

Antrag

der Abg. Johannes Stober u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausbau des Schienengüterverkehrs auf der Achse Köln–Karlsruhe und dessen Auswirkungen auf das Land Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwiefern ihr bekannt ist, wie hoch die tägliche Anzahl von Zügen im Schienengüterverkehr auf der Achse Köln–Karlsruhe derzeit ist und welches Aufkommen für die Zukunft prognostiziert wird;
2. welche Vorschläge zum Ausbau dieses Güterverkehrskorridors im Rahmen der Anmeldungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 von wem eingebracht wurden;
3. welcher Mehrverkehr durch den bereits im erweiterten Bedarf des BVWP 2003 beschlossenen viergleisigen Ausbau der Strecke Graben-Neudorf–Karlsruhe bewältigt werden könnte;
4. welcher konkrete Trassenverlauf zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe der im BVWP 2003 niedergelegten Investitionskostenschätzung zugrunde lag;
5. welche Investitionen an der Trasse Graben-Neudorf–Karlsruhe in den vergangenen 20 Jahren vorgenommen wurden und welche davon nach einem viergleisigen Ausbau verloren wären;
6. ob der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Karlsruhe-Hagsfeld und dem Karlsruher Haupt- bzw. Güterbahnhof bereits als viergleisig anzusehen ist;
7. inwiefern ihr bekannt ist, welche Potenziale zur Aufnahme weiteren Schienengüterverkehrs die Trassen Germersheim–Graben-Neudorf und Wörth–Karlsruhe jeweils haben;

8. welche Lärmschutzmaßnahmen entlang dieser beiden Trassen sie nach ihrem Kenntnisstand für geeignet hält, um bei einer eventuellen Ausweitung des Güterverkehrs die dortige Bevölkerung vor dem damit verbundenen zusätzlichen Verkehrslärm zu schützen;
9. welche Überlegungen zur weiteren Nutzung der Pfalzbahn für den Schienenpersonenverkehr ihr derzeit bekannt sind;
10. nach welchen Kriterien von wem entschieden wird, wer eine Eisenbahntrasse nutzen darf, wenn die Trassenanmeldungen für den Güterverkehr und den Personenverkehr die Kapazität der Strecke überschreiten.

05.02.2015

Stober, Heiler, Haller, Drexler, Rivoir SPD

Begründung

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und insbesondere auf Vorrangtrassen ist erklärtes Ziel der Politik. Die Ausweitung des Schienengüterverkehrs auf der Achse Rotterdam–Genua ist deshalb zwingend erforderlich. Der Ausbau der deutschen Zulaufstrecken wurde in diesem Zusammenhang bereits im Vertrag von Lugano vom 6. September 1996 mit der Schweiz vereinbart. Allerdings muss dieser Ausbau auch umwelt- und menschenverträglich erfolgen.

Vor dem Hintergrund der in den Medien diskutierten verschiedenen Ausbauvarianten zwischen Köln und Karlsruhe stellen sich daher eine Reihe grundsätzlicher Fragen, sowohl bezüglich der dadurch geschaffenen neuen Kapazitäten für den Güterfernverkehr wie auch dem gleichzeitig notwendigen Lärmschutz für die Bevölkerung.

Kritisch zu hinterfragen ist aber auch, inwieweit dadurch ein möglicher Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zwischen Karlsruhe und der Südpfalz behindert wird. Dies betrifft weniger die heutigen Verkehre als mögliche zusätzliche Ausbaumaßnahmen (z.B. neue Stadtbahnverbindung Karlsruhe–Landau), wenn die heutige Trasse durch zusätzliche Güterzüge „verstopft“ wäre.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. März 2015 Nr. 3-3822.3-00/325 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. inwiefern ihr bekannt ist, wie hoch die tägliche Anzahl von Zügen im Schienengüterverkehr auf der Achse Köln–Karlsruhe derzeit ist und welches Aufkommen für die Zukunft prognostiziert wird;*

Auf der Relation Köln–Koblenz werden nach der Verkehrsprognose 2025 des Bundes im Durchschnitt etwa 380 Güterzüge pro Tag (Summe aus beiden Richtungen) fahren. Heute fahren laut Auskunft der Deutschen Bahn AG in diesem Abschnitt etwa 330 Güterzüge. Der weitere Querschnitt der beiden Hauptstrecken

bis Mainz weist für 2025 etwa 270 (heute etwa 260) Güterzüge aus. Ab Mainz/Frankfurt Richtung Mannheim wird ein Aufkommen von etwa 450 (heute etwa 320) Güterzügen pro Tag prognostiziert. Bei den südlichen Weiterführungen von Mannheim nach Karlsruhe wird im Querschnitt von täglich rund 400 (heute etwa 200) Güterzügen ausgegangen.

2. *welche Vorschläge zum Ausbau dieses Güterverkehrskorridors im Rahmen der Anmeldungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 von wem eingebracht wurden;*

Die Vorschläge sind in der Anlage aufgeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Einsender der Vorschläge nicht benannt.

3. *welcher Mehrverkehr durch den bereits im erweiterten Bedarf des BVWP 2003 beschlossenen viergleisigen Ausbau der Strecke Graben-Neudorf-Karlsruhe bewältigt werden könnte;*

Ausweislich des Abschlussberichts der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom November 2010 steigt unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose 2025 die Streckenbelastung im Maßnahmenbereich auf 340 Güterzüge je Tag insgesamt. Der Mehrverkehr in diesem Bereich könne laut Abschlussbericht auch weitgehend bewältigt werden.

4. *welcher konkrete Trassenverlauf zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe der im BVWP 2003 niedergelegten Investitionskostenschätzung zugrunde lag;*

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) legt keine konkreten Trassenverläufe fest.

5. *welche Investitionen an der Trasse Graben-Neudorf-Karlsruhe in den vergangenen 20 Jahren vorgenommen wurden und welche davon nach einem viergleisigen Ausbau verloren wären;*

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

6. *ob der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Karlsruhe-Hagsfeld und dem Karlsruher Haupt- bzw. Güterbahnhof bereits als viergleisig anzusehen ist;*

Laut DB AG befinden sich zwischen Karlsruhe-Hagsfeld und Karlsruhe Hbf sowie zwischen Karlsruhe-Hagsfeld und Karlsruhe Gbf zwei zweigleisige Strecken. Die Strecke zum Güterbahnhof dient ausschließlich dem Güterverkehr.

7. *inwiefern ihr bekannt ist, welche Potenziale zur Aufnahme weiteren Schienengüterverkehrs die Trassen Gernersheim-Graben-Neudorf und Wörth-Karlsruhe jeweils haben;*

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

8. *welche Lärmschutzmaßnahmen entlang dieser beiden Trassen sie nach ihrem Kenntnisstand für geeignet hält, um bei einer eventuellen Ausweitung des Güterverkehrs die dortige Bevölkerung vor dem damit verbundenen zusätzlichen Verkehrslärm zu schützen;*

Über evtl. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen und deren Ausgestaltung kann erst nach Vorliegen konkreter Planungen entschieden werden.

9. *welche Überlegungen zur weiteren Nutzung der Pfalzbahn für den Schienenpersonenverkehr ihr derzeit bekannt sind;*

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Kursbuchstrecke 676 Neustadt-Landau-Wörth (Rhein)-Karlsruhe gemeint ist. Alle Leistungen im Schienenper-

sonennahverkehr (SPNV) auf dieser Strecke sind derzeit in Verträgen gebunden, die unter Federführung des Landes Rheinland-Pfalz ausgeschrieben und vergeben wurden. Darüber hinaus gehende Überlegungen sind der Landesregierung nicht bekannt.

10. nach welchen Kriterien von wem entschieden wird, wer eine Eisenbahntrasse nutzen darf, wenn die Trassenanmeldungen für den Güterverkehr und den Personenverkehr die Kapazität der Strecke überschreiten.

Nach der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV) genießen Taktverkehre im Schienenpersonennahverkehr auf der Schiene bei der Trassenvergabe grundsätzlich Vorrang vor einzellaufenden Güterzügen. Über die Vergabe der Trassen entscheiden grundsätzlich die Betreiber der Schienenwege.

Dr. Splett

Staatssekretärin

ANLAGE

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben

Bundesschienenwege

Stand 09.02.2015

– vorbehaltlich weiterer Änderungen und Ergänzungen –

Der aktuell geltende Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aus dem Jahre 2004 listet sämtliche Aus- und Neubauvorhaben auf, die nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz mit Bundesmitteln finanziert werden können. Zahlreiche Projekte des Bedarfsplans sind mittlerweile fertig gestellt. Andere sind in Bau oder in Planung. Aufgrund ihres Baufortschritts werden zahlreiche Bedarfsplanprojekte bei der Aufstellung des neuen BVWP nicht erneut untersucht, sondern als bereits realisiert unterstellt. Dieses Vorgehen ist in der Grundkonzeption des neuen BVWP für alle Verkehrsträger festgelegt. Danach ist für eine Aufnahme in den Bezugsfall ein substanzieller Baubeginn bis spätestens Ende 2015 entscheidend. Bei sehr großen Maßnahmen ist die Betrachtung von Teilprojekten möglich, sofern diese einen eigenen Verkehrswert haben. Dementsprechend sind viele Projekte des derzeit geltenden Bedarfsplans Schiene bei der Aufstellung des neuen BVWP erneut zu untersuchen. Die Zuordnung der Projekte des Bedarfsplans Schiene 2004 zum Bezugsfall des neuen BVWP ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2004 (aktuell noch geltender Bedarfsplan)

Legende

Laufende Vorhaben (Maßnahmen des Bedarfsplans 2004, die im neuen BVWP nicht mehr untersucht werden, sondern im Bezugsfall des neuen BVWP enthalten sind)
nicht im Bezugsfall (muss im neuen BVWP erneut untersucht werden)

1. Vordringlicher Bedarf

a) Laufende und fest disponierte Vorhaben

Grundsätzlich ist für eine Bezugsfall-Zuordnung der Realisierungsgrad ausschlaggebend.

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	Bezugsfall
2	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund	nicht Bezugsfall (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1: 2-gleisiger Ausbau Riekdahl (bei Rostock) – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund sowie Vmax-Erhöhung auf 160 km/h Riekdahl – Ribnitz-Damgarten West können wg. schlechtem Ergebnis in Bedarfsplanüberprüfung 2010 nicht in Bezugsfall; alles weitere in Bezugsfall)
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin	Bezugsfall
4	ABS Stelle – Lüneburg	Bezugsfall
5	ABS Berlin – Dresden (1. Baustufe)	Bezugsfall
6	ABS Hannover – Lehrte	Bezugsfall
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	Bezugsfall
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	Bezugsfall
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	Bezugsfall (VDE Nr. 8.1; NBS vollständig, ABS Nürnberg – Ebensfeld nur teilweise Bezugsfall; Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim, Breitengußbach – Ebensfeld, Vorsorgemaßnahmen für Güterzugtunnel Fürth, ESTW u. Bf-Umbauten Strullendorf u. Eggolsheim) ABS Nürnberg – Ebensfeld nur teilweise Bezugsfall; vollständiger 4-gleisiger Ausbau nicht in Bezugsfall (Volumen ca. 1,3 Mrd. €)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

1. Vordringlicher Bedarf**a) Laufende und fest disponierte Vorhaben (Fortsetzung)**

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle	Bezugsfall (VDE Nr. 8.2)
11	ABS Leipzig – Dresden	Bezugsfall (VDE Nr. 9)
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. Baustufe)	Bezugsfall (Mitte-Deutschland-Verbindung, MDV)
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden	Bezugsfall (Franken-Sachsen-Magistrale, FSM)
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL	Bezugsfall
15	ABS Köln – Aachen	Bezugsfall: Köln – Düren, Aachen – Grenze D/B nicht Bezugsfall: Düren – Aachen
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach	Bezugsfall (Schwarzkopftunnel)
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	Bezugsfall (nur Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland, POS Nord: Ludwigshafen – Saarbrücken und Rheinbrücke bei Kehl) Kehl – Appenweier (POS Süd) nicht Bezugsfall (noch nicht begonnen)
18	ABS Mainz – Mannheim	Bezugsfall
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main	Bezugsfall
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	Bezugsfall (nur NBS Wendlingen – Ulm) ABS Ulm – Augsburg (Vmax-Erhöhung Neu Ulm – Neuoffingen nicht im Bezugsfall (noch nicht begonnen))
21	ABS Augsburg – München (1. Baustufe)	Bezugsfall
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe)	Bezugsfall (ABS 38; nur soweit auch in Bedarfsplanüberprüfung 2010 im Bezugsfall: 2-gleisiger Ausbau Ampfing – Mühldorf – Tüßling, ESTW Burghausen, 3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg) nicht Bezugsfall (soweit auch in Bedarfsplanüberprüfung 2010 nicht Bezugsfall, da bis Ende 2015 kein weiterer Baubeginn zu erwarten ist; 2-gleisiger Ausbau Markt Schwaben – Ampfing und Abschnitte Tüßling – Freilassing sowie Elektrifizierung der Gesamtstrecke)
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	Bezugsfall
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall (es sei denn, Baubeginn bis Ende 2015) (Sudbahn)
25	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. Baustufe)	Bezugsfall (Rheintalbahn, siehe auch Nr. 15 der neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (N15); z.T. nicht im Bezugsfall)
26	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	Bezugsfall
27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle / Leipzig, Magdeburg)	Bezugsfall (auch Berlin Dresdner Bahn, obwohl Baubeginn unsicher, nicht Berlin Nordkreuz – Karow, nicht Leipzig, Magdeburg nur 2. Bauabschnitt)

1. Vordringlicher Bedarf**b) Neue Vorhaben**

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
1	ABS Hamburg – Lübeck	Bezugsfall (nicht 3. Gleis Wandsbek – Ahrensburg sowie 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek)
2	ABS Neumünster – Bad Oldesloe	nicht Bezugsfall
3	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Langwedel – Uelzen	Bezugsfall: Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen
4	ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover	nicht Bezugsfall (Y-Trasse)
5	ABS Rotenburg – Minden	nicht Bezugsfall

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

1. Vordringlicher Bedarf**b) Neue Vorhaben (Fortsetzung)**

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
6	ABS Uelzen – Stendal	Bezugsfall: Salzwedel – Hohenwulsch, Bf Uelzen (Amerikalinie) Rest nicht Bezugsfall
7	ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze	nicht Bezugsfall
8	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)	nicht Bezugsfall
9	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe)	Bezugsfall
10	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall
11	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	Bezugsfall
12	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	nicht Bezugsfall (Mottgers)
13	NBS Rhein / Main – Rhein / Neckar	nicht Bezugsfall
14	ABS Augsburg – München (2. Baustufe)	Bezugsfall
15	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe)	Streckenabschnitt (StA) 7, StA 8 und 9.0a nicht Bezugsfall (Volumen ca. 2,7 Mrd. €) (Rheintalbahn)
16	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ (– Prag)	nicht Bezugsfall (außer Reichenbach – Hof) (Teil der Franken-Sachsen-Magistrale, FSM)
17	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz	nicht Bezugsfall (außer Igel – Igel West)
18	ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe)	Bezugsfall (Vmax 200 km/h, obwohl zunächst nur teilweise realisiert wird)
19	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen / Rheydt – Rheydt-Odenkirchen	nicht Bezugsfall
20	ABS Düsseldorf – Duisburg	nicht Bezugsfall (Rhein-Ruhr-Express, RRX)
21	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2. Baustufe)	Bezugsfall (siehe Nr. 22 der laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (L22)) nicht Bezugsfall (siehe L22)
22	ABS Münster – Lünen (– Dortmund)	nicht Bezugsfall
23	ABS Neu-Ulm – Augsburg	nicht Bezugsfall
24	ABS Berlin – Görlitz	Bezugsfall nur Königs Wusterhausen – Lubbenau: Erhöhung Vmax 160 km/h nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Cottbus – Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lubbenau – Cottbus*, Erhöhung Vmax 160 km/h Lubbenau – Görlitz* (*negativ bewertet in Bedarfsplanüberprüfung 2010)
25	ABS Hamburg – Elmshorn (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall
26	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	nicht Bezugsfall (Gäubahn)
27	ABS München – Lindau – Grenze D/A	Bezugsfall (obwohl Baubeginn erst 2017, letzte Bewertung 2006, Staatsvertrag mit der Schweiz: Vorfinanzierung durch die Schweiz, Finanzierungsvereinbarung Bund – DB Netz AG bereits 2008) (Allgäubahn)
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe) (Hamburg, Bremen, Frankfurt/Main, Mannheim, München)	Hamburg nicht Bezugsfall (ggf. einzelne Pakete in Bezugsfall) Bremen Bezugsfall Frankfurt/Main nicht Bezugsfall (außer 1. Baustufe und 2-gleisiger Abzweig Galluswarte) Mannheim nicht Bezugsfall München nicht Bezugsfall
29	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	nicht Bezugsfall: 2. Modul Basel; Kombinierter Verkehr (KV) Drehscheibe Rhein / Ruhr 3. und 4. Baustufe, Zugbildungsanlage (ZBA) Oberhausen-Osterfeld Süd 2. Baustufe (Ost-West) ansonsten Bezugsfall gemäß ZBA-Projekt (Rbf/KV-Konzept 1/07)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

2. Weiterer Bedarf

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
1	ABS Hamburg – Elmshorn (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
2	ABS Oldenburg – Leer	nicht Bezugsfall
3	ABS Lübeck – Schwerin	nicht Bezugsfall
4	ABS Hagen – Brilon Wald – Warburg	nicht Bezugsfall
5	ABS Paderborn – Halle	nicht Bezugsfall
6	ABS Hagen – Gießen (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
8	ABS Graben-Neudorf / Heidelberg – Karlsruhe	nicht Bezugsfall
9	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall („50 Mio -Paket“ vs. in Bezugsfall) (Mitte-Deutschland-Verbindung, MDV)
10	Ausbau von Knoten (3. Stufe)	nicht Bezugsfall
11	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (3. Stufe)	nicht Bezugsfall

3. Internationale Projekte

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
1	ABS Hamburg – Öresundregion	nicht Bezugsfall (Fehmarn-Belt-Querung, FBQ)
2	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin (Szczecin))	nicht Bezugsfall
3	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (– Skandinavien) (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
4	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien) (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
5	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A	nicht Bezugsfall
6	ABS Nürnberg – Passau – Grenze D/A	nicht Bezugsfall
7	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
8	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“)	nicht Bezugsfall
9	ABS Grenze – D/NL – Emmerich – Oberhausen (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
10	ABS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A einschl. Abzweig Tüßling – Burghausen (3. Baustufe)	Bezugsfall (siehe L22) nicht Bezugsfall (siehe L22)
11	ABS (Berlin –) Ducherow – Swinemünde (Swinoujście) – Ahlbeck Grenze (Usedom)	nicht Bezugsfall

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Projektvorschläge für den neuen BVWP Schiene

Im Jahr 2013 konnten die Deutsche Bahn AG, die Länder, Verbände und grundsätzlich jedermann dem BMVI Projekte zum Ausbau der Bundesschienenwege für eine Untersuchung im neuen BVWP vorschlagen. Insgesamt wurden über 1.000 Vorschläge übermittelt. Nach Abzug aller Doppelungen sowie der bereits im Bezugsfall enthaltenen Maßnahmen (siehe oben) sind es nun 400 (Arbeitsstand 09.02.2015).

Derzeit läuft ein Prozess der Projektaufbereitung mit Nachfragen, Detaillierungen, möglichen Projektmodifikationen, Konsolidierungen usw. Außerdem wird die Bedarfsplanfähigkeit der Projektvorschläge ermittelt. Auf Basis der Verkehrsprognose 2030 wird für aussichtsreiche, bedarfsplanfähige Projektvorschläge eine erste, aus untersuchungs-ökonomischen Gründen leicht vereinfachte Projektbewertung durchgeführt. Dem schließen sich Projektbewertungen nach der modernisierten Bewertungsmethodik für den neuen BVWP für all diejenigen Projekte an, denen in den vorhergehenden Stufen eine hinreichende Aussicht auf Aufnahme in den neuen BVWP bescheinigt werden kann. Der Prozess der Projektbewertungen wird bis in den Herbst 2015 andauern.

Das BMVI wird ein Projektinformationssystem auf seiner Internetseite einrichten, in dem alle Untersuchungs- und Bewertungsergebnisse der Projekte sowie die Entscheidungen zur Auswahl von Alternativen veröffentlicht werden.

Weder in dieser Liste, noch im Projektinformationssystem kann jede denkbare Kombination von verschiedenen Aus- oder Neubaumaßnahmen entlang einer Strecke oder eines Korridors separat aufgeführt werden. Solche Synergien verschiedener Vorhaben, aber auch mögliche Konkurrenzbeziehungen, werden im Untersuchungsprozess dennoch berücksichtigt, denn sie sind charakteristisch für den Verkehrsträger Schiene mit seinen langlaufenden Güter- und Schienenpersonenfernverkehren.

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
1	ABS (Amsterdam – Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin	Grenze D/NL – Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin	Ertüchtigung der West-Ost-Achse für HGV
2	ABS (Bremen –) Delmenhorst – Vechta – Hesepe – Osnabrück	Delmenhorst – Hesepe – Osnabrück	Elektrifizierung Delmenhorst – Hesepe – Osnabrück Sicherung der Bahnübergänge durch Beschränkung Delmenhorst – Bramsche
3	ABS (Bützow – Güstrow –) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow – Grenze D/PL	Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL	Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow Grenze (– Szczecin) Vmax 120 km/h, Beibehaltung 1-gleisiger Dieselbetrieb
4	ABS (Freiburg –) Immendingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm (Donaubahn)	Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Schelklingen – Ulm	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm samt Geschwindigkeitserhöhung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
5	ABS (Freiburg →) Neustadt – Donaueschingen – Villingen – Rottweil – Horb – Tübingen	Freiburg – Donaueschingen Villingen – Rottweil Horb – Tübingen	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Freiburg – Titisee und Elektrifizierung Neustadt – Donaueschingen samt Geschwindigkeitserhöhung Umbau Bahnhof Titisee für Flügelung Elektrifizierung Villingen – Rottweil samt Geschwindigkeitserhöhung Elektrifizierung Horb – Tübingen samt Geschwindigkeitserhöhung
6	ABS (Hagen →) Schwerte – Brilon Wald – Warburg	Schwerte – Brilon Wald – Warburg	2-gleisiger Ausbau Brilon Wald – Warburg und Elektrifizierung Schwerte – Brilon Wald – Warburg
7	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS (Hannover →) Bissendorf – Bennemühlen – Walsrode – Soltau – Buchholz (Heidebahn)	Hannover – Soltau – Buchholz (Nordheide)	2-gleisiger Ausbau Bissendorf – Bennemühlen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bennemühlen – Soltau – Buchholz (Nordheide)
8	ABS (Koblenz →) Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar) (Lahntalbahn)	Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar)	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau Niederlahnstein – Limburg
9	ABS (Koblenz →) Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar) (Lahntalbahn) (Variante Wetzlar)	Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar)	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau Niederlahnstein – Limburg – Wetzlar
10	ABS (Köln →) Hürth-Kalscheuren – Ehrang (– Trier) (Eifelstrecke)	Hürth-Kalscheuren – Ehrang	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hürth – Kalscheuren – Ehrang
11	ABS (Köln →) Troisdorf – Siegburg – Siegen (Siegstrecke)	Siegburg – Siegen	2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten, Schladem – Rosbach und Siegen – Siegen Ost Gbf, evtl. Lärmvorsorge KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) – Siegen – Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Wiedenau
12	ABS (Leipzig →) Borna – Geithain – Chemnitz	Borna – Geithain – Chemnitz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Borna – Geithain – Chemnitz, Vmax 160 km/h
14	ABS (Nürnberg →) Hartmannshof – Neukirchen – Irrenlohe	Hartmannshof – Neukirchen – Amberg – Irrenlohe Nürnberg-Möggeldorf – Nürnberg-Dutzendteich Neukirchen – Weiden Hof – Marktredwitz – Regensburg	2-gleisiger Ausbau Amberg – Irrenlohe und Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) – Amberg – Irrenlohe Elektrifizierung Nürnberg-Möggeldorf – Nürnberg-Dutzendteich Elektrifizierung Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) – Weiden (Oberpf) Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Irrenlohe – Schwandorf – Regensburg (Randbedingung)
15	ABS (Nürnberg →) Hartmannshof – Neukirchen – Weiden	Hartmannshof – Neukirchen – Weiden Hof – Marktredwitz – Regensburg	Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) – Weiden (Oberpf) Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Irrenlohe – Schwandorf – Regensburg (Randbedingung)
17	ABS (Venlo →) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	(Grenze D/NL →) Dülken – Kaldenkirchen (– Viersen)	2-gleisiger Ausbau Dülken – Kaldenkirchen
18	ABS (Venlo →) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (Variante Rheydt-Odenkirchen)	(Grenze D/NL →) Dülken – Kaldenkirchen (– Viersen)	2-gleisiger Ausbau Dülken – Kaldenkirchen 2-gleisiger Ausbau Rheydt Pbf – Rheydt-Odenkirchen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
19	ABS (Zittau –) Mittelherwigsdorf – Varnsdorf – Seifhennersdorf	Mittelherwigsdorf – Seifhennersdorf	Mittelherwigsdorf – Seifhennersdorf Vmax 80 km/h
20	ABS / NBS Rastatt – Grenze D/FR (– Roeschwoog – Vendenheim)	Rastatt – Wintersdorf – Grenze D/FR	Sanierung und Wiederinbetriebnahme Rheinbrücke Wintersdorf Elektrifizierung und Anbindung Strecke 4242 an das französische Eisenbahnnetz bei Roeschwoog
21	ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau)	Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz	Elektrifizierung Augsburg – Buchloe Elektrifizierung Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz Elektrifizierung Hergatz – Lindau-Aeschach Abzw – Lindau-Reutin (Randbedingung) (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
22	ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau) (Variante)	Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz	Elektrifizierung Augsburg – Buchloe, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Buchloe – Biessenhofen, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Biessenhofen – Betzigau Elektrifizierung Betzigau – Kempten, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Kempten – Immenstadt, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Immenstadt – Hergatz, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Hergatz – Lindau-Aeschach Abzw – Lindau-Reutin (Randbedingung)
23	ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg	Augsburg – Donauwörth	3-gleisiger Ausbau Augsburg – Meitingen
24	ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg (Variante Donauwörth)	Augsburg – Donauwörth	3-gleisiger Ausbau Augsburg – Meitingen – Donauwörth
25	ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg (Variante Vmax)	Augsburg – Donauwörth Treuchtlingen – Nürnberg	Augsburg – Donauwörth Vmax 230 km/h Treuchtlingen – Schwabach Vmax 230 km/h
26	ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (– Lindau) (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn)	Basel Bad Bf – Waldshut – Erzingen (Baden) Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen Friedrichshafen Stadt – Lindau-Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Waldshut – Erzingen und Elektrifizierung Basel Bad Bf – Waldshut – Erzingen (Baden), Erhöhung Vmax abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Stahringen – Friedrichshafen Stadt und Elektrifizierung Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt, Erhöhung Vmax Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Lindau – Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin (Randbedingung)
27	ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (– Lindau) (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn) (Variante Zweigleisigkeit)	Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen Friedrichshafen Stadt – Lindau-Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin	2-gleisiger Ausbau Stahringen – Überlingen West und Überlingen Ost – Friedrichshafen Stadt Elektrifizierung Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Ulm – Herbertingen – Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen – Donaueschingen – Neustadt (Schwarzwald) (Randbedingung) Elektrifizierung Lindau – Friedrichshafen – Radolfzell (Randbedingung) Elektrifizierung Erzingen (Baden) – Waldshut – Basel (Randbedingung)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
28	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	Angermünde – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Passow – Tantow Grenze und Ausbau Angermünde – Tantow Grenze Vmax 160 km/h
29	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) (Variante)	Berlin – Angermünde – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Passow – Tantow Grenze und Ausbau Angermünde – Tantow Grenze Vmax 160 km/h Berlin – Angermünde Vmax 160 km/h
30	ABS Berlin – Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil)	(Berlin –) Königs Wusterhausen – Lübbenau – Cottbus – Görlitz	Elektrifizierung Cottbus – Görlitz
31	ABS Berlin – Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil, Zweigleisigkeit)	(Berlin –) Königs Wusterhausen – Lübbenau – Cottbus – Görlitz	2-gleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus – Görlitz und Elektrifizierung Cottbus – Görlitz Beseitigung der Eingleisigkeit im Bahnhof Königs Wusterhausen
32	ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn)	(Berlin-Lichtenberg –) Biesdorfer Kreuz – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Biesdorfer Kreuz – Küstrin-Kietz Grenze (– Kostrzyn)
33	ABS Berlin – Müncheberg (Mark) – Küstrin-Kietz / Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL	Berlin – Müncheberg (Mark) – Küstrin-Kietz / Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL	NBS Berlin Ostbahnhof – Berlin-Lichtenberg, 2-gleisig und elektrifiziert ABS Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark), 2-gleisig und elektrifiziert NBS Müncheberg (Mark) – Frankfurt (Oder), 2-gleisig und elektrifiziert
34	ABS Berlin – Stralsund	Berlin – Angermünde – Stralsund	Berlin – Angermünde – Stralsund Vmax 160 km/h
35	ABS Bielefeld – Lage (Lippe) – Lemgo	Bielefeld – Lage (Lippe) – Lemgo	Elektrifizierung Bielefeld – Lage (Lippe) – Lemgo
36	ABS Bingen – Gau Algesheim – Mainz	Bingen – Gau Algesheim – Mainz	3-gleisiger Ausbau Bingen – Gau Algesheim – Mainz
37	ABS Bitterfeld – Halle (Saale)	Bitterfeld – Halle (Saale)	Bitterfeld – Halle (Saale) Vmax 200 km/h
38	ABS Braunschweig – Gifhorn – Uelzen	Braunschweig – Gifhorn – Uelzen	2-gleisige Begegnungsabschnitte in Bad Bodenteich und Rötgesbüttel
39	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Ausbau EVB-Netz)	Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg Knoten Rotenburg	NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Rotenburg Nord-Süd (Spange Rotenburg, Relation Bremervörde – Verden)
40	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Ausbau EVB-Netz) (Variante Stade / Buxtehude)	Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg Knoten Rotenburg Bremervörde – Stade Bremervörde – Buxtehude	NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Rotenburg (Nord-Süd, Spange Rotenburg, Relation Bremervörde – Verden) NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremervörde – Stade, Vmax 80 km/h NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremervörde – Buxtehude, Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Hersedorf (Süd-Ost, Spange Hersedorf, Relation Stade/Buxtehude – Rotenburg)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
41	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) – Langwedel – Uelzen – Stendal	Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden – Langwedel – Uelzen – Stendal	NE: 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 120 km/h NE: Verbindungskurve Rotenburg (Wümme) (Relation Bremervörde – Verden) 2-gleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) südliche Verbindungskurve bei Walle/Langwedel/Verden zur Amerikalinie 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel – Uelzen – Stendal, Vmax 120 km/h
42	ABS Bremerhaven – Cuxhaven	Bremerhaven – Cuxhaven	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Cuxhaven
43	ABS Bremerhaven – Cuxhaven (Variante)	Bremerhaven – Cuxhaven	Überholbahnhof Wremen, Überholbahnhof Nordholz
44	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)	Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Cottbus – Forst (Lausitz) – Forst Grenze (– Zary)
45	ABS Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen (– Miltenberg – Aschaffenburg) (Tauberbahn)	Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen Hattingen Abzw – Tuttlingen – Ulm – Aalen – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hattingen Abzw – Tuttlingen – Ulm – Aalen – Crailsheim (Randbedingung)
46	ABS Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen – Wertheim (Tauberbahn) (Variante Verkehrsstationen)	Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen – Lauda – Wertheim	Ertüchtigung von Verkehrsstationen der Tauberbahn perspektivisch Elektrifizierung Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen – Lauda – Wertheim
47	ABS Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen (– Miltenberg – Aschaffenburg) (Tauberbahn) (Variante Lindau)	Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen Lindau – Friedrichshafen – Ulm – Aalen – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim – Aalen – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Randbedingung)
48	ABS Cuxhaven – Stade	Cuxhaven – Stade	2-gleisiger Ausbau Himmelpforten – Hechthausen und Elektrifizierung Cuxhaven – Stade
49	ABS Cuxhaven – Stade (Variante)	Cuxhaven – Stade	2-gleisiger Ausbau Himmelpforten – Hechthausen
50	ABS Dessau – Roßlau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	Roßlau (Elbe) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	Roßlau (Elbe) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) Vmax 120 bzw. 160 km/h, Blockteilungen
51	ABS Dessau – Roßlau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) (Variante)	Roßlau (Elbe) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) Erhöhung Vmax Ausrüstung der Strecke mit PZB (mittlerweile wohl passiert) und Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge Einrichtung SPNV-Wendemöglichkeit in Annaburg
52	ABS Donauwörth – Nördlingen – Goldshöhe – Crailsheim	Donauwörth – Nördlingen – Goldshöhe – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau Donauwörth – Nördlingen, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Nördlingen – Goldshöhe, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöhe (Nord-Ost, Relation Nördlingen – Crailsheim) 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe – Crailsheim, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöhe – Schwäbisch Hall)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
53	ABS Donauwörth – Nördlingen – Goldshöhe – Crailsheim (Variante Ingolstadt)	Donauwörth – Nördlingen – Goldshöhe – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau Donauwörth – Nördlingen, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Nördlingen – Goldshöhe, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöhe (Nord-Ost, Relation Nördlingen – Crailsheim) 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe – Crailsheim, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöhe – Schwäbisch Hall) 2-gleisige NBS Südtangente Ingolstadt (Abzw bei Reichertshofen – Abzw bei Seehof Bbf), Vmax 160 km/h
54	ABS Donauwörth – Nördlingen – Goldshöhe – Crailsheim (Variante Öhringen-Cappel)	Donauwörth – Nördlingen – Goldshöhe – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau Donauwörth – Nördlingen, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Nördlingen – Goldshöhe, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöhe (Nord-Ost, Relation Nördlingen – Crailsheim) 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe – Crailsheim, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöhe – Schwäbisch Hall) Elektrifizierung Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen-Cappel samt Erhöhung Vmax
55	ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel	Dortmund – Hamm	4-gleisiger Ausbau Dortmund – Hamm (separate S-Bahn-Gleise)
56	ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel (Variante Benhauser Bogen + Tunnel Hofgeismar + Vmax)	Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel	Beseitigung Bahnübergänge Dortmund – Soest und Lippstadt – Paderborn Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung 1-gleisiger Tunnel südlich von Hofgeismar für SPfV und SGV Paderborn – Hamm Vmax 200 km/h
57	ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel (Variante Benhauser Bogen)	Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken	Beseitigung Bahnübergänge Dortmund – Soest und Lippstadt – Paderborn Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung
58	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec)	Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL	Elektrifizierung Dresden-Klotzsche – Görlitz – Görlitz Grenze (– Zgorzelec)
59	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec) (Variante)	Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL	Elektrifizierung Dresden-Klotzsche – Görlitz – Görlitz Grenze (– Zgorzelec), Vmax 160 km/h
60	ABS Emden – Norddeich	Emden – Abelitz – Norddeich / Aurich	Kapazitätserweiterung und Vergrößerung Lichtraumprofil Emden – Abelitz NE: Kapazitätserweiterung und Vergrößerung NE: Lichtraumprofil Abelitz – Aurich NE: Anbindung Hafen Emden
61	ABS Flörsheim – Hochheim	Flörsheim – Hochheim	Beseitigung der seit 2004 bestehenden Oberbaumängel
62	ABS Gera – Leipzig	Gera – Leipzig	Gera – Leipzig Vmax 120 km/h
63	ABS Gotha – Leinefelde	Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde	Elektrifizierung Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde
64	ABS Gronau – Grenze D/NL (– Enschede)	Gronau – Grenze D/NL	Ertüchtigung für grenzüberschreitenden Verkehr
65	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm	Gruiten – Schwelm	kapazitätssteigernde Maßnahmen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
66	ABS Hagen – Siegen – Gießen	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg)	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr
67	ABS Hagen – Siegen – Gießen (Variante Tunnel Altenhundem)	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg)	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik Ermöglichung von Gleiswechselbetrieb 1-gleisige NBS Tunnel Altenhundem – Welschen Ennest
68	ABS Hagen / Siegburg – Siegen – Gießen	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg) Siegburg – Siegen	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr 2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten, Schladern – Rosbach und Siegen – Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) – Siegen – Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Wiedenau
69	ABS Halle (Saale) – Eilenburg – Falkenberg – Knappenrode (– Horka – Wegliniec)	Halle (Saale) – Eilenburg – Falkenberg – Knappenrode	Streckenausbau zur Erhöhung der Kapazität
70	ABS Halle (Saale) – Nordhausen (– Kassel)	Halle (Saale) – Nordhausen	Halle (Saale) – Nordhausen Vmax 140 km/h, diverse Blockteilungen, kapazitive Maßnahmen
71	ABS Halle/Leipzig – Großheringen – Weimar – Erfurt	Halle/Leipzig – Naumburg – Großheringen – Apolda – Weimar – Erfurt	Halle/Leipzig – Großheringen – Erfurt Vmax 160 km/h, diverse Blockteilungen, kapazitive Maßnahmen
72	ABS Hamburg – Büchen – Wittenberge – Berlin (Variante)	Hamburg – Büchen – Wittenberge	3. Gleis Nauen – Berlin
74	ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	Lübeck – Puttgarden	Gemäß ROV: Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck
75	ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante Fehmarnsundbrücke)	Lübeck – Puttgarden	Gemäß ROV: Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck Ergänzung ggü. ROV: 2-gleisiger Ausbau bzw. Ersatzbauwerk Fehmarnsundbrücke
76	ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante NBS Beginn FBQ)	Lübeck – Puttgarden	NBS Bad Schwartau – Beginn FBQ bei Puttgarden
77	ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante NBS Großenbrode)	Lübeck – Puttgarden	NBS Bad Schwartau – Großenbrode 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Großenbrode – Puttgarden, Vmax 160 km/h
78	ABS Hamburg – Ruhrgebiet	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund (– Köln)	Hamburg – Bremen – Osnabrück Vmax 230 km/h

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
79	ABS Hamburg – Ruhrgebiet (Variante 2,5 Stunden)	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund (– Köln)	2-gleisige NBS Meckelfeld – Buchholz, Vmax 250 km/h 2-gleisige NBS Lemförde – Osnabrück Schinkel, Vmax 300 km/h 2-gleisige NBS Hörne – Kattenvenne, Vmax 300 km/h 4-gleisiger Ausbau Buchholz – Lauenbrück (Randbedingung) 3-gleisiger Ausbau Rotenburg – Sagehorn (Randbedingung) 3-gleisiger Ausbau Dreie – Twistringen (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen, inkl. Umfahrung Werne (Randbedingung)
80	ABS Hanau – Nantenbach (Variante Ausbau)	Laufach – Heigenbrücken	kapazitätserhöhender und beschleunigender Ausbau über den Neubau der Spessarttrampe hinaus
81	ABS Hanau – Nantenbach (Variante Ortsumfahrung Lohr)	Nantenbach – Partenstein	Ortsumfahrung Lohr, Verlängerung der Nantenbacher Kurve Nantenbach – Rohrbach
82	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)	Oebisfelde – Wustermark	Elektrifizierung Wustermark – Abzw Ribbeck, Vmax 160 km/h 1-gleisiger, elektrifizierter Lückenschluss Abzw Ribbeck – Abzw Bamme, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Abzw Bamme Oebisfelde, Vmax 160 km/h
83	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn) (Variante)	Oebisfelde – Wustermark	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Wustermark – Abzw Ribbeck, Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Lückenschluss Abzw Ribbeck – Abzw Bamme, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Abzw Bamme Oebisfelde, Vmax 160 km/h
84	ABS Hannover – Wunstorf – Nienburg (Weser) – Verden (Aller)	Hannover – Wunstorf – Nienburg (Weser) – Verden (Aller)	Ertüchtigung
85	ABS Hochstadt-Marktzeuln / Schnabelwaid – Neuenmarkt- Wirsberg – Oberkotzau (– Hof)	Hochstadt-Marktzeuln – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg Kirchenlaibach – Bayreuth Nürnberg – Marktredwitz – Oberkotzau – Hof Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt- Wirsberg – Hof Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau	Elektrifizierung Hochstadt-Marktzeuln – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg Elektrifizierung Kirchenlaibach – Bayreuth Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Oberkotzau – Hof (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau Stammbach – Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau, Vmax 160 km/h (Randbedingung)
86	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg	Hof – Marktredwitz – Regensburg	Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke – Regensburg Ost Umbau Regensburg Ost 3-gleisiger Ausbau Regensburg Hbf – Regensburg Ost – Obertraubling
87	ABS Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Sylt)
88	ABS Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante Brunsbüttel)	Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Sylt) Elektrifizierung Wilster – Brunsbüttel

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
89	ABS Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante NBS St. Michaelisdonn)	Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	NBS Kiebitzreihe – St. Michaelisdonn 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung St. Michaelisdonn – Westerland (Sylt)
90	ABS Karlsruhe – Durmersheim	Karlsruhe – Durmersheim	3-gleisiger Ausbau Abzw Dammerstock – Bashaide
91	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Leipzig/Dresden)	Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen (Enz)	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz
92	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Leipzig/Dresden) (Variante Backnang)	Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen (Enz)	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz 2-gleisiger Ausbau (optional mit Neigtechnikrüstung) Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental
93	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Leipzig/Dresden) (Variante Crailsheim)	Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen (Enz) Goldshöhe – Crailsheim	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe – Crailsheim, optionale Neigtechnikrüstung für Gesamtstrecke Stuttgart – Nürnberg
94	ABS Kavelstorf – Rostock Seehafen	Kavelstorf – Rostock Seehafen	Ertüchtigung für Achslast 25 t
95	ABS Kehl – Appenweiler	Kehl – Appenweiler	Kehl – Appenweiler Vmax 160 km/h 2-gleisige Appenweiler Kurve zur Einbindung POS Süd an die Rheintalbahn
96	ABS Kiel – Lübeck (3. BS)	Kiel – Lübeck	Elektrifizierung Kiel – Lübeck
97	ABS Koblenz – Mainz	Koblenz – Mainz	Tunnelertüchtigung Koblenz – Mainz
98	ABS Köln – Aachen	Düren – Aachen	3. Gleis (Überholgleis) Bf Aachen-Rothe Erde Geschwindigkeitserhöhung im Bf Eschweiler auf 160 km/h
99	ABS Köln – Aachen (Variante)	Düren – Aachen	3. Gleis Düren – Aachen
100	ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth – Kalscheuren – Bonn inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren
101	ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn (Variante Brühl)	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf
102	ABS Kornwestheim – Schorndorf – Aalen – Donauwörth – Augsburg	Kornwestheim – Schorndorf – Aalen – Donauwörth – Augsburg	Ausbau für SGV mit CE8 ausreichend und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten
103	ABS Landshut – Plattling	Landshut – Plattling	2-gleisiger Ausbau Landshut – Plattling
104	ABS Langwedel – Uelzen (– Stendal) (Amerikalinie, 2-gleisig)	Langwedel – Uelzen (– Stendal)	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel – Uelzen, Vmax 120 km/h
105	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Langwedel – Uelzen (– Stendal) (Amerikalinie)	Langwedel – Uelzen (– Stendal)	Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, Vmax 120 km/h 3-gleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen – Celle, Vmax 200 km/h
106	ABS Langwedel – Uelzen (– Stendal) (Amerikalinie) (Variante Stendal)	Langwedel – Uelzen (– Stendal)	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel – Uelzen – Stendal, Vmax 120 km/h
107	ABS Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz	Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz	Elektrifizierung Leipzig – Chemnitz (über Bad Lausick), 2-gleisiger Ausbau Leipzig-Paunsdorf – Leipzig-Liebertwolkwitz, Vmax 160 km/h

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
108	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. BS)	Löhne – Elze – Nordstemmen Groß Gleidingen – Braunschweig Weddel – Fallersleben	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze 4-gleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen 4-gleisiger Ausbau Groß Gleidingen – Braunschweig 2-gleisiger Ausbau Weddel – Fallersleben samt höhenfreier Ausfädelung Weddel, Vmax 200 km/h
109	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. BS) (Variante Buchhorst – Weddel)	Löhne – Elze – Nordstemmen Groß Gleidingen – Braunschweig Weddel – Fallersleben	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze 4-gleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen 4-gleisiger Ausbau Groß Gleidingen – Braunschweig 3-gleisiger Ausbau Braunschweig-Buchhorst – Weddel (Abzw) 2-gleisiger Ausbau Weddel – Fallersleben samt höhenfreier Ausfädelung Weddel, Vmax 200 km/h
110	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. BS) (Variante Sorsum – Himmelsthür)	Löhne – Elze – Nordstemmen Groß Gleidingen – Braunschweig Weddel – Fallersleben	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze 4-gleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen 2-gleisiger Ausbau Sorsum – Himmelsthür 4-gleisiger Ausbau Groß Gleidingen – Braunschweig 2-gleisiger Ausbau Weddel – Fallersleben samt höhenfreier Ausfädelung Weddel, Vmax 200 km/h
111	ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg	Lübeck – Büchen – Lüneburg	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg, Vmax 140 km/h
112	ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg (Variante FBQ)	Lübeck – Büchen – Lüneburg	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg, Vmax 140 km/h Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck 2-gleisiger Ausbau bzw. Ersatzbauwerk Fehmarnsundbrücke
113	ABS Lübeck – Schwerin	Lübeck – Bad Kleinen	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Lübeck – Bad Kleinen, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Bad Kleinen (Relation Lübeck – Schwerin)
115	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund (VDE 1)	Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund	2-gleisiger Ausbau Rostock – Rövershagen und Velgast – Stralsund Lübeck / Hagenow Land – Bad Kleinen – Rostock – Stralsund 160 km/h, kürzere Abschnitte mit 120 bzw. 140 km/h

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
117	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (Ergänzungsmaßnahmen)	Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/FR	Erhöhung der Geschwindigkeit bei Mundenheim und Limburgerhof auf 200 bzw. 230 km/h durch Anpassung der Oberleitung und Gleise Erhöhung der Geschwindigkeit in Neustadt auf 130 km/h durch Linienverbesserung Erhöhung der Geschwindigkeit um bis zu 30 km/h zwischen Neustadt und Kaiserslautern durch Linienverbesserung und Neutrassierungen 3. Gleis für den Nahverkehr zwischen Landstuhl und Kaiserslautern Erhöhung der Geschwindigkeit bei Hauptstuhl auf 200 km/h durch Linienverbesserung Erhöhung der Geschwindigkeit auf 230 km/h zwischen Homburg und Kaiserslautern durch Anpassung der Oberleitung und Gleise Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 120 km/h zwischen Renrtrisch und Saarbrücken durch Gleisverschwenkung Erhöhung der Ein- und Ausfahrtschwindigkeit Saarbrücken Hbf auf bis zu 120 km/h durch Anpassung der Gleise und Weichen Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Saarbrücken Hbf und Grenze durch Linienverbesserung
118	ABS Lüneburg – Dannenberg – Salzwedel	Lüneburg – Dannenberg – Salzwedel	Reaktivierung Lüneburg – Dannenberg, Wiederaufbau Dannenberg – Lüchow – Salzwedel
119	ABS Magdeburg – Dessau	Biederitz – Roßlau (Elbe)	Biederitz – Roßlau (Elbe) Vmax 160 km/h, Blockteilungen
120	ABS Magdeburg – Dessau (Variante)	Biederitz – Roßlau (Elbe)	Biederitz – Roßlau (Elbe) Vmax 160 km/h, Blockteilungen 4-gleisiger Ausbau Abzw Brücke – Biederitz
121	ABS Magdeburg – Köthen	Magdeburg – Schönebeck (Elbe)	vollständige Nutzbarmachung Viereisigkeit
122	ABS Magdeburg – Oebisfelde	Glindenberg – Barleben	2-gleisiger Ausbau Glindenberg – Barleben
123	ABS Magdeburg – Stendal – Wittenberge	Magdeburg – Stendal – Wittenberge	Magdeburg – Stendal – Wittenberge Vmax 160 km/h, zusätzliche Blockteilungen und Überholmöglichkeiten
124	ABS Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
125	ABS Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe	Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe	Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
126	ABS Mering – Geltendorf – Weilheim	Mering – Geltendorf – Weilheim	Bau von 2 Doppelspurinseln Mering – Geltendorf abschnittsweise 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Geltendorf – Weilheim
127	ABS Mittenwald – Grenze D/A (– Scharnitz)	Mittenwald – Grenze D/A – Scharnitz	2-gleisiger Ausbau Mittenwald – Mittenwald Grenze (– Scharnitz)
128	ABS München – Freising – Landshut – Regensburg – Furth i. Wald Grenze D/CZ	München – Freising – Landshut – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ	München – Freising – Regensburg, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Regensburg – Freising, Vmax 160 km/h Güterumfahrung Schwandorf Elektrifizierung Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Furth im Wald Grenze (– Domazlice – Pilsen) Durchbindung über Flughafen München (optional)
129	ABS München – Ingolstadt	Petershausen (Oberbay) – Pfaffenhofen (Ilm)	3-gleisiger Ausbau Petershausen (Oberbay) – Pfaffenhofen (Ilm)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
130	ABS München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A (– Bregenz) (Variante Zweigleisigkeit Buchloe – Türkheim)	Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Kießlegg – Hergatz – Lindau – Grenze D/A	2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim
131	ABS München – Mühldorf – Freilassing	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	4-gleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen
132	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Variante kurz)	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	4-gleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling Elektrifizierung Tüßling – Burghausen
133	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Variante Landshut – Mühldorf reduziert)	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	2-gleisiger Ausbau Markt Schwaben – Ampfing und Elektrifizierung Markt Schwaben – Ampfing – Mühldorf 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Landshut – Mühldorf 1-gleisige Verbindungskurve Mühldorf (Relation Landshut – Freilassing)
134	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Variante Landshut – Mühldorf voll)	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	4-gleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Landshut – Mühldorf 1 – 2-gleisige Verbindungskurve Mühldorf (Relation Landshut – Freilassing)
135	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	München-Trudering – Grenze D/A	Blockverdichtung Rosenheim Süd – Kiefersfelden – Grenze D/A Beseitigung Durchrutschwegausschlüsse Bf Rosenheim 4-gleisiger Ausbau München – Rosenheim – Grenze D/A (als einzelne Teilprojekte zu bewerten): - 4-gleisiger ABS München-Trudering Großkarolinenfeld - 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg - 2-gleisige NBS Brannenburg – Grenze D/A (aufwärtskompatible Lösung zur Blockverdichtung)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
136	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) (Variante)	München-Trudering – Grenze D/A	Keine zusätzlichen Gleise: ABS München-Trudering – Grafing Bahnhof, Vmax 200 km/h ABS Grafing Bahnhof – Rosenheim – Kufstein Grenze (– Kufstein), Vmax 160 km/h Blockverdichtung München – Rosenheim – Kiefersfelden – Kufstein Grenze (– Kufstein) Linienzugbeeinflussung im Abschnitt München Ost – Grafing Bahnhof
137	ABS Münster – Lünen	Münster – Lünen	2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen, Vmax 200 km/h
138	ABS Münster (Westf) – Rheda-Wiedenbrück	Münster (Westf) – Rheda-Wiedenbrück	Ertüchtigung Münster – Rheda-Wiedenbrück
139	ABS Neumünster – Bad Oldesloe	Neumünster – Bad Oldesloe Knoten Rickling Knoten Wakendorf	Elektrifizierung und kapazitätserhöheneder Ausbau Neumünster – Bad Oldesloe Kreuzungsbahnhof Rickling Kreuzungsbahnhof Wakendorf
140	ABS Neumünster – Bad Oldesloe (Variante Vbk Bad Oldesloe)	Neumünster – Bad Oldesloe	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe Verbindungskurve Bad Oldesloe (Relation Neumünster – Lübeck) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg jeweils 160 km/h und mit Kurve Lübeck
141	ABS Neumünster – Bad Oldesloe (Variante Zweigleisigkeit)	Neumünster – Bad Oldesloe	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe
142	ABS Neuss – Kaarst – Viersen	Neuss – Kaarst – Viersen	Verlängerung von Kaarst nach Viersen, Elektrifizierung der Gesamtstrecke
143	ABS Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund	Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund	Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund Vmax 120 km/h, abschnittsweise 140 km/h
144	ABS Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof (– Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale (Variante HGV))	Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof Hof – Plauen Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden	Elektrifizierung Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof und Ausbau auf 250 km/h durch Begradigungen etc. NBS Vogtlandtunnel Kübitz – Gutenfürst, Vmax 250 km/h Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden Ausbau auf 250 km/h durch Begradigungen etc. (Baustopp VDE 8.1)
145	ABS Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof (– Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale)	Nürnberg – Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau – Hof	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Stammbach – Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau – Hof, Vmax 160 km/h

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
146	ABS Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof (– Dresden) (Franken- Sachsen-Magistrale) (Variante lang)	Nürnberg – Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau – Hof/Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Stammbach – Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau – Hof, Vmax 160 km/h NBS Feilitzsch – Weischlitz bzw. Gutenfürst – Kürbitz, 2- gleisig, elektrifiziert, Vmax 220 km/h NBS Dennheritz – Mosel (Dennheritzer Bogen), 1- gleisig, elektrifiziert Streckenverkürzungen Reichenbach (Vogtl) – Neumark (Sachs), Flöha-Hetzdorf – Frankenstein (Sachs) und Freiberg (Sachs) – Niederbobritzsch Ausbau Knotenbahnhof Zwickau (Zwickau 21) Aus- und Umbau Bahnhof Chemnitz Süd Aus- und Umbau Haltepunkt Chemnitz Mitte Chemnitz-Kappel – Chemnitz Hbf, Vmax 160 km/h
147	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Cheb)	Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Schirmding Grenze
148	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Cheb) (Variante Bayreuth)	Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ Schnabelwaid – Bayreuth	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Schirmding Grenze 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth
149	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Cheb) (Variante NBS + Bayreuth)	Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ	NBS Nürnberg – Pegnitz Elektrifizierung Pegnitz – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Schirmding Grenze 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Kirchenlaibach samt Kurve im Süden Bayreuths neuer Haltepunkt im Süden Bayreuths
152	ABS Nürnberg – Regensburg – Passau – Grenze D/A	Nürnberg – Neumarkt – Regensburg – Passau – Passau Grenze (– Salzburg)	kapazitive Maßnahmen im Abschnitt Nürnberg – Regensburg (Streckengleise, Überholmöglichkeiten, Leit- und Sicherungstechnik)
153	ABS Nürnberg – Regensburg – Passau – Grenze D/A (Dreigleisigkeit Nürnberg – Regensburg)	Nürnberg – Neumarkt – Regensburg – Passau – Passau Grenze (– Salzburg)	3-gleisiger Ausbau Nürnberg – Regensburg
154	ABS Oldenburg – Leer (– Grenze D/NL – Nieuwe Schans)	Oldenburg – Leer – Grenze D/NL	2-gleisiger Ausbau Oldenburg – Leer
155	ABS Oldenburg – Leer (– Grenze D/NL – Nieuwe Schans) (Variante)	Oldenburg – Leer – Grenze D/NL	2-gleisiger Ausbau Oldenburg – Leer 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Ihrhove – Weener Grenze (– Nieuweschan)
156	ABS Oldenburg – Osnabrück	Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück	Elektrifizierung Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück 2-gleisiger Ausbau Quakenbrück – Bersenbrück, Hesepe – Bramsche und Achmer – Osnabrück-Eversburg
157	ABS Oldenburg – Osnabrück (Variante Kreuzungsbahnhöfe)	Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück	Bau von Kreuzungsbahnhöfen
158	ABS Oldenburg – Osnabrück (Variante Zweigleisigkeit)	Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück
159	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. BS)	Weimar – Gera – Gößnitz	2-gleisiger Ausbau Weimar – Gera und Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz / Lehdorf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
160	ABS Paderborn – Halle	Wallhausen – Oberröblingen	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Sangerhausen, Vmax 120 km/h
161	ABS Paderborn – Halle (Variante Kurve Mönchehof – Ihringshausen)	Espenau-Mönchehof – Fuldatal-Ihringshausen	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Mönchehof – Fuldatal-Ihringshausen, Vmax 120 km/h
162	ABS Paderborn – Halle (Variante Harleshäuser Kurve)	Kassel Rbf	Abzweig Kassel Rbf zur Personenzug-Strecke 2550 (Harleshäuser Kurve) in Richtung Vellmar
163	ABS Paderborn – Halle (Variante Kurve Mönchehof – Speele)	Espenau-Mönchehof – Speele	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Mönchehof – Speele, Vmax 120 km/h
164	ABS Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe	Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe	4-gleisiger Ausbau Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 120 km/h
165	ABS Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ (– Cheb)	Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Plauen – Bad Brambach – Vojtanov Grenze (– Cheb)
166	ABS Plochingen – Tübingen – Horb – Tuttlingen – Singen – Grenze D/CH	Plochingen – Tübingen – Horb – Singen – Rielasingen/Konstanz – Grenze D/CH	2-gleisige NBS Gegenkurve Plochingen (Süd-Ost, Relation Göppingen – Wendlingen), Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Tübingen – Horb, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Horb – Rottweil – Hattingen Abzw, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Singen West (Nord-West, Relation Tuttlingen – Schaffhausen), Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Singen – Rielasingen – Grenze D/CH (– Etzwilen), Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Konstanz-Petershausen – Konstanz – Konstanz Grenze (– Kreuzlingen)
167	ABS Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim	Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim	Kapazitätserhöhung Obertraubling – Landshut abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Landshut – Mühldorf – Rosenheim, Vmax 160 km/h
168	ABS Regionalstrecken Nordschwarzwald	Pforzheim – Freudenstadt – Freiburg	Elektrifizierung Brötzingen – Calw – Hochdorf 2-gleisiger Ausbau Freudenstadt – Hochdorf – Eutingen im Gäu, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Eutingen Gegenkurve NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Denzlingen – Elzach, Vmax 160 km/h NBS Elzach – Hausach, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Hausach – Wolfach Süd – Freudenstadt samt Neutrassierung Tunnel Wolfach Doppelspurinseln Schiltach und Alpirsbach
169	ABS Rotenburg – Nienburg – Minden / Hannover / ABS Winsen / Lüneburg – Soltau – Cella (Zwischenlösung Y-Trasse)	Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) Nienburg (Weser) – Minden (Westf) Verden (Aller) – Nienburg (Weser) – Wunstorf – Hannover (Güterzugstrecke) Winsen (Luhe) / Lüneburg – Hützel – Soltau – Cella	2-gleisiger Ausbau Rotenburg – Verden 2-gleisiger Ausbau Nienburg – Minden, Vmax 120 km/h Ertüchtigung Verden – Nienburg – Wunstorf – Hannover (Güterzugstrecke) NE: Ausbau OHE-Netz Winsen / Lüneburg – Hützel – Soltau – Cella
170	ABS Rotenburg (Wümme) – Minden	Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) Nienburg (Weser) – Minden (Westf)	2-gleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) 2-gleisiger Ausbau Nienburg (Weser) – Minden (Westf), Vmax 120 km/h
172	ABS Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen-Cappel	Crailsheim – Öhringen-Cappel	Elektrifizierung Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen-Cappel samt Erhöhung Vmax
173	ABS Stendal – Glindenberg	Stendal – Glindenberg	Blockverdichtung Stendal – Glindenberg

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
175	ABS Stuttgart – Heilbronn – Würzburg (Frankenbahn) (Variante)	Heilbronn – Würzburg	2-gleisiger Ausbau Züttlingen – Möckmühl (Bezugsfall) Kapazitätserweiterung Heilbronn – Bad Friedrichshall-Jagstfeld Verkürzung der Blockabstände Bad Friedrichshall-Jagstfeld – Herbolzheim Ausbau und Ertüchtigung der Stationen Osterburken, Boxberg-Wölchingen, Königshofen und Lauda
176	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	2-gleisiger Ausbau Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra und Rietheim – Wümlingen abschnittsweise Beschleunigungsmaßnahmen Ausbau mit Neigtechnikrüstung Singerer Kurve (Zugrundelegung des neuen Fahrplankonzeptes ab 2017)
177	ABS Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kisllegg (Zollernalbbahn)	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kisllegg	Elektrifizierung Tübingen – Hechingen – Albstadt-Ebingen – Inzigkofen – Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax Elektrifizierung Sigmaringen – Mengen – Herbertingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax Elektrifizierung Herbertingen – Aulendorf – Kisllegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax
178	ABS Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kisllegg (Zollernalbbahn) (Variante Südbahn)	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kisllegg Ulm – Friedrichshafen – Lindau	Elektrifizierung Tübingen – Hechingen – Albstadt-Ebingen – Inzigkofen – Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax Elektrifizierung Sigmaringen – Mengen – Herbertingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax Elektrifizierung Herbertingen – Aulendorf – Kisllegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau und Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Randbedingung) Verbindungskurve Friedrichshafen (Randbedingung)
179	ABS Uelzen – Stendal	Uelzen – Stendal	2-gleisiger Ausbau Uelzen – Stendal (inkl. Veerßer Kurve), Vmax 160 km/h
180	ABS Uelzen – Stendal (Variante)	Uelzen – Stendal	2-gleisiger Ausbau Uelzen – Stendal (inkl. Veerßer Kurve), Vmax 230 km/h
181	ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn)	Ulm – Aalen	2-gleisiger Ausbau Langenau – Rammingen und Bergenweiler – Sontheim-Brenz Elektrifizierung Ulm – Aalen samt geschwindigkeitserhöhendem Ausbau durch Beseitigung von Langsamfahrstellen
182	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau
183	ABS Ulm – Herbertingen – Singen – Waldshut – Basel	Ulm – Schelklingen – Herbertingen	2-gleisiger Ausbau Herrlingen – Herbertingen und Elektrifizierung Ulm – Schelklingen – Herbertingen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Herbertingen – Mengen (Randbedingung) NE: 2-gleisiger Ausbau Mengen – Schwackenreute und Stockach – Stahringen sowie Elektrifizierung Mengen – Schwackenreute – Stockach – Stahringen Elektrifizierung Stahringen – Radolfzell (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau Erzingen – Waldshut und Elektrifizierung Erzingen – Waldshut – Basel Bad Bf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
184	ABS Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)	Neu-Ulm – Oberstdorf	Elektrifizierung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf 2-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Memmingen (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
185	ABS Velgast – Martensdorf	Velgast – Martensdorf	2-gleisiger Ausbau Velgast – Martensdorf
186	ABS Waiblingen – Schorndorf (Remsbahn)	Waiblingen – Schorndorf	abschnittsweise 3-gleisiger Ausbau Waiblingen – Schorndorf
187	ABS Waigolshausen – Gemünden (Main) (Wermtalbahn)	Waigolshausen – Gemünden	Ausbau der Wermtalbahn für den Güterverkehr und Reaktivierung des Personenverkehrs 2-gleisiger Ausbau Waigolshausen – Gemünden
188	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Winsen (Luhe) / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle (Ausbau OHE-Netz)	Winsen / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle Knoten Soltau Knoten Winsen	NE: Elektrifizierung Winsen / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle, Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Soltau (Nord-Süd, Relation Winsen / Lüneburg – Celle) NE: Verbindungsgleis Winsen (Anbindung OHE-Strecke in Richtung Hamburg)
189	ABS Zittau – Ebersbach (Sachs) – Neukirch (Lausitz) West – Bischofswerda	Zittau – Mittelherwigsdorf – Ebersbach – Neukirch – Bischofswerda	Zittau – Bischofswerda Vmax 120 km/h
190	ABS Zittau – Görlitz	Zittau – Görlitz	Zittau – Görlitz Vmax 120 km/h (100 km/h im polnischen Korridor)
191	ABS Zittau – Grenze D/PL (– Liberec)	Zittau – Grenze D/PL	Elektrifizierung Zittau – Zittau Grenze (– Liberec), Vmax 140 – 160 km/h
192	ABS/NBS Letter – Bad Oeynhausen – Dortmund	Letter – Bad Oeynhausen – Bielefeld – Hamm – Dortmund	NBS Letter – Bad Oeynhausen Optimierungen Bad Oeynhausen – Bielefeld – Hamm – Dortmund
193	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“)	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf
194	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“) (Variante A52)	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	Neubaustrecke Mönchengladbach – A52 – Grenze D/NL – Roermond
195	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“) (Variante Rheydter Kurve)	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf 1-gleisige Verbindungskurve Rheydt Gbf – Rheydt-Odenkirchen (Rheydter Kurve)
196	ABS/NBS (Stuttgart –) Ulm – Augsburg	Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen Geschwindigkeitserhöhung Ulm – Augsburg Vmax 200 km/h (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
197	ABS/NBS (Stuttgart –) Ulm – Augsburg (Variante Burgau)	Ulm – Augsburg	NBS Burgau – Augsburg, 2-gleisig, Vmax 300 km/h
198	ABS/NBS (Stuttgart –) Ulm – Augsburg (Variante Dinkelscherben)	Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben – Gessertshausen – Augsburg (ggf. Teilabschnitte)
199	ABS/NBS Badische Schwarzwaldbahn	Gutach – St. Georgen – Villingen	Neutrassierung Gutach – Villingen inkl. Schwarzwald-Basistunnel Gutach – St. Georgen, Vmax 230 km/h

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
200	ABS/NBS Bielefeld – Seelze	Bielefeld – Seelze	2-gleisige NBS östlich von Bielefeld – östlich von Bückeburg, Vmax 300 km/h 4-gleisige ABS östlich von Bückeburg – Rehren, Vmax 300 km/h 2-gleisige NBS Rehren – Seelze, Vmax 300 km/h
201	ABS/NBS Biessenhofen – Marktoberdorf – Betzigau – Kempten	Biessenhofen – Marktoberdorf – Betzigau – Kempten	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Biessenhofen – Marktoberdorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Marktoberdorf – Abzw Marktoberdorf Süd 2-gleisige, elektrifizierte NBS Abzw Marktoberdorf Süd – Abzw Betzigau, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Augsburg – Buchloe – Biessenhofen, Vmax 200 km/h (Randbedingung) Elektrifizierung Betzigau – Kempten, Vmax 200 km/h (Randbedingung)
202	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	Hanau – Gelnhausen – Mottgers Niederaula – Bad Hersfeld – Blankenheim Eisenach – Erfurt	4-gleisiger Ausbau Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 300 km/h Verbindungskurve Niederaula 2-gleisiger Ausbau Niederaula – Bad Hersfeld, Vmax 160 km/h 4-gleisiger Ausbau Bad Hersfeld – Blankenheim, Vmax 160 km/h Eisenach – Erfurt Vmax 200 km/h
203	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (Variante Bad Hersfeld – Blankenheim)	Hanau – Gelnhausen – Mottgers Niederaula – Bad Hersfeld – Blankenheim Eisenach – Erfurt	4-gleisiger Ausbau Hanau – Wolfgang – Hailer-Meerholz – Gelnhausen, Vmax 200 km/h NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 300 km/h Verbindungskurve Niederaula 2-gleisiger Ausbau Niederaula – Bad Hersfeld, Vmax 160 km/h 3-gleisiger Ausbau Bad Hersfeld – Blankenheim, Vmax 160 km/h Eisenach – Erfurt Vmax 200 km/h
204	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (Variante Hailer-Meerholz – Gelnhausen)	Hailer-Meerholz – Gelnhausen	3-gleisiger Ausbau Hailer-Meerholz – Gelnhausen
205	ABS/NBS Karlsruhe – Basel	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2-gleisig, Vmax 250 km/h ABS Offenburg – Kenzingen, 4-gleisig, Vmax 250 km/h NBS Kenzingen – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4-gleisig, Vmax 250 km/h
206	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Ausbau Karlsruhe – Durmersheim)	Karlsruhe – Basel	ABS Karlsruhe – Bashaide, 3-gleisig NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2-gleisig, Vmax 250 km/h ABS Offenburg – Kenzingen, 4-gleisig, Vmax 250 km/h NBS Kenzingen – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4-gleisig, Vmax 250 km/h

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
207	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel + Autobahnparallel + Bürgertrasse, 230 km/h)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 km/h NBS Offenburg – Riegel (Autobahn-parallel), 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Offenburg – Riegel (Bestandsstrecke), 2-gleisig, Vmax 200 – 230 km/h NBS Riegel – Mengen – Buggingen (Bürgertrasse), 2- gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 200 – 230 km/h
208	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel + Autobahnparallel, 230 km/h)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 km/h NBS Offenburg – Riegel (Autobahn-parallel), 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Offenburg – Riegel (Bestandsstrecke), 2-gleisig, Vmax 200 – 230 km/h NBS Riegel – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 200 – 230 km/h
209	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h ABS Offenburg – Kenzingen, 4-gleisig, Vmax 250 km/h NBS Kenzingen – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 250 km/h
210	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel, 230 km/h)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 km/h NBS Offenburg – Riegel (Autobahnparallel), 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Offenburg – Riegel (Bestandsstrecke), 2-gleisig, Vmax 200 – 230 km/h NBS Riegel – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 200 – 230 km/h
211	ABS/NBS Minden – Haste – Seelze	Minden – Haste – Seelze	4-gleisiger Ausbau: ABS Minden – Haste NBS Haste – Seelze
212	ABS/NBS Minden – Haste – Seelze (Variante ABS)	Minden – Haste – Seelze	4-gleisiger Ausbau Minden – Haste – Seelze
213	ABS/NBS Minden – Haste – Seelze (Variante kurz)	Minden – Haste – Seelze	4-gleisiger Ausbau Minden – Haste – Wunstorf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
214	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt	4-gleisiger Ausbau Nürnberg – Fürth – Ebersfeld, Vmax 230 km/h (inkl. S-Bahn-Ausbau Fürth – Eltersdorf) NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth) NBS Ebersfeld – Erfurt, 2-gleisig, Vmax 300 km/h mit Anbindung Coburg Überwerfungsbauwerk Bamberg
215	ABS/NBS Nürnberg – Würzburg	Nürnberg – Würzburg	NBS Rottendorf – Iphofen Vmax 250 – 300 km/h
216	ABS/NBS Nürnberg – Würzburg (Variante ABS/NBS)	Nürnberg – Würzburg	ABS Nürnberg Hbf – Fürth-Unterfürth: punktuelle Geschwindigkeitserhöhung NBS Fürth-Unterfürth – Neustadt/Aisch, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h NBS Markt Einersheim – Rottendorf, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h
217	ABS/NBS Nürnberg – Würzburg (Variante NBS lang)	Nürnberg – Würzburg	NBS Nürnberg – Würzburg Vmax 300 km/h
218	ABS/NBS Schwäbisch Hall-Hessental – Marbach – Bietigheim-Bissingen / Langes Feld	Schwäbisch Hall-Hessental – Backnang – Marbach – Benningen Benningen – Freiberg – Bietigheim-Bissingen Kornwestheim Rbf – Üst Langes Feld	2-gleisiger Ausbau Schwäbisch Hall-Hessental – Backnang – Marbach – Benningen, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Benningen – Freiberg – Bietigheim-Bissingen (Reaktivierung), Vmax 160 km/h Ergänzung: Abzweig zur SFS Mannheim – Stuttgart im Tunnel Langes Feld
219	ABS/NBS Stuttgart – Ulm (– Augsburg) (Variante)	Stuttgart – Ulm	Verbindungskurve von der NBS zur Bestandsstrecke im Ulmer Norden
220	Anbindung: Flughafen Münster-Osnabrück	Kattenvenne – Flughafen Münster-Osnabrück	Neubaustrecke zur Anbindung des Flughafen Münster-Osnabrück
221	Anbindung: Hafen Aschaffenburg	Knoten Aschaffenburg	elektrifizierte Anbindung des Hafens Aschaffenburg (Elektrifizierung der bestehenden oder Neubau einer elektrifizierten Anbindung des Hafens Aschaffenburg)
222	Anbindung: Seehafen Stade-Bützfleth	Knoten Stade	NE: Anbindung des Seehafens Stade-Bützfleth in Richtung Hamburg durch ein neues Industriegleis in Stade NE: Neubau einer Weiche für die direkte Anbindung der EVB-Strecke aus Bremervörde an die Strecke in den Hafen Stade-Bützfleth
223	Anbindung: Südostbrandenburg	Region Südostbrandenburg	Anbindung Südostbrandenburg an Berlin und an überregionale Verbindung Berlin – Cottbus – Görlitz – Zittau – Liberec (keine weiteren Angaben)
224	Anbindung: Übf Spreewitz (Schwarze Pumpe)	Knoten Spreewitz	Anbindung Übf Spreewitz (Schwarze Pumpe) (keine weiteren Angaben)
225	Anlagen des Güterverkehrs	bundesweite Anmeldung	Sammelprojekt: 71 Güterverkehrsanlagen
226	Anlagen des Personenverkehrs	bundesweite Anmeldung	Sammelprojekt: 34 Personenverkehrsanlagen
227	Ausbau Leipziger Güterring	Leipzig-Leutzsch – Engelsdorf	Erhöhung der Blockdichte und Geschwindigkeit Einbau fehlender Weichenverbindungen zur flexiblen Nutzung des Güterringes für Nahverkehrszüge im Umleitungsfall
228	Ausbau Wuhlheider Kreuz	Knoten Wuhlheider Kreuz	Schaffung 2-gleisiger, möglichst niveaufreier Verbindungen in Richtungen Südost und Nordost (SGV, 120 km/h, 25 t Achslast)
229	Ausbau Zulauf Mannheim	Knoten Mannheim	Reduzierung der Aufenthaltszeiten der ICE im Mannheimer Hauptbahnhof (Zufahrten nur hintereinander möglich)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
230	Ausbauprojekt Bielefeld – Hamburg	Bielefeld – Hannover – Hamburg	2-gleisige NBS Porta Westfalica – Bückeburg (Südfahrt Minden), Vmax 230 km/h 3-gleisige ABS Bückeburg – Haste, Vmax 200 km/h Ringschluss um Hannover: Nord-West-Spange Haste – Wunstorf – Hannover Flughafen – Y-Trasse Ringschluss um Hannover: Verbindungskurven Weetzen, Springe – Nordstemmen Fernzughalt Hannover Flughafen Y-Trasse ABSNBS Hamburg/Hannover – Bremen (Randbedingung)
231	Ausbauprojekt Köln – Bielefeld	Hagen – Hamm – Bielefeld	Ertüchtigung Nordkopf Hagen für schnellere Ein-/Ausfahrten Hagen – Hamm, Vmax 160 km/h 1-gleisiger Tunnel für Niveaufreiheit im Südwestkopf Hamm Hamm – Bielefeld, Vmax 230 km/h
232	Bahnsteige Bahnhof Dörpen	Knoten Dörpen	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs im Bahnhof Dörpen
233	Bahnsteige Bahnhof Lutherstadt Wittenberg	Knoten Lutherstadt Wittenberg	barrierefreier Inselbahnsteig 5/6 in Lutherstadt Wittenberg auf der Falkenberger Seite
234	Bahnsteige Bahnhof Wernberg	Knoten Wernberg	Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit und Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Wernberg
235	Bau von Lärmmessstellen: Rheinstrecke	Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden	Einrichtung von Lärmmessstellen an der Rheinstrecke
236	Bau von Rettungsstollen: Mainzer Tunnel	Mainz Hbf – Mainz Römisches Theater	Bau von zwei zusätzlichen Rettungsstollen in den Tunnelröhren Mainz Hbf – Mainz Römisches Theater
237	Betrieblicher Zugang zu geplantem Knoten(KV)Terminal Bebra als Zweitnutzer	Knoten Bebra	Schaffung eines Gleiszugangs für zwei unabhängige Nutzer der Anlage Rbf Bebra (neu errichtetes Knoten(KV)terminal)
238	Blockverdichtung Bahnhof Emmendingen	Knoten Emmendingen	Blockverdichtung der Ausfahrt in Emmendingen
239	Blockverdichtung Bahnhof Offenburg	Knoten Offenburg	Blockverdichtung der Ausfahrt in Offenburg
240	Breisgau-S-Bahn	Freiburg – Breisach Knoten Gottenheim Gottenheim – Riegel Ort Riegel-Malterdingen – Riegel Ort – Endingen – Breisach Knoten Riegel-Malterdingen Denzlingen – Elzach	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Freiburg – Breisach (Breisacher Bahn) samt Geschwindigkeitserhöhung Umbau Bahnhof Gottenheim für Flügelung NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Gottenheim – Riegel Ort (Kaiserstuhlbahn) NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Riegel-Malterdingen – Riegel Ort – Endingen – Breisach (Kaiserstuhlbahn) NE: Neubau Querverbindung Kaiserstuhlbahn – Rheintalbahn im Knoten Riegel-Malterdingen NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Denzlingen – Elzach (Elztalbahn)
241	Durchbindung: Kremmener Bahn	Berlin-Schönholz – Hennigsdorf	1-gleisige, nicht elektrifizierte NBS für Regionalverkehr, Vmax 100 km/h
242	Eisenbahnersatzbauwerk Kanalquerung Rendsburg	Osterröndfeld – Rendsburg	Ersatzbauwerk für Rendsburger Hochbrücke
243	Eisenbahnsperre Köln / Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung)	Brühl – Köln-Godorf – Porz-Wahn	Neubau Verbindungssperre für Personen- und Güterverkehr

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
244	Gleise: Nürnberg-Eibach	Knoten Nürnberg-Eibach	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Nürnberg-Eibach (Gleis 625) zur Schaffung zusätzlicher Abstell- und Umfahrmöglichkeiten
245	Gleiswechselbetrieb: Schwandorf – Irrenlohe	Schwandorf – Irrenlohe	Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb Schwandorf – Irrenlohe
246	Hafenbahn Hamburg	Hafenbahn Hamburg	NE: Hamburg Hohe Schaar – Kattwykbrücke – Hamburg-Hausbruch: Neubau 2-gleisige Kattwyk-Eisenbahn-Hubbrücke NE: Hamburg Altenwerder – Kattwykbrücke: südliche Bahnanbindung Altenwerder an neue Kattwykbrücke NE: Hamburg-Hausbruch – Kattwykbrücke – Hamburg Hohe Schaar: 2-gleisiger Ausbau Bostelbek – neue Kattwykbrücke – Hohe Schaar NE: Hamburg-Waltershof Alte Süderelbe: Westumfahrung des Rangierbahnhofs Alte Süderelbe NE: Hamburg-Waltershof – Hamburg-Hausbruch – Kattwykbrücke: Direktverbindung Waltershofers Bahn – Bostelbek – neue Kattwykbrücke NE: Vorstellgruppe Rangierbahnhof Alte Süderelbe NE: Hamburg Unterelbe Seehafen – Hamburg-Hausbruch / Hamburg Hohe Schaar: Anschluss Hamburg Unterelbe Seehafen (Seehafenbahnhof Harburg) an das Hafenbahnnetz
247	Kleine Pfalzlösung	Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock Germersheim – Würth Knoten Ludwigshafen (Rhein)	1-gleisige Verbindungskurve Dammerstock (Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock) Blockverdichtung Germersheim – Würth Synchronisationsgleise Ludwigshafen (Rhein) Hbf tief
248	Knoten Augsburg	Knoten Augsburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
249	Knoten Basel	Knoten Basel	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
250	Knoten Berlin: Nordkreuz – Birkenwerder (Nordbahn)	Berlin-Gesundbrunnen – Hohen Neuendorf – Birkenwerder	2-gleisiger Wiederaufbau Gesundbrunnen – Birkenwerder (Berliner Außenring), Vmax 160 km/h Ausbau Bahnhof Birkenwerder: Errichtung eines Regionalbahnsteiges, Beibehaltung des S-Bahnsteiges, Trennung der Stromsystem von S-Bahn und Fernbahn Um-/Ausbau des Kreuzungsbauwerkes Schönholz
251	Knoten Berlin: Nordkreuz – Karow (2. BS) (Stettiner Bahn)	Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow	2-gleisiger Ausbau Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow, Vmax 160 km/h
252	Knoten Braunschweig	Knoten Braunschweig	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
253	Knoten Bremen	Knoten Bremen	3-gleisiger Ausbau Verden (Aller) – Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück 3-gleisiger Ausbau Bremen Rbf Bve – Bremen-Burg 3-gleisiger Ausbau Delmenhorst – Bremen Hbf NBS Bremen-Oberneuland – Bremen Rbf
255	Knoten Dresden (2. Baustufe)	Knoten Dresden	Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf ESTW-Ausrüstung Dresden-Altstadt und Anbindung an die BZ Leipzig

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
256	Knoten Frankfurt	Knoten Frankfurt	Neuordnung der Fahrwege (Bezugsfall) Optimierung der Gleisanlagen (Bezugsfall) Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion (Bezugsfall) Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Frankfurt Stadion und Abzw Gutleuthof (einschließlich 3. Niederräder Brücke) niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Frankfurt-Niederrad – Abzw Forsthaus Ausbau Frankfurt Süd 2-gleisiger Ausbau Hornburger Damm 2-gleisiger Abzweig Galluswarte (Bezugsfall) 4-gleisiger Ausbau Frankfurt Stadion – Zeppelinheim
257	Knoten Frankfurt (Variante)	Knoten Frankfurt	Umgestaltung des Vorfelds und der Bahnsteiganlagen Frankfurt Hbf Zulaufstrecke Frankfurt Hbf – Frankfurt Süd (Verbindungskurve) Linksbetrieb Frankfurt Hbf – Frankfurt Süd Umgestaltung Bahnhof Frankfurt Süd 4-gleisiger Ausbau Abzw Frankfurt Main-Neckar-Brücke – Frankfurt Süd
258	Knoten Freiburg	Knoten Freiburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
259	Knoten Fürth	Knoten Fürth	kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Fürth im Zuge der geplanten Gleisbaumaßnahmen Bau kreuzungsfreier Einfädelungen in Verbindung mit dem geplanten 4-gleisigen Ausbau Nürnberg Hbf – Fürth Hbf
260	Knoten Hamburg	Knoten Hamburg	Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf Verkürzung des 1-gleisigen Abschnitts Rothenburgsort – Anckelmannplantz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort Entflechtungsbauwerke in Hamburg-Harburg 2. Gleis östliche Umfahrung Maschen 2. Gleis westliche Umfahrung Maschen Kreuzungsbauwerk Buchholz 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 Hamburg-Wilhelmsburg 2-gleisiger Ausbau der Verbindungskurve Hohe Schaar – Wilhelmsburg 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, Vmax 80 km/h
263	Knoten Hamm	Knoten Hamm	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
264	Knoten Hannover	Knoten Hannover	Ausbau entsprechend Knotenstudie Hannover (nicht vorliegend)
265	Knoten Heilbronn	Knoten Heilbronn	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
266	Knoten Ingolstadt	Knoten Ingolstadt	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
267	Knoten Karlsruhe	Knoten Karlsruhe	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
268	Knoten Köln	Knoten Hürth-Kalscheuren Knoten Köln Messe/Deutz Köln Gummersbacher Straße – Köln Flughafen Nordwest – Köln Steinstraße Knoten Köln Hbf Knoten Sechtem Knoten Aachen-Rothe Erde Knoten Köln-Gremberg	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren 2 neue Weichen in Köln Messe/Deutz Rückverlängerung SFS Köln – Rhein/Main in Richtung Köln Messe/Deutz 2 neue Weichen in Köln Hbf und ESTW Köln Hbf Verlängerung Überholgleis in Sechtem Neubau Überholungsgleis in Aachen-Rothe Erde Überwerfungsbauwerk Köln-Gremberg (mit neuer 4-gleisiger Personalwechselstelle)
269	Knoten Köln: Rheydter Kurve	Rheydt Gbf – Rheydt-Odenkirchen	Wiederaufbau der 1-gleisigen Rheydter Kurve
270	Knoten Köln: Rheydter Kurve (Variante Herrath – Hochneukirch)	Herrath – Hochneukirch	1-gleisige NBS Herrath – Hochneukirch
271	Knoten Köthen	Knoten Köthen	ESTW Köthen für Knoten Köthen sowie Streckenabschnitt Sachsendorf – Halle samt Spurplanpassungen
272	Knoten Lehrte	Knoten Lehrte	2-gleisiger Fahrweg in der Relation Nord-Süd und kreuzungsfreie Führung der Güterzüge in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung (Ausbau Überwerfungsbauwerk)
273	Knoten Leipzig (Variante VDV)	Knoten Leipzig	Aufbau einer Kehranlage im Anschluss an den City-Tunnel Leipzig keine weitere Reduzierung von Bahnsteiggleisen in der Bahnhofshalle Abbau von Fahrstraßenausschlüssen und Verdichtung der Blockteilungen Ertüchtigung der ESTW-Anlagen kein Abbruch des Verkehrstunnels oder Ersatzmaßnahme für Erhalt der Relation Leutzsch – Hbf – Altenburger / Dresdner / Chemnitzer Schiene
274	Knoten Leipzig (Variante)	Leipzig-Wahren Westkopf – Leipzig-Wahren Knoten Leipzig-Mockau	2-gleisiger Ausbau Leipzig-Wahren Westkopf – Leipzig-Wahren (Strecke 6403) Entmischung von S-Bahn und SPfV, Weiterführung Knotenausbau, 750m lange Überholgleise
275	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld Süd
276	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg (Variante Kurve Friedrichsfeld + LZB)	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf 2-gleisige Verbindungskurve Südost bei Mannheim-Friedrichsfeld Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung) Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
277	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg (Variante Kurve Friedrichsfeld)	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf 2-gleisige Verbindungskurve Südost bei Mannheim-Friedrichsfeld

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
278	Knoten Minden	Knoten Minden	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
280	Knoten München (Variante Bedarfsplan)	Knoten München	4-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Johanneskirchen Ausbau Bahnhof Pasing mit Überleitung 2. Stammstrecke 2-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Trudering (Truderinger Spange) 1-gleisige Daglfinger Kurve (München-Daglfing – München-Riem) 1-gleisige Truderinger Kurve (München-Trudering – München-Riem) Umbau Einfädelungsbereich München-Riem Wendeanlage Hallbergmoos
282	Knoten Münster	Knoten Münster	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben außer Leistungssteigerung Münster Hbf – Münster Zentrum Nord
283	Knoten Nürnberg	Knoten Nürnberg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
284	Knoten Oberhausen	Knoten Oberhausen	bedarfsgerechte Anpassung des Knotens Oberhausen
285	Knoten Offenburg	Knoten Offenburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
286	Knoten Passau	Knoten Passau	paralleler Fahrweg Passau Gbf
287	Knoten Regensburg	Knoten Regensburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
288	Knoten Soltau	Knoten Soltau	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
289	Knoten Uelzen	Knoten Uelzen	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
290	Knoten Ulm	Knoten Ulm	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
291	Knoten Verden	Knoten Verden	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
292	Knoten Werdau	Knoten Werdau	Verlängerung Überholgleis Werdau
293	Knoten Wiesbaden	Mainz-Kastel Igelstein – Wiesbaden Ost Gbf Kostheim – Wiesbaden Ost	1-gleisige Verbindungskurve Igelstein 3. Gleis Kostheim – Wiesbaden Ost
294	KV Baden-Württemberg 2025 – Knotenterminal als Bahnserviceeinrichtungen	Land Baden-Württemberg	Umrüstung bis zu 6 bestehender Bahnanlagen in leistungsfähige Bahn-Bahn-Umkleeanlagen
295	KV-Terminal Bremen Rbf	Knoten Bremen Rbf	Neubau eines zweiseitig angebundenen Umschlagterminals mit ausreichenden Vorstellgruppen (Drehscheibe Nordwest)
296	KV-Terminal Südlicher Oberrhein (Lahr)	Knoten Lahr	Bau eines neuen KV-Terminals im Bereich Südlicher Oberrhein (Standort Lahr), Einbindung in das zukünftige TEN-Kernnetz
297	KV-Terminals Südliche Metropolregion Stuttgart (Eutingen im Gäu, weiterer Standort im Südosten der Metropolregion Stuttgart)	Region Metropolregion Stuttgart	Bau eines neuen KV-Terminals im Bereich Südliche Metropolregion Stuttgart (Standort Eutingen im Gäu), sowie im Südosten der Metropolregion Stuttgart
298	Leit- und Sicherungstechnik: ERTMS/ETCS auf TEN-T-Korridoren	TEN-T-Korridore	durchgängige und länderübergreifende Signal- und Kommunikationstechnik auf den TEN-T-Korridoren Stockholm – HH – Palermo und HH/Rostock – Dresden – Prag – Sofia
299	Lückenschluss: Coburg – Südthüringen	Coburg – Hildburghausen Dörfles-Esbach – Eisfeld	Lückenschluss über Coburg – Bad Rodach – Hildburghausen bzw. Dörfles-Esbach – Eisfeld, 1-gleisig, nicht elektrifiziert

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
300	Lückenschluss: Coburg – Südthüringen (Variante)	Eisfeld – Dörfles-Esbach (– Coburg)	NBS Eisfeld – Dörfles-Esbach, 2-gleisig, nicht elektrifiziert
301	Nahverkehrstangente Östlicher Berliner Außenring	Karower Kreuz – Grünauer Kreuz	2-gleisiger Ausbau des Karower Kreuzes Anpassung Abzweig Springpfehl Anpassung des Biesdorfer Kreuzes Ausbau des Wuhlheider Kreuzes Anpassung des Grünauer Kreuzes NBS Springpfehl – Grünauer Kreuz (2 zusätzliche, elektrifizierte SPNV-Gleise, Vmax 120 km/h) Neubau Turmbahnhof Karower Kreuz Neubau Haltepunkt Berlin-Malchow Bahnsteigüberdachung Berlin-Hohenschönhausen Ausbau S-Bahnhof Springpfehl Neubau Turmbahnhof Biesdorfer Kreuz Neubau Turmbahnhof Biesdorf Süd Neubau Turmbahnhof Wuhlheide Neubau Haltepunkt Eichgestell Neubau Turmbahnhof Spindlersfeld Neubau Regionalbahnsteig S-Bahnhof Grünau
302	NBS Abzw Steinwerk – Abzw Gröbenzell West	Emmering Steinwerk – Gröbenzell West (– Olching Ost)	2-gleisige, elektrifizierte NBS Abzw Emmering Steinwerk – Abzw Gröbenzell West (– Olching Ost) (Wiederaufbau Gröbenzeller Spange zum Nordring)
303	NBS Blankenstein (Saale) – Marxgrün	Blankenstein (Saale) – Marxgrün	Wiederaufbau auf vorhandener Trasse, 1-gleisig, nicht elektrifiziert
305	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal	Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden	NBS Güterzugstrecke rechtsrheinisch, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 120 – 140 km/h
306	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal (Variante NBS linksrheinisch)	Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden	NBS Güterzugstrecke linksrheinisch, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 120 – 140 km/h
307	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal (Westerwald-Taunus-Tunnel)	Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden	NBS St. Augustin – Mainz-Bischofsheim (Westerwald-Taunus-Tunnel), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 160 km/h
308	NBS Frankfurt – Erfurt	Frankfurt – Erfurt	NBS Frankfurt – Erfurt, Vmax 320 – 350 km/h entlang der A5, A4 und A71 samt Einbindung in die Knoten Frankfurt und Erfurt Verbindung zur NBS Köln – Rhein/Main über Frankfurt-Höchst zum Abzweig Breckenheim, Vmax 160 – 200 km/h Verbindung zur NBS Hannover – Würzburg bei Bad Hersfeld Verbindung zum Altnetz bei Gießen und Bad Hersfeld
309	NBS Freiburg – Ulm	Freiburg – Ulm	NBS mit Abzweig Richtung Bodensee (keine weiteren Angaben)
310	NBS Garmisch-Partenkirchen – Telfs Ost (Wettersteintunnel)	Garmisch-Partenkirchen – Wettersteintunnel Grenze (– Telfs Ost)	2-gleisige NBS Garmisch-Partenkirchen – Wettersteintunnel Grenze – Telfs Ost (Wettersteintunnel), Vmax 250 km/h
311	NBS Göttingen – Erfurt	Göttingen – Erfurt	NBS Göttingen – Erfurt, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV, gütertauglich
312	NBS Güterring Münster (Westf) Nordost	Abzw bei Sudmühle – Abzw bei Münster-Sprakel	2-gleisige NBS Güterring Münster (Westf) Nordost
313	NBS Güterumgehungsbahn Bremen	Knoten Bremerhaven – Knoten Hannover	großräumige Umfahrung von Bremen, Entlastung vom Güterverkehr
314	NBS Güterumgehungsbahn Oldenburg	Knoten Oldenburg	Ortsumfahrung Oldenburg, modular erweiterbar

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
315	NBS Morscherer Kurve	Altmorschen – Abzw SFS	1-gleisige NBS Morscherer Kurve (Verbindung SFS Hannover – Würzburg mit Strecke Kassel – Bebra)
316	NBS Neulustheim – Neufahrn Nord	München-Pasing – München-Neulustheim – München Nord Rbf – Neufahrn	2-gleisige NBS München-Pasing – Abzw München-Neulustheim (Pasinger Kurve), Vmax 120 km/h 4-gleisige ABS Abzw München-Neulustheim – Abzw München Nord Rbf NBS, Vmax 200 km/h 1-gleisige NBS Abzw München Nord Rbf Forstweg – Abzw München Nord Rbf NBS, Vmax 120 km/h 1-gleisige NBS Abzw München Nord Rbf SGV – Abzw München Nord Rbf NBS, Vmax 120 km/h 4-gleisige ABS Abzw München Nord Rbf NBS – Abzw Neufahrn Nord, Vmax 200 km/h 4-gleisige ABS Anbindung Neufahrner Spange an die NBS, Vmax 200 km/h
317	NBS Osttangente Mühldorf	Knoten Mühldorf (Oberbay)	2-gleisige, elektrifizierte NBS Osttangente Mühldorf für SGV
318	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz Zentralkorridor	Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe	NBS Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof, Vmax 300 km/h (ohne Bypass Mannheim) Weiterstadter Kurve 2-gleisiger Ausbau Mannheim-Käfertal – Mannheim Rbf ABS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe Verknüpfungen in Zeppelinheim, Mannheim-Waldhof, Weiterstadt West, Weiterstadt Ost und in Graben-Neudorf höhenfrei Wallauer Spange Nordenbindung von Darmstadt Hbf an die NBS
319	NBS Studenheimer Kurve	Ludwigshafen (Rhein) BASF – Frankenthal	Verbindungskurve: Relation Ludwigshafen (Rhein) BASF – Frankenthal
320	NBS Umfahrung Ingolstadt	Abzw Stammham – Abzw Rohrbach Süd	2-gleisige NBS Umfahrung Ingolstadt, Vmax 300 km/h
321	NBS Verbindungskurve Hamburg-Hausbruch	Hamburg-Hausbruch Mitte – Hamburg-Neugraben	Verbindungskurve Nord-West für Relation Hafen Hamburg – Buxtehude / Stade
322	NBS Verbindungskurve Rothenburgsort	Hamburg-Rothenburgsort Tk – Hamburg-Horn	Verbindungskurve Nord-Ost für Relation Berlin – Umgehungsbahn (HH-Billwerder – HH-Horn)
323	NBS Wesertunnel	Kleinensiel – Loxstedt	Verknüpfung der Strecken Bremerhaven – Bremen und Nordenham – Oldenburg durch Nutzung des Wesertunnels für Eisenbahnverkehre
324	NBS Wiesau (Oberpf) – Grenze D/CZ – Cheb	Wiesau (Oberpf) – Grenze D/CZ – Cheb Hof – Marktredwitz – Regensburg	1-gleisige, elektrifizierte NBS Wiesau – Grenze D/CH (– Cheb), evtl. 2-gleisig Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg (Randbedingung)
325	NBS Wörl Kundl – Kufstein	Wörl Kundl – Kufstein	Ausland: 2-gleisige NBS Wörl Kundl – Kufstein
326	NBS/ABS Frankfurt-Höchst – Frankfurt-Zeilsheim – Delkenheim – Wiesbaden	Frankfurt-Höchst – Frankfurt-Zeilsheim – Delkenheim – Wiesbaden	ABS Frankfurt-Höchst – Frankfurt-Zeilsheim, 3- bzw. 4-gleisig (für SPFV/SGV/SPNV) NBS Frankfurt-Zeilsheim – Delkenheim, 2-gleisig NBS Abzw Wiesbaden Ost – Abzw Wiesbaden (– Rheinstrecken), 1- bzw. 2-gleisige Verbindungskurven zu beiden Rheinstrecken
327	NBS/ABS Mosel-Hunsrück-Nahe-Bahn	Pünderich DB – Hahn Flughafen – Langenlonsheim – Gensingen-Horweiler	NBS Mohna-Bahn Pünderich DB – Hahn Flughafen, Vmax 120 km/h ABS Hunsrückquerbahn Hahn Flughafen – Langenlonsheim, Vmax 120 km/h NBS Gensinger Spange Langenlonsheim – Gensingen-Horweiler, Vmax 120 km/h
328	Neubau Bahnhof Hamburg HafenCity	Knoten Hamburg HafenCity	Errichtung Regionalbahnhof Hamburg HafenCity

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
329	Optimierung SPFV- und SGV-Netz	bundesweite Anmeldung	netzweite Optimierungen im SPFV und SGV
330	Ostkorridor	Hamburg – Magdeburg – Regensburg – München / Passau	2-gleisiger Ausbau Uelzen – Stendal (restliche Abschnitte), Vmax 160 km/h, inkl. Einbindung Knoten Stendal Blockverdichtung Stendal – Glindenberg Knoten Magdeburg: Kapazitätserhöhung, Erhöhung Durchlassfähigkeit Strecke 6406 Verlängerung Überholgleise Magdeburg-Sudenburg Verlängerung Überholgleis Calbe (Saale) Knoten Halle (Saale): ESTW und Spurplananpassung Gaschwitz – Crimmitschau – Werdau Vmax 160 km/h und Kapazitätserhöhung Verlängerung Überholgleis Werdau Elektrifizierung Hof – Marktrechwitz – Regensburg 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke – Regensburg Ost 3-gleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling Verlängerung Überholgleise Regensburg Knoten München: Daglfinger Kurve (München-Daglfing – München-Riem) Knoten München: Truderinger Kurve (München-Trudering – München-Riem) paralleler Fahrweg Passau Gbf
331	Prüfung überlanger Züge Harburg – Celle – Lehrte	Hamburg-Harburg – Celle – Lehrte	Prüfung überlanger Züge Harburg – Celle – Lehrte durch Harmonisierung der Geschwindigkeiten
332	Reaktivierung: Aachen – Würselen – Jülich	Aachen – Würselen – Jülich	Reaktivierung Aachen – Würselen – Jülich (alternativ Weisweiler – Jülich bzw. Alsdorf – Baesweiler – Jülich)
333	Reaktivierung: Berliner Südring (Innenring)	Berlin Treptower Park Strw – Berlin-Halensee Nordkopf	2-gleisiger und elektrifizierter Ausbau bzw. Wiederaufbau Südlicher Berliner Innenring zwischen Treptower Park und Halensee
334	Reaktivierung: Düren – Euskirchen	Düren – Euskirchen	Reaktivierung Düren – Euskirchen
335	Reaktivierung: Kleve – Kranenburg – Groesbeek – Nijmegen	Kleve – Kranenburg – Groesbeek – Nijmegen	Reaktivierung Kleve – Kranenburg – Grenze D/NL – Groesbeek – Nijmegen
336	Reaktivierung: Nürnberg Rbf – Nürnberg Hbf (5952)	Nürnberg Rbf – Nürnberg Hbf	Reaktivierung und Elektrifizierung des derzeitigen Bahnhofsnebengleises
337	Reaktivierung: Trierer Weststrecke	Trier-Ehrang – Karthaus – Luxemburg	Reaktivierung für Personenverkehr mit Schaffung neuer Zugangsstellen
338	Reaktivierung: Uelzen – Dannenberg	Uelzen – Dannenberg	Reaktivierung Uelzen – Dannenberg
339	Reaktivierung: Wasserburg (Inn) Bf – Wasserburg (Inn) Stadt	Wasserburg (Inn) Bf – Wasserburg (Inn) Stadt	Reaktivierung Wasserburg (Inn) Bf – Wasserburg (Inn) Stadt, 1-gleisig, elektrifiziert
340	Regensburg – Obertraubling	Regensburg – Obertraubling	3-gleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling Verlängerung Überholgleise Regensburg
341	Relation: IC Eindhoven – Venlo – Viersen – Mönchengladbach	(Eindhoven – Venlo –) Kaldenkirchen Grenze – Viersen – Mönchengladbach	Einrichtung einer IC-Verbindung von Eindhoven nach Düsseldorf (keine weiteren Angaben)
342	Relation: schnelle S-Bahnverbindung Hamm/Münster – Köln	Hamm / Münster – Köln	Einrichtung einer schnellen S-Bahnverbindung Hamm/Münster – Köln (keine weiteren Angaben)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
343	Rheinquerung: Bonn Hbf – Menden – Siegburg – Flughafen CGN	Bonn – Menden – Siegburg – Köln/Bonn Flughafen	1-gleisiger Tunnel Bonn – Menden (alternative Rheinquerung) Verbindungskurve Menden – Siegburg/Bonn Verbindungskurve Siegburg/Bonn – Siegstrecke neue Halte Bonn Nord, Bonn-Beuel Nord
344	Rhein-Ruhr-Express: ABS Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund	Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund	4-gleisiger Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf-Reisholz 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Reisholz – Düsseldorf Hbf Knoten Düsseldorf 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Uenterrath – Duisburg Hbf Knoten Duisburg Überleitverbindung Mülheim (Ruhr) samt Schallschutz Maßnahmen zwischen Essen und Bochum Knoten Dortmund
345	S-Bahn Hamburg: S4 Ost	Hamburg-Hasselbrook – Bargteheide	2 S-Bahn-Gleise Hasselbrook – Ahrensburg Mitte, 1 S-Bahn-Gleis Ahrensburg Mitte – Bargteheide
347	S-Bahn Hamburg: S4 Ost (Variante FBQ + Vbk Wandsbek)	Hamburg-Hasselbrook – Bargteheide	2 S-Bahn-Gleise Hasselbrook – Ahrensburg Mitte, 1 S-Bahn-Gleis Ahrensburg Mitte – Bargteheide Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck 2-gleisiger Ausbau bzw. Ersatzbauwerk Fehmarnsundbrücke 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, Vmax 80 km/h
348	S-Bahn Hamburg: S4 West (ABS Hamburg – Elmshorn)	Hamburg – Pinneberg – Elmshorn	4. Bahnsteiggleis Bf Elmshorn Verlegung Bf Altona nach Diebsteich (Bf Altona Nord), Verknüpfung Fernbahn / S-Bahn
349	S-Bahn Hamburg: S4 West (ABS Hamburg – Elmshorn) (Variante)	Hamburg – Pinneberg – Elmshorn	3. Gleis Pinneberg – Elmshorn
350	S-Bahn München: 2. Stammstrecke	München-Pasing – München Ost tief – München Leuchtenbergring	2 S-Bahn-Gleise München-Laim – München Leuchtenbergring (inkl. netzergänzende Maßnahmen)
351	S-Bahn München: ABS München-Pasing – Eichenau – Buchenau	München-Pasing – Eichenau – Buchenau	4-gleisiger Ausbau München-Pasing – Buchenau
352	S-Bahn München: ABS München-Pasing – Eichenau – Buchenau (Variante Dreigleisigkeit)	München-Pasing – Eichenau – Buchenau	3-gleisiger Ausbau München-Pasing – Buchenau
354	S-Bahn München: Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchner Spange	Alterding – München Flughafen Terminal Walpertskirchen – Erding	NBS Alterding – München Flughafen Terminal, 2-gleisig, elektrifiziert moderne Streckenausrüstung mit Oberleitung und Leit- und Sicherungstechnik Abstellanlage und zusätzlicher Halt NBS Walpertskirchen – Erding (Walpertskirchner Spange), 1-gleisig, elektrifiziert, 2-gleisige, niveaufreie Ausbindung aus der ABS München – Mühldorf ABS München – Mühldorf – Freilassing (Randbedingung)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
355	S-Bahn München: NBS Wolfratshausen – Geretsried	Wolfratshausen – Geretsried	Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried
356	S-Bahn Rhein-Main: Frankfurt West – Bad Vilbel – Friedberg (Hess)	Bad Vilbel – Friedberg (Hess)	4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel – Friedberg (Hess) (separate S-Bahn-Gleise)
357	S-Bahn Rhein-Main: Nordmainische S-Bahn	Frankfurt-Konstablerwache – Frankfurt Ost – Hanau	2 S-Bahn-Gleise Frankfurt-Konstablerwache – Frankfurt Ost – Hanau
358	S-Bahn Rhein-Main: Regionaltangente West	Bad Homburg – Neu Isenburg	Regionaltangente West Bad Homburg – Neu Isenburg
359	S-Bahn Stuttgart: Stuttgart-Rohr – Herrenberg	Stuttgart-Rohr – Herrenberg	3-gleisiger Ausbau Stuttgart-Rohr – Herrenberg
360	SFS Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	ABS/NBS Dortmund – Kamen, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Kamen – Abzw Hamm-Nord (Nordumfahrung Hamm), 2-gleisig Vmax 300 km/h ABS/NBS Abzw Hamm-Nord – Mersch – Münster, 2-gleisig, Vmax 160 bzw. 200 km/h NBS Abzw Hamm-Nord – Neubeckum, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Neubeckum – Rheda-Wiedenbrück, 6-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Rheda-Wiedenbrück – Abzw Bielefeld-Ost (Umfahrung Bielefeld), 2-gleisig Vmax 300 km/h NBS Bielefeld – Abzw Bielefeld-Ost, 2-gleisig, Vmax 200 km/h NBS Abzw Bielefeld-Ost – Kirchhorsten, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Kirchhorsten – Lindhorst, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Lindhorst – Hannover-Leinhausen (– Hannover Hbf), 2-gleisig, Vmax 300 km/h
361	SFS Dresden – Prag	Heidenau – Grenze D/CZ (– Usti nad Labem)	NBS Heidenau – Grenze D/CZ (– Usti nad Labem), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 200 km/h, SGV-Tauglichkeit
362	SFS Dresden – Prag (Variante)	Obervogelgesang – Königstein	1-gleisige NBS Tunnel Obervogelgesang – Königstein
363	SFS Hamburg – Aarhus	Flensburg – Kiel – Hamburg	Verweis auf Gutachten von Atkins für Region Syddanmark: NBS Schleswig – Gettorf/Neuwittenbek, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich ABS Gettorf/Neuwittenbek – Kiel, 2-gleisig, elektrifiziert neue Station Westrand Kiel NBS Neumünster – Hamburg-Stellingen, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich
364	SFS Hamburg – Aarhus (Variante)	Flensburg – Kiel – Hamburg	Rückbau der Strecke Schleswig – Rendsburg – Osterrönfeld – Neumünster auf Eingleisigkeit Bau eines Kanaltunnels bei Rendsburg als Erstz für die Rendsburger Hochbrücke NBS Schleswig – Neuwittenbek, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich Neubau einer 2-gleisigen Kanalbrücke bei Levensau neue Stationen Groß-Wittensee und Haltsee Stilllegung der Strecke Kiel – Osterrönfeld NBS/ABS Neumünster – Kiel, 4-gleisiger Ausbau, HGV-tauglich Nutzung der Kieler City-Strecke von Stadt-Umland-Bahn-Zügen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
365	SFS Köln/Düsseldorf – Dortmund	Köln/Düsseldorf – Dortmund	ABS Köln Neurather Ring – Haan, 4-gleisig, Vmax min. 200 km/h ABS Düsseldorf-Gerresheim – Hochdahl, 4-gleisig, Vmax 160/200 km/h NBS Haan/Hochdahl – Bochum Stockumer Straße, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS Bochum Stockumer Straße – Dortmund Hbf, Nutzung ehemaliger Industriegleise als neue Gleisachse
366	SFS Köln/Düsseldorf – Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	Köln/Düsseldorf – Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	ABS Köln Neurather Ring – Haan, 4-gleisig, Vmax min. 200 km/h ABS Düsseldorf-Gerresheim – Hochdahl, 4-gleisig, Vmax 160/200 km/h NBS Haan/Hochdahl – Bochum Stockumer Straße, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS Bochum Stockumer Straße – Dortmund Hbf, Nutzung ehemaliger Industriegleise als neue Gleisachse ABS/NBS Dortmund – Kamen, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Kamen – Abzw Hamm-Nord (Nordumfahrung Hamm), 2-gleisig Vmax 300 km/h ABS/NBS Abzw Hamm-Nord – Mersch – Münster, 2-gleisig, Vmax 160 bzw. 200 km/h NBS Abzw Hamm-Nord – Neubeckum, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Neubeckum – Rheda-Wiedenbrück, 6-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Rheda-Wiedenbrück – Abzw Bielefeld-Ost (Umfahrung Bielefeld), 2-gleisig Vmax 300 km/h NBS Bielefeld – Abzw Bielefeld-Ost, 2-gleisig, Vmax 200 km/h NBS Abzw Bielefeld-Ost – Kirchhorsten, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Kirchhorsten – Lindhorst, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Lindhorst – Hannover-Leinhausen (– Hannover Hbf), 2-gleisig, Vmax 300 km/h
367	Stromsystem: Aachen Hbf – Grenze D/BE (– Abzweig Hammerbrücke (– Lüttich))	Aachen Hbf – Grenze D/BE – Abzweig Hammerbrücke	Führung des deutschen Stromsystems von Aachen Hbf bis zur Anbindung an die belgischen Strecken
368	Stromsystem: Schöna – Decin hl. n. / vychod	(Schöna –) Bad Schandau Grenze – Decin hl. n. / vychod	Umstellung tschechische Strecken auf deutsches Stromsystem
369	Terminal-Ausbau für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV)	bundesweite Anmeldung	Terminal-Ausbau für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV), Nutzung neuer Technologien wie MODALOHR und Cargobeamer
370	Terminals des kombinierten Verkehrs	bundesweite Anmeldung	Sammelprojekt: 21 Terminals des kombinierten Verkehrs
371	Überholgleis Gelnhausen	Knoten Gelnhausen	Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen
372	Überholgleise für 740m Züge	bundesweite Anmeldung	Bau und Verlängerung von Überholgleisen mit einer Länge von 740 Metern
373	Überholmöglichkeit Flieden	Knoten Flieden	neue Weichenverbindungen
374	Umbau Bahnhof Freilassing	Knoten Freilassing	barrierefreier Umbau Bahnhof Freilassing
375	Umbau Bahnhof Kirchenlaibach	Knoten Kirchenlaibach	barrierefreier Umbau Bahnhof Kirchenlaibach
376	Umbau Bahnhof München-Pasing	Knoten München-Pasing	Bau einer zweiten Bahnsteigkante in München-Pasing für Züge in Richtung Augsburg Einrichtung von Absteilmöglichkeiten für Züge mit Zuglängen über 450 Meter in München-Pasing

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
377	Umbau Bahnhof Straubing	Knoten Straubing	barrierefreier Umbau Bahnhof Straubing
378	Untersuchungsraum Dortmund – Münster/Hamm	Dortmund – Münster/Hamm	Kapazitätserhöhung und Reisezeitverkürzung (Angaben benötigt)
379	Wachstumsprogramm West	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg) Knoten Gießen-Bergwald Koblenz – Mainz Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock Germersheim – Wörth Knoten Ludwigshafen (Rhein)	Tunnelprofilverbreiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für kombinierten Verkehr Neubau Überhol-/Puffergleis in Gießen-Bergwald sowie ESTW Gießen-Bergwald Tunnelertüchtigung Koblenz – Mainz 4-gleisiger Ausbau Philippsburg Molzau – Graben- Neudorf – Karlsruhe (2 Teilprojekte) Kleine Pfalzlösung: 1-gleisige Verbindungskurve Dammerstock (Karlsruhe West – Karlsruhe- Dammerstock) Kleine Pfalzlösung: Blockverdichtung Germersheim – Wörth Kleine Pfalzlösung: Synchronisationsgleise Ludwigshafen (Rhein) Hbf tief
380	Weichen: Aschaffenburg	Knoten Aschaffenburg	Bau einer Weichenverbindung zwischen den Gleisen 7 und 8 sowie Schaffung einer schnellen Einfahrmöglichkeit aus Richtung Darmstadt in Richtung Aschaffenburg
381	Wendegleis Bahnhof Wustermark	Knoten Wustermark	Einrichtung eines Wendegleises in Wustermark
382	Westkorridor Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein	Bingen – Hochspeyer – Neustadt – Wörth – Karlsruhe	Elektrifizierung Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer Bf. / Hochspeyer Ost und 2- gleisiger Ausbau Enkenbach – Hochspeyer Ost, Vmax 120 km/h im Abschnitt Bingen – Enkenbach Elektrifizierung Neustadt – Winden – Wörth und 2- gleisiger Ausbau Winden – Wörth 1-gleisige Verbindungskurve Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock, Vmax 60 km/h Blockverdichtungen
383	Westkorridor Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein (Variante erweiterter Ausbau)	Bingen – Hochspeyer – Neustadt – Wörth – Karlsruhe	Elektrifizierung Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer Bf. / Hochspeyer Ost und 2- gleisiger Ausbau Enkenbach – Hochspeyer Ost, Vmax 120 km/h im Abschnitt Bingen – Enkenbach Elektrifizierung Neustadt – Winden – Wörth und 2- gleisiger Ausbau Winden – Wörth 1-gleisige Verbindungskurve Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock, Vmax 60 km/h Blockverdichtungen Elektrifizierung Gau Algesheim – Büdesheim- Dromersheim – Gensingen-Hornweiler – Bad Kreuznach Elektrifizierung Büdesheim-Dromersheim – Bingen Stadt Elektrifizierung Kaiserslautern – Enkenbach
384	Westkorridor Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein (Variante Lauterbourg)	Bingen – Hochspeyer – Neustadt – Wörth – Karlsruhe	2-gleisiger Ausbau Enkenbach – Hochspeyer Ost und Elektrifizierung Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer Ost 2-gleisiger Ausbau Winden – Wörth und Elektrifizierung Neustadt – Winden – Wörth 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Wörth – Berg Grenze (– Lauterbourg)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
385	West-Ost-Korridor / nördlicher Oberrhein	Rohrbach – Landau – Gernersheim – Graben-Neudorf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Rohrbach – Landau 2-gleisiger und elektrifizierter Wiederaufbau Landau – Gernersheim 2-gleisiger Ausbau Gernersheim – Graben-Neudorf
386	Wiederaufbau: Darßbahn	Barth – Zingst (– Prerow)	Wiederaufbau Darßbahn zwischen Barth und Zingst
387	Wiederaufbau: Kaminer Brücke	Ducherow – Karnin – Swinoujscie Zentrum – Seebad Heringsdorf	1-gleisiger und elektrifizierter Neubau Ducherow – Swinoujscie, Vmax 120 km/h
388	Wiederaufbau: Rheinbrücke Breisach	Breisach – Grenze D/F – (Neuf-Brisach – Colmar)	1-gleisiger, elektrifizierter Wiederaufbau abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Freiburg – Breisgau (Breisacher Bahn) samt Geschwindigkeitserhöhung (Randbedingung)
389	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Maschen – Uelzen – Celle (Bestandsstreckenausbau)	Maschen – Uelzen – Celle Nienburg – Wunstorf	ABS Maschen – Uelzen, 4-gleisig, Vmax 200 km/h ABS Uelzen – Celle, 3-gleisig Vmax 200 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf
390	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch)	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte Nord, Vmax 160 km/h
391	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Maschen – Uelzen (reduzierter Bestandsstreckenausbau)	Maschen – Uelzen Nienburg – Wunstorf	ABS Maschen – Uelzen, 4-gleisig, Vmax 200 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf
392	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Maschen / Langwedel – Soltau – Celle (SGV-Y)	Maschen / Langwedel – Soltau – Celle	NBS Maschen – Soltau – Celle, Vmax 120 km/h (160 km/h wo kostenneutral möglich) ABS Langwedel – Soltau, Vmax 120 km/h, inkl. Südumfahrung Soltau
393	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg)	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h
394	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß (Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen)	Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß / Celle Nienburg – Wunstorf	NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß, Vmax 250 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Unterlüß – Celle, Vmax 200 km/h
395	Zugbildungsanlagen Seehafen hinterland	Bremerhaven / Hamburg	Ausbau Zugbildungsanlagen für Hafen hinterland: Bremerhaven-Speckenbüttel, Hamburg-Wilhelmsburg, Hamburg Unterelbe Seehafen
396	Zugschlussbeobachtung Nienburg – Minden	Nienburg – Minden	Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch Zugschlussbeobachtung zwischen Nienburg und Verden
398	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch) + Ausbau EVB-Netz	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme)	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte Nord, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 120 km/h Anbindung Rotenburg – Y-Trasse

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
399	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Celle – Soltau – Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz)	Celle – Soltau Soltau – Buchholz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle – Soltau, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau – Buchholz, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost)
400	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg) + Ausbau EVB-Netz	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, Vmax 120 km/h
401	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß (Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen) + Ausbau EVB-Netz	Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß / Uelzen Nienburg – Wunstorf Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß, Vmax 250 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Unterlüß – Celle, Vmax 200 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, Vmax 120 km/h
402	S-Bahn Rhein-Main: Anbindung Gateway Gardens	Frankfurt am Main Stadion – Gateway Gardens – Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof	Verschwenkung S-Bahn zur Anbindung von Gateway Gardens
403	ABS (Leipzig –) Gaschwitz – Werdau (– Hof – Nürnberg) (Variante Dreigleisigkeit)	Böhlen – Neukieritzsch	3-gleisiger Ausbau Böhlen – Neukieritzsch
404	S-Bahn Rhein/Neckar: ABS Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd	3-gleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd neue Bahnsteigkante in Mannheim-Seckenheim kreuzungsarmer Anschluss Mannheim Rbf (Kreuzungsbauwerk Mannheim Friedrichsfeld Süd)
405	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	Frankfurt – Mannheim	4-gleisiger Ausbau Frankfurt am Main Stadion – Zeppelinheim (inkl. Güterzuggleis) NBS Zeppelinheim Mannheim-Waldhof, 2-gleisig, Vmax 300 km/h 1-gleisige Verbindungskurve Darmstadt Nord, Vmax 130 km/h Wendegleis Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof
406	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn) (Variante)	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	zwei Teilprojekte: Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A 2-gleisiger Langenargen – Lindau-Aeschach

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
408	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz I	Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Rastatt/Hagen / Troisdorf – Siegen – Gießen – Friedberg	alle Maßnahmen Zielnetz Zentralkorridor zusätzliches S-Bahngleis Karlsruhe – Durmersheim KV-Profil P/C 400 in den Abschnitten Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf und Siegen – Siegen-Weidenau Blockverdichtungen in Abschnitten mit hoher Auslastung (z.B. Kreuztal – Siegen und Wetzlar – Gießen – Friedberg) 2-gleisiger Ausbau Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach 2-gleisiger Ausbau Siegen – Siegen Ost Gbf höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf, Wetzlar, Dutenhofen, Friedberg und Großkrotzenburg 6 seitenrichtige Überholgleise zwischen Siegen und Dutenhofen
409	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz II	Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Rastatt Hagen / Troisdorf – Siegen – Gießen – Friedberg Troisdorf – Mainz-Bischofsheim	alle Maßnahmen Zielnetz I 2-gleisige Neubaustrecke Troisdorf – Mainz- Bischofsheim für den Güterverkehr separates S-Bahngleis Groß-Gerau Dornberg – Riedstadt-Goddelau alle Anbindungen höhenfrei
410	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Lehrte West)	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte West, Vmax 160 km/h
411	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Celle)	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Celle, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h
412	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Lehrte West) + Ausbau EVB-Netz	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümmen)	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte West, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümmen), Vmax 120 km/h Anbindung Rotenburg – Y-Trasse
413	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Celle) + Ausbau EVB-Netz	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümmen)	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Celle, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümmen), Vmax 120 km/h Anbindung Rotenburg – Y-Trasse
414	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Maschen – Celle	Maschen – Soltau – Celle	NBS Maschen – Soltau – Celle, Vmax 120 km/h (160 km/h wo kostenneutral möglich)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
415	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg mit Südumfahrung Uelzen)	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h
416	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg mit Südumfahrung Uelzen) + Ausbau EVB-Netz	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, Vmax 120 km/h
417	ABS Hof – Bayreuth / Kulmbach – Hochstadt-Marktzeuln	Hof – Hochstadt-Marktzeuln / Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg	Elektrifizierung Hof – Oberkotzau – Neuenmarkt-Wirsberg – Hochstadt-Marktzeuln Elektrifizierung Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg (inkl. Schlömer Kurve)
418	ABS Tutzing – Weilheim – Garmisch-Partenkirchen	Tutzing – Garmisch-Partenkirchen	2-gleisiger Ausbau mit Streckenbegradigungen, Vmax 160 km/h
419	NBS Ulm – Augsburg	Ulm – Augsburg	NBS Abzw Ulm Nordwest – Abzw Augsburg Nord ABS Abzw Augsburg Nord – Augsburg Hbf Verbindungskurven bei Günzburg
420	ABS Regensburg – Landshut – Freising	Regensburg – Landshut – Freising	Ausbau und Teilneubau; Vmax 200 – 230 km/h
421	ABS Türkenfeld – Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Hergatz	Türkenfeld – Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Hergatz (über BF 11 München – Lindau hinausgehend)	2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim – Memmingen – Hergatz, Ausbau Türkenfeld – Lindau auf Vmax 200 km/h, inkl. Streckenbegradigungen
422	ABS Berlin – Dresden (Variante)	Berlin Südkreuz – Weinböhla (über BF 4, 2. BS hinausgehend)	Vmax 230 km/h, NBS Berlin Südkreuz – Blankenfelde mit Abzweig nach BBI für SPV, Begradigungen Luckau-Uckro Süd, Hohenleipisch West und Böhla – Weinböhla (Kockelsbergertunnel)
423	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar (Variante)	(Frankfurt –) Zeppelinheim – Mannheim mit Anbindung Darmstadt	NBS Zeppelinheim – Mannheim-Walldorf für SPFV/SPNV NBS Bypass Mannheim für SPFV NBS Anbindung Darmstadt Nord / Süd für SPFV/SPNV

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015*

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
424	Knoten Köln (SPNV)	Köln Hansaring – Köln Hbf – Köln Messe/Deutz Köln Hansaring – Köln West – Köln Süd – Hürth-Kalscheuren Knoten Köln Bonntor Köln – Euskirchen – Kall Bonn – Rheinbach – Euskirchen Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide Köln – Horrem – Bergheim – Bedburg Langerwehe / Stolberg Altstadt – Stolberg Hbf – Alsdorf – Herzogenrath Horrem – Bedburg (Erf) Köln – Köln-Ehrenfeld – Köln-Müngersdorf Technologiepark – Pulheim Köln – Köln-Ehrenfeld – Köln-Müngersdorf Technologiepark – Pulheim Köln Frankfurter Straße – Lüdenscheid	Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für einen 2,5- Minuten-Takt Westring Köln inkl. kreuzungsfreier Ausfädelungen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren Ausbau Köln Bonntor zum Personenbahnhof Elektrifizierung Köln – Euskirchen – Kall Elektrifizierung Bonn – Rheinbach – Euskirchen Elektrifizierung Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide Elektrifizierung Köln – Horrem – Bergheim – Bedburg NE: Elektrifizierung euregiobahn Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn im Abschnitt Horrem – Bedburg (Erf) (Elektrifizierung, Vmax 100 km/h, Überwerfungsbauwerk Horrem) Anbindung Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach (Weichenverbindung Köln-Müngersdorf Technologiepark) Anbindung Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach (niveaufreie Ausfädelung aus der S-Bahn-Strecke, 6 weitere Weichen in Köln-Ehrenfeld) Ausbau der Oberbergischen Bahn (Beschleunigung, Begegnungsabschnitte Königsforst, westlich von Overath, östlich von Ehreshoven, Kreuzungsbahnhof Kierspe)
425	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Celle – Soltau – Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz, optimiert)	Celle – Soltau Soltau – Buchholz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle – Soltau, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau – Buchholz, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost) Optimierung im Streckenverlauf, bspw. durch Begradigungen und Neutrassierungen
426	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Celle – Soltau – Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz, optimiert) + ABS Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld – Buchholz	Celle – Soltau Soltau – Buchholz Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld – Buchholz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle – Soltau, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau – Buchholz, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost) Optimierung im Streckenverlauf, bspw. durch Begradigungen und Neutrassierungen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld, 2-gleisiger, elektrifizierter Wiederaufbau Harsefeld – Buchholz Verbindungskurve Buchholz in der Relation Harsefeld – Soltau

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf der Projektvorschläge Schiene
vorbehaltlich Änderungen, Ergänzungen oder Maßnahmen-Optimierungen
Stand 09.02.2015

im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
427	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg/Bremerhaven – Buchholz – Lüneburg – Dannenberg – Wittenberge	Hamburg Alte Süderelbe – Buchholz – Lüneburg – Wittenberge Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Harsefeld – Buchholz Bremervörde – Rotenburg Rotenburg – Verden	2-gleisiger Neubau Alte Süderelbe – Buchholz 3-gleisiger Ausbau Buchholz – Jesteburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisige Reaktivierung Jesteburg – Tangendorf, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Neubau Tangendorf – Bahlburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisige Reaktivierung Bahlburg – Lüneburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Lüneburg – Dannenberg Ost, elektrifiziert, Vmax 140 km/h 2-gleisige Reaktivierung Dannenberg – Kaltenhof, elektrifiziert, Vmax 140 km/h 2-gleisiger Neubau Kaltenhof – Polz, elektrifiziert, Vmax 140 km/h 2-gleisige Reaktivierung Polz – Eldenburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Neubau Eldenburg – Bernheide, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisige Reaktivierung Bernheide – Motrich, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Neubau Motrich – Wittenberge, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld, elektrifiziert 1-gleisige Verbindungskurve Waffensen – Sottrum, elektrifiziert 1-gleisige Verbindungskurve Sottrum – Waffensen, elektrifiziert 1-gleisige Verbindungskurve Waffensen Richtung Verden, elektrifiziert 2-gleisiger Ausbau Rotenburg – Verden 2-gleisiger Ausbau Bremervörde – Rotenburg 2-gleisige Reaktivierung Harsefeld – Sprötze, elektrifiziert
428	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: Alpha-Lösung	(Hannover –) Uelzen – Lüneburg (– Hamburg) Verden – Rotenburg Stendal – Uelzen – Langwedel Nienburg – Wunstorf	3-gleisiger Ausbau Uelzen – Lüneburg 2-gleisiger Ausbau Verden – Rotenburg 2-gleisiger Ausbau Stendal – Uelzen Elektrifizierung Uelzen – Langwedel Blockverdichtung Nienburg – Wunstorf verbesserter und erweiterter Lärmschutz Bahnstrecke Hannover – Hamburg