

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012

#### Inhaltsverzeichnis

|  | Seite |
|--|-------|
| <b>Zusammenfassung</b> .....   | 1     |
| <b>A Verkehrsträgerübergreifende Informationen</b> .....                                       | 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<br>des Bundes (IRP) ..... | 7     |
| A.3.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit .....  | 8     |
| A.3.4 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH<br>(DEGES) .....                     | 13    |
| A.3.5 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) .....                              | 14    |
| A.3.6 Infrastrukturbeschleunigungsprogramme .....  | 15    |
| A.3.7 Finanzierungsprogramme der EU .....  | 16    |
| A.3.8 Verkehrsinvestitionen 2012 .....   | 18    |
| <b>B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes</b> .....   | 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    |

|        | Seite  |     |
|--------|--|-----|
| B.2.6  | Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten .....                       | 23  |
| B.2.7  | Vorhaben im internationalen Zusammenhang .....   | 23  |
| B.2.8  | Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union .....                          | 25  |
| B.3    | Gesamtbauleistung bis zum 31.12.2011 .....   | 26  |
| B.4    | Laufende und fest disponierte Vorhaben .....   | 33  |
| 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 .....  | 39  |
| B.4.4  | Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe) .....                                    | 41  |
| B.4.5  | Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte .....  | 45  |
| B.4.6  | Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe) .....                             | 46  |
| B.4.7  | Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel .....  | 47  |
| B.4.8  | Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1) .....                                      | 48  |
| B.4.9  | Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2) ..                                   | 51  |
| B.4.10 | Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden (VDE Nr. 9) .....   | 54  |
| B.4.11 | Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz .....                  | 57  |
| B.4.12 | Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden .....                          | 60  |
| B.4.13 | Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze DE/PL ....                                   | 65  |
| B.4.14 | Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen .....   | 68  |
| B.4.15 | Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach .....  | 70  |
| B.4.16 | Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier .....                             | 72  |
| B.4.17 | Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim .....  | 75  |
| B.4.18 | Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main .....   | 77  |
| B.4.19 | Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg .....  | 79  |
| B.4.20 | Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe) ...                                   | 82  |
| B.4.21 | Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 2. Baustufe) .....                     | 84  |
| B.4.22 | Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München .....                                       | 86  |
| B.4.23 | Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1 Baustufe)                                     | 90  |
| B.4.24 | Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe) .....           | 92  |
| B.4.25 | Projekt Nr. 26a – Kombiniertes Verkehr (1. Stufe) .....  | 96  |
| B.4.26 | Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe) .....   | 99  |
| B.4.27 | Projekt Nr. 27a – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Dresden, Erfurt, Halle/ Leipzig, Magdeburg) ..... | 101 |
| B.4.28 | Projekt Nr. 27b – Ausbau des Knotens Berlin .....  | 107 |

|         | Seite   |
|---------|---|
| B.5     | Neue Vorhaben ..... 113   |
| B.5.1   | Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck ..... 115  |
| B.5.2   | Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe ..... 117   |
| B.5.3   | Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–<br>Uelzen ..... 118  |
| B.5.4   | Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover ..... 121   |
| B.5.5   | Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden ..... 124  |
| B.5.6   | Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal ..... 125  |
| B.5.7   | Projekt Nr. 7 – Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze ..... 127   |
| B.5.8   | Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke<br>Oebisfelde–Staaken) ..... 128  |
| B.5.9   | Projekt Nr. 9 – ABS (Amsterdam–) Grenze DE/NL–Emmerich–<br>Oberhausen (1. Baustufe) ..... 129                                 |
| B.5.10  | Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe) ..... 130   |
| B.5.11  | Projekt Nr. 11 – ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze DE/PL ..... 131   |
| B.5.12  | Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt ..... 132  |
| B.5.13  | Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar ..... 134  |
| B.5.14  | Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Marktredwitz–<br>Reichenbach/Grenze DE/CZ (–Prag) ..... 136                                     |
| B.5.15  | Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz ..... 138  |
| B.5.16  | Projekt Nr. 19 – ABS (Venlo–) Grenze DE/NL–Kaldenkirchen–<br>Viersen/Rheydt–Rheydt–Odenkirchen ..... 140                      |
| B.5.17  | Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten<br>zwischen Köln und Dortmund Rhein-Ruhr-Express (RRX) ..... 141 |
| B.5.18  | Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund) ..... 142  |
| B.5.19  | Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg ..... 143   |
| B.5.20  | Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz ..... 144   |
| B.5.21  | Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe) ..... 146   |
| B.5.22  | Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH ..... 147  |
| B.5.23  | Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze DE/AT ..... 149  |
| B.5.24  | Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe: Frankfurt/Main,<br>Mannheim, München, Bremen, Hamburg) ..... 152                |
| B.5.25  | Projekt Nr. 29a – Kombiniertes Verkehr (2. Stufe) ..... 159   |
| B.5.26  | Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe ..... 161  |
| B.5.27  | Projekt Nr. 31 – ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden ..... 163  |
| B.6     | Entwicklung des bestehenden Schienennetzes ..... 164  |
| B.6.1   | Investitionen ..... 164   |
| B.6.1.1 | Finanzielle Mittel ..... 164  |
| B.6.1.2 | Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU ..... 164   |
| B.6.2   | Instandhaltung der EIU ..... 165  |
| B.6.3   | Netzgrößenentwicklung ..... 166   |

|          | Seite   |
|----------|---|
| B.7      | Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG ..... 168  |
| B.7.1    | Lärmsanierungsprogramm ..... 168  |
| B.7.1.1  | Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden<br>Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ..... 168 |
| B.7.1.2  | Aktiver/Passiver Lärmschutz ..... 168   |
| B.7.2    | KV-Drittförderung ..... 169   |
| B.7.3    | Gleisanschlussprogramm ..... 169  |
| B.7.4    | Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahn-<br>kreuzungsgesetz ..... 170                        |
| <b>C</b> | <b>Bundesfernstraßen</b> ..... 171  |
| C.1      | Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand ..... 171                                      |
| C.1.1    | Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes ..... 171  |
| C.1.2    | Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung) ..... 171  |
| C.1.3    | Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen ..... 174   |
| C.2      | Investitionen ..... 177   |
| C.2.1    | Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ..... 177   |
| C.2.2    | Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – Kapitel 1210 und<br>Kapitel 1202 (Maut) ..... 178                  |
| C.2.3    | Bundeshaushalt 2013 ..... 181   |
| C.2.4    | Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben) ..... 181  |
| C.2.4.1  | Bundesfernstraßen ..... 181   |
| C.2.4.2  | Ingenieurbauwerke ..... 181   |
| C.2.5    | Finanzierungsprogramme der EU ..... 181   |
| C.2.5.1  | EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 –<br>Teil Straße ..... 181                              |
| C.2.5.2  | Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze –<br>Teil Straße ..... 182                             |
| C.3      | Bauleistungen Gesamtübersicht ..... 183   |
| C.3.1    | Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen ..... 184   |
| C.3.2    | Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich<br>Ortsumgehungen, Radwegebau ..... 190           |
| C.3.3    | Ingenieurbauwerke ..... 190   |
| C.3.3.1  | Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von<br>Bundesautobahnen – Neubaustrecken ..... 190           |
| C.3.3.2  | Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von<br>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken ..... 192         |
| C.3.3.3  | Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von<br>Bundesstraßen ..... 194                               |

|         | Seite   |
|---------|---|
| C.4     | Erhaltung ..... 197   |
| C.4.1   | Zustand der Straßeninfrastruktur ..... 197                                    |
| C.4.2   | Zustand der Ingenieurbauwerke ..... 199                                       |
| C.4.3   | Systematische Brückenertüchtigung ..... 202                                   |
| C.4.4   | Sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln ..... 203                |
| C.5     | Betrieb ..... 204   |
| C.5.1   | Ausgaben ..... 204  |
| C.5.2   | Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen ..... 204                           |
| C.5.3   | Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien) ..... 204                   |
| C.6     | Nebenbetriebe an Bundesautobahnen ..... 205                                   |
| C.6.1   | Rastanlagen ..... 205   |
| C.6.2   | Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen ..... 206                         |
| C.7     | Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im<br>Bundesfernstraßenbau ..... 207 |
| C.7.1   | Betreibermodelle ..... 207  |
| C.7.2   | Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau ..... 209                        |
| C.8     | Straßenverkehrstelematik ..... 210  |
| C.9     | Umweltschutz ..... 211  |
| C.9.1   | Lärmschutz, Lärmsanierung/Lärmvorsorge ..... 211                              |
| C.9.2   | Naturschutz und Landschaftspflege ..... 211                                   |
| C.10    | Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen ... 212              |
| C.11    | Bauleistungen nach Bundesländern ..... 212                                    |
| C.11.1  | Baden-Württemberg ..... 213   |
| C.11.2  | Bayern ..... 216  |
| C.11.3  | Berlin ..... 219  |
| C.11.4  | Brandenburg ..... 219   |
| C.11.5  | Bremen ..... 221  |
| C.11.6  | Hamburg ..... 221   |
| C.11.7  | Hessen ..... 221  |
| C.11.8  | Mecklenburg-Vorpommern ..... 224  |
| C.11.9  | Niedersachsen ..... 225   |
| C.11.10 | Nordrhein-Westfalen ..... 228   |
| C.11.11 | Rheinland-Pfalz ..... 231   |
| C.11.12 | Saarland ..... 233  |
| C.11.13 | Sachsen ..... 234   |
| C.11.14 | Sachsen-Anhalt ..... 236  |
| C.11.15 | Schleswig-Holstein ..... 238  |
| C.11.16 | Thüringen ..... 239   |
| C.11.17 | Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012“ . 241            |

|   | Seite |
|---|-------|
| <b>D Bundeswasserstraßen</b> .....  | 291   |
| D.1 Allgemeines .....   | 291   |
| D.1.1 Gesetzliche Grundlagen .....  | 291   |
| D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen .....  | 291   |
| D.1.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt .....  | 292   |
| D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes .....   | 292   |
| D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße .....  | 292   |
| D.1.5 Umwelt .....  | 293   |
| D.1.6 Forschung .....   | 293   |
| D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen .....  | 293   |
| D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt .....   | 293   |
| D.2.2 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 –<br>Teil Wasserstraße .....  | 294   |
| D.2.3 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze –<br>Teil Wasserstraße .....   | 294   |
| D.3 Bundeswasserstraßenprojekte .....   | 295   |
| D.3.1 Seeschifffahrtsstraßen .....  | 297   |
| D.3.1.1 Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals<br>in Brunsbüttel .....  | 297   |
| D.3.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals .....   | 298   |
| D.3.1.3 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe .....  | 299   |
| D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser .....  | 300   |
| D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser .....  | 301   |
| D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen .....   | 302   |
| D.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke) .....  | 302   |
| D.3.2.2 Mittellandkanal .....   | 303   |
| D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal .....  | 304   |
| D.3.2.4 Mittelweser .....   | 305   |
| D.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz .....   | 306   |
| D.3.2.6 Rhein .....   | 307   |
| D.3.2.7 Mosel .....   | 308   |
| D.3.2.8 Neckar .....  | 309   |
| D.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße .....   | 310   |
| D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe .....   | 311   |
| D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere<br>Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße,<br>Westhafenkanal (VDE Nr. 17) ..... | 312   |
| D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) .....  | 313   |

**Abbildungsverzeichnis**

|              | Seite  |
|--------------|--|
| Abbildung 1  | Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße ..... 12  |
| Abbildung 2  | Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des<br>Bedarfsplans Schiene ..... 32   |
| Abbildung 3  | Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten<br>Verkehrs ..... 96   |
| Abbildung 4  | Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes ..... 173  |
| Abbildung 5  | Entwicklung des Kfz-Bestandes ..... 175  |
| Abbildung 6  | Verkehrsstärkenentwicklung (DTV)<br>auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen<br>Bundesstraßen ..... 176                       |
| Abbildung 7  | Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den<br>Bundesfernstraßen ..... 177  |
| Abbildung 8  | Haushalt 2012 – IST-Ausgaben ..... 180   |
| Abbildung 9  | Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen ..... 189  |
| Abbildung 10 | Substanzwert Fahrbahnoberflächen der<br>Bundesautobahnen (Zustandserfassung und<br>-bewertung 2009/2010)..... 198                    |
| Abbildung 11 | Substanzwert Fahrbahnoberflächen der<br>Bundesstraßen (Zustandserfassung und<br>-bewertung 2009/2010) ..... 199                      |
| Abbildung 12 | Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen<br>(Zustandsnoten nach Brückenflächen der<br>Teilbauwerke in %, Stand 01.09.2012) ..... 200 |
| Abbildung 13 | Karte der Bundeswasserstraßen ..... 296  |

**Tabellenverzeichnis**

|            | Seite   |
|------------|---|
| Tabelle 1  | Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ..... 8   |
| Tabelle 2  | Mittelaufteilung des Infrastruktur-<br>beschleunigungsprogramms I ..... 15                      |
| Tabelle 3  | Mittelaufteilung des Infrastruktur-<br>beschleunigungsprogramms II ..... 16                     |
| Tabelle 4  | Verkehrsinvestitionen im Jahr 2012 ..... 19   |
| Tabelle 5  | Stand Internationale Projekte – Schiene ..... 24  |
| Tabelle 6  | TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des<br>Mehrjahresprogramms ..... 25                       |
| Tabelle 7  | Gesamtbauleistungen Schiene – laufende und fest<br>disponierte Vorhaben ..... 27                |
| Tabelle 8  | Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben ..... 29  |
| Tabelle 9  | Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest<br>disponierte Vorhaben ..... 33              |
| Tabelle 10 | Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben ..... 113   |
| Tabelle 11 | Streckennetz der Eisenbahninfrastruktur-<br>unternehmen des Bundes ..... 166                    |
| Tabelle 12 | Inbetriebnahme/ Wiederinbetriebnahme von<br>Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2011 ..... 166       |
| Tabelle 13 | Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken ..... 167  |
| Tabelle 14 | Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2012 ..... 167                                   |
| Tabelle 15 | Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2012 ..... 170   |
| Tabelle 16 | Straßennetzlängen ..... 172   |
| Tabelle 17 | Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950 ..... 172                                     |
| Tabelle 18 | Kfz-Bestand ..... 174   |
| Tabelle 19 | Verkehrsstärken ..... 175   |
| Tabelle 20 | Jahresfahrleistungen ..... 176  |
| Tabelle 21 | Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – IST-Ausgaben ..... 178                                     |
| Tabelle 22 | Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – Verteilung der<br>Ausgaben auf die Länder ..... 179        |
| Tabelle 23 | Gesamtübersicht der Bauleistungen auf<br>Bundesfernstraßen im Jahr 2012 ..... 183               |
| Tabelle 24 | Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen ..... 184   |
| Tabelle 25 | Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von<br>Bundesautobahnen – Neubaustrecken ..... 190   |
| Tabelle 26 | Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von<br>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken ..... 192 |



|            | Seite  |
|------------|--|
| Tabelle 27 | Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von<br>Bundesstraßen ..... 194            |
| Tabelle 28 | Große Instandsetzungsmaßnahmen an<br>Ingenieurbauwerken ..... 201                    |
| Tabelle 29 | Tankstellen, Raststätten und Motels an<br>Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) ..... 205 |
| Tabelle 30 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Baden-Württemberg ..... 214            |
| Tabelle 31 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern ..... 217                          |
| Tabelle 32 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin ..... 219                          |
| Tabelle 33 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Brandenburg ..... 220                  |
| Tabelle 34 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen ..... 221                          |
| Tabelle 35 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen ..... 222                          |
| Tabelle 36 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Mecklenburg-Vorpommern ..... 225       |
| Tabelle 37 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Niedersachsen ..... 226                |
| Tabelle 38 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Nordrhein-Westfalen ..... 229          |
| Tabelle 39 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Rheinland-Pfalz ..... 232              |
| Tabelle 40 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im<br>Saarland ..... 234                     |
| Tabelle 41 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen ..... 235                         |
| Tabelle 42 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Sachsen-Anhalt ..... 237               |
| Tabelle 43 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Schleswig-Holstein ..... 238           |
| Tabelle 44 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in<br>Thüringen ..... 239                    |
| Tabelle 45 | Bundeswasserstraßenprojekte ..... 295  |

**Abkürzungsverzeichnis**

|               |   |
|---------------|---|
| (a)           | ausschließlich  |
| ABMG          | Autobahnmautgesetz  |
| ABS           | Ausbaustrecke   |
| Abzw          | Abzweigstelle   |
| AD            | Autobahndreieck   |
| AEG           | Allgemeines Eisenbahngesetz   |
| AK            | Autobahnkreuz   |
| AM            | Autobahnmeisterei   |
| APV           | Anpassungsvereinbarung  |
| ARA-Häfen     | Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen   |
| AS            | Anschlussstelle   |
| ASM           | Autobahn- und Straßenmeisterei  |
| ASP           | Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007   |
| AT            | Österreich  |
| BA            | Bauabschnitt  |
| BAB           | Bundesautobahn  |
| BAR           | Berliner Außenring  |
| BAS           | Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege   |
| BASt          | Bundesanstalt für Straßenwesen  |
| Bau-km        | Bau-Kilometer   |
| BAW           | Bundesanstalt für Wasserbau   |
| BB            | Brandenburg   |
| BE            | Belgien, Berlin   |
| BER           | Flughafen Berlin-Brandenburg  |
| Bf            | Bahnhof   |
| BfG           | Bundesanstalt für Gewässerkunde   |
| Bft           | Bahnhofsteil  |
| BGBI          | Bundesgesetzblatt   |
| BGr           | Bundesgrenze  |
| BHH           | Bundshaushalt   |
| BImSchG       | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| (24.) BImSchV | (Vierundzwanzigste) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes   |
| BIP           | Brutto-Inlandsprodukt   |
| BKZ           | Baukostenzuschuss   |
| BMS           | Bauwerk-Management-System   |
| BMVBS         | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung   |
| BMVI          | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  |
| BPl           | Bedarfsplan   |
| BSWAG         | Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz (alte Abkürzung: BSchwAG)   |
| BSH           | Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie   |
| BÜ            | Bahnübergang  |

|              |  |
|--------------|--|
| bvM          | bauvorbereitende Maßnahmen   |
| BVWP         | Bundesverkehrswegeplan   |
| BW           | Baden-Württemberg  |
| BY           | Bayern   |
| BZ           | Betriebszentrale   |
| CH           | Schweiz  |
| CZ           | Tschechien   |
| DB AG        | Deutsche Bahn Aktiengesellschaft   |
| DBGrG        | Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz                        |
| DEGES        | Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH  |
| DEK          | Dortmund-Ems-Kanal   |
| DIW          | Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung  |
| DK           | Dänemark   |
| DTV          | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke  |
| DWD          | Deutscher Wetterdienst   |
| (E)          | Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung   |
| (e)          | einschließlich   |
| EBA          | Eisenbahn-Bundesamt  |
| EBO          | Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung  |
| EdB          | Eisenbahnen des Bundes   |
| EFRE         | Europäischer Fonds für regionale Entwicklung   |
| EIU          | Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes   |
| EKrG         | Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz  |
| ENeuOG       | Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – Eisenbahnneuordnungsgesetz   |
| ESF          | Europäischer Sozialfonds   |
| ESK          | Elbe-Seitenkanal   |
| ESTW         | Elektronisches Stellwerk   |
| ESTW-A       | abgesetzter Stellrechner   |
| ESTW-UZ      | Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks  |
| ETCS         | European Train Control System  |
| EÜ           | Eisenbahnüberführung   |
| EVU          | Eisenbahnverkehrsunternehmen   |
| Fb           | Fahrbahn   |
| FinVe        | Finanzierungsvereinbarung  |
| FR           | Frankreich   |
| FSS          | Frostschuttschicht   |
| FStrPrivFinG | Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz |
| FÜ           | Fußgängerüberführung   |
| FuB          | Fern- und Ballungsnetz   |
| Gbf          | Güterbahnhof   |
| gepl.        | geplant  |
| GG           | Grundgesetz  |
| GIW          | gleichmäßiger Wasserstand  |
| GMS          | Großmotorschiff  |

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

|                 |  |
|-----------------|--|
| NL              | Niederlande  |
| NOK             | Nord-Ostsee-Kanal  |
| NV              | Nahverkehr   |
| NW              | Nordrhein-Westfalen  |
| (o)             | ohne Knoten  |
| O, ö            | Ost, östlich   |
| OLA             | Oberleitungsanlage   |
| OP              | Operationelles Programm  |
| ÖPP             | Öffentlich-Private Partnerschaft (-en)   |
| ÖSPV            | öffentlicher Straßenpersonenverkehr  |
| OU              | Ortsumgehung   |
| PBKAL           | Paris–Brüssel–Köln/Frankfurt–Amsterdam–London  |
| PFA             | Planfeststellungsabschnitt   |
| PFB             | Planfeststellungsbeschluss   |
| Pkm             | Personenkilometer  |
| PL              | Polen  |
| Post-Panmax     | Schiffsgrößenbezeichnung – Schiff ist für den Panamakanal zu groß                        |
| PSS             | Planumsschutzschicht   |
| R               | Raststätte   |
| RABT 2006       | Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27.04.2006        |
| Rbf             | Rangierbahnhof   |
| RDS/TMC         | Radio Data System/Traffic Message Channel – Daten für Verkehrsinformationen über Hörfunk |
| Re 200 (Re 250) | Oberleitungsregelbauart für $v_{\max} = 200$ km/h (250 km/h)                             |
| RNW             | Regulierungs-Niedrigwasserstand  |
| Ro-Ro           | Roll-on-Roll-off – mit Lkw befahrbare Frachtschiffe                                      |
| RP              | Rheinland-Pfalz  |
| S, s            | Süd, südlich   |
| SFS             | Schnellfahrstrecke   |
| SGV             | Schienengüterverkehr   |
| SH              | Schleswig-Holstein   |
| SHHV            | Seehafen-Hinterlandverkehr   |
| SHW             | Schiffshebewerk  |
| SL              | Saarland   |
| SM              | Straßenmeisterei   |
| SN              | Sachsen  |
| SPFV            | Schienenpersonenfernverkehr  |
| SPNV            | Schienenpersonennahverkehr   |
| ST              | Sachsen-Anhalt   |
| StA             | Streckenabschnitt  |
| Str.            | Strecke  |
| Str-km          | Streckenkilometer  |
| SÜ              | Straßenüberführung   |
| SV              | Sammelvereinbarung,<br>Schwerverkehr,<br>Schubverband                                    |
| t               | Tonne  |

|            |   |
|------------|---|
| T          | Tankstelle  |
| TEN        | Transeuropäische Netze  |
| TGr        | Titelgruppe   |
| TH         | Thüringen   |
| tkm        | Tonnenkilometer   |
| TSD        | Tausend   |
| Ubf        | Umschlagbahnhof   |
| Uw         | Unterwerk   |
| v          | Geschwindigkeit   |
| VB         | Vordringlicher Bedarf   |
| VDE        | Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit   |
| VIFG       | Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH  |
| VIFGG      | Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz   |
| VKE        | Verkehrseinheit   |
| $v_{\max}$ | Höchstgeschwindigkeit   |
| VOB        | Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen  |
| W, w       | West, westlich  |
| WB         | Weiterer Bedarf   |
| WHG        | Wasserhaushaltsgesetz   |
| WSD        | Wasser- und Schifffahrtsdirektion   |
| WSV        | Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes   |
| ZBA        | Zugbildungsanlage   |
| 24KB       | Bautyp gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen:<br>1./2. Stelle: Anzahl der Fahrstreifen vor/ nach dem Ausbau (hier: Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen)<br>3./4. Stelle: Standstreifen vor/nach dem Ausbau (K = kein; B = beidseitig) |

# Zusammenfassung

## ALLGEMEINES

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

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31.12. des Vorjahres.

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

*Soweit in diesem Bericht Sachverhalte dargestellt werden, die sich auf einen späteren Zeitraum als das Berichtsjahr 2012 beziehen, sind sie durch Kursivschrift kenntlich gemacht.*

## BUNDESSCHIENENWEGE

Es wurden im Geschäftsjahr 2012 Verkehrsinvestitionen (Neu- und Ausbau, Erhaltung sowie sonstige Investitionen) mit Bundesmitteln einschließlich der Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I (IBP) sowie EU-Mitteln (EU und EFRE) in Höhe von insgesamt 4.206,9 Mio. Euro für die Finanzierung von Infrastruktur nach BSWAG getätigt. Die bereitgestellten Bundes- und EU-Mittel für die Aus- und Neubauvorhaben nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 1.397,8 Mio. Euro. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2012 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Oldenburg–Wilhelmshaven, Ludwigshafen–

Saarbrücken, Emmerich–Oberhausen, Stuttgart–Ulm–Augsburg, Löhne–Braunschweig–Wolfsburg, Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Berlin–Frankfurt (Oder), Stelle–Lüneburg, Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig / Dresden, Reichenbach–Hof, Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV), Knoten Erfurt, Knoten Halle/Leipzig, Knoten Magdeburg und im Knoten Berlin die Flughafen-anbindung Schönefeld sowie der Umbau Bf Ostkreuz. Die DB AG hat verstärkt Eigenmittel beim Ausbau der ABS Nürnberg–Ingolstadt–München verausgabt.

Weiterhin wurden den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) für Bestandsnetzmaßnahmen Bundesmittel in Höhe von 2.568,9 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Der Einsatz dieser Mittel für Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen dient dem Erhalt der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU. Davon entfällt ein Betrag in Höhe von 2.500 Mio. Euro auf die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die der Bund mit der DB AG geschlossen hat. Der vertragsgemäße Einsatz dieser Bundesmittel wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und einen vom Bund beauftragten Infrastrukturwirtschaftsprüfer überprüft. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich auch einen Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Dieser wurde 2012 nach Angaben der DB AG überschritten und betrug 597,0 Mio. Euro. Diese Angabe wird durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG bestätigt.

Für das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im Jahr 2012 Bundesmittel in Höhe von rund 31,6 Mio. Euro bereitgestellt.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2012 Bundesmittel in Höhe von rund 31,5 Mio. Euro im Rahmen des IBP I für Investitionen in die Schienenwege zur Verfügung gestellt.

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

Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird. Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2012 für das so genannte Bundesdrittel bereitgestellten Mitteln insgesamt rund 82,3 Mio. Euro („Sonstige Investitionen“) abgerufen.

Im Rahmen der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie von 1999 bis zum Jahr 2012 über 744 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt; hiervon im Jahr 2012 rd. 94,8 Mio. Euro.

Auf der Grundlage der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen wurden im Bereich Schiene bis Ende 2012 Fördermittel von insgesamt 519,0 Mio. Euro für 46 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 71 Baumaßnahmen) bewilligt. Im Berichtszeitraum ging ein neuer Standort ans Netz.

Im Jahr 2012 wurden insgesamt 17 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 14,282 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 37,119 Mio. Euro auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 05.12.2012 (gültig vom 31.12.2012 bis 31.08.2016) gefördert.

Die Instandhaltungsaufwendungen der EIU für das Bestandsnetz beliefen sich nach eigenen Angaben im IZB 2012 auf rund 1,48 Mrd. Euro für alle EIU.

#### BUNDESFERNSTRASSEN

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPl) 2004 als Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) beinhaltet als Vordringlichen Bedarf (ab 2001) folgende Bauziele:

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

Zur Umsetzung des aktuell gültigen Bedarfsplans wurden bis Ende 2011 nahezu 41 % der Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rund 32 Mrd. Euro realisiert.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. Im Zeitraum 2001–2012 wurden 1.200 km Autobahnen für über 13,1 Mrd. Euro neu gebaut und 990 km für über 8,1 Mrd. Euro auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Insbesondere die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit trug zu dieser positiven Bilanz bei. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 11,0 Mrd. Euro weitere 1.740 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein 280 Ortsumgehungen.

Im Bereich der Bundesfernstraßen ergaben sich im Jahr 2012 IST-Ausgaben in Höhe von rund 6,5 Mrd. Euro, davon rund 5,4 Mrd. Euro an Investitionen.

Für Bauleistungen zur Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung und A-Modelle) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2,2 Mrd. Euro aufgewendet. Auf den Bundesautobahnen wurden damit 35,6 km Neubaustrecken und 95,9 km Erweiterungsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) realisiert. Zudem konnten 89,3 km Bundesstraßen zweistreifig und 15,8 km Bundesstraßen vierstreifig neu gebaut bzw. erweitert werden (einschließlich Ortsumgehungen).

Im Berichtsjahr 2012 wurden bundesweit 18 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 77,0 km vollständig fertig gestellt. 54 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 234,3 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Neben dem Neubau und der Erweiterung der Bundesfernstraßen steht deren Erhaltung zunehmend im Mittelpunkt. Es gilt die Bundesfernstraßen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu erhalten. Hierfür werden jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau



sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2012 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 2,2 Mrd. Euro (einschließlich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm) ausgegeben, davon für Bundesautobahnen rund 1,3 Mrd. Euro und für Bundesstraßen rund 0,9 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden 73 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 216 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden.

Im Jahr 2012 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 187 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 36 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr 24 km Lärmschutzwälle (einschließlich Steilwälle) und 49 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 10.400 m<sup>2</sup> Lärmschutzfenster eingebaut.

Die Verkehrsstärkenentwicklung auf den Bundesfernstraßen sank im Berichtsjahr 2012 leicht ab. Es wurde auf Bundesautobahnen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 47.100 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von rund 14,9 % und auf Bundesstraßen außerorts ein DTV von rund 9.440 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von rund 8,4 % festgestellt.

Die Jahresfahrleistung im gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland (Inländerfahrleistung) betrug im Berichtsjahr 719,3 Mrd. Kfz/km, davon auf Bundesautobahnen 222,0 Mrd. Kfz/km (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 30,9 %) und auf Bundesstraßen außerorts 109,6 Mrd. Kfz/km (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 15,2 %).

#### BUNDESWASSERSTRASSEN

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung sowie Verwaltung ein Gesamtvolumen von 1.850,4 Mio. Euro im Jahr 2012. Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, etc.) in die Bundeswasserstraßen betragen 777,4 Mio. Euro. Davon wurden in die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur 210,3 Mio. Euro und in Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen 450,3 Mio. Euro investiert. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehörten die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben sowie die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

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



# A Verkehrsträgerübergreifende Informationen

## A.1 Einführung

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

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

## A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragtes Forschungskonsortium hat 2007 eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für 2025 vorgelegt. Kernstück der Arbeiten bildete die Erstellung der räumlichen Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose). Die Matrizen dienen als Rahmen und wesentliche Datengrundlage für die Verkehrsprognose und damit für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern und zur Überprüfung der Bedarfspläne.

Aktuelle Soll-Ist-Vergleiche zeigen, dass die Ergebnisse der Verflechtungsprognose 2025 – trotz der Wirtschaftskrise – unter der Voraussetzung, dass die gesetzten Rahmenbedingungen eintreffen, als noch weitgehend realistisch angesehen werden können. Eine Ausnahme bildet lediglich die Binnenschifffahrt; hier ist kaum noch zu erwarten, dass die Prognosewerte für 2025 auf allen Bundeswasserstraßen erreicht werden können.

Aktuell wird im Rahmen des kommenden BVWP 2015 eine Langfristprognose mit dem Prognosehorizont 2030 erarbeitet. Im Rahmen der Prognose wird in komplexen Verfahren die Verkehrsverflechtung der verschiedenen Verkehrsträger kleinräumig prognostiziert, und dies für die unterschiedlichen Gütergruppen im Güterverkehr und für unterschiedliche Fahrtzwecke im Personenverkehr. Die Prognose beinhaltet auch eine Umlegung d. h. eine Verteilung der prognostizierten Gesamtwerte auf das konkrete Verkehrswegenetz.

Auf Grundlage eines transparenten Beteiligungsprozesses zum BVWP 2015 informiert das BMVI Interessierte über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse der Verkehrsprognose 2030. Im Herbst 2012 wurden die sozio-ökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als Basis für die Verkehrsprognose u. a. bei Veranstaltungen mit Verbänden und Ländern vorgestellt und diskutiert.

*Im Sommer 2013 wurden vorab erste Eckwerte der Seehafenumschlagsprognose – ein Teilergebnis des Bausteins „Seeverkehrsprognose“ – veröffentlicht. Die umfangreichen Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 sollen nach derzeitigem Planungsstand im Frühjahr 2014 vorliegen und vorgestellt werden.*

## A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

### A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung

Im BMVI laufen derzeit vorbereitende Arbeiten zur Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Es wird angestrebt, den neuen BVWP im Jahr 2015 vorzulegen.

Elementare Grundlagen eines Bundesverkehrswegeplans sind eine aktuelle und belastbare Verkehrsprognose und ein Verfahren zur Bewertung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

Der BVWP 2015 wird auf einer neuen Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030 basieren. Überdies wird das BVWP-Bewertungsverfahren grundsätzlich überprüft und weiterentwickelt. Die Frage des Bewertungsverfahrens spielt im Zuge der Beurteilung und Einstufung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben eine zentrale Rolle. Das gesamte Bewertungsverfahren wird im Rahmen mehrerer Forschungsprojekte grundsätzlich überprüft. Dies gilt sowohl für das Verfahren zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Vorhaben (Nutzen-Kosten-Analyse) als auch für raumordnerische sowie umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilungen. Einige Forschungsprojekte wurden bereits abgeschlossen. Dazu zählt die Erarbeitung eines Konzepts zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) in die Bundesverkehrswegeplanung. Die Erkenntnisse dieses Gutachtens bilden die Grundlage für eine SUP, deren Durchführung beim nächsten BVWP gesetzlich vorgeschrieben ist. Auch die Forschungsprojekte „Machbarkeitsstudie Zuverlässigkeit“ und „Städtebauliche Effekte“ wurden bereits abgeschlossen und auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht. Ziel war es, ein Verfahren zur Einbeziehung der städtebaulichen Effekte in den BVWP zu entwickeln, das den aktuellen und absehbaren Stand der Regelwerke widerspiegelt, die Erfahrungen aus dem letzten BVWP berücksichtigt und eine aufwandsoptimierte qualifizierte Bearbeitung dieses Methodenteils gewährleistet.

Weitere Forschungsprojekte wurden im Berichtsjahr begonnen oder fortgeführt. In diesen sollen u.a. die Bewertung der Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs weiter konkretisiert und Bewertungsansätze für Reisezeit im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr sowie Nutzen aus Transportkostensenkungen im Güterverkehr ermittelt werden.

Erkenntnisse aus den Arbeiten zur Verkehrsprognose sowie der Weiterentwicklung des BVWP-Bewertungsverfahrens werden in eine neue Grundkonzeption einfließen. Diese wird Richtschnur und methodische Grundlage des Bundesverkehrswegeplans sein. *Der Entwurf der Grundkonzeption wurde im Februar 2013 veröffentlicht.* Ziel ist es dabei, ein Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen, das realistisch und finanzierbar ist. In diesem Zusammenhang ist es eine zentrale Aufgabe, in der neuen Grundkonzeption Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinvestitionen zu entwickeln. Dies ist angesichts der knappen Investitionsmittel die wichtigste Herausforderung für die Investitionspolitik. Es geht um die Auswahl der Projekte und die Festlegung der Reihenfolge ihrer Realisierung. Dabei werden nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Für eine effiziente und verantwortungsvolle Verkehrsinfrastrukturpolitik ist eine Priorisierung jedoch unerlässlich.

Nach Jahrzehnten des Netzausbaus steht nunmehr die Substanzsicherung an erster Stelle. Deshalb werden Erhaltung und Sanierung Priorität vor Aus- und Neubau haben. Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im BVWP 2015 und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert werden. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.

Die Akzeptanz des neuen BVWP in der Bevölkerung hängt entscheidend von der Transparenz des Verfahrens der Planaufstellung und den Formen der Beteiligung ab. Mit dem im Juni 2012 veröffentlichten „Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Bun-

desverkehrswegeplans 2015<sup>44</sup> hat das BMVI frühzeitig die Voraussetzungen für einen fairen und sachgerechten Austausch der beteiligten Akteure geschaffen. Entsprechend dem Konzept werden alle Interessierten prozessbegleitend über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse informiert. Wie in der Vergangenheit werden die Bewertungsergebnisse zusätzlich in einem Projektinformationssystem (PRINS) umfassend dargestellt. Darüber hinaus ist für zentrale Meilensteine bei der Aufstellung des BVWP eine Mitwirkung der Öffentlichkeit in Konsultationsverfahren vorgesehen. Für Verbände werden anlassbezogen Konsultationsgespräche angeboten. Mit dem Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung geht das BMVI über die gesetzlichen Vorgaben der Beteiligung deutlich hinaus. Damit werden die Voraussetzungen für ein gemeinsames Verständnis von den wichtigen Infrastrukturinvestitionen der Zukunft und deren Ausgestaltung geschaffen.

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

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

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

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

Insgesamt sollen von 2011 bis 2015 rund 50 Mrd. Euro investiert werden. Rund 44 Mrd. Euro sind für Erhaltung, Neu- und Ausbau der Verkehrswege vorgesehen. Rund 6 Mrd. Euro fließen in die sonstigen Investitionen. Dazu gehören hauptsächlich die notwendigen Investitionen in die effiziente Nutzung der Verkehrswege, in Zukunftstechnologien und Maßnahmen für den Klima-, Umwelt- und Lärmschutz sowie in die Verkehrssicherheit.

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

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

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

- Kategorie A (nur Bundesfernstraßen) enthält Sammelpositionen für Refinanzierungen (Schuldentilgung für privat vorfinanzierte Vorhaben), Abfinanzierungen (bauliche Restleistungen, noch ausstehende Zahlungen) und Mautweiterleitung (Leistungen des Bundes für ÖPP-Projekte).
- Kategorie B enthält laufende Vorhaben, die fortgeführt und zügig fertig gestellt werden sollen. Die Vorbelastung des Budgets mit solchen Vorhaben ist sehr groß.

- Kategorie C enthält prioritäre Vorhaben, dazu gehören insbesondere Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann. Innerhalb dieser Kategorie werden bei den Bundesfernstraßen die Bundesautobahnvorhaben Vorrang genießen, weil sie das Rückgrat des Straßennetzes bilden.
- Kategorie D enthält weitere wichtige Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden. Darunter befinden sich auch viele planerisch nicht sehr fortgeschrittene Vorhaben des IRP 2006 – 2010. Sie gehören nicht zum Projektvolumen von 41,5 Mrd. Euro und sollen in den nächsten Jahren planerisch weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden.

Für die Bundeswasserstraßen gibt es keine Projektlisten, da hier im Zusammenhang mit der Kategorisierung des

Bundeswasserstraßennetzes eine Priorisierung erfolgte, die noch nicht vollständig abgeschlossen ist.

### A.3.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

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

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

**Tabelle 1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit**

| VDE Nr.                   | Projektbezeichnung   |
|---------------------------|--|
| <b>Bundesschienenwege</b> |  |
| 1                         | ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund                    |
| 2                         | ABS Hamburg–Büchen–Berlin                                    |
| 3                         | ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal                                 |
| 4                         | ABS/NBS Hannover–Berlin                                      |
| 5                         | ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin                               |
| 6                         | ABS Eichenberg–Halle   |
| 7                         | ABS Bebra–Erfurt   |
| 8                         | ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin                 |
| 9                         | ABS Leipzig–Dresden  |
| <b>Bundesfernstraßen</b>  |  |
| 10                        | A 20, Lübeck–Stettin (A 11)                                  |
| 11                        | A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring) |
| 12                        | A 9, Nürnberg–Berlin   |
| 13                        | A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle            |
| 14                        | A 14, Halle–Magdeburg  |
| 15                        | A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz                 |

**VDE Nr. Projektbezeichnung**

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

**Bundeswasserstraßen**

17 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafkanal

**BUNDESSCHIENENWEGE**

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

Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 20,3 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, wie z.B. durch die ursprüngliche nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2012 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rund 16,2 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160–200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4 bis 7 und 8.3 (ABS Halle/Leipzig–Berlin) sind bereits in Betrieb genommen worden. Sie sind aus diesem Grund – zumal lediglich Restleistungen noch zu erledigen sind – im aktuellen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Das VDE 9 ABS Leipzig–Dresden ist zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und wird in Baustufen weiter ausgebaut. Derzeit werden im Abschnitt Riesa–Dresden verschiedene Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Der Neubau der Verbindungsspanne Weißig–Böhla (7,5 km) und die Bauarbeiten zwischen Weinböhla und Radebeul West (im Rahmen des Konjunkturpakets I) sind Ende 2010 fertig gestellt worden. Die VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und 8.2 NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte

die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits 2003 in Betrieb genommen werden. Das VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist im Rahmen der 1. Baustufe zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt worden. Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West“ und „Zweigleisiger Ausbau Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt. Die Bundesregierung hält insgesamt weiter an dem Ziel fest, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

**BUNDESFERNSTRASSEN**

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

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2.000 km. Davon waren Ende 2012 rund 1.890 km unter Verkehr und weitere rund 60 km im Bau. Damit sind rund 97 % des VDE-Straße-Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzungsphase.

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2012 rund 15,1 Mrd. € investiert. Das entspricht rund 87 % der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 17,3 Mrd. €.

Im Einzelnen waren Ende 2012 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 (324 km) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 km) und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen vom AK Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum AD Schwanebeck (A 11).

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

Von der 124 km langen Erweiterungsstrecke des Berliner Süd- und Ostrings im Zuge der A 10 waren folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 109 km unter Verkehr:

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

Der Um- und Ausbau des AD Schwanebeck (künftig: AD Barnim) läuft seit Mai 2011 mit Fertigstellungsziel 2013. Die zur Vollendung des VDE angestrebte 8-streifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal (rund 8 km) ist planerisch weit vorangeschritten.

PROJEKT 12 A 9, NÜRNBERG–BERLIN

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

Ende 2012 waren Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 350 km 6-streifig unter Verkehr:

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

Als Teil eines ÖPP-Projekts wird der Abschnitt AS Schleiz–AS Triptis ausgebaut und damit der sechsstreifige Streckenausbau weiterer rund 19 km vsl. bis 2014 erreicht. Abschließend wird auch der Um- und Ausbau des AK Hermsdorf angestrebt.

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

Von der 208 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke waren Ende 2012 rund 196 km unter Verkehr:

- A 38 durchgängig seit Ende 2009,
  - A 143; AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.
- Für den noch verbleibenden nördlichen Abschnitt der A 143 bei Halle muss noch das Baurecht hergestellt werden.

PROJEKT 14 A 14, HALLE–MAGDEBURG

Der 102 km lange, 4-streifige Neubau ist bundesweit das erste vollständig für den Verkehr freigegebene VDE-Straßenprojekt. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Könnern–AS Schönebeck am 30.11.2000 ist die A 14 von Halle bis Magdeburg – nach einer kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

PROJEKT 15 A 44, KASSEL–EISENACH  
A 4, EISENACH–GÖRLITZ

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

Auf der A 4 und A 44 waren Ende 2012 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 380 km für den Verkehr freigegeben:

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

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



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

Neubaustrecke ist seit September 2008 als drittes Neubauprojekt durchgängig unter Verkehr.

Die aus zwei Autobahnverbindungen zwischen Franken und Thüringen bestehende, 222 km lange, vierstreifige

Abbildung 1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße



## BUNDESWASSERSTRASSEN

Für das VDE 17 sind von den veranschlagten rund 2,4 Mrd. Euro bereits rund 1,7 Mrd. Euro verausgabt. Zwei Drittel aller Ausgaben des VDE 17 sind aufgrund des schlechten Bauzustandes zeitlich indisponibler Ersatzbedarf, welcher aus wirtschaftlichen Gründen mit Erweiterungsinvestitionen kombiniert wird. Das VDE 17 hat einen Ausbaustand erreicht, der für kleinere Schiffstypen wie den Typ Europaschiff eine bessere Auslastung zulässt, woraus sich bereits ein Teilnutzen ergibt. Das Ziel des VDE 17 ist ein konkurrenzfähiger und wirtschaftlicher Transport. Durch den Ausbau sollen zukünftig Großmotorgüterschiffe bis 2.000 t sowie 185 m lange Schubverbände bis 3.500 t Tragfähigkeit und 2,80 m Tiefgang die Ost-West-Relation befahren können. Gleichzeitig sollen die Durchfahrtshöhen an den Brücken verbessert werden, um einen uneingeschränkten zweilagigen Containertransport zu ermöglichen.

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

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

Die DEGES wurde als privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft am 07.10.1991 in Berlin gegründet und arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES waren zunächst die Bundesrepublik Deutschland (zu 50 %) und die fünf neuen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (zu je 10 %).

Die Hauptaufgaben der DEGES waren zunächst das Projektmanagement für die Planung und die Baudurchführung von 60 % der rund 2.000 km langen VDE Straße sowie ausgewählter VDE-Zubringerstrecken in den fünf neuen Bundesländern. Die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere die Verfahren zur Baurechterlangung, bleiben in der Zuständigkeit der Länderverwaltungen.

Mit Änderung des Gesellschaftsvertrags im Dezember 2001 kann die DEGES als Dienstleister für öffentliche Auftraggeber (Bund, Länder, Kommunen), soweit sie Gesellschafter der DEGES sind oder werden, im Bereich sämtlicher Verkehrsinfrastrukturprojekte (Straße, Schiene, Wasserstraße) im ganzen Bundesgebiet tätig werden. Auf dieser Grundlage wurden der DEGES weitere Bundesfernstraßen- und Landesstraßenprojekte sowie das Schienenprojekt „City-Tunnel Leipzig“ und Projekte aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung übertragen. Infolge dieser Öffnung der Gesellschaft ist als erstes westliches Bundesland 2007 Hamburg weiterer Gesellschafter der DEGES geworden. 2008 ist dann Schleswig-Holstein, Ende 2009 Bremen und 2010 Hessen der DEGES beigetreten. Damit gehören der DEGES derzeit neun Länder und der Bund (mit einem Bundesanteil von 35,38 %) als Gesellschafter an.

Von den der DEGES übertragenen rund 1.250 km VDE sind rund 780 km Neubau- und rund 470 km Ausbaustrecken mit einem Investitionsvolumen von rund 10,1 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten). Bis Ende 2012 waren 1.166 km der von der DEGES betreuten VDE Straße fertig gestellt. Die restlichen Projektabschnitte, wie z. B. die erst 2010 übertragenen Projektabschnitte der A 44 in Hessen, sind in Bau bzw. befinden sich noch im Planfeststellungsverfahren. Die weiteren von DEGES betreuten Straßenprojekte haben eine Länge von rund 742 km und ein Investitionsvolumen von rund 5,7 Mrd. Euro. Darin enthalten sind auch erstmals in 2012 übertragene Erhaltungsprojekte an Bundes- und Landesstraßen. Das Investitionsvolumen der Schienen- und der Wasserstraßenprojekte beträgt 0,7 Mrd. Euro.

Auf dem Gebiet der Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) betreut die DEGES Projekte in den alten und neuen Bundesländern vom Vergabeverfahren über die Bauphase bis zur Begleitung der Betriebs- und Erhaltungsphase. Dabei hat die DEGES unter anderem die erste Freigabe eines ÖPP-Modells im ostdeutschen Autobahnnetz (an der A 4 in Thüringen) begleitet, und betreut derzeit im Auftrag der Länder das erste Verfügbarkeitsmodell in Deutschland (an der A 9 in Thüringen) sowie das erste länderübergreifende Verfügbarkeitsmodell im Zuge der A 7 in Hamburg und Schleswig-Holstein.

### A.3.5 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs- gesellschaft (VIFG)

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

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

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

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

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

#### BEREICH INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Im Bundeshaushalt des Jahres 2012 waren insgesamt Mauteinnahmen von 4.610 Mio. Euro veranschlagt. Hinzu kam ein Guthaben von im Jahr 2010 nicht vollständig in Anspruch genommenen Ausgabemitteln.

Vom BMF wurde wegen verspäteter Einführung der Maut auf Bundesstraßen eine qualifizierte Sperre auf die Ausgaben ausgebracht. Darüber hinaus sind vorsorglich Mittel wegen zu erwartender Mehrausgaben bei der Harmonisierung einbehalten worden.

Nach Abzug der Systemkosten und der Ausgaben zur Entlastung des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes sowie unter Berücksichtigung der gesperrten und vorsorglich zurückbehaltenen Mittel standen zu Beginn des Jahres 2012 insgesamt 3.245 Mio. Euro für die Bundesfernstraßen zur Verfügung.

Durch Minderinanspruchnahme der Systemkosten sowie teilweise Bereitstellung der vorsorglich vorgehaltenen Mittel war – trotz geringer als geplant ausfallender Mauteinnahmen – ein Betrag von knapp 3.485 Mio. Euro für Bundesfernstraßen verfügbar.

Die Verwendung stellt sich folgendermaßen dar:

| Bereich                  | Betrag        |
|--------------------------|---------------|
| Bedarfsplaninvestitionen | 1.179 Mio. €, |
| Erhaltung                | 1.564 Mio. €, |
| ÖPP                      | 176 Mio. €,   |
| Sonstiges                | 566 Mio. €,   |
| Summe                    | 3.485 Mio. €. |

#### BEREICH ÖPP

Entsprechend der Aufgabenbeschreibung des VIFGG begleitet die VIFG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante ÖPP und vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte in der Verkehrsinfrastruktur konzeptionell und systematisch weiter.

In den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung bestehen die Kernkompetenzen der Gesellschaft.

Im Jahr 2012 lag der Schwerpunkt der Arbeit der VIFG bei der Projektbetreuung und beim Projektmanagement der Betreibermodelle der zweiten Staffel.

Die Ausschreibung des Betreibermodellprojekts A 7 zwischen Bordesholm und Hamburg hat erstmalig die Möglichkeit eröffnet, dass von den Bewerbern die Europa-2020-Projektanleihen-Initiative genutzt wird, mit der die EU TEN-Projekte unterstützen möchte (Project-Bonds). Die VIFG war bei der Erarbeitung eines Konzeptes für die im Vergabeverfahren zu stellenden Anforderungen an die Angebote beteiligt. Wie auch bei den bisherigen A-Modell-Ausschreibungen hat die Gesellschaft im Rahmen der Auswertung der Teilnahmeanträge die Arbeitsgruppe „Finanzierung“ geleitet und im Team zur Plausibilisierung des Vergabevermerks mitgearbeitet. Darüber hinaus war sie an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für das A-Modellprojekt A 7, AD Salzgitter–AS Göttingen, in Niedersachsen beteiligt und hat eine Eignungsprüfung unterschiedlicher Modellvarianten zum Alaufstieg im Zuge der A 8 durchgeführt.

Von der VIFG wurde für die Vorbereitung neuer ÖPP-Projekte bei den Bundesfernstraßen ein „Workshop Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau“ mit dem Schwerpunkt „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ entwickelt und erstmals im Jahr 2012 im Auftrag des BMVI durchgeführt. Im Rahmen dieser Veranstaltung sind die wirtschaftlichen und finanziellen Themen bei den Betreibermodellen sowie Erfahrungen aus den bisherigen Projekten erläutert worden.

Darüber hinaus war die VIFG bei der weiteren Prüfung von Vorhaben nach dem F-Modell beteiligt, und sie hat die privatwirtschaftliche Realisierungsmöglichkeit eines Schienenprojektes untersucht.

Weitere Informationen können dem jährlich dem Deutschen Bundestag vorzulegenden Bericht über die Tätigkeit der VIFG entnommen werden.

### A.3.6 Infrastrukturbeschleunigungsprogramme

#### INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM I

Im November 2011 hat die damalige Koalition beschlossen, die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen um eine Mrd. Euro zu erhöhen. Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) I wurden für das Jahr 2012 Ausgabemittel in Höhe von 500 Mio. Euro bereitgestellt, für die Folgejahre sind Verpflichtungsermächtigungen von ebenfalls 500 Mio. Euro ausgebracht worden.

Von den im Jahr 2012 verfügbaren Mitteln des IBP I sind knapp 433 Mio. Euro verausgabt worden.

Die Mittel teilen sich folgendermaßen auf die Bereiche auf:

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

| Bereich       | Gesamtansatz IBP | Haushaltsansatz 2012 | Ausgaben per 31.12.2012 |
|---------------|------------------|----------------------|-------------------------|
| Schiene       | 100              | 40,0                 | 31,50                   |
| Straße        | 600              | 400,0                | 400,00                  |
| Wasserstraßen | 300              | 11,0                 | 0,97                    |
| Gesamt        | 1.000            | 451,0                | 432,47                  |

Die für den Straßenbau bereitgestellten Mittel wurden vollständig umgesetzt. Der Schwerpunkt der Mittelverwendung lag in der Verstärkung und Beschleunigung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen. So wurden 32 Maßnahmen mit insgesamt rd. 293 Mio. € verstärkt.

Der zweite Schwerpunkt lag im Bereich der notwendigen Erhaltung. Von den vorgesehenen 28 Erhaltungsmaßnahmen sind 24 im Bau bzw. wurden bereits fertiggestellt (Volumen knapp 85 Mio. €).

Im Rahmen des IBP I waren 11 Neubeginne an Bundesfernstraßen vorgesehen. Zum Jahresende befanden sich alle Maßnahmen im Bau. Die Ausgaben hierfür in 2012 beliefen sich auf rd. 11 Mio. €.

Für den Bau und die Erhaltung von Radwegen war aus den in 2012 verfügbaren Mitteln des IBP ein Anteil von 12 Mio. € vorgesehen. Diese sind fast vollständig in Anspruch genommen worden.

Die zusätzlichen Mittel des IBP I für die Schiene in Höhe von insgesamt 100 Mio. € sind für die Verkehrsinfrastruktur der Personenbahnhöfe vorgesehen. Mit den relativ kleinen und schnell umsetzbaren Maßnahmen sollen Verbesserungen für die Reisenden erzielt werden.

Die zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, dem EBA und dem BMVI geschlossene Sammelfinanzierungsvereinbarung wurde vom Bund schlussgezeichnet. Von den im Jahr 2012 verfügbaren Mitteln sind 31,5 Mio. € in Anspruch genommen worden.

Die Mittel des IBP I für den Bereich Bundeswasserstraßen in Höhe von 300 Mio. € sind für den Neubau der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel vorgesehen. Mit einem symbolischen Spatenstich am 17.04.2012 wurde die Baumaßnahme offiziell begonnen.

Die notwendige fachrechtliche Qualitätssicherung der Vergabeunterlagen für dieses Vorhaben erfordert besondere Sorgfalt. Bei der Ausschreibung und der Zuschlagserteilung haben sich Verzögerungen ergeben, was die Änderung der Jahrestanchen erforderte.

Infolge eines Nachprüfverfahrens vor der Vergabekammer für die Teilmaßnahme „Verlängerung der Mole 2“ konnte

von dem für das Vorhaben im Jahr 2012 veranschlagten Betrag nur eine Summe von 0,97 Mio. € abfließen.

#### INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM II

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

Die Mittel teilen sich folgendermaßen auf die Bereiche auf:

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

| Bereich       | Gesamt | Ansatz 2013 |
|---------------|--------|-------------|
| Schiene       | 40     | 30          |
| Straße        | 570    | 470         |
| Wasserstraßen | 140    | 100         |
| Gesamt        | 750    | 600         |

Von den insgesamt verfügbaren Mitteln für die Bundesfernstraßen entfällt ein Anteil von 57 % auf die Verstärkung laufender Neubaumaßnahmen. Knapp 31 % sind für Neubeginne von Bedarfsplan- und Umbaumaßnahmen mit hoher Dringlichkeit vorgesehen. Darüber hinaus werden die zusätzlichen Beträge für Erhaltungsmaßnahmen, zur Verstärkung des Radwegebaus sowie für die Zahlung der Zweckausgabenpauschale verwendet.

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

Von den für den Bereich Bundeswasserstraße veranschlagten Mitteln des IBP II fließen rund 54 % in Erhaltungs-

und Ersatzinvestitionen, der übrige Teil ist für die Beschleunigung und für Neubeginne von Ausbaumaßnahmen vorgesehen.

#### A.3.7 Finanzierungsprogramme der EU

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

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

Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze für die neue Förderperiode 2007–2013 ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program – MAP) abgewickelt. Vorrangig werden über das MAP Schienenprojekte gefördert. Darüber hinaus werden voraussichtlich jährlich Aufrufe durch die Europäische Kommission zur jährlichen Antragstellung auf Förderung von Projekten erfolgen. Über die Jahresprogramme können dann auch Projekte von Verkehrsträgern gefördert werden, die im Rahmen des MAP nicht zum Zuge kommen.

#### FÖRDERMITTEL AUS DEM EUROPÄISCHEN FONDS FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG (EFRE)

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

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

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

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

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

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

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

Das Programmgebiet umfasst die in Deutschland liegenden EU-Konvergenzregionen. Das sind die Länder bzw. Freistaaten Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Niedersachsen (nur Region Lüneburg), wobei die Regionen Brandenburg-





**Tabelle 4 Verkehrsinvestitionen im Jahr 2012**  
(in Mio. Euro, einschließlich der Mittel aus IBP I, SHHV sowie der EU-Mittel [TEN und EFRE])

| Bereich                                 | Neu- und Ausbau      | Erhaltung            | Sonstige Investitionen <sup>1</sup> | Summe    |
|---|----------------------|----------------------|-------------------------------------|----------|
| Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes | 1.397,8 <sup>2</sup> | 2.632,0 <sup>2</sup> | 177,1 <sup>1</sup>                  | 4.206,9  |
| Bundesfernstraßen                       | 2.197,1 <sup>3</sup> | 2.218,3 <sup>4</sup> | 942,3 <sup>5</sup>                  | 5.357,7  |
| Bundeswasserstraßen                     | 112,8 <sup>6</sup>   | 548,8 <sup>7</sup>   | 115,8 <sup>8</sup>                  | 777,4    |
| Summe                                   | 3.707,7              | 5.399,1              | 1.235,2                             | 10.342,0 |
| Kombinierter Verkehr <sup>9</sup>       | —                    | —                    | —                                   | 66,8     |
| Gesamtsumme                             |                      |                      |                                     | 10.408,7 |

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

### B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 01.01.1994)

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

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

### B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

#### B.2.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Art. 87 e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSWAG Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unter-

haltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden.

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) werden nach § 9 BSWAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz werden derzeit überwiegend mit Baukostenzuschüssen (BKZ) finanziert. Darüber hinaus leisten die EIU einen Beitrag mit der Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

#### B.2.2 Neu- und Ausbaustrecken

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

- Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2012 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf 44.109 Mio. €.
- Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2012 beliefen sich auf 1.679 Mio. €.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2012 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Oldenburg–Wilhelmshaven, Ludwigshafen–Saarbrücken, Emmerich–Oberhausen, Stuttgart–Ulm–Augsburg, Löhne–Braunschweig–Wolfsburg, Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Berlin–Frankfurt (Oder), Stel-Le–Lüneburg, Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, Reichenbach–Hof, Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV), Knoten Erfurt, Knoten Halle/Leipzig, Knoten Magdeburg und im Knoten Berlin die Flughafen-anbindung Schönefeld sowie der Umbau Bf Ostkreuz. Die

DB AG hat verstärkt Eigenmittel beim Ausbau der ABS Nürnberg–Ingolstadt–München verausgabt.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

### B.2.3 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSWAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu modernisieren. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar. Der Bund stellt hierfür Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung.

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

Die EIU haben sich in der LuFV als Gegenleistung für den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens, eines Eigenbetrages für Bestandsnetzinvestitionen und eines festgelegten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet. 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 Min-

destersatzinvestitionsvolumens und zum Mindestinstandhaltungsvolumen sowie zum Eigenbeitrag erfüllt wurden.

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

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

### B.2.4 Nahverkehr

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

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

Die im Januar 2009 abgeschlossene LuFV, namentlich die für den SPNV maßgebliche Anlage 8.7, führt die Regelungen aus der bisherigen Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV) Nr. 5 weitestgehend fort und garantiert insofern die Kontinuität im Investitionsgeschehen auch im Bereich des SPNV. So werden weiterhin die gleichen Mittel ausschließlich für Nahverkehrsmaßnahmen den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes abstimmen können, welche Maßnahmen realisiert werden sollen. Die EIU sind

gehalten, diese Maßnahmen zügig zu realisieren und in den „Ländergesprächen“ hierüber zu unterrichten.

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

### **B.2.5 Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr**

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

### **B.2.6 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten**

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und der örtlichen Verhältnisse abgebaut werden.

Die DB AG hat nach Anhörung der Behindertenverbände bereits das zweite Programm erarbeitet, das am 27.04.2012 vorgestellt wurde. Einzelheiten sind im Internet unter

[http://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefrei\\_es\\_reisen\\_handicap.shtml](http://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefrei_es_reisen_handicap.shtml) über den Link „Startseite der DB AG > Services > Vor der Reise > Barrierefreies Reisen“ verfügbar.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

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

### **B.2.7 Vorhaben im internationalen Zusammenhang**

Vorhaben im internationalen Zusammenhang werden im Bedarfsplan Schiene in jeder Kategorie realisiert und geplant. Soweit sie als Internationale Projekte aufgeführt werden, erfordern sie eine Vereinbarung mit den betroffenen Nachbarländern sowie einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit, damit sie der Kategorie Vordringlicher Bedarf zugeordnet werden können. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31.08.1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand.

Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–) Dresden–Prag–Wien (Trilaterale Vereinbarung, an der auch Österreich beteiligt ist) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 06.09.1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) zu schaffen.

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

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

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

Der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung wurde am 03.09.2008 zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet. Das dänische Parlament (Folketing) hat am 26.03.2009 das Planungsgesetz zum Staatsvertrag verabschiedet und damit den Staatsvertrag angenommen. Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz zum Staatsvertrag am 18.06.2009 verabschiedet, der Bundesrat hat am 10.07.2009 zugestimmt. Das Gesetz ist am 23.07.2009 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Weitere Einzelheiten sind unter

[http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/EuropaeischeVerkehrspolitik/Fehmarnbeltquerung/fehmarnbeltquerung\\_node.html](http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/EuropaeischeVerkehrspolitik/Fehmarnbeltquerung/fehmarnbeltquerung_node.html) im Internetauftritt des BMVI verfügbar.

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

**Tabelle 5 Stand Internationale Projekte – Schiene**

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

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

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

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

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

### B.2.8 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union

GEMEINSCHAFTSZUSCHÜSSE FÜR TRANSEUROPÄISCHE NETZE (TEN-MITTEL)

Circa 80–85 % der im Zeitraum 2007–2013 zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im

Rahmen der TEN in Höhe von rund 8 Mrd. Euro entfallen auf das Mehrjahresprogramm.

Für Deutschland sind im MAP für die Periode 2007–2013 für Schienenwege rund 540 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen für folgende Projekte erfolgte im Laufe des Jahres 2008:

**Tabelle 6 TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms**

| Strecke                                     | Fördersumme<br>(Mio. €) |
|---|-------------------------|
| Erfurt–Halle/Gröbers                        | 57,0                    |
| Aachen–BGr DE/BE                            | 14,78                   |
| Saarbrücken–Ludwigshafen                    | 10,0                    |
| Studien und Bau Stuttgart–Wendlingen        | 114,47                  |
| Studien und Bau Wendlingen–Ulm              | 101,45                  |
| Studien und Bau Kehl–Appenweier             | 26,95                   |
| Freilassing–BGr DE/AT                       | 8,54                    |
| Studien zu Frankfurt–Mannheim               | 35,45                   |
| Studien und Bau Duisburg–Emmerich           | 63,33                   |
| Karlsruhe–Basel                             | 94,5                    |
| Studien zur Hinterlandanbindung Fehmarnbelt | 12,7                    |

Im Rahmen der Jahresprogramme 2008 und 2009 wurde

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

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

EFRE MITTEL DES OP VERKEHR, EFRE BUND 2007–2013

Für den Schienenbereich stehen in diesem Programm 1,099 Mrd. Euro, davon aus dem EFRE 714 Mio. Euro zur Verfügung. Die 23 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 10 Schienenprojekte. Davon sind derzeit 9 Projekte zur Beantragung vorgesehen und ein Projekt wird als Alternativ- bzw. Reserveprojekt vorgehalten.

Bis zum 31.12.2012 konnten für sieben Großprojekte folgende EFRE-Mittel zugesagt werden:

- Neubau VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt; Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen 239,3 Mio. €,
- VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Leipzig/Halle (Saale); Projektabschnitte Finnetunnel und Feste Fahrbahn im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt 49,8 Mio. €
- VDE 9 ABS Leipzig–Dresden, Teilmaßnahmen der 3. Baustufe 50,0 Mio. €

- City-Tunnel Leipzig (Stationsausbau und eisenbahntechnische Ausrüstung) 77,3 Mio. €
- ABS Berlin-Rostock:
  - 1. Modul (Ertüchtigung der Strecke in den Abschnitten Neustrelitz–Kratzeburg und Dannenwalde–Fürstenberg) 21,0 Mio. €
  - 2. Modul (Ertüchtigung der Strecke in den Abschnitten Kratzeburg–Waren und Gransee–Dannenwalde) 21,0 Mio. €
- 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. €

Die Prüfung der Großprojektanträge zum Ausbau der Schienenstrecke Stelle–Lüneburg sowie dem 2. Modul der ABS Berlin–Rostock war bis zum 31.12.2012 noch nicht vollständig abgeschlossen. Die Zusage der EFRE-Mittel stand zu diesem Zeitpunkt daher noch unter dem Vorbehalt ihrer Genehmigung durch die EU-Kommission.

## B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31.12.2012

Die Gesamtinvestitionen der entsprechend dem geltenden Bedarfsplan aufgelisteten Vorhaben setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten (Nominalwerte) sowie den für diesen Zweck getätigten Ausgaben zusammen. Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden soweit vorliegend auf Grundlage der jährlich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung (in folgenden „Gelbbücher“ genannt) der EIU (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie) eingestellt. Für die Gesamtzusammenstellung ist die DB Netz AG verantwortlich.

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

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

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

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

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



Tabelle 7 Gesamtbauleistungen Schiene – laufende und fest disponierte Vorhaben

| Nr. | Maßnahme  | Gesamt-<br>inves-<br>titionen <sup>1)</sup> | Ausgaben<br>bis<br>31.12.1993 | Ausgaben                |                    |           | Summe<br>Ausgaben <sup>2)</sup> | Investitionen<br>nach 2012 | Sta-<br>tus <sup>3</sup> |
|-----|---|---|-------------------------------|-------------------------|--------------------|-----------|---------------------------------|----------------------------|--------------------------|
|     |   |   |                               | 1994–2011 <sup>2)</sup> | 2012 <sup>2)</sup> | Mio. €    |                                 |                            |                          |
| 1   | Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €             | 14.760                                      | 2.487,32                      | 12.236,81               | <b>7,46</b>        | 14.731,59 | 28,41                           | T/I                        |                          |
| 2   | ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund <sup>7)</sup> | 861   | 47,60                         | 533,06                  | <b>0,50</b>        | 581,16    | 279,84                          | T                          |                          |
| 3   | ABS Hamburg–Büchen–Berlin                               | 2.680                                       | 491,31                        | 2.185,61                | <b>1,40</b>        | 2.678,32  | 1,68                            | I                          |                          |
| 4   | ABS Stelle–Lüneburg                                     | 350   | 0,00                          | 113,64                  | <b>56,69</b>       | 170,33    | 179,67                          | B                          |                          |
| 5   | ABS Berlin–Dresden <sup>4)</sup>                        | 802   | 4,47                          | 192,43                  | <b>20,13</b>       | 217,03    | 584,97                          | T                          |                          |
| 6   | ABS Hannover–Lehrte                                     | 346   | 0,00                          | 344,79                  | <b>0,43</b>        | 345,22    | 0,78                            | I                          |                          |
| 7   | ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)          | 139   | 0,00                          | 77,64                   | <b>42,78</b>       | 120,42    | 18,58                           | B                          |                          |
| 8   | ABS Dortmund–Paderborn–Kassel                           | 467   | 138,51                        | 328,12                  | <b>0,00</b>        | 466,63    | 0,37                            | I                          |                          |
| 9   | ABS/NBS Nürnberg–Erfurt <sup>8)</sup>                   | 5.281                                       | 114,66                        | 2.088,88                | <b>464,43</b>      | 2.667,97  | 2.613,03                        | B                          |                          |
| 10  | ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle <sup>8)</sup>              | 2.967                                       | 65,35                         | 1.816,32                | <b>264,98</b>      | 2.146,65  | 820,35                          | T                          |                          |
| 11  | ABS Leipzig–Dresden                                     | 1.451                                       | 24,98                         | 972,03                  | <b>55,50</b>       | 1.052,51  | 398,49                          | T                          |                          |
| 12  | ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz         | 423   | 0,00                          | 333,73                  | <b>15,64</b>       | 349,37    | 73,63                           | T                          |                          |
| 13  | ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden        | 1.706                                       | 10,23                         | 1.103,61                | <b>41,42</b>       | 1.155,26  | 550,74                          | T                          |                          |
| 14  | ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL (–Warschau)       | 611   | 0,00                          | 380,16                  | <b>30,93</b>       | 411,09    | 199,91                          | T                          |                          |
| 15  | ABS Köln–Aachen, inkl. S 13                             | 952   | 20,17                         | 831,49                  | <b>3,92</b>        | 855,58    | 96,42                           | T                          |                          |
| 16  | ABS/NBS Hanau–Nantenbach                                | 421   | 0,00                          | 20,45                   | <b>6,18</b>        | 26,63     | 394,37                          | P                          |                          |
| 17  | ABS Ludwigshafen–Saarbrücken (POS-Nord)                 | 634   | 6,64                          | 378,95                  | <b>43,58</b>       | 429,17    | 204,83                          | T                          |                          |
| 17  | ABS Kehl–Appenweier (POS-Süd) <sup>8)</sup>             | 173   | 0,00                          | 60,93                   | <b>2,63</b>        | 63,56     | 109,44                          | T                          |                          |

| Nr.         | Maßnahme   | Gesamt-<br>inves-<br>titionen <sup>1)</sup> | Ausgaben<br>bis<br>31.12.1993 | Ausgaben<br>1994–2011 <sup>2)</sup> | Ausgaben<br>2012 <sup>2)</sup> | Summe<br>Ausgaben <sup>2)</sup> | Investitionen<br>nach 2012 | Sta-<br>tus <sup>3)</sup> |
|-------------|--|---|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|
|             |  |   |                               |                                     |                                |                                 |                            |                           |
| 18          | ABS Mainz–Mannheim   | 233   | 8,30                          | 196,22                              | <b>5,54</b>                    | 210,06                          | 22,94                      | T                         |
| 19          | ABS Fulda–Frankfurt am<br>Main   | 359   | 191,80                        | 65,53                               | <b>9,18</b>                    | 266,51                          | 92,49                      | T                         |
| 20          | ABS/NBS Stuttgart–Ulm–<br>Augsburg <sup>6)</sup>   | 4.233                                       | 83,86                         | 434,30                              | <b>50,08</b>                   | 568,24                          | 3.664,76                   | T                         |
| 21          | ABS Augsburg–<br>München <sup>4)</sup>   | 725   | 1,95                          | 673,11                              | <b>18,63</b>                   | 693,69                          | 31,31                      | I                         |
| 22          | ABS München–<br>Mühldorf–Freilassing <sup>4), 7)</sup>                                   | 1.386                                       | 12,20                         | 92,98                               | <b>7,12</b>                    | 112,30                          | 1.273,70                   | T                         |
| 23          | ABS/NBS Nürnberg–In-<br>golstadt–München <sup>5)</sup>                                   | 3.676                                       | 0,00                          | 3.406,70                            | <b>58,06</b>                   | 3.464,76                        | 211,24                     | T                         |
| 24          | ABS Ulm–Friedrichsha-<br>fen–Lindau (1. Baustufe)  | 226   | 0,00                          | 4,66                                | <b>3,37</b>                    | 8,03                            | 217,97                     | P                         |
| 25          | ABS/NBS Karlsruhe–Of-<br>fenburg–Freiburg–<br>Basel <sup>4)</sup>                        | 6.172                                       | 468,29                        | 1.570,57                            | <b>88,20</b>                   | 2.127,06                        | 4.044,94                   | T                         |
| 26          | Kombinierter Verkehr/<br>Rangierbahnhöfe<br>(1. Baustufe)                                |   |                               |                                     |                                |                                 |                            |                           |
|             | a) Kombiniertes Verkehr  | 606   | 325,24                        | 280,15                              | <b>0,00</b>                    | 605,39                          | 0,61                       | I                         |
|             | b) Rangierbahnhöfe   | 209   | 0,00                          | 191,70                              | <b>0,80</b>                    | 192,50                          | 16,50                      | T/I                       |
| 27          | Ausbau von Knoten  |   |                               |                                     |                                |                                 |                            |                           |
|             | a) Ausbau von Knoten,<br>(1. Stufe): Dresden, Er-<br>furt, Halle/Leipzig, Mag-<br>deburg | 2.117                                       | 5,57                          | 839,42                              | <b>72,27</b>                   | 917,26                          | 1.199,74                   | T                         |
|             | b) Knoten Berlin<br>inkl. Flughafenbindung   | 6.526                                       | 213,28                        | 5.029,93                            | <b>63,41</b>                   | 5.306,62                        | 1.219,38                   | T                         |
| Teilsomme 1 |  | 61.492                                      | 4.721,73                      | 36.783,92                           | <b>1.435,26</b>                | 42.940,91                       | 18.551,09                  |                           |

1) Angaben DB Netz AG; Stand April 2013.

2) Die für die Jahre 2011 und 2012 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.

3) P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;  
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;  
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;  
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.

4) Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.

5) Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1.978 Mio. €.

- 6) Die hierin enthaltenen Finanzierungsvereinbarungen „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“ wurden am 02.04.2009 schlussgezeichnet. Bei Stuttgart 21 wird der hierin enthaltene Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. € für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart dargestellt. Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen 2.890 Mio. € (Preisstand 2010). Hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. € enthalten. Weiterhin enthalten die Gesamtinvestitionen des Vorhabens 19 Mio. € für den Ausbau der Donaubrücke sowie 198 Mio. € für den Ausbau „Neu-Ulm 21“ und 251 Mio. € für den Ausbau der ABS Ulm-Augsburg.
- 7) Nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung vom 11.11.2010 wurden die Gesamtinvestitionen seitens BMVBS dem optimierten Maßnahmenumfang angepasst. Diese Darstellung der Höhe der Gesamtinvestitionen erfolgt vorbehaltlich einer Kostenfortschreibung durch die DB Netz AG.
- 8) Höhe Gesamtinvestition Kenntnisstand BMVBS, Juli 2013.

Tabelle 8 Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

| Nr. | Maßnahme   | Gesamt-<br>inves-<br>titionen <sup>1)</sup> | Ausgaben<br>bis<br>31.12.1993 | Ausgaben<br>1994–<br>2011 <sup>2)</sup> | Ausgaben<br>2012 <sup>2)</sup> | Summe<br>Aus-<br>gaben <sup>2)</sup> | Investitio-<br>nen nach<br>2012 | Sta-<br>tus <sup>3)</sup> |
|-----|--|---|-------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
|     |  |   |                               |   |                                |                                      |                                 |                           |
| 1   | ABS Hamburg–Lübeck   | 223   | 0,00                          | 215,34                                  | <b>1,65</b>                    | 216,99                               | 6,01                            | I                         |
| 2   | ABS Neumünster–Bad<br>Oldesloe <sup>6)</sup>   | 304   | 0,00                          | 0,00                                    | <b>0,00</b>                    | 0,00                                 | 304,00                          | P                         |
| 3a  | ABS Langwedel–Uelzen <sup>6):<br/>7)</sup>   | 227   | 0,00                          | 0,00                                    | <b>0,00</b>                    | 0,00                                 | 227,00                          | P                         |
| 3b  | ABS Oldenburg–Wilhelms-<br>haven <sup>7)</sup>   | 690   | 0,34                          | 67,23                                   | <b>99,74</b>                   | 167,31                               | 522,69                          | P/T                       |
| 4   | ABS/NBS Hamburg/Bre-<br>men–Hannover <sup>7)</sup>                                     | 1.496                                       | 0,00                          | 3,48                                    | <b>0,55</b>                    | 4,03                                 | 1.491,97                        | P                         |
| 5   | ABS Rotenburg–Minden <sup>7)</sup>   | 357   | 0,00                          | 0,03                                    | <b>0,00</b>                    | 0,03                                 | 356,97                          | P                         |
| 6   | ABS Uelzen–Stendal   | 272   | 0,00                          | 0,29                                    | <b>1,50</b>                    | 1,79                                 | 270,21                          | P                         |
| 7   | ABS Minden–Haste/ABS<br>/NBS Haste–Seelze <sup>6): 7)</sup>                            | 1.040                                       | 0,00                          | 0,40                                    | <b>0,00</b>                    | 0,40                                 | 1.039,60                        | P                         |
| 8   | ABS Hannover–Berlin<br>(Stammstrecke<br>Oebisfelde–Staaken) <sup>7)</sup>              | 293   | 0,00                          | 0,00                                    | <b>0,00</b>                    | 0,00                                 | 293,00                          | P                         |
| 9   | ABS (Amsterdam–) BGr<br>DE/NL–Emmerich–Ober-<br>hausen (1. Baustufe) <sup>4): 7)</sup> | 2.012                                       | 0,52                          | 135,08                                  | <b>28,96</b>                   | 164,56                               | 1.847,44                        | B                         |
| 10  | ABS Hagen–Gießen<br>(1. Baustufe) <sup>6)</sup>  | 50  | 0,00                          | 0,00                                    | <b>0,00</b>                    | 0,00                                 | 50,00                           | P                         |
| 11  | ABS Hoyerswerda–Horka–<br>BGr DE/PL  | 477   | 0,00                          | 24,61                                   | <b>12,46</b>                   | 37,07                                | 439,93                          | B                         |
| 12  | ABS/NBS Hanau–Würz-<br>burg/Fulda–Erfurt <sup>7)</sup>                                 | 3.144                                       | 0,54                          | 0,36                                    | <b>0,04</b>                    | 0,94                                 | 3.143,06                        | P                         |
| 13  | NBS Rhein/Main–Rhein/<br>Neckar <sup>7)</sup>  | 2.183                                       | 0,00                          | 36,19                                   | <b>1,83</b>                    | 38,02                                | 2.144,98                        | P                         |



| Nr. | Maßnahme   | Gesamt-<br>inves-<br>titionen <sup>1)</sup> | Ausgaben<br>bis<br>31.12.1993 | Ausgaben<br>1994–<br>2011 <sup>2)</sup> | Ausgaben<br>2012 <sup>2)</sup> | Summe<br>Aus-<br>gaben <sup>2)</sup> | Investitio-<br>nen nach<br>2012 | Sta-<br>tus <sup>3)</sup> |
|-----|--|---|-------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
|     |  |   |                               |   |                                |                                      |                                 |                           |
| 30  | SPNV   |   |                               |   |                                |                                      | 0,00                            | P                         |
| 31  | Internationale Projekte<br>nach Vorliegen der Vo-<br>raussetzungen | 817,00                                      | 0,00                          | 5,04                                    | <b>2,23</b>                    | 7,27                                 | 809,73                          | P                         |
|     | Teilsumme II   | 20.147                                      | 1,40                          | 922,94                                  | <b>243,95</b>                  | 1.168,29                             | 18.978,71                       |                           |
|     | Teilsumme I  | 61.492                                      | 4.721,73                      | 36.783,92                               | <b>1.435,26</b>                | 42.940,91                            | 18.551,09                       |                           |
|     | <b>Gesamtsumme</b>   | <b>81.639</b>                               | <b>4.723,13</b>               | <b>37.706,86</b>                        | <b>1.679,21</b>                | <b>44.109,20</b>                     | <b>37.529,80</b>                |                           |

1) Angaben DB Netz AG; Stand April 2013.

2) Die für die Jahre 2011 und 2012 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.

3) P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;  
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;  
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;  
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.

4) Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.

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

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

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

Abbildung 2 Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



Laufende und fest disponierte Projekte      Neue Vorhaben

Quelle: BMVBW, Referat A 21, 2004

## B.4 Laufende und fest disponierte Vorhaben

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

| Nr. | Maßnahmen  | Anmerkung  |
|-----|--|--|
| 1   | Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €                            | Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i.d.R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln. |
| 2   | ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund                              | VDE 1  |
| 3   | ABS Hamburg–Büchen–Berlin  | VDE 2  |
| 4   | ABS Stelle–Lüneburg  |  |
| 5   | ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)                                       |  |
| 6   | ABS Hannover–Lehrte  |  |
| 7   | ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)                         |  |
| 8   | ABS Dortmund–Paderborn–Kassel  |  |
| 9   | ABS/NBS Nürnberg–Erfurt  | VDE 8.1  |
| 10  | NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle   | VDE 8.2  |
| 11  | ABS Leipzig–Dresden  | VDE 9  |
| 12  | ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe) |  |
| 13  | ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden                       |  |
| 14  | ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL                                  |  |
| 15  | ABS Köln–Aachen  |  |
| 16  | ABS/NBS Hanau–Nantenbach   |  |
| 17  | ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier                          |  |
| 18  | ABS Mainz–Mannheim   |  |
| 19  | ABS Fulda–Frankfurt am Main  |  |
| 20  | ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg   |  |
| 21  | ABS Augsburg–München (1. Baustufe)                                     |  |

---

| <b>Nr.</b> | <b>Maßnahmen</b>   | <b>Anmerkung</b> |
|------------|--|------------------|
| 22         | ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. Baustufe)                                     |                  |
| 23         | NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München  |                  |
| 24         | ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)                                       |                  |
| 25         | ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe)                           |                  |
| 26         | Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Stufe)                                   |                  |
| 27         | Ausbau von Knoten (1. Stufe):<br>Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg |                  |

---



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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

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

- Zweigleisiger Ausbau Hagenow Land–Holthusen.

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

**Projektkenndaten:**

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

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr.                                 | Örtlichkeit<br>PFA  | Entwurfs-<br>planung  | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme                             |
|-------------------------------------|---|---|--------------------|------------|------------|---|
| <b>Lübeck–Bad Kleinen (a)</b>       |   |   |                    |            |            |   |
|                                     | Lübeck–Schönberg (a)  | abgeschlossen   | 28.07.1998         | vor 2001   | vor 2001   | 12.2001   |
|                                     | Schönberg(e)–Grieben  | abgeschlossen   | offen              | offen      | offen      | offen   |
| 1                                   | Grieben (Börzow)–Grevesmühlen (a)                               | abgeschlossen   | 28.07.1998         | 31.07.2004 | 15.03.2006 | 12.2006   |
|                                     | Bf Grevesmühlen   | abgeschlossen   | offen              | offen      | offen      | offen   |
|                                     | Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a)                                | abgeschlossen   | 28.07.1998         | vor 1992   | 1992       | 12.1996   |
| <b>Hagenow Land–Bad Kleinen (a)</b> |   |   |                    |            |            |   |
|                                     | Hagenow Land–Schwerin (a)                                       | abgeschlossen   | 28.07.1998         | vor 1992   | 1992       | 13.05.2001                                      |
| 2                                   | Bf Schwerin   | abgeschlossen   | 28.07.1998         | 19.12.1996 | 29.11.2004 | 11.12.2005                                      |
|                                     | Schwerin (a)–Carlshöhe  | abgeschlossen   | 28.07.1998         | 1995       | 26.06.1995 | 12.1996   |
|                                     | Carlshöhe–Bad Kleinen (a) <sup>1)</sup>                         | offen   | LuFV               | offen      | offen      | offen   |
| <b>Bad Kleinen (e)–Rostock (a)</b>  |   |   |                    |            |            |   |
|                                     | Bad Kleinen (e)–Ventschow (a)                                   | offen   | offen              | offen      | offen      | offen   |
|                                     | Ventschow (e)–Blankenberg (e)                                   | abgeschlossen   | 28.07.1998         | 02.06.2003 | 03.11.2003 | 11.12.2005                                      |
| 3                                   | Blankenberg (a)–Warnow (a)                                      | abgeschlossen   | 14.08.2006         | 01.12.2006 | 20.10.2006 | 03.11.2008                                      |
|                                     | Warnow (e)–Schwaan (a)  | abgeschlossen   | 28.07.1998         | vor 1992   | 1992       | 12.1999   |
|                                     | Schwaan (e)–Rostock (a)   | offen   | offen              | offen      | offen      | offen   |
| <b>Rostock (a)–Stralsund (a)</b>    |   |   |                    |            |            |   |
|                                     | zweigleisiger Ausbau Rostock (a)–<br>Ribnitz-Damgarten West (e) | Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für diese Maßnahme ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden |                    |            |            |   |
|                                     | zweigleisiger Ausbau Velgast (a)–<br>Stralsund (a)              |   |                    |            |            |   |
| 4                                   | Sanierung Ribnitz-Damgarten West (a)–<br>Stralsund (a)          | abgeschlossen   | 28.07.1998         | vor 1998   | 1998       | 06.1999<br>(Diesel),<br>09.1999<br>(elektrisch) |

1) Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

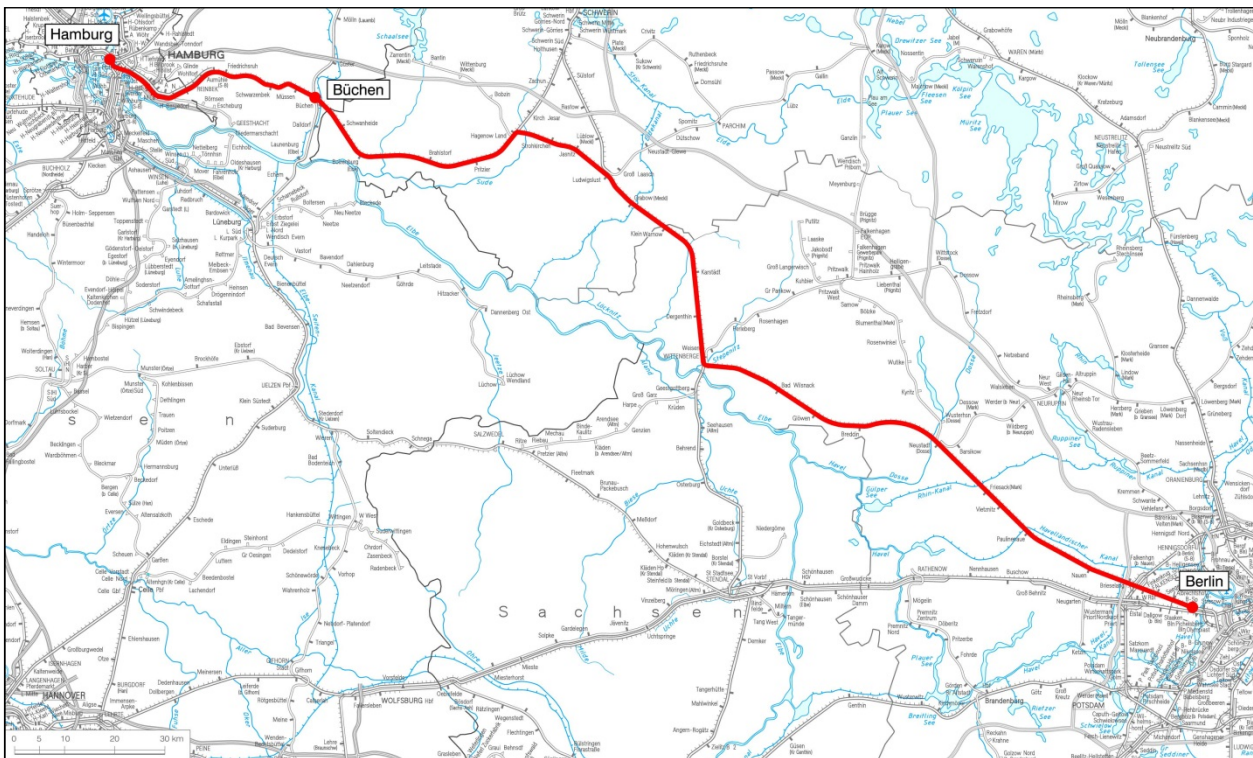
Teilbetriebnahmen 2012:

– keine

Bauaktivitäten 2012:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen Börzow–Grevesmühlen, Ventschow–Blankenberg, Stralsund–Velgast, Velgast–Ribnitz,
- Restleistungen Bf Schwerin, DB Station & Service.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

**1. Ausbaustufe:**

- Verbesserung der Anbindung Osteuropas an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

**Durchgeführte Maßnahmen:**

- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h,
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle),
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust,
- Elektrifizierung Nauen–Wittenberge und Ludwigslust–Hamburg Hbf,
- Bau Elektronischer Stellwerke.

**2. Ausbaustufe:**

- Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg–Berlin in weiten Bereichen für Höchstge-

schwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen.

**Durchgeführte Maßnahmen:**

- Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu 230 km/h,
- Beseitigung aller Bahnübergänge,
- Einbau eines Linienzugbeeinflussungssystems (LZB),
- Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten.

**Projektkenndaten:**

**1. Ausbaustufe:**

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

**2. Ausbaustufe:**

- Streckenlänge: 271 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h,

- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 127 Min.,
  - nach Bauende: ca. 90 Min.,
- Gesamtkosten: 2.680 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

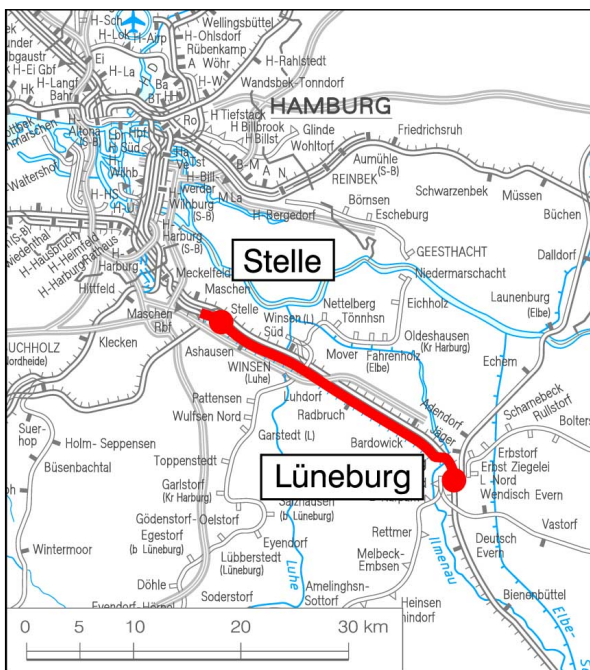
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- Restleistungen.

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



Geplante Maßnahmen:

- Neubau von 2 ESTW-A in Winsen und Bardowick, Unterzentrale in Lüneburg sowie Ausrüstung der Strecke,
- Anpassung der bestehenden Spurplanstellwerke in Stelle und Lüneburg,
- Neubau von 45 km Oberleitungskettenwerk mit Auflösung von Querfeldern,
- Neubau bzw. Erweiterung von 35 Brücken (26 EÜ und 9 SÜ) und 21 Durchlässen,
- 3-gleisiger Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, 4-gleisig zwischen Stelle und Ashausen; Neubau von 35 km Gleis,
- Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen in Radbruch, Bardowick, Winsen und Ashausen,
- Ausführung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 27,3 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Gesamtkosten: 350 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

Teilbetriebnahme 2011:

- Stelle–Ashausen (viergleisiger Ausbau) 11.12.2011,

Teilbetriebnahme 2013:

- Winsen–Ashausen vsl. Inbetriebnahme 2013,

Teilbetriebnahme 2012:

- Radbruch–Lüneburg 09.12.2012

Teilbetriebnahme 2014:

- Radbruch–Winsen vsl. Inbetriebnahme 2014,

Bauaktivitäten 2012:

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,

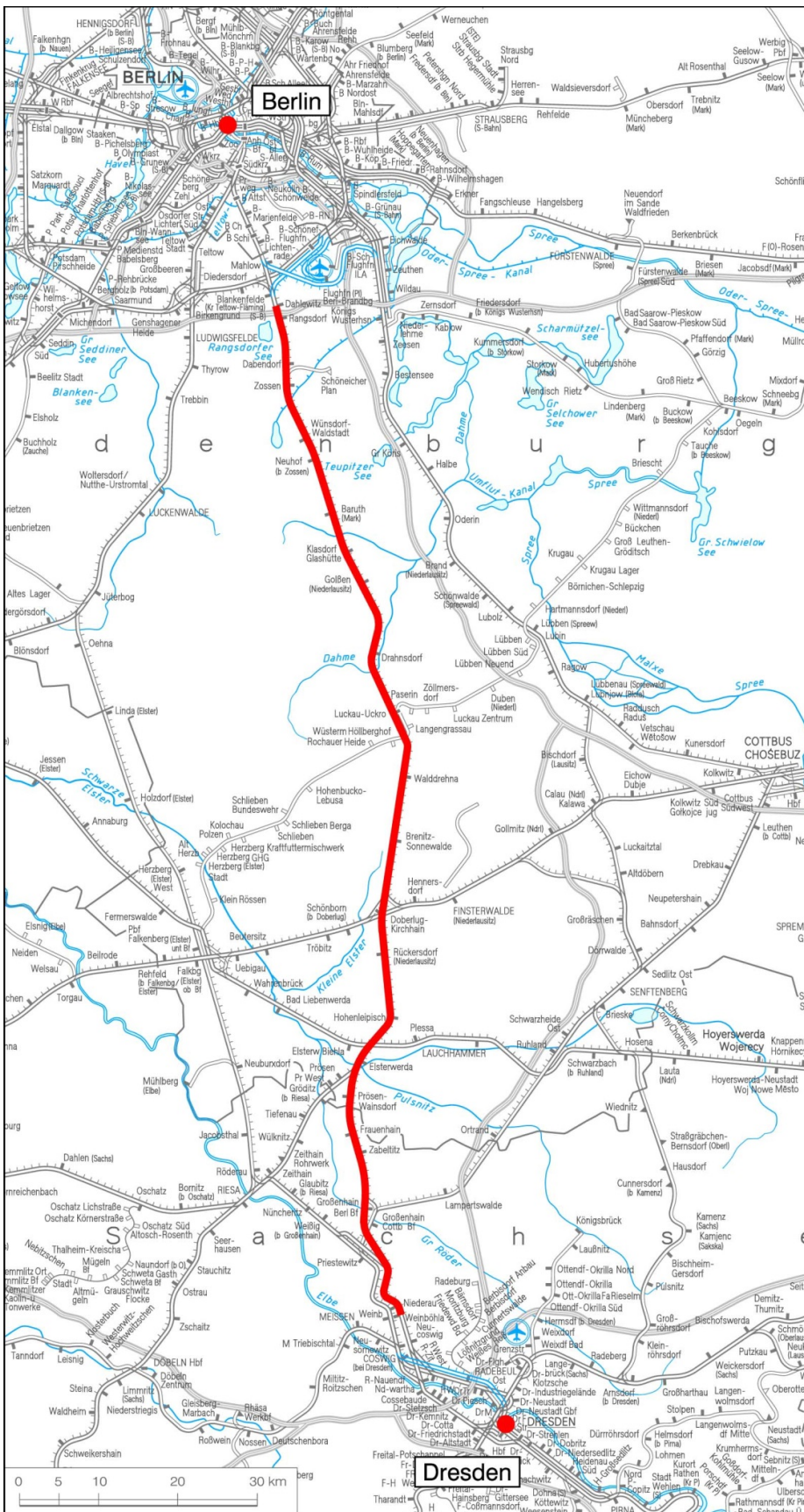
PFA 3:

Ausführung von Restleistungen,

PFA 4:

- Ausführung von Restleistungen,
- Anpassung Spurplanstellwerk.

**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 200 km/h.

## 1. Baustufe:

- Streckenausbau v = 160 km/h mit Option v = 200 km/h  
. einschl. signaltechnische Ausrüstung

## 2. Baustufe:

- Vervollständigung Streckenausbau v = 200 km/h und signaltechnische Ausrüstung (ETCS),
- Beseitigung der Bahnübergänge.

## Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 125 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 117 Min.,
  - nach Bauende: 69 Min.
 inklusive der Fahrzeitreduzierung durch Realisierung der Maßnahmen der ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Streckenabschnitt Böhla–Dresden Hbf, mit 5 Min. sowie zusätzlich der „Dresdner Bahn“ (Bf Berlin Südkreuz–Berliner Außenring) mit 10 Min.,
- Gesamtkosten: 802 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA            | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe     | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|--------------------|---|-----------------|---------------------|------------|------------|----------------|
| <b>1. Baustufe</b> |   |                 |                     |            |            |                |
| 2118               | Wünsdorf (a)–Neuhof (a)   | abgeschlossen   | 01.07.2001          | 15.12.2006 | 07/2005    | 06/2006        |
| 2234               | Bf Uckro  | abgeschlossen   | 07.09.2001          | 25.11.2002 | 06.01.2003 | 26.10.2003     |
| 2241               | Uckro (a)–Walddrehna (a)  | abgeschlossen   | 07.09.2001          | 25.11.2002 | 06.01.2003 | 26.10.2003     |
| 2245               | Brenitz-Sonnenwalde (a)–<br>Doberlug-Kirchhain (a) <sup>1</sup> | abgeschlossen   | 21.09.2009<br>(APV) | 30.12.2009 | 30.04.2010 | 30.12.2010     |
| 2252               | Doberlug-Kirchhain (a)–<br>Rückersdorf-Oppelhain (a)            | abgeschlossen   | 07.09.2001          | 30.12.2002 | 12.01.2003 | 08.12.2003     |
| 2253               | Bf Rückersdorf-Oppelhain  | abgeschlossen   | 07.09.2001          | 30.12.2001 | 12.01.2003 | 08.12.2003     |
| 2371–2373          | Frauenhain (e)–Großenhain<br>(a) <sup>2</sup>                   | abgeschlossen   | 07.09.2001          | 11.2001    | 18.11.2001 | 08.12.2002     |
| 2401               | Unterwerk Neuhof  | abgeschlossen   | 07.09.2001          | 10.06.2005 | 22.11.2005 | 01.09.2006     |



| Nr. PFA                                  | Örtlichkeit                                | Entwurfs-<br>planung     | Abschluss<br>FinVe      | Datum PFB                                  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|--|--|--------------------------|-------------------------|--|------------|---------------------|
| <b>1. und 2. Baustufe</b>                |  |                          |                         |  |            |                     |
| 1 (alt 2112)                             | Bf Rangsdorf                               | abge-<br>schlossen       | 11.12.2008              | 19.09.2013                                 | vsI. 2013  | vsI. 2015           |
| 2 (alt 2114)                             | Bf Zossen                                  | offen                    | 11.12.2008 <sup>3</sup> | offen                                      | offen      | offen               |
| 3 (alt 2114)                             | Bf Zossen, EÜ Nottekanal                   | abge-<br>schlossen       | 11.12.2008 <sup>4</sup> | 04.2012                                    | vsI. 2013  | vsI. 2014           |
| 2118                                     | Neuhof (a)–Baruth (a)                      | abge-<br>schlossen       | 11.12.2008              | 15.12.2006                                 | 13.03.2012 | 18.11.2012          |
| 7 (alt 2122)                             | Bf Baruth                                  | offen                    | 11.12.2008              | vsI. 2013                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 7 (alt 2123, Baruth (a)–Golßen (a) 2124) |  | offen                    | 11.12.2008              | vsI. 2013                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 7 (alt 2231)                             | Bf Golßen                                  | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 7 (alt 2232)                             | Golßen (a)–Uckro (a)                       | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 8 (alt 2242)                             | Bf Walddrehna                              | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 8 (alt 2243)                             | Walddrehna (a)–<br>Brenitz-Sonnenwalde (a) | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 8 (alt 2244)                             | Bf Brenitz-Sonnenwalde                     | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 9 (alt 2354)                             | Rückersdorf (a)–<br>Hohenleipisch (a)      | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2015  | vsI. 2016           |
| 9 (alt 2361)                             | Bf Hohenleipisch                           | abge-<br>schlossen       | 13.12.2010<br>(APV)     | vsI. 2014                                  | vsI. 2014  | vsI. 2015           |
| 9 (alt 2362)                             | Hohenleipisch (a)–<br>Elsterwerda (a)      | abge-<br>schlossen       | 11.12.2008              | vsI. 2014                                  | vsI. 2014  | vsI. 2015           |
| 10                                       | Kreuzungsbauwerk<br>Elsterwerda-Biehla     | abge-<br>schlossen       | 11.12.2008              | vsI. 2013                                  | vsI. 2013  | vsI. 2014           |
| 11 (alt 2375)                            | Großenhain (a)–<br>Strecke Ende (km 29,2)  | in<br>Überarbei-<br>tung | 11.12.2008              | vsI. 2013                                  | vsI. 2015  | vsI. 2015           |
| ESTW<br>(PFA 7–10)                       | Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)                 | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | In genannten ab 2014<br>PFA enthal-<br>ten |            | ab 2016             |
| ETCS                                     | Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)                 | offen                    | 13.12.2010<br>(APV)     | In genannten ab 2018<br>PFA enthal-<br>ten |            | ab 2018             |

| Nr. PFA            | Örtlichkeit                                | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|--------------------|--|----------------------|--------------------|------------|------------|---------------------|
| <b>2. Baustufe</b> |  |                      |                    |            |            |                     |
| 2111               | Strecke Anfang (km 20,4)–<br>Rangsdorf (a) | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 2113               | Rangsdorf (a)–Zossen (a)                   | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 2115, 2116         | Zossen (a)–Wünsdorf (a)                    | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 2117               | Bf Wünsdorf                                | offen                | 11.12.2008         | offen      | offen      | offen               |
| 2251               | Bf Doberlug-Kirchhain                      | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 2364               | Bf Elsterwerda                             | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 2365               | Elsterwerda (a)–Frauenhain<br>(a)          | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 2374               | Bf Großenhain                              | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
|                    | davon 2 EÜen                               | keine                | SV 3 2005          | 01.03.2004 | 01.09.2006 | 12.2008             |

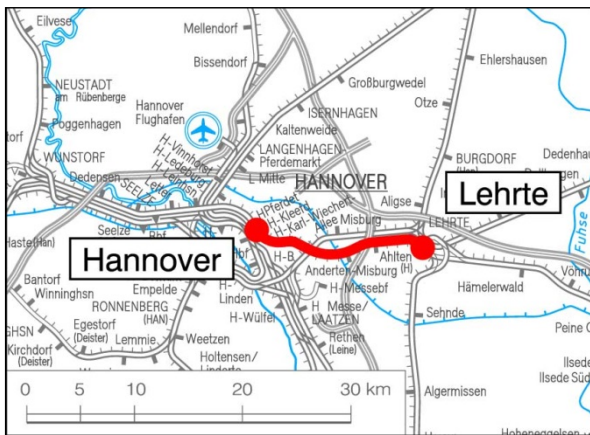
- 1 Ausbau ohne OLA und Ingenieurbauwerke.
- 2 Erhaltung der Verfügbarkeit
- 3 FinVe /APV bezieht sich nur auf die Planung bis Leistungsphase 4.
- 4 FinVe bezieht sich nur auf Umbau Nordkopf; Rest offen.

Teilbetriebnahmen 2012:

- Neuhof(a)–Baruth(a),

Bauaktivitäten 2012:

- Neuhof(a)–Baruth(a).

**B.4.5 Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte****Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verbesserung des Abschnitts Hannover–Lehrte als Teil der Verbindung Hannover–Berlin.

**Geplante Maßnahmen:**

- Drei-/viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr,
- Ertüchtigung der Fernverkehrsgleise für 160 km/h,
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND****Termine, Planungsstand:**

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

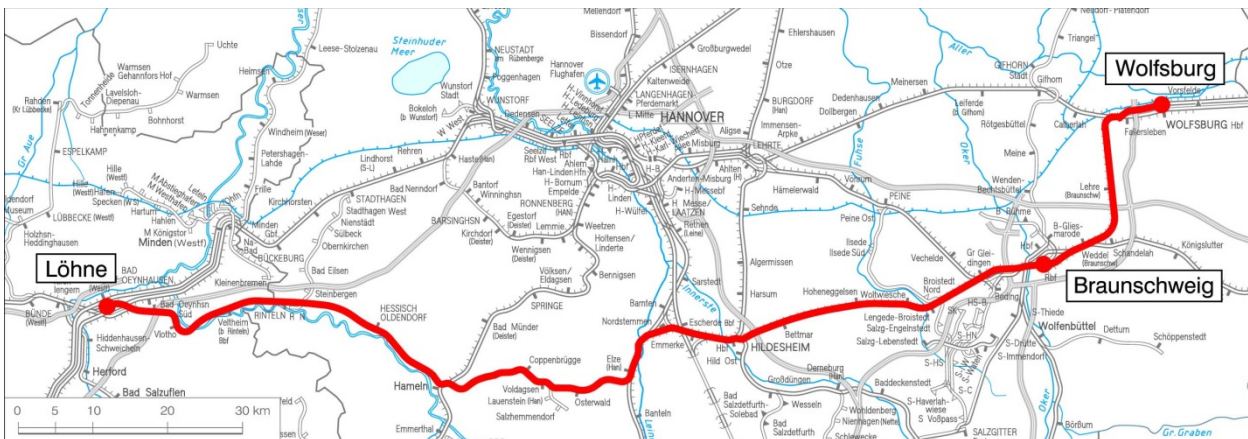
**Teilbetriebnahmen 2012:**

- keine,

**Bauaktivitäten 2012:**

- keine.

**B.4.6 Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Kapazitive Erweiterung und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt/Main–Berlin im Bereich Hildesheim–Braunschweig. Das Land Niedersachsen beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

**Geplante Maßnahmen (Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen):**

- Herstellung der Zweigleisigkeit,
- Elektrifizierung des zweiten Gleises,
- Überholungsgleise in Hoheneggelsen,

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h.

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

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

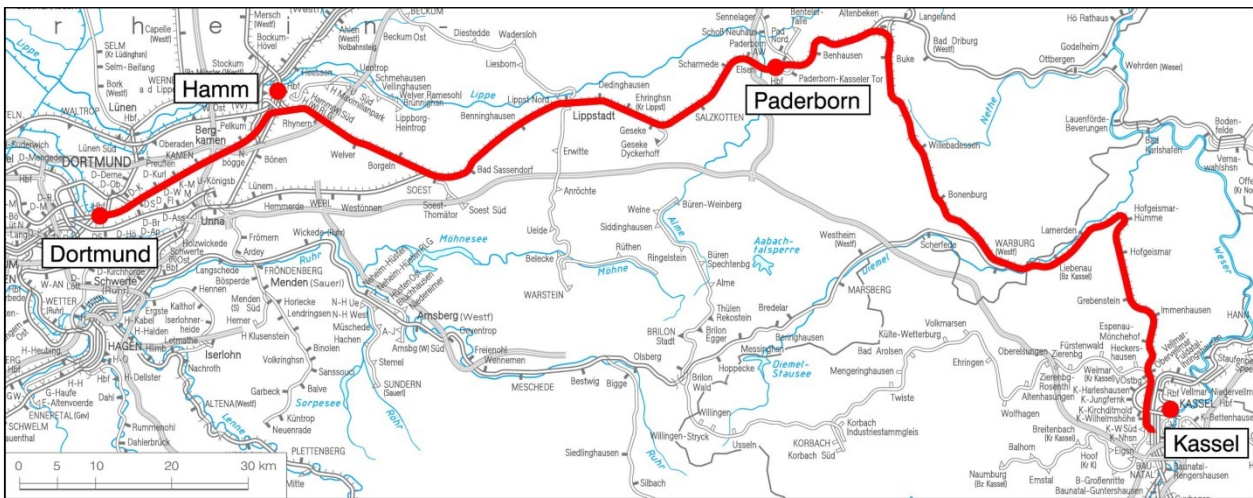
**Gesamtbetriebnahme 2012:**

- Hildesheim–Groß Gleidingen,

**Bauaktivitäten 2012:**

- Baufeldfreimachung, Erdarbeiten, Gleisbauarbeiten, Signaltechnische Arbeiten, Anpassung Bahnübergänge, Neubau Oberleitung, Erstellung und Erweiterung Brückenbauwerke, Lärmschutzwände.

**B.4.7 Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm–Paderborn,
- Bau von Linienverbesserungen,
- Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnitts im Bereich Neuenheerse.

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

Das Bedarfsplanvorhaben ist bis auf Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen abgeschlossen.

**Teilbetriebnahmen 2012:**

- keine,

**Bauaktivitäten 2012:**

- keine.

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



## Verkehrliche Zielsetzung:

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

## Geplante Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h,

- Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h.

## Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 190 km,
  - davon NBS: 107 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 230 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 172 Min. (über Fulda),
  - nach Bauende: 66 Min.,
- Gesamtkosten: 5.281 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe         | Datum PFB Baubeginn   | Inbetriebnahme     |
|---------|--|-----------------|-------------------------|-----------------------|--------------------|
| 1.1     | BA Staffelstein (km 0,0–km 18,040)                                     | abgeschlossen   |                         | 18.05.1995 18.09.2002 | vsI. 2017          |
| 1.2     | Coburg (km 18,040–km 34,238)   | abgeschlossen   |                         | 22.12.1995 10.07.2003 | vsI. 2017          |
| 1.3     | Anbindung Coburg (km 129,803–km 136,020)                               | abgeschlossen   |                         | 10.06.1996 07.2007    | vsI. 2017          |
| 2.11    | Sonneberg (km 34,238–km 41,400)  | abgeschlossen   |                         | 24.05.1995 22.12.2004 | vsI. 2017          |
| 2.12    | Thüringer Wald (km 41,4–km 56,415)                                     | abgeschlossen   | 10.11.1997              | 20.01.1995 16.07.2003 | vsI. 2017          |
| 2.2     | Ilmenau (km 56,415–km 76,150)  | abgeschlossen   |                         | 20.06.1996 09.10.2002 | vsI. 2017          |
| 2.3     | Arnstadt (km 76,150–km 94,450)   | abgeschlossen   |                         | 20.10.1995 19.11.1997 | vsI. 2017          |
| 2.4     | Erfurt Land (km 94,450–km 102,050)                                     | abgeschlossen   |                         | 15.07.1996 26.09.1997 | vsI. 2017          |
| 2.5     | Erfurt Stadt (km 102,05–km 106,861)                                    | abgeschlossen   |                         | 15.04.1997 07.02.2000 | vsI. 2017          |
| 2.7     | BL Süd TH/BY rund 21/3 km  | abgeschlossen   |                         | 27.12.1995 12.2011    | vsI. 2017          |
| 11      | Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)   | abgeschlossen   |                         | 26.01.1995 01.03.2006 | 12.2010            |
| 14      | Nürnberg–Fürth (km 1,75–km 4,517)<br>Nürnberg–Fürth (km 4,517–km 7,75) | abgeschlossen   | 26.09.2005              | 20.12.1996 13.05.2006 | 12.2010<br>12.2011 |
| 15      | Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)                                       | abgeschlossen   | GVFG-Zuwendungsbescheid | 28.06.2007 06.08.2008 | vsI. 2016          |

| Nr. PFA | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe         | Datum PFB Baubeginn |                  | Inbetriebnahme |
|---------|--|-----------------|-------------------------|---------------------|------------------|----------------|
| 16      | Fürth Nord (km 12,40–km 16,40)                               | abgeschlossen   | vom 14.12.2007 *)       | vsl. 2013           | vsl. 2014        | vsl. 2016      |
| 17      | Erlangen; Eltersdorf–Paul-Gossen-Straße (km 16,525–km 20,90) | offen           | 19.09.2012              | 30.10.2009          | 11.2012          | vsl. 2016      |
| 17      | Paul-Gossen-Straße–Erlangen (km 20,90–km 23,90)              | abgeschlossen   | APV 2010 vom 15.12.2010 | 30.10.2009          | 09.2010 (bvM)    | vsl. 2016      |
| 17      | Erlangen (km 23,90–km 32,40)                                 | offen           | offen                   | 30.10.2009          | offen            | offen          |
| 18      | Forchheim–Eggolsheim (km 32,40–km 46,00)                     | offen           | offen                   | offen               | offen            | offen          |
| 21      | Hirschaid (km 46,00–km 56,156)                               | offen           | offen                   | offen               | offen            | offen          |
| 22      | Bamberg (km 56,156–km 62,4/ km 0,00–km 2,408)                | offen           | offen                   | offen               | offen            | offen          |
| 23      | Hallstadt (km 2,408–km 8,950)                                | offen           | offen                   | vsl. 2014           | vsl. 2015        | vsl. 2017      |
| 24      | Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)                              | offen           | vsl. 2013               | vsl. 2014           | vsl. 2015        | vsl. 2017      |
| 25      | Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)                              | offen           | APV 2012 vom 28.11.2012 | 18.05.1995          | 08.11.1999 (bvM) | vsl. 2017      |

\*) GVFG Antrag datierte vom 28.11.2007.

## Teilbetriebnahmen 2012:

- Viergleisiger Ausbau Nürnberg–Fürth, letzter Abschnitt,

## Bauaktivitäten 2012:

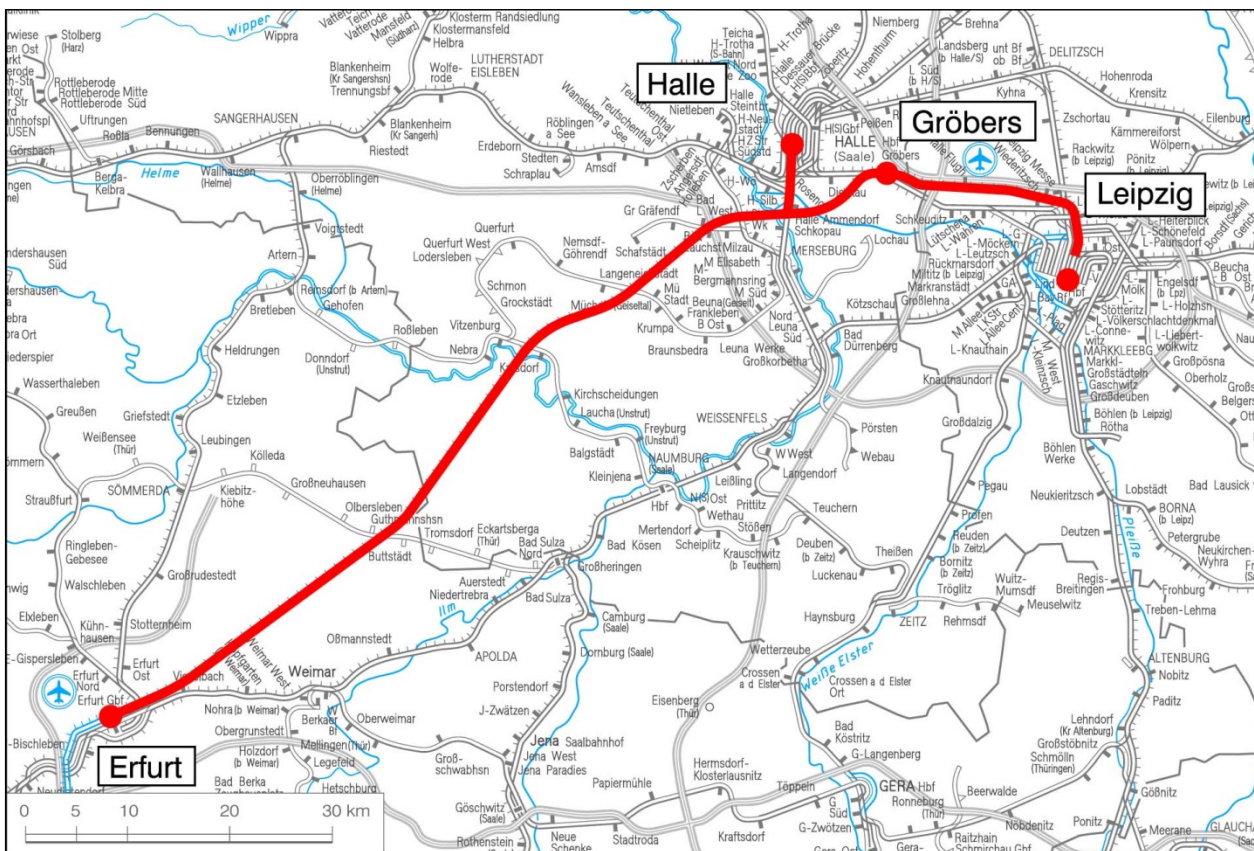
## – Neubaustrecke:

- Realisierung Tunnel Eierberge (l = 3.756m) (PFA 1.1),
- Realisierung Tunnel Lichtenholz (l = 931 m) (PFA 1.1),
- Realisierung Tunnel Kulch (l = 1.331m) (PFA 1.1)
- Realisierung Talbrücke Weißenbrunn a.F. (l = 614 m) (PFA 1.1),
- Realisierung Eisenbahnüberführung Füllbachtalbrücke (l = 1.012 m) (PFA 1.2),
- Realisierung Coburg Ost einschl. 2 Tunnel, 2 EÜ, 3 SÜ (PFA 1.2),
- Realisierung Coburg Süd einschließlich 2 Tunnel und 1 SÜ (PFA 1.1, 1.3 )
- Restarbeiten Talbrücke Pöpelholz (l = 306 m) (PFA 1.2),
- Restarbeiten Talbrücke Froschgrundsee (l = 798 m) (PFA 1.2),

- Restarbeiten Talbrücke Truckental (l = 425 m) (PFA 2.11),
- Restarbeiten Talbrücke Grümpental (l = 1.104 m),
- Realisierung Tunnel Müß (l = 745 m),
- Realisierung Tunnel Bleißberg, Los Süd (Teilstücklänge 4.000 m) (PFA 2.12),
- Realisierung Tunnel Bleißberg, Los Nord (Teilstücklänge 4.300 m) (PFA 2.12),
- Realisierung Talbrücke Ilmtal (l = 1.681 m) (PFA 2.2),
- Realisierung Tunnel Goldberg (l = 1.163 m) (PFA 2.12),
- Ausbaustrecke:
  - Neubau des 4. Streckengleises von Abzweig Jansenbrücke bis Fürther Bogen (km 4,0–6,3) (PFA 14),
  - Streckenausbau Fürther Bogen (PFA 15),
  - Viergleisiger Ausbau Erlangen Paul-Gossen-Straße–Erlangen (Gleisbau, Oberleitung, Schallschutzwände, Straßenüberführung Paul-Gossen-Straße, Bahnsteig Gleis 2 und 3 in Erlangen) im PFA 17,
  - Eltersdorf–Erlangen Paul-Gossen-Straße (Stützwände, Bahnkörper) im PFA 17.



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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

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

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

**Einbindung in den Knoten Leipzig**

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

**Projektkenndaten:**

- Streckenlänge: 122 km, davon
  - ABS: 8 km,
  - NBS: 114 km,
- Tunnel: 3 (Gesamtlänge 15,5 km),
- Talbrücken: 6 (Gesamtlänge 13,4 km),
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 160 km/h,
- Fahrzeit Erfurt–Leipzig:
  - vor Baubeginn: 66 Min.,
  - nach Bauende: 39 Min.,

- Fahrzeit Erfurt–Halle:
  - vor Baubeginn: 77 Min.,
  - nach Bauende: 31 Min.,
- Gesamtkosten: 2.967 Mio. €,
  - davon VDE 8.2 2.742 Mio. €,
  - davon Einbindung VDE 8.2 in den Knoten Leipzig 225 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr.   | Örtlichkeit<br>PFA  | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe        | Datum PFB   | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|---|---|----------------------|---------------------------|-------------|------------|---------------------|
| <b>NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)</b> |   |                      |                           |             |            |                     |
| 1.9   | Streckenkilometer (Str.-km) 196,037–197,889 (Bau-km 3,387–Bau-km 6,779) | abge-<br>schlossen   |                           | 22.01.1996  | 20.05.2001 | vsI. 2015           |
| 1.1   | Str.-km 197,889–206,557<br>(Bau-km 6,779–Bau-km 15,447)                 | abge-<br>schlossen   | 20.06.2003                | 29.06.1995  | 04.04.2005 | vsI. 2015           |
| 1.2   | Str.-km 206,557–216,349<br>(Bau-km 15,447–Bau-km 25,239)                | abge-<br>schlossen   |                           | 15.11.1995  | 04.07.2005 | vsI. 2015           |
| 1.3   | Str.-km 216,349–226,904<br>(Bau-km 25,239–Bau-km 35,794)                | abge-<br>schlossen   |                           | 12.12.1995  | 01.11.2005 | vsI. 2015           |
| 1.4   | 110-kV-Bahnstromleitungen Weimar–Dörstewitz, Weimar–Großkorbetha        | abge-<br>schlossen   | —                         | 10.08.1995  | 1998       | vsI. 2015           |
| 2.1   | Str.-km 226,904–237,406<br>(Bau-km 35,794–Bau-km 46,300)                | abge-<br>schlossen   |                           | 06.12.1994  | 27.08.2001 | vsI. 2015           |
| 2.2   | Str.-km 237,406–248,914<br>(Bau-km 46,300–Bau-km 57,804)                | abge-<br>schlossen   | 20.06.2003                | 12.10.1995  | 21.10.2005 | vsI. 2015           |
| 2.3/<br>2.4                                       | Str.-km 248,914–271,583<br>(Bau-km 57,804–Bau-km 80,474)                | abge-<br>schlossen   |                           | 30.07.1996  | 01.07.2006 | vsI. 2015           |
| 2.5   | Str.-km 271,583–280,034<br>(Bau-km 80,460–Bau-km 88,911)                | abge-<br>schlossen   |                           | 25.06.1996  | 02.01.2002 | vsI. 2015           |
| 2.6   | Strecke 6340: Str.-km 1,258–7,428<br>(Bau-km 6,5–Bau-km 11,8)           | abge-<br>schlossen   | 10.11.1997/<br>15.11.2004 | 19.12.1995  | 01.11.1996 | vsI. 2015           |
| 3.1   | Str.-km 280,034–290,449<br>(Bau-km 89,000–Bau-km 99,415)                | abge-<br>schlossen   |                           | 21.03.1996  | 02.10.1996 | 30.06.2003          |
| 3.2   | Str.-km 290,449–304,385<br>(Bau-km 99,415–Bau-km 113,351)               | abge-<br>schlossen   | 10.11.1997                | 14.05.1996  | 02.10.1996 | 30.06.2003          |
| 3.3   | Str.-km 304,385–307,456<br>(Bau-km 113,351–Bau-km 116,422)              | abge-<br>schlossen   |                           | 12.02.1996  | 02.10.1996 | 30.06.2003          |
| <b>Einbindung in den Knoten Leipzig</b>           |   |                      |                           |             |            |                     |
| 4.1   | EÜ Rackwitzer Str./Parthe   | abge-<br>schlossen   | 02.12.2011                | 01.02.2012  | 14.08.2012 | vsI. 2015           |
| 4.2   | 1. Verlängerung ICE-Bahnsteige mit Spur-<br>planänderung                | abge-<br>schlossen   | 02.12.2011                | 16.04. 2013 | 25.09.2013 | vsI. 2015           |

| Nr. | Örtlichkeit<br>PFA                                     | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|-----|--|----------------------|--------------------|-----------|-----------|---------------------|
| 4.3 | 2. Linienverbesserung im Bereich Halle-<br>sche Gruppe | offen                | offen              | offen     | vsl. 2016 | vsl. 2018           |
| 4.4 | 1. Inbetriebnahmestufe<br>(ESTW-A Leipzig-Mockau)      | offen                | offen              | offen     | offen     | offen               |

(Teil-) Fertiggestellte Abschnitte:

Abschnitt Gröbers–Leipzig:

- Inbetriebnahme 30.06.2003 mit  $v = 160$  km/h; Restleistungen für  $v = 250$  km/h bis zur Gesamtinbetriebnahme der Strecke in 2015,

Teilinbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle (S.):

- Bau Streckenlos 1 (PFA 1.9),
- Bau Streckenlos 2 (PFA 1.1/1.2),
- Bau Streckenlos 3 (PFA 1.3/2.1),
- Bau Gänsebach-Talbrücke ( $l = 1.056$  m) (PFA 1.3),
- Bau Finnetunnel ( $l = 6.970$  m) (PFA 2.1),
- Bau Bibratunnel ( $l = 6.466$  m) (PFA 2.2),

- Bau Unstrut-Talbrücke ( $l = 2.668$  m) (PFA 2.2),
- Bau Osterbergtunnel ( $i = 2.082$  m) (PFA 2.3),
- Bau Streckenlos 4 (PFA 2.3/2.4),
- Bau Stöbnitz-Talbrücke ( $l = 297$  m) (PFA 2.4),
- Bau Saale-Elster-Talbrücke ( $l = 8.577$  m) (PFA 2.5),
- Bau Südanbindung Halle (2. Ausbaustufe) (PFA 2.6),
- Bau Streckenlos 5 (Anteil PFA 3.1),
- Baubeginn Feste Fahrbahn,
- Baubeginn Bahntechnische Ausrüstung (Oberleitung, ESTW, ETCS, GSM-R, 50-Hz-Anlagen),
- Bau Bahnstromleitung Schkopau–Weimar,

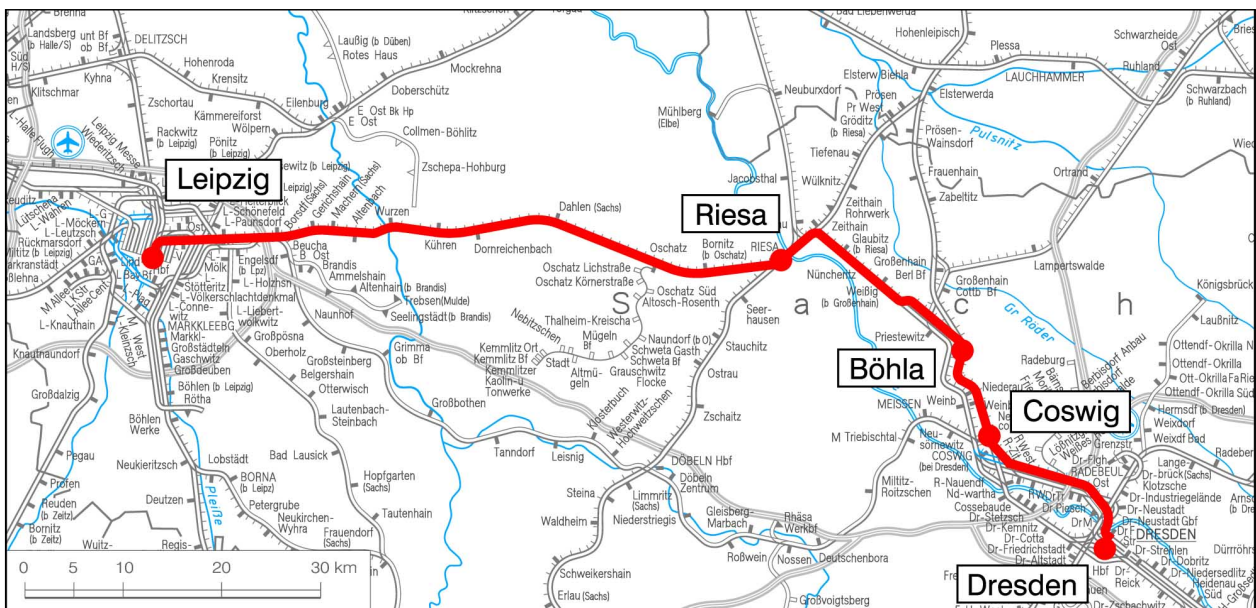
Südanbindung Halle (1. Ausbaustufe) (PFA 2.6):

- Restleistungen,

Einbindung in den Knoten Leipzig:

- Abbruch und Neubau EÜ Rackwitzer Str./Parthe.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr,
- Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange zwischen Weißig und Böhla.

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA            | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|--------------------|--|-----------------|-----------------|------------|------------|----------------|
| <b>1. Baustufe</b> |  |                 |                 |            |            |                |
|                    | Ausbau für Leipzig–Riesa<br>200 km/h               | abgeschlossen   | entfällt        | vor 1993   | 1993       | 2002           |
| <b>2. Baustufe</b> |  |                 |                 |            |            |                |
|                    | 3201–3204 Dresden-Neustadt (e)–<br>Dresden Hbf (a) | abgeschlossen   | 06.07.2001      | 23.03.2000 | 01.02.2001 | 12. 2010       |

| Nr. PFA            | Örtlichkeit                                | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe                                       | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|--------------------|--|----------------------|--|------------|------------|---------------------|
| <b>3. Baustufe</b> |  |                      |  |            |            |                     |
| 1303               | Bf Riesa                                   | offen                | offen  | offen      | offen      | offen               |
| 1304-1             | Riesa (a)–Abzw Röderau(a)                  | abge-<br>schlossen   | 24.07.2003   | 21.01.2004 | 01.02.2004 | 10.12.2006          |
| 1304-2             | Abzw Röderau (e)–Abzw<br>Zeithain (e)      | offen                | 24.07.2003   | offen      | offen      | offen               |
| 1305               | Abzw Zeithain (a)–Weißig (e)               | offen                | offen  | offen      | offen      | offen               |
| 2103               | Weißig (a)–Böhla (a)                       | abge-<br>schlossen   | 24.07.2003   | 07.11.2001 | 08.2008    | 05.12.2010          |
| 2104-1             | Bf Böhla                                   | abge-<br>schlossen   |  | 10.04.2002 | 08.2008    | 05.12.2010          |
| 2104-2             | Böhla (a)–Weinböhla (a)                    | offen                | offen  | offen      | offen      | offen               |
| 2105               | Bf Weinböhla                               | offen                | APV 2012   | 13.08.2009 | offen      | offen               |
| 2106               | Weinböhla (a)–Neucoswig (e)                | abge-<br>schlossen   | 21.09.2009<br>(APV 2009)                                 | 30.01.2003 | 12.2009    | 05.12.2010          |
| 2107               | Neucoswig (a)–Radebeul West<br>(a)         | abge-<br>schlossen   |  | 01.03.2004 | 12.2009    | 05.12.2010          |
| 3100               | Coswig (e)–Dresden-Neustadt<br>(a)         | abge-<br>schlossen   | Land:<br>04.02.2009<br>Bund:<br>21.09.2009<br>(APV 2009) | 08.08.2005 | 11.2009    | vsl. 2016           |
| 3201               | Bf Dresden-Neustadt,<br>Anteil 3. Baustufe | abge-<br>schlossen   | 24.07.2003   | 23.03.2000 | 03.2011    | vsl. 2016           |
| 4101               | Unterwerk Riesa                            | abge-<br>schlossen   | 24.07.2003   | 14.03.2005 | 25.09.2006 | 21.08.2007          |

## Fertiggestellte Abschnitte:

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

## 2. Baustufe:

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

## 3. Baustufe:

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

## Teilbetriebnahmen 2012:

- BA 3100 Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a): Bauzustand 3.2 R; Ibn der Fernbahngleise zwischen Radebeul Ost und Radebeul West in 02.2012,
- 3201 Neubau Gleistragwerke mit Ibn der Gleise 706 und 707 (Bahnsteige 6 und 7) in 10.2012.

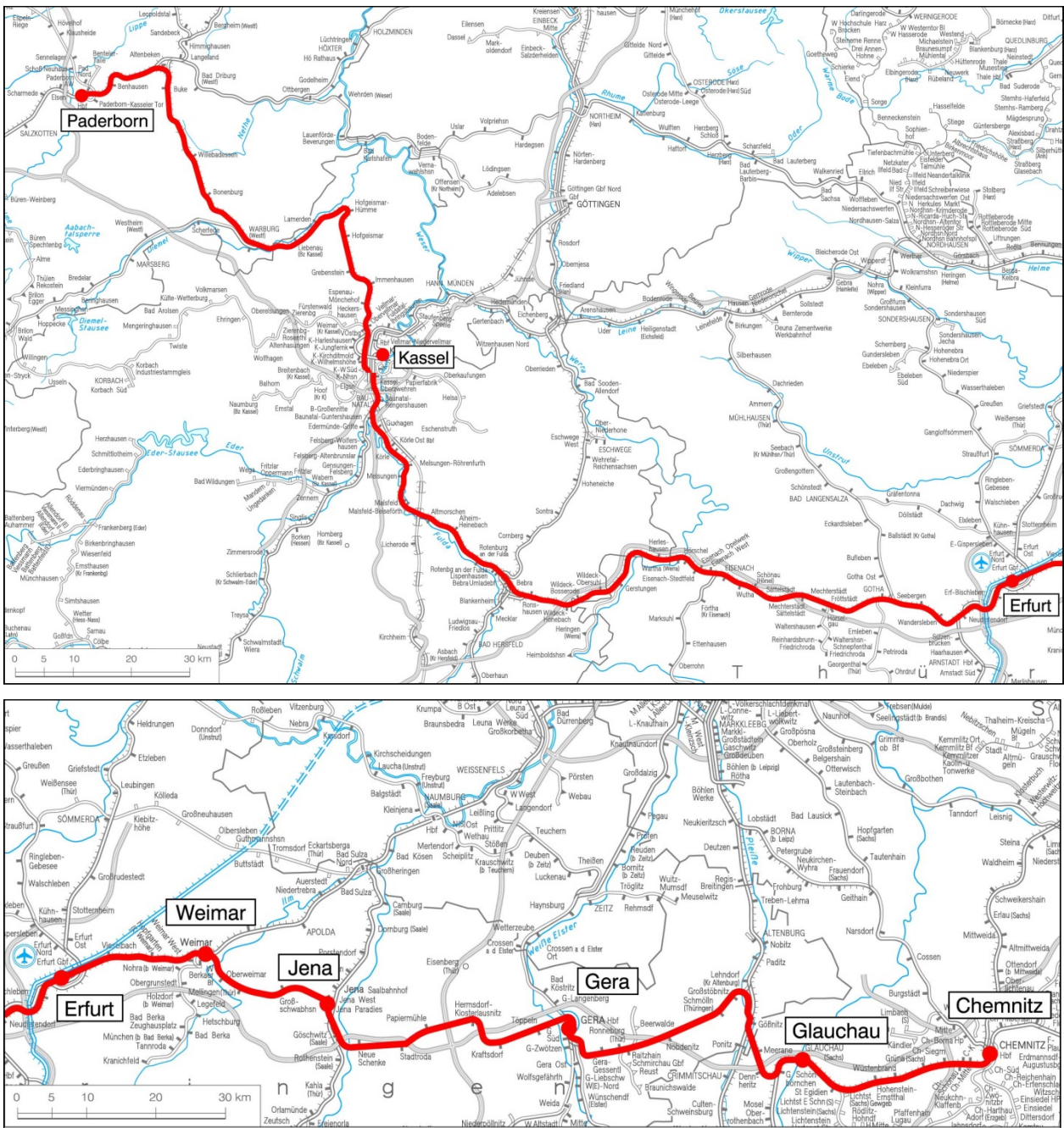
## Bauaktivitäten 2012:

- BA 3201 Bf Dresden-Neustadt: Neubau der Gleistragwerke mit Erneuerung der Gleise 706 und 707 inkl. der

zugehörigen Bahnsteige 6 und 7 und Erneuerung der Überbauten der EÜ Großenhainer Straße,

- BA 3100 Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a): Neubau der beiden zukünftigen Fernbahngleise Radebeul Ost–Radebeul West (Los 1),
- BA 2103/2104-1 Weißig (a)–Böhla (e): Restleistungen,
- BA 2106/2107 Weinböhla–Radebeul West (a): Restleistungen.

**B.4.11 Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

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

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

- Entwurfsgeschwindigkeit: 100–160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 394 Min.,
  - nach Bauende: 340 Min.,
- Gesamtkosten: 423 Mio. €.

## Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 572 km,

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA   | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB                           | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|---|---|-----------------|-----------------|-------------------------------------|------------|----------------|
|   | Weimar (a)–Gößnitz(a)   | abgeschlossen   | 29.11.1999      | 11.05.2001                          | 01.04.2002 | 27.10.2002     |
|   | Göschwitz–Gößnitz (a)   | abgeschlossen   | 09.11.2004      | 28.05.2005                          | 29.06.2005 | 28.09.2006     |
|   | Großschwabhausen (e)–Gößnitz (a)                                      | abgeschlossen   | 30.06.2005      | lfd. seit 02.11.2006                | 02.01.2007 | 18.12.2007     |
|   | Weimar (e)–Vieselbach (a)   | abgeschlossen   | 21.09.2009      | lfd. seit 10.2009                   | 01.02.2010 | 14.04.2010     |
|   | Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 1 | abgeschlossen   | 21.09.2009      | 26.04.2010                          | 15.09.2010 | 11.12.2011     |
|   | Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 2 | abgeschlossen   | 21.09.2009      | 21.01.2011 (OL Abschnitt Thüringen) | 01.08.2011 | 11.12.2011     |
| nur teilweise PFA; teilweise Plangenehmigungsabschnitte | Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 3 | abgeschlossen   | 21.09.2009      | 17.02.2011                          | 01.03.2011 | 11.12.2011     |
| e   | Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 4 | abgeschlossen   | 21.09.2009      | 26.07.2011                          | 01.08.2011 | 11.12.2011     |
| <b>Erhöhung Leistungsfähigkeit Weimar–Gera</b>          |   |                 |                 |                                     |            |                |
|   | Weimar (a)–Mellingen (a)  | abgeschlossen   | 20.12.2012      | 08.2013                             | vsl. 2014  | vsl. 2016      |
|   | Mellingen (a)–Großschwabhausen (a)                                    | abgeschlossen   | 20.12.2012      | 06.12.2011                          | vsl. 2014  | vsl. 2016      |
|   | Jena West–Jena-Göschwitz  | abgeschlossen   | 20.12.2012      | 04.2013                             | vsl. 2014  | vsl. 2016      |
|   | Neue Schenke–Stadtroda  | abgeschlossen   | 20.12.2012      | 19.07.2012                          | vsl. 2014  | vsl. 2016      |



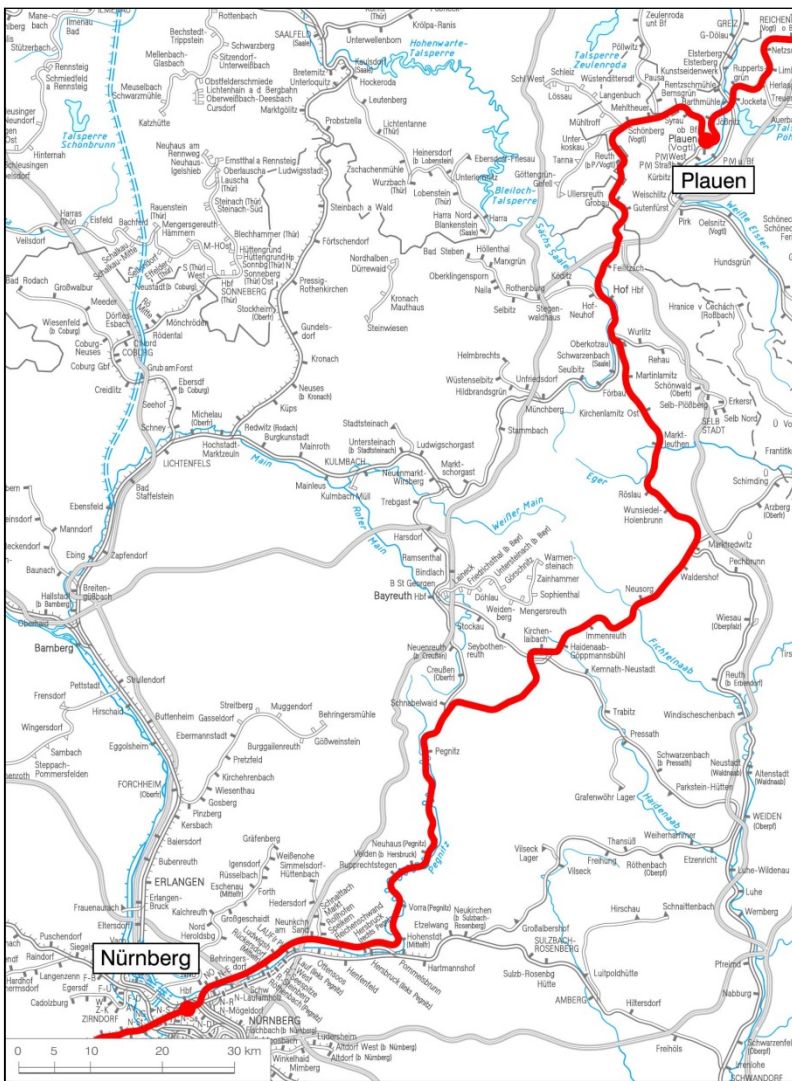
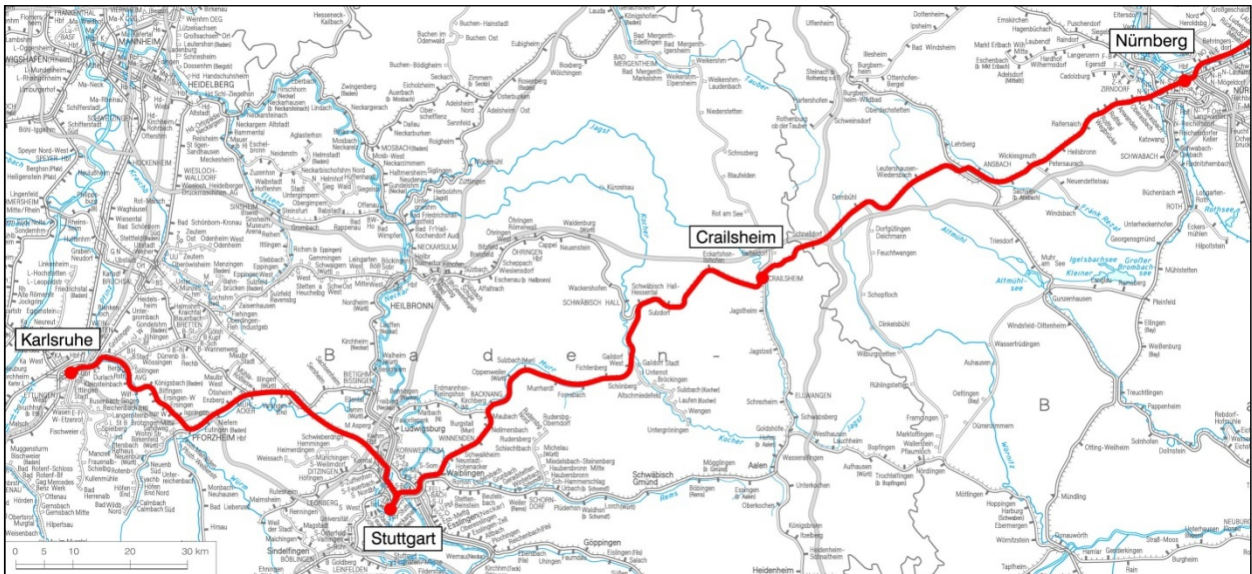
## Teilbetriebnahmen 2012:

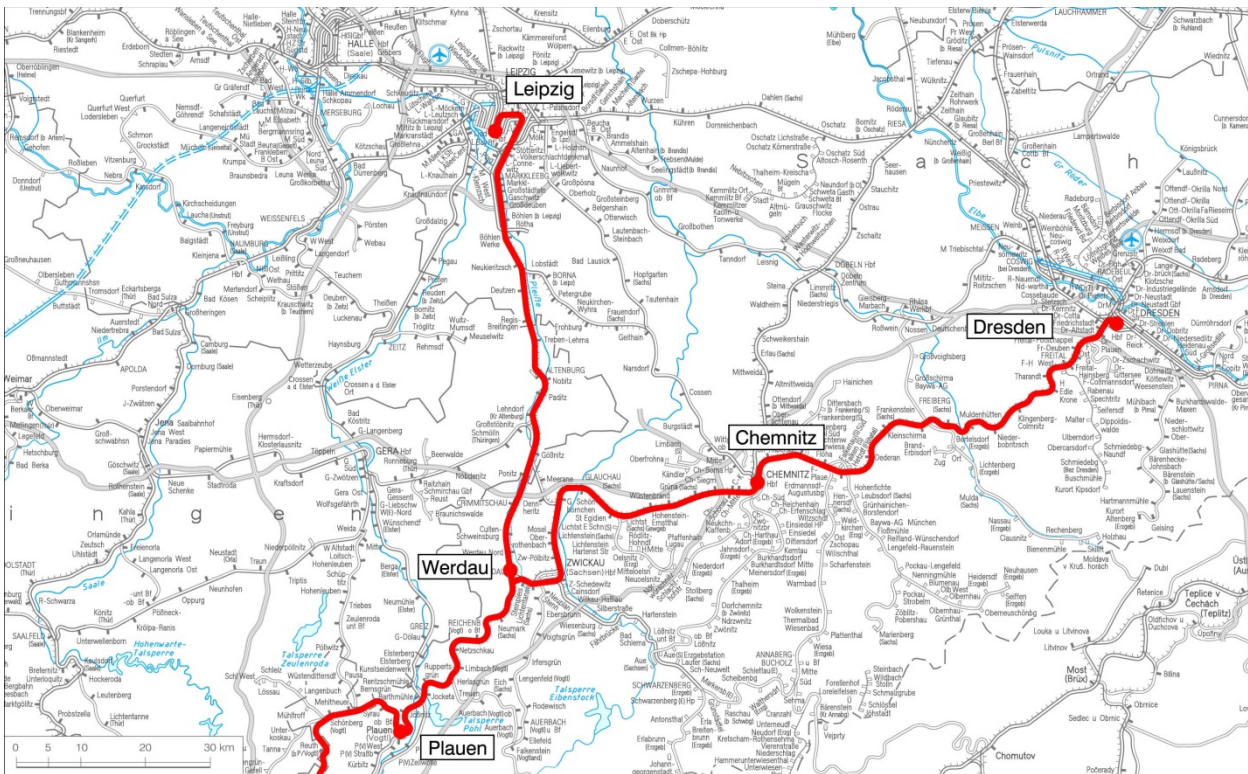
- Inbetriebnahme von drei Eisenbahnüberführungen bei km 6,8, km 6,9 und km 8,6 der Strecke 6307,
- Tiefenentwässerung im Bf. Ronneburg (Thür),
- Grabenverrohrung Gera-Debschwitz,
- Gleisfeldbeleuchtung Bf. Gera Hbf.

## Bauaktivitäten 2012:

- Neubau von 3 EÜen (Strecke 6307 km 6,8, km 6,9 und km 8,6),
- Tiefenentwässerung im Bf. Ronneburg (Thür),
- Grabenverrohrung Gera-Debschwitz,
- Gleisfeldbeleuchtung Bf. Gera Hbf.

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





**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Projektkennndaten:**

- Streckenlänge insgesamt: 740 km,
- Streckenlänge: 288 km  
(Dresden/Leipzig–LGr SN/BY)
- davon
  - o Dresden–Werdau: 136,3 km,
  - o Leipzig–LGr SN/BY: 151,7 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
- Fahrzeit Nürnberg–Leipzig:
  - o vor Baubeginn: 243 Min.,
  - o nach Bauende: 188 Min.,
- Fahrzeit Nürnberg–Dresden:
  - o vor Baubeginn: 340 Min.,
  - o nach Bauende: 285 Min.,
- Gesamtkosten: 1.706 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA        | Örtlichkeit                                       | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn                | Inbetrieb-<br>nahme |
|----------------|---|----------------------|--------------------|------------|--------------------------|---------------------|
| 1.1.10         | DD-Altstadt–Freital-Ost (a)                       | abge-<br>schlossen   |                    | offen      | offen                    | offen               |
| 1.1.11         | Bf Freital-Ost                                    |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2005                |
| 1.1.12-14      | Freital-Ost (a)–Tharandt (a)                      |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2005                |
| 1.1.15         | Bf Tharandt                                       |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2002 <sup>1)</sup>  |
| 1.1.21-22      | Tharandt (a)–Edle Krone (e)                       |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2003                |
| 1.1.23         | Edle Krone(a)–Klingen-<br>berg/Colmnitz (a)       |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2003                |
| 1.1.24         | Bf Klingenberg/<br>Colmnitz                       | abge-<br>schlossen   |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 1999                |
| 1.1.31-32      | Klingenberg/Colmnitz (a)–<br>Niederbobritzsch (e) |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 1998                |
| 1.1.33-35      | Niederbobritzsch (a)–Freiberg<br>(a)              |                      | 10.11.1997         | erfolgt    | erfolgt                  | 1997                |
| 1.1.40         | Bf Freiberg                                       |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2005                |
| 1.2.11-12      | Freiberg (a)–Frankenstein (e)                     |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2004                |
| 1.2.13-14      | Frankenstein (a)–Oederan (e)                      |                      |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2004                |
| 0.3.20.4801.08 | HOA Nr. 563 bei Oederan                           | abge-<br>schlossen   |                    | 31.08.2006 | 03.2007                  | 04.2007             |
| 1.2.15         | Oederan (a)–Flöha (e)                             |                      |                    |            |                          | 2000                |
| 1.2.21-22      | Flöha (a)–Niederwiesa (e)                         | abge-<br>schlossen   |                    | erfolgt    | erfolgt                  | 2001                |
| 1.2.23         | Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)                      |                      |                    |            |                          | 1999                |
| 1.2.23.1104    | Dammertüchtigung Chemnitz-<br>Hilbersdorf         | abge-<br>schlossen   |                    | 11.2006    | 04.2007                  | 03.2008             |
| 1.2.30         | Bf Chemnitz Hbf                                   | abge-<br>schlossen   | 21.05.2008         | 2003       | 30.09.2008 <sup>2)</sup> | vsI. 2014           |
| 1.2.30.5205    | Unterwerk Chemnitz                                | abge-<br>schlossen   | 10.11.1997         | 07.10.2005 | 12.06.2006               | 05.2007             |

| Nr. PFA  | Örtlichkeit                                       | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe    | Datum PFB | Baubeginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|--|---|----------------------|-----------------------|-----------|-----------|---------------------|
| 1.3.11   | Chemnitz (a)–Chemnitz Kap-<br>pel (a)             | offen                |                       | vsI. 2016 | vsI. 2016 | vsI. 2020           |
| 1.3.13   | Chemnitz Kappel (e)–<br>Chemnitz                  | abge-<br>schlossen   | 21.09.2009            | erfolgt   | erfolgt   | offen               |
| 1.3.15-17  | Chemnitz-Siegmar (e)–<br>Hohenstein-Ernstthal (a) | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 26.05.2002          |
| 1.3.21   | Hohenstein-Ernstthal (e)–<br>St. Egidien (a)      | abge-<br>schlossen   | 21.09.2009            | 2004      | 02.2010   | 2011                |
| 1.3.22   | Bf. St. Egidien                                   | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 1998                |
| 1.3.23   | St. Egidien (a)–Glauchau (a)                      | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 1997                |
| 1.3.30   | Bf Glauchau                                       | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 08.05.2004          |
| 1.4.11-13  | Glauchau (a)–Mosel (a)                            | abge-<br>schlossen   | 10.11.1997            | erfolgt   | erfolgt   | 2002                |
| 1.4.14   | Bf Mosel  | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 2001                |
| 1.4.15   | Mosel (a)–Zwickau (a)                             | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 2000                |
| 0.5.2.0  | ESTW Zwickau–Release-<br>wechsel                  | abge-<br>schlossen   |                       | erfolgt   | erfolgt   | 29.02.2008          |
| 1.4.20   | Bf Zwickau, re/li Gleis                           | offen                | offen                 | offen     | offen     | offen               |
| 1.4.20   | Bf Zwickau Dresdner Kopf<br>(vorgez. Maßn.)       | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 2005                |
| 1.4.31.1603  | EÜ Olzmannstraße in Zwickau                       | abge-<br>schlossen   | 10.11.1997            | erfolgt   | erfolgt   | 2005                |
| 1.4.31-33  | Zwickau (a)– Bogendreieck<br>Werdau               | abge-<br>schlossen   |                       |           |           | 1998                |
| <b>Gaschwitz (e)–Crimmitschau (a) 1. Ausbaustufe</b> |   |                      |                       |           |           |                     |
| 2.1.1.5–2.1.1.6                                      | Gaschwitz (e)–Groß Deuben<br>(e)                  | offen                | APV vom<br>21.09.2009 | vsI. 2014 | vsI. 2015 | vsI. 2018           |
| 2.1.1.7  | Groß Deuben (a)–Böhlen (e) <sup>3)</sup>          | offen                | APV vom<br>21.09.2009 | 03.2005   | 10.2012   | vsI. 2016           |

| Nr. PFA         | Örtlichkeit                         | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe    | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|-----------------|-------------------------------------|----------------------|-----------------------|------------|------------|---------------------|
| 2.1.4.1–2.14.4  | Altenburg (a)–Paditz (e)            | abge-<br>schlossen   | APV vom<br>21.09.2009 | 18.01.2011 | 09.05.2011 | <i>vsl. 2013</i>    |
| 2.2.2.1–3.1.3.6 | Crimmitschau–Jocketa                | abge-<br>schlossen   |                       | erfolgt    | erfolgt    | 2003                |
| 0.6.30          | ESTW Plauen–<br>Releasewechsel      | abge-<br>schlossen   | 10.11.1997            | erfolgt    | erfolgt    | 29.02.2008          |
| 3.2.1.0         | Bf Plauen                           | abge-<br>schlossen   |                       | 25.06.2002 | 24.06.2003 | 10.2008             |
| 3.2.2.1–3.2.2.9 | Mehlteuer–Niederlassungs-<br>grenze | abge-<br>schlossen   |                       | erfolgt    | erfolgt    | 2000                |

- 1) Inbetriebnahme 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erneute Inbetriebnahme 2005.
- 2) Baubeginn 09.2008 beinhaltet bauvorbereitende Maßnahmen mit Finanzierung aus SV 7.
- 3) Planänderung notwendig zu bestehendem Planrecht.

Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen:

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

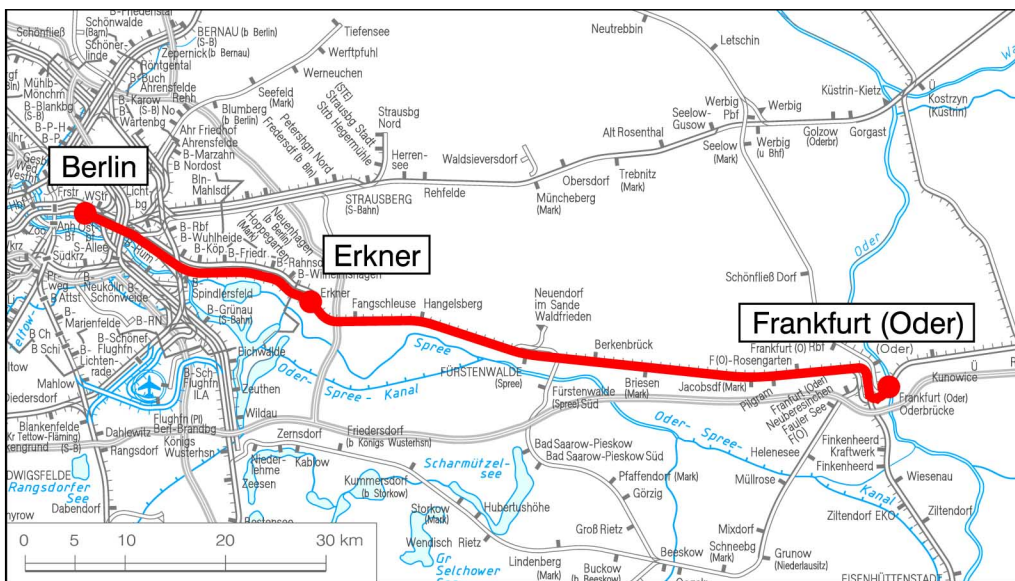
Teilbetriebnahmen 2012:

- Inbetriebnahme Bz. 3.0 und 3.1 Knoten Chemnitz  
08.2012,

Bauaktivitäten 2012:

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

**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 t ab km 10,36 mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs sowie der Herstellung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr,
- Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

**Projektkenndaten:**

- Streckenlänge: 85 km,
  - Projektabschnitt 1 25 km, Berlin-Ostbahnhof (a)–Erkner (e),
  - Projektabschnitt 2 55 km, Erkner (a)–Frankfurt (Oder) (a),
  - Projektabschnitt 3 5 km, Frankfurt (Oder) (e)–BGr DE/PL,
- Entwurfsgeschwindigkeit (ab km 10,6): 160 km/h,
- Gesamtkosten: 611 Mio. €.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. | Örtlichkeit PFA                   | Entwurfsplanung   | Abschluss FinVe       | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|-----|-----------------------------------|---|-----------------------|------------|------------|----------------|
| 1   | Ostkopf Ostbf–SÜ Modersonstraße   | abgeschlossen   | Teil-FinVe 20.08.2001 | 12.2012    | vsI. 2013  | vsI. 2017      |
| 2   | EÜ Schlichtallee–KRBW Rummelsburg | abgeschlossen   | samt-FinVe 20.09.2005 | 10.03.2004 | 19.04.2004 | 04.08.2008     |
| 3   | Bf Rummelsburg                    |   |                       |            |            |                |
| 4   | Karlshorst–Abzw Ostendgestell     | Die PFA 3 bis 5 entfallen nach dem aktualisierten Konzept. EÜ Treskowallee wird aus dem PFA 4 herausgelöst und umgesetzt. |                       |            |            |                |
| 5   | Abschnitt Wuhlheide               |   |                       |            |            |                |

| Nr.<br>PFA | Örtlichkeit                          | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe                         | Datum PFB  | Baubeginn           | Inbetrieb-<br>nahme |
|------------|--------------------------------------|----------------------|--|------------|---------------------|---------------------|
| 4          | EÜ Treskowallee                      | abge-<br>schlossen   |  | 14.10.2011 | 01.2012             | 06.2013             |
| 6          | Abschn. Strecke + Bf Köpenick        | offen                |  | offen      | vsl. 2018           | vsl. 2021           |
| 6          | ESTW Köpenick                        | offen                |  | 24.06.2010 | vsl. 2018           | vsl. 2019           |
| 7          | Hirschgarten–Wilhelmshagen           | offen                |  | vsl. 2014  | vsl. 2016           | vsl. 2018           |
| 8          | Bf Erkner                            | abge-<br>schlossen   |  | 06.09.2007 | 10.2007             | 30.11.2009          |
| 8          | ESTW Erkner                          | abge-<br>schlossen   |  | 06.09.2007 | 05.2011             | 07.2012             |
| 2101       | Erkner (a)–Fangschleuse (a)          | abge-<br>schlossen   |  | 16.05.2003 | 19.01.2003<br>(bvM) | 12.10.2003          |
| 2102       | Bf Fangschleuse                      | abge-<br>schlossen   |  | 16.05.2003 | 19.01.2003<br>(bvM) | 12.10.2003          |
| 2103       | Fangschleuse (a)–<br>Hangelsberg (a) | abge-<br>schlossen   |  | 16.05.2003 | 19.01.2003<br>(bvM) | 12.10.2003          |
| 2104       | Bf Hangelsberg                       | abge-<br>schlossen   |  | 16.05.2003 | 19.01.2003<br>(bvM) | 12.10.2003          |
| 2105       | Hangelsberg (a)–Fürstenwalde         | abge-<br>schlossen   | Teil-FinVe<br>20.08.2001 Ge-<br>samt-FinVe | 28.03.2006 | 11.2006             | 06.2007             |
| 2201       | Bf Fürstenwalde                      | abge-<br>schlossen   | 20.09.2005                                 | 22.03.1999 | 08.12.2000          | 15.12.2001          |
| 2301       | Fürstenwalde (a)–<br>Berkenbrück (a) | abge-<br>schlossen   |  | 21.03.2000 | 29.07.2001          | 29.04.2002          |
| 2302       | Bf Berkenbrück                       | abge-<br>schlossen   |  | 18.04.2000 | 29.07.2001          | 30.04.2002          |
| 2401       | Berkenbrück (a)–Briesen (a)          | abge-<br>schlossen   |  | 28.09.1998 | 31.01.1999          | 28.08.1999          |
| 2501       | Bf Briesen                           | abge-<br>schlossen   |  | 07.10.2002 | 17.11.2003          | 17.04.2004          |
| 2601       | Briesen (a)–Pillgram (a)             | abge-<br>schlossen   |  | 05.03.1998 | 01.08.1997<br>(bvM) | 24.05.1998          |
| 2701       | Bf Pillgram                          | abge-<br>schlossen   |  | 15.08.2003 | 17.11.2003          | 17.04.2004          |



| Nr.<br>PFA | Örtlichkeit                              | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn           | Inbetrieb-<br>nahme |
|------------|--|----------------------|--------------------|------------|---------------------|---------------------|
| 2702       | Pillgram (a)–Rosengarten (e)             | abge-<br>schlossen   |                    | 11.06.2004 | 05.06.2004<br>(bvM) | 12.06.2005          |
| 2703       | Rosengarten (a)–<br>Frankfurt (Oder) (a) | abge-<br>schlossen   |                    | 11.06.2004 | 12.06.2005          | 05.12.2005          |
| 0020       | ESTW-A Fangschleuse                      | abge-<br>schlossen   |                    | 13.06.2003 | 01.09.2003          | 17.10.2004          |
| 0020       | ESTW-A Hangelsberg                       | abge-<br>schlossen   |                    | 13.06.2003 | 18.09.2002<br>(bvM) | 17.12.2003          |
| 2201       | ESTW-UZ Fürstenwalde                     | abge-<br>schlossen   |                    | 19.04.1999 | 02.11.1999          | 28.05.2000          |
| 2302       | ESTW-A Berkenbrück                       | abge-<br>schlossen   |                    | 19.04.2000 | 01.10.2001          | 26.01.2003          |
| 2501       | ESTW-A Briesen                           | abge-<br>schlossen   |                    | 10.10.2002 | 01.09.2003          | 24.10.2004          |
| 2701       | ESTW-A Pillgram                          | abge-<br>schlossen   |                    | 15.08.2003 | 14.03.2005          | 06.08.2006          |
| 3101       | Bf Frankfurt/Oder                        | abge-<br>schlossen   |                    | 30.01.2007 | 23.03.2007          | 04.2008             |
| 3102       | Frankfurt (Oder) Rest–<br>Oderbrücke (a) | abge-<br>schlossen   |                    | 26.05.2011 | 17.06.2011          | vsI. 2014           |
| 3103       | Bf Oderbrücke                            | abge-<br>schlossen   |                    | 01.06.2006 | 15.07.2006          | 28.08.2006          |
| 3104       | EÜ Oderbrücke/BGr DE/PL                  | abge-<br>schlossen   |                    | 07.09.2007 | 01.2008             | 12.2008             |
| 0030       | ESTW Oderbrücke                          | abge-<br>schlossen   |                    | 27.02.2007 | 01.10.2006<br>(bvM) | 26.02.2008          |

## Teilbetriebnahmen 2012:

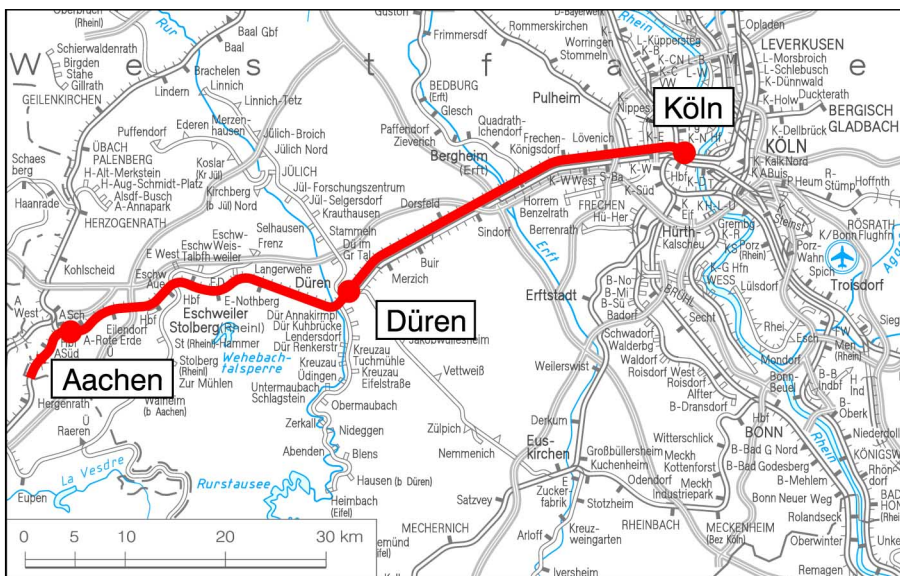
- ESTW Erkner am 09.07.2012,

## Bauaktivitäten 2012:

- Abschnitt Frankfurt/Oder Pbf (a)–Oderbrücke (a) mit der EÜ Dresdener Straße, Kreuzungsbauwerk Reppen und EÜ Guldendorfer Straße,

- ESTW-UZ Erkner, mit HOA+TK-Kabel,
- Überleitverbindung Rahnsdorf,
- Grundwasserwanne EÜ Bahnhofstraße Erkner,
- EÜ Treskowallee,
- Restmaßnahmen.

## B.4.14 Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen



## Verkehrliche Zielsetzung:

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

## Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbaustufen:
- Ausbauabschnitt I (Köln–Düren):
  - Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen,
- Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen):
  - als Vorabmaßnahme: Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen,
  - erste Baustufe: Erhöhung der Streckenkapazität durch kapazitätserweiternde Maßnahmen (Ausbau

- der Überholgleise in Eschweiler, Verlängerung der Dreigleisigkeit in Aachen Rothe Erde um 1.700 m),
  - in weiteren Baustufen: Geschwindigkeitserhöhungen, weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen),
- Ausbauabschnitt III (Aachen–BGr DE/BE):
  - Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels.

## Projektkennndaten:

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

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA   | Örtlichkeit                    | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|---|--------------------------------|----------------------|--------------------|------------|------------|---------------------|
| <b>Ausbauabschnitt I</b>  |                                |                      |                    |            |            |                     |
| S-Bahn  | Köln–Düren                     | abge-<br>schlossen   | 28.07.1998         | mehrere    | Juli 1996  | 15.12.2002          |
| ABS für $v_{\max}$<br>= 250 km/h  | Köln–Düren                     | abge-<br>schlossen   | 28.07.1998         | mehrere    | 01.08.1996 | 14.12.2003          |
| <b>Ausbauabschnitt II</b>   |                                |                      |                    |            |            |                     |
| 1–2   | Düren–Aachen                   | offen <sup>1</sup>   | offen              | offen      | offen      | offen *)            |
| *) Bf Langerwehe: Inbetriebnahme 1992,<br>ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Inbetriebnahme 2002. |                                |                      |                    |            |            |                     |
| 1 Eschweiler und Aachen Rothe Erde: Vorplanungsphase abgeschlossen.   |                                |                      |                    |            |            |                     |
| <b>Ausbauabschnitt III</b>  |                                |                      |                    |            |            |                     |
| 21 (1. Bau-<br>abschnitt)   | Aachen–BGr (inkl. Buschtunnel) | abge-<br>schlossen   | 30.12.2003         | 05.04.2001 | 01.10.2004 | 25.11.2007          |
| 21 (2. Bau-<br>abschnitt)   | Erneuerung alter Buschtunnel   | abge-<br>schlossen   | 17.06.2008         | 05.04.2001 | 07.2009    | 10.2011             |

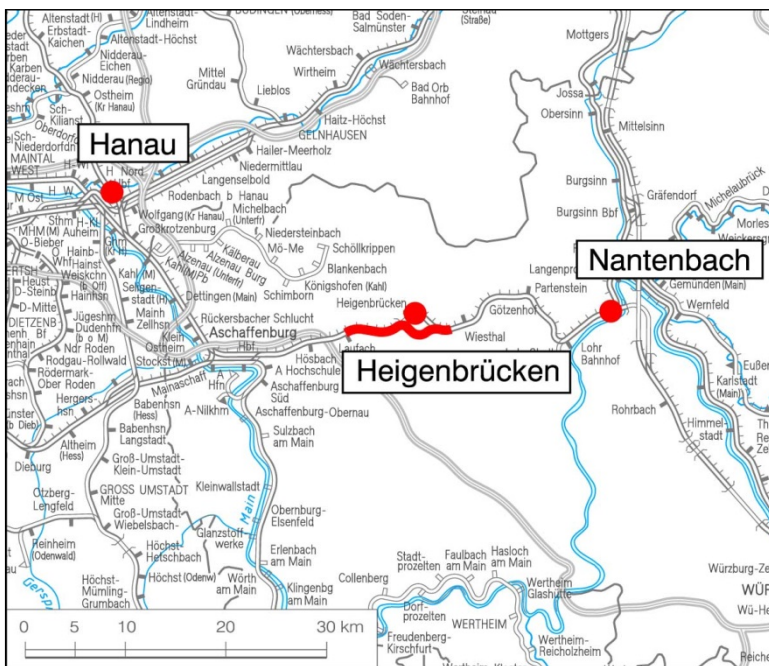
Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

- Abschnitt III, Aachen–BGr DE/BE:
  - Aktivierung des Zugsicherungssystems PZB durch Änderung der Transition an der Landesgrenze,
  - Einbau des belgischen Zugsicherungssystems TBL 1+.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verbesserung der Schienenachse Frankfurt am Main–Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen im Abschnitt Laufach–Heigenbrücken.

**Geplante Maßnahmen:**

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

**Projektkenndaten:**

- Streckenlänge: ca. 7,1 km (Laufach–Heigenbrücken),
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (NeiTech), 150 km/h (Regelzug),
- Gesamtinvestitionen für die zweigleisige Umfahrungsspanne, die Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg sowie den Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach rd. 421 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:**

| Nr. | Örtlichkeit PFA | Entwurfsplanung  | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|-----|-----------------|------------------|-----------------|------------|-----------|----------------|
| 1   | Lohr-Wiestahl   | in Überarbeitung | 23.12.2011      | 25.01.2013 | vsl. 2013 | vsl. 2014      |

| Nr. | Örtlichkeit<br>PFA  | Entwurfs-<br>planung  | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn     | Inbetrieb-<br>nahme    |
|-----|---|-----------------------|--------------------|------------|---------------|------------------------|
| 2   | Partenstein   | abgeschlossen         | 23.12.2011         | 20.08.2012 | 04.2013 (bvM) | vsl. 2014              |
| 3   | Heigenbrücken-Laufach   | abgeschlossen         | 23.12.2011         | 12.03.2012 | 07.2013       | vsl. 2017 <sup>1</sup> |
| 4   | Hösbach-Aschaffenburg   | in Überarbei-<br>tung | 23.12.2011         | vsl. 2013  | vsl. 2015     | vsl. 2016              |
| 5   | Hösbach   | in Überarbei-<br>tung | 23.12.2011         | 21.01.2013 | vsl. 2016     | vsl. 2016              |
| 6   | Gemünden-Lohr   | in Überarbei-<br>tung | 23.12.2011         | 17.02.2011 | vsl. 2015     | vsl. 2016              |
| 1   | IBN vsl. in 2016 mit zeitweise eingleisigen Betrieb, vollständige IBN vsl. in 2017. |                       |                    |            |               |                        |

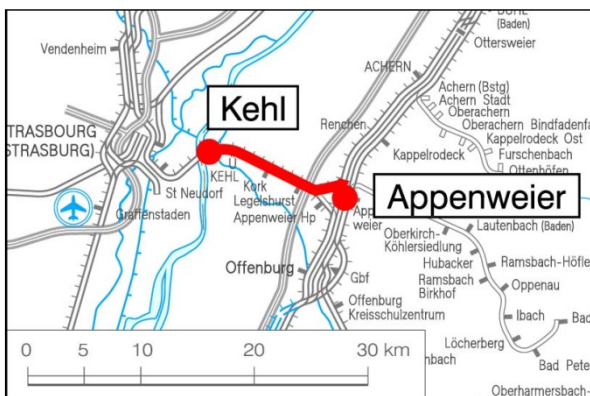
Teilinbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– bauvorbereitende Maßnahmen.

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



## Verkehrliche Zielsetzung:

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

## Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen 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  $v_{\max} = 160$  km/h,
- Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf bis zu  $v_{\max} = 160$  km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Kehl,

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

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

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

Projektkenndaten Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord):

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

Projektkenndaten Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd):

- Streckenlänge: 14 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–180 km/h,

|                  |         |                 |                        |
|------------------|---------|-----------------|------------------------|
| – Fahrzeit:      |         | – Gesamtkosten: | 634 Mio. € (POS Nord), |
| ○ vor Baubeginn: | 9 Min., |                 | 173 Mio. € (POS Süd).  |
| ○ nach Bauende:  | 7 Min., |                 |                        |

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA  | Örtlichkeit   | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme        |
|--|---|----------------------|--------------------|------------|------------|----------------------------|
| <b>Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe</b> |   |                      |                    |            |            |                            |
| Saarbrücken–<br>Ludwigshafen                           | Ertüchtigung Gesamtstrecke<br>für NeiTech-Züge auf v =<br>160 km/h  | abge-<br>schlossen   |                    | vor 1997   | 1998       | 11.2000                    |
| Neustadt–<br>Ludwigshafen                              | LIV Schifferstadt (zunächst für<br>v = 160 km/h)  | abge-<br>schlossen   |                    | 12.1997    | 1999       | 12.2003                    |
| Saarbrücken–<br>Kaiserslautern                         | St. Ingbert (a)–Kirkel und LIV<br>Geistkircherhof–Siedlung<br>Waldland (zunächst für v =<br>160 km/h)         | abge-<br>schlossen   |                    | 07.1995    | 2001       | 12.2003                    |
| Saarbrücken–<br>Kaiserslautern                         | Bf St. Ingbert  | abge-<br>schlossen   | 25.05.1998         | 07.1995    | 2001       | 12.2003                    |
| Saarbrücken–<br>Kaiserslautern                         | Bf Rohrbach   | abge-<br>schlossen   |                    | 09.2000    | 2001       | 12.2003                    |
| Neustadt–<br>Ludwigshafen                              | Untergrundsanie rung, Ober-<br>bauerneuerung Strecke 3280   | offen                |                    | 22.04.2013 | vsI. 2013  | vsI. 2017                  |
| Neustadt–<br>Ludwigshafen                              | 3-gleisiger Ausbau Strecke<br>3280  | abge-<br>schlossen   |                    | 03.2010    | 06.2010    | vsI. 2014                  |
| <b>Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe</b> |   |                      |                    |            |            |                            |
| 4.1  | Homburg (Saar) Hbf–<br>Ludwigshafen Hbf, Weiche 12<br>km 14,9–21,3 (westl. Haupt-<br>stuhl)                   | abge-<br>schlossen   |                    | 05.2005    | 07.2006    | 12.2007<br>(160 km/h<br>*) |
| 4.2  | Homburg (Saar) Hbf–<br>Ludwigshafen Hbf, Weiche 12<br>km 21,3 (westl. Hauptstuhl)–<br>25,1 (östl. Hauptstuhl) | abge-<br>schlossen   |                    | 10.2005    | 10.2007    | 06.2008<br>(160 km/h<br>*) |
| 4.3  | Homburg (Saar) Hbf–<br>Ludwigshafen Hbf, Weiche 12<br>km 25,1 (ö Hauptstuhl)–30,4<br>(ö Landstuhl)            | abge-<br>schlossen   | 15.06.2005         | 05.2005    | 17.01.2010 | vsI. 2018                  |
| 4.4  | Homburg (Saar) Hbf–<br>Ludwigshafen Hbf, Weiche 12<br>km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w<br>Einsiedlerhof)         | abge-<br>schlossen   |                    | 05.2005    | 05.2013    | vsI. 2015                  |
| 4.5  | Homburg (Saar) Hbf–<br>Ludwigshafen Hbf, Weiche 12<br>km 34,7 (w Einsiedlerhof)–                              | abge-<br>schlossen   |                    | 05.2005    | vsI. 2014  | vsI. 2018                  |

| Nr. PFA    | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn  | Inbetriebnahme               |
|------------|---|-----------------|-----------------|-----------|------------|------------------------------|
|            | 41,3 (Kaiserslautern)   |                 |                 |           |            |                              |
| 5.5        | Saarbrücken Hbf–Homburg (Saar) Hbf km 20,6 (w Kirkel)–28,6 (ö Limbach)  | abgeschlossen   |                 | 05.2005   | 06.08.2006 | 12.2007<br>(160 km/h)<br>(*) |
| 5.6 Teil 1 | Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen Hbf, Weiche km 13,6 (Bruchhof)–14,9   | abgeschlossen   |                 | 05.2005   | 05.02.2007 | 12.2007<br>(160 km/h)<br>(*) |
| 5.6 Teil 2 | Saarbrücken Hbf–Homburg (Saar) Hbf (km 28,6, ö Limbach)–Homburg (Saar) Hbf – Ludwigshafen Hbf, Weiche 12 (km 13,6 Bruchhof) | abgeschlossen   |                 | 05.2005   | 10.2011    | 12.2012                      |

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

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

|             |  |               |            |            |         |            |
|-------------|--|---------------|------------|------------|---------|------------|
| 1. Baustufe | Str. 4260 (km 13,3–13,9) Rheinbrücke Kehl (inkl. Westseite Bf Kehl)                | abgeschlossen | 16.07.2007 | 27.06.2007 | 03.2008 | 10.12.2010 |
| 2. Baustufe | Str. 4260 (km 0,0–13,3) Verbindungskurve Appenweier, Appenweier–Kehl, Ostkopf Kehl | offen         | offen      | offen      | offen   | Offen      |

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

#### Teilbetriebnahmen 2012:

##### – POS Nord:

- Inbetriebnahme Streckengleis Bruchhof–Homburg am 13.05.2012,
- Inbetriebnahme Streckengleis Homburg–Bruchhof am 09.12.2012,
- Inbetriebnahme Weichenverbindung Böhl-Iggelheim am 09.12.2012,

- Signaltechnische und oberleitungstechnische Anpassungsmaßnahmen,
- Erneuerung Lärmschutzwand Nord in Limburgerhof,
- Beginn Erneuerung Lärmschutzwand Süd in Limburgerhof,
- Durchführung passive Schallschutzmaßnahmen in Limburgerhof,

##### – POS Nord 2. Baustufe:

- Durchführung der Ertüchtigung des Abschnitts Homburg–Bruchhof für  $v = 200$  km/h (Untergrund, Oberbau, Oberleitung, LST, Tiefenentwässerung),
- ETCS: Kabelverlegung, Balisenmontage, Stellwerksanpassungen,

#### Bauaktivitäten 2012:

##### – POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt–Ludwigshafen):

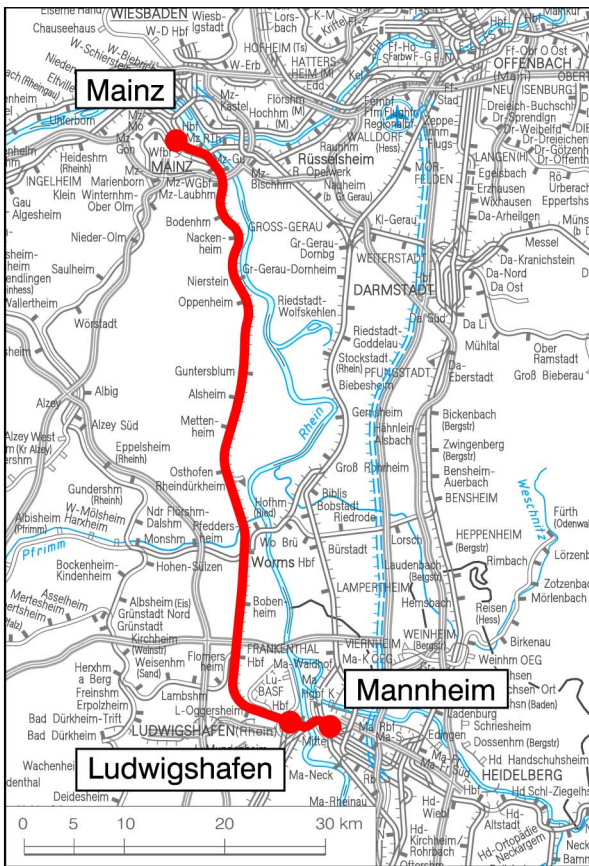
- Fertigstellung Gleisanschluß Fa. Vögele,
- Weicheneinbau W 511, W 512, W 513, W 517, temporäre Anbindung Gleis D an W 503,
- Neubau Gegenrichtungsgleis Strecke Abzweig Böhl-Iggelheim, Weiche 405–Mannheim Hbf, Weiche 213 (Gleis C) km 98,887–99,256,

##### – 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
  - o Mainz–Ludwigshafen: 67 km,
  - o Ludwigshafen–Mannheim: 3 km,
- Tunnellänge: 1,3 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 233 Mio. €.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA     | Örtlichkeit                                | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe                    | Datum PFB  | Baubeginn         | Inbetriebnahme |
|-------------|--|-----------------|------------------------------------|------------|-------------------|----------------|
| 1. Baustufe | Rheinbrücke Ludwigshafen                   | abgeschlossen   | 28.07.1998                         | 27.03.1997 | III. Quartal 1997 | 12.2003        |
|             | Mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen–Mannheim | abgeschlossen   | 28.07.1998                         | 1997       | 04.1998           | 12.2003        |
|             | Mainz Hbf Bahnsteig 4                      | abgeschlossen   | 28.07.1998                         | 1995       | 05.1995           | 09.1996        |
| 2. Baustufe | Neuer Mainzer Tunnel                       | abgeschlossen   | 28.07.1998                         | 1997       | 02.1998           | 09.2003        |
|             | Überführungsbauwerk Mainz Nord             | abgeschlossen   | 08.06.2010 (FinVe Konjunkturpaket) | 16.05.1997 | 07.2010           | vsI. 2015      |

Teilbetriebnahmen 2012:

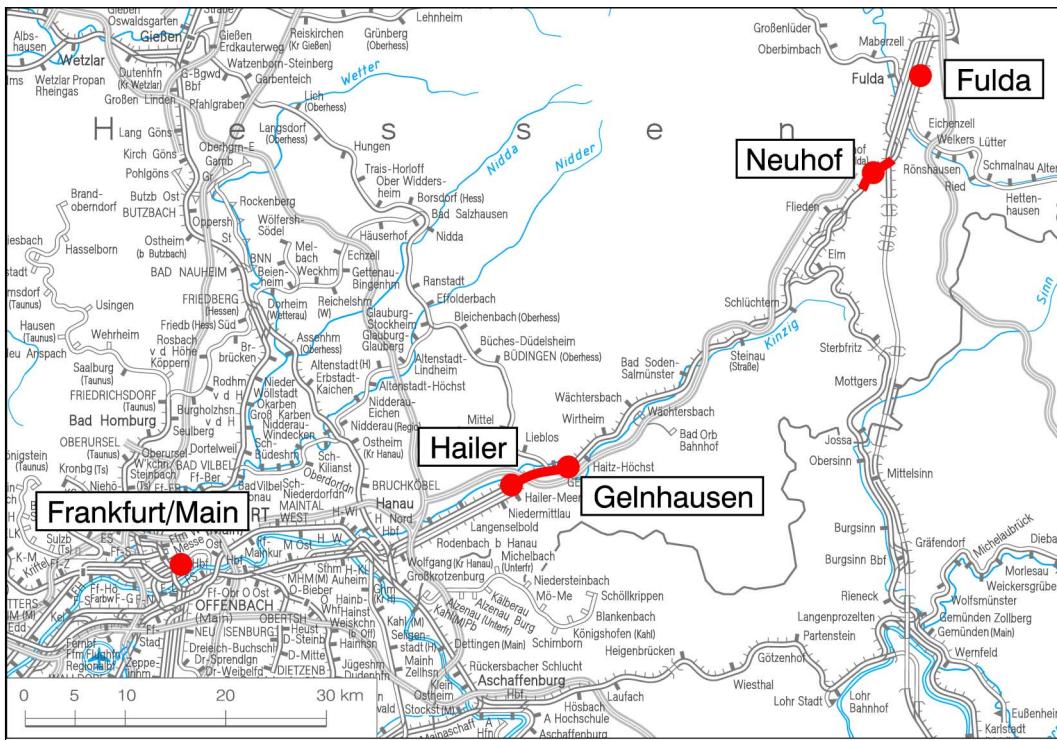
- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- 1. Baustufe:
  - o Restmaßnahmen: passiver Schallschutz, Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,

- 2. Baustufe:
  - Überwerfungsbauwerk Mainz Nord: Baugrundverstärkung Bw 6 und 7, temporärer BÜ 1 und BÜ 2 als Anrufschränke, Gründungsarbeiten, Betonage Ingbauwerk (U-förmiger Trog fertig gestellt, be-
  - gonnen wurden Brückenzug Süd 2, EÜ Rheingauwall, Brückenzug Süd 1, Westliche Galerie), signaltechnische Umschaltarbeiten, Beginn der Eingleisigkeit von und nach Wiesbaden, Beginn Erschließung Baufeld Ost.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen,
- Bau von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen,
- Bau von acht Linienverbesserungen, u. a. im Bf Neuhof als Verbundmaßnahme mit der BAB 66,

- Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.

Aufgrund der Überschneidung mit der Aus- und Neubau-strecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Neue Vorhaben, Projekt Nr. 12, siehe Tz. B.5.12) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die u. a. einen viergleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau–Gelnhausen einschließen.

**Projektkenndaten:**

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

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA  | Örtlichkeit                   | Entwurfsplanung                                  | Abschluss<br>FinVe | Datum<br>PFB | Bau-<br>beginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|--|-------------------------------|--|--------------------|--------------|----------------|---------------------|
| dreigleisiger Ausbau,<br>Erstellung von 3 Linien-<br>verbesserungen sowie<br>Beseitigung von 12 BÜ | Hanau-Wolfgang-<br>Hailer     | abgeschlossen                                    | keine              | vor 1987     | 1987           | 1991                |
| <b>2. Baustufe</b>   |                               |  |                    |              |                |                     |
| PA 5.16  |                               | abgeschlossen,<br>wird derzeit neu<br>erarbeitet | offen              | offen        | offen          | offen               |
| PA 5.17  | Hailer–Gelnhausen             | abgeschlossen,<br>wird derzeit neu<br>erarbeitet | offen              | offen        | offen          | offen               |
| <b>3. Baustufe</b>   |                               |  |                    |              |                |                     |
| 5.28   | Neuhof,<br>Linienverbesserung | abgeschlossen                                    | 21.11.2005         | 17.06.2005   | 11.2006        | 04.2012             |

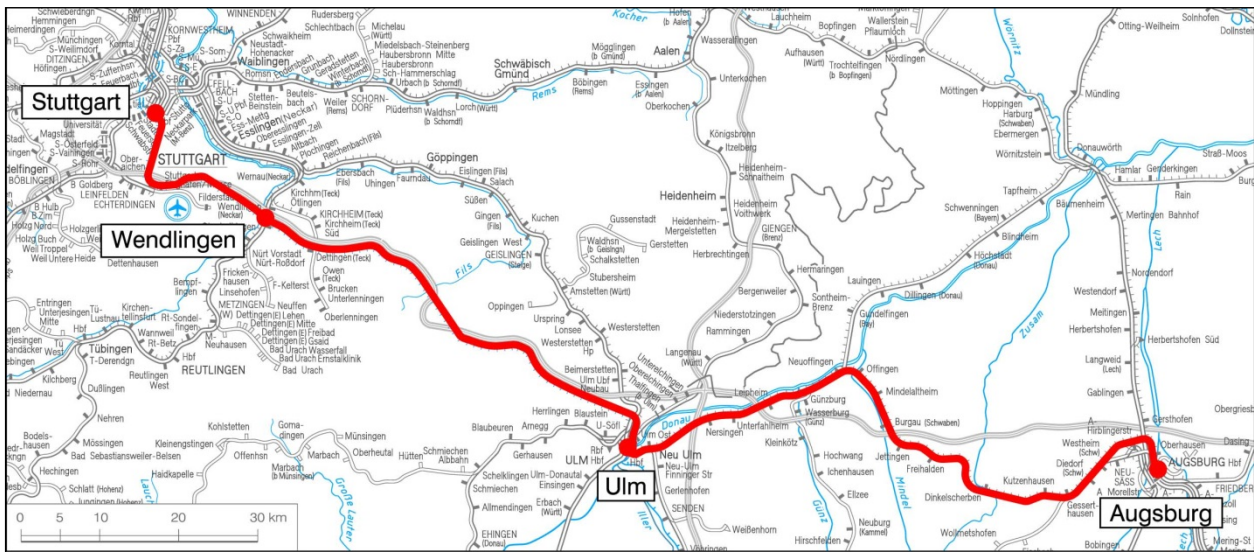
Teilbetriebnahmen 2012:

- Gl 602 und Bahnsteig 1 sowie Rampe 1,
- BÜ 12 in Gelnhausen,

Bauaktivitäten 2012:

- Umbau Bf. Neuhof: Gl. 602, Weichen 633 bis 635,  
Bahnsteig 1, Rampe 1.

**B.4.19 Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr,
- die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der Ausbau Ulm–Augsburg auf bis zu 200 km/h.

**Projektkennndaten:**

- Streckenlänge: 148 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit,
  - o NBS: 250 km/h,
  - o ABS: bis zu 200 km/h,

- Fahrzeit:
  - o vor Baubeginn: 93 Min.,
  - o nach Bauende: 63 Min.,
- Gesamtkosten: 4.233 Mio. €. Die Angaben zu den Gesamtkosten beinhalten die NBS Wendlingen–Ulm, deren Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 und Neu-Ulm 21, davon:
  - Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart: 563,8 Mio. €,
  - NBS Wendlingen–Ulm: 2.909 Mio. €, (inkl. Ausbau Donaubrücke: 19 Mio. €),
  - Neu-Ulm 21: 198 Mio. €,
  - ABS Ulm–Augsburg: 251 Mio. €.

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

| Nr. PFA  | Örtlichkeit                       | Entwurfsplanung | Abschluss                | FinVe Datum | PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme <sup>2</sup> |
|--|-----------------------------------|-----------------|--------------------------|-------------|-----|-----------|-----------------------------|
| Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit Einbindung NBS Stuttgart–Wendlingen |                                   |                 |                          |             |     |           |                             |
| 1.1  | Talquerung mit Hauptbahnhof       | abgeschlossen   | 02.04.2009 <sup>1)</sup> | 28.01.2005  |     | 03.2010   | vsI. 2021                   |
| 1.2  | Fildertunnel                      | abgeschlossen   | 02.04.2009 <sup>1)</sup> | 19.08.2005  |     | 01.2012   | vsI. 2021                   |
| 1.3  | Flughafenbereich mit Rohrer Kurve | In Bearbeitung  | 02.04.2009 <sup>1)</sup> | offen       |     | vsI. 2016 | vsI. 2021                   |
| 1.4  | Filderbereich                     | abgeschlossen   | 02.04.2009 <sup>1)</sup> | 30.04.2008  |     | 02.2012   | vsI. 2021                   |

| Nr. PFA   | Örtlichkeit                                  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe   | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme <sup>2</sup> |
|---|--|-----------------|---|------------|------------|-----------------------------|
| bis Wendlingen                                      |  |                 |   |            |            |                             |
| 1.5   | Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt           | abgeschlossen   | 02.04.2009 <sup>1)</sup>  | 13.10.2006 | 10.2012    | vsI. 2021                   |
| 1.6 a   | Zuführung Ober- und Untertürkheim            | abgeschlossen   | 02.04.2009 <sup>1)</sup>  | 16.05.2007 | 09.2012    | vsI. 2021                   |
| 1.6 b   | Abstellbahnhof Untertürkheim                 | In Bearbeitung  | 02.04.2009 <sup>1)</sup>  | offen      | vsI. 2014  | vsI. 2021                   |
| <b>Abschnitt NBS Wendlingen–Ulm (PFA 2.1–2.5a2)</b> |  |                 |   |            |            |                             |
| 2.1a/b  | Albvorland                                   | abgeschlossen   | 02.04.2009  | vsI. 2015  | vsI. 2016  | vsI. 2021                   |
| 2.1c  | Albvorland                                   | abgeschlossen   | 02.04.2009  | 13.08.1999 | 11.2010    | vsI. 2021                   |
| 2.2   | Albaufstieg                                  | abgeschlossen   | 02.04.2009  | 20.09.2011 | 12.2012    | vsI. 2021                   |
| 2.3   | Albhochfläche                                | abgeschlossen   | 02.04.2009  | 12.11.2008 | 12.2011    | vsI. 2021                   |
| 2.4   | Albabstieg                                   | abgeschlossen   | 02.04.2009  | 26.06.2012 | 12.2012    | vsI. 2021                   |
| 2.5a1   | Bf Ulm Hbf                                   | In Bearbeitung  | 02.04.2009  | vsI. 2014  | vsI. 2015  | vsI. 2021                   |
| 2.5a2   | Ausbau Donaubrücke, km 85,503–km 85,042      | abgeschlossen   | Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 mit Bundesmitteln | 31.04.2004 | 18.10.2004 | 18.11.2007                  |
| <b>Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b)</b>              |  |                 |   |            |            |                             |
| 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                  |
| <b>Abschnitt ABS Ulm–Augsburg</b>                   |  |                 |   |            |            |                             |
|   | Ulm–Dinkelscherben; Ausbau auf 200 km/h      | offen           | offen   | offen      | offen      | offen                       |
|   | Dinkelscherben–Augsburg; Ausbau auf 200 km/h | abgeschlossen   | erfolgt   | erfolgt    | erfolgt    | Erfolgt                     |

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

2 Derzeit sieht die offizielle Beschlusslage eine Inbetriebnahme in 12.2020 vor. Es verdichten sich jedoch die Anzeichen, dass S21, insbesondere durch das Bürgerbeteiligungsverfahren „Filderdialog“ verursacht, vsI. in 12.2021 in Betrieb genommen wird. Ein Beschluss zum neuen Inbetriebnahmetermin steht noch aus.

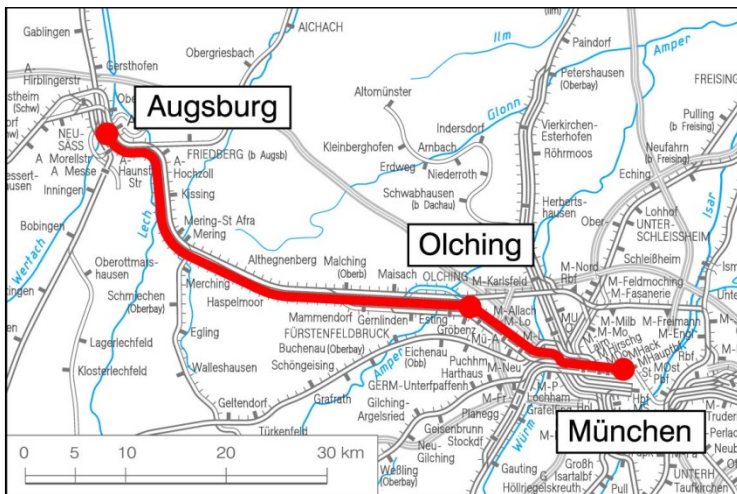
## Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

## Bauaktivitäten 2011:

- Abschnitt „Stuttgart 21“:
  - Umbau Gleisvorfeld (PFA 1.1, Oberbauzustände 24 bis 54, 56 teilweise),
  - Baumfällarbeiten (PFA 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6a),
  - Zentrales Grundwassermanagement (Aufbau Anlagen und Leitungsverlegung),
  - Zentrale Baulogistik ( Abbrucharbeiten),
  - Abrucharbeiten u.a. Südflügel und Landes pavillon, Teilabbruch DB Direktion, Neubau Technikgebäude, Bauvorbereitung SSB Maßnahmen, Bauvorbereitende Maßnahmen Rohbau Talquerung (PFA 1.1),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen am Fildertunnel (PFA 1.2),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen Eisenbahnzuführung Sulzbachtal (PFA 1.4),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen Fernbahnzuführung Bad Cannstatt und Feuerbach und S-Bahnzuführung (PFA 1.5),
  - Bauvorbereitende Maßnahmen Tunnel Zuführung Ober- und Untertürkheim (PFA 1.6),
- Abschnitt „NBS Wendlingen–Ulm“:
  - Abschluss Bauarbeiten an der EÜ L1214 und Abriss Schöllkopfhof (PFA 2.1c),
  - Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen u.a. im Filstal und Baustelleneinrichtung am Steinbühl tunnel (PFA 2.2),
  - Bau von drei Brücken gemeinsam mit der Autobahnerweiterung A8, Beginn der Bauarbeiten am 1. Streckenabschnitt (PFA 2.3),
  - Vorbereitung der Bauarbeiten an der EÜ Rettungsplatzzufahrt am Portal des Alabstiegstunnels (PFA 2.4),
  - Restleistungen und Gewährleistungsarbeiten (PFA 2.5a2),
- Abschnitt „Neu-Ulm 21“:
  - Restleistungen und Gewährleistungsarbeiten (PFA 2.5b).

**B.4.20 Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland,
- die Ausbaustrecke Augsburg–München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris–Budapest.

**Geplante Maßnahmen:**

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h,
- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching,
- Trennung des schnellen SPFV vom SPNV und SGV.

Durch die vornehmlich kapazitiven (zwei zusätzliche Streckengleise), aber auch qualitativen (230 km/h) Verän-

derungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

**Projektkennndaten:**

- Streckenlänge: 62 km, davon
  - viergleisiger Ausbau: 43 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - Schnellfahrgeleise: 230 km/h,
  - andere Gleise: 160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 30 Min.,
  - nach Bauende: 28 Min.,
- Gesamtkosten: 725 Mio. €.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. | Örtlichkeit PFA                           | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Bau-beginn | Inbetrieb-nahme |
|-----|---|-----------------|-----------------|------------|------------|-----------------|
| 1   | km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)        | abgeschlossen   |                 | 26.02.1999 | 24.01.2000 | 08.2007         |
| 2   | km 48,2–km 53,0 (Bereich Kissing)         | abgeschlossen   |                 | 12.08.1996 | 09.02.1998 | 03.12.2001      |
| 3   | km 38,1–km 48,2 (Bereich Mering)          | abgeschlossen   |                 | 26.03.2001 | 03.11.2002 | 12.2008         |
| 4   | km 31,7–km 38,1 (Bereich Haspelmoor)      | abgeschlossen   | 10.11.1997      | 21.03.2003 | 10.2007    | 11.12.2011      |
| 5   | km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)       | abgeschlossen   |                 | 19.05.2004 | 04.2007    | 11.12.2011      |
| 6   | km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching) | abgeschlossen   |                 | 26.11.1998 | 02.08.2002 | 11.12.2011      |



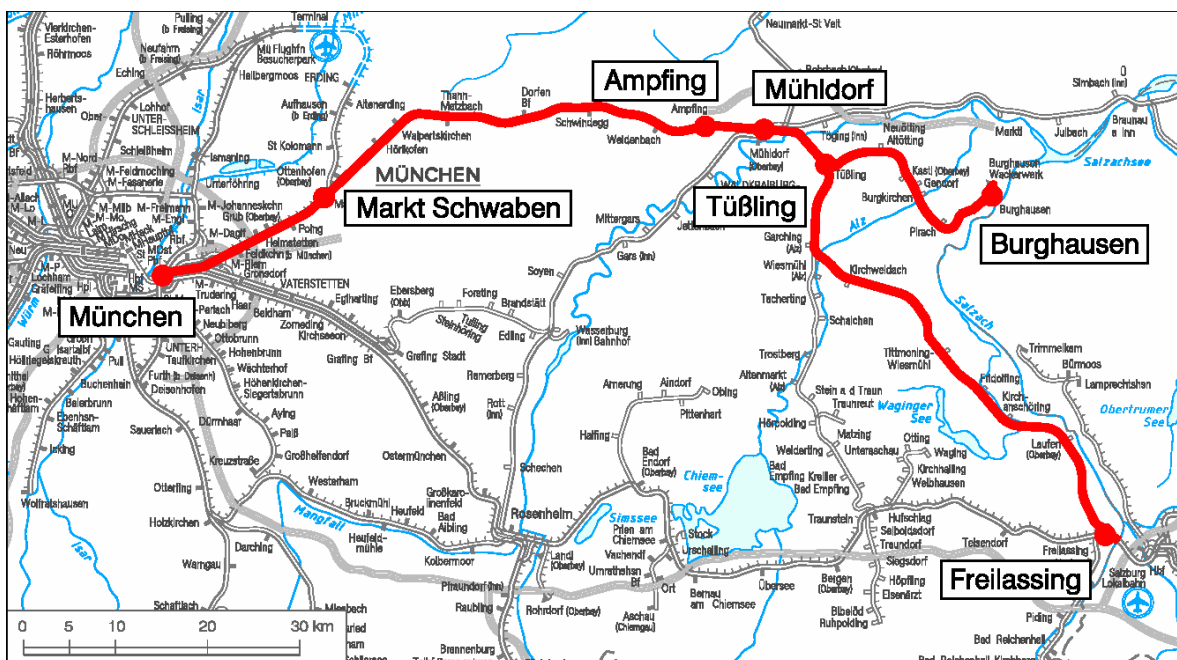
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- PFA 1/2 (Augsburg/Kissing): Landschaftsbau (Lechauen), Abschluss Baurechtsverfahren / Beginn Umsetzung,
- PFA 3 (Mering): Tausch Schallschutzwand Hochdorf,
- PFA 6 (Maisach/Olching): Tausch Schallschutzwände auf 4 EÜen in Olching.

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



#### Verkehrliche Zielsetzung:

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

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

#### Geplante Maßnahmen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung:

##### 1. Baustufe:

- Anhebung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen, jedoch mit Verzicht auf Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten
  - Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,
  - Zweigleisiger Ausbau der Begegnungsabschnitte Ampfing–Altmühldorf und Altmühldorf–Tüßling (ohne zweigleisige Innbrücke),

- ESTW Burghausen (mit Kapazitätserweiterung

und Neubau der zweigleisigen Innbrücke bei Ehring im Rahmen des KP I,

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

##### 2. Baustufe:

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

#### Projektkenndaten:

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

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA          | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung  | Abschluss FinVe       | Datum PFB    | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|------------------|---|------------------|-----------------------|--------------|------------|----------------|
| Bau-<br>stufe 1a | Umfahrung Berg am Laim  | abgeschlossen    | 19.12.2002            | 20.03.2002   | 10.08.2002 | 15.12.2003     |
|                  | Dorfen  | abgeschlossen    | SV 20                 | N.N.         | vor 2003   | 07.07.2003     |
|                  | Ampfing–Altmühldorf   | abgeschlossen    | 14.09.2005            | 15.05.2008   | 10.2007    | 12.12.2010     |
|                  | Innbrücke Ehring  | abgeschlossen    | APV vom<br>21.09.2009 | 01.2010      | 01.2010    | 04.10.2011     |
|                  | ESTW Burghausen<br>(Altötting–Burghausen)                                 | abgeschlossen    | 15.09.2009            | 17.09.2009   | 29.10.2009 | 23.04.2011     |
| Bau-<br>stufe 1b | Zweigleisiger Ausbau<br>Altmühldorf–Tüßling<br>PA 01 Altmühldorf–Mühldorf | in Überarbeitung | 14.02.2013            | 18.04.2013   | 29.07.2013 | vsl. 2016      |
|                  | Zweigleisiger Ausbau Altmühl-<br>dorf–Tüßling PA 02 Mühldorf–<br>Tüßling  | in Überarbeitung | 14.02.2013            | 31.07.2013   | 08.2013    | vsl. 2017      |
|                  | Zweigleisiger Ausbau Markt<br>Schwaben–Ampfing                            | offen            | offen                 | offen        | offen      | offen          |
|                  | Elektrifizierung Markt Schwa-<br>ben–Tüßling–Burghausen                   | offen            | offen                 | offen        | offen      | offen          |
|                  | Elektrifizierung Tüßling–<br>Freilassing                                  | offen            | offen                 | offen        | offen      | offen          |
|                  | Teilausbau Tüßling–Freilassing  | offen            | offen                 | offen        | offen      | offen          |
|                  | zweigleisiger Ausbau Kirch-<br>weihdach–Tittmoning–Wiesmühl               | offen            | offen                 | offen        | offen      | offen          |
|                  | Truderinger Kurve   | offen            | offen                 | offen        | offen      | offen          |
| Bau-<br>stufe 2  | 3. Gleis Freilassing–Grenze D/A<br>1.BA                                   | abgeschlossen    | 14.02.2013            | Planverzicht | 16.07.2012 | 08.2013        |
|                  | 3. Gleis Freilassing–Grenze D/A<br>2.BA                                   | abgeschlossen    | 14.02.2013            | 09.04.2013   | vsl. 2015  | vsl. 2017      |

Teilbetriebnahmen 2012:

- ESTW Burghausen, GSM-R-Standorte Pirach und Schwaikl,
- 3. Gleis Freilassing–Grenze DE/AT, 1. BA,

Bauaktivitäten 2012:

Ampfing–Altmühldorf:

- Entwicklungspflege, Grunderwerb, Passiver Schallschutz, EÜ Mü 38 (Fertigstellung Straßenbau), EÜ Wimpasing (Restarbeiten), Bauakte (98 %),

Innbrücke:

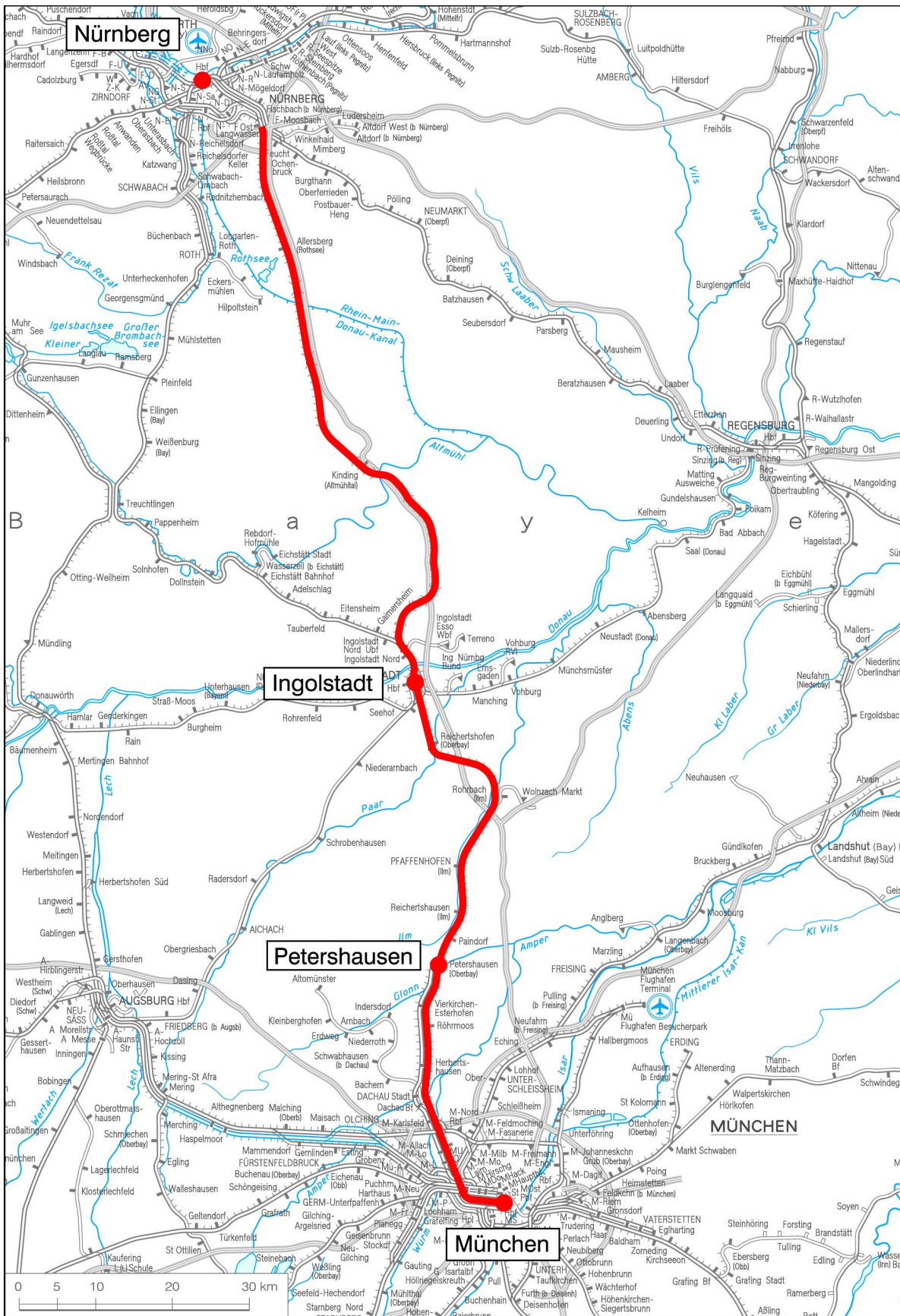
– LPB-Maßnahmen, Bau- und Planungsakte, Altötting–Burghausen:

- GSM-R-Standorte Pirach und Schwaikl,
- Bau- und Planungsakte,

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

- Oberleitungsarbeiten zum Umbau der Schutzstrecke zwischen Deutschland und Österreich auf der Bestandsstrecke im Rahmen des 1. BA,
- Vorbereitung Grunderwerb für den 2. BA,
- Vorgezogene Maßnahmen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung (Aufstellung von Fledermauskästen).

B.4.22 Projekt Nr. 23 - NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München



## Verkehrliche Zielsetzung:

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

## NBS Nürnberg–Ingolstadt:

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

## ABS Ingolstadt–München:

- Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:
  - Ingolstadt–Rohrbach: 160 km/h,
  - Rohrbach–Petershausen: 190 km/h,
  - Petershausen–München-Obermenzing: 200 km/h,

- Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem BSWAG finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis München-Obermenzing erfolgt zu 50 % über das Projekt Nr. 23 und zu 50 % über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

## Projektkennndaten:

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

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit            | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|---------|------------------------|-----------------|-----------------|------------|------------|----------------|
| 11      | Fischbach–Feucht       | abgeschlossen   |                 | 07.04.1994 | 02.04.1997 | 28.05.2006     |
| 21      | Feucht–Allersberg      | abgeschlossen   |                 | 31.10.1996 | 03.09.1998 | 28.05.2006     |
| 31      | Allersberg–Göggelsbuch | abgeschlossen   | 19.12.1996      | 16.01.1998 | 03.09.1998 | 28.05.2006     |
| 32      | Göggelsbuch–Lay        | abgeschlossen   |                 | 18.02.1998 | 03.09.1998 | 28.05.2006     |
| 41      | Lay–Lohen              | abgeschlossen   |                 | 28.11.1997 | 03.09.1998 | 28.05.2006     |

| Nr. PFA  | Örtlichkeit                            | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB               | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|--|--|----------------------|--------------------|-------------------------|------------|---------------------|
| 42   | Lohen–Großhöbing                       | abge-<br>schlossen   |                    | 26.01.1998              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 51   | Großhöbing–Enkering                    | abge-<br>schlossen   |                    | 26.02.1996              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 52   | Altmühltal                             | abge-<br>schlossen   |                    | 20.09.1996              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 53   | Kinding–Denkendorf                     | abge-<br>schlossen   |                    | 29.07.1994              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 61   | Denkendorf (67,000)                    | abge-<br>schlossen   |                    | 22.04.1997              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 62   | Köschinger Forst                       | abge-<br>schlossen   |                    | 24.06.1998              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 63   | Stammham                               | abge-<br>schlossen   |                    | 30.01.1998              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 71   | Hepberg–Lenting                        | abge-<br>schlossen   |                    | 29.03.1996              | 03.09.1998 | 28.05.2006          |
| 72   | Ingolstadt                             | abge-<br>schlossen   |                    | 26.02.1999              | 01.07.1999 | 28.05.2006          |
| 11M  | Ingolstadt–Oberstimm                   | abge-<br>schlossen   |                    | 01.04.1996              | 03.09.1998 | 10.12.2006          |
| 24M  | Bahnstromleitung Wolnzach              | abge-<br>schlossen   |                    | Maßnahme zurückgestellt |            |                     |
| 31M2a  | EÜ Schrobenhausener Straße             | abge-<br>schlossen   |                    | 22.04.2005              | 01.10.2005 | 10.12.2006          |
| 31 M4  | EÜ Mühlweg                             | abge-<br>schlossen   |                    | 31.10.2002              | 01.02.2003 | 08.02.2005          |
| 32 M   | EÜ Uttenhofen                          | abge-<br>schlossen   |                    | 25.10.1995              | 01.03.1997 | 30.11.1998          |
| 51M  | Petershausen                           | abge-<br>schlossen   |                    | 19.02.1999              | 01.04.2000 | 10.12.2006          |
| 61M  | Esterhofen                             | abge-<br>schlossen   |                    | 19.11.1998              | 01.06.2000 | 10.12.2006          |
| 62M  | Röhrmoos                               | abge-<br>schlossen   |                    | 27.10.1999              | 01.03.2001 | 10.12.2006          |
| 71M  | Walpershofen–Dachau Nord               | abge-<br>schlossen   |                    | 25.02.2002              | 20.03.2002 | 10.12.2006          |
| 81M  | Dachau–Karlsfeld                       | abge-<br>schlossen   |                    | 21.02.2001              | 20.03.2002 | 10.12.2006          |
| 82M  | Karlsfeld–Obermenzing                  | abge-<br>schlossen   |                    | 20.07.2001              | 20.03.2002 | 10.12.2006          |
| <b>Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau ABS Nord</b> |  |                      |                    |                         |            |                     |
| 12 M   | Reichertshofen<br>(km 80,0–km 70,0)    | abge-<br>schlossen   | 19.12.1996         | 03.2010                 | 05.2010    | vsI. 2014           |
| 23 M1  | Dammsanierung Hög<br>(km 69,1–km 69,8) | abge-<br>schlossen   |                    | 12.2006                 | vsI. 2015  | vsI. 2015           |

| Nr. PFA                         | Örtlichkeit   | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|---------------------------------|---|----------------------|--------------------|-----------|-----------|---------------------|
| 23 M1                           | Rohrbach Herstellung Regel-<br>querschnitt<br>(km 70–km 59,6)     | abge-<br>schlossen   |                    | 12.2009   | 06.2011   | vsI. 2014           |
| 23 E                            | Rohrbach Dammsanierung<br>nördlich Rohrbach<br>(km 61,54–km 62,1) | abge-<br>schlossen   |                    | 06.2012   | 07.2012   | 10.2012             |
| 31 E1                           | Pfaffenhofen<br>(km 59,6–km 52,8)                                 | abge-<br>schlossen   |                    | 11.2005   | 08.2011   | vsI. 2014           |
| 31 M2 –<br>1. Plan-<br>änderung | Bf Pfaffenhofen<br>(km 52,8–km 48,4)                              | abge-<br>schlossen   |                    | 04.2012   | 04.2012   | vsI. 2019           |
| 31 M2 –<br>2. Plan-<br>änderung | Pfaffenhofen, Dr.-Wirzmüller-<br>Straße<br>(km 48,775)            | abge-<br>schlossen   |                    | 04.2012   | 04.2012   | vsI. 2013           |
| 41 E                            | Reichertshausen<br>(km 48,4–km 37,58)                             | abge-<br>schlossen   |                    | 02.2011   | 06.2011   | vsI. 2014           |

## Gesamtinbetriebnahme im Jahr 2006:

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

## Bauaktivitäten 2012:

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

## Endausbau ABS Nord 2012:

- Ibn Erweiterung ESTW-A Petershausen um weitere Stelleinheiten und Stromversorgung,
- Untergrundsanie rung Gl. 3 Bf Rohrbach,
- Dammsanierungen in den Abschnitten Reichertshausen–Petershausen, Pfaffenhofen–Reichertshausen und Pfaffenhofen–Uttenhofen sowie nördlich vom Bf Rohrbach,
- Baubeginn Erneuerung Paar-Brücke,
- Baubeginn EÜ Dr.-Wirzmüller-Straße (PFA 31 M2),
- Baubeginn Erneuerung von drei EÜ über Gewässer (Inselweg, Ilmgrund und Bach).

## B.4.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)



## Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen sowie Kapazitätssteigerung der Relation (Stuttgart–) Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Österreich/ Schweiz durch die Beseitigung eines Engpasses auf einem eingleisigen Streckenabschnitt mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

## Geplante Maßnahmen:

- 1. Baustufe:
  - 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:

| Nr.   | Örtlichkeit<br>PFA   | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum<br>PFB | Bau-<br>beginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|---|--|----------------------|--------------------|--------------|----------------|---------------------|
| Elektrifizierung Ulm–Lindau-Aeschach <sup>1</sup> |  |                      |                    |              |                |                     |
| 1   | Landkreis Ulm / Alb Donau <sup>2</sup>   | offen                | offen              | vsl. 2014    | offen          | offen               |
| 2   | Landkreis Biberach <sup>2</sup>  | offen                | offen              | vsl. 2014    | offen          | offen               |
| 3   | Landkreis Ravensburg <sup>2</sup>  | offen                | offen              | vsl. 2014    | offen          | offen               |
| 4   | Landkreis Bodensee <sup>2</sup>  | offen                | offen              | vsl. 2014    | offen          | offen               |
| 5   | Landkreis Lindau (Bayern) <sup>2</sup>   | offen                | offen              | vsl. 2014    | offen          | offen               |
|   | zweigleisiger Ausbau Langenargen–Lindau-<br>Aeschach <sup>3</sup>  | offen                | offen              | offen        | offen          | offen               |
| 1   | Für die weiterführenden Planungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung hat das Land Baden-Württemberg mit der DB AG am 30.11.2009 eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Das Ergebnis dieser Planungen wird seitens der DB Netz AG für das 2. Halbjahr 2014 erwartet. |                      |                    |              |                |                     |
| 2   | Die Gesamtfinanzierung ist noch sicherzustellen.   |                      |                    |              |                |                     |
| 3   | Derzeit keine Aktivitäten (bisher lediglich betriebliche Aufgabenstellung in 2001 erstellt).   |                      |                    |              |                |                     |

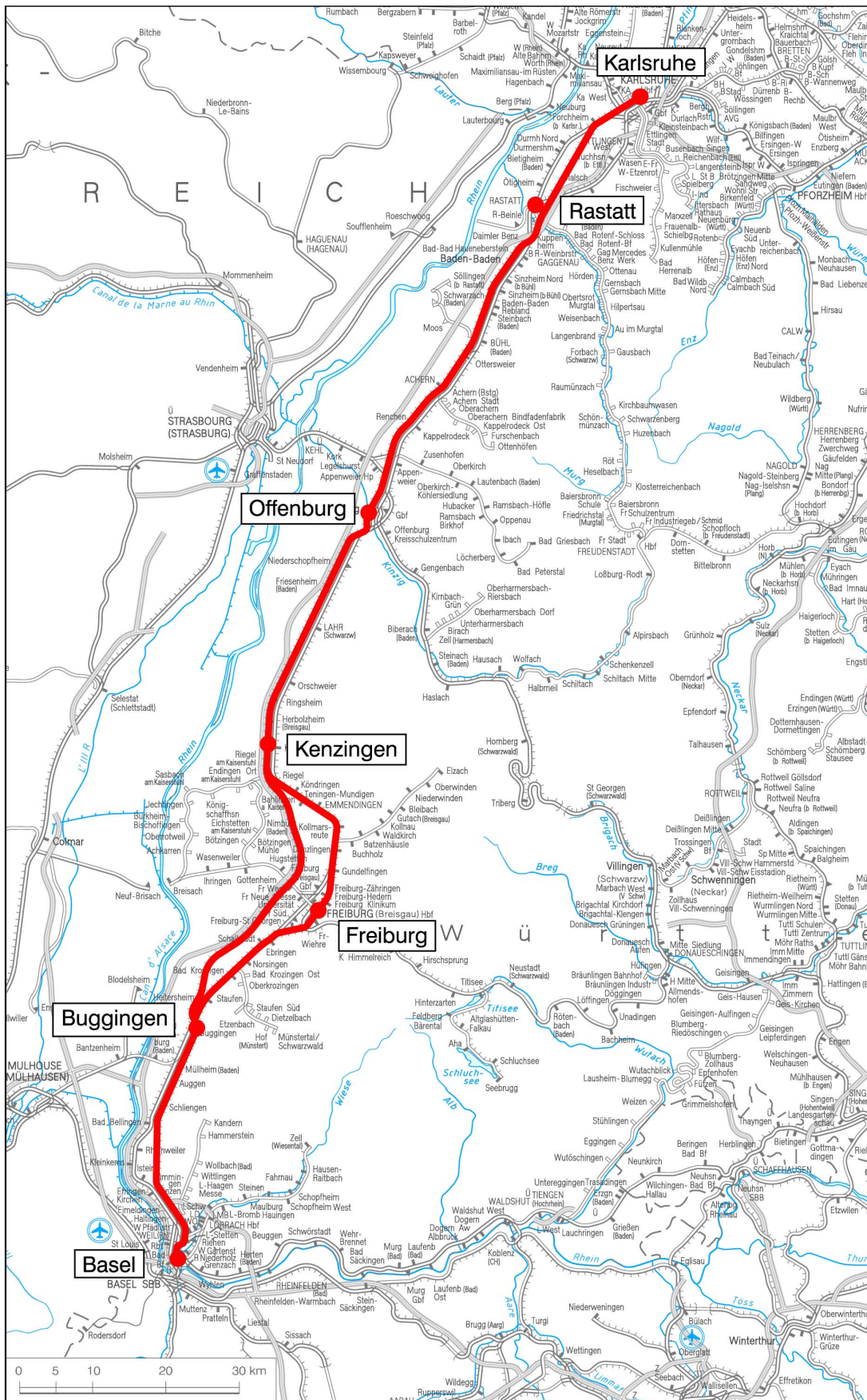
## Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

## Bauaktivitäten 2012:

- keine.

B.4.24 Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)



## Verkehrliche Zielsetzung:

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

- Ausbau Rheintalbahn: 200 km/h,
- Güterumfahrung Freiburg: 160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 100 Min.,
  - nach Bauende: 69 Min.,
- Gesamtkosten: 6.172 Mio. €.

## Geplante Maßnahmen Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe):

- Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt–Süd–Offenburg (NBS  $v_{\max} = 250$  km/h, vorhandene Rheintalbahn verbleibt bei  $v_{\max} = 160$  km/h),

## Geplante Maßnahmen Neues Vorhaben (2. Stufe):

- Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Durmernheim ( $v_{\max} = 160$  km/h), Bau Abzw Basheide,
- Zweigleisiger Neubau Durmersheim (Abzw Basheide)–Rastatt ( $v_{\max} = 250$  km/h) mit zweiröhriem Tunnel Rastatt (Länge 4.270m),
- Viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg–Kenzingen (NBS  $v_{\max} = 250$  km/h),
- Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen–Buggingen ( $v_{\max} = 160$  km/h),
- Viergleisiger Ausbau/Neubau Buggingen–Basel einschl. Bau des zweiröhriem 9.385 m langen Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen (NBS  $v_{\max} = 250$  km/h),
- Ausbau der Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg–Buggingen ( $v_{\max} = 200$  km/h).

Ergänzend wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg–Basel zunächst das BVWP-Pilotprojekt CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading/Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) realisiert.

## Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km (über Freiburg),  
182 km (über Güterbahn),
  - Karlsruhe–Offenburg: 68 km,
  - Offenburg–Basel: 122 km (über Freiburg),  
114 km (über Güterbahn),
- Entwurfsgeschwindigkeit
  - NBS: 250 km/h,

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

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

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

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

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

In der 7. Sitzung am 05.03.2012 ist der Projektbeirat weitestgehend den Forderungen der Region zur Kernforderung 3 und 4 (Bereich Güterumfahrung Freiburg) mit einem Gesamtvolumen von rd. 250 Mio. Euro zusätzliche

Baukosten für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen gefolgt. Dies hat umfangreiche Um- und Neuplanungen zur Folge, die sich auch auf die Terminalschiene der Verfahren auswirken.

| Nr. PFA           | Örtlichkeit               | Entwurfs-<br>planung            | Abschluss<br>FinVe                     | Datum PFB   | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme             |
|-------------------|---------------------------|---------------------------------|--|---|--|---------------------------------|
| 1                 | Karlsruhe–Rastatt Süd     | abge-<br>schlossen              | 22.08.2012                             | 10.01.1998 für Tunnel<br>(rechtskräftig); derzeit<br>findet ein Planände-<br>rungsverfahren statt     | 07.2013  | vsl. 2022                       |
| 2-6               | Rastatt Süd–Offenburg     | abge-<br>schlossen              | 28.07.1998                             | StA 2: 29.12.1997<br>StA 3: 13.12.1988<br>StA 4: 10.12.1987<br>StA 5: 10.06.1992<br>StA 6: 03.04.1990 | 06.1995<br>07.1990<br>12.12.1987<br>06.1992<br>08.1991 | StA 2:<br>2004 StA<br>3-6: 2001 |
| 7.1               | Offenburg–Offenburg Süd   | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 7.2               | Hohberg–Friesenheim       | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 7.3               | Lahr–Mahlberg             | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 7.4               | Ettenheim–Herbolzheim     | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 8.0               | Herbolzheim–Kenzingen     | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 8.1               | Riegel–March              | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 8.2               | Freiburg–Schallstadt      | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 8.3               | Bad Krozingen–Heitersheim | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 9.0 a             | Buggingen–Müllheim        | offen                           | offen                                  | eingeleitet   | offen  | offen                           |
| 9.0 b             | Müllheim–Auggen           | offen                           | 20.12.2012                             | eingeleitet   | vsl 2014   | vsl. 2021                       |
| 9.1               | Schliengen–Eimeldingen    | abge-<br>schlossen              | 30.07.2003<br>/APV                     | 22.11.2002  | 09.12.2002   | 12.2012                         |
| 9.2               | Haltingen–Weil            | teilweise<br>abge-<br>schlossen | 30.07.2003<br>/APV sowie<br>13.09.2010 | 01.02.2010  | 05.02.2010   | vsl. 2023                       |
| 9.3               | Basel Bad Bf              | In Überar-<br>beitung           | 30.07.2003<br>/APV sowie<br>13.09.2010 | vsl. 2016   | vsl. 2016  | vsl. 2016                       |
| 9.3               | Anbindung 2. Rheinbrücke  | abge-<br>schlossen              | 13.09.2010<br>(APV)                    | 04.2012   | 04.2012  | 11.2012                         |
| ESTW<br>Buggingen | Buggingen                 | abge-<br>schlossen              | 30.07.2003<br>/APV                     | 31.03.2005  | 19.12.2007   | 07.11.2009                      |

Teilbetriebnahmen 2012:

- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen:
  - Inbetriebnahme des PFA 9.1 mit Katzenbergtunnel am 09.12.2012,

- Abschnitt Basel (PFA 9.3):
  - Inbetriebnahme Anbindung 2. Rheinbrücke am 05.11.2012,

## Bauaktivitäten 2012:

- Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg: Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,
- Abschnitt Durmersheim–Rastatt: bauvorbereitende Maßnahmen, im Wesentlichen Flurneuerordnungsverfahren, im Bündlungsabschnitt mit der Bundesstraße „B 36 neu“,
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen: Bau des Katzenbergtunnels einschl. der nördlichen und südlichen Anbindung an die bestehende Rheintalbahn mit Inbetriebnahme,
- Fertigstellung EÜ über Strecke 4411 (Weil/Rhein–Basel Bad Bf) (KP I-Maßnahme),
- Baufeldfreimachung für Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd,
- Verbreiterung EÜ Grenzacher Straße in Basel,
- Anbindung der 2. Rheinbrücke in Basel mit Inbetriebnahme,
- ESTW-A Efringen-Kirchen und Rheinweiler.

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

Abbildung 3 Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs



- Terminal Schiene / Straße - DB Netz AG -(25Terminals)
- Terminal Schiene / Straße - Private -
- Terminal Wasser / Straße - Private -
- (Trimodal) Terminal Schiene / Wasser / Straße - Private -

Rollende Landstraße

Quelle: EBA Stand: 31.12.2012

(Teilweise mehrere Terminals an einem Standort)

Ziel ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

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

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

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

Projektkenndaten:

1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung (SV6/96) über den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 162,3 Mio. €):

- Köln-Eifeltor,
- Großbeeren,
- Basel,

- Kornwestheim,
- Erfurt,
- Karlsruhe,
- Leipzig.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes wurde 1997 eine 2. Sammelvereinbarung (SV 6/97) über den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 86,2 Mio. Euro):

- Bremerhaven CT III,
- Frankfurt/Main Ost,
- Glauchau,
- Magdeburg-Rothensee,
- Regensburg Ost,
- Rostock-Goorsdorf.

Die Projekte Glauchau, Magdeburg-Rothensee und Rostock-Goorsdorf wurden in Abstimmung mit dem BMVI durch die DB Netz AG nicht mehr verfolgt.

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

Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist eine Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung. Diese Voraussetzung wurde mit Vorlage einer entsprechenden Studie im Januar 2007 erfüllt.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA   | Örtlichkeit                                      | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn | Inbetriebnahme    |
|---|--|-----------------|-----------------|------------|-----------|-------------------|
| <b>1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25.07.1996):</b> |  |                 |                 |            |           |                   |
|   | Köln-Eifeltor; 2. und 3. Realisierungsstufe      | abgeschlossen   | 25.07.1996      | vor 1997   | 1997      | III. Quartal 2000 |
|   | Großbeeren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)     | abgeschlossen   | 25.07.1996      | 28.06.1995 | 09.1996   | 09.1998           |
|   | Basel  | abgeschlossen   | 25.07.1996      | vor 1996   | 09.1996   | 05.1999           |
|   | Kornwestheim                                     | abgeschlossen   | 25.07.1996      | vor 1996   | 09.1996   | 08.1998           |
|   | Erfurt   | abgeschlossen   | 25.07.1996      | vor 1996   | 09.1996   | 03.1999           |
|   | Karlsruhe  | abgeschlossen   | 25.07.1996      | vor 1996   | 12.1996   | 05.1998           |
|   | Leipzig Wahren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe) | abgeschlossen   | 25.07.1996      | 13.06.1995 | 1997      | II. Quartal 2001  |
| <b>2. Sammelvereinbarung (SV 06/1997; abgeschlossen am 21.07.1997):</b> |  |                 |                 |            |           |                   |
|   | Bremerhafen CT III                               | abgeschlossen   | 21.07.1997      | 17.02.1997 | 2002      | 05.2003           |
|   | Frankfurt/Main Ost                               | abgeschlossen   | 21.07.1997      | 07.1995    | 01.2003   | 22.09.2004        |
|   | Regensburg Ost                                   | abgeschlossen   | 21.07.1997      | 12.12.1996 | 09.1998   | 12.2000           |
| <b>weitere Sammelvereinbarungen:</b>                                    |  |                 |                 |            |           |                   |
|   | Leipzig Wahren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe) | abgeschlossen   | SV 1/2004       | 11.07.1997 | vor 2005  | IV. Quartal 2005  |
|   | Großbeeren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)     | abgeschlossen   | SV 1/2005       | 17.02.2005 | 03.2006   | 22.12.2006        |
| <b>Einzelvereinbarung:</b>  |  |                 |                 |            |           |                   |
|   | Ulm-Nord (Dornstadt)                             | abgeschlossen   | 30.09.2004      | 12.07.2002 | 10.2004   | 18.07.2005        |

Die Maßnahmen wurden vollständig realisiert.



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

Ziel der 1. Stufe<sup>1</sup> ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen (ZBA). Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen:

- modernste Brems- und Fördertechnik,
- rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
- rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
- rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
- funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.

Damit wird erreicht:

- Optimierung der Produktionsabläufe,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
- Verbesserung der Rangierqualität,
- Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

Modernisierung der ZBA:

- Mannheim West/Ost-System,
- Gremberg Nord/Süd-System,
- Gremberg Süd/Nord-System,
- Hagen-Vorhalle,
- Seelze Ost/West-System.

Zur Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen in den 5 ZBA haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Bundesministerium der Finanzen und die DB Netz AG am 24.07.2001 die Sammelvereinbarung 17/2001 abgeschlossen. Das geplante Investitionsvolumen des Bundes zur Modernisierung der 5 ZBA beträgt 169,5 Mio. Euro; die Gesamtkosten werden 211 Mio. Euro veranschlagt.

---

1 Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA  | Örtlichkeit       | Entwurfsplanung    | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|----------|-------------------|--------------------|--------------------|------------|------------|---------------------|
| Nord-Süd | Gremberg Nord/Süd | abge-<br>schlossen | 24.07.2001         | 05.04.2002 | 05.2004    | 08.2009             |
| Süd-Nord | Gremberg Süd/Nord | abge-<br>schlossen | 24.07.2001         | 19.11.2007 | 02.2008    | vsl. 2014           |
|          | Hagen-Vorhalle    | abge-<br>schlossen | 24.07.2001         | 04.2001    | 09.08.2004 | 01.2011             |

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

Teilinbetriebnahmen 2012:

- keine,

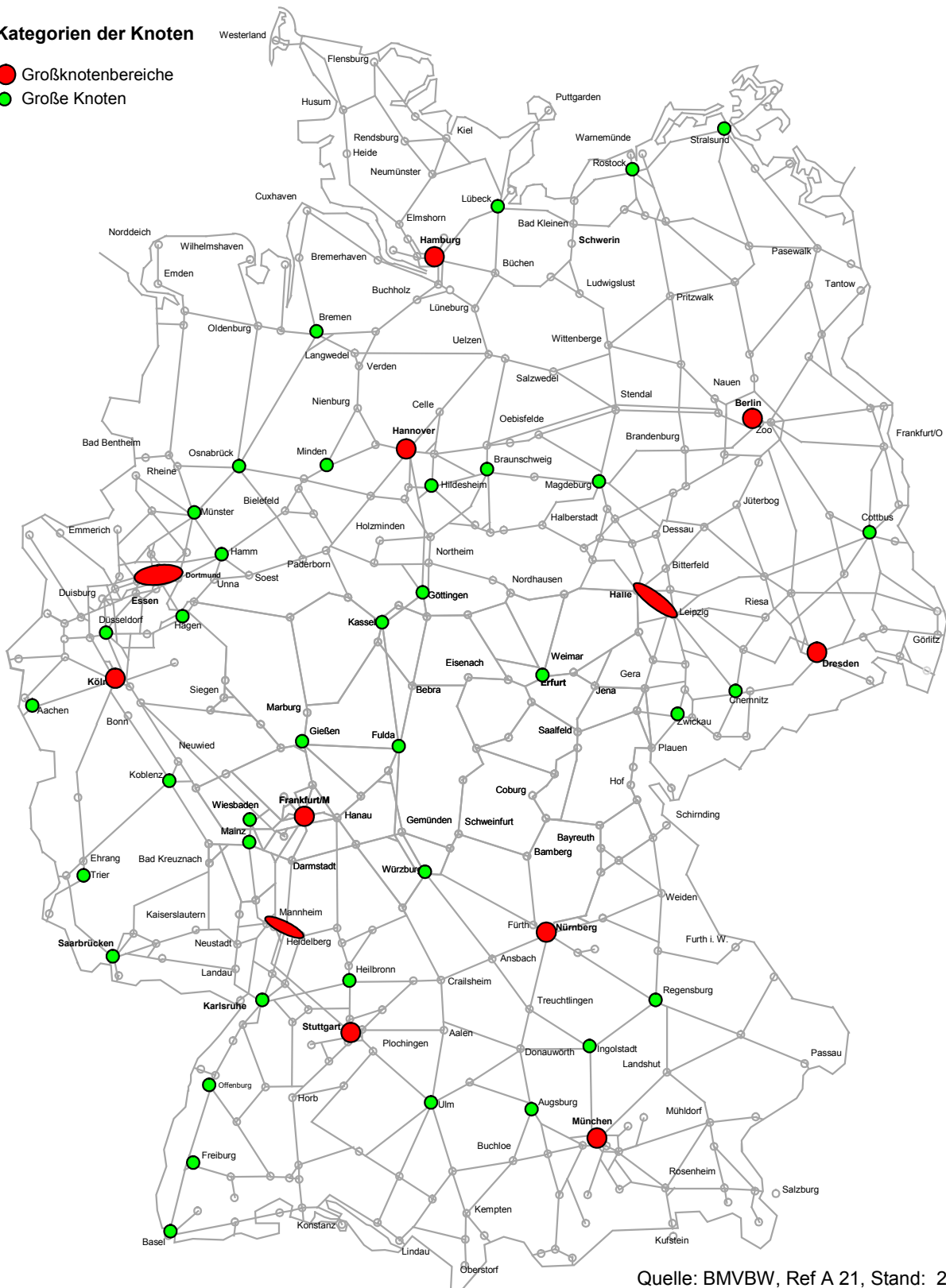
Bauaktivitäten 2012:

- Hagen-Vorhalle:
  - Zuverlässigkeitserprobung Funklok,
- Gremberg Nord/Süd:
  - Betriebserprobung Funklok abgeschlossen,
- Gremberg Süd/Nord:
  - Beginn der Ertüchtigung der Gefälleausgleichsbremsen.

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

**Kategorien der Knoten**

- Großknotenbereiche
- Große Knoten



Quelle: BMVBW, Ref A 21, Stand: 2004

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit,

die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik (ESTW),
- Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen,
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS,
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

#### Projektkenndaten Knoten Dresden

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit                         | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
|         | 1. Stufe: Dresden, ESTW Dresden Hbf | abgeschlossen   | 20.10.1997      | vor 1998  | 08.1998   | 28.10.2000     |
|         | 2. Stufe: Endzustand Dresden Hbf    | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |

Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

#### Projektkenndaten Knoten Erfurt

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

Teilbetriebnahmen 2012:

- Abschluss Bauphase III von 9 Bauphasen zur Einbindung VDE 8.1/8.2 in 05.2012,

Bauaktivitäten 2012:

- Bauphase IV von 9 Bauphasen zur Einbindung VDE 8.1/8.2 mit *Abschluss vsl. in 2013*.

#### Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme   |
|---------|---|-----------------|-----------------|------------|------------|------------------|
|         | ESTW Leipzig, 1. Baustufe, UZ Leipzig-Ost, UZ Leipzig Hbf sowie Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig | abgeschlossen   |                 | 20.10.1998 | 01.03.2002 | 19.09.2004       |
|         | Krbw Leipzig-Thekla   | abgeschlossen   | 27.08.2001      | 29.06.2001 | 01.03.2002 | 30.06.2004       |
|         | Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 1   | abgeschlossen   |                 | 01.04.2008 | 01.2009    | <i>vsl. 2013</i> |
|         | Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 2   | abgeschlossen   |                 | 17.09.2008 | 01.2009    | 12.2012          |

Teilbetriebnahmen 2012:

- Kreuzungsbauwerk „Magdeburg Thüringer Bahnhof“ (MTh),

Bauaktivitäten 2012:

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

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

Projektziel:

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

Projekthinhalte:

- 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/Erächtigung der 50-Hz-Anlagen,
- Anpassung/Neubau der Personenverkehrsanlagen in Halle (Saale) Hauptbahnhof.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit                                  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|--|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
|         | BA 1 nördliche Anbindung der ZBA             | abgeschlossen   | 25.10.2012      | vs. 2014  | vs. 2014  | vs. 2015       |
|         | BA 2 südliche Anbindung der ZBA              | abgeschlossen   | 25.10.2012      | vs. 2014  | vs. 2015  | vs. 2016       |
|         | BA 3.1 Weichenbereich HNO                    | abgeschlossen   | 25.10.2012      | vs. 2014  | vs. 2014  | vs. 2015       |
|         | BA 3.2 nördliche Anbindung VD 8.3            | abgeschlossen   | 25.10.2012      | vs. 2014  | vs. 2016  | vs. 2017       |
|         | BA 4.1 Westseite Hbf, Str. 6343, 60 53, 6346 | abgeschlossen   | offen           | vs. 2014  | vs. 2017  | vs. 2018       |
|         | BA 4.2 Westseite Hbf; VDE 8                  | abgeschlossen   | offen           | vs. 2014  | vs. 2016  | vs. 2017       |
|         | BA 5 Ostseite Hbf                            | abgeschlossen   | offen           | vs. 2014  | vs. 2015  | vs. 2016       |
|         | BA 6 äußerer Knoten                          | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |

Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– keine.

**Projektkenndaten Knoten Magdeburg**

## 1. Baustufe:

– ESTW Magdeburg (realisiert, Restmaßnahmen in Realisierung),

## 2. Baustufe:

– Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:

- Spurplanungsgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf Biederitz (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan Infolge Neubau EÜ Ehle),

- Oberbaumaßnahmen,
- Erneuerung von sechs Eisenbahnüberführungen,
- Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
- Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsringes,
- Erneuerung der LST-Anlagen Bf Schönebeck-Salzellen und Anbindung an die UZ Schönebeck.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA      | Örtlichkeit    | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn  | Inbetriebnahme           |
|--------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|------------|--------------------------|
| 1. Baustufe: |                |                 |                 |           |            |                          |
|              | ESTW Magdeburg | abgeschlossen   | 25.06.2001      | vor 2001  | 25.04.2001 | 21.03.2004 <sup>1)</sup> |

| Nr. PFA             | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung  | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn             | Inbetriebnahme |
|---------------------|--|--|-----------------|------------|-----------------------|----------------|
| <b>2. Baustufe:</b> |  |  |                 |            |                       |                |
| 2.1.1               | 01.11 Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)   | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 08.12.2006 | 08.2007               | 12.2008        |
| 2.1.2               | 61.12 EÜ Ernst-Reuter-Allee + Güterzuggleise 10–13   | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 04.2012    | vsl. 2015             | vsl. 2019      |
| 2.1.3               | 21.51 Maßnahmen aus PRA 5 (Ehlebrücke)   | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 16.02.2011 | 02.2011               | vsl. 2013      |
| 2.1.4               | 31.13 Erweiterung Bf Schönebeck-Salzellen mit ESTW-Technik   | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 12.2010    | 08.2010 <sup>2)</sup> | 08.2011        |
| 2.1.5               | 40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neustadt  | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 05.2009    | 01.2010               | 06.2010        |
| 2.1.6               | 50.16 Bz Bf Magdeburg-Buckau, Bahnhofsteil MD-Fermersleben   | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 04.2009    | 04.2010               | 12.2010        |
| 2.1.7               | 61.11 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spurplan Mitte + Güterzuggleise 10–13  | abgeschlossen  |                 | 01.2013    | vsl. 2015             | vsl. 2019      |
|                     | 61.19 Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt B neu (Anlagen der DB Energie GmbH)                                      | offen  | 26.11.2007      | 03.2012    | vsl. 2013             | vsl. 2016      |
|                     | 61.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Hbf (Anlagen DB Station&Service AG) | offen  |                 | 01.2013    | vsl. 2015             | vsl. 2019      |
|                     | 70.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Nord   | offen  |                 |            |                       |                |
|                     | 70.12 Ersatzneubau EÜ Walther-Rathenau-Straße  | offen  |                 |            |                       |                |
| 2.2.1               | 70.13 Ersatzneubau EÜ Lorenzweg  | offen  | 26.11.2007      | vsl. 2016  | vsl. 2017             | vsl. 2020      |
|                     | 70.19 Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt C (Anlagen der DB Energie GmbH)  | Maßnahme wird im Zuge einer Neuordnung im PFA 2.1.7 realisiert |                 |            |                       |                |
| 2.3.1               | 80.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Süd bis Bf Magdeburg-Buckau Pbf  | offen  | 26.11.2007      | vsl. 2016  | vsl. 2017             | vsl. 2020      |
|                     | 80.12 Ersatzneubau EÜ Hallische Straße   |  |                 |            |                       |                |
| 2.3.2               | 90.13 Ersatzneubau EÜ Erich-Weinert-Straße   | abgeschlossen  | 26.11.2007      | 23.02.2011 | 03.2011               | 07.2013        |

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

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

Teilbetriebnahmen 2012:

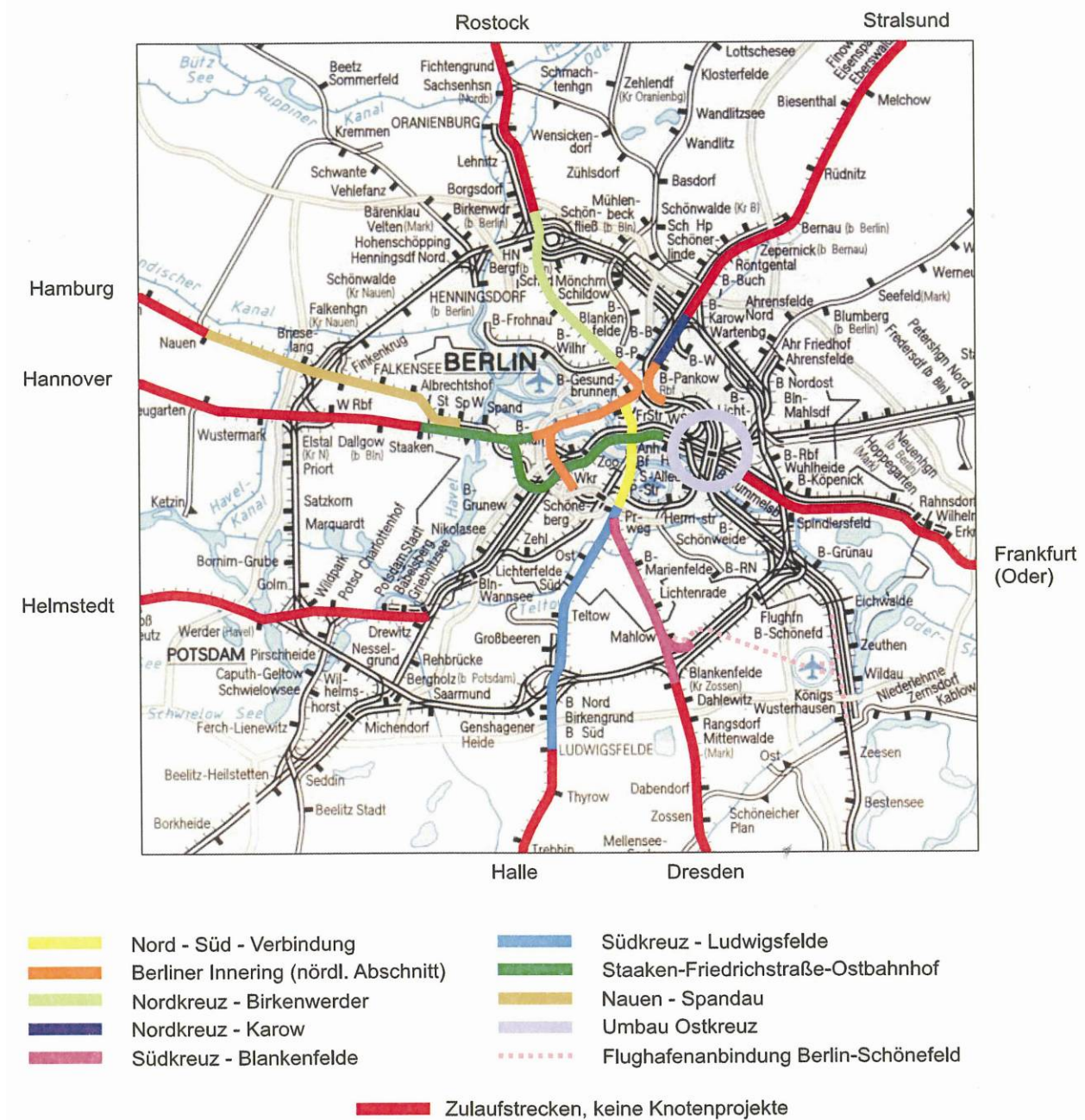
- Anbindung ESTW Schönebeck-Salzelmen,

Bauaktivitäten 2012:

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



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



**Zielsetzung:**

- Entwicklung eines auf die Bewältigung der Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisen-

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

**Nord-Süd-Verbindung**

Projektkenndaten:

- Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Südkreuz,
- Neubau Hauptbahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Südkreuz,

- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin.
- Streckenlänge: 9,52 km,
- Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h (Tunnel),
- Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km,
- Gesamtkosten: 2.787 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA       | Örtlichkeit                              | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn           | Inbetriebnahme |
|---------------|--|-----------------|-----------------|------------|---------------------|----------------|
| NSVKm 1,7+52N | Abzweig Wedding–<br>km 7,7+77 Prellerweg | abgeschlossen   | 26.08.1997      | 12.09.1995 | 01.12.1994<br>(bvM) | 28.05.2006     |

Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme am 28.05.2006,

Bauaktivitäten 2012:

- Restleistungen.

**Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)**

Projektkenndaten:

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

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

PROJEKTSTAND

Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme am 28.05.2006. Das Vorhaben ist abgeschlossen.

**Nordkreuz–Birkenwerder**

Projektkenndaten:

- Zweigleisiger Wiederaufbau der so genannten „Nordbahn“ zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring (Birkenwerder),
- Ausbau des Bf. Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges an den Fernbahngleisen

bei Beibehaltung des S-Bahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn.

- Streckenlänge: 18,8 km,
- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 268 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit                      | Entwurfsplanung    | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|----------------------------------|--------------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
|         | Gesundbrunnen–Berliner Außenring | Vorentwurfsplanung | offen           | offen     | offen     | offen          |
|         | Bahnhof Birkenwerder             | Vorentwurfsplanung | offen           | offen     | offen     | offen          |

Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

– Bauaktivitäten 2012:

– keine.

**Nordkreuz–Karow**

Projektkenndaten:

1. Baustufe:

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn von km 4,2 bis Bf Blankenburg (km 8,79) für 160 km/h,
- Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW),
- Anschluss an Betriebszentrale Berlin,

2. Baustufe:

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf Blankenburg bis km 11,9 für 160 km/h,

– Anpassung an die Verbindungskurven im Karower Kreuz,

– Erneuerung von 5 Eisenbahnüberführungen,

– 2. Ausbaustufe des ESTW-A Karow,

– Streckenlänge (1. und 2. Baustufe): 7,7 km,

– Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten:

○ 1. Baustufe: 47,5 Mio. €,

○ 2. Baustufe: 106,0 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit                  | Entwurfsplanung  | Abschluss FinVe | Datum PFB           | Baubeginn           | Inbetriebnahme |
|---------|------------------------------|------------------|-----------------|---------------------|---------------------|----------------|
|         | Nordkreuz–Karow, 1. Baustufe | abgeschlossen    | 27.12.2001      | 06.2000 bis 09.2005 | 02.2003 bis 10.2005 | 28.05.2006     |
|         | Nordkreuz–Karow, 2. Baustufe | in Überarbeitung | vsl. 2015       | vsl. 2015           | vsl. 2016           | vsl. 2021      |

Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– keine.

**Südkreuz–Blankenfelde**

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung als zweigleisige Strecke, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke mit teilweiser Verlegung vorhandener S-Bahnanlagen auf Teilabschnitten,
- Elektrifizierung Re 200,
- Umbau Bahnhof Blankenfelde,
- Streckenlänge: 14,2 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
- Gesamtkosten: 558 Mio. €.
- Projekterweiterung: Übernahme von Restleistungen aus den Vorhaben Nord-Süd-Verbindung und Südkreuz-Ludwigsfelde in den neuen BA 4 des Vorhabens Südkreuz-Blankenfelde (km 4,059–6,062).
- Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung BBI erstellt),
- BÜ-Auflösung,
- ESTW-Technik,

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. | Örtlichkeit<br>PFA  | Entwurfsplanung  | Abschluss<br>FinVe | Datum<br>PFB | Bau-<br>beginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|-----|---|--|--------------------|--------------|----------------|---------------------|
| 1   | Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)                   | Die vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 wurde überarbeitet hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP |                    |              | offen          |                     |
| 2   | Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (LGr)                                      |  | vsI. 2013          | vsI. 2013    | offen          | offen               |
| 3   | Land Brandenburg km 14,762 (LGr)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve |  |                    |              | offen          |                     |

Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

**Südkreuz–Ludwigsfelde**

Projektkenndaten:

- Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke,
- Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren.
- Streckenlänge: 16,9 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
- Gesamtkosten: 191 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme am 28.05.2006. Das Vorhaben ist abgeschlossen.

**Staaken–Friedrichstraße–Ostbahnhof**

Projektkenndaten:

- Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau,
- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau,
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung,

- Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Ostbahnhof (ca. 8 km) einschließlich Elektrifizierung,
  - ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen,
  - Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße,
  - Neubau Havelbrücke Spandau,
  - Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige).
  - Streckenlänge
    - Staaken–Friedrichstraße 20,8 km,
    - Friedrichstraße–Ostbahnhof 5,3 km,
  - Ausbaugeschwindigkeiten:
    - Staaken–Zool. Garten 200–100 km/h fallend,
    - Zool. Garten–Ostbahnhof 60 km/h,
  - Gesamtkosten 1.051 Mio. €.
- PROJEKTSTAND
- Die Inbetriebnahme erfolgte 1998.
- Bauaktivitäten 2012:
- Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.
- Projekt wurde 2012 geschlossen.

**Flughafenanbindung Schönefeld**

Projektkenndaten:

- Bau einer ca. 15 km langen, zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) über den Flughafen bis zur Strecke Berlin–Görlitz und Einbindung mit 2 eingleisigen Verbindungskurven,
- Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den BAR und eine ca. 4 km lange Neubaustrecke bis zum Flughafen,
- Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit 2 Bahnsteigen (4 Gleise Länge 405 m), für Fern- und Regionalverkehr und einem S-Bahnsteig (2 Gleise, Länge ca. 150 m) sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge,
- Bau eines gemeinsamen ca. 3,0 km langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen hindurch,
- Neubau und Einbindung des 2. Gleises der Mahlower Nord-Ost-Kurve in die Dresdner Bahn (Südkreuz–Blankenfelde) und den BAR,
- Cargoanschlüsse für Luftfracht und Tanklager östlich des Flughafenbahnhofs,
- Gesamtkosten: 670 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA                 | Örtlichkeit                    | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB   | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|-------------------------|--------------------------------|-----------------|-----------------|---|-----------|----------------|
| Westanbindung           | Berliner Außenring–Flughafen   | abgeschlossen   |                 | 13.08.2004  | 07.2006   | 30.10.2011     |
| Mitte                   | unmittelbarer Flughafenbereich |                 |                 | 13.08.2004  | 07.2006   | 30.10.2011     |
| Ostanbindung            | Flughafen–Görlitzer Bahn       | abgeschlossen   | 05.09.2006      | 19.02.2010  | 02.2010   | 30.10.2011     |
| 2. Gleis Mahlower Kurve | Anbindung Dresdner Bahn        | abgeschlossen   |                 | abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997) |           |                |

## Teilbetriebnahmen:

- 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 2012:

- Nachrüstung der Signaltechnik zum Stärken, Schwächen und Flügeln von Zügen,
- Arbeiten an den brandschutztechnischen Schnittstellen zum Flughafen.

**Nauen–Spandau**

## Projektkenndaten:

- Lückenschluss zwischen Berlin-Spandau West und Albrechtshof,
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang,
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke,
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof,

- Modernisierung der Sicherungstechnik.
- Streckenlänge 19 km,
- Ausbaugeschwindigkeit 160 km/h,
- Gesamtkosten 189 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

**Umbau Bf Ostkreuz (Fernbahnanteil)**

## Projektkenndaten:

- Erneuerung des Oberbaus, des Bahnkörpers sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan,

- Entsprechende Gestaltung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten,
- Errichtung von 2 Regionalbahnsteigen,
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte.
- Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 162 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr.<br>PFA | Örtlichkeit                    | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn           | Inbetrieb-<br>nahme |
|------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|------------|---------------------|---------------------|
| PFA 1      | Ostbahnhof–Ostkreuz            | abge-<br>schlossen   | 25.09.2006         | 30.10.2006 | 17.01.2006<br>(bvM) | vsl. 2018           |
| PFA 2      | Ostkreuz–Bahnbögen Rummelsburg | abge-<br>schlossen   | 25.09.2006         | 09.2012    | 09.2013             | vsl. 2018           |

## Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

## Bauaktivitäten 2012:

- Restleistungen Fernbahn Ringbahn.

## B.5 Neue Vorhaben

**Tabelle 10 Vordringlicher Bedarf Schiene –Neue Vorhaben**

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

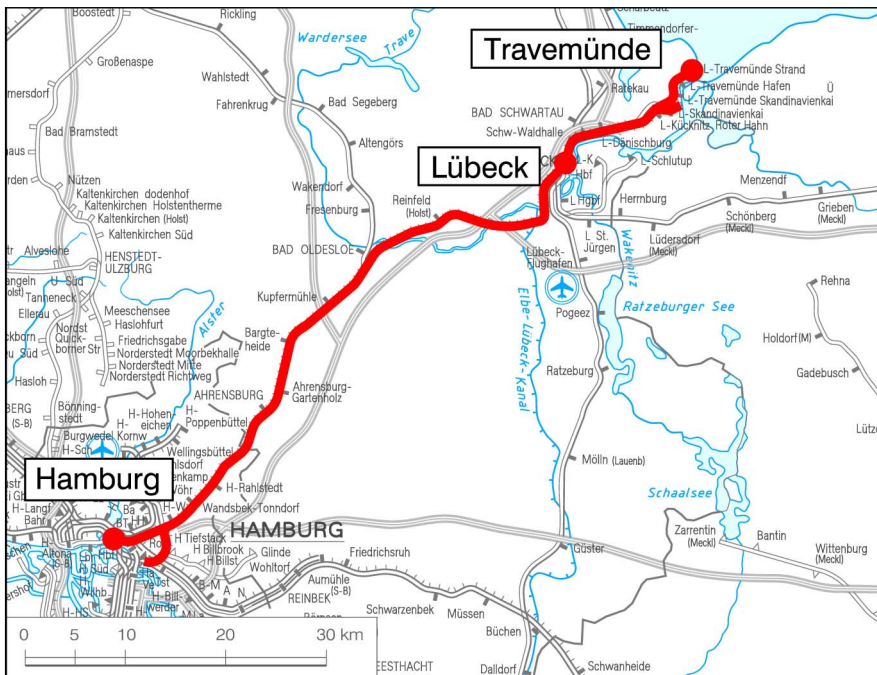
---

| Nr. | Maßnahmen   | Anmerkung  |
|-----|---|--|
| 25  | ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)  |  |
| 26  | ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH   |  |
| 27  | ABS München–Lindau–BGr DE/AT  |  |
| 28  | Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main, Mannheim, München, Hamburg, Bremen  |  |
| 29  | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)<br>KV-Neubau: Lehrte, Nürnberg, Duisburg Ruhrort,<br>KV-Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg,<br>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:<br>ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)   |  |

---



**B.5.1 Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs.
- Erweiterung der Kapazitäten der Strecke Hamburg–Lübeck und Lübeck Hbf–Lübeck-Travemünde.

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

**Projektkenndaten:**

**Geplante Maßnahmen:**

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn ( $v_{max} = 80 \text{ km/h}$ ), elektrifiziert,
- Eingleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn–Hamburg-Wandsbek ( $v_{max} = 80 \text{ km/h}$ ), elektrifiziert,

- 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: 223 Mio. €.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr.  | Örtlichkeit PFA                               | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|--|---|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
| Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn ( $v_{max} = 80 \text{ km/h}$ ): |   |                 |                 |           |           |                |
| 1.1  | HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90) | abgeschlossen   | 09.03.2005      | 03.2004   | 11.2005   | 09.2007        |
| 1.2  | HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)           | abgeschlossen   | 09.03.2005      | 05.2004   | 11.2005   | 09.2007        |

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

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

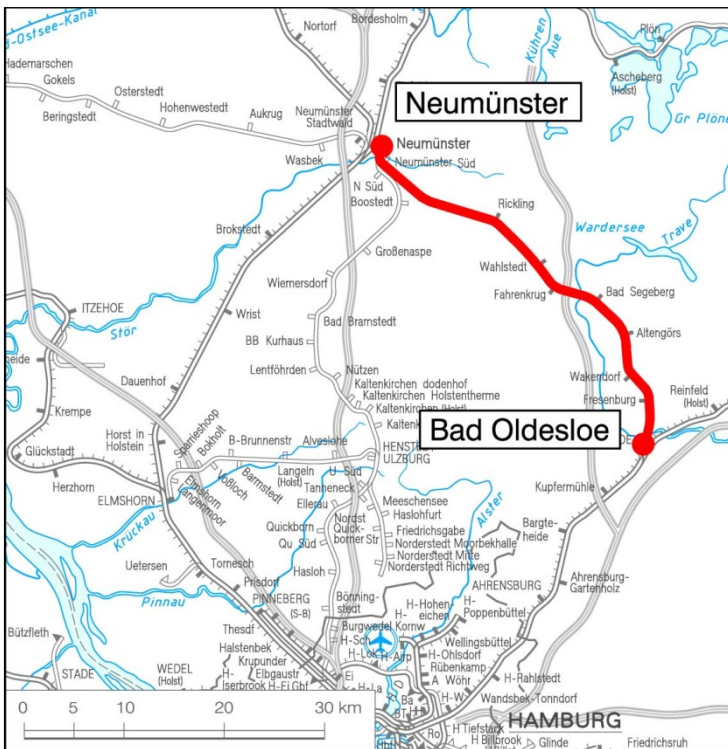
Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– 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.

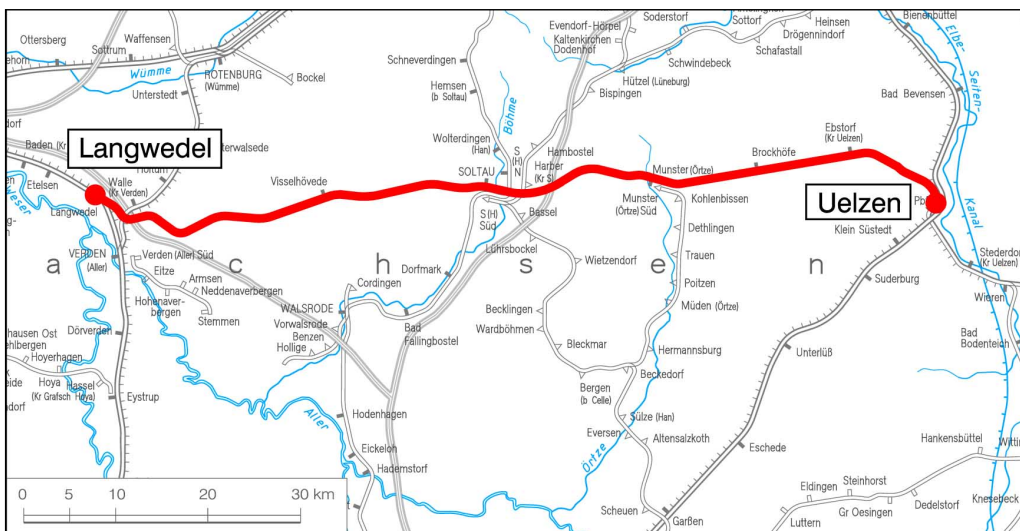
Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich posi-

tives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird nicht weiter verfolgt.

**Projektkenndaten:**

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

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



**ABS Langwedel–Uelzen**

**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

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

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

**Projektkenndaten:**

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



**ABS Oldenburg–Wilhelmshaven**

**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Projektkenndaten:**

- Streckenlänge: 68 km,
  - o Oldenburg–Sande: 45 km,
  - o Sande–Wilhelmshaven: 7 km,
  - o Sande–Weißer Floh–Ölweiche 16 km,

- Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,
- Gesamtkosten (ohne ABS Langwedel–Uelzen  
sowie ohne 1. Baustufe): 690 Mio. €.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA  | Örtlichkeit   | Entwurfs-<br>planung                       | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Bau-<br>beginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|--|---|--|--------------------|------------|----------------|---------------------|
| <b>1. Baustufe:</b>                                    |   |  |                    |            |                |                     |
| Wiederherstel-<br>lung Befahrbar-<br>keit mit 100 km/h | Oldenburg–Wilhelmshaven   | abge-<br>schlossen                         | SV                 | entfällt   | 03.2003        | 12.2003             |
| <b>2. Baustufe:</b>                                    |   |  |                    |            |                |                     |
| Anbindung Ja-<br>deWeserPort                           | LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neubau Kreuzungsbahnhof Accum, Untergrundertüchtigung Sande–Weißer Floh.  |  |                    |            |                |                     |
| Planungsab-<br>schnitt 1                               | Sande–Jever, km 3,6–km 5,0  | begonnen                                   | 04.03.2009         | 14.01.2013 | vs. 2014       | vs. 2016            |
| Planungsab-<br>schnitt 2                               | Sande–Jever, km 0,0–km 6,0; abge-<br>Abzw Wilhelmshaven Nord-<br>strecke W 101–<br>Wilhelmshaven Nord, km 0,0–<br>km 10,6;<br>Wilhelmshaven Ölweiche–<br>Mobil Oil, km 0,0–km 0,6 | abge-<br>schlossen                         | 04.03.2009         | 11.2009    | 01.2010        | 01.2011             |
| Bahnverlegung<br>Sande                                 | Sande–Jever,<br>km 0,5–km 3,8   | offen                                      | LuFV               | vs. 2014   | vs. 2015       | vs. 2018            |
| <b>3. Baustufe:</b>                                    |   |  |                    |            |                |                     |
| PFA 1  | Oldenburg,<br>km 0,841–km 9,722   | Vorplanung<br>abge-<br>schlossen           | offen              | vs. 2016   | offen          | offen               |
| PFA 2,<br>Zweigleisigkeit                              | Rastede–Hahn,<br>km 9,722–21,236  | Entwurfs-<br>planung<br>abge-<br>schlossen | 04.05.2011         | 02.08.2011 | 08.2011        | 12.2012             |
| PFA 2,<br>Elektrifizierung                             | Rastede–Hahn,<br>km 9,722–21,236  | Vorplanung<br>abge-<br>schlossen           | offen              | 02.08.2011 | offen          | offen               |
| PFA 3,<br>Zweigleisigkeit                              | Jaderberg–Varel,<br>km 21,236–35,200  | Entwurfs-<br>planung<br>abge-<br>schlossen | 04.05.2011         | 02.08.2011 | 08.2011        | 12.2012             |
| PFA 3,<br>Elektrifizierung                             | Jaderberg–Varel,<br>km 21,236–35,200  | Vorplanung<br>abge-<br>schlossen           | offen              | 02.08.2011 | offen          | offen               |

| Nr. PFA | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung                  | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|--|----------------------------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
| PFA 4   | Varel–Sande,<br>km 35,200–45,374   | Vorplanung<br>abge-<br>schlossen | offen           | vsl. 2014 | offen     | offen          |
| PFA 5   | Sande–Wilhelmshaven,<br>Str. 1522, km 45,374–52,351  | Vorplanung<br>abge-<br>schlossen | offen           | vsl. 2016 | offen     | offen          |
| PFA 6   | Abzw Wilhelmshaven Nord-<br>strecke W 101–<br>Wilhelmshaven Nord, km<br>0,000–10,598<br>Wilhelmshaven Ölweiche–<br>Mobil Oil, km 0,000–0,400 | Vorplanung<br>abge-<br>schlossen | offen           | vsl. 2015 | offen     | offen          |

## Teilbetriebnahmen 2012:

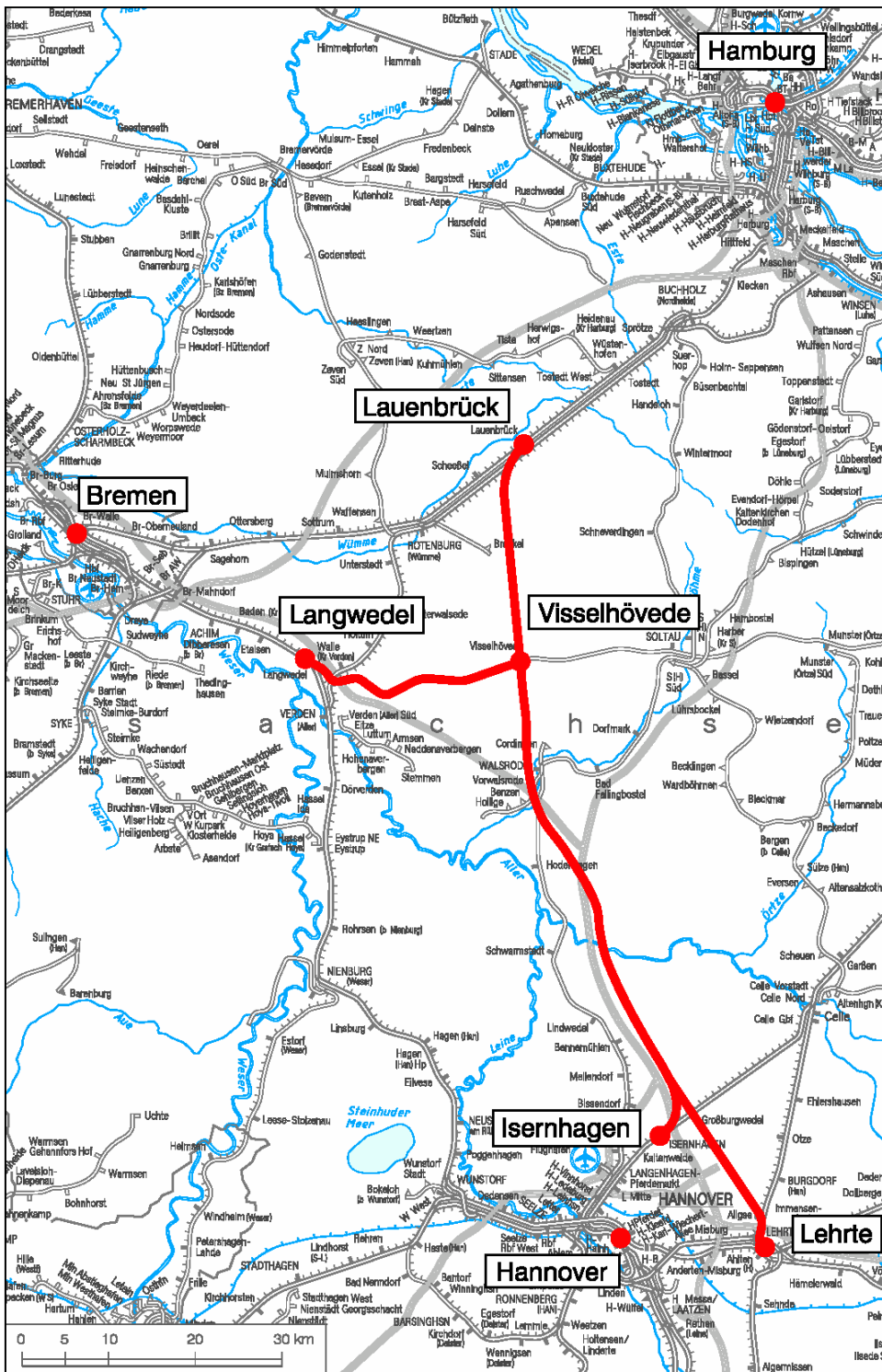
- Baustufe IIIa, Planfeststellungsabschnitte 2 und 3,

## Bauaktivitäten 2012:

- Baustufe IIIa, Planungsabschnitte 2 und 3:
  - Grunderwerb und Baufeldfreimachung,

- Untergrundverbesserung mit PSS, Fräs-Misch-Injektionsverfahren und Fahrwegtiefergründung,
- Erneuern von Stützbauwerken und Durchlässen,
- Herstellen der Zweigleisigkeit,
- Gründung und Herstellung von Lärmschutzwänden,
- ESTW Abschnitt Rastede / Varel.

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



Verkehrliche Zielsetzung nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

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

Geplante Maßnahmen Neubaustrecke:

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

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

Geplante Maßnahmen Ausbaustrecke:

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

Bahnstrom:

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

Projektkenndaten:

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

---

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



## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| <b>Nr.</b> | <b>Örtlichkeit</b>  | <b>Entwurfs-<br/>planung</b>                 | <b>Abschluss<br/>FinVe<sup>1</sup></b> | <b>Datum PFB</b> | <b>Baubeginn</b> | <b>Inbetrieb-<br/>nahme</b> |
|------------|---|--|--|------------------|------------------|-----------------------------|
|            | Schnellfahrstrecke Lauenbrück–<br>Isernhagen  |  |  |                  |                  |                             |
|            | Durchbindung der Schnellfahrstrecke auf<br>ca. 20 km in Richtung Lehrte                   | Vorentwurfs-<br>planung wird<br>überarbeitet | offen                                  | offen            | offen            | offen                       |
|            | Visselhövede–Langwedel  |  |  |                  |                  |                             |
|            | Neubau einer 110-KV-Leitung sowie dreier<br>Unterwerke                                    |  |  |                  |                  |                             |
| 1          | Planungsvereinbarung über Vor- und Entwurfsplanung wurde am 30.12.2009 schlussgezeichnet. |  |  |                  |                  |                             |

Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– keine.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre: Ausbau der Strecken Hamburg–Rotenburg–Verden–Nienburg–Minden als Vorrangstrecke für Verkehre mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau.

**Geplante Maßnahmen:**

- Zweigleisiger Ausbau Verden–Rotenburg,
- Zweigleisiger Ausbau Nienburg–Minden.

**Projektkennndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit      | Entwurfsplanung         | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|------------------|-------------------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
|         | Verden–Rotenburg | Vorentwurfsplanung 1998 | offen           | offen     | offen     | offen          |
|         | Nienburg–Minden  | abgeschlossen           |                 |           |           |                |

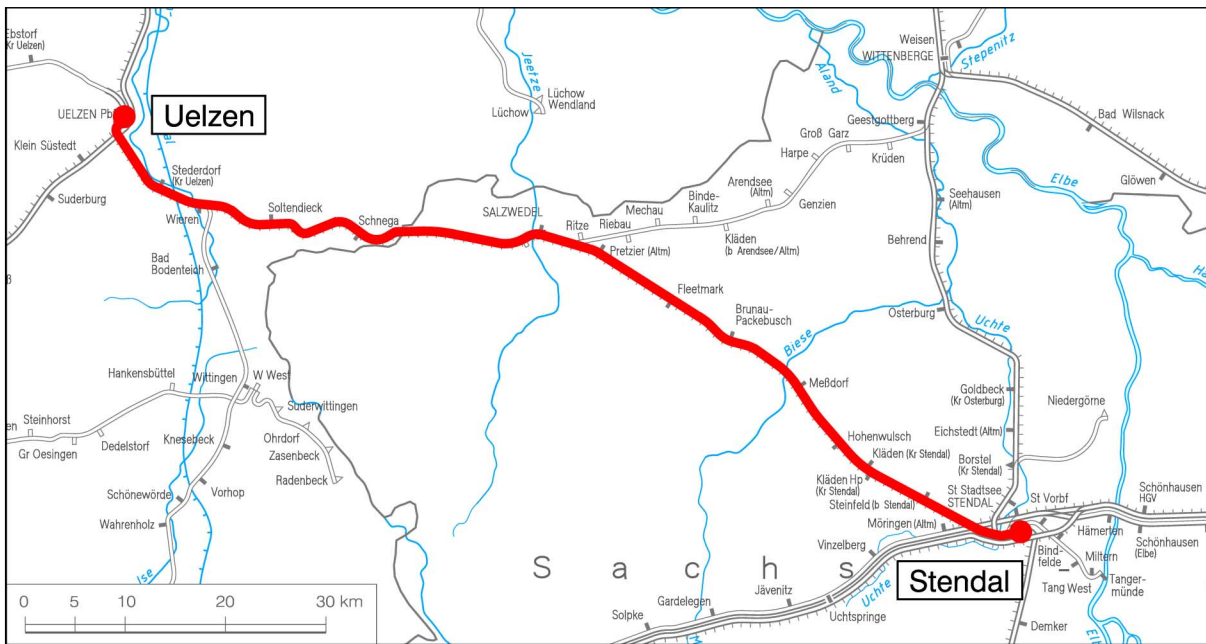
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

**B.5.6 Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen insbesondere für den Güterverkehr,
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

**Geplante Maßnahmen:**

- Durchgehend zweigleisiger Ausbau.

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

| Nr. | Örtlichkeit PFA  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|-----|--|-----------------|-----------------|------------|-----------|----------------|
| 1   | Zweigleisige Einbindung in den Bf. Stendal (km 0,0–km 3,275)             | offen           | offen           | offen      | offen     | offen          |
| 2   | Zweigleisiger Ausbau (km 3,275–km 8,857)                                 | offen           | offen           | offen      | offen     | offen          |
| 3   | Zweigleisiger Ausbau Kläden (km 8,857–km 15,062)                         | offen           | offen           | 07.06.1996 | offen     | offen          |
| 4   | Kläden–Hohenwulsch (km 15,062–km 20,421); zweigleisiger Ausbau           | offen           | offen           | 08.05.1995 | offen     | offen          |
| 5   | Hohenwulsch–Brunau-Packebusch (km 20,000–km 31,500) zweigleisiger Ausbau | offen           | 21.12.2011      | 29.03.1996 | vsl. 2013 | vsl. 2015      |
| 6   | Radmin–Salzwedel   | offen           | 21.12.2011      | 19.01.1996 | vsl. 2013 | vsl. 2015      |

| Nr.  | Örtlichkeit<br>PFA   | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|--|--|----------------------|--------------------|------------|-----------|---------------------|
| (km 44,900–km 54,600) zweigleisiger Ausbau |  |                      |                    |            |           |                     |
| 7  | Salzwedel–Uelzen (km 54,775–km 104,500)<br>zweigleisiger Ausbau  | offen                | offen              | 19.01.1996 | offen     | offen               |
| 10   | Zweigleisige Einbindung in den Bahnhof<br>Uelzen (2. Baustufe) <sup>1</sup> , km 103,845–km<br>105,576 | abge-<br>schlossen   | 28.02.2012         | 08.2013    | vsl. 2013 | vsl. 2014           |
| 1  | 1. Baustufe ist Teil SHHV.   |                      |                    |            |           |                     |

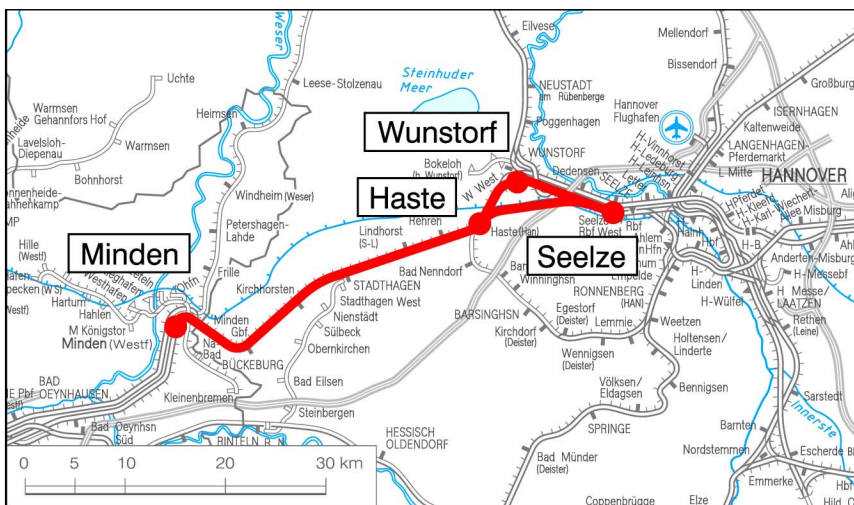
Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– keine.

### 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:

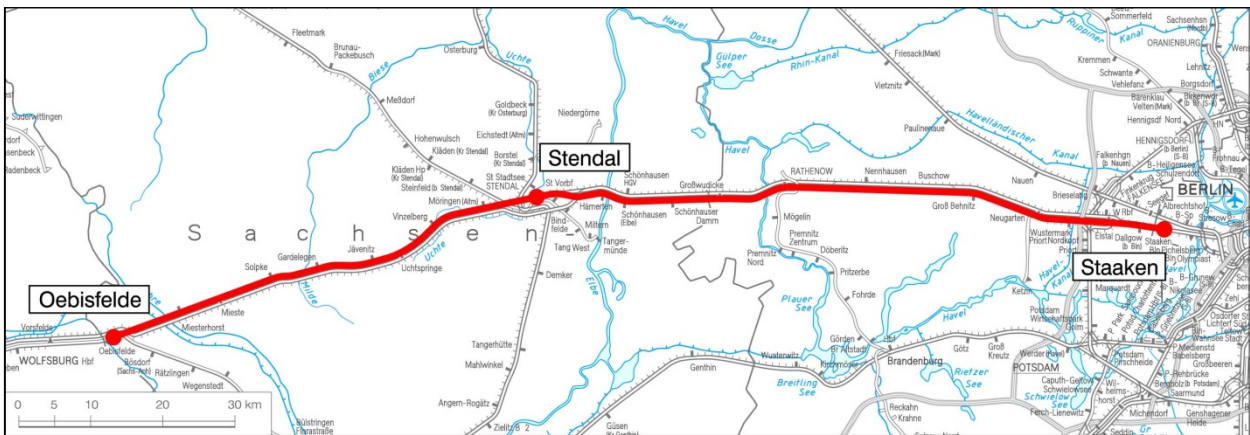
- Zwei zusätzliche Gleise Minden–Haste,
- Zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Haste–Seelze.

#### Projektkennndaten:

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

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

**B.5.8 Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Kapazitive Erweiterung des Korridors Hannover–Berlin für den Güterverkehr durch den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Stammstrecke,
- Verkürzung der Reisezeiten im Personennahverkehr und Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung der Stammstrecke.

**Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:**

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

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

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

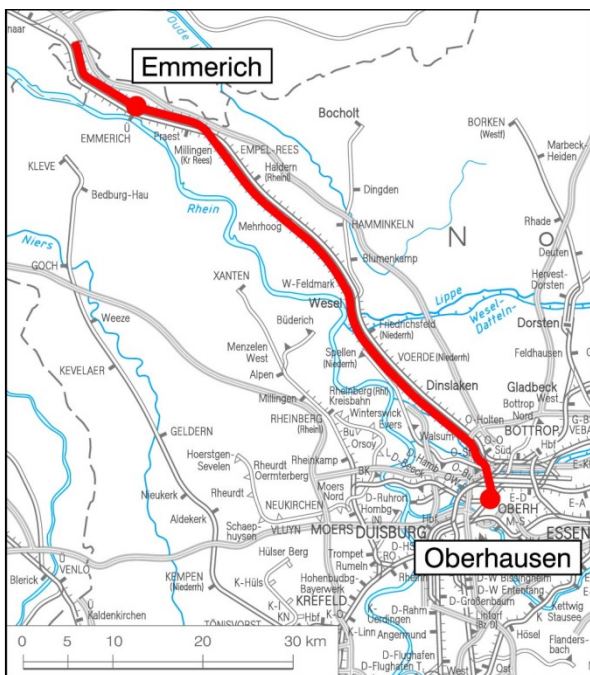
**Teilbetriebnahmen 2012:**

- keine,

**Bauaktivitäten 2012:**

- keine.

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



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienen-güter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31.08.1992).

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

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

Projektkennndaten:

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

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

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

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

Teilbetriebnahmen 2012:

- 1. Baustufe ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung) Wesel-Landesgrenze,

Bauaktivitäten 2012:

- Tiefbau/Kabeltiefbau und Montage LST und Umbau Bahnübergangsanlagen für beide Baustufen des ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung).

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

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

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit nicht mit Bundes-

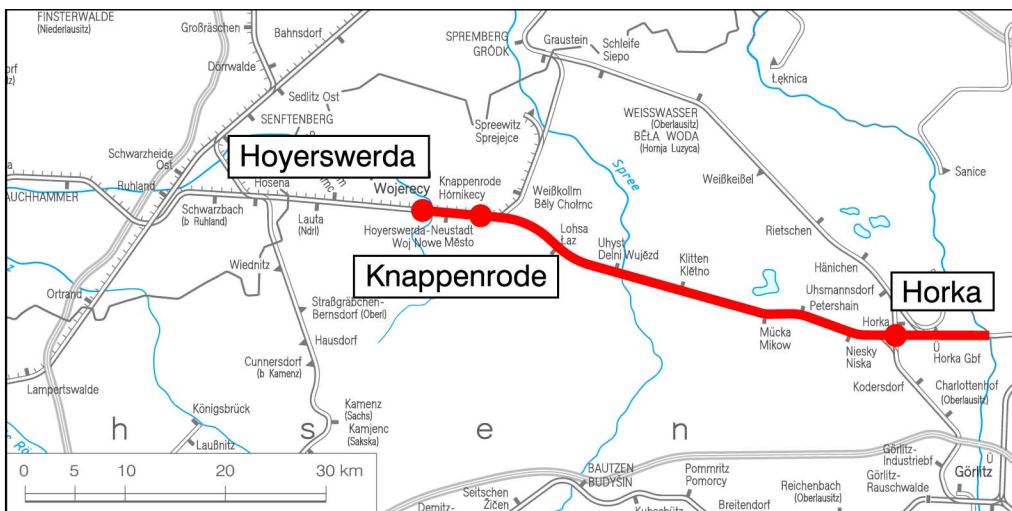
haushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt. Aktuell liegt keine Bestellung eines EVU für den NeiTech-Betrieb vor.

**Projektkenndaten:**

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



**B.5.11 Projekt Nr. 11 – ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze DE/PL**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen,
- Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

**Geplante Maßnahmen:**

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Knappenrode–Horka–BGr DE/PL,
- Ausrüstung mit ESTW-Technik und ETCS,
- Errichtung der Bahnstromversorgung.

**Projektkenndaten:**

- Streckenlänge: 53 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 477 Mio. €.

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

| Nr. | Örtlichkeit PFA        | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|-----|------------------------|-----------------|-----------------|------------|-----------|----------------|
| 1   | Bf Knappenrode         | abgeschlossen   | 04.2012         | 01.04.2011 | 08.2012   | vsl. 2014      |
| 2a  | Knappenrode–Niesky (a) | abgeschlossen   | 04.2012         | vsl. 2013  | vsl. 2014 | vsl. 2017      |
| 2b  | Niesky–Horka Gbf (a)   | abgeschlossen   | 04.2012         | vsl. 2014  | vsl. 2014 | vsl. 2017      |
| 3   | Gbf Horka–BGr DE/PL    | abgeschlossen   | 04.2012         | 31.07.2013 | vsl. 2014 | vsl. 2017      |

**Teilbetriebnahmen 2012:**

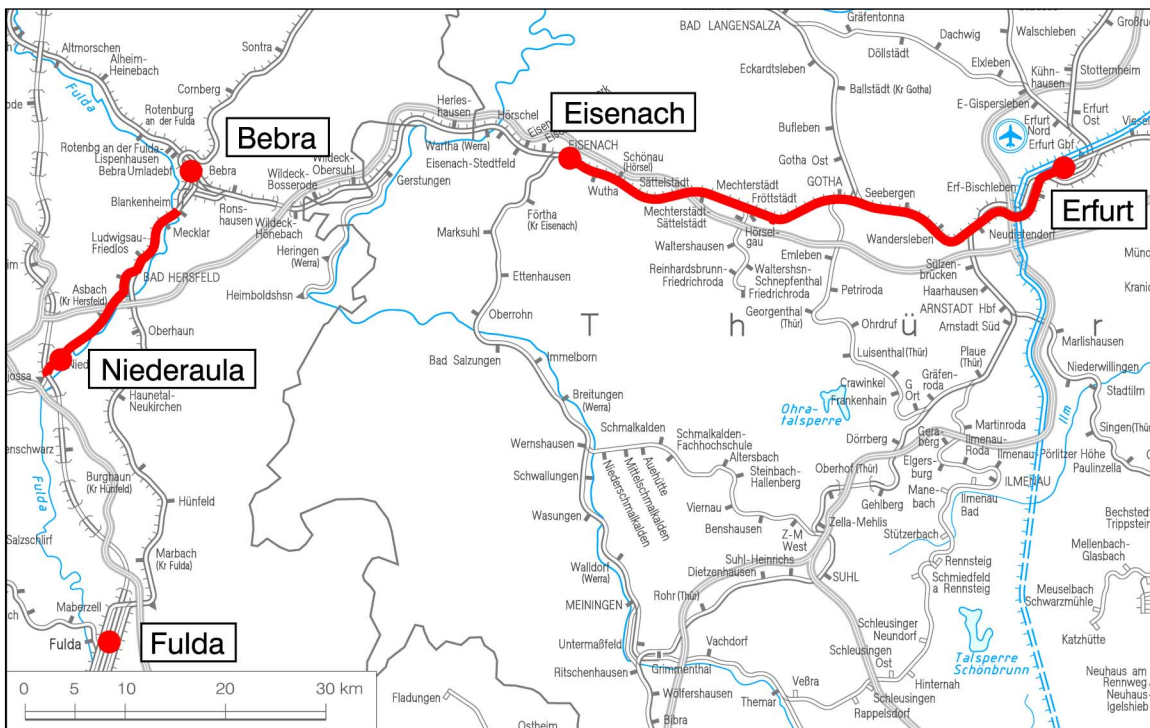
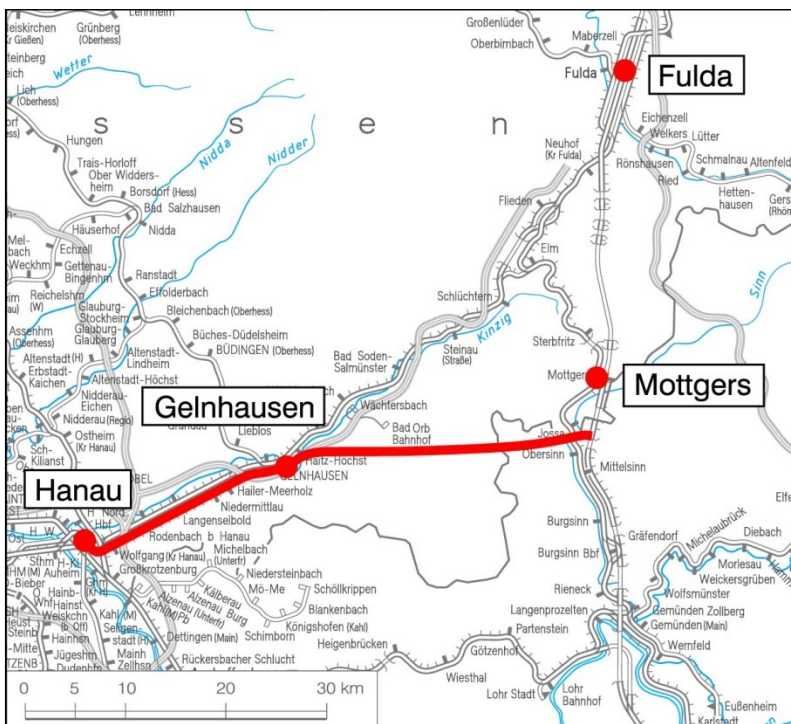
- keine,

- Baubeginn Bf Knappenrode,
- vorgezogene Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (CEF-Maßnahmen) in den PFA 2a und 3.

**Bauaktivitäten 2012:**

- Weiterführung der Maßnahme der Lausitzer- und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) zur Untergrundsanierung in Lohsa,

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Entmischung der Verkehre und damit Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

**Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:**

- viergleisiger Ausbau Hanau–Gelnhausen ( $v_{max} = 200 \text{ km/h}$ ),
- zweigleisige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda–Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg ( $v_{max} = 250 \text{ km/h}$ ),

- zweigleisige Verbindungskurve Niederaula ( $v_{\max} = 160$  km/h),
- zweigleisiger Ausbau Niederaula–Bad Hersfeld, Elektrifizierung ( $v_{\max} = 160$  km/h),
- viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld–Blankenheim ( $v_{\max} = 160$  km/h),
- Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach–Erfurt ( $v_{\max} = 200$  km/h).

Projektkennndaten:

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

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

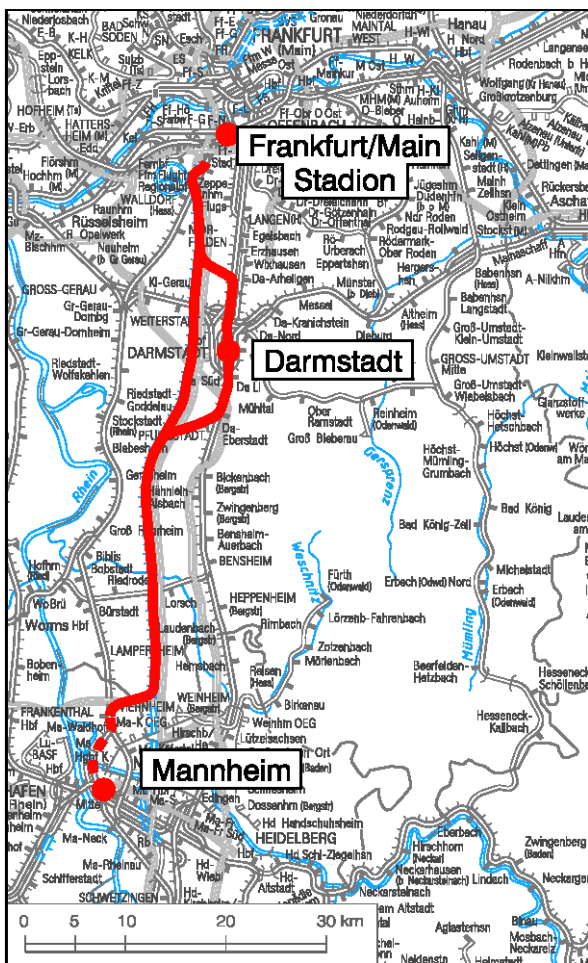
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

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



Verkehrliche Zielsetzung:

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

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

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

Projektkenndaten:

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

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

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

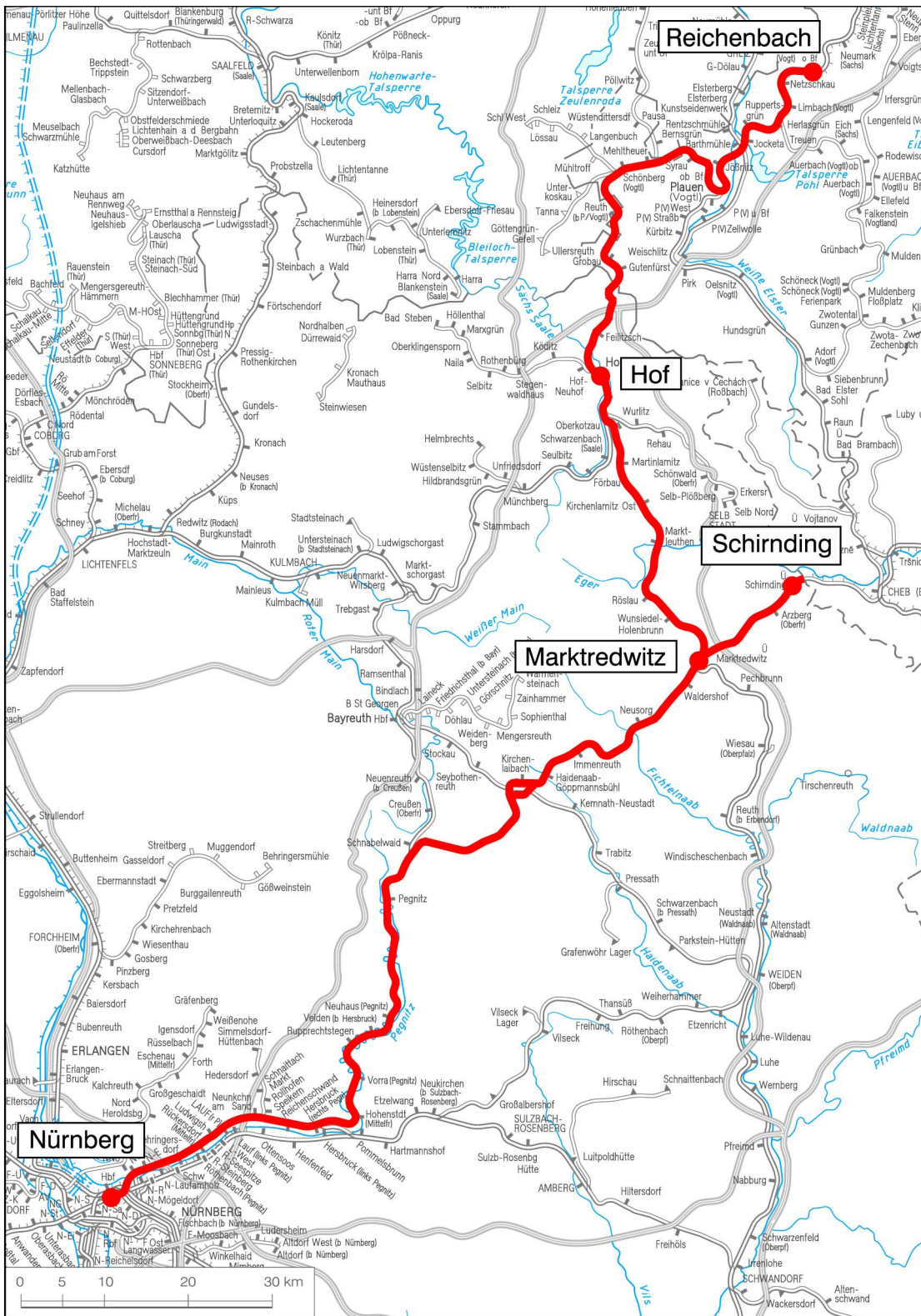
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- Sicherung der im PFA1 geplanten naturschutzrechtlichen Maßnahmen.

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



Verkehrliche Zielsetzung:

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

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

- Steigerung der Verkehrsnachfrage im 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).

## Projektkennndaten:

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

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr. | Örtlichkeit<br>PFA   | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetrieb-<br>nahme |
|-----|--|----------------------|--------------------|------------|------------|---------------------|
| 1   | Reichenbach (a)–Hof (e)                                    |                      |                    |            |            |                     |
| 1.1 | Reichenbach (a)–Herlasgrün (e)<br>inkl. Göltzschtalviadukt | abgeschlossen        | 06.07.2010         | 31.05.2010 | 21.07.2010 | 06.12.2012          |
| 1.2 | Herlasgrün (a)–Plauen (e)                                  | abgeschlossen        | 06.07.2010         | 08.04.2011 | 17.02.2012 | 09.12.2012          |
| 1.3 | Plauen (a)–LGr SN/BY                                       | abgeschlossen        | 06.07.2010         | 30.11.2011 | 12.03.2012 | 05.12.2013          |
| 1.4 | LGr SN/BY–Hof (e)  | abgeschlossen        | 06.07.2010         | 05.07.2010 | 30.09.2010 | 05.12.2013          |
| 2   | Nürnberg–Marktredwitz–Hof (a)                              | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |
| 3   | Marktredwitz–BGr DE/CZ                                     | offen                | offen              | offen      | offen      | offen               |

## Teilbetriebnahmen 2012:

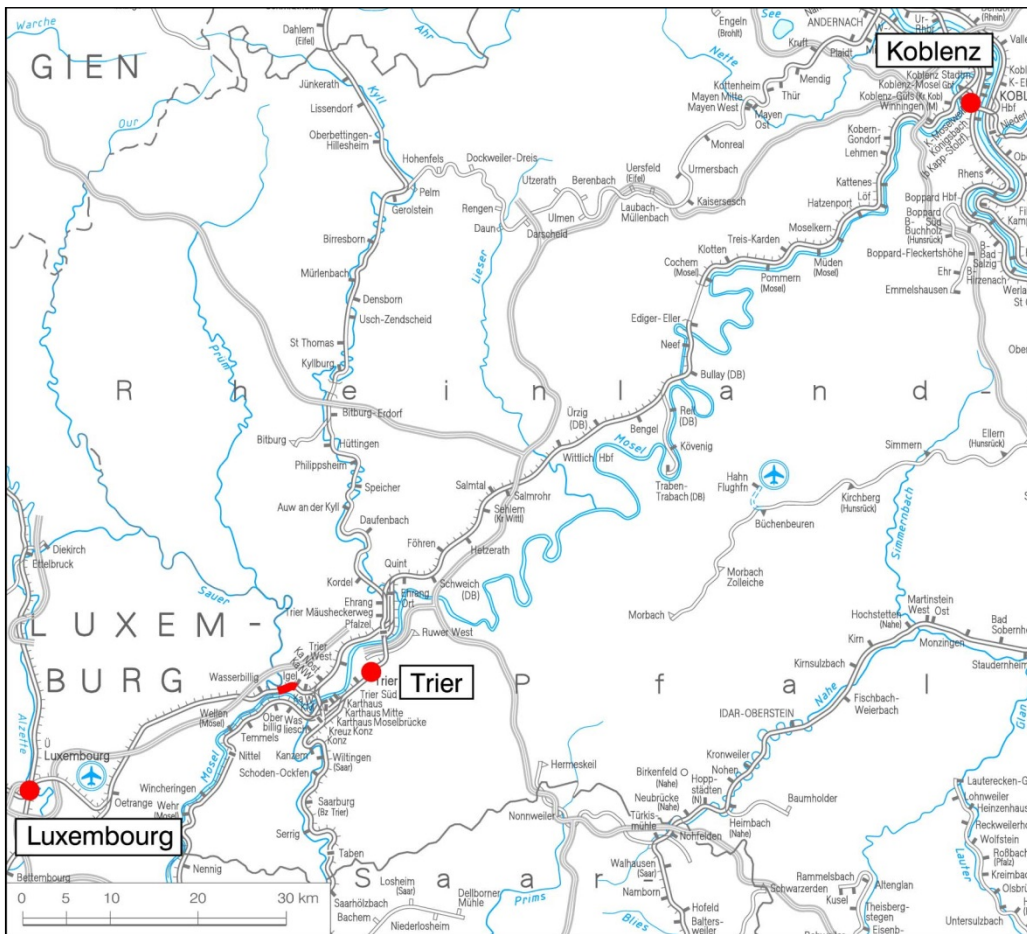
- OLA Reichenbach (a)–Plauen (e),

## Bauaktivitäten 2012:

- Bauliche Fertigstellung OLA sowie der notwendigen  
Zusammenhangsleistungen im Planfeststellungsab-  
schnitt 1.2 und Ibn der Oberleitungsanlage in den Plan-  
feststellungsabschnitten 1.1 und 1.2,
- Weiterführung der Mastgründungen und Stellen der  
OLA-Masten im Bf Hof Hbf,

- Realisierung von vorbereitenden Bauleistungen im  
Planfeststellungsabschnitt 1.3
  - vorbereitende Arbeiten für Hochrüstung ESTW  
Schönberg und dauerhafte Einrichtung Zs 6,
  - Gründung OLA-Maste zwischen Plauen (a) und  
Mehltheuer (e),
  - Gleisabsenkung im Bereich von Straßenüberfüh-  
rungen,
- Fertigstellung und Verkehrsfreigabe SÜ Pausaer Straße  
in Plauen,
- Baubeginn für UW in Hof.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,  
(Abschnitt Igel–Igel West 90 km/h),
- Gesamtkosten: 20 Mio. €,  
davon

**Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:**

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

- o Bund: 9 Mio. €,
- o Dritte (Großherzogtum Luxemburg, Bundesland Rheinland Pfalz): 9 Mio. €,
- o DB AG 2 Mio. €.

**Projektkennndaten:**

- Betroffene Streckenlänge  
BGr LU/DE–Trier: 2 km,



## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| <b>Nr.</b> | <b>Örtlichkeit</b> | <b>Entwurfs-</b> | <b>Abschluss</b>           | <b>Datum PFB</b> | <b>Baubeginn</b> | <b>Inbetrieb-</b> |
|------------|--------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>PFA</b> |                    | <b>planung</b>   | <b>FinVe<sup>1,2</sup></b> |                  |                  | <b>nahme</b>      |
|            | Igel-Igel West     | abgeschlossen    | 06.07.2012                 | 24.06.2013       | 02.09.2013       | vsl. 2014         |

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

2 Finanzierungsvereinbarungen:

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

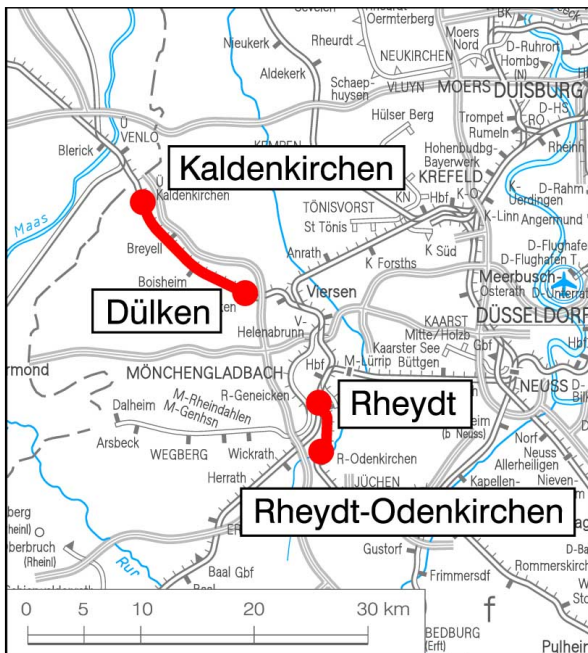
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

### B.5.16 Projekt Nr. 19 – ABS (Venlo–) Grenze DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt–Odenkirchen



#### Verkehrliche Zielsetzung:

- Erhöhung der Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen den Niederlanden bzw. Belgien und Nordrhein-Westfalen und für den Schienenpersonenverkehr.

#### Geplante Maßnahmen:

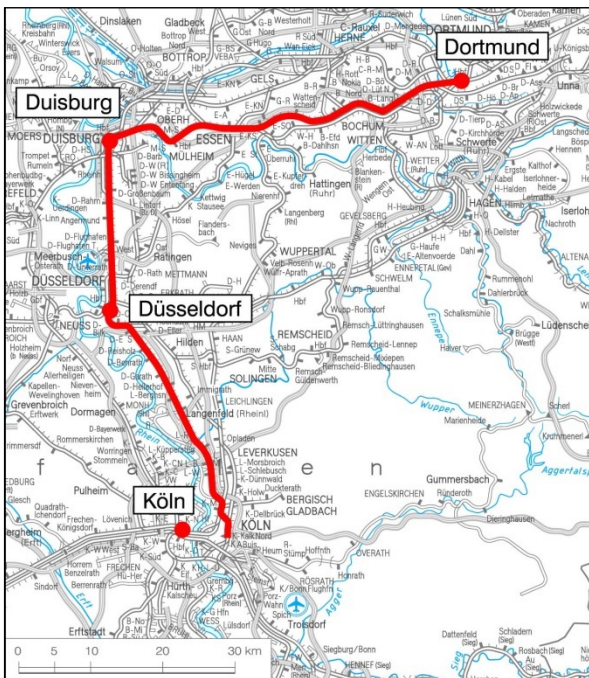
- Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt–Rheydt–Odenkirchen.

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

#### Projektkennndaten:

- 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)**



lung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ bestätigt.

Geplante Maßnahmen:

- Abschnitt Duisburg Hbf (a)–Düsseldorf-Benrath: sechsgleisiger Ausbau (ABS Düsseldorf–Duisburg),
- Abschnitt Köln–Düsseldorf-Benrath: viergleisiger Ausbau (Knoten Köln),
- Abschnitt Duisburg–Dortmund: Ergänzungsmaßnahmen (Knoten Dortmund),
- des Weiteren sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Projektkenndaten:

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

Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Personenverkehr.
- Das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen ist im Rahmen der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwick-

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit                     | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe <sup>1</sup> | Datum PFB          | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|---------------------------------|-----------------|------------------------------|--------------------|-----------|----------------|
| 2, 3    | Duisburg Hbf–Düsseldorf-Benrath | begonnen        |                              | offen              | offen     | offen          |
| 1       | Köln–Düsseldorf-Benrath         | begonnen        | 19.12.2006                   | offen <sup>2</sup> | offen     | offen          |
| 4, 5, 6 | Duisburg–Dortmund               | begonnen        |                              | offen              | offen     | offen          |

|   |   |
|---|---|
| 1 | Planungsvereinbarung; Abschluss der Vorplanung in 2009; die Erweiterung der FinVe zur Erlangung von Baurecht erfolgte am 02.12.2011.                  |
| 2 | Planfeststellungsverfahren im PFB 1 (Köln–Mülheim–Langenfeld–Berghausen) im Zeitraum 04–10.2011 und im PFB 4 (Mülheim (Ruhr)) in 12.2012 eingeleitet. |

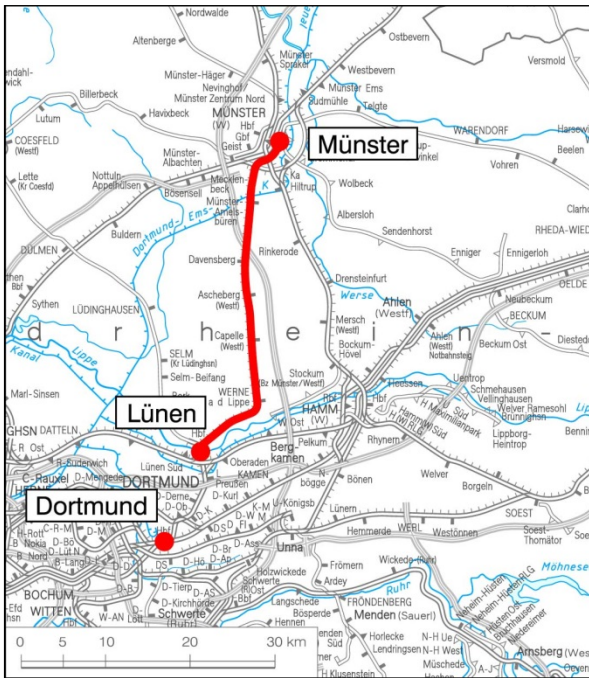
Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

- Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um ca. 3 Min.,
- Erhöhung der Kapazität für den Personen- und Güterverkehr.

**Geplante Maßnahmen:**

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Münster und Lünen,
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Dortmund über Linienverbesserungen auf 200 km/h.

**Projektkenndaten:**

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

**PROJEKTSTAND**

**Termine, Planungsstand:**

| Nr. Örtlichkeit PFA | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
| Münster–Lünen       | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |

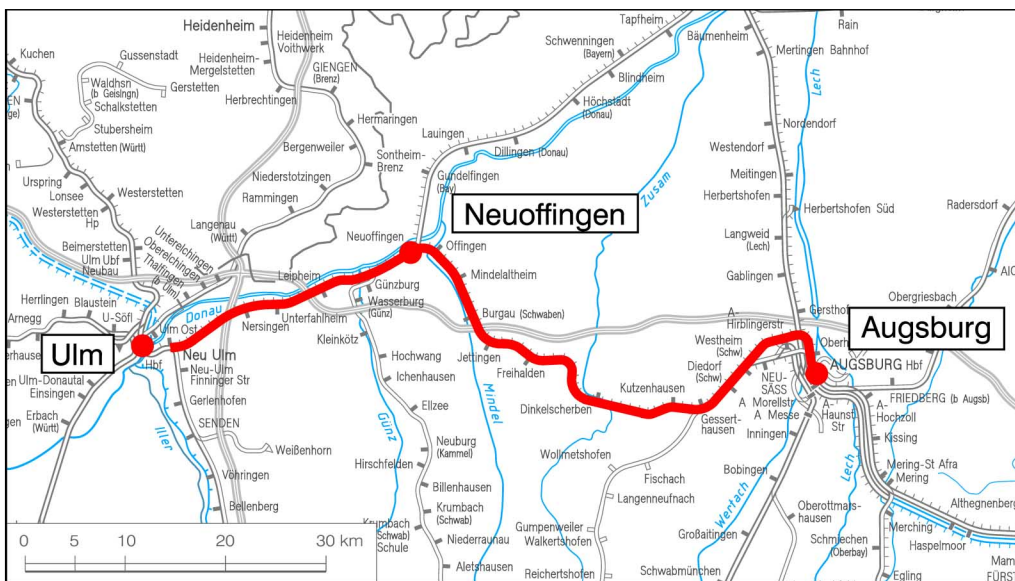
**Teilbetriebnahmen 2012:**

- keine,

**Bauaktivitäten 2012:**

- keine.

**B.5.19 Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg**



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Projektkenndaten nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:**

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

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit         | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
|         | Neu Ulm–Neuoffingen | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |

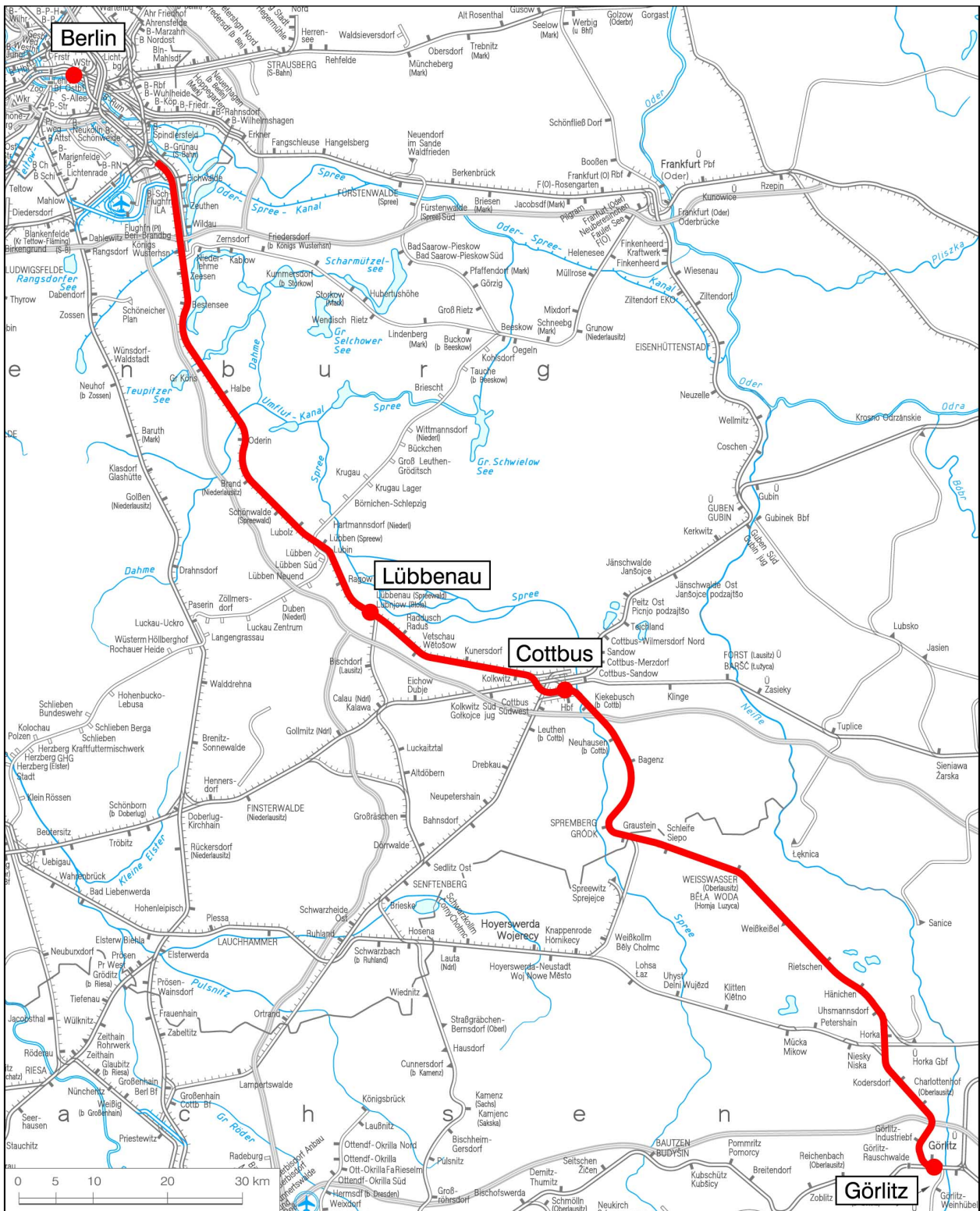
**Teilbetriebnahmen 2012:**

- keine,

**Bauaktivitäten 2012:**

- keine.

B.5.20 Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und -güterverkehr,
- Erhöhung der Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr,

- Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung.

## Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

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

## Projektkenndaten:

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

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr.        | PFA Örtlichkeit  | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB  | Baubeginn           | Inbetrieb-<br>nahme |
|------------|--|----------------------|--------------------|------------|---------------------|---------------------|
|            | Lübbenau (a)–Cottbus (a)<br>Erhöhung Strecken-<br>geschwindigkeit <sup>1</sup> | 2008                 | (2000)             | II/2008    | 07.2008             | 12.2008             |
| BA 1.2/2.0 | Königs Wusterhausen–<br>Lübbenau   | abge-<br>schlossen   | 28.10.2009         | 09.07.2010 | 19.01.2010<br>(bvM) | 12.2011             |
| BA 2.0     | Brand (a)–Lübbenau<br>km 60,695–km 86,136                                      | abge-<br>schlossen   | 28.10.2009         | 09.07.2010 | 19.01.2010<br>(bvM) | 12.2011             |
|            | Elektrifizierung Cottbus–<br>Görlitz   | offen                | offen              | offen      | offen               | offen               |

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

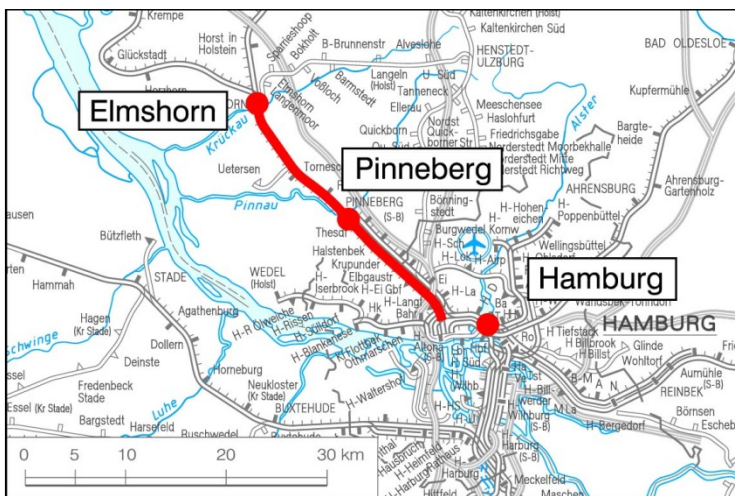
## Teilinbetriebnahmen 2012:

- keine,

## Bauaktivitäten 2012:

- 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.

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

## Geplante Maßnahmen:

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

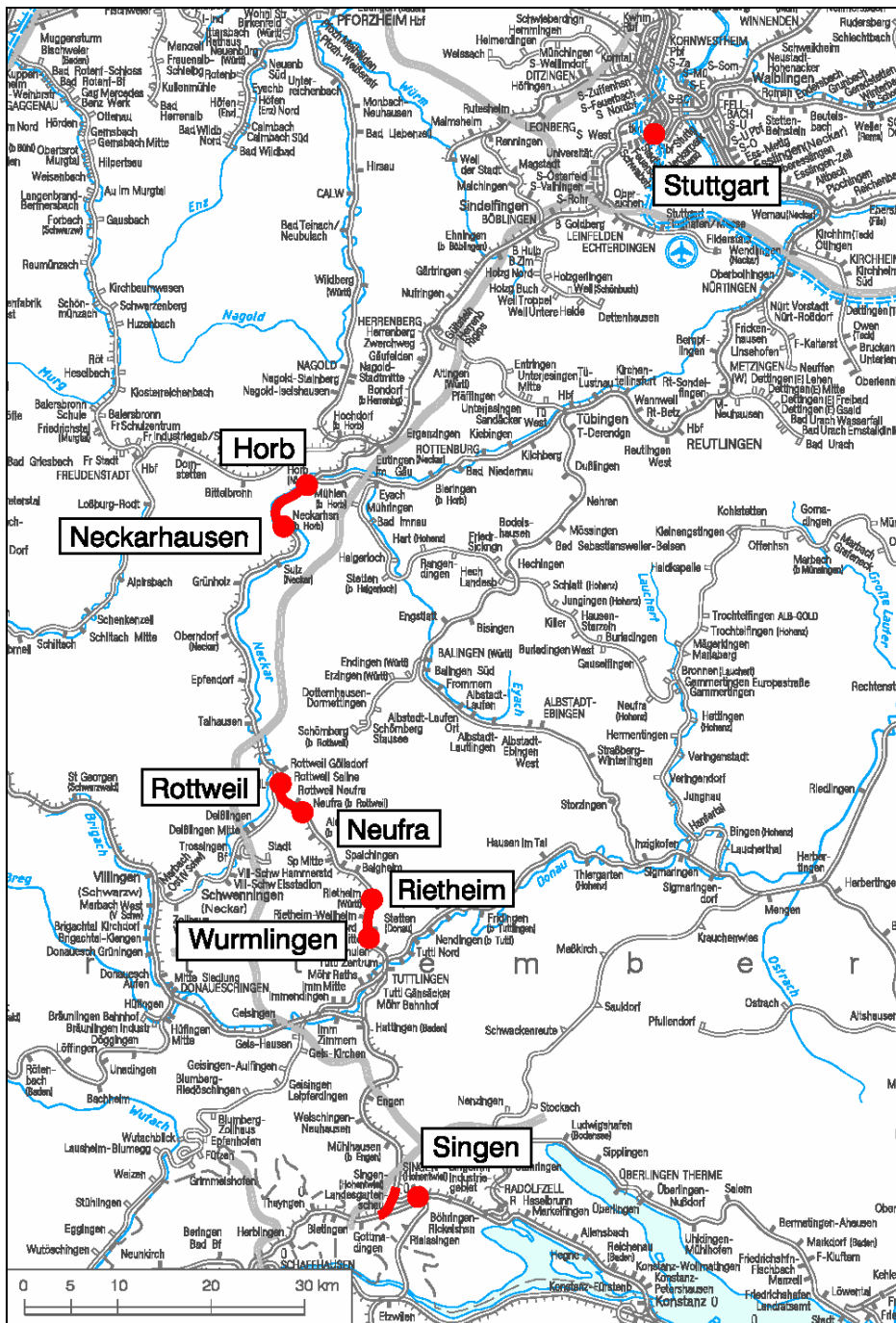
## Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 15 km,

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



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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

**Geplante Maßnahmen:**

- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen
  - Horb und Neckarhausen,
  - Rottweil und Neufra,
  - Rietheim und Wurmlingen,
  - Singener Kurve,
- Punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung.

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

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr.<br>PFA | Örtlichkeit  | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum<br>PFB | Bau-<br>beginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|------------|--|----------------------|--------------------|--------------|----------------|---------------------|
|            | Punktuelle „NeiTech-Maßnahmen“   | abgeschlossen        | SV                 | entfällt     | 2004           | 2004                |
|            | Horb–Neckarhausen  | In Bearbeitung       | vsl. 2015          | vsl. 2014    | vsl. 2017      | vsl. 2018           |
|            | Rottweil–Neufra <sup>1)2)</sup> ,<br>Rietheim–Wurmlingen <sup>2)</sup> ,<br>Singener Kurve <sup>2)</sup> ,<br>punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitver-<br>kürzung | offen                | offen              | offen        | offen          | Offen               |

- 1) Die Sammelfinanzierungsvereinbarung für die Finanzierung von Planungskosten der Grundlagenermittlung und der Vorplanung (SV 38-Plako) wurde von der DB AG am 10.10.2012 unterzeichnet. Mit der Vorplanung für den Streckenabschnitt Rottweil–Neufra kann nunmehr begonnen werden.
- 2) Auf Grund von Überprüfung verkehrlicher Priorität und Wirtschaftlichkeit werden die Maßnahmen derzeit nicht weiterverfolgt.

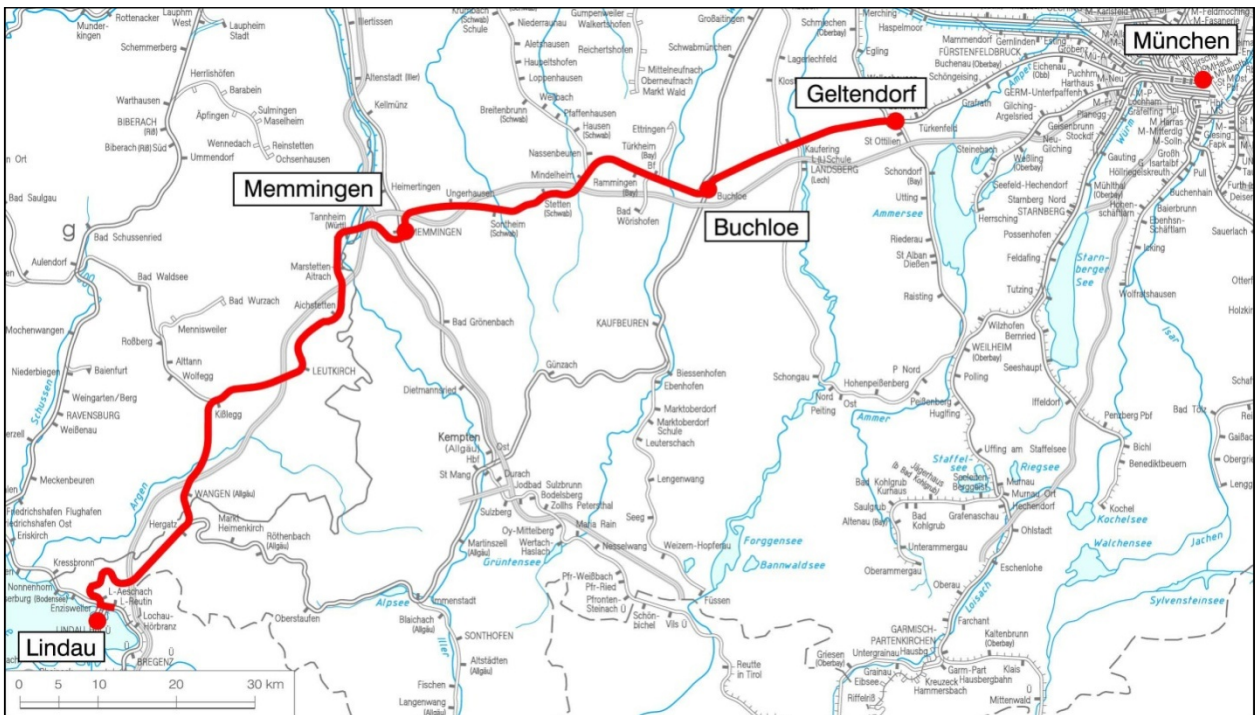
Teilbetriebnahmen 2012:

– keine,

Bauaktivitäten 2012:

– keine.

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



**Verkehrliche Zielsetzung:**

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

Der Freistaat Bayern beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

**Geplante Maßnahmen:**

- Ausbau der Strecke für bogenschnellen Betrieb,
- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau (die Elektrifizierung umfasst 184 km Streckengleis, von

- denen 107 km eingleisig ausgebaut sind (Abschnitt Buchloe–Hergatz) sowie 39 km Bahnhofsgleis,
- Bf Türkheim: Bau einer Bahnsteigunterführung und eines Mittelbahnsteigs,
- Bf Kiblegg: Bau einer Bahnsteigunterführung,
- Umbau Knoten Lindau (im Bestandsnetz),

**Projektkenndaten:**

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

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. | Örtlichkeit<br>PFA  | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe <sup>1)</sup>       | Datum PFB | Baubeginn              | Inbetrieb-<br>nahme |
|-----|---|----------------------|--|-----------|------------------------|---------------------|
| 1   | Streckennummer 5520:<br>Geltendorf (km 42,1)–Buchloe (km 68,0)  | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017 <sup>2</sup> | vsl. 2020           |
| 2   | Streckennummer 5360:<br>Buchloe (km 0,0)–Memmingen (km 46,1)  | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017 <sup>2</sup> | vsl. 2020           |
| 2   | Bf. Türkheim  | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017              | vsl. 2020           |
| 3   | Streckennummer 4570:<br>Memmingen (km 31,5)–Leutkirch (km 0,0)  | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017 <sup>2</sup> | vsl. 2020           |
| 4   | Streckennummer 4550:<br>Leutkirch (km 68,6)–Kißlegg (km 57,7)   | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017              | vsl. 2020           |
| 5   | Bf. Kißlegg   | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017              | vsl. 2020           |
| 5   | Streckennummer 4560:<br>Kißlegg (km 0,0)–Hergatz (km 18,6)  | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017 <sup>2</sup> | vsl. 2020           |
| 6   | Streckennummer 5362: Hergatz (km<br>129,8)–Lindau-Aeschach (km 151,2)   | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017 <sup>2</sup> | vsl. 2020           |
| 7   | Streckennummer 5421: Lindau-Aeschach<br>(km 0,0)–Lindau-Reutin (km 1,8)   | offen                | 17.12.2008<br>19.12.2008<br>17.04.2009 | offen     | vsl. 2017              | vsl. 2020           |
| 1   | Die DB AG ist zentraler Vertragspartner;  |                      |  |           |                        |                     |
|     | – die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU wurde am 17.12.2008 abgeschlossen,  |                      |  |           |                        |                     |
|     | – der Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG wurde am 19.12.2008 abgeschlossen,  |                      |  |           |                        |                     |
|     | – der Vertrag zwischen der Schweiz und der DB AG wurde am 17.04.2009 abgeschlossen.   |                      |  |           |                        |                     |
| 2   | Die DB AG führt korrespondierende Bestandsnetzmaßnahmen seit 2010 durch, die nicht Bestandteil der Bedarfsplanmaßnahme ABS 48 sind, gleichwohl jedoch der verkehrlichen Zielsetzung dienen. |                      |  |           |                        |                     |

## Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

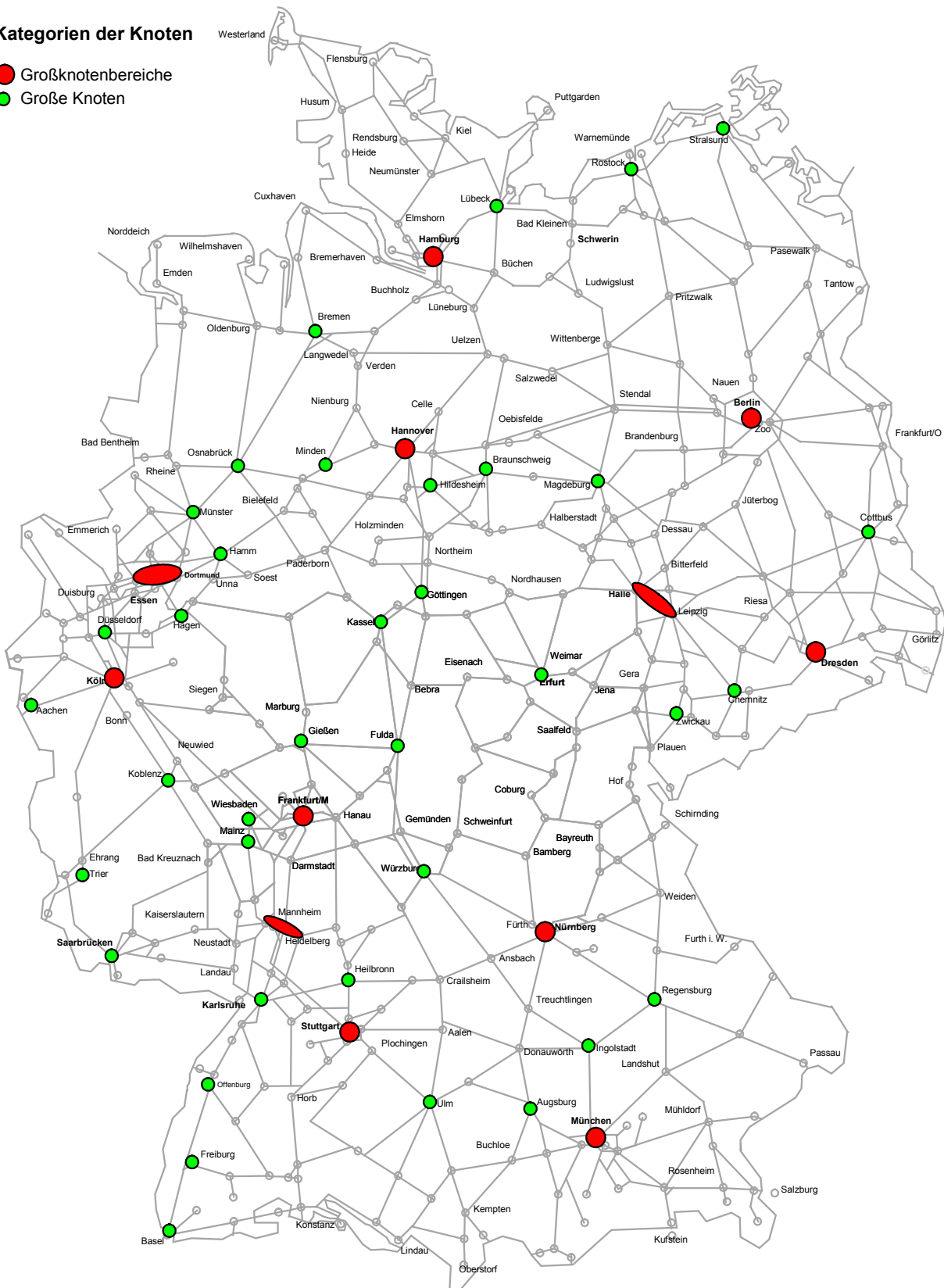
## Bauaktivitäten 2012:

- ABS 48: keine,
- Strecke 5360 korrespondierende Maßnahmen zur Bedarfsplanmaßnahme nach Angabe der DB AG:
  - Mindelheim–Stetten, Gleis- und Weichenerneuerungen km 20,266–23,300,
  - Bahnhofsgleise Stetten und Türkheim,
  - Weichenerneuerungen Stetten, Sontheim und Memmingen,
  - Ersatz BÜ km 19,454 durch EÜ.

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

**Kategorien der Knoten**

- Großknotenbereiche
- Große Knoten



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) so-

wie Kleine/Regionale Knoten. Die Sammelposition des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege bezieht sich auf die Großknotenbereiche und Große Knoten, ohne die Knoten im Einzelnen zu benennen. Der möglicherweise erforderliche Investitionsbedarf für die einzelnen Knoten kann erst auf der Grundlage von betrieblichen Untersuchungen ermittelt werden. Die Aufnahme der Sammelposition Knoten im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erfolgte unter der Maßgabe des Nachweises der Wirtschaftlichkeit für den im Einzelnen vorgesehenen Infrastrukturausbau.

### Projektkenndaten Knoten Frankfurt/Main

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Neuordnung der Fahrwege,</li> <li>○ Optimierung der Gleisanlagen,</li> <li>○ Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ,</li> <li>○ Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion.</li> </ul> </li> <li>– 2. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Ffm Stadion und Abzw Gutleuthof (einschl. 3. Niederräder Brücke),</li> <li>○ Niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Ffm Niederrad–Abzw Forsthaus,</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trennung der Verkehre zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gesamtkosten 911 Mio. €, davon             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1. Ausbaustufe: 78 Mio. €,</li> <li>○ 2. Ausbaustufe: 193 Mio. €,</li> <li>○ Abzweig Galluswarte: Einbau einer zusätzlichen Weiche und Verbindungsgleis zur Herstellung der zweigleisigen Ein- bzw. Ausfädelung der Strecke 3636 in die Strecke 3900 6 Mio. €.</li> </ul> </li> </ul> |
|--|---|--|

### PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

| Nr. PFA                     | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|-----------------------------|---|-----------------|-----------------|------------|------------|----------------|
|                             | ESTW Ffm Stadion  | abgeschlossen   |                 | 30.10.2003 | 08.03.2005 | 15.06.2008     |
| 2. BA                       | Spurplantechnischer Teilumbau Ostkopf und Umbau Südkopf mit Neubau Gleise 503 und 510 und korrespondierende Ingenieurbauwerke | abgeschlossen   |                 | 11.05.2007 | 02.2008    | vsf. 2014      |
| Frankfurt/Main, Galluswarte |   |                 |                 |            |            |                |
|                             | zweigleisiger Abzweig Galluswarte   | abgeschlossen   | 31.08.2010      | 28.07.2010 | 02.2011    | vsf. 2013      |

\*) Teilinbetriebnahme ohne Ostkopf.

#### Teilinbetriebnahmen 2012:

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

#### Bauaktivitäten 2012:

- 1. Ausbaustufe Ffm Stadion: Restleistungen Kabeltiefbau,
- zweigleisiger Abzw Galluswarte: LBP-Maßnahmen, Restleistungen Schallschutzwand und EÜ Idsteiner Straße.

#### Projektkenndaten Knoten Hamburg

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

#### PROJEKTSTAND

##### Termine, Planungsstand:

Die Modifizierung des Zielkonzepts Knoten Hamburg im Bereich Harburg–Meckelfeld–Maschen wurde am 11.12.2012 durch BMVI und EBA angenommen. Das zusätzliche östl.Umfahrungsgleis Rbf Maschen (Süd-Nord Richtung) wurde zwar im Sofortprogramm Seehafen-



Hinterlandverkehr abmoderiert, wird aber in den weiteren Ausbaumaßnahmen des Knotens Hamburg fortgeführt. Der Gesamtwertumfang des Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr reduziert sich dadurch auf 26 Mio. €.

Im modifizierten Zielkonzept des Knotens Hamburg entfällt das ursprünglich geplante Überwerfungsbauwerk Harburg I. Die folgenden Teilprojekte kommen dazu:

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

| Nr. PFA                | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe   | Datum PFB  | Baubeginn  | Inbetriebnahme |
|------------------------|--|-----------------|-------------------|------------|------------|----------------|
| <b>Erste Baustufe</b>  |  |                 |                   |            |            |                |
|                        | zweigleisige Einfädelung in HH-Hausbruch   | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 01.03.2009 | 01.04.2009 | 04.10.2009     |
|                        | Blockverdichtung zwischen HH-Harburg und HH-Hausbruch  | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 03.09.2008 | 01.11.2008 | 20.05.2009     |
|                        | zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg  | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 15.09.2008 | 29.09.2008 | 04.10.2009     |
|                        | Gleisverlängerung in Rothenburgsort  | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 28.06.2010 | 11.10.2010 | 14.11.2011     |
| <b>Zweite Baustufe</b> |  |                 |                   |            |            |                |
| <b>Paket 1</b>         |  |                 |                   |            |            |                |
|                        | Zusätzliches östliches Umfahrgleis Rbf Maschen   | abgeschlossen   | offen             | vsI. 2013  | vsI. 2014  | vsI. 2015      |
|                        | Kreuzungsbauwerke Meckelfeld / Gleisverschwenkungen, Weichenverbindungen   | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
|                        | Zusätzliches westliches Umfahrgleis Rbf Maschen  | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
|                        | Nordkopf Bf Harburg  | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
|                        | Überwerfungsbauwerk Harburg 2  | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
|                        | Kreuzungsbauwerk in HH-Wilhelmsburg  | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
|                        | Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Veddel–Hamburg Süd und Wartegleis Veddel                                     | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
| <b>Paket 2</b>         |  |                 |                   |            |            |                |
|                        | Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |
|                        | Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf                                 | offen           | offen             | offen      | offen      | offen          |

| Nr. PFA | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|--|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
| Paket 3 |  |                 |                 |           |           |                |
|         | Kreuzungsbauwerk Buchholz  | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |
|         | 4. Gleis Buchholz–Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz–Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |

### Projektkenndaten Knoten Bremen

- Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr: Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg.
  - Teilmaßnahme 1 (S 01):
    - Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn (Str. 1401),
    - Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten,
    - Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen.
  - Teilmaßnahme 2 (S 02):
    - kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf), Erstellung eines zuglangen
- Gesamtkosten: 32,4 Mio. €.
- Die Teilmaßnahme 1 des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr ist identisch mit den in der Bewertung des Schienenverkehrsknotens Bremen identifizierten Maßnahmen (BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Intraplan Consult GmbH, Bewertung Schienenverkehrsknoten Bremen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2005). Diese haben bei Investitionskosten von rund 12 Mio. € ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,2. Der Gesamtwertumfang beträgt momentan für beide Teilmaßnahmen 32,4 Mio. €.

### PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA               | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe   | Datum PFB                    | Bau beginn | Inbetriebnahme |
|-----------------------|--|-----------------|-------------------|------------------------------|------------|----------------|
| <b>Teilmaßnahme 1</b> |  |                 |                   |                              |            |                |
|                       | Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn                            | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 16.12.2011 <sup>1</sup>      | vsl. 2012  | vsl. 2013      |
|                       | Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten   | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 16.12.2011 <sup>1</sup>      | vsl. 2012  | vsl. 2013      |
|                       | Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen                                | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 16.12.2011 <sup>1</sup>      | vsl. 2012  | vsl. 2013      |
| <b>Teilmaßnahme 2</b> |  |                 |                   |                              |            |                |
|                       | kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf) | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | 02.08.2011 (Plangenehmigung) | 27.02.2012 | vsl. 2013      |

| Nr. PFA | Örtlichkeit   | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe   | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|---|-----------------|-------------------|-----------|-----------|----------------|
|         | Erstellung eines zuglänglichen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Oldenburg | abgeschlossen   | 18.07.2008 (SHHV) | offen     | vsl. 2012 | vsl. 2013      |
| 1       | wird beklagt / Sofortvollzug.   |                 |                   |           |           |                |

### Projektkenndaten Knoten Mannheim

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

### PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA | Örtlichkeit  | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB | Baubeginn | Inbetriebnahme |
|---------|--|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|
|         | Neubau Bstg F im Bahnhof Mannheim Hbf                      | in Bearbeitung  | offen           | offen     | offen     | offen          |
|         | Weitere Ausbaumaßnahmen                                    | offen           | offen           | offen     | offen     | offen          |
|         | Zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich |                 |                 |           |           |                |

Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

### Projektkenndaten Knoten München

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

- Geplante Maßnahmen erweiterter Knoten München:
  - Walpertskirchener Spange.
- Gesamtkosten: 96 Mio. €.

Nicht Gegenstand des Bedarfsplanvorhabens Knoten München sind die Nahverkehrsmaßnahmen

- zweite S-Bahn-Stammstrecke,
- Neufahrner Kurve,
- Ringschluss Erding sowie die

- Bestandsnetzmaßnahme „Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen“.

**PROJEKTSTAND**

Termine, Planungsstand:

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

**B.5.25 Projekt Nr. 29a – Kombiniertes Verkehr (2. Stufe)**

## Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel des Vorhabens ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.
- Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlaganlagen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.
- Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals
  - o der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
  - o von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr“ (März 1998–November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002).
- Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

## Projekte:

- Geplante Neubaumaßnahmen:
  - 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).

Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

## PROJEKTSTAND

## Termine, Planungsstand:

| Nr. PFA     | Örtlichkeit                               | Entwurfsplanung | Abschluss FinVe | Datum PFB              | Baubeginn        | Inbetriebnahme |
|-------------|---|-----------------|-----------------|------------------------|------------------|----------------|
| Mega Hub    | Ubf Lehrte                                | abgeschlossen   | 25.06.2012      | 04.2005<br>PFÄ 05.2011 | vsI. 2014        | vsI. 2016      |
| Drehscheibe | Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen,<br>Baustufe 1 | abgeschlossen   | 09.08.2010      | 12.2010 <sup>1</sup>   | 12.2010          | 12.2011        |
| Rhein Ruhr  | Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen,<br>Baustufe 2 | abgeschlossen   | 09.08.2010      | 28.12.2010             | 12.2010          | vsI. 2013      |
|             | Ubf Nürnberg Hafen (GVZ)                  | abgeschlossen   | 22.10.2008      | 05.2007                | 10.2007<br>(bvM) | 13.12.2009     |
| 3. Modul    | Ubf Köln Eifeltor                         | abgeschlossen   | 19.08.2009      | 12.2010                | 12.2009          | 09.12.2012     |

| Nr. PFA  | Örtlichkeit            | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe | Datum PFB             | Bau-<br>beginn | Inbetrieb-<br>nahme |
|----------|------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|----------------|---------------------|
| 3. Modul | Ubf Hamburg-Billwerder | abgeschlossen        | 21.09.2009         | 01.2011               | 10.2009        | 19.06.2012          |
| 3. Modul | Ubf München-Riem       | abgeschlossen        | 10.11.2008         | 04.2009               | 06.2009        | 12.2011             |
|          | Ubf Kornwestheim       | abgeschlossen        | 18.07.2008         | 17.08. 1994<br>(SHHV) | 01.2009        | 12.2009             |
|          | Ubf Regensburg Ost     | abgeschlossen        | 27.11.2009         | 09.2009               | 08.2010        | 10.2011             |
| 2. Modul | Leipzig-Wahren         | vsl. 2013            | vsl. 2014          | 11.07.1997            | vsl. 2015      | vsl. 2016           |
| 1        | Plangenehmigung.       |                      |                    |                       |                |                     |

## Teilbetriebnahmen 2012:

- IBN Hamburg-Billwerder erfolgte im Juni 2012,
- IBN Ubf Köln-Eifeltor Modul 3 erfolgte im Dezember 2012, Restarbeiten Rbf bis Mitte 2013,

## Bauaktivitäten 2012:

- 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,
- Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2: Bau der beiden Portalkräne im Werk bis zu einem Fertigungsgrad von 80%,
- Ubf Nürnberg Hafen: Erstellung der Videoanlage und Restarbeiten,

- Ubf Köln Eifeltor: Restarbeiten Modul 3, Abschluss der Kranmontage, Bau Bremsprobeanlagen Ubf, Bau der Ersatzgleise 23/24 im Rbf, Oberbautechnische Herstellung der Gleisanlagen für den Fließverkehr im Rbf, Bau der Schadwagen- und Lokabstellgleise im Rbf, Überbauung Ölfernleitungen, Anbindung Modul 3 oberbau-, oberleitungs- und signaltechnisch an den Bestand, Anbindung Ubf Modul 1 – 3 an die EOW-Technik, Beginn der signal- und oberleitungstechnischen Ertüchtigung im Rbf,
- Ubf Hamburg-Billwerder: Abschluss der Arbeiten an Sattelaufliegeraufstellfläche, Erstellung von Lärmschutzwänden und Restarbeiten,
- Ubf München-Riem: Finaler Softwarewechsel ESTW UZ, Umsetzung LBP-Maßnahme A3 und Restarbeiten,
- Ubf Kornwestheim: Restarbeiten,
- Ubf Regensburg: Restanpflanzung der LBP-Maßnahme und Restarbeiten.

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

## Verkehrliche Zielsetzung:

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

## Projekte:

- ZBA Halle/Saale Nord,
- ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd,
- Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarf“ für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

---

<sup>3</sup> Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

## PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

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

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß FinVe):

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

## ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd

|  |   |               |            |         |         |         |
|--|---|---------------|------------|---------|---------|---------|
|  | Oberhausen-Osterfeld Süd West–Ost <sup>1)</sup> | abgeschlossen | 09.07.2007 | 06.2008 | 06.2008 | 12.2008 |
|  | Oberhausen-Osterfeld Süd Ost-West               | offen         | offen      | offen   | offen   | offen   |

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

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

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

Teilbetriebnahmen 2011:

- keine,

Bauaktivitäten 2011:

- ZBA Halle/Saale Nord: Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme Eidechsen, Beginn der Rückbauarbeiten Oberbau und Hochbau im Bereich der neu zu bauenden 16 Richtungsgleise.



**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 (Ausnahme: Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge Lübeck–Puttgarden: 89 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 817 Mio. €.

PROJEKTSTAND

Termine, Planungsstand:

| Nr. | Örtlichkeit<br>PFA                                 | Entwurfs-<br>planung | Abschluss<br>FinVe      | Datum<br>PFB | Bau-<br>beginn | Inbetriebnahme   |
|-----|--|----------------------|-------------------------|--------------|----------------|--|
| 1.  | Baustufe; Elektrifizierung der vorhandenen Strecke | offen                |                         | offen        | offen          | vsl. 2020  |
| 2.  | Baustufe; zweigleisiger Ausbau                     | offen                | 18.06.2008 <sup>1</sup> | offen        | offen          | bis sieben Jahre nach Verkehrsfreigabe der Fehmarnbelt-Querung |

1 Finanzierungvereinbarung zwischen BMVI und DB AG zur Vorentwurfsplanung.

Derzeit wird das Raumordnungsverfahren vorbereitet.  
Das Verfahren wurde vom Land Schleswig-Holstein im September 2012 eingeleitet.

Bauaktivitäten 2012:

- keine.

Teilbetriebnahmen 2012:

- 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 der 2010 verhandelten Vertragsanpassung wurde die LuFV inhaltlich fortgeschrieben.

Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen der LuFV ausschließlich zweckgebundene Zahlungen für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (Infrastrukturbeitrag) in Höhe von 2,5 Mrd. € pro Kalenderjahr an die EIU zu leisten. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich zusätzlich einen Eigenbeitrag in Höhe von 500 Mio. € für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Darüber hinaus weist die DB im Jahr 2012 mindestens 1 Mrd. € Instandhaltungsaufwendungen nach. Die Bahn gewährleistet die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur und ist für den Zustand der Schienenwege verantwortlich. Sie wird an der Erreichung von Qualitätszielen gemessen, deren Nichterreichung mit Pönalen geahndet wird.

Im Jahr 2012 haben die EIU nach eigenen Angaben Investitionen (gemäß § 8 LuFV) in Höhe von rund 3,08 Mrd. Euro in das Bestandsnetz getätigt. Nach Absetzung des Infrastrukturbeitrages des Bundes in Höhe von 2,50 Mrd. Euro beläuft sich der Eigenbetrag der EIU auf 579 Mio. Euro. Das Mindestersatzinvestitionsvolumen gemäß Anlage 8.3 LuFV betrug 2,94 Mrd. Euro.

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

- DB Netz AG: 2.667 Mio. €,
- DB Station&Service AG: 300 Mio. €,
- DB Energie GmbH: 112 Mio. €.

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

- DB Netz AG: 2.270 Mio. €,
- DB Station&Service AG: 180 Mio. €,
- DB Energie GmbH: 50 Mio. €.

Alle Angaben werden durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes überprüft. In den Vorjahren bis einschließlich 2011 hat die DB AG alle dahingehenden vertraglichen Verpflichtungen erfüllt.

#### B.6.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU

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

Im Jahr 2012 hat die DB Netz AG nachweisfähige Investitionen gem. § 8 LuFV in Höhe von rund 2.667 Mio. € in das Bestandsnetz realisiert. Der Eigenbeitrag der DB Netz AG gemäß § 8 LuFV beträgt 397 Mio. €.

Der größte Investitionsanteil der DB Netz AG im Jahr 2012 entfiel, wie auch in den Vorjahren, auf den Oberbau (Gleise und Weichen). und beinhaltet u.a. die Erneuerung von 1.153 km Gleis und 1.747 Weichen.

Im Jahr 2012 hat die DB Station&Service AG Investitionen gem. § 8 LuFV in Höhe von 300 Mio. € in das Bestandsnetz bei einem Eigenmittelanteil von 120 Mio. € getätigt.

Die Maßnahmen umfassen u.a. die Herstellung der stufenfreien Erreichbarkeit von Bahnsteigen, die Aufhöhung von Bahnsteigen, die Erneuerung von Aufzügen, die technische Ausstattung, die Verbesserung der Fahrgastinformation und des Wetterschutzes.

Zusätzlich zu der Finanzierung gemäß LuFV bestehen mit 11 Bundesländern Rahmenverträge zur Modernisierung von Stationen, zu deren Finanzierung beide Vertragspartner beitragen. Teilweise bestehen bereits Folgeverträge zur Fortsetzung der Maßnahmen. Inhalt der Rahmenverträge ist nicht nur der stufen- bzw. barrierefreie Ausbau der Stationen, sondern es geht um die umfassende Modernisierung des gesamten Erscheinungsbildes von Stationen.

Die Arbeiten am Ostbahnhof Berlin mit Erneuerung der Gleishallen wurden in 2012 fortgesetzt. Der 1. Bauabschnitt wird noch bis April 2013 ausgeführt, seit Dezember 2011 laufen die Planungen für den zweiten Bauabschnitt. Die Fertigstellung soll 2016 sein. Als wichtige Einzelprojekte standen der Umbau der Verkehrsstationen Münster Hbf, Leipzig-Leutzsch und Osnabrück Altstadt, der barrierefrei Ausbau von Ingolstadt Hbf, der Fahrtreppenaustausch in der Verkehrsstation Stuttgart Schwabstraße im Fokus. Die Ausstattung von Stationen mit LCD-Anzeigen sowie die generelle Ausrüstung aller S-Bahn Stationen mit einem zentral gesteuerten IP-fähigen Beschallungssystem zur Verbesserung der Fahrgastinformationen waren 2012 ein weiterer Einzelschwerpunkt.

Im Jahr 2012 hat die DB Energie nachweisfähige Investitionen gem. § 8 LuFV in Höhe von rund 112 Mio. € in das Bestandsnetz vorgenommen. Der Eigenbeitrag der DB Energie beläuft sich auf rund 62 Mio. €.

Die Erneuerung der Bahnstromleitungen bildete auch 2012 einen Schwerpunkt mit einem Anteil von ca. 30% an der Gesamtinvestitionstätigkeit der DB Energie. Im Bereich der Unterwerke, Schaltposten (16,7Hz) und Gleichrichterwerke (S-Bahn Hamburg) sowie der stationären Energieversorgung (50Hz/Drehstrom und elektrische Zugvorheizanlagen) wurde die fortlaufende Ablösung von Altanlagen durch neue effiziente und wartungsarme Neubauten weitergeführt.

Wesentliche Einzelprojekte im Bestandsnetz des Jahres 2012 waren:

- City-Tunnel Leipzig (bahntechnische Ausrüstung des Tunnels und der Stationen sowie Weiterführung der Netzergänzenden Maßnahmen Engelsdorf-Gaschwitz),
- Schlüchterner Tunnel (Umrüstung Alter Schlüchterner Tunnel in 1-gl. Strecke),

- Erneuerung Kaiser-Wilhelm-Tunnel (Bau des neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnels),
- Streckenertüchtigung Berlin–Rostock (Inbetriebnahme Neustrelitz (ausschließlich (a))-Kratzeburg (einschließlich (e) mit 160 km/h und Wiederinbetriebnahme Gransee (a) – Dannenwalde (a), Baubeginn Nassenheide (e) – Löwenberg (e), Fürstenberg (a) – Neustrelitz (a) und Waren (a) – Lalendorf/Ost (e)),
- ESTW Knoten Leipzig (Fertigstellung Gleisinfrastruktur Bf Leipzig- Leutzsch/Bf Leipzig-Plagwitz, Verkehrsstation Leipzig-Plagwitz).

Im Telekommunikationsbereich wurde die Realisierung von rund 4.000 km Streckenkilometer als „GSM-R Zusatzstreckenpaket 2“ fortgesetzt und soll 2013 abgeschlossen werden. Ein weiterer Investitionsschwerpunkt lag in der Umsetzung des Projektes „Integrierte Kommunikationsinfrastruktur“ (IKI, d.h. Glasfaser-Ringstrukturen zur redundanten Datenübertragung) Hiermit sollen sich erhebliche Einsparpotenziale durch den Wegfall von Mietleitungskosten bei gleichzeitiger Steigerung der Qualität und Ausfallsicherheit der Übertragungsweg u.a. für Signalanlagen ergeben.

## B.6.2 Instandhaltung der EIU

Die LuFV-relevanten Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2012 nach Angaben der EIU auf rund 1,48 Mrd. € über alle EIU, davon

- |   |              |
|---|--------------|
| – DB Netz AG inkl. RNI GmbH und KV-Anlagen: | 1.325 Mio.€, |
| – DB Station&Service AG:                    | 124 Mio. €,  |
| – DB Energie GmbH:                          | 26 Mio. €.   |

Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG (ohne RNI und KV) wurden ca. 60 % für den Oberbau sowie Erdbau und Durchlässe verwendet.

Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Station&Service AG entfielen ca. zwei Drittel auf die Verkehrsstationen.

Die Schwerpunkte der Instandhaltung der Anlagen der DB Energie liegen im Bereich der 110kV-Bahnstromleitungen sowie der Bahnstromschaltanlagen mit einem Anteil von ca. 73 %.

**B.6.3 Netzgrößenentwicklung****Tabelle 11 Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes**  
(Angaben DB Netz AG)

|                                  | <b>IZB 2011</b><br>(Stichtag:<br>30.11.2011) | <b>IZB 2012</b><br>(Stichtag:<br>30.11.2012) | <b>Saldo</b> |
|----------------------------------|--|--|--------------|
| Gleislänge in km                 | 61.330                                       | 61.260                                       | – 70         |
| Betriebslänge in km              | 33.378                                       | 33.319                                       | – 59         |
| Stellwerke (Anzahl)              | 3.435  | 3.392  | – 43         |
| Weichen (und Kreuzungen, Anzahl) | 70.477                                       | 69.983                                       | – 494        |
| Brücken (Anzahl)                 | 24.926                                       | 24.937                                       | 11           |
| Bahnübergänge (Anzahl)           | 14.174                                       | 14.062                                       | – 112        |
| davon technisch gesichert        | 9.782  | 9.782  | 0            |
| Tunnel (Anzahl)                  | 694 <sup>1)</sup>                            | 692 <sup>1)</sup>                            | – 2          |
| Tunnellänge in km                | 493 <sup>1)</sup>                            | 492 <sup>1)</sup>                            | – 1          |
| Stromnetz in km                  | 7.786  | 7.807  | 21           |

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

Weitere Details zum Bestandsnetz der DB AG siehe auch Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2012 der DB AG: Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes ([www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de) > Fachthemen > LuFV).

Angaben basieren auf dem Infrastrukturkataster (ISK): Lt. Anlage 12.1 zur LuFV sind darin die Schienenwege i. S. d. § 1.3 LuFV enthalten, die im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum der DB Netz AG einschließlich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI), der DB Station&Service AG sowie der DB Energie GmbH stehen. Schienenwege und Verkehrsstationen, die von der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH oder der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH im Ausland betrieben werden, sind im ISK nicht abzubilden. Somit gehören zum „ISK-Netz“ alle Schienenwege, soweit

sie nicht stillgelegt, abgebaut, veräußert, verpachtet, gepachtet, geplant oder fremdbetrieben (Museumsbahn, Gleisanschluss, Hafenbahn, Strecken der Usedomer Bäderbahn, Strecken mit Streckennummern > 6999, Strecken, die über Erbbaurecht von Dritten betrieben werden) sind bzw. sich derzeit im Bau und in Planung befinden oder nicht gebaut sind; des weiteren stillgelegte Bahninfrastruktur (Streckengleise, die förmlich stillgelegt sind, aber gemäß Stilllegungsverfügung als Bahnhofsinfrastruktur weitergenutzt werden dürfen).

**Tabelle 12 Inbetriebnahme/ Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2011**  
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2011)

| <b>Nr.</b> | <b>Str.-Nr.</b> | <b>Strecke/Teilstrecke</b>   | <b>Land</b> | <b>Länge (km)</b> |
|------------|-----------------|--|-------------|-------------------|
| 1          | 6151/6186       | Glasower Damm–Bohnsdorf / Selchow West–Selchow Süd <sup>B)A)D)</sup> | BB          | 14,1              |

| Nr.                       | Str.-Nr.  | Strecke/Teilstrecke              | Land | Länge<br>(km) |
|---------------------------|-----------|----------------------------------|------|---------------|
| 2                         | 1153/1281 | Ashausen–Stelle <sup>A) D)</sup> | NI   | 6,0           |
| Summe (Stand: 30.11.2012) |           |                                  |      | 20,1 *)       |

\* Hinzu kommen Verlängerungen auf ca. 95 Streckenabschnitten von insgesamt 13,5 km.

A) eingleisig,

B) zweigleisig,

C) keine Oberleitung,

D) mit Oberleitung (Strecke 6008 mit Stromschiene).

**Tabelle 13 Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken**  
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2012)

| Nr.   | Str.-Nr. | Strecke/Teilstrecke           | Termin     | Land | Länge<br>(km) | Bemerkungen                              |
|-------|----------|-------------------------------|------------|------|---------------|--|
| 1     | 6751     | Löwenberg – Rheinsberg (Mark) | 01.04.2012 | BB   | 37,5          | Verpachtet an Regio Infra GmbH           |
| 2     | 6855     | Köthen – Aken (Elbe)          | 26.07.2012 | ST   | 11,9          | Verpachtet an Deutsche Regionaleisenbahn |
| 3     | 6888     | Anschluss Mosolf - Ketzin     | 05.12.2011 | BB   | 6,5           | Verkauft an Havelländische Eisenbahn     |
| 4     | 6512     | Rathenow – Rathenow Nord      | 01.07.2012 | BB   | 3,3           | Verkauft an Regio Infra GmbH             |
| Summe |          |                               |            |      | 59,2          |  |

**Tabelle 14 Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2012**  
(Angaben DB Netz AG, Stand 30.11.2012)

| Nr.                       | Str.-Nr. | Strecke/Teilstrecke                                      | Land | Länge<br>(km) |
|---------------------------|----------|--|------|---------------|
| 1                         | 6722     | Rottleberode Süd–Stolberg (Harz) <sup>A) C)</sup>        | ST   | 6,7           |
| 2                         | 5803     | Bodenwöhr Nord–Nittenau (Teilabschnitt) <sup>A) D)</sup> | BY   | 2,4           |
| Summe (Stand: 31.11.2012) |          |  |      | 9,1*          |

\* Hinzu kommen Teilstilllegungen / Verkürzungen von ca. 160 Streckenabschnitten um insgesamt 24,5 km.

A) eingleisig,

B) zweigleisig,

| Nr. | Str.-Nr. | Strecke/Teilstrecke | Land | Länge<br>(km) |
|-----|----------|---------------------|------|---------------|
| C)  |          | keine Oberleitung,  |      |               |
| D)  |          | mit Oberleitung.    |      |               |

## B.7 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG

### B.7.1 Lärmsanierungsprogramm

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

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie rund 774 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Damit wurden

- über 856 Ortsdurchfahrten mit insgesamt
- rund 1.335 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind

- rund 442 km Schallschutzwände errichtet sowie
- bei rund 48.340 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 Lärmreduzierung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner, gewährleistet.

Diese in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitete „Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist dem Deut-

schen Bundestag vom BMVI am 01.04.2005 vorgelegt worden.

#### B.7.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der überarbeiteten „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, die am 1.1.2013 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 (Immisionen).
- 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 Eisen-

bahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Förderrichtlinie entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über die Bewilligung.

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

Für das Sonderprogramm Lärmschutz Schiene als Teil des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II stehen für die Jahre 2013 und 2014 insgesamt 40 Millionen Euro zur Verfügung. Die Maßnahmenliste, die 17 Einzelmaßnahmen bundesweit umfasst, wurde am 12.12.2012 vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages genehmigt.

### **B.7.2 KV-Drittförderung Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 23.11.2011 (gültig vom 01.01.2012 bis 31.12. 2015)**

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

Die Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs mit besonderem Schwerpunkt auf die Verbesserung der Schnittstellenproblematik ist Ziel der Bundesregierung. Der Kombinierte Verkehr optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikkette. Er kann somit dazu beitragen, einen möglichst großen Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens zu verlagern. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur verbessern und beschleunigen. Voraussetzung

der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2012 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 519,0 Mio. Euro für insgesamt 46 Anlagen (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 71 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3,8 Mio. Ladeeinheiten.

Im Berichtszeitraum ging ein neuer Standort ans Netz.

### **B.7.3 Gleisanschlussprogramm Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisan- schlussförderrichtlinie) vom 17.09.2009 (gültig vom 21.09.2009 bis 31.08.2016)**

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

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderung von Gleisanschlüssen sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Im Jahr 2012 wurden insgesamt 17 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 14,282 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 37,119 Mio. Euro gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 1,921 Mio. t/Jahr bzw. 0,587 Mrd. tkm/Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen (9,605 Mio. t/5 Jahre bzw. 2,935 Mrd. tkm/ 5 Jahre).

Im Vergleich zum Vorjahr hat die Anzahl der Anträge leicht zugenommen. Bei nahezu gleichbleibendem Mittlereinsatz hat sich die Fördereffizienz je t Verlagerung etwas

verbessert. Dies liegt an der im Jahresdurchschnitt erhöhten Transportmenge. Das durchschnittliche Investitionsvolumen je Antrag ist etwas gesunken, liegt aber immer noch deutlich über dem langjährigen Mittelwert. Die geförderten Gleisanschlüsse verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

**Tabelle 15 Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2012**

| Bundesland             | Anzahl | Bundesland          | Anzahl |
|------------------------|--------|---------------------|--------|
| Baden-Württemberg      | –      | Niedersachsen       | 1      |
| Bayern                 | 2      | Nordrhein-Westfalen | 4      |
| Berlin                 | –      | Rheinland-Pfalz     | –      |
| Brandenburg            | –      | Saarland            | –      |
| Bremen                 | 1      | Sachsen             | 1      |
| Hamburg                | 3      | Sachsen-Anhalt      | 3      |
| Hessen                 | –      | Schleswig-Holstein  | –      |
| Mecklenburg-Vorpommern | 1      | Thüringen           | 1      |

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

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

Um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Änderung von Bahnübergängen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf Erstattung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten, welches bei Eisenbahnen des

Bundes der Bund trägt (sog. Bundesdrittel gemäß § 13 EKrG). Die beiden übrigen Kostendritteln sind von den jeweils beteiligten Baulastträgern (Bund/Land/Kreis/Kommune) der Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen.

Die Entscheidung über die Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme treffen die jeweiligen Baulastträger der sich kreuzenden Verkehrswege. Die im Rahmen der Kreuzungsmaßnahme erforderlichen Maßnahmen sind zwischen den beteiligten Baulastträgern abzustimmen und in einer Kreuzungsvereinbarung festzulegen. Diese Vereinbarung bedarf im Hinblick auf die Gewährung des Bundesdrittels grundsätzlich der Genehmigung durch den Bund.

Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2012 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 82,3 Mio. Euro verausgabt.



## C Bundesfernstraßen

### C.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand

#### C.1.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes

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

- Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßeninfrastruktur durch gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen insbesondere im Bundesautobahnnetz,
- Verbesserung der Anbindung intermodaler Knotenpunkte wie See- und Flughäfen, Fernverkehrsbahnhöfe,
- Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und zum Abbau von Staus,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,
- Nachhaltige Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastruktur durch verstärkte Erhaltungsinvestitionen.

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

Auf der Grundlage des jeweiligen Bedarfsplans werden durch die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes die Projektplanungen eingeleitet. Planungsauftrag besteht für

alle Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ (VB), Planungsrecht für solche des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (WB\*).

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

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

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

#### C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)

##### BESTAND

Nach Ablauf des Jahres 2012 (Stand 01.01.2013) verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von 230.517 km Länge. Damit hat sich das Bundesfernstraßennetz gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert:

Tabelle 16 Straßennetzlängen

| Straßennetz                 | Netzlänge <sup>1)</sup> gegenüber dem Vorjahr |         |                   | Veränderung<br>(km) |
|-----------------------------|---|---------|-------------------|---------------------|
|                             | 01.01.2012                                    |         | 01.01.2013        |                     |
|                             | (km)  | (km)    | (%) <sup>2)</sup> |                     |
| 1                           | 2   | 3       | 4                 | 5                   |
| Bundesfernstraßen           | 52.518  | 52.483  | 22,8              | – 35                |
| davon                       |   |         |                   |                     |
| Bundesautobahnen            | 12.845  | 12.879  | 5,6               | + 34                |
| Bundesstraßen               | 39.673  | 39.604  | 17,2              | – 69                |
| Übrige überörtliche Straßen | 178.184                                       | 178.034 | 77,2              | – 150               |
| davon                       |   |         |                   |                     |
| Landesstraßen               | 86.474  | 86.224  | 37,4              | – 250               |
| Kreisstraßen                | 91.710  | 91.810  | 39,8              | + 100               |

1) Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2013.

2) Anteil am Netz der überörtlichen Straßen.

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

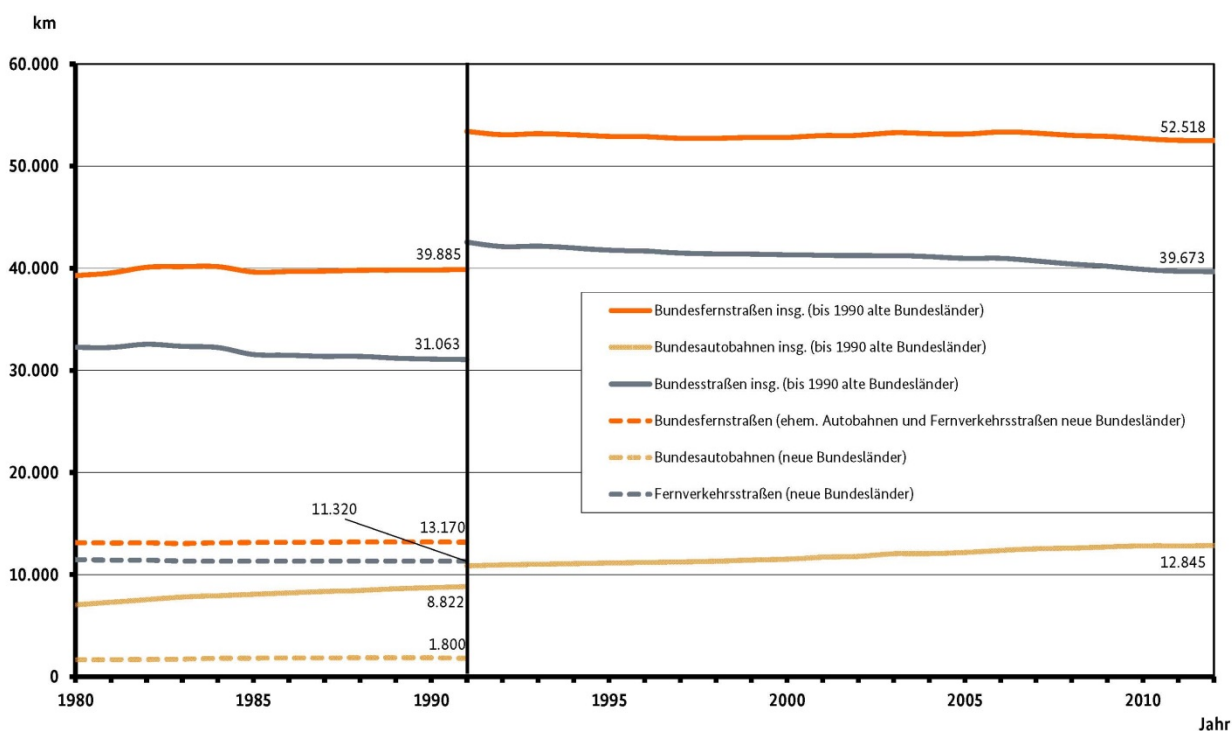
| Jahr               | Bundesautobahnen        |   | Bundesstraßen           |   | Bundesfernstraßen                       |   |
|--------------------|-------------------------|---|-------------------------|---|---|---|
|                    | Bestand am<br>1. Januar | Veränderung<br>gegenüber dem<br>Vorjahr | Bestand am<br>1. Januar | Veränderung<br>gegenüber<br>dem Vorjahr | Bestand am<br>1. Januar<br>(Spalte 2+4) | Veränderung<br>gegenüber<br>dem Vorjahr<br>(Spalte 3+5) |
|                    |                         |   |                         | km                                      |   |   |
| 1                  | 2                       | 3                                       | 4                       | 5                                       | 6                                       | 7   |
| 1950               | 2.128,0                 | —                                       | 24.349,4                | —                                       | 26.477,4                                | —   |
| 1960 <sup>1)</sup> | 2.551,2                 | + 131,2                                 | 24.950,9                | + 442,6                                 | 27.502,1                                | + 573,8   |
| 1970               | 4.110,3                 | + 143,7                                 | 32.205,0                | + 157,3                                 | 36.315,3                                | + 301,0   |
| 1980               | 7.292,0                 | + 263,0                                 | 32.248,0                | – 4,0                                   | 39.540,0                                | + 259,0   |
| 1990               | 8.822,0                 | + 101,0                                 | 31.063,0                | – 45,0                                  | 39.885,0                                | + 56,0  |
| 1991               | 10.854,0                | + 137,0                                 | 42.554,0                | – 203,0                                 | 53.408,0                                | – 66,0  |
| 2000 <sup>2)</sup> | 11.515,0                | + 88,0                                  | 41.321,0                | – 65,0                                  | 52.836,0                                | + 23,0  |
| 2001               | 11.712,0                | + 197,0                                 | 41.282,0                | – 39,0                                  | 52.994,0                                | + 158,0   |
| 2002               | 11.786,0                | + 74,0                                  | 41.228,0                | – 54,0                                  | 53.014,0                                | + 20,0  |
| 2003               | 12.037,0                | + 251,0                                 | 41.246,0                | + 18,0                                  | 53.283,0                                | + 269,0   |
| 2004               | 12.044,0                | + 7,0                                   | 41.139,0                | – 107,0                                 | 53.183,0                                | – 100,0   |

| Jahr | Bundesautobahnen     |                                   | Bundesstraßen        |                                   | Bundesfernstraßen                 |  |
|------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
|      | Bestand am 1. Januar | Veränderung gegenüber dem Vorjahr | Bestand am 1. Januar | Veränderung gegenüber dem Vorjahr | Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4) | Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5) |
|      | km                   |                                   |                      |                                   |                                   |  |
| 1    | 2                    | 3                                 | 4                    | 5                                 | 6                                 | 7  |
| 2005 | 12.174,0             | + 130,0                           | 40.969,0             | – 170,0                           | 53.143,0                          | – 40,0   |
| 2006 | 12.363,0             | + 189,0                           | 40.983,0             | + 14,0                            | 53.346,0                          | + 203,0  |
| 2007 | 12.531,0             | + 168,0                           | 40.711,0             | – 272,0                           | 53.242,0                          | – 104,0  |
| 2008 | 12.594,0             | + 63,0                            | 40.416,0             | – 295,0                           | 53.010,0                          | – 232,0  |
| 2009 | 12.718,0             | + 124,0                           | 40.203,0             | – 213,0                           | 52.921,0                          | – 89,0   |
| 2010 | 12.813,0             | + 95,0                            | 39.887,0             | – 316,0                           | 52.700,0                          | – 221,0  |
| 2011 | 12.819,0             | + 6,0                             | 39.710,0             | – 177,0                           | 52.529,0                          | – 171,0  |
| 2012 | 12845,0              | + 26,0                            | 39.673,0             | – 37,0                            | 52.518,0                          | – 11,0   |
| 2013 | 12.879,0             | + 34,0                            | 39.604,0             | – 69,0                            | 52.483,0                          | – 35,0   |

1) ab 1959 einschließlich Saarland.

2) ab 01.01.1992 alte und neue Bundesländer.

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



Quelle: Längensstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2013

### 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 2012 (Stand 01.01.2013) wurde für das Bundesgebiet die in folgender Tabelle aufgeführte, nach Kfz-Arten gegliederte Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

**Tabelle 18 Kfz-Bestand**

| Kfz-Arten                | Bestand in Tausend       |                          | Zuwachs <sup>2)</sup> |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|
|                          | 01.01.2012 <sup>2)</sup> | 01.01.2013 <sup>2)</sup> | in %                  |
| 1                        | 2                        | 3                        | 4                     |
| Krafträder               | 3.908,1                  | 3.983,0                  | 1,9                   |
| Pkw                      | 42.927,6                 | 43.431,1                 | 1,2                   |
| Lkw                      | 2.528,7                  | 2.578,6                  | 2,0                   |
| übrige Kfz <sup>1)</sup> | 2.370,8                  | 2.398,3                  | 1,2                   |
| Summe Kfz                | 51.735,2                 | 52.391,0                 | 1,3                   |

1) Einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.

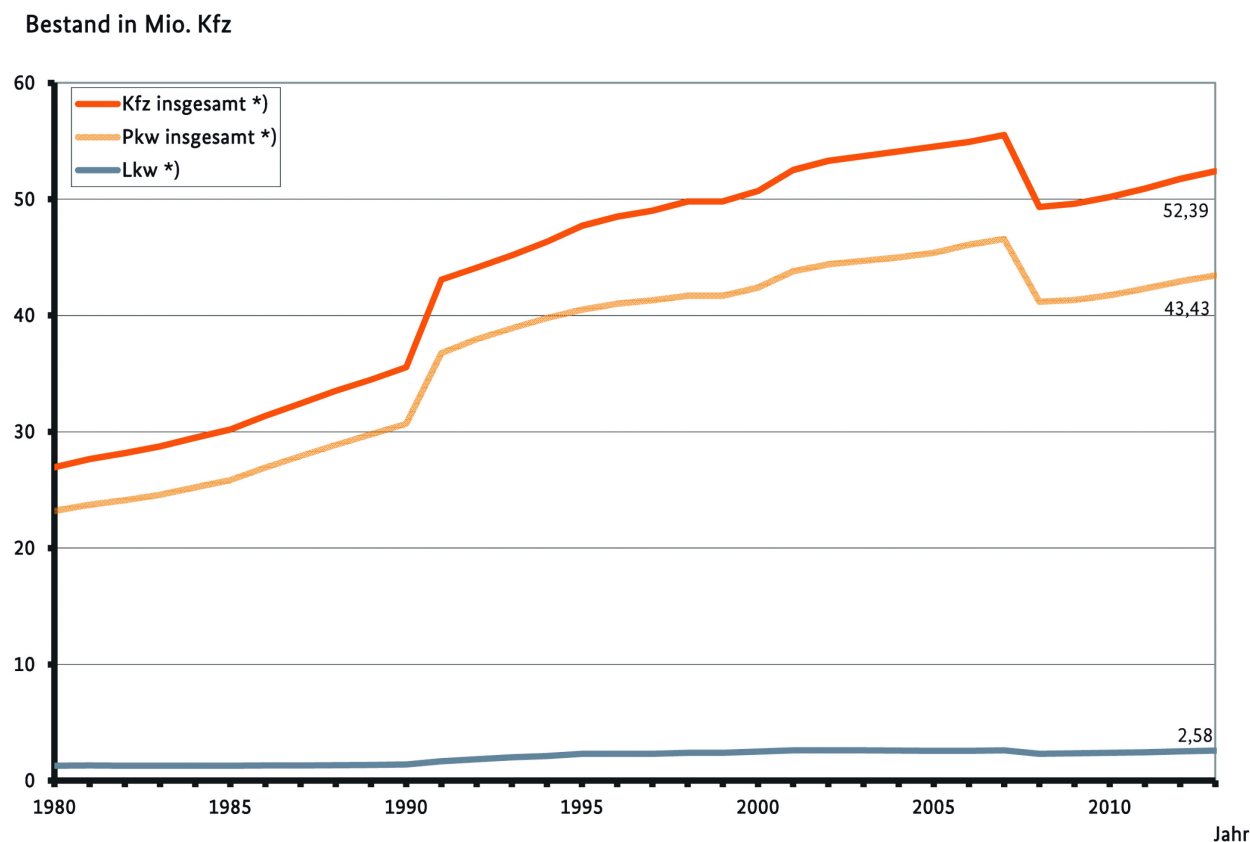
2) Ab 01.01.2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %), Veränderungsraten wurden auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.

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 stillge-

legten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. Bisher waren diese enthalten; zum 01.01.2006 machten sie etwa 12 % des Pkw-Bestands aus.

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



\*) Ab 1991 ABL + NBL, ab 01.01.2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %)  
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 09/13.

**VERKEHRSTÄRKEN**

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerververkehrs (SV) ermittelt (siehe

nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der Abbildung „Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen“ dargestellt sind.

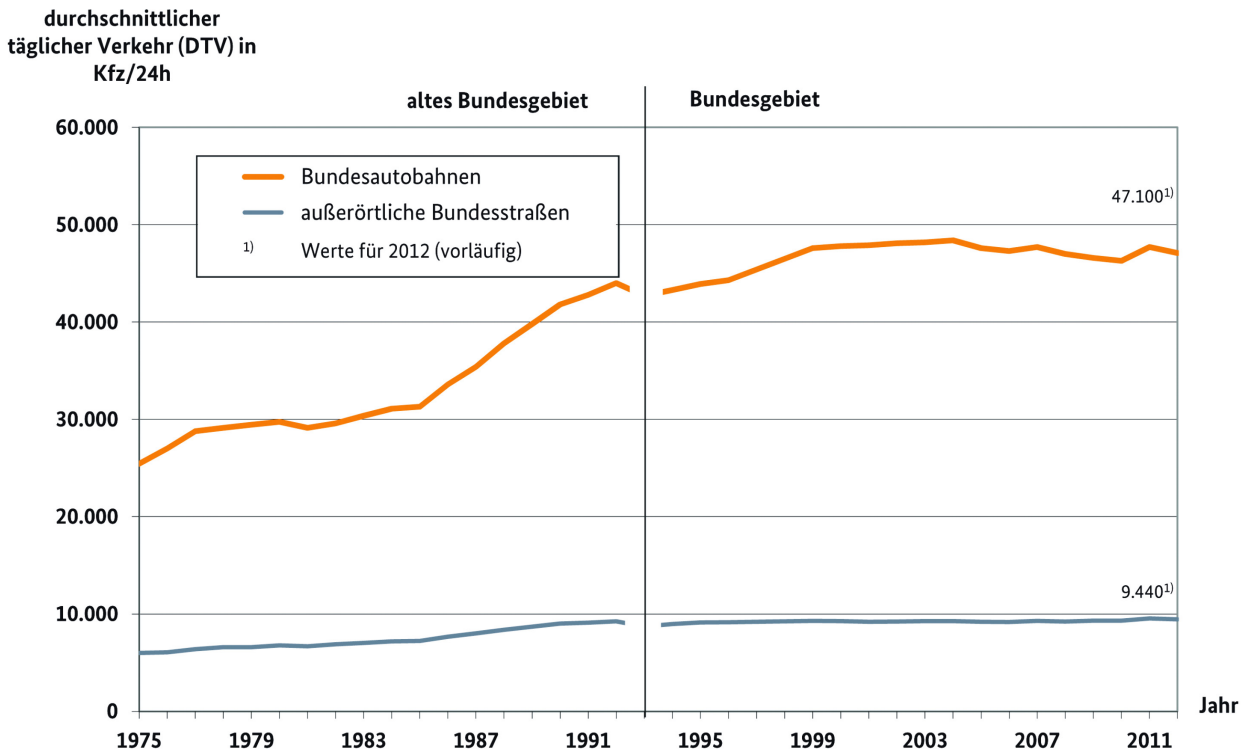
**Tabelle 19 Verkehrsstärken**

| Straße                  | 2011                           |                | 2012 <sup>1)</sup>             |                | Änderungen 2011/2012 <sup>1)</sup> |                     |
|-------------------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|------------------------------------|---------------------|
|                         | DTV <sub>Kfz</sub><br>Kfz/24 h | SV-Anteil<br>% | DTV <sub>Kfz</sub><br>Kfz/24 h | SV-Anteil<br>% | des DTV <sub>Kfz</sub><br>%        | des SV-Anteils<br>% |
| Bundesautobahnen        | 47.700                         | 14,6           | 47.100                         | 14,9           | - 1,3                              | - 0,3               |
| Bundesstraßen außerorts | 9.550                          | 8,6            | 9.440                          | 8,4            | + 1,2                              | - 0,2               |

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

**Abbildung 6 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen**

(vor 1993: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

#### FAHRLEISTUNGEN

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Ein Großteil der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr wird auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 23 % beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die bei einem Längenanteil von 5,6 % am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 31 % der Fahrleistungen tragen.

rörtlichen Verkehrs rund 23 % beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die bei einem Längenanteil von 5,6 % am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 31 % der Fahrleistungen tragen.

**Tabelle 20 Jahresfahrleistungen**

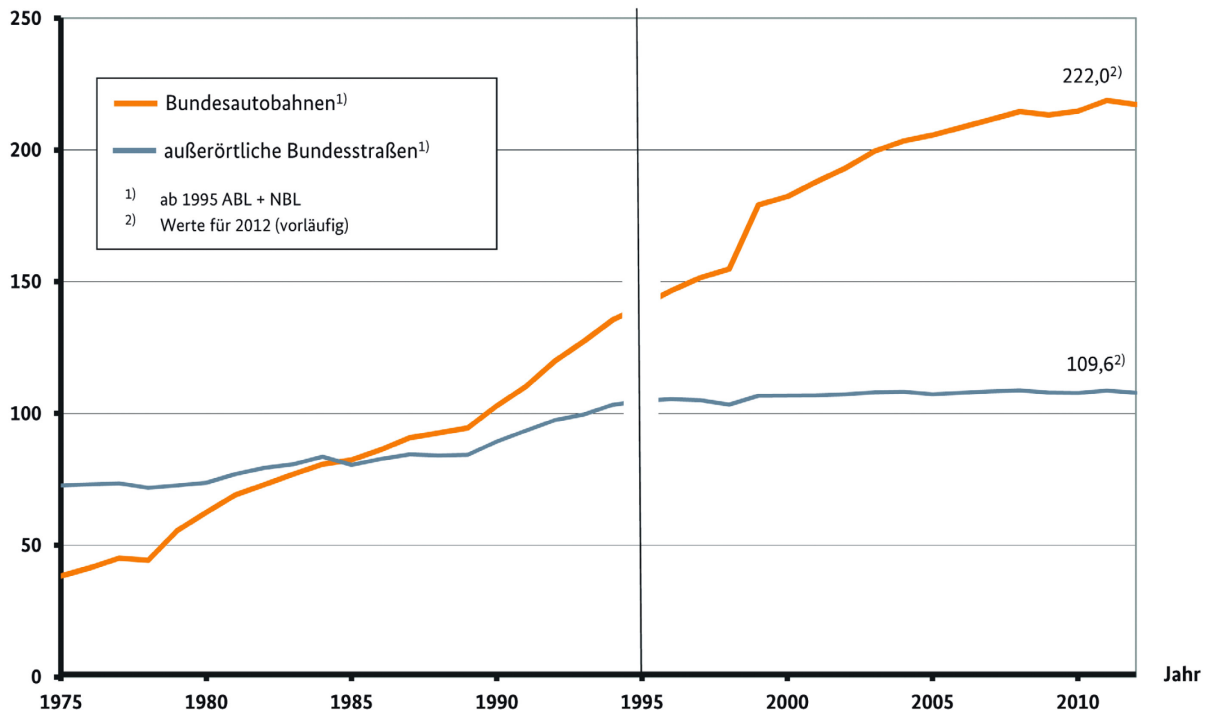
| Netz/Teilnetz                      | 2011               |         | 2012                |         | Änderungen<br>2011/2012 der Jahresfahrleistungen<br>% |
|------------------------------------|--------------------|---------|---------------------|---------|---|
|                                    | Jahresfahrleistung | Anteile | Jahresfahrleistung  | Anteile |   |
|                                    | Mrd. Kfz-km        | %       | Mrd. Kfz-km         | %       |   |
| Gesamtes Straßennetz <sup>1)</sup> | 717,6              | 100,0   | 719,3               | 100,0   | + 1,0   |
| davon<br>BFStr. außerorts          | 333,6              | 46,1    | 331,6 <sup>2)</sup> | 46,1    | + 1,0   |
| davon<br>Bundesautobahnen          | 223,2              | 30,8    | 220,0 <sup>2)</sup> | 30,9    | + 1,0   |
| Bundesstraßen                      | 110,4              | 15,3    | 109,6 <sup>2)</sup> | 15,2    | + 1,0   |

1) DIW: Verkehr in Zahlen (Inländerfahrleistung).

2) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

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

JFL in Mrd. Kfz-km



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

#### BAUSTELLEN AUF AUTOBAHNEN

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Die Planung und Festlegung der Bauzeiten erfolgt in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkehrsstärke. Die Anzahl der Fahrstreifen je Fahrtrichtung soll grundsätzlich beibehalten werden. Zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken sollen auf festgelegten Netzmaschen ganzjährig vermieden werden.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von 8 Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Anschlussstellen werden von jedem Bundesland regelmäßig aktualisiert und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVI unter <http://www.bmvbs.de> verfügbar.

## C.2 Investitionen

### C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das 5. Fernstraßenausbaugesetz (5. FStrAbÄndG) mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2004 ist am 16.10.2004 (BGBl. I 2004, S. 2574) mit Gültigkeit ab 01.01.2001 in Kraft getreten. Der Bedarfsplan beinhaltet folgende Bauziele (Vordringlicher Bedarf, ab 2001):

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

Das Bundesfernstraßennetz dem Bedarf entsprechend zu gestalten und auszubauen ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert. Aus dem aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 wurden bis Ende 2012 nahezu 41 % der Bedarfsplanmaß-

nahmen des Vordringlichen Bedarfs mit einem Volumen von rund 32 Mrd. Euro realisiert.

Im Zeitraum 2001 bis 2012 wurden rund 1.200 km Autobahnen für über 13,1 Mrd. Euro neu gebaut und rund 990 km für über 8,1 Mrd. Euro auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 11,0 Mrd. Euro weitere rund 1.740 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein rund 280 Ortsumgehungen (siehe Kapitel C.11).

Die im Zeitraum 2001 bis 2012 fertig gestellten Bundesautobahnabschnitte sind in den Karten „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012“ (siehe Kapitel C.11.17) dargestellt und in der Tabelle „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen, für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001–2012“ (siehe Kapitel C.3.1) zusammengefasst.

Zur Finanzierung dieser Bauleistungen trugen die ab 2005 zur Verfügung stehenden Mittel aus den Einnahmen der Lkw-Maut bei. Das deutsche Lkw-Mautsystem hat seine Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in den ersten Betriebsjahren unter Beweis gestellt. Seit Betriebsbeginn am 01.01.2005 arbeitet das Mautsystem dauerhaft stabil und zuverlässig auf hohem Niveau. Durch dieses innovative und weltweit einzigartige Mauterhebungssystem konnte im Jahr 2012 Maut in Höhe von rund 4,4 Mrd. Euro eingenommen werden, von denen nach Abzug der Betriebskosten und den Harmonisierungsaufwendungen für das Lkw-Gewerbe rund 3,5 Mrd Euro für Bundesfernstraßen zur Verfügung standen.

PRIORITÄTENVERÄNDERUNGEN EINZELNER PROJEKTE

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

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

- für ein Projekt aufgrund der Kostenentwicklungen die Bauwürdigkeit nicht mehr nachgewiesen werden kann oder
  - das Projekt aus (meist) ökologischen oder regionalstrukturellen Gründen nicht mehr ökonomisch realisierbar ist oder
  - die Kosten- und/oder Verkehrsentwicklung zu einer wesentlichen Minderung des NKV führt,
- wird die Überarbeitung der Planung gefordert, es können aber auch die Planungen eingestellt/zurückgestellt und auf eine Weiterverfolgung dieses Projekts verzichtet bzw. auf (wesentlich) spätere Zeitpunkte verschoben werden.

Für diese Einzelfallentscheidungen sind Änderungen des Bedarfsplans insgesamt nicht erforderlich.

### C.2.2 Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)

Im Bundesfernstraßenbereich sind im Jahr 2012 folgende Haushaltsmittel verausgabt worden:

**Tabelle 21 Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – IST-Ausgaben**

|   | Mio. €         |
|---|----------------|
| Kapitel 1210 einschl. der Mittel der EU (EFRE u. TEN)                   | 2.550,7        |
| Kapitel 1202 (Maut)   | 3.484,8        |
| Kapitel 1202 (Infrastrukturbeschleunigungsprogramm und Hochwasser 2002) | 425,7          |
| <b>Summe IST-Ausgaben</b>   | <b>6.461,2</b> |
| Nichtinvestitionen  | 1.103,4        |
| <b>Investitionen</b>  | <b>5.357,8</b> |
| – davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, inkl. Refinanzierung    | 2.197,1        |
| – davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen                | 2.218,3        |



|   | Mio. € |
|---|--------|
| – davon sonstige Investitionen                                    | 942,3  |
| (nachrichtlich) davon – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union | 49,5   |
| – Kapitel 1202 Titel 713 71 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)         | 25,7   |

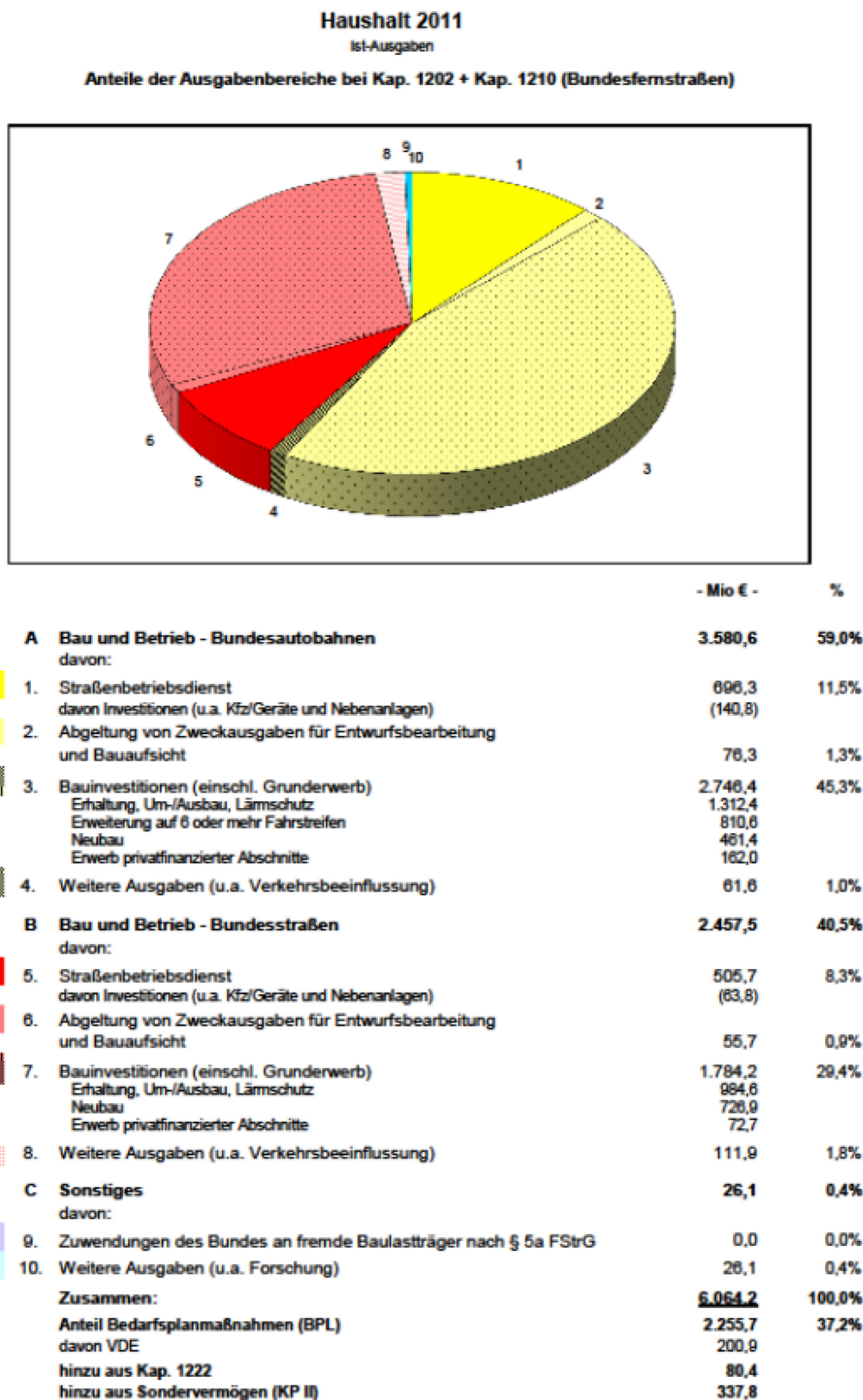
Die vorgenannten Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die Länder:

**Tabelle 22 Bundesfernstraßenfinanzierung 2012 – Verteilung der Ausgaben auf die Länder**

| Land                   | Gesamt         | Nicht-<br>investitio-<br>nen | Inves-<br>titionen | davon Be-<br>darfsplan | davon<br>Erhaltung | Sonstige<br>Inves-<br>titionen |
|------------------------|----------------|------------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|--------------------------------|
| in Mio. €              |                |                              |                    |                        |                    |                                |
| Baden-Württemberg      | 812,9          | 122,4                        | 690,5              | 314,9                  | 247,6              | 128,0                          |
| Bayern                 | 1.130,7        | 197,3                        | 933,4              | 322,9                  | 370,2              | 240,3                          |
| Berlin                 | 55,6           | 13,3                         | 42,3               | 14,8                   | 24,9               | 2,6                            |
| Brandenburg            | 283,9          | 62,2                         | 221,7              | 71,9                   | 100,1              | 49,7                           |
| Bremen                 | 37,0           | 6,5                          | 30,5               | 3,8                    | 25,0               | 1,7                            |
| Hamburg                | 155,5          | 15,9                         | 139,6              | 68,8                   | 52,0               | 18,8                           |
| Hessen                 | 702,7          | 76,7                         | 626,0              | 120,7                  | 417,9              | 87,4                           |
| Mecklenburg-Vorpommern | 162,3          | 36,5                         | 125,8              | 51,1                   | 48,4               | 26,3                           |
| Niedersachsen          | 643,9          | 113,9                        | 530,0              | 232,4                  | 208,3              | 89,3                           |
| Nordrhein-Westfalen    | 896,6          | 139,2                        | 757,4              | 359,1                  | 274,4              | 123,9                          |
| Rheinland-Pfalz        | 471,6          | 96,0                         | 375,6              | 140,0                  | 173,3              | 62,3                           |
| Saarland               | 87,5           | 19,6                         | 67,9               | 26,6                   | 35,0               | 6,3                            |
| Sachsen                | 300,0          | 49,6                         | 250,4              | 166,7                  | 47,2               | 36,5                           |
| Sachsen-Anhalt         | 221,4          | 42,9                         | 178,5              | 77,5                   | 77,0               | 24,0                           |
| Schleswig-Holstein     | 196,1          | 36,5                         | 159,6              | 55,9                   | 83,2               | 20,5                           |
| Thüringen              | 273,6          | 44,9                         | 228,7              | 169,9                  | 34,0               | 24,8                           |
| nicht aufteilbar       | 29,8           | 29,8                         | 0,0                | 0,0                    | 0,0                | 0,0                            |
| <b>Gesamt</b>          | <b>6.461,1</b> | <b>1.103,2</b>               | <b>5.357,8</b>     | <b>2.197,0</b>         | <b>2.218,5</b>     | <b>942,3</b>                   |

Abweichungen sind rundungsbedingt.

Abbildung 8 Haushalt 2012 – IST-Ausgaben  
Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 und Kap. 1202 (Bundesfernstraßen)



### C.2.3 Bundshaushalt 2013

Das Haushaltsgesetz 2013 vom 20.12.2012 wurde am 27.12.2012 verkündet (BGBl. I Nr. 61 S. 2757). Der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundshaushalt 2013 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen ohne Maut) und Kapitel 1209 (Erhebung und Verwendung der Lkw-Maut Tgr. 01) Ausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von 5.779,4 Mio. Euro vor. Hinzu kommen noch die Mittelanteile für die Bundesfernstraßen aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen, veranschlagt in Kap. 1202 (Allgemeine Bewilligungen), Titel 791 01 und 791 02 in Höhe von insgesamt 670 Mio. Euro. Vorgesehene Gesamtausgaben 6.449,4 Mio. €Euro.

### C.2.4 Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben)

#### C.2.4.1 Bundesfernstraßen

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

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2012 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 2.218 Mio. Euro (einschließlich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm) ausgegeben, davon für

- Bundesautobahnen: 1.290 Mio. €,
- Bundesstraßen: 928 Mio. €.

#### C.2.4.2 Ingenieurbauwerke

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

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 505 Mio. Euro bei etwa 23 % der Gesamterhaltungsausgaben mit steigender Tendenz. Hinzu kommen noch nicht gesondert ausgewiesene Erhaltungsausgaben durch die Instandsetzung und Erneuerung von Bauwerken im Rah-

men des Um- und Ausbaus und der Erweiterung von Bundesfernstraßen.

Neben kleineren Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zum Routinegeschäft der Auftragsverwaltungen gehören, stehen aufgrund der Altersstruktur des Bauwerksbestandes und aufgrund der höheren Belastungen der Bauwerke infolge des enorm angestiegenen Güterverkehrs vor allem bei Großbrücken im Zuge von Autobahnen zunehmend umfangreiche Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen an. Bei vielen älteren Bauwerken sind durch die höheren Belastungen inzwischen die bisher noch vorhandenen Tragfähigkeitsreserven weitgehend aufgebraucht, so dass neben Instandsetzungen auch Verstärkungen und in manchen Fällen auch Ersatzneubauten erforderlich werden (siehe Kap. C.4).

### C.2.5 Finanzierungsprogramme der EU

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

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

Bis zum 31.12.2012 wurde für insgesamt 12 Straßenprojekte (darunter 10 Großprojekte) folgende EFRE-Mittel zugesagt:

- Ausbau der Bundesautobahn A 10 Nördlicher Berliner Ring;
  - Modul 1: Autobahndreieck Schwanebeck 20,0 Mio. €.
  - Modul 2: Autobahndreieck Havelland 18,0 Mio. €.
- Neubau der A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin–Wismar,
  - Modul 1: AS Schwerin Nord bis AS Jesendorf 57,7 Mio. €.
  - Modul 2: AS Wolmirstedt bis AS Colbitz 19,5 Mio. €.
  - Modul 3: AS Ludwigslust bis AK Schwerin 68,9 Mio. €.

- Neubau der Bundesautobahn A 26, Projektabschnitt I – südöstl. Stade bis Horneburg (K 36n), Projektabschnitt II – Horneburg (K 36n) bis AS Jork (K 26) 52,2 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. €,
- Neubau der Bundesstraße B 107/B 174 (Ortsumgehungen), Verlegung Gornau–Chemnitz 17,2 Mio. €,
- Bundesstraße B 169 Verlegung Riesa bis A 14, 2. Bauabschnitt 13,0 Mio. €,
- Bundesstraße B 6n (Ortsumgehung Bernburg bis Ortsumgehung Köthen) 85,0 Mio. €,
- Oder-Lausitz-Straße; B 112, Ortsumgehung Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd 19,5 Mio. €,
- Neubau der B 96n, AS Altefähr–Samtens 49,4 Mio. €,
- Neubau B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda 15,0 Mio. €,

- B 109, Ortsumgehung Anklam 11,0 Mio. €.

Die Prüfung der Großprojektanträge für die Oder-Lausitz-Straße und die B 96n war bis zum 31.12.2012 noch nicht vollständig abgeschlossen. Die Zusage der EFRE-Mittel stand zu diesem Zeitpunkt daher noch unter dem Vorbehalt ihrer Genehmigung durch die EU-Kommission.

Die Investitionsvolumina der Projekte 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 2012 wurden keine Zuschüsse für Straßenbauprojekte im Rahmen von TENT für Deutschland bewilligt.

## C.3 Bauleistungen Gesamtübersicht

**Tabelle 23 Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen im Jahr 2012**  
(in Kilometer)

| Straßenklasse und Bautyp<br>in Verkehrseinheiten (VKE)    | Gesamtkosten<br>der VKE <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Für den Verkehr freigegeben    |               | Im Bau bis<br>Ende 2012 |
|---|---|--------------------------------|---------------|-------------------------|
|   |   | von Baubeginn<br>bis Ende 2012 | davon in 2012 |                         |
| 1   | 2   | 3                              | 4<br>(km)     | 5                       |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                 |   |                                |               |                         |
| für den Verkehr freigegeben                               |   |                                |               |                         |
| 1 VKE zweistreifig, 1. Fahrbahn                           |   |                                | 11,9          |                         |
| 8 VKE vierstreifig  |   |                                | 23,7          |                         |
| davon vollständig fertig gestellt                         |   |                                |               |                         |
| 2 VKE zweistreifig, 1. Fahrbahn                           | 124,0   | 9,8                            |               |                         |
| 8 VKE vierstreifig  | 374,1   | 28,0                           |               |                         |
| im Bau  |   |                                |               |                         |
| 30 VKE vierstreifig                                       |   |                                |               | 229,7                   |
| 1 VKE sechsstreifig                                       |   |                                |               | 2,6                     |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken</b>                           |   |                                |               |                         |
| für den Verkehr freigegeben                               |   |                                |               |                         |
| 17 VKE sechsstreifig                                      |   |                                | 95,9          |                         |
| davon vollständig fertig gestellt                         |   |                                |               |                         |
| 17 VKE sechsstreifig                                      | 1762,22)  | 162,1                          |               |                         |
| im Bau  |   |                                |               |                         |
| 30 VKE sechsstreifig                                      |   |                                |               | 247,8                   |
| <b>Bundesstraßen Neubau- und<br/>Erweiterungsstrecken</b> |   |                                |               |                         |
| für den Verkehr freigegeben                               |   |                                |               |                         |
| 3 VKE zweistreifig  |   |                                | 7,7           |                         |
| 5 VKE vierstreifig  |   |                                | 14,4          |                         |
| davon vollständig fertig gestellt                         |   |                                |               |                         |
| 3 VKE zweistreifig  | 95,3  | 16,3                           |               |                         |
| 5 VKE vierstreifig  | 72,9  | 14,4                           |               |                         |
| im Bau  |   |                                |               |                         |
| 9 VKE zweistreifig  |   |                                |               | 49,4                    |
| 16 VKE vierstreifig                                       |   |                                |               | 21,3                    |
| <b>Ortsumgehungen</b>                                     |   |                                |               |                         |
| für den Verkehr freigegeben                               |   |                                |               |                         |
| 19 VKE zweistreifig                                       |   |                                | 81,6          |                         |
| 1 VKE vierstreifig  |   |                                | 1,4           |                         |
| davon vollständig fertig gestellt                         |   |                                |               |                         |
| 17 VKE zweistreifig                                       | 406,9   | 75,6                           |               |                         |
| 1 VKE vierstreifig  | 13,5  | 1,4                            |               |                         |
| im Bau  |   |                                |               |                         |
| 52 VKE zweistreifig                                       |   |                                |               | 218,2                   |
| 2 VKE vierstreifig  |   |                                |               | 16,1                    |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

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

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

## C.3.1 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

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

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

| lfd. Nr.                      | Straße | Strecke                                   | Länge (km, gerundet) | Land |
|-------------------------------|--------|---|----------------------|------|
| 1                             | 2      | 3   | 4                    | 5    |
| 28                            |        | Sandkamp–Weyhausen                        | 3,8                  | NI   |
| 29                            |        | Rheinquerung Ilverich                     | 5,9                  | NW   |
| 30                            | A 44   | Essen/Dilldorf–Velbert                    | 0,9                  | NW   |
| 31                            |        | Hessisch Lichtenau-M–Hessisch Lichtenau-O | 4,4                  | HE   |
| 32                            | A 46   | Arnsberg/Uentrop–Wennemen                 | 8,6                  | NW   |
| 33                            | A 52   | Roermond–Elmpt                            | 5,4                  | NW   |
| 34                            | A 60   | Badem–Wittlich                            | 22,8                 | RP   |
| 35                            | A 61   | Netzschluss bei Venlo (Bgr. NL/D)         | 3,0                  | NW   |
| 36                            | A 63   | Kaiserslautern-O–Sembach                  | 6,6                  | RP   |
| 37                            | A 66   | Schlüchtern-N–Neuhof-S                    | 8,1                  | HE   |
| 38                            |        | Fulda/S–AD Fulda                          | 5,8                  | HE   |
| 39                            |        | Schweinfurt–Berkach LGr. BY/TH            | 56,0                 | BY   |
| 40                            | A 71   | Berkach LGr. BY/TH–Traßdorf               | 70,7                 | TH   |
| 41                            |        | Erfurt-Bindersleben–Sömmerda/O            | 33,9                 | TH   |
| 42                            |        | Prov. AS B 85–Heldringen                  | 6,8                  | TH   |
| 43                            | A 72   | Borna-S–Borna-N                           | 2,5                  | SN   |
| 44                            |        | Chemnitz–Rochlitz                         | 22,1                 | SN   |
| 45                            | A 73   | Herbartswind (LGr. BY/TH)–Lichtenfels     | 36,8                 | BY   |
| 46                            |        | Eisfeld-S LGr. TH/BY–AD Suhl              | 33,5                 | TH   |
| 47                            | A 94   | Forstinning–Pastetten                     | 6,2                  | BY   |
| 48                            |        | Heldenstein–Winhöring                     | 23,9                 | BY   |
| 49                            | A 96   | Gebrazhofen–Dürren                        | 7,1                  | BW   |
| 50                            | A 98   | Lörrach-O–Hochrhein                       | 5,6                  | BW   |
| 51                            | A 99   | Unterpfaffenhofen (A 96)–Langwied (A 8)   | 6,2                  | BY   |
| 52                            | A 143  | Halle-S–Halle-Neustadt                    | 9,0                  | ST   |
| 53                            | A 281  | HB-Airport–HB-Neustädter-Hafen            | 5,8                  | HB   |
| 54                            | A 391  | Braunschweig-Südwest–Meinholz             | 18,1                 | NI   |
| 55                            | A 861  | Grenze Schweiz–Hochrhein (A 98)           | 4,6                  | BW   |
| Summe vierstreifiger Neubau   |        |   | 1.090,2              |      |
| <b>Sechsstreifiger Neubau</b> |        |   |                      |      |
| 56                            | A 66   | AS Neuhof/N - AS Fulda/S                  | 3,5                  | HE   |
| 57                            | A 100  | Buschkrugallee–Neukölln                   | 1,0                  | BE   |
| 58                            | A 113  | Schönefeld–LGr BB/BE                      | 7,9                  | BB   |
| 59                            |        | LGr BB/BE–Neukölln                        | 9,7                  | BE   |
| Summe sechsstreifiger Neubau  |        |   | 22,1                 |      |

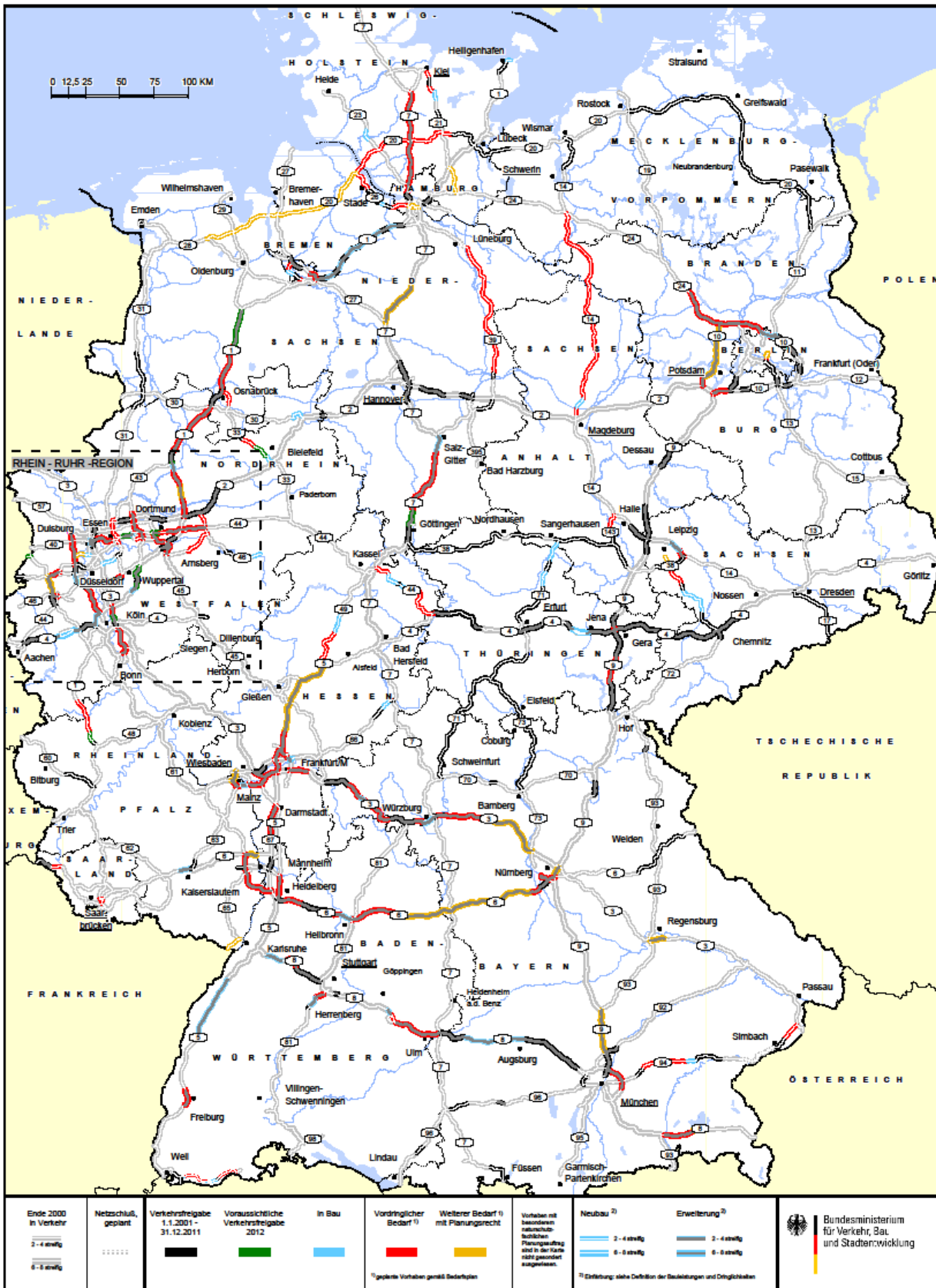
| lfd. Nr.                                | Straße | Strecke   | Länge (km, gerundet) | Land |
|---|--------|---|----------------------|------|
| 1                                       | 2      | 3   | 4                    | 5    |
| <b>Bau der 1. Fahrbahn</b>              |        |   |                      |      |
| 60                                      | A 94   | Malching–Kirchham                                   | 5,8                  | BY   |
| 61                                      | A 99   | Murg–Hauenstein                                     | 9,8                  | BW   |
| Summe Bau der 1. Fahrbahn               |        |   | 15,6                 |      |
| <b>Anbau der 2. Fahrbahn</b>            |        |   |                      |      |
| 62                                      | A 1    | Oldenburg S–Heiligenhafen O                         | 10,7                 | SH   |
| 63                                      | A 6    | Woppenhof–w AS Lohma                                | 16,1                 | BY   |
| 64                                      | A 21   | Wahlstedt–Bornhöved                                 | 8,6                  | SH   |
| 65                                      |        | Wellseedamm–Neumeimersdorf                          | 0,9                  | SH   |
| 66                                      | A 70   | Knetzgau–Eltmann                                    | 8,2                  | BY   |
| 67                                      | A 93   | Selb–W–Schwarzenhammer                              | 4,3                  | BY   |
| 68                                      | A 96   | Memmingen–Erkheim                                   | 12,3                 | BY   |
| 69                                      |        | Bad Wörishofen–Buchloe                              | 4,0                  | BY   |
| 70                                      | A 650  | Friedelsheim–Maxdorf                                | 3,3                  | RP   |
| Summe Anbau der 2. Fahrbahn             |        |   | 68,4                 |      |
| <b>Summe Neubau gesamt (km)</b>         |        |   | <b>1.210,1</b>       |      |
| <b>Neubau-Bauvolumen (Mrd. €, rund)</b> |        |   | <b>12,4</b>          |      |
| <b>Sechsstreifige Erweiterung</b>       |        |   |                      |      |
| 71                                      |        | HH-SO (A 25)–HH-Billstedt                           | 5,5                  | HH   |
| 72                                      |        | Buchholz (A 261)–Bremer Kreuz                       | 72,5                 | NI   |
| 73                                      |        | Lohne/Dinklage–AD Ahlhorner Heide                   | 26,1                 | NI   |
| 74                                      | A 1    | Bramsche–LGr NW/NI                                  | 14,5                 | NI   |
| 75                                      |        | LGr. NW/NI–AK Lotte/Osnabrück                       | 4,5                  | NW   |
| 76                                      |        | AS Münster-S–AS Münster-N (inkl Umbau AK Münster-S) | 10,8                 | NW   |
| 77                                      |        | Hagen–Lichtendorf                                   | 12,0                 | NW   |
| 78                                      |        | T+R Anlage Remscheid–AS Wuppertal/Langerfeld        | 16,2                 | NW   |
| 79                                      |        | LGr. NW/NI–Kleinenbremen                            | 0,6                  | NI   |
| 80                                      |        | Braunschweig–Watenbüttel–Braunschweig-N             | 5,0                  | NI   |
| 81                                      | A 2    | östlich AS Lehrte-Ost–Peine                         | 6,1                  | NI   |
| 82                                      |        | Kamen–AS Rheda-Wiedenbrück                          | 54,0                 | NW   |
| 83                                      |        | AK Dortmund-NW–AS Dortmund-NO                       | 9,5                  | NW   |
| 84                                      |        | AS Essen/Gladbeck–AS Herten                         | 10,8                 | NW   |
| 85                                      |        | AK Oberhausen-W–Oberhausen-Holteln                  | 2,0                  | NW   |
| 86                                      |        | Kaupenbrücke–Aschaffenburg-W                        | 19,1                 | BY   |
| 87                                      | A 3    | Heidingsfeld–Wertheim (LGr BY/BW)                   | 21,3                 | BY   |
| 88                                      |        | AS Randersacker–AK Biebelried                       | 10,7                 | BY   |
| 89                                      |        | Haseltalbrücke                                      | 3,2                  | BY   |



| lfd. Nr. | Straße | Strecke  | Länge (km, gerundet) | Land |
|----------|--------|--|----------------------|------|
| 1        | 2      | 3  | 4                    | 5    |
| 90       |        | Aachen–Düren   | 20,2                 | NW   |
| 91       |        | Kerpen–AK Köln-S   | 20,6                 | NW   |
| 92       |        | Wommen–Herleshausen  | 6,4                  | HE   |
| 93       | A 4    | Herleshausen–Waltershausen   | 26,9                 | TH   |
| 94       |        | Jena-Göschwitz–Rüdersdorf  | 26,5                 | TH   |
| 95       |        | Neudietendorf–Erfurt/O   | 15,4                 | TH   |
| 96       |        | Gera–N–AS Schmölln   | 21,7                 | TH   |
| 97       |        | Schmölln (LGr. TH/SN)–Frankenberg  | 55,0                 | SN   |
| 98       |        | Viernheim (LGr HE/BW)–Mannheim   | 6,5                  | BW   |
| 99       |        | Walldorf–Wiesloch/Rauenberg  | 5,8                  | BW   |
| 100      | A 6    | Sinzheim–Bad Rappenau  | 18,5                 | BW   |
| 101      |        | Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg,<br>Neckartalübergang Neckarsulm       | 2,0                  | BW   |
| 102      |        | Roth–Nürnberg-Süd  | 8,2                  | BY   |
| 103      |        | AD Hannover-S–AS Hannover/Anderten   | 6,0                  | NI   |
| 104      | A 7    | AK Hannover-O–AD Hannover-N  | 17,7                 | NI   |
| 105      |        | AD Drammetal–nördlich AS Nörten/Hardenberg                                   | 24,3                 | NI   |
| 106      |        | AS Pforzheim-S–Leonberg (mit B 295 Renningen)                                | 21,9                 | BW   |
| 107      |        | Stuttgart/Degerloch (m Anteil B 27 Möhringen/Echterdingen und AS Fasanenhof) | 3,2                  | BW   |
| 108      | A 8    | Gruibingen–AS Mühlhausen   | 3,9                  | BW   |
| 109      |        | AK Ulm/Elchingen– LGr. BW/BY   | 3,8                  | BW   |
| 110      |        | LGr. BW/BY (AK Ulm/Elchingen)–ö Leinheim                                     | 13,4                 | BY   |
| 111      |        | AS Augsburg-W–AS Dachau/Fürstenfeldbruck                                     | 42,1                 | BY   |
| 112      |        | TK Sophienberg–AS Bayreuth-N   | 6,7                  | BY   |
| 113      |        | n AS Trockau–s AS Trockau  | 5,2                  | BY   |
| 114      |        | AS München/FrankfurterRing–AK Neufarn  | 12,9                 | BY   |
| 115      | A 9    | AS Droyßig (LGr. TH/SN)–n AS Zörbig  | 72,6                 | ST   |
| 116      |        | n Elbebrücke Vockerode–AS Klein Marzehns LGr. ST/BB)                         | 19,8                 | ST   |
| 117      |        | Hirschberg (LGr. BY/TH)–Schleiz  | 19,3                 | TH   |
| 118      |        | Triptis -Eisenberg (ohne Umbau Hermsdorfer Kreuz)                            | 27,1                 | TH   |
| 119      |        | Ludwigsfelder Damm   | 4,4                  | BB   |
| 120      |        | Königs Wusterhausen–AD Spreeau   | 7,8                  | BB   |
| 121      | A 10   | AS Hellersdorf–AD Schwanebeck  | 18,4                 | BB   |
| 122      |        | AS Erkner–s AS Freienbrink   | 5,0                  | BB   |
| 123      |        | Umbau AD Nuthetal  | 3,9                  | BB   |
| 124      | A 14   | Schkeuditzer Kreuz–Halle-Peißen  | 10,6                 | ST   |

| lfd. Nr.                                      | Straße | Strecke  | Länge<br>(km, gerundet) | Land |
|---|--------|--|-------------------------|------|
| 1   | 2      | 3  | 4                       | 5    |
| 125   |        | AS Leipzig-O–AS Leipzig/Messegelände                     | 7,2                     | SN   |
| 126   | A 27   | HB/Überseestadt–Bremen-N                                 | 11,3                    | HB   |
| 127   | A 40   | westlich Gelsenkirchen – westlich AS Bochum/Stahlhausen  | 4,3                     | NW   |
| 128   |        | AK Dortmund-W–AS Dortmund (L 660)                        | 4,5                     | NW   |
| 129   | A 46   | Haan-O–Westring  | 1,0                     | NW   |
| 130   | A 57   | Bereich AS Neuss-Hafen mit Umbau                         | 2,1                     | NW   |
| 131   |        | Neuss-Süd–Neuss/Norf                                     | 3,5                     | NW   |
| 132   |        | Umbau AK Neuss-W   | 2,1                     | NW   |
| 133   |        | Kaarst–Meerbusch   | 5,3                     | NW   |
| 134   | A 59   | Duisburg/Duissern–AK Duisburg                            | 1,2                     | NW   |
| 135   | A 60   | AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim                      | 4,9                     | RP   |
| 136   | A 61   | AS Jackerath–AK Wanlo                                    | 8,2                     | NW   |
| 137   | A 66   | Wiesbaden–Kriftel  | 8,0                     | HE   |
| 138   | A 72   | Chemnitz (A 4/A 72)–Chemnitz-S                           | 3,0                     | SN   |
| 139   | A 92   | AK Neufahrn–AS Flughafen München                         | 7,4                     | BY   |
| 140   | A 115  | AD Nuthetal–LGr. BB/BE                                   | 15,5                    | BB   |
| Summe sechsstreifige Erweiterung              |        |  | 977,6                   |      |
| Achtstreifige Erweiterung                     |        |  |                         |      |
| 141   | A 3    | Griesinger Straße–Köln-O Dellbrück                       | 7,4                     | NW   |
| 142   | A 7    | Hamburg/Waltershof–Hamburg/Othmarschen 4. Elbtunnelröhre | 4,4                     | HH   |
| Summe achtstreifige Erweiterung               |        |  | 11,8                    |      |
| <b>Erweiterung gesamt (km)</b>                |        |  | <b>989,4</b>            |      |
| <b>Erweiterungs-Bauvolumen (Mrd. €, rund)</b> |        |  | <b>7,4</b>              |      |

**Abbildung 9** **Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen**  
gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Stand: 01.01.2013



### C.3.2 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegbau

#### NEUBAU UND ERWEITERUNG

Für den Neubau und vierstreifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr im Bundesgebiet – einschließlich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm – insgesamt rund 823 Mio. Euro ausgegeben und 28 Verkehrseinheiten (VKE) mit einer Gesamtlänge von 105,1 km für den Verkehr freigegeben. Weitere 79 VKE von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 305,0 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Berichtsjahr 2012 wurden bundesweit 18 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 77,0 km vollständig fertig gestellt. 54 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 234,3 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen betrug die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 39.604 km.

#### RADWEGEBAU

Im Berichtsjahr wurden 73 Mio. Euro für den Radwegbau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 216 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden.

### C.3.3 Ingenieurbauwerke

#### C.3.3.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken

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

| Bundesautobahn, Verkehrsweg<br>Verkehrseinheit   | Nr.<br>in<br>der<br>Karte | Bezeichnung<br>der Baumaßnahme         | Länge<br>(m) | Bau-<br>kosten <sup>1)</sup><br>(Mio. €) | Baustoff          |
|--|---------------------------|--|--------------|--|-------------------|
| 2012 für den Verkehr freigegeben   |                           |  |              |  |                   |
| A 1, Köln–Trier (Ausbauende NRW)   | 1                         | Wildbrücke Heinzenberg bei Nettersheim | 36           | 3,5                                      | Holz-Beton-Hybrid |
| A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen Rengen (L 46)–Kellberg                                    | 2                         | Liesertalbrücke                        | 578          | 18,2                                     | Spannbeton        |
| A 1, AS Kelberg (B 410)–AS Daun (B257)   | 3                         | Talbrücke Königsuhr                    | 121          | 4,4                                      | Spannbeton        |
| A 33, Osnabrück–Bielefeld  | 4                         | Zubringer Brackwede                    | 86           | 5,3                                      | Spannbeton        |
| A 39/391, Wolfsburg–Salzgitter Umbau Autobahndreieck Braunschweig Südwest                | 5                         | Okerbrücke                             | 210          | 14,2                                     | Spannbeton        |
| A 94, München–Pocking Abschnitt Heldenstein–Ampfing                                      | 6                         | Einhausung Wimpasing                   | 680          | 14,8                                     | Stahlbeton        |
| A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr)<br>AS Lörrach/Inzlingen–<br>Rheinfelden/Karsau | 7                         | Kreuzungsbauwerk                       | 68           | 3,7                                      | Spannbeton        |
|  | 8                         | Andelsbachtalbrücke Süd                | 550          | 18,3                                     | Spannbeton        |
| AS Rothaus–AS Luttingen  | 9                         | Rappensteintunnel Süd                  | 395          | 12,0                                     | Stahlbeton        |
|  | 10                        | Murgtalbrücke Süd                      | 295          | 6,0                                      | Spannbeton        |
|  | 11                        | Tunnel Groß Ehrstädt (Röhre Süd)       | 280          | 9,9                                      | Stahlbeton        |
|  | 12                        | Rothenbachtalbrücke Süd                | 105          | 3,6                                      | Spannbeton        |

| Bundesautobahn, Verkehrsweg<br>Verkehrseinheit   | Nr.<br>in<br>der<br>Karte | Bezeichnung<br>der Baumaßnahme  | Länge<br>(m) | Bau-<br>kosten <sup>1)</sup><br>(Mio. €) | Baustoff     |
|--|---------------------------|---|--------------|--|--------------|
| Ende 2012 im Bau   |                           |   |              |  |              |
| A 4, AS Magdala–AS Jena<br>östl. AS Magdala–westl. AS Jena-<br>Göschwitz                             | 13                        | Tunnel Jagdberg   | 3065         | 190,0                                    | Stahlbeton   |
| A 14, VKE 7, AS Ludwigslust Süd–<br>AK Schwerin  | 14                        | Los 3, Bw 2635 535 Straßen-<br>überführung Bahnstrecke<br>Hamburg-Berlin                                  | 81           | 4,6                                      | Spannbeton   |
| A 23, Hamburg–Heide<br>AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord  | 15                        | Störbrücke Itzehoe<br>Richtungsfahrbahn Hamburg   | 1155         | 38,6                                     | Stahlverbund |
| A 30, Osnabrück–Bad Oeynhausen   | 16                        | Werrequerung (BW 29)  | 153          | 17,3                                     | Stahlverbund |
|  | 17                        | Werrequerung (BW 4)   | 309          | 29,2                                     | Stahlverbund |
|  | 18                        | Tunnel Hahnenkamp (Bw. 28)  | 450          | 23,6                                     | Stahlbeton   |
| A 33, Osnabrück–Bielefeld  | 19                        | Queller Str. (K 18) (Bw. 604)   | 114          | 4,2                                      | Spannbeton   |
| A 44, Kassel–Herleshausen;<br>A7 / A44–Versatz;<br>AD Kassel/Süd–AD Kassel/Ost, VKE 01               | 20                        | LSW; 1. BA  | 430          | 3,5                                      | Stahlbeton   |
|  | 21                        | LSW 2. u. 3. BA   | 800          | 7,0                                      | Stahlbeton   |
| A 44, Kassel–Eisenach<br>AS Hessisch Lichtenau-West bis AS<br>Hessisch Lichtenau-Mitte, VKE 20       | 22                        | Steinbachtalbrücke (fertig<br>gestellt, aber noch nicht für<br>den Verkehr freigegeben)                   | 133          | 7,8                                      | Spannbeton   |
|  | 23                        | Tunnel Schulberg  | 704          | 49,0                                     | Stahlbeton   |
| A44, Kassel-Herleshausen; AS Hess.<br>Lichtenau-Ost–Hasselbach; VKE 32                               | 24                        | Tunnel Küchen   | 1350         | 75                                       | Stahlbeton   |
| Waldkappel/Hasselbach–<br>Waldkappel/Ost,<br>VKE 33  | 25                        | Rauschenbergbrücke  | 238          | 11,0                                     | Spannbeton   |
|  | 26                        | Grünbrücke  | 31           | 3,4                                      | Stahlbeton   |
|  | 27                        | Beerbergbrücke; BW 01   | 176          | 9,5                                      | Spannbeton   |
|  | 28                        | UF Hegenhausen BW 06  | 91           | 4,8                                      | Spannbeton   |
| A 44, Ratingen (BAB 3)–Velbert (B227)  | 29                        | Talbrücke Ganslandsiepen  | 208          | 15,0                                     | Stahlverbund |
| A 46, Velmede–Nuttlar  | 30                        | TB Nuttlar  | 660          | 45,2                                     | Stahlverbund |
|  | 31                        | TB Hammecke   | 508          | 16,9                                     | Spannbeton   |
| A 66, Neuhof/Süd–Neuhof/Nord   | 32                        | Tunnel Neuhof   | 1610         | 81,3                                     | Stahlbeton   |
| A 71, L-GR TH/ST–AD Südharz<br>(A 38)  | 33                        | Helmebrücke   | 253          | 9,2                                      | Spannbeton   |
| A 72n, Chemnitz–Leipzig<br>AS Narsdorf–Frohburg VKE 356.3<br>AS Frohburg–AS Borna-Süd<br>VKE 356.4   | 34                        | Ossabachbrücke  | 219          | 6,4                                      | Spannbeton   |
|  | 35                        | Zedlitzer Grund   | 313          | 17,0                                     | Stahlverbund |
|  | 36                        | Brücke Bubendorfer Wasser-<br>loch (fertig gestellt, aber noch<br>nicht für den Verkehr freige-<br>geben) | 64           | 4,8                                      | Spannbeton   |
| A 661, AS Oberursel-Nord–AS Egels-<br>bach<br>Frankfurt/Seckbach–Hanauer Landstra-<br>ße, 2. Überbau | 37                        | Talbrücke Seckbach (fertig<br>gestellt, aber noch nicht für<br>den Verkehr freigegeben)                   | 260          | 8,4                                      | Spannbeton   |

1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2012).

## C.3.3.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken

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

| Bundesautobahn, Verkehrsweg<br>Verkehrseinheit               | Nr.<br>in<br>der<br>Karte | Bezeichnung<br>der Baumaßnahme                      | Länge<br>(m) | Bau-<br>kosten <sup>1)</sup><br>(Mio. €) | Baustoff                |
|--|---------------------------|---|--------------|--|-------------------------|
| 2012 für den Verkehr freigegeben                             |                           |   |              |  |                         |
| A1, Autobahnkreuz Münster Süd                                | 38                        | Brücke A 1 über A 43                                | 55           | 3,9                                      | Spannbeton              |
| A 1, Köln–Dortmund<br>Wermelskirchen–Remscheid               | 39                        | Wupper-Talbrücke Oehde                              | 418          | 16,6                                     | Stahlverbund            |
| A 3, AS Köln Königsforst                                     | 40                        | Grünbrücke Wahner Heide                             | 39           | 6,0                                      | Spannbeton              |
| A 3, AS Köln-Mülheim–AS Köln-<br>Dellbrück                   | 41                        | Berliner Straße                                     | 43           | 5,2                                      | Spannbeton              |
| A 8, Stuttgart–München<br>T&R Gruibingen–AS Mühlhausen       | 42                        | Tunnel Gruibingen                                   | 540          | 25,0                                     | Stahlbeton              |
| A 12, AS Briesen–AS Müllrose, BW<br>15Ü2a                    | 43                        | Grünbrücke  | 46           | 4,8                                      | Stahlverbund            |
| A 13, Berlin–Dresden<br>AS Ortrand–AS Schönborn              | 44                        | Brücke über DB-Strecke                              | 18           | 3,9                                      | Stahlverbund            |
| A 39/391, Wolfsburg–Salzgitter NS<br>AD Braunschweig Südwest | 45                        | BW BS 5/5a  | 60           | 4,7                                      | Spannbeton              |
| A 544, Aachen–Köln   | 46                        | UF „Neue Haarener Gracht“                           | 27           | 4,0                                      | Spannbeton              |
| Ende 2012 im Bau   |                           |   |              |  |                         |
| A 1, AK HH-Ost–AS HH Billstedt                               | 47                        | Lärmschutzwände                                     | 4000         | 13,0                                     | Stahl / Stahlbe-<br>ton |
|  | 48                        | Brücke Glinder Au                                   | 99           | 8,9                                      | Stahlverbund            |
| A 1, AD HH-Südost–Landesgrenze SH                            | 49                        | Lärmschutzwände                                     | 11000        | 17,0                                     | Stahl / Stahlbe-<br>ton |
| A 1, Dortmund–Euskirchen<br>Köln/Bocklemünd–AK Köln-West     | 50                        | Lärmschutztunnel Lövenich                           | 1.552        | 90,5                                     | Stahlbeton              |
| A 3, Köln–Hannover (A 3/ A 2/ A 516)                         | 51                        | Ersatzneubau AK Oberhau-<br>sen                     | 66           | 10,0                                     | Stahlverbund            |
| A3, Frankfurt/Main–Nürnberg<br>AK Biebelried                 | 52                        | Neubau Überflieger                                  | 151          | 5,4                                      | Spannbeton              |
| A 4, Köln–Aachen (A 44, A 544)<br>Ausbau AK Aachen           | 53                        | Kreuzungsbauwerk AK Aa-<br>chen                     | 73           | 6,8                                      | Stahlverbund            |
| A 4, AD Kirchheim–AS Wildeck/Obersuhl                        | 54                        | Ersatzneubau der<br>Eichhorsttalbrücke              | 185          | 12,5                                     | Spannbeton              |
| A 5, AS Langen/Mörfelden–LGr HE/BW                           | 55                        | Abbruch und Neubau der ÜF<br>A°672 bei Darmstadt    | 93,3         | 10,6                                     | Stahlverbund            |
|  | 56                        | Ersatzneubau der ÜF<br>B 26 bei Darmstadt/Griesheim | 117,4        | 11,5                                     | Spannbeton              |
| A 6, Mannheim–Saarbrücken                                    | 57                        | Neubau der Waschmühltal-<br>brücke                  | 263          | 11,4                                     | Stahlverbund            |
|  | 58                        | Neubau der Lautertalbrücke                          | 275          | 32,9                                     | Stahlverbund            |

| <b>Bundesautobahn, Verkehrsweg<br/>Verkehrseinheit</b>                         | <b>Nr.<br/>in<br/>der<br/>Karte</b> | <b>Bezeichnung<br/>der Baumaßnahme</b>   | <b>Länge<br/>(m)</b> | <b>Bau-<br/>kosten<sup>1)</sup><br/>(Mio. €)</b> | <b>Baustoff</b>         |
|--|-------------------------------------|--|----------------------|--|-------------------------|
| A 7, Fulda–Würzburg<br>AS Bad Brückenau-Volkers–AS Bad<br>Brückenau/Wildfecken | 59                                  | Erneuerung der Sinntalbrücke   | 755                  | 50,9   | Stahlverbund            |
| A 7, Hamburg–Hannover<br>AK Hannover Ost                                       | 60                                  | Unterführung der A 2   | 77                   | 9,2  | Spannbeton              |
| A 7, AD Hattenbach–LGr HE/BY   | 61                                  | Ersatzneubau der<br>Döllbachtalbrücke  | 576                  | 26,8   | Spannbeton              |
| A 8, Karlsruhe–Stuttgart<br>AD Karlsruhe                                       | 62                                  | Unterführung der A 5, Fahrt-<br>richtung Basel–Stuttgart   | 74                   | 3,3  | Stahlverbund            |
| A 8, Karlsruhe–Stuttgart<br>AS Karlsbad–AS Pforzheim-West                      | 63                                  | Bocksachtalbrücke  | 183                  | 13,7   | Spannbeton              |
|  | 64                                  | Pfintzthalbrücke (fertig gestellt,<br>aber noch nicht für den Ver-<br>kehr freigegeben)  | 470                  | 20,0   | Spannbeton              |
|  | 65                                  | ÜF der K 3563 bei<br>Mutschelbach  | 40                   | 3,1  | Stahlbeton              |
|  | 66                                  | Stützwand bei Mutschelbach   | 600                  | 9,8  | Stahlbeton              |
| A 8, Ost München–Salzburg<br>AS Bergen–AS Schweinbach                          | 67                                  | Talbrücke Bergen   | 364                  | 37,6   | Spannbeton              |
| A 10, AD Havelland<br>AD Kreuz Oranienburg–AD Werder, BW<br>75                 | 68                                  | Brücke im Zuge der Verbin-<br>dungsrampe über die A10  | 148,5                | 4,3  | Stahlverbund            |
| A 24, AS Neuruppin–Süd<br>BW 4Ü2   | 69                                  | Brücke im Zuge der L 16 über<br>die A 24   | 91,9                 | 3,3  | Stahlverbund            |
| A 24, AD Havelland<br>AD Werder–AD Wittstock / Dosse, BW<br>0Ü0                | 70                                  | Brücke im Zuge der Verbin-<br>dungsrampe über die A 24   | 197,5                | 4,8  | Stahlverbund            |
| A 25, AS HH Bergedorf–Landesgrenze<br>SH                                       | 71                                  | Lärmschutzwände  | 2300                 | 3,1  | Stahl / Stahlbe-<br>ton |
| A 40, Dortmund-Venlo, Westkreuz  | 72                                  | Überflieger Brückenbauwerk<br>02 am Westkreuz(fertig ge-<br>stellt, aber noch nicht für den<br>Verkehr freigegeben)                              | 123                  | 3,5  | Stahlbeton              |
|  | 73                                  | Überflieger Brückenbauwerk<br>03 am Westkreuz(fertig ge-<br>stellt, aber noch nicht für den<br>Verkehr freigegeben)                              | 130                  | 3,1  | Spannbeton              |
|  | 74                                  | Brückenbauwerk 04+05 im<br>Zuge der „Wattenscheider<br>Straße“ am Westkreuz (fertig<br>gestellt, aber noch nicht für<br>den Verkehr freigegeben) | 61                   | 3,0  | Spannbeton              |
| A 57, AK Karst–AK Neuss-West   | 75                                  | Brücke AS Holzbüttgen  | 75                   | 4,3  | Stahlverbund            |

1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2012).

## C.3.3.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

**Tabelle 27 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen**  
 – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen  
 Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

| Bundesstraße, Verkehrsweg<br>Verkehrseinheit                          | Nr.<br>in<br>der<br>Karte | Bezeichnung<br>der Baumaßnahme  | Länge<br>(m) | Bau-<br>kosten <sup>1)</sup><br>(Mio. €) | Baustoff                        |
|---|---------------------------|---|--------------|--|---------------------------------|
| <b>2012 für den Verkehr freigegeben</b>                               |                           |   |              |  |                                 |
| B 1, Paderborn–Hameln<br>OD Stadt Hameln                              | 76                        | Münsterbrücke (Erneue-<br>rung Westteil)  | 134          | 9,2                                      | Stahlverbund                    |
| B 1, Dortmund–Unna<br>AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum                   | 77                        | Schnettkerbrücke  | 328          | 21,8                                     | Stahlverbund                    |
| B 10, vierspuriger Ausbau zwischen<br>Pirmasens und Hinterweidenthal  | 78                        | Grünbrücke bei<br>Wallmersbach, 6812533   | 78           | 4,5                                      | Spannbeton                      |
| B 20, Cham–Furth im Wald (Pilsen)<br>OU Furth im Wald                 | 79                        | Chambtalbrücke  | 274          | 4,5                                      | Spannbeton                      |
|   | 80                        | Tunnel Deschberg  | 745          | 30,0                                     | Stahlbeton                      |
| B 255, OU Weimar  | 81                        | Brücke über die Main-<br>Weser-Bahn   | 114          | 4,3                                      | Stahlverbund                    |
| B 304, Altenmarkt–Traunstein<br>OU Traunstein                         | 82                        | Tunnel Ettendorf  | 725          | 44,3                                     | Stahlbeton                      |
|   | 83                        | Trauntalbrücke  | 385          | 9,5                                      | Stahlverbund                    |
| B 455, OU Friedberg/Dorheim   | 84                        | Wettertalbrücke   | 138          | 3,1                                      | Spannbeton                      |
| B 533, Ortsumfahrung Schwarzach,<br>Hengersberg                       | 85                        | Talübergang Erlachhof   | 123          | 7,4                                      | Spannbeton                      |
| <b>Ende 2012 im Bau</b>   |                           |   |              |  |                                 |
| B 3, OU Celle   | 86                        | UF Wasserlauf Fuhse<br>(fertig gestellt, aber noch<br>nicht für den Verkehr frei-<br>gegeben) | 327          | 6,6                                      | Spannbeton                      |
| B 3, Rastatt  | 87                        | Badener Brücke  | 70           | 3,4                                      | Stahlverbund                    |
| B 6neu ST   | 88                        | BW 103.1A – Flutbrücke II   | 279          | 4,7                                      | Spannbeton                      |
|   | 89                        | BW 103.2A – Flutbrücke III  | 256          | 4,2                                      | Spannbeton                      |
|   | 90                        | BW 104A - Saalebrücke   | 101          | 5,7                                      | Netzwerkbogen Stahl-<br>verbund |
|   | 91                        | BW 113A – Brücke über<br>die Bahn   | 68           | 8,9                                      | Stabbogen Stahlver-<br>bund     |
| B 10, Neu-Ulm–Günzburg  | 92                        | Umbau der Kreuzung Eu-<br>ropastraße – Reuttier<br>Straße in Neu-Ulm Grund-<br>wasserwanne    |              | 5,6                                      | Stahlbeton                      |
| B 12, Neuötting–Markt<br>Ersatzneubau Brücke                          | 93                        | Innbrücke Markt   | 154          | 10,1                                     | Stahlverbund                    |
| B 15 neu, Regensburg–Landshut<br>Abschnitt Neufahrn i. NB–Ergoldsbach | 94                        | Dörbachtalbrücke  | 179          | 5,4                                      | Spannbeton                      |
|   | 95                        | Goldbachtalbrücke   | 243          | 6,8                                      | Spannbeton                      |



| Bundesstraße, Verkehrsweg<br>Verkehrseinheit  | Nr.<br>in<br>der<br>Karte | Bezeichnung<br>der Baumaßnahme  | Länge<br>(m) | Bau-<br>kosten <sup>1)</sup><br>(Mio. €) | Baustoff               |
|---|---------------------------|---|--------------|--|------------------------|
| B 16, Günzburg–Donauwörth, B 16<br>neu Ortsumfahrung Dillingen                                    | 96                        | Grundwasserwanne mit<br>Überführungsbauwerken<br>BW 8-2 und BW 8-4                    | 328          | 3,8                                      | Stahlbeton             |
| B 19 neu, Lückenschluss OU<br>Breitungen–OU Schwallungen<br>OU Wernshausen-<br>Niederschmalkalden | 97                        | Schmalkaldetalbrücke  | 627          | 13,3                                     | Stahlverbund           |
| B 20, Cham–Furth im Wald (Pilsen)<br>OU Furth im Wald   | 98                        | Troglage Eschelkammer<br>Straße   | 537          | 16,6                                     | Stahlbeton             |
| B 23, Verlegung westlich Garmisch-<br>Partenkirchen mit Kramertunnel                              | 99                        | Kramertunnel-<br>Erkundungsstollen  | 3688         | 26,0                                     | Stahlbeton/Spritzbeton |
| B 27, zweibahniger Ausbau zwischen<br>Tübingen und Nehren   | 100                       | Lärmschutztunnel<br>Dußlingen   | 486          | 17,6                                     | Stahlbeton             |
| B 27, OU Hauneck  | 101                       | Haunebrücke (fertig ge-<br>stellt, aber noch nicht für<br>den Verkehr freigegeben)    | 271          | 4,4                                      | Spannbeton             |
| B 28, OU Oberkirch-Lautenbach   | 102                       | Westlicher Tunnel und<br>anschließende Grundwas-<br>serwanne                          | 1045         | 19,3                                     | Stahlbeton             |
|   | 103                       | Östlicher Tunnel  | 250          | 4,2                                      | Stahlbeton             |
| B 29, Schwäbisch Gmünd–Aalen<br>OU Schwäbisch Gmünd   | 104                       | Trogbauwerk West  | 215          | 12,1                                     | Stahlbeton             |
|   | 105                       | Tunnel Schwäbisch<br>Gmünd einschl.<br>Remsverlegung                                  | 2230         | 225,1                                    | Stahlbeton             |
| B 48, Umgehung Enkenbach–<br>Alsenborn  | 106                       | Neubau einer DB-<br>Überführung und Trog  | 164          | 4,9                                      | Trog in Stahlbeton     |
| B 50 neu, AK A 60 / A 1–B 50 alt (Plat-<br>ten)   | 107                       | Talbrücke Lieser (fertig<br>gestellt, aber noch nicht für<br>den Verkehr freigegeben) | 221          | 3,0                                      | Spannbeton             |
| B 50 neu, B 50 alt (Platten)–<br>B 53 (Erden, Löslich)  | 108                       | Talbrücke Bieberbach  | 201          | 4,6                                      | Spannbeton             |
|   | 109                       | Talbrücke Wasserbaum  | 201          | 4,6                                      | Spannbeton             |
|   | 110                       | Talbrücke Weierborn   | 107          | 3,2                                      | Spannbeton             |
|   | 111                       | Hochmoselbrücke   | 1702         | 128,7                                    | Stahl                  |
|   | 112                       | Bauwerk 19 – Straßentun-<br>nel   | 100          | 5,9                                      | Stahlbeton             |
| B 51, OU Besseringen  | 113                       | Talbrücke BW 1442   | 290          | 6,5                                      | Spannbeton             |
|   | 114                       | Talbrücke BW 1440   | 204          | 4,4                                      | Spannbeton             |
| B 56, Düren   | 115                       | Ersatzbauwerk. Unterfüh-<br>rung DB (Schöllerstr.)                                    | 44,65        | 10,3                                     | Stahlverbund           |
| B 62, HTS, Siegen-Süd   | 116                       | Bühltunnel  | 525          | 21,5                                     | Stahlbeton             |
| B 83, OU Hofgeismar   | 117                       | Überführung Esse (fertig<br>gestellt, aber noch nicht für<br>den Verkehr freigegeben) | 400          | 6,1                                      | Spannbeton             |
| B 88, OU Maua   | 118                       | Brücke Unterm Sande   | 104          | 3,1                                      | Spannbeton             |

| Bundesstraße, Verkehrsweg<br>Verkehrseinheit   | Nr.<br>in<br>der<br>Karte | Bezeichnung<br>der Baumaßnahme  | Länge<br>(m) | Bau-<br>kosten <sup>1)</sup><br>(Mio. €) | Baustoff   |
|--|---------------------------|---|--------------|--|--|
| B 96 neu, Altefähr–Samtens   | 119                       | Trog-Scharpitz  | 485,4        | 21,4                                     | Stahlbeton                                       |
| B 96, Westtangente Bautzen   | 120                       | Tunnel  | 200          | 8,0                                      | Stahlbetonrahmen/<br>Polypropylenfaser-<br>beton |
| B 108, Waren   | 121                       | Brücke über die Bahn  | 88           | 8,0                                      | Stahlverbund                                     |
| B 112, OU Brieskow-Finkenheerd /<br>Wiesenaus  | 122                       | Brücke im Zuge der B 112<br>über den Oder-Spree-<br>Kanal, BW 314                     | 74           | 3,8                                      | Stahlverbund                                     |
| B 212n, OU Berne   | 123                       | Überführung Wasserlauf<br>Hunte   | 245          | 18,6                                     | Spannbeton/Stahl                                 |
| B 243, Bad Lauterberg bis Landes-<br>grenze Thüringen<br>Verlegung von westl. Bad Lauterberg<br>bis südl. AS L 604 | 124                       | Odertalbrücke<br>(fertig gestellt, aber<br>noch nicht für den Verkehr<br>freigegeben) | 500          | 20,0                                     | Stahlverbund                                     |
|  | 125                       | Talbrücke K 32  | 630          | 14,0                                     | Spannbeton                                       |
| B 246n   | 126                       | Neue Elbebrücke Schöne-<br>beck   | 1200         | 39,3                                     | Stahlverbund /<br>Spannbeton                     |
| B 256, Umgehung Neuwied–<br>Rengsdorf<br>3. BA   | 127                       | Neubau der Talbrücke Süd<br>(Fertiggestellt aber noch<br>nicht unter Verkehr)         | 126          | 3,4                                      | Spannbeton                                       |
|  | 128                       | Landschaftstunnel<br>Rengsdorf (Fertiggestellt<br>aber noch nicht unter Ver-<br>kehr) | 208          | 6,5                                      | Stahlbeton                                       |
|  | 129                       | Talbrücke Brückenbach<br>(Fertiggestellt aber noch<br>nicht unter Verkehr)            | 151          | 4,5                                      | Spannbeton                                       |
| B 260, Umgehung Dausenau   | 130                       | Lahnbrücke II   | 148          | 3,4                                      | Spannbeton                                       |
| B 266, Umgehung Bad Neuenahr–<br>Sinzig  | 131                       | Hochstraße<br>Im Dellmich (Fertiggestellt<br>aber noch nicht unter Ver-<br>kehr)      | 103          | 3,5                                      | Spannbeton                                       |
| B 309, Kempten–Pfronten  | 132                       | Wertachtalübergang (Er-<br>neuerung Überbau)  | 292          | 8,4                                      | Stahlverbund                                     |
| B 311, Riedlingen–Ehingen  | 133                       | Donautalviadukt Unter-<br>marchtal (Ersatzneubau)                                     | 363          | 11,0                                     | Stahlverbund                                     |
| B 317, Zollfreie Straße von Weil a.<br>Rhein nach Lörrach  | 134                       | Tunnelbauwerk   | 388          | 13,8                                     | Stahlbeton                                       |
| B 327, Umgehung Kastellaun   | 135                       | Trimbachtalbrücke   | 198          | 4,4                                      | Spannbeton                                       |
| B 462, Raststatt–Freudenstadt  | 136                       | Grundwasserwanne Gag-<br>genau  | 320          | 6,7                                      | Stahlbeton                                       |
| B 498, Querung Okerstausee   | 137                       | Weißwasserbrücke (Er-<br>neuerung Überbau)  | 296          | 6,2                                      | Spannbeton                                       |

1) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31.12.2012).

## C.4 Erhaltung

### C.4.1 Zustand der Straßeninfrastruktur

Eine Grundvoraussetzung für einen starken Wirtschaftsstandort ist eine intakte Straßeninfrastruktur.

Das deutsche Bundesautobahnnetz mit seiner zentralen Lage in Europa trägt die Hauptlast des Transitverkehrs und wird durch den erweiterten europäischen Binnenmarkt weiter zunehmende Verkehrsbelastungen aufnehmen müssen. Bereits geringe Störungen im Netz durch Verkehrsbeschränkungen oder durch den Ausfall einzelner Anlagenteile führen zu starken Verkehrsbehinderungen mit erheblichen Folgekosten für den Straßennutzer und die Volkswirtschaft sowie zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Um das stetig gewachsene Bundesfernstraßennetz in einem verkehrssicheren und leistungsfähigen Zustand zu erhalten und damit Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft nachhaltig zu sichern, müssen die Erhaltungsinvestitionen weiter erhöht werden.

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose ergab einen steigenden Erhaltungsbedarf für das Bundesfernstraßennetz auf zukünftig über 3 Mrd. Euro im Jahr. Ursachen für den erhöhten Erhaltungsbedarf sind im Wesentlichen die Mehrbelastung durch den weit über der Prognose liegenden Güterverkehrszuwachs sowie Überladungen und eine massive Zunahme der Sondertransporte. Die Folge ist eine verkürzte Nutzungsdauer des Bauwerks Straße. Hinzu treten die Kostensteigerungen der letzten Jahre, sowie verschobene Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit.

Der Substanzzustand der Bundesfernstraßen ist in den letzten Jahren erkennbar abgefallen. Die Zunahme der Belastung im Güterverkehr erfordert zusätzlich eine Verstärkung oder Erneuerung älterer Brückenbauwerke. Für rund 25 % der Gesamtbrückenfläche besteht kurz- bis mittelfristig Instandsetzungs- oder Erneuerungsbedarf. Bereits jetzt gibt es Brücken mit Verkehrsbeschränkungen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Dies bedeutet, dass in den nächsten

Jahren eine Grunderneuerung der Fahrbahnbefestigungen (Ersatz der Deck-, Binder- und zum Teil auch der Tragschicht) und eine Grundinstandsetzung der Ingenieurbauwerke ansteht, um auch künftig den Verkehrsanforderungen zu genügen. Einer technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierten Erhaltungsplanung und einem bedarfsorientierten Mitteleinsatz kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Gleichzeitig müssen die Personalkapazitäten auf Auftraggeber- und auf Auftragnehmerseite auf das höhere Investitionsniveau hin entwickelt und die Ausführungsqualitäten wieder deutlich erhöht werden.

Ziel der koordinierten Erhaltungsplanung von Maßnahmen an Fahrbahnen, Brücken und aller sonstigen Anlagenteile der Bundesfernstraßen ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur nachhaltig zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 2012 2,2 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen ohne die Erhaltungsanteile bei Um-, Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen aufgewendet. Davon entfielen mit rund 1,5 Mrd. Euro ca. 68 % auf die Fahrbahnbefestigungen, mit rund 0,5 Mrd. Euro ca. 23 % 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 etwa 450 Mio. Euro (30 %) in oberflächennahe Deckschichtmaßnahmen bis 4 cm Tiefe und rund 1,05 Mrd. Euro (70 %) in grundhafte Erhaltungsmaßnahmen über 4 cm des Fahrbahnaufbaus investiert.

#### 4.1 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 Zustandsmerkmale der Fahrbahnoberflächen werden mit schnellfahrenden und mit modernster Erfassungstechnik ausgestatteten Messfahrzeugen erfasst. Für alle Zustandsmerkmale werden dimensionsbehaftete Zustandsgrößen über den Erfassungsabschnitt aggregiert. Dieser

Erfassungsabschnitt besitzt für die messtechnische Zustandserfassung auf Außerortsstrecken eine feste Regellänge von 100 m. Im Zuge des anschließenden Bewertungsvorgangs werden die Zustandsgrößen über merkmalspezifische Normierungsfunktionen in dimensionslose Zustandswerte mit Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht) überführt und zur Visualisierung den Farbklassen blau, grün, gelb und rot zugeordnet.

Die ZEB-Ergebnisse erlauben netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilung und Zustandsausprägung der Fahrbahnoberflächen. Im Substanzwert der Fahrbahnoberfläche werden die Einzelmerkmale nach festen Verknüpfungsregeln zusammengefasst.

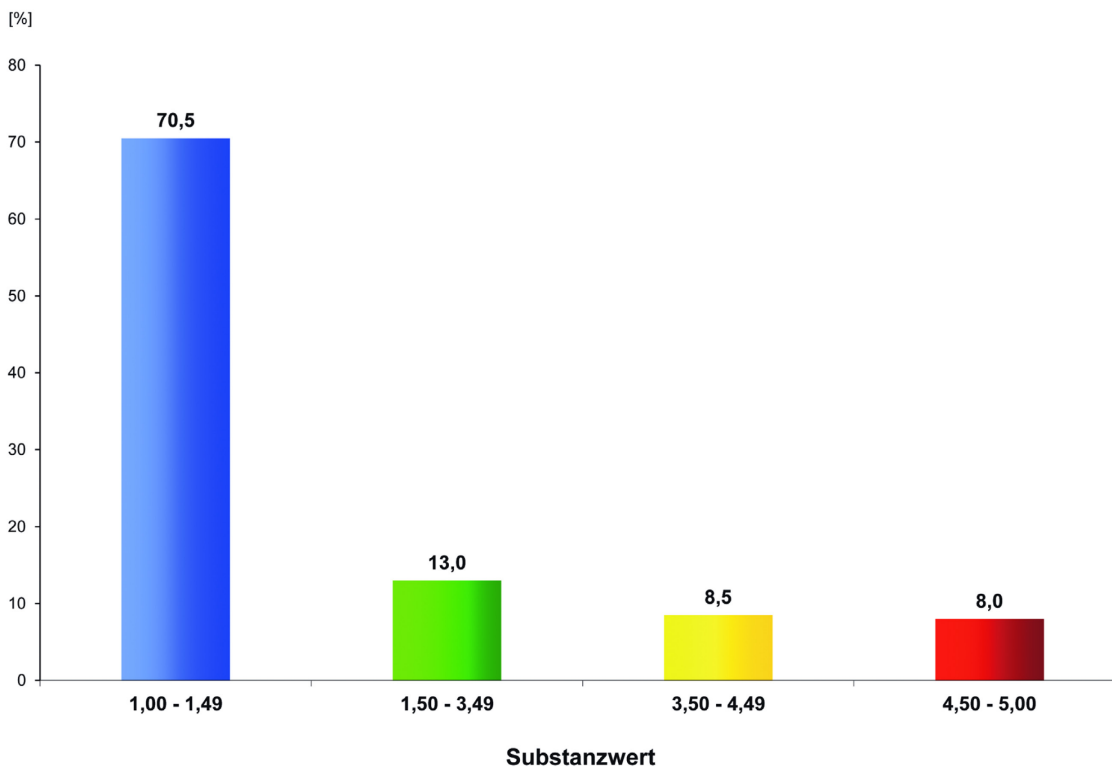
Die Oberflächenzustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. In den ersten beiden Jahren einer Messkampagne werden alle Fahrstreifen der Bundesautobahnen messtechnisch erfasst. In den darauffolgenden beiden Jahren wird die ZEB der Bundesstraßen in jeweils einer Fahrtrichtung durchgeführt. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungspla-

nung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

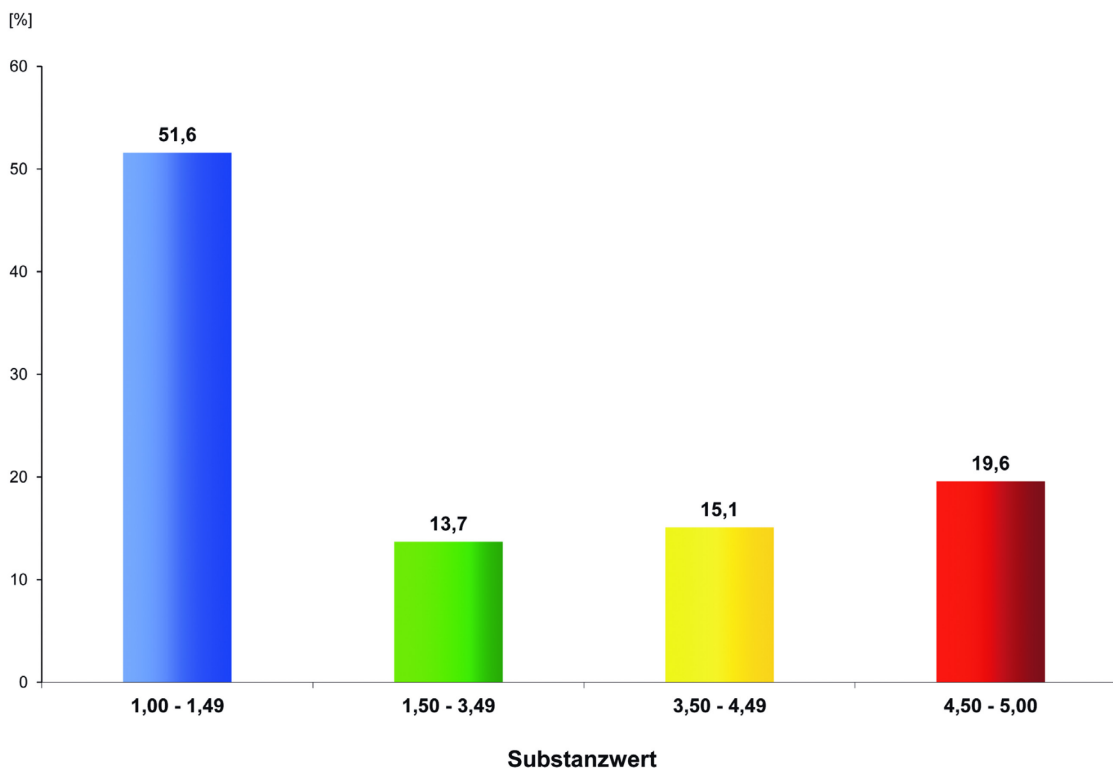
Die aktuellsten Ergebnisse (Substanzwert der Fahrbahnoberfläche) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2009/2010 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2011/2012 sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Der Substanzwert der Fahrbahnoberfläche wird durch die Verknüpfung der gemessenen Fahrbahnebenheiten in Längs- und Querrichtung mit den Oberflächenschäden (Risse, Eckabbrüche, Kantenschäden) ermittelt. Er gibt erste Hinweise auf tieferliegende Schäden der Fahrbahnbefestigung. Erst durch Einbeziehung von weiteren Erkenntnissen zum Zustand des gesamten Fahrbahnaufbaus lassen sich die Schadensursachen genauer ableiten.

In den Abbildungen wurden die gemessenen Fahrstreifenkilometer des Fahrbahnoberflächenzustandes prozentual den vier Notenklassen zugeordnet.

**Abbildung 10 Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen**  
(Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)



**Abbildung 11 Substanzwert Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen**  
(Zustandserfassung und -bewertung 2009/2010)



#### C.4.3 Zustand der Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es aktuell ca. 39.000 Brücken.

Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMVI erarbeitet und bekannt gegeben wurden.

Um eine ständige Funktionsfähigkeit und 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“.

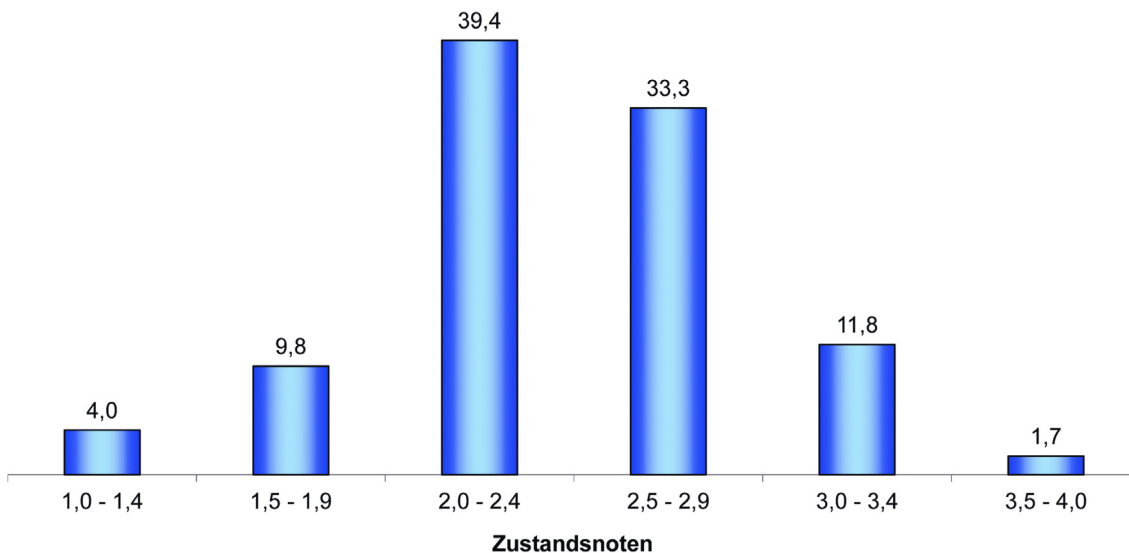
Danach ist für jede Brücke im Abstand von 6 Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfungingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach wird jeweils eine sog. Einfache

Prüfung mit reduziertem Umfang durchgeführt. Bei den jährlichen Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke. Zusätzlich werden zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden vorgenommen. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben in einem Prüfbericht dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

Die Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes werden unter Nutzung moderner DV-Systeme im Rahmen der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“ aufgenommen. Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Baulastträgern in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. Die aktuelle Verteilung der Zustandsnoten ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 12 Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen**

(Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke in %, Stand 01.09.2012)



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) ausgelöst werden oder sich auf eine Vielzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z. B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosionsschäden) beziehen, ohne dass die Standsicherheit gefährdet wäre. Besteht durch einen Schaden eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, sind selbstverständlich unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus, z. B. durch notwendige Verkehrsbeschränkungen zu veranlassen.

Die Summe der Schäden und die Empfehlungen des Bauwerksprüfingenieurs sowie evtl. erforderliche weiterge-

hende Untersuchungen im Rahmen einer objektspezifischen Schadensanalyse (OSA) bilden die Grundlage zur Planung der Erhaltungsmaßnahmen.

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

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

Das BMVI arbeitet gemeinsam mit der BAST und den Straßenbauverwaltungen der Länder am Aufbau eines

Bauwerk-Management-Systems (BMS). Ziel des modular konzipierten BMS ist eine nachvollziehbare, objektive und optimierte Erhaltungsplanung nach einheitlichen Kriterien für einen bedarfsgerechten Einsatz der zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel.

Die Programmierphasen für die wesentlichen Module des BMS sind abgeschlossen. Die Prototypen der Planungsmodulare wurden an ausgewählten Teststandorten beim Bund und den Ländern getestet. Das BMS wird zurzeit als Pilotanwendung in 11 der 16 Bundesländer in der Praxis erprobt.

**Tabelle 28** Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

| <b>Bundesautobahn Verkehrsweg</b>                    | <b>Bezeichnung der Instandsetzungsmaßnahme</b> | <b>Kosten</b><br>(rund Mio. €) | <b>Bemerkung</b>  |
|--|--|--------------------------------|---|
| A 1<br>Dortmund–Köln                                 | Hochstraße A                                   | 4,7                            | Erneuerung Abdichtung, Belag, Korrosionsschutz Mittel- und Außenkappen, Umbau Fahrbahnübergänge auf lärmgemilderte Konstruktionen, Instandsetzung Lärmschutzwände und Entwässerungsabläufe.   |
| A 1<br>Köln–Dortmund<br>Wermelskirchen–<br>Remscheid | Talbrücke<br>Einsiedelstein Via-<br>dukt       | 3,5                            | Erneuerung Fahrbahnplatte, Instandsetzung Mauerwerk (Natursteine)   |
| A 1 Saarbrücken–<br>Trier                            | Klingenthalbrücke                              | 5,7                            | Verstärkungsmaßnahmen des Überbaues, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, teilw. Lager, Betoninstandsetzung Überbauten und Unterbauten  |
| A 4<br>Köln–Olpe                                     | Wiehltalbrücke                                 | 21,5                           | Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.  |
| A 7<br>Fulda–Würzburg                                | Grenzwaldbrücke                                | 14,6                           | Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes. Instandsetzung der Unterbauten.   |
| A 40<br>Dortmund–Venlo                               | Rheinbrücke Duis-<br>burg–Neuenkamp            | 11,7                           | Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen, Korrosionsschutz, Pendellager, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.   |
| A 45<br>Dortmund–<br>Frankfurt                       | Talbrücke Rahmede                              | 4,5                            | Erneuerung des Brückenbelages, der Fahrbahnübergänge, der Kappen mit Rückhaltesystem, des Korrosionsschutzes der Hauptträger und Entwässerung.  |
|  | Talbrücke Sechshelden                          | 17,4                           | Verstärkung des Überbaus FR Frankfurt, Instandsetzung der Fahrbahntafel, Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen und Entwässerungseinrichtungen. Teilweise Erneuerung der Rückhaltesysteme und Geländer. Erneuerung der Fahrbahnübergänge FR Dortmund, Erneuerung der Lager im Bereich der WL. Instandsetzung der Unterbauten. |
| A 46<br>Düsseldorf–<br>Wuppertal                     | Rheinbrücke<br>Düsseldorf–Flehe                | 23,3                           | Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen. Korrosionsschutz der Strombrücke, Betoninstandsetzung Pylon, teilweise Belagserneuerung.   |
| A 61 Speyer  | Rheinbrücke                                    | 8,6                            | Korrosionsschutz Pylon, Tragseile und Geländer, Fahrbahnbelagserneuerung, und Abdichtung.   |
| A 61 Rheinbach–<br>Koblenz                           | Talbrücke Bengen                               | 6,5                            | Verstärkungsmaßnahmen des Überbaus, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, Betoninstandsetzung.   |
| A 81<br>Würzburg–Singen                              | Jagsttalbrücke<br>Widdern                      | 17,9                           | Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzvorrichtungen, Entwässerung, Korrosionsschutz, Lager, Instandsetzung Pfeiler.  |

| Bundesautobahn<br>Verkehrsweg | Bezeichnung der<br>Instandsetzungs-<br>maßnahme | Kosten<br>(rund<br>Mio. €) | Bemerkung  |
|-------------------------------|---|----------------------------|--|
|                               | Immensitzbrücke                                 | 14,8                       | Erneuerung der beiden Überbauten   |
|                               | Neckartalbrücke<br>Weitingen                    | 14,8                       | Geländer, Schutzeinrichtungen, umfassender Korrosionsschutz der gesamten Stahlkonstruktion.  |
|                               | Taubertalbrücke                                 | 14,8                       | Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Betoninstandsetzungen, Instandsetzung Lager und Unterbauten, Verstärkung und Koppelfugensanierung. |

Stand: 31.12.2012

#### C.4.3 Systematische Brückenertüchtigung

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

Das Alter der meisten Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, hierbei insbesondere der großen Talbrücken in den alten Bundesländern, beträgt rund 30–50 Jahre. Vor allem durch den überproportional gestiegenen Schwerverkehr und die häufig festzustellenden Überladungen von Lkw treten bei diesen Bauwerken zunehmend Abnutzungerscheinungen und Schäden auf, die dringend eine Grundinstandsetzung und Ertüchtigung der Bauwerke erfordern.

Vom BMVI veranlasste Verkehrsmessungen und wissenschaftliche Bauwerksuntersuchungen haben ergeben, dass vor allem bei älteren Großbrücken der Brückenklasse 60 und geringer, die zwischen 1960 und 1980 in den alten Bundesländern gebaut wurden, die bisher vorhandenen Tragfähigkeitsreserven allmählich aufgebraucht sind und diese den weiter steigenden Schwerverkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können. Diese Beanspruchungen führen u. a. zu einer vorzeitigen Materialermüdung und damit zu einer Verkürzung der Nutzungsdauer der Bauwerke.

Neben den dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Brücken wird es daher auch zunehmend notwendig, Brücken zu verstärken bzw. teilweise oder komplett zu erneuern.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund aktueller Prognosen des Verkehrs sieht das BMVI das Erfordernis, ältere Brücken der Bundesfernstraßen zukunftsfähig zu ertüchtigen. Das BMVI hat hierzu gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder die „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ entwickelt, in der das bundeseinheitliche Vorgehen, die objektbezogenen Nachrechnungen und die systematische Brückenertüchtigungsplanung festgelegt werden.

Die Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand lässt sich in drei Arbeitsschritte unterteilen:

- Festlegungen für ein bundeseinheitliches Vorgehen,
- Objektbezogene Nachrechnungen,
- Erhaltungsplanung mit systematischer 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 2011, steht ein technisches Regelwerk zur Verfügung, das eine bundeseinheitliche Vorgehensweise bei der Analyse der Tragfähigkeit der Straßenbrücken im Bestand sicherstellt.

Die Nachrechnungsrichtlinie wurde von Bund/Länder-Arbeitsgruppen unter Beteiligung der BAST sowie namhafter Wissenschaftler und Ingenieure der Praxis für die Bereiche Beton- /Spannbetonbrücken, Stahlbrücken sowie Verbundbrücken erarbeitet.

Der Nachrechnungsrichtlinie sind die aktuellen Berechnungs- und Bemessungsverfahren des europäischen Konzepts der Eurocodes (in Deutschland seit 2003 mit den DIN-Fachberichten 101 bis 104 für den Neubau von Brückenbauwerken umgesetzt) zugrunde gelegt.

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 genannten Bauwerken um eine relativ große Anzahl handelt, ist zunächst eine Dringlichkeitsreihung aufgestellt worden. Hierzu wurde in den Jahren 2008 und 2009 durch die BAST eine bundesweite Erhebung der Bestands- und Zustandsdaten durchgeführt, die nach einem mit den Straßenbauverwaltungen der Länder abgestimmten Kriterienkatalog ausgewertet wurde.

Die Reihung der BAST ergab eine Teilmenge von rund 2.200 Brücken-Teilbauwerken mit höchster Überprüfungspriorität. Davon befinden sich rund 1.300 Teilbauwerke im Bundesautobahnnetz und rund 900 Teilbauwerke im Bereich der Bundesstraßen. Dies entspricht einem Anteil von 5% der Brücken-Teilbauwerke. Aufgrund des hohen Anteils an Großbrücken stellt dies allerdings rund 25% der Gesamtbrückenfläche dar. Der überwiegende Teil dieser Bauwerke sind Spannbetonbrücken. Darüber hinaus wurden nach bauartspezifischen Auswahlkriterien zusätzlich etwa 300 Stahl- und Stahlverbundbrücken identifiziert, die ebenfalls prioritär zu überprüfen sind. Die meisten dieser Straßenbrücken befinden sich in den großen Flächenländern Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.

In welcher Reihenfolge die Bauwerke untersucht und nachgerechnet werden, liegt in der Verantwortung der

zuständigen Straßenbauverwaltungen, da es neben dem Kriterienkatalog weitere Gesichtspunkte gibt, die die Reihung beeinflussen können. Hierzu gehören z. B. die Verkehrsbedeutung und -belastung der Strecke, die Zusammenfassung mit Streckenbaumaßnahmen, die Bildung von Korridoren für den Schwerlastverkehr, aber auch die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen.

Nach der Bewertung der Tragfähigkeit, der Gebrauchstauglichkeit und der Dauerhaftigkeit sowie des Zustands der Bauwerke ist für jedes Bauwerk zu entscheiden, ob es weiterhin den Verkehrsanforderungen mit dem geforderten Sicherheitsniveau genügt oder Verstärkungen bzw. Erneuerungen notwendig sind. Dies ist für alle Verantwortlichen eine schwierige und neue Aufgabe und für alle Entscheidungsträger eine besondere Herausforderung, auch in finanzieller und personeller Hinsicht.

Angesichts der aktuellen Prognosen zur weiteren Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, sind die durch die Initiative des BMVI eingeleiteten Schritte zur Ertüchtigung älterer Brücken folgerichtig und notwendig.

#### **C.4.4 Sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln**

internationalen Vergleich bereits heute ein hohes Sicherheitsniveau. Dennoch wurden nach den schweren Brandunfällen in einigen Alpentunneln nochmals alle Sicherheitsanforderungen überprüft. Zusammen mit nationalen und internationalen Experten wurden weitere Verbesserungen insbesondere zur Selbstrettung der Tunnelnutzer im Brandfall erarbeitet. Die neuen Sicherheitsmaßnahmen, die in den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 2006“ enthalten sind, berücksichtigen in vollem Umfang die inzwischen verabschiedeten europäischen Tunnelrichtlinien und gehen in vielen Punkten noch über die dort genannten Mindestanforderungen hinaus.

Mit einem umfassenden Nachrüstungsprogramm werden zurzeit die bestehenden Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen an die neuen Regelungen angepasst, um allen Verkehrsteilnehmern eine optimale Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Das 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 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen (einschließlich der Kraftfahrzeuge, Geräte und Nebenanlagen) wurden im Berichtsjahr insgesamt 1.166,0 Mio. Euro ausgegeben, davon für:

- Bundesautobahnen: 691,1 Mio. €,
- Bundesstraßen: 474,9 Mio. €.

Darin enthalten sind die Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von insgesamt 237,2 Mio. Euro, davon für:

- Bundesautobahnen: 164,1 Mio. €,
- Bundesstraßen: 73,1 Mio. €.

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

- Winterdienst 7.400 €/km,
- Grünpflege 7.900 €/km,
- Reinigung 5.200 €/km,
- Streckenwartung/Schadensbehebung 6.700 €/km,
- Instandhaltung der Ausstattung 3.600 €/km,
- Sofortmaßnahmen 1.800 €/km,
- Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz 4.500 €/km.

### C.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2012 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen rund 18 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an den Bundesfernstraßen die digitalen Datenübertragungssysteme für verkehrs- und betriebliche Zwecke kontinuierlich ausgebaut. Ebenso wurden zahlreiche BAB-

Notrufsäulen selber, als auch die zur Vermittlung von Notrufen notwendige Übertragungstechnik sukzessive auf einen technisch aktuellen Stand gebracht.

### C.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 12.845 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist keine neue Autobahnmeisterei in Betrieb gegangen.

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

- A 5 Karlsruhe-Heidelberg: AM Walldorf (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung, *Fertigstellung vsl. 2013*),
- A 656 Mannheim-Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung, *Fertigstellung vsl. 2013*).

Die Standorte der im Bau befindlichen AM sind den Kartenausschnitten der Karte „Bauleistungen auf den Bundesautobahnen“ in Kapitel C.3.11.17 zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 230.517 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen des überörtlichen Verkehrs 222 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist keine bundeseigene Straßenmeisterei in Betrieb gegangen.

Es befand sich Ende des Berichtsjahres keine bundeseigene Straßenmeisterei im Bau.

## C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

### C.6.1 Rastanlagen

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

#### BEWIRTSCHAFTETE RASTANLAGEN

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

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

- A 1 Hamburg –Lübeck: TK Buddikate West (Ersatzneubau),
- A 3 Seligenstädter Dreieck–Würzburg: TRM Spessart Süd (Ersatzneubau),
- A 8 Karlsruhe–Stuttgart TR Sindelfinger Wald Süd (Umbau),
- A 9 Nürnberg–Bayreuth : TR Nürnberg–Feucht Ost (Ersatzneubau),
- A 61 Koblenz–Ludwigshafen : TR Wonnegau West (Umbau).

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

- A 5 Karlsruhe–Weil am Rhein TRM Baden-Baden (Ersatzneubau),
- A 9 Nürnberg–München: TR Köschinger Forst Ost (Ersatzneubau),
- A 20, Lübeck–Rostock, TR Schönberger Land (Neubau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31.12.2012 die in Tabelle 29 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der im Jahr 2012 fertig gestellten und im Bau/Umbau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2011“ dargestellt.

#### UNBEWIRTSCHAFTETE RASTANLAGEN

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1.530 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen werden unbewirtschaftete Rastanlagen, soweit diese dauerhaft Bestand haben, standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen müssen entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür können sie nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15–20 km hin nachgerüstet werden.

**Tabelle 29 Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)**  
Stand: 31.12.2012

| Kurzbezeichnung Anlagentyp |   | Anzahl der Standorte | Anzahl der Nebenbetriebe |     |    |
|----------------------------|---|----------------------|--------------------------|-----|----|
|                            |   |                      | T                        | R   | M  |
| 1                          | 2   | 3                    | 4                        | 5   | 6  |
| T                          | Rastanlage mit Tankstelle                       | 32                   | 32                       | 0   | 0  |
| TR                         | Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte        | 301                  | 301                      | 301 | 0  |
| TRM                        | Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel | 49                   | 49                       | 49  | 50 |

| Kurzbezeichnung Anlagentyp |                                     | Anzahl der Standorte | Anzahl der Nebenbetriebe |            |           |
|----------------------------|-------------------------------------|----------------------|--------------------------|------------|-----------|
| 1                          | 2                                   | 3                    | T                        | R          | M         |
| R                          | Rastanlage mit Raststätte           | 47                   | 0                        | 47         | 0         |
| RM                         | Rastanlage mit Raststätte und Motel | 2                    | 0                        | 2          | 2         |
| <b>Summe</b>               |                                     | <b>431</b>           | <b>382</b>               | <b>399</b> | <b>45</b> |

### C.6.2 Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen

Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände bereitstehen, ist die Situation in den Abend- und Nachtstunden auf vielen Rastanlagen, aber auch auf Autohöfen und in anliegenden Gewerbegebieten entlang der Bundesautobahnen geprägt von der Überlastung durch parkende Lkw. Vor allem an den Hauptachsen kommt es dann trotz der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag.

Ziel der Bundesregierung ist es, das Lkw-Parkstanddefizit schnellstmöglich zu beseitigen. Die Realisierung von mehr Lkw-Parkflächen entlang der Bundesautobahnen ist eine besonders wichtige Maßnahme im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Der Bedarf soll dabei in erster Priorität durch die Rastanlagen der Bundesautobahnen gedeckt werden. Dazu wurden Planung und Bau der laufenden Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen beschleunigt.

Im Ergebnis sind seit dem Beginn verstärkter Anstrengungen im Jahr 2008 auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen bis Ende 2012 rund 10.000 neue Lkw-Parkstände entstanden. Derzeit sind bundesweit weitere rund 2.000 Parkstände in Bau und weitere 15.000 in Planung.

Der Bund hat in den letzten Jahren die Haushaltsmittel für den Bau von Rastanlagen erheblich aufgestockt. Diese Mittel werden vordringlich auf den Strecken mit dem höchsten Lkw-Parkstanddefizit investiert. Von 2008 bis 2012 waren es über 500 Mio. Euro, für 2013 stehen 130 Mio. Euro zur Verfügung.

Grundsätzlich ist der Lkw-Parkbedarf vorrangig durch konventionelle Baumaßnahmen auf den Rastanlagen der Autobahnen zu decken. Da in bestimmten Regionen der

Bedarf aber nicht oder nicht rechtzeitig durch den konventionellen Neu- oder Ausbau von Rastanlagen gedeckt

werden kann, sind neben den bereits ergriffenen Maßnahmen auch neue Wege einzuschlagen. Damit soll der Bedarf – vergleichbar mit einer „Überlauffunktion“ – ergänzend auf geeigneten Flächen neben den Autobahnen gedeckt werden können. Also auf Flächen, die in der Nähe der Autobahn liegen und für die Lkw-Fahrer schnell erreichbar sind, wenn sie die Autobahn über eine Anschlussstelle verlassen.

Diese Flächensuche soll – ebenso wie die spätere Realisierung der zusätzlichen Lkw-Parkstände neben den Autobahnen – einem Dritten, beispielsweise einem privaten Investor, übertragen werden. Dieser soll nach Ausschreibung vertraglich verpflichtet werden, für eine bestimmte Zeitdauer zusätzliche Lkw-Parkstände in der Bedarfsregion entlang eines konkreten Autobahn-Streckenabschnitts zu schaffen. Die Straßenbauverwaltung beschränkt sich auf die Vorgabe von Quantität, Qualität sowie Lage der Parkflächen.

Weiteres Ziel des BMVI ist es, mithilfe von Parkraumbewirtschaftung die zur Verfügung stehenden Parkflächen effektiver zu nutzen. Hier sind neue innovative Wege notwendig, denn die Parkmöglichkeiten für die vorgeschriebene Pause der Lkw-Fahrer wollen gefunden werden. Der Bund hat daher Pilotvorhaben zur Anzeige freier Lkw-Parkstände auf den Bundesautobahnen für einzelne oder mehrere aufeinander folgende Rastanlagen initiiert. Mit solchen Systemen werden die freien Lkw-Parkstände der Rastanlagen erfasst. Es zeigte sich, dass weitere Erkenntnisse zu Kriterienkatalogen und Abnahmebewertungsverfahren zur funktionalen Beschreibung der Lkw-Parkleitsysteme notwendig sind. Dazu soll es zwei Musterstrecken geben.

Die Daten der Lkw-Parkleitsysteme sollen künftig für die Navigationsgeräte und Smartphones zur Verfügung stehen. So kommen die Informationen in die Fahrerkabine und die Routen lassen sich besser planen.

## C.7 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau werden längerfristige vertragliche Kooperationen (Laufzeit von regelmäßig 30 Jahren) zwischen der Straßenbauverwaltung und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwartet das BMVI eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Effizienzgewinne in wirtschaftlicher Hinsicht, in den Bereichen Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung. Darüber hinaus kann durch diese Form der Einbindung Privater das Anlagevermögen Infrastruktur zielgerichtet weiterentwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen von Betreibermodellen Anwendung, um wesentliche Aufgaben (Bau, Betrieb, Erhaltung, in Teilen auch die Finanzierung) an Private zur Ausführung zu übertragen (d. h. es findet keine materielle Privatisierung statt).

Die Bundesregierung spricht sich in ihrem Koalitionsvertrag zur 17. Legislaturperiode sowie in ihrem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, dessen Ziel auch die Erhöhung der Effizienz und bestmögliche Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten des gesamten Verkehrsnetzes ist, u. a. für die forcierte Umsetzung von ÖPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau und Autobahnerhaltungsmaßnahmen aus.

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 ( $\geq 12$  t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich:

- Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.
- Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im Konzessionsabschnitt oder Teile davon werden für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen. Zusätzlich kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird ebenso im Wettbewerb ermittelt, wie etwaige Abzugsbeträge (= negative Anschubfinanzierung).

Die ersten beiden, 2007 vergebenen Pilotprojekte A 8 Augsburg–München und A 4 Landesgrenze HE/TH–Gotha (sog. Umfahrung Hörselberge) sind Ende 2010, noch vor dem jeweils vertraglich vereinbarten Termin, fertig gestellt und unter Verkehr genommen worden.

Ein weiteres in 2008 vergebenes Pilotprojekt, die A 1 Bremen – Hamburg, ist Ende 2012 ebenfalls vor dem vertraglich vereinbarten Termin fertiggestellt und unter Verkehr genommen worden. Mit der A 5 Malsch–Offenburg wurde 2009 das letzte der vier Pilotprojekte an einen privaten Konzessionär vergeben. Dieser Bauabschnitt wird vsl. 2014 für den Verkehr freigegeben.

Durch ein Vertragsmanagement, das im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung überwiegend von den Ländern durchgeführt wird, werden alle Projekte mit Blick auf die Erfüllung der Pflichten und Wahrung der Rechte geprüft und begleitet. Es beinhaltet folgende Aufgaben:

- Steuerung der Vertragsdurchführung  
Dabei wird die vom Auftragnehmer zu erbringende Leistung in der Straßenbauverwaltung des Landes überwacht (Leistungs-Controlling) sowie die entsprechende Gegenleistung ermittelt.
- Vertragsbegleitung (Monitoring) und Beschaffungsoptimierung.  
Ziel ist die kontinuierliche Verfolgung der Entwicklung

der Wirtschaftlichkeit und Vertragsausführung der gewählten Beschaffungsform (ÖPP-Variante) durch das BMVI, um Erkenntnisse aus der ÖPP-Beschaffungsvariante für Folgeprojekte (ÖPP-Umsetzung und konventionelle Umsetzung) zu nutzen. Dadurch werden z.B. in den Bereichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Vergabeverfahren zunehmend standardisierte Verfahren eingesetzt (siehe „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ (Download) über [www.BMVI.de/Publikationen](http://www.BMVI.de/Publikationen)).

## DIE 2. STAFFEL ÖPP-PROJEKTE

Aufgrund der positiven Erfahrungen, die Bund und Länder bei den vier A-Modell-Pilotprojekten gemacht haben, wurden neun weitere potenzielle ÖPP-Projekte für eine 2. Staffel ausgewählt und am Markt platziert.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen werden die praktischen Erkenntnisse aus der 1. Staffel berücksichtigt. So wird beispielsweise der Vergütungsmechanismus vereinfacht.

So handelt es sich bei der A 8 Ulm–Augsburg, dem ersten Projekt der 2. Staffel, um ein sog. Einheitsmautmodell. Hier bekommt der Private pro Fahrzeugkilometer eine fixe einheitliche Maut, unabhängig von Faktoren wie Schadstoffklasse und Achszahl. Er muss daher nur kalkulieren, wie viele, nicht aber welche Lkw die Konzessionsstrecke nutzen. Der Vertrag für dieses Einheitsmautmodell wurde im April 2011 abgeschlossen. Dieser Bauabschnitt wird voraussichtlich 2015 für den Verkehr freigegeben.

Im Oktober 2011 folgte dann der Vertragsschluss für das sog. Verfügbarkeitsmodell A 9 Anschlussstelle Lederhose bis Landesgrenze Thüringen/Bayern. Die Vergütung erfolgt bei diesem Projekt nach der Verfügbarkeit der Strecke. Bei diesem Bauabschnitt soll bereits 2014 die Freigabe für den Verkehr erfolgen.

Für ein weiteres Verfügbarkeitsmodell auf der A 7 zwischen dem AD Bordesholm bis zum AD Hamburg Nord-West läuft seit Dezember 2011 das Vergabeverfahren. Für das Projekt an der A 94 zwischen Forstinning–Marktll begann im August 2013 das Vergabeverfahren.

Die weiteren fünf ÖPP-Projekte der 2. Staffel befinden sich in unterschiedlichen Vorbereitungsstadien, die Pro-

jektzuschnitte werden teilweise noch im Rahmen der Projektvorbereitung konkretisiert.

## DENKBARE WEITERE ÖPP-PROJEKTE AUSSERHALB DER 2. STAFFEL

Die erste Stufe der Untersuchung auf denkbare weitere ÖPP-Projekte ist eine sog. Eignungsabschätzung. Diese soll ergebnisoffen die Eignung als ÖPP-Projekt unter Berücksichtigung verschiedener Randbedingungen abschätzen. Erst nach Prüfung der endgültigen Eignungsabschätzung und nach Abstimmung mit den betroffenen Ländern wird der Bund über den Fortgang der Studie und ihre geeignete Kommunikation und vor allem über die weiteren Schritte zur Realisierung des jeweiligen Projektes entscheiden.

Der Bund untersucht z. B. die ÖPP-Eignung von folgenden Projekten:

- Alaufstieg im Zuge der BAB A 8  
Erste Ergebnisse liegen im Entwurf vor, ein endgültiges Dokument der 1. Stufe der Untersuchung wird nach Abstimmung mit dem Land und innerhalb des BMVI erstellt werden können (vgl. 1. Quartal 2013)
- 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 die Planungen zusammen mit den Zulaufstrecken vollenden und Baurecht schaffen.

## DAS F-MODELL

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) aus dem Jahr 1994 (i.d.F. der Änderung vom 06.01.2006) bildet die Rechtsgrundlage für das sog. F-Modell. Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung einem Privaten zur Ausübung übertragen. Zur Refinanzierung erhält er das Recht, von allen Nutzern (auch Pkw) Mautgebühren zu erheben. Der Anwendungsbereich des Gesetzes ist beschränkt auf

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

- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

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

Bisher sind zwei F-Modell-Konzessionen vergeben worden: Eine für die Warnowquerung in Rostock und eine für die Travequerung in Lübeck. Beide Projekte in kommunaler Baulast sind bereits unter Verkehr.

Als bundesweit erstes Projekt in der Baulast des Bundes, das zurzeit unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht als F-Modell vorbereitet wird, ist die Weserquerung in Bremen im Zuge der A 281 vorgesehen. In Abhängigkeit von den Planungen und der Realisierung aller Bauabschnitte der A 281 wird abschließend über die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Realisierung der Weserquerung als F-Modell zu entscheiden sein (siehe auch unter Abschnitt „Denkbare weitere ÖPP-Projekte außerhalb der 2. Staffel“).

### **C.7.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau**

Mit dem Funktionsbauvertrag wird ein neuer Weg bei der Vergabe von Bauleistungen gegangen. Der Funktionsbauvertrag ist eine Weiterentwicklung der konventionellen Bauverträge, der an die „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen“ (VOB) angelehnt ist. Über die gesamte Vertragslaufzeit bis zu 30 Jahren fasst der Funktionsbauvertrag den Bau, den Ausbau oder die Grunderneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung am selben Streckenabschnitt zusammen. Der Auftragnehmer ist damit auch für die Erhaltung seines Bauwerks verantwortlich. Ziel ist es, die Qualität des Bauwerks Straße über die gesamte Nutzungsdauer zu verbessern und dadurch weniger Eingriffe in den Verkehr zu erreichen. Zudem sind nach Abschluss der Baumaßnahme die Erhaltungsmaßnahmen und damit die Gebrauchstauglichkeit für den Straßennutzer langfristig abgesichert. Die Finanzierung des Funktions-

bauvertrages erfolgt aus dem Straßenbauhaushalt konventionell ohne zusätzliche private Mittel.

Beim Funktionsbauvertrag werden anstatt der üblichen Angaben zu bautechnischen Größen (z. B. geforderte Baustoffe, Bindemittelart und -menge) über die gesamte Laufzeit die vertragsmäßigen Gebrauchseigenschaften der Straße über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand wie zum Beispiel Ebenheit und Griffbarkeit definiert. Dies ermöglicht dem Auftragnehmer die Nutzung seines Innovationspotenzials.

Der Funktionsbauvertrag wird in Pilotprojekten erprobt und schrittweise weiterentwickelt. Die ersten Funktionsbauverträge haben sich auf den gebundenen Straßenoberbau beschränkt, die übrigen Leistungen sind konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben worden. Neuere Funktionsbauverträge umfassen die Leistungen für den Straßenoberbau, den Erdbau und die Entwässerungsanlagen.

Acht Pilotprojekte an Bundesfernstraßen sind bisher realisiert:

- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Rheinland-Pfalz; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Kruft;
- A 81, Würzburg–Singen, Baden-Württemberg; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Oberndorf und AS Rottweil;
- A 93, Dreieck Inntal–Kiefersfelden, Bayern; 11 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Brannenburg und AS Kiefersfelden;
- A 31, Emden–Bottrop, Nordrhein-Westfalen; 11 km zwischen AS Gescher/Coesfeld und AS Reken;
- B 3a, Friedberg, Hessen; 6 km Ortsumgehung;
- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Nordrhein-Westfalen; 8,7 km zwischen dem Rastplatz „Blauer Stein“ und AS Miel;
- A 6, Saarbrücken–Waidhausen, Rheinland-Pfalz; 8,2 km grundhafte Erneuerung zwischen AK Landstuhl–Landesgrenze Rheinlandpfalz/Saarland;
- A 6 „Saarbrücken–Waidhausen“: Bayern, 5,6 km 6-streifiger Ausbau zwischen AS Roth und AK Nürnberg-Süd.

Im Rahmen von weiteren Pilotmaßnahmen erprobt das BMVI zwecks weiterer Erkenntnisgewinns die funktiona-

len Anforderungen an den Straßenoberbau, den Erdbau und die Entwässerung. Des Weiteren ist die Ausweitung des Funktionsbauvertrag auf die Bereiche der Straßenausstattung (z. B. Markierungen auf Straßen) und der Ingenieurbauwerke (z. B. Tunnel- und Brückenbauwerke) in Vorbereitung.

## C.8 Straßenverkehrstelematik

Straßenverkehrstelematik ist seit Jahren ein fester Bestandteil von Verkehrskonzepten in Deutschland. Die Entwicklung des Straßenverkehrsaufkommens stellt die Verkehrspolitik bei der Erhaltung von sicherer, nachhaltiger und bezahlbarer Mobilität vor große Herausforderungen. Der Aus- und Neubau von Verkehrswegen stößt dabei an seine Grenzen. Durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen lässt sich die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter nutzen und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus können durch verschiedene Arten der Verkehrsbeeinflussung situationsangepasst positive Verkehrssteuerungseffekte erzielt werden. Die wichtigsten Anlagentypen sind

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

Aufgrund der weiterhin zu erwartenden Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen. In Zusammenarbeit mit den Ländern wurde der weitere Bedarf an Verkehrsbeeinflussungseinrichtungen im Zuge von Bundesfernstraßen ermittelt und der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ erarbeitet, der im Jahr 2010 veröffentlicht wurde. Hierin sind insgesamt 140

konkrete Maßnahmen festgeschrieben, die bis 2015 umgesetzt werden sollen. Hierfür stehen den Straßenbauverwaltungen der Länder in den nächsten Jahren Bundesmittel in Höhe von jährlich 50 Mio. Euro zur Verfügung. Mithilfe des Projektplans wurden bereits zahlreiche Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsysteme gemeinsam mit den Ländern umgesetzt. Dadurch konnte u.a die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf auf den Bundesautobahnen erfolgreich optimiert werden. Mit vorausschauenden Informationen zu Staus, freien Parkplätzen und den Verkehrsfluss beeinflussenden Maßnahmen (z.B. Höchstgeschwindigkeiten) können Kapazitätsreserven im Straßennetz effektiver genutzt und die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahnen erhöht werden.

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

Auch eine weitergehende Nutzung vorhandener Daten gewinnt an Bedeutung. Der Bund hat darauf reagiert und hat in einer Pilotanwendung den Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) realisiert. Mit der Schaffung des MDM wird erstmals ein zentrales Portal mit den gesammelten Informationen über verfügbare Online-Verkehrsdaten bereitgestellt. Die technische Realisierung und der Testbetrieb des „virtuellen Mobilitätsdatenmarktplatzes“ sind abgeschlossen und der MDM wurde am 14.11.2012 für die allgemeine Benutzung freigegeben. Durch den vereinfachten Datenaustausch mit Dritten werden eine Verbesserung der Informationen über die Verkehrsnetze sowie neue Möglichkeiten im Bereich des Verkehrsmanagements geschaffen.

Neue Technologien und veränderte Informationswege erfordern eine konzeptionelle Weiterentwicklung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS). IVS führen zunehmend auch zu einer Vernetzung von Straße und Fahrzeug. Das BMVI unterstützt diese so genannten Kooperativen Systeme und hat die Einführung einer Erstanwendung beschlossen. Ab 2015 soll die straßenseitige Infrastruktur



auf dem Korridor Rotterdam–Frankfurt a.M.–Wien aufgebaut werden. Dies geschieht in enger Kooperation mit den EU-Mitgliedstaaten Niederlande und Österreich, die dazu ein Memorandum of Understanding mit Deutschland unterzeichnet haben, sowie der Industrie. Zunächst sind die Anwendungen „Baustellenwarner“, bei dem Informationen zu Baustellen auf dem Autobahnnetz – insbesondere zu Tagesbaustellen – unmittelbar an den Verkehrsteilnehmer im Fahrzeug weitergegeben werden, und „Verkehrslageerfassung“, bei der Informationen über die aktuelle Verkehrslage vom Fahrzeug übertragen werden, vorgesehen. Unmittelbar nach Errichtung auf dem Korridor werden diese Anwendungen auch auf Autobahnen im übrigen Deutschland eingeführt.

Im Berichtsjahr wurden ca. 43 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt in Anlagen der Straßenverkehrstelematik auf Bundesautobahnen investiert. Ergänzend zu den durch den Bund zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln hat die EU-Kommission im Rahmen des Vorhabens „EasyWay II“ (Laufzeit 2010–2012) zur Förderung der europaweiten Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) Deutschland Zuschüsse i.H.v. rd. 20 Mio. Euro gewährt.

## C.9 Umweltschutz

### C.9.1 Lärmschutz, Lärmsanierung/Lärmvorsorge

bestehenden Bundesfernstraßen verbessert. Der Bund führt auf freiwilliger Basis für die in seiner Baulast stehenden Bundesfernstraßen Lärmsanierungsmaßnahmen durch. Grundlage hierfür sind entsprechende haushaltsrechtliche Regelungen; Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen werden durchgeführt, wenn bestimmte, im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) festgelegte Auslösewerte überschritten werden. Mit Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2010 sind diese Auslösewerte um 3 Dezibel gesenkt worden. Die Absenkung bedeutet, dass bereits bei geringerer Lärmbelastung als vorher etwas zum Schutz der vom Lärm Betroffenen getan werden kann. Eine Absenkung um 3 Dezibel entspricht akustisch einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Im Jahr 2012 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 187

Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 36 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rund 223 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 5,1 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 24 km Lärmschutzwälle und rund 49 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 10.400 m<sup>2</sup> Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

|                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| – Lärmschutzwälle und Steilwälle: | 1.239 km,                |
| – Lärmschutzwände:                | 2.301 km,                |
| – Fläche der Lärmschutzfenster:   | 931.600 m <sup>2</sup> . |

Weitere Angaben über die Kosten und Längen der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene Broschüre zur „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012“.

### 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 sowie Landschaftspflege mit umweltbezogenen Maßnahmen bei Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen um. Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore werden u. a. durch optimierte Trassenführungen außerhalb von Schutzgebieten vermieden.

Zur Minimierung unvermeidbarer straßenbaubedingter Zerschneidungswirkungen und zur Gewährleistung der vorhandenen Lebensraumverbundsysteme tragen auch (hinsichtlich der Spannweiten) ausreichend bemessene Talbrücken und artgerecht gestaltete Tierquerungshilfen mit entsprechenden Leit- und Sperreinrichtungen bei. Leitpflanzungen und Überflughilfen mindern ebenfalls die Kollisionsgefahr für Wildtiere im Straßenbereich und tragen somit auch zur Verkehrssicherheit für Autofahrer bei. Gezielte Schutzmaßnahmen bei einer umweltschonenden Bauausführung gewährleisten die Erhaltung wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume.

Mit dem Bundesprogramm Wiedervernetzung verpflichtet sich die Bundesregierung, neben der Vermeidung neuer Zerschneidungswirkungen durch Straßen zudem als freiwillige Leistung des Straßenbaus Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen auch an bestehenden Straßen durchzuführen.

Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer werden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden strukturarme Kulturlandschaften durch die Entwicklung von vielfältigen, artenreichen Offenlandbiotopen und natürlichen Waldlebensräumen durch natürliche Begrünung und extensive Pflegemaßnahmen ökologisch aufgewertet und dabei neue Lebensraumverbundsysteme entwickelt. Vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer werden renaturiert, angrenzende Uferrandzonen zur Unterstützung des Auenverbundes aus einer intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und Ufergehölzsäume, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen neu angelegt.

Zu den Straßenbauleistungen 2012 gehörten ebenfalls Aufwendungen für eine landschaftsgerechte Einbindung der Straße in die Landschaft.

Darüber hinaus sind in den Leistungen auch die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege zur Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

## C.10 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr

höhengleich, sondern höhenfrei als Über- oder Unterführungen herzustellen. Konsequenterweise enthält das EKrG die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Über- oder Unterführungen oder sonstige technische Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Bei der Beseitigung bzw. Änderung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen werden – soweit eine Eisenbahn des Bundes gekreuzt wird – gemäß §§ 3, 13 EKrG zwei Drittel der kreuzungsbedingten Kosten mit Bundesmitteln finanziert. Für das auf den Bund als Straßenbaulastträger entfallende Drittel wurden im Jahr 2012 rund 17 Mio. Euro aufgewendet (zum sogenannten Bundesdrittel siehe auch B 7.4 „Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz“). 2011 waren im Netz der DB AG 18.699 Bahnübergänge vorhanden, wobei 744 auf Bundesstraßen entfielen. Die Anzahl der Bahnübergänge nimmt damit kontinuierlich ab (Stand 2005: insgesamt 22.205, davon 885 im Zuge von Bundesstraßen).

## C.11 Bauleistungen nach Bundesländern

In den folgenden Kapiteln C.11.1 bis C.11.16 wird für die Bundesländer jeweils eine herausragende Maßnahme des Berichtsjahres dargestellt. Die Maßnahmen insgesamt des jeweiligen Bundeslandes, die im Berichtsjahr 2012 für den Verkehr freigegeben wurden bzw. sich bis Ende des Berichtsjahres im Bau befanden, können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Die hier angegebenen Gesamtkosten unterscheiden sich ggf. von jenen im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Dies hat seine Ursache darin, dass die Kostenstände im vorliegenden Bericht und im IRP nicht auf denselben Zeitpunkt bezogen sind. Den aktuellen Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplans stellt die anschließende Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2012“ in Kapitel C.11.17 dar.

### C.11.1 Baden-Württemberg

Der Abschnitt der BAB A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen (52a) gehört mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 128.000 Fahrzeugen (Straßenverkehrszählung 2010) zu den am stärksten belasteten Autobahnabschnitten in Baden-Württemberg. Deshalb verdient die von März bis Ende Oktober 2012 durchgeführte und rund 15 Mio. Euro teure Grunderneuerung Oberaichen eine besondere Beachtung. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden die bestehenden 6 Fahrstreifen einschließlich der Seitenstreifen in diesem Abschnitt auf einer Länge von circa 5,8 Kilometer erneuert und so für die geplante temporäre Seitenstreifenfreigabe vorbereitet. Nachdem die Sanierung im sogenannten Tiefausbau bis zur bestehenden Schottertragschicht erfolgte und die bestehende Betonfahrbahn durch eine Asphaltbauweise ersetzt wurde, war es auch möglich, die Gradienten bei Bedarf anzupassen. Neben den Arbeiten am gebundenen Oberbau wurden im Zuge der Sanierungsmaßnahme die Entwässerungseinrichtungen im Mittelstreifen (einschließlich Kanal) auf einer Länge

von 2,5 Kilometern erneuert und die passive Schutzzeile aus Stahl im Mittelstreifen durch hinterfüllte Betonschutzwandfertigteile ersetzt. Hinzu kommen noch die Sanierung von insgesamt sieben im Baustellenbereich liegende Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerke sowie der Bau von 7 Nothaltebuchten entlang des Seitenstreifens, welche für die spätere temporäre Seitenstreifenutzung erforderlich sind.

Bedingt durch die sehr hohe Verkehrsbelastung mussten während der Bauzeit alle sechs vorhandenen Fahrstreifen (4+2 Verkehrsführung) beibehalten werden. Dies war nur mithilfe von vier Hauptbauphasen und zusätzlichen Unterbauphasen für die Auf- und Abfahrtsmöglichkeiten von den Nebenfahrbahnen am Autobahnkreuz Stuttgart und an der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen zu leisten. Obwohl die Arbeiten schon in Baubetriebsform 2 ausgeschrieben wurden, war es aufgrund günstiger Randbedingungen möglich, bereits vor dem ursprünglich vorgesehenen Fertigstellungstermin abzuschließen

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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)                       | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge              | Für den Verkehr<br>freigegeben                 |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                       |                                      |                    | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012<br>(km) | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                     | 3                                    | 4                  | 5  | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 98; Weil–Schaffhausen (CH)</b>  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| Murg–Hauenstein (1. Fb)  | 02KB                                  | 112,3                                | 9,8                | 9,8  | 7,6              |                            |
| AD Hochrhein–Rheinfelden/Karsau  | 04KB                                  | 76,3                                 | 2,4                |  |                  | 2,4                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt                      |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| 1 VKE zweistreifig   |                                       | 124,0                                | 9,8                |  | 7,6              |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| 1 VKE vierstreifig   |                                       |                                      |                    |  |                  | 2,4                        |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>                        |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 5; Basel (BGr)–Bad Hersfeld</b>   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>ÖPP<sup>2)</sup>-Projekt: AS Offenburg–Malsch</b>                               | 46BB                                  | 985,0 <sup>3)</sup>                  | 59,7 <sup>4)</sup> |  |                  |                            |
| darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Offenburg–AS Appenweier   | 46BB                                  | —                                    | 8,2                |  |                  | 8,2                        |
| AS Appenweier–AS Achern  | 46BB                                  | —                                    | 15,5               |  |                  | 15,5                       |
| AS Achern–AS Bühl  | 46BB                                  | —                                    | 8,6                |  |                  | 8,6                        |
| AS Bühl–AS Baden-Baden   | 46BB                                  | —                                    | 9,4                |  |                  | 9,4                        |
| <b>A 6; Saarbrücken–Waidhaus</b>   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Heilbronn/Unteresesheim–AK Weinsberg<br>(einschl. Neckartalübergang Neckarsulm) | 46BB                                  | 155,8                                | 10,7               | 4,8  |                  |                            |
| – im Berichtsjahr keine Bauleistung –  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 8; Luxemburg–Salzburg</b>   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Karlsbad–w AS Pforzheim-W   | 46KB                                  | 131,1                                | 9,2                |  |                  | 9,2                        |
| Gruibingen–Mühlhausen  | 46KB                                  | 81,5                                 | 3,9                | 3,9  | 3,9              |                            |
| Hohenstadt–AS Ulm-W  | 46KB                                  | 200,2                                | 22,6               |  |                  | 22,6                       |
| <b>A 81; Stuttgart–Bad Dürkheim</b>  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Gärtringen–AS Böblingen/Hulb  | 46KB                                  | 43,7                                 | 6,9                |  |                  | 6,9                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt                      |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| 1 VKE sechsstreifig  |                                       | 81,5                                 | 3,9                |  | 3,9              |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| 7 VKE sechsstreifig  |                                       |                                      |                    |  |                  | 80,4                       |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>                            |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>B 27</b>  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| Nehren (L394)–Dußlingen (K6901) 3. BA  | 24KB                                  | 53,2                                 | 3,3                |  |                  | 3,3                        |
| <b>B 28</b>  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |
| Rottenburg–Tübingen  | 02KK                                  | 27,2                                 | 8,0                | 1,6  |                  |                            |
| – im Berichtsjahr keine Bauleistung –  |                                       |                                      |                    |  |                  |                            |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)     | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                              | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012<br><br>(km) |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                            | 7                          |
| <b>B 31</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| Breisach–AS Freiburg-M; 1. BA                                    | 02KK                                | 39,3                                 | 6,5   | 6,5                                    | 3,9                          |                            |
| <b>B 33</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| Konstanz (Landeplatz)–Allensbach-W, 1. BA                        | 04KK                                | 25,6                                 | 2,3   |  |                              | 2,3                        |
| <b>B 317</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| Weil a. R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2. BA                     | 02KK                                | 55,3                                 | 1,4   |  |                              | 1,4                        |
| <b>B 464</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| Sindelfingen–Renningen   | 02KK                                | 47,2                                 | 7,2   | 6,1                                    | 4,3                          | 1,1                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| – für den Verkehr freigegeben                                    |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| 1 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  | 3,9                          |                            |
| – vollständig fertig gestellt                                    |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| 1 VKE zweistreifig   |                                     | 39,3                                 | 6,5   |  |                              |                            |
| – im Bau   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| 2 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  |                              | 2,5                        |
| 2 VKE vierstreifig   |                                     |                                      |       |  |                              | 5,6                        |
| <b>Ortsumgehungen</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| <b>B 28</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Oberkirch und Lautenbach                                      | 02KK                                | 69,0                                 | 6,0   |  |                              | 6,0                        |
| OU Schopfloch  | 02KK                                | 10,5                                 | 3,1   | 3,1                                    | 3,1                          |                            |
| <b>B 29</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Schwäbisch Gmünd  | 02KK                                | 265,5                                | 4,1   | 0,8                                    |                              | 3,3                        |
| <b>B 32/B 311</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Herbertingen  | 02KK                                | 30,4                                 | 6,7   | 6,7                                    | 6,7                          |                            |
| <b>B 39</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Mühlhausen  | 02KK                                | 18,8                                 | 4,1   | 4,1                                    | 4,1                          |                            |
| <b>B 292</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Adelsheim   | 02KK                                | 29,4                                 | 3,6   |  |                              | 3,6                        |
| <b>B 294</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Elzach  | 02KK                                | 12,2                                 | 1,5   | 1,5                                    | 1,5                          |                            |
| <b>B 312</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)                             | 02KK                                | 108,5                                | 3,1   |  |                              | 3,1                        |
| <b>B 462</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Dunningen   | 02KK                                | 23,4                                 | 6,4   |  |                              | 6,4                        |
| <b>B 492</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Brenz   | 02KK                                | 6,9                                  | 2,7   | 2,7                                    | 2,7                          |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und<br>vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| 5 VKE zweistreifig   |                                     | 80,2                                 | 18,1  |  | 18,1                         |                            |
| – im Bau   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| 5 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  |                              | 22,4                       |

- 1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.
  - 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 304 bildet zusammen mit der B 299 und der B 306 für Südostoberbayern die Nord-Süd-Verbindung zwischen den Autobahnen A 94 und A 8. In diesem auch als Traun-Alz-Achse bezeichneten Raum leben über 100.000 Menschen und befinden sich rund 60.000 Arbeitsplätze. Die B 304/B 299 ist daher für die Region Südostoberbayern mit einer Gesamtlänge von rund 50 km die „Hauptschlagader“ für die Mobilität der Wohnbevölkerung und der Wirtschaft. Am 07.12.2012 ging die Ortsumgehung Traunstein unter Verkehr.

Die Umfahrung von Traunstein ist 4,5 km lang und hat eine Fahrbahnbreite von 7,50 m. Sie ist mit vier Anschlussstellen an das übrige Straßennetz angebunden. Im Norden von Traunstein stellt eine höhenfreie Anschlussstelle die nördliche Hauptzufahrt für Traunstein her. Weiter überquert die B 304 mit einer 385 m langen Brücke das Trauntal und führt über die 72 m lange Großhaufergrabenbrücke zur Kreisstraße TS 1. Es schließt sich der 725 m lange Ettendorfer Tunnel an. Er unterfährt den Höhenrücken von Ettendorf und die 2-gleisige Bahnstrecke München-Salzburg. Nach dem südlichen Tunnelportal stellt am Knoten Heilig Geist ein Kreisverkehr mit zwei Bypässen die Verbindung zur B 304 in Richtung Teisendorf/Freilassing bzw. zur B 306 in Richtung Traunstein/A 8 her.

Im Zuge der Ortsumgehung Traunstein liegen insgesamt acht Brücken. Die 385 m lange Trauntalbrücke als längste Brücke überspannt das Trauntal und kreuzt dabei eine Gemeindeverbindungsstraße, einen Wirtschaftsweg sowie die Traun mit einem Altwasserarm. Wegen der Topographie des Trauntals ergeben sich Höhen von bis zu 26 m über Talgrund. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Ästhetik, Dauerhaftigkeit, Festigkeit und Funktionsfähigkeit sowie die Wirtschaftlichkeit gelegt. Der 725 m lange Ettendorfer Tunnel war das schwierigste und teuerste Einzelbauwerk dieser Umgehung, da er in einem geolo-

gisch und bautechnisch sehr anspruchsvollen Endmoränenbereich aufzufahren war, in dem von feinkörnigen, sandigen Böden über lockere Kiesformationen bis hin zu einem rund 20 Tonnen schweren Felsbrocken alle Gesteinsarten vorkamen. Zwischen dem Südportal und der Hochkreuzstraße in Hallabruck wurde der Tunnel auf rund 130 m in bergmännischer Bauweise aufgefahren. Daran schließt sich bis zum Veitsgraben ein rund 220 m langer Bereich an, der in offener Bauweise errichtet wurde. Nach Unterquerung der Gartenstraße mit unmittelbar angrenzenden Wohnhäusern und Unterquerung der Bahnlinie wurde der rund 360 m lange Abschnitt bis zum nördlichen Tunnelportal wieder bergmännisch aufgefahren.

Der Landschaftsraum nördlich und nordöstlich von Traunstein wird hauptsächlich von artenarmen Wirtschaftswäldern mit Fichtenbestand geprägt. Besondere naturschutzfachliche Bedeutung besitzen das Trauntal, der Großhaufergraben und das Trenkmoos. Für die dauerhaften, aber auch für die temporären Eingriffe in die Traunau und den Großhaufergraben wurde auf einer ca. 3 ha großen landwirtschaftlichen Fläche flussabwärts bei Altenmarkt eine Auwaldaufforstung mit Oberbodenabtrag und Abflussrinnengestaltung vorgenommen. Ziel dieser mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Maßnahme war die Schaffung einer artenreichen Auenlandschaft, die periodisch von der Traun überschwemmt werden kann. Sie soll die Lebensraumqualität für Fledermausarten, Höhlenbrüter und totholzbewohnende Käferarten langfristig verbessern.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauprojekt beträgt 25,4 ha. Davon entfallen 6,3 ha auf Flächenversiegelung, 7,8 ha auf Böschungs- und Restflächen sowie 11,3 ha auf Ausgleichs- und Ersatzflächen. Diese Sekundärbiotope werden die Lebensraumqualitäten für bedrohte Tier- und Pflanzenarten wesentlich erhöhen. Zur optimalen Einbindung der Straße in das Orts- und Landschaftsbild wurden über 200 Großbäume und 18.000 Sträucher sowie für Laubwaldaufforstungen über 22.000 Forstgehölze gepflanzt.

Für den frei gegebenen rund 4,5 Kilometer langen Abschnitt hat der Bund als Straßenbaulastträger rund 73 Millionen Euro investiert. Mit weiteren 4 Millionen Euro

ist der Freistaat Bayern für die Verlegung einer Staatsstraße beteiligt.

**Tabelle 31 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)              | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge              | Für den Verkehr<br>freigegeben                 |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------|--|------------------|----------------------------|
|   |                                     |                                      |                    | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012<br>(km) | davon in<br>2012 |                            |
| 1   | 2                                   | 3                                    | 4                  | 5  | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 94; München–Neuhaus/Inn</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| Pastetten–Dorfen  | 04KB                                | 182,3                                | 17,5               |  |                  | 17,5                       |
| Malching–Tutting (Kirchham);<br>Kühstein–Malching                         | 24KK                                | 37,9                                 | 5,8                | 5,8<br>(1. FB)                                 |                  | 5,8 (1. FB)                |
| Heldenstein–Ampfing (B 12/ST 2091)  | 24KB                                | 70,3                                 | 4,3                | 4,3  | 4,3              |                            |
| <b>Insgesamt</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und<br>vollständig fertig gestellt          |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| 1 VKE vierstreifig  |                                     | 70,3                                 | 4,3                |  | 4,3              |                            |
| – im Bau  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| 2 VKE vierstreifig  |                                     |                                      |                    |  |                  | 23,3                       |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>               |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 3; Frankfurt–Nürnberg</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| AK Biebelried–AS Randersacker   | 46BB                                | 123,4                                | 10,7               | 10,7   | 4,4              |                            |
| ö AS Randersacker–w AS Heidingsfeld                                       | 46BB                                | 170,0                                | 0,5                |  |                  | 0,5                        |
| Haseltalbrücke  | 46BB                                | 50,0                                 | 3,2                | 3,2  | 3,2              |                            |
| <b>A 6; LGr BW/BY–BGr D/CZ</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Roth (B 2n)–AK Nürnberg-O (A 9) (o)<br>(BAI + BAII fertig; BAIII PLFB) | 46BB                                | 185,7                                | 11,9               | 8,2  | 8,2              |                            |
| <b>A 8; Stuttgart–München</b>   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>ÖPP<sup>2)</sup>-Projekt: AK Ulm/Elching–Augsburg-W</b>                | 46BB                                | 637,5 <sup>3)</sup>                  | 54,1 <sup>4)</sup> |  |                  |                            |
| darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:                                    |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| ö Leinheim–AS Zusmarshausen   | 46BB                                | —                                    | 21,6               |  |                  | 21,6                       |
| AS Zusmarshausen–AS Adelsried   | 46BB                                | —                                    | 9,0                |  |                  | 9,0                        |
| AS Adelsried–AS Augsburg-W  | 46BB                                | —                                    | 10,1               |  |                  | 10,1                       |
| <b>Insgesamt</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| 2 VKE sechsstreifig   |                                     | 173,4                                | 13,9               |  | 7,6              |                            |
| – im Bau  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| 4 VKE sechsstreifig   |                                     |                                      |                    |  |                  | 41,2                       |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>                   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>B 15n</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| Ergoldsbach (LA 9)–Neufahrn (St 2142)                                     | 04KB                                | 65,8                                 | 7,2                |  |                  | 7,2                        |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)     | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6<br>(km)        | 7                          |
| <b>B 388n</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| B 388–Hallbergmoos (Anbindung Flughafen)                         | 02KK                                | 30,9                                 | 7,2   |  |                  | 7,2                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – im Bau   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  |                  | 7,2                        |
| 2 VKE vierstreifig   |                                     |                                      |       |  |                  | 10,4                       |
| Ortsumgehungen   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 2</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Untersteinbach  | 02KK                                | 17,1                                 | 3,3   |  |                  | 3,3                        |
| <b>B 13</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU'n Unterheißbach (BA I)<br>und Lehrberg (BA II)                | 02KK                                | 14,1                                 | 5,2   | 3,2                                    |                  | 2,0                        |
| <b>B 15</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Westtangente Rosenheim   | 02KK                                | 61,3                                 | 11,3  |  |                  | 3,9                        |
| <b>B 20</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Furth i. W.   | 02KK                                | 68,5                                 | 4,3   | 1,8                                    | 1,8              | 2,5                        |
| <b>B 23</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Saulgrub  | 02KK                                | 22,7                                 | 2,9   | 1,1                                    |                  | 1,8                        |
| <b>B 299</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Neumarkt–St. Veit   | 02KK                                | 12,4                                 | 3,7   | 3,7                                    | 3,7              |                            |
| <b>B 304</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Traunstein; 2. BA   | 02KK                                | 74,7                                 | 4,5   | 4,5                                    | 4,5              |                            |
| <b>B 472</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Hohenpeißenberg   | 02KK                                | 33,5                                 | 5,2   |  |                  | 5,2                        |
| <b>B 492</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Brenz (BW)–Obermedlingen (BY)                                 | 02KK                                | 12,3                                 | 5,0   |  |                  | 5,0                        |
| <b>B 533</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Schwarzach (Hengersberg)                                      | 02KK                                | 24,3                                 | 5,2   | 5,2                                    | 5,2              |                            |
| <b>B 999</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Rödental  | 02KK                                | 49,9                                 | 5,4   | 5,4                                    | 5,4              |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben<br>und vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 4 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  |                  | 161,3                      |
| 18,8   |                                     |                                      |       |  |                  | 20,6                       |
| – im Bau   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 7 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  |                  | 23,7                       |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

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 2012 war der zu Berlin gehörende Abschnitt des 6-streifig auszubauenden, überwiegend in Brandenburg verlaufenden A 10 Nordringes im Bau.

Von besonderer Bedeutung für Berlin war die unmittelbar nach erzieltm Baurecht im Dezember 2012 getroffene Bau Freigabeentscheidung des Bundes für den 16. Bauabschnitt der A 100. Damit konnte der erste der beiden Neubauabschnitte zur Verlängerung der Berliner Stadtautobahn

schnellstmöglich 2013 begonnen werden. Für den technisch und finanziell aufwendigen 16. BA der A 100 stehen rd. 473 Mio. Euro Bundesmittel bereit. Im Bereich des Bahnhofes Ostkreuz bereits laufende Vorarbeiten zielen auf eine wirtschaftliche Realisierung des angestrebten, aber noch nicht baureifen 17. Bauabschnitts der Weiterführung bis zur Frankfurter Allee ab. Für die so verbesserte, wichtige Anbindung der östlichen Stadtteile an das Bundesautobahnnetz gelingen somit maßgebende Schritte.

**Tabelle 32 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|----------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                  |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>  |                                  |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>A 10; Berliner Ring</b>                                   |                                  |                                      |       |  |                  |                            |
| Weißensee (LGr BB/BE)–ö AD Pankow (LGr BE/BB)                | 46KB                             | 64,3                                 | 5,3   |  |                  | 5,3                        |
| <b>A 100</b>   |                                  |                                      |       |  |                  |                            |
| AD Neukölln (o)–AS Am Treptower Park                         | 06KB                             | 472,9                                | 3,2   |  |                  | 3,2                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                  |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                  |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>2 VKE sechsstreifig</b>                                   |                                  |                                      |       |  |                  | <b>8,5</b>                 |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

**C 11.4 Brandenburg**

Im Jahr 2012 wurde in Brandenburg u. a. der erste Abschnitt der Ortsumgehung Cottbus im Zuge der B 97/B 168 für den Verkehr freigegeben. Die OU Cottbus ist ein wichtiges Element im Streckenzug der strukturorientierten Oder-Lausitz-Straße in Brandenburg. Mit ihr wird die Anbindung der Region an die A 15 erheblich verbessert.

Mit dem Bau der Ortsumgehung wurde 2007 begonnen. Es war wegen des besonderen Umfelds aufwändig. Die Trasse des ersten Abschnitts der OU Cottbus verläuft in der Sicherheitszone des aktiven Tagebaus Cottbus-Nord. Beim

Bau gab es Berührungspunkte mit den Anlagen zur Grundwasserabsenkung des Tagebaues. Sie wurden vor Beginn der Baumaßnahme angepasst bzw. verlegt. Nach dem Abbau der Braunkohle wird bis 2030 im Bereich des heutigen Tagebaus Cottbus-Nord der sogenannte Cottbuser Ostsee entstehen. Im Süd-Westen des zukünftigen Cottbuser Ostsees, in unmittelbarer Randlage zum Oberzentrum Cottbus, wird der touristischen Nutzung Priorität eingeräumt. Durch die Ortsumgehung Cottbus ist der Anschluss auch des Cottbuser Ostsees an das überörtliche Verkehrsnetz abgesichert.

Von der neuen Bundesstraße gekreuzte Straßen und Eisenbahnen erforderten insgesamt fünf Brückenbauwerke, für die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz entstanden vier Knotenpunkte, drei davon signalgesteuert, eine höhenfrei mit Überführung.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 weisen bis zu 12.000 Kfz/24 h auf der Ortsumgehung aus. Der Bund hat in den etwa 6,5 km langen ersten Abschnitt rund 20 Mio. € investiert.

**Tabelle 33 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben                 |                  | Im Bau<br>bis En-<br>de 2012 |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|------------------------------|
|  |                                       |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012<br>(km) | davon in<br>2012 |                              |
| 1  | 2                                     | 3                                    | 4     | 5  | 6                | 7                            |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| <b>A 14; Schwerin–Magdeburg</b>                              |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| AS Karstädt (m)–AS Groß Warnow (m)                           | 02KK                                  | 125,0                                | 12,6  |  |                  | 12,6                         |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| – im Bau   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| 1 VKE vierstreifig   |                                       |                                      |       |  |                  | <b>12,6</b>                  |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken</b>                              |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| <b>A 10; Berlin–Wittstock</b>                                |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| / A 24 Umbau AD Havelland                                    | 46BB                                  | 52,3                                 | 6,7   |  |                  | 6,7                          |
| <b>A 10; Berlin–Uckermark</b>                                |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| / A 11 Umbau AD Schwanebeck                                  | 46BB                                  | 57,5                                 | 5,3   |  |                  | 5,3                          |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| – im Bau   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| 2 VKE sechsstreifig  |                                       |                                      |       |  |                  | <b>12,0</b>                  |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>      |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| <b>B 101</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| Luckenwalde–Wiesenhagen                                      | 24KB                                  | 20,1                                 | 4,8   |  |                  | 4,8                          |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| – im Bau   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| 1 VKE vierstreifig   |                                       |                                      |       |  |                  | <b>4,8</b>                   |
| <b>Ortsumgehungen</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| <b>B 1</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| OU Herzfelde   | 02KK                                  | 7,6                                  | 3,8   |  |                  | 3,8                          |
| <b>B 97</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| / B 168 OU Cottbus (L 49–B 168 N)                            | 02KK                                  | 16,5                                 | 6,5   | 6,5  | 6,5              |                              |
| <b>B 101</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| OU Luckenwalde   | 02KK                                  | 49,6                                 | 17,3  | 9,0  |                  | 8,3                          |
| <b>B 112</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu                              | 02KK                                  | 34,9                                 | 9,9   |  |                  | 8,3                          |
| <b>B 179</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| OU Königs Wusterhausen                                       | 02KK                                  | 9,7                                  | 3,7   |  |                  | 3,7                          |
| <b>B 189</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |
| OU Kuhbier   | 02KK                                  | 9,3                                  | 3,6   |  |                  | 3,6                          |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                              |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)         | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt</b> |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>  |                                     | <b>16,5</b>                          |       | <b>6,5</b>                             | <b>6,5</b>       |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>5 VKE zweistreifig</b>  |                                     |                                      |       |  |                  | <b>29,3</b>                |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C 11.5 Bremen

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2012“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

Im Berichtsjahr 2012 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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>A 281; AS Bremen–Airport Stadt</b>                        |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Bremen-Neustädter Häfen (BA 3.2)                          | 04KK                                | 46,4                                 | 4,2   |  |                  | 4,2                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  | <b>4,2</b>                 |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C.11.6 Hamburg

Im Berichtsjahr 2012 befanden sich in Hamburg weder Maßnahmen im Bau noch wurden Verkehrseinheiten für den Verkehr freigegeben.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2012“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

### C 11.7 Hessen

Der zweistreifige Neubau der Ortsumgehung Hilders/Wickers im Zuge der B 458 stellt im Berichtsjahr eine herausragende Maßnahme dar.

Bei der rund 30 km langen B 458 handelt es sich um die mittlere Ost-West-Achse des Bundesfernstraßennetzes im Bereich des Landkreises Fulda. Die B 458 beginnt im

Westen im Fuldaer Stadtgebiet an der Einmündung in die von Nordwesten kommende B 254 und mündet im Osten im Hilderser Ortsteil Batten in die B 278, über deren Nord-Süd-Verbindung die Landkreise Bad Salzungen (Thüringen) und der nordwest-bayerische Raum angeschlossen werden. Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze sowie der Anbindung an die A 7 über die Anschlussstelle Fulda-Mitte hat die B 458 eine wichtige verkehrliche Bedeutung als Zubringer aus dem westlichen Thüringer Raum (Kreis Meiningen) und dem osthessischen Raum mit dem Oberzentrum Fulda an die Fernverkehrsachsen A 7 und A 66 erlangt.

Der rund 1,8 km lange und 7,5 Millionen Euro teure zweistreifige Neubau der Ortsumgehung Hilders/Wickers im Zuge der B 458 wurde am 14.09.2009 begonnen. Er dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Bundesstraße B 458 mit dem hohen Schwerverkehrsanteil. Die bisherige Ortsdurchfahrt des Hilderser Ortsteils Wickers mit enger Bebauung und teilweise nur einseitigem schmalen Gehweg ließ den erforderlichen verkehrsgerechten Ausbau der B 458 nicht zu.

Im Rahmen der Maßnahme wurden drei Brückenbauwerke und mehrere Stützmauern errichtet sowie knapp 1,7 km Wirtschaftsweg teilweise parallel zur Bundesstraße neu angelegt. Aufgrund der topografischen Lage in der Rhön mussten knapp 80.000 m<sup>2</sup> Boden bewegt werden. Durch die topografisch günstige Trassenführung wurden keine Lärmschutzansprüche ausgelöst. Der Schwerpunkt der Ausgleichsmaßnahmen war die Entwicklung eines Auewaldstreifens am Brandbach zwischen Brand und Findlos. Mit der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Hilders/Wickers im Zuge der B 458 am 20.06.2012 wurden die bisher hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzten Anlieger in der teilweise sehr dicht bebauten Ortsdurchfahrt von Wickers um bis zu 92 % vom Verkehr entlastet. Die Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt wurde hierdurch deutlich erhöht und die Anwohner von Lärm und Abgasen entlastet. Mit der Ortsumgehung Hilders/Wickers wurde den Belangen der Verkehrsteilnehmer und der Anwohner gleichermaßen angemessen Rechnung getragen.

**Tabelle 35 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben      |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------|-------------------------------------|------------------|----------------------------|
|  |                                       |                                      |       | von Bau-<br>beginn bis<br>Ende 2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                     | 3                                    | 4     | 5                                   | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                       |                                      |       |                                     |                  |                            |
| <b>A 44; Kassel–Eisenach</b>                                 |                                       |                                      |       |                                     |                  |                            |
| AS Helsa-O–AS Hessisch Lichtenau-W                           | 04KB                                  | 326,8                                | 6,0   |                                     |                  | 6,0                        |
| AS Hessisch Lichtenau-W (m)–<br>AS Hessisch Lichtenau-M      | 04KB                                  | 85,4                                 | 2,3   |                                     |                  | 2,3                        |
| AS Hessisch Lichtenau-O (Walburg)–<br>Hasselbach             | 04KB                                  | 120,6                                | 4,3   |                                     |                  | 4,3                        |
| Hasselbach–AS Waldkappel-O                                   | 04KB                                  | 79,2                                 | 6,1   |                                     |                  | 6,1                        |
| <b>A 66; Wiesbaden–Fulda</b>                                 |                                       |                                      |       |                                     |                  |                            |
| Frankfurt/Erlenbruch (m)–<br>AS Frankfurt/Enkheim            | 06KB                                  | 320,2                                | 2,6   |                                     |                  | 2,6                        |
| AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)                             | 04KB                                  | 142,4                                | 3,5   |                                     |                  | 3,5                        |
| Neuhof-N–AS Fulda-S  | 04KB                                  | 36,3                                 | 3,5   |                                     |                  | 3,5                        |
| <b>A 49; Homberg–Kassel</b>                                  |                                       |                                      |       |                                     |                  |                            |
| AS Schwalmstadt (L 3155)–AS Neuental (L<br>3077)             | 04KB                                  | 204,9                                | 11,8  |                                     |                  | 11,8                       |

| StraÙe, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)       | Bautyp<br>gemäÙ<br>geltend-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben      |                          | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|--|--------------------------------------|-------|-------------------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  |  |                                      |       | von Bau-<br>beginn bis<br>Ende 2012 | davon in<br>2012<br>(km) |                            |
| 1  | 2                                      | 3                                    | 4     | 5                                   | 6                        | 7                          |
| <b>Insgesamt</b>   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| – im Bau   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| 1 VKE vierstreifig   |  | 36,3                                 |       | 3,5                                 | 3,5                      |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und vollstän-<br>dig fertig gestellt |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| 6 VKE vierstreifig   |  |                                      |       |                                     |                          | 34,0                       |
| 1 VKE sechsstreifig  |  |                                      |       |                                     |                          | 2,6                        |
| BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)               |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| <b>A 661; Darmstadt–Bad Homburg</b>                                |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| F/Hanauer Landstraße (m)–AS F/Seckbach                             | 46BB                                   | 35,7                                 | 3,3   |                                     |                          | 3,3                        |
| <b>Insgesamt</b>   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| – im Bau   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| 1 VKE sechsstreifig  |  |                                      |       |                                     |                          | 3,3                        |
| BundesstraÙen – Neubau- und Erweiterungsstrecken                   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| <b>B 49</b>  |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| AS Beselich/Obertiefenbach–Deponie Beselich                        | 24KK                                   | 3,3                                  | 0,9   |                                     |                          | 0,9                        |
| Deponie Beselich–Beselich/Heckholzhausen<br>(GE-GR)                | 24KK                                   | 47,5                                 | 3,4   |                                     |                          | 3,4                        |
| Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)–AS<br>Merenberg-W                  | 24KK                                   | 9,3                                  | 1,7   | 1,7                                 | 1,7                      |                            |
| AS Merenberg-W–AS Merenberg-O                                      | 24KK                                   | 9,3                                  | 1,4   | 1,4                                 | 1,4                      |                            |
| AS Solms–Kloster Altenberg   | 24BB                                   | 23,2                                 | 3,2   |                                     |                          | 3,2                        |
| <b>Insgesamt</b>   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und vollstän-<br>dig fertig gestellt |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| 1 VKE vierstreifig   |  | 63,0                                 |       | 4,5                                 | 4,5                      |                            |
| – im Bau   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| 5 VKE vierstreifig   |  |                                      |       |                                     |                          | 10,6                       |
| Ortsumgehungen   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| <b>B 3/B 45</b>  |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Wöllstadt/Nieder- und Ober-Wöllstadt                            | 02KK                                   | 38,8                                 | 9,1   |                                     |                          | 9,1                        |
| <b>B 38</b>  |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und<br>H./Sieglos                | 02KK                                   | 34,0                                 | 4,7   |                                     |                          | 4,7                        |
| <b>B 38</b>  |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Reinheim/Spachbrücken   | 02KK                                   | 18,3                                 | 4,7   |                                     |                          | 4,7                        |
| <b>B 45/B 521</b>  |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Nidderau/Windecken und N/Heldenbergen                           | 02KK                                   | 38,4                                 | 7,3   |                                     |                          | 7,3                        |
| <b>B 83</b>  |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Hofgeismar  | 02KK                                   | 19,6                                 | 3,4   |                                     |                          | 3,4                        |
| <b>B 255</b>   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Weimar  | 02KK                                   | 16,2                                 | 4,6   |                                     |                          | 4,6                        |
| <b>B 455</b>   |  |                                      |       |                                     |                          |                            |
| OU Friedberg/Dorheim   | 02KK                                   | 15,8                                 | 2,2   | 2,2                                 | 2,2                      |                            |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)  | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben      |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|-------------------------------------|------------------|----------------------------|
|   |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn bis<br>Ende 2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1   | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                   | 6<br>(km)        | 7                          |
| <b>B 458</b>  |                                     |                                      |       |                                     |                  |                            |
| OU Hilders/Wickers  | 02KK                                | 7,5                                  | 1,8   | 1,8                                 | 1,8              |                            |
| OU Dipperz  | 02KK                                | 10,6                                 | 3,9   |                                     |                  | 3,9                        |
| <b>B 486</b>  |                                     |                                      |       |                                     |                  |                            |
| OU Dreieich/Offenthal   | 02KK                                | 12,3                                 | 3,4   |                                     |                  | 3,4                        |
| <b>Insgesamt</b>  |                                     |                                      |       |                                     |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |       |                                     |                  |                            |
| <b>2 VKE zweistreifig</b>                                     |                                     | <b>23,3</b>                          |       | <b>4,0</b>                          | <b>4,0</b>       |                            |
| – im Bau  |                                     |                                      |       |                                     |                  |                            |
| <b>8 VKE zweistreifig</b>                                     |                                     |                                      |       |                                     |                  | <b>41,1</b>                |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C.11.8 Mecklenburg-Vorpommern

Der Rügenzubringer B 96n stellt in Verbindung mit der 2005 fertiggestellten Ostseeautobahn A 20 die leistungsfähige Hinterlandanbindung der Häfen Stralsund und Sassnitz/Mukran und der Insel Rügen zu den deutschen und europäischen Wirtschaftszentren dar. Er verbessert die Erreichbarkeit der Tourismuszentren Rügen, Hiddensee, Stralsund.

Nach Angaben der Tourismuszentrale Rügen reisen 95 % aller Urlauber mit dem eigenen Auto zu Deutschlands größten Insel.

Die B 96n auf Rügen wird 3-streifig mit wechselseitigem Überholfahrstreifen gebaut. Auf dem Festland ist die B 96 (Bezeichnung nach Abstufung der alten B 96) seit Ende 2004 durchgehend befahrbar. Im Jahr 2007 erfolgte die Verkehrsfreigabe der Rügenbrücke.

Der Bund investiert in den ca. 13,4 km langen Abschnitt der B 96n von Altefähr bis Samtens-Ost rund 83 Mio. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten). Mit insgesamt 12 Mio. Euro (6 Mio. Euro in 2012, 6 Mio. Euro in 2013) wird der

Abschnitt Altefähr bis Samtens aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP I und IBP II) finanziert.

Auf Rügen erfolgte im November 2012 die Verkehrsfreigabe für den ersten, 2,5 km langen Teilabschnitt zwischen Altefähr und Scharpitz im Abschnitt Altefähr–Samtens-Ost.

Anspruchsvolle naturschutzfachliche Fragestellungen waren aufgrund der Nachmeldung von europäischen Vogelschutzgebieten an die Europäische Kommission zu bearbeiten, so dass umfangreiche straßenbauliche Umlanungen notwendig wurden, die die Baurechtsschaffung verzögerten. Die Trassierung wurde durch eine Trassenbündelung optimiert, d. h. die neue B 96 rückte näher an die alte Trasse heran und statt einer Überführung der Bahnanlagen bei Scharpitz kommt nun eine Unterführung (Trog) zur Ausführung.

Der Südabschnitt bis Samtens-Ost wird bis Ende 2015 fertiggestellt. Anschließend ist der Bau des Nordabschnitts bis Bergen vorgesehen.

Desweiteren laufen die Planungen für die zukünftige Ortsumgehung Bergen im Zuge der B 196, die westlich von Bergen an die B 96n anschließt.

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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                       |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                     | 3                                    | 4     | 5<br>(km)                              | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>A 14</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Ludwigslust-Süd bzw.<br>Grabow–AK Schwerin (A 24) (VKE 7) | 04KB                                  | 148,3                                | 16,6  |  |                  | 16,6                       |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE vierstreifig   |                                       |                                      |       |  |                  | 16,6                       |
| <b>Ortsumgehungen</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 96n</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| Altefähr (L 29)–Samtens (B 96/B 96n)                         | 04KK                                  | 85,0                                 | 13,4  |  |                  | 13,4                       |
| <b>B 96n</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Anklam (B 110-nw Anklam) 1. BA                            | 02KK                                  | 21,9                                 | 1,8   |  |                  | 1,8                        |
| OU Levenhagen  | 02KK                                  | 3,5                                  | 1,9   |  |                  | 1,9                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| 2 VKE zweistreifig   |                                       |                                      |       |  |                  | 3,7                        |
| 1 VKE vierstreifig   |                                       |                                      |       |  |                  | 13,4                       |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C.11.9 Niedersachsen

Im Berichtsjahr 2012 stellt der Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest (A 39/A 391) im südöstlichen Niedersachsen eine herausragende Maßnahme dar.

Durch den Lückenschluss der A 39 mit der A 2 im Autobahnkreuz Wolfsburg/Königslutter im Jahr 2009 hatte die überregionale Bedeutung der A 39 deutlich zugenommen. Das AD Braunschweig-Südwest ist eine zentrale Verkehrsdrehscheibe für den Wirtschaftsraum Salzgitter-Braunschweig-Wolfsburg. Dort überlagern sich überregionale, regionale und städtische Verkehre. Dem steigenden Verkehrsaufkommen, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und der Führung der Hauptverkehrsachse A 39 war das alte AD nicht mehr gewachsen. Eine Verkehrszählung ergab 2005 eine Verkehrsbelastung von

insgesamt rund 106.000 Kraftfahrzeugen täglich. Für das Jahr 2020 werden rund 121.000 Fahrzeuge am Tag erwartet. Durch den Umbau des AD Braunschweig-Südwest steht eine durchgängig leistungsfähige Verbindung im Zuge der A 39 vom AD Salzgitter (A 7/A 39) bis zum AK Wolfsburg/Königslutter zur Verfügung. Die überregional wichtige Verbindung zwischen den beiden Autobahnen A 2 und A 7 war bisher im AD Braunschweig-Südwest nur über einen Versatz über die A 391 möglich. Das umgebaute AD macht den Verkehrsvorrang für die A 39 deutlich. Weitere Bedeutung erhält die A 39 durch die Planungen des Neubaus zwischen Wolfsburg und Lüneburg. Dadurch stellt die A 39 für Verkehre aus dem Raum Salzgitter/ Braunschweig/Wolfsburg in Richtung Lüneburg/Hamburg und weiter nach Skandinavien eine leistungsfähige Verbindung und somit eine wirksame Entlastung für die bereichsweise überlastete A 7 dar.

Die A 39 und die A 391 weisen einen RQ 26 entsprechend der Anschlussstrecken auf. Darüber hinaus wurden abschnittsweise die Querschnitte um je eine Verflechtungsspur je Fahrtrichtung zwischen dem AD BS-Südwest und dem AK BS-Süd und zwischen dem AD BS-Südwest und der AS Gartenstadt erweitert. Die Verbindungsrampen erhielten zweistreifige Querschnitte mit einer Kronenbreite von 10,50 m.

Die Baustrecke auf der A 39 beträgt ca. 3,2 km und auf der A 391 ca. 1,5 km bis zur AS Gartenstadt. Hinzu kommen die Verbindungsrampen zwischen den beiden Autobahnen. Innerhalb der Baustrecke befindet sich außerdem die AS Rünigen-Nord.

Im Zuge des Umbaus wurden 14 Brückenbauwerke neu hergestellt. Mit über 300 m Stützweite stellt das Bauwerk im Zuge der Verbindungsrampe von der A 391 zur A 39

über verschiedene Rampen, die A 39, eine städtische Straße und die DB-Strecke das längste Bauwerk dar. Das Überführungsbauwerk im Zuge der A 39 über die Oker wurde aufgrund eines Sondervorschlages nach Herstellung zunächst als „Behelfsbauwerk“ genutzt und später im Querverschub an die endgültige Position verschoben.

Zur Entlastung der Anwohner wurden auf 1,1 km Lärmschutzwälle und auf ca. 6,2 km Lärmschutzwände errichtet und auf rund 3,5 Kilometern Länge auf der A 39 offenerporiger Asphalt eingebaut. Des Weiteren wurden drei Absetzbecken, zwei Versickerungsbecken und ein Regenrückhaltebecken hergestellt. Der Bund hat in den Umbau insgesamt rund 110 Millionen Euro investiert.

Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 2009 und wurden nach dreieinhalb Jahren planmäßig im September 2012 abgeschlossen.

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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge              | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |                    | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4                  | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 26; Stade–Hamburg</b>                                   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| nö Buxtehude (K 40)–Horneburg (K 36n)                        | 04KB                                | 135,3                                | 9,8                |  |                  | 9,8                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>1 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     |                                      |                    |  |                  | <b>9,8</b>                 |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen</b>                        |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>ÖPP<sup>2)</sup>-Projekt: AK Bremen–AD Buchholz</b>       | 46BB                                | 1.016,7 <sup>3)</sup>                | 72,5 <sup>4)</sup> | 38,7                                   | 38,7             | 33,8                       |
| darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:                       |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| ö AS Oyten–ö AS Stuckenborstel                               | 46BB                                | —                                    | 14,8               | 14,8                                   | 7,7              |                            |
| ö AS Stuckenborstel–ö AS Bockel                              | 46BB                                | —                                    | 10,5               | 10,5                                   | 4,5              |                            |
| ö AS Bockel–w AS Sittensen                                   | 46BB                                | —                                    | 9,8                | 9,8                                    | 5,1              |                            |
| w AS Sittensen–ö AS Sittensen                                | 46BB                                | —                                    | 9,7                | 9,7                                    | 4,8              |                            |
| ö AS Sittensen–w AS Rade                                     | 46BB                                | —                                    | 18,0               | 18,0                                   | 11,7             |                            |
| AS Lohne/Dinklage–AD Ahlhorner Heide                         | 46BB                                | 78,9                                 | 26,1               | 26,1                                   | 17,1             |                            |
| <b>A 7; Füssen–Flensburg</b>                                 |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| Umbau AK Hannover Ost  | 46BB                                | 29,5                                 | 1,0                |  |                  | 1,0                        |
| <b>A 7; Hannover-Kassel</b>                                  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>ÖPP<sup>2)</sup>-Projekt: AD Salzgitter-AS Göttingen</b>  | 46BB                                | <sup>5)</sup>                        | 61,2               |  |                  |                            |
| Seesen–n AS Bockenem   | 46BB                                | 112,4                                | 13,0               |  |                  | 13,0                       |



| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge        | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                              | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------|--|------------------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |              | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012<br><br>(km) |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4            | 5                                      | 6                            | 7                          |
| N AS Bockenem-AD Salzgitter                                  | 46BB                                | 61,5                                 | 13,0         |  |                              | 11,7                       |
| n AS Göttingen-N–n AS Nörten/Hardenberg                      | 46BB                                | 39,4                                 | 7,2          | 7,2                                    | 7,2                          |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>für den Verkehr freigegeben</b>                           |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>und vollständig fertig gestellt</b>                       |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>7 VKE sechsstreifig</b>                                   |                                     | <b>1.135,0</b>                       | <b>105,8</b> | <b>96,1</b>                            | <b>58,1</b>                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>3 VKE sechsstreifig</b>                                   |                                     |                                      |              |  |                              | <b>25,7</b>                |
| Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken             |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>B 212</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Berne (mit Huntebrücke–L 875)                             | 02KK                                | 94,6                                 | 9,9          |  |                              | 9,9                        |
| <b>B 243</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| Bad Sachsa–Bad Lauterberg (OU Barbis)                        | 04KK                                | 76,3                                 | 9,0          |  |                              | 9,0                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     |                                      |              |  |                              | <b>9,9</b>                 |
| <b>1 VKE sechsstreifig</b>                                   |                                     |                                      |              |  |                              | <b>9,0</b>                 |
| Ortsumgehungen   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>B 1</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Aerzen  |                                     | 14,9                                 | 3,4          |  |                              | 3,4                        |
| <b>B 3</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| s Celle (B 3)–sö Celle (B 214) (Südteil OU Celle)            | 02KK                                | 20,4                                 | 3,2          |  |                              | 3,2                        |
| <b>B 4</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Kirchweyhe  | 02KK                                | 9,7                                  | 2,7          |  |                              | 2,7                        |
| <b>B 27</b>  |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Waake   | 02KK                                | 14,7                                 | 2,5          |  |                              | 2,5                        |
| <b>B 68</b>  |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Badbergen   | 02KK                                | 14,7                                 | 2,5          |  |                              | 2,5                        |
| OU Essen   | 02KK                                | 12,8                                 | 4,1          |  |                              | 4,1                        |
| <b>B 75</b>  |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Dibbersen   | 04KK                                | 17,2                                 | 2,7          |  |                              | 2,7                        |
| <b>B 210</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Schortens   | 02KK                                | 45,0                                 | 5,6          | 5,6                                    | 5,6                          |                            |
| <b>B 211</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Loyerberg   | 02KK                                | 4,4                                  | 1,4          |  |                              | 1,4                        |
| <b>B 247</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| OU Duderstadt (Teil OU Westerode)                            | 02KK                                | 12,3                                 | 3,3          |  |                              | 3,3                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>– für den Verkehr freigegeben und</b>                     |                                     |                                      |              |  |                              |                            |
| <b>vollständig fertig gestellt</b>                           |                                     |                                      |              |  |                              |                            |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge      | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |            | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4          | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     | <b>45,0</b>                          | <b>5,6</b> |  | <b>5,6</b>       |                            |
| – im Bau   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>8 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     |                                      |            |  |                  | <b>23,8</b>                |
| <b>1 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     |                                      |            |  |                  | <b>2,7</b>                 |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

2) Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).

3) Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.

4) Konzessionslänge.

5) Kosten liegen noch nicht vor.

#### C.11.10 Nordrhein-Westfalen

Die Fertigstellung des Lückenschlusses der A 61 bei Venlo stellt im Berichtsjahr 2012 eine herausragende Maßnahme dar.

Die A 61 Koblenz–Mönchengladbach–Venlo ist Teil des „Transeuropäischen Straßennetzes, TERN“. Die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse in der deutsch-niederländischen Grenzregion bei Venlo und die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens erforderten Maßnahmen zur sicheren und störungsfreien Bewältigung der künftigen Verkehrsmengen.

Bisher endete die A 61 auf niederländischem Gebiet in Venlo an einem Kreisverkehrsplatz; die Anbindung an das niederländische Autobahnnetz erfolgte über städtische Straßen. Durch den Netzschluss der A 61 / A 74 und die Bündelung des überregionalen Verkehrs wird eine neue leistungsfähige Verkehrsbeziehung im transeuropäischen Straßennetz geschaffen.

Die Maßnahme gehört zu den drei deutsch-niederländischen Staatsverträgen zu Straßenzusammenschlüssen (A 52, A 61 und B 56), die durch Herrn Minister a. D. Dr.

Stolpe und Frau Ministerin a. D. Peijs am 13.04.2005 unterzeichnet wurden. Die Regierungen beider Länder kamen überein, mit der Verlegung der A 61 auf deutscher Seite und der Weiterführung auf niederländischer Seite über die A 74 an die Maastalautobahn Rijksweg A 73 die Autobahnnetze beider Länder zu verbinden, um eine leistungsfähige Verkehrsbeziehung zu schaffen.

Als Termin für die Fertigstellung des Lückenschlusses A 61/A 74 war vor allem auf niederländischer Seite die Eröffnung der Weltgartenschau „Floriade 2012“ in Venlo am 05.04.2012 maßgebend. Am 04.04.2012 konnte die neue 4-streifige A 61 – nach nur 20 Monaten Bauzeit – für den Verkehr frei gegeben werden.

In die 3 km lange Neubaustrecke wurden rund 60 Mio. Euro investiert. Davon wurden 5 Millionen Euro gemäß Staatsvertrag vom Königreich der Niederlande übernommen

Die Verkehrsbelastung wird sich auf der A 61 im Abschnitt zwischen Bundesgrenze und AS Kaldenkirchen von rd. 24.500 Kfz/24 h (Straßenverkehrszählung 2005) auf bis zu 45.000 Kfz/24h (Prognose 2020) entwickeln.

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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge       | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |             | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon<br>in 2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4           | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| <b>A 30; Bad Bentheim (BGr)–Bad Oeynhausen</b>               |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme                          | 04KB                                | 202,8                                | 9,5         |  |                  | 9,5                        |
| <b>A 33; Paderborn–Osnabrück</b>                             |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld/Brackwede                    | 04KB                                | 112,2                                | 6,5         | 6,5                                    | 6,5              |                            |
| AS Bielefeld/Brackwede–AS Halle/Steinhagen<br>(K 30) (m)     | 04KB                                | 90,4                                 | 7,9         |  |                  | 7,9                        |
| AS Halle/Steinhagen–AS Borgholzhausen                        | 04KB                                | 140,0                                | 12,6        |  |                  | 12,6                       |
| /B 61 Zubringer Bielefeld Brackwede                          | 04KB                                | 13,1                                 | 1,3         | 1,3                                    | 1,3              |                            |
| <b>A 44; Aachen–Essen</b>                                    |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| AK Jackerath–AK Holz<br>(Kosten trägt RWE Power AG)          | 06KB                                | 0,0                                  | 10,6        |  |                  | 10,6                       |
| Düsseldorf/Ratingen (A 3)–Velbert                            | 04KB                                | 222,5                                | 9,9         |  |                  | 5,5                        |
| Bochum (L705, Sheffieldring)–AK Bo-<br>chum/Witten           | 04KB                                | 47,9                                 | 3,3         |  |                  | 3,3                        |
| <b>A 46; Arnsberg–Brilon</b>                                 |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer<br>B 480n      | 04KB                                | 157,4                                | 5,6         |  |                  | 5,6                        |
| <b>A 61; BGr NL/D–Mönchengladbach</b>                        |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| Netzschluss bei Venlo (BGr NL/D)                             | 04KB                                | 38,8                                 | 3,0         | 3,0                                    | 3,0              |                            |
| <b>A 524; Krefeld–Breitscheid</b>                            |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| Duisburg/Serm (B 8)–Duisburg/Rahm                            | 24KB                                | 51,9                                 | 3,0         |  |                  | 3,0                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| <b>für den Verkehr freigegeben und</b>                       |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| <b>vollständig fertig gestellt</b>                           |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| <b>3 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     | <b>164,1</b>                         | <b>10,8</b> |  | <b>10,8</b>      |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| <b>8 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     |                                      |             |  |                  | <b>58,0</b>                |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>  |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| <b>A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen</b>                        |                                     |                                      |             |  |                  |                            |
| AK Köln-W–DB (AC–K)  | 46BB                                | 249,7                                | 3,2         |  |                  | 3,2                        |
| DB (AC–K)–Köln-N<br>(im Berichtsjahr keine Bauleistung)      | 46BB                                | 67,7                                 | 7,3         | 3,5                                    |                  |                            |
| AS Wermelskirchen–T+R Remscheid                              | 46BB                                | 85,3                                 | 4,3         |  |                  | 4,3                        |
| Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal/Langerfeld<br>(m)           | 46BB                                | 168,0                                | 5,5         | 5,5                                    | 5,5              |                            |
| DEK-Brücke (m)–AK Münster-S (o)                              | 46BB                                | 32,1                                 | 3,7         |  |                  | 3,7                        |
| AK Münster-S–AS Münster-N                                    | 46BB                                | 67,1                                 | 10,8        | 10,8                                   | 0,9              |                            |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)             | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben                 |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012<br>(km) | davon<br>in 2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5  | 6                | 7                          |
| <b>A 3; Passau–Arnheim</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Köln/Dellbrück–AS Köln/Mülheim (m)                                    | 48BB                                | 75,6                                 | 2,3   | 2,3  | 2,3              |                            |
| <b>A 4; Aachen–Görlitz</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund o. RWE-Power)                            | 46BB                                | 84,2                                 | 17,8  |  |                  | 17,8                       |
| <b>A 40; Venlo–Dortmund</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AK Dortmund-W (A 45)–AS Dortmund (L 660)<br>(wird als B 1 gebaut)        | 46BB                                | 98,9                                 | 4,5   | 4,5  | 4,5              |                            |
| w Gelsenkirchen-S– w AS Bochum/Stahlhausen                               | 46BB                                | 51,9                                 | 3,1   | 3,1  | 3,1              |                            |
| w AS Bochum/Stahlhausen–ö AS Bochum/Stahlhausen                          | 46BB                                | 99,3                                 | 2,5   |  |                  | 2,5                        |
| <b>A 57; Köln–Goch</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AK Neuss-W–AK Kaarst (m)   | 46BB                                | 77,1                                 | 5,9   |  |                  | 5,9                        |
| <b>A 59; Bonn–Dinslaken</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/Duisern                                 | 46BB                                | 67,2                                 | 2,3   |  |                  | 2,3                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>für den Verkehr freigegeben und<br/>vollständig fertig gestellt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>5 VKE sechsstreifig</b>   |                                     |                                      |       |  |                  | <b>16,3</b>                |
| – <b>davon vollständig fertig gestellt</b>                               |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>5 VKE sechsstreifig</b>   |                                     |                                      |       | <b>139,1</b>                                   | <b>26,2</b>      |                            |
| – <b>im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>7 VKE sechsstreifig</b>   |                                     |                                      |       |  |                  | <b>39,7</b>                |
| Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken                         |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 1</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Salzkotten (L776)–w Paderborn (L 756)                                    | 24BK                                | 12,5                                 | 3,5   | 3,5  | 3,5              |                            |
| <b>B 56</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| n Gangelt (K 13)–AS Heinsberg (A 46/B 221)                               | 02KK                                | 37,7                                 | 7,9   |  |                  | 7,9                        |
| <b>B 62</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Siegtalbrücke (A 45)–Mudersbacher Kreisel                                | 02KK                                | 76,7                                 | 3,1   |  |                  | 3,1                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – <b>für den Verkehr freigegeben und<br/>vollständig fertig gestellt</b> |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE vierstreifig</b>  |                                     |                                      |       | <b>12,5</b>                                    | <b>3,5</b>       | <b>3,5</b>                 |
| – <b>im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>2 VKE zweistreifig</b>  |                                     |                                      |       |  |                  | <b>11,0</b>                |
| Ortsumgehungen   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 8</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA<br>(A 524-Froschenteich)                    | 04KK                                | 13,5                                 | 1,4   | 1,4  | 1,4              |                            |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                       |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon<br>in 2012 |                            |
| 1  | 2                                     | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>B 57</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Baesweiler (L 240n–K 27–B 56)                             | 02KK                                  | 18,0                                 | 7,3   | 4,4                                    |                  | 2,9                        |
| <b>B 58</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Wesel-Büderich  | 02KK                                  | 22,0                                 | 4,3   |  |                  | 4,3                        |
| <b>B 70</b>  |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Wettringen  | 02KK                                  | 19,9                                 | 6,8   |  |                  | 6,8                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| – für den Verkehr  |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                       | <b>13,5</b>                          |       | <b>1,4</b>                             | <b>1,4</b>       |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                       |                                      |       |  |                  | <b>14,0</b>                |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C.11.11 Rheinland-Pfalz

Die im Streckenabschnitt des 6-streifigen Ausbaus der A 6 zwischen der Anschlussstelle Kaiserslautern-West und dem Autobahndreieck Kaiserslautern liegende Lautertalbrücke befindet sich im Bau.

Die alte Lautertalbrücke wurde ursprünglich im Zuge der Reichsautobahn in den Jahren 1933–1936 errichtet. Kurz vor Kriegsende wurden die beiden Stahlüberbauten auf dem Rückzug der Wehrmacht gesprengt. Erst 1953 bis 1956 wurden die beiden Überbauten wieder aufgebaut. Da der Querschnitt des stark sanierungsbedürftigen Brückenbauwerkes nicht geeignet war, das stetig ansteigende Verkehrsaufkommen der A 6 aufzunehmen, musste die Brücke durch einen Neubau ersetzt werden.

Die Gestaltung der Lautertalbrücke war Gegenstand eines Realisierungswettbewerbes. Die neue Brücke besteht aus zwei leicht wirkenden identischen Überbaukonstruktionen, welche auf schlanken Pfeilern angeordnet werden. Die beiden Überbauten werden als klassische Stahlhohlkästen mit jeweils einer 18,75 m breiten Betonverbundfahrbahn

ausgebildet. Die Breite zwischen den äußeren Geländern beträgt 36,60 m. Das 5-feldrige Bauwerk besitzt eine Gesamtlänge von 275 m.

*Bis Mitte September 2013 wird der letzte Abschnitt des südlichen Überbaus im Taktchiebeverfahren über das östliche Widerlager geschoben. Ab Oktober 2013 wird der Taktchiebekeller zurückgebaut. Brückenlager werden eingebaut und danach der Überbau auf seine endgültige Höhenlage abgelassen.*

*Bis ins Jahr 2014 hinein werden die restlichen Schweiß- und Korrosionsschutzarbeiten ausgeführt und die Verbundfahrbahnplatte ergänzt. Mitte 2014 soll der Verkehr über die neue südliche Brücke laufen. Unmittelbar im Anschluss wird mit dem Abbruch der alten Lautertalbrücke begonnen. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis Mitte 2015 andauern. Im Sommer 2014 wird mit dem Bau des nördlichen Überbaus begonnen, der voraussichtlich zur Jahreshälfte 2017 fertiggestellt sein wird.*

Die Baukosten für die neue Lautertalbrücke betragen etwa 24 Mio. Euro. Die Baukosten für den Gesamtstreckenabschnitt belaufen sich auf etwa 120 Mio. Euro.

**Tabelle 39 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)  | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge      | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|---|---------------------------------------|--------------------------------------|------------|--|------------------|----------------------------|
|   |                                       |                                      |            | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1   | 2                                     | 3                                    | 4          | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| Rengen (L 46)–Gerolstein (B 410n/L 67)  | 04KB                                  | 46,5                                 | 3,5        | 3,5                                    | 3,5              |                            |
| Gerolstein (B 410n/L 67)–Kelberg (B 410)  | 04KB                                  | 34,6                                 | 2,6        | 2,6                                    | 2,6              |                            |
| <b>Insgesamt<br/>für den Verkehr freigegeben und<br/>vollständig fertig gestellt<br/>2 VKE vierstreifig</b>   |                                       | <b>81,1</b>                          | <b>6,1</b> |  | <b>6,1</b>       |                            |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>A 6; Saarbrücken–Ludwigshafen</b>  |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| AS Kaiserslautern-W–AS Kaiserslautern-O   | 46BB                                  | 120,8                                | 6,2        |  |                  | 6,2                        |
| <b>A 60; St.Vith–Rüsselsheim</b>  |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim   | 46BB                                  | 158,6                                | 4,9        | 4,9                                    | 2,6              |                            |
| <b>Insgesamt<br/>– für den Verkehr freigegeben und<br/>vollständig fertig gestellt<br/>1 VKE vierstreifig</b> |                                       | <b>158,6</b>                         | <b>4,9</b> |  | <b>2,6</b>       |                            |
| <b>– im Bau<br/>1 VKE sechsstreifig</b>   |                                       |                                      |            |  |                  | <b>6,2</b>                 |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>B 10</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| AS B 270–AS Haseneck  | 24KK                                  | 20,7                                 | 1,8        |  |                  | 0,7                        |
| Walmsbach–Hinterweidenthal  | 24KK                                  | 41,7                                 | 3,8        |  |                  | 2,5                        |
| <b>B 50</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| A 1/A 60–B 50 alt (Platten)   | 04KK                                  | 80,8                                 | 5,3        |  |                  | 5,3                        |
| B 50 alt (Platten)–Zubringer B 53 neu   | 04KK                                  | 184,8                                | 5,9        |  |                  | 5,9                        |
| Zubringer B 53 neu–Zubringer B 50 alt<br>(Longkamp)   | 04KK                                  | 91,3                                 | 13,8       |  |                  | 13,8                       |
| Nieder Kostenz–Kauerhof   | 24KK                                  | 40,1                                 | 7,5        | 7,5                                    | 7,5              |                            |
| <b>B 266</b>  |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| Bad Neuenahr (A 573)–Bad Neuenahr-O   | 04KK                                  | 49,2                                 | 1,8        |  |                  | 1,8                        |
| <b>Insgesamt<br/>– im Bau<br/>6 VKE vierstreifig</b>  |                                       |                                      |            |  |                  | <b>30,0</b>                |
| <b>Ortsumgehungen</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>B 48</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| OU Enkenbach/Alsenborn  | 02KK                                  | 9,5                                  | 0,9        |  |                  | 0,9                        |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                              | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012<br><br>(km) |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                            | 7                          |
| <b>B 255</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Niederahr-Ettinghausen–Hahner Kreuz                       | 02KK                                | 51,9                                 | 6,0   |  |                              | 6,0                        |
| <b>B 256</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Rengsdorf   | 02KK                                | 44,5                                 | 4,2   |  |                              | 4,2                        |
| OU Kruft   | 02KK                                | 18,0                                 | 3,5   |  |                              | 3,5                        |
| <b>B 260</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Dausenau  | 02KK                                | 8,2                                  | 1,0   |  |                              | 1,0                        |
| <b>B 327</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| OU Kastellaun  | 02KK                                | 29,5                                 | 4,8   |  |                              | 4,8                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                              |                            |
| <b>6 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                              | <b>20,2</b>                |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C.11.12 Saarland

Die Bundesstraße 51 beginnt im Süden des Saarlandes am Grenzübergang nach Saargemünd an der Landesgrenze zu Frankreich. Sie verläuft rechts der Saar und führt über Saarbrücken, Merzig, Trier nach Köln bis weit in den norddeutschen Raum. Die B 51 dient im nördlichen Teil zwischen der Landesgrenze und Merzig als Zubringer zur Bundesautobahn 8. Sie ist damit die wichtigste Verbindung zwischen dem Raum Merzig und Mettlach/Saarburg und muss nahezu das gesamte Verkehrsaufkommen dieser Region aufnehmen.

Zwischen Merzig und Mettlach verläuft die B 51 durch die beidseitig angebaute Ortsdurchfahrt Besseringen. Die Belastung der Ortsdurchfahrt dieses Merziger Stadtteiles liegt bei rund 15.000 Fahrzeugen täglich, mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 7,5 Prozent. Durch den Bau der Ortsumgehung wird die Ortsdurchfahrt Besseringen vom Durchgangsverkehr entlastet.

Eine Verkehrsuntersuchung geht von einem Verlagerungseffekt von 90 % des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs von der Ortslage Besseringen auf die neue Umgehung aus. Der Durchgangsverkehr wird sich auf etwa 6.000 Fahrzeuge

reduzieren. Durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen wird auch der gesamte belastende Schwerverkehr auf die B 51 neu verlagert.

Die Umgehung Besseringen beginnt mit einem Kreisverkehrsplatz als Verknüpfungspunkt bei der Gemeinde Mettlach (Haardt) und verläuft weiter in Richtung Merzig, dort erfolgt wiederum die Anbindung über einen Kreisverkehr an die Querspange Besseringen zur A 8.

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke der B 51 beträgt 3,6 km. Im Trassenverlauf befinden sich zwei große Talbrücken mit 204 m bzw. 290 m lichter Weite.

Die Straße wird mit dem Regelquerschnitt RQ 10,5 ausgebildet, im Bereich der Steigungsstrecke wird ein zusätzlicher Fahrstreifen integriert.

Die Neubaustrecke liegt abschnittsweise in der Wasserschutzzone III und teilweise in der noch stärker zu schützenden Zone II. In diesen Bereichen sind verstärkte Schutzmaßnahmen vorgesehen, um zu verhindern, dass flüssige Schadstoffe in das Grundwasser gelangen können. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt planmäßig in drei Bauabschnitten.

Mit dem Spatenstich am 27.06.2011 durch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer wurde mit dem ersten Bauabschnitt für die Hauptstrecke einschließlich der Talbrücke am Haus Sonnenwald begonnen. Es folgte der Bau einer zweiten Talbrücke. Der Kreisverkehr zum Anschluss

der Umgehung Besseringen an die B 51 bei Mettlach wurde zuletzt ausgeschrieben. Fertigstellung der Gesamtmaßnahme wird für Dezember 2013 angestrebt (*ist am 13.12.2013 erfolgt*).

**Tabelle 40 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>gelten-<br>dem BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge      | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                       |                                      |            | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                     | 3                                    | 4          | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>      |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>B 51</b>  |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| OU Besseringen   | 02KK                                  | 27,7                                 | 3,6        |  |                  | 3,6                        |
| <b>B 269</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| BGr F/D–AS Ensdorf (A 620)                                   | 02KK                                  | 51,1                                 | 9,0        | 9,0                                    | 3,0              |                            |
| <b>B 423</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| Verlegung in Blieskastel                                     | 02KK                                  | 4,9                                  | 0,8        | 0,8                                    | 0,8              |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben                                |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>2 VKE zweistreifig</b>                                    |                                       |                                      |            |  | <b>3,8</b>       |                            |
| – davon vollständig fertig gestellt                          |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>2 VKE zweistreifig</b>                                    |                                       | <b>56,0</b>                          | <b>9,8</b> |  |                  |                            |
| – im Bau   |                                       |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                       |                                      |            |  |                  | <b>3,6</b>                 |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

### C.11.13 Sachsen

Der Ausbau der A 13 zwischen der Anschlussstelle Thiendorf und der Landesgrenze Sachsen/Brandenburg ist fertig gestellt.

Die A 13 verbindet die sächsische Landeshauptstadt Dresden und die Bundeshauptstadt Berlin miteinander. Sie verläuft auf einer Länge von 152 km zwischen dem Autobahndreieck Dresden-Nord (A 4) und dem Schönefelder Kreuz (A 10 - Berliner Ring).

Die A 13 wurde in den 30er Jahren gebaut und die letzten Abschnitte 1940 für den Verkehr freigegeben. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat der Verkehr in den neuen Bundesländern stark zugenommen. Dies gilt auch

für den Verkehr auf der A 13. Da die vorhandene Fahrbahn ohne Seitenstreifen im Ausbauzustand der 30er Jahre im Freistaat Sachsen den Belastungen nicht mehr gewachsen war, wurde der regelgerechte grundlegende Ausbau mit dem Anbau von Seitenstreifen erforderlich.

Nachdem im Jahr 2011 bereits die Richtungsfahrbahn nach Berlin zwischen den Anschlussstellen Thiendorf und Schönborn sowie die Richtungsfahrbahn nach Dresden zwischen der Landesgrenze zu Brandenburg und der Anschlussstelle Schönborn erneuert worden sind, wurde zuletzt die Richtungsfahrbahn nach Berlin zwischen der Anschlussstelle Schönborn und der Landesgrenze sowie die Richtungsfahrbahn nach Dresden zwischen den An-



schlussstellen Schönborn und Thiendorf regelgerecht ertüchtigt.

Eingebaut wurde Beton mit lärmindernden Eigenschaften - ein sogenannter Waschbeton. Hierbei wird nach dem Betoneinbau die oberste feine Zementschicht entfernt. Dadurch wird die Betonstruktur an der Oberfläche offener. Das minimiert die Schallreflexion und trägt damit effektiv zum Lärmschutz an der Autobahn bei.

Ende 2012 konnte der Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Thiendorf und der Landesgrenze Sachsen/Brandenburg fertig gestellt werden. Auf einer Länge von 7,2 km sind nicht nur beide Richtungsfahrbahnen erneuert, sondern auch verbreitert worden. Mit dem grundhaften Ausbau der A 13 auf einen vierstreifigen Regelquerschnitt mit Seitenstreifen wird die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht. Insgesamt wurden in diesen Ausbauabschnitt rund 39 Mio. Euro investiert.

**Tabelle 41 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen**  
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)     | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge      | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |            | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4          | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>  |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>A 72; Bayerisches Vogtland–Leipzig</b>                        |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| AS Rochlitz (B 175)–AS Frohburg (B 7n),<br>BA 3.1                | 04KB                                | 102,8                                | 14,5       |  |                  | 14,5                       |
| AS Frohburg (B 7n)–AS Borna-S (B 95),<br>BA 3.2                  | 04KB                                | 89,2                                 | 6,0        |  |                  | 6,0                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| – im Bau   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>2 VKE vierstreifig</b>  |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
|  |                                     |                                      |            |  |                  | <b>20,5</b>                |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>      |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>A 14, Dresden–Schwerin</b>                                    |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| AS Leipzig-O–Leipzig-Messegelände                                | 46KB                                | 74,6                                 | 7,4        | 7,4                                    | 7,4              |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und<br>vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>1 VKE sechsstreifig</b>                                       |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
|  |                                     | <b>74,6</b>                          | <b>7,4</b> | <b>7,4</b>                             | <b>7,4</b>       |                            |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>          |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>B 169</b>   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| B 6–Riesa; BA 2  | 04KK                                | 23,4                                 | 5,0        | 5,0                                    | 5,0              |                            |
| <b>B 174</b>   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| Verlegung Gornau–Chemnitz  | 04KB                                | 34,6                                 | 4,7        |  |                  | 4,7                        |
| <b>B 178</b>   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| Niederoderwitz–Obercunnersdorf; BA 3.2                           | 02KK                                | 46,1                                 | 10,2       |  |                  | 10,2                       |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und<br>vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
| <b>1 VKE sechsstreifig</b>                                       |                                     |                                      |            |  |                  |                            |
|  |                                     | <b>23,4</b>                          |            | <b>5,0</b>                             | <b>5,0</b>       |                            |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  | <b>10,2</b>                |
| <b>1 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  | <b>4,7</b>                 |
| Ortsumgehungen   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 96</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Westtangente Bautzen   | 02KK                                | 28,5                                 | 3,0   |  |                  | 3,0                        |
| <b>B 98</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Teil-OU Großenhain   | 02KK                                | 15,1                                 | 5,4   | 5,4                                    | 5,4              |                            |
| <b>B 107</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Grimma  | 02KK                                | 17,3                                 | 10,4  | 5,3                                    |                  |                            |
| –im Berichtsjahr keine Bauleistung–                          |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 169</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Göltzschtal   | 02KK                                | 17,3                                 | 10,4  |  |                  | 1,0                        |
| <b>B 173</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Flöha   | 02KK                                | 42,1                                 | 5,8   | 4,2                                    | 4,2              |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>– für den Verkehr freigegeben</b>                         |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>2 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  | <b>9,6</b>                 |
| <b>– davon vollständig fertig gestellt</b>                   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>1 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     | <b>15,1</b>                          |       | <b>5,4</b>                             |                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>2 VKE zweistreifig</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  | <b>4,0</b>                 |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

#### C.11.14 Sachsen-Anhalt

Eines der wichtigsten Bundesstraßenprojekte in Sachsen-Anhalt ist der vierstreifige Neubau der B 6n zwischen Bad Harzburg (A 395) und Bernburg (A 14) mit der östlichen dreistreifigen Weiterführung bis zur A 9 südlich von Dessau.

Im Dezember 2011 erfolgte die Gesamtfertigstellung der rund 87 km langen B 6n zwischen der A 395 bei Bad Harzburg und der A 14 bei Bernburg, die die Verkehre am nördlichen Harzrand bündelt und das nachgeordnete Straßennetz entlastet.

Entsprechend der überragenden infrastrukturellen Bedeutung der neuen B 6 erfolgte die Finanzierung mithilfe von Mitteln aus dem EFRE-Bundesprogramm 2000–2006.

Mit der rd. 40 km langen Weiterführung der B 6n bis zur A 9 südlich Dessau wird eine großräumige West-Ost-Verbindung zwischen den Metropolregionen Hannover/Braunschweig/Göttingen und dem Sachsendreieck mit Anschluss an die A 9 geschaffen.

Darüber hinaus sollen mit der B6n-Verlängerung – bestehend aus der Ortsumgehung Bernburg, dem Ausbaubabschnitt der B 185 östlich von Bernburg, der Ortsumgehung Köthen und dem Streckenabschnitt zwischen Köthen und der A 9 – insbesondere die hochfrequentierten

Ortsdurchfahrten im Zuge der B 185 in den alten anhaltischen Orten Bernburg und Köthen entlastet werden.

Die 7,3 km lange Ortsumgehung Bernburg, die mit Mitteln aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I verstärkt wird, ist seit 2010 in Bau. Ein erster Teilabschnitt bis zur L 65 wurde im Dezember 2011 für den Verkehr freigegeben. Die Gesamtfertigstellung ist nach derzeitigem Stand für 2014 geplant. Der 3,8 km lange Ausbauabschnitt der B 185 östlich von Bernburg wurde Ende 2011 fertig gestellt. Die Fertigstellung der Ortsumgehung Köthen mit einer Länge von 13,5 km, die seit dem 11.03.2011 in Bau ist, ist ebenfalls für 2014 vorgesehen. Diese Ortsumgehung

wird mit Mitteln aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen I und II verstärkt. Für den 15,3 km langen Abschnitt zwischen Köthen und der A 9 besteht seit dem 27.03.2013 Baurecht.

Insgesamt wird für den dreistreifigen Neu- und Ausbau der B 6n-Verlängerung mit rund 215 Mio. Euro Gesamtkosten gerechnet.

Diese sollen mit Mitteln aus dem EFRE-Bundesprogramm 2007–2013 gefördert werden. Der Großprojektantrag für die B 6n, Modul 1: Ortsumgehung Bernburg–Ortsumgehung Köthen wurde am 19.04.2012 durch die EU genehmigt.

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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)                     | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>A 14; Magdeburg–Wittenberge–Schwerin</b><br>AS Wolmirstedt–AS Colbitz; BA 1.2 | 04KB                                | 48,8                                 | 5,7   |  |                  | 5,7                        |
| <b>A 71; Schweinfurt–Sangerhausen</b><br>LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)            | 04KB                                | 58,2                                 | 4,9   |  |                  | 4,9                        |
| <b>Insgesamt</b><br>– im Bau<br><b>2 VKE vierstreifig</b>                        |                                     |                                      |       |  |                  | <b>10,6</b>                |
| <b>Ortsumgehungen</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 6n</b><br>OU Bernburg (Teilabschnitt bis L 65 unter Verkehr)                | 02KB                                | 92,5                                 | 7,3   | 2,7                                    |                  | 4,6                        |
| OU Köthen  | 02KB                                | 60,4                                 | 13,5  |  |                  | 13,5                       |
| <b>B 246a</b><br>OU Schönebeck, Elbebrücke                                       | 02KK                                | 39,7                                 | 2,7   |  |                  | 2,7                        |
| <b>Insgesamt</b><br>– im Bau<br><b>3 VKE vierstreifig</b>                        |                                     |                                      |       |  |                  | <b>20,8</b>                |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

**C.11.15 Schleswig-Holstein**

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2012“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

Im Berichtsjahr 2012 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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)  | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|   |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1   | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                     |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen</b>                         |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Heiligenhafen-M–AS Heiligenhafen-O                         | 24KB                                | 22,3                                 | 3,3   | 3,3                                    | 3,3              |                            |
| <b>A 21; Stolpe–Kiel</b>                                      |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Stolpe–Nettelsee  | 24KB                                | 51,4                                 | 5,9   |  |                  | 5,9                        |
| <b>A 23; Hamburg–Heide</b>                                    |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| AS Itzehoe-S–AS Itzehoe-N                                     | 24KB                                | 94,1                                 | 7,5   |  |                  | 7,5                        |
| <b>Insgesamt</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE sechsstreifig   |                                     | 22,3                                 | 3,3   |  | 3,3              |                            |
| – im Bau  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 2 VKE vierstreifig  |                                     |                                      |       |  |                  | 13,4                       |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>       |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 207</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck); 2. BA                            | 02KK                                | 24,9                                 | 5,0   |  |                  | 5,0                        |
| <b>Insgesamt</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – im Bau  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE zweistreifig  |                                     |                                      |       |  |                  | 5,0                        |
| <b>Ortsumgehungen</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 104</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Schlutup; 2. BA  | 02KK                                | 8,0                                  | 2,0   |  |                  | 2,0                        |
| <b>Insgesamt</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – im Bau  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE zweistreifig  |                                     |                                      |       |  |                  | 2,0                        |

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

**C.11.16 Thüringen**

Im Berichtsjahr wurden die Ortsumgehungen Worbis und Wintzingerode im Zuge der B 247 für den Verkehr freigegeben.

Die B 247 erschließt den nordwestlichen Bereich Thüringens und verbindet Thüringen und Niedersachsen. Sie verläuft zwischen der A 4 bei Gotha und der B 241/A 7 bei Northeim. Dabei verknüpft sie die Städte Gotha–Bad Langensalza–Mühlhausen–Leinefelde / Worbis und Duderstadt in Niedersachsen. Über die B 176n wird die Verbindung zur Landeshauptstadt Erfurt hergestellt.

Die B 247 ist eine stark belastete überregionale Verbindungsachse. Insbesondere die Ortsdurchfahrten sind vom hohen Durchgangsverkehr belastet. In den Ortskernen von Worbis und Wintzingerode wurde der starke Durchgangs-

verkehr durch einmündende Stadtstraßen, Signalanlagen und Fußgängerverkehr stark behindert.

Durch die Verlegung des weiträumigen Verkehrs auf die neuen Ortsumgehungen haben sich die Lebensverhältnisse der Bevölkerung in Worbis und Wintzingerode deutlich verbessert. Die Weichen für einen Baubeginn dieser Vorhaben wurden durch die Auflage des Konjunkturpaketes II im August 2009 gestellt. Noch im selben Monat konnte mit dem Bau dieser Maßnahmen begonnen werden.

Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 06.05.2012. Durch den Bau der Ortsumgehungen wurde ein leistungsfähiger Verkehrsweg geschaffen, der die Stadt an das überregionale Verkehrsnetz anschließt und seiner raumbedeutsamen Funktion gerecht wird.

Insgesamt wurden in den Bau der 5,4 km langen zusammenhängenden Ortsumgehungen rund 17 Mio. Euro investiert.

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

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE) | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge              | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |                    | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4                  | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>BAB-Neubaustrecken</b>                                    |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 71; Schweinfurt–Sangerhausen</b>                        |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Sömmerda-O (B 176) (o)–Prov. AS B 85 (o)                  | 04KB                                | 76,1                                 | 11,3               |  |                  | 11,3                       |
| AS Heldrungen–AS Artern (B 86)                               | 04KB                                | 81,7                                 | 8,7                |  |                  | 8,7                        |
| AS Artern–LGr TH/ST  | 04KB                                | 51,0                                 | 4,3                |  |                  | 4,3                        |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>3 VKE vierstreifig</b>                                    |                                     |                                      |                    |  |                  | <b>24,3</b>                |
| <b>BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>A 4; Aachen–Görlitz</b>                                   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| ö Magdala–w AS Jena-Göschwitz                                | 46KB                                | 336,2                                | 11,8               |  |                  | 11,8                       |
| <b>A 9; München–Berlin</b>                                   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| AS Schleiz–AS Dittersdorf <sup>2)</sup>                      | 46KB                                | 6,8 <sup>3)</sup>                    | 9,0 <sup>4)</sup>  |  |                  | 9,0                        |
| AS Dittersdorf–AS Triptis <sup>2)</sup>                      | 46KB                                | 9,0 <sup>3)</sup>                    | 10,0 <sup>4)</sup> |  |                  | 10,0                       |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>– im Bau</b>  |                                     |                                      |                    |  |                  |                            |
| <b>3 VKE sechsstreifig</b>                                   |                                     |                                      |                    |  |                  | <b>30,8</b>                |

| Straße, Verkehrsweg<br>Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)     | Bautyp<br>gemäß<br>geltendem<br>BPI | Kosten <sup>1)</sup><br><br>(Mio. €) | Länge | Für den Verkehr<br>freigegeben         |                  | Im Bau<br>bis Ende<br>2012 |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|------------------|----------------------------|
|  |                                     |                                      |       | von Bau-<br>beginn<br>bis Ende<br>2012 | davon in<br>2012 |                            |
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4     | 5                                      | 6                | 7                          |
| <b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken</b>          |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 243</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| A 38 (AS Großwechungen)–K 4                                      | 04KK                                | 18,4                                 | 2,8   | 2,8                                    | 2,8              |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und<br>vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE vierstreifig   |                                     | 18,4                                 |       | 2,8                                    | 2,8              |                            |
| <b>Ortsumgehungen</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| <b>B 19</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Fambach und Wernshausen-<br>Niederschmalkalden                | 02KK                                | 21,7                                 | 3,9   |  |                  | 3,9                        |
| <b>B 88</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| Bücheloh-Gehren  | 02KK                                | 25,3                                 | 6,1   | 6,1                                    | 6,1              |                            |
| <b>B 93</b>  |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Gößnitz m OU Löhmingen  | 02KK                                | 28,4                                 | 5,7   | 5,7                                    | 5,7              |                            |
| <b>B 247</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| OU Worbis und OU Wintzingerode                                   | 02KK                                | 15,8                                 | 5,4   | 5,4                                    | 5,4              |                            |
| <b>Insgesamt</b>   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| – für den Verkehr freigegeben und<br>vollständig fertig gestellt |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 3 VKE zweistreifig   |                                     | 70,4                                 |       | 17,2                                   | 17,2             |                            |
| – im Bau   |                                     |                                      |       |  |                  |                            |
| 1 VKE zweistreifig   |                                     |                                      |       |  |                  | 3,9                        |

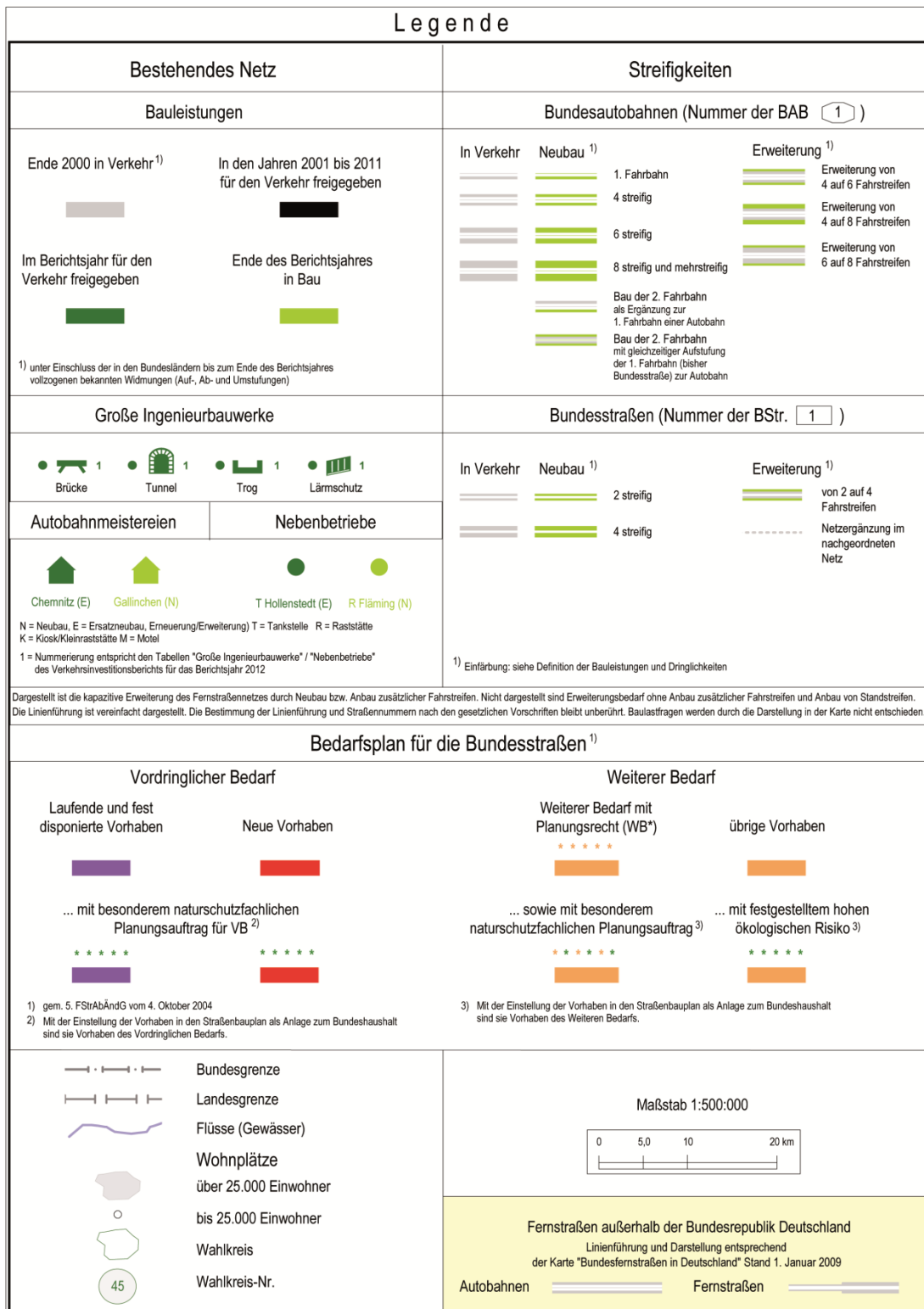
1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2013.

2) Realisierung im Rahmen der Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); LGr. BY/TH–AS Lederhose).

3) Kosten außerhalb ÖPP.

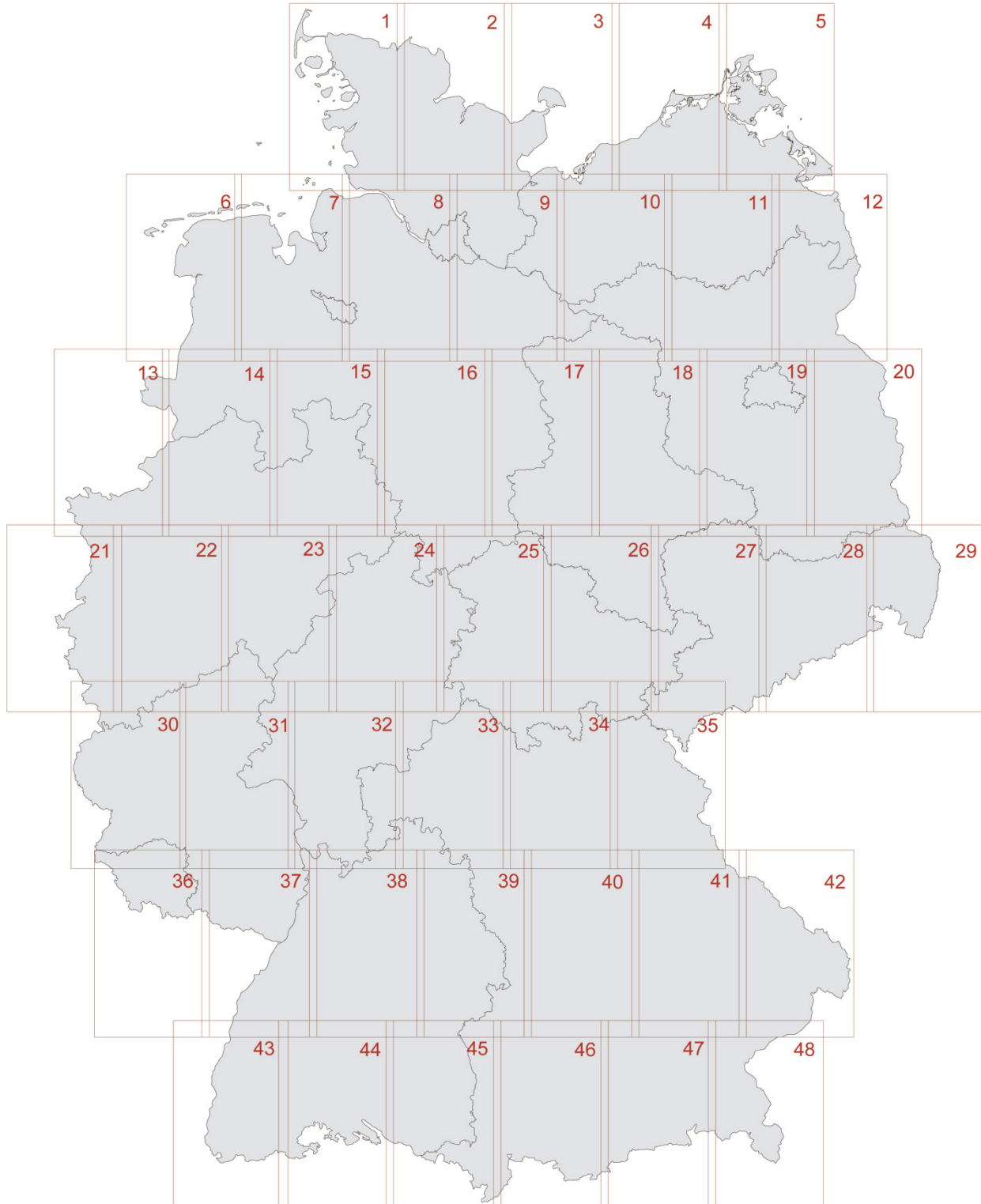
4) Konzessionslänge 46,5 km.

C.11.17 Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012“



Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2012

Übersicht Blattschnitte







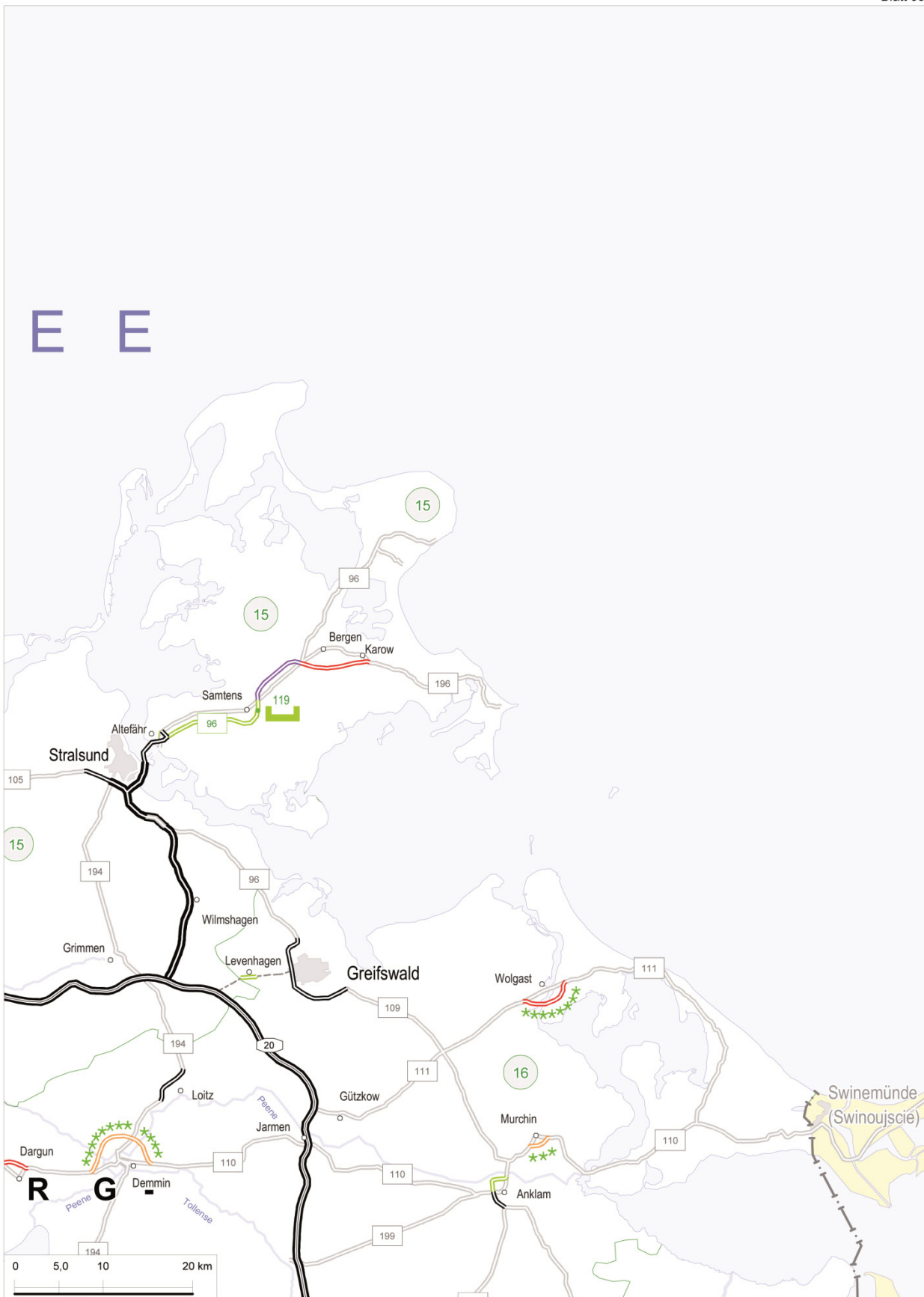
Blatt 02



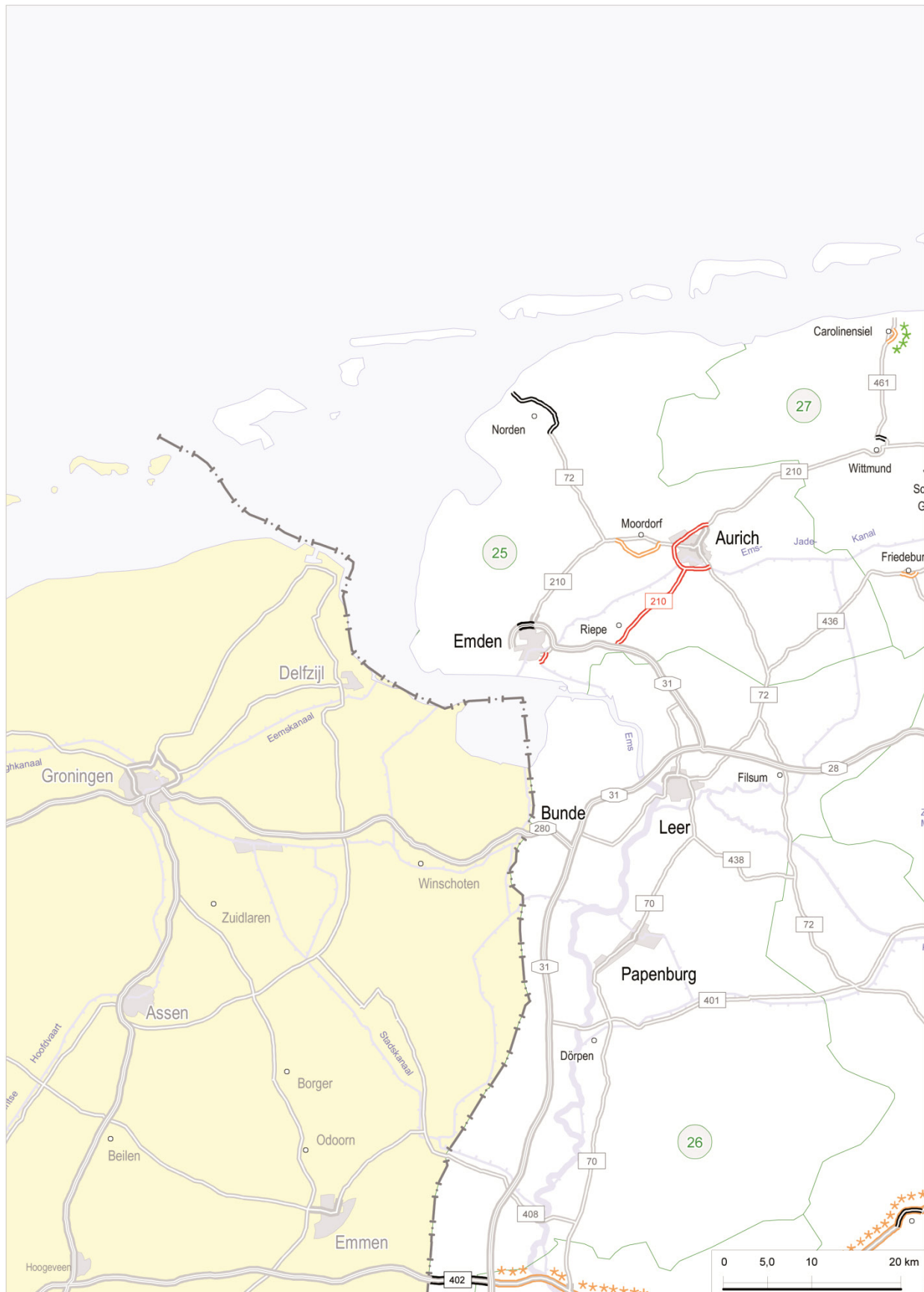


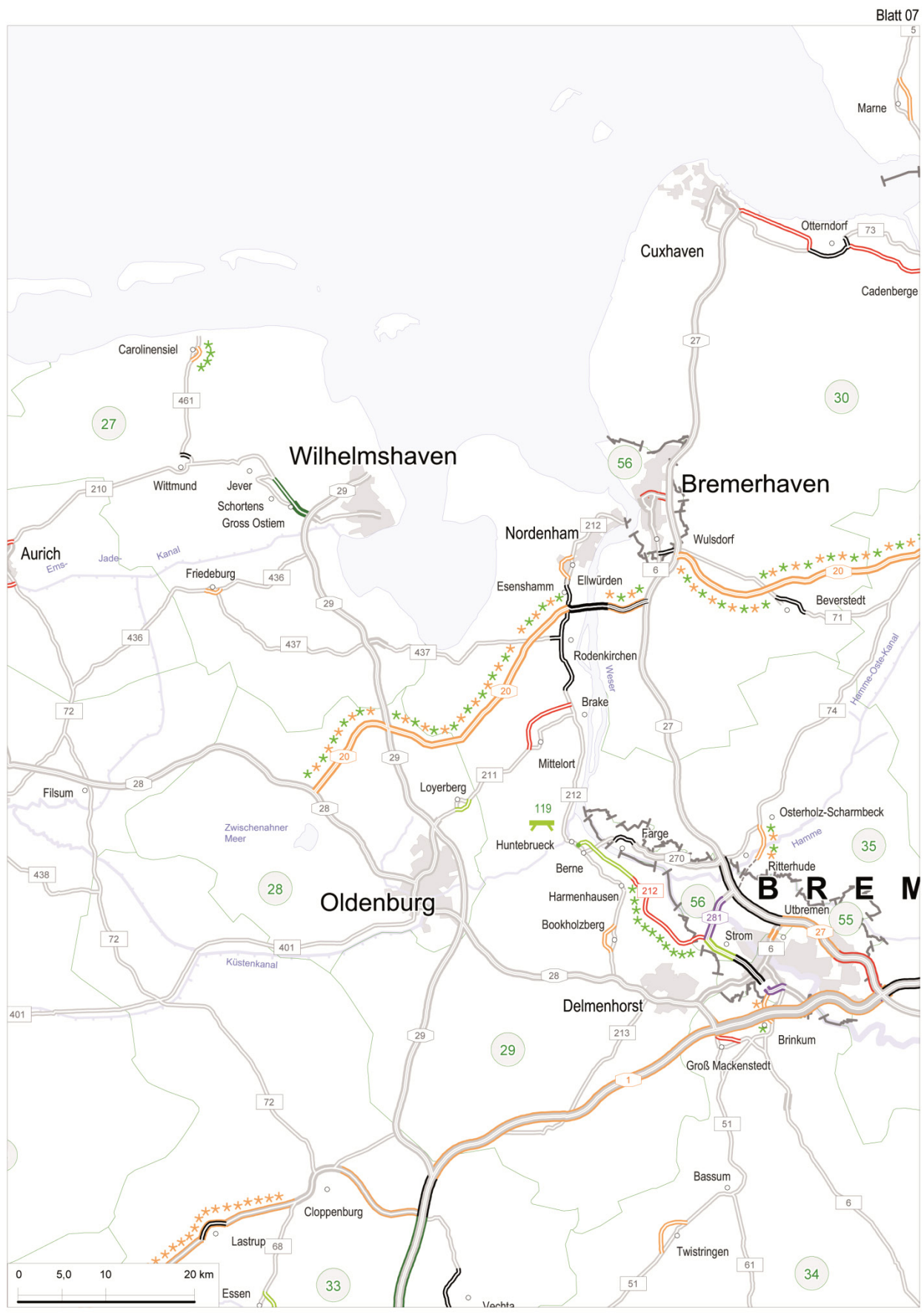
Blatt 04



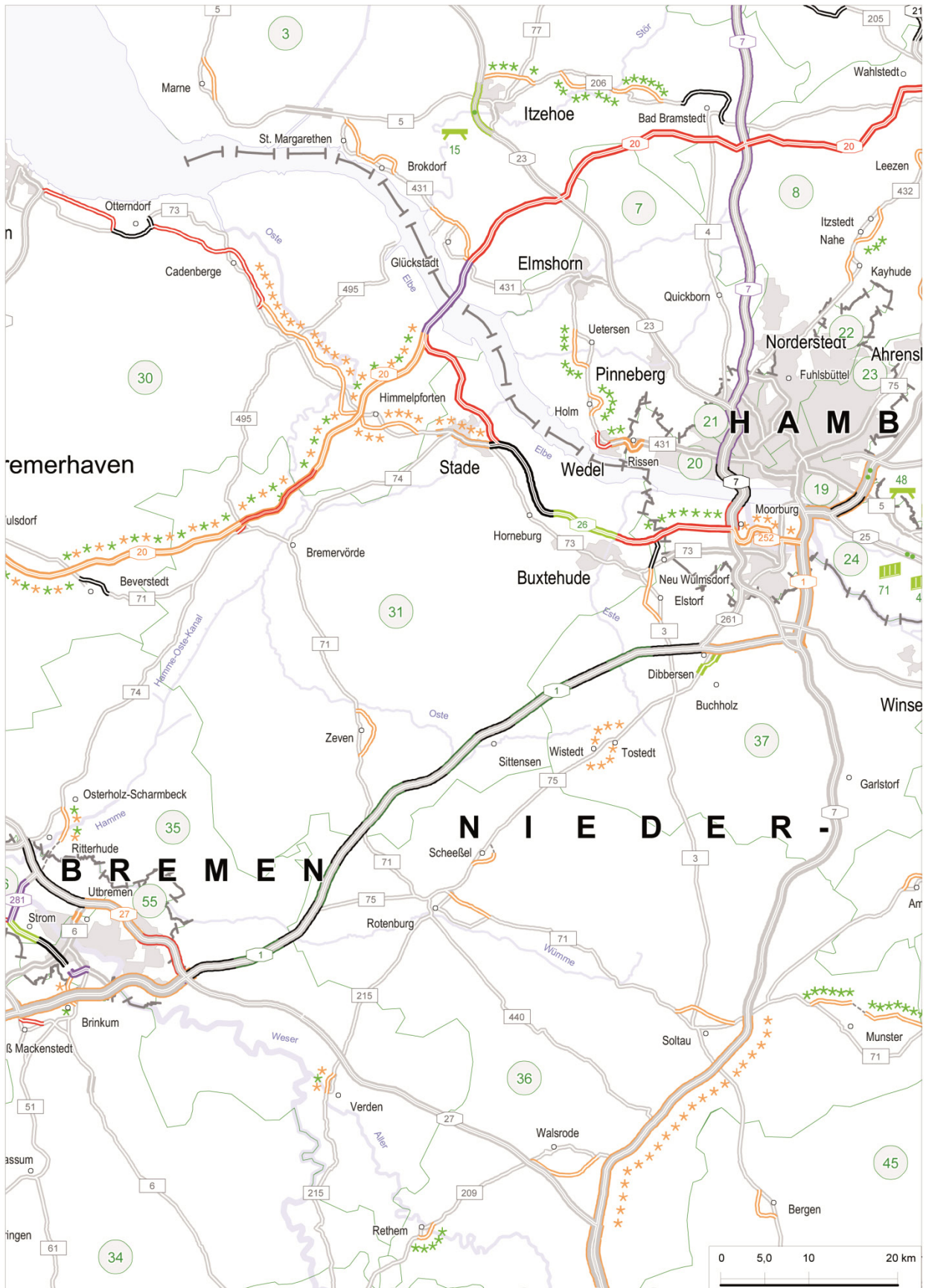


Blatt 06

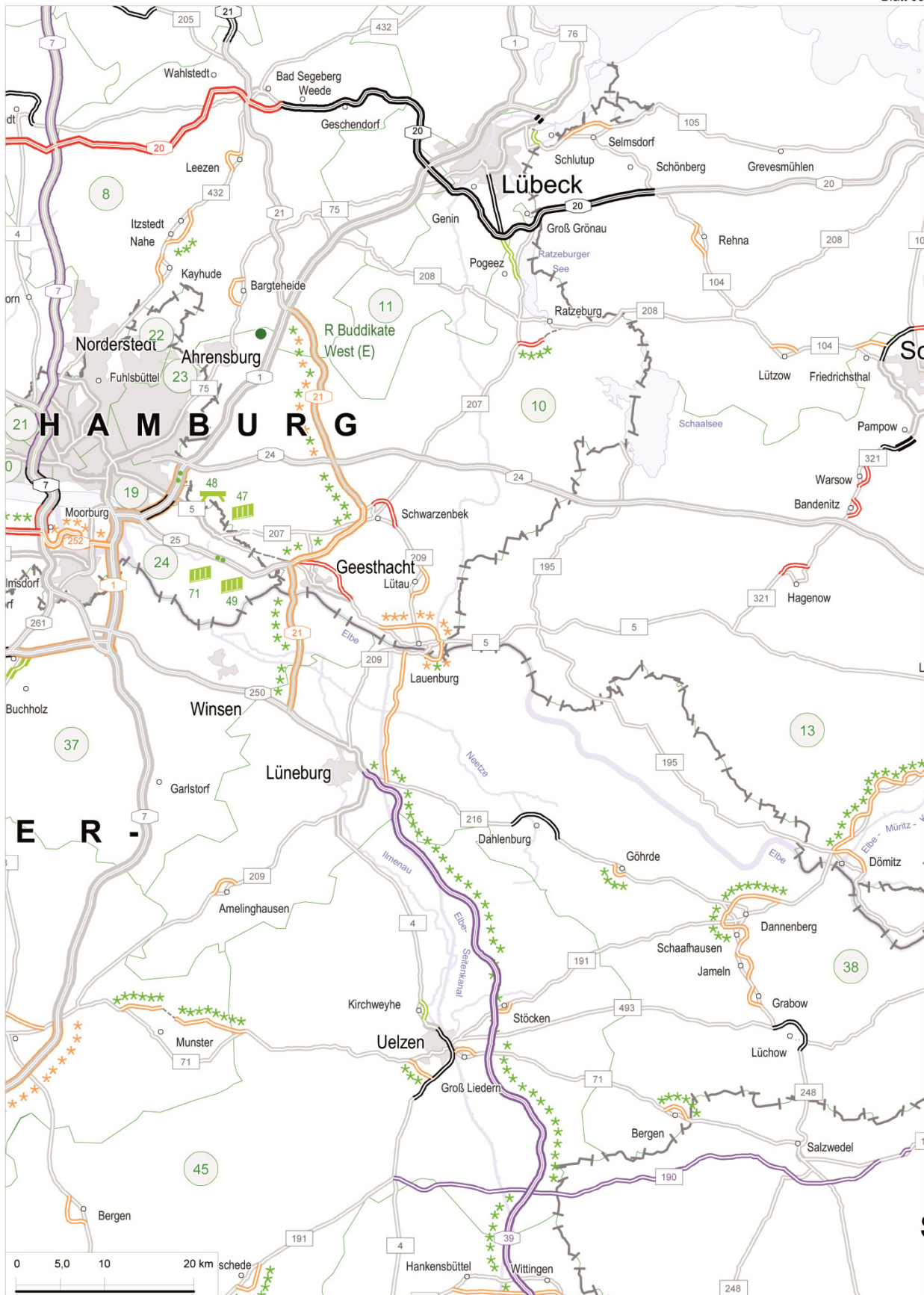




Blatt 08

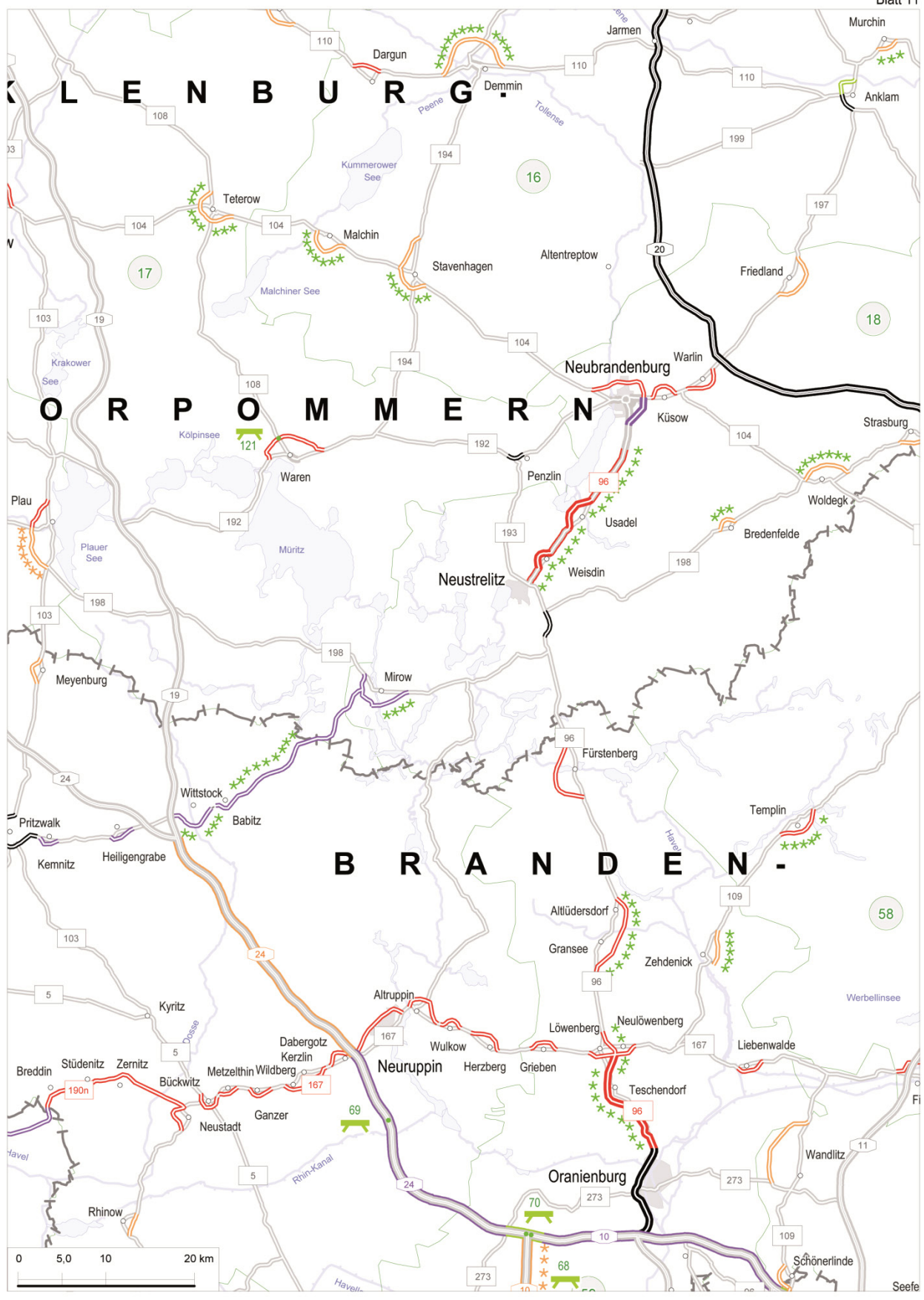




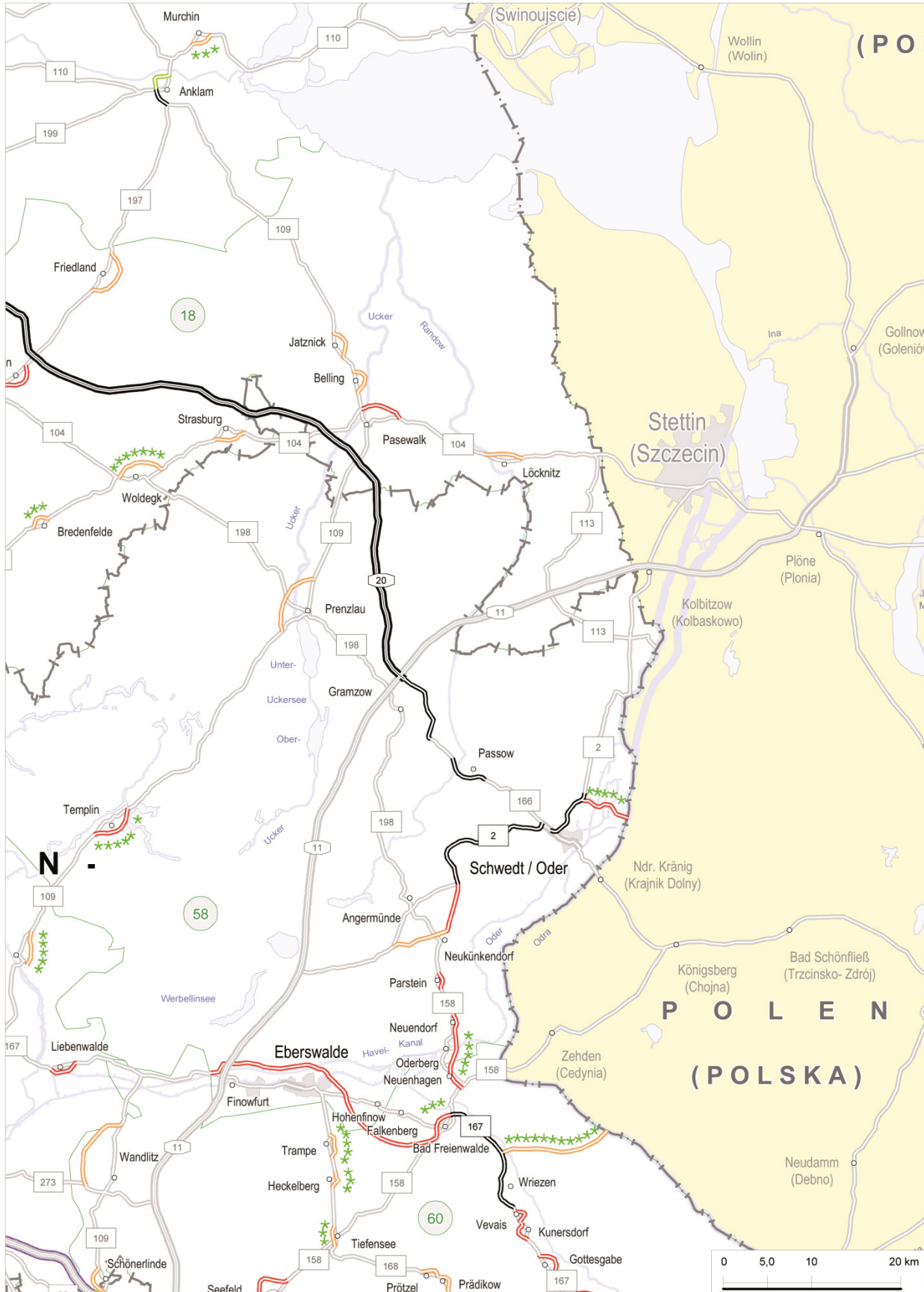


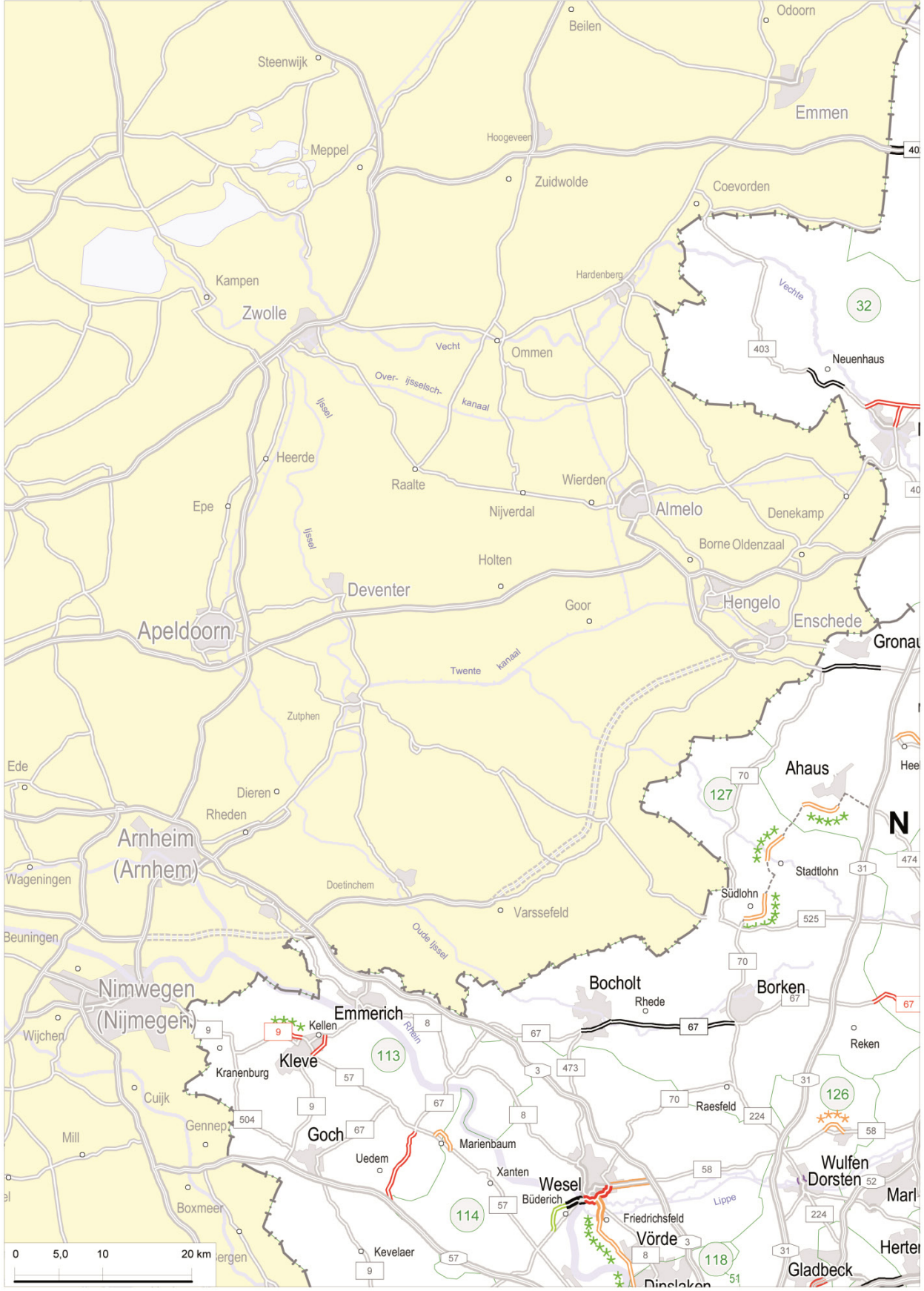
Blatt 10



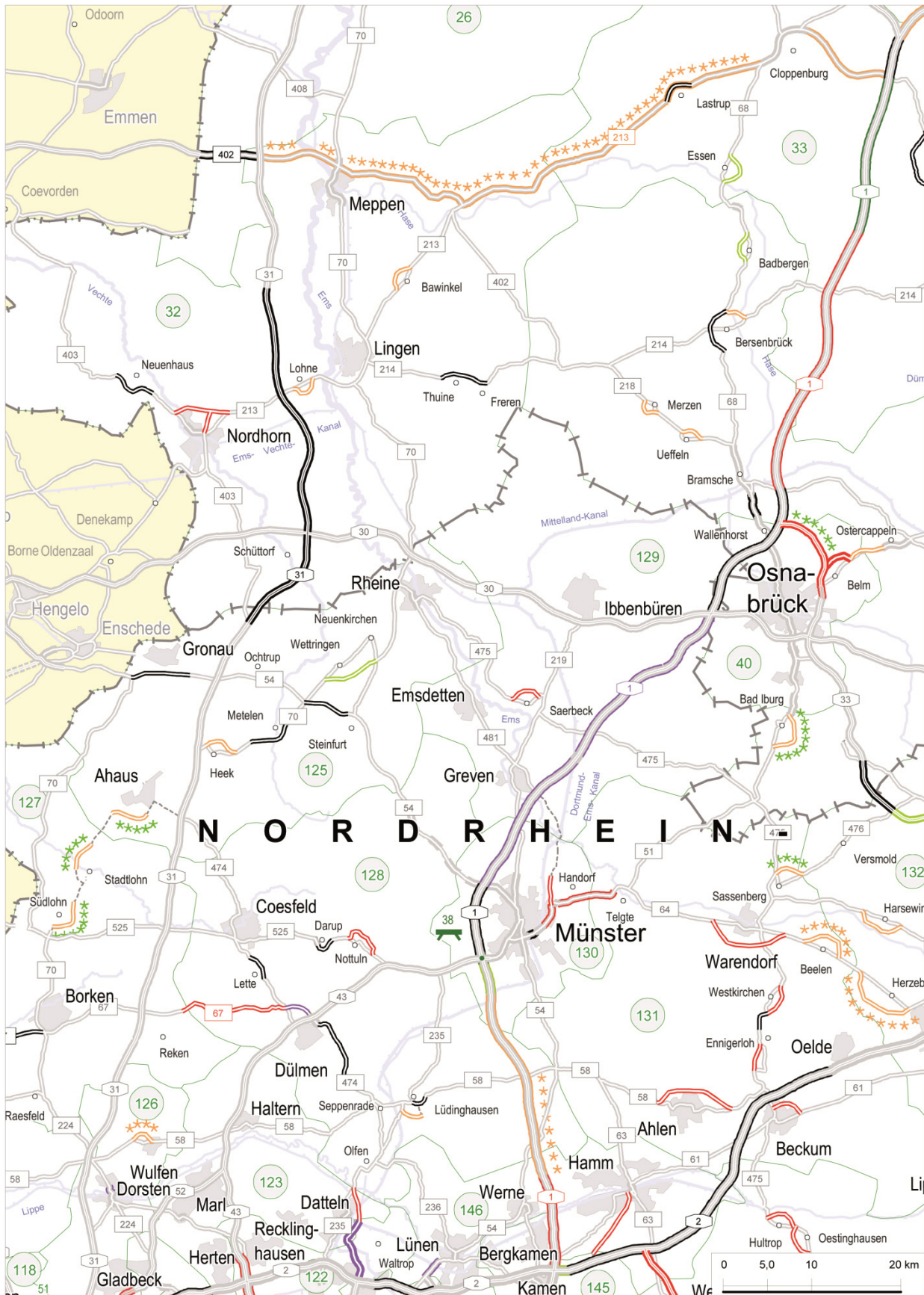


Blatt 12



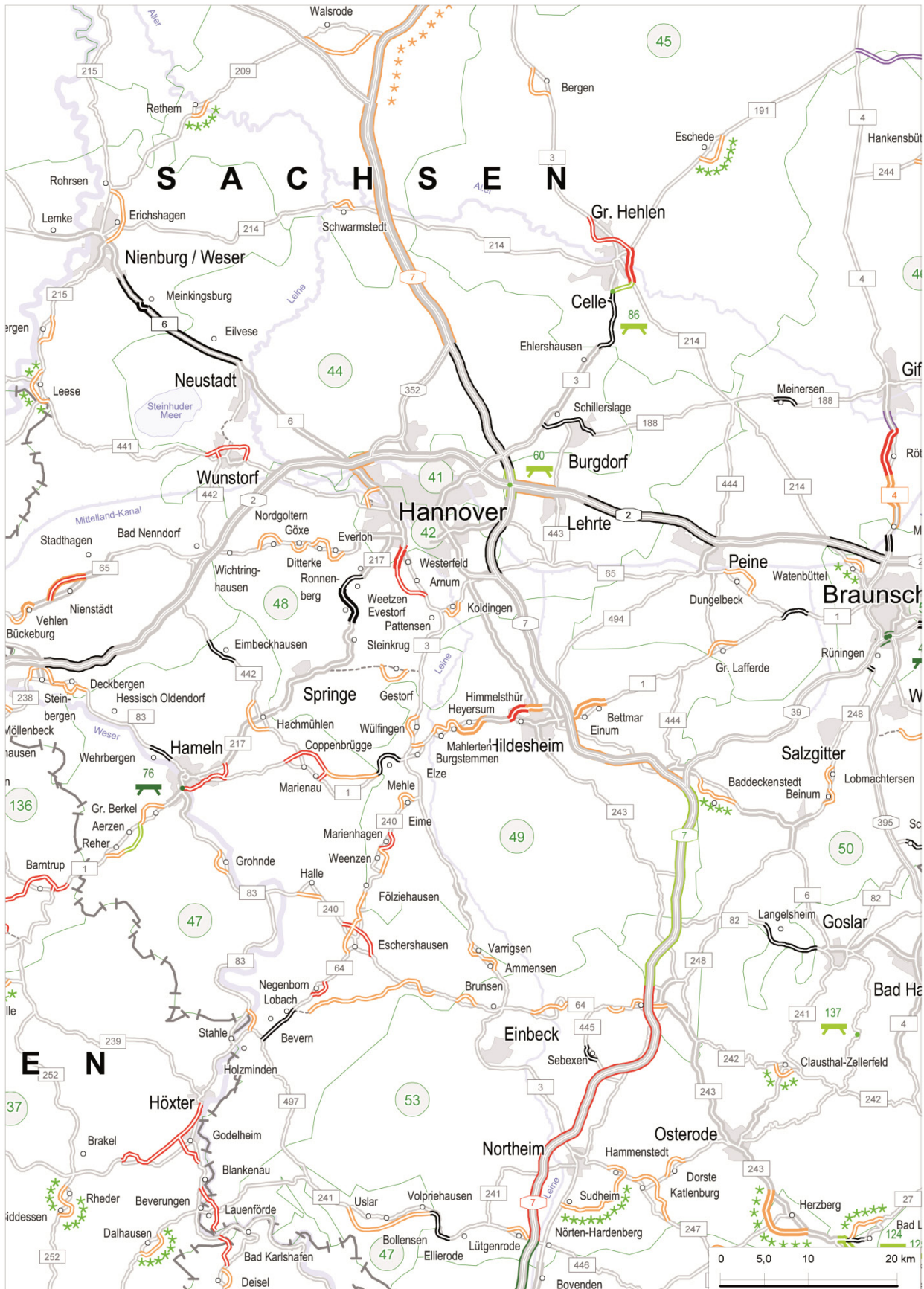


Blatt 14

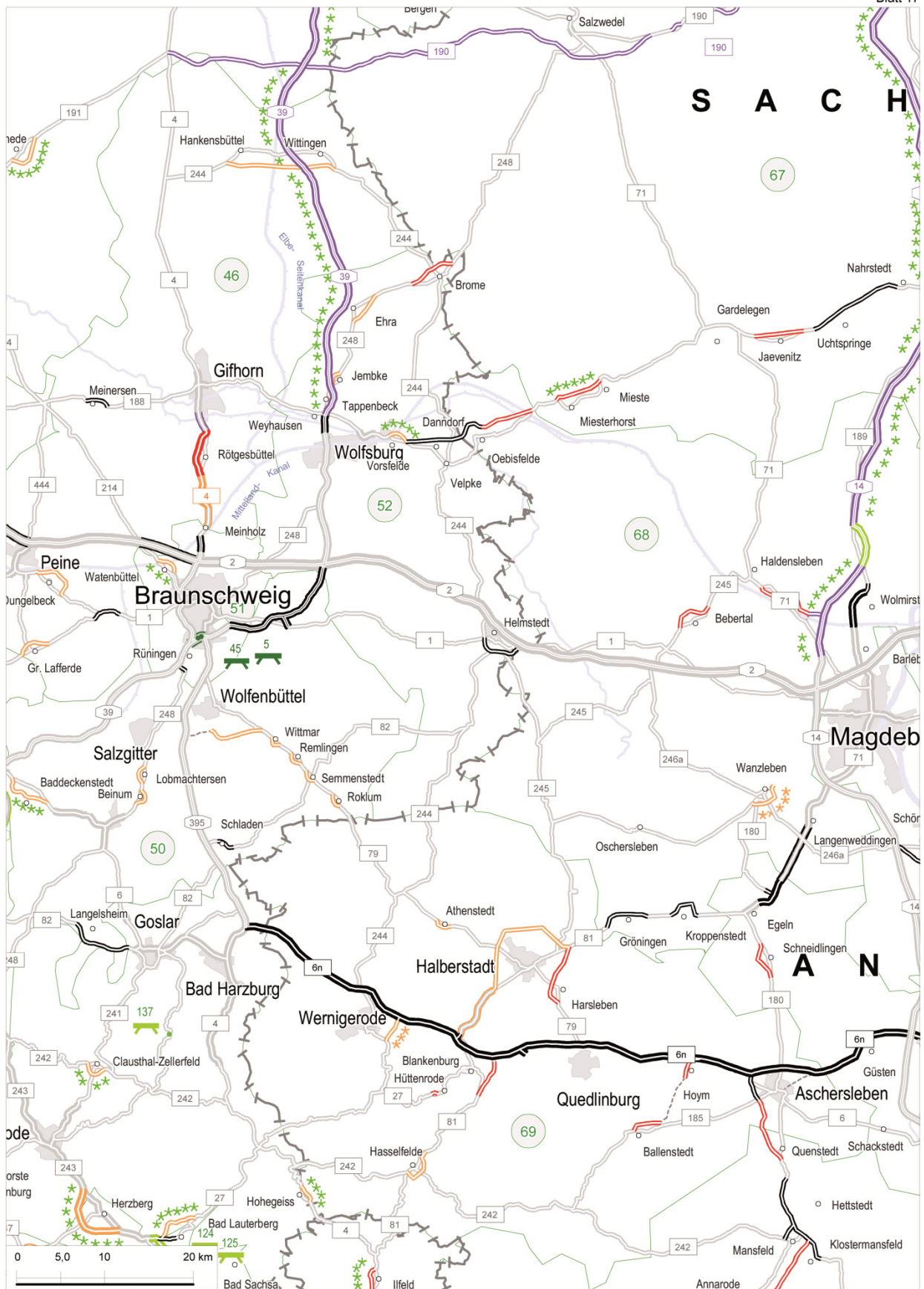




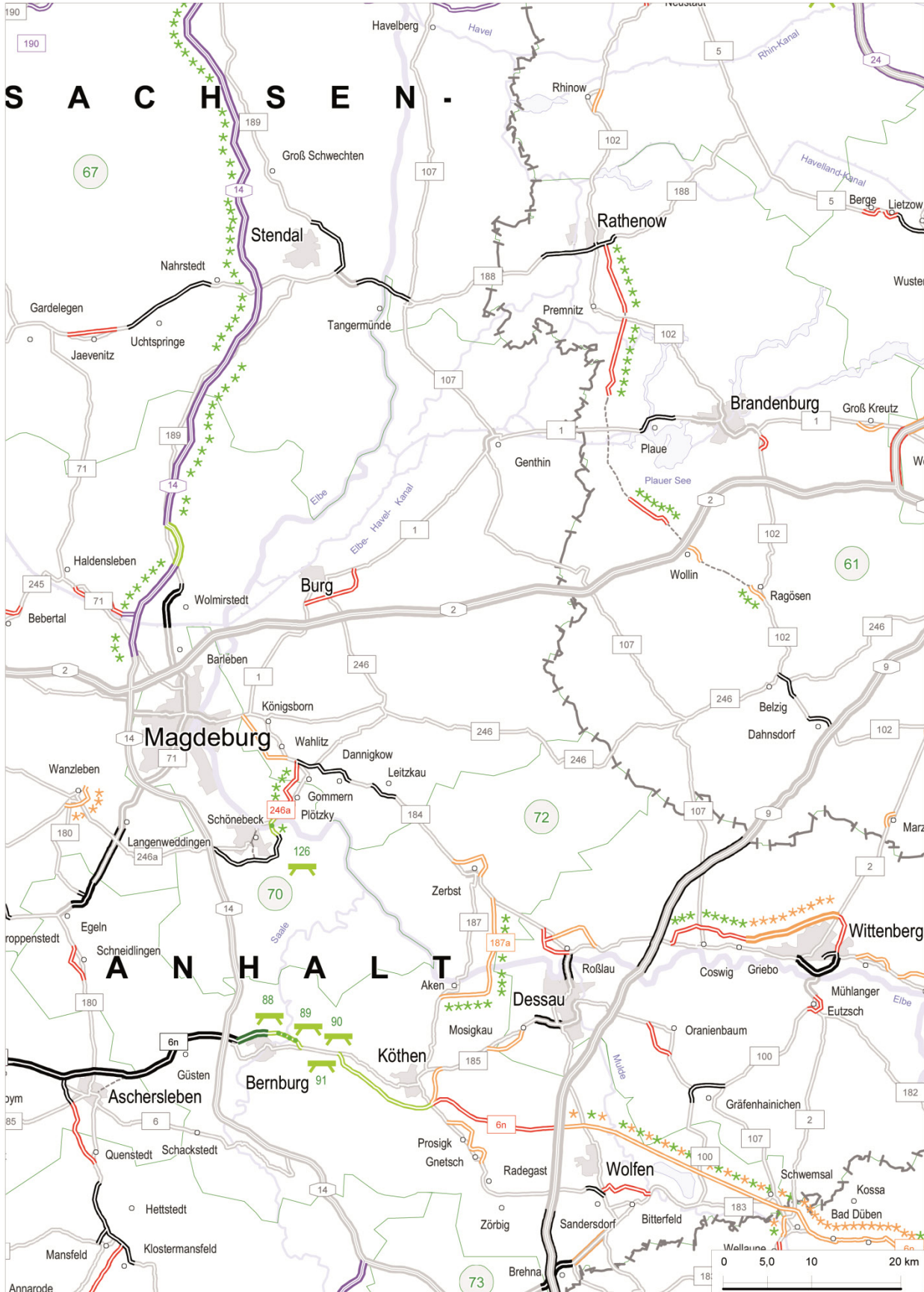
Blatt 16

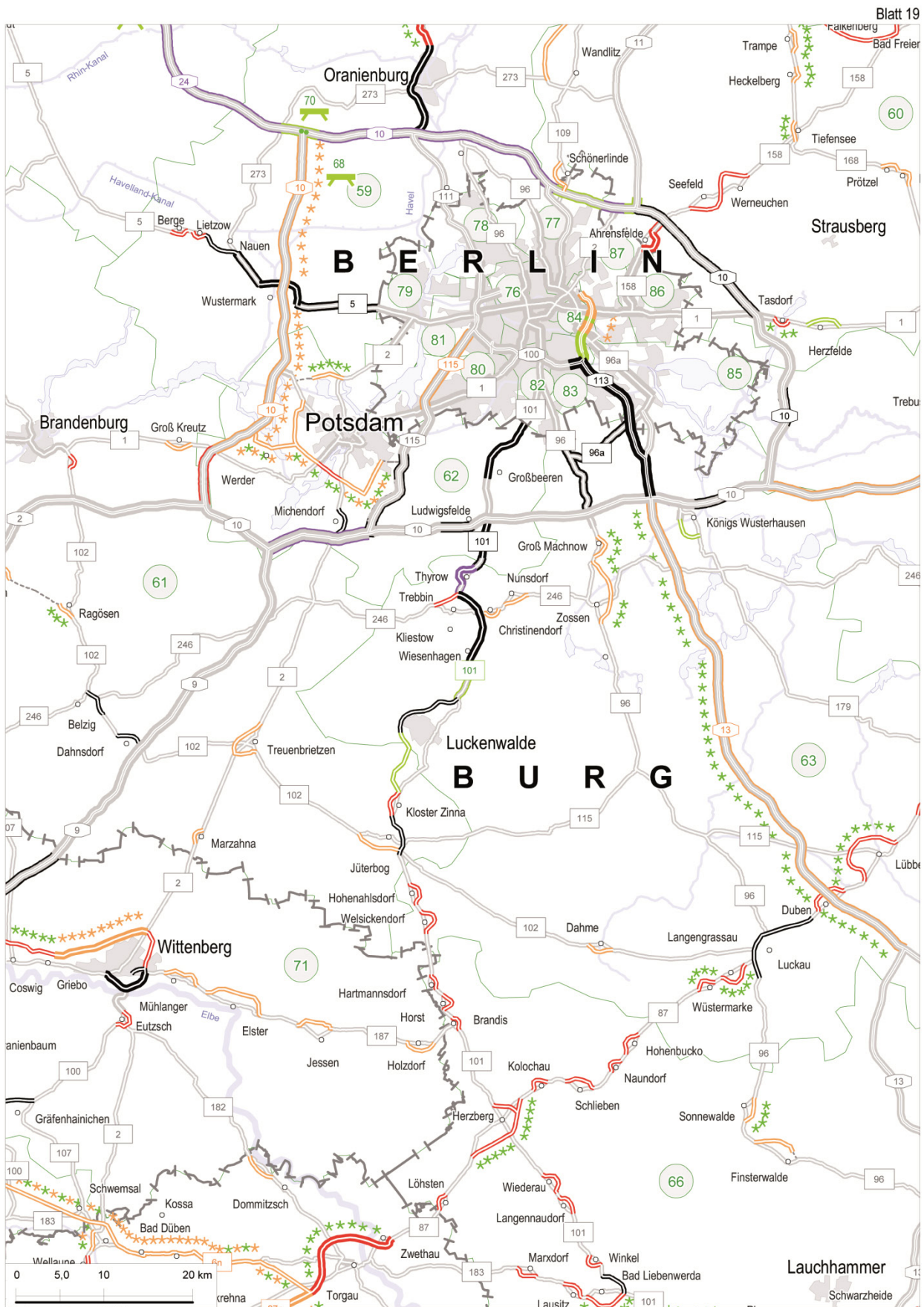




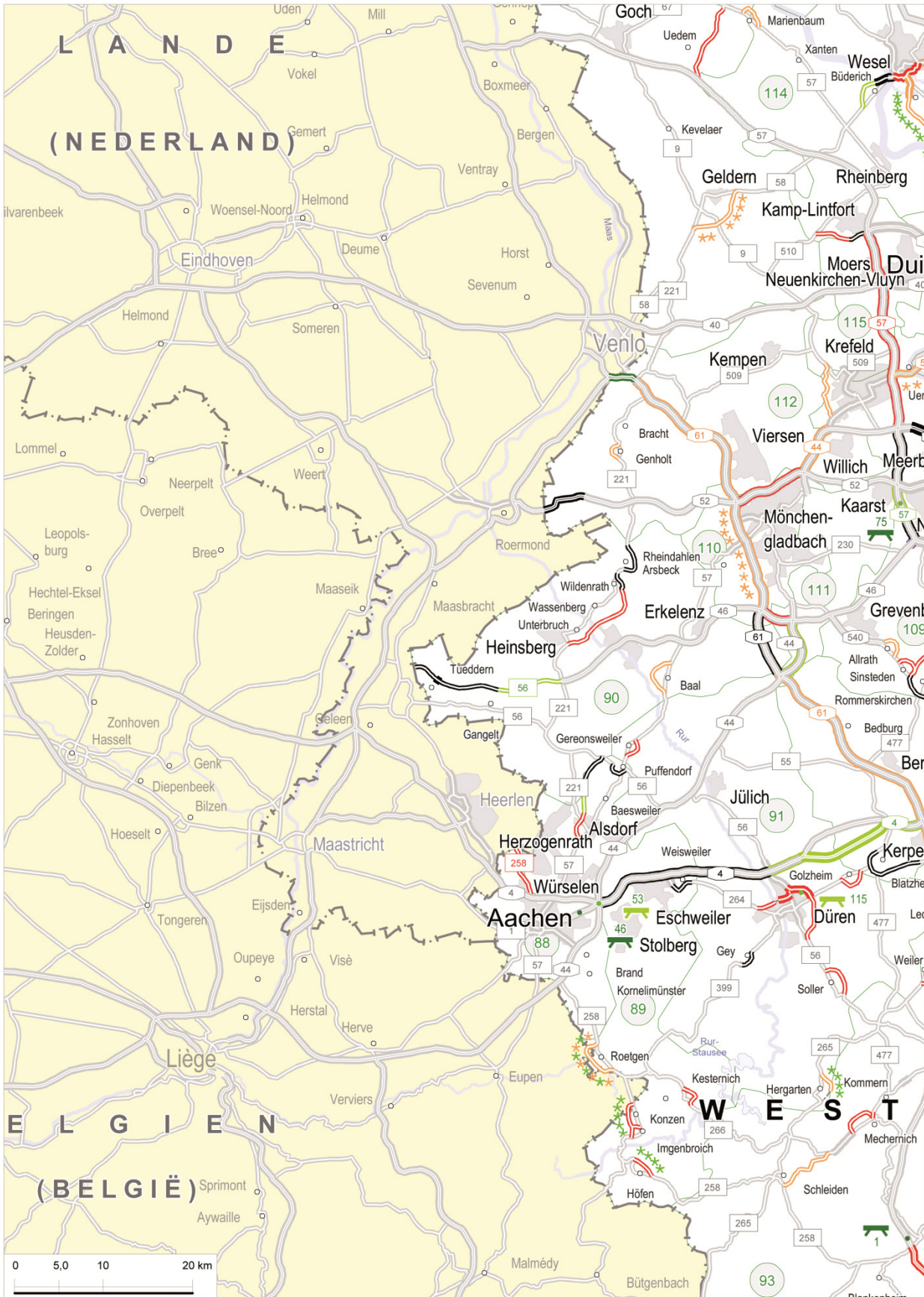


Blatt 18



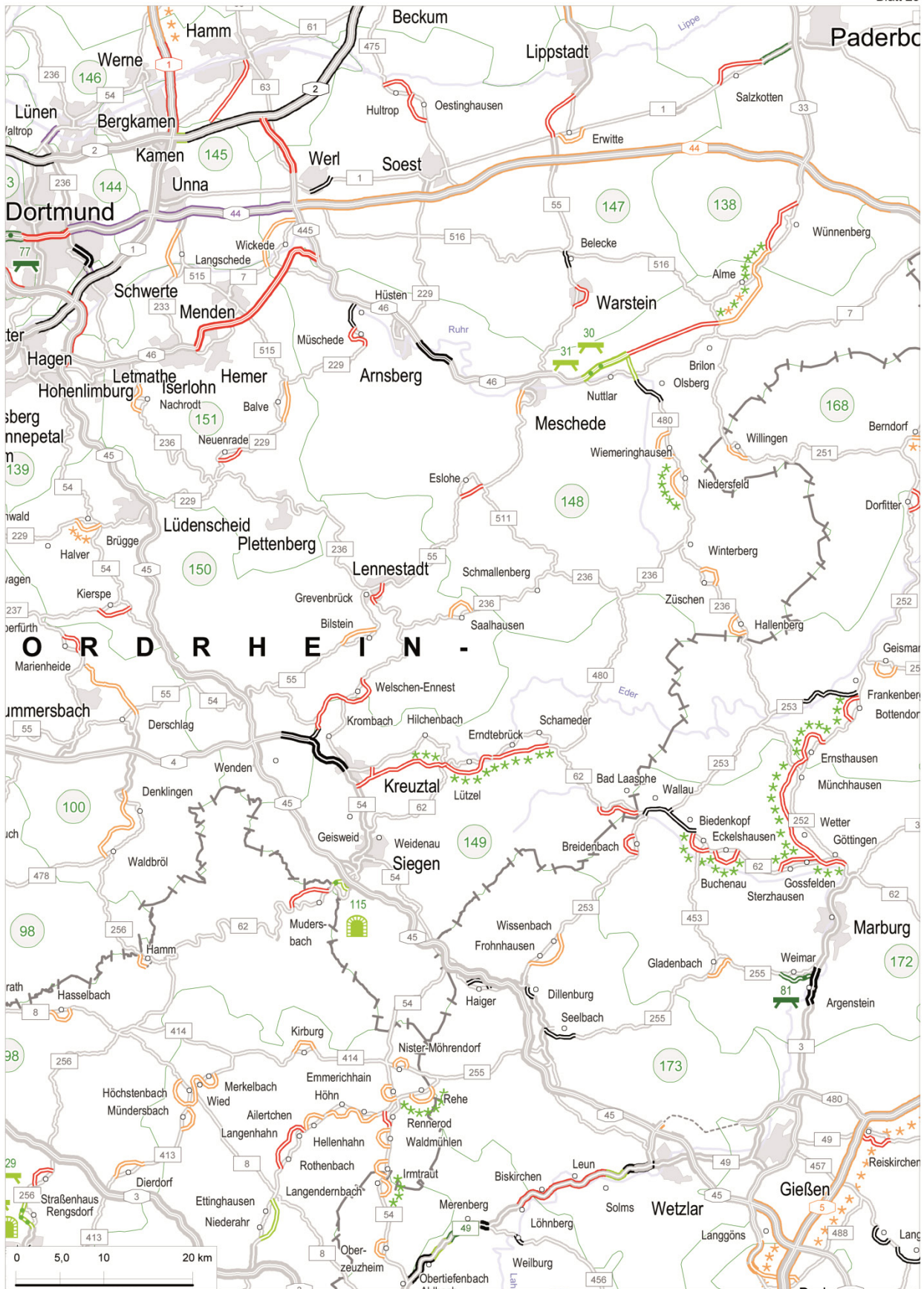




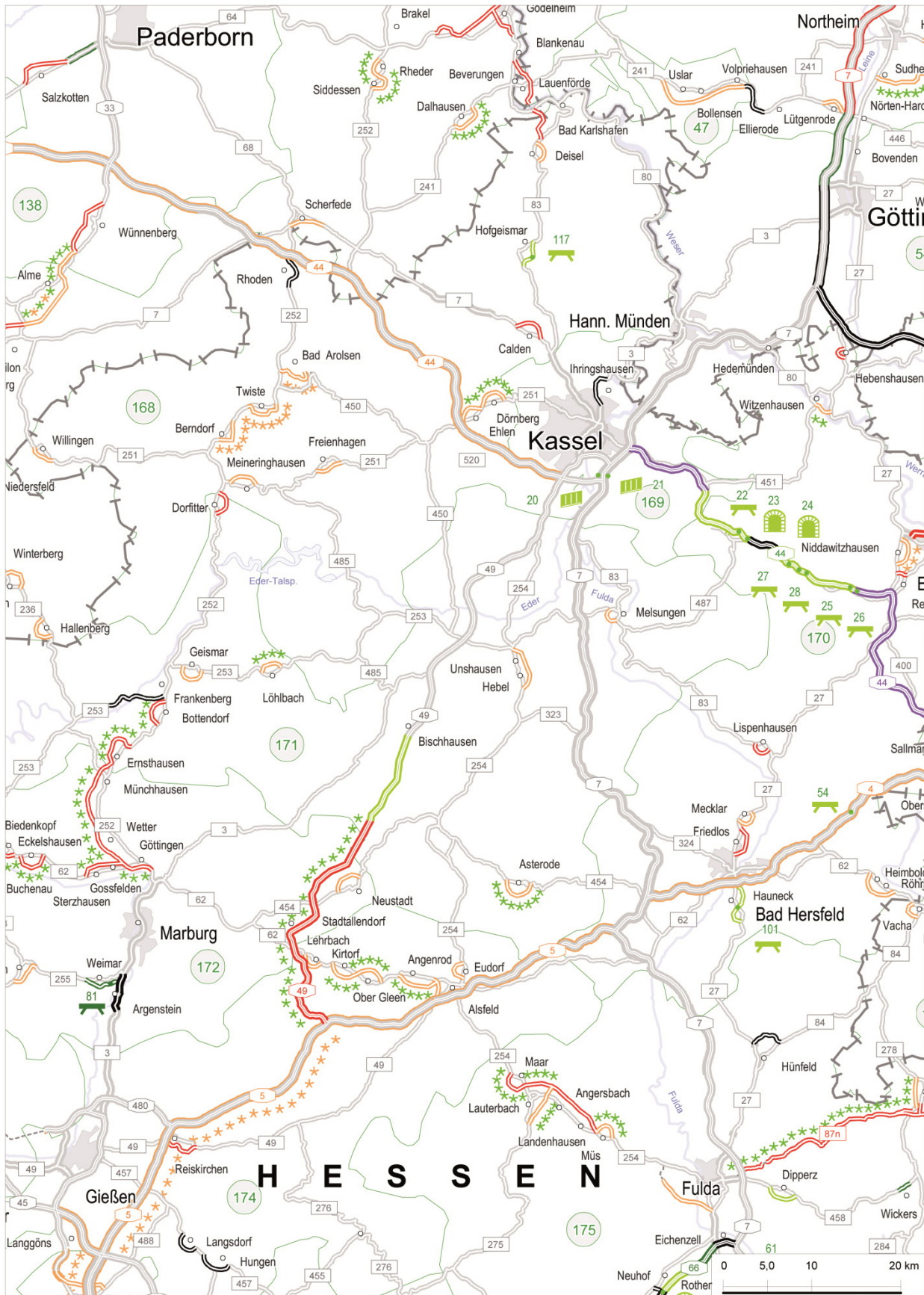


Blatt 22

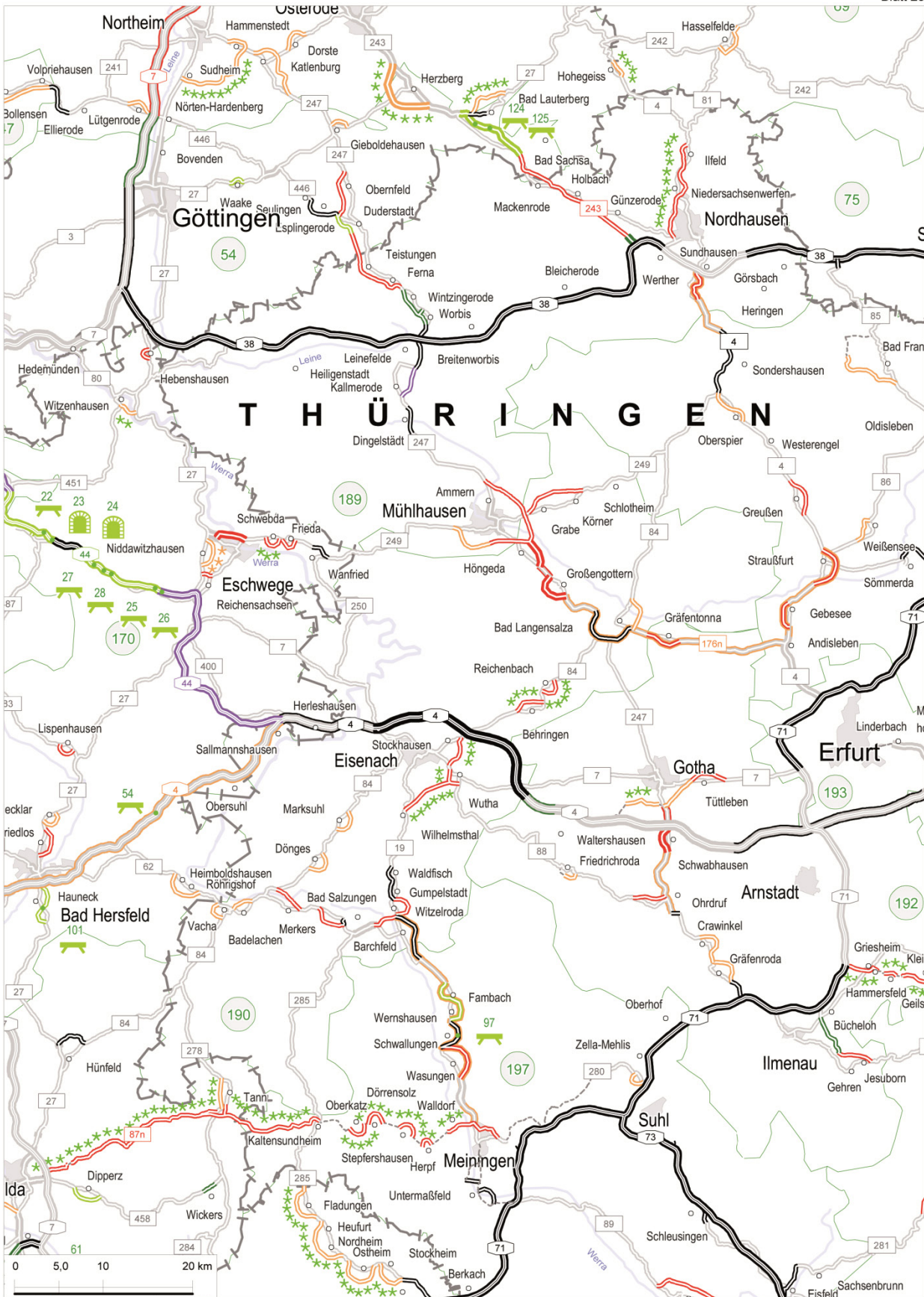




Blatt 24

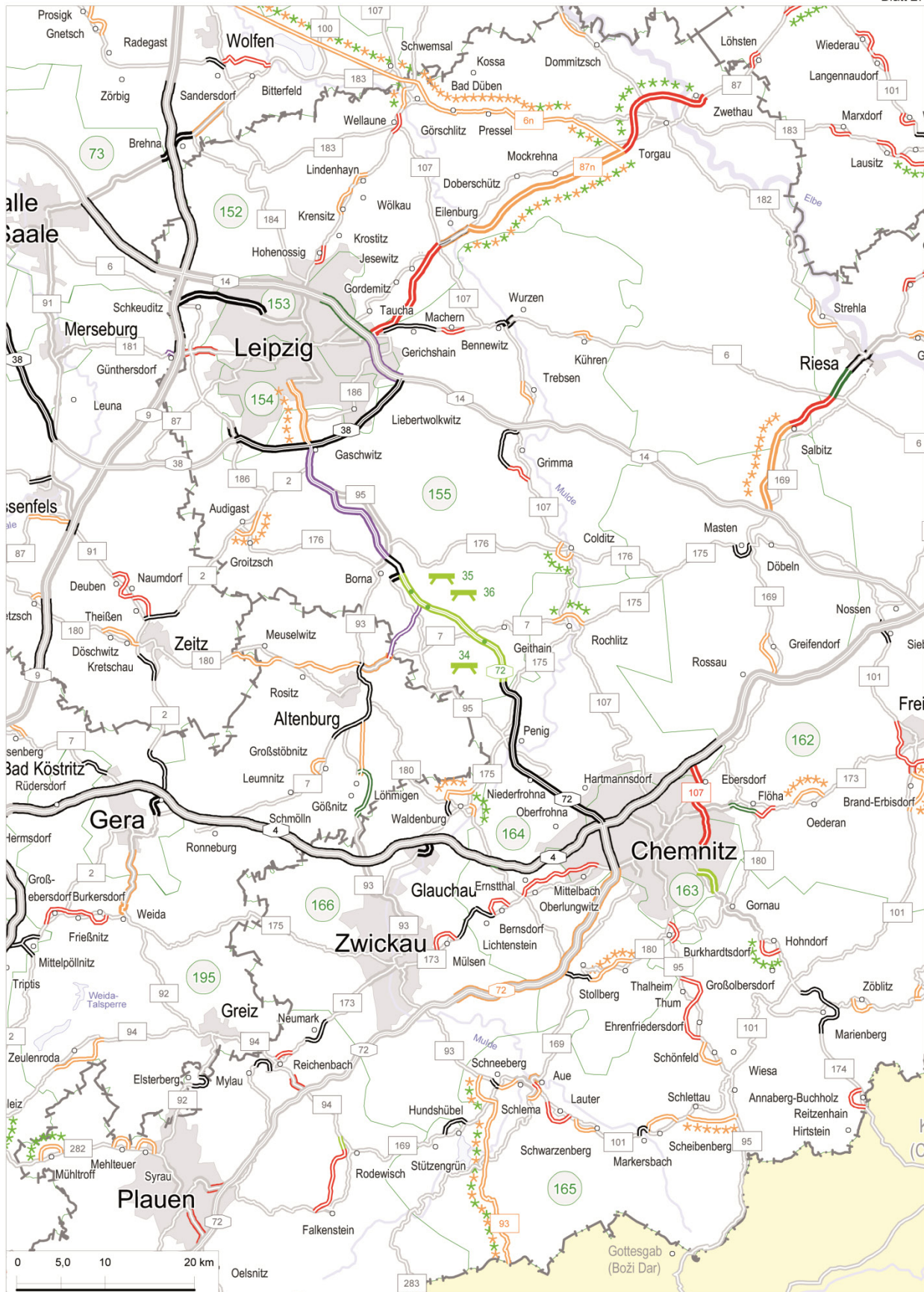






Blatt 26





Blatt 28





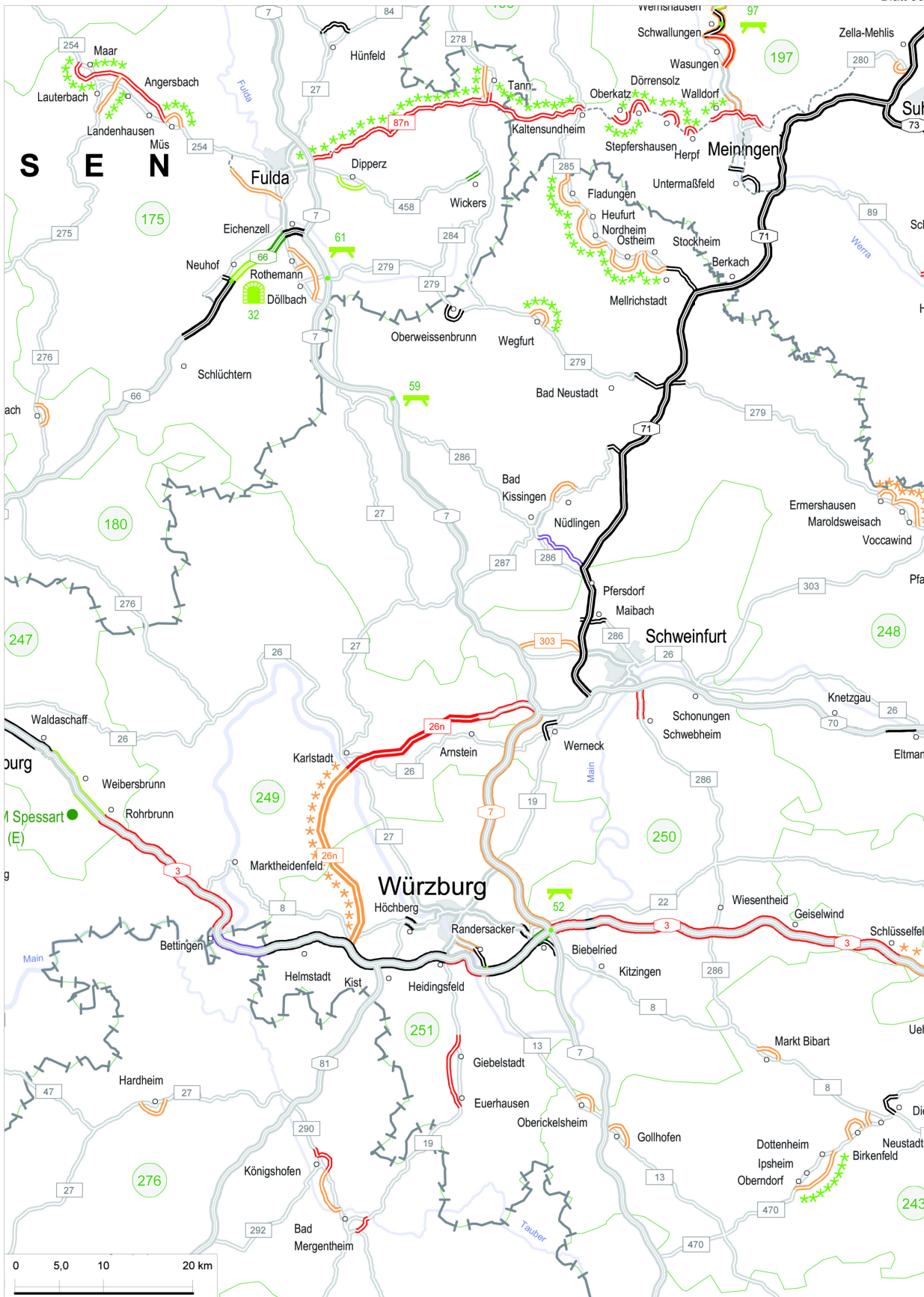
Blatt 30



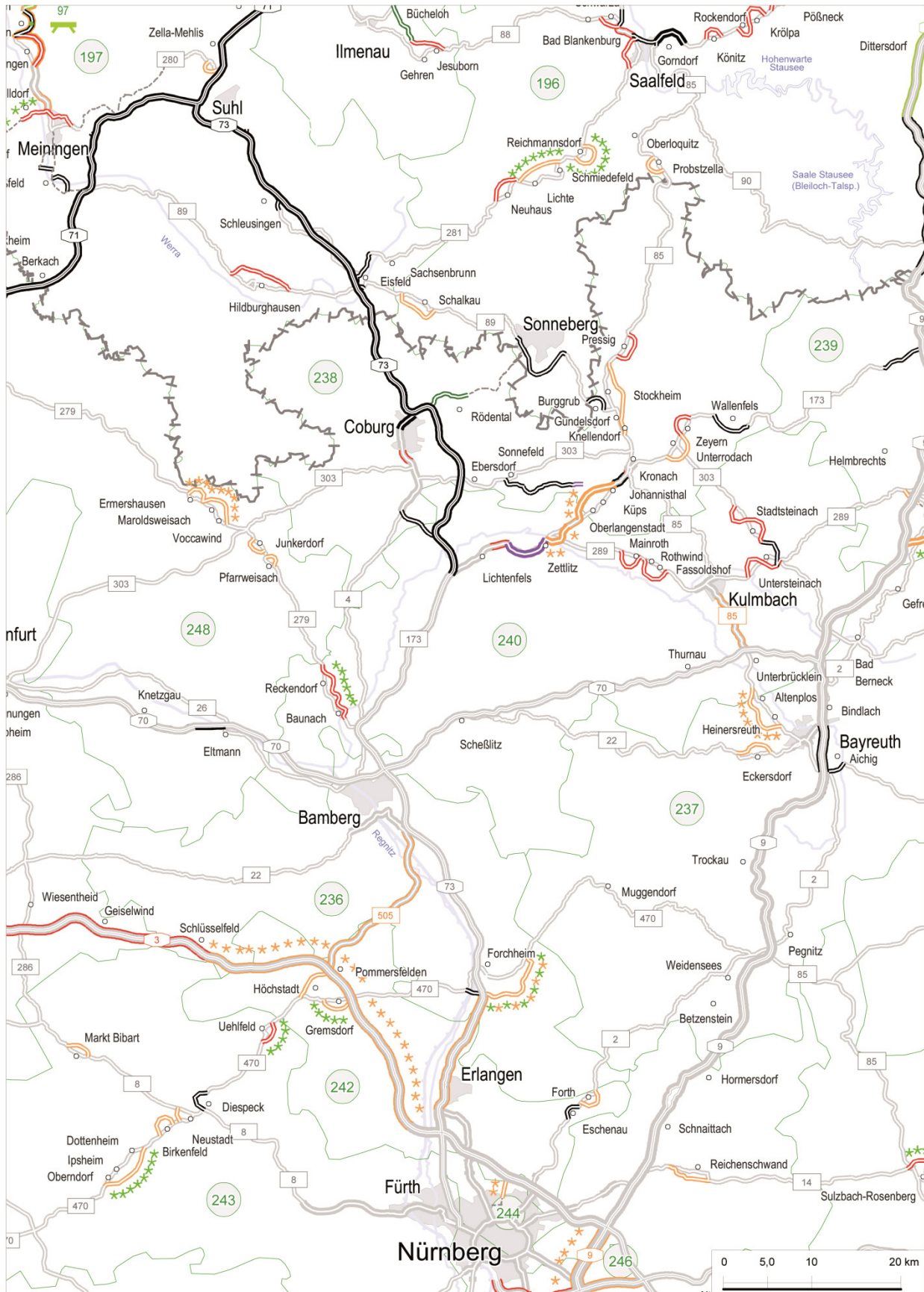








Blatt 34





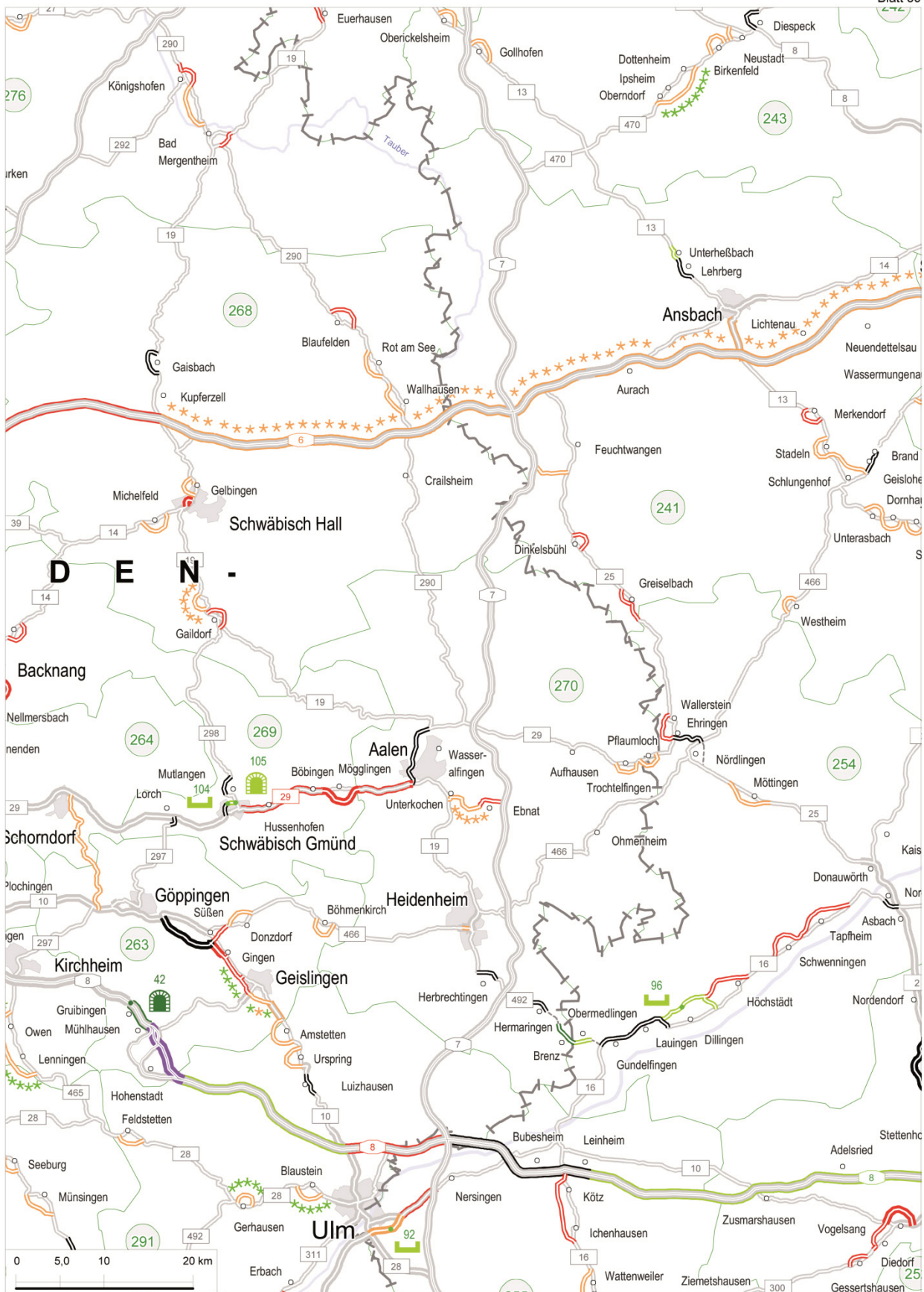
Blatt 36





Blatt 38

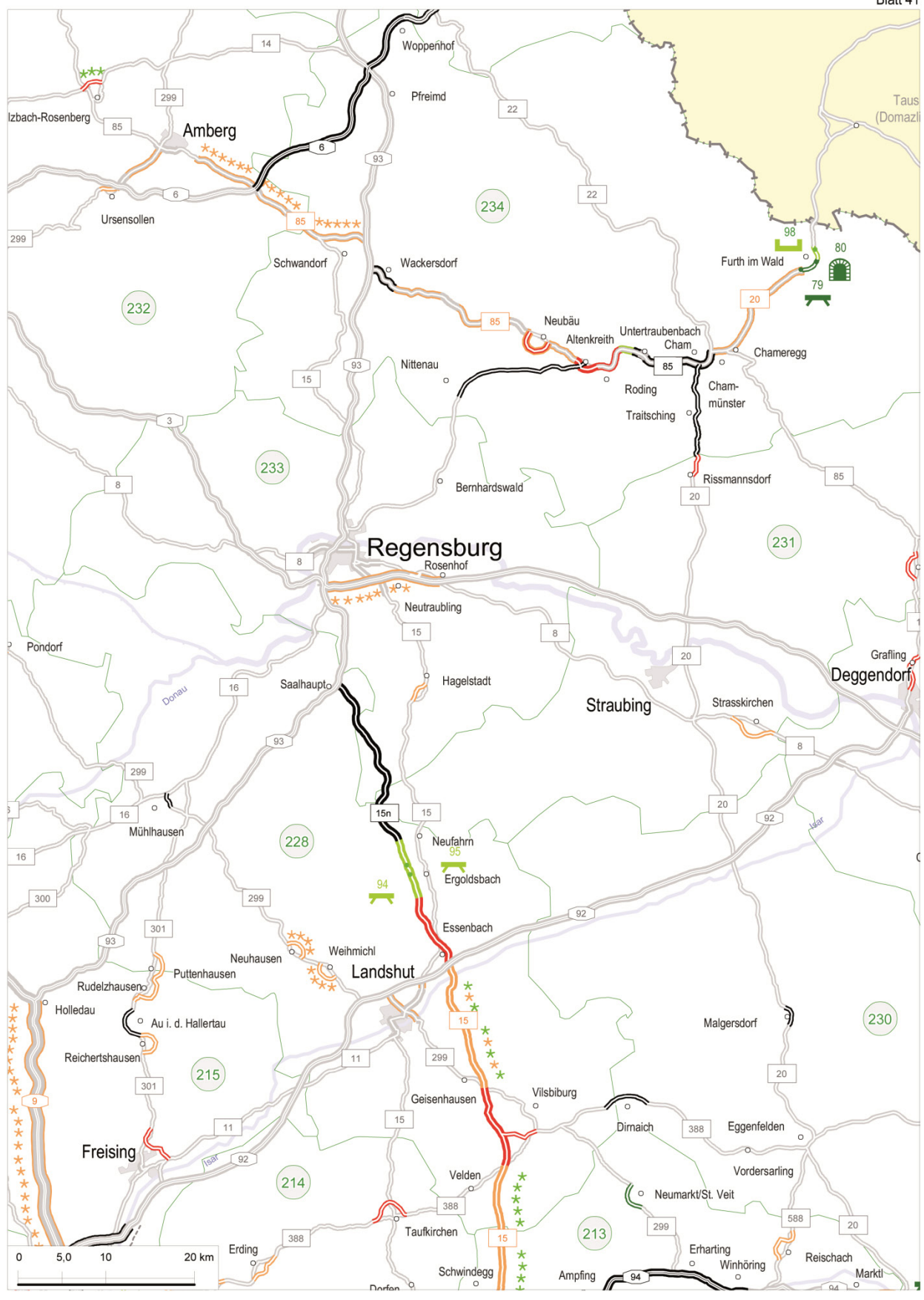




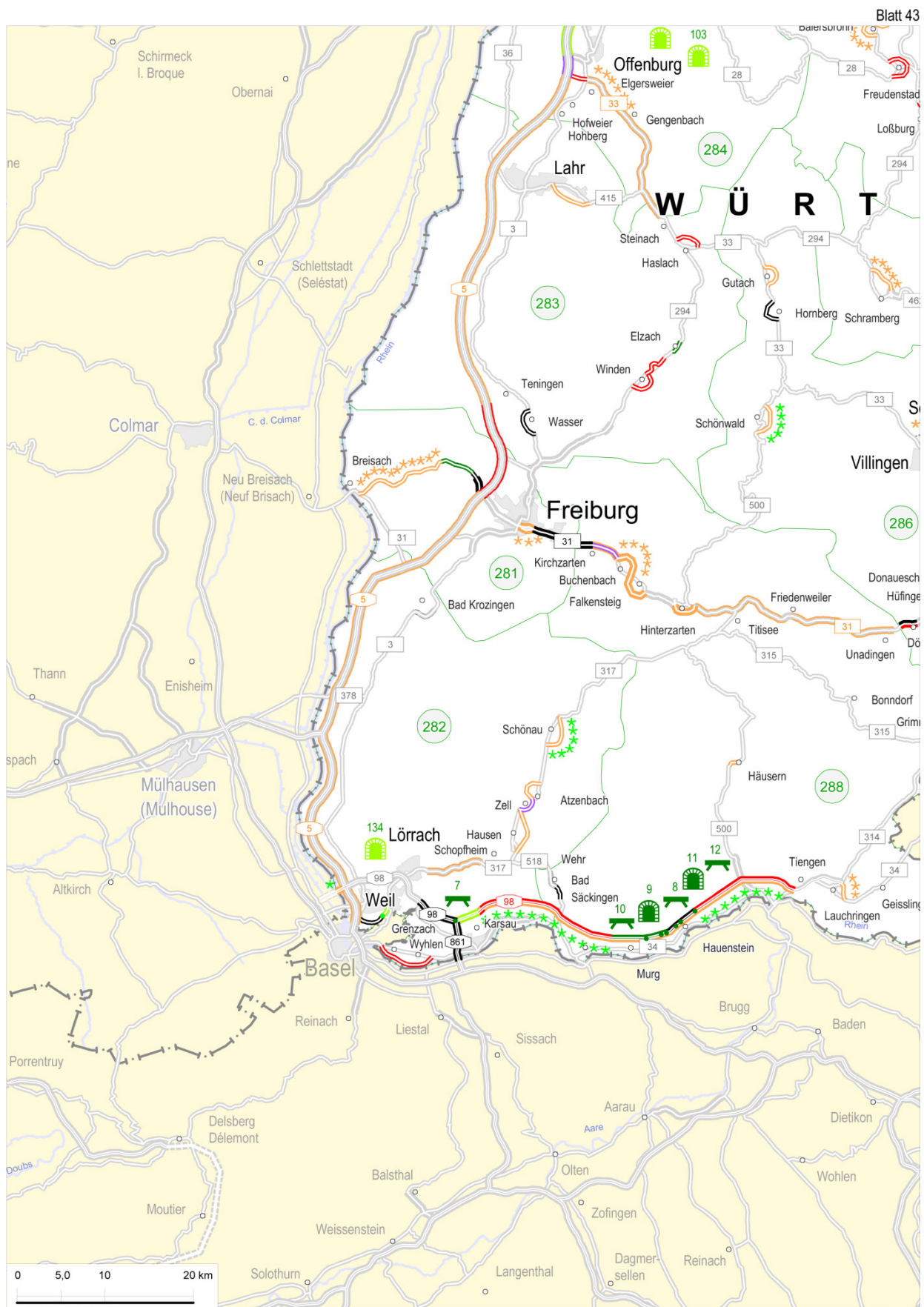
Blatt 40



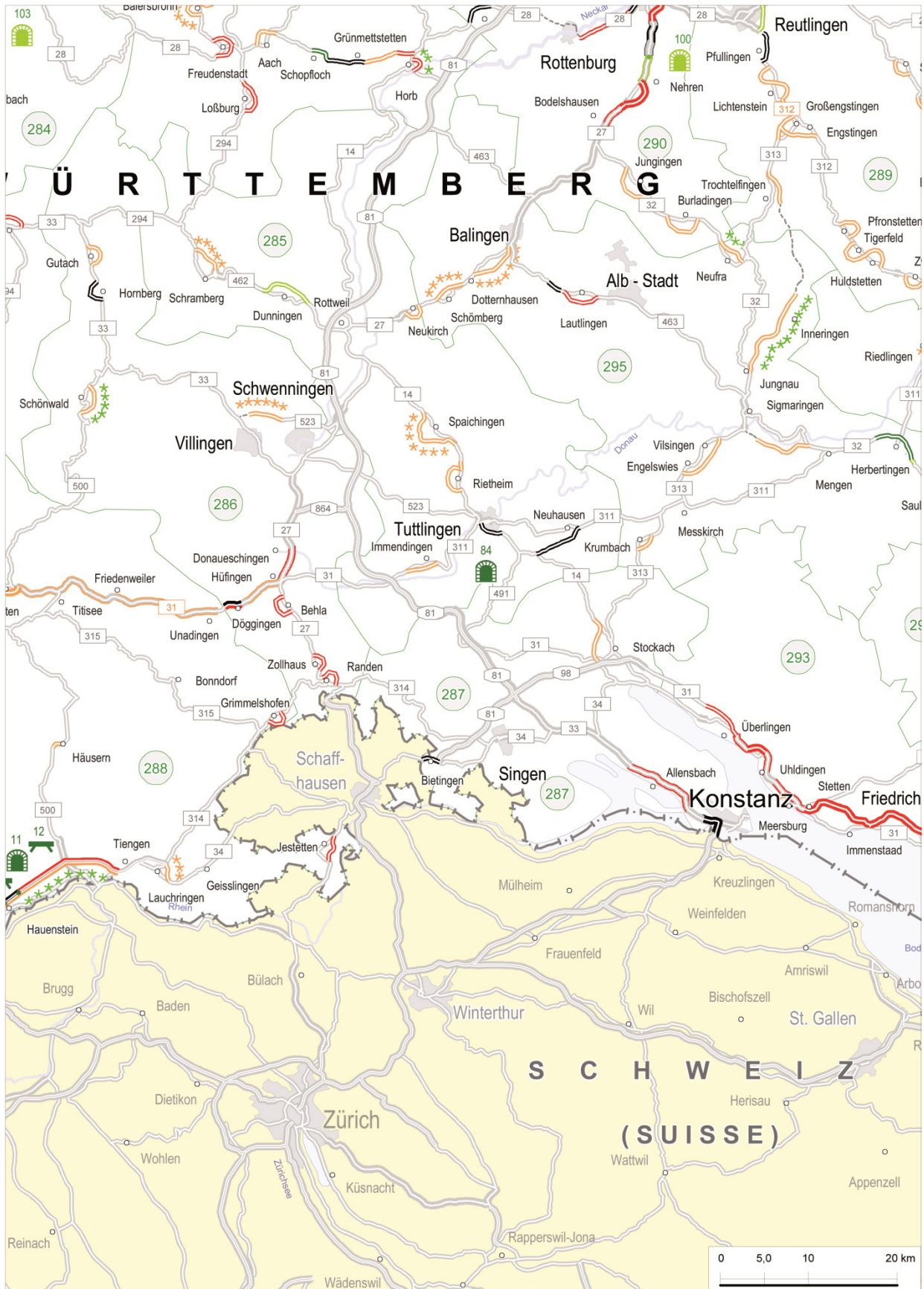






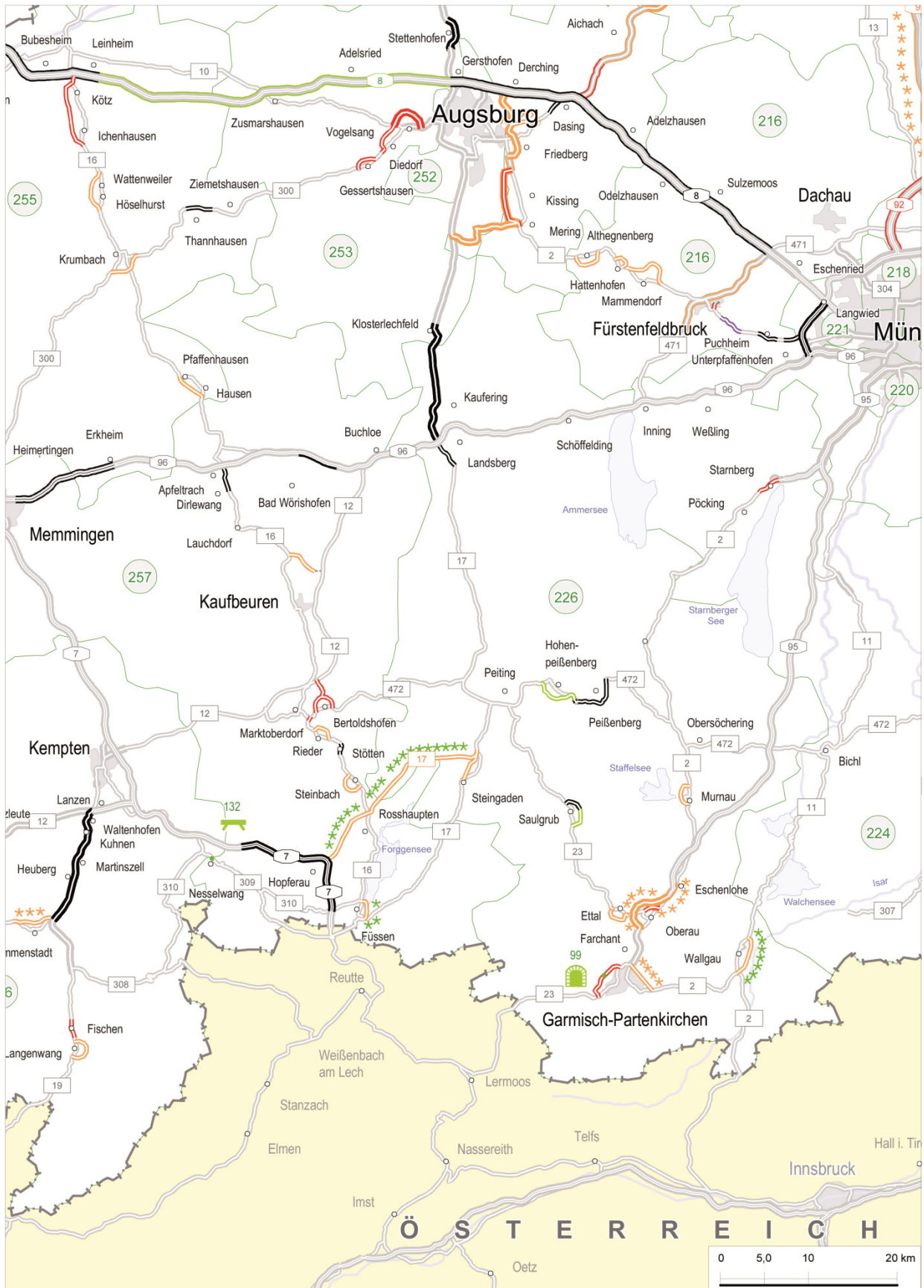


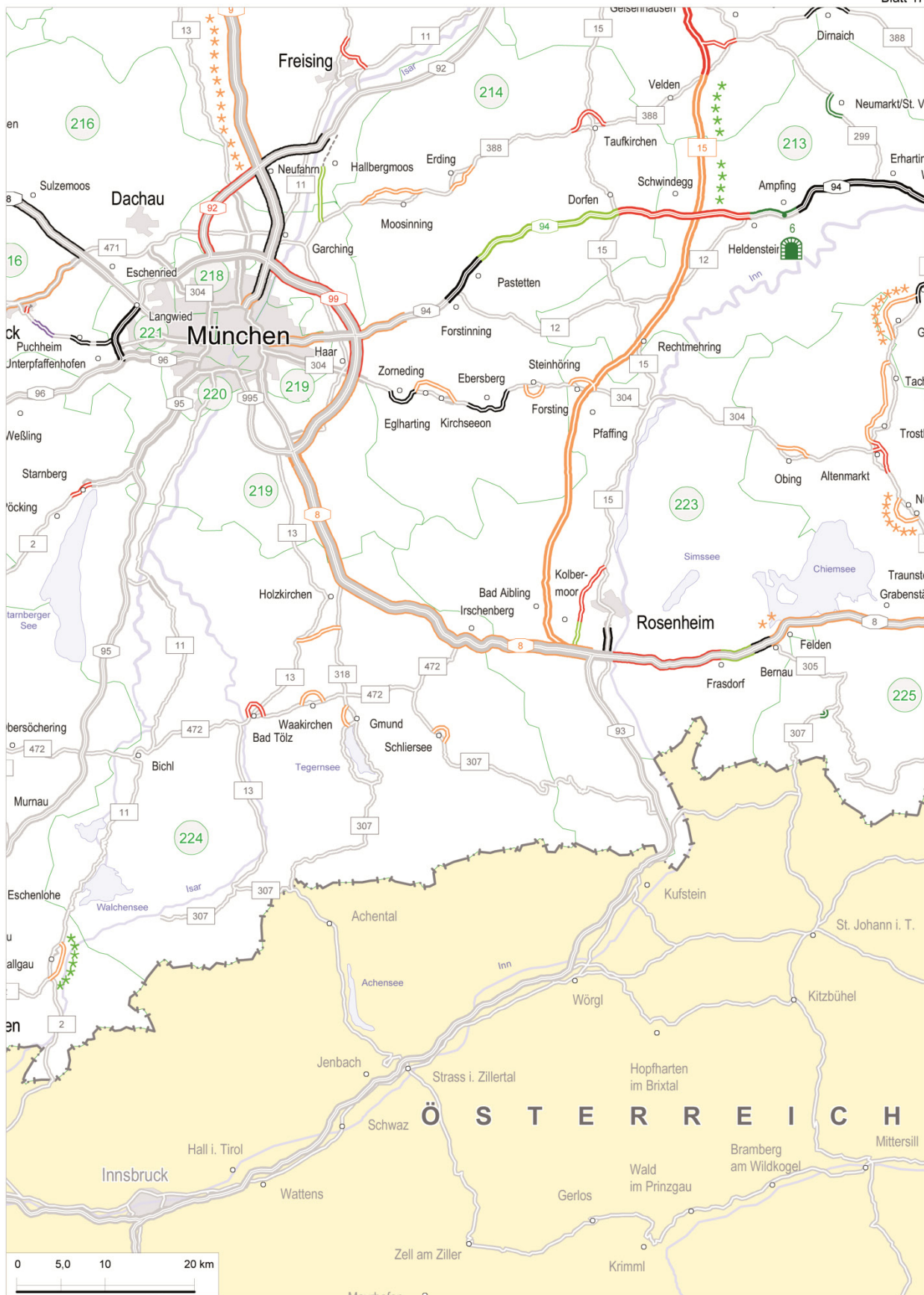
Blatt 44



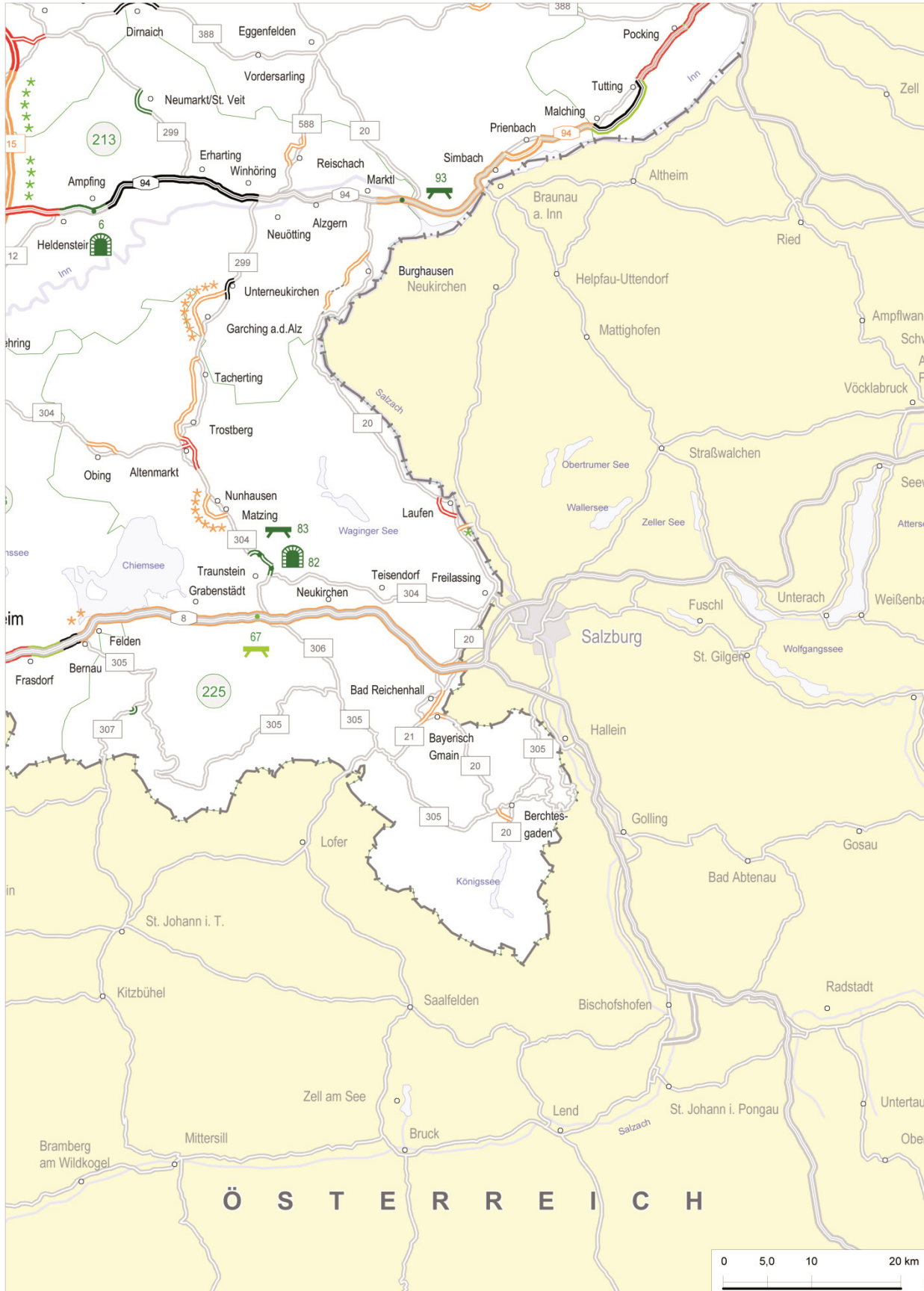


Blatt 46





Blatt 48





# D Bundeswasserstraßen

## D.1 Allgemeines

### D.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) verwaltet. Die Tätigkeit der Verwaltung richtet sich im Einzelnen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Binnenschifffahrtsgesetz sowie dem Seeschifffahrtsgesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

### D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen

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

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7.300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen. Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch circa 18.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Zu den Anlagen an den Bundeswasserstraßen gehören u. a. 400 Schleusen und 320 Wehre, 2 Schiffshebewerke, zwei Talsperren und etwa 1.600 Brücken.

Zum Hauptnetz mit circa 5.100 Kilometern (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau. Sie sind ein wesentlicher Be-

standteil 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 Großstadtreionen in Deutschland haben einen Wasserstraßenanschluss.

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

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

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

Schließlich dienen die Bundeswasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Hier sind neben dem Wassersport mit Segel- und Mo-

torbooten, dem Kanusport, dem Rudern, Surfen und Wasserskiläufen auch das Angeln, Wandern und Radwandern zu nennen. Die auf eine dreiviertel Million geschätzte Zahl von Sport- und Freizeitbooten spricht für sich. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Fremdenverkehr für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt. Die Fahrgastschiffahrt hat hieran einen großen Anteil. Die Zahl von mehr als 800 Fahrgastschiffen mit rund 200.000 Plätzen belegt den hohen Stellenwert dieses Schifffahrtszweiges und des dazugehörigen Fremdenverkehrs.

### D.1.3 Verkehrsträger Binnenschiffahrt

Die Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt/Wasserstraßen

machen die Binnenschiffahrt 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 Hafenzentren und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie sowie in den Nachbarstaaten wichtige Industriezentren, Seehäfen und Großstädte angefahren werden.

### D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

*Am 01.05.2013 wurde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn als Mittelbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau*

*und Stadtentwicklung (BMVI) neu errichtet. Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord (Kiel), Nordwest (Aurich), Mitte (Hannover), West (Münster), Südwest (Mainz), Süd (Würzburg) und der WSD Ost mit dem Sitz in Magdeburg haben ihren Status als eigenständige Dienststelle verloren und sind jetzt Außenstellen der GDWS an ihren jeweiligen Standorten. Der GDWS sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und sechs Wasserstraßenneubauämter nachgeordnet. Zu den WSÄ gehören regional 143 Außenbezirke mit Betriebsstellen, wie z. B. Schleusen, Hebewerke sowie Bauhöfe. Weiterhin gehören folgende Oberbehörden/Anstalten zur WSV:*

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

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

### D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem 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, Hochwasserabfuhr, aber auch der Fischerei. Neben der ökologischen Biotopfunktion besitzen die Bundeswasserstraßen einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen. Mit einem zusammenhängenden Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, den vielen reizvollen Binnenseen und den Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier mitten in Europa.

### D.1.5 Umwelt

Das Netz der Wasserstraßen verknüpft verschiedene Landschaftsräume und Biotope miteinander. Sie bilden wichtige Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt, darunter auch für seltene und unter Schutz stehende Arten.

Bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen muss der Bund den Belangen des Naturhaushaltes Rechnung tragen, das Landschaftsbild berücksichtigen und die natürlichen Lebensgrundlagen bewahren.

Im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie soll u.a. die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen bis spätestens 2027 erfolgen. Nach dem Wasserhaushaltsgesetz fällt diese Aufgabe in die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Nach einer ersten Abschätzung belaufen sich die notwendigen Aufwendungen für die Aufgabenerfüllung auf rd. 800 Mio. Euro. Um eine effiziente und wirtschaftliche Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen zu gewährleisten, hat das BMVI gemeinsam mit der WSV ein Priorisierungskonzept erstellt.

### D.1.6 Forschung

Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt sind das zentrale Thema des Forschungsprogramms „KLIWAS“. Vernetzt mit zahlreichen anderen wissenschaftlichen Einrichtungen, kooperieren in dem Forschungsprogramm KLIWAS mehrere Behörden der BMVI-Ressortforschung:

- Deutscher Wetterdienst (DWD), Offenbach,
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe.

Die BfG koordiniert das auf fünf Jahre angelegte Forschungsprogramm.

## D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen

### D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2012 umfassten die Bereiche

- Investitionen,
- Betrieb und Unterhaltung,
- Verwaltung

mit einem Gesamtvolumen von 1.850,4 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betragen 777,4 Mio. Euro. Davon wurden in die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur 210,3 Mio. Euro und in Um-, Aus-, und Neubaumaßnahmen 450,3 Mio. Euro investiert.

Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören

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

Zur Verstärkung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands wurde im Jahr 2012 ein Investitionsbeschleunigungsprogramm (IBP) im Umfang von 1 Mrd. Euro eingerichtet. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen sind für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel 300 Mio. Euro veranschlagt. Im Jahr 2012 wurden aus dem IBP 0,9 Mio. Euro verausgabt.

#### ERHALTUNG DER BUNDESWASSERSTRASSEN

Das hohe Alter und die starke Beanspruchung der Anlagen erfordern es, den Schwerpunkt der Investitionen auf die Substanzerhaltung und die Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur zu legen. Hierzu ist eine jährliche Reinvestition von mindestens 500 Mio. Euro pro Jahr (rund 1 % des Bruttoanlagevermögens) erforderlich. Hinzu kommen rund 200 Mio. Euro pro Jahr für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der

verkehrlichen Infrastruktur und weitere der Erhaltung zuzurechnende Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

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

#### **D.2.2 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007–2013 – Teil Wasserstraße**

Im OP Verkehr EFRE Bund 2007–2013 stehen für Bundeswasserstraßen 140 Mio. Euro, davon rund 91 Mio. Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Die derzeit 23 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet zwei Wasserstraßenprojekte.

Die im Programm für Wasserstraßenprojekte verfügbaren EFRE-Mittel über folgende Projekte vollständig gebunden werden:

- Neubau Schiffshebewerk Niederfinow 48,5 Mio. €,
- Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom 15,4 Mio. €,

- Neubau Niedrigwasserschleuse Magdeburg 27,3 Mio. €.

Im Gegensatz zum Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow und der Niedrigwasserschleuse Magdeburg liegt das Investitionsvolumen des Projekts Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom unter dem Schwellenwert für EU-Großprojekte (50 Mio. Euro) und bedurfte daher keiner Genehmigung durch die EU-Kommission.

#### **D.2.3 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße**

Im Rahmen des MAP wurden für die Periode 2007–2013 zwei Projekte bewilligt:

- Neubau der Eisenbahnbrücke im Zuge des Donauausbaus bei Deggendorf 7,01 Mio. €,
- Variantenuntersuchung zum Donauausbau Straubing–Vilshofen 16,5 Mio. €.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Jahresprogramme der Bau von Vorhäfen an der 2. Schleusenkammer in Trier (Mosel) 1,3 Mio. Euro bewilligt.

## D.3 Bundeswasserstraßenprojekte

**Tabelle 45 Bundeswasserstraßenprojekte**

|                                 |  | Ausgaben (Mio. €) |      |
|---------------------------------|--|-------------------|------|
|                                 |  | gesamt            | 2012 |
| <b>Seeschiffahrtsstraßen</b>    |  |                   |      |
| 1.1                             | Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel                        | 418               | 6    |
| 1.2                             | Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals  | 130               | 1    |
| 2                               | Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe   | 248               | 19   |
| 3.1                             | Fahrrinnenanpassung der Unterweser   | 20                | 0    |
| 3.2                             | Fahrrinnenanpassung der Außenweser   | 30                | 0    |
| <b>Binnenschiffahrtsstraßen</b> |  |                   |      |
| 4                               | Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)   | 165               | 3    |
| 5.1                             | Mittellandkanal  | 2030              | 40   |
| 5.2                             | Elbe-Seitenkanal   | 198               | 6    |
| 6                               | Mittelweser  | 206               | 16   |
| 7                               | Westdeutsches Kanalnetz  | 2309              | 27   |
| 8                               | Rhein  | 1172              | 58   |
| 9                               | Mosel  | 540               | 21   |
| 10                              | Neckar   | 830               | 17   |
| 11                              | Main-Donau-Wasserstraße  | 2382              | 75   |
| 12                              | Mittel- und Oberelbe   | 69                | 6    |
| 13                              | Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen<br>(Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17) | 2407              | 59   |
| 14                              | Havel-Oder-Wasserstraße  | 711               | 37   |

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:






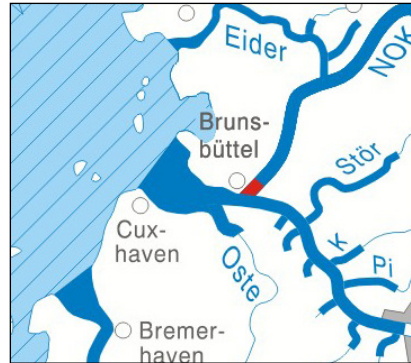
|   |               |   |                                |
|---|---------------|---|--------------------------------|
|  | Hoheitsgrenze |  | Seewasserstraßen des Bundes    |
|  | Staatsgrenze  |  | Binnenwasserstraßen des Bundes |
|  | Landesgrenze  |  | WaStr-Klasse 0 - III           |
|   |               |  | WaStr-Klasse IV - VI           |

Abbildung 13 Karte der Bundeswasserstraßen



### D.3.1 Seeschiffahrtsstraßen

#### 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 Seeschiffahrtsstraße der Welt.

#### Ausbauziel/Projektstand:

die instandsetzungsbedürftigen Große Schleusen in Brunsbüttel werden mit dem vorlaufenden Bau einer weiteren großen Schleuse („5. Kammer“) und der anschließenden

Grundinstandsetzung der beiden vorhandenen Großen Kammern zukunftsfähig gemacht.

#### Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2010; Baubeginn am 17.04.2012,
- Inbetriebnahme vsl. rund sieben Jahre nach Baubeginn.

#### Laufende Aktivitäten 2012:

- Detailplanung, Erstellung der Vergabeunterlagen.

|                 |             |
|-----------------|-------------|
| Gesamtausgaben: | 418 Mio. €, |
| davon           |             |
| – 2012:         | 6 Mio. €,   |
| – nach 2012:    | 412 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 Seeschiffahrtsstraße 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 2012:

- Planfeststellungsverfahren.

## Gesamtausgaben:

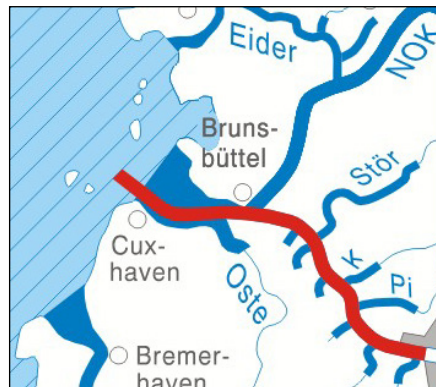
130 Mio. €,

## davon

- 2012: 1 Mio. €,
- nach 2012: 118 Mio. €.



**D.3.1.3 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe**



**Verkehrsfunktion:**

- Seewärtige Zufahrt zum Hafen Hamburg.

- Baubeginn in 2013, sofern Baurecht vorliegt, sonst nach positiver Entscheidung des BVerwG,
- Verkehrsfreigabe rund 2 Jahre nach Baubeginn.

**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.

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- Planfeststellungsverfahren,
- Abschluss der vorgezogenen Maßnahme „Uferschutz am Altenbrucher Bogen“,
- Baufeldräumung.

**Termine/Planungsstand:**

- Planfeststellungsbeschluss am 23.04.2012,

|                 |             |
|-----------------|-------------|
| Gesamtausgaben: | 248 Mio. €, |
| davon           |             |
| – 2012:         | 19 Mio. €,  |
| – nach 2012:    | 181 Mio. €. |

## D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser



## Verkehrsfunktion:

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

## Ausbauziel/Projektstand:

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

## Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
- Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes müssen die Planunterlagen angepasst werden. Zudem bleibt eine Entscheidung des EUGH zu Grundsatzzfragen des WHG abzuwarten.

## Laufende Aktivitäten 2012:

- Laufendes Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Bundesverwaltungsgericht.

Gesamtausgaben: 20 Mio. €,  
davon

- 2012: 0 Mio. €,
- nach 2012: 20 Mio. €.

### D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser



#### Verkehrsfunktion:

- Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

#### Ausbauziel/Projektstand:

- Ziel ist es, die bestehenden Fahrrinnenverhältnisse an die Erfordernisse der weltweit verkehrenden Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von ca. 8.000 TEU anzupassen und eine Abladetiefe von 13,50 m zu ermöglichen.

#### Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
- Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes müssen die Planunterlagen angepasst werden. Zudem bleibt eine Entscheidung des EUGH zu Grundsatzzfragen des WHG abzuwarten.

#### Laufende Aktivitäten 2012:

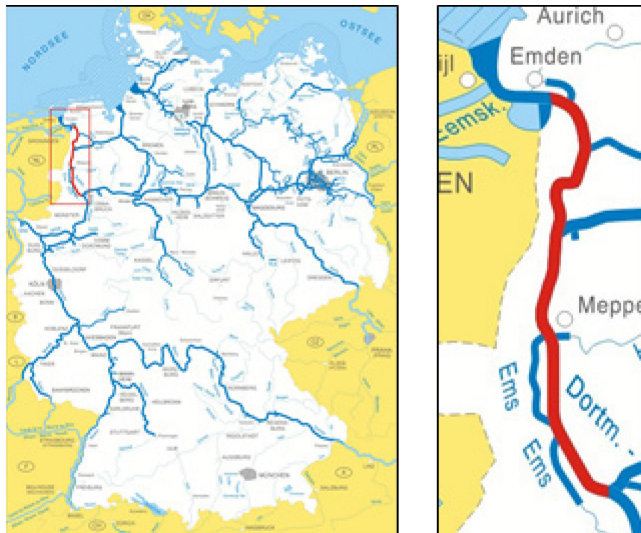
- Laufendes Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Bundesverwaltungsgericht.

Gesamtausgaben: 30 Mio. €,  
davon

- 2012: 0 Mio. €,
- nach 2012: 27 Mio. €.

### D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen

#### D.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)



##### Verkehrsfunktion:

- Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet den Seehafen Emden mit dem Mittellandkanal und im weiteren Verlauf über die Westdeutschen Kanäle auch mit dem Ruhrgebiet und dem Rhein. Große regionale Bedeutung hat zudem die Verbindung zum Küstenkanal (KüK) erhalten.

##### Ausbauziel/Projektstand:

- Geplanter Verkehr mit Güterschiffen (110 m bzw. 135 m Länge, 11,40 m Breite) sowie Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,7 m Abladetiefe, 2-lagiger Containerverkehr,
- Zurzeit ist die DEK-Nordstrecke für Europaschiffe und Verbände mit 95 m Länge mit 2,70 m Abladung zugelassen.

##### Termine/Planungsstand:

- Neubau der 5 Schleusen Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte, Glesesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen,
- Brückenhebungen bis 2025 in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen.

##### Laufende Aktivitäten 2012:

- Planungen.

|                 |             |
|-----------------|-------------|
| Gesamtausgaben: | 165 Mio. €, |
| davon           |             |
| – 2012:         | 3 Mio. €,   |
| – nach 2012 :   | 146 Mio. €. |

**D.3.2.2 Mittellandkanal**



**Verkehrsfunktion:**

- Der Mittellandkanal ist die bedeutendste West-Ost-Verbindung. Er verbindet die Wirtschaftsräume im Ruhrgebiet mit denen um Hannover und Braunschweig. Durch das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg wurde 2003 ein vom Wasserstand der Elbe unabhängiger Anschluss an die Berliner und osteuropäischen Wasserstraßen geschaffen.

**Ausbauziel/Projektstand:**

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge/ 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,
- Die MLK-Strecke von Westen bis Sülzfeld ist bereits fertiggestellt. In der Strecke Sülzfeld–Magdeburg ist das Güterschiff mit 110 m Länge unter Restriktionen (Abladetiefe, Begegnung) einsetzbar. Die Stichkanäle sind z.T. im Bau oder in Planung.

**Termine/Planungsstand:**

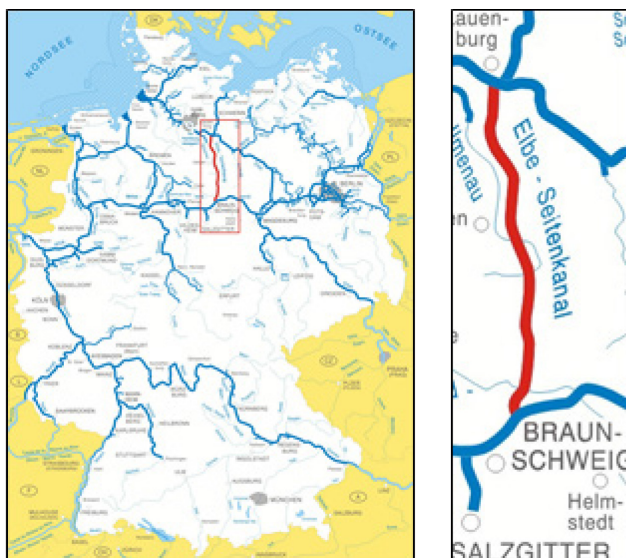
- MLK: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe bis 2012,
- Stichkanäle: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe nach 2015.

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- Streckenausbau Sülzfeld bis Magdeburg,
- Ersatzneubau Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| Gesamtausgaben: | 2.030 Mio. €, |
| davon           |               |
| – 2012:         | 40 Mio. €,    |
| – nach 2012:    | 466 Mio. €.   |

## D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal



## Verkehrsfunktion:

- Der Elbe-Seitenkanal (ESK) verbindet den Seehafen Hamburg mit dem Mittellandkanal und dem nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bei geringer Wasserführung der Elbe ist er außerdem in Verbindung mit dem Mittellandkanal Ersatzfahrtroute für die Relation Hamburg–Magdeburg.

## Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (100 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge/ 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr.

## Termine/Planungsstand:

- Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg 2008–2019.

## Laufende Aktivitäten 2012:

- Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg,
- Voruntersuchungen für den Bau eines 2. Abstiegsbauwerks in Lüneburg.

Gesamtausgaben: 198 Mio. €,  
davon

- 2012: 6 Mio. €,
- nach 2012: 41 Mio. €.

**D.3.2.4 Mittelweser**



**Verkehrsfunktion:**

- Die Mittelweser verbindet die Seehäfen an der Unterweser wie Bremen und Bremerhaven mit dem Mittel-landkanal, über den sowohl die westdeutschen Ballungsräume wie auch die ostdeutschen Zentren in Magdeburg und Berlin angebunden sind.

**Ausbauziel/Projektstand:**

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe, langfristiges Ziel Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr.

**Termine/Planungsstand:**

- Güterschiffe (85 m Länge, 9,5 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2009,

- Güterschiffe (110 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe in 2015,
- Inbetriebnahme Schleuse Dörverden in 2013,
- Inbetriebnahme Schleuse Minden bis 2014/2015,

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- Baggerungen zur Vertiefung der Fahrrinne,
- Bau Schleuse Dörverden,
- Bau der Schleuse Minden.

Gesamtausgaben: 205 Mio. €,  
davon

- 2012: 16 Mio. €,
- nach 2012: 66 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.

- Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2022,
- Erstellung einer Haushaltsunterlage für den Bau einer zweiten Schleusenkammer Wanne-Eickel ab 2009,
- Planung der Anpassung des DHK für das 2,8 m abgeladene Europaschiff ab 2009.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr. Der Schwerpunkt des Ausbaues im westdeutschen Kanalnetz liegt zurzeit in der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bis zum Abzweig in den Mittellandkanal.

Laufende Aktivitäten 2012:

- DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen inkl. Brücken- anpassungen,
- Im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzin- vestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsor- ge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

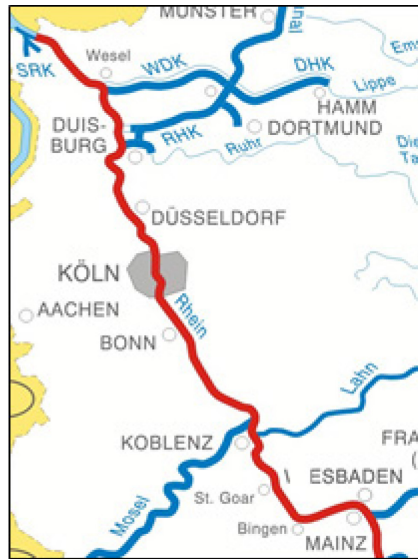
Termine/Planungsstand:

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

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| Gesamtausgaben: | 2.309 Mio. €, |
| davon           |               |
| – 2012:         | 27 Mio. €,    |
| – nach 2012:    | 628 Mio. €.   |



**D.3.2.6 Rhein**



**Verkehrsfunktion:**

- Der Rhein ist die bedeutendste europäische Wasserstraße; er verbindet im Zusammenhang mit den Rheinebenflüssen die ARA-Häfen an der Nordsee mit den Industriezentren im Binnenland in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz.

- engstellenorientierte Optimierung der Schifffahrts- und Tiefenverhältnisse unter Berücksichtigung laufender morphologischer Veränderungen.

**Termine/Planungsstand:**

- Es handelt sich um Daueraufgaben.

**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,
- Fahrrinntiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke
  - BGr DE/NL–Krefeld 2,8 m,
  - Krefeld–Köln 2,8 m,
  - Köln–Koblenz 2,5 m,
  - Koblenz–Iffezheim 2,1 m
  - (Gebirgsstrecke Kaub–Budenheim 1,9 m),
  - Iffezheim–BGr D/CH 3,5 m,

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- dauerhafte Geschiebezugabe und Sohlstabilisierungsmaßnahmen,
- engstellenbezogene Wasserbaumaßnahmen,
- Dammnachsorgemaßnahmen am Oberrhein,
- Beteiligung an Hochwasserschutzmaßnahmen.

Gesamtausgaben: 1.172 Mio. €, davon

- 2012: 58 Mio. €,
- nach 2012: 895 Mio. €.

## D.3.2.7 Mosel



## Verkehrsfunktion:

- Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Region Lothringen (Frankreich).

- Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Fankel Ende 2013,
- Abschluss der Baumaßnahme an der zweiten Schleusenkammer Trier: Ende 2017.

## Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,
- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist der Bau zweiter Schleusenammern an den 10 Moselstufen zwischen Koblenz und Trier erforderlich,
- An den Staustufen in Fankel und Zeltingen steht der Bau der zweiten Schleusenammern vor dem Abschluss; die anderen Bauwerke folgen sukzessive,
- Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit durch den Bau von Fischaufstiegsanlagen.

## Laufende Aktivitäten 2012:

- laufende Baumaßnahmen in Fankel,
- Grundinstandsetzung von Wehren,
- Fertigstellung der Fischaufstiegsanlage in Koblenz
- Grundlageplanung der Fischaufstiegsanlage in Lehmen
- Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens der Schleuse Lehmen
- Bau der Vorhäfen in Trier als vorgezogene Maßnahme zum Bau der 2. Schleusenammern
- Bau von Liegestellen.

Gesamtausgaben: 540 Mio. €,  
davon

## Termine/Planungsstand:

- Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenammern Zeltingen 2009,

– 2012: 21 Mio. €,  
– nach 2012: 340 Mio. €.

**D.3.2.8 Neckar****Verkehrsfunktion:**

- Der Neckar verbindet den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Heilbronn und Stuttgart. Der Wasserstraßenanschluss trägt erheblich zur Aufwertung der Industrieregion um Stuttgart bei.

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- Planungen für die Verlängerung der Schleusen
- Grundinstandsetzungsmaßnahmen
- Grundinstandsetzung Wehr Untertürkheim
- Grundinstandsetzung Wehr Horkheim.

**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.

**Gesamtausgaben:**

830 Mio. €,

davon

- 2012: 17 Mio. €,
- nach 2012: 580 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:

- Die Main-Donau-Wasserstraße verbindet mit dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Frankfurt, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Kelheim und Regensburg sowie mit Österreich und Osteuropa.

## Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite; Donau 125 m Länge, 22,9 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr; (Donau 3-lagiger Containerverkehr),
- Abladetiefen Main: stromabwärts Aschaffenburg (Unterrain) 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:

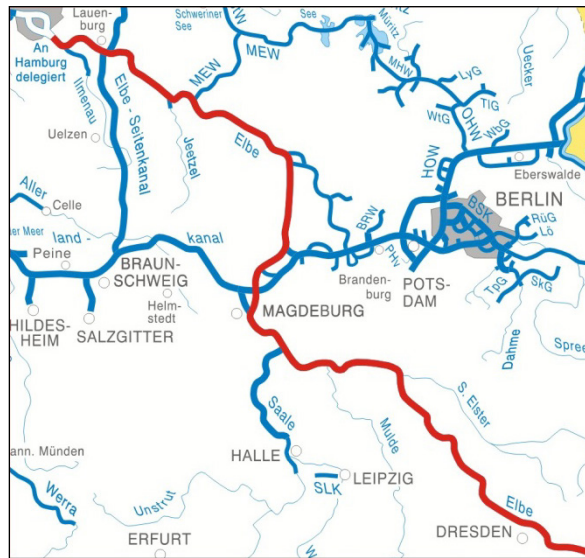
- Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2016,
- Unterrain: Realisierung 2016–2019,
- Donau: Abschluss der Variantenunabhängigen Untersuchungen Ende 2012,
- Main-Donau-Kanal (MDK): Planung der Instandsetzung von Schleusen und der Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn.

## Laufende Aktivitäten 2012:

- 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: | 2.382 Mio. € |
| davon           |              |
| – 2012:         | 75 Mio. €    |
| – nach 2012:    | 956 Mio. €   |

**D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe**



**Verkehrsfunktion:**

- Über die Elbe ist Hamburg direkt mit dem Hafen Magdeburg verbunden; dies ist besonders für Containertransporte von Bedeutung.

**Ausbauziel/Projektstand:**

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (Abmessungen je nach Elbeabschnitt und Fahrtrichtung verschieden), keine Ausbaumaßnahmen.

**Termine/Planungsstand:**

- Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002 mit Unterhaltungsmaßnahmen.

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002,
- Abstimmung eines Eckpunktepapiers mit den Bundesländern.

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Gesamtausgaben: | 69 Mio. €, |
| davon           |            |
| – 2012:         | 6 Mio. €,  |
| – nach 2012:    | 40 Mio. €. |

### D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE Nr. 17)



#### Verkehrsfunktion:

- Leistungsfähiger Anschluss Berlins und Magdeburgs nach Westen an das Netz der Binnenwasserstraßen über den Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und die Untere Havel Wasserstraße.

#### Ausbauziel/Projektstand:

- Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 17) für den Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe bis Berlin Westhafen und über den Havelkanal zum GVZ Wustermark,
- Streckenausbau: Mittellandkanal zu 80 % und Elbe-Havel-Kanal 65 % fertig gestellt,
- Teilfreigabe für das Großmotorgüterschiff bis Magdeburg mit 2,50 m Abladetiefe,
- Teilfreigabe für das Europaschiff bis Berlin mit 2,50 m Abladetiefe
- 2-lagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) 2009,
- Wasserstraßenkreuz Magdeburg 2003,
- Schleuse Charlottenburg 2003.

#### Termine / Planungsstand:

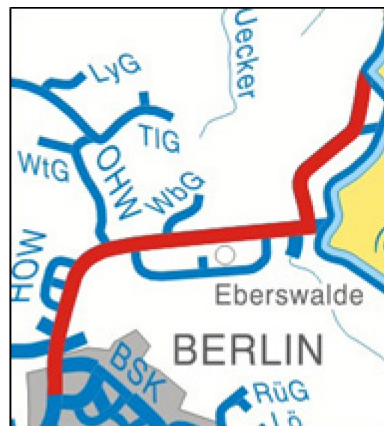
- Für den Ersatz der Schleusen Zerben ist der Auftrag erteilt,
- Inbetriebnahme der Schleuse Wusterwitz in 2013,
- Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse Magdeburg in 2013,
- Untere Havelwasserstraße und Berliner Nordtrasse in Planung,
- Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe in 2017.

#### Laufende Aktivitäten 2012:

- Streckenausbau Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal.

Gesamtausgaben: 2.407 Mio. €,  
davon

- 2012: 59 Mio. €,
- nach 2012: 683 Mio. €.

**D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)****Verkehrsfunktion:**

- Über die Verkehrsverbindung Berli–Seehafen Stettin hinaus verbindet die HOW die west- und mitteleuropäischen Wasserstraßen mit den osteuropäischen. Dieser Funktion kommt im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung besondere Bedeutung zu. Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße ist der logische Anschluss an das VDE 17.

**Ausbauziel/Projektstand:**

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) 2-lagiger Containerverkehr.

**Termine/Planungsstand:**

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

- Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Bau-durchführung im Zuge von Dammnachsorgemaßnahmen,
- Schleuse Spandau 2002,
- Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow bis 2015/2016,
- 2-lagiger Containerverkehr (unter Einschränkungen) bis 2015/2016.

**Laufende Aktivitäten 2012:**

- Bau Schiffshebewerk Niederfinow,
- Dammnachsorgearbeiten.

**Gesamtausgaben:**

711 Mio. €,

davon

- 2012: 37 Mio. €,
- nach 2012: 424 Mio. €.

