Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2013

Inhaltsverzeichnis

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
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 Gesamtausbauten 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 – ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2) .. 49
B.4.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden (VDE Nr. 9) .................. 51
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.4.25 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
<table>
<thead>
<tr>
<th>Seite</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>B.5</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.1</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.2</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.3</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.4</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.5</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.6</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.7</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.8</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.9</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.10</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.11</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.12</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.13</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.14</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.15</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.16</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.17</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.18</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.19</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.20</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.21</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.22</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.23</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.24</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.25</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.26</td>
</tr>
<tr>
<td>B.5.27</td>
</tr>
<tr>
<td>B.6</td>
</tr>
<tr>
<td>B.6.1</td>
</tr>
<tr>
<td>B.6.1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>B.6.1.2</td>
</tr>
<tr>
<td>B.6.2</td>
</tr>
<tr>
<td>B.6.3</td>
</tr>
<tr>
<td>B.7</td>
</tr>
<tr>
<td>B.7.1</td>
</tr>
<tr>
<td>B.7.1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>B.7.1.2</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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
<p>| D.2          | Finanzierung der Bundeswasserstraßen                           | 291 |
| D.2.1       | Bundeswasserstraßenhaushalt                                   | 291 |
| 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, Westhafkanal (VDE Nr. 17) | 310 |
| D.3.2.12    | Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)                                 | 311 |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>Abbildungsverzeichnis</th>
<th>Seite</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Abbildung 1  Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 2  Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene</td>
<td>33</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 3  Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 4  Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes</td>
<td>169</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 5  Entwicklung des Kfz-Bestandes</td>
<td>171</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 6  Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen</td>
<td>172</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 7  Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen</td>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 8  Haushalt 2012 – IST-Ausgaben</td>
<td>176</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 9  Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen</td>
<td>185</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 10 Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen</td>
<td>195</td>
</tr>
<tr>
<td>(Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 11 Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen</td>
<td>195</td>
</tr>
<tr>
<td>(Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 12 Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen</td>
<td>196</td>
</tr>
<tr>
<td>(Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke in %, Stand 01.09.2012)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 13 Karte der Bundeswasserstraßen</td>
<td>294</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tabellenverzeichnis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle</th>
<th>Titel</th>
<th>Seite</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tabelle 1</td>
<td>Verkehrsprojekte Deutsche Einheit</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 2</td>
<td>Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3</td>
<td>Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 4</td>
<td>Verkehrsinvestitionen im Jahr 2012</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 5</td>
<td>Stand Internationale Projekte – Schiene</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 6</td>
<td>TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 7</td>
<td>Gesamtabendarbeiten Schiene – laufende und fest disponierte Vorhaben</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 8</td>
<td>Gesamtabendarbeiten Schiene – Neue Vorhaben</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 9</td>
<td>Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 10</td>
<td>Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben</td>
<td>108</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 11</td>
<td>Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes</td>
<td>160</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 12</td>
<td>Inbetriebnahme/ Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2011</td>
<td>161</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 13</td>
<td>Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken</td>
<td>161</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 14</td>
<td>Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2012</td>
<td>162</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 15</td>
<td>Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2012</td>
<td>164</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 16</td>
<td>Straßennetzlängen</td>
<td>168</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 17</td>
<td>Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950</td>
<td>168</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 18</td>
<td>KFz-Bestand</td>
<td>170</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 19</td>
<td>Verkehrsstärken</td>
<td>171</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 20</td>
<td>Jahresfahrleistungen</td>
<td>172</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 21</td>
<td>Bundesfernstraßfinanzierung 2012 – IST-Ausgaben</td>
<td>175</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 22</td>
<td>Bundesfernstraßfinanzierung 2012 – Verteilung der Ausgaben auf die Länder</td>
<td>175</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 23</td>
<td>Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen im Jahr 2012</td>
<td>179</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 24</td>
<td>Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen</td>
<td>180</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 25</td>
<td>Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken</td>
<td>186</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 26</td>
<td>Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken</td>
<td>188</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 27</td>
<td>Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen</td>
<td>190</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 28</td>
<td>Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken</td>
<td>197</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 29</td>
<td>Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)</td>
<td>202</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 30</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg</td>
<td>211</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 31</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern</td>
<td>214</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 32</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin</td>
<td>217</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle</td>
<td>Beschreibung</td>
<td>Seite</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>--------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg</td>
<td>218</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen</td>
<td>219</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen</td>
<td>220</td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern</td>
<td>223</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen</td>
<td>224</td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen</td>
<td>226</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz</td>
<td>229</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland</td>
<td>231</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen</td>
<td>232</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt</td>
<td>234</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein</td>
<td>235</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen</td>
<td>237</td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
<td>Bundeswasserstraßenprojekte</td>
<td>293</td>
</tr>
<tr>
<td>Abkürzung</td>
<td>Bedeutung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ABMG</td>
<td>Autobahnmautgesetz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ABS</td>
<td>Ausbaustrecke</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abzw</td>
<td>Abzweigstelle</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AD</td>
<td>Autobahndreieck</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AEG</td>
<td>Allgemeines Eisenbahngesetz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AK</td>
<td>Autobahnkreuz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AM</td>
<td>Autobahnmeisterei</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>APV</td>
<td>Anpassungsvereinbarung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ARA-Häfen</td>
<td>Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AS</td>
<td>Anschlussstelle</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ASM</td>
<td>Autobahn- und Straßenmeisterei</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ASP</td>
<td>Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AT</td>
<td>Österreich</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BA</td>
<td>Bauabschnitt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB</td>
<td>Bundesautobahn</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAR</td>
<td>Berliner Außenring</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAS</td>
<td>Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAS</td>
<td>Bundesanstalt für Straßenwesen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bau-km</td>
<td>Bau-Kilometer</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAW</td>
<td>Bundesanstalt für Wasserbau</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Brandenburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Belgien, Berlin</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BER</td>
<td>Flughafen Berlin-Brandenburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bf</td>
<td>Bahnhof</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BfG</td>
<td>Bundesanstalt für Gewässerkunde</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bft</td>
<td>Bahnhofsteil</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BGBl</td>
<td>Bundesgesetzblatt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BGr</td>
<td>Bundesgrenze</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BHH</td>
<td>Bundesaufsicht</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BlmSchG</td>
<td>Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(24.) BlmSchV</td>
<td>(Vierzehnzwanzigste) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BIP</td>
<td>Brutto-Inlandsprodukt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BKZ</td>
<td>Baukostenzuschuss</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BMS</td>
<td>Bauwerk-Management-System</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BMVBS</td>
<td>Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BMVI</td>
<td>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BPI</td>
<td>Bedarfsplan</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BSWAG</td>
<td>Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz (alte Abkürzung: BSchwAG)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BSH</td>
<td>Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BÜ</td>
<td>Bahnhübergang</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>bvM</td>
<td>bauvorbereitende Maßnahmen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abkürzung</td>
<td>Deutscher Begriff</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>------------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Hessen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HGV</td>
<td>Hochgeschwindigkeitsverkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Hamburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HOA</td>
<td>Heißlauferortungsanlage</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HOW</td>
<td>Havel-Oder-Wasserstraße</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hp</td>
<td>Haltepunkt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ibn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>IBP</td>
<td>Investitionsbeschleunigungsprogramm</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ISK</td>
<td>Infrastrukturkataster</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>IRP</td>
<td>Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>IZB</td>
<td>Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>JFL</td>
<td>Jahresfahrleistung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>Kraftfahrzeug</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KLIWAS</td>
<td>Programm zur Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KP I (II)</td>
<td>Konjunkturpaket I (II)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KRBW</td>
<td>Kreuzungsbauwerk</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KüK</td>
<td>Küstenkanal</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KV</td>
<td>Kombinierter Verkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>L/St, K</td>
<td>Landesstraße/Staatsstraße, Kreisstraße</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LiV</td>
<td>Linienverbesserung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LBP</td>
<td>Landschaftspflegerischer Begleitplan</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LG</td>
<td>Landesgrenze</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LST</td>
<td>Leit- und Sicherungstechnik</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LU</td>
<td>Luxemburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LuFV</td>
<td>Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LWL</td>
<td>Lichtwellenleiter</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LZB</td>
<td>Linienzugbeeinflussung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>M</td>
<td>Motel</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(m)</td>
<td>mit Knoten</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MAP</td>
<td>Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio.</td>
<td>Million, Millionen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MLK</td>
<td>Mittellandkanal</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mrd.</td>
<td>Milliarde, Milliarden</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MTnw</td>
<td>Mittleres Tideniedrigwasser</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>Mecklenburg-Vorpommern</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MW</td>
<td>Megawatt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>N, n</td>
<td>Nord, nördlich</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(N)</td>
<td>Neubau</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NBS</td>
<td>Neubaustrecke</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NEAT</td>
<td>Neue Eisenbahn-Alpentransversale</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NeiTech</td>
<td>Neigetechnik</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Niedersachsen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NL</td>
<td>Niederlande</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NOK</td>
<td>Nord-Ostsee-Kanal</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NV</td>
<td>Nahverkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Nordrhein-Westfalen</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
(o) ohne Knoten
O, ð 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 Straßenbahnlinien 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 $v_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$ (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  Tonnend Kilometer
TSD  Tausend
Ubf  Umschlagbahnhof
Uw  Unterwerk
v  Geschwindigkeit
VB  Vorderlicher Bedarf
VDE  Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit
VIFG  Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
VIFGG  Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung
von Bundesverkehrswege – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VKE  Verkehrseinheit
v_{\text{max}}  Höchstgeschwindigkeit
VOB  Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w  West, westlich
WB  Weiterer Bedarf
WHG  Wasserhaushaltsgesetz
WSD  Wasser- und Schifffahrdirektion
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 Fahr-
streifen)
3./4. Stelle: Standstreifen vor/nach dem Ausbau (K = kein; B = beidseitig)
Zusammenfassung

ALLGEMEINES


BUNDESSCHIENENWEGE


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 verkehrs- und sicherheitspolitische Zielsetzung.


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.


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 Fahrbahnfestsituationen, 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 oberflächen-nahe Deckschichtmaßnahmen bis 4 cm Tiefe und rund 1,06 Mrd. Euro (66 %) in grundhafte Erhaltungsmaßnahmen über 4 cm Tiefe des Fahrbahnaufabs 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.


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 Straßenetz 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**


A. Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.1 Einführung


A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen


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 % über proportional. 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 %.

A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung


Das wichtigste Ziel des BVWP ist die bedarfsge-rechte 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 Voraussetzungen ist die Identifizierung und Definition 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. Er- gänzend 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.


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


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 Fünfjahrespläne 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.

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


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


- Kategorie A (nur Bundesfernstraßen) enthält Sammelpositionen für Refinanzierungen (Schuldenentlastung 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 Bau- recht 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.

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


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

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

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.


BUNDESFERNSTRASSEN


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).


**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).


**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


PROJEKT 15  A 44, KASSEL–EISENACH


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

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


**A.3.4 Deutsche Einheit Fernstraßen-planungs- und -bau GmbH (DEGES)**


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.


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 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-gesellschaft (VIFG)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die im Jahr 2003 gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-gesellschaft (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


Die Verwendung stellt sich folgendermaßen dar:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bereich</th>
<th>Betrag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bedarfsplaninvestitionen</td>
<td>825 Mio. €</td>
</tr>
<tr>
<td>Erhaltung</td>
<td>1.885 Mio. €</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPP</td>
<td>183 Mio. €</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>478 Mio. €</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>3.371 Mio. €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A.3.6 Infrastrukturbeschleunigungsprogramme

INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM I


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:


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.


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


**Tabelle 2** Mittelaufteilung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schiene</td>
<td>100</td>
<td>60,0</td>
<td>68,5</td>
<td>66,67</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>600</td>
<td>200,0</td>
<td>200,0</td>
<td>199,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Wasserstraßen</td>
<td>300</td>
<td>30,0</td>
<td>7,0</td>
<td>6,61</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>1.000</td>
<td>290,0</td>
<td>275,5</td>
<td>273,08</td>
</tr>
</tbody>
</table>

INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM II


Die Mittel teilen sich folgendermaßen auf die Bereiche auf:


A.3.7 Finanzierungsprogramme der EU

**GEMEINSCHAFTSZUSCHÜSSE FÜR TRANSEUROPÄISCHE NETZE (TEN-MITTEL)**


---

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bereich</th>
<th>Gesamt</th>
<th>Ansatz 2013</th>
<th>Angepasste Haus-</th>
<th>Ausgaben per</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schiene</td>
<td>40</td>
<td>30</td>
<td>18</td>
<td>10,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>570</td>
<td>470</td>
<td>470</td>
<td>453</td>
</tr>
<tr>
<td>Wasserstraßen</td>
<td>140</td>
<td>100</td>
<td>85</td>
<td>43,79</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>750</td>
<td>600</td>
<td>573</td>
<td>506,89</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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)**


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).


Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur soll dazu beitragen, die Anstrengungen der Bundesländer 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 wirtschaftliche Entwicklung abgebaut und eine verbesserte verkehrliche Reichweite realisiert werden. Die zu fördernden Projekte werden zwischen Bund und Ländern abgestimmt.


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

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


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])

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bereich</th>
<th>Neu- und Ausbau</th>
<th>Erhaltung</th>
<th>Sonstige Investitionen¹</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes</td>
<td>1.322²</td>
<td>2.866²</td>
<td>184¹</td>
<td>4.372</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesfernstraßen</td>
<td>2.091³</td>
<td>2.524⁴</td>
<td>832⁵</td>
<td>5.447</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundeswasserstraßen</td>
<td>459⁶</td>
<td>221⁷</td>
<td>73⁸</td>
<td>753</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>3.872</td>
<td>5.611</td>
<td>1089</td>
<td>10572</td>
</tr>
<tr>
<td>Kombinierter Verkehr⁹</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamtsumme</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10.626</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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).


⁷ Mittel für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur 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)


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 hinzugekommen. 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, Bauausführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebliche Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

§ 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.


B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

B.2.1 Allgemeines


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. €.

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**


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 Mindestinvestitionsvolumens und zum Mindeststandhaltungsvolumen sowie zum Eigenbeitrag erfüllt wurden.

Im Gegenzug erhalten die EIU Planungs- und Investitionsverantwortung 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**


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


B.2.5 Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr


B.2.6 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten


- 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


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


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

Tabelle 5: Stand Internationale Projekte – Schiene

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ifd. Nr.</th>
<th>Vorhaben</th>
<th>Internationale Vereinbarung</th>
<th>Volkswirtschaftliche Bewertung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>ABS Hamburg–Öresundregion</td>
<td>vorhanden</td>
<td>vorhanden</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>ABS Berlin–Angermünde–BGr DE/PL (–Stettin [Szczecin])</td>
<td>in Vorbereitung</td>
<td>vorhanden</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien) (2. Baustufe)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>ABS Berlin–Rostock (–Skandinavien) (2. Baustufe)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze DE/AT</td>
<td>Planungsvereinbarung vorhanden³</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ABS Nürnberg–Passau–BGr DE/AT</td>
<td>vorhanden</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (1. und 2. Bau- stufe)</td>
<td>vorhanden</td>
<td>vorhanden</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>ABS/NBS (Roermond–) BGr DE/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“)</td>
<td>offen</td>
<td>vorhanden</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>ABS BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe)</td>
<td>vorhanden</td>
<td>vorhanden</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>ABS München–Mühldorf–Freilassing–BGr DE/AT einschließlich Abzweig Tüßling-Burghausen (3. Baustufe)</td>
<td>vorhanden</td>
<td>vorhanden⁴</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>ABS (Berlin–) Ducherow–Swinemünde (Swinoujscie)–Ahlbeck Grenze (Usedom)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 Ifd. 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)


Tabelle 6 TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms

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

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

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. €
- 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. €
- 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. €


**B.3 Gesamtaufwendungen bis zum 31.12.2013**


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund</td>
<td>616</td>
<td>47,60</td>
<td>533,56</td>
<td>0,50</td>
<td>582,29</td>
<td>278,71</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>ABS Hamburg–Büchen–Berlin</td>
<td>2.683</td>
<td>491,31</td>
<td>2.187,01</td>
<td>2,19</td>
<td>2.680,51</td>
<td>2,49</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>ABS Stelle–Lüneburg</td>
<td>356</td>
<td>0,00</td>
<td>170,33</td>
<td>63,51</td>
<td>233,84</td>
<td>122,16</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>ABS Berlin–Dresden</td>
<td>802</td>
<td>4,47</td>
<td>212,56</td>
<td>21,67</td>
<td>238,70</td>
<td>563,30</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ABS Hannover–Lehrte</td>
<td>346</td>
<td>0,00</td>
<td>345,22</td>
<td>0,20</td>
<td>345,42</td>
<td>0,58</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>ABS Löhne–Braunschweig–Wolfenbüttel (1. Baustufe)</td>
<td>139</td>
<td>0,00</td>
<td>120,42</td>
<td>9,69</td>
<td>130,11</td>
<td>8,89</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>ABS Dortmund–Paderborn–Kassel</td>
<td>467</td>
<td>138,51</td>
<td>328,12</td>
<td>0,00</td>
<td>466,63</td>
<td>0,36</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>ABS/NBS Nürnberg–Erfurt</td>
<td>5.556</td>
<td>114,66</td>
<td>2.553,31</td>
<td>344,23</td>
<td>3.012,20</td>
<td>2.543,80</td>
<td>B</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>ABS/NBS Erfurt–Leipzig/ Halle</td>
<td>2.967</td>
<td>65,35</td>
<td>2.081,30</td>
<td>264,98</td>
<td>2.146,25</td>
<td>820,35</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>ABS Leipzig–Dresden</td>
<td>1.451</td>
<td>24,98</td>
<td>1.027,53</td>
<td>62,78</td>
<td>1115,29</td>
<td>335,71</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>ABS Paderborn–Bebra– Erfurt–Weimar–Jena– Chemnitz</td>
<td>431</td>
<td>0,00</td>
<td>349,37</td>
<td>8,40</td>
<td>357,77</td>
<td>73,23</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL (–Warschau)</td>
<td>619</td>
<td>0,00</td>
<td>411,09</td>
<td>26,29</td>
<td>437,38</td>
<td>181,62</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>ABS Köln–Aachen, inkl. S 13</td>
<td>952</td>
<td>20,17</td>
<td>835,41</td>
<td>4,90</td>
<td>860,48</td>
<td>91,52</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>ABS/NBS Hanau–Nantenbach</td>
<td>424</td>
<td>0,00</td>
<td>26,63</td>
<td>32,96</td>
<td>59,59</td>
<td>364,41</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-----------</td>
<td>------------------------</td>
<td>----------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>ABS Ludwigshafen–Saarbrücken (POS-Nord)</td>
<td>634</td>
<td>6,64</td>
<td>422,53</td>
<td>49,23</td>
<td>4789407</td>
<td>155,60</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>ABS Kehl–Appenweier (POS-Süd)</td>
<td>173</td>
<td>0,00</td>
<td>63,56</td>
<td>1,07</td>
<td>64,63</td>
<td>108,37</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>ABS Mainz–Mannheim</td>
<td>237</td>
<td>8,30</td>
<td>201,76</td>
<td>6,23</td>
<td>216,29</td>
<td>20,71</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>ABS Fulda–Frankfurt am Main</td>
<td>359</td>
<td>191,80</td>
<td>74,71</td>
<td>4,01</td>
<td>270,52</td>
<td>88,48</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg 6)</td>
<td>4.233</td>
<td>83,86</td>
<td>484,38</td>
<td>151,66</td>
<td>719,90</td>
<td>3.513,10</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>ABS Augsburg–München 5)</td>
<td>736</td>
<td>1,95</td>
<td>691,74</td>
<td>12,77</td>
<td>706,46</td>
<td>29,54</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>ABS München–Mühldorf–Freilassing 4), 7)</td>
<td>1.386</td>
<td>12,20</td>
<td>100,10</td>
<td>11,59</td>
<td>123,89</td>
<td>1.262,11</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München 5)</td>
<td>3.676</td>
<td>0,00</td>
<td>3.464,76</td>
<td>49,70</td>
<td>3.514,46</td>
<td>161,54</td>
<td>T</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)</td>
<td>226</td>
<td>0,00</td>
<td>8,03</td>
<td>1,20</td>
<td>9,23</td>
<td>216,77</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a) Kombinierter Verkehr</td>
<td>606</td>
<td>325,24</td>
<td>280,15</td>
<td>0,00</td>
<td>605,39</td>
<td>0,61</td>
<td>I</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>b) Rangierbahnhöfe</td>
<td>211</td>
<td>0,00</td>
<td>192,50</td>
<td>2,07</td>
<td>194,57</td>
<td>16,43</td>
<td>T/I</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Ausbau von Knoten</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg</td>
<td>2.182</td>
<td>5,57</td>
<td>911,69</td>
<td>73,42</td>
<td>990,68</td>
<td>1.191,32</td>
<td>T</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung</td>
<td>6.538</td>
<td>213,28</td>
<td>5.093,34</td>
<td>47,20</td>
<td>5.353,82</td>
<td>1.184,18</td>
<td>T</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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. €.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>ABS Hamburg–Lübeck</td>
<td>224</td>
<td>0,00</td>
<td>216,99</td>
<td>0,85</td>
<td>217,84</td>
<td>6,16</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>ABS Neumünster–Bad Oldesloe</td>
<td>304</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>3a</td>
<td>ABS Langwedel–Uelzen</td>
<td>227</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>3b</td>
<td>ABS Oldenburg–Wilhelms-haven</td>
<td>729</td>
<td>0,34</td>
<td>166,97</td>
<td>78,83</td>
<td>246,14</td>
<td>482,86</td>
<td>P/T</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover</td>
<td>1.496</td>
<td>0,00</td>
<td>4,03</td>
<td>0,53</td>
<td>4,56</td>
<td>1.491,44</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>ABS Rotenburg–Minden</td>
<td>357</td>
<td>0,00</td>
<td>0,03</td>
<td>0,00</td>
<td>0,03</td>
<td>356,97</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ABS Uelzen–Stendal</td>
<td>272</td>
<td>0,00</td>
<td>1,79</td>
<td>3,88</td>
<td>5,67</td>
<td>266,33</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>ABS Minden–Haste/ABS /NBS Haste–Seelze</td>
<td>1.040</td>
<td>0,00</td>
<td>0,40</td>
<td>0,00</td>
<td>0,40</td>
<td>1.039,60</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)</td>
<td>293</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>293,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Maßnahme</td>
<td>Gesamtinvestitionen&lt;sup&gt;1)&lt;/sup&gt;</td>
<td>Ausgaben bis 31.12.1993</td>
<td>Ausgaben 1994–2012&lt;sup&gt;2)&lt;/sup&gt;</td>
<td>Ausgaben 2013&lt;sup&gt;2)&lt;/sup&gt;</td>
<td>Summe Ausgaben&lt;sup&gt;2)&lt;/sup&gt;</td>
<td>Investitionen nach 2013</td>
<td>Status&lt;sup&gt;3&lt;/sup&gt;</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>---------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe&lt;sup&gt;4); 7)&lt;/sup&gt;</td>
<td>2.012</td>
<td>0,52</td>
<td>164,04</td>
<td>23,91</td>
<td>188,53</td>
<td>1.823,53</td>
<td>B</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe&lt;sup&gt;6)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>50</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>50,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL</td>
<td>495</td>
<td>0,00</td>
<td>37,07</td>
<td>26,57</td>
<td>63,64</td>
<td>431,36</td>
<td>B</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt&lt;sup&gt;7)&lt;/sup&gt;</td>
<td>3.144</td>
<td>0,54</td>
<td>0,40</td>
<td>1,09</td>
<td>2,03</td>
<td>3.141,97</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar&lt;sup&gt;7)&lt;/sup&gt;</td>
<td>2.183</td>
<td>0,00</td>
<td>38,02</td>
<td>2,64</td>
<td>40,66</td>
<td>2.142,34</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>ABS Augsburg–München (2. Baustufe&lt;sup&gt;5)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>0</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe&lt;sup&gt;5)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>0</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>B</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/ BGr DE/CZ (–Prag)</td>
<td>467</td>
<td>0,00</td>
<td>90,75</td>
<td>47,94</td>
<td>138,69</td>
<td>328,31</td>
<td>T/B</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz</td>
<td>23</td>
<td>0,00</td>
<td>0,96</td>
<td>2,51</td>
<td>3,47</td>
<td>19,53</td>
<td>B</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe&lt;sup&gt;5)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>0</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/ Rheydt–Rheydt-Odenkirchen&lt;sup&gt;6); 7)&lt;/sup&gt;</td>
<td>140</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>140,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>ABS Düsseldorf–Duisburg&lt;sup&gt;7)&lt;/sup&gt;</td>
<td>2.000</td>
<td>0,00</td>
<td>19,16</td>
<td>7,14</td>
<td>26,30</td>
<td>1.973,70</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe&lt;sup&gt;5)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>0</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>ABS Münster–Lünen (–Dortmund&lt;sup&gt;7)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>377</td>
<td>0,00</td>
<td>2,84</td>
<td>0,07</td>
<td>2,91</td>
<td>374,09</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>ABS Neu-Ulm–Augsburg&lt;sup&gt;7)&lt;/sup&gt;</td>
<td>184</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>184,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>ABS Berlin–Görlitz</td>
<td>242</td>
<td>0,00</td>
<td>120,29</td>
<td>1,48</td>
<td>121,77</td>
<td>120,23</td>
<td>T/B</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe&lt;sup&gt;5)&lt;/sup&gt;)</td>
<td>75</td>
<td>0,00</td>
<td>12,44</td>
<td>0,00</td>
<td>12,44</td>
<td>62,56</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>----------</td>
<td>---------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>-------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>ABS Stuttgart–Singen–BGr DE/CH</td>
<td>162</td>
<td>0,00</td>
<td>0,40</td>
<td><strong>0,84</strong></td>
<td>1,24</td>
<td>160,76</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>ABS München–Lindau–BGr DE/AT</td>
<td>310</td>
<td>0,00</td>
<td>6,50</td>
<td><strong>3,26</strong></td>
<td>9,76</td>
<td>300,24</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/ Main-Stadion, Mannheim, München, Hamburg, Bremen</td>
<td>2.113</td>
<td>0,00</td>
<td>89,02</td>
<td><strong>59,82</strong></td>
<td>148,84</td>
<td>1.964,16</td>
<td>B/P</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)</td>
<td>507</td>
<td>0,00</td>
<td>187,52</td>
<td><strong>29,54</strong></td>
<td>217,06</td>
<td>289,94</td>
<td>P/B/T</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>b) Rbf'e: Halle, Oberhausen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>SPNV</td>
<td>0</td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td><strong>0,00</strong></td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>P</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen: ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)</td>
<td>817,00</td>
<td>0,00</td>
<td>7,27</td>
<td><strong>2,05</strong></td>
<td>9,23</td>
<td>807,68</td>
<td>P</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Teilsumme II</th>
<th>20.243</th>
<th>1,40</th>
<th>1.166,89</th>
<th><strong>292,95</strong></th>
<th>1.461,24</th>
<th>18.781,76</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Teilsumme I</td>
<td>61.894</td>
<td>4.721,73</td>
<td>38.219,18</td>
<td><strong>1.388,14</strong></td>
<td>44.329,05</td>
<td>17.564,95</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gesamtsumme</td>
<td>82.137</td>
<td>4.723,13</td>
<td>39.386,07</td>
<td><strong>1.681,09</strong></td>
<td>45.790,29</td>
<td>36.346,71</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 (Teilbetriebnahme) = 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.


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
### Tabelle 9 Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Maßnahmen</th>
<th>Anmerkung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund</td>
<td>VDE 1</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>ABS Hamburg–Büchen–Berlin</td>
<td>VDE 2</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>ABS Stelle–Lüneburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ABS Hannover–Lehrte</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>ABS Dortmund–Paderborn–Kassel</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>ABS/NBS Nürnberg–Erfurt</td>
<td>VDE 8.1</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle</td>
<td>VDE 8.2</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>ABS Leipzig–Dresden</td>
<td>VDE 9</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>ABS Köln–Aachen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>ABS/NBS Hanau–Nantenbach</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>ABS Mainz–Mannheim</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>ABS Fulda–Frankfurt am Main</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>ABS Augsburg–München (1. Baustufe)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. Baustufe)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
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,

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,

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.
Projektkenn Daten:

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

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>PFA</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfs-</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>Lübeck–Schönberg (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>vor 2001</td>
<td>vor 2001</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Hagenow Land–Schwerin (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>vor 1992</td>
<td>offen</td>
<td>1992</td>
<td>13.05.2001</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td></td>
<td>Bad Kleinen (e)–Rostock (a)</td>
<td>abgeschlossen 28.07.1998</td>
<td>vor 1998</td>
<td>1998</td>
<td>06.1999 (Diesel), 09.1999 (elektrisch)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ventschow (e)–Blankenberg (e)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>vor 1992</td>
<td>offen</td>
<td>1992</td>
<td>12.1999</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Grevesmühlen (b)–Bad Kleinen (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>vor 1997</td>
<td>1997</td>
<td>12.1996</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
| 1) | Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

**Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für diese Maßnahme ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden.**
Teilinbetriebnahmen 2013:

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

Bauaktivitäten 2013:


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:


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.
Projektkennzahlen:

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2013:
- keine,

Bauaktivitäten 2013:
- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- Restleistungen.

B.4.3 Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg

Verkehrliche Zielsetzung:
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;

Projektkenndaten:

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Stelle</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>31.07.2009</td>
<td>01.2010</td>
<td>siehe unten</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Winsen</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>06.04.2009</td>
<td>18.07.2011</td>
<td>06.2012</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Lüneburg</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Teilinbetriebnahme 2011:

– Stelle–Ashausen (viergleisiger Ausbau)
  11.12.2011,

Teilinbetriebnahme 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,

PFA 3:
– ESTW Winsen,
– 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 Böhlau–Dresden Hbf, mit 5 Min. sowie zusätzlich der „Dresdner Bahn“ (Bf Berlin Südkreuz–Berliner Außenring) mit 10 Min.,
– Gesamtkosten: 802 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2118</td>
<td>Wünsdorf (a)–Neuhof (a)</td>
<td>abgeschlossen 01.07.2001</td>
<td>15.12.2006</td>
<td>07/2005</td>
<td>06/2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2241</td>
<td>Uckro (a)–Walddrehna (a)</td>
<td>abgeschlossen 07.09.2001</td>
<td>25.11.2002</td>
<td>06.01.2003</td>
<td>26.10.2003</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2371–2373</td>
<td>Frauenhain (e)–Großenhain (a)$^2$</td>
<td>abgeschlossen 07.09.2001</td>
<td>11.2001</td>
<td>18.11.2001</td>
<td>08.12.2002</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1. und 2. Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2 (alt 2114) Bf Zossen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ESTW (PFA 7–10) Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)</td>
<td>abgeschlossen 13.12.2010</td>
<td>In genannten vsl. 2014 PFA enthalten</td>
<td>ab 2017</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ETCS Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)</td>
<td>offen</td>
<td>13.12.2010</td>
<td>In genannten vsl. 2017 PFA enthalten</td>
<td>vsl. 2018</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2. Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2111 Strecke Anfang (km 20,4)–Rangsdorf (a)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>----------------------------------------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>2113</td>
<td>Rangsdorf (a)–Zossen (a)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2115, 2116</td>
<td>Zossen (a)–Wünsdorf (a)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2251</td>
<td>Bf Doberlug-Kirchhain</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2364</td>
<td>Bf Elsterwerda</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2365</td>
<td>Elsterwerda (a)–Frauenhain (a)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2374</td>
<td>Bf Großenhain</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>davon 2 EÜen</td>
<td>keine</td>
<td>SV 3 2005</td>
<td>01.03.2004</td>
<td>01.09.2006</td>
<td>12.2008</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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,

Projektkenndaten:
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.
- 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.

Projektkennzahlen:

- 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfspplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
</table>

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.

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

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:
Das Bedarfsplanvorhaben ist bis auf Bahnübergangsbehandlungsmaßnahmen abgeschlossen.

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

Bauaktivitäten 2013:
– Bahnübergangsbehandlungen.
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.

Projektkenngrößen:
- 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. €.

**PROJEKTSSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit PFA</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe Datum</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn Datum</th>
<th>Inbetriebnahme Datum</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.1</td>
<td>BA Staffelstein (km 0,0–km 18,040)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>18.05.1995</td>
<td>18.09.2002 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2</td>
<td>Coburg (km 18,040–km 34,238)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>22.12.1995</td>
<td>10.07.2003 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.3</td>
<td>Anbindung Coburg (km 129,803–km 136,020)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>10.06.1996</td>
<td>07.2007 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.11</td>
<td>Sonneberg (km 34,238–km 41,400)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>24.05.1995</td>
<td>22.12.2004 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.2</td>
<td>Ilmenau (km 56,415–km 76,150)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>20.06.1996</td>
<td>09.10.2002 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.4</td>
<td>Erfurt Land (km 94,450–km 102,050)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>15.07.1996</td>
<td>26.09.1997 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.5</td>
<td>Erfurt Stadt (km 102,05–km 106,861)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>15.04.1997</td>
<td>07.02.2000 vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>26.01.1995</td>
<td>01.03.2006 12.2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>28.06.2007</td>
<td>06.08.2008 vsl. 2016</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Fürth Nord (km 12,40–km 16,40)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>30.01.2014 vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe Datum PFB Baubeginn Inbetriebnahme</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------------------------------</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Forchheim–Eggolsheim (km 32,40–km 46,00)</td>
<td>offen offen offen offen offen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Hirschaid (km 46,00–km 56,156)</td>
<td>offen offen offen offen offen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Bamberg (km 56,156–km 62,4/km 0,00–km 2,408)</td>
<td>offen offen offen offen offen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Hallstadt (km 2,408–km 8,950)</td>
<td>offen APV 2013 vom 27.11.2013 vsl. 2014 vsl. 2015 vsl. 2017</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)</td>
<td>offen APV 2013 vom 27.11.2013 vsl. 2014 vsl. 2015 vsl. 2017</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)</td>
<td>offen APV 2012 vom 28.11.2012 18.05.1995 08.11.1999 (bvM) vsl. 2017</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) 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),

– Ausbaustrecke:
  – 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),
  – Realisierung 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),
  – Streckenausbau Fürther Bogen (PFA 15),
  – Viergleisiger Ausbau Erlangen Paul-Gossen-Straße–Erlangen (Gleisbau, Oberleitung, Schallschutzwände, Straßenüberführung Paul-Gossen-Sträße, Bahnhsteig 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:

– Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriestädten 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 Fernverkehrsschienenetz,

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,

Projektkennzahlen:

– Streckenlänge: 122 km, davon  
  o ABS: 8 km,  
  o NBS: 114 km,  
– Tunnel: 3 (Gesamtlänge 15,5 km),  
– Talbrücken: 6 (Gesamtlänge 13,4 km),  
– Entwurfsgeschwindigkeit:  
  o NBS: 300 km/h,  
  o ABS: 160 km/h,  
– Fahrzeit Erfurt–Leipzig:  
  o vor Baubeginn: 66 Min.,  
  o nach Bauende: 39 Min.,  
– Fahrzeit Erfurt–Halle:  
  o vor Baubeginn: 77 Min.,  
  o nach Bauende: 31 Min.,  
– Gesamtkosten: 2.967 Mio. €,  
  o davon VDE 8.2 2.742 Mio. €,  
  o davon Einbindung VDE 8.2 in den Knoten Leipzig 225 Mio. €.
## PROJEKTNSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.9</td>
<td>NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>22.01.1996</td>
<td>20.05.2001</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1</td>
<td>Str.-km 197,889–206,557 (Bau-km 6,779–Bau-km 15,447)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>20.06.2003</td>
<td>04.04.2005</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2</td>
<td>Str.-km 206,557–216,349 (Bau-km 15,447–Bau-km 25,239)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>15.11.1995</td>
<td>04.07.2005</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.3</td>
<td>Str.-km 216,349–226,904 (Bau-km 25,239–Bau-km 35,794)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>12.12.1995</td>
<td>01.11.2005</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.1</td>
<td>Str.-km 226,904–237,406 (Bau-km 46,300–Bau-km 57,804)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>06.12.1994</td>
<td>27.08.2001</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.2</td>
<td>Str.-km 237,406–248,914 (Bau-km 57,804–Bau-km 68,047)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>20.06.2003</td>
<td>21.10.2005</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.3</td>
<td>Str.-km 248,914–271,583 (Bau-km 68,047–Bau-km 90,474)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>30.07.1996</td>
<td>01.07.2006</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.4</td>
<td>Str.-km 271,583–280,034 (Bau-km 90,474–Bau-km 99,911)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>25.06.1996</td>
<td>02.01.2002</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3.1</td>
<td>Str.-km 280,034–290,449 (Bau-km 99,415–Bau-km 109,855)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>21.03.1996</td>
<td>02.10.1996</td>
<td>30.06.2003</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3.2</td>
<td>Str.-km 290,449–304,385 (Bau-km 109,855–Bau-km 123,351)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.11.1997</td>
<td>02.10.1996</td>
<td>30.06.2003</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3.3</td>
<td>Str.-km 304,385–307,456 (Bau-km 123,351–Bau-km 126,422)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>12.02.1996</td>
<td>02.10.1996</td>
<td>30.06.2003</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Einbindung in den Knoten Leipzig

| 4.3 | 2. Linienverbesserung im Bereich Halle | offen | offen | offen | offen |
| 4.4 | 1. Inbetriebnahmestufe (ESTW-A Leipzig-Mockau) | offen | offen | offen | offen |
(Teil-) Fertiggestellte Abschnitte:

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

Teilinbetriebnahmen 2013:
- keine,

Bauaktivitäten 2013:

Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle (S.):
- Restleistungen Unstrut-Talbrücke (\( l = 2.668 \text{ m} \)) (PFA 2.2),
- Fertigstellung Hauptbauleistungen Saale-Elster-Talbrücke (\( l = 8.577 \text{ m} \)) (PFA 2.5),
- Restleistungen Südänbindung 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,

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

Einbindung in den Knoten Leipzig:
- Abbruch und Neubau des 1. und 2. Realisierungsausschnittes EU 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,

Projektkenndaten:

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

**PROJEKTSTAND**

Termin, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2. Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>3201–3204 Dresden–Neustadt (e)–Dresden Hbf (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>06.07.2001</td>
<td>23.03.2000</td>
<td>01.02.2001</td>
<td>12. 2010</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1303 Bf Riesa</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1304-2 Abzw Röderau (e)–Abzw Zeithain (e)</td>
<td>offen</td>
<td>24.07.2003</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1305 Abzw Zeithain (a)–Abzw Leckwitz/Weißenfels(Weißenfels(a))</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2103 Weißig (a)–Böhla (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>24.07.2003</td>
<td>07.11.2001</td>
<td>08.2008</td>
<td>05.12.2010</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2104-1 Bf Böhla</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.04.2002</td>
<td>08.2008</td>
<td>05.12.2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2104-2 Böhla (a)–Weinböhla (a)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2105 Bf Weinböhla (Gesamtfertigstellung)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>APV 2012 vom</td>
<td>13.08.2009</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2017</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>28.11.2012</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2107 Neucoswig (a)–Radebeul West (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>(APV 2009)</td>
<td>01.03.2004</td>
<td>12.2009</td>
<td>05.12.2010</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Entwurfsplanung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>3100</td>
<td>Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>08.08.2005</td>
<td>11.2009</td>
<td>vsl. 2016</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>04.02.2009</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bund:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>21.09.2009</td>
<td></td>
<td></td>
<td>(APV 2009)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) 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,
   - BA 3201 Bf Dresden-Neustadt, Bauzustand 8.0N in 11.2013:
     - Inbetriebnahme Gleise 704/705 und Bahnsteige 4 und 5,

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

**Teilinbetriebnahmen 2013:**

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

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 Ingenieurbauswerken,
- 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.

Projektkennzahlen:
– Streckenlänge: 572 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 100–160 km/h,
– Fahrzeit:
  o vor Baubeginn: 394 Min.,
  o nach Bauende: 340 Min.,

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>29.11.1999</td>
<td>11.05.2001</td>
<td>01.04.2002</td>
<td>27.10.2002</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>09.11.2004</td>
<td>28.05.2005</td>
<td>29.06.2005</td>
<td>28.09.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>30.06.2005</td>
<td>lfd. seit 02.11.2006</td>
<td>02.01.2007</td>
<td>18.12.2007</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(OL Abschnitt Thüringen)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
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.

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.1.10</td>
<td>DD-Altstadt–Freital-Ost (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.11</td>
<td>Bf Freital-Ost</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2005</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.12-14</td>
<td>Freital-Ost (a)–Tharandt (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2005</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.15</td>
<td>Bf Tharandt</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2002¹</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.21-22</td>
<td>Tharandt (a)–Edle Krone (e)</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2003</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.23</td>
<td>Edle Krone(a)–Klingenberger/Colmnitz (a)</td>
<td>10.11.1997</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.24</td>
<td>Bf Klingenberg/Colmnitz</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>1999</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.31-32</td>
<td>Klingenberg/Colmnitz (a)–Niederbobritzsch (e)</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>1998</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.33-35</td>
<td>Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>1997</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.40</td>
<td>Bf Freiberg</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2005</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.11-12</td>
<td>Freiberg (a)–Frankenstein (e)</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2004</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.13-14</td>
<td>Frankenstein (a)–Oederan (e)</td>
<td></td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2004</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>0.3.20.4801.08</td>
<td>HOA Nr. 563 bei Oederan</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>31.08.2006</td>
<td>03.2007</td>
<td>04.2007</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.15</td>
<td>Oederan (a)–Flöha (e)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.21-22</td>
<td>Flöha (a)–Niederwiesa (e)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2001</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.23</td>
<td>Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>1999</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.23.1104</td>
<td>Dammertüchtigung Chemnitz-Hilbersdorf</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>11.2006</td>
<td>04.2007</td>
<td>03.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.30</td>
<td>Bf Chemnitz Hbf</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>21.05.2008</td>
<td>2003</td>
<td>30.09.2008²</td>
<td>vsl. 2014</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.30.5205</td>
<td>Unterwerk Chemnitz</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.11.1997</td>
<td>07.10.2005</td>
<td>12.06.2006</td>
<td>05.2007</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.11</td>
<td>Chemnitz (a)–Chemnitz Kappeloffen (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2020</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.13</td>
<td>Chemnitz Kappel (e)–Chemnitz-Siegmar (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>21.09.2009</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.15-17</td>
<td>Chemnitz-Siegmar (e)–Hohenstein-Ernstthal (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.11.1997</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>26.05.2002</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.21</td>
<td>Hohenstein-Ernstthal (e)–St. Egidien (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>21.09.2009</td>
<td>2004</td>
<td>02.2010</td>
<td>2011</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.22</td>
<td>Bf. St. Egidien</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>1998</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.23</td>
<td>St. Egidien (a)–Glauchau (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>1997</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.3.30</td>
<td>Bf Glauchau</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>08.05.2004</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.11-13</td>
<td>Glauchau (a)–Mosel (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.11.1997</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2002</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.14</td>
<td>Bf Mosel</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>2001</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.15</td>
<td>Mosel (a)–Zwickau (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>2000</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>0.5.2.0</td>
<td>ESTW Zwickau–Releasewechsel</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>29.02.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.20</td>
<td>Bf Zwickau, rel/Gleis</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.20</td>
<td>Bf Zwickau Dresden Kopf (vorgez. Maßn.)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.11.1997</td>
<td>erfolgt</td>
<td>erfolgt</td>
<td>2005</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.31.1603</td>
<td>EÜ Olzmannstraße in Zwickau</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2005</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.31-33</td>
<td>Zwickau (a)– Bogendreieck Werdau</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1998</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Gschwitz (e)–Crimmitzschau (a) 1. Ausbaustufe

| 2.1.1.5–2.1.1.6 | Gschwitz (e)–Großdeuben (e) offen | APV vom 21.09.2009 | vsl. 2014 | vsl. 2015 | vsl. 2019 |
| 2.1.1.7 | Großdeuben (a)–Böhlen (e) 
| 2.1.4.1–2.14.4 | Altenburg (a)–Paditz (e) | APV vom 21.09.2009 | 18.01.2011 | 09.05.2011 | 25.11.2013 |
| 2.2.2.1–3.1.3.6 | Crimmitschau–Jocketa | abgeschlossen | erfolgt | erfolgt | 2003 |
| 0.6.30 | ESTW Plauen–Releasewechsel | abgeschlossen | erfolgt | erfolgt | 29.02.2008 |
| 3.2.1.0 | Bf Plauen | 10.11.1997 | 25.06.2002 | 24.06.2003 | 10.2008 |
| 3.2.2.1–3.2.2.9 | Mehlteuer–Niederlassungsgrenze | abgeschlossen | erfolgt | erfolgt | 2000 |

3) Planänderung notwendig zu bestehendem Planrecht.

Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen:
- Nürnberg–Marktredwitz–Hof,
- Nürnberg–Bayreuth–Schlömener Kurve–Oberekotzau,
- Hof–Gutenfurst–Plauen (a),
- Plauen (a)–Zwickau (a),
- Zwickau (a)–St. Egidien (a),
- Hohenstein-Ernstthal (a)–Chemnitz-Siegmar,
- Niederwiesa–Oederan (a),
- Frankensteina (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)–Neukieritzsch (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 \( v = 160 \text{ km/h} \) und eine Achslast von \( 25 \text{ t} \) ab \( \text{km} 10,36 \) 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 \( \text{km} 10,6 \)): 160 km/h,

– Gesamtkosten: 619 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>EÜ Schlichtallee–KRBW Rummelsburg</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.03.2004</td>
<td>19.04.2004</td>
<td>04.08.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Bf Rummelsburg</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ESTW Köpenick</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>24.06.2010</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Hirschgarten–Wilhelmshagen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2018</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Bf Erkner</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>06.09.2007</td>
<td>10.2007</td>
<td>30.11.2009</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>ESTW Erkner</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>06.09.2007</td>
<td>05.2011</td>
<td>07.2012</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2101</td>
<td>Erkner (a)–Fangschleuse (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>16.05.2003</td>
<td>19.01.2003</td>
<td>12.10.2003</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2102</td>
<td>Bf Fangschleuse</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>16.05.2003</td>
<td>19.01.2003</td>
<td>12.10.2003</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2103</td>
<td>Fangschleuse (a)–Hangelsberg (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>16.05.2003</td>
<td>19.01.2003</td>
<td>12.10.2003</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2104</td>
<td>Bf Hangelsberg</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>16.05.2003</td>
<td>19.01.2003</td>
<td>12.10.2003</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2105</td>
<td>Hangelsberg (a)–Fürstenwalde</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>28.03.2006</td>
<td>11.2006</td>
<td>06.2007</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2301</td>
<td>Fürstenwalde (a)–Berkenbrück (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>21.03.2000</td>
<td>29.07.2001</td>
<td>29.04.2002</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2401</td>
<td>Berkenbrück (a)–Briesen (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>28.09.1998</td>
<td>31.01.1999</td>
<td>28.08.1999</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2501</td>
<td>Bf Briesen</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>07.10.2002</td>
<td>17.11.2003</td>
<td>17.04.2004</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2601</td>
<td>Briesen (a)–Pillgram (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>05.03.1998</td>
<td>01.08.1997</td>
<td>24.05.1998</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2701</td>
<td>Bf Pillgram</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>15.08.2003</td>
<td>17.11.2003</td>
<td>17.04.2004</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2702</td>
<td>Pillgram (a)–Rosengarten (e)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>11.06.2004</td>
<td>05.06.2004</td>
<td>12.06.2005</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2703</td>
<td>Rosengarten (a)–Frankfurt (Oder) (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>11.06.2004</td>
<td>12.06.2005</td>
<td>05.12.2005</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>0020</td>
<td>ESTW-A Fangschleuse</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>13.06.2003</td>
<td>01.09.2003</td>
<td>17.10.2004</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2201</td>
<td>ESTW-UZ Fürstenwalde</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>19.04.1999</td>
<td>02.11.1999</td>
<td>28.05.2000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2701</td>
<td>ESTW-A Pillgram</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>15.08.2003</td>
<td>14.03.2005</td>
<td>06.08.2006</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3101</td>
<td>Bf Frankfurt/Oder</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>30.01.2007</td>
<td>23.03.2007</td>
<td>04.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3102</td>
<td>Frankfurt (Oder) Rest–Oderbrücke (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>26.05.2011</td>
<td>17.06.2011</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Teilinbetriebnahmen 2013:
- Abschnitt von Frankfurt/Oder Pbf (a) nach Oderbrücke (a) mit der EÜ Dresdener Straße (Gl. 402-405, 410 und 411), Kreuzungsbauwerk Reppen und EÜ Güldendorfer Straße 07.10.2013
- EÜ Treskowallee (Fernbahüberbau) 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:

Geplante Maßnahmen:
- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbauabschnitten:
- Ausbauabschnitt I (Köln–Düren):
  o Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen,
- Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen):
  o als Vorabmaßnahme: Ausbau des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitennrichtigen Überholgleisen,
  o 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

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Köln–Düren</td>
<td>Köln–Düren (Ausbauabschnitt I)</td>
<td>250 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Düren–Aachen</td>
<td>Düren–Aachen (Ausbauabschnitt II)</td>
<td>160–200 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aachen–BGr DE/BE</td>
<td>Aachen–BGr DE/BE (Ausbauabschnitt III)</td>
<td>160 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Fahrzeit:</td>
<td>Vor Baubeginn:</td>
<td>35 Min.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Nach Bauende:</td>
<td>25 Min.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Projektablauf:**

- Ausbauabschnitt I

- Ausbauabschnitt II
  - 1–2 Düren–Aachen: offen 1 offen offen offen offen offen *


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

- Ausbauabschnitt III

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,
B.4.15 Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach

Verkehrliche Zielsetzung:


Geplante Maßnahmen:

– Bau einer zweigleisigen Umfahrungsspanne von Laufach bis Heigenbrücken,
– Herstellung des Regel-Lichtraumprofils,
– Auflösung 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 Umfahrungsspanne, die Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg sowie den Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach rd. 424 Mio. €, davon
  o 58 % nach § 8 Abs. 1 BSWAG.
  o 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Ortlichkeit PFA</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
</table>
Teilinbetriebnahmen 2013:

− keine,

Bauaktivitäten 2013:

− bauvorbereitende Maßnahmen,
− Lohr-Wiestahl: Kabeltieftiefbauarbeiten, Signalgründungen,
− Partenstein: Oberleitungsarbeiten, Roh- und Ausbauarbeiten an der Unterführung, Arbeiten an den Bahnsteigen,
− Heigenbrücken-Lauffach: Baustelleneinrichtung, Bastraßen, Voreinschnitt Tunnel Falkenberg.

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

Verkehrliche Zielsetzung:


Geplante Maßnahmen:

− Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit 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 $v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$,
− Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf bis zu $v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$ mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Kehl,
höhenfreie Einbindung bei Appenweier mit $v_{\text{max}} = 180 \text{ km/h}$ in die Rheintalbahn Karlsruhe-Basel („Karlsruher Kurve“).

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

1. Baustufe:
   - Ertüchtigung Saarbrücken–Ludwigshafen für NeiTech-Züge auf $v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$,
   - Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel auf $v_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$,
   - Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen auf $v_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$.

2. Baustufe:
   - Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern auf $v_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$ in zusammenhängenden Teilabschnitten,
   - Ausrüstung der Strecke BGr DE/FR–Ludwigshafen mit ETCS.

Projektkenndaten Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord):
- Streckenlänge: 128 km,
- Entwurfs Geschwindigkeit: 160–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 79 Min.,
  - nach Bauende: 62 Min.,

Projektkenndaten Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd):
- Streckenlänge: 14 km,
- Entwurfs Geschwindigkeit: 160–180 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 9 Min.,
  - nach Bauende: 7 Min.,

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Neustadt–Ludwigshafen</td>
<td>LIV Schifferstadt (zunächst für $v = 160 \text{ km/h}$)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>12.1997</td>
<td>1999</td>
<td>12.2003</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Saarbrücken–Kaiserslautern</td>
<td>St. Ingbert (a)–Kirkel und LIV Geistkircherhof–Siedlung Waldland (zunächst für $v = 160 \text{ km/h}$)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>07.1995</td>
<td>2001</td>
<td>12.2003</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Neustadt–Ludwigshafen</td>
<td>3-gleisiger Ausbau Strecke 3280</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>03.2010</td>
<td>06.2010</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Drucksache 18/5520

#### Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>4.1</td>
<td>Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12 km 14,9–21,3 geschlossen (westl. Hauptstuhl)</td>
<td>05.2005</td>
<td>07.2006</td>
<td>12.2007</td>
<td>(160 km/h) *)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4.2</td>
<td>Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 21,3 (w Hauptstuhl)–25,1 (ö Hauptstuhl)</td>
<td>10.2005</td>
<td>10.2007</td>
<td>06.2008</td>
<td>(160 km/h) *)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4.3</td>
<td>Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 25,1 geschlossen (ö Hauptstuhl)–30,4 (ö Landstuhl)</td>
<td>05.2005</td>
<td>17.01.2010</td>
<td>vsl. 2018</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4.4</td>
<td>Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w Einsiedlerhof)</td>
<td>05.2005</td>
<td>05.2013</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4.5</td>
<td>Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 34,7 (w Einsiedlerhof)–41,3 (Kaiserslautern)</td>
<td>15.06.2005</td>
<td>05.2005</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2018</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.5</td>
<td>Saarbrücken Hbf–Homburg (Saar) Hbf km 20,6 (w Kirkel)–28,6 (ö Limbach)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>05.2005</td>
<td>06.08.2006</td>
<td>12.2007</td>
<td>(160 km/h) *)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6 Teil 1</td>
<td>Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche 12, km 13,6 (Bruchhof)–14,9</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>05.2005</td>
<td>05.02.2007</td>
<td>12.2007</td>
<td>(160 km/h) *)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Inbetriebnahme für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS.

### Kehl-Appenweier (POS Süd): 1. Baustufe

<table>
<thead>
<tr>
<th>Baustufe</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2. Baustufe</td>
<td>Str. 4260 (km 0,0–13,3) Verbindungskurve Appenweier, Appenweier–Kehl, Ostkopf Kehl</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen **)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**) Inbetriebnahme offen abhängig von der Verfügbarkeit ETCS.
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:

  - Weicheneinbau im Bf Haßloch,
  - Fertigstellung gleistechnische Anpassungen Limburgerhof-Ludwigshafen/Rheingönheim einschließlich Ertüchtigung Bahnkörper,
  - Abschluss Signaltechnische und oberleitungs technische 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,

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2. Bau-</td>
<td>Überwerfungsbauwerk Mainz Nord</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>08.06. 2010 (FinVe Konjunkturpaket)</td>
<td>16.05.1997</td>
<td>07.2010</td>
<td>30.01.2015</td>
</tr>
<tr>
<td>stufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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), Ostliche 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:

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
</table>

**2. Baustufe**

- PA 5.16
  - Hailer–Gelnhausen
  - wird derzeit aufgrund der geänderten Aufgabenstellung neu erarbeitet ¹

- PA 5.17
  - wird derzeit aufgrund der geänderten Aufgabenstellung neu erarbeitet ¹

**3. Baustufe**

- 5.28 Neuhof, Linienverbesserung

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

Teilanbetriebnahmen 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. Kapazitäts-erweiterung 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.,

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. €,

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit Einbindung NBS Stuttgart–Wendlingen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.1</td>
<td>Talquerung mit Hauptbahnhof abgeschlossen</td>
<td>02.04.2009(^1)</td>
<td>28.01.2005</td>
<td>03.2010</td>
<td>vsl. 2021</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1.2</td>
<td>Fildertunnel</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>02.04.2009(^1)</td>
<td>19.08.2005</td>
<td>03.2012</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3</td>
<td>Flughafengebiet mit Rohrer Kurve</td>
<td>In Bearbeitung</td>
<td>02.04.2009(^1)</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------------------------------------</td>
<td>-----------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1.5</td>
<td>Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>02.04.2009</td>
<td>13.10.2006</td>
<td>10.2012</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
<tr>
<td>1.6 a</td>
<td>Zuführung Ober- und Untertürkheim</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>02.04.2009</td>
<td>16.05.2007</td>
<td>09.2012</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
<tr>
<td>1.6 b</td>
<td>Abstellbahnhof Untertürkheim</td>
<td>In Bearbeitung</td>
<td>02.04.2009</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Abschnitt NBS Wendlingen–Ulm (PFA 2.1–2.5a2)

<table>
<thead>
<tr>
<th>2.1a/b</th>
<th>Albvorland</th>
<th>abgeschlossen</th>
<th>2004</th>
<th>vsl. 2015</th>
<th>vsl. 2016</th>
<th>vsl. 2021</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2.1c</td>
<td>Albvorland</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>02.04.2009</td>
<td>13.08.1999</td>
<td>11.2010</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
<tr>
<td>2.5a1</td>
<td>Bf Ulm Hbf</td>
<td>In Bearbeitung</td>
<td>02.04.2009</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2021</td>
</tr>
<tr>
<td>2.5a2</td>
<td>Ausbau Donaubrücke, km 85,503–km 85,042</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 mit Bundesmitteln</td>
<td>31.04.2004</td>
<td>18.10.2004</td>
<td>18.11.2007</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 |

Teilinbetriebnahmen 2013:
- keine,

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

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>26.02.1999</td>
<td>24.01.2000</td>
<td>08.2007</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>km 48,2–km 53,0 (Bereich Kissing)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>12.08.1996</td>
<td>09.02.1998</td>
<td>03.12.2001</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>km 38,1–km 48,2 (Bereich Mering)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>26.03.2001</td>
<td>03.11.2002</td>
<td>12.2008</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>19.05.2004</td>
<td>04.2007</td>
<td>11.12.2011</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>26.11.1998</td>
<td>02.08.2002</td>
<td>11.12.2011</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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,
- Kapazitätsteigerung 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 Alt- mühldorf–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–Obereisbach, Obereisbach–Dorfen und Dorfen–Ampfing,
– Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen,
– Teilausbau Tüßling–Freilassing
– zweigleisige Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning–Wiesmühl,
– Elektrifizierung Tüßling–Freilassing,
– Truderinger Kurve (eingleisig elektrifiziert).

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1a</td>
<td>Dorfen</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>SV 20</td>
<td>N.N.</td>
<td>vor 2003</td>
<td>07.07.2003</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tüßling–Freilassing EÜ Salling, km 33,709</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>14.02.2013</td>
<td>08.03.2013</td>
<td>31.03.2014</td>
<td>vsl. 2014</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tüßling–Freilassing SÜ Harmoning, km 39,380</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>14.02.2013</td>
<td>vorhanden (Stadt Tittmoning)</td>
<td>06.2012</td>
<td>08.2012</td>
</tr>
<tr>
<td>1b</td>
<td>Zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben–Ampfing</td>
<td>offen*</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Elektrifizierung Tüßling–Freilassing</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Teilausbau Tüßling–Freilassing</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zweigleisiger Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning–Wiesmühl</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Truderinger Kurve</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) 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),

Teilaktivitäten 2013:

Ampfing–Altühldorf:
- Grunderwerb (98 %), Passiver Schallschutz (98 %), EÜ Mu 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 hohenfrei 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 Stadtgebiet 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,

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>11</td>
<td>Fischbach–Feucht</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>07.04.1994</td>
<td>02.04.1997</td>
<td>28.05.2006</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Feucht–Allersberg</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>31.10.1996</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>Göggelsbuch–Lay</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>18.02.1998</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>Lay–Lohen</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>28.11.1997</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Lohen–Großhöbing</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>26.01.1998</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>Altmühltal</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>20.09.1996</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>Kinding–Denkendorf</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>29.07.1994</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>Denkendorf (67,000)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>22.04.1997</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>62</td>
<td>Köschinger Forst</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>24.06.1998</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>63</td>
<td>Stammham</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>30.01.1998</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>71</td>
<td>Hepberg–Lenting</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>29.03.1996</td>
<td>03.09.1998</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>72</td>
<td>Ingolstadt</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>26.02.1999</td>
<td>01.07.1999</td>
<td>28.05.2006</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24M</td>
<td>Bahnstromleitung Wolnzach</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>Maßnahme zurückgestellt</td>
<td>10.12.2006</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31 M4</td>
<td>EÜ Mühlweg</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>31.10.2002</td>
<td>01.02.2003</td>
<td>08.02.2005</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>32 M</td>
<td>EÜ Uttenhofen</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>25.10.1995</td>
<td>01.03.1997</td>
<td>30.11.1998</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>62 M</td>
<td>Röhrmoos</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>27.10.1999</td>
<td>01.03.2001</td>
<td>10.12.2006</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau ABS Nord

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>12 M</td>
<td>Reichertshofen (km 80,0–km 70,0)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>03.2010</td>
<td>05.2010</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23 M1</td>
<td>Dammsanierung Hög (km 69,1–km 69,8)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>12.2006</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23 M1</td>
<td>Rohrbach Herstellung Regelquerschnitt (km 70–km 59,6)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>12.2009</td>
<td>06.2011</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31 M2 – Bf Pfaffenhofen (km 52,8–km 48,4)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.2012</td>
<td>04.2012</td>
<td>vsl. 2019</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31 M2 – Pfaffenhofen, Dr.-Wirzmüllerstraße (km 48,775)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.2012</td>
<td>04.2012</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Ortlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>41 E</td>
<td>Reichertshausen (km 48,4–km 37,58)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>02.2011</td>
<td>06.2011</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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-Ebnenhagen 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
- Linienbegradiung Uttenhofen–Pfaffenhofen)
B.4.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)

Verkehrliche Zielsetzung:


Geplante Maßnahmen:

- 1. Baustufe:
  - Elektrifizierung Ulm–Lindau–Aeschach,
  - Geschwindigkeitserhöhung Ulm–Friedrichshafen (Strecke 4500),

- weitere Baumaßnahme:
  - 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td></td>
<td></td>
<td>FinVe</td>
<td>PFB</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Elektrifizierung Ulm–Lindau-Aeschach¹

1 Landkreis Ulm / Alb Donau²  offen offen vsl. 2014 offen offen
2 Landkreis Biberach²  offen offen vsl. 2014 offen offen
3 Landkreis Ravensburg²  offen offen vsl. 2015 offen offen
4 Landkreis Bodensee²  offen offen vsl. 2015 offen offen
5 Landkreis Lindau (Bayern)²  offen offen vsl. 2015 offen offen

zweigleisiger Ausbau Langenargen–Lindau-Aeschach³  offen offen offen offen offen offen


2 Die Gesamtfinanzierung ist noch sicherzustellen.

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

Teilinbetriebnahmen 2013: keine

Bauaktivitäten 2013: keine.
Verkehrliche Zielsetzung:

Geplante Maßnahmen Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe):
– Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt–Süd–Offenburg (NBS vmax = 250 km/h, vorhandene Rheintalbahn verbleibt bei vmax = 160 km/h),

Geplante Maßnahmen Neues Vorhaben (2. Stufe):
– Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Durmersheim (vmax = 160 km/h), Bau Abzw Basheide,
– Zweigleisiger Neubau Durmersheim (Abzw Basheide)–Rastatt (vmax = 250 km/h) mit zweiröhrigem Tunnel Rastatt (Länge 4.270 m),
– Viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg–Kenzingen (NBS vmax = 250 km/h),
– Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen–Bugingen (vmax = 160 km/h),
– Viergleisiger Ausbau/Neubau Bugingen–Basel einschl. Bau des zweiröhrigen 9.385 m langen Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen (NBS vmax = 250 km/h),
– Ausbau der Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg–Bugingen (vmax = 200 km/h).


Projektkenndaten:
– Streckenlänge: 190 km (über Freiburg), 182 km (über Güterbahn),
  o Karlsruhe–Offenburg: 68 km,
  o Offenburg–Basel: 122 km (über Freiburg), 114 km (über Güterbahn),
– Entwurfsgeschwindigkeit
  o NBS: 250 km/h,
  o Ausbau Rheintalbahn: 200 km/h,
  o Güterumfahrung Freiburg: 160 km/h,
– Fahrzeit:
  o vor Baubeginn: 100 Min.,
  o nach Bauende: 69 Min.,

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:


In seiner 5. Sitzung beschloss der Projektbeirat tiefendende 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.

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Karlsruhe–Rastatt Süd</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>22.08.2012</td>
<td>10.01.1998 für Tunnel (rechtskräftig); Planänderungsbeschluss 19.11.2012</td>
<td>07.2013</td>
<td>vsl. 2022</td>
</tr>
<tr>
<td>7.1</td>
<td>Offenburg–Offenburg Süd</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>7.2</td>
<td>Hohberg–Friesenheim</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>7.3</td>
<td>Lahr–Mahlberg</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>7.4</td>
<td>Ettenheim–Herbolzheim</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>8.0</td>
<td>Herbolzheim–Kenzingen</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>8.1</td>
<td>Riegel–March</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>8.2</td>
<td>Freiburg–Schallstadt</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>8.3</td>
<td>Bad Krozingen–Hartheim</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>8.4</td>
<td>Hartheim–Hügelheim</td>
<td>offen</td>
<td>offen*</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>9.2</td>
<td>Haltingen–Weil</td>
<td>teilweise abgeschlossen</td>
<td>30.07.2003</td>
<td>01.02.2010</td>
<td>05.02.2010</td>
<td>vsl. 2023</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfs-</td>
<td>Abschluss</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) 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 Erfingen-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,
B.4.25 Projekt Nr. 26a – Kombinierter Verkehr (1. Stufe)

Abbildung 3 Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs

Quelle: EBA, Ref 44, Stand: 2014
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.


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

- der DB Netz AG nach dem BSWAG und

Projektkenndaten:


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


- 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.

Darin hinaus wurde eine Einzelvereinbarung für das KV-Terminal Ulm-Nord (Dornstadt) abgeschlossen.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. Örtlichkeit PFA</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>weitere Sammelvereinbarungen:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelvereinbarung:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Die Maßnahmen wurden vollständig realisiert.
B.4.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)

Ziel der 1. Stufe 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.


PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hagen-Vorhalle</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>24.07.2001</td>
<td>04.2001</td>
<td>09.08.2004</td>
<td>01.2011</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


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.
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.

Projektkennendaten Knoten Dresden

– 1. Baustufe: ESTW Dresden Hbf,

– 2. Baustufe Knoten Dresden:
  – Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf,

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2. Stufe: Endzustand Dresden Hbf</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


Projektkennendaten Knoten Erfurt

– ESTW Erfurt,

– Herstellung des durch rationalisierten 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Stufe: ESTW Erfurt</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td></td>
<td>vor 1999</td>
<td>vor 1999</td>
<td>03.1999</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


Projektkennzahlen 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

Termin, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>Krbw Leipzig-Thekla</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>27.08.2001</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 1</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>01.04.2008</td>
<td>01.2009</td>
<td>15.12.2013</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2013:

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

Bauaktivitäten 2013:


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

Projektziel:

- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik ESTW einschließlich Spurplanumbau des Knotens Halle an die Zugengengeräte 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,
- 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BA 4.1</td>
<td>Westseite Hbf, Str. 6343, 60 53, 6346</td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2017</td>
<td>vsl. 2018</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BA 4.2</td>
<td>Westseite Hbf, VDE Nr. 8</td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2017</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BA 5</td>
<td>Ostseite Hbf</td>
<td>abgeschlossen offen</td>
<td>APV vom 27.11.2013</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BA 6</td>
<td>äußerer Knoten</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>


**Projektkenndaten Knoten Magdeburg**

1. Baustufe:
- ESTW Magdeburg (realisiert, Restmaßnahmen in Realisierung),
2. Baustufe:
- Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:
  - Spurplanumgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf Biederitz (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan Infolge Neubau EÜ Ehle),
  - Oberbaumaßnahmen,
  - Erneuerung von sechs Eisenbahnübergängen,
  - Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
  - Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsringes,
  - Erneuerung der LST-Anlagen Bf Schönebeck-Salzelmen und Anbindung an die UZ Schönebeck.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nr. PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>----------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.5</td>
<td>40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neustadt</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>26.11.2007</td>
<td>05.2009</td>
<td>01.2010 06.2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.6</td>
<td>50.16 Bauzustand Bf Magdeburg-Buckau, Bahnhofsteil MD-Fermersleben</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>26.11.2007</td>
<td>04.2009</td>
<td>04.2010 12.2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.7</td>
<td>61.11 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spurplan Mitte + Güterzuggleise 10–13</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>01.2013</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2019</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61.30</td>
<td>Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Hbf (Anlagen DB Station&amp;Service AG)</td>
<td>offen</td>
<td>01.2013</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2019</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>70.11</td>
<td>Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Nord</td>
<td>offen</td>
<td>26.11.2007</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>70.13</td>
<td>Ersatzneubau EÜ Lorenzweg</td>
<td>offen</td>
<td>26.11.2007</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2017 vsl. 2020</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>70.19</td>
<td>Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt C (Anlagen der DB Energie GmbH)</td>
<td>offen</td>
<td>26.11.2007</td>
<td>Maßnahme wird im Zuge einer Neuordnung im PFA 2.1.7 realisiert</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.
Zielsetzung:

Nord-Süd-Verbindung

Projektkenndaten:

– Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Süd- kreuz,
– Neubau Hauptbahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Südkreuz,
– Streckenlänge: 9,52 km,
– Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h (Tunnel),
– Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km,
– Gesamtkosten: 2.787 Mio. €.

Streckenlänge: 9,52 km,

Streckenlänge: 3,6 km,

Inbetriebnahme:

– Inbetriebnahme am 28.05.2006,
– Bauaktivitäten 2013:
  – Restleistungen.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Entwurf</td>
<td>FinVe</td>
<td>Datum PFB Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>NSVKm 1,7+52N Abzweig Wedding–km 7,7+77 abgeschlossen</td>
<td>26.08.1997</td>
<td>12.09.1995</td>
<td>01.12.1994</td>
<td>28.05.2006</td>
</tr>
<tr>
<td>Prellerweg</td>
<td>(bvM)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 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),
– Streckenlänge: 18,8 km,
– Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 268 Mio. €.
**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Gesundbrunnen–Berliner Außenring</td>
<td>Vorentwurfsplanung</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Bahnhof Birkenwerder</td>
<td>Vorentwurfsplanung</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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,
- 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:
  - 1. Baustufe: 47,5 Mio. €,

2. Baustufe:
- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf Blankenburg bis km 11,9 für 160 km/h,
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. €.

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abchluss FinVe</th>
<th>Datum Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastr) – km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)</td>
<td>Die vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 wurde überarbeitet hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg) – km 14,762 (LGr)</td>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Land Brandenburg km 14,762 (LGr) – km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve</td>
<td>Schall, Erschütterungen und LBP</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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,

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 Spannau,
viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau,
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung,
- Sanierung der gemeinsamen Viaduktsstrecke 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
Projekt wurde 2012 geschlossen.

Flughafenanbindung Schönefeld

Projektkennung:
- 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 3,0 km langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen hindurch,
- Neubau und Einbindung des 2. Gleises der Mahlow 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mitte</td>
<td>unmittelbarer Flughafenvon (Schienenanbindung)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>05.09.2006</td>
<td>13.08.2004</td>
<td>07.2006</td>
<td>30.10.2011</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2. Gleis Anbindung Dresdner Bahn abgeschlossen</td>
<td>abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

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 spannungsdoser Gleisabschnitte.

Projektstand
Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Gesamtkosten: 189 Mio. €.
## Projektstand

**Termine, Planungsstand:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA 1</td>
<td>Ostbahnhof–Ostkreuz</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>25.09.2006</td>
<td>30.10.2006</td>
<td>17.01.2006 (bvM)</td>
<td>vsl. 2018</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Teilinbetriebnahmen 2013:**
- keine,

**Bauaktivitäten 2013:**
- Restleistungen Fernbahn Ringbahn
- Errichtung Bahnsteigdach Regionalbahnsteig Ro,
- Vergabe des VP 12 (PFA 2) Ostkreuz–Bahnbögen Rummelsburg am 30.9.2013,
- Erstellung Ausführungsplanung sowie bauvorbereitende Maßnahmen.
B.5 Neue Vorhaben

Tabelle 10 Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Maßnahmen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>ABS Hamburg–Lübeck</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>ABS Neumünster–Bad Oldesloe</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>ABS Rotenburg–Minden</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ABS Uelzen–Stendal</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>ABS Minden–Haste, ABS/NBS Haste–Seelze</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>ABS Augsburg–München (2. Baustufe) siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 21</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe) siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 25</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/BGr DE/CZ (–Prag)</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe) siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 5</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt–Odenkirchen</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>ABS Düsseldorf–Duisburg</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe) siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 22</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>ABS Münster–Lünen (–Dortmund)</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>ABS Neu-Ulm–Augsburg</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>ABS Berlin–Görlitz</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Maßnahmen</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>ABS München–Lindau–BGr DE/AT</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main, Mannheim, München, Hamburg, Bremen</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| 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:


Geplante Maßnahmen:

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

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 85 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 80/160 km/h,
- Fahrzeitgewinn (nach Bauende)
  - SGV: 12,3 Min.,
  - SPNV (RE/R): 5,4/8,7 Min.,
  - SPFV (160 km/h): max. 2,6 Min.,
- Gesamtkosten: 224 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.1</td>
<td>HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>09.03.2005</td>
<td>03.2004</td>
<td>11.2005</td>
<td>09.2007</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2</td>
<td>HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>09.03.2005</td>
<td>05.2004</td>
<td>11.2005</td>
<td>09.2007</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Elektrifizierung Hamburg–Lübeck/Lübeck-­Travemünde (\(v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}\))

Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Hansestadt Hamburg einschl. der eingleisigen Verbindungskurve Hamburg-Horn bis Hamburg-Wandsbek (km 47,025–km 62,800)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>10.03.2004</td>
<td>04.09.2006</td>
<td>12.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Kreis Stormarn (km 10,725–km 47,025)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>18.03.2003</td>
<td>04.09.2006</td>
<td>12.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Hansestadt Lübeck (km 0,000–km 10,725)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>11.03.2003</td>
<td>04.09.2006</td>
<td>12.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3.1</td>
<td>Umrichterwerk Lübeck</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>01.10.2007</td>
<td>01.10.2007</td>
<td>12.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3.2</td>
<td>Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>31.07.2008</td>
<td>01.08.2008</td>
<td>07.2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Bereich Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,300–20,650)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>29.11.2007</td>
<td>30.11.2007</td>
<td>12.2008</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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:

Geplante Maßnahmen:
– Ertüchtigung der Strecke für $v_{\text{max}} = 120$ 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

ABS Oldenburg–Wilhelmshaven
Verkehrliche Zielsetzung:

Projektkenndaten:
– Streckenlänge:
  o Oldenburg–Sande: 45 km,
  o Sande–Wilhelmshaven: 7 km,
  o Sande–Weißer Floh–Ölweiche 16 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,
**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Baustufe:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Wiederherstellung Befahrbarkeit mit 100 km/h</td>
<td>Oldenburg–Wilhelmshaven</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>SV</td>
<td>entfällt</td>
<td>03.2003</td>
<td>12.2003</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Baustufe:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Planungsschnitt 1</td>
<td>Sande–Jever, km 3,6–km 5,0</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.03.2009</td>
<td>14.01.2013</td>
<td>02.2014</td>
<td>vsl. 2016</td>
</tr>
<tr>
<td>Planungsschnitt 2</td>
<td>Sande–Jever, km 0,0–km 6,0; Abzw Wilhelmshaven Nordstrecke W 101–Wilhelmshaven Nord, km 0,0–km 10,6; Wilhelmshaven Ölweiche–Mobil Oil, km 0,0–km 0,6</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.03.2009</td>
<td>11.2009</td>
<td>01.2010</td>
<td>01.2011</td>
</tr>
<tr>
<td>Bahnverlegung</td>
<td>Sande–Jever, km 0,5–km 3,8</td>
<td>begonnen</td>
<td>LuFV</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2018</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Baustufe:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>PFA 1</td>
<td>Oldenburg, km 0,841–km 9,722</td>
<td>Vorplanung abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>PFA 2, Zweigleisigkeit</td>
<td>Rastede–Hahn, km 9,722–21,236</td>
<td>Entwurfsplanung abgeschlossen</td>
<td>04.05.2011</td>
<td>02.08.2011</td>
<td>08.2011</td>
<td>12.2012</td>
</tr>
<tr>
<td>PFA 2, Elektrifizierung</td>
<td>Rastede–Hahn, km 9,722–21,236</td>
<td>Vorplanung abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>02.08.2011</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>PFA 3, Elektrifizierung</td>
<td>Jaderberg–Varel, km 21,236–35,200</td>
<td>Vorplanung abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>02.08.2011</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>PFA 4</td>
<td>Varel–Sande, km 35,200–45,374</td>
<td>Vorplanung abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>PFA 5</td>
<td>Sande–Wilhelmshaven, Str. 1522, km 45,374–52,351</td>
<td>Vorplanung abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Teilinbetriebnahmen 2013:

- Baustufe IIIa, Restabschnitte der Planfeststellungsabschnitte 2 und 3,

### Bauaktivitäten 2013:

- Baustufe IIIa, Planungsabschnitte 2 und 3 Restabschnitte:
  - Grunderwerb und Baufeldfreimachung,
  - Untergrundverbesserung mit PSS,
  - Erneuern von Stützbauwerken und Durchlässt,
  - Gründungen von Lärmschutzwänden,
  - Kabelführungssystem.
Verkehrliche Zielsetzung nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

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

Geplante Maßnahmen Neubaustrecke:

- Zweigleisige Schnellfahrstrecke für $v_{\text{max}} = 250$ 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 $v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$ 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 Höhe Gesamtkosten: eine aktuelle Kostenschätzung wird mit dem Abschluss der Vorentwurfsplanung erwartet.
Ergänzende Machbarkeitsuntersuchung – Alternativlösungen:


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.


Teilinbetriebnahmen 2013:

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– keine.
B.5.5 Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden

Verkehrliche Zielsetzung:

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verden–Rotenburg</td>
<td>Vorentwurfsplanung 1998 abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Nienburg–Minden</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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,

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Zweigleisige Einbindung in den Bf. Stendal (km 0,0–km 3,275)</td>
<td>offen</td>
<td>offen&lt;sup&gt;2&lt;/sup&gt;</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Zweigleisiger Ausbau (km 3,275–km 8,857)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Zweigleisiger Ausbau Kläden (km 8,857–km 15,062)</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>07.06.1996</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Kläden–Hohenwulsch (km 15,062–km 20,421); zweigleisiger Ausbau</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>08.05.1995</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Entwurfsplanung, Abschluss, Datum PFB, Baubeginn, Inbetriebnahme

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>7</td>
<td>Salzwedel–Uelzen (km 54,775–km 104,500) zweigleisiger Ausbau</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>19.01.1996</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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. €.

**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,

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

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Elektrifizierung Oebisfelde–Stendal</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stendal–Wustermark</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>drittes Gleis Abzw. Bamme – Abzw. Ribbeck</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2013:
- keine,

Bauaktivitäten 2013:
- keine.
B.5.9  Projekt Nr. 9 – ABS (Amsterdam–) Grenze DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)

Verkehrliche Zielsetzung:


Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:


– 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>08.12.2005</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>IV</td>
<td>Stromsystemwechsel Emmerich</td>
<td>offen</td>
<td>24.07.2013</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>V</td>
<td>zweigleisige Verbindungskurve Oberhausen-Sterkrade–Grafenbusch</td>
<td>offen</td>
<td>24.07.2013</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Teilinbetriebnahmen 2013:

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

Bauaktivitäten 2013:

Verkehrliche Zielsetzung:


Geplante Maßnahmen:

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


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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit PFA</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2a</td>
<td>Knappenrode–Niesky (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.2012</td>
<td>31.03.2014</td>
<td>06.2014 (bvM)</td>
<td>vsl. 2018</td>
</tr>
<tr>
<td>2b</td>
<td>Niesky–Horka Gbf (a)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.2012</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2016</td>
<td>vsl. 2018</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Gbf Horka–BGr DE/PL</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>04.2012</td>
<td>09.08.2013</td>
<td>03.2014</td>
<td>vsl. 2018¹</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Teilinbetriebnahmen 2013:

– Bf Knappenrode, IBN zweigleisig, elektrifiziert (ohne ESTW),
Bauaktivitäten 2013:

- Weiterführung der Maßnahme der Lausitzer- und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungs-gesellschaft (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:
- viereiliger Ausbau Hanau–Gelnhausen ($v_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$),
- zweieilige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda–Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg ($v_{\text{max}} = 250 \text{ km/h}$, Linienführung erlaubt 300 km/h),
- zweieilige Verbindungskurve Niederaula ($v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$),
- zweieiliger Ausbau Niederaula–Bad Hersfeld, Elektrifizierung ($v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$),
- viereiliger Ausbau Bad Hersfeld–Blankenheim ($v_{\text{max}} = 160 \text{ km/h}$),
- Ertüchtigung der vorhandenen zweieiligen Strecke Eisenach–Erfurt ($v_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$).

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

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Hanau–Gelnhausen</td>
<td>Grundlagenermittlung</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>NBS Gelnhausen–Mottgers</td>
<td>(Aufgabenstellung) wird aktuell vorgenommen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbindungskurve Niederaula</td>
<td>Vorstudien wurden abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Niederaula–Bad Hersfeld</td>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bad Hersfeld–Blankenheim</td>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Eisenach–Erfurt</td>
<td>Grundlagenermittlung offen (^1)</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2017</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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,

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim–Mannheim für \( v_{\text{max.}} = 300 \, \text{km/h} \),
- 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Zeppelinheim/Ffm Stadion–Gemeindegrenze Mörfelden-Walldorf / Erzhausen</td>
<td>in Bearbeitung</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Erzhausen–Gemeindegrenze Pfungstädte/Gernheim mit Anbindung Darmstadt Hbf</td>
<td>in Bearbeitung</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>3 Nord</td>
<td>Gernsheim–Gemeindegrenze Einhausen/Lorsch</td>
<td>in Bearbeitung</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>3 Süd</td>
<td>Südl. Lorsch bis Mannheim Hbf und Einbindung in Strecke Mannheim–Stuttgart</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

– keine,

Bauaktivitäten 2013:

– Sicherung der im PfA 1 geplanten naturschutzrechtlichen Maßnahmen.
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 Schienen-güterverkehr.
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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Reichenbach (a)–Hof (e)</td>
<td>abgeschlossen 06.07.2010</td>
<td>31.05.2010</td>
<td>21.07.2010</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1.1 Reichenbach (a)–Herlasgrün (e) inkl. Göltzschtalviadukt</td>
<td>abgeschlossen 06.07.2010</td>
<td>06.12.2012</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1.2 Herlasgrün (a)–Plauen (e)</td>
<td>abgeschlossen 06.07.2010</td>
<td>17.02.2012</td>
<td>09.12.2012</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1.3 Plauen (a)–LGr SN/BY</td>
<td>abgeschlossen 06.07.2010</td>
<td>12.03.2012</td>
<td>08.12.2013</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1.4 LGr SN/BY–Hof (e)</td>
<td>abgeschlossen 06.07.2010</td>
<td>30.09.2010</td>
<td>08.12.2013</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Marktredwitz–Hof (a)</td>
<td>offen</td>
<td>offen*)</td>
<td>offen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Marktredwitz–BGr DE/CZ</td>
<td>offen</td>
<td>offen*)</td>
<td>offen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Nürnberg–Marktredwitz</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) 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:

- Gesamteinbetriebnahme 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.
Deutscher Bundestag – 18. Wahlperiode – 133 –

Drucksache 18/5520

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

Verkehrliche Zielsetzung:
– Verbesserung der verkehrslichen 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:
  (Abschnitt Igel–Igel West) 90 km/h,
  120 km/h,
– Gesamtkosten: 23 Mio. €,
  davon
  o Bund: 11 Mio. €,
  o Dritte (Großherzogtum Luxemburg, Bundesland Rheinland Pfalz): 9 Mio. €,
  o DB AG 3 Mio. €.
**Projektstand**

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe ¹,²</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
</table>

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.


Teilinbetriebnahmen 2013:

- keine,

Bauaktivitäten 2013:

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

Verkehrliche Zielsetzung:

Geplante Maßnahmen:


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.

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
  o sechsgleisiger Ausbau Duisburg–Düsseldorf 550 Mio. €,
  o Knotenmaßnahmen Köln, Düsseldorf und Duisburg: 850 Mio. €,
  o Knotenmaßnahme Dortmund ca. 600 Mio. €.

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Ortlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe¹</th>
<th>Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Knoten Köln</td>
<td>begonnen</td>
<td>19.12.2006¹</td>
<td>offen</td>
<td>offen¹</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 3</td>
<td>ABS Düsseldorf–Duisburg</td>
<td>begonnen</td>
<td>19.12.2006¹ offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>4, 5, 6</td>
<td>Knoten Dortmund</td>
<td>begonnen</td>
<td>19.12.2006¹</td>
<td>offen²</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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.,

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,

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Münster–Lünen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2013:  
– keine,  

Bauaktivitäten 2013:  
– keine.
B.5.19  Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg

Verkehrliche Zielsetzung:
– Kapazitätsverankerung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg,
– Verkürzung der Reisezeit im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch dreigleisigen Ausbau Neu-Ulm–Neuoffingen mit $v_{\text{max}} = 200$ km/h.

Projektkennendaten nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:
– Streckenlänge: 28 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Fahrzeit
  o vor Baubeginn: 24 Min.,
  o nach Bauende: 21 Min.,
– Gesamtkosten: 184 Mio. €.

PROJEKTSTAND
Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Neu Ulm–Neuoffingen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2013: keine,

Bauaktivitäten 2013: keine.
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.

Projektkenngrößen:

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

### PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Elektrifizierung Cottbus–Görlitz offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Projektkenndaten:
– Streckenlänge: 15 km,
– Entwurfs geschwindigkeit: 160 km/h,
– Fahrzeit
  o vor Baubeginn: 8 Min.,
  o nach Bauende: 6 Min.,
– Gesamtkosten: 75 Mio. €.

Verkehrliche Zielsetzung:
- Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr,
- Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:
- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen
  o Horb und Neckarhausen,
  o Rottweil und Neufra,
  o Rietheim und Wurmlingen,
  o 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss Datum</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Punktuelle „NeiTech-Maßnahmen“</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>SV</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Horb–Neckarhausen</td>
<td>In Bearbeitung</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Rottweil–Neufra1),</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Rietheim–Wurmlingen2),</td>
<td></td>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Singener Kurve2),</td>
<td></td>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung</td>
<td></td>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1) 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: 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 Linienerverbesserungen 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 Bahnhofs-Mittelbahnsteig),
- 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit 1</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe 2</th>
<th>Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Geltendorf–Bezirksbahn</td>
<td>offen</td>
<td>17.12.2008 offen</td>
<td>vsl. 2017 vsl. 2020</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5520: km 63,0–km 67,9</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5360: km 0,0–km 1,0</td>
<td>17.04.2009</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5360: km 1,0–km 6,2</td>
<td>19.12.2008 17.04.2009</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.1</td>
<td>Stetten–Stetten</td>
<td>offen</td>
<td>17.12.2008 offen</td>
<td>vsl. 2018 vsl. 2020</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5360: km 26,0–km 33,2</td>
<td>19.12.2008 17.04.2009</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>und Streckennummer 4570: km 31,1–km 30,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Landesgrenze–Aichstetten</td>
<td>offen</td>
<td>17.12.2008 offen</td>
<td>vsl. 2015 vsl. 2020</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Ortlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe1)</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 4570: km 0,6–km 0,3 und Streckennummer 4550: km 68,2–km 66,6</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 4550: km 66,6–km 58,8</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 4560: km 3,0–km 13,6</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 4560: km 13,6–km 15,3</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 4560: km 15,3–km 19,1 und Streckenummer 5362: km 130,4–km 137,7</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5362: km 137,7–km 149,8</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5362: km 149,8–km 151,5 und Streckennummer 5421: km 0,0–km 0,5</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckennummer 5421: km 0,5–km 1,2, Streckennummer 5420: km 5,5–km 5,7 Streckennummer 5420: km 1,2–km 1,5</td>
<td>offen</td>
<td>19.12.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.
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.

Projektkennendaten 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 Verkehrsströme zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion.

– Gesamtkosten 911 Mio. €, davon
  – 1. Ausbaustufe: 78 Mio. €,

Abzweig Galluswarte:

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Franklin/Main Stadion</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1. BA</td>
<td>Strecke 2690, NBS Köln–Rhein/Main km 172,715–km 173,611 abgeschlossen</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>01.04.2007*</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Strecke 3520, Mainz–Ffm km 30,438–km 32,575 abgeschlossen</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>01.04.2007*</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Strecke 3683, Ffm–Kelsterbach km 5,820–km 7,176 abgeschlossen</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>01.04.2007*</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Strecke 3650, Ffm Stadion–Ffm Süd km 31,380–km 33,790 abgeschlossen</td>
<td>23.08.2004</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>01.04.2007*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Strecke 3650, Ffm Stadion–Ffm Sud km 31,380–km 33,790 abgeschlossen</td>
<td>23.08.2004</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>01.04.2007*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Strecke 4010, Mannheim–Ffm km 72,745–km 74,760 abgeschlossen</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>01.04.2007*</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ESTW Ffm Stadion abgeschlossen</td>
<td>30.10.2003</td>
<td>08.03.2005</td>
<td>15.06.2008</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
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 Einbindung der Personen- und Güterzuggleise,
- Gesamtkosten (Realwert): 545 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfspla-nung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td>Örtlichkeit</td>
<td>Entwurfsplanung</td>
<td>Abschluss FinVe</td>
<td>Datum PFB</td>
<td>Baubeginn</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>Erste Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zweisprachige Einfädelung in HH-Hausbruch abgeschlossen</td>
<td>18.07.2008 (SHHV)</td>
<td>01.03.2009</td>
<td>01.04.2009</td>
<td>04.10.2009</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Blockverdichtung zwischen HH-Harburg und HH-Hausbruch abgeschlossen</td>
<td>18.07.2008 (SHHV)</td>
<td>03.09.2008</td>
<td>01.11.2008</td>
<td>20.05.2009</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Zweite Baustufe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Paket 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusätzliches östliches Umfahrungsgleis Rbf Maschen abgeschlossen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>vsl. 2014</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kreuzungsbauwerke Meckelfeld / Gleisverschwenkungen, Weichenverbindungen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusätzliches westliches Umfahrungsgleis Rbf Maschen offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Nordkopf Bf Harburg offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Überwerfungsbauwerk Harburg 2 offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kreuzungsbauwerk in HH-Wilhelmsburg offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Vedd–Hamburg Süd und Wartegleis Vedd offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Paket 2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Projektenndaten Knoten Bremen

- Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen hinterlandverkehr:
  - Teilmaßnahme 1 (S 01):
    o Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn (Str. 1401),
    o Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten,
    o Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen.
  - Teilmaßnahme 2 (S 02):
- Gesamtkosten: 32,4 Mio. €.


### PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PFA</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Teilmaßnahme 1</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Teilmaßnahme 2

| kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf) | abgeschlossen | 18.07.2008 | 02.08.2011 | 27.02.2012 | 08.2013 | (SHHV) | (Plangenehmigung) |

1 wird beklagt / Sofortvollzug.

Projektkennzahlen 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: Ausfädellung 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.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Kurve Karlsruhe West–Rastatt</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Viergleisiger Ausbau Abzweig Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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.
– Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals
  o der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und

Projekte:

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

### PROJEKTSTAND

**Termine, Planungsstand:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. PFA</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwi craftsmanship</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Ubf Lehrte</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dreh- Rhein Ruhr</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>09.08.2010</td>
<td>12.2010³</td>
<td>03.2011</td>
<td>12.2011</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mega Hub</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 1</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>09.08.2010</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>09.08.2010</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ubf Nürnberg Hafen (GVZ)</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>19.08.2009</td>
<td>12.2010³</td>
<td>03.2011</td>
<td>12.2011</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>09.08.2010</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
<td>vsl. 2015</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 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. Mängelbesichtigung und Beginn Zusammenstellung der Bauakte,
- Ubf Hamburg-Billwerder: Abschluss der Arbeiten an Lärmschutzwänden und Restarbeiten, Erstellung der Dokumentation,
- Ubf München-Riem: Entwicklungspflege LBP-Maßnahme A2 + A3. Zusammenstellung der Bauakte,
- Ubf Kornwestheim: Restarbeiten,
- Ubf Regensburg: Abschluss Bauakte.
Verkehrliche Zielsetzung:


– 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,
  - funkfernsteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.

– Damit wird erreicht:
  - Optimierung der Produktionsabläufe,
  - Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
  - Verbesserung der Rangierqualität,
  - Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenrücktigen Hemmschuhelementes.

Projekte:

– ZBA Halle/Saale Nord,
– ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd,

### PROJEKTSTAND

**Termine, Planungsstand:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ZBA Halle/Saale Nord</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Halle</td>
<td>abgeschlossen</td>
<td>12.12.2011</td>
<td>05.05.2010</td>
<td>01.10.2012 vsl. 2017</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 Lauflaufwegsteuerung und -verfolgung.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Oberhausen-Osterfeld Süd</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Oberhausen-Osterfeld Süd Ost-West</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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:

**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:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Örtlichkeit</th>
<th>Entwurfsplanung</th>
<th>Abschluss FinVe</th>
<th>Datum PFB</th>
<th>Baubeginn</th>
<th>Inbetriebnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>1. Baustufe; Elektrifizierung der vorhandenen Strecke</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>offene mit Inbetriebnahme der Festen Querung über den Fehmarnbelt</td>
<td>18.06.2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2. Baustufe; zweigleisiger Ausbau</td>
<td>offen</td>
<td>offen</td>
<td>bis sieben Jahre nach Verkehrsfrei- gabe der Fehmarnbelt-Querung</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

1 Finanzierungsvereinbarung zwischen BMVI und DB AG zur Planung.


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.


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 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.

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.


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


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 fortlauflende Ablösung von Altanlagen durch effiziente und wartungssarme 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),
- Schlüchtern Tunnel (Umrüstung Alter Schlüchtern Tunnel in 1-gl. Strecke),
- Erneuerung Kaiser-Wilhelm-Tunnel (Bau des neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnels),
- Streckenübertüchtigung 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.


**B.6.2 Instandhaltung der EIU**

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 Eisenbahninfrastrukturanahen des Bundes (Angaben DB Netz AG)

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

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


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
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
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
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
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
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
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
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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Str.-Nr.</th>
<th>Strecke/Teilstrecke</th>
<th>Land</th>
<th>Länge (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>4280</td>
<td>Karlsruhe–Basel/Abschnitt Katzenbergtunnel B) D)</td>
<td>BW</td>
<td>17,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>1153</td>
<td>Stelle–Lüneburg/Radbruch–Lüneburg-Nordkurve A) D)</td>
<td>NI</td>
<td>11,7</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>6182</td>
<td>Berlin-Schönholz–Berlin-Reinickendorf A) C)</td>
<td>BE</td>
<td>3,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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)

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

Summe 54,3
Tabelle 14 Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2013
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2013)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Str.-Nr.</th>
<th>Strecke/Teilstrecke</th>
<th>Land (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>3572</td>
<td>Worms Stadt–Rheindürkheim A) C)</td>
<td>RP 1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>6725</td>
<td>Sondershausen</td>
<td>TH 1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>6814</td>
<td>Tröglitz–Meuselwitz</td>
<td>ST/TH 7,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


- 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.


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.


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**


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.


Im Berichtszeitraum ging kein neuer Standort ans Netz.
B.7.3 Gleisanschlussprogramm


Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 0,879 Mio. t/Jahr bzw. 0,404 Mrd. tkm/Jahr zugrunde, die von den Zuwendungs empfängern 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesland</th>
<th>Anzahl</th>
<th>Bundesland</th>
<th>Anzahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Baden-Württemberg</td>
<td>1</td>
<td>Niedersachsen</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Bayern</td>
<td>2</td>
<td>Nordrhein-Westfalen</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Berlin</td>
<td>–</td>
<td>Rheinland-Pfalz</td>
<td>–</td>
</tr>
<tr>
<td>Brandenburg</td>
<td>1</td>
<td>Saarland</td>
<td>–</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremen</td>
<td>–</td>
<td>Sachsen</td>
<td>–</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamburg</td>
<td>–</td>
<td>Sachsen-Anhalt</td>
<td>–</td>
</tr>
<tr>
<td>Hessen</td>
<td>1</td>
<td>Schleswig-Holstein</td>
<td>–</td>
</tr>
<tr>
<td>Mecklenburg-Vorpommern</td>
<td>–</td>
<td>Thüringen</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B.7.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)


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 verkehrs politischen sowie gesellschaftlichen Zielen ergeben sich für die Straßennetzplanung des Bundes folgende Handlungsschwerpunkte:

– Grundlage einer zukunfts ausgerichteten Straßennetzplanung ist die nachhaltige Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastruktur 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, Fernverkehrs bahnhöfe;
– Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und zum Abbau von Staus;

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


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straßennetz</th>
<th>Netzlänge(^1) gegenüber dem Vorjahr</th>
<th>Veränderung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>01.01.2013</td>
<td>01.01.2014</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesfernstraßen</td>
<td>52.483</td>
<td>52.306</td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesautobahnen</td>
<td>12.879</td>
<td>12.917</td>
</tr>
<tr>
<td>Übrige überörtliche Straßen</td>
<td>178.034</td>
<td>178.034</td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Landesstraßen</td>
<td>86.224</td>
<td>86.210</td>
</tr>
<tr>
<td>Kreisstraßen</td>
<td>91.810</td>
<td>91.861</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Jahr</th>
<th>Bundesfernstraßen</th>
<th>Bundesstraße</th>
<th>Bundesfernstraßen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>km</td>
<td>Spalte 2+4</td>
<td>km</td>
</tr>
<tr>
<td>1950</td>
<td>2.128,0</td>
<td>—</td>
<td>24.349,4</td>
</tr>
<tr>
<td>1960(^1)</td>
<td>2.551,2</td>
<td>+ 131,2</td>
<td>24.950,9</td>
</tr>
<tr>
<td>1970</td>
<td>4.110,3</td>
<td>+ 143,7</td>
<td>32.205,0</td>
</tr>
<tr>
<td>1980</td>
<td>7.292,0</td>
<td>+ 263,0</td>
<td>32.248,0</td>
</tr>
<tr>
<td>1990</td>
<td>8.822,0</td>
<td>+ 101,0</td>
<td>31.063,0</td>
</tr>
<tr>
<td>1991</td>
<td>10.854,0</td>
<td>+ 137,0</td>
<td>42.554,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2000(^2)</td>
<td>11.515,0</td>
<td>+ 88,0</td>
<td>41.321,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2001</td>
<td>11.712,0</td>
<td>+ 197,0</td>
<td>41.282,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2002</td>
<td>11.786,0</td>
<td>+ 74,0</td>
<td>41.228,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2003</td>
<td>12.037,0</td>
<td>+ 251,0</td>
<td>41.246,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2004</td>
<td>12.044,0</td>
<td>+ 7,0</td>
<td>41.139,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>12.174,0</td>
<td>+ 130,0</td>
<td>40.969,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes

(gerundete Längen (km), Stand: 01.01.2012)

| 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) |
| 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 | 12.845,0 | + 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.

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kfz-Arten</th>
<th>Bestand in Tausend</th>
<th>Zuwachs²) in %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>01.01.2013²)</td>
<td>01.01.2014²)</td>
</tr>
<tr>
<td>Krafträder</td>
<td>3.983,0</td>
<td>4.054,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkw</td>
<td>43.431,1</td>
<td>43.851,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Lkw</td>
<td>2.578,6</td>
<td>2.629,2</td>
</tr>
<tr>
<td>übrige Kfz¹)</td>
<td>2.398,3</td>
<td>2.431,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe Kfz</td>
<td>52.391,0</td>
<td>52.966,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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)

Bestand in Mio. Kfz

*) 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 Schwer-Verkehrs (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**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße</th>
<th>2012</th>
<th>2013¹)</th>
<th>Änderungen 2012/2013¹)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>DTV&lt;sub&gt;Kfz&lt;/sub&gt; Kfz/24 h</td>
<td>SV-Anteil %</td>
<td>DTV&lt;sub&gt;Kfz&lt;/sub&gt; Kfz/24 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesautobahnen</td>
<td>47.100</td>
<td>14,9</td>
<td>47.600</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraßen außerorts</td>
<td>9.440</td>
<td>8,4</td>
<td>9.420</td>
</tr>
</tbody>
</table>

¹) Vorläufige Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. DTV-Werte gerundet.
**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 Gesamtstraßennetz 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 Gesamtstraßennetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 31 % der Fahrleistungen tragen.

**Tabelle 20 Jahresfahrleistungen**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Netz/Teilnetz</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>Änderungen 2012/2013 der Jahresfahrleistungen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Mrd. Kfz-km</td>
<td>%</td>
<td>Mrd. Kfz-km</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamtes Straßennetz 1)</td>
<td>719,3 1)</td>
<td>100,0</td>
<td>725,7 1)</td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BFSstr. außerorts</td>
<td>331,6</td>
<td>46,1</td>
<td>332,6 2)</td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesautobahnen</td>
<td>220,0</td>
<td>30,9</td>
<td>224,2 2)</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraßen</td>
<td>109,6</td>
<td>15,2</td>
<td>108,4 2)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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.

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.


PRIORITÄTENVERÄNDERUNGEN EINZELNER PROJEKTE

Wenn sich nach Verabschiedung des Bedarfsplans wesentliche strukturelle oder verkehrliche Rahmenbedingungen geändert haben, können in so 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) später Zeitpunkte verschoben werden.

Für diese Einzelfallentscheidungen sind Änderungen des Bedarfsplans insgesamt nicht erforderlich.

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

Im Bundesfernstraßenbereich sind im Jahr 2013 folgende Haushaltsmittel verausgabt worden:
### Tabelle 21 Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – IST-Ausgaben

| 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

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

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)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ausgabenbereich</th>
<th>Mio. €</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>A  Bau und Betrieb – Bundesautobahnen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1. Straßenbetriebsdienst</td>
<td>740,5</td>
<td>11,1</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Investitionen (u. a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)</td>
<td>(159,0)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2. Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht</td>
<td>88,3</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)</td>
<td>3.088,9</td>
<td>46,4</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Weitere Ausgaben (u. a. Verkehrsbeeinflussung)</td>
<td>51,1</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B  Bau und Betrieb – Bundesstraßen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5. Straßenbetriebsdienst</td>
<td>535,8</td>
<td>8,0</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Investitionen (u. a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6. Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht</td>
<td>65,9</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>8. Weitere Ausgaben (u. a. Verkehrsbeeinflussung, Radwege)</td>
<td>168,6</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>C  Sonstiges</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>davon</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9. Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>10. Weitere Ausgaben (u. a. Forschung)</td>
<td>22,8</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Zusammen einschl. Infrastrukturbeschleunigungsprogramm</strong></td>
<td>6.657,8</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Anteil Bedarfsplamaßnahmen (BPL)</td>
<td>2.090,6</td>
<td>31,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon VDE</td>
<td>176,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>hinzu aus Kap. 1222</strong></td>
<td>73,1</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
C.2.3 Bundeshaushalt 2013


C.2.4 Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben)

C.2.4.1 Bundesfernstraßen


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

Essentielle 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.


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


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 Havel-
land 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, Projekt-
abschnitt 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 An-
schlussstellen 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 (Ortsum-
gehungen), 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 Wies-
enau und Brieskow-Finkenheerd
   19,5 Mio. €,
- Neubau der B 96n, AS Altefährr-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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)</th>
<th>Gesamtkosten der VKE $1)$ (Mio. €)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben Ende 2013 (km)</th>
<th>Im Bau Ende 2013 (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6 VKE vierstreifig im Bau</td>
<td>445,8</td>
<td>44,2</td>
<td>44,2</td>
</tr>
<tr>
<td>27 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Erweiterungsstrecken für den Verkehr freigegeben</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5 VKE sechsstreifig davon vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4 VKE sechstreifig im Bau</td>
<td>380,4</td>
<td>16,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>27 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraßen Neubau- und Erweiterungsstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3 VKE zweistreifig im Bau</td>
<td>115,5</td>
<td>21,0</td>
<td>21,0</td>
</tr>
<tr>
<td>5 VKE vierstreifig</td>
<td>145,7</td>
<td>19,4</td>
<td>19,4</td>
</tr>
<tr>
<td>7 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>35,6</td>
</tr>
<tr>
<td>13 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>69,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18 VKE zweistreifig im Bau</td>
<td>643,3</td>
<td>76,2</td>
<td>61,4</td>
</tr>
<tr>
<td>45 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

### C.3.1 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

#### Tabelle 24 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

<table>
<thead>
<tr>
<th>lfd. Nr.</th>
<th>Straße</th>
<th>Strecke</th>
<th>Länge (km, gerundet)</th>
<th>Land</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>A 26</td>
<td>A 26–Anbindung B 3</td>
<td>4,0</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>A 98</td>
<td>Murg–Hauenstein</td>
<td>9,8</td>
<td>BW</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>Summe vierstreifiger Neubau</strong></td>
<td><strong>13,8</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>A 1</td>
<td>AS Heiligenhafen-M–AS Heiligenhafen-O</td>
<td>3,3</td>
<td>SH</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>A 6</td>
<td>Daun–Kelberg (B 410)</td>
<td>8,8</td>
<td>RP</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>A 4</td>
<td>Olpe–Krombach</td>
<td>9,1</td>
<td>NW</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>A 6</td>
<td>AS Amberg-O–Woppenhof</td>
<td>28,8</td>
<td>BY</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>A 7</td>
<td>BGr D/A–Nesselwang</td>
<td>15,4</td>
<td>BY</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>A 8</td>
<td>Besch (LGr L/D)–Perl/Borg</td>
<td>4,4</td>
<td>SL</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>A 14</td>
<td>Schwerin–Wismar</td>
<td>25,4</td>
<td>MV</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>A 17</td>
<td>BGr D/CZ–Dresden-West</td>
<td>44,6</td>
<td>SN</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>A 20</td>
<td>Weede–Groß Grönau</td>
<td>38,8</td>
<td>SH</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>A 4</td>
<td>Groß Grönau LGr. SH/MV–Schönberg</td>
<td>14,2</td>
<td>MV</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>A 7</td>
<td>Rostock–Pasewalk (LGr MV/BB)</td>
<td>179,2</td>
<td>MV</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>A 17</td>
<td>Pasewalk (LGr MV/BB)–Uckermark</td>
<td>26,8</td>
<td>BB</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>A 26</td>
<td>Horngeb–Stade</td>
<td>11,7</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>A 31</td>
<td>Ochtrup–Hubertushof LGr. NW/NI</td>
<td>1,8</td>
<td>NW</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>A 31</td>
<td>AS Ochtrup-N (NW)–Geeste</td>
<td>41,5</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td></td>
<td>Westumgebung Emden</td>
<td>1,7</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>A 33</td>
<td>Dissen-Nord–Dissen-Süd</td>
<td>3,4</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>A 33</td>
<td>AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld-Brackwede incl. Zubringer B 61 BI/Brackwede</td>
<td>6,5</td>
<td>NW</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>A 38</td>
<td>Drammetal–Uder LGr. NI/TH</td>
<td>16,3</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>A 38</td>
<td>Uder LGr. NI/TH–Werther (B 80)</td>
<td>59,9</td>
<td>TH</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>A 38</td>
<td>Heringen–Görsbach LGr. TH/ST</td>
<td>5,9</td>
<td>TH</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>A 38</td>
<td>Görsbach LGr. TH/ST–Wallhausen</td>
<td>16,7</td>
<td>ST</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>A 39</td>
<td>Sangerhausen–S–Leuna</td>
<td>59,0</td>
<td>ST</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>A 39</td>
<td>Leipzig-SW–Parthenaue</td>
<td>24,2</td>
<td>SN</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>A 39</td>
<td>Braunschweig–Königsſtutter</td>
<td>18,7</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>A 44</td>
<td>Sandkamp–Weyhausen</td>
<td>3,8</td>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>A 44</td>
<td>Rheinquerung Ilverich</td>
<td>5,9</td>
<td>NW</td>
</tr>
<tr>
<td>lfd. Nr.</td>
<td>Straße</td>
<td>Strecke</td>
<td>Länge (km, gerundet)</td>
<td>Land</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>--------</td>
<td>---------</td>
<td>---------------------</td>
<td>------</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>Essen/Dilldorf–Velbert</td>
<td>0,9</td>
<td>NW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>Hessisch Lichtenau-M–Hessisch Lichtenau-O</td>
<td>4,4</td>
<td>HE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>A 46 Arnsberg/Uentrop–Wennemen</td>
<td>8,6</td>
<td>NW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>A 52 Roermond–Elmpt</td>
<td>5,4</td>
<td>NW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>A 60 Baden–Wittlich</td>
<td>22,8</td>
<td>RP</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>A 61 Netzschluss bei Venlo (Bgr. NL/D)</td>
<td>3,0</td>
<td>NW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>A 63 Kaiserslautern–O–Sembach</td>
<td>6,6</td>
<td>RP</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>A 66 Schlüchtern–Neuhof-S</td>
<td>8,1</td>
<td>HE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td>Fulda/AD Fulda</td>
<td>5,8</td>
<td>HE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Schweinfurt–Berkach LGr. BY/TH</td>
<td>56,0</td>
<td>BY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Berkach LGr. BY/TH–Traßdorf</td>
<td>70,7</td>
<td>TH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>Erfurt-Bindersleben–Sömmerda/O</td>
<td>33,9</td>
<td>TH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Prov. AS B 85–Heldrungen</td>
<td>19,8</td>
<td>TH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)</td>
<td>4,9</td>
<td>TH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Borna–Borna-N</td>
<td>23,0</td>
<td>SN</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
<td>Chemnitz–Rochlitz</td>
<td>22,1</td>
<td>SN</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td>Herbartwind (LGr. BY/TH)–Lichtenfels</td>
<td>36,8</td>
<td>BY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>Eisfeld-S LGr. TH/AD Suhl</td>
<td>33,5</td>
<td>TH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
<td>Forstinning–Pastetten</td>
<td>6,2</td>
<td>BY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>Heldenstein–Winhöring</td>
<td>23,9</td>
<td>BY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>Gebrazhofen–Dürren</td>
<td>7,1</td>
<td>BW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>Lörrach–Hochrhein</td>
<td>5,6</td>
<td>BW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>Unterpfaffenhofen (A 96)–Langwied (A 8)</td>
<td>6,2</td>
<td>BY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>A 143 Halle–Halle-Neustadt</td>
<td>9,0</td>
<td>ST</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>54</td>
<td>A 281 HB-Airport–HB-Neustädter-Hafen</td>
<td>5,8</td>
<td>HB</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>A 391 Braunschweig-Südwest–Meinholz</td>
<td>18,1</td>
<td>NI</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>56</td>
<td>A 861 Grenze Schweiz–Hochrhein (A 98)</td>
<td>4,6</td>
<td>BW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe vierstreifiger Neubau</strong></td>
<td></td>
<td>1.128,6</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Sechsstreifiger Neubau</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td>A 66 AS Neuhofer-AS Fulda/S</td>
<td>3,5</td>
<td>HE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td>A 100 Buschkrugallee–Neukölln</td>
<td>1,0</td>
<td>BE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td>A 113 Schönefeld–LGr BB/BE</td>
<td>7,9</td>
<td>BB</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>LGr BB/BE–Neukölln</td>
<td>9,7</td>
<td>BE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe sechsstreifiger Neubau</strong></td>
<td></td>
<td>22,1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Bau der 1. Fahrbahn</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>A 94 Malching–Kirchham</td>
<td>5,8</td>
<td>BY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>A 99 Murg–Hauenstein</td>
<td>9,8</td>
<td>BW</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>lfd. Nr.</td>
<td>Straße</td>
<td>Strecke</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>Summe Bau der 1. Fahrbahn</td>
<td>15,6</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Anbau der 2. Fahrbahn</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>63 A 1 Oldenburg S–Heiigenhafen O</td>
<td>10,7</td>
</tr>
<tr>
<td>64 A 6 Woppenhof–w AS Lohma</td>
<td>16,1</td>
</tr>
<tr>
<td>65 A 21 Wahlistedt–Bornhöved</td>
<td>8,6</td>
</tr>
<tr>
<td>66 Wellseedamm–Neumeimersdorf</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>67 A 70 Knetzgau–Eltmann</td>
<td>8,2</td>
</tr>
<tr>
<td>68 A 93 Selb-W–Schwarzenhammer</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>69 A 21 Wahlstedt–Bornhöved</td>
<td>8,6</td>
</tr>
<tr>
<td>70 Bad Wörishofen–Buchloe</td>
<td>4,0</td>
</tr>
<tr>
<td>71 A 650 Friedelsheim–Maxdorf</td>
<td>3,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Summe Anbau der 2. Fahrbahn | 68,4 |

| Summe Neubau gesamt (km) | 1.248,5 |
| Neubau-Bauvolumen (Mrd. €, rund) | 12,4 |

<table>
<thead>
<tr>
<th>Sechsstreifige Erweiterung</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>72 HH-SO (A 25)–HH-Billstedt</td>
<td>5,5</td>
</tr>
<tr>
<td>73 Buchholz (A 261)–Bremer Kreuz</td>
<td>72,5</td>
</tr>
<tr>
<td>74 Lohne/Dinklage–AD Ahlhorner Heide</td>
<td>26,1</td>
</tr>
<tr>
<td>75 Bramsche–LGr NW/NI</td>
<td>14,5</td>
</tr>
<tr>
<td>76 LGr. NW/NI–AK Lotte/Osnabrück</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>77 AS Münster-S–AS Münster-N (inkl Umbau AK Münster-S)</td>
<td>10,8</td>
</tr>
<tr>
<td>78 Hagen–Lichtendorf</td>
<td>12,0</td>
</tr>
<tr>
<td>79 T+R Anlage Remscheid–AS Wuppertal/Langerfeld</td>
<td>16,2</td>
</tr>
<tr>
<td>80 Köln-W–DB-Strecke Aachen inkl. AK Köln-W</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>81 LGr. NW/NI–Kleinenbremen</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>82 Braunschweig-Watenbüttel–Braunschweig-N</td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>83 östlich AS Lehrte-Ost–Peine</td>
<td>6,1</td>
</tr>
<tr>
<td>84 Kamen–AS Rheda-Wiedenbrück</td>
<td>54,0</td>
</tr>
<tr>
<td>85 AK Dortmund-NW–AS Dortmund-NO</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>86 AS Essen/Gladbeck–AS Herten</td>
<td>10,8</td>
</tr>
<tr>
<td>87 AK Oberhausen-W–Oberhausen-Holten</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>88 Kaupenbrücke–Aschaffenburg-W</td>
<td>19,1</td>
</tr>
<tr>
<td>89 Heidingsfeld–Wertheim (LGr BY/BW)</td>
<td>21,3</td>
</tr>
<tr>
<td>90 AS Randersacker–AK Biebelried</td>
<td>10,7</td>
</tr>
<tr>
<td>91 Haseltalbrücke</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>92 Aachen–Düren</td>
<td>20,2</td>
</tr>
<tr>
<td>93 Karpen–AK Köln-S</td>
<td>20,6</td>
</tr>
<tr>
<td>lfd. Nr.</td>
<td>Straße</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>94</td>
<td>Wommen–Herleshausen</td>
</tr>
<tr>
<td>95</td>
<td>Herleshausen–Waltershausen</td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
<td>Jena-Göschwitz–Rüdersdorf</td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
<td>Neudietendorf–Erfurt/O</td>
</tr>
<tr>
<td>98</td>
<td>Gera-N–AS Schmölln</td>
</tr>
<tr>
<td>99</td>
<td>Schmölln (LGr. TH/SN)–Frankenberg</td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
<td>A 6 Viernheim (LGr HE/BW)–Mannheim</td>
</tr>
<tr>
<td>101</td>
<td>Walldorf–Wiesloch/Rauenberg</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>Sinzheim–Bad Rappenau</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
<td>Heilbronn/Untereisheim–AK Weinsberg, Neckartalübergang Neckarsulm</td>
</tr>
<tr>
<td>104</td>
<td>Roth–Nürnberg-Süd</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
<td>A 7 AD Hannover-S–AS Hannover/Anderten</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
<td>AK Hannover-O–AD Hannover-N</td>
</tr>
<tr>
<td>107</td>
<td>AD Drammetal–nördlich AS Nörten/Hardenberg</td>
</tr>
<tr>
<td>108</td>
<td>A 8 AS Pforzheim-S–Leonberg (mit B 295 Renningen)</td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
<td>Stuttgart/Degerloch (m Anteil B 27 Möhringen/Echterdingen und AS Fasanenhof)</td>
</tr>
<tr>
<td>110</td>
<td>A 8 Gruibingen–AS Mühlhausen</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
<td>AK Ulm/Eichingen– LGr. BW/BY</td>
</tr>
<tr>
<td>112</td>
<td>LGr. BW/BY (AK Ulm/Eichingen)–ö Leinheim</td>
</tr>
<tr>
<td>113</td>
<td>AS Augsburg-W–AS Dachau/Fürstenfeldbruck</td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
<td>A 9 TK Sophienberg–AS Bayreuth-N</td>
</tr>
<tr>
<td>115</td>
<td>n AS Trockau–s AS Trockau</td>
</tr>
<tr>
<td>116</td>
<td>AS München/FrankfurterRing–AK Neufarn</td>
</tr>
<tr>
<td>117</td>
<td>A 9 AS Droyßig (LGr. TH/SN)–n AS Zörbig</td>
</tr>
<tr>
<td>118</td>
<td>n Elbebrücke Vockerode–AS Klein Marzehns LGr. ST/BB)</td>
</tr>
<tr>
<td>119</td>
<td>Hirschberg (LGr. BY/TH)–Schleiz</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
<td>Impfing–Eisenberg (ohne Umbau Hermsdorfer Kreuz)</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>Ludwigshafener Damm</td>
</tr>
<tr>
<td>122</td>
<td>Königs Wusterhausen–AD Spreeau</td>
</tr>
<tr>
<td>123</td>
<td>AS Hellersdorf–AD Schwanebeck</td>
</tr>
<tr>
<td>124</td>
<td>AS Erkner–s AS Freienbrink</td>
</tr>
<tr>
<td>125</td>
<td>Umbau AD Nuthetal</td>
</tr>
<tr>
<td>126</td>
<td>A 14 Schkeuditzer Kreuz–Halle-Peißen</td>
</tr>
<tr>
<td>127</td>
<td>As Leipzig-O–AS Leipzig/Messegelände</td>
</tr>
<tr>
<td>128</td>
<td>A 27 HB/Überseestadt–Bremen-N</td>
</tr>
<tr>
<td>129</td>
<td>A 40 westlich Gelsenkirchen – westlich AS Bochum/Stahlhausen</td>
</tr>
<tr>
<td>130</td>
<td>AK Dortmund-W–AS Dortmund (L 660)</td>
</tr>
<tr>
<td>lfd. Nr.</td>
<td>Straße</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>131</td>
<td>A 46</td>
</tr>
<tr>
<td>132</td>
<td>A 57</td>
</tr>
<tr>
<td>133</td>
<td>Neuss-Süd–Neuss/Norf</td>
</tr>
<tr>
<td>134</td>
<td>Umbau AK Neuss-W</td>
</tr>
<tr>
<td>135</td>
<td>Kaarst–Meerbusch</td>
</tr>
<tr>
<td>136</td>
<td>A 59</td>
</tr>
<tr>
<td>137</td>
<td>A 60</td>
</tr>
<tr>
<td>138</td>
<td>A 61</td>
</tr>
<tr>
<td>139</td>
<td>A 66</td>
</tr>
<tr>
<td>140</td>
<td>A 72</td>
</tr>
<tr>
<td>141</td>
<td>A 81</td>
</tr>
<tr>
<td>142</td>
<td>A 92</td>
</tr>
<tr>
<td>143</td>
<td>A 115</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Summe sechsstreifige Erweiterung 993,0

Achtstreifige Erweiterung

<table>
<thead>
<tr>
<th>lfd. Nr.</th>
<th>Straße</th>
<th>Strecke</th>
<th>Länge (km, gerundet)</th>
<th>Land</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>144</td>
<td>A 3</td>
<td>Griesinger Straße–Köln-O Dellbrück</td>
<td>7,4</td>
<td>NW</td>
</tr>
<tr>
<td>145</td>
<td>A 7</td>
<td>Hamburg/Waltershof–Hamburg/Othmarschen 4. Elbtunnelröhre</td>
<td>4,4</td>
<td>HH</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Summe achtstreifige Erweiterung 11,8

Erweiterung gesamt (km) 1004,8

Erweiterungs-Bauvolumen (Mrd. €, rund) 7,4
C.3.2 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau

NEUBAU UND ERWEITERUNG


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.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesautobahn, Verkehrsweg Sterkeauslauf</th>
<th>Nr. in der Karte</th>
<th>Bezeichnung der Baumaßnahme</th>
<th>Länge (m)</th>
<th>Baukosten (^1) (Mio. €)</th>
<th>Baustoff</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A 71, L-GR TH/ST–AD Süderharz (A 38)</td>
<td>1</td>
<td>Helmebrücke</td>
<td>253</td>
<td>9,2</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 72n, Chemnitz–Leipzig</td>
<td>2</td>
<td>Ossabachbrücke</td>
<td>219</td>
<td>6,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>AS Narsdorf–Frohburg VKE 356.3</td>
<td>3</td>
<td>Zedlitzer Grund</td>
<td>313</td>
<td>17,0</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>AS Frohburg–AS Bona-Süd VKE 356.4</td>
<td>4</td>
<td>Brücke Bubendorfer Wasserloch (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>64</td>
<td>4,8</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>A 14, AS Magdala–AS Jena ö AS Magdala-w–AS Jena-Göschwitz</strong></td>
<td>5</td>
<td>Tunnel Jagdberg</td>
<td>3.065</td>
<td>190,0</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>A 14, VKE 1.2 AS Wolmirstedt–B 189 n Colbitz</strong></td>
<td>6</td>
<td>BW 136, Fledermausüberführungsbauwerk mit Wirtschaftsweg</td>
<td>36,4</td>
<td>3,6</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>A 14, VKE 7, AS Grabow–AK Schwerin</strong></td>
<td>7</td>
<td>Los 3, BW 2635 535 Straßenüberführung Bahnstrecke Hamburg-Berlin</td>
<td>81</td>
<td>4,6</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>A 14, VKE 7, AS Grabow–AK Schwerin</strong></td>
<td>8</td>
<td>BW 7.12, ASB 2535701 Straßenüberführung BAB 24</td>
<td>72</td>
<td>7,5</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Ende 2013 in Bau**

**A 4, AS Magdala–AS Jena ö AS Magdala-w–AS Jena-Göschwitz**

**A 14, VKE 1.2 AS Wolmirstedt–B 189 n Colbitz**

**A 14, VKE 7, AS Grabow–AK Schwerin**

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. in der Karte</th>
<th>Bezeichnung der Baumaßnahme</th>
<th>Länge (m)</th>
<th>Baukosten1) (Mio. €)</th>
<th>Baustoff</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vorsorgemaßnahme zum Tunnel Ostkreuz im Zuge der A100</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 661, AS Oberursel-Nord–AS Egelsbach Frankfurt/Seckbach–Hanauer Landstraße, 2. Überbau</td>
<td>34 Talbrücke Seckbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>260</td>
<td>8,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2013).</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit</th>
<th>Nr. in der Karte</th>
<th>Bezeichnung der Baumaßnahme</th>
<th>Länge (m)</th>
<th>Baukosten1) (Mio. €)</th>
<th>Baustoff</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2012 für den Verkehr freigegeben</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 1, Dortmund–Euskirchen Köln/Bocklemünd–AK Köln-West</td>
<td>35 Lärmschutztunnel Löwenich</td>
<td>1.552</td>
<td>90,5</td>
<td>Stahlbeton</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 4, Köln–Aachen (A 44, A 544) Ausbau AK Aachen</td>
<td>36 Kreuzungsbauwerk AK Aachen</td>
<td>73</td>
<td>6,8</td>
<td>Stahlverbund</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 7, Fulda–Würzburg AS Bad Brückenau-Volkers–AS Bad Brückenau/Wildfecken</td>
<td>37 Erneuerung der Sinntalbrücke (unter Verkehr genommen aber noch nicht fertiggestellt)</td>
<td>755</td>
<td>65,4</td>
<td>Stahlverbund</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 7 Hamburg–Hannover AK Hannover Ost</td>
<td>38 Unterführung der A 2</td>
<td>77</td>
<td>9,2</td>
<td>Spannbeton</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 8, Karlsruhe–Stuttgart AD Karlsruhe</td>
<td>39 Unterführung der A 5, Fahrtrichtung Basel–Stuttgart</td>
<td>74</td>
<td>3,3</td>
<td>Stahlverbund</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 10, AD Havelland AD Kreuz Oranienburg–AD Werder BW 75</td>
<td>40 Brücke im Zuge der Verbindungsrampe über die A10</td>
<td>148,5</td>
<td>4,3</td>
<td>Stahlverbund</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ende 2012 im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 1, AK HH-Ost–AS HH Billstedt</td>
<td>41 Lärmschutzwände</td>
<td>4.000</td>
<td>13,0</td>
<td>Stahl / Stahlbeton</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 12, AS Briesen–AS Müllrose, BW 15Ü2a</td>
<td>42 Brücke Glinder Au</td>
<td>99</td>
<td>8,9</td>
<td>Stahlverbund</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 13, Berlin–Dresden AS Ortrand–AS Schönborn</td>
<td>43 Lärmschutzwände</td>
<td>11.000</td>
<td>17,0</td>
<td>Stahl / Stahlbeton</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 39/391, Wolfsburg–Salzgitter NS AD Braunschweig Südwest</td>
<td>44 Lahntalbrücke</td>
<td>450</td>
<td>77,9</td>
<td>Spannbeton</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 544, Aachen–Köln</td>
<td>45 Ersatzneubau AK Oberhausen</td>
<td>66</td>
<td>10,0</td>
<td>Stahlverbund</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>46 Neubau Überflieger</td>
<td>151</td>
<td>5,4</td>
<td>Spannbeton</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesautobahn, Verkehrswege</td>
<td>Nr. in der Karte</td>
<td>Bezeichnung der Baumaßnahme</td>
<td>Länge (m)</td>
<td>Baukosten (Mio. €)</td>
<td>Baustoff</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>----------</td>
<td>------------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>A 1, AK HH-Ost–AS HH Billstedt</td>
<td>47</td>
<td>Ersatzneubau der Eichhorsttalbrücke</td>
<td>185</td>
<td>12,5</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 4, AD Kirchheim–AS Wildeck-Obersuhl; 5. BA AS Friedewald,</td>
<td>48</td>
<td>Talbrücke Großer Kessel</td>
<td>290</td>
<td>12,5</td>
<td>Spannbeton-hohlkasten</td>
</tr>
<tr>
<td>A 5 AS Langen/Mörfelden–LGr HE/BW</td>
<td>49</td>
<td>Abbruch und Neubau der ÜF A 672 bei Darmstadt</td>
<td>93,3</td>
<td>10,6</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>50</td>
<td>Ersatzneubau der ÜF B 26 bei Darmstadt/Griesheim</td>
<td>117,4</td>
<td>11,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6 Mannheim–Saarbrücken</td>
<td>51</td>
<td>Neubau der Waschmühltalbrücke</td>
<td>263</td>
<td>11,4</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>A 7, Würzburg–Ulm AS Kitzingen-LGr. BY/BW</td>
<td>53</td>
<td>Ersatzneubau der Talbrücke Bräubach</td>
<td>248</td>
<td>13,8</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 7 AD Hattenbach–LGr HE/BY</td>
<td>54</td>
<td>Ersatzneubau der Düllbachtalbrücke</td>
<td>576</td>
<td>26,8</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A7, Hamburg Stellingen</td>
<td>55</td>
<td>Langenfelder Brücke</td>
<td>398</td>
<td>72,8</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>A 8, Karlsruhe–Stuttgart AS Karlsbad–AS Pforzheim/West</td>
<td>56</td>
<td>Bocksbachtalbrücke</td>
<td>183</td>
<td>13,7</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>57</td>
<td>Pfinztalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>470</td>
<td>20,0</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>58</td>
<td>ÜF der K 3563 bei Mutschelbach</td>
<td>40</td>
<td>3,1</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 8 Ost München–Salzburg AS Bergen–AS Schweinbach</td>
<td>59</td>
<td>Stützwand bei Mutschelbach</td>
<td>600</td>
<td>9,8</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 10, AD Pankow–AD Barnim Lärmschutzwand, km 190 und 192</td>
<td>61</td>
<td>LSW im Zuge der A10 in der RiFa AD Barnim</td>
<td>1766</td>
<td>3,3</td>
<td>Stahl+Beton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 24, AS Neuruppin–Süd BW 4U2</td>
<td>62</td>
<td>Brücke im Zuge der L 16 über die A 24</td>
<td>91,9</td>
<td>3,3</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>A 24, AD Havelland AD Werder–AD Wittstock / Dosse BW 0Ü0</td>
<td>63</td>
<td>Brücke im Zuge der Verbindungsrampe über die A 24</td>
<td>197,5</td>
<td>4,8</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>A 40, Dortmund–Venlo, Westkreuz</td>
<td>64</td>
<td>Überflieger BW 02 am Westkreuz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>123</td>
<td>3,5</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>65</td>
<td>Überflieger BW 03 am Westkreuz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>130</td>
<td>3,1</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>66</td>
<td>Brückenbauwerk 04+05 im Zuge der „Wattenscheider Straße“ am Westkreuz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>61</td>
<td>3,0</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>A 45 Dortmund–Frankfurt</td>
<td>67</td>
<td>Lennetalbrücke Ersatzneubau</td>
<td>985</td>
<td>115,0</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Bundesautobahn, Verkehrsweg

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit</th>
<th>Nr. in der Karte</th>
<th>Bezeichnung der Baumaßnahme</th>
<th>Länge (m)</th>
<th>Baukosten 1) (Mio. €)</th>
<th>Baustoff</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>B 3 OU Celle</td>
<td>73</td>
<td>UF Wasserlauf Fuhse (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>327</td>
<td>6,6</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 3 Rastatt</td>
<td>74</td>
<td>Badener Brücke</td>
<td>70</td>
<td>3,4</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 12 Neuötting-Marktl Ersatzneubau Brücke</td>
<td>75</td>
<td>Innbrücke Marktl</td>
<td>154</td>
<td>11,2</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 15 neu Regensburg–Landshut Abschnitt Neufahrn i. NB - Ergoldsbach</td>
<td>76</td>
<td>Dörbachtalbrücke</td>
<td>181</td>
<td>5,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 15 neu Regensburg–Landshut Abschnitt Neufahrn i. NB - Ergoldsbach</td>
<td>77</td>
<td>Goldbachtalbrücke</td>
<td>244</td>
<td>6,9</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 29 Schwäbisch Gmünd–Aalen OU Schwäbisch Gmünd</td>
<td>78</td>
<td>Trogbauwerk West</td>
<td>215</td>
<td>12,1</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>79</td>
<td>Tunnel Schwäbisch Gmünd einschl. Rendsverlegung</td>
<td>2230</td>
<td>225,1</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 51, OU Besseringen</td>
<td>80</td>
<td>Talbrücke BW 1442</td>
<td>290</td>
<td>6,5</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>81</td>
<td>Talbrücke BW 1440</td>
<td>204</td>
<td>4,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 88 OU Maua</td>
<td>82</td>
<td>Brücke Unterm Sande</td>
<td>104</td>
<td>3,1</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 96 Westtangente Bautzen</td>
<td>83</td>
<td>Tunnel</td>
<td>200</td>
<td>8,0</td>
<td>Stahlbetonrahmen/ Polypropylenfaserbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 108 Waren (Müritz)</td>
<td>84</td>
<td>Brücke über die Bahn</td>
<td>88</td>
<td>9,5</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 246n</td>
<td>85</td>
<td>Neue Elbebrücke Schönebeck</td>
<td>1200</td>
<td>45,1</td>
<td>Stahlverbund / Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 462 Raststatt–Freudenstadt</td>
<td>86</td>
<td>Grundwasserwanne Gaggenau</td>
<td>320</td>
<td>6,7</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraße, Verkehrsweg</td>
<td>Nr. in der Karte</td>
<td>Bezeichnung der Baumaßnahme</td>
<td>Länge (m)</td>
<td>Baukosten¹</td>
<td>Baustoff</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>----------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Verkehrseinheit</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 498 Querung Okerstausee</td>
<td>87</td>
<td>Weiβwasserbrücke (Erneuerung Überbau)</td>
<td>296</td>
<td>11,0</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2/5 Berlin</td>
<td>88</td>
<td>Ersatzneubau der Freybrücke</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ersatzneubau Freybrücke</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 6 neu ST</td>
<td>89</td>
<td>BW 103.1A–Flutbrücke II</td>
<td>279</td>
<td>4,7</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>90</td>
<td>BW 103.2A–Flutbrücke III</td>
<td>256</td>
<td>4,2</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>91</td>
<td>BW 104A–Saalebrücke</td>
<td>101</td>
<td>5,7</td>
<td>Netzwerkspannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>92</td>
<td>BW 113A–Brücke über die Bahn</td>
<td>68</td>
<td>9,0</td>
<td>Stabbogen Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 6 neu ST</td>
<td>93</td>
<td>BW 103A–Flutbrücke I</td>
<td>226</td>
<td>3,7</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 16 Günzburg–Donauwörth, B 16 neu Ortsumfahrung Dillingen</td>
<td>94</td>
<td>Grundwasserwanne mit Überführungsbauwerken BW 8-2 und BW 8-4</td>
<td>328</td>
<td>3,8</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 19 neu Lückenschluss OU Breitungen–OU Schwallungen OU Wernhausen-Niederschmalkalden</td>
<td>95</td>
<td>Schmalkaldetalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>627</td>
<td>15,4</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 20 Cham–Furth im Wald (Pilsen) OU Furth im Wald</td>
<td>96</td>
<td>Troglage Erschelkammer Straße</td>
<td>537</td>
<td>16,6</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 23 Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel</td>
<td>97</td>
<td>Kramertunnel-Erkundungsstollen</td>
<td>3.688</td>
<td>26,0</td>
<td>Stahlbeton/Spritzbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 27–zweibahniger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren</td>
<td>98</td>
<td>Lärmschutztunnel Dußlingen</td>
<td>486</td>
<td>17,6</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 27 OU Hauneck</td>
<td>99</td>
<td>Haunebrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>271</td>
<td>4,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 28 OU Oberkirch-Lautenbach</td>
<td>100</td>
<td>Westlicher Tunnel und anschließende Grundwasserwanne</td>
<td>1.045</td>
<td>19,3</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>101</td>
<td>Östlicher Tunnel</td>
<td>250</td>
<td>4,2</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 48 Umgebung Enkenbach-Alsenborn</td>
<td>102</td>
<td>Neubau einer DB-Überführung und Trog</td>
<td>164</td>
<td>4,9</td>
<td>Trog in Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 50 neu AK A 60 / A 1– B 50 alt (Platten)</td>
<td>103</td>
<td>Talbrücke Lieser (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>221</td>
<td>3,0</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 50 neu B 50 alt (Platten)–B 53 (Erden, Lösnich)</td>
<td>104</td>
<td>Talbrücke Bieberbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>201</td>
<td>4,6</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>105</td>
<td>Talbrücke Wasserbaum (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>201</td>
<td>4,6</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>106</td>
<td>Talbrücke Weierborn (fertig gestellt, aber noch)</td>
<td>107</td>
<td>3,2</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraße, Verkehrsweg</td>
<td>Nr. in der Karte</td>
<td>Bezeichnung der Baumaßnahme</td>
<td>Länge (m)</td>
<td>Baukosten¹</td>
<td>Baustoff</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrseinheit</td>
<td></td>
<td>nicht für den Verkehr freigegeben</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>107</td>
<td>Hochmoselbrücke</td>
<td>1.702</td>
<td>128,7</td>
<td>Stahl</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>108</td>
<td>Bauwerk 19 – Straßen-</td>
<td>100</td>
<td>5,9</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>tunnel</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 53 Neubau der Moselbrücke Wolf</td>
<td>109</td>
<td>Moselbrücke Wolf</td>
<td>311</td>
<td>8,1</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 56, Düren</td>
<td>110</td>
<td>Ersatzbauwerk. Unterführung DB (Schöllerstr.)</td>
<td>44,65</td>
<td>10,3</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Brücke über die DB-Strecke K –AC, BW2</td>
<td>51,5</td>
<td>4,8</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 62, HTS, Siegen-Süd</td>
<td>112</td>
<td>Bühl tunnel</td>
<td>525</td>
<td>23,5</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Brücke über Sieg, B 62, DB (Bw. 40.1/41.1)</td>
<td>188</td>
<td>6,5</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>B 83 OU Hofgeismar</td>
<td>114</td>
<td>Überführung Esse (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>400</td>
<td>6,1</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B96 neu Altefähr–Samtens</td>
<td>115</td>
<td>Trog-Scharpitz</td>
<td>485,4</td>
<td>21,4</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B96/B104 OU Neubrandenburg</td>
<td>116</td>
<td>Hochstraßenbrücke</td>
<td>83</td>
<td>4,5</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 112 OU Brieskow-</td>
<td>117</td>
<td>Brücke im Zuge der B 112 über den Oder-Spree-Kanal, BW 314</td>
<td>74</td>
<td>3,8</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>Finkenheerd / Wiesenau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 212n OU Berne</td>
<td>118</td>
<td>Überführung Wasserlauf Hunte</td>
<td>245</td>
<td>18,6</td>
<td>Spannbeton/Stahl</td>
</tr>
<tr>
<td>B 243 Bad Lauterberg–Landesgrenze Thüringen Verlegung von westl. Bad Lauterberg bis südl. AS L 604</td>
<td>119</td>
<td>Odertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>500</td>
<td>20,0</td>
<td>Stahlverbund</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Talbrücke K 32 (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</td>
<td>630</td>
<td>14,0</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 256 Umgehung Neuwied–Rengsdorf 3. BA</td>
<td>121</td>
<td>Neubau der Talbrücke Süd (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)</td>
<td>126</td>
<td>3,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Landschaftstunnel Rengsdorf (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)</td>
<td>208</td>
<td>6,5</td>
<td>Stahlbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Talbrücke Brückenbach (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)</td>
<td>151</td>
<td>4,5</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 260 Umgehung Dausenau</td>
<td>124</td>
<td>Lahnbrücke II</td>
<td>148</td>
<td>3,4</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td>B 266 Umgehung Bad Neuenahr –Sinzig</td>
<td>125</td>
<td>Hochstraße Im Dellmich (Fertiggestellt aber noch nicht unter Verkehr)</td>
<td>103</td>
<td>3,5</td>
<td>Spannbeton</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Tunnel Muckental</td>
<td>115</td>
<td>4,7</td>
<td>Spannbeton, offene Bauweise</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Tunnel Bergstraße</td>
<td>120</td>
<td>5,0</td>
<td>Spannbeton, offene Bauweise</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### C.4 Erhaltung

#### C.4.1 Zustand der Straßeninfrastruktur

Eine Grundvoraussetzung für einen starken Wirtschaftssstandort ist eine intakte und leistungsfähige Straßeninfrastruktur.


Ziel der koordinierten Erhaltungsplanung von Maßnahmen an Fahrbahnen, Brücken und aller sonstigen Anlagenteile der Bundesfernstraßen ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken bau- stellenbedingte 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

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Fahrbahnoberflächen der Bundesfernstraßen liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement zur mittelfristigen Planung der Erhaltungsmaßnahmen.


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.


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 Verkehrssicherheit 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“.


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 beeinträchtigen, 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) ausge löst werden oder sich auf eine Vielzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z. B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosions schäden) 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 Bauwerksprüfungin genieurs 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.


Tabelle 28 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesautobahn Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Instandsetzungsmaßnahme</th>
<th>Kosten (rund Mio. €)</th>
<th>Bemerkung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A 1 Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid</td>
<td>Talbrücke Einsiedelstein Viadukt</td>
<td>3,5</td>
<td>Erneuerung Fahrbahnplatte, Instandsetzung Mauerwerk (Natursteine)</td>
</tr>
<tr>
<td>A 1 Saarbrücken–Trier</td>
<td>Talbrücke Mettnich</td>
<td>5,4</td>
<td>Verstärkungsmaßnahmen des Überbaus, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Schutzeinrichtungen, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Betoninstandsetzung Überbauten und Unterbauten</td>
</tr>
<tr>
<td>A6 Mannheim–Nürnberg</td>
<td>Ertüchtigung und Instandsetzung Ohntalbrücke (BW 6722 595)</td>
<td>8,5</td>
<td>Erneuerung von Abdichtung, Belag, Kappen. Bereichsweise Er tüchtigung/Verstärkung der Bodenplatte, Lagertausch</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesautobahn Verkehrsweg</td>
<td>Bezeichnung der Instandsetzungsmaßnahme</td>
<td>Kosten (rund Mio. €)</td>
<td>Bemerkung</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------------</td>
<td>------------------------------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ertüchtigung und Instandsetzung Kochertalbrücke (BW 6824 633)</td>
<td>14,5</td>
<td>Abdichtung, Belag, Kappen. Bereichsweise Verstärkung der Bodenplatte und der Stege. Lagertausch, Erneuerung der Fahrbahnübergangskonstruktion</td>
</tr>
<tr>
<td>A 7 Hamburg–Hannover</td>
<td>Brücke Stader Straße</td>
<td>7,4</td>
<td>Verstärkung Übergang mit externen Spanngliedern (beide Fahrrichtungen)</td>
</tr>
<tr>
<td>A 61 Speyer</td>
<td>Rheinbrücke</td>
<td>8,6</td>
<td>Korrosionsschutz Pylon, Tragseile und Geländer, Fahrbahnbelagserneuerung, und Abdichtung.</td>
</tr>
<tr>
<td>A 61 Worms</td>
<td>Talbrücke Pfeddersheim</td>
<td>5,4</td>
<td>Verstärkungsmaßnahmen des Überbaues, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.</td>
</tr>
<tr>
<td>A 61 Plaidt</td>
<td>Nettetalbrücke</td>
<td>5,3</td>
<td>Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Immensitzbrücke</td>
<td>14,8</td>
<td>Erneuerung der beiden Überbauten.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Neckartalbrücke Weitingen</td>
<td>28,6</td>
<td>Geländer, Schutzeinrichtungen, umfassender Korrosionsschutz der gesamten Stahlkonstruktion.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Taubertalbrücke</td>
<td>14,8</td>
<td>Erneuerung Abdichtung, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Talbrücke Obere Argen</td>
<td>6,1</td>
<td>Korrosionsschutz Tragseile und Überbau, Erneuerung Fahrbahnübergang und Fahrzeugrückhaltesystem.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Stand: 31.12.2013
C.4.4 Systematische Brückenertüchtigung


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.


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 Brückenertüchtigungsplanung.

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.


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.


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 Betriebsweise der Straßenbrücken. 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.


Ahnlich 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


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


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:

Die Standorte der in Betrieb gegangen 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.

C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

C.6.1 Rastanlagen

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

BEWIRTSCHAFTETE RASTANLAGEN


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 Schüttdorf–AK Lotte-Osnabrück, TR Brockbachtal Nord und Süd (Neubau),
- A 93 AD Hochfranken–AK Oberpfälzer Wald: TR Waldnaabtal Ost und West (Neubau).


**UNBEWIRTSCHAFTETE RASTANLAGEN**

Auf den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1.500 unbehindernte Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.


**Tabelle 29**  
**Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)**  

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kurzbezeichnung</th>
<th>Anlagentyp</th>
<th>Anzahl der Standorte</th>
<th>Anzahl der Nebenbetriebe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>T</td>
<td>R</td>
</tr>
<tr>
<td>T</td>
<td>Rastanlage mit Tankstelle</td>
<td>32</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>TR</td>
<td>Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte</td>
<td>305</td>
<td>305</td>
</tr>
<tr>
<td>TRM</td>
<td>Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel</td>
<td>48</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>R</td>
<td>Rastanlage mit Raststätte</td>
<td>46</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>RM</td>
<td>Rastanlage mit Raststätte und Motel</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
<td></td>
<td><strong>433</strong></td>
<td><strong>385</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**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-Parkplätze bereitstehen, ist die Situation in den Abend- und Nachtsituationen 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-Parkplätze 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-Parkplätze benötigt werden.


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).


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.


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:

- 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.


tungsstadien, die Projektzuschnitte werden teilweise noch im Rahmen der Projektvorbereitung konkretisiert.


DENKBARE WEITERE ÖPP-PROJEKTE AUSSEHERHALB DER 2. STAFFEL


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


- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen und

Im Rahmen einer vorgeschalteten Untersuchung werden in Frage kommende Projekte auf ihre Gegenheit und Marktfähigkeit anhand aktueller Daten geprüft. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung können belastbare Aussagen über eine künftige Realisierung als F-Modell getroffen werden.


C.7.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenausbau


Neun Pilotprojekte sind bisher realisiert:

- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Rheinland-Pfalz; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Krupt;
- A 81, Würzburg–Singen, Baden-Württemberg; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Obersdorf 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 Funktionsbauvertrages auf den Bereich der Straßenausstattung (z. B. Markierungen auf Straßen) in Vorbereitung.


C.8 Straßenverkehrs-telematik


Mit Hilfe von Verkehrsbeeinflussungsanlagen können je nach Einsatzzweck und Anlagentypus situationsangepasst positive Verkehrsteuerungseffekte
erzielt werden. Mit vorausschauenden Informationen zu Staus, freien Parkplätzen und den Verkehrsfluss beeinflussenden Maßnahmen (z. B. Höchstgeschwindigkeiten) können Kapazitätsreserven im Straßenetz 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 Gefahrenwarntonungen;
- Netzbeeinflussung zur Optimierung des Verkehrsflusses durch Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen;
- Zuflussregelung zur Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen,-dreiecken und -anschlussstellen sowie
- Temporäre Seitenstreifenfreigabe zur Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.


C.8.1 Einführung Kooperative Systeme

terreich, die dazu ein Memorandum of Understanding mit Deutschland unterzeichnet haben, sowie der Industrie.


C.8.2 „Digitales Testfeld Autobahn“


Neben der Kommunikation mit anderen Fahrzeugen, Car2Car oder C2C genannt, werden der Daten austausch mit der Infrastruktur (Car2Infrastruktur 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.


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 Berichtsjahr wurden rund 9 km Lärmschutzwände 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:

- Lärmschutzwände und Steilwände: 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 Bundes ministerium 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.


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.


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


C.11 Bauleistungen nach Bundesländern


C.11.1 Baden-Württemberg


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 aufgefahrenen Tunnel an. Im Osten endet das Bauwerk mit einem 315 m langen Tunnelabschnitt in erneut offener Bauweise sowie einer anschließenden 90 m langen Trogtunnel.

Die Verkehrsführung der ersten Ausbaustufe war als Gegenverkehr im Tunnel mit parallel verlaufenden, bedingt befahrbarem Rettungsstollen vorgesehen. Der Rettungsstollen ist über 6 Fluchtstollen mit dem Straßentunnel verbunden, wovon einer befahrbart 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 Fahrstreifen 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 beanspruchter innerstädtischer 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.


Tabelle 30 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrswege</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td>von Bau-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>beginn bis</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Ende 2013</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>davon in</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2013</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 ÖPP3)-Projekt: AS Offenburg–Malsch 46BB 985,04) 59,74) darin enthaltene Bedarfsplanaßnahmen:
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

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 Dürheim
AS Gärtringen–AS Böblingen/Hulb 46KB 43,7 6,9 6,9
<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten- dem BPI</th>
<th>Kosten¹</th>
<th>Länge für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 27</td>
<td>Nehren (L394)–Dußlingen (K6901) 3. BA</td>
<td>24KB</td>
<td>53,2</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 28</td>
<td>Rottenburg–Tübingen</td>
<td>02KK</td>
<td>27,2</td>
<td>8,0</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>im Berichtsjahr keine Bauleistung –</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 30</td>
<td>Ravensburg/Eschach–n Baindt (Egelsee)</td>
<td>04KK</td>
<td>63,0</td>
<td>5,6</td>
<td>6,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 33</td>
<td>Konstanz (Landeplatz)–Allensbach-W, 1. BA</td>
<td>04KK</td>
<td>25,6</td>
<td>2,3</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 317</td>
<td>Weil a. R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2. BA</td>
<td>02KK</td>
<td>55,3</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>B 464</td>
<td>Sindelfingen–Renningen</td>
<td>02KK</td>
<td>47,2</td>
<td>7,2</td>
<td>6,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>2 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>11,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 19</td>
<td>OU Bad Mergentheim</td>
<td>02KK</td>
<td>12,5</td>
<td>2,7</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>B 28</td>
<td>OU Oberkirch und Lautenbach</td>
<td>02KK</td>
<td>69,0</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 29</td>
<td>OU Schwäbisch Gmünd</td>
<td>02KK</td>
<td>265,5</td>
<td>4,1</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>B 292</td>
<td>OU Adelsheim</td>
<td>02KK</td>
<td>29,4</td>
<td>3,6</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>B 311</td>
<td>OU Unlingen</td>
<td>02KK</td>
<td>14,0</td>
<td>4,4</td>
<td>4,4</td>
</tr>
<tr>
<td>B 312</td>
<td>OU Reutlingen (Scheibengpfeltunnel)</td>
<td>02KK</td>
<td>108,5</td>
<td>3,1</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>B 462</td>
<td>OU Dunningen</td>
<td>02KK</td>
<td>23,4</td>
<td>6,4</td>
<td>6,4</td>
</tr>
<tr>
<td>B 466</td>
<td>Süßen–Donzdorf</td>
<td>02KK</td>
<td>11,0</td>
<td>2,1</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Straßennummer</td>
<td>Verkehrsweg</td>
<td>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</td>
<td>Bautyp gemäß geltendem BPI</td>
<td>Kosten</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------------------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>--------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>von Baubeginn bis Ende 2013</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>davon in 2013 (Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td>265,5</td>
<td>4,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td></td>
<td>7 VKE zweistreifig</td>
<td>28,3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 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 Chambtal, 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.
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.


Dem Tunnel Deschelberg wird als eines der Schlüsselbauwerke der Ortsumgehung Furth im Wald besondere Bedeutung zuteil. Mit einer Tunnellänge von 745 m wird der Deschelberg nördlich von Grassmannsdorf 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.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten- dem BPI</th>
<th>Kosten(^1) Länge Für den Verkehr freigegeben Im Bau bis Ende 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1 (Mio. €) 2 (km) 3 (km) 4 (km) 5 (km) 6 (km) 7 (km)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td>1 2 3 4 5 6 7</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

A 94: München–Neuhaus/Inn
Pastetten–Dorfen 04KB 182,3 17,5 17,5
Kühstein–Malching 24KK 37,9 5,8 5,8 (2. FB)
<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrswege</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten- dem BPI</th>
<th>Kosten 1) (Mio. €)</th>
<th>Länge (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>37,9</td>
<td>5,8</td>
<td>5,8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>17,5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 3; Frankfurt–Nürnberg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AK Biebelried–AS Randersacker</td>
<td>46BB</td>
<td>220,6</td>
<td>5,4</td>
<td>5,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>w AS Rohrbrunn–Kauppenbrücke (o)</td>
<td>46BB</td>
<td>102,7</td>
<td>8,0</td>
<td>8,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 8; Stuttgart–München</td>
<td>ÖPP 2)-Projekt: AK Ulm/Elching–Augsburg-W</td>
<td>46BB</td>
<td>637,5(3)</td>
<td>54,1(4)</td>
<td>21,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ö Leinheim–AS Zusmarshausen</td>
<td>46BB</td>
<td>—</td>
<td>21,6</td>
<td>21,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Zusmarshausen–AS Adelsried</td>
<td>46BB</td>
<td>—</td>
<td>9,0</td>
<td>9,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Adelsried–AS Augsburg-W</td>
<td>46BB</td>
<td>—</td>
<td>10,1</td>
<td>10,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>54,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 15n</td>
<td>Neufahrn (St 2142)–Ergoldsbach (LA 9)</td>
<td>04KB</td>
<td>65,8</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ergoldsbach –Essenbach</td>
<td>04KB</td>
<td>120,0</td>
<td>9,0</td>
<td>9,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 85</td>
<td>OU w Wetterfeld-Untertraubenbach</td>
<td>24KK</td>
<td>42,2</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 301 (ehem. B 388n)</td>
<td>B 388–Hallbergmoos (Anbindung Flughafen)</td>
<td>02KK</td>
<td>28,5</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>28,5</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>65,8</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>7,2</td>
</tr>
<tr>
<td>2 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>12,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Ortsumgehungen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 2</td>
<td>OU Untersteinbach</td>
<td>02KK</td>
<td>17,1</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 13</td>
<td>OU'n Unterheßbach (BA I) und Lehrberg (BA II)</td>
<td>02KK</td>
<td>14,1</td>
<td>5,2</td>
<td>5,2</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 15</td>
<td>Westtangente Rosenheim</td>
<td>02KK</td>
<td>61,3</td>
<td>11,3</td>
<td>3,9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, Verkehrsweg</td>
<td>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</td>
<td>Bautyp gemäß gelten-dem BPl</td>
<td>Kosten1) (Mio. €)</td>
<td>Länge für den Verkehr freigegeben (km)</td>
<td>Im Bau bis Ende 2012</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------</td>
<td>--------------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>-------------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 16</td>
<td>OU Dillingen</td>
<td>02KK</td>
<td>31,1</td>
<td>9,4</td>
<td>9,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 20</td>
<td>OU Furth i. W.</td>
<td>02KK</td>
<td>68,5</td>
<td>4,3</td>
<td>4,3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 23</td>
<td>OU Saulgrub</td>
<td>02KK</td>
<td>22,7</td>
<td>2,9</td>
<td>1,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 472</td>
<td>OU Hohenpeißenberg</td>
<td>02KK</td>
<td>33,5</td>
<td>5,2</td>
<td>5,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>82,6</strong></td>
<td><strong>9,5</strong></td>
<td><strong>4,5</strong></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten- dem BPI</th>
<th>Kosten(^1)) (Mio. €)</th>
<th>Länge (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben von Bau- beginn bis Ende 2012</th>
<th>Im Bau bis Ende 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 100</td>
<td>AD Neukölln (o)–AS Am Treptower Park</td>
<td>06KB</td>
<td>472,9</td>
<td>3,2</td>
<td></td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Erweiterungsrcken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 10; Berliner Ring</td>
<td>Weißensee (LGr BB/BE)–ö AD Pankow (LGr BE/BB)</td>
<td>46KB</td>
<td>64,3</td>
<td>5,3</td>
<td></td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

\(^1\) 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 Ost- 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.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten-</th>
<th>Kosten 1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>von Bau-</td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td>von Bau- beginn bis Ende 2013</td>
<td>(km)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>beginn bis</td>
<td></td>
<td></td>
<td>davon in 2013</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ende 2013</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(km)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(km)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**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 Herzeilfe 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/Wiesenhagen 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
<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bautyp gemäß geltendem BPl</th>
<th>Kosten¹</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1 2 3 4 5 6 7</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td>85,1</td>
<td>24,6</td>
<td>15,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>18,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

Tabelle 34 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen

Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bautyp gemäß geltendem BPl</th>
<th>Kosten¹</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1 2 3 4 5 6 7</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 281; AS Bremen–Airport Stadt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AS Bremen-Neustädtter Häfen (BA 3.2)</td>
<td>04KK</td>
<td>46,4</td>
<td>2 3 4</td>
<td>4,2</td>
<td>4,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.


C 11.7 Hessen

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) verküpfen 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.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 44; Kassel–Eisenach</td>
<td>AS Helsa-O–AS Hessisch Lichtenau-W</td>
<td>04KB</td>
<td>326,8</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Hessisch Lichtenau-W (m)–</td>
<td>04KB</td>
<td>85,4</td>
<td>2,3</td>
<td>2,3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Hessisch Lichtenau-M</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Hessisch Lichtenau-O (Walburg)–Hasselbach</td>
<td>04KB</td>
<td>120,6</td>
<td>4,3</td>
<td>4,3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hasselbach–AS Waldkappel-O</td>
<td>04KB</td>
<td>79,2</td>
<td>6,1</td>
<td>6,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 66; Wiesbaden–Ful da</td>
<td>Frankfurt/Erlenbruch (m)–</td>
<td>06KB</td>
<td>320,2</td>
<td>2,6</td>
<td>2,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Frankfurt/Enkheim</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)</td>
<td>04KB</td>
<td>142,4</td>
<td>3,5</td>
<td>3,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 49; Homberg–Kassel</td>
<td>AS Schwalmstadt (L 3155)–AS Neuental (L 3077)</td>
<td>04KB</td>
<td>204,9</td>
<td>11,8</td>
<td>11,8</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten- dem BPl</th>
<th>Kosten(^1)) (Mio. €)</th>
<th>Länge (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben von Bau- beginn bis Ende 2012</th>
<th>Im Bau bis Ende 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 49</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AS Beselich/Obertiefenbach–Deponie Beselich</td>
<td>24KK</td>
<td>3,3</td>
<td>0,9</td>
<td></td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Deponie Beselich–Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)</td>
<td>24KK</td>
<td>47,5</td>
<td>3,4</td>
<td></td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>AS Solms–Kloster Altenberg</td>
<td>24BB</td>
<td>23,2</td>
<td>3,2</td>
<td></td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt – für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– 1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3,3</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– 2 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Ortsumgehungen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 3/B 45</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Wöllstadt/Nieder- und Ober-Wöllstadt</td>
<td>02KK</td>
<td>52,3</td>
<td>9,1</td>
<td></td>
<td>9,1</td>
</tr>
<tr>
<td>B 27</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Siegllos</td>
<td>02KK</td>
<td>34,0</td>
<td>4,7</td>
<td></td>
<td>4,7</td>
</tr>
<tr>
<td>B 38</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Reinheim/Spachbrücken</td>
<td>02KK</td>
<td>18,3</td>
<td>4,7</td>
<td>4,7</td>
<td>4,7</td>
</tr>
<tr>
<td>B 45/B 521</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Nidderau/Windecken und N/Heldenbergen</td>
<td>02KK</td>
<td>38,4</td>
<td>7,3</td>
<td></td>
<td>7,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 83</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Hofgeismar</td>
<td>02KK</td>
<td>19,6</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>B 252</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Münchhausen-Lahntal/Göttingen (1. BA Wetter)</td>
<td>02KK</td>
<td>32,2</td>
<td>5,0</td>
<td></td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 458</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Dipperz</td>
<td>02KK</td>
<td>10,6</td>
<td>3,9</td>
<td></td>
<td>3,9</td>
</tr>
<tr>
<td>B 486</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OU Dreiich/Offenthal</td>
<td>02KK</td>
<td>12,3</td>
<td>3,4</td>
<td></td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt – für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– 3 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>50,2</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– 6 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

\(^1\) 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 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 Autobahnkrecks A 14/24 miteingeschlossen ist. Außerdem müssen für die bauliche Umsetzung allein für den Dammbau 2,15 Mio. m³ 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.


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.

Tabelle 36  Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß geltendem BPI</th>
<th>Kosten(^1) (Mio. €)</th>
<th>Länge (\text{km})</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben (\text{vom Baubeginn bis Ende 2013})</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>(davon in 2013)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 14</td>
<td>AS Ludwigslust-Süd bzw. Grabow–AK Schwerin (A 24) (VKE 7)</td>
<td>04KB</td>
<td>148,3</td>
<td>16,6</td>
<td>16,6</td>
<td>16,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>16,6</td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>16,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 96n</td>
<td>Altefähr (L 29)–Samtens (B 96/B 96n)</td>
<td>04KK</td>
<td>85,0</td>
<td>13,4</td>
<td>13,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 109</td>
<td>OU Anklam (B 110–nw Anklam) 1. BA</td>
<td>02KK</td>
<td>22,2</td>
<td>1,8</td>
<td>1,8</td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>OU Levenhagen</td>
<td>02KK</td>
<td>3,5</td>
<td>1,9</td>
<td>1,9</td>
<td>1,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>3,5</td>
<td>1,9</td>
<td>1,9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1,8</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>13,4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

C.11.9  Niedersachsen


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 Bauablaufs 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 Taktschiebeverfahren 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.


Tabelle 37 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 26; Stade–Hamburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Homeburg (K 36n)–nö Buxtehude (K 40)</td>
<td>04KB</td>
<td>135,3</td>
<td>9,8</td>
<td>9,8</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>nö Buxtehude (K 40)–Neu Wulmstorf (L 235)</td>
<td>04KB</td>
<td>105,3</td>
<td>4,1</td>
<td>4,1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 33; Osnabrück</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>/B 51 Osnabrück/Schinkel–Osnabrück/Belm und OU Belm</td>
<td>24KB</td>
<td>66,9</td>
<td>6,7</td>
<td>6,7</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>20,6</td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 7; Füssen–Flensburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Umbau AK Hannover Ost</td>
<td>46BB</td>
<td>29,5</td>
<td>1,0</td>
<td>1,0</td>
<td>1,0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 7; Hannover-Kassel</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPP 2]-Projekt: AD Salzgitter-AS Göttingen</td>
<td>46BB</td>
<td>5)</td>
<td>61,2</td>
<td>11,2</td>
<td>13,0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Seesen–n AS Bockenem</td>
<td>46BB</td>
<td>112,4</td>
<td>13,0</td>
<td>13,0</td>
<td>13,0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>N AS Bockenem–AD Salzgitter</td>
<td>46BB</td>
<td>61,5</td>
<td>13,0</td>
<td>11,7</td>
<td>11,7</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>n AS Göttingen–n AS Nörten/Hardenberg</td>
<td>46BB</td>
<td>39,4</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt 1 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>29,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2: Öffentliche Projektierungspflicht
<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten 1) (Mio. €)</th>
<th>Länge 2012 (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben von Bau- beginn bis Ende 2012 (km)</th>
<th>Im Bau bis Ende 2012 (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 212</td>
<td>OU Berne (mit Huntebrücke–L 875)</td>
<td>02KK</td>
<td>95,5</td>
<td>9,9</td>
<td>9,9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 243</td>
<td>Bad Sachsa–Bad Lauterberg (OU Barbis)</td>
<td>04KK</td>
<td>798,4</td>
<td>9,0</td>
<td>9,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 1</td>
<td>OU Aerzen</td>
<td>02KK</td>
<td>14,9</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>B 3</td>
<td>s Celle (B 3)–sö Celle (B 214) (Südteil OU Celle)</td>
<td>02KK</td>
<td>20,4</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>B 4</td>
<td>OU Kirchweyhe</td>
<td>02KK</td>
<td>9,7</td>
<td>2,7</td>
<td>2,7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 27</td>
<td>OU Waake</td>
<td>02KK</td>
<td>14,7</td>
<td>2,5</td>
<td>2,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 68</td>
<td>OU Badbergen</td>
<td>02KK</td>
<td>7,5</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>B 75</td>
<td>OU Essen</td>
<td>02KK</td>
<td>12,8</td>
<td>4,1</td>
<td>4,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 210</td>
<td>OU Schortens</td>
<td>02KK</td>
<td>45,0</td>
<td>5,6</td>
<td>5,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 211</td>
<td>OU Loyerberg</td>
<td>02KK</td>
<td>4,4</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 247</td>
<td>OU Duderstadt (Teil OU Westerode)</td>
<td>02KK</td>
<td>12,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2014.
2) Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrug).
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.


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.


Tabelle 38 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 30; Bad Bentheim (BGr)–Bad Oeynhausen</td>
<td>AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme</td>
<td>04KB</td>
<td>201,7</td>
<td>9,5</td>
<td></td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>A 33; Paderborn–Osnabrück</td>
<td>AS Bielefeld/Brackwede–AS Halle/Steinhagen (K 30) (m)</td>
<td>04KB</td>
<td>90,4</td>
<td>7,9</td>
<td></td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>A 44; Aachen–Essen</td>
<td>AS Halle/Steinhagen–AS Borgholzhausen</td>
<td>04KB</td>
<td>140,0</td>
<td>12,6</td>
<td></td>
<td>12,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AK Jackerath–AK Holz (Kosten trägt RWE Power AG)</td>
<td>06KB</td>
<td>0,0</td>
<td>10,6</td>
<td></td>
<td>10,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Düsseldorf/Ratingen (A 3)–Velbert</td>
<td>04KB</td>
<td>222,5</td>
<td>9,9</td>
<td></td>
<td>9,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bochum (L705, Sheffieldsring)–AK Bochum/Witten</td>
<td>04KB</td>
<td>47,9</td>
<td>3,3</td>
<td></td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------</td>
<td>----------------------------------------</td>
<td>-------------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-------------------------------------------------</td>
<td>-------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>A 46; Arnsberg–Brilon</td>
<td>AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n</td>
<td>04KB</td>
<td>157,4</td>
<td>5,6</td>
<td></td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>A 524; Krefeld–Breitscheid</td>
<td>Duisburg/Serm (B 8)–Duisburg/Rahm</td>
<td>24KB</td>
<td>68,9</td>
<td>3,0</td>
<td></td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>im Bau</td>
<td>8 VKE vierstreifig</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>62,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AK Köln-W–DB (AC–K)</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>249,7</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>DB (AC–K)–König-N</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>69,2</td>
<td>7,3</td>
<td>3,5</td>
<td>3,8</td>
</tr>
<tr>
<td>AS Wermelskirchen–T+R Remscheid</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>100,2</td>
<td>4,3</td>
<td>3,3</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>DEK-Brücke (m)–AK Münster-S (o)</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>33,0</td>
<td>3,7</td>
<td></td>
<td>3,7</td>
</tr>
<tr>
<td>A 4; Aachen–Görlitz</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund o. RWE-Power)</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>107,3</td>
<td>17,8</td>
<td></td>
<td>17,8</td>
</tr>
<tr>
<td>A 40; Venlo–Dortmund</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>w AS Bochum/Stahlhausen–ö AS Bochum/Stahl- hausen</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>80,0</td>
<td>2,5</td>
<td></td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>A 57; Köln–Goch</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AK Neuss-W–AK Karst (m)</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>77,1</td>
<td>5,9</td>
<td></td>
<td>5,9</td>
</tr>
<tr>
<td>A 59; Bonn–Dinslaken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/Duissern</td>
<td></td>
<td>46BB</td>
<td>67,2</td>
<td>2,3</td>
<td></td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>davon vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>249,7</td>
</tr>
<tr>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>7 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>37,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundestraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 56</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>n Gangelt (K 13)–AS Heinsberg (A 46/B 221)</td>
<td></td>
<td>02KK</td>
<td>37,7</td>
<td>7,9</td>
<td></td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>B 62</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Siegtalbrücke (A 45)–Mudersbacher Kreisel</td>
<td></td>
<td>02KK</td>
<td>79,1</td>
<td>3,1</td>
<td></td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2 VKE zweistreifig</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>11,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Drucksache 18/5520

Deutscher Bundestag – 18. Wahlperiode

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß geltendem BPl</th>
<th>Kosten1) (Mio. €)</th>
<th>Länge (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben bis Ende 2013</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>von Baubeginn bis Ende 2013</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 56</td>
<td>OU Düren</td>
<td>02KK</td>
<td>33,4</td>
<td>6,6</td>
<td></td>
<td>6,6</td>
</tr>
<tr>
<td>B 57</td>
<td>OU Baesweiler (L 240n–K 27–B 56)</td>
<td>02KK</td>
<td>18,0</td>
<td>7,3</td>
<td>4,4</td>
<td>2,9</td>
</tr>
<tr>
<td>B 58</td>
<td>OU Wesel-Büderich</td>
<td>02KK</td>
<td>22,0</td>
<td>4,3</td>
<td></td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 70</td>
<td>OU Wettringen</td>
<td>02KK</td>
<td>19,9</td>
<td>6,8</td>
<td></td>
<td>6,8</td>
</tr>
<tr>
<td>B 480</td>
<td>OU Bad Wünnenberg</td>
<td>02KK</td>
<td>41,1</td>
<td>6,8</td>
<td></td>
<td>6,8</td>
</tr>
<tr>
<td>B 70</td>
<td>OU Nottuln</td>
<td>02KK</td>
<td>18,5</td>
<td>4,9</td>
<td></td>
<td>4,9</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Insgesamt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweitreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td>19,9</td>
<td>6,8</td>
<td>6,8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>25,5</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 fertiggestellt 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 Verkehrsicherheit 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.


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.

Der zweite Bauabschnitt wurde nach einer Bauzeit von rund vier Jahren im Mai 2013 fertiggestellt.


### Tabelle 39 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td>von Baubeginn bis Ende 2013</td>
<td>von Baubeginn bis Ende 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)**

A 6; Saarbrücken–Ludwigshafen
AS Kaiserslautern-W–AS Kaiserslautern-O

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>46BB</td>
<td>120,8</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

A 60; St.Vith–Rüsselsheim
AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>46BB</td>
<td>158,6</td>
<td>4,9</td>
<td>4,9</td>
<td>2,6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Insgesamt**

- im Bau
  1 VKE sechsstreifig  6,2

**Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(Mio. €)</td>
<td>(km)</td>
<td>von Baubeginn bis Ende 2013</td>
<td>von Baubeginn bis Ende 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

B 10
AS B 270–AS Haseneck
Walmersbach–Hinterweidenthal

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>24KK</td>
<td>20,7</td>
<td>1,8</td>
<td>1,8</td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>24KK</td>
<td>41,7</td>
<td>3,8</td>
<td></td>
<td>2,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

B 50
A 1/A 60–B 50 alt (Platten)
B 50 alt (Platten)–Zubringer B 53 neu
Zubringer B 53 neu–Zubringer B 50 alt (Longkamp)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>04KK</td>
<td>80,8</td>
<td>5,3</td>
<td></td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>04KK</td>
<td>184,8</td>
<td>5,9</td>
<td></td>
<td>5,9</td>
</tr>
<tr>
<td>04KK</td>
<td>91,3</td>
<td>13,8</td>
<td></td>
<td>13,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

B 266
Bad Neuenahr (A 573)–Bad Neuenahr-O

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bautyp</th>
<th>Kosten1)</th>
<th>Länge</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>04KK</td>
<td>49,2</td>
<td>1,8</td>
<td></td>
<td>1,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**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
C.11.12 Saarland


Die Umgehung Besseringen beginnt mit einem Kreisverkehrsschütz 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 Steigungsränge wurde ein zusätzlicher Fahrstreifen integriert. Die Neubaustrecke liegt abschnittsweise in der Wasserschutz-

### Tabelle 40 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrs weg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten- dem BPl</th>
<th>Kosten 1) (Mio. €)</th>
<th>Länge 2) (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben 3)</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013 4)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 51 OU Besseringen</td>
<td>02KK</td>
<td>27,7</td>
<td>3,6</td>
<td>3,6</td>
<td>3,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

### C.11.13 Sachsen


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.

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.


### Tabelle 41 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen

Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrswege</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß geltenden BPl</th>
<th>Kosten(^1)) (Mio. €)</th>
<th>Länge von Baubeginn bis Ende 2012 (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben bis Ende 2012</th>
<th>Im Bau bis Ende 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 72; Bayerisches Vogtland-Leipzig</td>
<td>AS Rochlitz (B 175)—AS Frohburg (B 7n), BA 3.1</td>
<td>04KB</td>
<td>116,6</td>
<td>14,5</td>
<td>14,5</td>
<td>14,5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Frohburg (B 7n)—AS Borna-S (B 95), BA 3.2</td>
<td>04KB</td>
<td>87,8</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Borna-N (B 95)—AS Rötha (B 95); BA 5.1</td>
<td>04KB</td>
<td>102,6</td>
<td>9,5</td>
<td>9,5</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td>204,4</td>
<td>20,5</td>
<td>20,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td>9,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraßen – Neubaub- und Erweiterungsstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 174</td>
<td>Verlegung Gornau–Chemnitz</td>
<td>04KB</td>
<td>35,8</td>
<td>4,7</td>
<td>4,7</td>
<td>4,7</td>
</tr>
<tr>
<td>B 178</td>
<td>Niederoderwitz–Obercunnersdorf; BA 3.2</td>
<td>02KK</td>
<td>59,3</td>
<td>10,2</td>
<td>10,2</td>
<td>10,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td>59,3</td>
<td>10,2</td>
<td>10,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td></td>
<td>35,8</td>
<td>4,7</td>
<td>4,7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 96</td>
<td>Westtangente Bautzen</td>
<td>02KK</td>
<td>36,0</td>
<td>2,9</td>
<td>2,9</td>
<td>2,9</td>
</tr>
<tr>
<td>B 107</td>
<td>OU Grimma (im Berichtsjahr keine Bauleistung)</td>
<td>02KK</td>
<td>27,3</td>
<td>10,4</td>
<td>5,3</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 169</td>
<td>OU Göltzschtal</td>
<td>02KK</td>
<td>46,4</td>
<td>10,4</td>
<td>4,3</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>B 173</td>
<td>OU Flöha (im Berichtsjahr keine Bauleistung)</td>
<td>02KK</td>
<td>75,2</td>
<td>5,8</td>
<td>4,2</td>
<td>4,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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.


Der Bau wurde mit Mitteln aus dem infolge des August-Hochwassers 2002 vom Bund eingerichteten Aufbauhilfefonds für Hochwasserschäden am Bundesfernstraßennetz unterstützt.

Tabelle 42 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrsweg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp [1]) gemäß gelten-dem BPl</th>
<th>Kosten (Mio. €) [1])</th>
<th>Länge für den Verkehr freigegeben (km)</th>
<th>Für den Verkehr freigegeben von Baubeginn bis Ende 2013</th>
<th>Davon in 2013</th>
<th>Im Bau bis Ende 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 14; Magdeburg–Wittenberge–Schwerin</td>
<td>AS Wolmirstedt–AS Colbitz; BA 1.2</td>
<td>04KB</td>
<td>53,4</td>
<td>5,7</td>
<td>5,7</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 71; Schweinfurt–Sangerhausen</td>
<td>LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)</td>
<td>04KB</td>
<td>59,6</td>
<td>4,9</td>
<td>4,9</td>
<td>4,9</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Insgesamt
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt

1 VKE viersstreifig

59,6 4,9 4,9

– im Bau

2 VKE viersstreifig

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.


Tabelle 43  Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 21; Stolpe–Kiel</td>
<td>Stolpe–Netzelsee</td>
<td>24KB</td>
<td>51,4</td>
<td>5,9</td>
<td></td>
<td>5,9</td>
</tr>
<tr>
<td>A 23; Hamburg–Heide</td>
<td>AS Itzehoe-S–AS Itzehoe-N</td>
<td>24KB</td>
<td>94,1</td>
<td>7,5</td>
<td></td>
<td>7,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>13,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 207</td>
<td>Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck); 2. BA</td>
<td>02KK</td>
<td>24,9</td>
<td>5,0</td>
<td></td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 104</td>
<td>OU Schlutup; 2. BA</td>
<td>02KK</td>
<td>8,0</td>
<td>2,0</td>
<td></td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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.

Tabelle 44  Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße, Verkehrs weg</th>
<th>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)</th>
<th>Bautyp gemäß gelten dem BPI</th>
<th>Kosten 1) (Mio. €)</th>
<th>Länge für den Verkehr freigegeben (km)</th>
<th>Im Bau von Bau- beginn bis Ende 2013</th>
<th>Davon in 2013 (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BAB-Neubaustrecken</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 71; Schweinfurt–Sangerhausen</td>
<td>AS Sömmerda-O (B 176) (o)–Prov. AS B 85 (o)</td>
<td>04KB</td>
<td>76,1</td>
<td>11,3</td>
<td></td>
<td>11,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Heldrungen–AS Artern (B 86)</td>
<td>04KB</td>
<td>90,7</td>
<td>8,7</td>
<td>8,7</td>
<td>8,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Artern–LGr TH/ST</td>
<td>04KB</td>
<td>51,0</td>
<td>4,3</td>
<td>4,3</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</td>
<td>2 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td>143,8</td>
<td>13,0</td>
<td>2</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td>1 VKE vierstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 4; Aachen–Görlitz</td>
<td>ö Magdala–w AS Jena-Göschwitz</td>
<td>46KB</td>
<td>371,3</td>
<td>11,8</td>
<td></td>
<td>11,8</td>
</tr>
<tr>
<td>A 9; München–Berlin</td>
<td>AS Schleiz–AS Dittersdorf 2)</td>
<td>46KB</td>
<td>6,8</td>
<td>9,0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AS Dittersdorf–AS Triptis 3)</td>
<td>46KB</td>
<td>9,0</td>
<td>10,0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td>3 VKE sechsstreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>30,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsumgehungen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 19</td>
<td>OU Fambach und Wernhausen-Niederschmal- kaden</td>
<td>02KK</td>
<td>23,4</td>
<td>3,9</td>
<td></td>
<td>3,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>– im Bau</td>
<td>1 VKE zweistreifig</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.
### Legende

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bestehendes Netz</th>
<th>Streifigkeiten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Bauleistungen</strong></td>
<td><strong>Bundesautobahnen (Nummer der BAB)</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Ende 2000 in Verkehr(^1)</td>
<td>In Verkehr: Neubau (^1)</td>
</tr>
<tr>
<td>In den Jahren 2001 bis 2011 für den Verkehr freigegeben</td>
<td>1. Fahrhahn</td>
</tr>
<tr>
<td>Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben</td>
<td>4 streifig</td>
</tr>
<tr>
<td>Ende des Berichtsjahres in Bau</td>
<td>6 streifig</td>
</tr>
<tr>
<td>Erweiterung (^1)</td>
<td>8 streifig und mehrstreifig</td>
</tr>
<tr>
<td>(^1) unter Einschluss der in den Bundesfernstraßen bis zum Ende des Berichtsjahres vollzogenen Wohntüren (Au-, Ab- und Umfahrten)</td>
<td>Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Erweiterung von 4 auf 8 Fahrstreifen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Erweiterung von 6 auf 8 Fahrstreifen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Große Ingenieurbaubeweke

- Brücke
- Tunnel
- Trog
- Lärmschutz

#### Autobahnmeistereien

- Chemnitz (E)
- Gailinger (N)
- T Höllenstädte (E)
- R Fläming (N)

\(^{1}\) Einführung, siehe Definition der Bauleistungen und Dpringungen

### Bedarfsplan für die Bundesstraßen \(^{1}\)

#### Vordringlicher Bedarf

- Lauferne und fest disponierte Vorhaben
- ... mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB \(^2\)

#### Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB)\(^*\)

- ... sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag \(^3\)
- ... mit festgestecktem hohen ökologischen Risiko \(^3\)

\(^{1}\) gem. § 90 AwStG vom 4. Oktober 2004

\(^{2}\) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenscheiden als Anlage zum Bundesbauplatz sind die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.

\(^{3}\) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenscheiden als Anlage zum Bundesbauplatz sind die Vorhaben des Weiteren Bedarfs.

### Bundesgrenze

#### Landesgrenze

#### Flüsse (Gewässer)

#### Wohnplätze

- über 25.000 Einwohner
- bis 25.000 Einwohner

#### Wahlkreise

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wahlkreis</th>
<th>Wahlkreis-Nr.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>45</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Maßstab 1:500.000

<table>
<thead>
<tr>
<th>0</th>
<th>5.0</th>
<th>10</th>
<th>20</th>
</tr>
</thead>
</table>

Fernstraßen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland

Linienführung und Darstellung entsprechend der Karte "Bundesfernstraßen in Deutschland" Stand 1. Januar 2009
Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012

Übersicht Blattschnitte
OSTSEE

MECKLENBURG
Deutscher Bundestag – 18. Wahlperiode – 263 –

Drucksache 18/5520
D. Bundeswasserstraßen

D.1 Allgemeines

D.1.1 Gesetzliche Grundlagen


D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen


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 See- und Schifffahrtskanäle. 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 Schiffs- 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.


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 (Aachen), 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, Hebwerke sowie Bauhöfe. Weiterhin gehören folgende Oberbehörden/Anstalten zur WSV:

- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz.


D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschiffahrt 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,

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.


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


Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören

– die Fortsetzung der begonnenen Ersatz-, Aus- und Neubauvorhaben,
– Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

ERHALTUNG DER BUNDESWASSERSTRASSEN


Aufgrund von Preissteigerungen und akkumulierendem Nachholbedarf sind diese Werte tendenziell weiter ansteigend. Der finanzielle Spielraum für geplante Ausbaumaßnahmen wird entsprechend geringer.


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. €.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle 45 Bundeswasserstraßenprojekte</th>
<th>Ausgaben (Mio. €)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>gesamt</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 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 |

### 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:


Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2010;
– Baubeginn am 17.04.2012;
– Inbetriebnahme vgl. rund sieben Jahre nach Baubeginn.

Laufende Aktivitäten 2013:

– Detailplanung, Erstellung der Vergabeunterlagen.

Gesamtausgaben: 540 Mio. €
davon
– 2013: 7 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 See- schifffahrtsstraße 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: 10 Mio. €,
D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser

Verkehrsfunktion:
- Leistungsfähiger Anschluss der niedersächsischen und bremsischen Seehäfen an der Unterweser an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausba Ziel/Projektstand:
- Verkehr von Massengutschiffen (Getreide, Futtermittel, Stahl, Erz) mit max. tideabhängigen Abladetiefgang von
  - 12,80 m bis Brake,
  - 11,10 m bis Bremen.

Termine/Planungsstand:
- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser

Verkehrsfunction:

- 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.

- Laufendes Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Bundesverwaltungsgericht.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,

- Laufende Aktivitäten 2013:

Gesamtausgaben: 30 Mio. €,

- davon:

  - 2013: 0 Mio. €,
  - nach 2013: 27 Mio. €.
**Verkehrsfunktion:**


**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:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Jahr</th>
<th>Betrag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2013</td>
<td>5 Mio. €</td>
</tr>
<tr>
<td>nach 2013</td>
<td>141 Mio. €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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,

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. €,
D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal

Verkehrsfunktion:


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:


Laufende Aktivitäten 2013:

- Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks 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.
– 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.

Termine/Planungsstand:
– Güterschiffe (85 m Länge, 9,5 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2009,

Gesamtausgaben: 2065 Mio. €, davon
– 2013: 5 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 Südoststrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bis zum Abzweig in den Mittellandkanal.

- 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.

Termine/Planungsstand:

- Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2007,

Laufende Aktivitäten 2013:

- DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen inkl. Brückenanpassungen,
- Im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzinvestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

Termine/Planungsstand:

- Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2007,

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 Rheinbeckenflüssen 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,
– Fahrtrinnentiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke
  o BGr DE/NL–Krefeld 2,8 m,
  o Krefeld–Köln 2,8 m,
  o Köln–Koblenz 2,5 m,
  o Koblenz–Iffezheim 2,1 m
    (Gebirgsstrecke Kaub–Budenheim 1,9 m),
  o Iffezheim–BGr D/CH 3,5 m,
– engstellenorientierte Optimierung der Schiffsfahrts- 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. €,
D.3.2.7 Mosel

Verkehrsfunction:
- 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 zweier Schleusenkammern an den 10 Moselaustufen 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,

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 Vorhänge in Trier als vorgezogene Maßnahme zum Bau der 2. Schleusenkammer,
- Bau von Liegestellen.

Gesamtausgaben: 540 Mio. €,
- davon: 11 Mio. €, 2013,
Deutscher Bundestag – 18. Wahlperiode – 307 –

Drucksache 18/5520

D.3.2.8 Neckar

Verkehrsfunktion:

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.

Laufende Aktivitäten 2013:
– Planungen für die Verlängerung der Schleusen
– Grundinstandsetzungsmaßnahmen
– Grundinstandsetzung Wehr Untertürkheim
– Grundinstandsetzung Wehr Horkheim.

Gesamtausgaben: 922 Mio. €,
   davon
   – 2013: 19 Mio. €,

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.
D.3.2.9  Main-Donau-Wasserstraße

Verkehrsfunktion:


Ausba Ziel/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,

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. €,
D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe

Verkehrsfunction:
- 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:

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,

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:

Gesamtausgaben: 2.407 Mio. €,
davon
– 2013: 63 Mio. €,
D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)

Verkehrsfunktion:

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.
- Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Baudurchführung im Zuge von Dammnachsorge- maßnahmen,
- Schleuse Spandau 2002,
- Neubau des Schiffsbewerks Niederfinow bis 2015/2016,

Termine/Planungsstand:
- Streckenausbau: Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) und SV nach 2015,

Laufende Aktivitäten 2013:
- Bau Schiffsbewerk Niederfinow,
- Dammnachsorgearbeiten.

Gesamtausgaben: 711 Mio. €, davon
- 2013: 50 Mio. €,
- nach 2013: 373 Mio. €.