vie 3	Vienenburg	EPL	Goslar – Vienenburg (1932)	≥ 4,90 m
37	NI	B 1	OU Coppenbrügge – Marienau		Marienau	PU	Elze – Löhne (1820)	6,20 m
38	NI	B 4	n Gifhorn – AK Braunschweig-Nord – n Rötgesbüttel – s Meine		Gifhorn	PA	Braunschweig – Gifhorn (1902)	≥ 4,90 m
39	NI	B 4	n Gifhorn – AK Braunschweig-Nord – n Rötgesbüttel – s Meine		Meine	PA	Braunschweig – Gifhorn (1902)	≥ 4,90 m
40	NI	B 6		Ersatzneubau SÜ BW Git 4	Salzgitter	EPL	Helmstedt – Holzminden (1940)	≥ 4,90 m
41	NI	B 72	E 233 (B 403, B 213, B 72), 8. BA		Cloppenburg	VEG	Oldenburg – Osnabrück (1502)	5,95
42	NI	B 73	OU Cadenberge		Wingst	VE	Cuxhaven – Lehrte (1720)	6,15
43	NI	B 210n	OU Aurich		Aurich-Sandhorst; Aurich-Walle	VE	Aurich – Abelitz (1973)	6,50 m
44	NI	B 213	E 233 (B 403, B 213, B 72), 3. BA		Haselünne	VEG	Meppen – Essen/Oldenbg. (9201)	4,90 m
45	NI	B 241	Verlegung Bollensen – Volpriehausen		Bollensen	BAU	Northeim – Ottbergen (2975)	4,90 m
46	NI	B 241	Verlegung Bollensen – Volpriehausen		Bollensen	BAU	Northeim – Ottbergen (2975)	4,90 m
47	NI	B 402	E 233 (B 403, B 213, B 72), 1. BA		Meppen	PA	Meppen – Essen/Oldenbg. (9201)	4,90 m
48	NW	A 1		Ersatzneubau Talbrücke Block Heide	Schwerte	EPL	Dortmund – Schwerte (2113)	5,90 m
49	NW	B 508	B 508n T-OU Kreuztal		Kreuztal/Ferndorf	PB	(2870)	6,20 m
50	NW	B 67	Reken (K 12) – Dülmen (B 474)		Dülmen-Merfeld	PU	Dortmund-Lünen-Gronau-Enschede (2100)	4,90 m
51	NW	B 67	Reken (K 12) – Dülmen (B 474)		Reken-Maria Veen	PU	Dorsten-Coesfeld (2273)	4,90 m



Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
52	NW	B 480n (Zubr. A 46)	Neubau der A 46 Velmede – Nuttlar und Zubringer (B 480n)		Nuttlar	BAU	Hagen-Bestwig-Kassel (2550)	> 10,00 m
53	NW	B 64 n	Brakel / Hemsben – Höxter / Ottbergen (TA 1a)		Höxter-Ottbergen	VE	(2974)	4,90 m
54	NW	B 64 n	Höxter / Godelheim einschl. Anschluss B83 – Höxter		Höxter-Godelheim	PA	(2974)	4,90 m
55	NW	A 42	A42/DB-Cauberstr., AS Essen-Altenessen – AS Gelsenkirchen-Schalke, 6-streifiger Ausbau	Ersatzneubau	Gelsenkirchen-Schalke	UVE	Abzw. Hessler – Wanne-Eickel (2230)	6,00 m
56	NW	A 59	Überbau DB, Erhaltungsentwurf AK Du-Süd – AS Du-Wanheimerort	Ersatzneubau	Duisburg-Wanheimerort	EPL	2315 DU-Hochf. S Vorbf. – Du Mannesm (2315)	6,22 m
57	NW	A 3	DB-Brücke Kaiserberg, Umbau AK Kaiserberg (A40)	Ersatzneubau	Duisern	VE	Köln-Deutz – Hamm Pbf (2650)	7,02 m
58	NW	A 59	Brückenzug Meiderich (Sommerstr.), AK Duisburg – AS Duisburg-Marxloh	Ersatzneubau	DU-Meiderich	EPL	Oberhausen Hbf – Du-Ruhrort (2274)	4,65 m
59	NW	B 1		Ersatzneubau Bauwerk B 1/DB	Unna	EPL	Dortmund Hbf – Winterberg/Brilon Stadt/Unna – Neuenrade (2852)	5,73 m
60	NW	B 64 n	OU Herzebrock		Clarholz	VE	Rheda-Münster/Münster Hbf – Bielefeld Hbf (2013)	> 4,90 m
61	ST	A 14	Magdeburg – Wittenberge – Schwerin (VKE 1.1)		Meitzendorf	PA	Glindenberg – Oebisfelde (6409)	≥ 4,90 m
62	ST	A 14	Magdeburg – Wittenberge – Schwerin (VKE 3.1)		Geestgottberg	PA	Salzwedel – Geestgottberg (6901)	4,90 m
63	ST	A 143	Westumfahrung Halle (VKE 4224)		Benkendorf	PB	Halle-Nietleben – Hettstedt (6800)	≥ 4,80 m
64	ST	B 1		Ersatzneubau SÜ bei Burg	Burg	EPL	Anschlussgleis Bundeswehr	4,91 m
65	ST	B 79	OU Halberstadt-Harsleben		Halberstadt	BAU	Halle – Viernenburg (6344)	6,10 m
66	ST	B 91	OU Theißen		Theißen	BAU	Weißfels – Zeitz (6306)	5,03 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenoberkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
67	ST	B 107		Ersatzneubau SÜ bei Gräfenhainichen	Gräfenhainichen OT Jüdenberg	EPL	Dessau – Wörlitz (6856)	4,90 m
68	ST	B 187	N-OU Wittenberg		Wittenberg	VE	Anschlussgleis	> 4,90 m
69	ST	B 187		Ersatzneubau SÜ bei Holzdorf	Holzdorf	EPL	Anschlussleis Bundeswehr	5,58 m
70	ST	B 246		Ersatzneubau SÜ bei Burg	Burg	EPL	Anschlussgleis Bundeswehr	4,94 m
71	BB	B 87	OU Lübben		Lübben	VEG	Falkenberg – Beeskow (6826) x6)	≥ 4,90 m
72	BB	B 109		Ersatzneubau SÜ Blindow	Prenzlau	PU	Löwenberg – Prenzlau 6752)	6,35 m
73	BB	B 167	OU Finowforst/Eberswalde (PA 1)		Eberswalde	VE	Eberswalde – Abzw. Werbig (6758)	≥ 4,90 m
74	BB	B 167	OU Finowforst/Eberswalde (PA 2)		Sommerfelde	PA	Eberswalde – Abzw. Werbig (6758)	≥ 6,20 m
75	BB	B 167	OU Bad Freienwalde (West)		Bad Freienwalde	LBE	Eberswalde – Abzw. Werbig (6758)	≥ 4,90 m
76	HE	A 3		Ersatzneubau SÜ bei Elz	Limburg/Lahn	EPL	Limburg – Altenkirchen (3730) und Staffel – Siershahn (3731)	5,96 m
77	HE	A 4		Ersatzneubau SÜ B 62 und DB (Kirchheim – Wldeck, BA 3)	Bad Hersfeld	PA	Niederaula – Bad Hersfeld (3810)	6,20 m
78	HE	A 66	AK Schierstein – AK Wiesbaden	vorgez. Ersatzneubau Salzachtalbrücke	Wiesbaden	EAU	Wiesbaden – Dietz (3500) x6)	4,90 m
79	HE	A 67		Ersatzneubau SÜ DB und K 31	Lorsch	EAU	Bensheim – Hofheim/Ried (3571)	8,59 m
80	HE	B 38	OU Mörlenbach		Mörlenbach	PB	Fürth i. Odw. – Weinheim (4101)	7,25 m
81	HE	B 49	OU Reiskirchen und OU Lindenstruth		Reiskirchen	PB	Gießen – Fulda (3700)	5,12 m
82	HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter, hier BW 1		Dorfitter	PB	Warburg – Sarnau (2972)	5,25 m
83	HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter, hier BW 5		Dorfitter	PB	Warburg – Sarnau (2972)	6,70 m
84	HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter, hier BW 8		Dorfitter	PB	Warburg – Sarnau (2972)	5,14 m
85	HE	B 252	OU Twiste, hier BW 1		Twiste	PA	Warburg – Sarnau (2972)	4,90 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenoberkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
86	HE	B 252	OU Ernsthausen, hier BW 5		Ernsthausen	VEG	Warburg – Sarnau (2972)	4,70 m
87	HE	B 252	OU Münchhausen/Simtshausen und Todenhausen/Wetter – Lahntal, hier BW 25		Lahntal	PU	Kreutztal – Cölbe (2870)	4,91 m
88	HE	B 252	OU Münchhausen/Simtshausen und Todenhausen/Wetter – Lahntal, hier BW 26		Lahntal	PU	Kreutztal – Cölbe (2870)	4,96 m
89	HE	B 254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach		Lauterbach	PA	Gießen – Fulda (3700)	13,35 m
90	HE	B 254	OU Wartenberg/Angersbach		Angersbach	PA	Gießen – Fulda (3700)	8,59 m
91	HE	B 457	OU Büdingen Büches, hier BW 1		Büdingen	BAU	Gießen – Gelnhausen (3701)	5,60 m
92	HE	B 457	OU Büdingen Büches, hier BW 3		Büdingen	BAU	Gießen – Gelnhausen (3701)	5,60 m
93	TH	B 4	OU Straußfurt		nördl. Straußfurt	VE	Großheringen – Straußfurt (6721)	4,90 m
94	TH	B 4	OU Straußfurt		Straußfurt/Vehra	VE	Erfurt – Wolframshausen (6302)	4,90 m
95	TH	B 7	OU Gotha-Siebleben		Gotha	VE	Gotha – Leinefelde (6296)	5,70 m
96	TH	B 88	OU Schwarza-Süd		Bad Blankenburg	VE	Saalfeld – Arnstadt (6299)	5,22 m
97	TH	B 247	OU Großgottern (Teil ÖPP B 247, Mühlhausen – westl. Bad Langensalza), hier BW 07		Großgottern	PU	Gotha – Leinefelde (6296)	5,00 m
98	TH	B 247	OU Großgottern (Teil ÖPP B 247, Mühlhausen – westl. Bad Langensalza), hier BW 09		Großgottern	PU	Gotha – Leinefelde (6296)	5,10 m
99	TH	B 249	OU Mühlhausen (Teil ÖPP B 247, Mühlhausen – westl. Bad Langensalza), hier BW 104a		Mühlhausen	PU	Gotha – Leinefelde (6296)	5,19 m
100	TH	B 281		x1)	Könitz	PA	Leipzig-Leutsch – Probstzella (6383)	4,90 m
101	TH	L 2100n	OU Großgottern (Teil ÖPP Mühlhausen – westl. Bad Langensalza), hier BW 11		Großgottern	PU	Gotha – Leinefelde (6296)	5,00 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenoberkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0. 102	1. SN	2. B 6	3.1	3.2 Ersatzneubau SÜ BW 32	4. Großharthau	5. EPL	6. Dresden-Neust. – Görlitz (6212)	7. 5,70 m
103	SN	B 156		Ersatzneubau SÜ BW 10	Weißwasser	EPL	Görlitz – Berlin Görlitzer Bf. (6142)	x2)
104	SN	B 107	OU Grimma		Grimma	VE	Borsdorf – Coswig (6386)	5,70 m
105	RP	A 60	6-strf. Ausbau AS Finthen – AK Mainz Süd		Finthen	VEG	Kirchheimbollen – Mainz (3523)	≥ 5,70 m
106	RP	A 61	6-strf. Ausbau AK Frankenthal – AK Mutterstadt		Lamsheim	PU	Frankenthal – Freinsheim (3435)	≥ 6,00 m
107	RP	B 10	Wallermsbach – Hinterweidenthal		Hinterweidenthal	BAU	Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach (3312)	5,00 m
108	RP	B 10	Godramstein – Landau (A 65)			BAU	Reinsheim – Rohrbach/Saar (3450)	≥ 6,15 m
109	RP	B 36	Wörth a. Rh. (B 293) – Karlsruhe		Wörth	PA	Anschlussgleise	≥ 5,90 m
110	RP	B 41	OU Martinstein		Martinstein	VE	Saarbrücken – Bingen (3511)	6,15 m
111	RP	B 41	OU Hochstetten-Dhaun		Hochstetten-Dhaun	BAU	Saarbrücken – Bingen (3511)	≥ 5,20 m
112	RP	B 48		Ersatzneubau SÜ Rockenhausen/Katzenbach	Katzenbach	PA	Hochspeyer – Bad Münster a. Stein (3320)	≥ 5,50 m
113	RP	B 256		Ersatzneubau Thalbrücke Ehrbach	Altenkirchen	EPL	Au (Sieg) – Engers (3032)	6,00 m
114	RP	B 270n	OU Olsbrücken		Olsbrücken	PA	Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach (3302)	≥ 5,70 m
115	RP	B 270n	OU Olsbrücken		Olsbrücken	PA	Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach (3302)	≥ 5,70 m
116	RP	B 271	OU Kirchheim a. d. Weinstraße		Kirchheim	BAU	Bad Dürkheim – Monsheim (3340)	≥ 4,90 m
117	RP	B 410		Ersatzneubau Hochbrücke Gerolstein	Gerolstein	EPL	Hürth-Kalscheuren – Ehrang (2631)	5,40 m
118	SR	B 10		Ersatzneubau SÜ ASB Nr. 6507 530	Bubach	EPL	Wemmetzweiler – Nonnweiler (4920)	5,70 m
119	SR	B 269	OU Lebach		Primsweiler/Körpich	VE	Dillingen – Primsweiler (3211)	4,90 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenerkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
120	SR	B 423	OU Schwarzenbach und Schwarzacker		Bee-den/Schwarzenbach	PA	Reinsheim – Rohrbach/Saar (3450)	> 5,70 m
121	BW	A 6	AK Weinsberg – Lgr. BW/BY (PA A 6 – 6)		Satteldorf	VE	Crailsheim – Wertheim (4920)	8,00 m
122	BW	B 30	Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach		Tettngang	UVS	Tettngang – Meckenbeuren (4523) x6)	> 5,70 m
123	BW	B 27	Donaueschingen – Hüfingen		Donauschingen – Hüfingen	BAU	Freiburg – Donaueschingen (4300)	> 6,00 m
124	BW	B 32	OU Horb		Horb	PU	Plochingen – Horb – Immendingen (4600)	> 7,00 m
125	BW	B 35		Ersatzneubau SÜ/L 1131 Maulbronn-West	Maulbronn	EPL	Maulbronn-West – Maulbronn (5253)	6,20 m
126	BW	B 311	OU Immendingen		Immendingen	LBE	Plochingen – Horb – Immendingen (4600)	> 6,00 m
127	BW	B 312	OU Ochsenhausen		Ochsenhausen	LBV	Warthausen – Ochsenhausen (4511) x5)	9,13 mx5)
128	BW	B 313		x1)	Espasingen	PA (ruht)	Stahringen – Friedrichshafen (4331)	> 5,60 m
129	BW	B 463	OU Lautlingen		Lautlingen	VEG	Tübingen – Sigmaringen (4630)	> 5,70 m
130	BY	A 3	ÖPP AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen		Kitzingen	PU	Kitzingen – Schweinfurt (5231) x6)	6,30 m
131	BY	A 3	ÖPP AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen		Erlangen	PU	Erlangen – Herzogenaurach (5916)	5,90 m
132	BY	A 3	6-strfg. Ausbau Regensburg – Rosenhof		Regensburg	BAU	Anschlussgleis	> 5,70 m
133	BY	A 6		Ersatzneubau SÜ Bw 6630708	Neundettelsau	EPL	Wicklesgreuth – Windsbach (5253)	4,80 m
134	BY	A 9		Ersatzneubau Hochbrücke Bayreuth	Bayreuth	EPL	Bayreuth – Warmensteinach (5000)	4,80 m
135	BY	A 96		Ersatzneubau SÜ Teilbauwerk Nord Bw 66	Memmingen	EPL	Kempten – Neu-Ulm (5400)	> 5,70 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenoberkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
136	BY	B 2		Ersatzneubau SÜ Hof/ Bahn-km 163,118	Hof	EPL	Leipzig-Connewitz – Hof (6362)	7,34 m
137	BY	B 2		Ersatzneubau SÜ Hof/Bahn-km 1,725	Hof	EPL	Hof – Bad Steben (5021)	5,85 m
138	BY	B 20	OU Laufen		Laufen	PA	Mühdorf – Freilassing (5723)	6,65 m
139	BY	B 25	OU Greiselbach, hier BW 1		Greiselbach	PU	Nördlingen – Dombühl (5331)	≥ 4,90 m
140	BY	B 25	OU Greiselbach, hier BW 3		Greiselbach	BAU	Nördlingen – Dombühl (5331)	5,04 m
141	BY	B 26		Ersatzneubau SÜ Hafensbahnbrücke	Aschaffenburg	LBV	Aschaffenburg-Nilkheim – Aschaffenburg Hafen (9520)	4,84 m
142	BY	B 173	Lichtenfels – Zettlitz, BA 3		Hochstadt/Main	PB	Bamberg – Hof (5100)	6,60 m
143	BY	B 286	Bad Kissingen – B 19		Bad Kissingen/Oerlenbach	VE	Schweinfurt – Meiningen (5240)	4,50 m
144	BY	B 289	OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof, hier BW 1-1		Mainroth	VEG	Bamberg – Hof (5100)	5,83 m
145	BY	B 289	OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof, hier BW 3-2		Rothwind	VEG	Bamberg – Hof (5100)	5,70 m
146	BY	B 289	OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof, hier BW 4-1		Rothwind	VEG	Bamberg – Hof (5100)	5,70 m
147	BY	B 289	OU Untersteinach, hier BW 3-1		Untersteinach	BAU	Bamberg – Hof (5100)	5,01 m
148	BY	B 289	OU Untersteinach, hier BW 4-2		Untersteinach	BAU	Bamberg – Hof (5100)	5,35 m
149	BY	B 299	OU Neuhausen		Weihmichl/Unterneuhausen	VEG	Landshut – Rottenburg/Laab (5632)	7,03 m
150	BY	B 303		Ersatzneubau SÜ Marktredwitz	Marktredwitz	EPL	Weiden – Oberkotzau (5050)	5,50 m
151	BY	B 304	OU Altenmarkt, BA 2		Nock	VE	Traunstein – Garching (5730)	10,20 m

Lfd. Nr.	Bundesland	Straße	Bezeichnung		Lage der Brücke im Netz (nächstgelegener Ort)	aktueller Planungsstand	Bahnstrecke (Strecken-Nr.)	lichte Höhe über Schienenoberkante (Meter)
			der Bundesfernstraßenmaßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	der Ersatzbau-maßnahme				
0.	1.	2.	3.1	3.2	4.	5.	6.	7.
152	BY	B 308		Ersatzneubau SÜ Hinterstaufen	Hinterstaufen	EPL	Buchloe – Lindau (5362)	6,00 m
153	BY	B 308		Ersatzneubau SÜ Oberstaufen	Oberstaufen	EPL	Buchloe – Lindau (5362)	5,90 m
154	BY	B 308		Ersatzneubau SÜ Iller und DB	Stein	EAU	Buchloe – Lindau (5362)	11,40 m
155	BY	B 388		Ersatzneubau SÜ im Zuge 3-streif. Ausbau	Eggenfelden/ Pfarrkirchen	PA	Neumarkt St. Veit – Passau (5832)	5,00 m

## Planungsstand

*UVE = Umweltverträglichkeitsstudie bzw. Variantenuntersuchung ist abgeschlossen*

*LBV = Unterlagen für Linienbestimmung/Trassenfestlegung werden aufgestellt*

*LBE = Linie bestimmt/trassenführung festgelegt*

*VE = Vorentwurf hat begonnen*

*VEG = Vorentwurf genehmigt*

*PA = Planfeststellungsverfahren beantragt*

*PB = Planfeststellungsbeschluss ergangen*

*PU = Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig*

*BAU = Durchführung der Bauarbeiten begonnen*

*VFV = Verkehrsfreigabe der Gesamtstrecke der Verkehrseinheit ist erfolgt*

*EPL = Erneuerung/Ersatzneubau in Planung*

*EAU = Erneuerung/Ersatzneubau in Ausführung*

## Fußnoten

x1) Ersatz eines schienegleichen Bahnübergangs

x2) Istzustand 4,92, weitere Festlegung noch nicht erfolgt, verbindlichen Forderung von Seiten der DB AG über erf. Lichte Höhe einschl. evtl. Kostenbeteiligung steht aus

x3) Femarnbeltquerung

x4) Hafenanbindung, betrifft nicht die künftige Femarnbeltquerung

x5) Museumseisenbahn

x6) außer Betrieb

x7) Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH (AKN)

x8) Ostthannoversche Eisenbahn AG

