

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8998 –**

Planungsbeschleunigung und Parlamentsbeteiligung im Rahmen der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Januar 2018 ist die sogenannte Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (kurz BUV) zur Finanzierung der Verkehrsprojekte (Neu- und/oder Ausbau), die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) enthalten sind, in Kraft. Laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen mithilfe der BUV die Planungsabläufe bessert werden, Kosten realistischer veranschlagt und schneller gebaut werden. Das BMVI prognostiziert hieraus resultierende Vorteile in „dreistelliger Millionenhöhe“ für die Bundeshand (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.html). Weiterhin formulieren die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG (DB AG) eine „verbesserte Einbeziehung des Deutschen Bundestages und [...] Erhöhung der öffentlichen Akzeptanz der Verkehrsprojekte“ als zentrales Ziel der Vereinbarung (vgl. BUV, Präambel, S. 6).

Beschleunigungswirkung durch die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

1. Wie konkret hat sich die Projektumsetzung der Bedarfsplanprojekte seit Inkrafttreten der BUV beschleunigt (vgl. BUV, Präambel, S. 6), und bei welchen Prozessen und Planungsschritten konnte eine konkrete Verkürzung erzielt werden (bitte benennen, welche Prozesse, Planungs- und Bauphasen sich durch die BUV um wie viele Stunden bzw. Tage bzw. Monate verkürzt haben, entfallen sind bzw. durch welche kürzeren Prozesse ersetzt worden)?
2. Welche Kosten zur Planungs- und Projektbegleitung konnten seit Inkrafttreten der BUV konkret eingespart werden (bitte alle Kosteneinsparungen einzelnen Prozessen sowie möglichst projektscharf beziffern)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bund und DB Netz AG gehen davon aus, dass die BUV insbesondere an zwei Stellen Projekte beschleunigen wird:

- § 15 BUV sieht eine fortlaufende Planungs- und Projektbegleitung durch das EBA vor. Dadurch sollen Verzögerungen insbesondere während des Planfeststellungsverfahrens vermieden werden.
- Die Parlamentarische Befassung (§ 5 BUV) soll sicherstellen, dass die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eine Umsetzungsvariante zum Gegenstand hat, die politisch zustimmungsfähig ist. Dadurch soll vermieden werden, dass ein eigentlich bereits in der Genehmigungsphase (Leistungsphase 4) befindliches Projekt aufgrund fehlender politischer Zustimmung (die sich z. B. in entsprechenden Klagen niederschlagen kann) in die Grundlagenermittlung oder Vorplanung (Leistungsphase 1/2) zurückfällt und sich daher verzögert und verteuert.

Bedarfsplanprojekte haben eine Planungs- und Realisierungszeit von mehreren Jahren. Mit dem Inkrafttreten der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zwischen dem Bund und den Infrastrukturunternehmen des Bundes am 1. Januar 2018 sind eine Reihe laufender Projekte in die neue Finanzierungsvereinbarung überführt worden. Diese Projekte werden nun nach den Vereinbarungen der BUV weitergeführt und je nach Projektstand unterschiedlich abgewickelt. Soweit neue Vorhaben nach dem BUV-Regime begonnen wurden, befinden sie sich noch in frühen Planungsphasen und können allenfalls in einigen Jahren bewertet werden. Daneben werden die Kosten der beteiligten Bundesbehörden einschließlich des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) nicht getrennt nach einzelnen Realisierungsphasen erfasst. Es erfolgt weder eine zeitliche noch kostenmäßige Erfassung nach einzelnen Planungsprozessen oder Planungs- bzw. Realisierungsschritten.

3. In welchen konkreten Prozessen, Planungs- und Bauphasen fallen infolge der BUV bei EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen), EBA (Eisenbahn-Bundesamt), BMVI, Verwaltung in welchem Umfang geringere Kosten, Aufwendungen und/oder personelle Ressourcen an?
4. In welchen konkreten Prozessen, Planungs- und Bauphasen werden infolge der BUV bei EIU, EBA, BMVI, Verwaltung in welchem Umfang höhere Kosten verursacht, entstehen Mehraufwendungen und/oder höherer Personalbedarf?
5. Wie viele Planstellen beim EBA befassen sich mit der Umsetzung von Abschnitt 3 BUV („Planungsbegleitung und Antragsverfahren“; bitte nach Abteilungen aufschlüsseln), und wie viele dieser Stellen sind derzeit tatsächlich besetzt (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Personalmehrbedarf des Bundes betrifft in erster Linie die Finanzierungsabteilung des EBA. Hier wurden 20 zusätzliche Planstellen für die Aufgaben der Planungs- und Projektbegleitung angemeldet. Mit dem Haushaltsgesetz 2018 wurden vier und mit dem Haushaltsgesetz 2019 acht Stellen genehmigt. Das EBA hat zusätzlich drei Stammposten für die BUV bereitgestellt. Mit Stand vom 4. April 2019 wurden zwei Stellen besetzt.

Es wird davon ausgegangen, dass die BUV eine Reduzierung der Gesamtkosten der betreffenden Projekte bewirken wird. Ursächlich hierfür sind in der Antwort zu den Fragen 1 und 2 beschriebenen Beschleunigungseffekte.

6. Wie viele Personalstunden stehen in der Zentrale bzw. in den Außenstellen des EBA für welche Projekte (einzeln auflisten) monatlich ausschließlich für die BUV zur Verfügung (vgl. Ressourcenkonzept Planungsbegleitung EBA)?

Die personelle Betreuung der Vorhaben ist von vielen Faktoren abhängig, insbesondere der Komplexität, aber auch dem jeweiligen Projektstand. Eine Budgetierung auf einzelne Vorhaben erfolgt nicht.

7. Wie viel zusätzliches Personal für die reibungslose Umsetzung und zielgerichtete Durchführung der BUV insbesondere auch im Hinblick auf den sogenannten Projekthochlauf benötigt das EBA nach Einschätzung der Bundesregierung zwischen 2020 und 2023 zusätzlich zu den bereits im Haushalt 2019 bewilligten Stellen?

Der im Hinblick auf den Projekthochlauf erforderliche zusätzliche Personalaufwand ist noch nicht abschließend bestimmbar und soll bei Bedarf durch Umschichtungen innerhalb des EBA sichergestellt werden.

8. Wie viel Personal wurde seit 1. Januar 2018 von den Ländern an das EBA übergeleitet, und in welchen Abteilungen des EBA sind die Personen tätig (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und darstellen, in welchen Abteilungen die Personen jeweils tätig sind)?

Es wurde kein Personal von den Ländern an das EBA übergeleitet.

9. Wie hat sich die personelle Ausstattung des EBA seit 2014 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen und nach einzelnen Abteilungen des EBA differenzieren)?

Personelle Ausstattung des EBA (inklusive Dienstaushilfen, ohne Azubis, Anwärter, Referendare und nicht aktive Beschäftigte):

	Abteilung 1	Abteilung 2	Abteilung 3	Abteilung 4	Abteilung 5	EUB	EBC	Pr, Stäbe
31.12.2014	172	493	210	139		22	27	55
31.12.2015	171	360	225	121	189	21	26	15
31.12.2016	173	362	223	122	199	23	29	15
31.12.2017	175	364	237	127	216		30	15
31.12.2018	181	369	245	125	223		31	20

10. Inwiefern sind bei Bedarfsplanprojekten bauvorbereitende Maßnahmen ohne Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses entsprechend dem Planungsbeschleunigungsgesetz (Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich) möglich, obwohl die Bedarfsplanmaßnahme noch nicht alle Meilensteine entsprechend BUV (Anlage 15.3: Prozessablauf Planungs-/Projektbegleitung) erreicht hat?
11. Ab welcher Planungsphase und ab welchem Meilenstein sind bauvorbereitende Maßnahmen ohne Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses entsprechend dem Planungsbeschleunigungsgesetz in welchem Umfang möglich?

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

Auch für bauvorbereitende Maßnahmen bedarf es der Einhaltung der in der Anlage 15.3 BUV dargestellten Prüfschritte und der Schaffung der notwendigen rechtlichen Voraussetzungen. Unter den in § 18 Absatz 2 AEG (Artikel 2 Nummer 2 des Planungsbeschleunigungsgesetzes) genannten engen Voraussetzungen kann die Planfeststellungsbehörde nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bauvorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau anordnen.

12. Wie werden diese Maßnahmen finanziert, wie werden ggf. später erforderliche bauliche Änderungen durch Auflagen aus der Planfeststellung finanziert, und welche Mehrkosten treten mit den damit verbundenen Risiken auf?

Die Finanzierung von bauvorbereitenden Maßnahmen kann sowohl im Rahmen von Sammelvereinbarungen für bauvorbereitende Maßnahmen als auch aus einer für das Vorhaben bereits abgeschlossenen Baufinanzierungsvereinbarung erfolgen. Bauvorbereitende Maßnahmen beschränken sich auf Sachverhalte, für deren Umsetzung sich keine Auswirkungen aus noch zu erwartenden Planfeststellungsbeschlüssen zu erwarten sind. Aufgrund der engen Voraussetzungen des § 18 Absatz 2 AEG besteht auch kein Mehrkostenrisiko.

13. Welchen Anpassungsbedarf hat die Bundesregierung nach Inkrafttreten des Planungsbeschleunigungsgesetzes bei der BUV und insbesondere beim Prozessablauf der Planungs- bzw. Projektbegleitung (vgl. Anlage 15.3) identifiziert?

Keinen.

14. Für welche Bedarfsplanprojekte wurden Projektmanager bestellt, wer hat sie bestellt, wer finanziert ihre Tätigkeit, und wer sind die Projektmanager jeweils (vgl. § 17a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)?
15. Nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl der Projektmanager?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bislang ist keine Bestellung von Projektmanagern erfolgt.

16. Welche Fristen sind dem EBA jeweils zur Prüfung des Planungsauftrags, zur verkehrlichen Aufgabenstellung, zur betrieblichen Aufgabenstellung, zur Fertigstellung des Planungshefts Vorplanung, zur Empfehlung zum Entwurfsheft und zum Antrag auf Mittelfreigabe (vgl. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, Anlage 15.3: Prozessablauf Planungs-/Projektbegleitung) gesetzt (bitte tabellarisch auflisten)?

Die Dauer der einzelnen Tätigkeiten lässt sich nicht pauschal festlegen, daher sind auch keine Fristen definiert.

17. Nach welchen Kriterien prüft das EBA jeweils Planungsauftrag, verkehrliche Aufgabenstellung, betriebliche Aufgabenstellung, Fertigstellung des Planungshefts Vorplanung, die Empfehlung zum Entwurfsheft und zum Antrag auf Mittelfreigabe (vgl. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, Anlage 15.3: Prozessablauf Planungs-/Projektbegleitung), auf welcher Grundlage werden Änderungen gefordert, und welche Checklisten bzw. Kriterienkataloge gibt es dafür?

Die Prüfkriterien sind Notwendigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.

18. Bei welchen Projekten bzw. Vorhaben hat das EBA welche Prüfungen von Planungsauftrag, verkehrlicher Aufgabenstellung, betrieblicher Aufgabenstellung, Fertigstellung des Planungshefts Vorplanung, Empfehlung zum Entwurfsheft und zum Antrag auf Mittelfreigabe bereits durchgeführt, und mit welchem Ergebnis abgeschlossen (bitte alle Prüfberichte mit Zeitpunkt bzw. Zeitraum und Prüfergebnis darstellen)?

Das EBA betreibt keine eigenen Planungen und ist z. B. bei der Fertigstellung des Planungsheftes Vorplanung nicht beteiligt.

19. Wie geschieht die Einbindung und Prüfung der angesprochenen Dokumente durch die Träger der SPNV-Leistungen (SPNV = Schienenpersonennahverkehr), wenn diese durch Projekte des Bundes betroffen sind?

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wird die „Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST)“ durch die DB Netz AG erarbeitet. Als Teil der VAST wird das Betriebsprogramm im Zielzustand beschrieben. Bezogen auf das im SPNV anzusetzende Ziel-Betriebsprogramm führt die DB Netz AG projektspezifische Abstimmungen mit den jeweiligen SPNV-Bestellern durch.

20. Welchen Planungs- bzw. Umsetzungsstand gemäß Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, Anlage 15.3: „Prozessablauf Planungs-/Projektbegleitung“, haben die Projekte bzw. Vorhaben, die im Bedarfsplan enthalten und Gegenstand der Leistungsphasen 1/2 sind (bitte alle Projekte auflisten und den exakten Planungs- bzw. Umsetzungsstand gemäß Anlage 15.3 angeben)?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

21. Für welche Projekte bzw. Vorhaben plant die Bundesregierung Einzelgesetze zu erlassen, und was sind hierfür jeweils die Gründe (bitte einzeln und differenziert darstellen)?

Der Koalitionsvertrag für die aktuelle Legislaturperiode sieht vor, dass für fünf Pilotprojekte Baurecht durch Maßnahmengesetz erprobt werden soll. Entsprechend dieses Auftrages wird derzeit im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geprüft, ob und gegebenenfalls für welche konkreten Vorhaben eine Erprobung der Genehmigung durch den Deutschen Bundestag erfolgen kann.

Parlamentsbeteiligung

22. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen Bericht gemäß Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (§ 5 Absatz 1 „Parlamentarische Beteiligung“) über neu zu verwirklichende Bedarfsplanprojekte, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) durchgeführt sind, vorlegen?
23. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung einen entsprechenden Bericht bisher noch nicht vorgelegt, obwohl sie sich nach § 5 Absatz 1 dazu verpflichtet hat, dem Deutschen Bundestag einen entsprechenden Bericht jährlich vorzulegen?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bislang erfüllt ein Vorhaben die in § 5 Absatz 1 BUV definierten Voraussetzungen hinsichtlich des Zeitpunktes der parlamentarischen Befassung. Es handelt sich dabei um die ABS Hanau–Gelnhausen. Darüber hinaus ist die parlamentari-

sche Befassung für die ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung) vorgesehen. Beide Berichte sind derzeit in Vorbereitung.

24. Für welche Bedarfsplanprojekte plant die Bundesregierung gemäß Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung eine parlamentarische Befassung, wann soll die parlamentarische Befassung bzw. Beteiligung jeweils beginnen, welchen zeitlichen Umfang soll sie jeweils haben, und bis wann soll sie jeweils abgeschlossen sein (bitte entsprechend tabellarisch auflisten)?

Für neu zu beginnende Bedarfsplanprojekte, bei denen die Vorplanungen abgeschlossen sind, ist eine parlamentarische Befassung nach der Leistungsphase 2 HOAI vorgesehen.

25. In welcher konkreten Form und in welchem Umfang sollen welche Ausschüsse und/oder Gremien des Deutschen Bundestages gemäß Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (§ 5 Absatz 1 „Parlamentarische Beteiligung“) an der parlamentarischen Befassung beteiligt werden?
26. Welche Unterlagen sollen die Abgeordneten des Deutschen Bundestages im Zuge der Parlamentsbefassung erhalten?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist vorgesehen, den Bericht, in dem die planerische Vorzugsvariante des Bundes sowie eventuelle, sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergebende Alternativen dargestellt und in ihren Auswirkungen bewertet werden, zur parlamentarischen Befassung sowohl dem Verkehrs- als auch dem Haushaltsausschuss zuzuleiten. Über weitergehende Befassungen entscheidet der Deutsche Bundestag.

27. Wie viel Zeit sollen die Abgeordneten des Deutschen Bundestages im Zuge der Parlamentsbefassung erhalten um die Unterlagen zu prüfen, und welche Fristen sollen dem Deutschen Bundestag für seine Befassung gesetzt werden?

Eine Fristvorgabe an den Deutschen Bundestag ist nicht vorgesehen.

28. Bei welchen Bedarfsplanprojekten hat das EBA dem BMVI bereits eine Empfehlung für die Parlamentsbefassung übermittelt, wann wurden die Empfehlungen jeweils übermittelt, wann plant die Bundesregierung für die entsprechenden Bedarfsplanprojekte eine Parlamentsbefassung- bzw. -beteiligung einzuleiten (vgl. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, Anlage 15.3: Prozessablauf Planungs-/Projektbegleitung)?

Für die folgenden Vorhaben hat das EBA dem BMVI seine finale Empfehlung vorgelegt:

- ABS Hanau–Gelnhausen (8. November 2018),
- ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung) (21. März 2019).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 22 und 23 verwiesen.

29. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung bisher noch keine Parlamentsbefassung gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung eingeleitet?

Aus welchen Gründen kommt es zu Verzögerungen bei der parlamentarischen Beteiligung des Deutschen Bundestages gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung?

Die parlamentarische Befassung kann eingeleitet werden, wenn die Vorplanung abgeschlossen ist und die Vorzugsvariante sowie mögliche Alternativen vorliegen und bewertet sind.

30. Wie werden die örtlich Betroffenen, die das Recht auf Einwendung im Planfeststellungsverfahren haben, vor der Parlamentsbefassung eingebunden bzw. angehört, und wie sind diese beiden Verfahren bzw. Prozesse miteinander verschränkt?

31. Welche rechtliche Wirkung hat die Parlamentsbefassung?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Einbindung der örtlich Betroffenen erfolgt im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung nach § 25 VwVfG. Das Ergebnis fließt in den Bericht zur parlamentarischen Befassung ein. Das Ergebnis der parlamentarischen Befassung legt aus Sicht der Bundesregierung den zuwendungsrechtlichen Umfang des Vorhabens fest. Ein Präjudiz für das anschließende Planfeststellungsverfahren ergibt sich nicht. Die Rechte örtlich Betroffener im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bleiben unberührt.

Finanzierungsvereinbarungen und Meilensteine

32. Wann hat der vom EBA oder dem BMVI beauftragte Wirtschaftsprüfer die betriebswirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsrechnung der EIU bestätigt, und welche konkreten projektspezifischen Tragfähigkeitsquoten wurden daraus ermittelt?

Eine Bestätigung der Wirtschaftlichkeitsrechnung und die Festsetzung der daraus abgeleiteten projektindividuellen Tragfähigkeitsquote erfolgt für jedes neu zur Realisierung vorgesehene Vorhaben separat unmittelbar vor Abschluss der Baufinanzierungsvereinbarung. Bei Maßnahmen des Startportfolios der BUV (Anlage 30.1: „Übersicht migrierender und nicht migrierender Projekte/Vorhaben“) erfolgte die Ermittlung gesammelt im Rahmen der Vertragsverhandlungen. Die projektspezifischen Tragfähigkeitsquoten aller abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen können der Anlage 2 entnommen werden. Wegen der als schützenswerte Unternehmensdaten eingestufteten Angaben liegt diese in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Einsichtnahme aus. Potenzielle Auftragnehmer der Bauleistungen für die betreffenden Vorhaben könnten aus den offengelegten Tragfähigkeitsquoten Rückschlüsse in Bezug auf das unternehmerische Interesse der DB AG an dem jeweiligen Vorhaben ziehen und ihre Angebote entsprechend ausrichten. In der Konsequenz könnten der DB AG und dem Bund finanzielle Nachteile erwachsen.

33. Welchen Betrag bzw. Wert hat die Gesamtragfähigkeitsquote, die sich aus der Zusammenfassung der einzelnen projektspezifischen Tragfähigkeitsquoten für einen Festlegungszeitraum von jeweils fünf Jahren ergibt, und wann wurde der Wert festgelegt?

Für die erste BUV-Periode 2018 bis 2022 wurde im Rahmen der Spezifikation des Startportfolios der BUV im Jahre 2017 eine Gesamtragfähigkeitsquote von 5 Prozent festgelegt.

34. In welchem Umfang wurden bisher die projektspezifischen Tragfähigkeitsquoten überprüft bzw. neu berechnet und ggf. angepasst, und was waren hierfür jeweils die Gründe?

Bislang erfolgte keine Überprüfung, Neuberechnung oder Anpassung von festgelegten projektspezifischen Tragfähigkeitsquoten.

35. Für welche Projekte bzw. Vorhaben haben die EIU mit dem EBA abgestimmte Unterlagen mit Bezug auf § 16 Absatz 1 BUV (Einreichung des Planungshefts Vorplanung, Meilenstein 1) vorgelegt, wann wurden sie vorgelegt, und inwiefern waren sie vollständig (vgl. § 12 Absatz 2 „Meilensteine“ BUV; bitte tabellarisch auflisten)?

Im Jahr 2018 wurde der BUV-Meilenstein 1 bei den Projekten Wallauer Spange (Teil der NBS Frankfurt–Mannheim) und Frankfurt Stadion, 3. Baustufe (Teil der NBS Frankfurt–Mannheim) erreicht.

36. Welche der Bedarfsplanprojekte im Rahmen der BUV werden mit Building Information Modeling (BIM) umgesetzt (bitte tabellarisch auflisten)?

Im Rahmen der Sammelfinanzierungsvereinbarung SV 49 wurde die Erprobung von BIM mit der DB Netz AG für die folgenden Projekte vereinbart und durchgeführt:

- ABS Berlin–Dresden, 2. Baustufe,
- ABS Emmerich–Oberhausen,
- ABS Stendal–Uelzen, 2. Baustufe,
- ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden, Fehmarnsundquerung,
- ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover, ABS Rotenburg–Verden,
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, StA 1 (freie Strecke ohne Tunnel Rastatt),
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, StA 7,
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, StA 8,
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Tunnel Rastatt,
- Knoten Frankfurt a. M., Homburger Damm,
- RRX Rhein-Ruhr-Express,
- VDE 8.1, ABS Nürnberg–Ebensfeld (Knoten Bamberg).

**Übersicht der Maßnahmen der Sammelvereinbarungen
"Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben" (SV Lph 1/2 A und B)**

Anlage

Stand: 31.12.2018

Maßnahme	Beschreibung [Teilmaßnahme]	Aufnahme in die Vereinbarung [Datum]	Beginn der Planung [Monat, Jahr]	Ende der Planung [Monat, Jahr]	Stand der Planungsaktivitäten / Qualitätsschritte					
					Q 1	Q 1	Q 1	Q 3	Q 5	Q 2, 4
					VAst	EBWU	BAst	Raumordnungsverfahren	Baugrunduntersuchung	Erstellung Vorplanungsheft
		nicht notwendig		nicht begonnen		begonnen		fertiggestellt		
A1	Knoten Frankfurt am Main Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd	19.12.2014	01.2015	02.2022						
A2	ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt Gelnhausen - Würzburg / Fulda	10.10.2012	08.2012	02.2021						
	Fulda - Gerstungen	28.12.2015	04.2016	04.2025						
A3	Knoten München 4gl. Daglfing - Johanneskirchen	19.12.2014	09.2014	02.2022						
	Truderinger Spange	16.12.2016	12.2016	03.2021				Notwendigkeit offen		
A4	ABS München - Rosenheim - Kieferfelden - Grenze D/A Gesamtstrecke	10.10.2012	10.2012	03.2021						
A5	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ Elektrifizierung Marktredwitz - Grenze D/CZ	10.10.2012	12.2012	03.2019						
	Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz	19.12.2014	03.2015	06.2020					Notwendigkeit offen	
A6	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn) Rottweil - Neufra	10.10.2012	05.2013	offen				Notwendigkeit offen	Notwendigkeit offen	
A7	NBS Frankfurt - Mannheim Verkehrslenkungsvariante	28.12.2015	01.2015	12.2021				Notwendigkeit offen		
	Wallauer Spange	21.12.2017	01.2016	02.2019						
A8	ABS/NBS Hamburg - Hannover, ABS Langwedel - Uelzen, Rotenburg - Verden - Minden / Wunstorf, Bremerhaven - Bremen - Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen) ABS/NBS Hamburg - Hannover	21.12.2017	09.2018	11.2023						
	ABS Rotenburg - Verden, Zweigleisiger Ausbau	16.12.2016	08.2016	08.2019						
	Verden - Nienburg - Minden / Wunstorf	21.12.2017	11.2017	01.2021						
A9	ABS / NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden Fehmamsundbrücke	21.12.2017	03.2015	12.2019						
A10	ABS Hannover - Berlin (Lehrter Stammbahn) Elektr. und Ertücht. Vmax 250 km/h, NBS Ribbeck - Bammbe	21.12.2017	01.2018	08.2019						
A11	ABS Weimar - Gera - Gößnitz Elektrifizierung	21.12.2017	01.2018	12.2020						
A12	NBS Dresden - Prag Zgl. Neubau Heidenau - Grenze D/CZ	21.12.2017	09.2018	02.2026						
A13	ABS / NBS Ulm - Augsburg Gesamtstrecke	21.12.2017	02.2018	10.2024						
A14	ABS Hof - Regensburg (Ostkorridor Süd) Elektrifizierung und kapazitätssteigernde Maßnahmen	21.12.2017	01.2018	12.2021						
A15	ABS Hagen - Siegen - Hanau Tunnelprofilverweiterung und kapazitätsst. Maßnahmen	21.12.2017	01.2018	08.2022						
A16	740m - Netz Restliche Maßnahmen	21.12.2017	01.2018	03.2022 *						
B1	Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2	18.12.2013	07.2013	05.2018						
	Paket 1, Maßn. 4.1 und 4.2	18.12.2013	07.2013	offen					Notwendigkeit offen	
B2	Knoten Mannheim Vergleisigkeit Heidelberg Hbf Abzweig Heidelberg-Wieblingen	18.12.2013	12.2013	07.2020						
	Kurve Karlsruhe-West – Rastatt (Dammerstocker Kurve)	18.12.2013	12.2013	offen						
	Ludwigshafen: Ausfädelung für den Schienengüterverkehr	18.12.2013	03.2016	offen						

* maßnahmenindividuell

