

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024

Vorwort



Mobilität und Transporte, Teilhabe und Lebensqualität, Wachstum und Beschäftigung: Zu all dem tragen die Verkehrswege des Bundes in allen Regionen Deutschlands bei. Sie müssen deshalb leistungsfähig und zuverlässig sein. Der Bund investiert dafür, erhält und erneuert die Verkehrswege, beseitigt Engpässe.

Über die Investitionen informiert das Bundesministerium für Verkehr jedes Jahr den Deutschen Bundestag als Haushaltsgesetzgeber. Ergebnis ist der vorliegende Verkehrsinvestitionsbericht. Er gibt einen transparenten Überblick über die im Jahr 2024 eingesetzten Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur und legt die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit dar. Fazit: Die Investitionen in die Schiene, die Straße und die Wasserstraße wurden planmäßig fortgeführt und zahlreiche Projekte weiter umgesetzt – immer nach dem Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“.

Daran knüpft die aktuelle Bundesregierung nicht nur an, sondern verstärkt das Engagement. Wir investieren umfangreich, beschleunigen Prozesse, bringen die Verkehrswege auf Vordermann und bauen sie aus, wo es nötig ist. Mehr noch: Wir arbeiten an einem Comeback der Infrastruktur.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Patrick Schnieder MdB
Bundesminister für Verkehr

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Verzeichnisse	5
Zusammenfassungen	21
Zusammenfassung	22
Summary	24
Synthèse	27
A Verkehrsträgerübergreifende Informationen	31
A.1 Einführung	32
A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen	32
A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung	32
A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung	32
A.3.2 Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)	34
A.3.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)	34
A.3.4 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)	38
A.3.5 Finanzierungsprogramme der EU	39
A.3.6 Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur	40
A.3.7 Verkehrsinvestitionen 2024	40
B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	43
B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 01.01.1994)	44
B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	44
B.2.1 Allgemeines	44
B.2.2 Neu- und Ausbaustrecken	44
B.2.3 Bestandsnetz	44
B.2.4 Nahverkehr	45
B.2.5 Finanzierung aus dem Klimaschutzprogramm (KSP)	45
B.2.6 Finanzierung aus dem Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG)	46
B.2.7 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten	47
B.2.8 Vorhaben im internationalen Zusammenhang	47
B.2.9 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union	48
B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31.12.2024	49
B.4 Vorhaben	53
B.4.1 Abschnitt 1 Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	53
B.4.1.1 Lfd. Vorhaben Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE Nr. 1)	54
B.4.1.2 Lfd. Vorhaben Nr. 3 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)	56
B.4.1.3 Lfd. Vorhaben Nr. 4 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1)	59
B.4.1.4 Lfd. Vorhaben Nr. 5 – ABS/NBS Leipzig–Dresden	64
B.4.1.5 Lfd. Vorhaben Nr. 6 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	66
B.4.1.6 Lfd. Vorhaben Nr. 7 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL	70
B.4.1.7 Lfd. Vorhaben Nr. 8 – ABS Köln–Aachen	72
B.4.1.8 Lfd. Vorhaben Nr. 9 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier	73
B.4.1.9 Lfd. Vorhaben Nr. 10 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	74
B.4.1.10 Lfd. Vorhaben Nr. 11 – ABS München–Mühlendorf–Freilassing–Grenze D/A–Simbach–Grenze D/A	76

B.4.1.11	Lfd. Vorhaben Nr. 12 – Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	78
	Knoten Berlin: Südkreuz-Blankenfelde	79
	Knoten Halle/Leipzig, 2. Ausbaustufe (Knoten Halle)	81
	Knoten Magdeburg	83
B.4.1.12	Lfd. Vorhaben Nr. 13 – ABS Oldenburg-Wilhelmshaven	86
B.4.1.13	Lfd. Vorhaben Nr. 14 – ABS Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen	87
B.4.1.14	Lfd. Vorhaben Nr. 15 – ABS München-Lindau-Grenze D/A	89
B.4.1.15	Lfd. Vorhaben Projekt Nr. 16 – Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	90
B.4.2	Abschnitt 2 – Neue Vorhaben	92
	Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)	92
B.4.2.1	Neue Vorhaben Nr. 1 – Projektbündel 1: ABS Berlin-Wittenberge-Hamburg, ABS Berlin-Rostock	94
B.4.2.2	Neue Vorhaben Nr. 2 – Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover-Hamburg	96
B.4.2.3	Neue Vorhaben Nr. 3 – Projektbündel 3: ABS Bremerhaven-Bremen-Langwedel-Uelzen, ABS Magdeburg-Stendal-Uelzen, ABS Magdeburg-Halle, ABS Wunstorf-Verden-Rotenburg, ABS Minden-Nienburg, ABS Hameln-Elze, ABS Lehrte-Braunschweig-Magdeburg-Roßlau-Falkenberg, ABS Sandersleben-Halle	98
B.4.2.4	Neue Vorhaben Nr. 4 – Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main-Aschaffenburg-Würzburg- Nürnberg-Ingolstadt-München	104
B.4.2.5	Neue Vorhaben Nr. 5 – Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen-Fulda, ABS/NBS Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Fulda	107
B.4.2.6	Neue Vorhaben Nr. 6 – Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln-Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz-/ Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt-Mannheim, ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim-Stuttgart-Ulm, ABS/NBS München-Augsburg-Ulm, ABS Köln/Hagen-Siegen-Hanau	111
B.4.2.7	Neue Vorhaben Nr. 7 – ABS/NBS Karlsruhe-Basel, ABS Appenweiler-Kehl-Grenze D/F	116
B.4.2.8	Neue Vorhaben Nr. 8 – Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund-Hamm, ABS/NBS Hannover-Bielefeld-Hamm, ABS Berlin-Hannover	122
B.4.2.9	Neue Vorhaben Nr. 9 – Projektbündel 9: ABS München-Landshut-Obertraubling-Regensburg- Marktredwitz-Hof, ABS Mühldorf-Landshut, ABS Nürnberg-Schwandorf-Furth im Wald-Grenze D/CZ	128
B.4.2.10	Neue Vorhaben Nr. 10 – Projektbündel 10: ABS Oldenburg-Bremen, ABS Oldenburg-Emden	132
B.4.2.11	Neue Vorhaben Nr. 11 – Projektbündel 11: ABS Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth-Ulm	133
B.4.2.12	Neue Vorhaben Nr. 12 – ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (Südbahn)	133
B.4.2.13	Neue Vorhaben Nr. 13 – ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A	134
B.4.2.14	Neue Vorhaben Nr. 14 – ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden	135
B.4.2.15	Neue Vorhaben Nr. 15 – ABS Nürnberg-Passau	137
B.4.2.16	Neue Vorhaben Nr. 16 – ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchehof-Ihringshausen)	138
B.4.2.17	Neue Vorhaben Nr. 17 – ABS Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Grenze DE/ČZ (-Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)	139
B.4.2.18	Neue Vorhaben Nr. 18 – Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster	140
B.4.2.19	Neue Vorhaben Nr. 19 – ABS Angermünde-Grenze D/PL (-Stettin)	143
B.4.2.20	Neue Vorhaben Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH	145
B.4.2.21	Neue Vorhaben Nr. 22 – Ausbau von Großknoten	148
	Knoten Frankfurt/Main	148
	Knoten Hamburg	151
	Knoten Hannover	154
	Knoten Köln	155
	Knoten Mannheim	157
	Knoten München	158
B.4.2.22	Neue Vorhaben Nr. 23	160
	Knoten Aachen	160
	Knoten Leipzig	161

B.4.2.23	Neue Vorhaben Nr. 24 – ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen	162
B.4.2.24	Neue Vorhaben Nr. 25 – ABS Augsburg–Donauwörth	163
B.4.2.25	Neue Vorhaben Nr. 26 – ABS Gotha–Leinefelde	164
B.4.2.26	Neue Vorhaben Nr. 27 – ABS Stuttgart–Backnang–Nürnberg	165
B.4.2.27	Neue Vorhaben Nr. 28 – ABS Landshut–Plattling	166
B.4.2.28	Neue Vorhaben Nr. 29 – ABS Lübeck–Schwerin/Büchen–Lüneburg	167
B.4.2.29	Neue Vorhaben Nr. 30 – ABS Weimar–Gera–Gößnitz	171
B.4.2.30	Neue Vorhaben Nr. 31 – ABS Niebüll–Klanxbüll–Westerland	172
B.4.2.31	Neue Vorhaben Nr. 32 – NBS Dresden–Grenze D/CZ	173
B.4.2.32	Neue Vorhaben Nr. 33 – ABS Cuxhaven–Stade	174
B.4.2.33	Neue Vorhaben Nr. 34 – ABS Münster–Lünen	175
B.4.2.34	Neue Vorhaben Nr. 35 – ABS Leipzig–Chemnitz	176
B.4.2.35	Neue Vorhaben Nr. 36 – ABS Itzehoe–Wilster–Brunsbüttel	177
B.4.2.36	Neue Vorhaben Nr. 37 – ABS Berlin–Angermünde–Pasewalk–Stralsund–Sassnitz	178
B.4.2.37	Neue Vorhaben Nr. 38 – Überholgleise für 740-m-Netz	179
B.4.2.38	Neue Vorhaben Nr. 39 – Bahnhof Fangschleuse	180
B.4.2.39	Neue Vorhaben Nr. 41 – Kombinierte Verkehr/Rangierbahnhöfe	181
B.5	Entwicklung des bestehenden Schienennetzes	183
B.5.1	Investitionen	183
B.5.1.1	Finanzielle Mittel	183
B.5.1.2	Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU	183
B.5.2	Instandhaltung der EIU	185
B.5.3	Netzgrößenentwicklung	186
B.6	Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG	188
B.6.1	Lärmsanierungsprogramm	188
B.6.1.1	Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ...	188
B.6.1.2	Aktiver/Passiver Lärmschutz	188
B.6.2	KV-Drittförderung – Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs	188
B.6.3	Gleisanschlussprogramm –, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs (Anschlussförderrichtlinie)	189
B.6.4	Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)	190
C	Bundesfernstraßen	191
C.1	Grundsätze der Straßenplanung des Bundes, Bestandsentwicklung	192
C.1.1	Investitionspolitische Grundsätze der Bundesfernstraßenplanung	192
C.1.2	Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)	192
C.1.3	Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	193
C.2	Investitionen	197
C.2.1	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	197
C.2.2	Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Kapitel 1201	197
C.2.3	Entwurf Bundeshaushalt 2025 – Bundesfernstraßen	199
C.2.4	Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben)	199
C.2.4.1	Bundesfernstraßen	199
C.2.4.2	Ingenieurbauwerke	199
C.2.4.3	Systematische Brückenmodernisierung	200
C.2.4.4	Zustand der Straßeninfrastruktur	201

C.2.5	Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) und Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau	202
C.2.5.1	ÖPP-Betreibermodelle	203
C.2.5.2	Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau	204
C.2.6	Umweltschutz	204
C.2.6.1	Lärmschutz, Lärmsanierung, Lärmschutz an Umleitungsstrecken	204
C.2.6.2	Naturschutz und Landschaftspflege	205
C.3	Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (Die Autobahn GmbH des Bundes)	206
C.3.1	Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes	206
C.3.2	Bauleistungen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung	206
C.3.2.1	Bauleistungen an Bundesautobahnen – Gesamtübersicht	206
C.3.2.2	Bauleistungen an Bundesautobahnen nach Niederlassungen	207
C.3.2.3	Bauleistungen an Bundesautobahnen – nach Bundesländern	208
C.3.3	Investitionen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung	209
C.3.4	Erhaltung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung	210
C.3.4.1	Zustand der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen	211
C.3.4.2	Zustand der Ingenieurbauwerke	211
C.3.4.2.1	Allgemeine Beschreibung	211
C.3.4.2.2	Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms	212
C.3.4.3	Sach- und Kostenstand der Erhaltungs-Projekte des FRP 2021–2025	213
C.3.4.4	Weitere bedeutsame unter Verkehr bzw. in Bau gegangene Erhaltungsprojekte des FRP im Jahr 2024	215
C.3.4.5	Erhaltungsperspektive	216
C.3.5	Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung	216
C.3.5.1	Sach- und Kostenstand der Bedarfsplan-Projekte des FRP 2021–2025 (Teil A)	218
C.3.5.2	Bedeutsame unter Verkehr bzw. in Bau gegangene Bedarfsplanvorhaben im Jahr 2024	228
C.3.5.2.1	A 1 – Sechsstreifige Erweiterung zwischen AS Bramsche (Mittellandkanal) und AS Lohne/Dinklage (FRP A001-1)	228
C.3.5.2.2	A 3 – Sechsstreifige Erweiterung zwischen AK Regensburg und AS Rosenhof (FRP A007)	229
C.3.5.2.3	A 44 – Neubau zwischen Bochum (L 705, Sheffieldring) und AK Bochum/Witten (A 43) (FRP A036)	229
C.3.5.2.4	A 44 – Vierstreifiger Neubau zwischen AS Waldkappel und AS Sontra-West	231
C.3.5.2.5	A 99 – Achtstreifige Erweiterung zwischen AS Aschheim/Ismaning und AS Kirchheim (FRP A060)	232
C.3.5.2.6	A 45 – Ersatzneubau Talbrücke Sechshelden mit PWC „Am Schlierberg“	233
C.3.6	Sonstige Investitionen in Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung	235
C.3.6.1	Um-/Ausbaumaßnahmen	235
C.3.6.2	Lärmschutz	237
C.3.6.3	Hochbau	237
C.3.6.4	Rastanlagen	237
C.3.6.4.1	Bewirtschaftete Rastanlagen	237
C.3.6.4.2	Unbewirtschaftete Rastanlagen	238
C.3.6.5	Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen	239
C.3.6.6	Fernmelde-/Straßenzustands- und Wetterinformationssystem	239
C.3.6.7	Verkehrsbeeinflussungsanlagen	240
C.3.7	Betrieb der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung	241
C.3.7.1	Ausgaben	241
C.3.7.2	Betriebsdienst (Autobahnmeistereien)	241
C.3.7.3	Tunnel	241
C.3.8	Längerfristige Baustellen auf Autobahnen	241

C.4	Bundesstraßen (Auftragsverwaltung Länder)	243
C.4.1	Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	243
C.4.2	Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung – nach Bundesländern	243
C.4.2.1	Baden-Württemberg	244
C.4.2.2	Bayern	247
C.4.2.3	Brandenburg	249
C.4.2.4	Hessen	251
C.4.2.5	Mecklenburg-Vorpommern	253
C.4.2.6	Niedersachsen	255
C.4.2.7	Nordrhein-Westfalen	257
C.4.2.8	Rheinland-Pfalz	259
C.4.2.9	Saarland	261
C.4.2.10	Sachsen	262
C.4.2.11	Sachsen-Anhalt	263
C.4.2.12	Schleswig-Holstein	265
C.4.2.13	Thüringen	267
C.4.3	Erhaltung von Bundesstraßen	269
C.4.3.1	Zustand der Fahrbahnbefestigungen der Bundesstraßen	269
C.4.3.2	Zustand der Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	270
C.4.4	Betrieb der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	271
C.4.4.1	Ausgaben	271
C.4.4.2	Betriebsdienst (Straßenmeistereien)	271
C.4.5	Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen	271
C.5	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024	272
C.5.1	Karte Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024	272
C.5.2	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen	272
C.5.3	Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen	272
D	Bundeswasserstraßen	273
D.1	Allgemeines	274
D.1.1	Gesetzliche Grundlagen	274
D.1.2	Netz der Bundeswasserstraßen	274
D.1.3	Verkehrsträger Binnenschifffahrt	274
D.1.4	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	275
D.1.5	Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße	275
D.1.6	Umwelt	275
D.1.7	Anpassung an den Klimawandel	275
D.1.8	Forschung und Entwicklung	276
D.2	Finanzierung der Bundeswasserstraßen	276
D.2.1	Bundeswasserstraßenhaushalt	276
D.2.2	Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße	277

D.3	Bundeswasserstraßenprojekte	277
D.3.1	Seeschifffahrtsstraßen	282
D.3.1.1	Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	282
D.3.1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	284
D.3.1.3	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	285
D.3.1.4	Fahrrinnenanpassung Unterweser	286
D.3.1.5	Fahrrinnenanpassung Außenweser	287
D.3.2	Binnenschifffahrtsstraßen	288
D.3.2.1	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	288
D.3.2.2	Mittellandkanal	290
D.3.2.3	Elbe-Seitenkanal	291
D.3.2.4	Mittelweser	293
D.3.2.5	Westdeutsches Kanalnetz	294
D.3.2.6	Rhein	295
D.3.2.7	Mosel	297
D.3.2.8	Neckar	298
D.3.2.9	Main-Donau-Wasserstraße	299
D.3.2.10	Mittel- und Oberelbe	301
D.3.2.11	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal	302
D.3.2.12	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	303
Impressum		304

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße	37
Abbildung 2	B505 – Rückbau Konsolen und Traggerüst	60
Abbildung 3	Gleisbauarbeiten am Haltepunkt Buttenheim	60
Abbildung 4	Instandhaltungsmaßnahmen an Weichen und Oberleitungen	63
Abbildung 5	Neue Infrastruktur im Abschnitt Marienfelde (Projekt Dresdner Bahn)	80
Abbildung 6	Straßenüberführung Buckower Chaussee (Projekt Dresdner Bahn)	80
Abbildung 7	Aufbau einer Signalbrücke	84
Abbildung 8	Sichtbrücke Carl-Miller-Straße – Arbeiten an einer Signalbrücke	84
Abbildung 9	Wesel – EÜ Lippe – Neues Bauwerk und Bestandsbauwerke	88
Abbildung 10	Dinslaken – EÜ Weseler Straße – Vorbereitung Neubau Widerlager nach Abriss Bestandsbauwerk	88
Abbildung 11	Legioblock	147
Abbildung 12	Schienenverlegung	168
Abbildung 13	Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes	193
Abbildung 14	Entwicklung des KfZ-Bestandes	194
Abbildung 15	Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen	195
Abbildung 16	Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen	196
Abbildung 17	Gebrauchswert der Bundesautobahnen	211
Abbildung 18	Substanzwert (Oberfläche) der Bundesautobahnen	211
Abbildung 19	Zustand der Brücken an Bundesautobahnen	212
Abbildung 20	Karte zur Projektübersicht der A 1	228
Abbildung 21	Blick auf die fertige Trasse der A 1 Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen	228
Abbildung 22	Blick auf die fertige Trasse der A 3 Richtung Westen	229
Abbildung 23	Luftbild A 3 in Richtung Osten	229
Abbildung 24	Karte „Südmfahrung“ Bochum (A 448) als „Bypass“ zwischen A 43 und A 40	230
Abbildung 25	Fertiggestellte Asphaltfahrbahn aus offenporigem Asphalt A 448	231
Abbildung 26	Blick auf die fertige Fahrbahn-Trasse der A 448 bei Bochum	231
Abbildung 27	Westportal Tunnel Trimberg und Wehretalbrücke im Zuge der A 44	231
Abbildung 28	Verkehrsfreigabe der A 44 zwischen AS Waldkappel und AS Sontra-West	232
Abbildung 29	Tunnel Trimberg im Zuge der A 44	232
Abbildung 30	Baustelle auf der A 99	233
Abbildung 31	Baustellenverkehrsführung auf der A 99	233
Abbildung 32	Blick auf die Trasse der A 99	233
Abbildung 33	Unterführung der Bundesstraße B 277 unter der Talbrücke Sechshelden auf der A 45	234
Abbildung 34	Blick auf die Baustelle der Talbrücke Sechshelden auf der A 45	234
Abbildung 35	Überblick über die Baustelle der Talbrücke Sechshelden auf der A 45	234
Abbildung 36	B 294, Ortsumgehung Oberwinden – Brandbergtunnel, Südportal des Brandbergtunnels	244
Abbildung 37	B 300, Ortsumgehung Weichenried	247
Abbildung 38	B 97/B 168, Ortsumgehung Cottbus, 2. Bauabschnitt	249
Abbildung 39	B 38, Ortsumgehung Mörlenbach, Panoramastraße	251
Abbildung 40	B 111, Ortsumgehung Wolgast	253
Abbildung 41	B 215, Allerbrücke Verden	255
Abbildung 42	B 67/B 474: Neubau zwischen Reken und Dülmen, Kreisverkehr	257
Abbildung 43	B 48 neu, Ortsumfahrung Imsweiler	259
Abbildung 44	B 6n – Planungsabschnitt 17 östlich Ortsumgehung Köthen bis A 9	263
Abbildung 45	B 207, vierstreifiger Ausbau zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden	265
Abbildung 46	B 243, Ortsumgehung Holbach und Ortsumgehung Günzerode	267

Abbildung 47	Gebrauchswert der Bundesstraßen	269
Abbildung 48	Substanzwert (Oberfläche) der Bundesstraßen	269
Abbildung 49	Zustand der Brücken an Bundesstraßen	270
Abbildung 50	Karte der Bundeswasserstraßen	280
Abbildung 51	Die Elbe bei Drage	281
Abbildung 52	Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel/Nord-Ostsee-Kanal	283
Abbildung 53	Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel/Nord-Ostsee-Kanal	283
Abbildung 54	Minden Wasserstraßenkreuz	289
Abbildung 55	Schiffshebewerk Rothensee/Mittellandkanal	289
Abbildung 56	Sanierung Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck/Elbe-Seitenkanal	292
Abbildung 57	Sanierung Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck/Elbe-Seitenkanal	292
Abbildung 58	Emissionsmessungen auf dem Rhein von Bingen bis Koblenz	296
Abbildung 59	Emissionsmessungen auf dem Rhein von Bingen bis Koblenz	296
Abbildung 60	Trockenlegung Schleuse Eckersmühlen/Main-Donau-Kanal	300

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	34
Tabelle 2	Realisierungsstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Bundesfernstraßen	36
Tabelle 3	Verkehrsinvestitionen (Ist-Ausgaben) im Jahr 2024	41
Tabelle 4	Fördermittel für im Berichtsjahr laufende Schienenprojekte aus dem Mehrjahresprogramm	48
Tabelle 5	Fördermittel für Schienenprojekte aus dem Mehrjahresprogramm unter CEF2	48
Tabelle 6	Laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs.	50
Tabelle 7	Neue Vorhaben, vordringlicher Bedarf	51
Tabelle 8	Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben	53
Tabelle 9	Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben.	92
Tabelle 10	Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes	186
Tabelle 11	Inbetriebnahme/Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2024	187
Tabelle 12	Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2024	189
Tabelle 13	Straßennetzlängen (in km)	192
Tabelle 14	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950	192
Tabelle 15	Kfz-Bestand	193
Tabelle 16	Verkehrsstärken	194
Tabelle 17	Jahresfahrleistungen	195
Tabelle 18	Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – IST-Ausgaben	197
Tabelle 19	Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Länder (Auftragsverwaltung) und die Autobahn GmbH des Bundes (Bundesverwaltung)	198
Tabelle 20	Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Anteile der Ausgabenbereiche an den IST-Ausgaben bei Kap. 1201 + Kap. 1210 (InvKG) + Kap. 6098 (Hochwasser 2021)	198
Tabelle 21	Bauleistungen an Bundesautobahnen im Jahr 2024 – Gesamtübersicht	206
Tabelle 22	Bauleistungen im Neubau von Bundesautobahnen im Jahr 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Niederlassungen der Autobahn GmbH sowie auf die von der DEGES betreuten Projekte	207
Tabelle 23	Bauleistungen in der Erweiterung von Bundesautobahnen im Jahr 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Niederlassungen der Autobahn GmbH sowie auf die von der DEGES betreuten Projekte	207
Tabelle 24	Bauleistungen im Neubau von Bundesautobahnen im Jahr 2024 nach Bundesländern	208
Tabelle 25	Bauleistungen in der Erweiterung von Bundesautobahnen im Jahr 2024 nach Bundesländern	208
Tabelle 26	Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Niederlassungen der Autobahn GmbH sowie auf die von der DEGES betreuten Projekte	209
Tabelle 27	Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Bundesländer	210
Tabelle 28	Sach- und Kostenstand der Erhaltungs-Projekte des FRP 2021–2025	213
Tabelle 29	Im Jahr 2024 unter Verkehr bzw. in Bau gegangene Erhaltungsprojekte des FRP 2021–2025	215
Tabelle 30	Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen.	217
Tabelle 31	Sach- und Kostenstand der Bedarfsplan-Projekte des FRP 2021–2025 (Teil A)	219
Tabelle 32	Sach- und Kostenstand der Bedarfsplan-Projekte des FRP 2021–2025 (Teil B)	222
Tabelle 33	Sach- und Kostenstand der Um-/Ausbaumaßnahmen des FRP 2021–2025	235
Tabelle 34	Lärmschutzinvestitionen 2024	237
Tabelle 35	Bewirtschaftete Rastanlagen mit Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen	238
Tabelle 36	Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung im Jahr 2024 – Gesamtübersicht	243
Tabelle 37	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Baden-Württemberg	245
Tabelle 38	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Bayern	248
Tabelle 39	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Brandenburg	250
Tabelle 40	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Hessen	252
Tabelle 41	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Mecklenburg-Vorpommern	254
Tabelle 42	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Niedersachsen	256
Tabelle 43	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Nordrhein-Westfalen	258

Tabelle 44	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Rheinland-Pfalz	260
Tabelle 45	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Sachsen	262
Tabelle 46	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Sachsen-Anhalt	264
Tabelle 47	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Schleswig-Holstein	266
Tabelle 48	Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Thüringen	268
Tabelle 49	Laufende und fest disponierte Projekte des Bedarfsplans Bundeswasserstraße	277
Tabelle 50	Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Bundeswasserstraße	278
Tabelle 51	Bundeswasserstraßenprojekte	279

Abkürzungsverzeichnis

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

cef	continuous ecological functionality-measures (in etwa: Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion)
CEF	Connecting Europe Facility
CH	Schweiz
ČZ	Tschechien
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBGrG	Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DK	Dänemark
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWD	Deutscher Wetterdienst
(E)	Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung
(e)	einschließlich
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung
EBWU	Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESF	Europäischer Sozialfonds
ESK	Elbe-Seitenkanal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fb	Fahrbahn
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FR	Frankreich
FSS	Frostschuttschicht
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
Gbf	Güterbahnhof
gepl.	geplant
GG	Grundgesetz
GIW	gleichwertiger Wasserstand
GMS	Großmotorschiff
HB	Bremen
Hbf	Hauptbahnhof
HE	Hessen
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HH	Hamburg
HOA	Heißläuferortungsanlage
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße
Hp	Haltepunkt

Ibn	Inbetriebnahme
IBP	Investitionsbeschleunigungsprogramm
ISK	Infrastrukturkataster
IRP	Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
JFL	Jahresfahrleistung
Kfz	Kraftfahrzeug
KLIWAS	Programm zur Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt
KP I (II)	Konjunkturpaket I (II)
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KüK	Küstenkanal
KV	Kombinierter Verkehr
L/St, K	Landesstraße/Staatsstraße, Kreisstraße
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGr	Landesgrenze
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LU	Luxemburg
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LWL	Lichtwellenleiter
LZB	Linienzugbeeinflussung
M	Motel
(m)	mit Knoten
MAP	Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program)
Mio.	Million, Millionen
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarde, Milliarden
MTnw	Mittleres Tideniedrigwasser
MV	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Megawatt
N, n	Nord, nördlich
(N)	Neubau
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NeiTech	Neigetechnik
NI	Niedersachsen
NL	Niederlande
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NV	Nahverkehr
NW	Nordrhein-Westfalen
(o)	ohne Knoten
O, ö	Ost, östlich
OLA	Oberleitungsanlage
OP	Operationelles Programm
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft (-en)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OU	Ortsumgehung
PBKAL	Paris-Brüssel-Köln/Frankfurt-Amsterdam-London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkm	Personenkilometer

PL	Polen
Post-Panmax	Schiffsgrößenbezeichnung – Schiff ist für den Panamakanal zu groß
PSS	Planumsschutzschicht
R	Raststätte
RABT 2006	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27.04.2006
Rbf	Rangierbahnhof
RDS/TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel – Daten für Verkehrsinformationen über Hörfunk
Re 200 (Re 250)	Oberleitungsregelbauart für $v_{\max} = 200$ km/h (250 km/h)
RNW	Regulierungs-Niedrigwasserstand
Ro-Ro	Roll-on-Roll-off – mit Lkw befahrbare Frachtschiffe
RP	Rheinland-Pfalz
S, s	Süd, südlich
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SHHV	Seehafen-Hinterlandverkehr
SHW	Schiffshebewerk
SL	Saarland
SM	Straßenmeisterei
SN	Sachsen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen-Anhalt
StA	Streckenabschnitt
Str.	Strecke
Str-km	Streckenkilometer
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung (SV 38/2012 = „Sammelvereinbarung Nr. 38 über die Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“; abgeschlossen im Jahr 2012), Schwerverkehr, Schubverband
t	Tonne
T	Tankstelle
TEN	Transeuropäische Netze
TGr	Titelgruppe
TH	Thüringen
tkm	Tonnenkilometer
TSD	Tausend
Ubf	Umschlagbahnhof
Uw	Unterwerk
v	Geschwindigkeit
VAst	Verkehrliche Aufgabenstellung
VB	Vordringlicher Bedarf
VDE	Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit
VIFG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VKE	Verkehrseinheit
$v_{\max}$	Höchstgeschwindigkeit
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w	West, westlich
WB	Weiterer Bedarf

WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZBA	Zugbildungsanlage
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes insbesondere für die öffentliche Infrastruktur und Energieeffizienz 2016–2018
N x; E x	Bautyp gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: Neubau oder Erweiterung auf x Fahrstreifen
N x + E y	Neubau von x Fahrstreifen und Erweiterung auf y Fahrstreifen
E x/y	Erweiterung auf x bzw. y Fahrstreifen

Zusammenfassungen

Zusammenfassung

Allgemeines

Gemäß §§ 7 der Gesetze des Bundesschienenwege- und des Fernstraßenausbaus und gemäß § 6 des Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes berichtet das BMV dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus der Bundesverkehrswege.

Für das Jahr 2006 wurden die Berichte für die Schiene und die Bundesfernstraßen letztmals getrennt als „Bericht zum Ausbau der Schienenwege“ bzw. als „Straßenbaubericht“ veröffentlicht. Beginnend mit dem Berichtsjahr 2007 werden die Berichte der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einem Verkehrsinvestitionsbericht zusammengefasst. Auch wird die Entschließung des Deutschen Bundestages in der 184. Sitzung am 30.06.2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780) seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Darüber hinaus hat die Autobahn GmbH des Bundes gemäß § 8 (2) des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG) einen Verkehrsinvestitionsbericht erstellt, der in den Bericht des Bundes integriert worden ist (Kapitel C.3).

Bundesschienenwege

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Verkehrsinvestitionen (Neu- und Ausbau, Erhaltung sowie sonstige Investitionen) mit Bundesmitteln sowie EU-Mitteln in Höhe von insgesamt 16,137 Mio. € zur Finanzierung von Infrastruktur nach dem BSWAG getätigt. Die bereitgestellten Bundes- und EU-Mittel für die Aus- und Neubauvorhaben nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 2 368 Mio. €. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2024 waren die ABS/NBS Karlsruhe–Basel, ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda, Knoten Berlin, ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg, ABS Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster und ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen.

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

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit Wirkung zum 01.01.2020 eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abgeschlossen. In dieser ist während der Vertragslaufzeit (2020–2029) ein Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von durchschnittlich jährlich mehr als 5,2 Mrd. € vorgesehen. Im Jahr 2024 wurden zwei Nachträge zur LuFV III verabschiedet. Die EIU haben sich in der LuFV III als Gegenleistung für die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens, eines Eigenbetrages für Bestandsnetzinvestitionen und eines festgelegten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet.

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

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKRg – unterstützt wird. Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2024 für den so genannten Bundesanteil bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 119,281 Mio. € verausgabt.

Kombinierter Verkehr und Gleisanschlussförderung

Der Bund gewährt für Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ privaten Unternehmen nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von maximal 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben und auf Grundlage der „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen“ nicht rückzahlbare Zuschüsse von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Auf der Grundlage der einschlägigen Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Kombinierten Verkehrs wurden im Bereich Schiene bis Ende 2024 Fördermittel von insgesamt 794,3 Mio. € für 63 Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs im Bereich Schiene/Straße bewilligt.

(teilweise in mehreren Baustufen), davon in 2024 rund 97,5 Mio. €.

Mit Blick auf die Wasserstraße wurden entsprechend bis Ende 2023 Fördermittel von insgesamt 425,9 Mio. € für 48 Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs im Bereich Wasserstraße/Straße bewilligt/verausgabt (teilweise in mehreren Baustufen), davon in 2024 rund 6,2 Mio. €.

Bundesfernstraßen

Der Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen erfolgt entsprechend dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist als Anlage des 6. Fernstraßenausbaugesetzes (6. FS-trAbÄndG) am 31.12.2016 in Kraft getreten (siehe C.2.1).

Er beinhaltet folgende Bauziele:

- rund 900 km BAB-Neubau,
- rund 1 800 km BAB-Ausbau (inkl. Knoten),
- rund 2 500 km/518 Ortsumgehungen,
- rund 1 100 km übrige Bundesstraßen.

Für die Bundesfernstraßen ergaben sich im Jahr 2024 IST-Ausgaben in Höhe von rund 12,9 Mrd. €, davon rund 9,7 Mrd. € an Investitionen.

Im Zuge der Umsetzung des Bedarfsplans wurden im Jahr 2024 rund 15 km Bundesautobahnen neu gebaut, rund 49 km auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert und weitere rund 19 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut. Ende 2024 befanden sich rund 174 km Bundesautobahn-Neubaustrecken und rund 208 km Bundesautobahn-Erweiterungsstrecken sowie rund 251 km Bundesstraßen in Bau.

Die Bundesfernstraßen müssen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig erhalten werden. Hierfür werden zukünftig auch weiterhin erhebliche Investitionsmittel aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) rund 5 873,6 Mio. € (einschließlich Erhaltungsanteile der ÖPP-Projekte) ausgegeben, davon für

- | | |
|---------------------|-----------------|
| – Bundesautobahnen: | 4 278,9 Mio. €, |
| – Bundesstraßen: | 1 594,7 Mio. €. |

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 2,11 Mrd. € bei etwa 36 % bezogen auf die Gesamterhaltungsausgaben ohne ÖPP.

Für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr rund 117,2 Mio. € ausge-

geben. Es sind rund 90 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden.

Im Jahr 2024 wurden für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen rund 30,6 Mio. € investiert.

Für das Berichtsjahr 2024 wurde auf Bundesautobahnen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 50 200 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 7 670 Kfz/24 h und auf Bundesstraßen außerorts durchschnittlich ein DTV von rund 9 610 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von 750 Kfz/24 h festgestellt.

Die Jahresfahrleistung stieg auf den Bundesautobahnen im Berichtsjahr auf 243 Mrd. Kfz-km und auf den Bundesstraßen außerorts auf 107,6 Mrd. Kfz-km an.

Bundeswasserstraßen

Der Ausbau der Bundeswasserstraßen erfolgt auf der Grundlage des Ende 2016 beschlossenen Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen, dem der Bedarfsplan beigelegt ist.

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung ein Gesamtvolumen von 1,766 Mio. € im Jahr 2024.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Hochbau, Fahrzeuge, etc.) in die Bundeswasserstraßen betrugen einschließlich EU-Mittel 1 385 Mio. €. Davon wurden in die Erhaltung und Ersatz der verkehrlichen Infrastruktur 902 Mio. € und für Aus- und Neubaumaßnahmen 301 Mio. € investiert. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehörten die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben sowie die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

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

Summary

General

Section 7 of the Federal Railway Infrastructure Upgrading and the Federal Trunk Roads Upgrading Acts as well as section 6 of the Act on the Upgrading of Federal Waterways and Amending the Federal Waterways Act provide that the Federal Ministry of Transport is to report annually to the German Bundestag on the progress made in upgrading the federal transport infrastructure.

For 2006, the reports were, for the last time, published separately for the railways and the federal trunk roads as the 'Report on the Upgrading of the Railway Infrastructure' and the 'Road Construction Report'. Starting with the reporting year 2007, the reports for the rail, road and waterway modes have been consolidated into a single Transport Investment Report. At its 184th sitting on 30 June 2005, the German Bundestag adopted a resolution that these reporting activities were to be extensively widened (Bundestag printed paper 15/5780). This resolution has been implemented since the 2006 report.

In addition, the Federal Autobahn GmbH, in accordance with section 8 (2) of the Infrastructure Company Establishment Act (InfrGG), has prepared a transport investment report, which has been integrated into the report of the Federal Government (Chapter C.3).

Federal Railway Infrastructure

In the 2024 financial year, transport investment (construction and upgrading, structural maintenance and other investment) totalling € 16,137 million was made using Federal Government funds as well as EU funds to finance infrastructure under the Federal Railway Infrastructure Upgrading Act. Federal Government and EU funding provided for the upgrade and construction projects under the current requirement plan totalled € 2,368 million. Investment in 2024 focused on the upgrade/new construction of the Karlsruhe-Basel line, the upgrade of the Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden line, the upgrade/new construction of the Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Fulda line, the Berlin node, the upgrade/new construction of the Stuttgart-Ulm-Augsburg line, the upgrade of the Cologne-Düsseldorf-Dortmund/Münster line and the upgrade of the German/Dutch border-Emmerich-Oberhausen line.

The investment in construction and upgrading measures also covers – within the framework of statutory provisions – noise mitigation measures (noise prevention) as well as accompanying landscape management measures. For construction measures, investment in noise mitigation and landscape management usually amounts to € 0.5 to 1 million per km, although in some places these values can be considerably higher.

To fund the replacement of capital assets on the existing network, the Federal Government and the federal railway infrastructure companies concluded a third service level and funding agreement (SLFA III), effective from 1 January 2020. During its life (2020 to 2029), this agreement earmarks an infrastructure contribution by the Federal Government totalling an average of over € 5.2 billion per annum. In 2024, two amendments to the SLFA III were adopted. In the SLFA III, the railway infrastructure companies have undertaken, in return for the funding provided by the Federal Government, to comply with the agreed level of network quality, as well as to replace a certain volume of capital assets, provide resources of their own for investment in the existing network and make a specified contribution towards maintenance. Failure to meet these obligations will result in sanctions being imposed.

In return, the railway infrastructure companies will be granted a period of 10 years during which they have planning and investment certainty and can take their own decisions regarding investment activities and priorities as well as assume their own entrepreneurial responsibility for doing so.

Enhancing safety at level crossings on public roads (e.g. installing new or improving existing safety equipment) and, in particular, removing level crossings (e.g. by constructing bridges) is a priority transport policy objective that is strongly supported by the Federal Government, which is committing substantial federal funding on the basis of the Railway Crossings Act. Of the funding provided by the Federal Government in the financial year 2024 ('Federal Government share'), the federal states spent a total of € 119,281 million.

Funding of Combined Transport and private Sidings

For combined transport terminals, the Federal Government provides to private undertakings non-repayable grants totalling up to 80 % of the eligible expenditure based on the Guidelines on Funding Investments in Transloading Facilities for Combined Transport and non-repayable grants of up to 50 % of the eligible expenditure based on the Guidelines on Funding for the Construction, Upgrading and Re-activation of Private Sidings. On the basis of the corresponding Guidelines (Administrative Regulations) on Funding for Combined Transport, funding totalling € 794.3 million had been approved in the rail sector by the end of 2024 for 63 combined rail/road transport terminals (in some cases involving several construction stages), of which around € 97.5 million was approved in 2024.

With regard to waterways, funding totalling € 425.9 million had been approved/spent by the end of 2023 for 48 combined waterway/road transport terminals (in some cases involving several construction stages), of which around € 6.2 million was approved/spent in 2024.

Federal Trunk Roads

Federal trunk roads are upgraded and constructed in accordance with the current requirement plan for federal trunk roads. The requirement plan for federal trunk roads entered into force on 31 December 2016 as an annex to the 6th Federal Trunk Roads Upgrading (Amendment) Act (see C.2.1).

It includes the following construction goals:

- construction of approx. 900 km of new federal motorways,
- approx. 1,800 km of upgraded federal motorways (including junctions),
- approx. 2,500 km of/518 bypasses,
- approx. 1,100 km of other federal highways.

With regard to federal trunk roads, actual expenditure in 2024 totalled around € 12.9 billion, of which an amount of € 9.7 billion was investment.

In 2024, in the course of the implementation of the requirement plan, around 15 km of new federal motorways were built, around 49 km were widened to six or more lanes and another 19 km of federal highways were upgraded or built.

At the end of 2024, work to build around 174 km of new federal motorways, widen around 208 km of federal motorways and build around 251 km of new federal highways was ongoing.

The federal trunk roads have to be maintained sustainably with regard to structural fabric and usability. In the future, substantial investment funds from the road construction budget will still have to be provided for this purpose.

In the reporting year 2024, a total (i.e. route + civil engineering structures) of approx. € 5,873.6 million (including the structural maintenance shares of PPP projects) was spent on maintaining the federal trunk roads. Of this total, the following amounts were spent on

- federal motorways: € 4,278.9 million,
- federal highways: € 1,594.7 million,

In the period under review, structural maintenance expenditure on civil engineering structures for federal trunk roads accounted for around € 2.11 billion, i.e. approx. 36 % of total structural maintenance expenditure excluding PPP.

Approximately € 117.2 million were spent on the construction and structural maintenance of cycle tracks on federal highways in the reporting year. Approximately 90 km of cycle tracks along federal highways were completed.

In 2024, around € 30.6 million were spent for noise mitigation measures along federal trunk roads.

On federal motorways, average daily traffic (ADT) in the year 2024 was around 50,200 motor vehicles/24 h, with an HGV share of 7,670 motor vehicles/24 h; on federal highways outside built-up areas, ADT was around 9,610 motor vehicles/24 h, with an HGV share of 750 motor vehicles/24 h.

The annual mileage on the federal motorways rose to 243 billion motor vehicle km in the reporting year and to 107.6 billion motor vehicle km on federal highways outside built-up areas.

Federal Waterways

The basis for the upgrading of federal waterways is the Act on the Upgrading of Federal Waterways, which was adopted at the end of 2016; the requirement plan is annexed to this Act.

In 2024, expenditure on the federal waterways (investment, operation and maintenance) totalled € 1,766 million.

Expenditure on investment (infrastructure, engineering work, vehicles, etc.) in the federal waterways totalled € 1,385 million, including EU funds. Of this, € 902 million was invested in the structural maintenance and replacement of the transport infrastructure and € 301 million was invested in upgrading and construction work. Investment in the federal waterways focused, among other things, on the continuation of the upgrading and construction schemes already begun and on the structural maintenance of the existing waterways and their installations.

The funds were used, as planned, to continue the schemes to preserve the competitiveness of the German ports industry. These schemes include, in particular, upgrading the approaches to the seaports, implementing the plans to upgrade the Kiel Canal and improving hinterland connections. At the same time, the schemes to improve the quality of the waterway infrastructure were progressed in order to improve the economic performance of the inland waterway sector. These were primarily the schemes in the framework investment plan, with a high proportion of projects combining the replacement of capital assets and widening.

Synthèse

Généralités

Conformément au paragraphe 7 des lois régissant, respectivement, l'aménagement des infrastructures fédérales ferroviaires et routières et au paragraphe 6 de la Loi relative à l'aménagement des voies navigables fédérales et modifiant la Loi portant sur les voies navigables fédérales, le Ministère fédéral des Transports présente tous les ans au Bundestag allemand un rapport relatif à l'avancement de l'aménagement des infrastructures fédérales de transport.

Pour l'année 2006, les rapports sur le rail et les grandes routes fédérales ont été publiés une dernière fois séparément, sous les titres « Rapport sur l'élargissement et l'aménagement des voies ferrées » et « Rapport sur la construction routière ». Depuis l'année de référence 2007, les rapports sur les modes de transport ferroviaire, routier et fluvial sont compilés en un seul rapport relatif aux investissements de transport. De plus, la décision prise par le Bundestag allemand lors de sa 184^{ème} séance du 30 juin 2005, qui prévoit la présentation de rapports plus détaillés (document imprimé du Bundestag 15/5780), est mise en œuvre depuis le rapport de l'année 2006.

Par ailleurs, l'Autobahn GmbH fédérale a présenté au titre du paragraphe 8 alinéa 2 de la Loi portant création de sociétés de gestion d'infrastructures (InfrGG) un rapport relatif aux investissements de transport qui a été intégré dans le rapport de l'État fédéral (cf. chapitre C.3).

Voies ferrées fédérales

Au cours de l'exercice budgétaire 2024, les investissements de transport (construction nouvelle et aménagement, entretien et autres investissements), réalisés à partir des budgets fédéraux et des fonds européens, ont atteint un volume de 16,137 millions € consacré au financement de l'infrastructure conformément à la Loi sur l'élargissement et l'aménagement des voies ferrées fédérales. Les fonds fédéraux et européens mis à disposition pour les projets de construction nouvelle et d'aménagement sur la base du Plan des besoins en vigueur ont atteint 2 368 millions €. Les priorités de l'activité d'investissement au cours de l'exercice 2024 ont été la ligne aménagée / nouvelle Karlsruhe-Bâle, la ligne aménagée Karlsruhe-Stuttgart-Nuremberg-Leipzig/Dresde, la ligne aménagée / nouvelle Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Fulda, le nœud de Berlin, la ligne aménagée / nouvelle Stuttgart-Ulm-Augsburg, la ligne aménagée Cologne-

Düsseldorf-Dortmund/Münster et la ligne aménagée frontière D/NL-Emmerich-Oberhausen.

Les investissements couvrent aussi bien les mesures de protection acoustique au titre de la prévention des nuisances sonores que les mesures paysagères d'accompagnement – dans le cadre des dispositions légales – réalisées dans le contexte des projets de construction nouvelle et d'aménagement. Pour les projets de construction nouvelle, les investissements au titre de mesures de protection acoustique et d'entretien du paysage se situent en général entre 0,5 et 1 million €/km ; ces montants pouvant être plus élevés dans certains cas.

Pour financer les investissements de remplacement dans le réseau existant, l'État fédéral et les entreprises gestionnaires des infrastructures ferroviaires de l'État fédéral ont conclu un troisième accord de niveau de service et de financement (LuFV III) qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Cet accord prévoit pendant la durée du contrat (2020–2029) une contribution de l'État fédéral aux coûts de l'infrastructure s'élevant en moyenne à plus de 5,2 milliards € chaque année. Au cours de l'année 2024, deux avenants à cet accord ont été adoptés. Dans l'accord de niveau de service et de financement (LuFV III), les entreprises gestionnaires des infrastructures ferroviaires, en contrepartie aux moyens financiers mis à disposition par l'État fédéral, se sont engagées sous peine de sanction à maintenir le niveau de service convenu, à mettre en œuvre un certain volume d'investissements de remplacement et à apporter une contribution propre pour les investissements destinés au réseau existant ainsi qu'une contribution fixe pour l'entretien.

En contrepartie, les entreprises gestionnaires des infrastructures ferroviaires bénéficient d'une visibilité financière leur permettant de planifier leurs projets et de programmer leurs investissements sur une période de dix ans. De plus, elles peuvent décider en toute indépendance des activités d'investissement et des priorités dans le réseau existant.

L'augmentation de la sécurité des passages à niveau sur les voies publiques (p. ex. par la mise en place d'installations de sécurité ou l'amélioration des installations existantes), et notamment la suppression de passages à niveau (p. ex. par la construction de passages supérieurs), comptent parmi les objectifs primordiaux de la politique des transports bénéficiant d'un soutien résolu par l'État fédéral qui y consacre des crédits fédéraux considérables sur la base de la Loi sur les croisements entre voies ferrées et routières (EKrG). Dans l'exercice budgétaire 2024, les Länder ont dépensé le mon-

tant total d'environ 119,281 millions € des crédits mis à disposition au titre de « la part de l'État fédéral ».

Transport combiné et Promotion des Embranchements Privés

Afin de soutenir les installations de transport combiné (TC), l'État fédéral accorde au titre de la « Directive relative à la promotion des investissements dans des installations de transbordement pour le transport combiné » aux entreprises privées des aides non remboursables à raison de 80 % au maximum des dépenses d'investissement éligibles et au titre de la « Directive relative à la promotion de la construction nouvelle, de l'aménagement et de la réactivation d'embranchements privés » des aides non remboursables à raison de 50 % au maximum des dépenses éligibles.

Sur la base de la directive relative à la promotion du transport combiné (instruction administrative), des crédits d'aide d'un total de 794,3 millions € ont été accordés jusqu'à la fin de l'année 2024 au profit de 63 terminaux de transport combiné rail/route (en partie en plusieurs tranches), dont environ 97,5 millions € en 2024.

En ce qui concerne les voies navigables, des crédits d'aide d'un total de 425,9 millions € ont été accordés/dépensés jusqu'à la fin de l'année 2023 au profit de 48 terminaux de transport combiné voie navigable/route (en partie en plusieurs tranches), dont environ 6,2 millions € en 2024.

Grandes routes fédérales

La construction nouvelle et l'aménagement des grandes routes fédérales s'effectuent conformément au Plan des besoins en vigueur. Le Plan des besoins pour les grandes routes fédérales est entré en vigueur le 31 décembre 2016 comme annexe de la 6ème Loi portant modification de la Loi sur l'aménagement des grandes routes fédérales (6. FS-trAbÄndG) (cf. C.2.1).

Ce plan prévoit les projets suivants :

- la construction nouvelle d'environ 900 km d'autoroutes fédérales,
- l'aménagement d'environ 1 800 km d'autoroutes (y compris les nœuds),

– la réalisation d'environ 2 500 km/518 routes de contournements,

– environ 1 100 km de routes fédérales.

En 2024, les dépenses pour les grandes routes fédérales se sont élevées à un total d'environ 12,9 milliards €, dont environ 9,7 milliards € en investissements.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des besoins, environ 15 km d'autoroutes fédérales de construction nouvelle ont été réalisés en 2024, environ 49 km d'autoroutes ont été élargis à six voies ou plus et d'autres environ 19 km de routes fédérales ont été aménagés ou nouvellement construits. A la fin de l'année 2024, les projets en cours concernaient la construction nouvelle d'environ 174 km d'autoroutes fédérales, l'élargissement d'environ 208 km d'autoroutes fédérales et la construction nouvelle d'environ 251 km de routes fédérales.

Les grandes routes fédérales doivent faire l'objet d'un entretien assurant durablement autant leur structure que leur disponibilité. A cet effet, des moyens d'investissement considérables continueront à être mis à disposition dans le cadre du budget de la construction routière.

Au cours de l'année de référence 2024, un montant total d'environ 5 873,6 millions € (infrastructures linéaires et ouvrages d'art, y compris les moyens affectés à l'entretien des projets PPP) a été dépensé pour l'entretien des grandes routes fédérales, dont

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| – autoroutes fédérales : | 4 278,9 millions €, |
| – routes fédérales : | 1 594,7 millions €. |

Pendant la période de référence, la part des dépenses d'entretien destinées aux ouvrages d'art le long des grandes routes fédérales s'est élevée à environ 2,11 milliards €, ce qui correspond à environ 36 % du montant total des dépenses d'entretien (sans projets PPP).

Dans l'année de référence, environ 117,2 millions € ont été dépensés pour la construction et l'entretien de voies cyclables longeant des routes fédérales ; environ 90 km ont été mis en service.

En 2024, environ 30,6 millions € ont été investis pour réaliser des mesures d'assainissement acoustique le long des grandes routes fédérales.

Dans l'année de référence 2024, le trafic journalier moyen (TJM) s'élevait à environ 50 200 véhicules/24 heures avec une part de poids lourds (PL) de 7 670 véhicules/24 heures sur les autoroutes fédérales et à environ 9 610 véhicules/24 heures avec une part de PL de 750 véhicules/24 heures sur les routes fédérales interurbaines.

Dans l'année de référence, le parcours annuel a augmenté pour atteindre 243 milliards de véhicules-kilomètres sur le réseau des autoroutes fédérales et 107,6 milliards de véhicules-kilomètres sur le réseau des routes fédérales interurbaines.

Voies navigables fédérales

L'aménagement des voies navigables fédérales s'effectue sur la base de la Loi sur l'élargissement des voies navigables fédérales adoptée à la fin de l'année 2016, à laquelle le Plan des besoins est joint en annexe.

En 2024, les dépenses pour les voies navigables fédérales se sont élevées à 1,766 million € pour les domaines de l'investissement, de l'exploitation et de l'entretien.

L'ensemble des dépenses en investissements (infrastructure, ouvrages d'art, véhicules, etc.) pour les voies navigables fédérales s'est élevé à 1 385 millions €, y compris les fonds européens. 902 millions € de ce montant ont été consacrés à l'entretien et au remplacement de l'infrastructure de transport et 301 millions € à des mesures d'aménagement et de construction nouvelle. Les investissements dans les voies navigables fédérales ont porté entre autres sur la poursuite des projets d'aménagement et de construction nouvelle déjà en cours, ainsi que sur l'entretien des voies navigables existantes et de leurs installations annexes.

Les crédits ont été utilisés pour poursuivre, comme prévu, les mesures destinées à préserver la compétitivité des ports en Allemagne. Cela concerne notamment l'aménagement des voies d'accès aux ports maritimes, la mise en œuvre des plans pour l'aménagement du canal de Kiel ainsi que l'amélioration du raccordement à l'arrière-pays. En même temps, les mesures visant à améliorer la qualité de l'infrastructure des voies navigables ont été poursuivies afin de renforcer l'efficacité économique de la navigation intérieure. Il s'agissait là surtout des mesures prévues dans la programmation des investissements et dont une grande partie étaient des projets combinant renouvellement et élargissement.

A Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.1 Einführung

Mobilität ist eine zentrale Grundlage für individuelle Freiheit und gesellschaftlichen Wohlstand, für wirtschaftliches Wachstum und für Arbeitsplätze in allen Regionen. Damit dies langfristig gesichert werden kann ist es notwendig die Qualität der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße zu sichern und dort wo es nötig ist, durch Neu- und Ausbau Engpässe zu beseitigen. Zur Erreichung dieses Ziels hat die Bundesregierung in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, damit die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Zuge des Investitionshochlaufs auf einen Wert von über 16 Mrd. € angehoben werden.

Mit dem vorliegenden Bericht informiert die Bundesregierung gemäß der Ausbaugesetze für Schiene, Straße und Wasserstraße über den Ausbau der Verkehrswegenetze des Bundes. Bis zum Berichtsjahr 2006 wurden über den Ausbau der Schienenwege und der Bundesfernstraßen getrennte Berichte herausgegeben. Seit dem Berichtsjahr 2007 erfolgt eine verkehrsträgerübergreifende Veröffentlichung des Verkehrsinvestitionsberichts.

A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Die Verkehrsprognose 2030 war eine wichtige Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Ziel war es dabei, ein möglichst hohes Maß an Belastbarkeit der Prognosewerte zu erreichen. Im Rahmen der Verkehrsprognose wurde in komplexen Verfahren die Verkehrsverflechtung der verschiedenen Verkehrsträger kleinräumig prognostiziert, und dies für die unterschiedlichen Gütergruppen im Güterverkehr und für unterschiedliche Wegezwecke im Personenverkehr. Die Prognose beinhaltet auch eine Umlegung der prognostizierten Gesamtwerte auf das Verkehrswegenetz.

Zentrale Ergebnisse der 2015 abgeschlossenen Verkehrsprognose 2030:

- Die aktuellen Daten sagen zum Teil kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland voraus. Gegenüber 2010 (dem Basisjahr der Prognose) wird der Güterverkehr (Tonnenkilometer, über alle Verkehrsträger) um 38 % zu nehmen, der Personenverkehr (Personen-km, über alle Verkehrsträger) um 12 %.
- Beim Güterverkehr wachsen der Straßenverkehr mit 39 % und der Eisenbahnverkehr mit 43 % überproportional. Hier macht sich die weiterhin hohe Dynamik des

internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (+ 49 %) und Transitverkehre (+ 54 %) deutlich bemerkbar; auch der Binnenverkehr nimmt deutlich zu (+ 31 %). Für die Binnenschifffahrt wird ein Wachstum von 23 % prognostiziert.

- Der Zuwachs beim Motorisierten Individualverkehr liegt bei rund 10 %. Der Anstieg ist vor allem auf eine höhere „Automobilität“ der älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen. Zudem nehmen die Fahrtweiten weiter zu. Der Eisenbahnverkehr wächst um 19 %. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr inkl. der Fernbuslinien steigt um 6 %.

Die Prognose 2030 macht deutlich, dass die Infrastruktur vor einer Belastungsprobe steht. Deshalb muss weiterhin kräftig in den Ausbau und die Modernisierung des Gesamtnetzes investiert werden – in Schiene, Straße und Wasserstraße.

Die Verkehrsprognose ist im Internet des BMV abrufbar: <https://bmv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html>.

A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Zentrales Planungsinstrument hierfür ist der Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP. Der BVWP wird ca. alle zehn Jahre vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP ist zunächst eine Absichtserklärung der Regierung und hat keinen Gesetzescharakter.

Der aktuelle BVWP 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP 2030 gilt für den Planungshorizont von 2016 bis 2030 und stellt wichtige verkehrspolitische Weichen bzw. steckt den Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes in diesem Zeitraum ab: Er umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubaulprojekte auf den Verkehrsnetzen der Straße, Schiene und Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes.

Ziel des BVWP 2030 ist es, eine Gesamtstrategie für den Erhalt und Bau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes aufzustellen. Der BVWP 2030 wird flankiert durch den zu Beginn der 18. Legislaturperiode eingeleiteten und dann verstetigten Investitionshochlauf, der auch die angemessene Ergänzung der Haushaltsmittel durch Ausweitung der Nutzer-

finanzierung beinhaltet. So konnte das Ziel der substanziellen Erhöhung der bereitgestellten Mittel erreicht und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab 2021 auf jährlich über 16,9 Mrd. € gesteigert werden.

Der BVWP 2030 umfasst einen Rekord-Gesamtinvestitionsbedarf von 269,6 Mrd. € (Vergleich BVWP 2003: 173,2 Mrd. €).

Erste Priorität des BVWP 2030 ist die Stärkung des Prinzips Erhalt und Ersatz des Bestandsnetzes vor Aus- und Neubau: 141,6 Mrd. € der Investitionsmittel sind für Erhalt und Ersatz vorgesehen. Das sind 58,9 Mrd. € und damit 71 % mehr als beim BVWP 2003 (dort 82,7 Mrd. €). In der Gesamtschau kommt der BVWP 2030 auf einen Rekordanteil für Erhalt/Ersatz von 69 % (Vergleich BVWP 2003: 56 %).

Beim Aus- und Neubau liegt der Schwerpunkt verkehrsträgerübergreifend auf der Beseitigung von Engpässen in hoch belasteten Korridoren und Knoten, um großräumig wirksame positive Effekte zu erzielen bzw. die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes zu erreichen. Verkehrsträgerübergreifend sind 87 % der Investitionen in Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Vorhaben vorgesehen. Auf den Autobahnen sollen mit den entsprechenden Maßnahmen Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 2 000 Richtungskilometern und auf der Schiene von rund 800 km reduziert werden.

Von dem Gesamtmittelbedarf entfallen 132,8 Mrd. € (bzw. 49,3 % der Mittel) auf den Verkehrsträger Straße, 112,3 Mrd. € (bzw. 41,6 %) auf den Verkehrsträger Schiene und 24,5 Mrd. € (bzw. 9,1 %) auf den Verkehrsträger Wasserstraße. Mit dieser Verteilung des Investitionsbedarfs auf die Verkehrsträger, die im BVWP 2030 auf Basis der Analyse verschiedener Investitionsszenarien erfolgte, kommt auch das Ziel der Bundesregierung zum Ausdruck, mit den Infrastrukturinvestitionen die Grundlage für ein umweltverträgliches Verkehrssystem zu legen. Entsprechend wurden die beabsichtigten Investitionen – soweit wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar – zugunsten der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verteilt.

Aus Sicht des BMV ist eine frühe und kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit zentraler Bestandteil einer erfolgreichen Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Das BMV hat daher im Jahr 2012 das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ veröffentlicht und den neuen BVWP unter deutlicher Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Neben der prozessbegleitenden Information aller Interessierten über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse fand darüber hinaus für zentrale Meilensteine bei der Aufstellung des

BVWP 2030 eine Mitwirkung der Öffentlichkeit in Konsultationsverfahren statt.

Insbesondere führte das BMV auch vor diesem Hintergrund zum Entwurf des BVWP 2030 eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durch, die auch die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erfüllte. Im Rahmen dieses Beteiligungsverfahrens stellte das BMV den Entwurf des BVWP 2030 und den Umweltbericht zum BVWP 2030 für einen Zeitraum von insgesamt sechs Wochen zur Verfügung, indem betroffene Behörden und die interessierte Öffentlichkeit ihre schriftlichen Stellungnahmen zum BVWP-Entwurf an das BMV übermitteln konnten. Ergänzend wurde auch ein Projektinformationssystem (PRINS) bereitgestellt, das online unter www.bvwp-projekte.de öffentlich zur Verfügung gestellt ist.

Ziel des Beteiligungsverfahrens war es, sachbezogene Hinweise zum Gesamtplan des BVWP 2030 und insbesondere zu dessen Umweltauswirkungen zu erhalten. Nach Abschluss des Verfahrens hat das BMV den Entwurf des BVWP 2030 auf der Grundlage der insgesamt ca. 40 000 fristgerecht eingegangenen und ausgewerteten Stellungnahmen überarbeitet und diesen überarbeiteten BVWP 2030 dann dem Deutschen Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt. Der Umgang mit den Stellungnahmen wurde in einem Bericht des BMV zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030 zusammenfassend dokumentiert und veröffentlicht.

Der BVWP 2030 als Plan der Bundesregierung findet seine gesetzliche Umsetzung in den Ausbaugesetzen für die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Erst mit Verabschiedung der jeweiligen Änderungsgesetze und der zugehörigen Bedarfspläne wurde durch den Deutschen Bundestag als Gesetzgeber die Grundlage für die Finanzierung und Realisierung der Projekte im Bereich Aus- und Neubau gelegt. Im Parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren zu den Ausbauänderungsgesetzen erhöhte sich der Finanzbedarf der Aus- und Neubauprojekte im Vergleich zum BVWP 2030 um ca. 1,3 Mrd. € auf insgesamt etwa 129,3 Mrd. €. Die Ausbauänderungsgesetze wurden am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen und traten Ende Dezember 2016 in Kraft.

Unabhängig davon werden Details der einzelnen Bauvorhaben grundsätzlich für jedes Einzelprojekt in den entsprechenden planungsrechtlichen Verfahren festgelegt, insbesondere müssen die Projekte im Rahmen der Planfeststellungsverfahren jeweils Baurecht erlangen. Erst in diesen einzelprojektbezogenen Verfahren werden konkrete Festle-

gungen hinsichtlich des Trassenverlaufs bzw. der Linienführung etc. getroffen und somit unmittelbare Betroffenheit von Bürgerinnen und Bürgern ausgelöst.

Daher sind im Planfeststellungsverfahren auch erneut Beteiligungsmöglichkeiten für Betroffene sowie die Umweltverbände vorgesehen.

Besteht für ein Projekt Baurecht, kann es umgesetzt werden, wenn der Deutsche Bundestag die entsprechenden Mittel hierfür bereitstellt.

A.3.2 Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)

Auf Grundlage der Ausbaugesetze für die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen (§5 FS- trAbG, §5 WaStrAbG, §5 BSWAG) erstellt das BMV eine Fünfjahresplanung zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen. Vor dem Hintergrund des integrierten Ansatzes der Verkehrspolitik der Bundesregierung werden die Fünfjahresplanungen seit dem Betrachtungszeitraum 2006–2010 als verkehrsträgerübergreifender sogenannter Investitionsrahmenplan (IRP) vorgelegt.

Der IRP fasst somit die Fünfjahresplanungen der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einer einheitlichen Planungsgrundlage zusammen.

Der Investitionsrahmenplan ist – wie auch der Bundesverkehrswegeplan und die Bedarfspläne – kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für die verkehrsträgerspezifischen Investitionen innerhalb des Betrachtungszeitraumes ab. Die gemäß Finanzplanung des Bundes voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel bilden die Grundlage für die Aufstellung der Projektlisten.

Zusammenfassend führt der IRP verkehrsträgerübergreifend die Investitionsbedarfe für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur, den Ersatz und Erhaltung der Bestandsnetze und sonstige Investitionen auf. Hierunter fallen alle Maßnahmen im Bau und Vorhaben mit weit fortgeschrittenem Planungsstand, die bereits Baureife haben oder diese im Betrachtungszeitraum erreichen können.

Ende des Jahres 2016 sind die Bedarfsplangesetze für die Schienenwege des Bundes, die Bundesfern- und Wasserstraßen verabschiedet worden und in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage wurde ein neuer, verkehrsträgerübergreifender Investitionsrahmenplan aufgestellt.

Der aktuelle IRP wurde im Februar 2020 veröffentlicht und umfasst den Betrachtungszeitraum von 2019 bis 2023. Er kann auf der Website des BMV unter dem folgenden Link abgerufen werden: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html>.

Für die Schiene sieht der IRP 2019–2023 Investitionen in Höhe von 33,8 Mrd. €, für die Bundesfernstraßen 40 Mrd. € und für die Bundeswasserstraßen 4,3 Mrd. € vor. Insgesamt ergibt das einen Finanzbedarf von 78,1 Mrd. €. Für Aus- und Neubauvorhaben sind im IRP 2019–2023 Investitionsmittel in Höhe von 22,8 Mrd. € vorgesehen. Davon entfallen 8,6 Mrd. € auf die Bundesschienenwege, 13,6 Mrd. € auf die Bundesfernstraßen und 0,6 Mrd. € auf die Bundeswasserstraßen.

A.3.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)

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

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

Das aktuelle Volumen der VDE beträgt über 46 Mrd. €, von dem bis zum Ende 2023 insgesamt 40,2 Mrd. € realisiert worden sind. Der größte Teil der VDE ist fertiggestellt. Mit jährlich erscheinenden und online abrufbaren Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit informiert das BMV jährlich über den Fortschritt der Verkehrsvorhaben.

Tabelle 1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

VDE Nr.	Projektbezeichnung
Bundesschienenwege	
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund
2	ABS Hamburg–Büchen–Berlin
3	ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal
4	ABS/NBS Hannover–Berlin
5	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin
6	ABS Eichenberg–Halle
7	ABS Bebra–Erfurt
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
9	ABS Leipzig–Dresden
Bundesfernstraßen	
10	A 20, Lübeck–Stettin (A 11)
11	A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)
12	A 9, Nürnberg–Berlin

VDE Nr.	Projektbezeichnung
13	A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle
14	A 14, Halle–Magdeburg
15	A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz
16	A 71, Schweinfurt–Erfurt; A 73, Lichtenfels–Suhl
Bundeswasserstraßen	
17	Mittellandkanal, Elbe–Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree–Oder–Wasserstraße, Westhafenkanal

Bundesschienenwege

Diese Projekte mit einem Investitionsvolumen von ursprünglich rund 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. €) sind von zentraler Bedeutung für die Schaffung einer einheitlichen Infrastruktur in Deutschland.

Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 25,7 Mrd. €. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, wie z. B. durch die ursprünglich nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2 sowie VDE 9, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2024 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit der Schiene insgesamt rund 22,1 Mrd. € investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160–200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4 bis 7 sowie 8 (ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin) sind bereits in Betrieb genommen worden. Das VDE Nr. 9 ABS/NBS Leipzig–Dresden ist zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und wird in Baustufen weiter ausgebaut. Derzeit werden im Abschnitt Riesa–Dresden verschiedene Ausbaumaßnahmen durchgeführt bzw. geplant. Der Neubau der Verbindungsspanne Weißig–Böhla (7,5 km) und die Bauarbeiten zwischen Weinböhla und Radebeul West (im Rahmen des Konjunkturpakets I) sind bereits Ende 2010 fertig gestellt worden. Das VDE Nr. 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist zum großen Teil abgeschlossen, es befinden sich lediglich Restmaßnahmen in den Abschnitten Bad Kleinen–Ventschow und Schwaan–Rostock in der Planung. Der Abschnitt Rostock–Stralsund, der vom Land MV gewünscht wird, ist wegen Unwirtschaftlichkeit zurückge-

stellt. Die Bundesregierung hält insgesamt weiter an dem Ziel fest, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

Bundesfernstraßen

Unverändert verfolgtes Ziel ist, auch die wenigen noch verbleibenden Neu- bzw. Ausbauabschnitte baldmöglichst zu komplettieren.

Die sieben Bundesfernstraßenprojekte haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Davon waren Ende 2024 rund 1 965 km unter Verkehr und weitere rund 35 km in Bau. Damit sind bereits über 99 % des Projektvolumens der VDE-Straßenprojekte realisiert oder in der Umsetzungsphase.

In die sieben Bundesfernstraßenprojekte wurden bis Ende 2024 rund 17,4 Mrd. € investiert. Das entspricht rund 92 % der aktuellen Investitionskosten in Höhe von vsl. insgesamt rund 19,1 Mrd. €.

Im Einzelnen waren Ende 2024 die folgenden Bauziele erreicht:

Projekt 10 A 20, Lübeck–Stettin (A 11)

Die 323 km lange, vierstreifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2005 durchgängig unter Verkehr.

Projekt 11 A 2, Hannover–Berlin
A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das insgesamt rund 331 km lange VDE-Erweiterungsprojekt (von vier auf sechs Fahrstreifen, auf rund neun km Länge von sechs auf acht Fahrstreifen) ist seit Juli 2020 baulich abgeschlossen und durchgängig unter Verkehr.

Projekt 12 A 9, Nürnberg–Berlin

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

Die A 9 ist auf insgesamt rund 369 km in Bayern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg durchgehend, in Thüringen bis auf das Autobahnkreuz Hermsdorf durchgehend unter Verkehr.

Projekt 13 A 38, Göttingen–Halle
A 143, Westumfahrung Halle

Von der 209 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke sind rund 196 km unter Verkehr:

**A 38 durchgängig seit Ende 2009,
A 143; AD Halle–Süd (A 38) – AS Halle–Neustadt (seit 2004).**

Der letzte in Bau befindliche A-143-Abschnitt zur Vollen-
dung der Westumfahrung Halle verzögert sich infolge nicht
eingetretener Vorabannahmen der DEGES zu erforderli-
chen Sanierungsleistungen im Altbergbauggebiet bis voraus-
sichtlich 2029.

Projekt 14 A 14, Halle–Magdeburg

Der rund 102 km lange vierstreifige Neubau ist bundesweit
das erste, bereits im November 2000 – nach einer bemer-
kenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn
Jahren – vollständig für den Verkehr freigegebene VDE-
Straßenprojekt.

Projekt 15 A 44, Kassel–Eisenach
A 4, Eisenach–Görlitz

Das mit rund 458 km längste VDE-Straßenprojekt umfasst
den vierstreifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und

Herleshausen (Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Quer-
schnittserweiterung von der künftigen A-44-Verknüpfung
bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit sechsstrei-
figem Neubau der A 4, Umfahrung Hørselberge im Bereich
Eisenach), den Anbau von Seitenstreifen und die Ergänzung
der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dres-
den und Weißenberg, den vierstreifigen Neubau von Wei-
ßenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunder-
neuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 und A 44 waren Ende 2023 Abschnitte mit einer
Gesamtlänge von rund 412 km für den Verkehr freigegeben:

**A 4; durchgehend (AD Wommen–Bundesgrenze bei Gör-
litz) seit 2014,
A 44, AS Helsa–Ost – AS Sontra–West**

Weitere A-44-Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund
35 km waren in Bau.

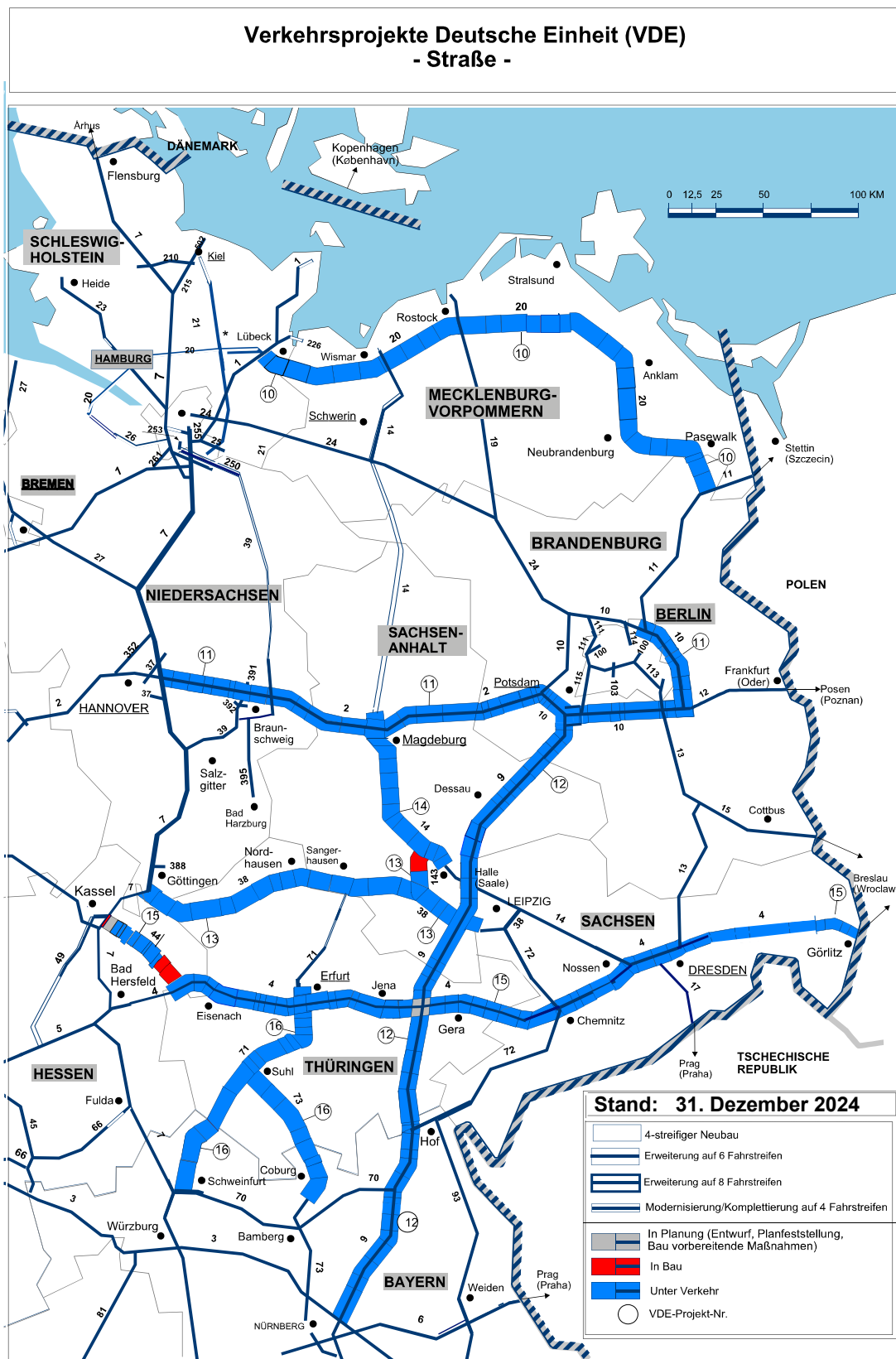
Projekt 16 A 71, Schweinfurt–Erfurt
A 73, Lichtenfels–Suhl

Die aus zwei Autobahnverbindungen zwischen Franken
und Thüringen bestehende und rund 222 km lange vier-
streifige Neubaustrecke ist seit September 2008 als drittes
Neubauprojekt durchgängig unter Verkehr.

Tabelle 2 Realisierungsstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Bundesfernstraßen

Nr.	Projektbezeichnung	Länge (km)	Realisierungsstand und vsl. Fertigstellung	Gesamt- kosten (Mio. €)	Ausgaben bis 2024 (Mio. €)	Ausgaben nach 2024 (Mio. €)
10	A 20, Lübeck–Stettin	323	durchgehend unter Verkehr seit 2005, bereits fertiggestellt	1 910	1 905	5
11	A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)	331	durchgehend unter Verkehr seit 07/2020, bereits fertiggestellt	2 410	2 405	5
12	A 9, Nürnberg–Berlin	372	369 km fertig, AK Hermsdorf zurzeit noch offen	2 775	2 730	45
13	A 38, Göttingen–Halle (A 9); A 143, Westumfahrung Halle	209	196 km unter Verkehr, restliche 13 km in Bau, A 38: fertiggestellt, A 143: Fertigstellungsziel 2029	2 305	1 845	460
14	A 14, Halle–Magdeburg	102	durchgehend unter Verkehr seit 2000, bereits fertiggestellt	655	655	0
15	A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz	458	A 4: 388 km durchgehend unter Verkehr, A 44: 36 km unter Verkehr, 24 km in Bau, rest- liche 11 km im Planfeststellungsverfahren	6 375	5 225	1.150
16	A 71, Erfurt–Schweinfurt; A 73, Suhl–Lichtenfels	222	durchgehend unter Verkehr seit 2008, bereits fertiggestellt	2 685	2 680	5

Abbildung 1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße



Bundeswasserstraßen

Für das VDE 17 Hannover–Magdeburg–Berlin (ohne Südtrasse) sind von den veranschlagten rund 2,2 Mrd. € bereits über 2,0 Mrd. € verausgabt. Zwei Drittel aller Ausgaben des VDE 17 sind aufgrund des schlechten Bauzustandes zeitlich indisponibler Ersatzbedarf, welcher aus wirtschaftlichen Gründen mit Erweiterungsinvestitionen kombiniert wird. Das VDE 17 hat einen Ausbauzustand erreicht, sodass 2,80 m abgeladene und 11,45 m breite und 185 m lange Schubverbände verkehren können.

Mit einem behutsamen und umweltverträglichen Wasserstraßenausbau sollen die Schifffahrtsverhältnisse so gestaltet werden, dass der Verkehr mit Großmotorgüterschiffen bis 2 000 t und Schubverbänden mit 2 Leichtern bis 3 500 t möglich wird. Damit wird eine Standortverbesserung der Binnenhäfen Berlin, Brandenburg, Wustermark und Magdeburg sowie weiterer an den Wasserstraßen liegender Zentren erreicht. Gleichzeitig werden die Bedingungen für den Containerverkehr in der Relation Hamburg–Magdeburg–Berlin deutlich verbessert. Damit können auch die stark belasteten West-Ost-Achsen von Straße und Schiene entlastet werden. Mit der Aufgabe des Osthafens durch Berlin wurde die Südtrasse Berlin aus den Ausbaurvorhaben des VDE 17 ausgegliedert.

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

Die DEGES ist eine Projektmanagement-Gesellschaft im Eigentum des Bundes und von zwölf Bundesländern. Die DEGES wurde ursprünglich 1991 für die Planung und die Baudurchführung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Straße (VDE Straße) in den fünf neuen Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gegründet. Seit 2007 sind sieben weitere Bundesländer der DEGES beigetreten. Hierzu zählen Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Berlin. Heute ist die DEGES nahezu bundesweit für ihre Gesellschafter bei der Realisierung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte tätig.

Seit dem 01.01.2021 werden die Aufgaben, die die Bundesautobahnen betreffen, nicht mehr durch die Länder, sondern vom Bund selbst wahrgenommen, der hierzu „Die Autobahn GmbH des Bundes“ gegründet hat. Seit dem 01.01.2021 ist damit die Auftraggeberschaft für die von der DEGES betreuten Autobahnprojekte sowie für die von der DEGES betreuten Bundesstraßenprojekte der Länder Berlin, der Freien Hansestadt Bremen sowie der Freien und Hansestadt Hamburg zur Autobahn GmbH des Bundes gewechselt. Durch diese Änderung ist der Bund, vertreten

durch die Autobahn GmbH des Bundes, heute mit Abstand größter Auftraggeber der DEGES.

Die Kernkompetenz der Gesellschaft liegt im Projektmanagement sowohl für komplexe, große Straßenbau- und Ingenieurbauvorhaben sowie für Projekte in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP).

Die DEGES erfüllt ihre Projektleitungs- und -steuerungsaufgaben als Dienstleister für die öffentlichen Auftraggeber in der privatrechtlichen Organisationsform der GmbH. Hoheitliche Aufgaben verbleiben bei den zuständigen Behörden des Bundes und der Länder bzw. der Autobahn GmbH des Bundes. Die DEGES erzielt mit Hilfe eines an den Bedürfnissen ihrer Auftraggeber orientierten Projektmanagementsystems termin-, kosten- und qualitätsgerechte Ergebnisse.

Die DEGES plant und realisiert nicht nur Straßenbau- und Ingenieurbauvorhaben, sie ist auch Vordenker im Bereich des digitalen Planens und Bauens und setzt Projekte in diesem Bereich erfolgreich um. Damit engagiert sich die DEGES für das Bauen der Zukunft. Im Rahmen des vom Bundeskabinett aus den Handlungsempfehlungen der Reformkommission Großprojekte abgeleiteten „Aktionsplan Großprojekte“ hat die DEGES Pilotprojekte zu den Themen „Partnerschaftliche Projektabwicklung“, „Risikomanagement“ und „Building Information Modeling (BIM)“ übernommen.

Derzeit begleitet die DEGES insbesondere große Baumaßnahmen auf der A 7 und der A 26 im Stadtgebiet von Hamburg, der A 14, Magdeburg–Schwerin in den Ländern Sachsen-Anhalt und Brandenburg, der A 40, Dortmund Ost–Dortmund/Unna und der A 44, Ratingen–Velbert in Nordrhein-Westfalen sowie der A 281 in Bremen. Darüber hinaus betreut die DEGES wesentliche Teile des Neubaus des VDE-Projektes A 44, Kassel–Eisenach in Hessen sowie des VDE-Projektes A 143 in Sachsen-Anhalt. Im Berichtsjahr 2024 erfolgte für die vierstreifigen Neubauabschnitte AS Waldkappel bis AS Sontra-West an der A 44 in Hessen die Verkehrsfreigabe. Die DEGES ist zudem mit dem Projekt B 207, Neubau der Fehmarnsundquerung in Schleswig-Holstein beauftragt worden, welches sich derzeit in Planung befindet.

Auch Erhaltungsmaßnahmen im bestehenden Autobahnnetz und Brückenertüchtigungen werden von der DEGES betreut. Hierzu zählen aktuell u. a. die Rheinbrücke bei Duisburg-Neuenkamp (A 40), der Ersatzneubau der Rader Hochbrücke in Schleswig-Holstein über den Nord-Ostsee-Kanal im Zuge der A 7 sowie die Weserstrombrücke in Bremen (A 1), die sich derzeit in Bau befinden. Weitere wichtige

Maßnahmen stellen die Rudolf-Wissell-Brücke, die Westendbrücke (beide A 100) sowie der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (A 100/A 115) in Berlin dar, die sich derzeit in Planung befinden.

Im Berichtsjahr 2024 wurde die DEGES vom Bund mit der Durchführung von Leistungen im Rahmen von BIM Deutschland zur fachlichen Beratung des Auftraggebers und der Vorhabenträger (u. a. Individualberatung zur Anwendung der BIM-Methode, Entwickeln von Schulungskonzepten, Begleitung von rd. 100 Pilotprojekten des Masterplanes BIM-Bundesfernstraßen), vom Land Nordrhein-Westfalen mit der Planung und Baudurchführung für Ersatzneubauten B 1, Josef-Kardinal-Frings-Brücke und B 288, Rheinbrücke Krefeld Uerdingen sowie vom Land Baden-Württemberg mit der Planung und Baudurchführung der B 27, AS Neckarsulm bis B 27/L 1095, B 31, Friedrichshafen/Waggershausen bis Friedrichshafen (B 30 alt), B 31, Überlingen/Ost bis Oberuhldingen und B 31, Oberuhldingen bis Meersburg/West neu beauftragt.

Die DEGES steuert mit rund 530 Mitarbeitenden rund 1 000 externe Planer, Grunderwerber und sonstige Dienstleister. Alle zum Projektmanagement nötigen Spezialisten des Ingenieurwesens, des kaufmännischen und des juristischen Bereichs vereinen sich bei der DEGES unter einem Dach in der Zentrale in Berlin und den weiteren Standorten in Bremen, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Stuttgart und Bautzen. Neben der konventionellen Projektrealisierung betreut die DEGES auch ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich von der Planung über das Vergabeverfahren und die Bauphase bis hin zur Vertragskontrolle in der Betriebsphase. Als bundesweit beachtete Projekte wurden der Neubau der Umfahrung von Eisenach im Zuge der A 4 und die sechsstreifige Erweiterung der A 9 im Abschnitt von Triptis-Schleiz in Thüringen, die Erweiterung der A 7 von Hamburg-AD Bordesholm in Schleswig-Holstein sowie die Erweiterung/Erneuerung der A 10/A 24, AS Neuruppin-AD Pankow in Brandenburg als ÖPP realisiert. Das ÖPP-Projekt A 49 AD Ohmtal (A 5)–AS Fritzlar in Hessen mit dem von der DEGES betreuten Neubau zwischen AS Schwalmstadt und dem Ohmtal-Dreieck befand sich im Berichtsjahr 2024 in Bau.

Besonderen Wert legt das Unternehmen auf die plangerechte Realisierung der Projekte durch die Digitalisierung der Prozesse sowie ein verbessertes Risikomanagement, Kostencontrolling und proaktive Bürgerbeteiligung. Auch bei der neuen Planungsmethodik BIM ist die DEGES Vorreiter mit mehreren Dutzend Pilotprojekten in verschiedenen Planungsphasen.

A.3.5 Finanzierungsprogramme der EU Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (CEF-Mittel)

Der Bereich der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wird im Wesentlichen über zwei EU-Verordnungen geregelt: In der Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Verordnung (EU) 2024/1679) (TEN-V-Verordnung) wird festgelegt, welche Verkehrsinfrastrukturen zum TEN-V gehören, welchen Ausbauparametern diese Verkehrsinfrastrukturen genügen müssen und innerhalb welcher Fristen der Netzausbau erfolgt. Die Zuständigkeit für Planung, Ausbau und Finanzierung der zum TEN-V gehörenden Verkehrsinfrastrukturen liegt dabei allein bei den Mitgliedsstaaten. Die EU hat die Möglichkeit, die Mitgliedstaaten hierbei über Gemeinschaftszuschüsse zu unterstützen. Die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für die transeuropäischen Netze regelt die Finanzierungsvorschrift zur Schaffung der Fazilität Connecting Europe/CEF (Verordnung (EU) 2021/1153).

Die wichtigsten bestehenden Regelungen in Kürze:

TEN-V Netz

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) umfasst Straßen, Schienenwege und Binnenwasserstraßen sowie zugehörige Knotenelemente, nämlich städtische Knoten, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und multimodale Güterterminals. Für die Aufnahme in das Netz gelten für Häfen und Flughäfen bestimmte Schwellenwerte. Nach seiner Fertigstellung im Jahr 2050 soll das TEN-V fast 120 000 km Eisenbahnstrecken, davon über 26 000 km für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, sowie 108 000 km Straßen und 15 000 km Wasserstraßen umfassen. Von diesem „Gesamtnetz“ soll ein Teil aufgrund seiner Bedeutung bereits bis Ende 2030 realisiert werden (sog. „Kernnetz“). Die Binnenwasserstraßen des TEN-V gehören komplett zum Kernnetz. Im Jahr 2024 wurde ein sog. „erweitertes Kernnetz“ aus bestimmten Straßen und Schienenwegen definiert, welches bis Ende 2040 realisiert werden und das Kernnetz ergänzen soll. Desweiteren sind über 300 Seehäfen, mehr als 260 Binnenhäfen, ca. 300 Flughäfen, rund 250 multimodale Güterterminals und mehr als 400 städtische Knoten dem Kernnetz bzw. Gesamtnetz zugeordnet, um das TEN-multimodal zu vernetzen. In den Anhängen der Verordnung befinden sich Karten, die das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das (übrige) Gesamtnetz in Bezug auf den Verlauf der Straßen, Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsstrecken sowie der Binnenwasserstraßen abbilden. Ein weiterer Anhang enthält eine Auflistung der Netzknoten inklusive ihrer Einzelelemente (städtische Knoten, Flug-, See- und Binnenhäfen).

Europäische Verkehrskorridore

Aus Elementen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes wurden im Jahr 2024 neun Europäischen Verkehrskorridore definiert, mit denen die bisherigen Kernnetzkorridore des TEN-V weiterentwickelt und mit den Schienengüterverkehrskorridoren der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 verschmolzen wurden. Die Europäischen Verkehrskorridore verknüpfen Verkehrsträger und Knotenelemente auf den wichtigsten europäischen Verkehrsachsen. Im Anhang der Verordnung sind die Korridorverläufe abgebildet. Europäische Koordinatoren begleiten die Entwicklung der Korridore und entwickeln dazu gemeinsam mit den EU-Mitgliedsstaaten entsprechende Arbeitspläne. Von den neun Europäischen Verkehrskorridoren verlaufen fünf durch Deutschland.

CEF-Förderschwerpunkte

Die Mittelausstattung der CEF-Verordnung wird im „Mehrjährigen Finanzrahmen“ (MFR) der EU festgelegt. Im aktuellen MFR (2021 bis 2027) stehen als Budget 25,8 Mrd. € zur Verfügung, von denen 11,3 Mrd. € ausschließlich für Projekte in Empfängerländern des Kohäsionsfonds (zu denen Deutschland nicht gehört) eingesetzt werden können. Der restliche Betrag von 12,9 Mrd. € steht allen Mitgliedsstaaten zur Verfügung, und zwar für die Komplettierung des TEN-V (6,1 Mrd. €) sowie seine Modernisierung (5,1 Mrd. €). Hinzu kommen noch knapp 1,7 Mrd. € für duale militärisch-zivile Zwecke. Die CEF-Höchstfördersätze bewegen sich zwischen 30 % (für Bauarbeiten) bzw. 50 % (für Planungen zur Genehmigung und Ausführung) und 85 % der förderfähigen Kosten für Projekte in Empfängerländern des Kohäsionsfonds. Anträge können nur nach erfolgtem Förderauftrag durch die Kommission gestellt werden.

Für den Ausbau des TEN-V sieht die CEF die Förderthemen Eisenbahninfrastruktur, Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen, Seehäfen sowie Straßen, Schienen-Straßen-Terminals und multimodale Logistikplattformen vor. Das Budget wird jedoch nicht nach diesen Förderthemen strukturiert, sondern nach einer Zuordnung der Projekte zum Kernnetz einerseits (85 %) bzw. zum übrigen Gesamtnetz des TEN-V andererseits (15 %).

Die Europäische Kommission strebt für den Zeitraum ab 2028 eine grundlegende Reform des MFR an und hat ihren Legislativvorschlag für Sommer 2025 angekündigt.

A.3.6 Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur

Ziel der Bundesregierung ist es, dass Deutschland bis 2030 zum Leitmarkt für Elektromobilität mit 15 Mio. Elektro-

Pkw und einer Million öffentlich zugänglichen Ladepunkten wird. Voraussetzung für den erfolgreichen Umstieg auf die Elektromobilität ist ein vorauslaufender Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Die größte Maßnahme des BMV im Bereich der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist das Deutschlandnetz, mit dem ein flächendeckendes Netz für das ultraschnelle Laden von Elektro-Pkw durch die Errichtung von über 1 000 Schnellladestandorten entsteht. Das Deutschlandnetz wird durch zwei Ausschreibungen auf Grundlage des Schnellladegesetzes (SchnellLG) realisiert: Die Ausschreibung des BMV für die Errichtung und den Betrieb von Schnellladestationen im ländlichen, suburbanen und urbanen Raum mit bis zu 900 Standorten (Regionallose) wurde am 26.09.2023 erfolgreich abgeschlossen und die Zuschläge an zehn Unternehmen erteilt. Der erste Standort wurde am 21.12. 2023 in Düren eröffnet. Die Eröffnung weiterer Standorte ist für Herbst 2024 geplant. Die Autobahn GmbH hat ihr Vergabeverfahren für die Errichtung und den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur an 200 Standorten an unbewirtschafteten Rastanlagen mit der Zuschlagserteilung am 09.02.2024 abgeschlossen. Insgesamt investiert das BMV rund 2,3 Mrd. € in die Errichtung und den Betrieb der Standorte (Regionallose und Autobahn-Standorte). Das Vertragsmanagement (u. a. Abnahme, Überwachung und Abrechnung) erfolgt im Auftrag des BMV durch die Toll Collect GmbH. Zur ganzheitlichen Kommunikation des Deutschlandnetzes ist im Juli 2024 eine Kampagne gestartet. Auf einer neuen Website sind aktuelle Informationen rund um das Deutschlandnetz abrufbar: <https://www.deutschlandnetz.de/>. Das Deutschlandnetz ist ein wichtiger Meilenstein, um der Elektromobilität in Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen.

A.3.7 Verkehrsinvestitionen 2024

Im Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode wurde vereinbart, den Investitionshochlauf auf einem Rekordniveau für die Verkehrsinvestitionen fortzuführen.

Im Bundeshaushalt 2024 waren für Investitionen in die Schienenwege des Bundes, die Bundesfern- und Wasserstraßen (Aus- und Neubau, Erhaltung und sonstige Investitionen) sowie für weitere Bereiche (Anlagen des kombinierten Verkehrs, zur Förderung von Gleisanschlüssen und für öffentliche, nicht bundeseigene Eisenbahnen) insgesamt 18,974 Mrd. € eingeplant.

Folgende Mittelverwendung war vorgesehen:

– Bundesschienenwege:	rund 9,116 Mrd. €,
– Bundesfernstraßen:	rund 8,465 Mrd. €,
– Bundeswasserstraßen:	rund 1,393 Mrd. €.

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21.11.2023 wurde die Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse zum 01.07.2024 ausgeweitet. Im Jahr 2024 betrugen die Einnahmen aus der Lkw-Maut rund 12,96 Mrd. €.

Die Bundesmittel wurden mit EU-Mitteln (CEF-Mittel und Europäischer Solidaritätsfonds (EUSF)) verstärkt. Darüber hinaus sind zur Beseitigung der durch das Mai/Juni-Hochwasser 2013 eingetretenen Schäden an der Verkehrsinfrastruktur des Bundes Mittel aus dem im Epl. 60 veranschlagten Fonds „Aufbauhilfe“ (AHF) sowie aus dem EUSF in Anspruch genommen worden.

Die Schwerpunkte für die Investitionsausgaben waren wie im Vorjahr:

- die Erhaltung und Modernisierung der Bestandsnetze,
- die Weiterführung und Fertigstellung laufender Vorhaben,
- die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
- die Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union,
- der Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten sowie die verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen,
- Herstellung der Barrierefreiheit und
- die Förderung der Anwendung moderner Technologien.

Tabelle 3 Verkehrsinvestitionen (Ist-Ausgaben) im Jahr 2024

(in Mio. €, einschließlich der Mittel aus AHF sowie der EU-Mittel [CEF und EUSF])

Bereich	Neu- und Ausbau	Erhaltung	Sonstige Investitionen	Summe
Bundesschienenwege	2 050 ¹	7 473,2 ²	6 613,8 ³	16 137
Bundesfernstraßen	2 717 ⁴	5 874 ⁵	1 098 ⁶	9 689
Bundeswasserstraßen	301 ⁷	902 ⁸	181 ⁹	1 384
Gesamtsumme	5 068	14 249,2	7 892,8	27 210

1 Bundesmittel für Investitionen Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege (ohne Eigenmittel der DB AG).

2 Bundesmittel gemäß LuFV.

3 Investitionen, die nicht unmittelbar der Erhaltung sowie dem Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z. B. ERTMS, Bahnprogramm, GVFG, Lärmsanierung, Maßnahmen nach dem EKrG).

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

5 Einschließlich Mittel aus dem Aufbauhilfefonds (AHF) zur Beseitigung der durch das Hochwasser 2021 entstandenen Schäden.

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

7 25 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen als reiner Neubauanteil von kombinierten Maßnahmen. Die Trennung in Ersatz- und Ausbauinvestitionen ist nur bedingt darstellbar, da bei den Bundeswasserstraßen überwiegend kombinierte Maßnahmen (Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen) durchgeführt werden.

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

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

B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 01.01.1994)

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

Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 01.01.1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 01.01.1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, EIU) übertragen. Nach Maßgabe des Koalitionsvertrags der 20. Legislaturperiode wurde die DB Station & Service AG auf die DB Netz AG mit Wirkung zum 27.12.2023 verschmolzen bei gleichzeitiger Umfirmierung zur DB InfraGO AG. Mit Wirkung vom 01.07.2001 ist die DB Energie GmbH als ein weiteres EIU hinzugetreten. Damit obliegen diesen EIU alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren für die Planung, Vergabe, Baudurchführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

B.2.1 Allgemeines

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

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) werden nach § 9 BSWAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz werden derzeit ausschließlich mit Baukostenzuschüssen (BKZ) finanziert. Die EIU leisten einen Beitrag durch die Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten sowie der Übernahme von Eigenmittelan-teilen. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage

anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

B.2.2 Neu- und Ausbaustrecken

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

Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich auf 2050 Mio. €.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2024 waren die NBS/ABS Stuttgart–Ulm, Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Rhein-Ruhr-Express (RRX), Sachsenmagistrale und ABS Emmerich–Oberhausen.

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

B.2.3 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSWAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu modernisieren. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar. Im Zehnjahreszeitraum 2020–2029 stehen mindestens rund 86 Mrd. € für das Bestandsnetz zur Verfügung.

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die EIU des Bundes mit Wirkung zum 01.01.2020 eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abgeschlossen. In dieser ist während der Vertragslaufzeit (2020–2029) ein Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von durchschnittlich jährlich 5,2 Mrd. € vorgesehen.

Die LuFV III beinhaltet darüber hinaus zusätzliche Dividendenzahlungen der DB AG in Höhe von insgesamt 6,75 Mrd. € für den Zeitraum von 2020–2029. Alle von den EIU nach Steuern erzielten Gewinne werden an den Bund ausgeschüttet und für Investitionen in die Schienenwege vom Bund wieder bereitgestellt. Einschließlich der von der DB AG aufzubringenden Eigenmittel stehen damit durchschnittlich jährlich rund 6 Mrd. € für Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung.

Im Jahr 2024 wurden zwei Nachträge zur LuFV III verabschiedet. Im ersten Nachtrag wurde der Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Jahr 2024 um 93,5 Mio. € erhöht. Darüber hinaus wurden für die Jahre 2023 und 2024 zusätzliche Investitionen der Deutschen Bahn in Höhe von insgesamt 4,375 Mrd. € vorgesehen, die sich aus einer Eigenkapitalerhöhung in gleicher Höhe ergeben.

Im zweiten Nachtrag zur LuFV III wurden die zusätzlichen Finanzierungsoptionen der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes genutzt und der Infrastrukturbeitrag des Bundes für die Jahre 2023 und 2024 an Preissteigerungen angepasst. Dabei wurden zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt rund 2,74 Mrd. € vorgesehen, die insbesondere für einen Instandhaltungsbeitrag des Bundes in Höhe von rund 2,75 Mrd. € genutzt wurden. Mit dem „Zuschuss Bahnhöfe“ wurden neu Ersatzinvestitionen, einmalig anfallender Aufwand und Instandhaltung an Empfangsgebäuden mit 200 Mio. € gefördert. Daneben wurde der Infrastrukturbeitrag des Bundes um knapp 220 Mio. € abgesenkt.

Mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität wurden die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes für das Bestandsnetz nochmals erheblich gesteigert. Für das Jahr 2026 sind hier rund 16,3 Mrd. € vorgesehen, in den Folgejahren je rund 15,5 Mrd. €. Für die Jahre 2025 und 2026 sollen diese Mittel zunächst mit einem dritten Nachtrag zur LuFV III ausgebracht werden. Ab dem Jahr 2027 soll diese durch eine neue Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) vorzeitig abgelöst werden. Hierbei soll u. a. auf Basis der bereits in Kraft getretenen Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auch eine neue Finanzierungsarchitektur mit einem wirkungsorientierten Controlling-Zyklus nach Schweizer Vorbild realisiert sowie Instandhaltung und Aufwand ebenso wie die Generalsanierung der Hochleistungskorridore künftig durch den Bund (mit-) finanziert werden.

Die EIU haben sich in der LuFV III als Gegenleistung für die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens, eines Eigenbetrages für Bestandsnetzinvestitionen und eines festgelegten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet.

Im von den EIU jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) haben diese nachzuweisen, dass die Jahresziele für die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen und die Verpflichtungen zum Nachweis des Mindestersatzinvestitionsvolumens und zum Mindestinstandhaltungsvolumen sowie zum Eigenbeitrag erfüllt wurden.

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

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

Die Digitalisierung der Infrastruktur zahlt sich zusätzlich auf die Modernisierung des Bestandsnetzes aus. Der Bund hat durch den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen im Jahr 2024 die insgesamt für die Digitalisierung zur Verfügung stehenden Mittel auf rund 8 Mrd. € angehoben.

B.2.4 Nahverkehr

Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stellt der Bund in den Jahren 2020–2029 einen Betrag von 2,8 Mrd. € bereit.

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

B.2.5 Finanzierung aus dem Klimaschutzprogramm (KSP)

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 stellt die Bundesregierung für die Modernisierung und den zielgerichteten Ausbau der Schieneninfrastruktur zusätzliche Mittel in Höhe von 11 Mrd. € bis 2030 zur Verfügung. Im Rahmen der gemeinsamen Absichtserklärung wurde vereinbart, dass die DB AG bzw. die EIU dem Bund schriftlich am Ende eines jeden Halbjahres über den Sachstand der Planung und der Umsetzung der Maßnahmen des Programms („Klimaschutzpaket“ bzw. „KSP“ bezeichnet) berichtet. Das Klimaschutzpaket ist in Kategorien, Programme und teilweise Teilprogramme gegliedert. In der Kategorie „Robustes Netz“ werden u.a. die Programme „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ und „Streckenelektrifizierung Schienengüterverkehr“ umgesetzt.

Kleine und Mittlere Maßnahmen

Kleine und Mittlere Maßnahmen tragen zur Realisierung der Etappen des Zielfahrplans des Deutschlandtakts und zur Reduzierung überlasteter Schienenwege bei. Diese Vorhaben sollen bereits mittelfristig eine positive Wirkung entfalten.

Folgenden Teilprogramme sind im Programm „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ enthalten:

a) Etappierung Deutschlandtakt (Halbstundentakt)

Für die Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts müssen zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen an der Infrastruktur vorgenommen werden, sodass die Einführung des Deutschlandtaktes in Etappen erfolgt. Ein großer Angebotssprung in Richtung des Zielfahrplans ist voraussichtlich ab dem Fahrplan 2026 möglich. Zahlreiche Metropolen Deutschlands können mit einem Halbstundentakt im Fernverkehr verbunden werden. Zur Realisierung u. a. dieser Etappe des Deutschlandtakts („Halbstundentakt“) sind kleinere Infrastrukturmaßnahmen notwendig, die Gegenstand dieses Teilprogramms sind. Für die Etappierung Deutschlandtakt sind alle Maßnahmen in Bearbeitung. Die Zeitspanne der Inbetriebnahmen (IBN) für die Projekte erstreckt sich von 2024–2028, wobei der überwiegende Anteil bis Ende 2025 in Betrieb genommen sein soll. In 11/2024 erfolgte die erste Inbetriebnahme im Portfolio KSP-HST mit der Maßnahme „Hagenow Land – Herstellung einer Zweigleisigkeit“.

b) Überlastete Schienenwege (ÜLS)

Die Maßnahmen des Teilprogramms „Überlastete Schienenwege“ enthalten infrastrukturelle Kleinmaßnahmen, die der Entlastung der Engpassituation bei überlasteten Schienenwegen im Sinne von § 55 Eisenbahnregulierungsgesetz dienen. Sie erhöhen die Restleistungsfähigkeit insbesondere im Zusammenhang mit Bauaktivitäten und bei Störungen der Anlagen mit dem Ziel, Verspätungen zu reduzieren und Zugausfälle zu vermeiden, um so die Betriebsqualität zu steigern. Beispiele sind die Einrichtung von Gleiswechselbetrieben, zusätzliche Weichenverbindungen und Überleitstellen, verbesserte Blockteilungen, Einbau schneller zu befahrender Weichen sowie die Verlängerung und der Bau von zusätzlichen Bahnsteigen und Überholgleisen.

Das Portfolio des Teilprogramms Überlastete Schienenwege umfasst aktuell 81 Maßnahmen. Der Großteil der Maßnahmen befindet sich noch in den frühen Leistungsphasen der Grundlagenermittlung und Vorplanung, einige wenige in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Im April 2024 ging in Fliesen nach ca. 2,5 Jahren Planungs-

und Realisierungsdauer mit der zusätzlichen Weichenverbindung zwischen den Gleisen 3 und 6 die erste Maßnahme des Teilprogramms in Betrieb. Anfang Juni folgten mit der Überleitstelle Gambach sowie der zusätzlichen Blockteilung im Gegengleis zwischen Retzbach-Zellingen und Karlstadt zwei weitere Maßnahmen des Teilprogramms mit ihren Inbetriebnahmen. Im weiteren Jahresverlauf wurden dann weitere sechs Maßnahmen in Betrieb genommen. Dabei handelt es sich u. a. um Überleitstellen im Rahmen der Generalsanierung des überlasteten Schienenwegs zwischen Frankfurt und Mannheim (Riedbahn).

Streckenelektrifizierung Schienengüterverkehr (SGV) Im Programm Streckenelektrifizierung SGV sind Maßnahmen für die Elektrifizierung im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn (EGB)“ berücksichtigt. Durch dieses Programm sollen Elektrifizierungslücken geschlossen sowie bisher nicht elektrifizierte Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr für den Fall von Störungen elektrifiziert werden. Zusätzlich soll die Elektrifizierung von bundeseigenen Abschnitten des Schienenweges zum Infrastrukturanchluss an Unternehmen bzw. Industriegebiete gefördert werden. Für folgende Maßnahmen wurden im Rahmen der EGB Planungskostenfinanzierungsvereinbarungen („Plako-FinVe“) zwischen dem BMV (Bundesministerium für Verkehr) und der Deutschen Bahn abgeschlossen:

- Oebisfelde–Glindenberg
- Wilhelmshaven Ölweiche–Wilhelmshaven Nord
- Gerstungen–Heimboldshausen
- Borstel–Abzw. Hassel (-Niedergörne)

B.2.6 Finanzierung aus dem Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG)

Die Vereinbarung zur Planung der Maßnahmen wurde zum Jahresende 2021 geschlossen (sog. Sammelvereinbarung (SV) Planung). Diese strukturpolitische Finanzierung dient insbesondere der Bewältigung des Strukturwandels und der Sicherung der Beschäftigung im Zuge des Ausstiegs aus dem Braunkohleabbau und der Verstromung von Braunkohle. Maßnahmeninhalte sind u. a. Ausbauprojekte der Schieneninfrastruktur in den Kohleregionen der Bundesländer Brandenburg (Lausitzer Revier), Sachsen (Lausitzer Revier/Mitteldeutsches Revier), Sachsen-Anhalt (Mitteldeutsches Revier) und NRW (Rheinisches Revier) und sind in den gesetzlichen Grundlagen verankert.

Im Berichtsjahr wurden drei Finanzierungsvereinbarungen zur Realisierung der folgenden Maßnahmen geschlossen:

- Lfd. Nr. 19 InvKG: Bahnhof Görlitz „1. Baustufe“
- Lfd. Nr. 28 InvKG: Bahnhof Bitterfeld

– Lfd. Nr. 26 InvKG: Strecke Merseburg-Querfurt “1. Bauabschnitt“

Weitere Details zum Bestandsnetz siehe Infrastrukturstands- und -Entwicklungsbericht (IZB) 2024 der DB AG. Dieser ist auf der Website des Eisenbahn-Bundesamtes verfügbar.

B.2.7 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

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

Die DB AG hat nach Anhörung der Behindertenverbände bereits das vierte Programm erarbeitet, welches im Mai 2021 veröffentlicht wurde. Einzelheiten sind im Internet unter https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml verfügbar.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

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

B.2.8 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang werden im Bedarfsplan Schiene in jeder Kategorie in Abstimmung mit den relevanten Akteuren des Partnerlandes realisiert und geplant. Auch bei internationalen Projekten ist für die Realisierung eine positive volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Dieser Nachweis wird unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland geführt.

So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg mit-

einander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31.08.1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam-Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam-Utrecht-Arnheim-Emmerich-Oberhausen-Köln-Frankfurt am Main zum Gegenstand.

Mit der Tschechischen Republik wurde am 13.10.2023 eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) unterzeichnet. Ziel ist, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg-Prag und (Berlin-) Dresden-Prag durch den Neubau des Erzgebirgstunnels zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 06.09.1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) zu schaffen. Eine Novellierung der Vereinbarung ist am 08.12.2021 in Kraft getreten.

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

Mit Polen wurde am 30.04.2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin-Warschau und Dresden-Breslau geschlossen. Des Weiteren regelt ein Staatsvertrag vom 21.12.2008 den Bau und die Instandhaltung der Grenzbrücken zwischen Deutschland und Polen.

Der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung wurde am 03.09.2008 zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet. Das dänische Parlament (Folketing) hat am 26.03.2009 das Planungsgesetz zum Staatsvertrag verabschiedet und damit den Staatsvertrag angenommen. Der Deutsche Bundestag verabschiedete das Gesetz zum Staatsvertrag am 18.06.2009, der Bundesrat hat am 10.07.2009 zugestimmt. Am 23.07.2009 ist das Gesetz im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Weitere Einzelheiten sind unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/feste-fehmarnbeltquerung.html> im Internetauftritt des BMV verfügbar.

B.2.9 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union

Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze (CEF-Mittel)

Unter CEF1 (Finanzrahmen 2014–2020) wurden die Schienenwege bislang mit insgesamt rd. 1,6 Mrd. € gefördert (Stand: 31.12.2023). Hinzu kommen unter den bisherigen Calls der CEF2 (Finanzrahmen 2021–2027) rd. 879 Mio. € Fördermittel für Projekte der Bundesschienenwege, von denen bereits rund 179 Mio. € vereinnahmt wurden.

Vom Grad der Zielerreichung am Ende des Förderzeitraums hängt die tatsächlich gewährte Förderung ab. Die endgültige Fördersumme steht erst nach Prüfung des Abschlusses durch die EU-Kommission fest. Insofern stehen die Angaben zu im Berichtsjahr abgeschlossenen Projekten noch unter dem Vorbehalt der Prüfung durch die EU-Kommission.

Tabelle 4 Fördermittel für im Berichtsjahr laufende Schienenprojekte aus dem Mehrjahresprogramm unter CEF1

Strecke	Fördersumme (Mio. €)	Ende Förderzeitraum
ERTMS-Ausrüstung des Kernnetzkorridors Rhein-Alpen	28,6	2024
Studien und Bau NBS Stuttgart–Wendlingen einschl. Stuttgart 21	590	2023
Studien und Bau NBS Stuttgart–Wendlingen einschl. Stuttgart 21/Action PFA 1,3a und PFA 1.4	64,5	2024
Ausbaustrecke (ABS) (Amsterdam) Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen – Baustufe 4	22,4	2023
Studien zu Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung	34,2	2023
Planung der Fehmarnsundquerung	6,5	2024
Planung und Ausrüstung von ERTMS auf 6 Grenzübergängen und 2 Lückenschlüssen auf Deutschen TEN Kernnetz-Korridoren	17,3	2024
Vorläufiger Entwurf NBS Staatsgrenze Heidenau-D/CR, Neubaustrecke Dresden–Prag	3,4	2023
Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg	1,3	2023
Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt	3	2023
Studien für die nördliche Zufahrtsstrecke zum Brenner-Basistunnel zwischen München (Deutschland) und Radfeld (Österreich) ¹	4,6	2024

¹ Gemeinsames Projekt mit Österreich, ausgewiesene CEF-Förderung ist deutscher Anteil.

Tabelle 5 Fördermittel für Schienenprojekte aus dem Mehrjahresprogramm unter CEF2

Strecke	Fördersumme (Mio. €)	Ende Förderzeitraum
Vorläufige Planung der Schienenstrecke Hagen–Siegen–Hanau	13,5	2024
Planung für das Hamburg/Bremen und Hannover-Schienenprojekt, Abschnitt Langwedel–Uelzen (Gesamtnetz)	1,4	2024
Studien für die neue Dresden–Prag Schienenverkehrsverbindung, Abschnitt Dresden – deutsch-tschechische Grenze	11,9	2024
Durchführung Bauabschnitt 2 Emmerich–Oberhausen	106	2026
Pilotimplementierung des ersten digitalen Signalsystems im Stadtgebiet (DKS – Digitaler Knoten Stuttgart)	55,1	2025
Zielnetz I: NBS Frankfurt–Mannheim	12,2	2024

Strecke	Fördersumme (Mio. €)	Ende Förderzeitraum
Ausbaustrecke ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing–Planungsabschnitt Tüßling–Freilassing (PS3)	11,4	2023
Aus- und Neubau der Strecke Stuttgart-Wendlingen einschließlich Stuttgart 21–Flughafenanbindung	50,8	2023
Entwicklung der Infrastruktur für zivile und militärische Zwecke: Ausbau der Infrastruktur für 740-m-Züge auf dem Nordsee-Ostsee-Korridor	49,6	2025
Untersuchungen und Arbeiten für die nördliche Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel zwischen München (Deutschland) und Radfeld (Österreich) ¹	30	2026
Ausbau der Infrastruktur für zivile und militärische Zwecke: Verbesserung der Infrastruktur für 740-m-Züge auf dem Korridor Nordsee–Ostsee (Projektphase 2)	56	2026
Ausbau der Infrastruktur für zivile und militärische Zwecke: Verbesserung der Infrastruktur für 740-m-Züge auf dem Korridor Rhein-Donau und Orient/Ost-Mittelmeer	99,2	2026

1 Gemeinsames Projekt mit Österreich, ausgewiesene CEF-Förderung ist deutscher Anteil.

B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31.12.2024

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

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

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

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

Bei laufenden Vorhaben, bei denen noch nicht alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die aktualisierten Gesamtinvestitionen auch aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 hergeleitet.

Für neue Vorhaben, die nicht in der Mittelfristplanung der EIU enthalten sind, werden für die Gesamtinvestitionen die aktualisierten Investitionskosten des Bundesverkehrswegeplans 2030 übernommen. Sofern bereits Ausgaben angefallen sind, werden diese analog den laufenden Vorhaben ausgewiesen.

Hinweis: In den nachfolgenden Darstellungen wurden keine mittelbaren Maßnahmen des Deutschlandtaktes verarbeitet und auch keine Hinweise zum Stand der Abarbeitungen gegeben.

Tabelle 6 Laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs

Nr.	Vorhaben	Gesamt- inves- titionen ¹	Ausgaben bis 2023	Ausgaben 2024 ²	Ausgaben Summe	Ausgaben nach 2024	Status ³
Mio €							
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	15 6901	15 504,21	21,1	15 525,31	164,7	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock– Stralsund ⁴	810	583,1	1,2	584,3	225,7	T/P
3	ABS Berlin–Dresden	1 922	839,8	59,8	899,6	1 022,4	T
4	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	8 376	5 548,2	219,0	5 767,2	2 608,8	T
5	ABS Leipzig–Dresden	3 100	1 437,0	48,4	1 485,4	1 614,6	T
6	ABS Karlsruhe–Stuttgart– Nürnberg–Leipzig/Dresden	3 359	1 871,5	163,8	2 035,3	1 323,7	T
7	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL	974	633,4	15,6	649,0	325,0	T
8	ABS Köln–Aachen	982	942,7	9,0	951,7	30,3	T
9	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweiler	1 005	716,0	38,0	754,0	251,0	T
10	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	5 126	4 304,9	114,5	4 419,4	706,6	I
11	ABS München–Mühldorf–Freilassing– Grenze D/A/–Simbach–Grenze D/A	5 004	502,4	50,9	553,3	4 450,7	T/P
12	Ausbau von Knoten:						
	a) Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magde- burg	4 810	2 256,0	79,1	2 335,1	2 474,9	T
	b) Knoten Berlin incl. Flughafenanbin- dung	6 949	6 347,7	157,2	6 504,9	444,1	T
13	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven	1 423	1 344,5	67,3	1 411,8	11,2	I
14	ABS Grenze D/NL– Emmerich–Oberhausen	3 399	777,8	226,2	1 004,0	2 395,0	B
15	München–Lindau–Grenze D/A	605	514,5	6,4	520,9	84,1	T/P
16	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	596	572,2	6,3	578,5	17,5	B/P/T
Teilsomme		62 791	43 797,6	1 297,6	45 095,2	17 695,8	

1 Angaben DB InfaGO AG.

2 Die ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch abrechnungstechnischen bzw. haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.

3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;

B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;

T (Teilbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;

I (Inbetriebnahme) = Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme.

4 Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Anteil aus dem Klimaschutzpaket) dargestellt.

5 Die Einbindung in den Knoten Halle/Lpz ist unter lfd. Nr. L26 ausgewiesen.

6 Enthält Anteile für L10 (ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle).

Tabelle 7 Neue Vorhaben, vordringlicher Bedarf

Nr.	Vorhaben	Gesamtinves- titionen ¹	Ausgaben bis 2023	Ausgaben 2024 ²	Ausgaben Summe	Ausgaben nach 2024	Status ³
				Mio. €			
1	Projektbündel 1: ABS Berlin–Wittenberge–Hamburg, ABS Berlin–Rostock ⁴	1 058				1 058	
2	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg	9 029	72,2	14,5	86,7	8 942,3	P
3	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel– Uelzen, ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen, ABS Magdeburg–Halle, ABS Wunstorf– Verden–Rotenburg, ABS Minden–Nienburg, ABS Elze–Hameln, ABS Lehrte–Braun- schweig–Magdeburg–Roßlau–Falkenberg, ABS Sandersleben–Halle	6 041	96,1	26,1	122,2	5 918,8	P
4	Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main–Aschaffen- burg–Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt– München	10 366 14 053	1,6	2,7	4,3	10 361,7	P
5	Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen–Fulda, ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda ⁴	11 785	368,3	141,2	509,5	11 275,5	P/B/T
6	Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln–Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz–Frankfurt am Main, ABS/ NBS Frankfurt am Main–Mannheim, ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim–Stuttgart–Ulm, ABS/NBS München–Augsburg–Ulm, ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau ⁴	17 673	198,5	49,5	248,0	17 425,0	P
7	Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe–Basel, ABS Appenweiler–Kehl–Grenze D/F	18 5838	4 772,0	355,4	5 127,4	13 4710,6	P/B/T
8	Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund–Hamm, ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm, ABS Berlin– Hannover ⁴	14 053	46,2	14,8	61,0	13 992,0	P
9	Projektbündel 9: ABS München–Landshut–Obertraubling– Regensburg–Marktredwitz–Hof, ABS Mühldorf–Landshut, ABS Nürnberg– Schwandorf–Furth im Wald–Grenze D/CZ	4 422 444	73,6	26,7	100,3	4 32134,7	P
10	Projektbündel 10: ABS Oldenburg–Bremen, ABS Oldenburg–Emden	87				87,0	

Nr.	Vorhaben	Gesamtinves- titionen ¹	Ausgaben bis 2023	Ausgaben 2024 ²	Ausgaben Summe	Ausgaben nach 2024	Status ³
Mio. €							
11	Projektbündel 11: ABS Regensburg–Ingolstadt–Donauwörth– Ulm ⁴	53				53	
12	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau	389	380,5	3,0	383,5	5,5	I
13	ABS/NBS München–Rosenheim– Kiefersfelden–Grenze D/A	7 331 567	76,6	28,7	105,3	7 225 846,1,7	P
14	ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden	3 924	347,3	101,9	449,2	3 474,8	B/P
15	ABS Nürnberg–Passau	643				643	
16	ABS/NBS Paderborn–Halle	555	14,5	3,3	17,8	537,2	P
17	ABS Nürnberg–Marktredwitz– Hof/Grenze D/CZ	1 195 207,9	15,1	0,0	15,1	1 179 206,3,9	P
18	ABS Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster	4 589	704,6	98,4	803,0	3 786,0	B/P/T
19	ABS Angermünde–Grenze D/PL	694	135,2	74,6	209,8	484,2	B
20	ABS/NBS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	4 316	47,5	46,1	93,6	4 222,4	P/T
21	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)						P
22	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München)	25 282	992,9	181,2	1 174,1	24 107,9	P/B/T
23	Knoten (Aachen, Leipzig)	211				211	
24	ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen –Rheydt–Odenkirchen	210				210	
25	ABS Augsburg–Donauwörth	488	0,3	1,0	1,3	486,7	P
26	ABS Gotha–Leinefelde	168				168	
27	ABS Stuttgart–Nürnberg ⁴	255				255	
28	ABS Landshut–Plattling	127 216	4,4	2,4	6,8	1 209,2	P
29	ABS Lübeck–Schwerin/–Büchen–Lüneburg	754	8,2	1,2	9,4	744,6	P
30	ABS Weimar–Gera–Gößnitz	596 662	22,0	6,1	28,1	567 633,9	P
31	ABS Niebüll–Klanxbüll–Westerland	221 303	7,3	0,0	7,3	213 295,7	P
32	NBS Dresden–Grenze D/CZ	1 541 561,7	43,6	10,5	54,1	1 486 556,2,9	P
33	ABS Cuxhaven–Stade	279	3,7	4,4	8,1	270,9	P
34	ABS Münster–Lünen	305				305	P
35	ABS Leipzig–Chemnitz ⁵	Maßnahme ist Teil des Investitionsgesetzes Kohleregionen					
36	ABS Itzehoe–Wilster–Brunsbüttel	46	0,0	0,1	0,1	45,9	P
37	ABS Berlin–Angermünde–Pasewalk– Stralsund–Sassnitz	827				827	
38	Überholgleise für 740m–Züge	873	57,9	50,4	108,3	764,7	P/B/T
39	Bahnhof Fangschleuse	288	5,3	15,5	20,8	267,2	P
40	Projekte des Potentiellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)						
41	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	1 071	65,8	50,8	116,6	954,4	P/B/T
Gesamtsumme		157 275	8 561,3	1 310,4	9 871,7	147 226,3	

- 1 Angaben DB InfraGO AG bzw. BVWP 2030 (unterschiedliche Preisstände möglich).
- 2 Die ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch abrechnungstechnischen bzw. haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
- 3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme
- 4 Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Anteil aus dem Klimaschutzpaket) dargestellt.
- 5 Die Planungen (Lph 1–4) sind Teil des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG).

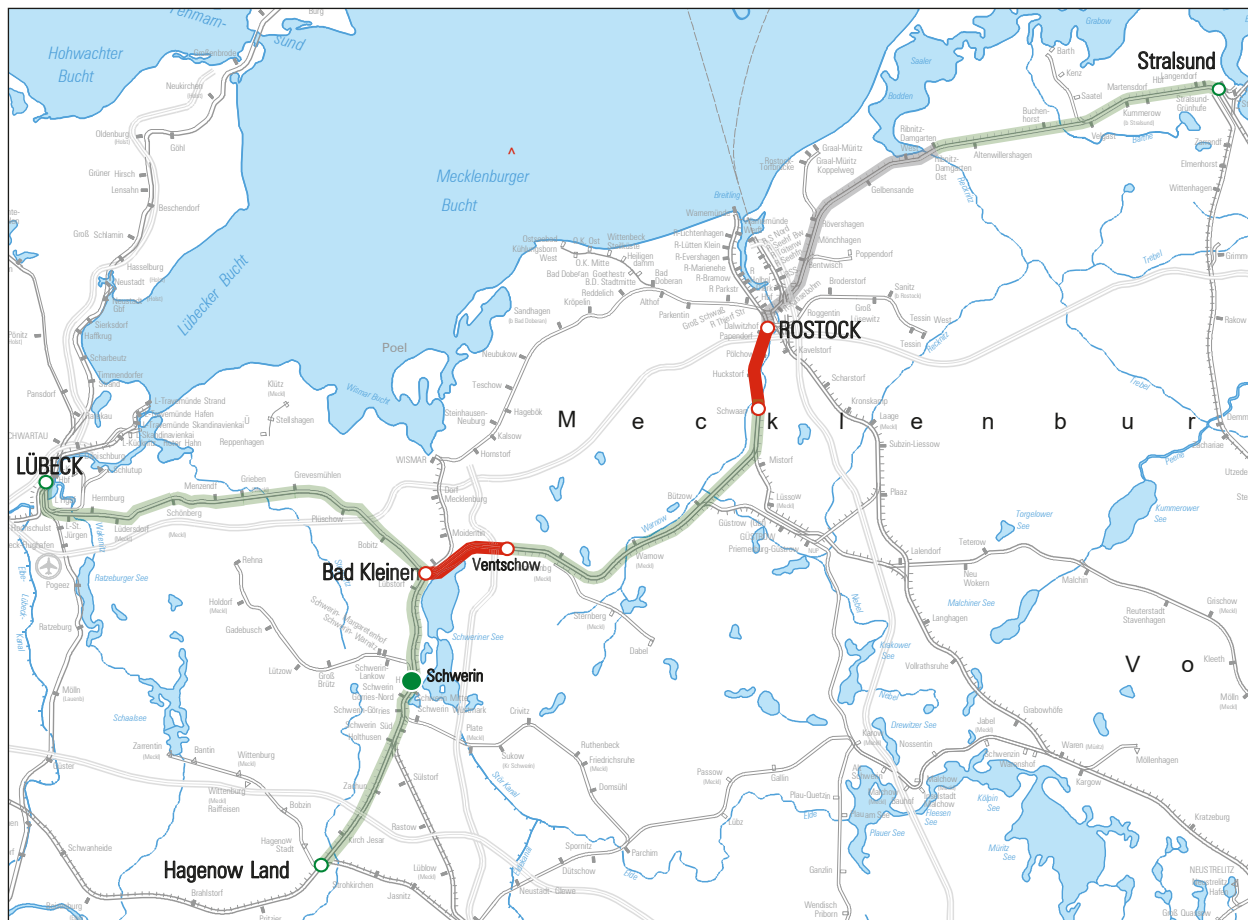
B.4 Vorhaben

B.4.1 Abschnitt 1 Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

Tabelle 8 Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Projekt
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. € <i>Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i. d. R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln.</i>
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE 1)
3	ABS Berlin–Dresden
4	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt
5	ABS/NBS Leipzig–Dresden
6	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden
7	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL
8	ABS Köln–Aachen
9	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier
10	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg
11	ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A–Simbach–Grenze D/A
12	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)
13	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven
14	ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen
15	ABS München–Lindau–Grenze D/A
16	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Baustufe)

B 4.1.1 Lfd. Vorhaben Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE Nr. 1)



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-Strecke fertiggestellt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme fertiggestellt

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Durchgeführte Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau Hagenow Land–Holthusen.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h,

- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Erneuerung des Oberbaus und Modernisierung der Sicherungstechnik.

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

In den Abschnitten Bad Kleinen–Ventschow und Schwaan (e)–Rostock (a) ist der Umbau auf 160 km/h im Rahmen der Bedarfsplanprojekte noch nicht erfolgt. Durch den Anspruch des Deutschlandtaktes eine Fahrzeit von 45 min zwischen Schwerin und Rostock zu erhalten, rückt die Anpassung der Geschwindigkeit wieder in den Vordergrund. Die Aufnahme der Abschnitte in die Planung erfolgte in 2022. Das Projekt befindet sich in Planung.

Nachrichtlich: Der Umbau Rövershagen zum Kreuzungsbahnhof von/nach Graal-Müritz inklusive dem Bau von zwei Bahnsteigen mit Personentunnel wird im Rahmen des Klimaschutzpaketes umgesetzt (aktuell in Planung). Diese Maßnahmen sind Teil des Bedarfsplanprojektes, aber in den Kosten nicht enthalten.

Projektkennndaten:

– Streckenlänge:	250 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
(in Teilabschnitten)	120 km/h),
– Gesamtkosten:	810 Mio. € ³ .

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Lübeck–Bad Kleinen (a)						
1	Lübeck–Schönberg (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	12/2001
	Schönberg(e)–Grieben	Diese Teilmaßnahme wird i.R. der ABS Lübeck – Schwerin mit umgesetzt.				
	Grieben (Börzow)– Grevesmühlen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2004	15.03.2006	12/2006
	Bf Grevesmühlen	Diese Teilmaßnahme wird i.R. der ABS Lübeck – Schwerin mit umgesetzt.				
	Grevesmühlen (a)– Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12/1996
Hagenow Land–Bad Kleinen (a)						
2	Hagenow Land–Schwerin (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	13.05.2001
	Bf Schwerin	abgeschlossen	28.07.1998	19.12.1996	29.11.2004	11.12.2005
	Schwerin (a)–Carlshöhe	abgeschlossen	28.07.1998	1995	26.06.1995	12/1996
	Carlshöhe–Bad Kleinen (a)	Diese Teilmaßnahme wurde im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen (LuFV) von 2017–2018 realisiert.				
Bad Kleinen (e)–Rostock (a)						
3	Bad Kleinen (e)–Ventschow (a)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Ventschow (e)–Blankenberg (e)	abgeschlossen	28.07.1998	02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005
	Blankenberg (a)–Warnow (a)	abgeschlossen	14.08.2006	01.12.2006	20.10.2006	03.11.2008
	Warnow (e)–Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12/1999
	Schwaan (e)–Rostock (a)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
Rostock (a)–Stralsund (a)						
4	zweigleisiger Ausbau Rostock (a)–Ribnitz-Damgarten West (e)	Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für diese Maßnahme ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden.				
	zweigleisiger Ausbau Velgast (a)–Stralsund (a)					
	Sanierung Ribnitz-Damgarten West (a)–Stralsund (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1998	1998	06/1999 (Diesel), 09/1999 (elektrisch)

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

3 Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Klimaschutzpaket) dargestellt.

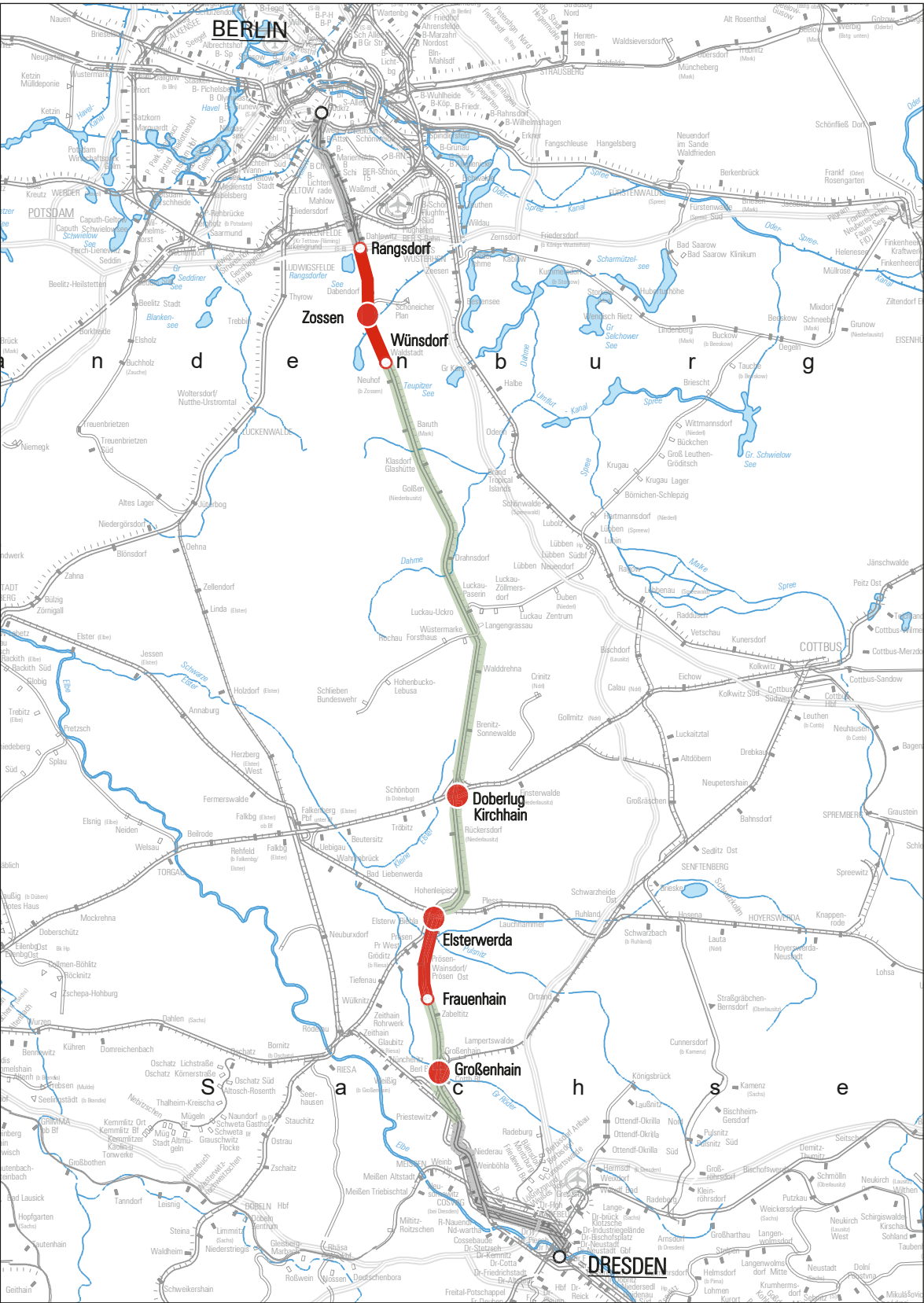
Teilinbetriebnahmen 2024:

– Keine,

Bauaktivitäten 2024:

– Keine.

B.4.1.2 Lfd. Vorhaben Nr. 3 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-Strecke fertiggestellt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Durchgeführte Maßnahmen:

1. Baustufe:

- Zusammenhängender Streckenausbau v = 200 km/h einschl. signaltechnische Ausrüstung und ETCS sowie Beseitigung der Bahnübergänge zwischen Wünsdorf und Elsterwerda(a) (letzte IBN 12/2010),
- Ergänzendes Streckenausbau auf v = 160 km/h (Option v = 200 km/h) in weiteren Teilabschnitten (letzte IBN 12/2017),
- ETCS-Streckenausrüstung für Geschwindigkeitsanhebung auf 200 km/h (IBN 12/2020),
- Umbau Bahnhof Wünsdorf (IBN 12/2022),

Noch umzusetzende Maßnahmen:

1. Baustufe:

- Umbau Bahnhof Zossen.

2. Baustufe:

- Vervollständigung Streckenausbau v = 200 km/h einschl. signaltechnische Ausrüstung und ETCS in den Abschnitten Blankenfelde(a)-Wünsdorf(a), Bf Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda-Großenhain Berliner Bf.,
- Beseitigung der Bahnübergänge in den Abschnitten Blankenfelde(a)-Wünsdorf(a) und Elsterwerda-Großenhain Berliner Bf.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 125 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Gesamtkosten: 1 922 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Baustufe						
2118	Wünsdorf (a)–Neuhof (a)	abgeschlossen	01.07.2001	15.12.2006	07/2005	06/2006
2234	Bf Uckro	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2241	Uckro (a)–Walddrehna (a)	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2245	Brenitz-Sonnenwalde (a)–Doberlug-Kirchhain (a) ¹	abgeschlossen	21.09.2009 (APV)	30.12.2009	30.04.2010	30.12.2010
2252	Doberlug-Kirchhain (a)–Rückersdorf-Oppelhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-Oppelhain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2371 – 2373	Frauenhain (e)–Großenhain (a) ²	abgeschlossen	07.09.2001	11/2001	18.11.2001	08.12.2002
2401	Unterwerk Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006
1. und 2. Baustufe						
1 (alt 2112)	Bf Rangsdorf	abgeschlossen	03.02.2021	05.05.2022	01/2023	vsI. 2027
2 (alt 2114)	Bf Zossen	abgeschlossen	11.12.2008 ³	23.03.2012	16.07.2013	08.12.2014
3 (alt 2114)	Bf Zossen, EÜ Nottekanal	abgeschlossen	11.12.2008	25.06.2019	02/2020	11.12.2022
2117	Bf Wünsdorf	abgeschlossen	11.12.2008	15.12.2006	13.03.2012	18.11.2012
2118	Neuhof (a)–Baruth (a)	abgeschlossen	11.12.2008	17.08.2015	05.08.2016	12/2017
7 (alt 2122)	Bf Baruth	abgeschlossen	11.12.2008	17.08.2015	05.08.2016	12/2017
7 (alt 2123, 2124)	Baruth (a)–Golßen (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	11.02.2016	05.08.2016	12/2017
7 (alt 2231)	Bf Golßen	abgeschlossen	28.07.1998	1995	26.06.1995	12/1996
7 (alt 2232)	Golßen (a)–Uckro (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	11.02.2016	05.08.2016	12/2017

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
8 (alt 2242)	Bf Walddrehna	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	10.02.2016	05.08.2016	12/2017
8 (alt 2243)	Walddrehna (a)–Brenitz-Sonnenwalde (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	10.02.2016	05.08.2016	12/2017
8 (alt 2244)	Bf Brenitz-Sonnenwalde	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	10.02.2016	05.08.2016	12/2017
9 (alt 2354)	Rückersdorf (a)–Hohenleipisch (a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	22.01.2016	05.08.2016	12/2017
9 (alt 2361)	Bf Hohenleipisch	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	15.05.2014	27.09.2014	06.12.2015
9 (alt 2362)	Hohenleipisch (a)–Elsterwerda (a)	abgeschlossen	11.12.2008	15.05.2014	27.09.2014	06.12.2015
10	Kreuzungsbauwerk–Elsterwerda-Biehla	abgeschlossen	11.12.2008	19.08.2013	28.08.2013	06.12.2014
11 (alt 2375)	Großenhain (a)–Strecke Ende (km 29,2)	abgeschlossen	11.12.2008	28.09.2016	01.12.2016	12/2017
ESTW (PFA 7–10)	Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	In genannten PFA enthalten	27.09.2014	12/2017
ETCS	Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)	abgeschlossen	13.12.2010 (APV)	03/2017	07/2019	22.12.2020
2. Baustufe						
2111	Strecke Anfang (km 20,4) – Rangsdorf (a)	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
2113	Rangsdorf (a)–Zossen (a)	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
2115, 2116	Zossen (a)–Wünsdorf (a)	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
2251	Bf Doberlug–Kirchhain	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
2364	Bf Elsterwerda	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a)–Frauenhain (a)	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
2374	Bf Großenhain	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
	davon 2 EÜen	keine	SV 3 2005	01.03.2004	01.09.2006	12/2008

1 Ausbau ohne OLA und Ingenieurbauwerke.

2 Erhaltung der Verfügbarkeit.

3 FinVe bezieht sich nur auf Umbau EÜ Nottekanal

4 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

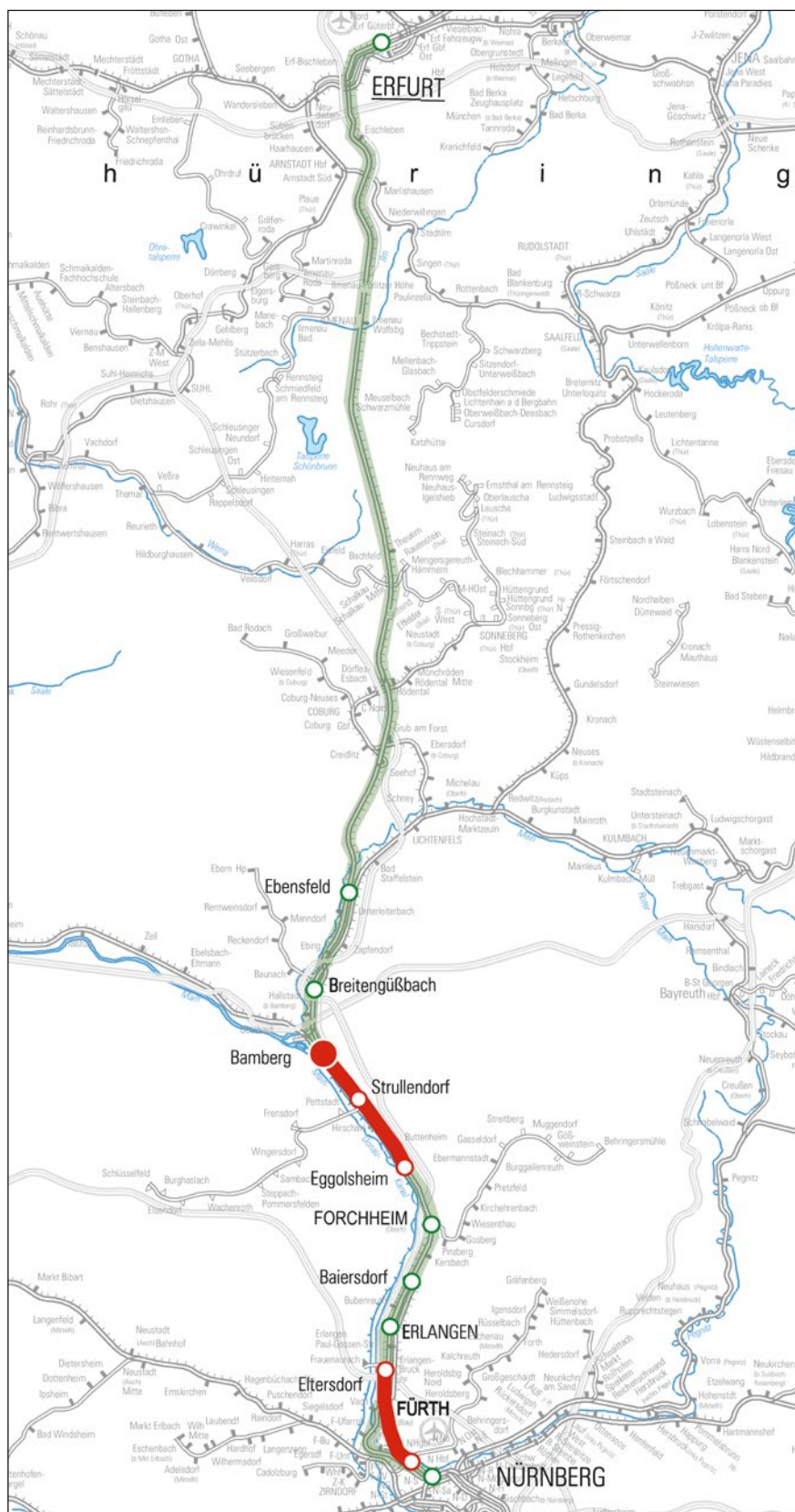
Teilinbetriebnahmen 2024:

– Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Restleistungen und Erstellung der Lärmschutzwände im Bhf. Wünsdorf,
- Stellwerkszentralisierung Elsterwerda – Biehla,
- Umbau Bahnhof Zossen.

B.4.1.3 Lfd. Vorhaben Nr. 4 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1)



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

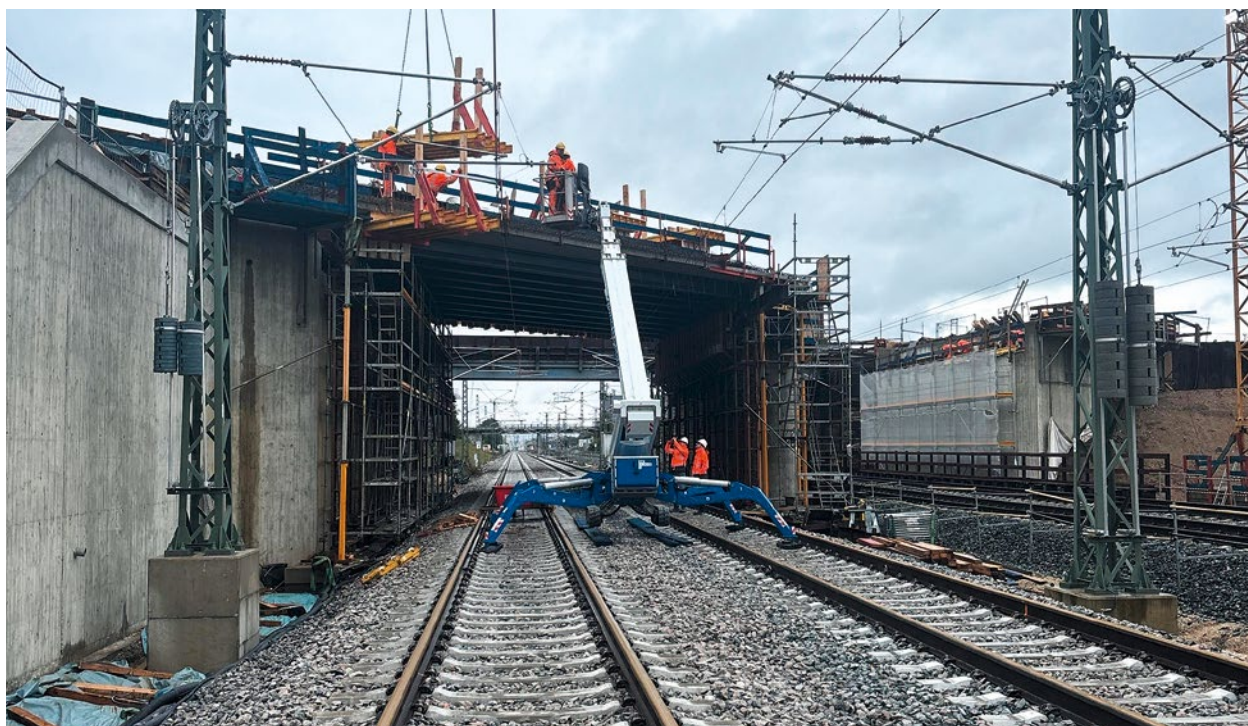


Abbildung 2 B505 – Rückbau Konsolen und Traggerüst
Foto: Rebecca Zinkl



Abbildung 3 Gleisbauarbeiten am Haltepunkt Buttenheim
Foto: Rebecca Zinkl

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Durchgeführte Maßnahmen:

- Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h (IBN 12/2017),
- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld in den Bereichen Nürnberg–Fürth–Erlangen um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h (letzte IBN 08/2017),
- ESTW und Bahnhofsumbauten Strullendorf und Eggolsheim (IBN 12/2017),
- ESTW und 4-gleisiger Ausbau Breitengüßbach und Ebensfeld (IBN 12/2017),
- Viergleisiger Ausbau Baiersdorf–Forchheim (IBN 12/2018),
- Viergleisiger Ausbau Hallstadt (IBN 04/2022),

- Viergleisiger Ausbau Forchheim–Eggolsheim mit neuem Überholbahnhof Eggolsheim Süd (IBN 12/2024).

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld in den Bereichen Erlangen–Baiersdorf um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h,
- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld in den Bereichen Forchheim–Strullendorf um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h sowie im Korridor Strullendorf–Breitengüßbach (inkl. Knoten Bamberg),
- Zweigleisige NBS Nürnberg–Kleinreuth–Eltersdorf (Gütezugtunnel Fürth) für 120 km/h,
- Erfurt–Nürnberg, Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km,
davon NBS: 107 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
NBS: 300 km/h,
ABS: 230 km/h,
- Gesamtkosten: 8 376 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.1	BA Staffelstein (km 0,0 – km 18,040)	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	12/2017
1.2	Coburg (km 18,040 – km 34,238)	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	12/2017
1.3	Anbindung Coburg (km 129,803 – km 136,020)	abgeschlossen		10.06.1996	07/2007	12/2017
2.11	Sonneberg (km 34,238 – km 41,400)	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	12/2017
2.12	Thüringer Wald (km 41,4 – km 56,415)	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	12/2017
2.2	Ilmenau (km 56,415 – km 76,150)	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	12/2017
2.3	Arnstadt (km 76,150 – km 94,450)	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	12/2017
2.4	Erfurt Land (km 94,450 – km 102,050)	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	12/2017
2.5	Erfurt Stadt (km 102,05 – km 106,861)	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	12/2017

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.7	BL Süd TH/BY rund 21/3 km	abgeschlossen	10.11.1997	30.10.2015	11/2015	12/2017
11	Nürnberg Hbf (km 0,00 – km 1,75)	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	01.03.2006	12/2010
13	Güterzugstrecke (Tunnel) km G 4,450 – G 13,526	in Überarbeitung	21.12.2018	02/2024	vsl. 2026	vsl. 2035
14	Nürnberg–Fürth (km 1,75 – km 4,517)	abgeschlossen	26.09.2005	20.12.1996	13.05.2006	12/2010
	Nürnberg–Fürth (km 4,517 – km 7,75)					12/2011
15	Fürther Bogen (km 7,75 – km 12,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungsbescheid vom 14.12.2007	28.06.2007	06.08.2008	15.04.2022
16b	Fürth Nord (km 12,40 – km 16,40)	abgeschlossen		30.01.2014	offen	offen*
16a	Fürth Nord (km 12,40 – km 16,40) Güterzugstrecke	in Überarbeitung	21.12.2018	30.01.2014	offen*	offen*
17	Erlangen; Eltersdorf-Paul-Gossen-Straße (km 16,525 – km 20,90)	abgeschlossen	19.09.2012	30.10.2009	11/2012	12/2016
17	Paul-Gossen-Straße-Erlangen (km 20,90 – km 23,90)	abgeschlossen	APV 2010 vom 15.12.2010	30.10.2009	09/2010 (bvM)	04/2016
17	Erlangen (km 23,90 – km 32,40)	abgeschlossen	10.10.2014	30.10.2009	10/2013 (bvM)	08/2017
18	Baiersdorf–Forchheim (km 32,40 – km 39,00)	abgeschlossen	20.05.2015	22.01.2016	01/2016	09.12.2018
19	Forchheim-Eggolsheim (km 39,00 – km 46,00)	abgeschlossen	14.12.2016	22.01.2016	01/2018 (cef)	15.12.2024
21	Eggolsheim-Strullendorf (km 46,00 – km 56,156)	in Überarbeitung	21.12.2017	28.05.2021	07/2021	vsl. 12.2025
22	Bamberg (km 56,156 – km 62,4/ km 0,00 – km 2,408) (vorgezogene Maßnahmen)	abgeschlossen	21.12.2018 (vor- gez. Maßn.)	04.06.2020	09/2021	vsl. 2031 (ESTW)
	Knoten Bamberg	offen	30.11.2022	vsl. 2026	vsl. 2027	vsl. 2036
23	Hallstadt (km 2,408 – km 6,349)	abgeschlossen	APV 2016 vom 16.12.2016	30.07.2015	01/2019	15.04.2022
24	Breitengüßbach (km 6,349 – km 8,950)	abgeschlossen	APV 2013 vom 27.11.2013	30.07.2015	06/2015	12/2017
24	Zapfendorf (km 8,950 – km 15,100)	abgeschlossen	APV 2013 vom 27.11.2013	30.07.2015	06/2015	12/2017
25	Ebensfeld (km 15,100 – km 20,480)	abgeschlossen	APV 2012 vom 28.11.2012	18.05.1995	08.11.1999 (bvM)	12/2017

* Planfeststellungsbeschluss beklagt, Planrecht ausgesetzt.

Die Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (Anteil Potentieller Bedarf) sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphase 1 und 2 HOAI).



Abbildung 4 Instandhaltungsmaßnahmen an Weichen und Oberleitungen
Foto: Philipp Scholz

Teilbetriebnahmen 2024:

- Viergleisiger Streckenausbau Forchheim – Eggolsheim (PFA 19).

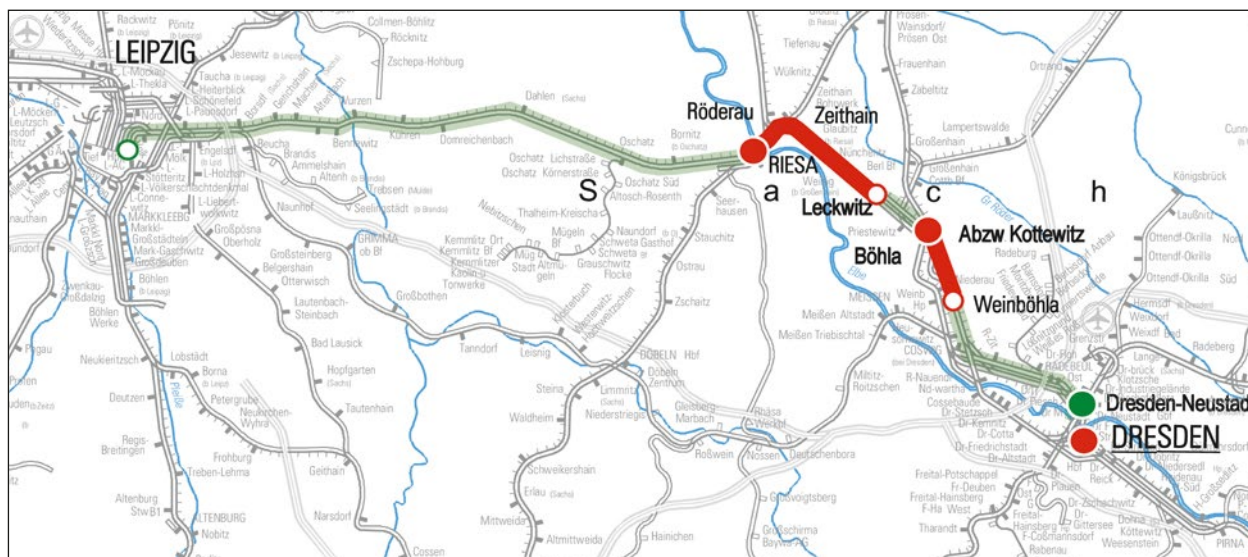
Bauaktivitäten 2024:

- Ausbaustrecke:
- Streckenausbau Fürther Bogen (PFA 15): Restarbeiten,
- Streckenausbau Fürth-Nord (PFA 16): Der Planfeststellungsbeschluss von 2014 ist nach Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes rechtswidrig und nicht vollziehbar, jedoch heilbar. Das Ergebnis der Abstimmung von DB,

Bund und Freistaat ergab, dass eine gemeinsame Planung mit S-Bahn und Geschwindigkeitserhöhenden Maßnahmen (MzG) erfolgt. Die Planungsleistungen Lph 1/2 wurden in 2024 veröffentlicht. Der Antrag der Planfeststellung PFA 16 Güterzugstrecke wurde in 2024 eingereicht.

- SPFA 19 (Forchheim–Eggolsheim): Restarbeiten,
- SPFA 21 (Altendorf–Strullendorf): Realisierung viergleisiger Streckenausbau,
- SPFA 22 (Knoten Bamberg): Umsetzung 3. Planrechtsänderungsverfahren für die Hauptbauleistungen mit erneuter Offenlage.

B.4.1.4 Lfd. Vorhaben Nr. 5 – ABS/NBS Leipzig–Dresden



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme fertiggestellt, ● Einzelmaßnahmen in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten.

Durchgeführte Maßnahmen:

- 1. Baustufe: Ausbau Leipzig (a)–Riesa (a) für 200 km/h (IBN 2002),
- 2. Baustufe: dreigleisiger Ausbau ABS, zweigleisiger Ausbau S-Bahn im Abschnitt Dresden Hbf (a)–Dresden-Neustadt (a)/Marienbrücke inkl. ESTW Dresden-Mitte und ESTW Dresden-Neustadt (IBN 12/2010),
- 3. Baustufe: Hp Nünchritz, Riesa–Abzweig Röderau – Wiederherstellung Zweigleisigkeit (Hochwasserschadensbeseitigung) – IBN 12/2006, Herstellung Dreiglei-

sigkeit (Endzustand) einschließlich Elbebrücke (letzte IBN 12/2016), Unterwerk Riesa (IBN 08/2007), Verbindungskurve Weißig (a)–Böhla (a) – IBN 12/2010, Weinböhla (a)–Radebeul West (a) – IBN 12/2010.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- 3. Baustufe: Umbau Knoten Riesa, einschließlich Abzweig Röderau – Abzweig Zeithain, Ausbau zwischen Zeithain – Leckwitz für 200 km/h, Ausbau Strecke Kottwitz (Böhla) – Weinböhla, Ersatzneubau Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 117 km,
- davon NBS: 11 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Gesamtkosten: 3 100 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Baustufe						
Ausbau für 200 km/h	Leipzig–Riesa	abgeschlossen	23.09.1999	vor 1993	1993	2002
2. Baustufe						
3201–3204	Dresden-Neustadt (e)– Dresden Hbf (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	12/2010
3. Baustufe						
1303	Knoten Riesa	offen	offen ²	offen	offen	offen
1304-1	Riesa (a)–Abzw Röderau(a)	abgeschlossen	24.07.2003	21.01.2004	01.02.2004	10.12.2006
1304-2	Abzw Röderau (e)– Abzw Zeithain (e)	offen	offen ²	offen	offen	offen
1305	Abzw Zeithain (a)– Abzw Leckwitz/Weißig (e)	abgeschlossen	18.12.2019	20.12.2019	06/2020	vsf. 2028
2103	Weißig (a)–Böhlh (a)	abgeschlossen	24.07.2003	07.11.2001	08.2008	05.12.2010
2104-1	Bf Böhlh	abgeschlossen		10.04.2002	08.2008	05.12.2010
2104-2	Kottewitz -Weinböhla	offen	offen ²	offen	offen	offen
2104-3	Überholgleis Bf. Böhlh	offen	offen ¹	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla (Gesamtfertigstellung)	abgeschlossen	APV 2012 vom 28.11.2012	13.08.2009	19.07.2015	21.11.2016
2106	Weinböhla (a)–Neucoswig (e)	abgeschlossen		30.01.2003	12/2009	05.12.2010
2107	Neucoswig (a)–Abzw Az (a)	abgeschlossen	21.09.2009	01.03.2004	12/2009	05.12.2010
2107	Abzw Az (a)–Radebeul Nord (a) (Kurve DEK)	abgeschlossen	(APV 2009)	01.03.2004	01/2018	03.05.2020
3100	Coswig (e)– Dresden-Neustadt (a)	abgeschlossen	Land: 04.02.2009 Bund: 21.09.2009 (APV 2009)	08.08.2005	11/2009	20.12.2016
3201	Bf Dresden-Neustadt, Anteil 3. Baustufe	abgeschlossen	24.07.2003	23.03.2000	03/2011	20.12.2016
3204	Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf	abgeschlossen	08.11.2021	30.09.2021	02/2023	vsf. 2027
4101	Unterwerk Riesa	abgeschlossen	24.07.2003	14.03.2005	25.09.2006	21.08.2007

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph. 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI),

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Teilbetriebnahmen 2024:

– Keine.

Bauaktivitäten 2024:

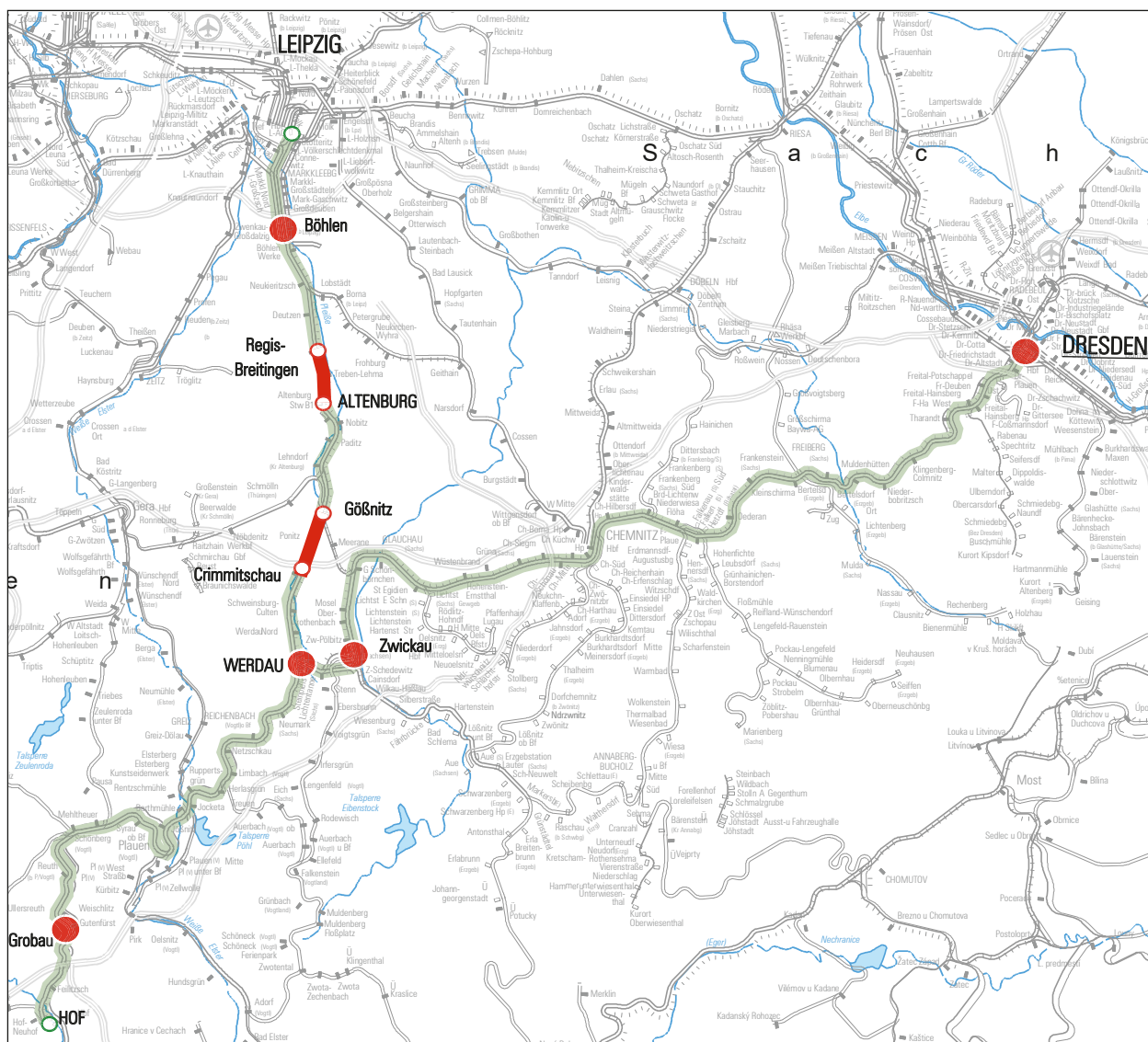
3. Baustufe:

– Abzw. Zeithain (a) – Abzw. Leckwitz/Weißig (e): Erneuerung bahnlinkes Gleis inkl. Oberleitungsanlage, 6 Eisenbahnüberführungen, Lärmschutzwände, 2 Bahnsteige

sowie Leit- und Sicherungstechnik abgeschlossen, Beginn Erneuerung bahnrechtes Gleis erfolgt,

– Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf: Realisierung der vorbereitenden Bauzustände 1.1 – 1.3.2 abgeschlossen, Einrichtung Bauphase 2 und damit Beginn der Erneuerung der östlichen Brückenhälfte erfolgt.

B.4.1.5 Lfd. Vorhaben Nr. 6 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden



Legende: — Teil-Strecke fertiggestellt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke,
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen in der Relation Dresden–Werdau.

Durchgeführte Maßnahmen (letzte IBN 09/2024):

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Hof–Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für NeiTech-Züge,
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Altenburg–Leipzig–Connwitz,

- Grundlegende Erneuerung der durchgehenden Hauptgleise (ca. 530 km),
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (33 ESTW),
- Maßnahmen an Ingenieurbauwerken (ca. 400 Brücken),
- Spurplanrationalisierung, Trassierungsverbesserungen,
- grundlegende Erneuerung der OLA (ca. 500 km),
- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h konventionell auf den Abschnitten Chemnitz Hbf – Chemnitz-Kappel (letzte IBN 2024).

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsanhebung konventionell für bis zu 160 km/h auf dem Abschnitt Gaschwitz-Crimmitschau, 4. BA Gaschwitz – Böhlen (KrBw), 750 m Gleise Werdau, finale Einbindung der Sachsenmagistrale in den Hbf Dresden (Dresden Hbf – Freital Ost) und Umbau Bf. Zwickau mit ESTW Zwickau sowie ESTW Grobau.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge insgesamt: 740 km,
- Streckenlänge (Dresden/Leipzig–LGr SN/BY): 288 km, davon:
 - Dresden–Werdau: 136,3 km,
 - Leipzig–LGr SN/BY: 151,7 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
- Gesamtkosten: 3 359 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.1.10	DD-Altstadt-Freital-Ost (a)	offen	offen ³	offen vsl. 2028	vsl. offen 2029	vsl. 2033
1.1.11	Bf Freital-Ost	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2005
1.1.12–14	Freital-Ost (a)–Tharandt (a)			erfolgt	erfolgt	2005
1.1.15	Bf Tharandt			erfolgt	erfolgt	2002 ¹
1.1.21–22	Tharandt (a)–Edle Krone (e)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.23	Edle Krone(a)–Klingen- berg/Colmnitz (a)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.24	Bf Klingenberg/ Colmnitz			erfolgt	erfolgt	1999
1.1.31–32	Klingenberg/Colmnitz (a)– Niederbobritzsch (e)			erfolgt	erfolgt	1998
1.1.33–35	Niederbobritzsch (a)– Freiberg (a)			erfolgt	erfolgt	1997
1.1.40	Bf Freiberg			erfolgt	erfolgt	2005
1.2.11–12	Freiberg (a)–Frankenstein (e)			erfolgt	erfolgt	2004
1.2.13–14	Frankenstein (a)–Oederan (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2004
0.3.20.4801.08	HOA Nr. 563 bei Oederan			31.08.2006	03/2007	04/2007
1.2.15	Oederan (a)–Flöha (e)			erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21–22	Flöha (a)–Niederwiesa (e)					2001
1.2.23	Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)					1999
1.2.23.1104	Dammertüchtigung Chemnitz-Hilbersdorf	abgeschlossen		11/2006	04/2007	03/2008
1.2.30	Bf Chemnitz Hbf	abgeschlossen	21.05.2008	2003	30.09.2008 (bvM)	08/2014
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abgeschlossen	10.11.1997	07.10.2005	12.06.2006	05/2007
1.3.11	1. BA Chemnitz (a)– Chemnitz Kappel (a)	abgeschlossen	21.09.2009 (anteilig für PFA	01.06.2018	09/2019	29.04.2022
1.3.12	2. BA Chemnitz (a)– Chemnitz Koppel (a)	abgeschlossen	1.3.11–12), Rest 16.12.2016	01.12.2020	04/2022	03/2024
1.3.13	Chemnitz Kappel (e)– Chemnitz-Siegmarsdorf (a)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2000

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.3.15–17	Chemnitz-Siegmars (e)– Hohenstein-Ernstthal (a)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	26.05.2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e)– St. Egidien (a)	abgeschlossen	21.09.2009	2004	02/2010	12/2011
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	1998
1.3.23	St. Egidien (a)–Glauchau (a)	abgeschlossen				1997
1.3.30	Bf Glauchau	abgeschlossen				08.05.2004
1.4.11–13	Glauchau (a)–Mosel (a)	abgeschlossen				2002
1.4.14	Bf Mosel	abgeschlossen				2001
1.4.15	Mosel (a)–Zwickau (a)	abgeschlossen				2000
0.5.2.0	ESTW Zwickau–Release- wechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
1.4.20.0	Bf Zwickau, re/li Gleis	offen	offen ³	vsl. 2026	vsl. 2028	vsl. 2034
1.4.20.1	Bf Zwickau Dresdner Kopf (vorgez. Maßn.)					2005
1.4.31.1603	EÜ Olzmannstraße in Zwickau	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2005
1.4.31–33	Zwickau (a)– Bogendreieck Werdau					1998
Gaschwitz (e)–Crimmitschau (a) 1. Ausbaustufe						
2.1.1.5–2.1.1.6	Gaschwitz (e)– Großdeuben (e)	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	06/2014	08/2015	29.09.2019
2.1.1.7	Großdeuben (a)–Böhlen (e)	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	03/2005	10/2012	10/2016
2.1.1.7	4. BA Krbw Gaschwitz– Böhlen	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	03/2005	offen	offen
2.1.1.8	Böhlen (a) – Neukieritzsch (a)	abgeschlossen	18.12.2019	2005	10/2020	30.10.2022
2.1.1.9	Bf Neukieritzsch	abgeschlossen	18.12.2019	06/2018	10/2020	30.10.2022
2.1.2.1	Neukieritzsch (a)– Regis-Breitungen (a)	abgeschlossen	APV vom 28.12.2015	2005	06/2017	07.12.2018
2.1.2.2–2.1.2.5	Regis-Breitungen (e)– Treben-Lehma (e), Sachsen	abgeschlossen	APV vom 23.12.2022	02.12.2021	07/2024	vsl. 2027
2.1.2.2–2.1.2.5	Regis-Breitungen (e)–Tre- ben-Lehma (e), Thüringen	abgeschlossen	APV vom 23.12.2022	27.10.2023	07/2024	vsl. 2027
2.1.3.0	Bf Altenburg	abgeschlossen	18.12.2019	22.11.2019	04/2021	11/2024
2.1.4.1–2.1.4.4	Altenburg (a)–Paditz EUR	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	18.01.2011	09.05.2011	25.11.2013
2.2.1.1–2.2.1.2	Paditz(a)–Lehndorf(e) (2. BS ESTW Lehndorf)	abgeschlossen	APV vom 27.11.2013	30.11.2015	07/2016	12/2022
2.2.1.3–2.2.1.4	Lehndorf (a)–Gößnitz (a), 1. BA	abgeschlossen	18.12.2019	22.02.2019	05/2020	12/2022
2.2.1.4–2.2.1.5	Bf Gößnitz, 2. BA	abgeschlossen	APV vom 28.12.2020	30.09.2020	04/2022	vsl. 2027
2.2.1.4–2.2.1.5	Gößnitz (a)–Crimmitschau (a), 3. BA	abgeschlossen	APV vom 20.12.2021	27.05.2021	07/2024	vsl. 2027

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.2.1.4–2.2.1.5	Gößnitz (a)–Crimmitschau (a), 4. BA	abgeschlossen	APV vom 20.12.2021	01.03.2022	07/2024	vsl. 2027
2.2.2.1–3.1.3.6	Überholgleise Werdau	abgeschlossen	APV vom 23.12.2022	25.08.2023	vsl. 2025	vsl. 2025
	Crimmitschau–Jocketa	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2003
0.6.30	ESTW Plauen– Releasewechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
3.2.1.0	Bf Plauen	abgeschlossen	10.11.1997	25.06.2002	24.06.2003	10/2008
3.2.2.1–3.2.2.9	Mehlteuer–Niederlas- sungsgrenze	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000
	ESTW Grobau	abgeschlossen	27.12.2023	20.11.2023	vsl. 2027	vsl. 2032

- 1 Inbetriebnahme 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erneute Inbetriebnahme 2005.
- 2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph. 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).
- 3 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph. 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen:

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

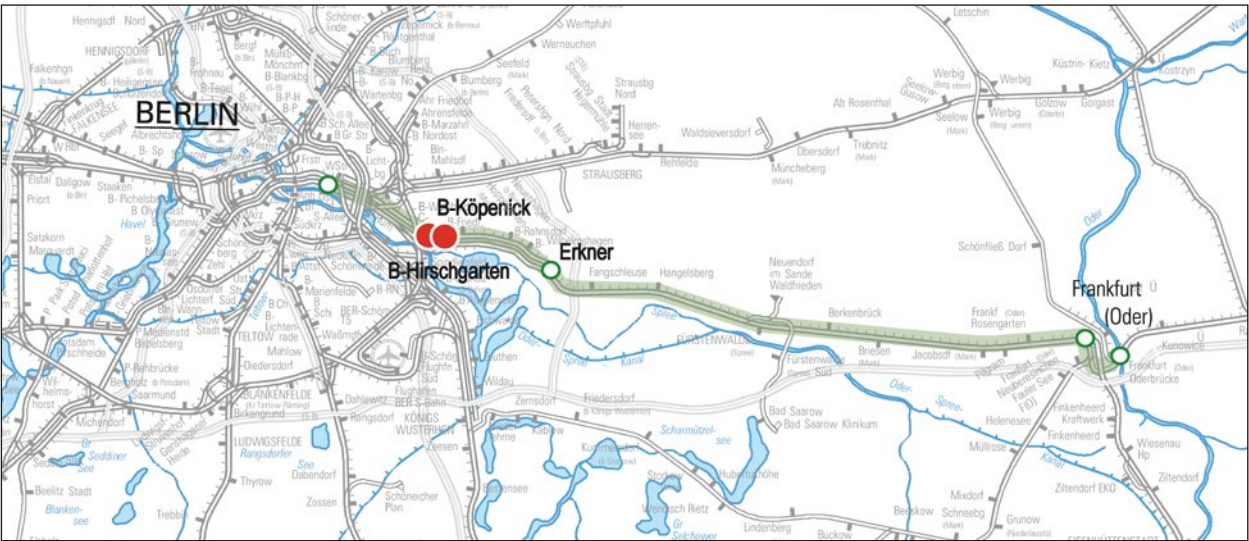
Teilbetriebnahmen 2024:

- 2. BA Chemnitz Hbf (a)–Chemnitz Kappel (a),
- Bf Altenburg (vollständige Inbetriebnahme Gleisinfrastuktur),
- Bf Gößnitz (e), 2. BA EÜ Hainburg km 54,586.

Bauaktivitäten 2024:

- Chemnitzer Bahnbogen: Zweigleisige Inbetriebnahme 03/2024 des 2. BA – EÜ Chemnitzer Viadukt,
- Treben–Lehma – Altenburg: Neubau und Inbetriebnahme Streckengleis rechts, Neubau von Stützwänden, Lärmschutzwänden, Durchlässen, Oberleitungs- und Ausrüstungsarbeiten. Fertigstellung Neubau EÜ Kauerndorfer Allee, vollständige Inbetriebnahme Gleisinfrastuktur,
- Bf Gößnitz (e): umfangreicher Umbau aller Gewerke im Bf Gößnitz, Neubau Personenunterführung, Neubau Gleise 4/5/6, EÜ Hainburg km 54,586, EÜ Gistige km 58,926, Baubeginn Streckengleis bahnrechts Gößnitz – Crimmitschau, Betrieb Streckengleis bahnlinks,
- Regis-Breitringen (e)– Treben–Lehma (e): Baubeginn 06/2024, Kabeltiefbauarbeiten, Rück- und Neubau von Stützwänden, Lärmschutzwänden, Durchlässen, Oberleitungs- und Ausrüstungsarbeiten.

B.4.1.6 Lfd. Vorhaben Nr. 7 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung, Verbesserung des intern. Fernverkehrs und des Regionalverkehrs,
- Herstellung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr,
- Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

Durchgeführte Maßnahmen:

- Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit $v = 160$ km/h und eine Achslast von 25 t für die Projektabschnitte 2 und 3 (letzte IBN 10/2017).

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit $v = 160$ km/h und eine Achslast von 25 t für den Projektabschnitt 1.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 85 km,
 - Projektabschnitt 1 25 km,
 - Projektabschnitt 2 55 km,
 - Projektabschnitt 3 5 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit (ab km 10,6): 160 km/h,
- Gesamtkosten: 974 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Ostkopf Ostbf–SÜ Modersonstraße	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001	12/2012	10/2013	11.12.2017
2	EÜ Schlichtallee–KRBW Rummelsburg	abgeschlossen	Gesamt-FinVe 20.09.2005	10.03.2004	19.04.2004	04.08.2008
3	Bf Rummelsburg					
4	Karlshorst–Abzw Ostendgestell	Die PFA 3 bis 5 entfallen nach dem aktualisierten Konzept. EÜ Treskowallee wird aus dem PFA 4 herausgelöst und realisiert.				
5	Abschnitt Wuhlheide					
4	EÜ Treskowallee	abgeschlossen		14.10.2011	01/2012	28.06.2013
6	Abschn. Strecke + Bf Köpenick	abgeschlossen		27.01.2022	24.10.2022	vs. 2028

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
6	ESTW Köpenick	abgeschlossen		03/2018	02/2019	25.04.2020
7	Köpenick (a)–Erkner (a)	abgeschlossen		23.12.2014	02/2016	03.12.2018
8	Bf Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	10/2007	30.11.2009
8	ESTW Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	05/2011	07/2012
2101	Erkner (a)–Fangschleuse (a)	abgeschlossen		16.05.2003		12.10.2003
2102	Bf Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2103	Fangschleuse (a)– Hangelsberg (a)	abgeschlossen		16.05.2003		12.10.2003
2104	Bf Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003		12.10.2003
2105	Hangelsberg (a)–Fürstenwalde	abgeschlossen		28.03.2006	11/2006	06/2007
2201	Bf Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a)– Berkenbrück (a)	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	29.04.2002
2302	Bf Berkenbrück	abgeschlossen		18.04.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a)–Briesen (a)	abgeschlossen		28.09.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf Briesen	abgeschlossen		07.10.2002	17.11.2003	17.04.2004
2601	Briesen (a)–Pillgram (a)	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001	05.03.1998	01.08.1997 (bvM)	24.05.1998
2701	Bf Pillgram	abgeschlossen	Gesamt-FinVe 20.09.2005	15.08.2003	17.11.2003	17.04.2004
2702	Pillgram (a)–Rosengarten (e)	abgeschlossen		11.06.2004	05.06.2004 (bvM)	12.06.2005
2703	Rosengarten (a)– Frankfurt (Oder) (a)	abgeschlossen		11.06.2004	12.06.2005	05.12.2005
0020	ESTW–A Fangschleuse	abgeschlossen		13.06.2003	01.09.2003	17.10.2004
0020	ESTW–A Hangelsberg	abgeschlossen		13.06.2003	18.09.2002 (bvM)	17.12.2003
2201	ESTW–UZ Fürstenwalde	abgeschlossen		19.04.1999	02.11.1999	28.05.2000
2302	ESTW–A Berkenbrück	abgeschlossen		19.04.2000	01.10.2001	26.01.2003
2501	ESTW–A Briesen	abgeschlossen		10.10.2002	01.09.2003	24.10.2004
2701	ESTW–A Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	14.03.2005	06.08.2006
3101	Bf Frankfurt/Oder	abgeschlossen		30.01.2007	23.03.2007	04/2008
3102	Frankfurt (Oder) Rest– Oderbrücke (a)	abgeschlossen		26.05.2011	17.06.2011	09.06.2014
3103	Bf Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	28.08.2006
3104	EÜ Oderbrücke/BGr DE/PL	abgeschlossen		07.09.2007	01/2008	12/2008
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		27.02.2007	01.10.2006 (bvM)	26.02.2008

Teilbetriebnahmen 2024:

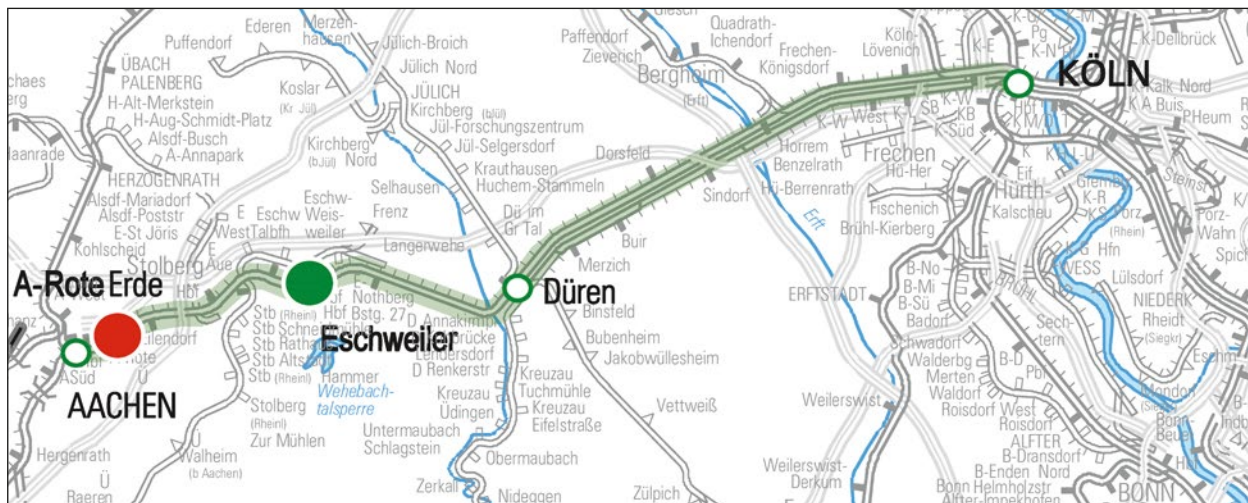
- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Fertigstellung der Bauphase 1 „Verdrängung nördliches S-Bahngleis“,

- Konstruktiver Ingenieurbau für die Bauphase 2 „Verdrängung südliches S-Bahngleis“,
- Spundwandarbeiten für die Baugrube der Personenunterführung Hirschgarten,
- Fertigstellung der bahnlinken Lärmschutzwand,
- Rückbau für die funktionsgleiche Wiederherstellung der Gleise 8 bis 10.

B.4.1.7 Lfd. Vorhaben Nr. 8 – ABS Köln–Aachen



Legende: — Teil-Strecke fertiggestellt, ● Einzelmaßnahme fertiggestellt, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Durchgeführte Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbaubereichen:
- **Ausbaubereich I (Köln–Düren)** – IBN 14.12.2003:
 - Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen,
- **Ausbaubereich II (Düren–Aachen), 1. Baustufe Bereich Eschweiler** – IBN 06.07.2020:
 - Umsetzung qualitätssteigernder Maßnahmen: Ausbau der Überholgleise in Eschweiler und Umstellung auf ESTW-Technik,
- **Ausbaubereich III (Aachen–BGr DE/BE)** – IBN 1. BS 23.11.2007, 2. BS 23.10.2011:
 - Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- **Ausbaubereich II (Düren–Aachen):**
 - Erhöhung der Streckenkapazität durch kapazitätserweiternde Maßnahmen (1. Baustufe zur Umsetzung qualitätssteigernder Maßnahmen: Verlängerung der Dreigleisigkeit in Aachen-Rothe Erde um 1 700 m).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 77 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit
 - Köln–Düren 250 km/h, (Ausbaubereich I)
 - Düren–Aachen 160–200 km/h, (Ausbaubereich II)
 - Aachen–BGr DE/BE 160 km/h, (Ausbaubereich III)
- Gesamtkosten (inkl. S-Bahn): 982 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Ausbauabschnitt I						
S-Bahn	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	07/1996	15.12.2002
ABS für $v_{\max}$ = 250 km/h	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	01.08.1996	14.12.2003
Ausbauabschnitt II ¹						
1	Düren–Aachen (Eschweiler)	abgeschlossen	12/2016	15.03.2017	09/2018 (bvM)	06.07.2020
2	Düren–Aachen (Aachen-Rothe Erde)	abgeschlossen	12/2016	26.10.2017	04/2019 (bvM)	vs. 2029
Ausbauabschnitt III						
21 (1. Bauabschnitt)	Aachen–BGr (inkl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	23.11.2007
21 (2. Bauabschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	17.06.2008	05.04.2001	07/2009	23.10.2011

1 Bf Langerwehe: Inbetriebnahme 1992, ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Inbetriebnahme 2002.

Teilbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

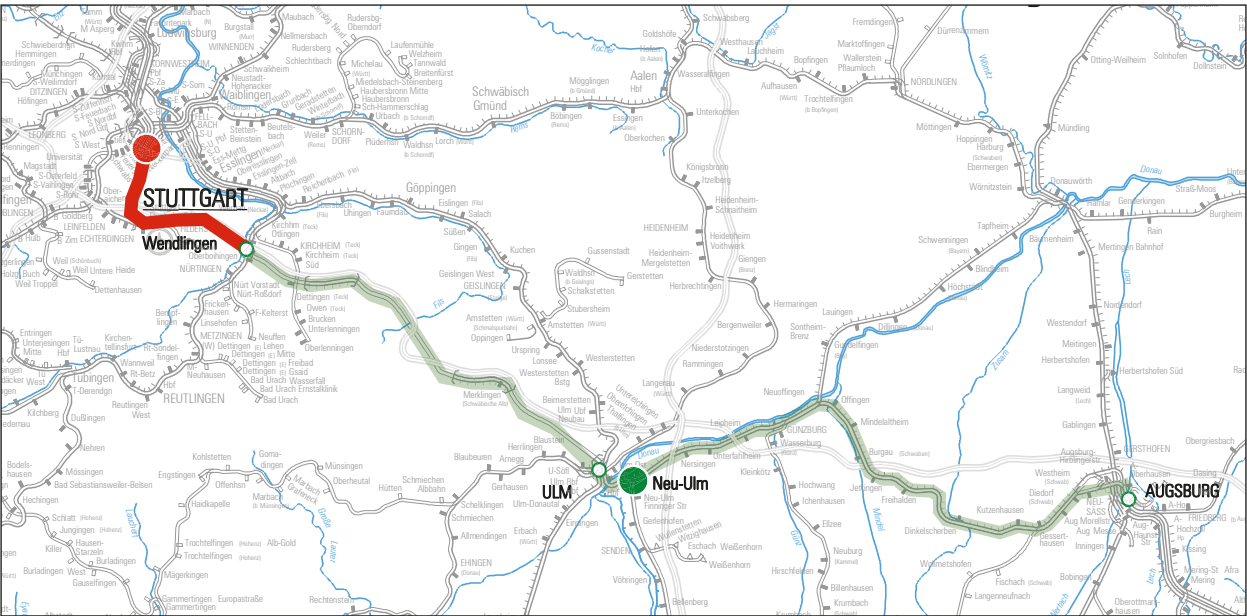
- (AA II): Bauhauptleistungen für den Bf Aachen-Rothe Erde (speziell bzgl. den Gleisen 13/113 mit Inbetriebnahme), auf Grund eines außergewöhnlichen Ereignisses (Starkregen 2021) können die weiteren Bauleistungen bzgl. der Gleise 11/111 und 12/112 erst in 2029 fortgesetzt werden.

B.4.1.8 Lfd. Vorhaben Nr. 9 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier

Das Vorhaben ABS Ludwigshafen–Saarbrücken (POS Nord) ist abgeschlossen. Die letzte Inbetriebnahme erfolgte 12/2018. Die ETCS-Nachrüstung erfolgt bis vs. 2029. Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2019.

Das Vorhaben ABS Kehl–Appenweier (POS Süd) 1. Baustufe ist abgeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgte in 12/2010. Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2023.

B.4.1.9 Lfd. Vorhaben Nr. 10 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme fertiggestellt, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr.

Durchgeführte Maßnahmen:

- Ausbau Ulm–Augsburg auf bis zu 200 km/h,
- Umbau Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b) und Ausbau der Donaubrücke (PFA 2.5a) – IBN 18.11.2007,
- Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm ist auf 250 km/h – IBN 11.12.2022.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Neubau Hauptbahnhof Stuttgart als Durchgangsbahnhof (Stuttgart 21).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 148 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - NBS: 250 km/h,
 - ABS: bis zu 200 km/h,
- Gesamtkosten: 5 126 Mio. €.

Die Angaben zu den Gesamtkosten beinhalten die NBS Wendlingen–Ulm, deren Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 und Neu-Ulm 21, davon:

- Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart: 563,8 Mio. €,
- NBS Wendlingen–Ulm: 4 094 Mio. €, (inkl. Ausbau Donaubrücke: 19 Mio. €),
- Neu-Ulm 21: 198 Mio. €,
- ABS Ulm–Augsburg: 251 Mio. €.

Projektstand

Die Projekte Ausbau Dinkelscherben-Augsburg (IBN in den 80er Jahren), der Ausbau Neu-Ulm 21 (IBN November 2007) sowie die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (IBN Dezember 2022) sind abgeschlossen.

Detailldarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2023.

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit Einbindung NBS Stuttgart–Wendlingen						
1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof	abgeschlossen	02.04.2009 ¹	28.01.2005	03/2010	vsl. 2026
1.2	Fildertunnel	abgeschlossen	02.04.2009 ¹	19.08.2005	03/2012	vsl. 2026
1.3a	Neubaustrecke mit Station NBS	abgeschlossen	02.04.2009 ¹	14.07.2016	01/2020 (bvM)	vsl. 2026
1.3b	Flughafenkurve, Station Terminal Rohrer Kurve	PFA 1.3b wird durch ggf. das Projekt ABS/NBS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH substituiert.				
1.4	Filderbereich bis Wendlingen	abgeschlossen	02.04.2009 ¹	30.04.2008	02/2012	vsl. 2026
1.5	Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt	abgeschlossen	02.04.2009 ¹	13.10.2006	10/2012	vsl. 2026
1.6a	Zuführung Ober- und Untertürkheim	abgeschlossen	02.04.2009 ¹	16.05.2007	09/2012	vsl. 2026
1.6b	Abstellbahnhof Untertürkheim	in Bearbeitung	02.04.2009 ¹	04.03.2021	05/2022	vsl. 2026

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

Teilbetriebnahmen 2024:

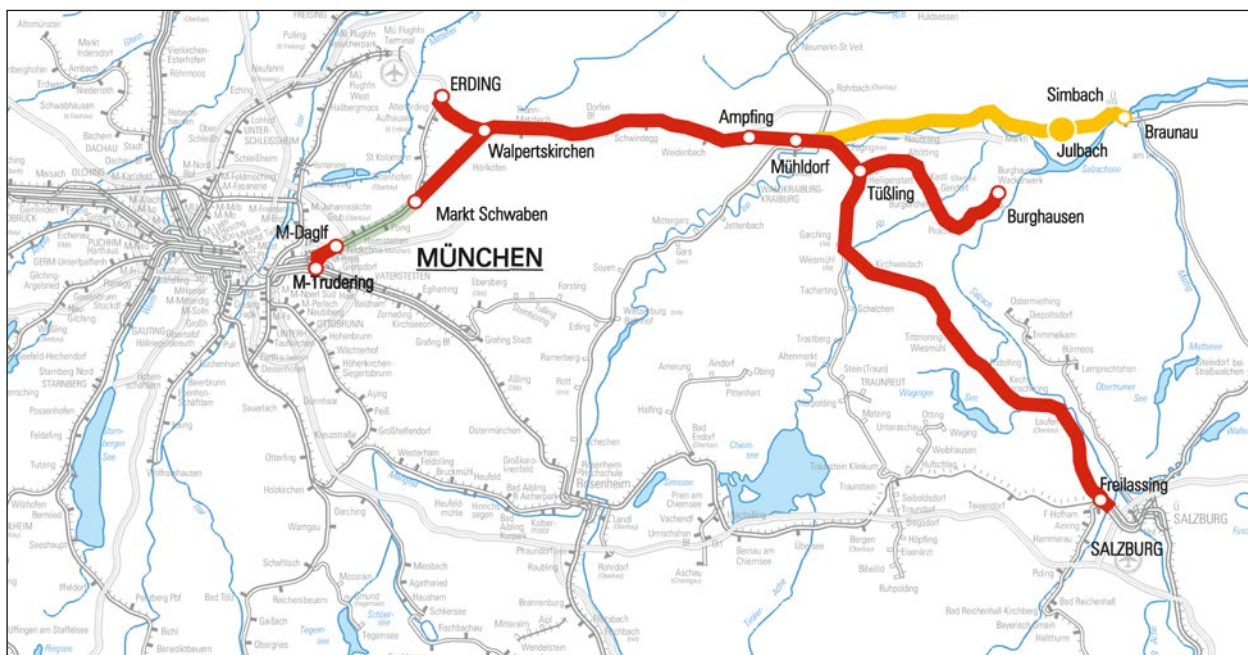
- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Abschnitt „Stuttgart 21“:
 - PFA 1.1: Der Bau der Verteilerebenen A–C sind im Rohbau abgeschlossen. Der parallele Bau aller Lichttaugen hat begonnen, davon sind 18 abgeschlossen. Im Nordkopf sind die Arbeiten an der OLA abgeschlossen. Die Gleisschüttung wird sukzessive entnommen, um die feste Fahrbahn einzubauen. Der Hauptkabelzug läuft sukzessive. Der Aufbau der Gitterschalen an den Eingängen des Nord- und Südkopfs läuft,
 - PFA 1.2: Aufbau der Oberleitungsanlagen läuft. Die Langschienen wurden verlegt und verschweißt. Die Befahrbarkeitsplatten wurden eingebracht. Die Ausstattung der Verbindungsbauwerke und der Tunnelsicherheitsbeleuchtung schreitet voran. Einbau der LST-Komponenten hat begonnen,
 - PFA 1.3a: Der Rohbau des Tunnels befindet sich in den finalen Zügen für die Übergabe an die Ausrüstungsgewerke. Der Rohbau Fernbahnhof Stuttgart Flughafen wird in mehreren Abschnitten/Bereichen an den Ausbau übergeben. Auf der freien Strecke ist der Oberbau abgenommen. Die OLA-Ausstattung ist abgeschlossen. Der Aufbau der LST-Komponenten schreitet voran,
 - PFA 1.3b: Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens zur Anbindung der Gäubahn bei voraussichtlicher Substitution des Planfeststellungsabschnitts durch das Projekt ABS/NBS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH,
 - PFA 1.4: Die feste Fahrbahn wurde fertiggestellt. Der Hauptkabelzug ist abgeschlossen. Die Mittelspannung ist bereits zugeschaltet. Der Oberbau ist abgenommen. Letzte Restleistungen der Ausrüstungsgewerke erfolgen,
 - PFA 1.5: Im Tunnel Feuerbach befinden sich die Arbeiten zum Hauptkabelzug, Tunnelsicherheitsbeleuchtung und Tunnelenergieversorgung in der Endphase. Die Montage des Handlaufs und der OLA sind nahezu abgeschlossen,

- PFA 1.6a: Im Tunnel Untertürkheim laufen die OLA-Hauptarbeiten. Der Befahrbarkeitsbelag ist bis auf Restleistungen im Trog Tunnel Untertürkheim eingebaut. Der Bau der Tunnelsicherheitsbeleuchtung läuft. Im Tunnel Abzweig Obertürkheim ist der Bau der festen Fahrbahn abgeschlossen,
- PFA 1.6b: Im nördlichen Baufeld wurde der Grundschotter eingebracht und das Erstellen des Oberbaus läuft. Parallel dazu werden Oberleitungsmasten gestellt. Im südlichen Baufeld schreiten die Kabeltiefbauarbeiten und weitere Baufeldfreimachungen voran. Der Austausch der Stützen am Eszet-Steg wurde erfolgreich abgeschlossen.

B.4.1.10 Lfd. Vorhaben Nr. 11 – ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A–Simbach–Grenze D/A



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ■ Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing,
- Kapazitätssteigerung und Qualitätsverbesserung (Beförderungszeiten) für Güterverkehr des Chemiedreiecks,
- Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen neben einer Fahrzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung).
- Kapazitätsausweitung und neue Fahrlage des Schienenpersonenfernverkehrs München–Mühldorf–Salzburg und zusätzlicher Mehrverkehr zwischen München–Linz–Wien durch Nutzung der Strecken Mühldorf–Simbach–Grenze D/A–Braunau.

Durchgeführte Maßnahmen:

- 1. Baustufe: Anhebung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen, jedoch mit Verzicht auf Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten:
 - Zweigleisiger Ausbau München–Berg am Laim (IBN 12/2003) und Bau ESTW Dorfen (IBN 07/2003),
 - Zweigleisiger Ausbau der Begegnungsabschnitte Ampfing–Altmühldorf (IBN 12/2010), Altmühldorf–Mühldorf (IBN 12/2016) und Mühldorf–Tüßling (IBN 12/2017),
 - ESTW Burghausen (mit Kapazitätserweiterung, IBN 04/2011) und Neubau der zweigleisigen Innbrücke bei Ehring im Rahmen des KP I (IBN 10/2011),
- 2. Baustufe: Dreigleisiger Ausbau Freilassing–BGr DE/AT (–Salzburg) – IBN 12/2017.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Ampfing mit bis zu $v_{\max}=200$ km/h,
- Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen,
- Elektrifizierung Tüßling–Freilassing,
- Truderinger Kurve (eingleisig elektrifiziert).
- Zweigleisiger Ausbau Tüßling–Freilassing für $v_{\max}=160$ km/h,
- Neubau Fernbahngleis Erding–Schwaigerloh,
- Neubau Fernbahngleis Walpertskirchener Spange,
- Elektrifizierung Mühldorf–Simbach–Grenze D/A mit neuem Kreuzungsbahnhof Julbach.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 194 km,
- davon Strecklänge Walperskirchener Spange 9 km,
- davon Strecken Mühldorf–Simbach 40 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis zu 200 km/h,
- Gesamtkosten: ca. 5 004 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
ABS/NBS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A						
Bau- stufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
	ESTW Dorfen	abgeschlossen	SV 20	N.N.	vor 2003	07.07.2003
Bau- stufe 1b	Ampfing–Altmühldorf	abgeschlossen	14.09.2005	15.05.2008	10/2007	12.12.2010
	Innbrücke Ehring	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	01/2010	01/2010	04.10.2011
	ESTW Burghausen (Altötting–Burghausen)	abgeschlossen	15.09.2009	17.09.2009	29.10.2009	23.04.2011
	Zweigleisiger Ausbau Altmühl- dorf–Tüßling PA 01 Altmühl- dorf–Mühldorf	abgeschlossen		18.04.2013	29.07.2013	11.12.2016
	Zweigleisiger Ausbau Altmühl- dorf–Tüßling PA 02 Mühldorf– Tüßling	abgeschlossen		31.07.2013	08/2013 (bvM) 03/2015 Hauptbau- leistung	12/2017 ¹
			14.02.2013			
	Tüßling–Freilassing EÜ Salling, km 33,709	abgeschlossen		08.03.2013	03/2014	06/2015
	Tüßling–Freilassing SÜ Harmoning, km 39,380	abgeschlossen		vorhanden (Stadt Titt- moning)	06/2012	08/2012
	Zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben–Ampfing	offen		offen	offen	offen
	Elektrifizierung Markt Schwa- ben–Tüßling–Burghausen	offen		offen	offen	offen
	Elektrifizierung Tüßling–Freilassing	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Zweigleisiger Ausbau Tüßling–Freilassing	offen		offen	offen	offen
	Truderinger Kurve	offen		offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Bau- stufe 2	3. Gleis Freilassing–Grenze	abgeschlossen	14.02.2013	Planver- zicht	09/2012	08/2013
	D/A 1.BA					
	3. Gleis Freilassing–Grenze	abgeschlossen		09.04.2013	03/2015	12/2017
	D/A 2.BA					
Bau- stufe 3	Walpertskirchener Spange	offen	offen ³	offen	offen	offen
	(Fernbahngleis):					
	2. Gleis Bf Erding–Schwaigerloh					
	Walpertskirchener Spange:	offen		offen	offen	offen
	Obergeiselbach–Bf Erding					
ABS Mühldorf–Simbach–Grenze D/A						
	Mühldorf–Simbach–Grenze	offen	offen	offen	offen	offen
	D/A inkl. neuer Kreuzungs- bahnhof Julbach					

1 IBN zum Fahrplanwechsel 2017/2018 (Fertigstellungsfeier fand am 22.05.2017 statt).

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph. 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

3 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der Planungen des Freistaates Bayern.

Teilinbetriebnahmen 2024:

– Keine.

Bauaktivitäten 2024:

– Keine.

B.4.1.11 Lfd. Vorhaben Nr. 12 – Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)

Knoten Berlin

Zielsetzung:

- Entwicklung eines auf die Bewältigung der Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Hauptbahnhofs als Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit den parallel zu realisierenden Maßnahmen der S-Bahn Berlin.

Dargestellt werden lediglich die noch nicht abgeschlossenen Vorhabenteile des Knotens Berlin. Zu den übrigen Maßnahmen siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2016, siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2018 für das Projekt Umbau Bf-Ostkreuz und für das Projekt Nordkreuz-Karow 2. Baustufe siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2021. Die technische Inbetriebnahme der Eisenbahn-Anlagen zur Flughafenanbindung Schönefeld erfolgte termingemäß am 30.10.2011 ohne Bahnhof und Personenverkehr. Die technische Inbetriebnahme des Bahnhofs BBI erfolgte zum 03.06.2012 mit der Auflage „Personenverkehr erst nach Fertigstellung der brandschutztechnischen Schnittstellen des Flughafens“ aufzunehmen. Im Oktober 2020 wurde der Bahnhof im Zuge der Inbetriebnahme des Flughafens für den regulären Personenverkehr geöffnet. Das 2. Gleis Mahlower Kurve wird bis vsl. 2025 im Rahmen des Projektes Dresdner Bahn umgesetzt.

Knoten Berlin: Südkreuz–Blankenfelde



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Maßnahmenbeschreibung:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung als zweigleisige, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke,
- Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung Schienenanbindung BBI erstellt),
- BÜ-Auflösung,
- ESTW-Technik und ETCS-Streckenausrüstung,
- Elektrifizierung Re 200,
- Um-/Neubau von Verkehrsstationen.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 14,2 km (PFA I-III) + 2,0 km (BA 4),
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
- Gesamtkosten (inkl. BA 4): 1 051 Mio. €.
- Projekterweiterung: Übernahme von Restleistungen aus den Vorhaben Nord-Süd-Verbindung und Südkreuz-Ludwigsfelde in den neuen BA 4 des Vorhabens Südkreuz-Blankenfelde (km 4,059–6,062).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)			22.05.2017	01.10.2017	
2	Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (LGr)	Die vorliegende Entwurfsplanung aus 2009 wurde		13.11.2015	Maßnahmen, Hauptbau-	
3	Land Brandenburg km 14,762 (LGr)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve	überarbeitet hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP	30.05.2016	30.08.2019	leistungen in Berlin 06/2020 und in Brandenburg 11/2020	vsf. 2025



Abbildung 5 Neue Infrastruktur im Abschnitt Marienfelde (Projekt Dresdner Bahn)
Foto: DB E&C



Abbildung 6 Straßenüberführung Buckower Chaussee (Projekt Dresdner Bahn)
Foto: DB E&C

Teilbetriebnahmen 2024:

- Inbetriebnahme (IBN) S-Bahn Mahlow bis Blankenfelde in neuer Lage mit Eisenbahnüberführung (EÜ) Ziethener Straße im S-Bahngleis, Berliner Straße, Trebbiner Straße (Verkehrsfreigabe erfolgt 2024)
- IBN Bahnhof Blankenfelde 1. Baustufe (Fernbahn) inkl. Teilbetriebnahme Inselbahnsteig Blankenfelde (Regionalverkehr) inkl. EÜ Glasowbach
- Verkehrsfreigaben Tunnelweg und Berliner Str.
- Neubau Krbw Berliner Außenring.

Bauaktivitäten 2024:

- Einbau der späteren Einbindungsweichen vom Bahnhof Südkreuz in die Dresdner Bahn (Papestraße),
- Neubau EÜ Attilastrasse (Fernbahn),
- Neubau EÜ Teltowkanal (Fernbahn),
- Neubau Schallschutzwände, Bedienstandorte und viele Anlagen der technischen Ausrüstung.

Knoten Dresden

Das Projekt ist abgeschlossen. Die letzte Inbetriebnahme erfolgte am 28.10.2000.

Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2016.

Knoten Erfurt

Das Projekt ist abgeschlossen. Die letzte Inbetriebnahme erfolgte am 19.11.2017.

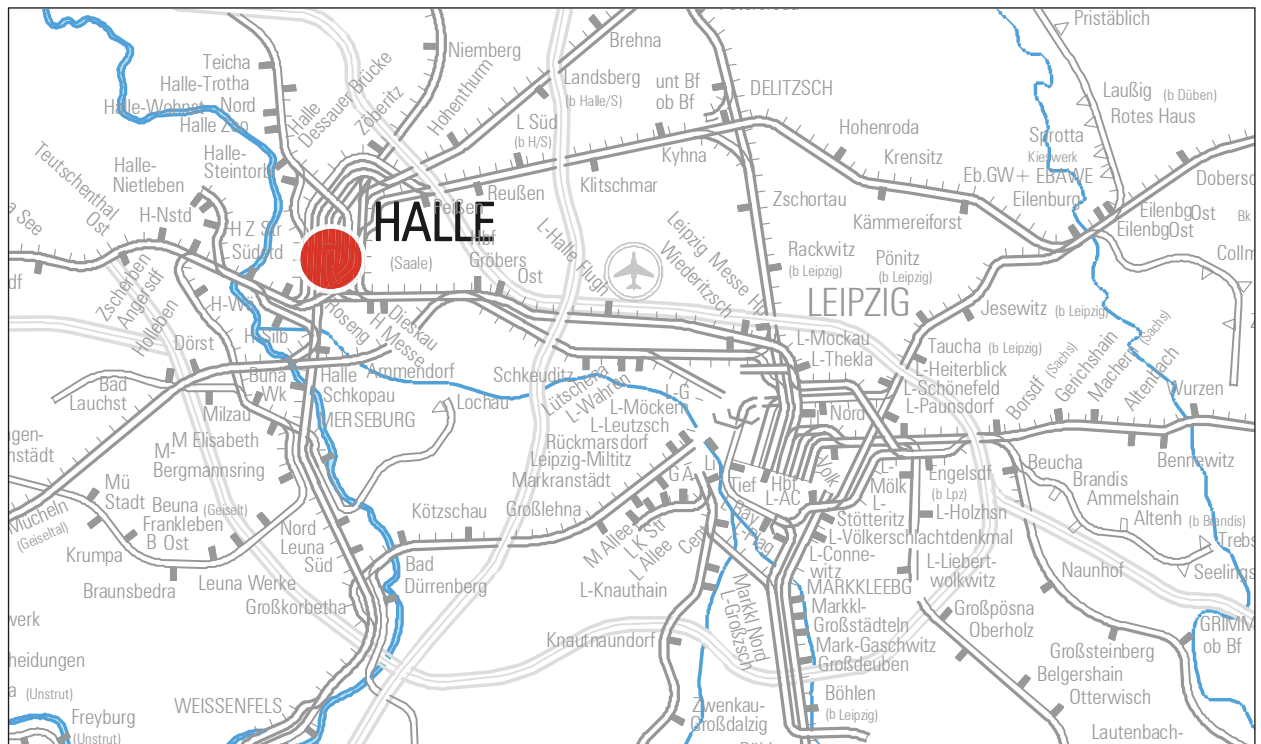
Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2017.

Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe (Knoten Leipzig)

Das Projekt ist abgeschlossen. Die letzte Inbetriebnahme erfolgte am 15.12.2013.

Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2015.

Knoten Halle/Leipzig, 2. Ausbaustufe (Knoten Halle)



Legende: ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Umgesetzte Maßnahmen:

- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, einschließlich Spurplanumbau des Knotens Halle, mit Errichtung einer ESTW-UZ Halle (Saale) Hbf (Ost) und Erweiterung der ESTW-UZ Halle (Saale) Hbf (West) und Errichtung ESTW-A Peißen und Reußen, ESTW A Angersdorf,
- Errichtung eines Schaltpostens und Neubau/Ertüchtigung der 50-Hz-Anlagen,
- Qualitätsgerechte Anbindung der modernisierten Zugbildungsanlage Halle Nord:
 - Ostumfahrung ZBA (IBN 12/2015),
 - Südliche Anbindung ZBA (IBN 11/2016),

- Schaffung der Voraussetzungen für die Einbindung der VDE Nr. 8.3 und Nr. 8.2 in den Knoten Halle mit Anpassung/Neubau der Personenverkehrsanlagen in Halle (Saale) Hauptbahnhof:

- Weichenbereich HNO (IBN 11/2015)
- Nördliche Anbindung VDE 8.3 (IBN 11/2017)
- Ostseite Hbf-Durchbindung VDE 8 (IBN 11/2017)
- Westseite Hbf-Strecke 6343 (IBN 11/2019),
- Westseite Hbf-S-Bahn (IBN 01/2021),
- Äußerer Knoten-ESTW A Angersdorf (IBN 11/2021).

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Errichtung ESTW-A Reußen,
- Erweiterung ZU Ost um Kanena.

– Gesamtkosten: 746 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	BA 1 Ostumfahrung der ZBA	abgeschlossen	25.10.2012	21.05.2014	05/2014	11/2015
1	BA 2 südliche Anbindung der ZBA	abgeschlossen	25.10.2012	21.05.2014	07/2015	11/2017
1	BA 3.1 Weichenbereich HNO	abgeschlossen	25.10.2012	21.05.2014	09/2014	11/2015
	BA 3.2 nördliche Anbindung VDE Nr. 8.3	abgeschlossen	25.10.2012	21.05.2014	10/2016	11/2017
1	BA 4.1 Westseite Hbf, Str. 6343, 6053, 6346	abgeschlossen	APV vom 19.12.2014	21.05.2014	12/2017	11/2019
1	BA 4.2 Westseite Hbf, S-Bahn	abgeschlossen	APV vom 19.12.2014	21.05.2014	12/2019	18.01.2021
1	BA 5 Ostseite Hbf, VDE Nr. 8-Durchbindung	abgeschlossen	APV vom 27.11.2013	21.05.2014	12/2015	11/2017
3	BA 6 äußerer Knoten – Peißen-Reußen	abgeschlossen	APV vom 19.12.2014	03/2020	09/2023	vsl. 03/2025
4	BA 6 äußerer Knoten-ESTW A Angersdorf	abgeschlossen	APV vom 19.12.2014	04/2020	01/2021	29.11.2021

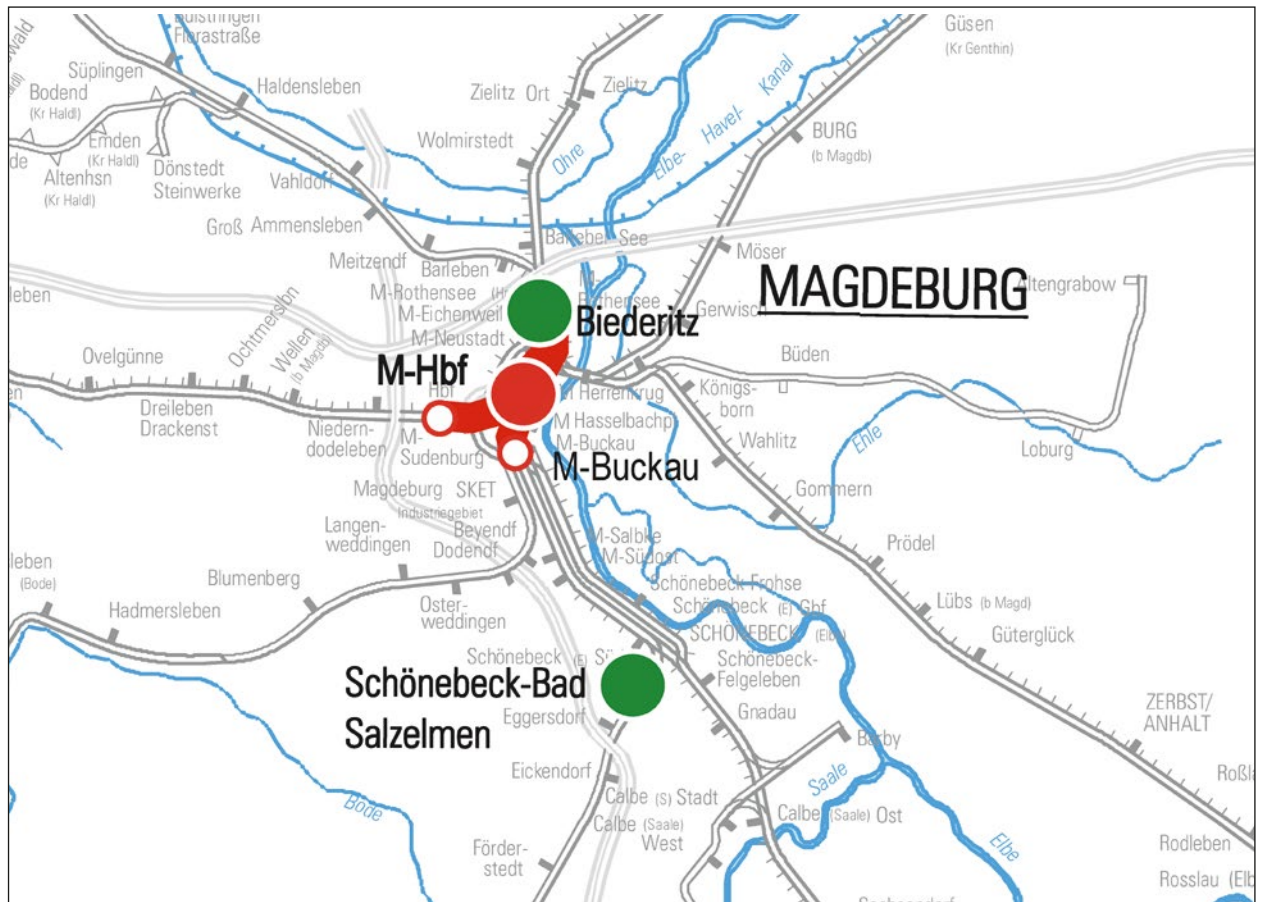
Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Kabeltiefbau, Signalgründungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des ESTW UZ Ost um die Stellbereiche LHAL und LKAN,
- Ober- und Tiefbaumaßnahmen sowie Ausrüstung OLA und Signaltechnik in den Bahnhöfen Peißen und Reußen für das ESTW A Reußen (BA6).

Knoten Magdeburg



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Umgesetzte Maßnahmen:

1. Baustufe:

- ESTW Magdeburg (IBN 03/2004),

2. Baustufe:

- Umbau der Gleisanlagen im Knoten, insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:
 - Spurplanumgestaltung in **Bf Biederitz** (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan Infolge Neubau EÜ Ehle),
 - Erneuerung der LST-Anlagen **Bf Schönebeck-Salzelmen** und Anbindung an die UZ Schönebeck (IBN 08/2011),
 - Erneuerung von neun Eisenbahnüberführungen (EÜ Ehle IBN 11/2013, EÜ Erich-Weinert-Straße IBN 07/2013),
 - Bau eines 50-Hz-Mittelspannungsringes (IBN 12/2016).

Umgesetzte Maßnahmen:

2. Baustufe:

- Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:
 - Spurplanumgestaltung in **Magdeburg Hbf**,
 - Oberbaumaßnahmen,
 - Erneuerung von Oberleitungsanlagen.

– Gesamtkosten:

1 137 Mio. €.



Abbildung 7 Aufbau einer Signalbrücke
Foto: Ute Göldner

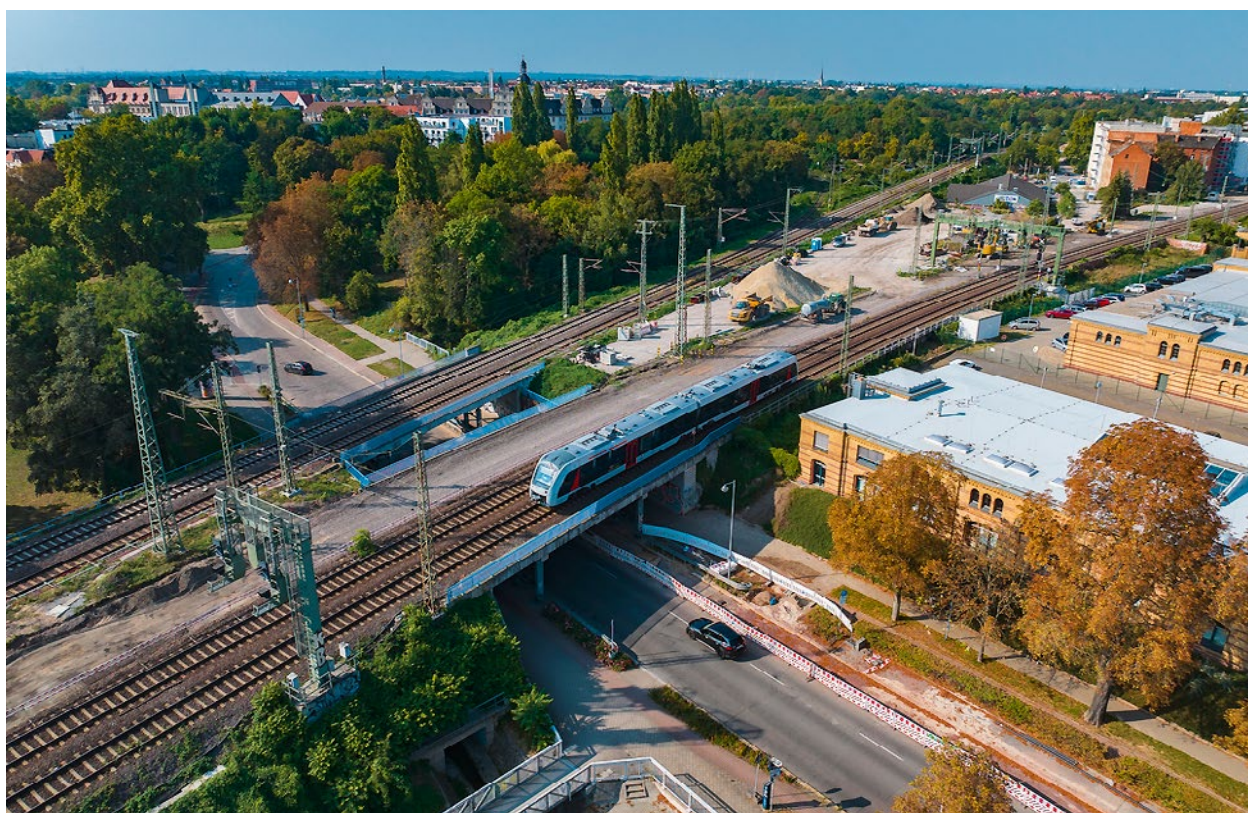


Abbildung 8 Sichtbrücke Carl-Miller-Straße – Arbeiten an einer Signalbrücke
Foto: DB InfraGO

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Baustufe						
	ESTW Magdeburg	abgeschlossen	25.06.2001	vor 2001	25.04.2001	21.03.2004 ¹
2. Baustufe						
2.1.1	01.11 Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)	abgeschlossen	26.11.2007	08.12.2006	08/2007	12/2008
2.1.2	61.12 EÜ Ernst-Reuter-Allee	abgeschlossen	26.11.2007	04/2012	06/2015 ³	12.05.2019
2.1.3	21.51 EÜ Ehle (Biederitz)	abgeschlossen	26.11.2007	16.02.2011	02/2011	11/2013
2.1.4	31.13 Erweiterung Bf Schönebeck-Salzelmen mit ESTW-Technik	abgeschlossen	26.11.2007	12/2010	08/2010 ²	08/2011
2.1.5	40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neustadt	abgeschlossen	26.11.2007	05/2009	01/2010	06/2010
2.1.6	50.16 Bauzustand Bf Magdeburg-Buckau, Bahnhofsteil MD-Fermersleben	abgeschlossen	26.11.2007	04/2009	04/2010	12/2010
2.1.7	61.11 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spurplan Mitte + Güterzuggleise 10–13	abgeschlossen	26.11.2007	01/2013	09/2015	12.05.2019
	61.20 Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt B neu (Anlagen DB Energie GmbH)			03/2012	12/2013	12/2016
2.1.7	61.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Hbf (Anlagen DB Station & Service AG)	abgeschlossen	26.11.2007	01/2013	09/2015	12.05.2019
2.2.1	70.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Nord inkl. Ersatzneubau EÜ Lorenzweg 70.12 Ersatzneubau EÜ Walther-Rathenau-Straße 70.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Neustadt (Anlagen DB Station & Services AG)	offen	26.11.2007	offen	offen	voffen
2.3.1	80.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Süd bis Bf Magdeburg-Buckau Pbf Ersatzneubau EÜ Hallische Straße (in 80.11 integriert)	abgeschlossen	26.11.2007	02/2024	08/2023	vsl. 2027

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.3.1	80.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung in Magdeburg Hasselbachplatz (Anlagen DB Station & Services AG)	abgeschlossen	26.11.2007	02/2024	08/2023	vsl. 2027
2.3.2	90.13 Ersatzneubau EÜ Erich-Weinert-Straße	abgeschlossen	26.11.2007	23.02.2011	03/2011	07/2013

- 1 Datum der Gesamtinbetriebnahme: 21.03.2004: Drei Inbetriebnahmen (jeweils zu einer Unterzentrale) wie folgt: UZ Hbf am 22.03.2003; UZ Biederitz am 30.11.2003 und UZ Schönebeck am 21.03.2004.
- 2 Bauvorbereitende Maßnahmen für BÜ km 3,5; für andere Maßnahmen liegt Planfeststellungsbeschluss vor.
- 3 Bauvorbereitende Maßnahmen ab Oktober 2013.

Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

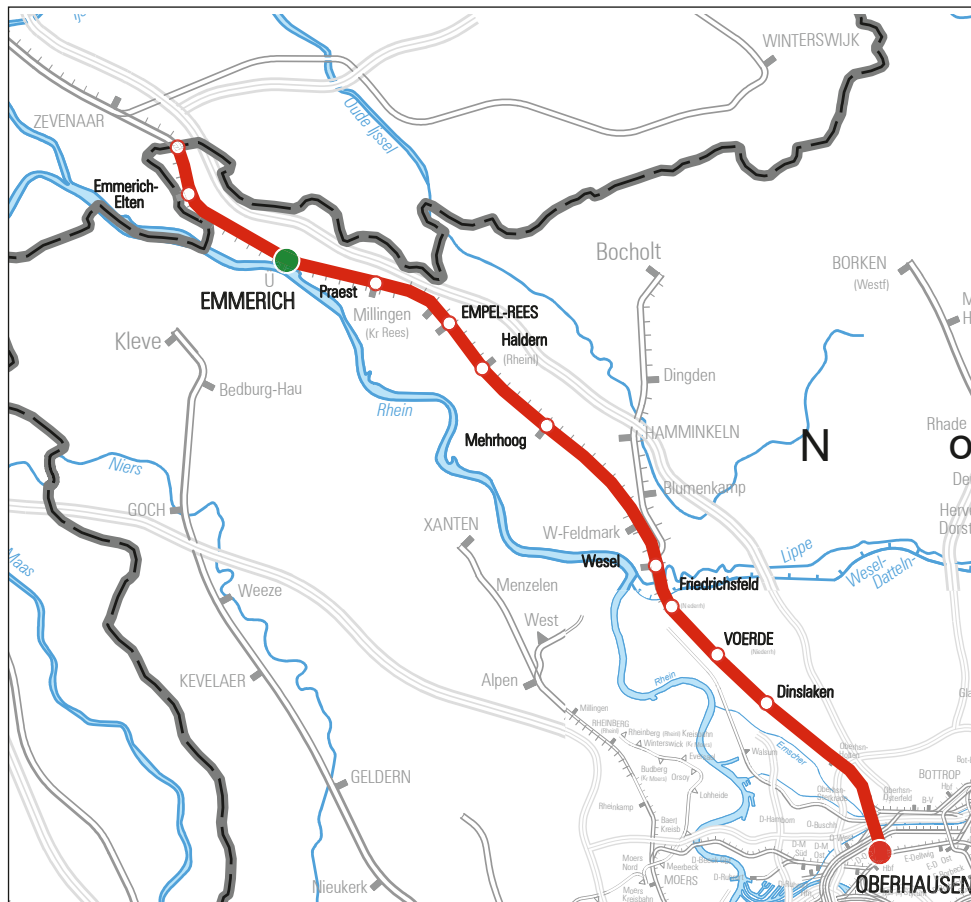
- Außerbetriebnahme Strecke 6404 inkl. Rückbau Oberbau, Herstellung Tiefbau inkl. Entwässerung, Teilneubau Gleise,
- Abbruch TBW 1 EÜ Hallische Straße,
- Gründung und Aufstellen OLA-Maste,
- Signalgründungen,
- Neubau zweier Signalbrücken über 4 bzw. 6 Gleise.

B.4.1.12 Lfd. Vorhaben Nr. 13 – ABS Oldenburg – Wilhelmshaven

Das Projekt ist abgeschlossen.

Die letzte Inbetriebnahme erfolgte im Dezember 2022. Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2023.

B.4.1.13 Lfd. Vorhaben Nr. 14 – ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung ● Einzelmaßnahme fertiggestellt

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Durchgeführte Maßnahmen:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke
 - durch Bau eines elektronischen Stellwerkes ESTW Emmerich (IBN 06/2013),
 - durch Stromwechsel in Emmerich (IBN 10/2016).

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Zweigleisiger, höhenfreier Neubau einer Verbindungs-kurve Sterkrade–Oberhausen–Grafenbusch,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke
 - durch Verdichtung der Blockteilung,
- Dreigleisiger Ausbau inkl. Bahnübergangsbeseitigungen.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 73 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 3 399 Mio. €.



Abbildung 9 Wesel – EÜ Lippe – Neues Bauwerk und Bestandsbauwerke
Foto: Deutsche Bahn AG

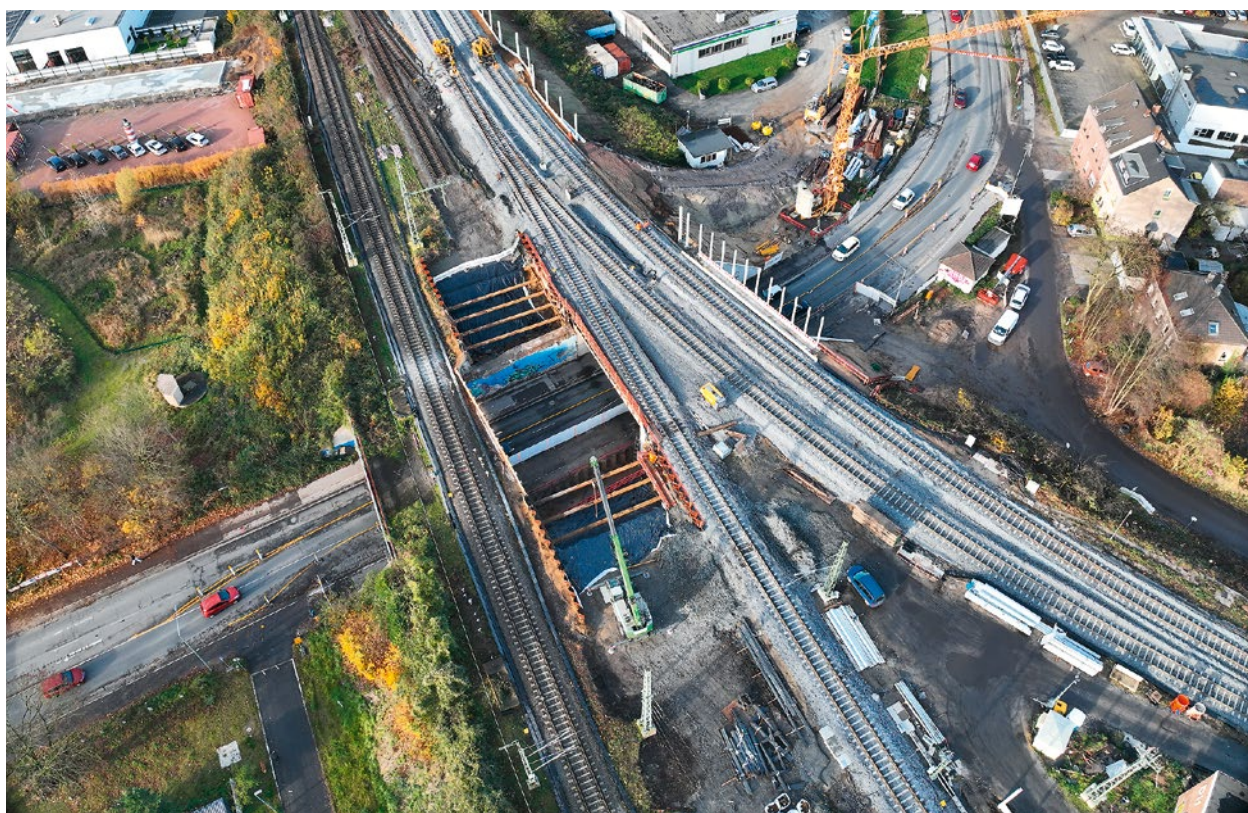


Abbildung 10 Dinslaken – EÜ Weseler Straße – Vorbereitung Neubau Widerlager nach Abriss Bestandsbauwerk
Foto: Deutsche Bahn AG

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	ESTW Emmerich	abgeschlossen	08.12.2005			
	- Wesel-Grenze			07/2008	12/2005	05/2012
	- Oberhausen-Sterkrade-Wesel			10/2010	11/2010	06/2013
	ETCS-Ausrüstung	offen	08.12.2005		12/2019	vgl. 2032
	- Kabeltiefbau, Funknetz					
	- Montage Balisen und RBC					
	Emmerich Umstellung Stromsystemwechsel	abgeschlossen	07/2013	Nicht erforderlich	10/2015	10/2016
<i>Dreigleisiger Ausbau, Blockverdichtung</i>						
PFA 1.1	Oberhausen	abgeschlossen		24.09.2015	01/2017	
PFA 1.2	Oberhausen-Sterkrade Knoten Oberhausen (Abschn. 5)	abgeschlossen		20.10.2022	offen	
PFA 1.3	Dinslaken	abgeschlossen		09.09.2019	03/2020	
PFA 1.4	Voerde	abgeschlossen		25.11.2019	03/2020	
PFA 2.1	Friedrichsfeld	abgeschlossen		16.12.2020	08/2022	vgl. 2031
PFA 2.2	Wesel	abgeschlossen	07/2013	24.02.2022	08/2022	
PFA 2.3	Mehrhoog	offen		vgl. 2025	offen	
PFA 3.1	Halderm	abgeschlossen		21.12.2018	09/2019	
PFA 3.2	Rees	offen		vgl. 2026	offen	
PFA 3.3	Emmerich-Praest	offen		vgl. 2025	offen	
PFA 3.4	Emmerich-Stadt	offen		vgl. 2025	offen	
PFA 3.5	Emmerich-Elten	offen		vgl. 2026	offen	vgl. 2032

Teilbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Streckenausbau einschließlich Oberleitungsarbeiten im PFA 1.1 Oberhausen,
- Vorbereitende Maßnahmen im PFA 1.2 Oberhausen-Sterkrade,

- Streckenausbau einschließlich Stationen, Oberleitungsarbeiten und Brückenbauwerke in den PFA 1.3 Dinslaken und 1.4 Voerde,
- Streckenausbau einschließlich Oberleitungsarbeiten und Brückenbauwerke in den PFA 2.1 Voerde-Friedrichsfeld und 2.2 Wesel, Errichtung eines provisorischen Bahnhofes in Voerde-Friedrichsfeld,
- Streckenausbau einschließlich Stationen, Oberleitungsarbeiten und Brückenbauwerke im PFA 3.1.

B.4.1.14 Lfd. Vorhaben Nr. 15 – ABS München-Lindau-Grenze D/A

Das Projekt ist abgeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 13.12.2020.

Detaildarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2020.

Die aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes abgeleiteten drei Überholgleise werden als ein neues Teilvorhaben der ABS 48 mit dem Titel „ABS München-Lindau; Maßnahmen des Deutschlandtaktes“ geführt und befinden sich in Planung.

B.4.1.15 Lfd. Vorhaben Projekt Nr. 16 – Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)

a) Kombiniertes Verkehr

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projekte:

- Neubaumaßnahmen:
 - Ubf Lehrte (IBN 06/2020),
 - Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen,
 - Ubf Nürnberg Hafen (IBN 12/2009).
- Ausbaumaßnahmen:
 - Ubf Köln Eifeltor (3. Modul) – IBN 12/2012,
 - Rbf Köln Eifeltor (3. Modul) – IBN 07.2013,
 - Ubf Hamburg-Billwerder (3. Modul) – IBN 06/2012,
 - Ubf München-Riem (3. Modul) – IBN 12/2011,
 - Ubf Kornwestheim (Verlängerung 2. Modul auf 650 m) (Seehafenhinterlandverkehr I) – IBN 12/2009,
 - Ubf Regensburg Ost (Ausbau) – IBN 10/2011,
 - Ubf Leipzig-Wahren (2. Modul) (Seehafenhinterlandverkehr I) – IBN 02/2017.

Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den Vordringlichen Bedarf für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde durch eine entsprechende Studie im Januar 2007 erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 1	abgeschlossen	09.08.2010	12/2010 ¹	03/2011	12/2011
	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2 (Schiene-Schiene)	abgeschlossen	09.08.2010	22.01.2015	04/2015	05/2016
Drehscheibe Rhein Ruhr	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2 (Straße-Schiene)	abgeschlossen	09.08.2010	22.01.2015	04/2015	vsl. 01/2025
	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2 (Schiene-Schiene) Schwungeinfahrt	abgeschlossen	09.08.2010	22.01.2015	04/2015	vsl. 01/2025

1 Plangenehmigung.

Teilbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

– **Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2:**

2. Abschnitt (Straße – Schiene Umschlag) Baustopp aufgrund eines Fundes von Mauereidechsen. Weiterhin wurde ein hohes Aufkommen an Kampfmittelrückständen vorgefunden, sodass die Tiefbauarbeiten durch Feuerwerker begleitet werden mussten. Bauarbeiten werden fortgesetzt.

b) Rangierbahnhöfe

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel der 2. Stufe⁴ ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen.
- Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen:
 - modernste Brems- und Fördertechnik,
 - rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
 - rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
 - rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
 - funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.
- Damit wird erreicht:
 - Optimierung der Produktionsabläufe,
 - Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
 - Verbesserung der Rangierqualität,
 - Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

- ZBA Halle/Saale Nord (IBN 06/2018),
- ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd (IBN 12/2008).

Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarf“ für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde durch eine entsprechende Studie im Januar 2007 erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

⁴ Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung SV 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der BVWP 2003 kannte zwar ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entsprach dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

B.4.2 Abschnitt 2 – Neue Vorhaben

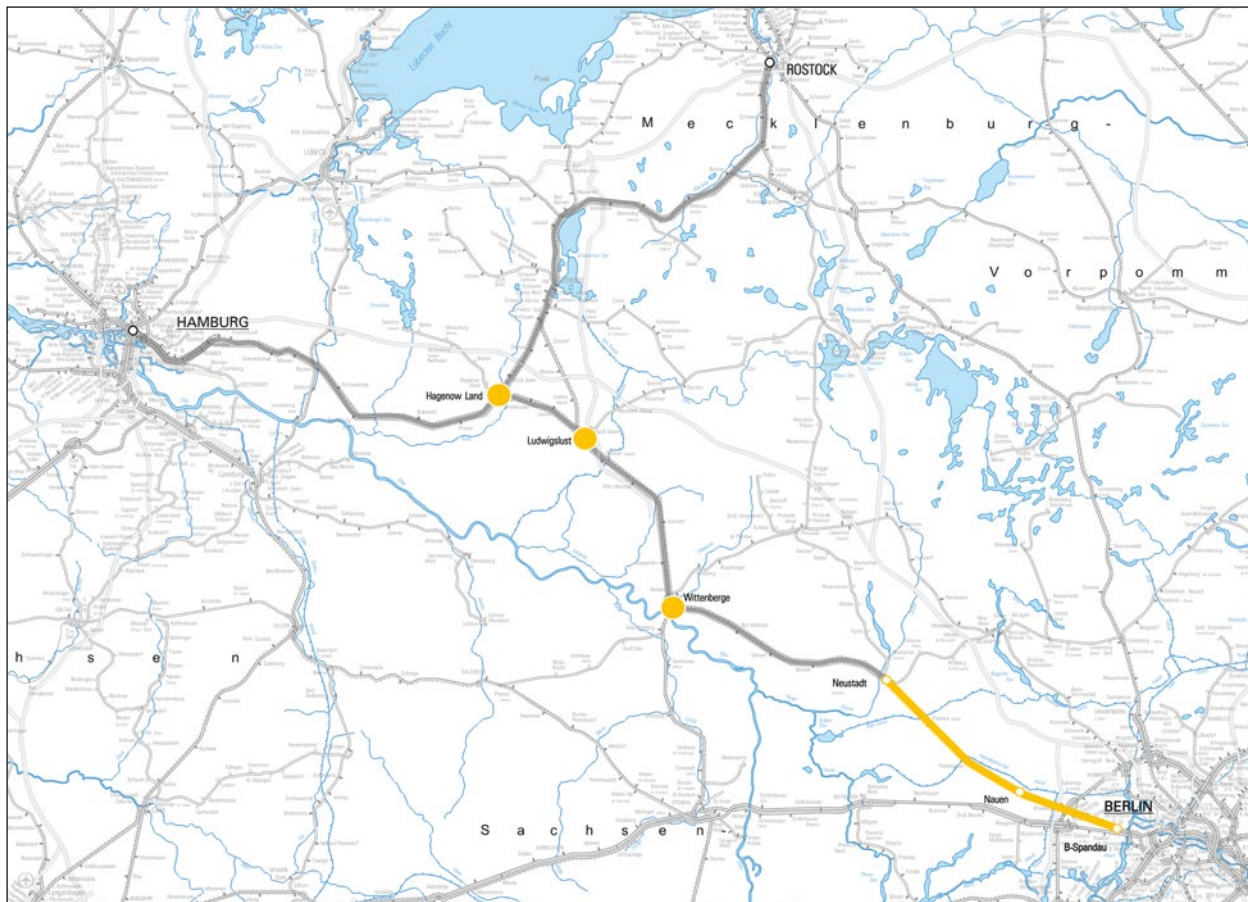
Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)

Tabelle 9 Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Projekt
1	Projektbündel 1: ABS Berlin–Wittenberge–Hamburg, ABS Berlin–Rostock
2	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover–Hamburg
3	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel–Uelzen, ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen, ABS Magdeburg–Halle, ABS Wunstorf–Verden–Rotenburg, ABS Minden–Nienburg, ABS Elze–Hameln, ABS Lehrte–Braunschweig–Magdeburg–Roßlau–Falkenberg, ABS Sandersleben–Halle
4	Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main–Aschaffenburg–Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt–München
5	Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen–Fulda, ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda
6	Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln–Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz–/Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main–Mannheim, ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim–Stuttgart–Ulm, ABS/NBS München–Augsburg–Ulm, ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau
7	Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe–Basel, ABS Appenweier–Kehl–Grenze D/F
8	Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund–Hamm, ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm, ABS Berlin–Hannover
9	Projektbündel 9: ABS München–Landshut–Obertraubling–Regensburg–Marktreutwitz–Hof, ABS Mühldorf–Landshut, ABS Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald–Grenze D/CZ
10	Projektbündel 10: ABS Oldenburg–Bremen, ABS Oldenburg–Emden
11	Projektbündel 11: ABS Regensburg–Ingolstadt–Donauwörth–Ulm
12	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau
13	ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A
14	ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)
15	ABS Nürnberg–Passau
16	ABS Paderborn–Halle (Kurve Mönchhof-Ihringhausen)
17	ABS Nürnberg–Marktreutwitz–Hof/Grenze D/CZ
18	ABS Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster
19	ABS Angermünde–Grenze D/PL
20	ABS/NBS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH
21	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)
22	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München)
23	Knoten (Aachen, Leipzig)
24	ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen
25	ABS Augsburg–Donauwörth
26	ABS Gotha–Leinefelde
27	ABS Stuttgart–Nürnberg
28	ABS Landshut–Plattling
29	ABS Lübeck–Schwerin/Büchen–Lüneburg
30	ABS Weimar–Gera–Gößnitz
31	ABS Niebüll–Klanxbüll–Westerland
32	NBS Dresden–Grenze D/CZ
33	ABS Cuxhaven–Stade
34	ABS Münster–Lünen
35	ABS Leipzig–Chemnitz

Nr.	Projekt
36	ABS Itzehoe–Wilster–Brunsbüttel
37	ABS Berlin–Angermünde–Pasewalk–Stralsund–Sassnitz
38	Überholgleise 740-m-Züge
39	Bahnhof Fangschleuse
40	Projekte des Potentiellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)
41	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe

B.4.2.1 Neue Vorhaben Nr. 1 – Projektbündel 1: ABS Berlin–Wittenberge–Hamburg, ABS Berlin–Rostock



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Kapazitätssteigerungen bzw. Engpassbeseitigungen auf den hochbelasteten Streckenabschnitten zwischen Berlin und Hamburg sowie Knoten wie Berlin-Spandau, Nauen und Wittenberge,
- Aufwertung der Knoten durch Schaffung von parallelen Einfahrten/Ausfahrten von/auf verschiedene Gleise sowie bessere Zugverteilungen,
- Ausweitung der Kapazität für ein erweitertes Mengengerüst im SPFV und SPNV mit einer überholungsfreien, schnelleren Trassierung, Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose.

Maßnahmenbeschreibung:

- **Berlin-Spandau:** Umbau des Westkopfes zur viergleisigen Einbindung der Hamburger Bahn, zweigleisiger Ausbau der Strecke 6179 zwischen Nennhauser Damm und Berlin-Spandau, Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs mit

zwei Bahnsteigkanten an der Güterstrecke bzw. den beiden südlichen Gleisen,

- **Wittenberge:** Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante und Weichenverbindung; Optimierung der LST für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten; Verkürzung der Zugfolgezeiten von/nach Berlin und Ludwigslust,
- **Ludwigslust:** Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf,
- **Hagenow Land:** Herstellung durchgehender Zweigleisigkeit im Bahnhof für die Relation Hamburg–Schwerin,
- Bau eines dritten Gleises (SPNV in der Mitte mit Bahnsteigen, SPFV außen ohne Bahnsteige) zwischen **Neustadt und Nauen**,
- Bau eines dritten und vierten Gleises (Richtungsbetrieb, langsame Gleise mit Mittelbahnsteig innen) zwischen **Nauen und Berlin-Spandau**

Projektkennndaten:

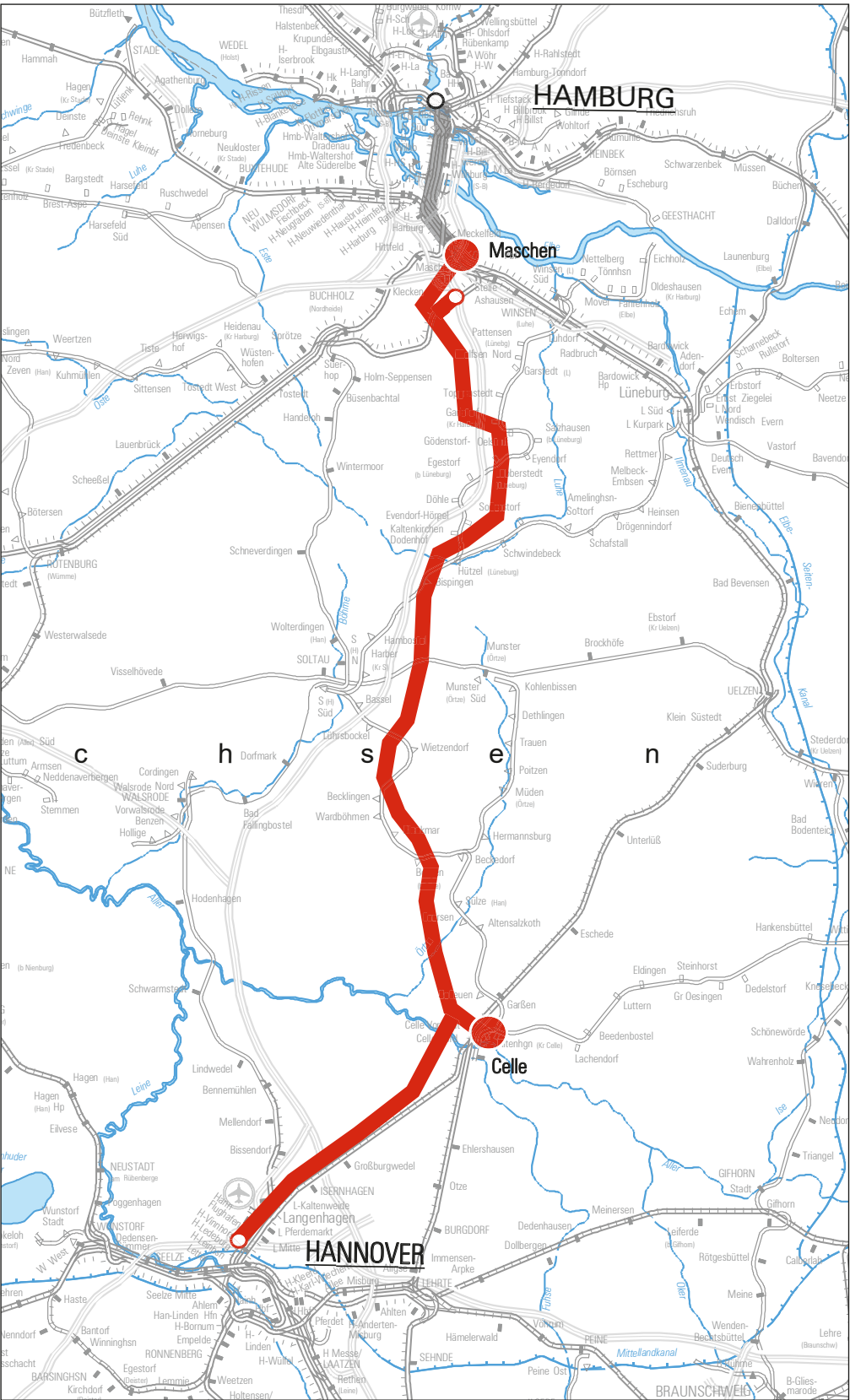
- Streckenlänge Neustadt-Berlin-Spandau: 63 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–230 km/h,
- Gesamtkosten: 1 058 Mio. €⁵.

Projektstand:

Das Projekt wurde noch nicht begonnen.

5 Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Klimaschutzpaket) dargestellt.

B.4.2.2 Neue Vorhaben Nr. 2 – Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover–Hamburg



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahmen in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Entmischung Verkehrsströme nach Relationen und Verbesserung der Betriebsqualität.
- Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover zur Aufnahme der erwarteten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr und Beschleunigung im SPFV.

Maßnahmenbeschreibung:

- ABS/NBS **Maschen Pbf–Hannover–Vinnhorst**, (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen) sowie Bau zweier Güterüberholbahnhöfe in den Dritteln der NBS zwischen Hannover und Hamburg mit 740 m Nutzlänge,
- **Maschen**: Umbau des Knotens, sodass 2 Züge parallel und niveaufrei sowohl in das außenliegende als auch in das innenliegende Gleis der Strecke Hamburg–Lüneburg ein- und ausfahren können
- **Celle**: Herstellung paralleler Fahrmöglichkeiten durch zusätzliche Weichenverbindungen in Celle für die S-Bahn Richtung Lehrte und den SGV Richtung Hamburg.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 144 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 250–300 km/h,
- Gesamtkosten: 9 029 Mio. €.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

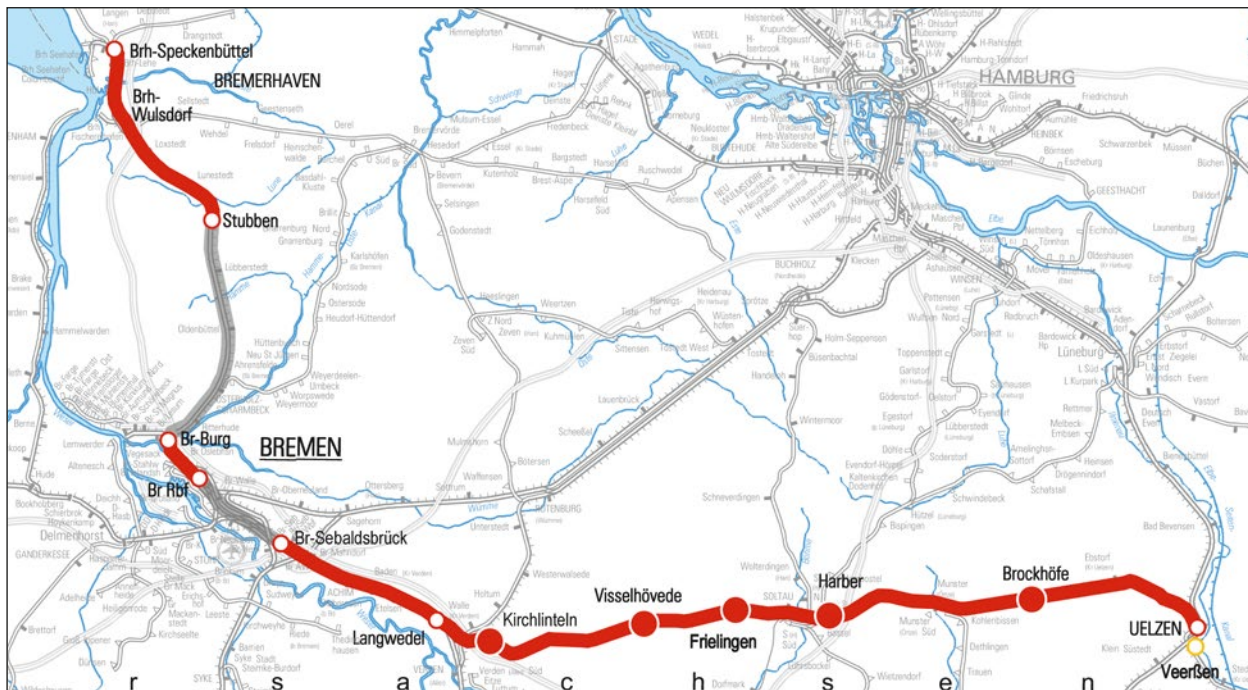
B.4.2.3 Neue Vorhaben Nr. 3 – Projektbündel 3: ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel–Uelzen, ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen, ABS Magdeburg–Halle, ABS Wunstorf–Verden–Rotenburg, ABS Minden–Nienburg, ABS Hameln–Elze, ABS Lehrte–Braunschweig–Magdeburg–Roßlau–Falkenberg, ABS Sandersleben–Halle

Verkehrliche Zielsetzung:

Gesamtkosten:

6 041 Mio. €.

- Entmischung Verkehrsströme und Verbesserung der Betriebsqualität sowie kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover zur Aufnahme der erwarteten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr und Beschleunigung im SPFV.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen,
● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel–Uelzen

Maßnahmenbeschreibung:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Langwedel–Bremen–Sebaldsbrück und Bremen Rbf Abzw. Bve–Bremen–Burg mit $v_{\max} = 160 \text{ km/h}$,
- Stubben–Brhv–Wulsdorf–Brhv–Spekebüttel: Blockverdichtung
- Langwedel–Uelzen: Ertüchtigung und Elektrifizierung, 9 Kreuzungsbahnhöfe, niveaufreie Anbindung in Langwedel,
- Brockhöfe Awanst, Harber Awanst, Visselhövede Awanst, Kirchlinteln: Umbau zum Kreuzungsbahnhof (SGV, 740 m),

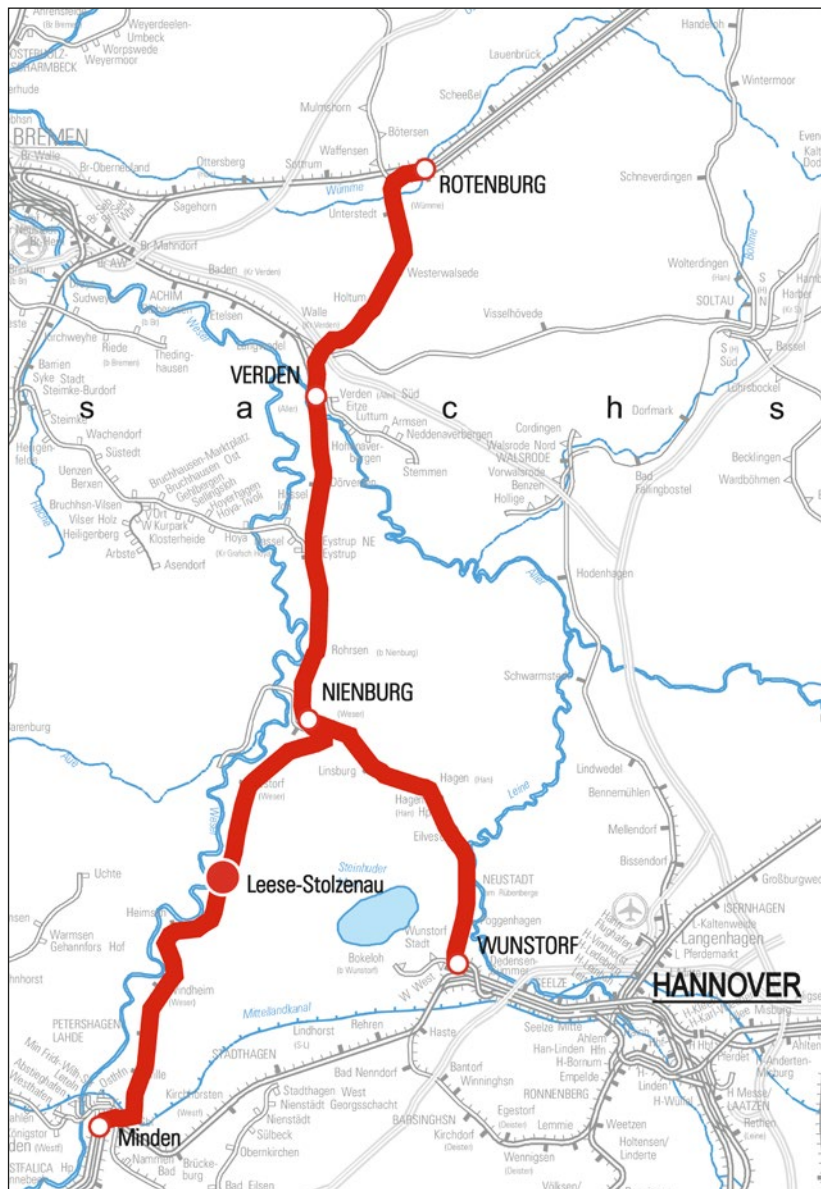
- Frielingen–Stadt Visselhövede Awanst: zweigleisiger Ausbau,
- Veerßen–Uelzen: zweigleisiger Ausbau.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 194 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

Projektstand:

Das Projekt befindet sich, bis auf den zweigleisigen Ausbau Veerßen–Uelzen, in der Planung.



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS Wunstorf–Verden–Rotenburg, ABS Minden–Nienburg

Maßnahmenbeschreibung:

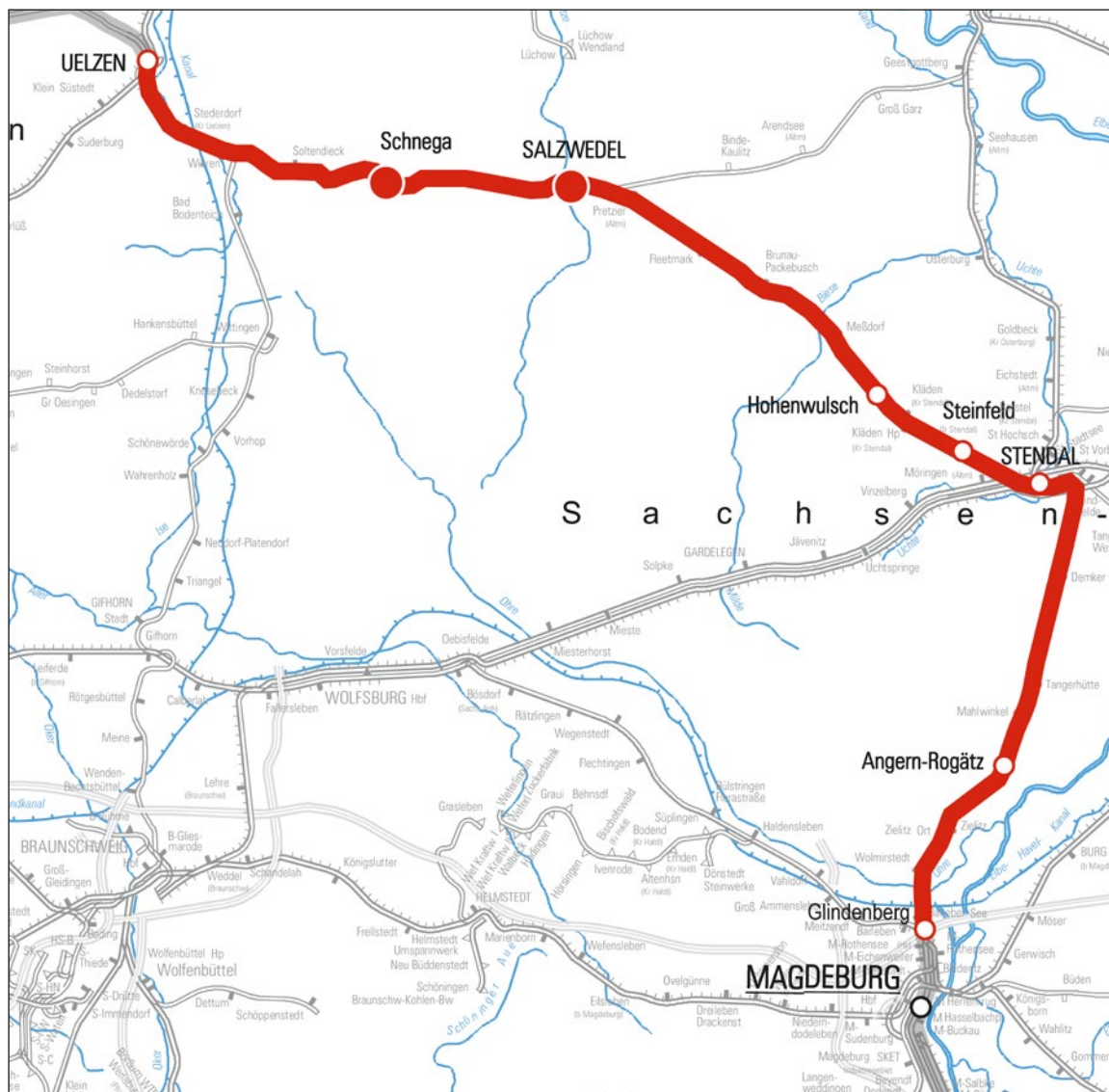
- Rotenburg–Verden: Bau eines zweiten Gleises,
- Verden–Nienburg–Wunstorf: Blockverdichtung; neues Überholgleis und mittiges Wendegleis für die S-Bahn im Bahnhof Nienburg; Bau eines Überwerfungsbauwerkes zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg und Bremen, mittige Anbindung Wendegleis S-Bahn Bremen/Verden im Bahnhof Verden,
- Leese RWG: Umbau zum Kreuzungsbahnhof (SGV 740 m),
- Minden–Nienburg: 2 zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge
 - Rotenburg–Wunstorf: 93 km,
 - Nienburg–Minden: 53 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen

Maßnahmenbeschreibung:

Strecke 6402 Magdeburg–Stendal

- Blockverdichtung zwischen Angern-Rogätz (km 28,3)–Stendal (a), (km 55,7)
- Überholgleise in Demker und Mahlwinkel,
- Umbau Verkehrsstation Angern-Rogätz,
- Schallschutzmaßnahmen,
- Austausch der Oberleitung.

Strecke 6899 Stendal–Uelzen

- Spurplanumbau Knotenbahnhof Stendal,
- Zweigleisiger Streckenausbau vom Knotenbahnhof Stendal bis Steinfeld (km 8,9),

- Zweigleisiger Ausbau Steinfeld (km 8,9)–Hohenwulsch (km 21,2),
- Zweigleisiger Ausbau Salzwedel (km 55,4)–Uelzen (km 104,5),
- Lärmschutzmaßnahmen Steinfeld (km 8,9)–Uelzen (km 104,5).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge 155 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - Stendal–Uelzen (6899) 160 km/h,
 - Magdeburg–Stendal (6402) 120 km/h.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen						
1	Stendal–Glindenberg	offen	offen ¹	offen	offen	offen
ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen						
7.1	zusätzliche Gleise im Bf Schnega und Bf Salzwedel	abgeschlossen	28.12.2020	19.01.1996	12/2021 (bvM)	08/2024 (Schnega) vsl. 2026 (Salzwedel)
<i>Knoten Stendal</i>						
1	Bahnhof Stendal: - Zweigleisige Einbindung in den Knoten Stendal - Anpassungsmaßnahmen im gesamten Knoten Stendal km 0,0–3,275	offen	17.06.2024	offen	offen	offen
2	Stendal–Steinfeld: - Streckenausbau km 3,275–8,857	offen		offen	offen	offen
<i>Zweigleisiger Ausbau freie Strecke</i>						
3	Steinfeld–Kläden km 8,857–15,062	in Überarbeitung		06.06.1996	offen	offen
4	Kläden–Hohenwulsch km 15,062–20,300	in Überarbeitung	17.06.2024	08.05.1995	offen	offen
7	Salzwedel–Uelzen km 54,600–104,500	in Überarbeitung		19.01.1996	offen	offen

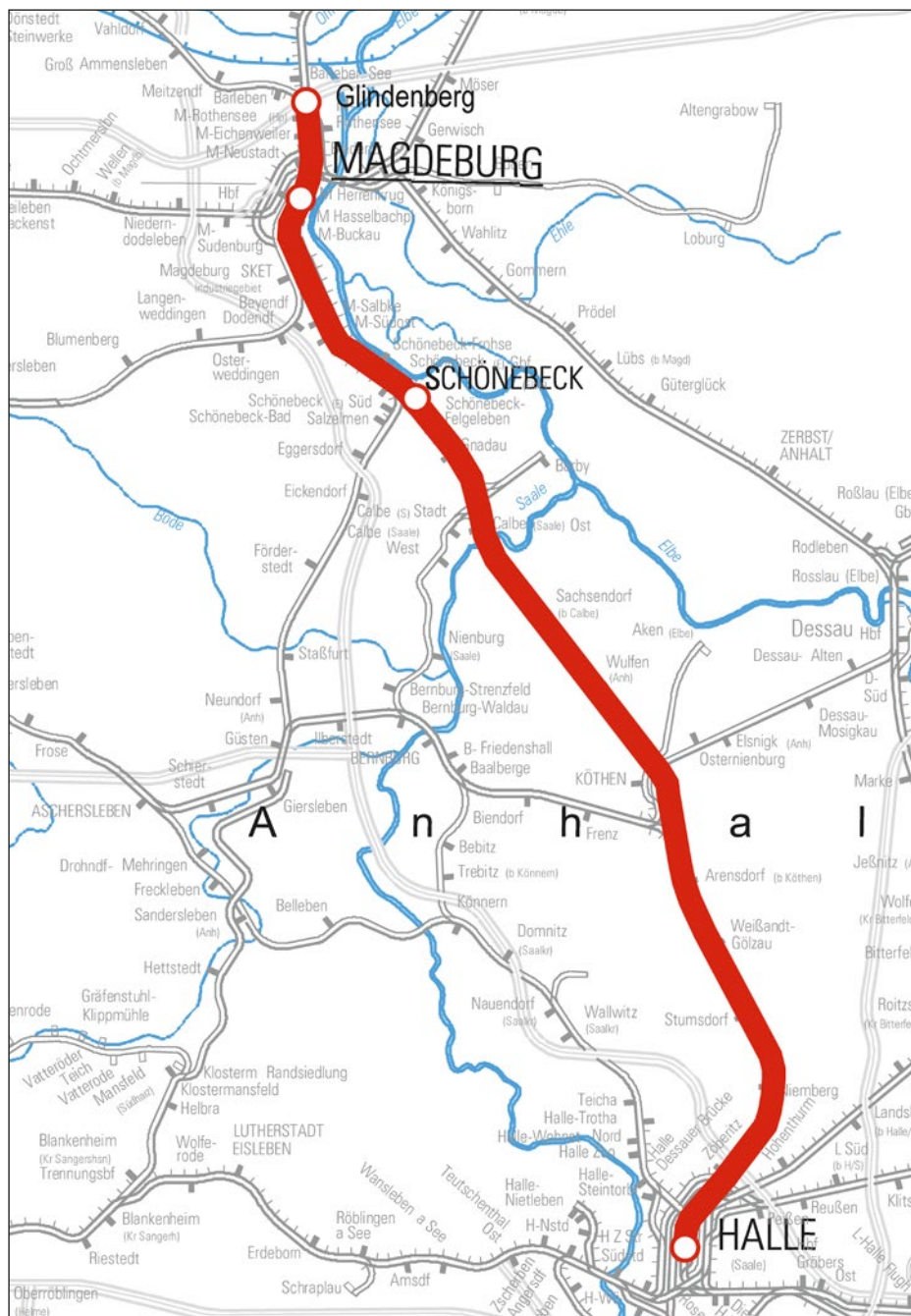
1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

Teilinbetriebnahmen 2024:

- Aufbau des 2. Gleises im Bahnhof Schnega.

Bauaktivitäten 2024:

- Durchführung Baumaßnahmen, Aufbau des 2. Gleises im Bahnhof Schnega,
- Durchführung erster Teilmaßnahmen für den Aufbau des fehlenden Überholgleises im Bahnhof Salzwedel (Tiefbaumaßnahmen).



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

ABS Magdeburg–Halle

Maßnahmenbeschreibung:

Strecke 6403 Magdeburg–Halle

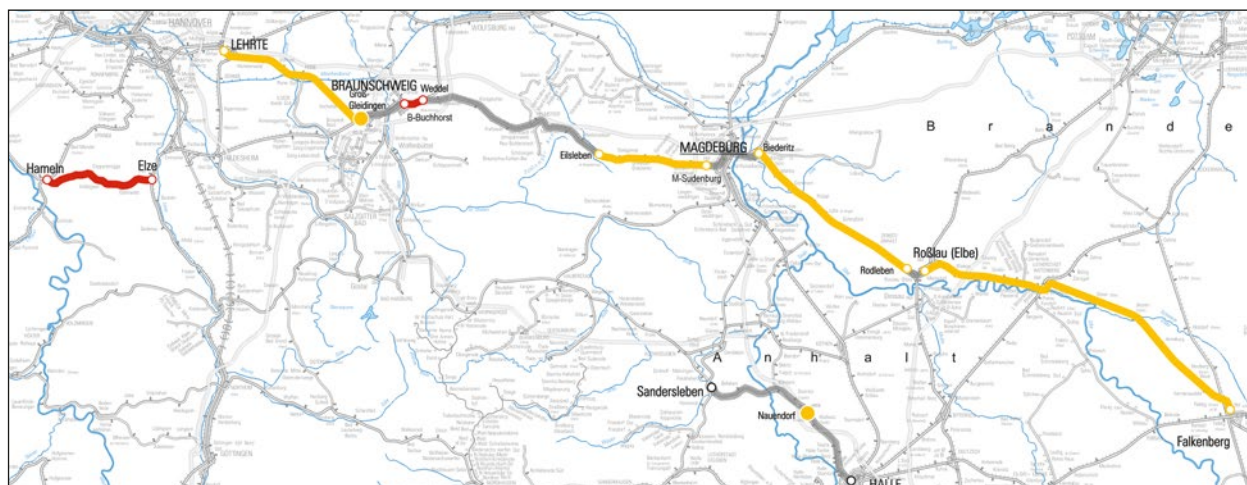
- Blockverdichtung zwischen Magdeburg (0,0)–Halle (km 86,0),
- Überholgleise in Magdeburg Rothensee und Sachsendorf bzw. Calbe,
- Schallschutzmaßnahmen.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge 95 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen,
 ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

ABS Elze–Hameln, ABS Lehrte–Braunschweig–Magdeburg–Roßlau–Falkenberg, ABS Sandersleben–Halle

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung Hameln–Elze inkl. 2 zusätzlichen Kreuzungsbahnhöfen,
- Blockverdichtung Lehrte–Groß Gleidingen,
- Blockverdichtung Eilsleben–Magdeburg–Sudenburg,
- Blockverdichtung Biederitz–Rodleben,
- Blockverdichtung Roßlau–Lutherstadt Wittenberg–Falkenberg (Elster),
- Dreigleisiger Ausbau Braunschweig–Buchhorst–Abzw. Weddel,
- Bau Überwerfungsbauwerk im Ostkopf Groß Gleidingen,
- Neubau Kreuzungsbahnhöfe bei Osterwald und Behrensen,
- Bau eines Kreuzungsgleises in Nauendorf zur Erfüllung des SGV-Mengengerüsts mit 740 m Nutzlänge.

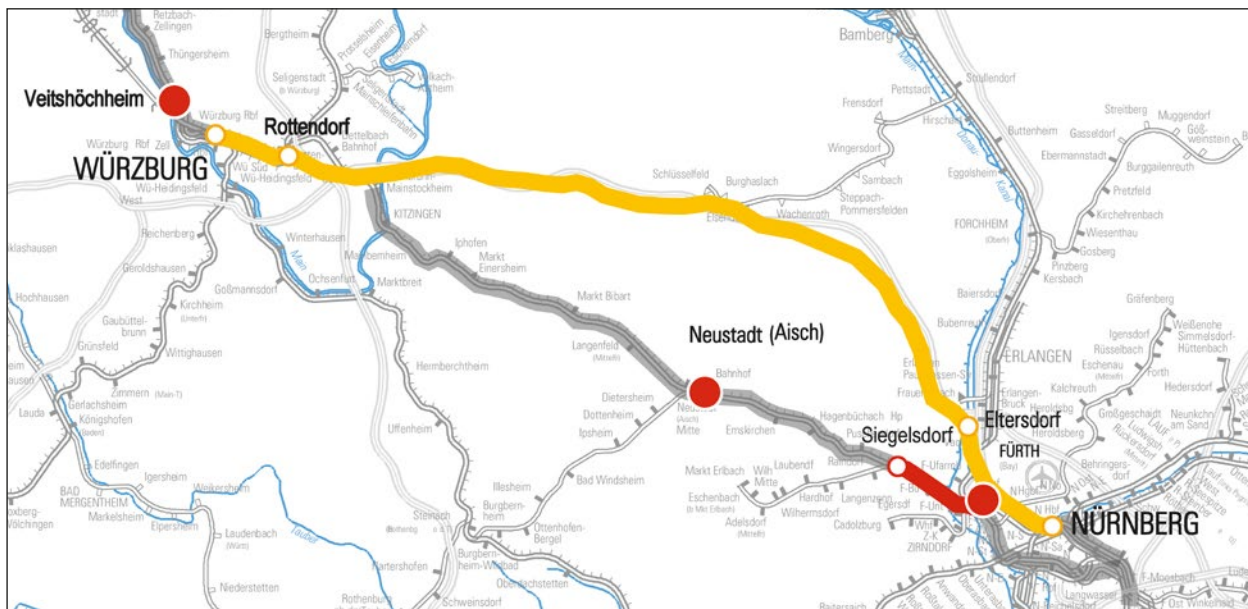
Projektkennndaten:

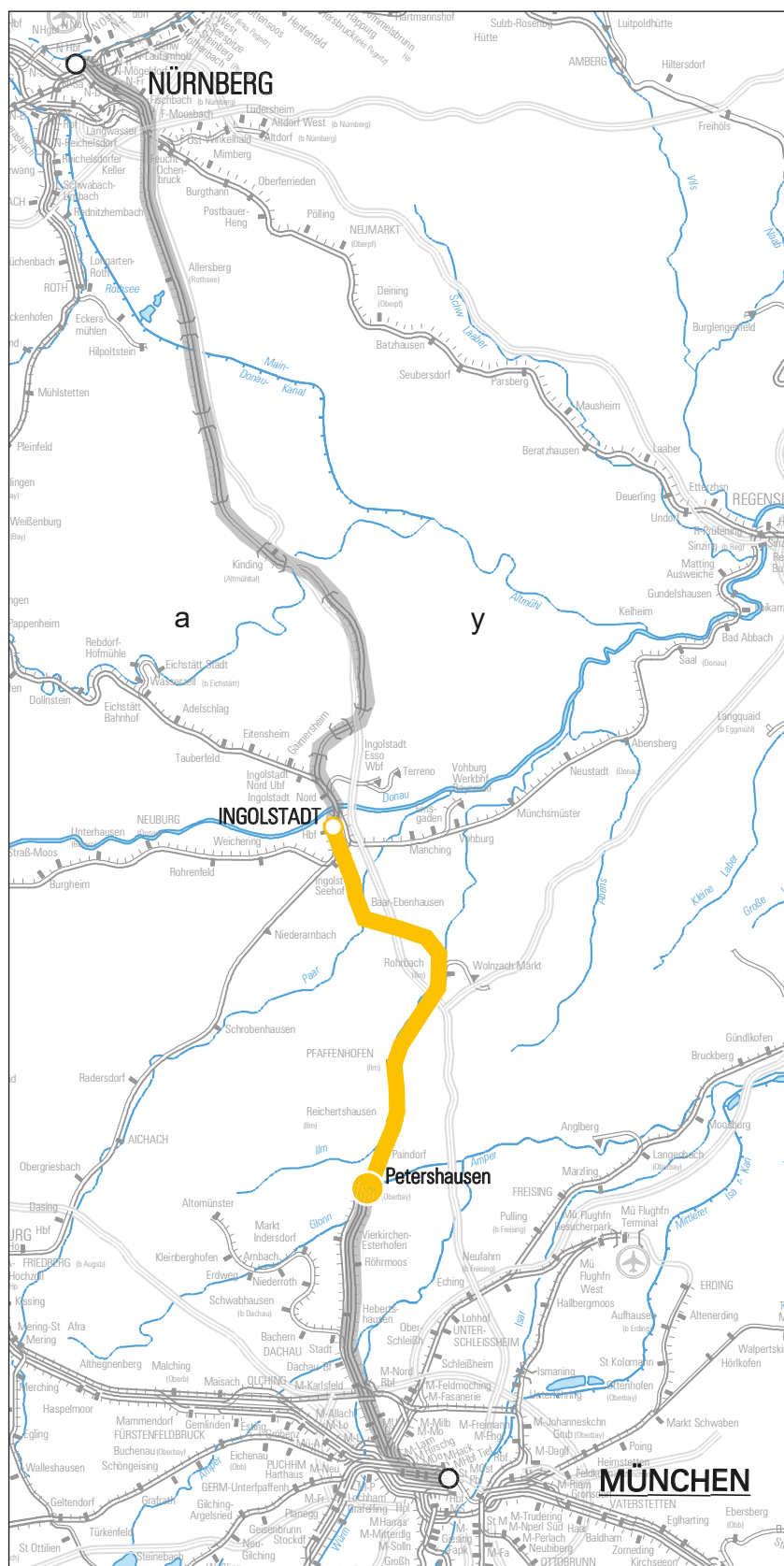
- | | |
|--|-----------|
| – Streckenlänge: | 256 km |
| davon Hameln–Elze | 29 km, |
| davon Lehrte–Groß Gleidingen | 36 km, |
| davon Braunschweig–Buchhorst–Abzw. Wedel | 3 km, |
| davon Eilsleben–Magdeburg–Sudenburg | 27 km, |
| davon Biederitz–Rodleben | 46 km, |
| davon Roßlau–Falkenberg | 86 km, |
| – Entwurfsgeschwindigkeit: | 120 km/h. |

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung (Teilmaßnahme Dreigleisiger Ausbau Braunschweig–Buchhorst–Abzw. Weddel).

B.4.2.4 Neue Vorhaben Nr. 4 – Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main–Aschaffenburg–Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt–München





Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen,
 ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung von notwendigen Kapazitäten in Bezug auf den prognostizierten Güterverkehrsanstieg, den Personennahverkehr und den Personenfernverkehr mit Hilfe von Beseitigung der Geschwindigkeitsunterschiede als Engpass auf dem Korridor Fulda–Gemünden/Frankfurt–Würzburg–Nürnberg und Entmischung der Verkehre,
- Kürzere Beförderungszeiten im Schienengüterverkehr und Personenfernverkehr insbesondere für den Deutschlandtakt.

Maßnahmenbeschreibung:

- Viergleisiger Abschnitt Großkrotzenburg–Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf Ferngleisen auf 230 km/h im Abschnitt Großauheim–Steinerts, Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts niveaufrei
- Blockverdichtung Aschaffenburg–Nantenbach
- Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke Heigenbrücken–Abzweig Nantenbach für 230 km/h, Abzweige niveaufrei
- NBS Würzburg–Nürnberg inkl. 740-m-Güterzugüberholgleis und Einbindung in den Knoten Nürnberg mit SPFV-Tunnel (Fürth–Bislohe/Eltersdorf–Nürnberg), $v_{\max}$ bis zu 300 km/h
- 4. Gleis zwischen Würzburg und Rottendorf (inkl. Überwerfungsbauwerk)
- 3. Gleis Fürth–Siegersdorf
- Wendegleis in Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr
- Mittiges Puffergleis (SGV) in Veitshöchheim (740 m)
- Mittiges Puffergleis (SGV) in Gemünden (740 m)
- Ergänzung um ein 3. und 4. Gleis zwischen Ingolstadt–Petershausen
- Bau seitenrichtiges Überholgleis Petershausen für den Güterverkehr
- *Nachrichtlich: Blockverdichtung Burgsinn–Gemünden–Würzburg–Siegersdorf wird i.R. DSD-Rollout und GSH näher betrachtet*

Projektkennndaten:

- Streckenlänge:

<i>ABS Großkrotzenburg–Steinert</i>	14 km,
<i>NBS Heigenbrücken–Nantenbach</i>	ca. 90 km,
<i>ABS/NBS Würzburg–Rottendorf</i>	8 km,
<i>ABS Siegersdorf–Fürth</i>	10 km,
<i>ABS Ingolstadt–Petershausen</i>	45 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:

<i>ABS Großkrotzenburg–Steinert</i>	$v_{\max}=160/230$ km/h,
<i>NBS Heigenbrücken–Nantenbach</i>	$v_{\max}=230$ km/h,
<i>NBS Würzburg–Rottendorf</i>	$v_{\max}=300$ km/h,
<i>ABS Siegersdorf–Fürth</i>	$v_{\max}=160$ km/h,
<i>ABS Ingolstadt–Petershausen</i>	$v_{\max}=160$ km/h,
- Gesamtkosten: 10 366 14 053 Mio. €

Projektstand:

Das Vorhaben befindet sich teilweise in der Planung.

B.4.2.5 Neue Vorhaben Nr. 5 – Projektbündel 5:**ABS/NBS Hanau/Gießen–Fulda, ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda**

Verkehrliche Zielsetzung:

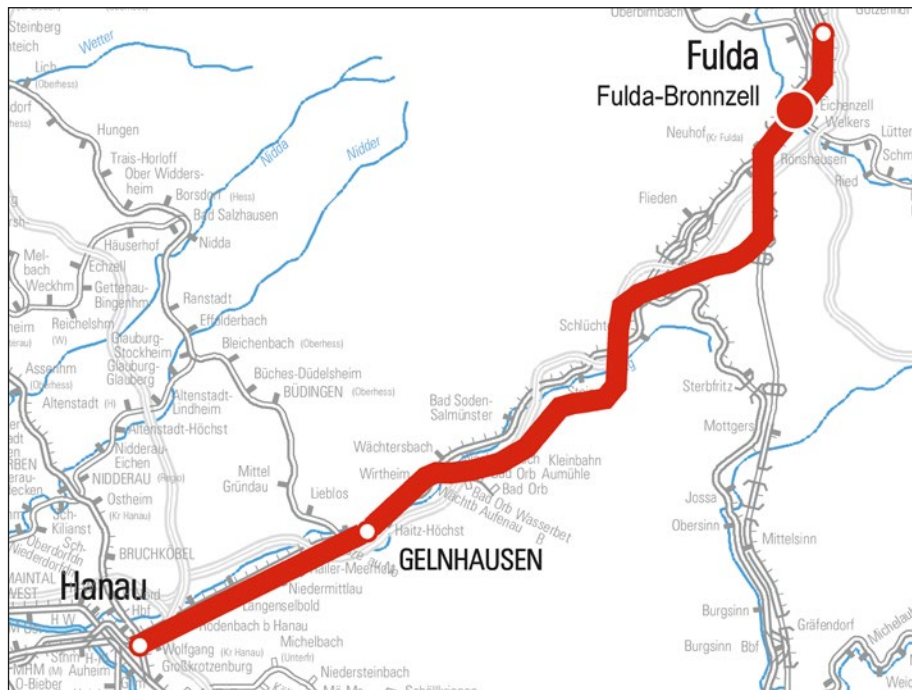
Entmischung der Verkehre und damit Erhöhung der Kapazität sowie Beschleunigung und Angebotsausweitung im Personenverkehr. Aufnahme des wachsenden Seehafenhinterlandverkehrs und Schaffung einer infrastrukturellen Voraussetzung zur Verkehrslenkung in Bezug auf Lärment-

lastung. Kapazitätssteigerung in hochbelasteten Abschnitten durch Optimierung der LST und Engpassbeseitigungen in den Knoten durch parallele Aus- und Einfahrmöglichkeiten.

Gesamtkosten:

11 785 Mio. €

(ohne Anteil aus dem Klimaschutzpaket).



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS/NBS Hanau/Gießen–Fulda

Maßnahmenbeschreibung:

- Variante „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“
 - viergleisiger Ausbau Hanau-Gelnhausen ($V_{\max} = 230 \text{ km/h}$),
 - zweigleisige NBS Gelnhausen–Fulda mit höhenfreier Einbindung in die Schnellfahrstrecke Fulda–Würzburg ($V_{\max} = 250 \text{ km/h}$),
- Nachrichtlich: Umbau von Weichenverbindungen im Bahnhofsteil Fulda-Bronnzell wird i. R. des Klimaschutzpaketes (KSP) umgesetzt und ist nicht in den Kosten enthalten.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:NBS 230–250 km/h⁶.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich, bis auf den zweigleisigen Ausbau Veerßen–Uelzen, in der Planung.

- 6 Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Klimaschutzpaket) dargestellt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
ABS Hanau–Gelnhausen						
	ESTW Gelnhausen und Vorabmaßnahmen	abgeschlossen	21.12.2018	10/2020	01/2020 (bvM)	11/2023 (ESTW) 11/2024 (Vorabmaßnahmen)
	Gelnhausen-Langenselbold inkl. Umbau Bahnhof Gelnhausen	offen	30.11.2022	10/2023	06/2023 (bvM)	vsl. 2030
	Langenselbold-Hanau inkl. Umbau Bahnhof Hanau	offen	offen ²	offen	offen	offen
NBS Gelnhausen–Fulda						
	NBS Gelnhausen-Schnellfahrstrecke Fulda/Würzburg	offen	offen ¹	offen	offen	offen

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

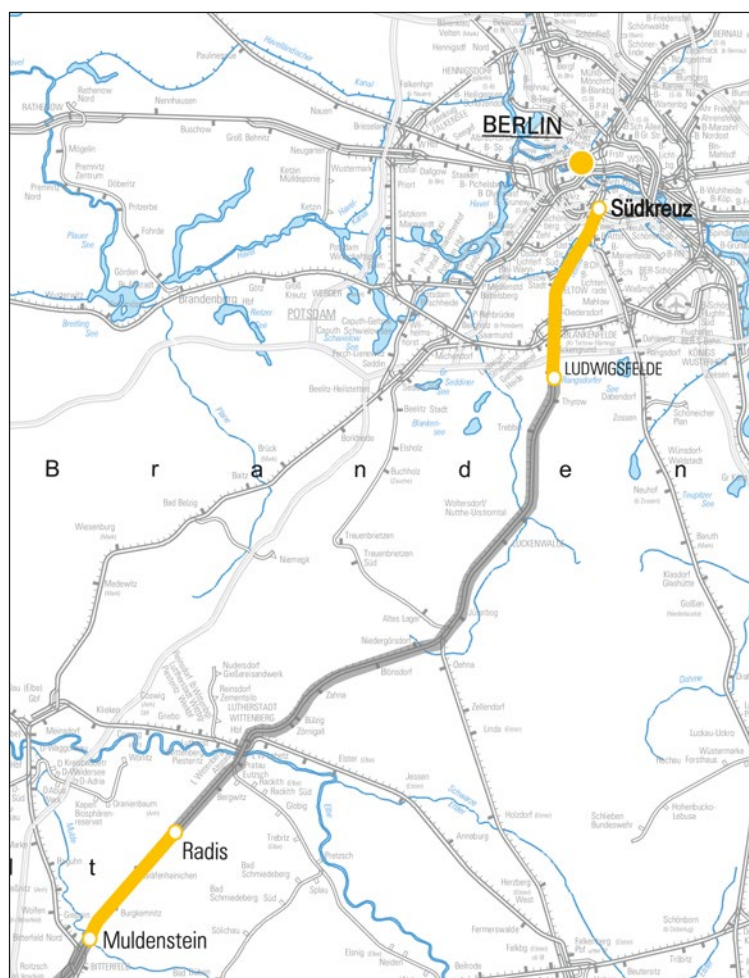
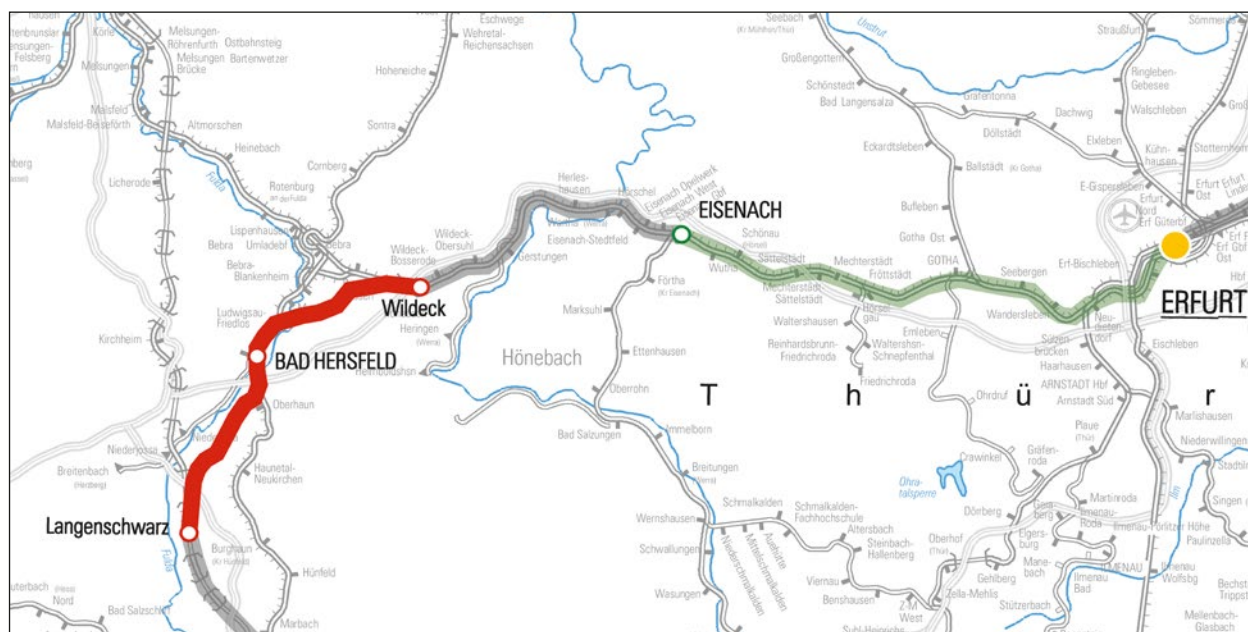
Teilinbetriebnahmen 2024:

- Personenunterführung (PU) im Bahnhof Hailer-Meerholz,
- Straßenüberführung Bundesautobahn (BAB) A 66,
- Kreuzungsbahnhof Lieblos.

Bauaktivitäten 2024:

ESTW Gelnhausen und Vorabmaßnahmen:

- Bauausführung Personenunterführung (PU) im Bahnhof Gelnhausen,
- Straßenüberführung (SÜ) L3202 Westspange,
- Ausbau Bf Lieblos zum Kreuzungsbahnhof,
- Beginn Erweiterung Flutbrücke,
- Beginn Lärmschutzmaßnahmen zwischen km 43,000 und 45,900,
- Umfangreiche Oberleitungsarbeiten im Vorgriff auf viergleisigen Ausbau und Bauzustände.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-Strecke fertiggestellt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen,
 ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda

Durchgeführte Maßnahmen:

- Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach–Erfurt ($V_{\max} = 200 \text{ km/h}$) – IBN 07/2018,

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau/Neubaustrecke im Korridor Wildeck/Blankenheim–Bad Hersfeld–Kirchheim/Langenschwarz mit höhenfreier Einbindung in die Neubaustrecke Kassel–Fulda, $V_{\max} = 200 \text{ km/h}$,
- Viergleisiger Ausbau Berlin Südkreuz–Ludwigsfelde inkl. Einbindung in Berlin Südende,
- Dreigleisiger Ausbau Abschnitt Muldenstein–Radis mit Kreuzungsmöglichkeiten in Radis,
- Bau von Überwerfungsbauwerken im West- und Ostkopf von Erfurt Hauptbahnhof,
- *Nachrichtlich: Der Einbau von Optionsweichen zur Herstellung weiterer Fahrstraßen im Nord-Süd-Tunnel im Berliner Hauptbahnhof wird i.R. des Klimaschutzpaketes (KSP) umgesetzt und ist nicht in den Kosten enthalten.*

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:NBS 200–250 km/h.

Projektstand:

Die Maßnahme ABS Eisenach – Erfurt wurde im Juli 2018 in Betrieb genommen. Letzte Darstellung im VIB 2023.

Das Projekt befindet sich teilweise in der Planung.

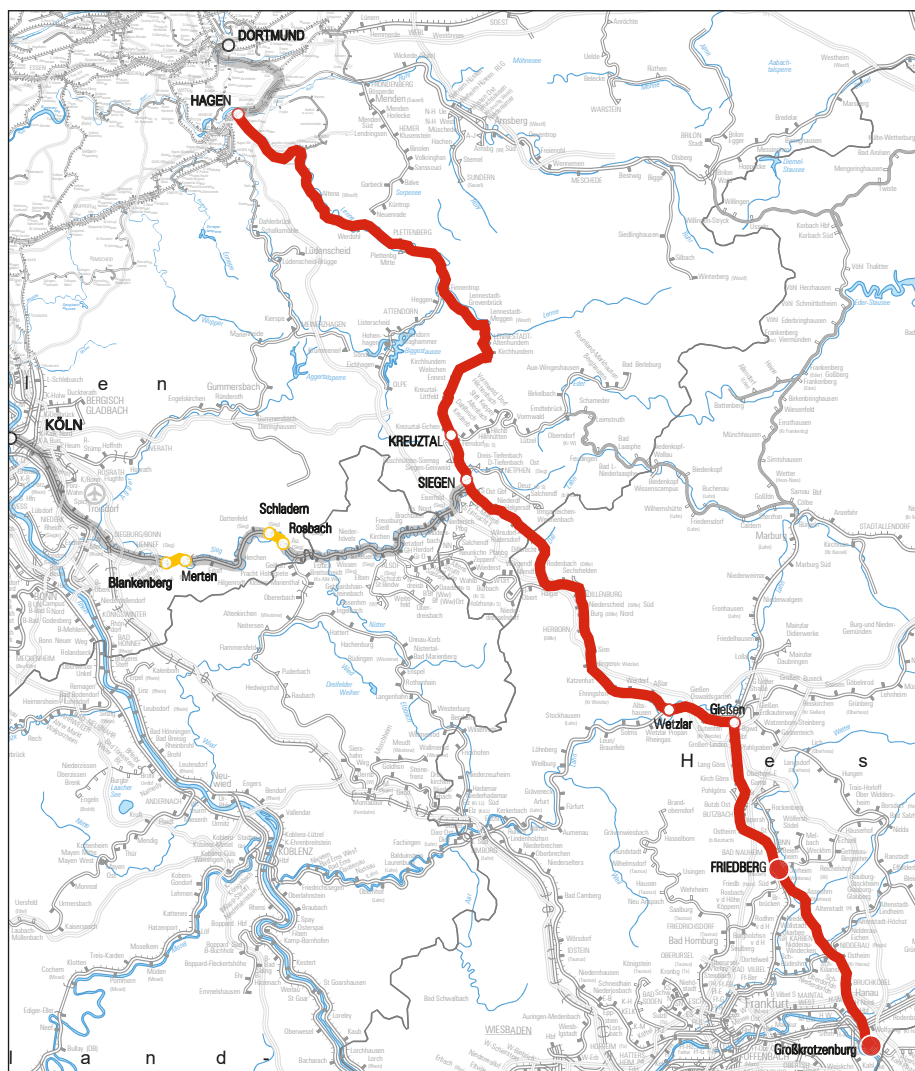
B.4.2.6 Neue Vorhaben Nr. 6 – Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln–Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz–/Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt–Mannheim, ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim–Stuttgart–Ulm, ABS/NBS München–Augsburg–Ulm, ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau

Verkehrliche Zielsetzung:

Erhöhung der Betriebsqualität durch Entmischung von schnellen und langsamen Zügen, Entlastung an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch verkehrslenkende Maßnahmen, Verdichtung von Bedienungsangeboten im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, Verkürzung der

Reise- und Transportzeiten und Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse Rhein/Main-Rhein/Neckar.

Gesamtkosten: 17 673 Mio. €
(ohne Anteil aus dem Klimaschutzpaket).



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahmen in Bearbeitung

ABS Dortmund/Köln–Frankfurt am Main**ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau**

Maßnahmenbeschreibung:

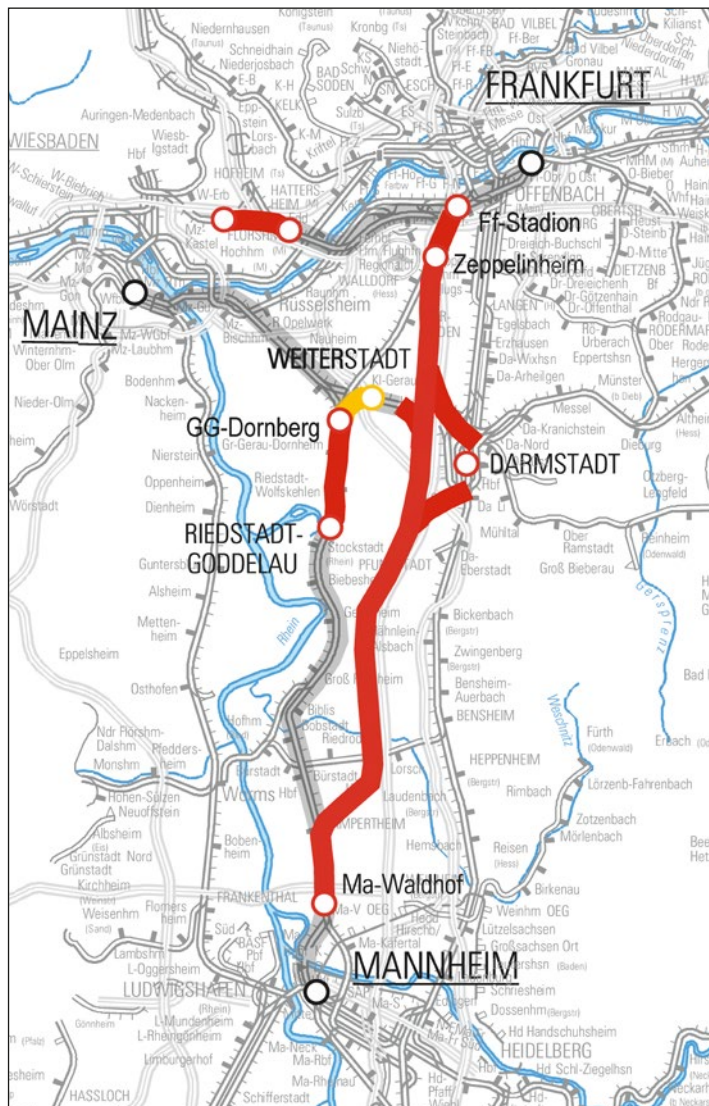
- Herstellung KV-Profil $\geq$ P/C 400 Hagen–Siegen Ost Gbf, Au–Siegen–Siegen Ost Gbf und Siegen–Siegen–Weidenau,
- Blockverdichtung Kreuztal–Siegen und Wetzlar–Gießen–Bergwald–Friedberg,
- Durchgehend 2 Gleise Blankenberg–Merten und Schladerm–Rosbach,
- höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg und Großkrotzenburg.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 290 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis 160 km/h.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich teilweise in der Planung.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen

ABS/NBS Mainz–/Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt–Mannheim

Maßnahmenbeschreibung:

- Zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim–MA–Waldhof, $V_{\max}$ 300 km/h inklusive zweigleisiger Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau/Weiterstadt/Griesheim,
- Eingleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbadener und Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener und niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange),
- Zweigleisiger Ausbau Groß Gerau–Dornberg–Klein Gerau–Eichmühle,
- Dreigleisiger Ausbau Groß Gerau–Dornberg–Riedstadt–Goddelau

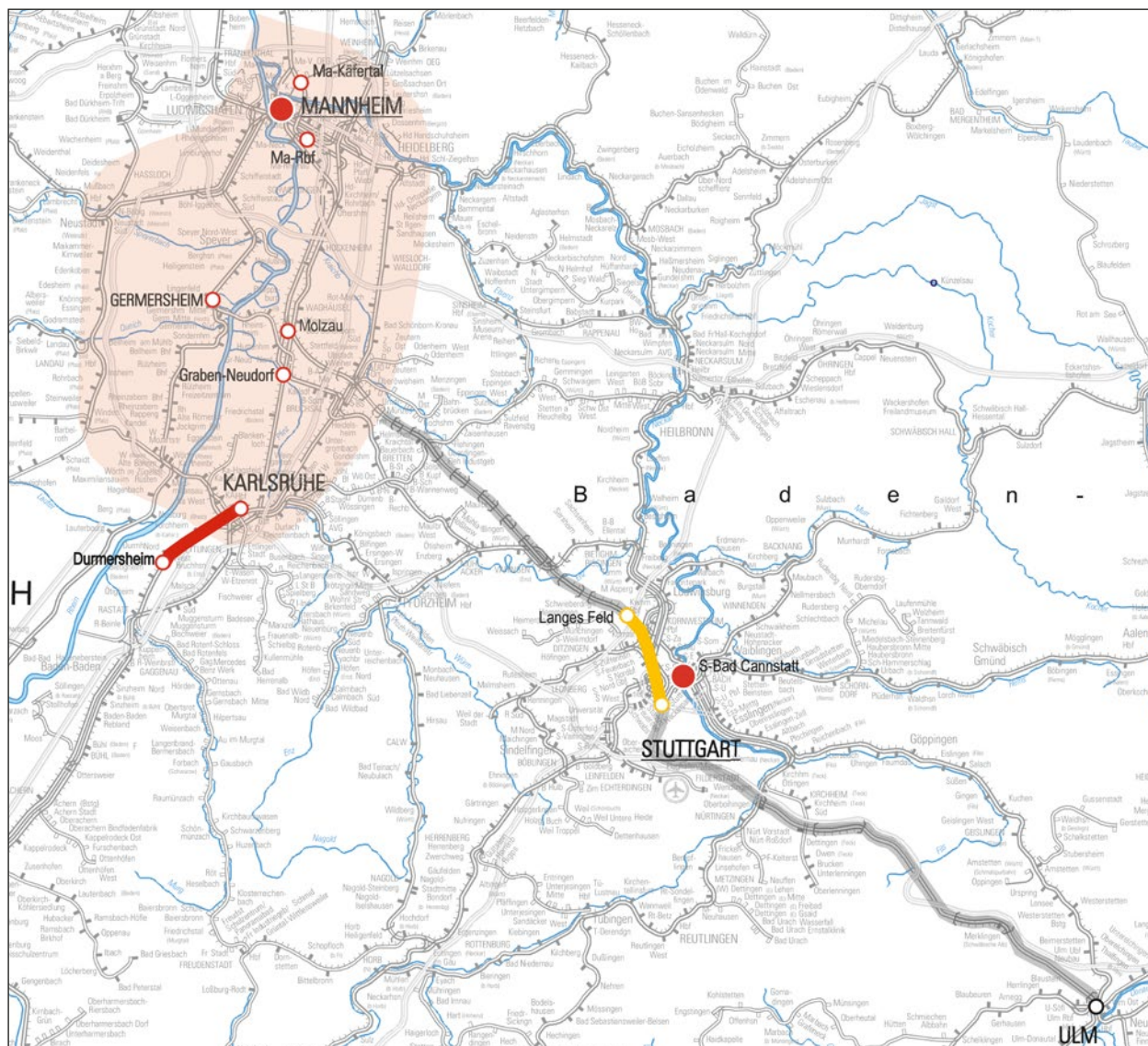
- Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA–Waldhof, Weiterstadt/Griesheim, Darmstadt höhenfrei, Nord- und Südanbindung Darmstadt,
- Viergleisiger Ausbau F-Stadion–Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge:
Wallauer Spange 85 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 130–300 km/h.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich teilweise in der Planung.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ■ Untersuchungsraum

ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe

Maßnahmenbeschreibung:

- 3. und 4. Gleis ABS/zweigleisige NBS Molzau–Graben-Neudorf–Karlsruhe, $V_{\max}$ 200 km/h, Verknüpfungen in Graben-Neudorf höhenfrei,
- Zweigleisiger Ausbau Germersheim–Graben-Neudorf,
- 2. Gleis Mannheim–Käfertal–Mannheim Rbf,
- Bau von Schnellfahrweichen im Südkopf Mannheim Hbf für schnellere Ein- und Ausfahrten,
- Eingleisiger Neubau einer höhenfreien Verbindungskurve von Strecke 4060 zu Strecke 4020 bei Schwetzingen, Neubau mittiges Puffergleis in Neu-Edingen

(kommt aus dem Projekt Knoten Mannheim und wird I.R. der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe untersucht),

- 3. Gleis Karlsruhe–Durmernheim.

Projektkenndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

ABS/NBS Mannheim–Stuttgart–Ulm

Maßnahmenbeschreibung:

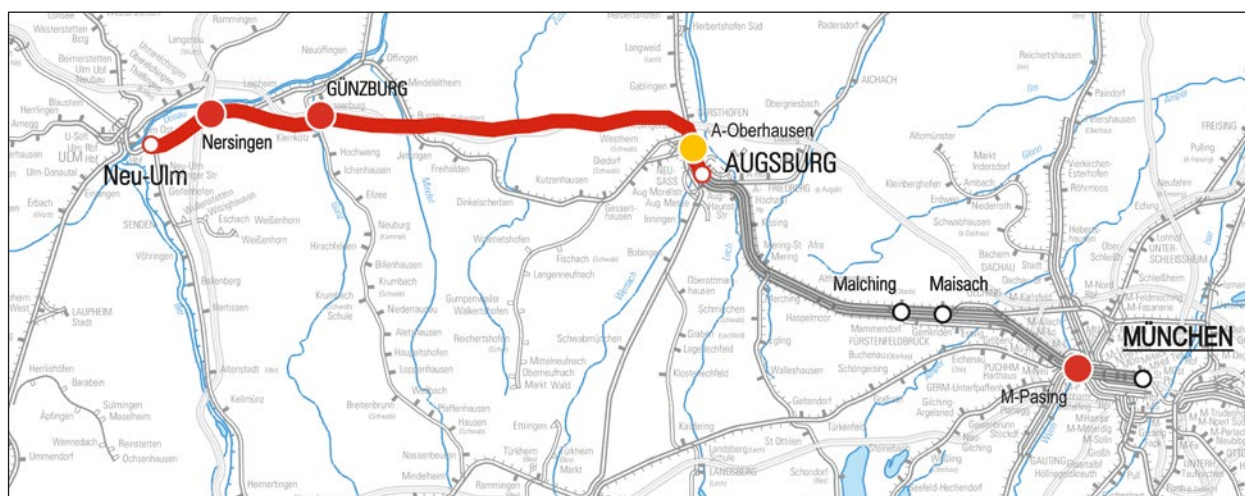
- Neubaustrecke Langes Feld–Stuttgart Hbf im Nordzulauf Stuttgart
- **Nachrichtlich:** Der Bau einer Weichenverbindung für eine verbesserte Anbindung des Abstellbahnhofs zwischen Stuttgart und Bad Cannstatt wird i.R. des Klimaschutzpaketes (KSP) umgesetzt und ist nicht in den Kosten enthalten.

Projektkennndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–300 km/h.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich teilweise in der Planung. Das Projekt Weichenverbindung Stuttgart–Bad Cannstatt befindet sich im Bau (i.R. KSP). Die NBS Langes Feld–Stuttgart Hbf wurde noch nicht begonnen.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

ABS/NBS München–Augsburg–Ulm

Maßnahmenbeschreibung:

- 3. Gleis Dinkelscherben–Augsburg, $V_{\max} = 200$ km/h,
- ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm–Günzburg–Jettingen–Dinkelscherben, $V_{\max} = 250/200$ km/h mit Fernverkehrshalt in Günzburg,
- Ertüchtigung Gleis 170 in Augsburg–Oberhausen zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten,
- Augsburg Hbf–München: Bau von Überholgleisen in beide Richtungen für den SGV zwischen Malching und Maisach,
- **Nachrichtlich:** die Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge in Nersingen werden i.R. des Klimaschutzpaketes (KSP) umgesetzt und sind nicht in den Kosten enthalten,

- **Nachrichtlich:** der Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante auf der Nordseite in München–Pasing wird i.R. des Klimaschutzpaketes (KSP) umgesetzt und ist nicht in den Kosten enthalten.

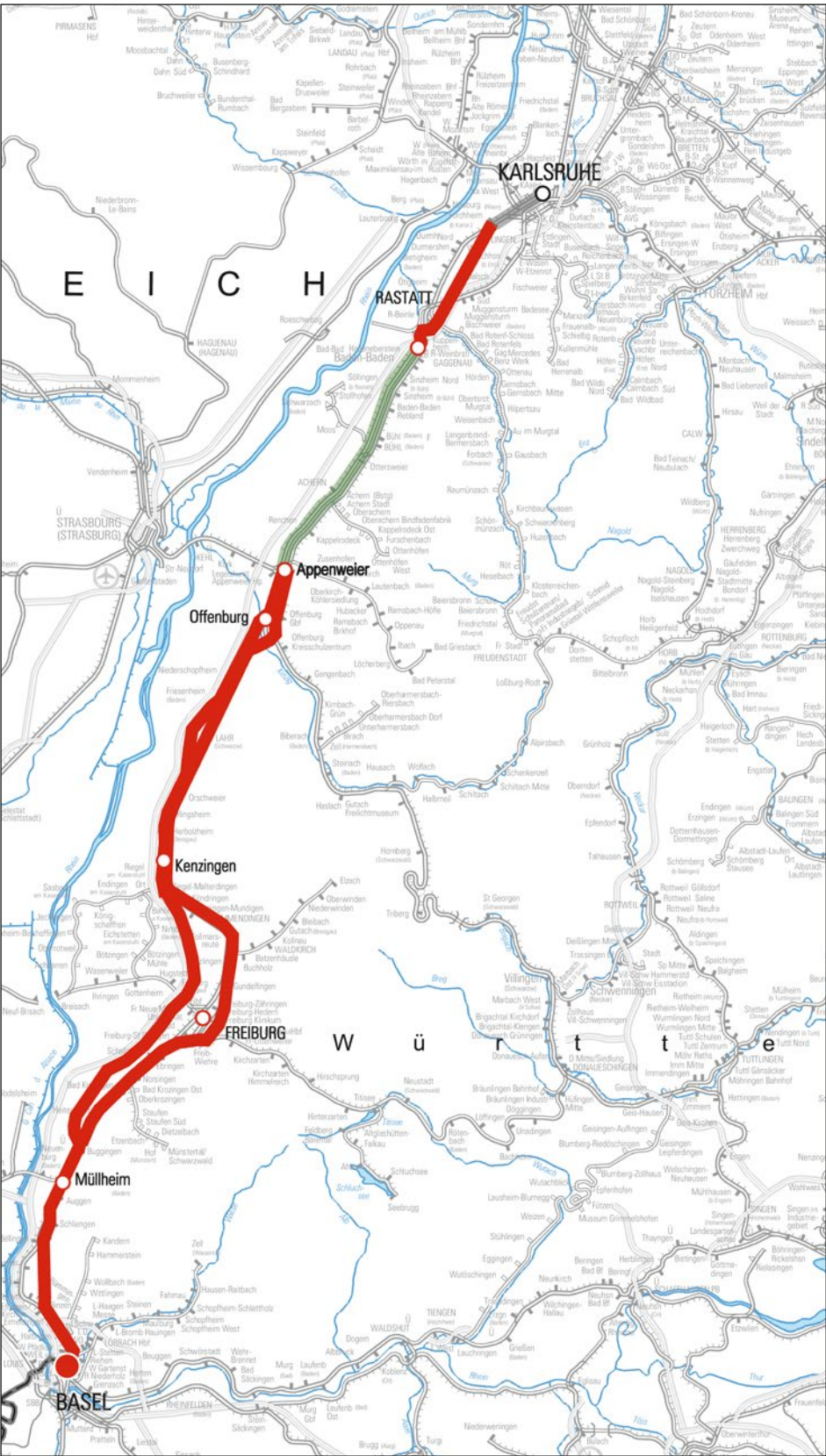
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 70 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200–250 km/h.

Projektstand:

Das Teilprojekt ABS/NBS Ulm–Augsburg befindet sich in der Planung. Alle derzeit noch laufenden Planungsvarianten beinhalten einen durchgängigen viergleisigen Ausbau. Die i.R. des KSP umzusetzenden Teilmaßnahmen befinden sich in der Planung.

B.4.2.7 Neue Vorhaben Nr. 7 – ABS/NBS Karlsruhe–Basel, ABS Appenweiler–Kehl–Grenze D/F



Legende: ■ Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS Karlsruhe–Basel

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Durchgeführte Maßnahmen:

- StA 2–6: Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt-Süd-Offenburg (NBS $V_{\max}$ = 250 km/h, vorhandene Rheintalbahn verbleibt bei $V_{\max}$ = 160 km/h) – IBN 13.12.2004,
- PfA 9.3: Anbindung 2. Rheinbrücke (IBN 11/2012),
- ESTW Buggingen (IBN 11/2009).
- PfA 9.1: Bau des zweiröhrigen 9 385 m langen Katzenberg隧nns zwischen Schliengen und Eimeldingen (NBS $V_{\max}$ = 250 km/h) – IBN 12/2012.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- StA 1: Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Abzw. Bashaide ($V_{\max}$ = 160 km/h), Neubau Abzw. Bashaide–Rastatt-Süd ($V_{\max}$ = 250 km/h) mit zweiröhrigem Tunnel Rastatt (Länge 4 270 m),

- StA 7: Viergleisiger Ausbau/Neubau Appenweiler–Kenzingen (ABS $V_{\max}$ = 250 km/h, NBS $V_{\max}$ = 160 km/h),
- StA 8A NBS: Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen–Müllheim ($V_{\max}$ = 160 km/h),
- StA 8B ABS: Ausbau der Rheintalbahn Teningen–Buggingen ($V_{\max}$ = 200 km/h),
- PfA 9.0: Viergleisiger Ausbau/Neubau Müllheim–Auggen, erhöhter Schallschutz (NBS $V_{\max}$ = 250 km/h).
- StA 9: Viergleisiger Ausbau/Neubau Haltingen–Basel (PfA 9.2/9.3) inkl. Anpassungen im Bahnhof Basel Bad (NBS $V_{\max}$ = 250 km/h).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 190 km (über Freiburg), 182 km (über Güterbahn),
 - Karlsruhe–Offenburg: 68 km,
 - Offenburg–Basel: 122 km (über Freiburg), 114 km (über Güterbahn).
- Entwurfsgeschwindigkeit
 - NBS: 160/250 km/h,
 - Ausbau Rheintalbahn: 200/250 km/h,
 - Güterumfahrung Freiburg: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 18 346 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Karlsruhe–Rastatt Süd	abgeschlossen	22.08.2012	10.01.1998 für Tunnel (rechtskräftig); Planfeststellungs- beschluss 19.11.2012	07/2013	vsl. 2026
2–6	Rastatt Süd–Offenburg	abgeschlossen	28.07.1998	StA 2: 29.12.1997 StA 3: 13.12.1988 StA 4: 10.12.1987 StA 5: 10.06.1992 StA 6: 03.04.1990	06/1995 07/1990 12.12.1987 06/1992 08/1991	StA 2: 2004 StA 3–6: 2001

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
7.1	Appenweiler-Hohberg					
	NBS	offen	offen ²	vsl. 2027	vsl. 2028	vsl. 2035
	ABS	offen	offen ²	vsl. 2027	vsl. 2036	vsl. 2041
7.2	Hohberg-Friesenheim					
	NBS	offen	offen ²	vsl. 2029	vsl. 2029	vsl. 2035
	ABS	offen	offen ²	vsl. 2029	vsl. 2036	vsl. 2041
7.3	Lahr-Mahlberg					
	NBS	offen	offen ²	vsl. 2029	vsl. 2029	vsl. 2035
	ABS	offen	offen ²	vsl. 2029	vsl. 2036	vsl. 2041
7.4	Ettenheim-Kenzingen					
	NBS	offen	offen ²	vsl. 2029	vsl. 2029	vsl. 2035
	ABS	offen	offen ²	vsl. 2029	vsl. 2036	vsl. 2041
8.0	Kenzingen-Riegel/ Malterdingen (NBS)	offen	27.12.2023	vsl. 2025	vsl. 2027	vsl. 2031
8.1	Riegel-March (NBS)	offen	27.12.2023	28.12.2023	12/2024	vsl. 2031
8.2	Freiburg-Schallstadt (NBS)	offen	27.12.2023	vsl. 2025/6	vsl. 2027	vsl. 2031
8.3	Bad Krozingen (NBS)	offen	27.12.2023	vsl. 2025	vsl. 2026	vsl. 2031
8.4	Bad Krozingen-Müllheim (NBS)	offen	27.12.2023	vsl. 2026	vsl. 2026	vsl. 2031
8.5	Teningen-Denzlingen (ABS)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
8.6	Gundelfingen-Freiburg (ABS)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
8.7	Freiburg-Ehrenkirchen (ABS)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
8.8	Ehrenkirchen- Bad Krozingen (ABS)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
8.9	Eschbach-Buggingen (ABS)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
9.0	Müllheim-Auggen	offen	20.12.2012	16.07.2015	01/2019	vsl. 12/2025
9.1	Schliengen-Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003/APV	22.11.2002	09.12.2002	12/2012
9.2	Haltingen-Weil	teilweise abgeschlossen	30.07.2003/APV sowie 13.09.2010	01.02.2010	05.02.2010	vsl. 2029
9.3	Basel Bad Bf	in Überarbeitung	30.07.2003/APV sowie 13.09.2010	04.01.2021	21.04.2021	Hauptverkehr- lich vsl. 2030 Gesamtfertigstel- lung vsl. 2032
9.3	Anbindung 2. Rheinbrücke	abgeschlossen	13.09.2010 (APV)	04/2012	04/2012	11/2012
ESTW Buggingen	Buggingen	abgeschlossen	30.07.2003/APV	31.03.2005	19.12.2007	07.11.2009

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

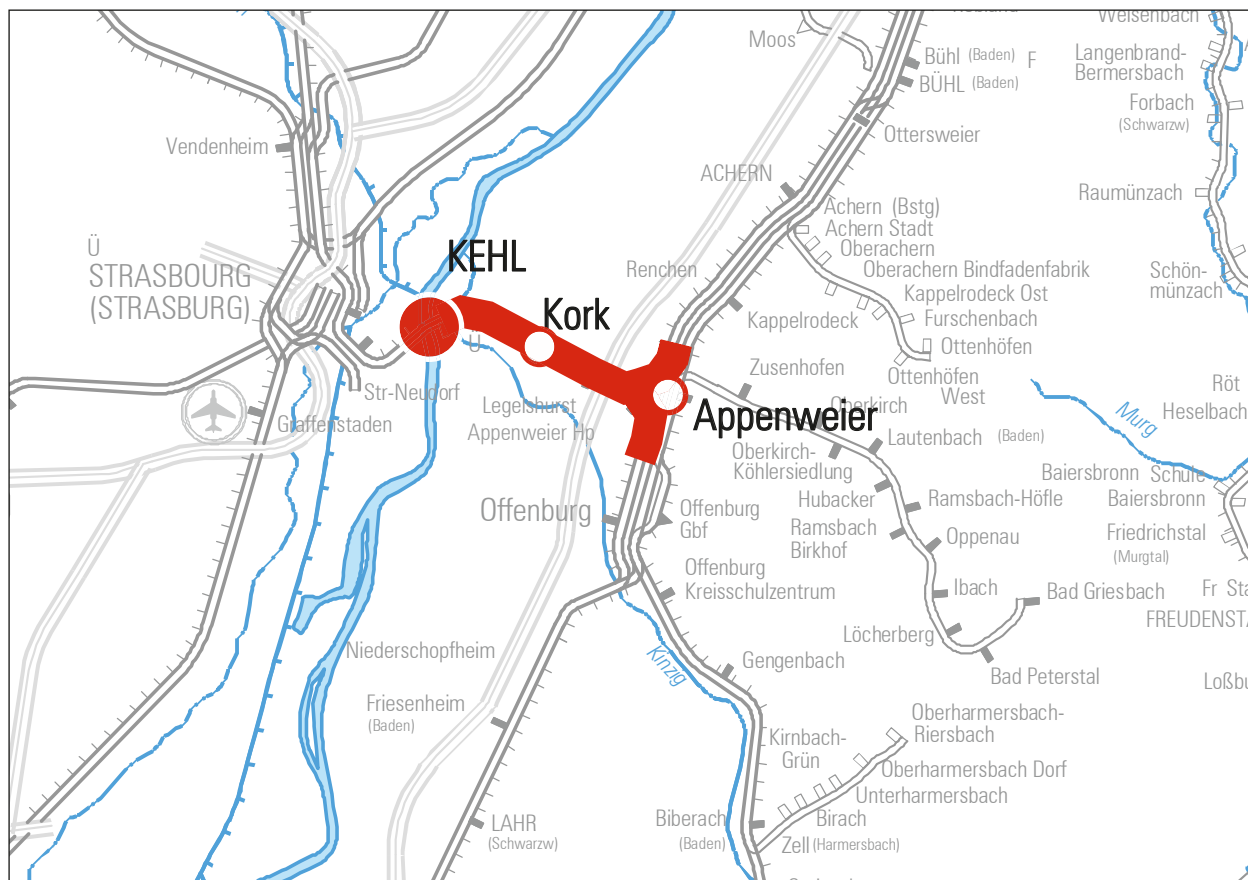
2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Teilbetriebnahmen 2024:

- IBN ESTW-A RA-Süd.

Bauaktivitäten 2024:

- Abschnitt Karlsruhe–Rastatt-Süd: Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen und Artenschutz, Herstellung neue Befahrbarkeit Abzwg RA-Süd, Realisierung und IBN ESTW-A RA-Süd, fortlaufende Sanierungsmaßnahmen nach Tunnelhavarie, Fertigstellung Ausbau Tunnel Weströhre, Beginn Ausrüstungstechnik im Tunnel Weströhre; Fortlaufender Ausbau Tunnel Oströhre,
- Abschnitt Appenweiler–Hohberg: Bohrprogramm für Baugrunduntersuchungen (15 Bohrungen in den Vereisungsbereichen),
- Abschnitt Kenzingen–Müllheim: Durchführung von vorgezogenen, trassenunabhängigen Kompensationsmaßnahmen, Kohärenz- und CEF-Maßnahmen (frühzeitig zum Eingriff), ersten Rodungsarbeiten, archäologischen Prospektionen und Kampfmitteluntersuchungen für vorgezogenen Umweltmaßnahmen, Abschluss Erkundungsbohrungen (Bohrprogramm Stufe 2)
- Abschnitt Müllheim–Auggen: Weiterbau der PU Müllheim und der Rampen und Treppen im Bahnhof Müllheim. Die Inbetriebnahme der PU Müllheim mit dem Zugang Ost inkl. Aufzug an der Ostseite und den Bahnsteigrampen und Treppen erfolgte in 10.2024. Weiterführung der Realisierung der Neubaustrecke (Fernverkehrsgleise) inkl. Kabeltiefbau. Fertigstellung der EÜ K4946, Fertigstellung Stützwand, sowie Einbau den Weichen 54 und 55 bei der Neubaustrecke, Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein: Weiterführung des Baus des Bahnkörpers neuen östlichen Gleistrasse (Nah- und Fernverkehrsgleise). Weitere Realisierung der Bahnkörper der zweigleisigen NBS. Begleitende Ausrüstungstechnik-Maßnahmen wurden fortgeführt, Fertigstellung des Umbaus Gleis 3 am Bf Weil am Rhein,
- Abschnitt Basel: Inbetriebnahme der Gleisgruppe F Fertigstellung der EÜ Wiese. Weiterführung des Umbaus des Eilgutgebäudes,
- Abschnitt Teningen–Buggingen: Durchführung Bohrprogramm für vertiefte Baugrunduntersuchungen im Rahmen einer 2. Bohrkampagne.



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS Appenweier–Kehl–Grenze D/F

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projektkennndaten:

- | | |
|----------------------------|-------------|
| – Streckenlänge: | 14 km, |
| – Entwurfsgeschwindigkeit: | 160 km/h, |
| – Gesamtkosten: | 492 Mio. €. |

Maßnahmenbeschreibung:

- PfA 2: Anpassung Ostkopf Bf Kehl (PfA 2),
- PfA 3–5: zweigleisiger Ausbau Nordkurve Appenweier zur Einbindung in die Schnellfahrstrecke Karlsruhe–Basel und zweigleisiger Ausbau Südkurve Appenweier mit mittigem Wartegleis.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
ETCS	Gesamt ETCS: Str. 4260 (km 0,0–13,9) Appenweier–Kehl inkl. Rheinbrücke	offen	30.11.2023	vsl. 2025	vsl. 10/2025	vsl. 2028
PFA 2	Str. 4260 (km 10,7–13,3) Bahnhof Kehl (Ostseite)	offen	30.11.2023	vsl. 2025	vsl. 10/2025	vsl. 2028
PFA 3–5	Str. 4260 Ortslage Kork, Appenweierer Kurve	offen	offen ¹	offen	offen	offen

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Bau der ersten CEF-Maßnahmen (Ersatzhabitate für Eidechsen und Nisthilfen für Brutvögel) im PFA 2.

B.4.2.8 Neue Vorhaben Nr. 8 – Projektbündel 8:**ABS/NBS Dortmund–Hamm, ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm, ABS Berlin–Hannover****Verkehrliche Zielsetzung:**

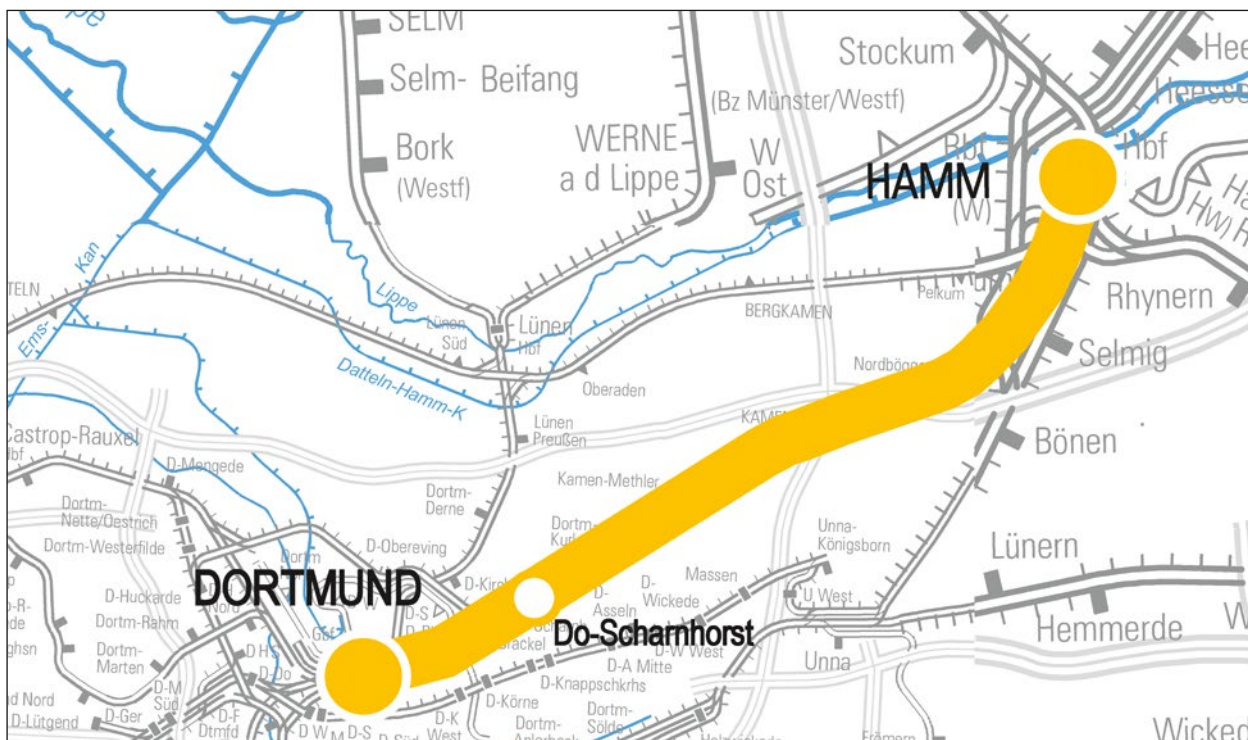
Kapazitätssteigerungen für zusätzlichen Mehrverkehr im Personenverkehr sowie Engpassbeseitigung in den Knoten und auf der Strecke Dortmund–Hamm sowie Reisezeitverkürzung zwischen Bielefeld und dem Ruhrgebiet/Köln. Beschleunigung des Fernverkehrs zwischen Rhein- und Ruhrgebiet und dem Raum Hannover–Hamburg–Berlin mit einer Zielfahrzeit von 31 min zwischen Hannover Hbf und Bielefeld Hbf. Beseitigung von Engpässen zwischen Wunstorf und Hannover und in den Knoten sowie Steige-

rung der Pünktlichkeit von Nah- und Fernverkehr. Kapazitive Erweiterung des Korridors Hannover–Berlin für den Güterverkehr durch die Elektrifizierung zwischen Wustermark und Vorsfelde inklusive 3. Gleis als Lückenschluss zwischen Ribbeck und Bammme und Verkürzung der Reisezeiten im Personenfernverkehr und Verbesserung der Betriebsqualität durch Erhöhung der Geschwindigkeit.

Gesamtkosten:

14053 Mio. €.

(ohne Anteil aus dem Klimaschutzpaket)



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

ABS/NBS Dortmund–Hamm

Maßnahmenbeschreibung:

- Knoten Hamm:
 - Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Dortmund auf Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna;
 - Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Dortmund;
 - Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Bielefeld;
 - Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV Richtung Bielefeld im Nordkopf (740-m-Nutzlänge),
 - Umfahrung der DKW 804 in Richtung Hamm–Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW 842 – Gleis 670 – Eilgutgleis,
 - Ertüchtigung der Gütergleise zwischen Abzw. Selmig und Hamm Rbf Hps.
- ABS Dortmund–Hamm:
 - Bau eines dritten Gleises Abzw. Dortmund Dbw – Hamm und zusätzlich Bau eines vierten Gleises Dortmund Dbw–Dortmund-Scharnhorst,

– Dortmund Hbf:

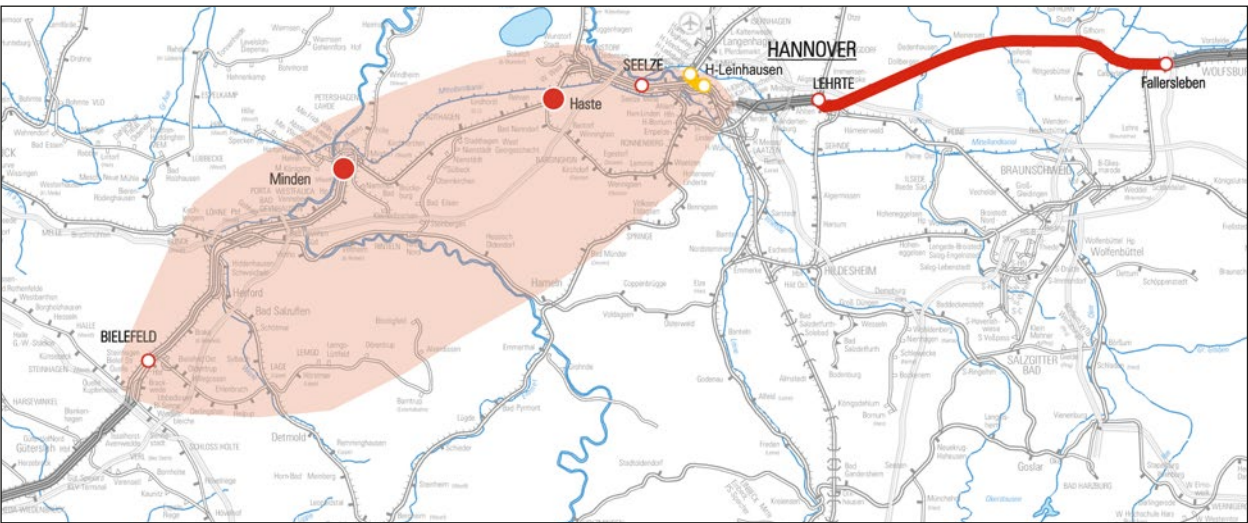
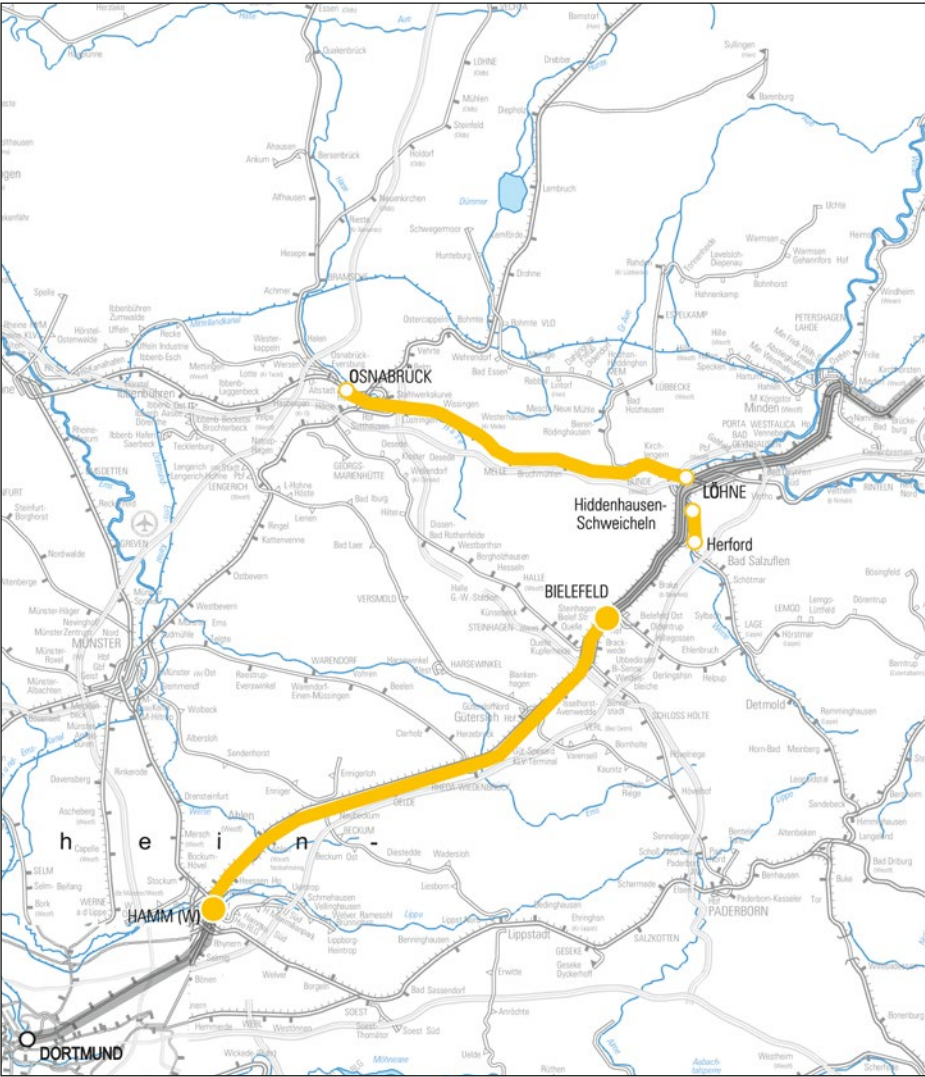
- Bau von Bahnsteigabschnittssignalen in Dortmund Hbf an Gleis 26 zur Doppelbelegung durch Züge der Emschertalbahn und Westmünsterlandbahn (Bahnsteigverlängerung kann je nach zukünftigen Fahrzeugeinsatz erforderlich werden),
- Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 21 auf 400 m inkl. Verschiebung von Weichen zur Nutzung durch den SPFV und Aufgabe des bahnsteiglosen Gleises 24.

Projektkennndaten:

- Gesamtkosten: 1 681 Mio. €.

Projektstand:

Das Projekt wurde noch nicht begonnen.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen, ■ Untersuchungsraum

ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm

Maßnahmenbeschreibung:

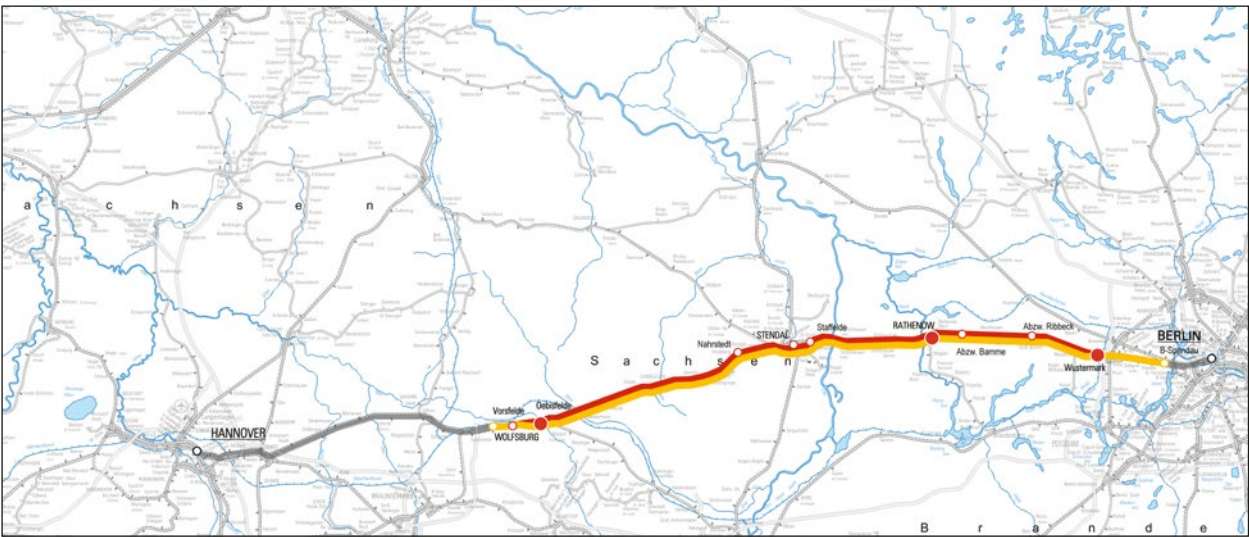
- Knoten Bielefeld:
 - Bau eines Mittelbahnsteiges im Bielefelder Hbf zwischen den Gleisen 7 und 8; Bau zusätzlicher Weichen,
- Zweigleisiger Aus-/Neubau Seelze–Bielefeld, $V_{\max} = 300$ km/h,
- Bau einer eingleisigen Verbindungskurve Hannover–Leinhausen von der Strecke Bielefeld–Hannover (niveaugleiche Ausfädelung) zur Strecke Hannover–Hamburg (niveaufreie mittige Einbindung),
- Geschwindigkeitserhöhung Löhne–Osnabrück auf bis zu 160 km/h und Weichen für höhere Geschwindigkeiten in Löhne (Maßnahme kann ggf. entfallen, wenn Fahrzeitziel durch eine Anbindung an die ABS/NBS Bielefeld–Seelze erreicht werden kann).
- *Nachrichtlich: Bau eines zusätzlichen Außenbahnsteigs in Minden an Gleis 14 wird i.R. Klimaschutzpaket umgesetzt und ist in den Kosten nicht enthalten,*
- *Nachrichtlich: Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 4 im Bahnhof Haste wird i.R. Klimaschutzpaket umgesetzt und ist in den Kosten nicht enthalten,*
- Ausbau der Fernbahn Hamm–Bielefeld für bis zu $V_{\max} = 300$ km/h,
- Ertüchtigung der Güterbahn Hamm–Herford für den Personenverkehr (160 km/h),
- Bau der Schweichelner Kurve, (Anbindung an Güterbahn Herford–Bielefeld, Verknüpfung der Strecken 2990 und 2992),
- Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bau von Bahnsteigen an der Güterbahn (Strecke 2990), Gleisaufweitung für Bau Mittelbahnsteig in Gütersloh (Gleis 5 und 6), Bau von Überholgleisen für den SPV (Nutzlänge 215 m) in Ahlen und Oelde,
- Geschwindigkeitserhöhung Lehrte–Fallersleben auf $V_{\max} = 230$ km/h.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge:
 - Löhne–Osnabrück 47 km,
 - Lehrte–Fallersleben 54 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (Güterbahn)
230–300 km/h (Fernbahn),

Projektstand:

Das Vorhaben befindet sich mit dem Teilprojekten ABS/NBS Hannover–Bielefeld und Lehrte–Fallersleben in der Planung. Die i.R. des KSP umzusetzenden Teilmaßnahmen befinden sich in Planung (Haste) und im Bau (Minden).



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS Berlin–Hannover

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung der Stammbahn im Abschnitt Wustermark und Vorsfelde einschließlich einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h,
- drittes Gleis im Trappenschongebiet zwischen Abzw. Bammme und Abzw. Ribbeck (Lückenschluss) mit $V_{max} = 160$ km/h einschließlich Erhöhung der Geschwindigkeit der Schnellfahrstrecke (SFS) auf 250 km/h in diesem Bereich,
- Westkopf Wustermark: Weichen für parallele Fahrmöglichkeiten,

- Bau eines Überholgleises in Rathenow und Oebisfelde (740-m-Nutzlänge),
- Ausbau für 300 km/h (280 bis 300 km/h von Oebisfelde bis Bammme mit 2 Einbrüchen bei Staffelde und Rathenow, Ribbeck–Bammme für 250 bis 300 km/h, Ribbeck–Wustermark für 280 km/h),
- Parallele Fahrmöglichkeiten am Abzw. Nahrstedt von SFS Richtung Stendal und von Stendal in Richtung Gardelegen.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 135 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h, (SFS: 250–300 km/h933).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Hannover–Berlin (1. Baustufe)						
PFA 4.1	Landesgrenze BB/ST–Schönhausen, Strecke 6107 km 83,33–km 95,00	abgeschlossen	30.11.2022	offen	vs. 09/2025	vs. 2026
PFA 4.2	Schönhausen–Bindfelde/ SFS, Strecke 6107 km 95,00 –km 99,79			01.12.2023	vs. 04/2025	vs. 2026
PFA 4.3	SFS (Anpassungsmaßnahmen), Strecke 6185 km 198,8–km 216,8			10.11.2024	vs. 04/2025	vs. 2026
PFA 4.4	SFS /Nahrstedt–Uchtspringe, Strecke 6107 km 113,28–km 125,38			offen	vs. 12/2025	vs. 2026

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
PFA 4.6	Stadt Stendal (a) SFS (Anpassungsmaßnahmen), Strecke 6107 km 107,00– km 113,28			offen	vgl. 12/2025	vgl. 2026
PFA 5.1	Uchtspringe–Kloster Neuendorf, Strecke 6107 km 125,38–km 134,5	abgeschlossen	30.11.2022	offen	vgl. 12/2025	vgl. 2026
PFA 5.2	Kloster Neuendorf–Solpke, Strecke 6107 km 134,5– 148,54			offen	vgl. 12/2025	vgl. 2026
Hannover–Berlin (2. Baustufe)						
PFA 3	Wustermark–Landesgrenze BB/ST (inkl. 3. Gleis), Strecke 6107, km 28,0–km 83,33	offen		offen	offen	offen
PFA 4.5	Bindfelde–Stadt Stendal, Strecke 6107 km 99,79–km 104,50	offen		offen	offen	offen
PFA 5.3	Solpke–Mieste, Strecke 6107 km 148,54–km 155,42	offen		offen	offen	offen
PFA 5.4	Mieste–Stadt Oebisfelde, Strecke 6107 km 155,42–km 162,29	offen	offen ¹	offen	offen	offen
PFA 5.5	Stadt Oebisfelde, Strecke 6107 km 162,29–km 168,938	offen		offen	offen	offen
PFA 7	Stadt Wolfsburg–Vorsfelde (Anpassungsmaßnahmen), Strecke 6399 km 8,1–km 12,6	offen		offen	offen	offen
PFA 8	Stadt Oebisfelde–Vorsfelde, Strecke 6399 km 0,00–km 8,1	offen		offen	offen	offen
Weitere Maßnahmen						
	Wustermark (Weichenverbindung)	offen	offen	offen	offen	offen
	Rathenow (Überholgleis)	offen	offen	offen	offen	offen
	Oebisfelde (Überholgleis)	offen	offen	offen	offen	offen
	Abzw. Nahrstedt (parallele Fahrmöglichkeiten)	offen	offen	offen	offen	offen

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Errichtung Temporärer Netzersatzanlagen (NEA) für ESTW Bindfelde, ESTW Gardelegen, ESTW Schönhauser Damm, ESTW Schönhausen (Elbe).

B.4.2.9 Neue Vorhaben Nr. 9 – Projektbündel 9: ABS München–Landshut–Obertraubling–Regensburg–Marktredwitz–Hof, ABS Mühldorf–Landshut, ABS Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald–Grenze D/CZ

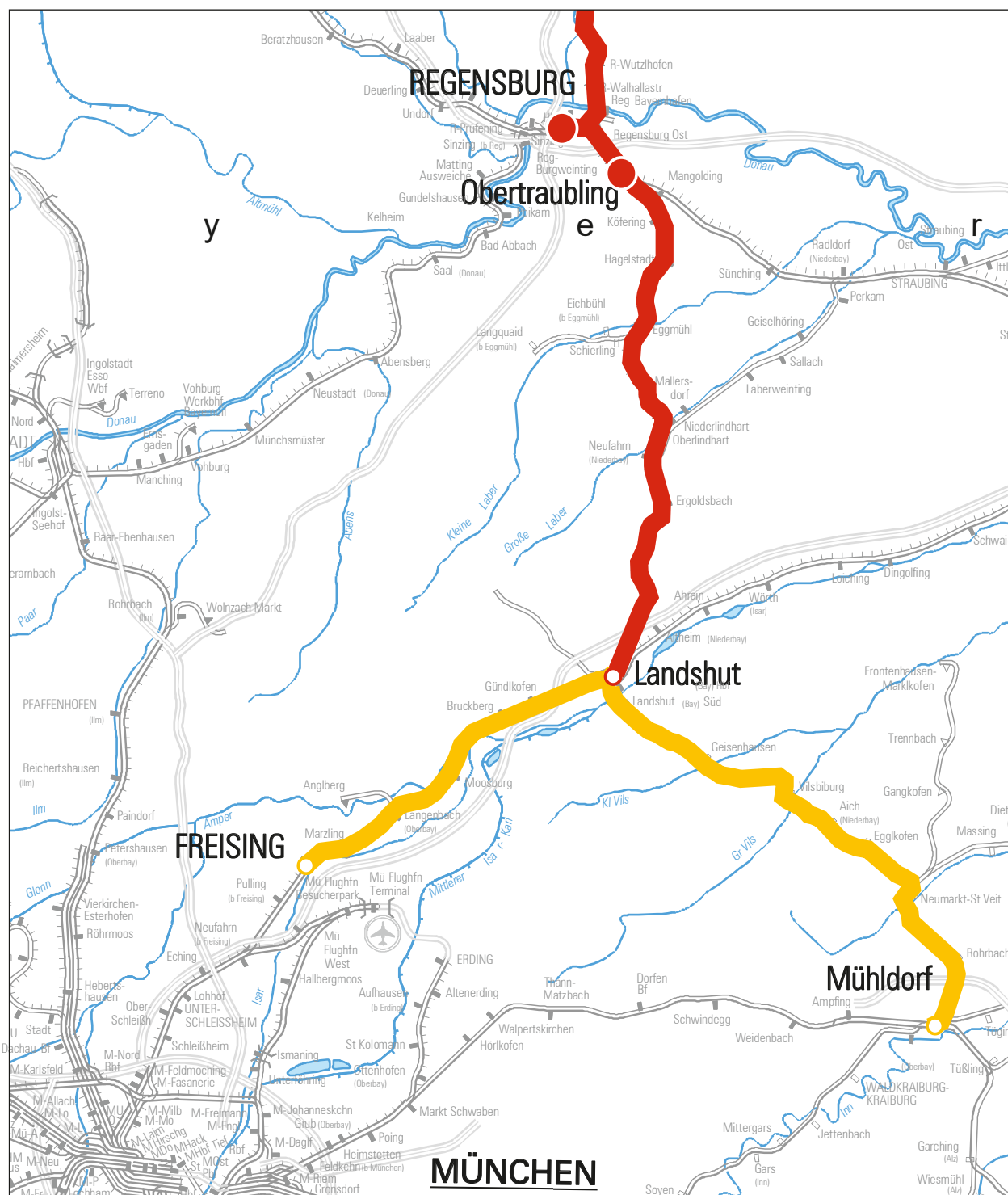


Verkehrliche Zielsetzung:

Der Ostkorridor (ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling) ist Teil des TEN-Kernnetzes und TEN-Korridors „Scandinavian – Mediterranean“. Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung zwischen Hamburg und Passau/München, Schaffung einer östlichen Alternativroute zum überlasteten Laufweg Hamburg–Passau/München sowie für den überlasteten Abschnitt Nürnberg–Neumarkt–Regensburg. Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr und Schaffung einer schnellen Personenverkehrsverbindung zwischen Nürnberg/München und Prag.

Gesamtkosten:

4 444 Mio. €.



Legende: — Teil-/Streckein Bearbeitung, — Teil-Strecken offen, ● Einzelsmaßnahme in Bearbeitung

**ABS München–Landshut–Obertraubling–Regensburg
–Marktredwitz–Hof****ABS Mühldorf–Landshut**

(ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling)

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung **Hof–Marktredwitz** inkl. Herstellung KV-Profil P/C 410 Marktredwitz–Oberkotzau, Kapazitätserhöhung inkl. 3. Streckengleis Hof–Oberkotzau und Verkehrsstation Marktredwitz, Lärmvorsorge, ETCS Ausrüstung inkl. Blockverdichtung
- Elektrifizierung **Marktredwitz–Regensburg** inkl. Herstellung KV-Profil P/C 410, Regensburg–Maxhütte–Haidhof, 2gl. Verbindungskurve **Regensburg–Hafenbrücke–Regensburg Ost**, Kapazitätserhöhung inkl. 3. Streckengleis **Irrenlohe–Schwandorf**, Lärmvorsorge, ETCS Ausrüstung inkl. Blockverdichtung; Aufbau Bahnstromversorgung durch DB Energie

- Mehrgleisiger Ausbau **Regensburg–Obertraubling** (3. und 4. Streckengleis zwischen Rgb. Prüfening und Obertraubling inkl. Überwerfungsbauwerke in Obertraubling und Regensburg Hbf)
- **ESTW Regensburg Ost** inkl. Blockverdichtung und Gleiswechselbetrieb zw. Obertraubling–Regensburg Ost,
- Elektrifizierung **Mühldorf–Landshut**,
- Blockverdichtung **Obertraubling–Landshut**,
- Ausbau auf 160 km/h **Freising–Landshut–Regensburg**.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge:
Hof–Regensburg 188 km,
Regensburg–Freising 98 km,
Regensburg–Mühldorf 109 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–200 km/h³⁵⁷⁸.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
ABS München–Landshut–Obertraubling–Regensburg–Marktredwitz–Hof						
1	ESTW Regensburg Ost	offen	27.12.2023	offen	vsl. 2026	vsl. 2027
neues	Hof–Marktredwitz	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Marktredwitz–Regensburg	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Regensburg–Obertraubling	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Freising–Landshut–Regensburg	offen	offen	offen	offen	offen
	Regensburg–Landshut	offen	offen ¹	offen	offen	offen
ABS Mühldorf–Landshut						
	Landshut–Mühldorf	offen	offen ¹	offen	offen	offen

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Keine.



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

ABS Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald–Grenze D/CZ

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung **Nürnberg–Mögdorf–Nürnberg–Dutzendteich**,
- Elektrifizierung **Hartmannshof-Neukirchen** (bei Sulzbach-Rosenberg)–**Amberg–Schwandorf**,
- Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung (konventionell) **Schwandorf–Cham–Furth im Wald** ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$),
- Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung (konventionell) **Furth im Wald–Grenze D/CZ** (–Česká Kubice) ($V_{\max} = 110 \text{ km/h}$),
- Ausbau Kreuzungsbahnhöfe **Hiltersdorf** und **Freihöls**
- Zweigleisiger Ausbau **Wackersdorf–Altenschwand–Bodenwöhr Nord**, **Pösing–Cham–Cham Schwedenschanze** und **Weiding–Arnschwang** sowie **Hiltersdorf–Irrenlohe**,

- 740-m-Überholgleise: Röthenbach, Furth im Wald, Luitpoldhütte und Altenschwand,
- Neue Wendegleise in Lauf und Hersbruck (links der Pegnitz).

Projektkennndaten:

- Streckenlänge:

Nbg Dutzendteich–Nbg Mögldorf	4 km,
Nbg Hbf–Irrenlohe	90 km,
Schwandorf–Furth im Wald	67 km,
Furth im Wald–Grenze D/CZ	7 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 110–160 km/h844.

Projektstand:

Das Vorhaben befindet sich in der Planung.

B.4.2.10 Neue Vorhaben Nr. 10 – Projektbündel 10: ABS Oldenburg–Bremen, ABS Oldenburg–Emden



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung von notwendigen Kapazitäten in Bezug auf den prognostizierten Güterverkehrsanstieg,
- Engpassbeseitigung für Personen- und Güterverkehr durch Entfall sich kreuzender Fahrwege.

Maßnahmenbeschreibung:

- **Stickhausen–Velde:** Bau eines dritten Gleises für die Eigenkreuzung des SGV bei gleichzeitig passierendem SPV,
- Zweigleisiger Ausbau der **SGV-Kurve Bremen Hbf ehem. Bwn–Bremen Hbf**,

- Bau eines mittigen Wendegleises in **Twistringen** für die S-Bahn Bremen,
- Bau eines mittigen Puffergleises hinter dem **Abzw. Utbremen** mit 740-m-Nutzlänge.

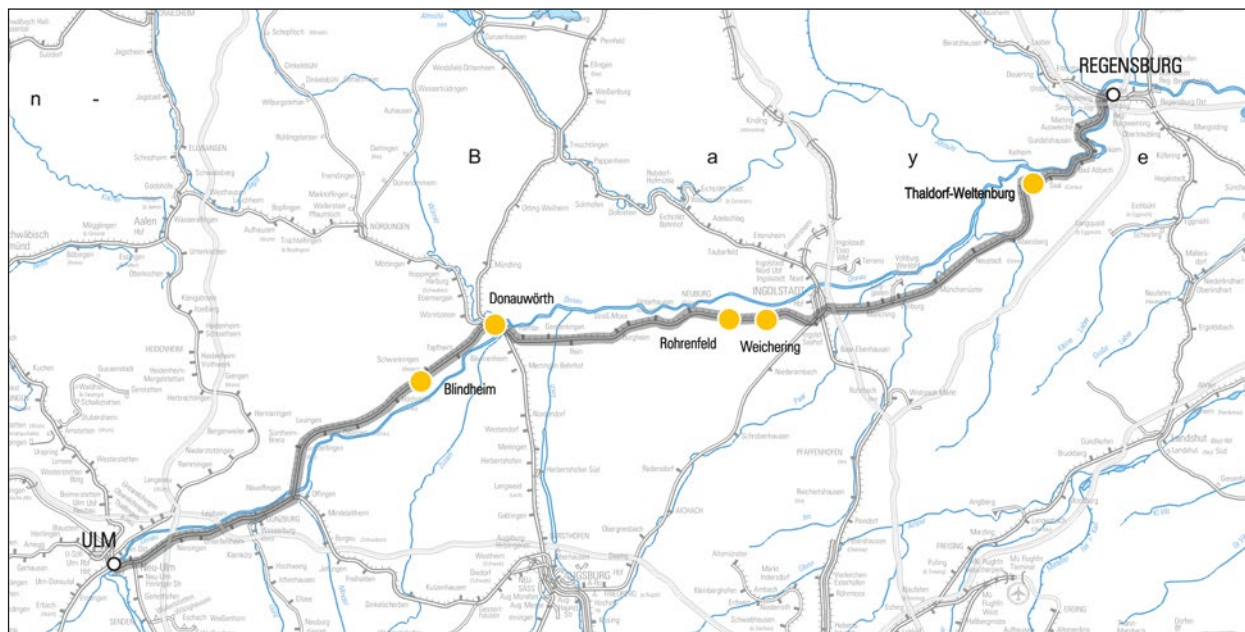
Projektkennndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 87 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

B.4.2.11 Neue Vorhaben Nr. 11 – Projektbündel 11: ABS Regensburg–Ingolstadt–Donauwörth–Ulm



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung von notwendigen Kapazitäten durch Reduktion von Kreuzungskonflikten zwischen Personen- und Güterverkehr und Erreichen der Anschlüsse in den Knoten,
- Kapazitätsausweitung entsprechend der Schienengüterverkehrsprognose.

Maßnahmenbeschreibung:

- **Knoten Donauwörth:** Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5,
- **Weichering:** Nutzbarmachung des dritten Gleises für den SGV (Anpassung der Nutzlänge und LST),
- **Rohrenfeld:** Bau eines dritten Gleises für den Güterverkehr mit 740-m-Nutzlänge,

- **Blindheim:** Bau eines dritten Gleises mit 740-m-Nutzlänge,
- **Thaldorf-Weltenburg:** Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs für Güterzugkreuzungen mit 740-m-Nutzlänge.

Projektkennndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 53 Mio. €⁹.

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

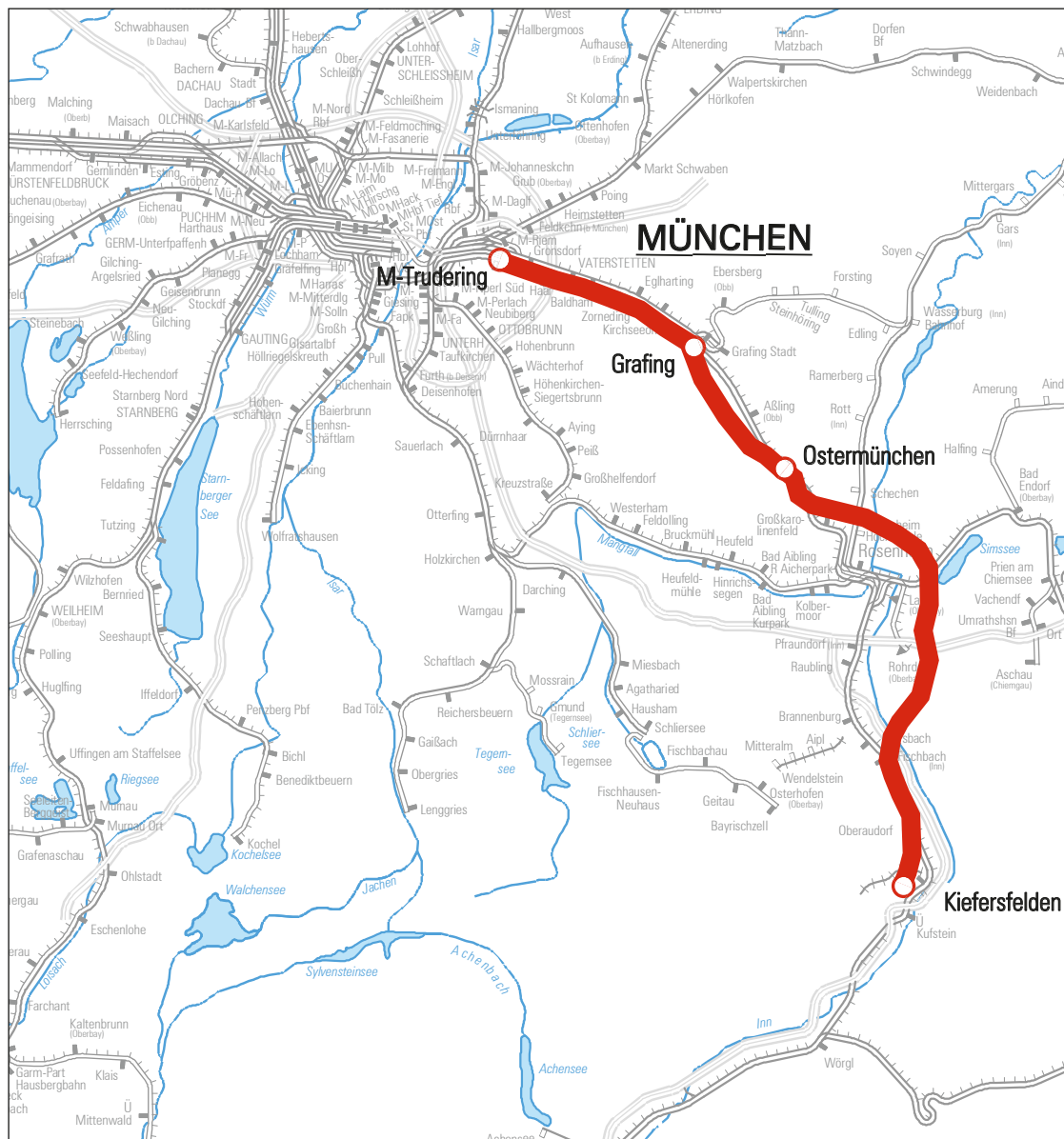
- 9 Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Klimaschutzpaket) dargestellt.

B.4.2.12 Neue Vorhaben Nr. 12 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn)

Das Vorhaben ist abgeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 12.12.2021.

Detailldarstellung siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2021.

B.4.2.13 Neue Vorhaben Nr. 13 – ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung von notwendigen Kapazitäten und Auflösung von vorhandenen Engpässen auf der internationalen Schienenpersonenfern- und Güterverkehrsstrecke in Bezug auf die prognostizierten Mehrverkehre.

Maßnahmenbeschreibung:

- Blockverdichtung München–Trudering–Grafing,
- Zweigleisige NBS Grafing–Ostermünchen, $V_{\max}$ 230 km/h,
- Zweigleisige NBS Ostermünchen–Grenze D/A, $V_{\max}$ 230 km/h (Umfahrung Rosenheim),

Projektkennndaten:

- Streckenlänge:
 - Neubaustrecke: 57 km,
 - Ausbaustrecke: 23 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: NBS 230 km/h,
- Gesamtkosten: 7 331 567 Mio. €⁹.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

B.4.2.14 Neue Vorhaben Nr. 14 – ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden



Legende: — Teil-/Streckein Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden (Staatsvertrag vom 03.09.2008 zur Errichtung einer festen Fehmarn-beltquerung),
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Maßnahmenbeschreibung:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung **Bad Schwar-
tau–Waldhalle–Ratekau**, $V_{\max}$ 160 km/h,
- Zweigleisige NBS **Ratekau–Göhl**, $V_{\max}$ 200 km/h,
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung **Göhl–Putt-
garden** mit Neubau zweigleisiger **Fehmarnsundque-
rung**, **Umfahrung Großbrode** und Elektrifizierung der
Stichstrecke nach Fehmarn–Burg, $V_{\max}$ 160 km/h,
- Neubau eingleisiger elektrifizierter Abzweig **Haffkrug –
Neustadt (Holstein)** zur Anbindung der Stichstrecke,
- Neue Verkehrsstationen **Timmendorfer Strand–Rate-
kau**, **Scharbeutz**, **Haffkrug**, **Lensahn**, **Oldenburg (Hol-
stein)**, **Großbrode_Heiligenhafen**,
- **Pufferbahnhof Lübeck**,
- Verlängerung der Überholungsgleise **Hamburg–
Wandsbek–Puttgarden** auf 850-m-Nutzlänge.

Über den der Bewertung zugrundeliegenden Konzeptentwurf hinaus hat der Deutsche Bundestag in einer Fußnote zum Bundesschienenwegeausbaugesetz beschlossen, dass bei der weiteren Planung des Vorhabens ein Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg–Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin–Kopenhagen von unter 240 Minuten zu berücksichtigen ist.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge Lübeck–Puttgarden: 89 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160/200 km/h,
- Gesamtkosten: 3 924 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
PFA L	Lübeck	abgeschlossen		offen	offen	offen
PFA 1.1	Bad Schwartau	in Überarbeitung		offen	offen	offen
PFA 1.2	Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz	in Überarbeitung		offen	offen	offen
PFA 2	Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe	in Überarbeitung		offen	offen	offen
PFA 3	Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos	in Überarbeitung	30.12.2020	offen	offen	offen
PFA 4	Oldenburg i.H., Göhl	in Überarbeitung		offen	offen	offen
PFA 5.1	Heringsdorf, Neukirchen	abgeschlossen		offen	offen	offen
PFA 5.2	Großbrode inkl. neuer gemeinsamer Haltepunkt Großbrode–Heiligenhafen	in Überarbeitung		offen	offen	offen
PFA 6	Fehmarn inkl. Elektrifizierung der bestehenden Fehmarnsundbrücke	abgeschlossen		18.03.2024	07.12.2023 (BvM)	offen
PFA FSQ	Fehmarnsundquerung	offen	27.12.2023 (Gremienvorbehalt)	offen	offen	offen

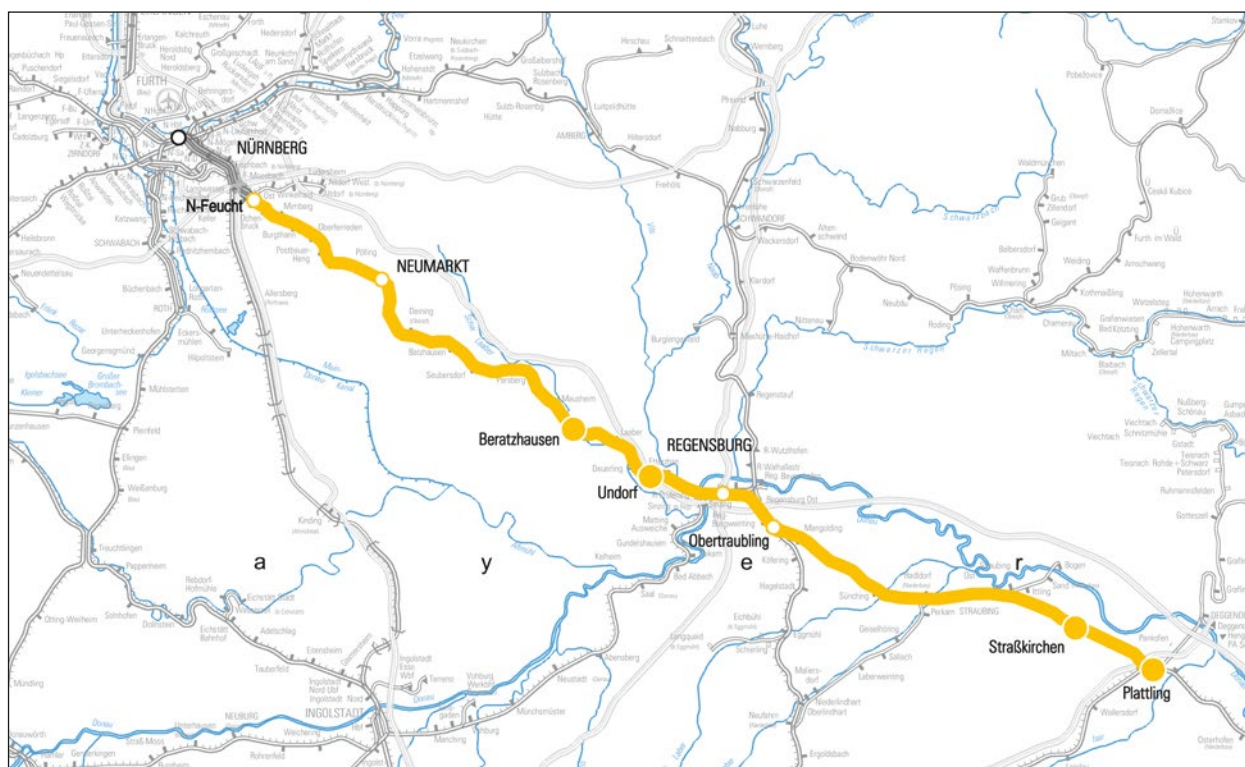
Teilinbetriebnahmen 2024:

- EMA/BEMA (Einbruchmeldeanlagen/Brandmeldeanlagen).

Bauaktivitäten 2024:

- Baustellen-ESTW Bad Schwartau–Neustadt (Holstein): Restarbeiten und Mängelbeseitigung,
- Vorabmaßnahme Versorgungstunnel Lübeck: Restleistungen Rampe Südost,
- Maßnahmen PFA 6: Rodungsarbeiten, Beginn Errichtung Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen, Leitungsverlegungen, Rückbau Bestandsgleise, Erdbau und Herstellung neuer Bahndamm,
- Oberbauerneuerung Haffkrug–Neustadt/i.H.

B.4.2.15 Neue Vorhaben Nr. 15 – ABS Nürnberg–Passau



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke offen, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung von notwendigen Kapazitäten und Auflösung von vorhandenen Engpässen in Bezug auf den prognostizierten Güterverkehrsanstieg und in Zusammenhang mit den Schienenpersonennahverkehr,
- Die Ausbaustrecke Nürnberg–Passau ist als Teilstück des Rhein-Donau-Korridors Bestandteil der Transeuropäischen Netze und von hoher Bedeutung für den internationalen Schienengüterverkehr.

- Bau eines mittigen Überholgleises mit 740-m-Nutzlänge in Beratzhausen, Untertraubling und Straßkirchen,
- Bau eines mittigen Wendegleises für den Schienenpersonenverkehr mittels einer Gleisverschwenkung in Plattling.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 150 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 643 Mio. €.

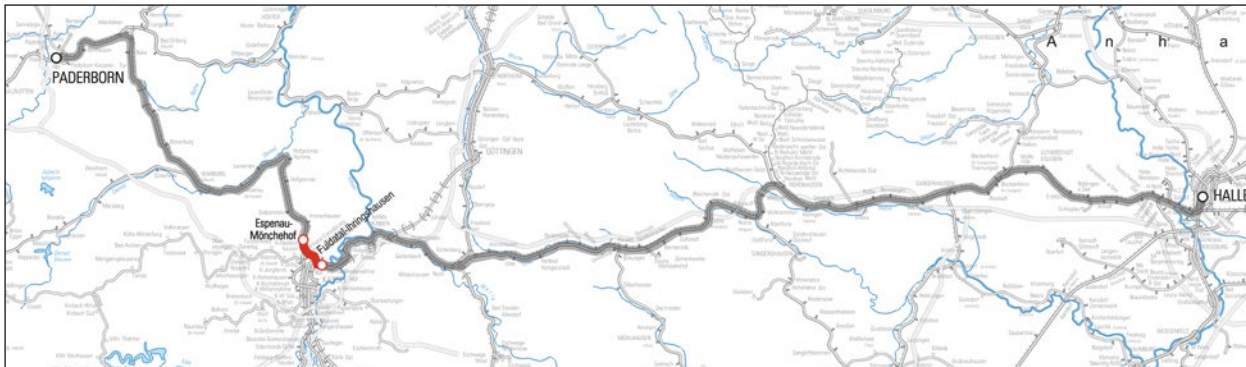
Maßnahmenbeschreibung:

- Blockverdichtung Neumarkt (Opf.)–Regensburg und Untertraubling–Plattling,
- Bau eines 3. Gleises zwischen Feucht und Neumarkt (Opf.),
- Bau eines 3. Gleises zwischen Regensburg Hbf und Untertraubling
(diese Teilmaßnahme ist auch enthalten im Projektbündel 9),

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

B.4.2.16 Neue Vorhaben Nr. 16 – ABS Paderborn–Halle (Kurve Mönchehof–Ihringshausen)



Legende: ■ Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung einer direkten Durchbindung der Strecken Hamm–Altenbeken–Kassel und Kassel–Nordhausen–Halle zur Vermeidung eines zeit- und kostenintensiven Fahrtrichtungswechsels im Rangierbahnhof Kassel,
- Beseitigung von Engpässen und Erhöhung der Betriebsqualität in der Relation Ruhrgebiet–Mitteldeutschland.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 5,3 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 80 km/h,
- Gesamtkosten: 555 Mio. €.

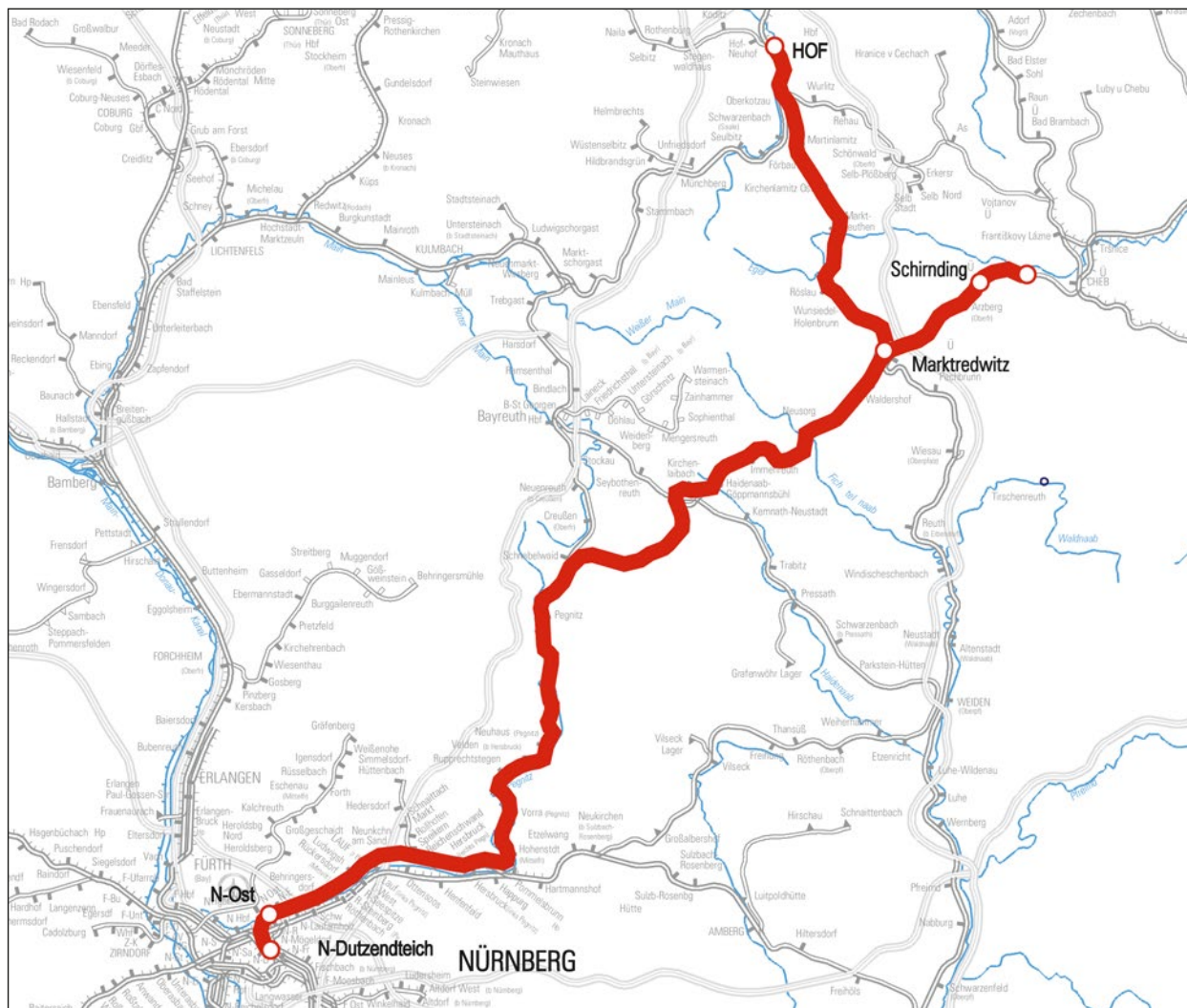
Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

Maßnahmenbeschreibung:

- eingleisige NBS Espenau-Mönchehof-Fuldatal-Ihringshausen bzw. Teils zweigleisig (Puffergleise in den Einbindebereichen), höhengleiche Einbindungen in Bestandsstrecke Aachen–Kassel (2550) und höhenfreie Einbindung in Bestandsstrecke Hannover–Kassel (1732).

B.4.2.17 Neue Vorhaben Nr. 17 – ABS Nürnberg–Markttredwitz–Hof/Grenze DE/ČZ (-Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Prag/Dresden–Leipzig und Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden–Nürnberg und Prag–Nürnberg,
- Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung der Strecken Nürnberg–Marktredwitz – Hof und Marktredwitz–Schirnding–BGr D/ČZ (–Eger),
- Elektrifizierung Verbindungskurve Nürnberg Ost–Nürnberg-Dutzendteich.

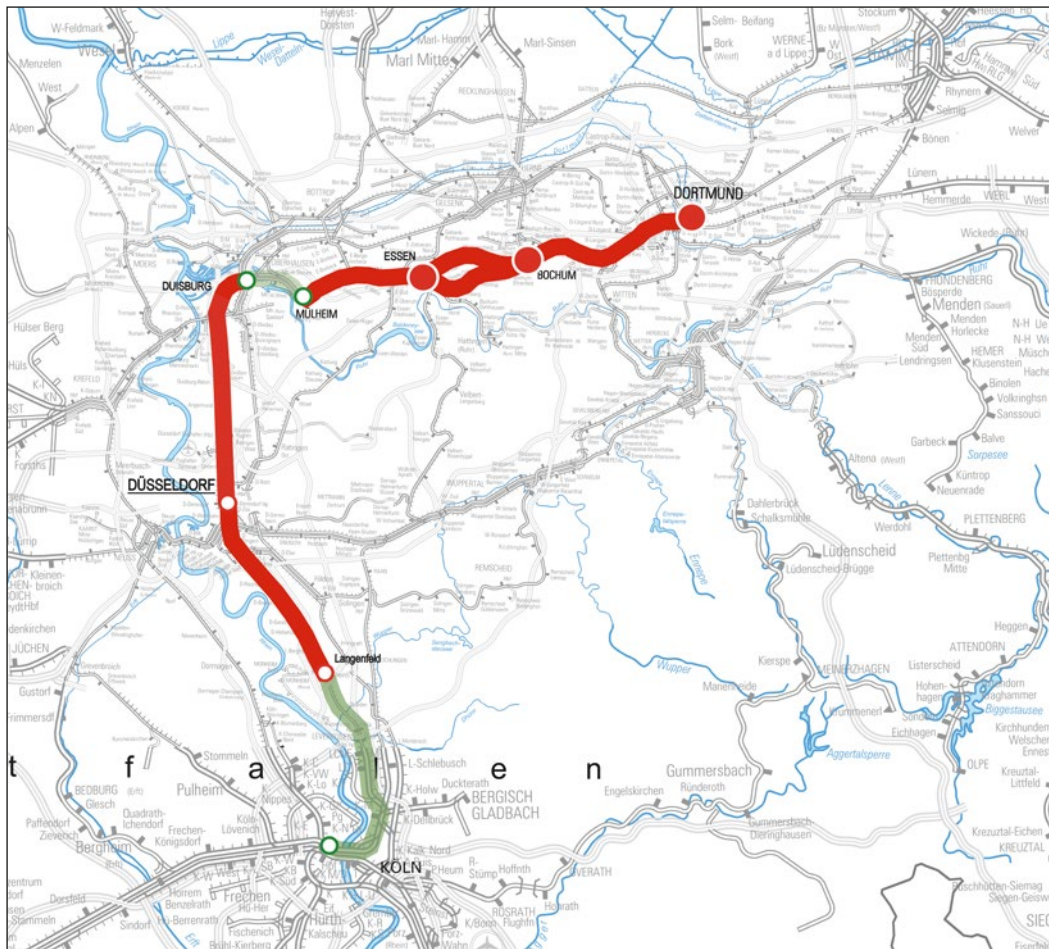
Projektkennndaten:

- Streckenlänge
 - Nürnberg–Marktredwitz–Hof: 166 km,
 - Marktredwitz–BGr D/ČZ: 16 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
 - NeiTech-Fahrzeuge: 160 km/h,
 - Konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 2 079 Mio. €.

Projektstand:

Eine erneute Überprüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ergab einen Wert kleiner als 1. Das Projekt kann aktuell nicht weiterverfolgt werden. Die weiteren Planungen auf dem Abschnitt Nürnberg–Marktredwitz–BGr D/ČZ sind vorläufig eingestellt. Die Planungen für den Abschnitt Hof–Marktredwitz werden im Zuge der ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd) fortgeführt.

B.4.2.18 Neue Vorhaben Nr. 18 – Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen insbesondere für den Personenverkehr,
- Schaffung von Kapazitäten aufgrund steigender Nachfrage durch die wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen im Rhein-Ruhr-Raum.

Durchgeführte Maßnahmen:

- Viergleisiger Ausbau Köln–Mülheim Gbf–Köln–Stammheim (IBN 08/2017),
- Neue Abzweigstelle Mülheim (Ruhr)–Heißen (IBN 05/2021),
- Viergleisiger Ausbau Leverkusen (Chempark)–Langenfeld–Berghausen (IBN 09/2023).

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Düsseldorf–Reisholz/–Benrath–Duisburg: sechsgleisiger Ausbau (ABS Düsseldorf–Duisburg),
- Duisburg–Dortmund: punktuelle Ergänzungsmaßnahmen, Dortmund: Umbau Verkehrsstation (Knoten Dortmund),
- Komplettierung der 6-Gleisigkeit zwischen Düsseldorf und Duisburg,
- Einrichtung Haltepunkt Düsseldorf–Benrath, 5. und 6. Gleis Düsseldorf–Benrath–Düsseldorf–Reisholz,
- Des Weiteren sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen und die umfassende Anpassung der Stellwerkstechnik (ESTW) im Raum Düsseldorf für den RRX vorgesehen.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 119 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 4 589 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe ¹	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.1	Köln-Mülheim Gbf-Köln-Stammheim	abgeschlossen	19.12.2014	21.08.2014	03/2017	08/2017
1.2	Leverkusen (Chempark)-Leverkusen-Küppersteg	abgeschlossen	19.12.2014	08.10.2018	06/2019 (bvM)	24.09.2023
1.3	Leverkusen-Rheindorf-Langenfeld-Berghausen	abgeschlossen	19.12.2014	27.03.2019	12/2019 (bvM)	24.09.2023
2.0	Düsseldorf-Hellerhof-Düsseldorf-Reisholz ⁵	offen	offen ³ 19.12.2006 ¹	offen	offen	offen
2.1	Düsseldorf-Reisholz-Düsseldorf Werhahn	offen	06.12.2021	31.01.2022	vgl. 2027	vgl. 2033
3.0	Düsseldorf Werhahn-Düsseldorf-Unterrath	offen	05.12.2018	30.11.2020	vgl. 2028	vgl. 2033
3.0a	Düsseldorf-Unterrath-Düsseldorf-Kalkum	offen	18.11.2022	26.06.2023	vgl. 2030	vgl. 2036
3.1	Düsseldorf-Kalkum-Düsseldorf-Angermund	offen	offen ³	offen	offen	offen
3.2	Düsseldorf-Angermund-Duisburg Schlenk	offen	offen ³	offen	offen	offen
3.2a	Duisburg Schlenk-Duisburg Hbf	offen	offen ³	offen	offen	offen
3.3	Duisburg Hbf-Abzw. Duisburg Kaiserberg	19.12.2024	offen	offen	offen	offen
4	Mülheim (Ruhr)-Styrum-Mülheim (Ruhr)-Heißen	abgeschlossen	26.10.2016	31.10.2013	07/2019	26.05.2021
5a	Stadtgebiet Essen	offen	15.12.2017	31.10.2018	vgl. 2026	vgl. 2032
5b	Stadtgebiet Bochum	abgeschlossen	15.12.2017	30.12.2019	vgl. 02/2025	vgl. 2030
6	Stadtgrenze Bochum/Dortmund-Dortmund Betriebsbahnhof	offen	offen ²	offen ⁴	offen	offen
	ESTW Düsseldorf	offen	05.12.2018	22.09.2016	02/2020 (bvM)	vgl. 2033
	Verkehrsstation Dortmund	abgeschlossen	19.12.2014	13.11.2015	03/2017	vgl. 2026

1 Planungsvereinbarung (Gesamtprojekt) für die Vorplanung wurde am 19.12.2006 schlussgezeichnet. Der Abschluss der Vorplanung erfolgte in 2009. Die Erweiterung der FinVe zur Erlangung von Baurecht erfolgte am 02.12.2011.

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

3 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

4 Für den PFB 6 wurde eine Vorplanung auf Basis BVWP 2030 (Entfall Kreuzungsbauwerk) in 09/2021 abgeschlossen. Die Ausbaukonzeption für den Knoten Dortmund ändert sich aufgrund der Infrastrukturliste für den Deutschlandtakt (Abschlussbericht 3. Gutachterentwurf vom 09.09.2021); laufende Untersuchungen inkl. Neubau Stellwerk Dortmund (Erweiterung Vorplanung).

5 Aufnahme Düsseldorf-Benrath als Systemhalt des RRX erfordert eine neue Vorplanung im PFA 2.0.

Teilbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

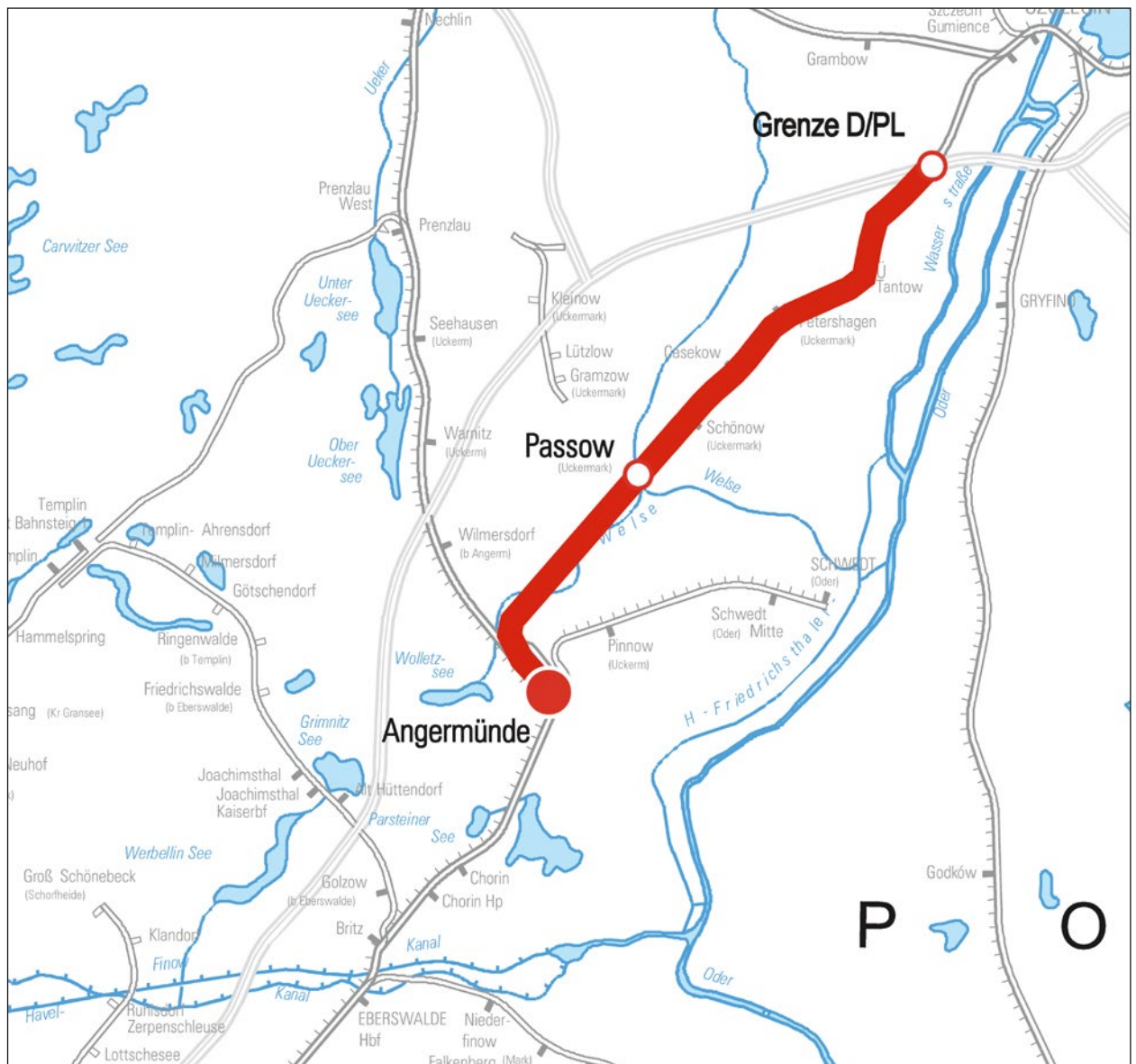
Rhein-Ruhr-Express (RRX):

- PFA 1.2: Fertigstellung der Lärmschutzwände im Bereich der EÜ/kreuzenden Straßen, Rückbau von Baustraßen und Wiederherstellung in Anspruch genommener Flächen in Leverkusen, Optimierungen im Bereich der Oberleitung,
- PA 1.3: Fertigstellung der Entwässerungsgräben, Ergänzung der Lärmschutzwände im Bereich der EÜ/kreuzenden Straßen, Rückbau von Baustraßen, Optimierungen im Bereich der Oberleitung,
- PA 7.2/7.3: Nacharbeiten zusammenhängend mit der Inbetriebnahme des ESTW (Leverkusen und Langenfeld), beispielsweise Kabeltiefbau nach Außerbetriebnahme von Altkabeln,
- PA 3.0a: Abbruch des Bahnsteigs in Düsseldorf-Kalkum,
- PFA 8.0: Fertigstellung der Überspannungsschutz-Schaltschränke in der Stromversorgung für die Linienzugbeeinflussung.

Verkehrsstation Dortmund:

- Neubau Bahnsteig 1 und 2, Modernisierung Innenausbau Personenunterführung Nordbereich.

B.4.2.19 Neue Vorhaben Nr. 19 – ABS Angermünde–Grenze D/PL (-Stettin)



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Steigerung der Attraktivität der Strecke durch Geschwindigkeitserhöhung (fernverkehrstauglich) und durchgehende Elektrifizierung,
- Verkürzung der Reisezeit Berlin–Stettin auf ca. 90 Minuten.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung **Passow–Grenze D/PL**,
- Ertüchtigung **Angermünde–Grenze D/PL** auf $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$, einschl. zweigleisigem Ausbau (landesfinanziert),
- Errichtung **Umrichterwerk Angermünde**.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 49 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 694 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
PFA 1	Angermünde–Passow	abgeschlossen	04.03.2021	19.04.2021	10/2021 ¹	vsl. 2025
PFA 2	Passow–Grenze D/PL	abgeschlossen		offen	vsl. 2026	vsl. 2027

1 bVM 10/2021; offizieller Spatenstich vsl. 30.11.2021.

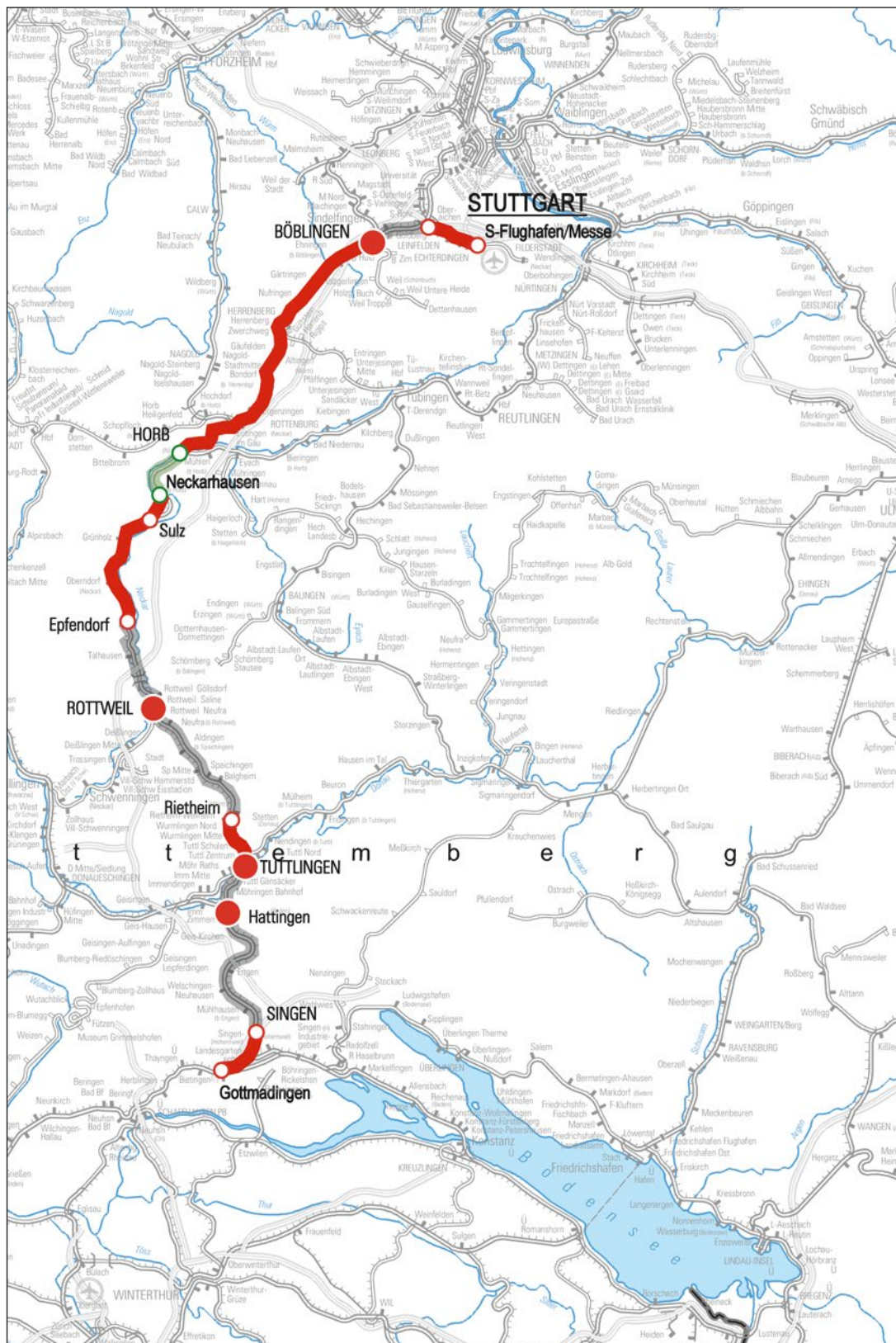
Teilbetriebnahmen 2024:

- Überleitstelle Schönermark.

Bauaktivitäten 2024:

- Abschluss der Leistungen aus der Bauphase 4 (Inbetriebnahme Gleis 1 zwischen Schönermark und Passow sowie der noch ausstehenden Gleise im Bf Angermünde, Streckenertüchtigung Gleis 2 zwischen Schönermark und Passow, Herstellung der Gleisfeldbeleuchtung im Bf. Angermünde),
- Umsetzung der Bauphase 5.1 (Streckenertüchtigung Gleis 2 zwischen Angermünde und Schönermark),
- Herstellung der Schallschutzwände in Angermünde sowie Herstellung des bauzeitlichen Damms und Spundwanddämmung für die bauzeitliche Hilfsbrücke im Bereich der SÜ B198 im PFA 1.

B.4.2.20 Neue Vorhaben Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-Strecke fertiggestellt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung,
 ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Durchgeführte Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau Horb–Neckarhausen.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- Gäubahn Flughafentunnel Stuttgart (Nordabschnitt):
 - Pfaffensteintunnel inkl. Anbindung Ost (Bereich Stg Flughafen Fernbf) und West (Abzw. Böblingen Mönchsbrunnen),
 - Linienverbesserungen zwischen Abzw Böblingen Mönchsbrunnen und Böbl. Goldberg Hp,

– Gäubahn exkl. Horb-Neckarhausen (Südabschnitt):

- abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhungen im gesamten Streckenabschnitt bis zu $v_{max}=200\text{km/h}$,
- eingleisiger Neubau Neckarhausen – Sulz (inkl. Tunnel) für 160 km/h,
- zweigl. Ausbau Sulz–Epfendorf (17 km),
- zweigl. Ausbau Rietheim–Tuttlingen (8 km),
- Herstellung eines mittigen Wartegleises in Böblingen und eines Überholgleises in Tuttlingen für den GV.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: ca. 172 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 80–200 km/h,
- Gesamtkosten: 4 316 Mio. €,
zzgl. Horb–Neckarhausen: 35 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Horb-Neckarhausen	abgeschlossen	25.04.2019	23.04.2018	05/2022	26.10.2024
	Profilerverweiterung auf mind. P/C 400 Bernburger Tunnel, Hattinger Tunnel (Güterverkehrstauglicher Ausbau)	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Singener Kurve (Güterverkehrstauglicher Ausbau)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Gäubahn Flughafentunnel Stuttgart (Nordabschnitt)	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Gäubahn exkl. Horb-Neckarhausen (Südabschnitt)	offen	offen ¹	offen	offen	offen

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).
2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Teilbetriebnahmen 2024:

- Horb-Neckarhausen: Zweigleisiger Streckenabschnitt wurde mit dem korrespondierenden leit- und sicherungstechnischen Bauprojekt „ESTW Horb“ am 26.10.2024 erfolgreich in Betrieb genommen.

Bauaktivitäten 2024:

- **Horb-Neckarhausen:** Erstellung des neuen zweiten Gleises (Gegenrichtungsgleis Neckarhausen-Horb) einschl. Tiefenentwässerung, Kabeltiefbau und Rand-Rettungs-

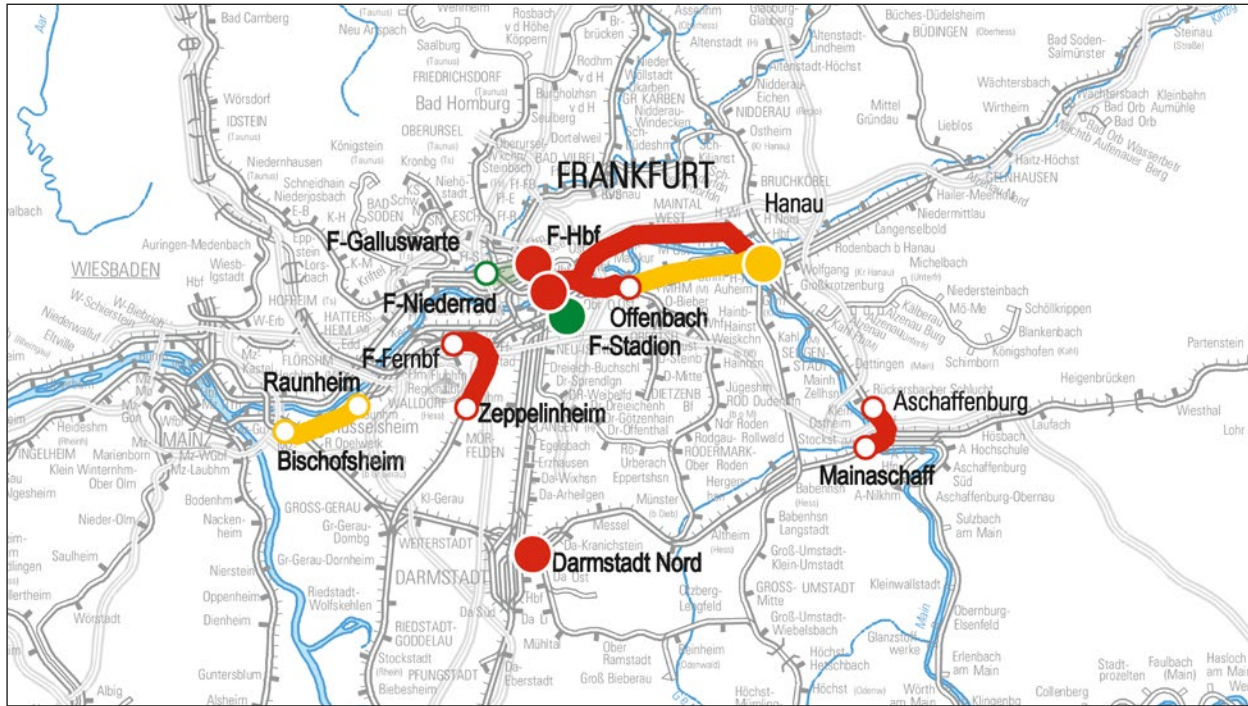
weg, Erstellung/Fertigstellung Stützbauwerke (StW 1a/ Legioblock-Stw, Stw 1b/(Legioblock Stw mit rückverankerter Spritzbetonschale, Stw 2/Spundwand mit Kopfbalken, Stw 3/ rückverankerte Spritzbetonschale, Stw 4/ Legioblock Stw, Stw 5/ Winkelstützwand jeweils mit integrierten Oberleitungsmastfundamenten/-befestigungen einschl. Drainageanschlüssen an Tiefenentwässerung, Errichtung Oberleitungsanlage entlang zweiten Gleisabschnitts (Gegenrichtungsgleis Neckarhausen-Horb), Restleistungen, Lärmschutzwände (Ausfachungen, Treppenanlagen), Restleistungen Durchlässe.



Abbildung 11 Legioblock
Foto: Frauke Marburger

B.4.2.21 Neue Vorhaben Nr. 22 – Ausbau von Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München)

Knoten Frankfurt/Main



Legende: ■ Teil-Strecke fertiggestellt, ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ■ Teil-Strecken offen,
● Einzelmaßnahme fertiggestellt, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

Durchgeführte Maßnahmen:

1. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion

(IBN 01/2015):

- Neuordnung der Fahrwege,
- Optimierung der Gleisanlagen,
- Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ,
- Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion **Abzweig Galluswarte** (IBN 04/2013):

- Einbau einer zusätzlichen Weiche und Verbindungsgleis zur Herstellung der zweigleisigen Ein- bzw. Ausfädelung der Strecke 3636 in die Strecke 3900.

- zweigleisiger Ausbau **Homburger Damm** (IBN 12/2021):

- Bau von ca. 5 km Gleisen und ca. 30 Weichen inkl. Anpassungen an der Oberleitungsanlage,
- Errichtung eines Kreuzungsbauwerks inkl. einer ca. 450 m langen Rampe im Bereich des Frankfurter Außenbahnhofs in Form eines „Kastendamms“,
- Neubau ESTW, Anpassung der LST-Anlagen in allen betroffenen Stellwerksbereichen.

Noch umzusetzende Maßnahmen:

2. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion:

- Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Ffm Stadion und Abzw Gutleuthof (einschl. 3. Niederräder Brücke),
- Niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Ffm Niederrad-Abzw Forsthaus,
- Trennung der Verkehre zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion.
- **Blockverdichtung** Zepplinheim-Frankfurt Flughafen Fernbahnhof,
- Neubau zweigleisiger **Fernbahntunnel Frankfurt** mit 4-gleisigen Tiefbahnhof Frankfurt Hbf, $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$,
- Neue eingleisige **Weichenverbindung in Darmstadt Nord**,
- Neubau eines Gleises mit höhenfreien Einbindungen der zweigleisigen **Verbindungskurve Mainaschaff**,
- Bau eines dritten Gleises **Mainz-Bischofsheim Pbf – Abzw. Mönchwald** und niveaufreie Anbindungen an das Bestandsnetz,

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke **Abzw. Mönchhof–Abzw. Mönchwald** mit niveaufreiem Ausbau beider Abzweige mittels Überwerfungsbauwerken,
- Neubau einer zweigleisigen Strecke **Offenbach West Abzw. Hanau Nordseite** mit bis zu 200 km/h und der Bau eines **Überwerfungsbauwerkes im Ostkopf von Hanau Hbf** werden vsl. durch die Doppelanbindung des Fernbahntunnels ersetzt,
- *Nachrichtlich: Neubau Überwerfungsbauwerk Frankfurt-Stadion in der Relation Frankfurt Süd–Frankfurt-Stadion –Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof (Teil des Projektes Regionaltangente West (RTW) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und zweigleisiger Neubau der „Nordmainischen S-Bahn“ (Planfeststellungsabschnitte*
- (PFA) Frankfurt (PFA 1) und Maintal (PFA 2)) werden im Rahmen des GVFG anteilig finanziert. welches im Rahmen des GVFG finanziert werden soll), Nachrichtlich: zweigleisiger Neubau der „Nordmainischen S-Bahn“ (Finanzierung im Rahmen des GVFG geplant).*
- Projektkennndaten:
- Gesamtkosten: 8 054 Mio. €, davon
 - 1. Ausbaustufe: 99 Mio. €,
 - 2. Ausbaustufe: 458 Mio. €,
 - Abzweig Galluswarte: 7 Mio. €,
 - zweigleisiger Ausbau Homburger Damm: 184 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Die Teilmaßnahme Knoten Frankfurt/Main Stadion (1. Baustufe) wurde 2008 mit dem 1. BA und 2015 mit dem 2. BA in Betrieb genommen. Aus dem Knoten Frankfurt wurden in 2013 der zweigleisige Abzweig Galluswarte und im Jahr 2021 der zweigleisige Ausbau des Homburger Damm fertiggestellt. Detaildarstellungen zu den genannten Projekten siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2023.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Knoten Frankfurt/Main Stadion (2. Baustufe)						
	Abschnitt Stadion – Gutleuthof (3. Niederräder Brücke)	offen	21.12.2018	04.10.2021	01/2019 (bvM) 11/2024 (Bauhauptleistung)	vsl. 2032
Knoten Frankfurt/Main						
	Frankfurt/Main Hbf – Neubau Gleis 25	offen	19.12.2024	offen	vsl. 2026	vsl. 2027
	Frankfurt/Main Hbf–Frankfurt/Main Süd	offen	offen ^{2,3}	offen	offen	offen
	Blockverdichtung Zeppelinheim–Frankfurt Flughafen Fernbahnhof	offen	offen ⁴	offen	offen	offen
	Fernbahntunnel Frankfurt	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Weichenverbindung Darmstadt Nord (Kranichstein)	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Verbindungskurve Mainaschaff	offen	offen ²	offen	offen	offen

1 Teilinbetriebnahme ohne Ostkopf.

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph. 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

3 Die Teilmaßnahme Gleis 25 sowie Vorabmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph. 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

4 Die Teilmaßnahme wird i.R. der ETCS-Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main geplant.

Teilbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

Knoten Frankfurt-Stadion 2. Baustufe:

- Abschluss der Vorabmaßnahmen OLA,
- Fertigstellung der Baustelleneinrichtungsflächen BE01, BE03/04 und BE11,
- Neubau von 9 Signalen,
- Gründung und Neubau von 1 Signalausleger,
- Kabeltiefbau- und Kabelverlegearbeiten,
- Weiterführung der Herstellung der Güterzugrampe als Fangedamm (Strecke 3624),
- Bau der Weichenheizstation W2,
- Bau von Entwässerungseinrichtungen,
- Bau von 3 Gleisquerungen für Entwässerungsleitungen,
- Beginn Bau des Versickerungsbeckens.

Knoten Hamburg



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung, ■ Teil-/Strecke offen, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausbau **S 4 Ost Hasselbrook-Ahrensburg**,
- **Hamburg Hbf**:
 - Zusätzliche Bahnsteigkante in Hamburg Hbf an Gleis 9 und Wegfall von Gleis 10,
 - Umbau der Gleise 3/4 für den Fern- und Regionalverkehr,
 - Umbau Südkopf: Verkürzung des Bahnsteiges 7/8, Anbindung der Gleise 6 und 7 in Richtung des Abstellbahnhofes bzw. der Strecke 1245 (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz–Rothenburgsort, Strecke 6100),
- Neue Abstellanlage bei **Hamburg-Wandsbek** mit 3 Abstellgleisen,
- Verkürzung des eingleisigen Abschnittes **Hamburg-Anckelmannsplatz–Hamburg-Rothenburgsort**,
- Neue Verbindungskurve Hamburg Hbf-Stade in **Hamburg-Harburg** mit neuem Bahnsteig und Personenüberführung zum Bf-Hamburg-Harburg,
- Neues Kreuzungsbauwerk in **Hamburg-Wilhelmsburg** für den SGV der Relation Rothenburgsort-Osthafen,

- Neues Überwerfungsbauwerk in **Meckelfeld** für kreuzungsfreie Einfädelung/Ausfädelung der Strecken 1280 und 1255 in den Knoten Maschen,
- Zusätzliches Bahnsteiggleis 104 in **Elmshorn**,
- Bau eines Überwerfungsbauwerkes zwischen **Hamburg Dammtor und Hamburg-Altona**,
- Umbau der S-Bahn-Strecke auf der Verbindungsbahn zwischen **Hamburg-Altona und Hamburg Hbf** für die Nutzung durch den Fern- und Regionalverkehr,
- Ertüchtigung zwischen **Hamburg Hbf–Hamburg-Bergedorf** (Strecke 1245) für eine zusätzliche Fahrmöglichkeit Harburg–Berlin (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz–Rothenburgsort, Strecke 6100)
- Bau eines Überwerfungsbauwerkes in **Buchholz (Nordheide)** zur niveaufreien Führung der Züge von Maschen in Richtung Rotenburg.

Projektkennndaten:

- Gesamtkosten: 8651 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Überwerfungsbauwerk Meckelfeld	abgeschlossen	29.09.2021	17.11.2021	vs. 2032	vs. 2036
	Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Verkürzung HH-Anckelmannsplatz–HH-Rothenburgsort	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Hamburg Hbf: Neubau Bahnsteig Gleis 9	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Hamburg Hbf: Umbau Südkopf	offen	offen	offen	offen	offen
	Hamburg Hbf: Umbau Gleis 3/4	offen	offen	offen	offen	offen
	Abstellanlage Wandsbek	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Verbindungskurve Harburg	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Neubau Bahnsteiggleis 104 Elmshorn	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Hamburg-Altona–Hamburg Hbf: Umbau S-Bahnstrecke	offen	offen	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk zwischen Hamburg-Altona und Hamburg-Dammtor	offen	offen	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Buchholz (Nordheide)	offen	offen	offen	offen	offen
Ausbau S4 Hasselbrook-Ahrensburg						
PFA 1	Hasselbrook–Luetkensallee	abgeschlossen	07.12.2020	24.08.2020	11/2020	vs. 2028
	Luetkensallee–Landesgrenze	offen		vs. 2026	vs. 01/2025	vs. 2029
PFA 2	Hamburg/Schleswig-Holstein					
	Landesgrenze Hamburg/	offen		vs. 2027	vs. 2028	vs. 2029
PFA 3	Schleswig-Holstein–Ahrensburg–Gartenholz					
	ESTW Wandsbek	abgeschlossen		08.12.2020	07/2021	vs. 04/2025
	Migration ESTW Ohlsdorf	abgeschlossen		07.06.2018	07/2021	01/2024
	Abstellanlage Bahrenfeld	offen		offen	offen	offen
	Bf Bargteheide	offen		28.06.2024	vs. 10/2025	vs. 2027
	Hp Kupfermühle	offen		offen	offen	offen
	Bf Bad Oldesloe, Überholgleis	offen		vs. 2025	vs. 2027	vs. 2028
	Bf Bad Oldesloe, Bahnsteig	offen		vs. 2025	vs. 10/2025	vs. 2028

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

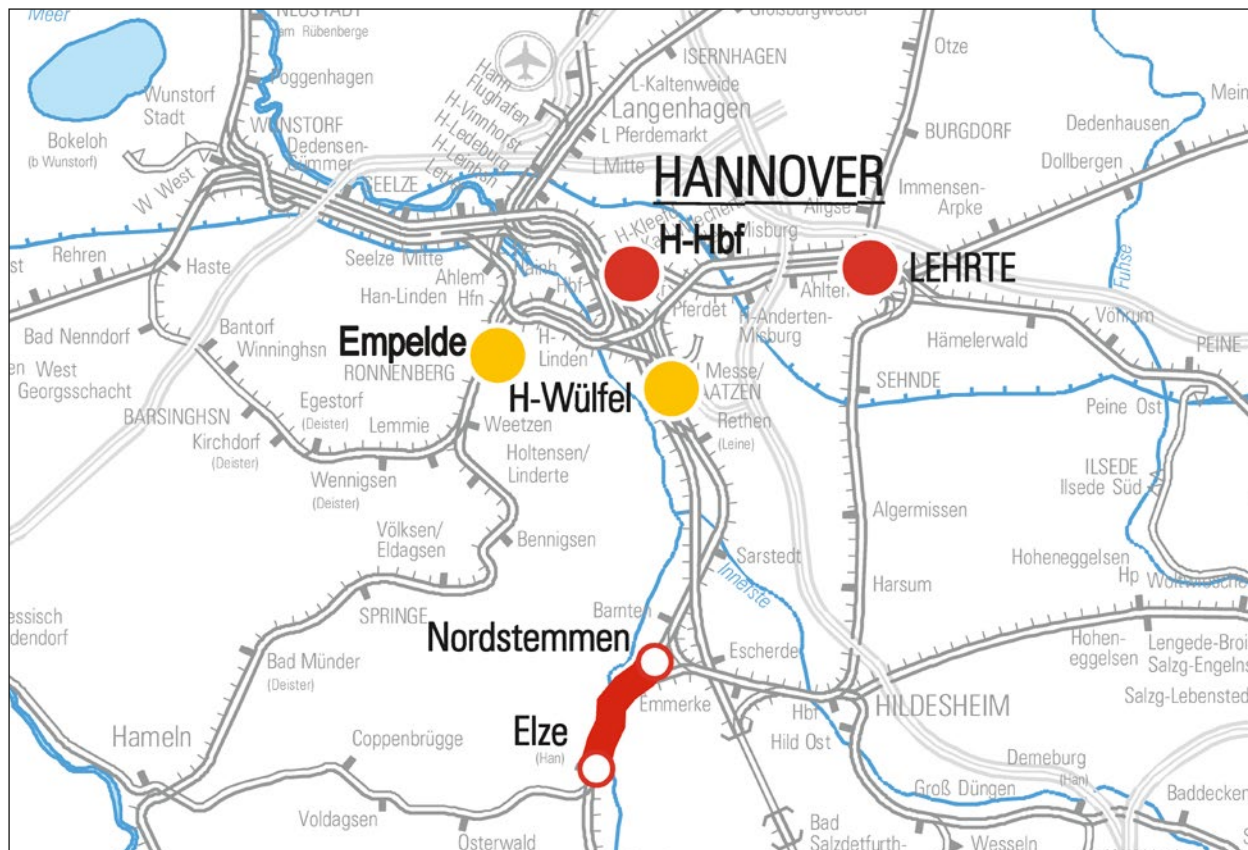
Teilbetriebnahmen 2024:

- Modulgebäude ESTW Hasselbrook,
- Migration ESTW Ohldorf,
- Modulgebäude ESTW Wandsbek, Außenanlagen.

Bauaktivitäten 2024:

- **Ausbau S4 Hasselbrook-Ahrensburg:**
 - Bauvorbereitende Maßnahmen (Kampfmittelsondierungen, Fällarbeiten, Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen),
 - Horner Kurve: Errichtung Bohrpfahlwand (Herstellung abgeschlossen, Rückverankerung wird durchgeführt),
 - Erstellung Lärmschutzwand Strecke 1249 im Bereich der Gleisanschwenkung,
 - Arbeiten an der Fernbahn (Strecke 1120) beim Einbringen von Verbauwänden, Herstellung von Lärmschutzwandgründungen, Erneuerung des Bahnkörpers, Umsetzung Oberleitungsmasten, Kabelverlegearbeiten,
 - Umverlegung Leitungen Dritter (Hammer Straße, Claudiusstraße, Schloßgarten, Luetkensallee, Am Neumarkt, Bovestraße),
 - EÜ Bovestraße, EÜ (F) Claudiusstraße, EÜ Schlossgarten,
 - Überwerfungsbauwerk Hasselbrook,
 - Oberleitungsarbeiten (Strecke 1120, 1234, 1242, 1249).

Knoten Hannover



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

Maßnahmenbeschreibung:

- **Hannover Hbf:**
 - Neubau Bahnsteig an Gleis 15 und 16 in Hannover Hbf,
 - Bau einer zusätzlichen Personenunterführung Hannover Hbf,
 - Einrichtung von Gleisabschnittssignalisierung an 4 weiteren Bahnsteiggleisen und Anpassungen Gleisvorfeld Hannover Hbf,
- Kreuzungsbauwerk **Hannover-Wülfel**,
- **Bereich Lehrte:**
 - Neubau Verbindungsgleis in Lehrte West,
 - Neubau eines Durchfahrgleises für die Süd-Nord-Richtung in Lehrte,
 - Überwerfung Lehrte West–Lehrte Nord,
 - zusätzliche Gleisachsen und Weichen im Ostkopf Lehrte,
- Zweigleisiger Ausbau der **Empelder Kurve**,
- Dreigleisiger Ausbau **Elze–Nordstemmen**,
- Kreuzungsbauwerk zur höhenfreien Führung des Verkehrs in der Relation **Hameln–Hildesheim**.

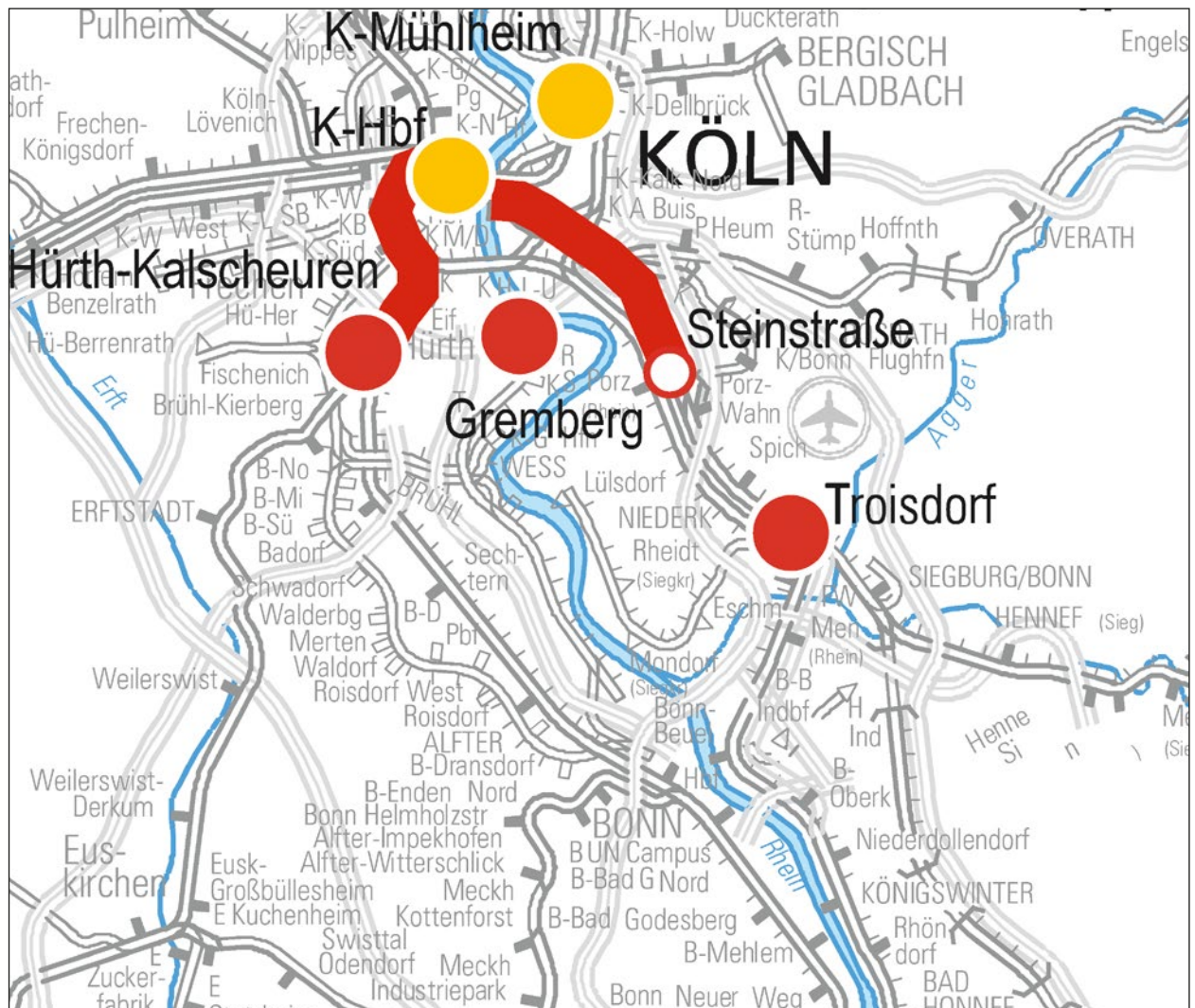
Projektkennndaten:

– Gesamtkosten: 814 Mio. €.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung (Teilmaßnahmen).

Knoten Köln



Legende: — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Maßnahmenbeschreibung:

- Zweigleisiger Neubau Köln-Hansaring–Köln Süd–Hürth-Kalscheuren (**Westspange Köln**),
- Neubau zweigleisige höhenfreie Verknüpfung der Wupperstrecke mit der S-Bahnstrecke (**Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim**, Tunnelvariante),
- Schaffung paralleler Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten im **Westkopf Köln Hbf** von und nach Köln West, Köln-Ehrenfeld und Köln-Nippes durch zusätzliche Weichenverbindungen,
- **Überwerfungsbauwerk Troisdorf** für die höhenfreie Einbindung der S 13 Troisdorf-Bonn-Oberkassel im Bahnhof Troisdorf,
- **Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren**,
- **Kreuzungsbauwerk Gremberg Nord**,
- Verlängerung der NBS Köln-Rhein/Main vom Abzweig **Steinstraße bis zum Abzweig Gummersbacher Straße**
- **Abzw. Flughafen Nordwest** (Köln-Kalk Bft–Gremberg-hoven): zusätzliche Verknüpfungen der Strecke 2651 (Siegstrecke) mit der Strecke 2690 (SFS Köln-Rhein/Main) wurde in das Projekt Abzw. Flughafen bis Köln-Steinstraße integriert.

Projektkennndaten:

- Gesamtkosten: 3 829 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Ausbau südlich Gummersbacher Straße (bis Abzw. Flughafen)	abgeschlossen	10.12.2019	06.03.2020 (letzte)	07/2022	vsl. 2038
	Abzw. Flughafen bis Köln- Steinstraße inkl. zusätzliche Verknüpfung Abzweig Flughafen Nordwest	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Köln-Gremberg	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Neubau S-Bahn Westspange Köln	offen	offen ²	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Troisdorf	offen	offen ¹	offen	offen	offen
	Köln-Mülheim Verknüpfungsbauwerk	offen	offen	offen	offen	offen
	Leistungsfähigkeit Köln Hbf: Weichenverbindungen und parallele Einfahrten	offen	offen	offen	offen	offen

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

2 Die Teilmaßnahme wird durch das Land NRW geplant (Planungsvereinbarung wurde am 11.02.2019 gezeichnet).

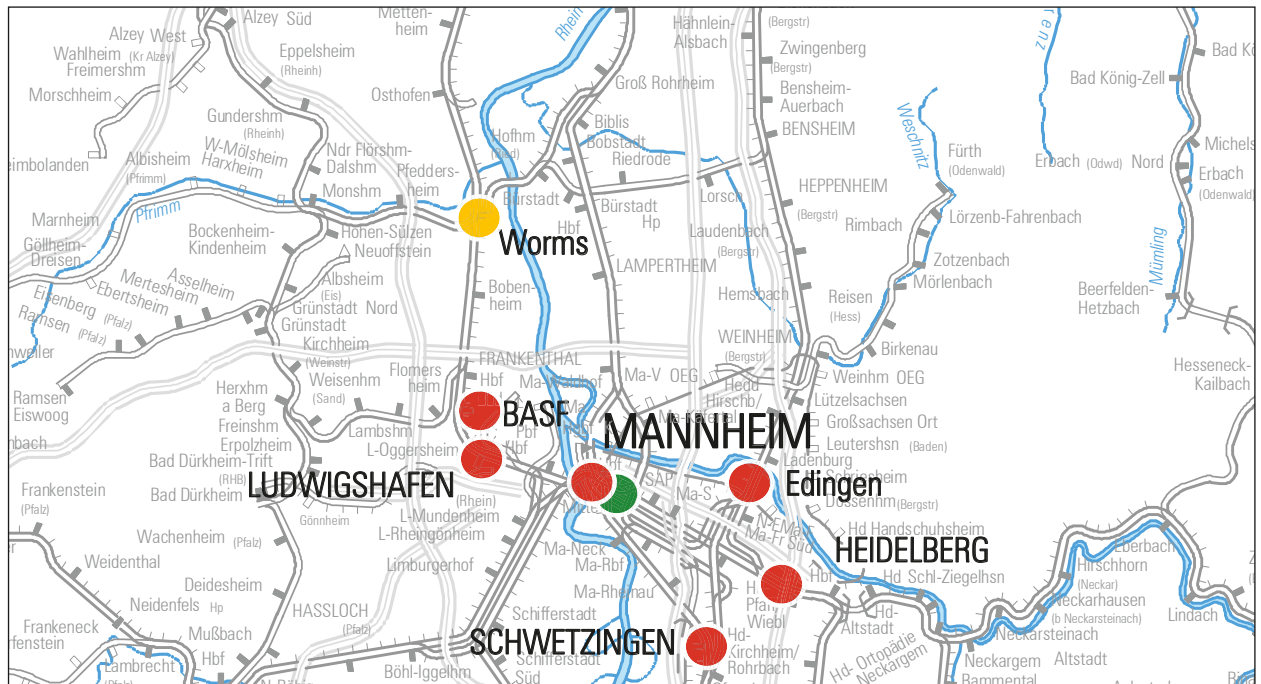
Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Ausbau südlich Gummersbacher Straße (ASG):
bauvorbereitende Maßnahmen.

Knoten Mannheim



Legende: ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme fertiggestellt, ● Einzelmaßnahme offen

Durchgeführte Maßnahmen:

- Mannheim Hbf: zusätzlicher Bahnsteig F (IBN 12/2017),

Noch umzusetzende Maßnahmen:

- **Achsverschwenkung in Mannheim Hbf** mit Optimierung der Gleisvorfelder sowie Bau zweier Weichenverbindungen in **Ludwigshafen Hbf** hoch (Süd), durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke 3522 (Mainz–Mannheim) im **Bahnhofsbereich Ludwigshafen**, Bau einer Verbindung vom südlichen Bahnsteiggleis in **Ludwigshafen Hoch** zu Gleis 12 (ohne Bahnsteig) in gleicher Richtung (östlich der Bahnsteige) und zweigleisige Einbindung des Gbf Ludwigshafen in die Strecke Richtung Schifferstadt sowie Bau von zwei Weichenverbindungen vom mittigen Puffergleis 503 ins Gleis 502 (Richtung Gbf und Richtung Lu-Rheingönheim),
- Viergleisiger Ausbau **Heidelberg–Wieblingen–Heidelberg Hbf**,
- **Kreuzungsbauwerk Mannheim–Friedrichsfeld** zur höhenfreien Verknüpfung der Main-Neckar-Bahn mit Mannheim Rbf,
- Neubau **740-m-Überholgleise in Ludwigshafen Hbf** durch Verlängerung der Gleise 105 und 106,
- Neubau eingleisige, elektrifizierte Verbindungskurve in der Relation BASF Gbf-Worms (**Studernheimer Kurve**),

- Ertüchtigung **Nordkopf Worms**,
- Eingleisiger Neubau einer höhenfreien Verbindungskurve von Strecke 4060 zu Strecke 4020 bei Schwetzingen, Neubau mittiges Puffergleis in Neu-Edingen (*wird im Projektbündel 06 NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe untersucht*),
- *Nachrichtlich: Dreigleisiger Ausbau Mannheim Hbf–Mannheim-Friedrichsfeld Süd (Finanzierung im Rahmen des GVFG geplant)*,
- *Wartegleis für den Güterverkehr in der Relation Heidelberg–Mannheim Rbf in Friedrichsfeld Süd als Teilmaßnahme des Deutschlandtaktes.*

Projektkennndaten:

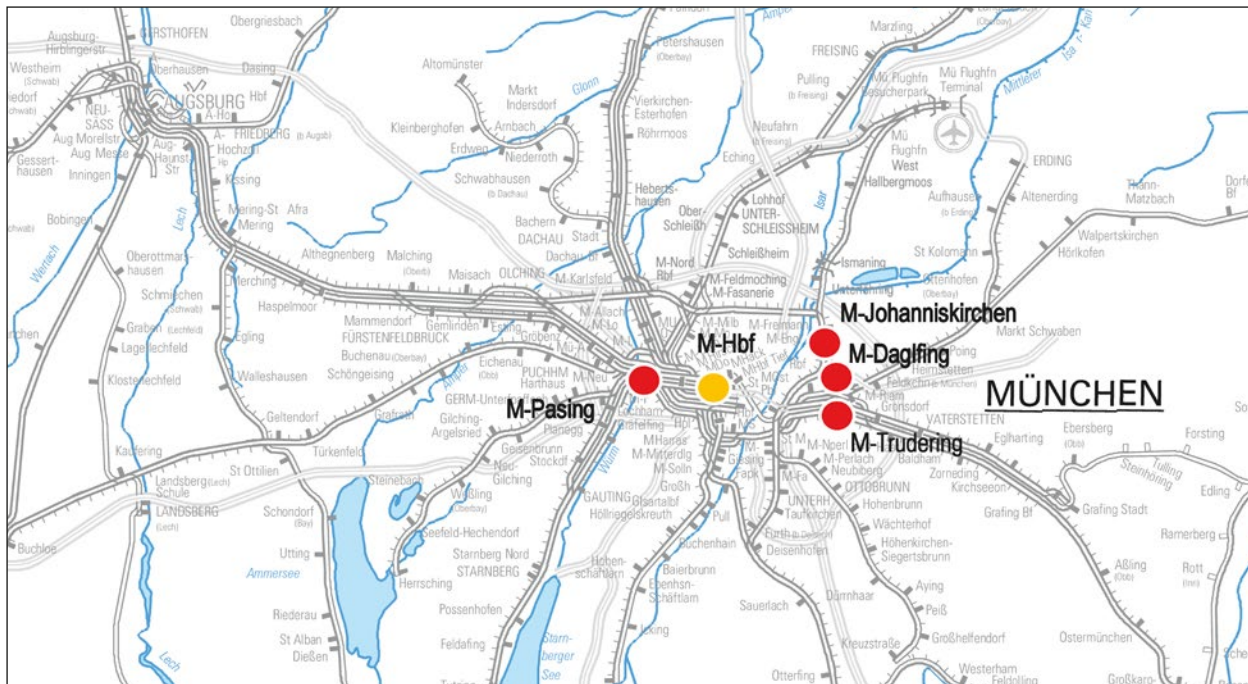
- | | |
|----------------------|---------------|
| – Gesamtkosten: | 1 313 Mio. €, |
| • davon Bahnsteig F: | 52 Mio. €. |

Projektstand:

Die Teilmaßnahme Neubau Bahnsteig F im Bf Mannheim Hbf wurde 2017 in Betrieb genommen. Detaildarstellungen zu den genannten Projekten siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2023.

Die weiteren Teilprojekte befinden sich bis auf die Ertüchtigung Nordkopf Worms in Planung.

Knoten München



Legende: ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme offen

Maßnahmenbeschreibung:

- Viergleisiger Ausbau **München-Daglfing – München-Johanneskirchen**,
- *Informativ zum 2-gleisigen Ausbau Daglfing nach Trudering:*
Die Projektinhalte des 2gleisigen Ausbaus Daglfing-Trudering wurden in das Projekt „Daglfinger Kurve“ und in den „Ausbau Bahnhof Trudering“ überführt,
- **Daglfinger Kurve** (inkl. Anteile des ehemaligen zweigleisigen Ausbaus München-Daglfing nach Trudering):
 Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von München-Daglfing–Riem,
- Ausbau **Bahnhof Trudering**
 (Bestandteil des ehemaligen zweigleisigen Ausbaus München-Daglfing nach Trudering)
- Ausbau Westkopf München-Pasing,
- Zusätzliche Fußgängerstege/-unterführungen in München Hbf,
- Optimierung des Gleisvorfeldes in München Hbf durch Umbau Kreuzung IV in EKW (Gleis 11), Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung Haupthalle–Starnberger Flügelbahnhof und Versetzung des Lichtperrsignals 216 (Gleis 15) in Richtung des Weichengrenzzeichens.

Projektkennndaten:

- Gesamtkosten: 2 620 Mio. €.

Nicht Gegenstand des Bedarfsplanvorhabens Knoten München sind die Nahverkehrsmaßnahmen:

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke,
- Erdinger Ringschluss/Neufahrner Kurve,
- Erdinger Ringschluss/Lückenschluss Erding-Flughafen sowie die
- Bestandsnetzmaßnahme „Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen“.

Projektstand:

Termine, Planungsstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

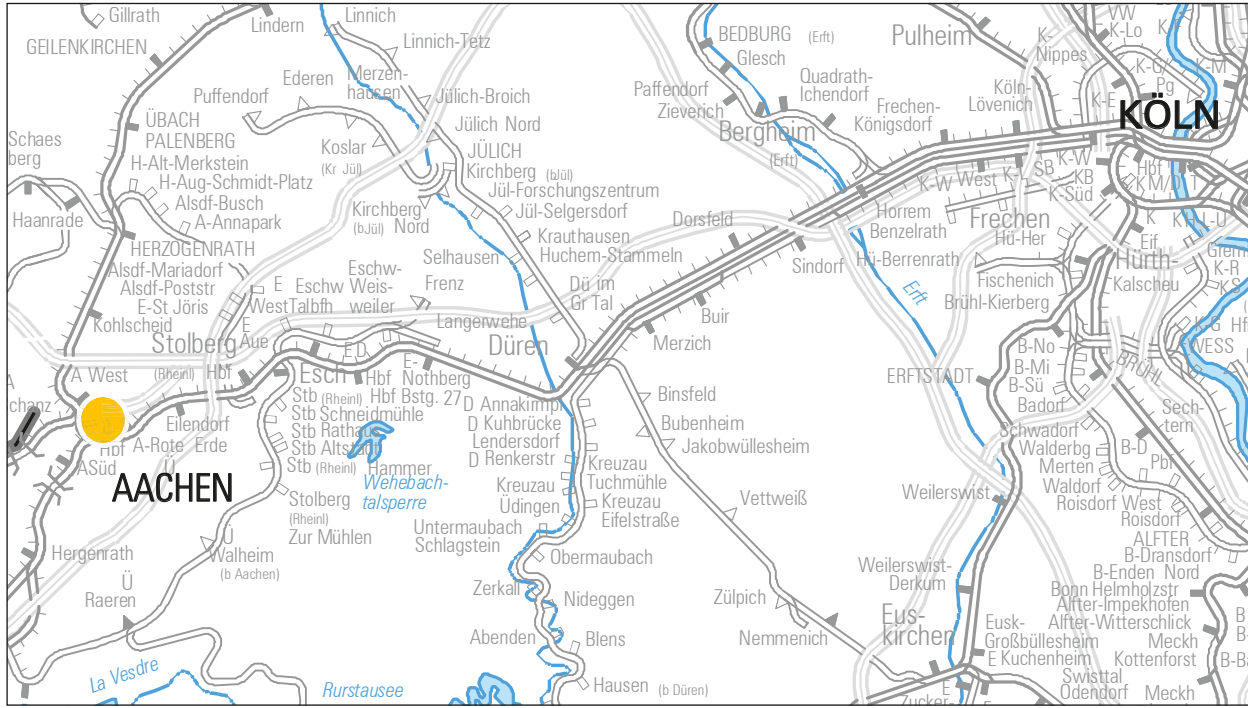
Das Projekt „Viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen“ wurde sowohl die Vorzugsvariante des Bundes über einen ebenerdigen Ausbau als auch für die seitens der Landeshauptstadt München (LHM) favorisierte Tunnelvariante im Rahmen der Vorplanung parallel ausgearbeitet. Die Vorplanungen beider Möglichkeiten sind abgeschlossen. Die Kosten der Tunnelplanung werden von der LHM getragen.

Es ist jetzt daran zu entscheiden das Projekt mit einer der beiden Möglichkeiten (Tunnel oder ebenerdig) in die Entwurfsplanung zu überführen.

Beim Projekt „Ausbau Bf Trudering“ wurde die Entwurfsplanung begonnen. Die Schnittstellen zwischen Daglfinger Kurve und dem ehemaligen zweigleisigen Ausbau München-Daglfing nach Trudering (alt Truderinger Spange) sind in weiten Teilen bautechnisch nicht zu trennen, so dass das Projekt des ehemaligen Projektes „Truderinger Spange“ inhaltlich in die Projekte „Daglfinger Kurve“ und dem neuen Projekttitel „Ausbau Bahnhof Trudering“ überführt wurde. Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für das Projekt „Ausbau Bf Trudering“ wird vsl. in 2025 erfolgen. Die Entwurfsplanung der Daglfinger Kurve wird im Rahmen der Vorzugsvariante fortgeführt und im weiteren Planungsverlauf optimiert. Aus dem Deutschlandtakt besteht zusätzlicher Ausbaubedarf im Bf München-Riem. In Abstimmung mit dem BMV wird der Planungsumfang der Daglfinger Kurve um die Umsetzung der Durchbindetrassen zu Gleis 21 und 22 im Bf Riem sowie die Freihaltetrasse für den Endzustand erweitert. Der Projektumfang hat sich um eine Einhausung eines Teils der Strecke 5560 erweitert. Durch die Einhausung wird ein umfassender Schutz vor Lärm- und Erschütterungsemissionen für die direkt betroffene Wohnbebauung gewährleistet. Die Mehrkosten der Einhausung werden vom Freistaat Bayern getragen. Das Projekt Westkopf Bahnhof München-Pasing hat auf Basis des BAst Entwurfs mit der Vorplanung begonnen. Die Projektabgrenzungen zu den Projekten Südbahnsteig Pasing, Nordbahnsteig Pasing und Strecke S4 West Pasing-Buchenau sind erfolgt. Derzeit erfolgt neben der Vorplanung die Fertigstellung der betrieblichen Aufgabenstellung.

B.4.2.22 Neue Vorhaben Nr. 23 – Knoten (Aachen, Leipzig)

Knoten Aachen



Legende: ● Einzelmaßnahme offen

Maßnahmenbeschreibung:

- Bau einer doppelten Weichenverbindung zu Gleis 28 im **Westkopf Aachen** und Anbindung des Gleises 26 von Aachen West,
- Herstellung zweier mittiger Überholgleise in **Aachen Hbf** als Warteposition für Güterzüge mit 740-m-Nutzlänge.

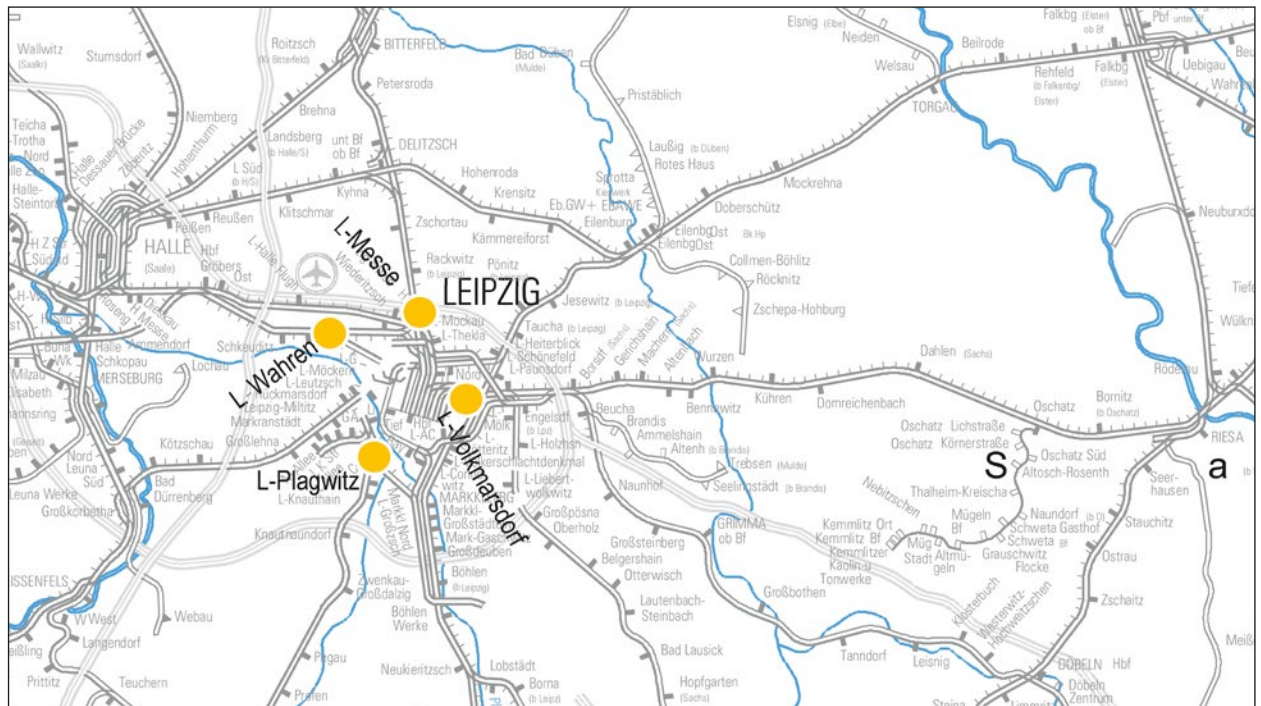
Projektkennndaten:

– Gesamtkosten: 7 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

Knoten Leipzig



Legende: ● Einzelmaßnahme offen

Maßnahmenbeschreibung:

- Bau eines mittigen Wartegleises in **Leipzig-Plagwitz** für den Güterverkehr zum Abkreuzen der S-Bahn mit 740 m Nutzlänge,
- Bau von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 6403 und 6382 am **Westkopf Leipzig-Wahren** zur zweigleisigen Verknüpfung der Strecken in Leipzig-Wahren,
- Bau einer Gleisverbindung zwischen Leipzig Radefeld/ GVZ–Leipzig Messe für die konfliktfreie Einbindung der S-Bahn auf die S-Bahn Gleise (6411) in **Leipzig Messe**,
- Anpassung und Bau von Weichen im Bereich **Leipzig Messe Nord – Leipzig Messe**,
- **Leipzig Volkmarshausen Bft – Leipzig Hbf**: Bau einer Weichenverbindung im Bahnhofsvorfeld, damit Gleis 11 von den Dresdner Gleisen (Strecke 6363) aus angefahren werden kann.

Projektkennndaten:

– Gesamtkosten: 204 Mio. €,

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

B.4.2.23 Neue Vorhaben Nr. 24 – ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, — Teil-/Strecke offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Kapazitätserhöhung und Verbesserung im Personenverkehr zwischen Düsseldorf bzw. der Niederrhein-Region und Venlo/Eindhoven,
- Stärkung des südlichen Bypasses zur Betuwe-Linie (Zulaufstrecke zum Güterverkehrskorridor Rhein-Alpen),
- Anbindung Ruhrgebiet mit dem Duisburger Hafen und den ARA-Häfen durch neue Verbindungskurven.

Maßnahmenbeschreibung:

- Zweigleisiger Ausbau Kaldenkirchen–Dülken ($V_{\max} = 120 \text{ km/h}$),
- Zweigleisiger Ausbau Rheydt–Rheydt–Odenkirchen ($V_{\max} = 100 \text{ km/h}$),
- **Nachrichtlich:** Eingleisige Verbindungskurve Viersen für die Relation Venlo–Krefeld ($V_{\max} = 60 \text{ km/h}$) wird i.R. des

Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) umgesetzt und ist in den Kosten enthalten,

- Voraussetzung seitens NL: eingleisige und elektrifizierte Verbindungskurve Roermond sowie Elektrifizierung Strecke Roermond–Venlo.

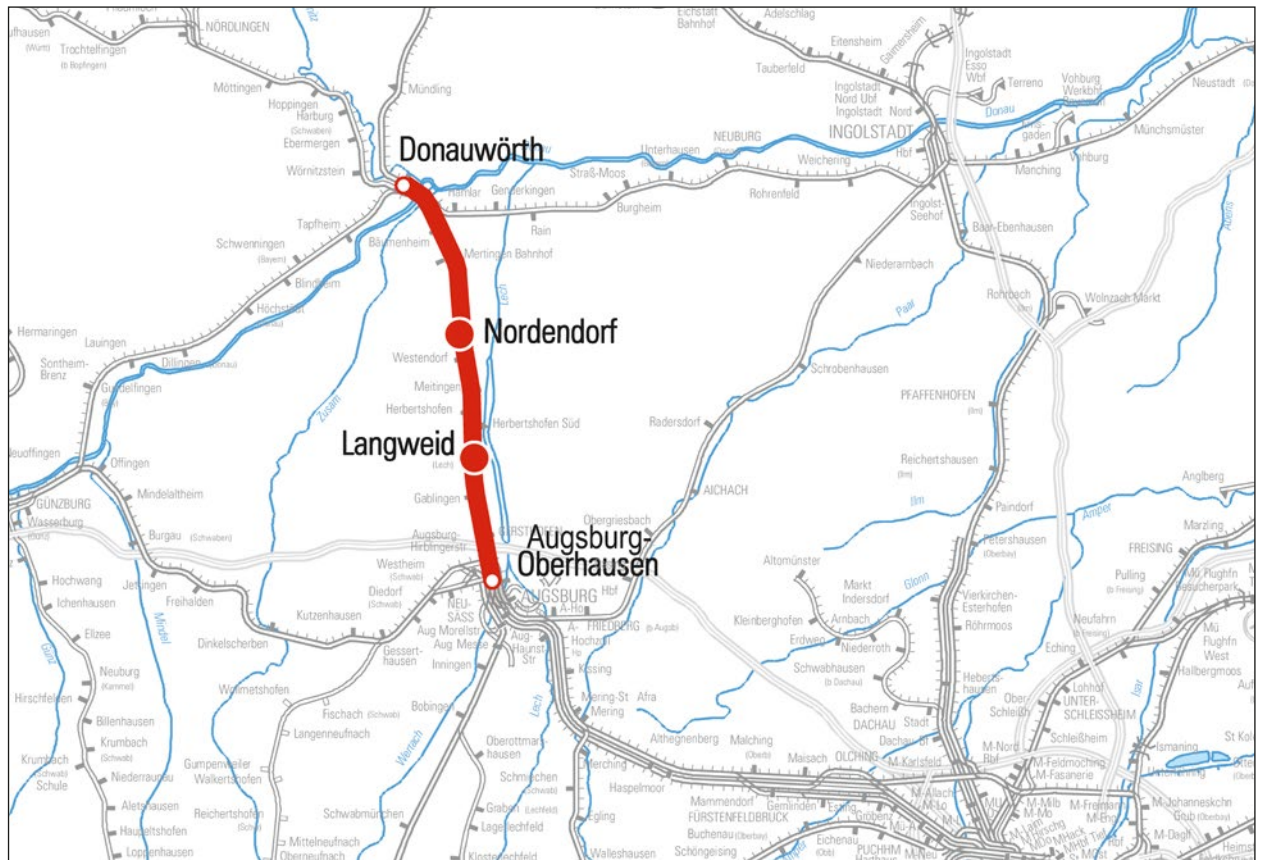
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 17 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 100–120 km/h,
- Gesamtkosten: 210 Mio. € (inkl. InvKG).

Projektstand:

Für die mit dem Vorhaben ‚S-Bahn Köln, Köln–Mönchengladbach‘ (Ifd. Nr. 30 Abschnitt 2 der Anlage 4 des InvKG) identischen Maßnahmenteile im Bereich Rheydt erfolgte bereits eine Planungsaufnahme im Rahmen des InvKG.

B.4.2.24 Neue Vorhaben Nr. 25 – ABS Augsburg-Donauwörth



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Bestandteil des Korridors Skandinavien-Mittelmeer,
- Engpassauflösung und Schaffung weiterer Kapazitäten.

Maßnahmenbeschreibung:

- Dreigleisiger Ausbau Augsburg-Oberhausen-Donauwörth ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$ für das 3. Gleis),
- Bau von 2 güterzuglangen Kreuzungsbahnhöfen für das 3. Gleis in Langweid und Nordendorf.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 37 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 488 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben befindet sich in der Planung.

B.4.2.25 Neue Vorhaben Nr. 26 – ABS Gotha–Leinefelde



Legende: ■ Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Durchgehende Elektrifizierung zwischen Kassel/Göttingen und Erfurt.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung Gotha–Bad Langensalza–Leinefelde ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$),
- Elektrifizierung Verbindungskurve Gotha ($V_{\max} = 70 \text{ km/h}$),
- Durchgehende Herstellung Streckenklasse D4,
- Einrichtung von 3 Kreuzungsbahnhöfen in Ballstädt, Mühlhausen und Silberhausen.

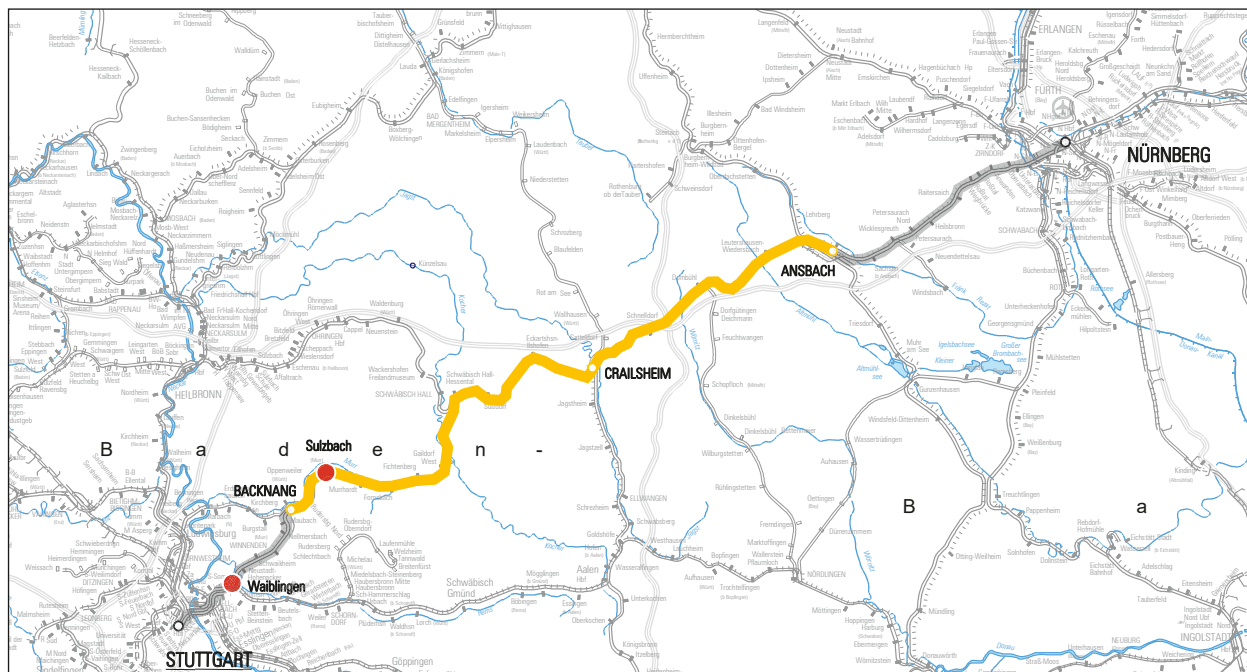
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 67 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 70–160 km/h,
- Gesamtkosten: 168 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

B.4.2.26 Neue Vorhaben Nr. 27 – ABS Stuttgart–Backnang–Nürnberg



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung, — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

Verkehrliche Zielsetzung:

- Beschleunigung der Fernverkehrsrelationen
Zürich–Stuttgart–Nürnberg über die Ausrüstung mit Neigetechnik,
- Verbesserung der Verbindungsqualität von Stuttgart
Richtung Berlin.

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausbau der Strecke (Stuttgart-) Backnang-Crailsheim-Ansbach (-Nürnberg) für den Einsatz von Neigetechnikzügen ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$),
- Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h und Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach durch entsprechende technische Umbauten (Maßnahmen sind Teil des Klimaschutzpaketes und werden nur nachrichtlich genannt).

Projektkennndaten:

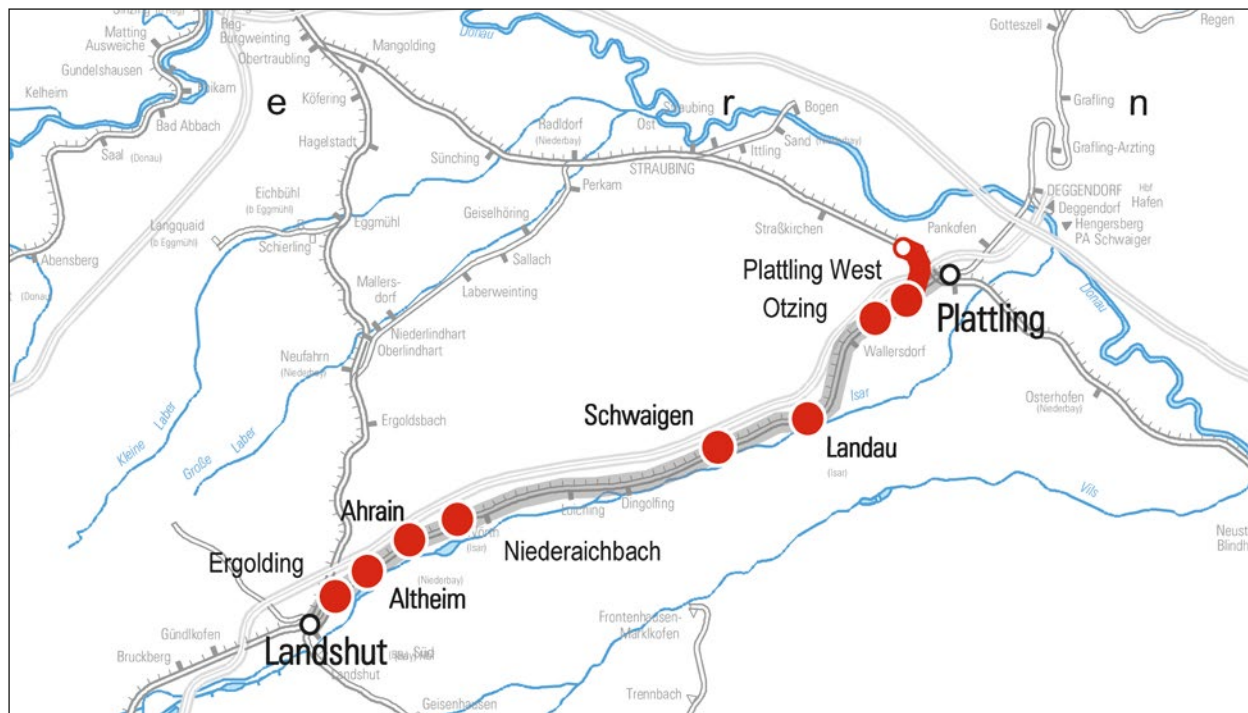
- Streckenlänge: 58 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 255 Mio. €¹⁰.

Projektstand:

Das Vorhaben wurde bis auf die Maßnahmen des Klimaschutzpaketes noch nicht begonnen.

¹⁰ Gesamtkosten werden ohne KSP-Anteil (Klimaschutzpaket) dargestellt.

B.4.2.27 Neue Vorhaben Nr. 28 – ABS Landshut–Plattling



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung, ● Einzelmaßnahme in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Kapazitätserhöhung und erleichterte Abwicklung des Schienengüterverkehrs,
- Verbesserung der Betriebsqualität und der Fahrzeiten im überregionalen Schienenpersonennahverkehr zwischen München und Passau.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 63 km,
• davon Verbindungskurve ca. 2 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 216 Mio. €.

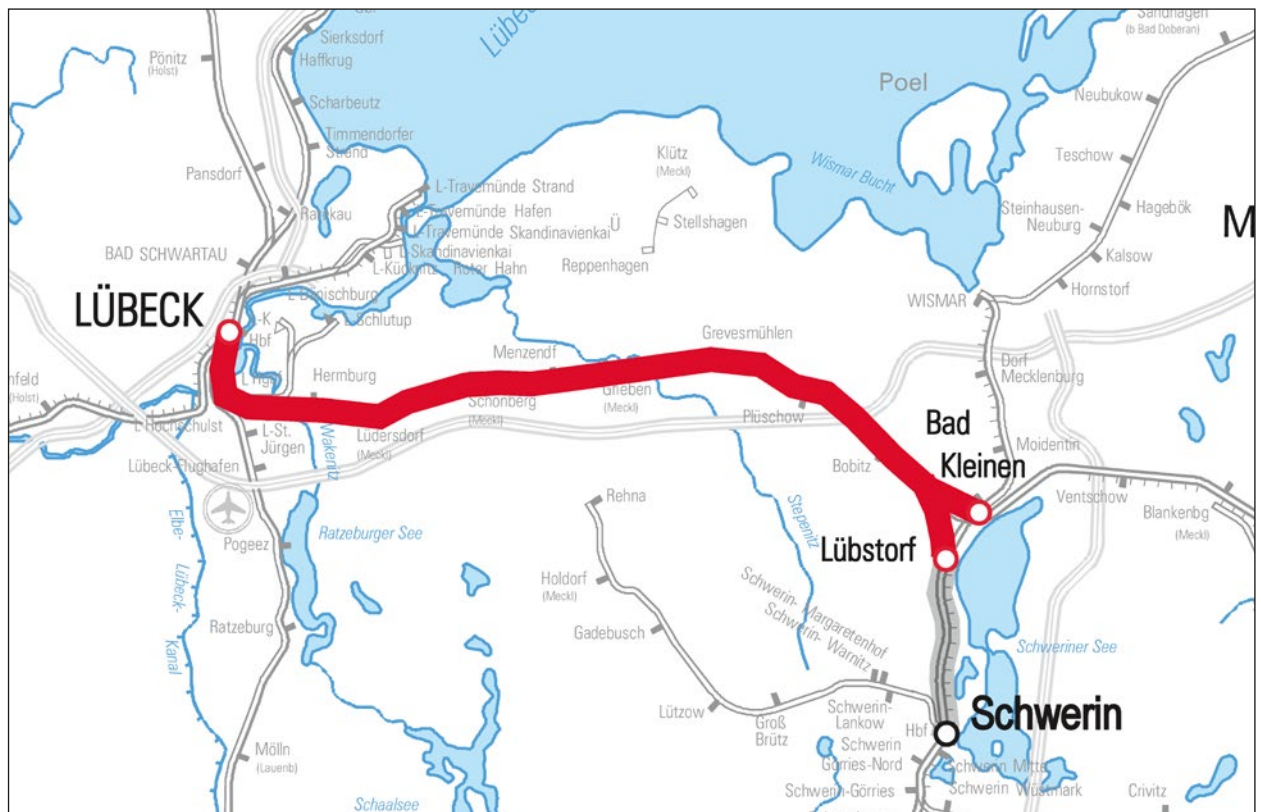
Maßnahmenbeschreibung:

- Ausbau Bahnhöfe **Schwaigen** und **Landau (Isar)** für 740-m-Nutzlänge,
- Neubau Kreuzungsgleise in **Ergolding**, **Altheim**, **Ahraun** und **Niederaichbach** für 740-m-Nutzlänge,
- Neubau Kreuzungsbahnhöfe **Plattling West** und **Otzing**,
- Neubau DSTW-Technik zwischen **Ergolding (e)** und **Plattling (a)**,
- Neubau **Verbindungskurve Plattling** in der Relation Dingolfing–Regensburg ($V_{\max} = 80 \text{ km/h}$).

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

B.4.2.28 Neue Vorhaben Nr. 29 – ABS Lübeck-Schwerin/Büchen–Lüneburg



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung

Nr. 29a ABS Lübeck-Schwerin

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Angebotsqualität für den Schienenpersonen- und -Güterverkehr auf der Achse Lübeck–Bad Kleinen/Schwerin,
- Schaffung einer direkten Schienenverbindung zwischen den Oberzentren Lübeck und Schwerin,
- Entlastung des Großraums Hamburg durch Verlagerung von Schienengüterverkehr der Relation FBQ durch Führung der Züge über die ABS Lübeck–Schwerin nach/von Richtung Berlin/Mitteldeutschland.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung und Ausbau der Strecke **Lübeck–Bad Kleinen** auf bis zu 160 km/h,

- Eingleisige höhengleiche **Verbindungskurve bei Bad Kleinen** in der Relation Lübeck–Schwerin ($V_{\max} = 160$ km/h),
- **Modernisierung der Verkehrsstationen** Schönberg und Grieben,
- Neubau von zwei **digitalen**, drei **elektronischen Stellwerken**,
- Verlängerung Überholgleis auf 740-m-Nutzlänge Bobitz, Grevesmühlen und Herrnburg,
- Anpassung Bahnübergang Herrnburg.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: ABS 61 km,
• Kurve 2 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis zu 160 km/h,
- Gesamtkosten: 219 Mio. €.



Abbildung 12 Schienenverlegung
Foto: N. Spindelman

Projektstand

Termine, Planungsstand:

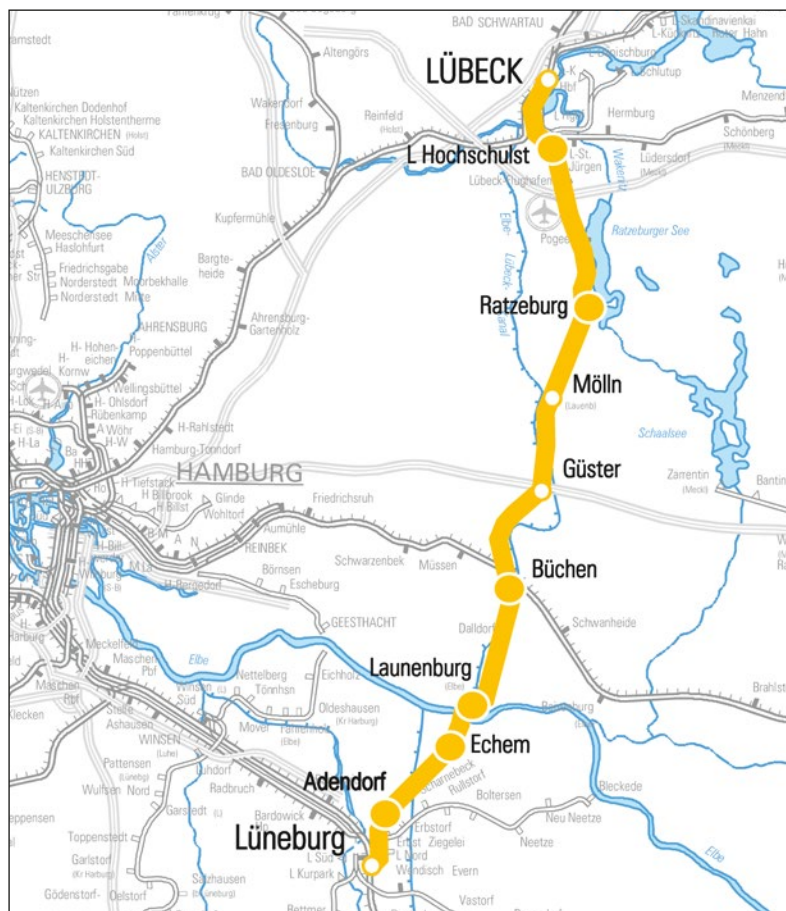
Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
PFA 1	Strecke 1122 (km 32,2 bis km 58,5), Verbindungskurve Bad Kleinen (Strecke 6440), Einbindungen in die Strecken 1122 und 6441	offen		offen	vsl. 02/2025	vsl. 2028
PFA 2	Strecke 1122 Landesgrenze SH/MV km 9,0 bis km 32,2	offen	27.12.2023	offen	vsl. 2026	vsl. 2028
PFA 3	Strecke 1122 Hansestadt Lübeck km 2,2 bis Landesgrenze SH/MV km 9,0	offen		offen	vsl. 2027	vsl. 2028

Teilinbetriebnahmen 2024:

– Keine.

Bauaktivitäten 2024:

– Keine.



Legende: — Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

Nr. 29b ABS Lübeck–Büchen–Lüneburg

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung einer alternativen Fahrmöglichkeit für den Güterverkehr zwischen Lübeck und Lüneburg unter Umgehung des stark belasteten Knotens Hamburg.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung und Ausbau der Strecke **Lübeck–Büchen–Lüneburg** auf 120 km/h,
- Eingleisige kreuzungsfreie **Verbindungskurve Büchen** in der Richtung Lübeck und Lüneburg ($V_{\max} = 120$ km/h),
- Neubau Kreuzungsbahnhöfe **Lübeck Süd** u. **Echem Süd**,
- Bau eines zusätzlichen Kreuzungsgleises und Herstellung von 740-m-Nutzlänge an mindestens einem Bahnhofsgleis (ergänzend zum zweigleisigen Ausbau für den SPNV) in **Lübeck Hochschulstadtteil**,
- Herstellung von 740-m-Nutzlänge in den Bahnhofsgleisen in **Ratzeburg**,
- Bau eines dritten Gleises mit 740-m-Nutzlänge zur Kreuzung/Überholung von Güterzügen in **Launenburg**,

- zweigleisiger Ausbau **Mölln–Güster**,
- Ausbau zum verkehrlichen Kreuzungsbahnhof ergänzend zum Ausbau für den SPNV, d.h. Bau eines dritten Gleises und Herstellung von 740-m-Nutzlänge für mindestens zwei Bahnhofsgleise in **Adendorf**.

Projektkennndaten:

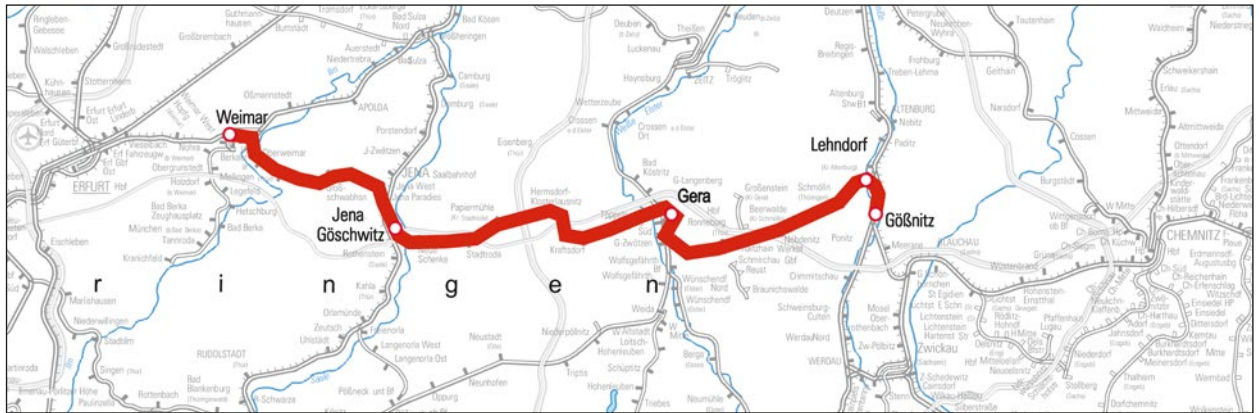
- | | |
|----------------------------|-------------|
| – Streckenlänge: ABS | 56 km, |
| • Kurve | 2 km, |
| – Entwurfsgeschwindigkeit: | 120 km/h, |
| – Gesamtkosten: | 535 Mio. €. |

Projektstand:

Das Projekt wurde noch nicht begonnen.

Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse. Deshalb wird das Teilprojekt „ABS Lübeck–Büchen–Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt.

B.4.2.29 Neue Vorhaben Nr. 30 – ABS Weimar–Gera–Gößnitz



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität und Schaffung einer durchgehenden elektrisch betriebenen Fernverkehrslinie zwischen Ruhrgebiet und Thüringen/Westsachsen,
- Anbindung der Region Chemnitz an den ICE-Knoten Erfurt (Entfall Traktionswechsel in Erfurt) und im SGV an Mittelthüringen, Rhein/Main und Ruhrgebiet.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 105 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 662 Mio. €.

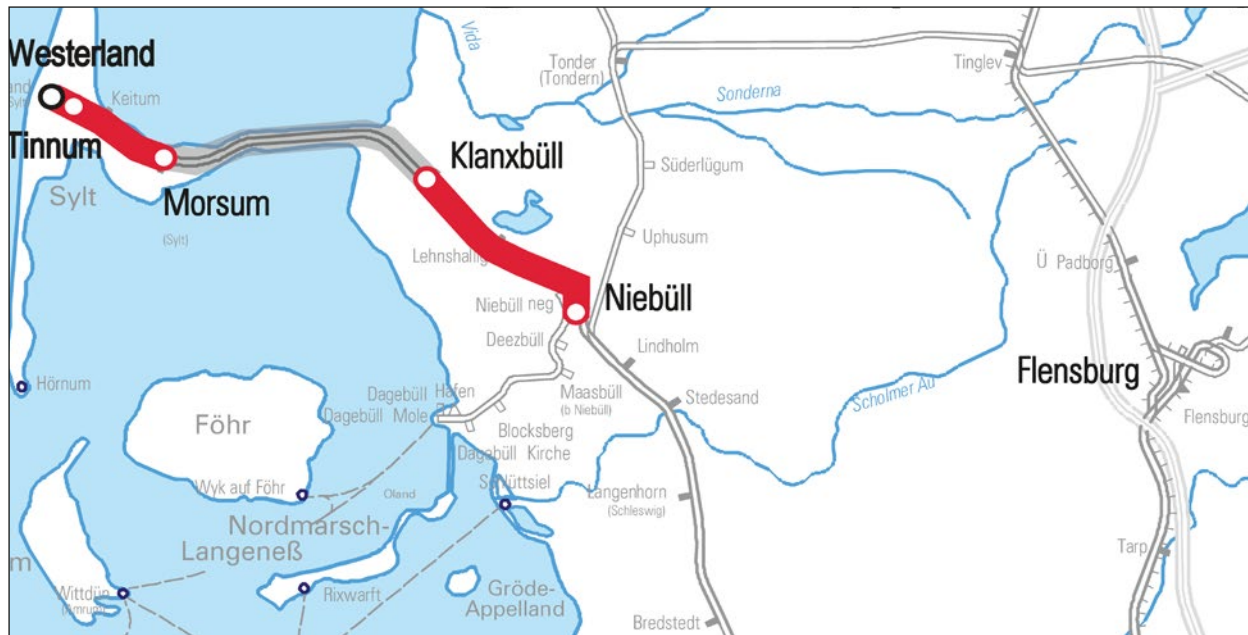
Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung Weimar–Göschwitz–Gera–Gößnitz/Lehndorf ($V_{\max} = 120 \text{ km/h}$, konventionell).

B.4.2.30 Neue Vorhaben Nr. 31 – ABS Niebüll–Klanxbüll–Westerland



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Steigerung der Betriebsqualität und Erhöhung der Pünktlichkeit der Marschbahn.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung der Strecke Niebüll–Klanxbüll,
- Zweigleisiger Ausbau Morsum–Tinnum.

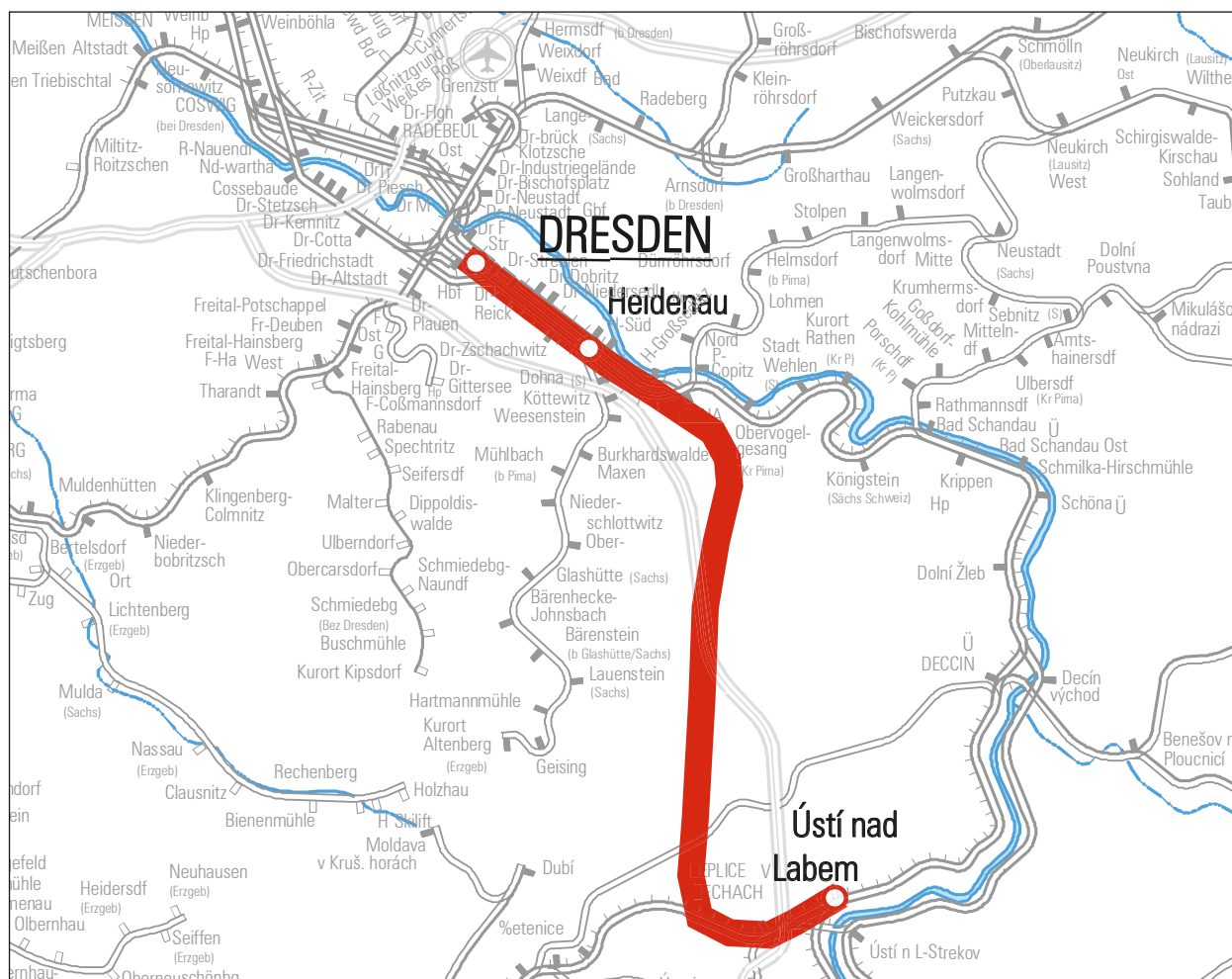
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 39 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 100 km/h,
- Gesamtkosten: 303 Mio. €.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

B.4.2.31 Neue Vorhaben Nr. 32 – NBS Dresden–Grenze D/CZ



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Deutliche Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Personen- und Güterverkehr,
- Entlastung des Elbtals vom Güterzuglärm durch den Bau eines Eisenbahntunnels,
- Einbindung der Tschechischen Republik in das HGV-Netz in Mitteleuropa.

Maßnahmenbeschreibung:

- Zweigleisiger Neubau Heidenau Süd–Grenze D/CZ (-Aussig) für $V_{\max} = 200 \text{ km/h}$,
- Neubau Erzgebirgsbasistunnel (Teil der NBS).

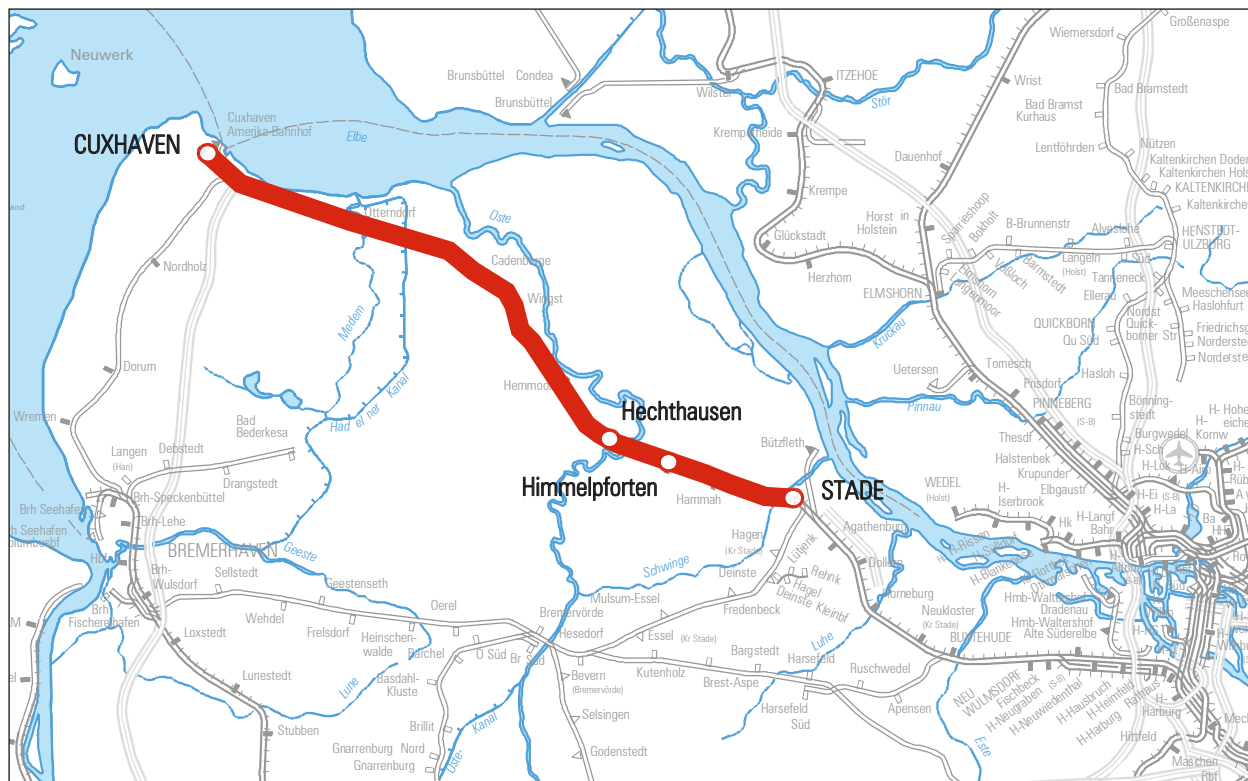
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 44 km (Deutschland 23 km)
 - davon Tunnel ca. 30 km (Deutschland 15 km),
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h (120 km/h für SGV),
- Gesamtkosten: 5 617 Mio. €.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

B.4.2.32 Neue Vorhaben Nr. 33 – ABS Cuxhaven–Stade



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Schließung einer Elektrifizierungslücke,
- Beschleunigung des Personenverkehrs durch Fahrzeitverkürzung von 12 Minuten im SPNV.

Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 62 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 279 Mio. €.

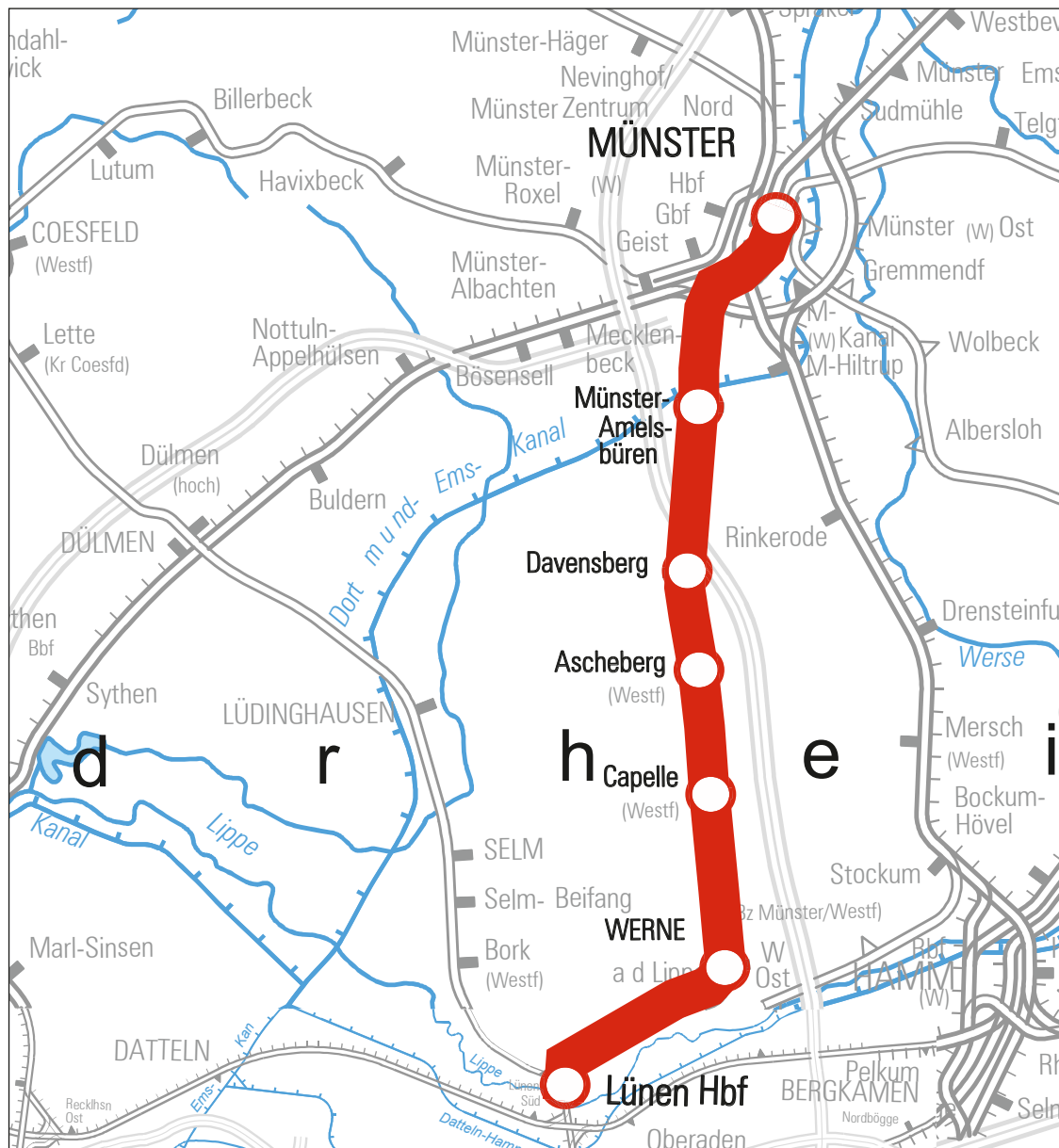
Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung
Stade–Himmelpforten–Hechthausen–Cuxhaven auf
 $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$.

Projektstand:

Das Projekt befindet sich in der Planung.

B.4.2.33 Neue Vorhaben Nr. 34 – ABS Münster-Lünen



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Beschleunigung des Personenverkehrs.

Maßnahmenbeschreibung:

- Geschwindigkeitserhöhung Werne (Lippe)–Münster (Geist) auf $v_{\max} = 230 \text{ km/h}$,
- Zweigleisiger Ausbau Capelle–Ascheberg ($v_{\max} = 230 \text{ km/h}$),
- Einrichtung von Kreuzungsbahnhöfen für den SPNV in Münster-Amelsbüren und Davensberg.

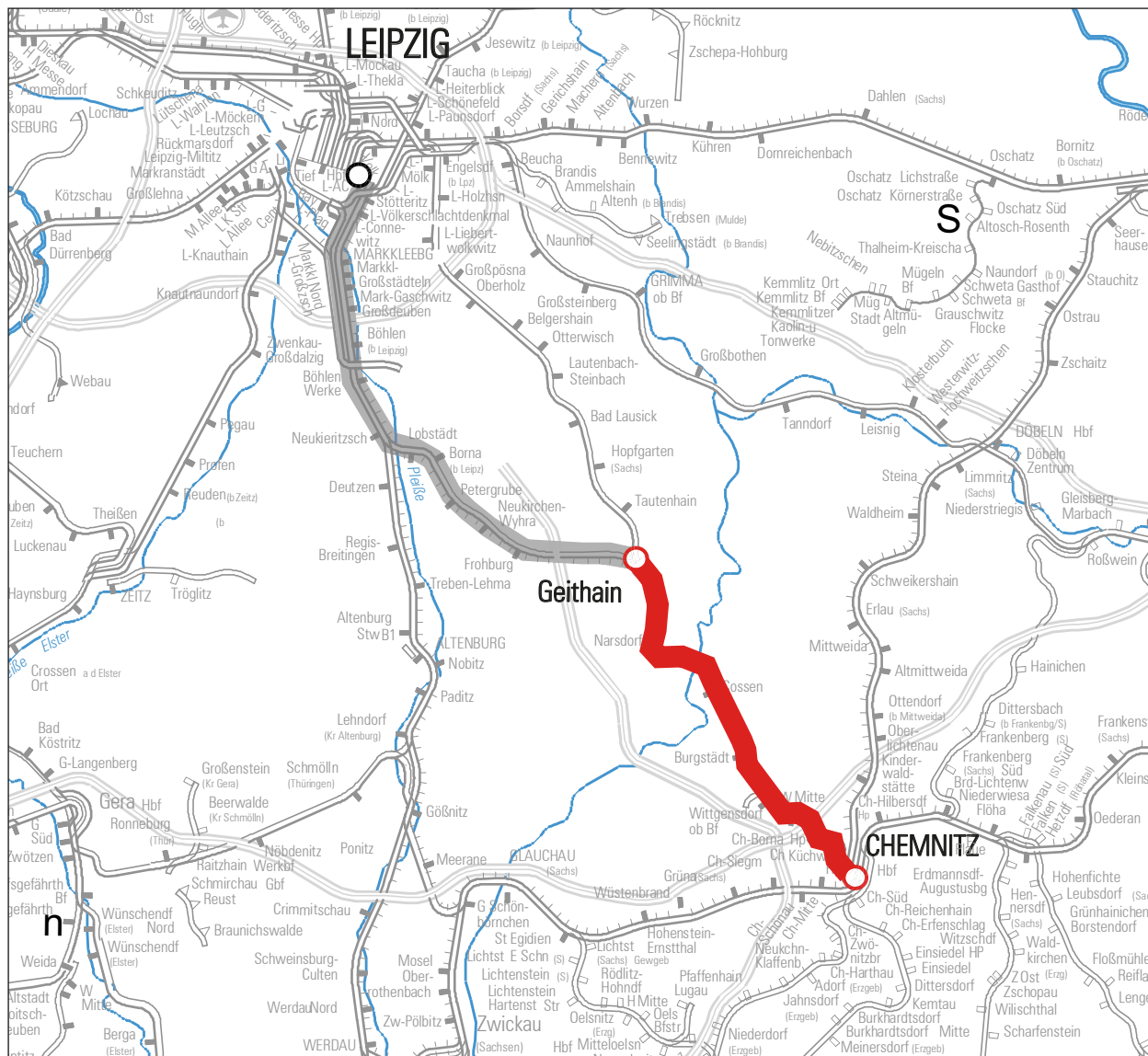
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 27 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h,
- Gesamtkosten: 305 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben befindet sich in der Planung.

B.4.2.34 Neue Vorhaben Nr. 35 – ABS Leipzig–Chemnitz



Legende: — Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, — Teil-/Streckein Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ermöglichung eines attraktiven Fernverkehrsangebotes zwischen Leipzig und Chemnitz.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung Geithain–Chemnitz ($v_{\max} = 160 \text{ km/h}$).

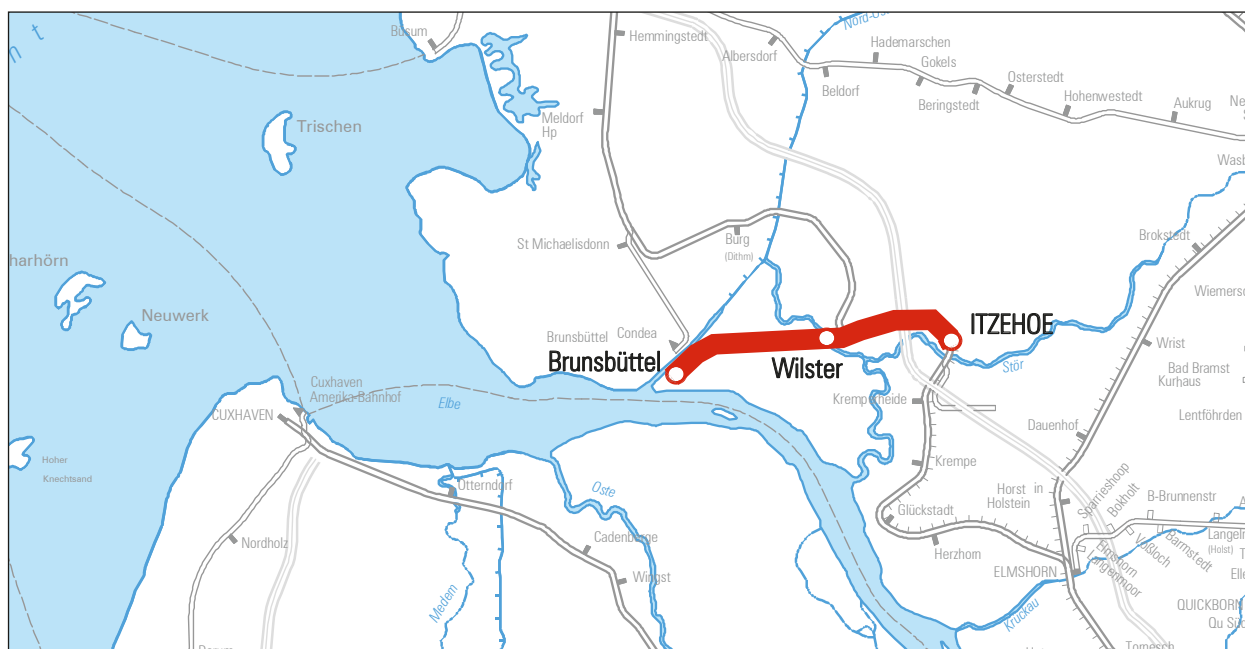
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 50 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 177 Mio. €.

Projektstand:

Für das Vorhaben erfolgt unter der Bezeichnung, Elektrifizierung ABS (Leipzig–) Geithain–Chemnitz‘ (Ild. Nr. 1 Abschnitt 2 der Anlage 5 des InvKG) eine Planung im Rahmen des InvKG.

B.4.2.35 Neue Vorhaben Nr. 36 – ABS Itzehoe–Wilster–Brunsbüttel



Legende: ■ Teil-/Strecke in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung Brunsbüttel.

Maßnahmenbeschreibung:

- Elektrifizierung Itzehoe–Wilster,
- Elektrifizierung Wilster–Brunsbüttel Übergabebahnhof (neu).

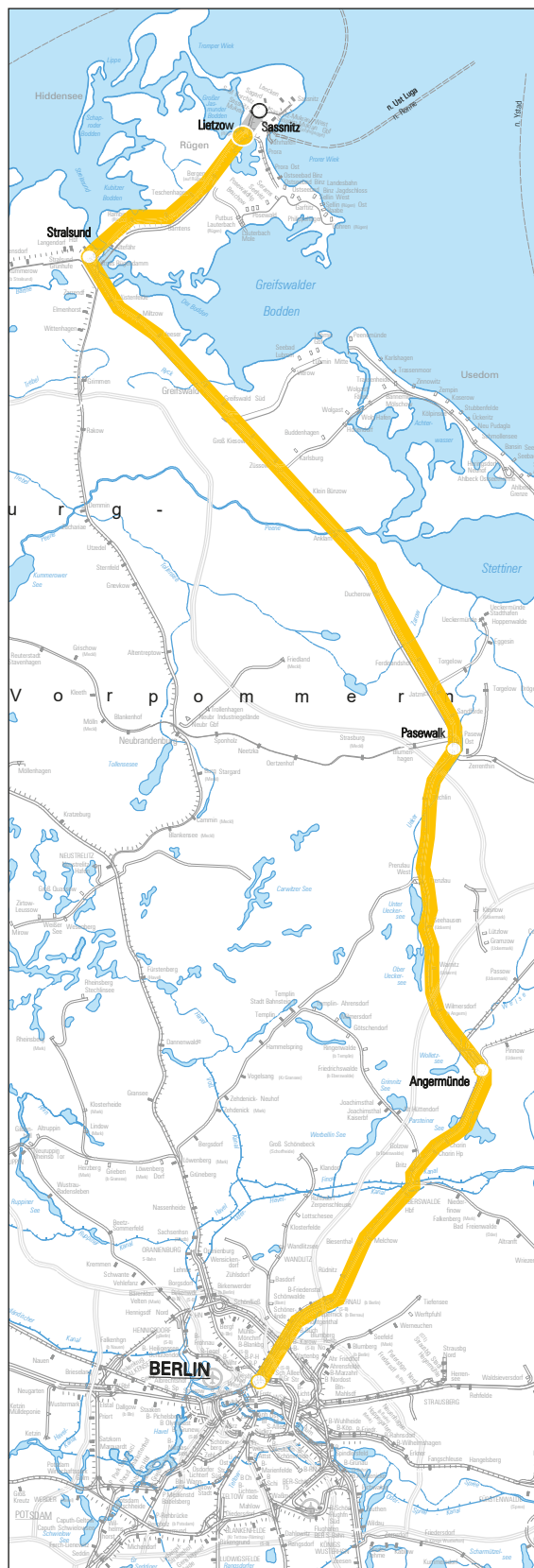
Projektkennndaten:

- Streckenlänge: 25 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 46 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben befindet sich in der Planung.

B.4.2.36 Neue Vorhaben Nr. 37 – ABS Berlin-Angermünde-Pasewalk-Stralsund-Sassnitz



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Anbindung der Region Vorpommern an den Großraum Berlin mit marktgerechten Reisezeiten,
- Verbesserte Hinterlandanbindung des Fährhafens Sassnitz-Mukran.

Maßnahmenbeschreibung:

- Abschnittsweise Ertüchtigung **Berlin-Angermünde-Pasewalk-Stralsund** auf $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$,
- Geschwindigkeitsanhebung **Rügendamm-Lietzow** auf 100 km/h ,
- Verlängerung der Bahnsteige in Lietzow.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 203 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 827 Mio. €.

Projektstand:

Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.

Legende: ■ Gesamtverlauf Bedarfsplanprojekt, ■ Teil-Strecken offen, ● Einzelmaßnahme offen

B.4.2.37 Neue Vorhaben Nr. 38 – Überholgleise für 740-m-Netz

Verkehrliche Zielsetzung:

- Auslastungssteigerung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienensektors,
- Kapazitätssteigerung durch systematische Güterzugtrassen mit 740-m-Zuglänge über den gesamten Tageszeitraum.

Maßnahmenbeschreibung:

- Herstellung von 75 Überholgleisen mit einer Länge von 740 m an 71 Betriebsstellen.

Projektkennndaten:

- Gesamtkosten: 873 Mio. €.

Projektstand

Die Planung wurde im Laufe des Jahres 2024 fortgesetzt.

Aktueller Planungsstand:

- Es befinden sich 11 Maßnahmen in der HOAI-Lph 1/2 (Vorentwurfsplanung),
- 23 Maßnahmen befinden sich in der HOAI-Lph 3/4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung),
- 11 Maßnahmen befinden sich in der baulichen Umsetzung in der in 2019 abgeschlossenen Baufinanzierungsvereinbarung SV 740-m-Netz,
- 26 Maßnahmen wurden bereits umgesetzt,
- Zwei Maßnahmen sind Teil des Großprojektes Bf. Fangschleuse,
- Zwei Maßnahmen sind nun Teil der NBS/ABS Hannover-Bielefeld.

B.4.2.38 Neue Vorhaben Nr. 39 – Bahnhof Fangschleuse



Legende: ● Einzelmaßnahmen in Bearbeitung

Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserte Erschließung des an der Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder) gelegenen Industriestandorts Grünheide für den Schienengüterverkehr durch Anpassung und Erweiterung des Bahnhofs Fangschleuse (ohne Verkehrsstation Fangschleuse).
- Die gestiegenen Anforderungen im Güterverkehr ergeben sich insbesondere aus Gewerbeneuansiedlungen, u.a. dem Automobilwerk der Firma Tesla (umfangreiche Mehrverkehre).

Maßnahmenbeschreibung:

- Errichtung von fünf zusätzlichen Gütergleisen sowie Lokabstellgleisen,
- Anpassung/Verlängerung und Verschiebung der zwei bisherigen Güterzug-Überholgleise,
- Errichtung ESTW-A.

Projektkennndaten:

- Gesamtkosten: 288 Mio. €.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Bahnhof Fangschleuse	abgeschlossen	27.12.2023	20.12.2024	vs. 01/2025	vs. 2026

Teilbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- Bauvorbereitende Maßnahmen.

B.4.2.39 Neue Vorhaben Nr. 41 – Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe

Verkehrliche Zielsetzung:

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

Projekte:

- **Ubf Augsburg** – Neubau Modul,
- **Ubf Basel** – Ausbau des bestehenden Moduls (zusätzl. Umschlaggleise und Abstellflächen) und Schaffung zusätzlicher Sattelanhängenabstellflächen,
- **Ubf Berlin (Großbeeren)**
 - Verlängerung 2er Umschlaggleise auf eine kranbare Nutzlänge von 700 m (IBN 2021),
 - 3. Kran Modul 1,
 - Neubau 2. Modul,
- **Ubf Erfurt**

- Ausbau Modul 1: Verlängerung auf eine kranbare Nutzlänge von bis 600 m, Fläche für Lastabstellung und Prüfung der Einfahrsituation,
- Neubau 2. Modul,
- **Ubf Frankfurt/Main Ost** – Neubau 3. Kran,
- **Ubf Hamburg-Billwerder** – Neubau 4. u. 5. Modul,
- **Ubf Karlsruhe** – Verlängerung auf eine kranbare Nutzlänge von 720 m und Neubau 3. Kran,
- **Ubf Kornwestheim** – Neubau 3. Moduls mit maritimer Ausrichtung,
- **Ubf Köln Eifeltor**
 - Verlängerung auf eine kranbare Nutzlänge von 720 m,
 - Neubau 3. Kran,
- **Ubf Malsfeld-Beiseförth** – Verlängerung Kranbahn auf Halbmodullänge und Neubau 2. Kran,
- **Ubf München**
 - München Nord: Neubau von 2 Modulen an neuem Standort, Schaffung zusätzlicher Abstell- und Dispositionsgleise, Realisierung in mehreren Baustufen,
 - München-Riem: Verlängerung auf eine kranbare Nutzlänge auf 720 m in bestehendem Modul,
- **Ubf Regensburg Burgweinting** – Neubau eines Moduls an neuem Standort mit zweiseitiger Anbindung,
- **Ubf Ulm-Nord (Dornstadt)**
 - Neubau eines 3. Kranes im bestehenden Modul (IBN 2019),
 - Neubau 2. Modul mit Südanbindung.

- Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den vordringlichen Bedarfs für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde durch eine entsprechende Studie im Dezember 2017 erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Ubf Augsburg Gersthofen	abgeschlossen	22.11.2022	29.09.2017	03/2024	vsl. 2026
1	Ubf Basel	offen	offen ²	offen	offen	offen
1	Ubf Berlin (Großbeeren)– Gleisverlängerung	abgeschlossen	21.12.2022	08/2005	04/2021	16.07.2021
2	Ubf Berlin (Großbeeren)– 3. Kran	abgeschlossen	(SV KLV Klein- maßnahmen)	08/2005	vsl. 01/2025	vsl. 2026

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
3	Ubf Berlin (Großbeeren)– 2. Modul	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf Erfurt (Modul 1)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
2	Ubf Erfurt (Modul 2)	offen	offen	offen	offen	offen
1	Ubf Frankfurt/Main Ost	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf Hamburg-Billwerder	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf Karlsruhe (650 m)	abgeschlossen	18.12.2019	28.08.1994	09/2020	15.03.2023
2	Ubf Karlsruhe (720 m)	offen		vs. 2026	vs. 2028	vs. 2029
1	Ubf Kornwestheim (3. Modul)	abgeschlossen	13.12.2021	1994	03/2024	vs. 2026
2	Ubf Kornwestheim (Verlän- gerung Umschlaggleise)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf Köln Eifeltor (3. Kran)	abgeschlossen	21.12.2022 (SV KLV Klein- maßnahmen)	07.2012	03/2024	vs. 05/2025
2	Ubf Köln Eifeltor (720 m)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf Landshut	offen	offen	offen	offen	offen
1	Ubf Malsfeld-Beiseförth	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf München-Riem (Gleisverlängerung)	offen	21.12.2022 (SV KLV Klein- maßnahmen)	vs. 2025	vs. 07/2025	vs. 12/2025
2	Ubf München-Nord (neues Modul)	offen	offen ¹	offen	offen	offen
1	Ubf Regensburg-Burgwein- ting	offen	offen ²	offen	offen	offen
1	Ubf Ulm-Nord (Dornstadt)	offen	27.12.2023	29.11.2024	vs. 02/2025	vs. 2028

1 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 1/2 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 1 und 2 HOAI).

2 Die Teilmaßnahmen sind Bestandteil der SV Lph 3/4 (Finanzierung von Planungskosten, Leistungsphasen 3 und 4 HOAI).

Teilinbetriebnahmen 2024:

- Keine.

Bauaktivitäten 2024:

- **Ubf Augsburg:** Durchführen von Umweltmaßnahmen im gesamten Baufeld. Herstellen der Baustelleneinrichtungs- und Logistikflächen für den Erdbau im April 2024. Nachfolgend Beginn Aushub- und Entsorgungsarbeiten aus dem Hauptbaufeld (ca. 200 000 t bis Ende 2024). Beginn der Arbeiten an der Weichenverbindungen zum Zuführgleis. Bauvorbereitende Maßnahmen an zwei neuen Eisenbahnüberführungen im Verlauf des Zuführgleises.

- **Ubf Kornwestheim (3.Modul):** Nach Abschluss der vorbereitenden Maßnahmen – darunter die Baufeldfreimachung einschließlich Rodungsarbeiten, die Umsiedlung von Eidechsen sowie die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen – wurden die Bauarbeiten planmäßig im März 2024 aufgenommen. Bis zum Jahresende 2024 konnten die Arbeiten in den Gewerken Erdbau, Tiefbau einschließlich Entwässerungsanlagen, Kabeltiefbau zu rund 90% sowie konstruktiver Ingenieurbau zu rund 75 % abgeschlossen werden. Die verbleibenden Restarbeiten in den genannten Gewerken werden voraussichtlich bis Anfang bzw. Mitte 2025 fertiggestellt.
- **Ubf Köln-Eifeltor (3. Kran):** Fertigung der Stahlbau- und Maschinenbaukomponenten im Werk des Lieferanten und der Unterlieferanten.

B.5 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes

B.5.1 Investitionen

B.5.1.1 Finanzielle Mittel

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) wurde im Jahr 2020 zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Bundesrepublik Deutschland – vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr – unterzeichnet. Auch mit der LuFV III verfolgen die Vertragsparteien das Ziel, durch unternehmerisches Handeln eine hohe Effizienz beim Einsatz der jährlich eingesetzten Bundes – sowie Eigenmittel der EIU zu gewährleisten, um die Leistungsfähigkeit, Qualität, Verfügbarkeit und Sicherheit der Infrastruktur zu erhalten und zu verbessern.

Der Bund hat sich in der LuFV III verpflichtet, zweckgebundene Zahlungen für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (Infrastrukturbeitrag) an die EIU zu leisten. Mit der ersten Nachtragsvereinbarung wurde der Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Jahr 2024 von 4 642,5 Mio. € auf 4 736,0 Mio. € erhöht. Die zweite Nachtragsvereinbarung vom 18.12.2024 beinhaltet Regelung von Finanzierungsoptionen aus § 11a BSWAG und ergab eine weitere Anpassung auf 4 517,6 Mio. €. Darüber hinaus leistete der Bund in 2024 zusätzlich eine weitere zweckgebundene Zahlung i.H.v. 200 Mio. € zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen, einmalig anfallendem Aufwand und Instandhaltung an Empfangsgebäuden gemäß § 8 Ab. 5 Satz 2 BSWAG und Verkehrsstationen.

Die Vertragsparteien haben vereinbart, dass die durch die DB AG an den Bund geleisteten Dividendenzahlungen in den Jahren 2020–2029 wieder vollständig für die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Durch die DB AG wurde im Berichtsjahr 2024 aufgrund des negativen Jahresergebnisses der EIU keine Dividende gezahlt.

Die EIU gewährleisten die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur und sind für den Zustand der Schienenwege verantwortlich. Sie werden an der Erreichung von Qualitätszielen gemessen, deren Nichterreichung ggfs. pönalisiert wird.

Im Jahr 2024 haben die EIU nach eigenen Angaben in Summe 12 243¹¹ Mio. € in das Bestandsnetz investiert (inkl. Baukostenzuschüsse von Dritten, Eigenmitteln und weiteren Positionen).

(Nachfolgende Zahlenangaben stammen in der Regel aus dem von der DB AG erstellten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) für das Jahr 2024. Dieser ist auf der Website des Eisenbahn-Bundesamtes verfügbar.) Der von den EIU eingebrachte Eigenbeitrag beläuft sich dabei auf 1 448 Mio. €. Der gemäß § 2 der LuFV III gezahlte Infrastrukturbeitrag des Bundes sowie die Kompensationszahlung des Bundes zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege im Berichtsjahr 2024 betragen in Summe 4 717,6 Mio. € und teilen sich wie folgt auf die EIU auf:

– DB InfraGO AG (GB ¹² Fahrweg):	3 666,2 Mio. €,
– DB InfraGO AG: (GB Personenbahnhöfe)	851,5 Mio. €,
– DB Energie GmbH:	199,8 Mio. €.

B.5.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU

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

Die DB InfraGO AG (GB Fahrweg) hat im Jahr 2024 in Summe 9 988 Mio. € im Bestandsnetz investiert (inkl. Baukostenzuschüsse von Dritten, Eigenmitteln und weiteren Positionen).

Der größte Investitionsanteil der DB InfaGO AG (GB Fahrweg) im Jahr 2024 entfiel, wie auch in den Vorjahren, auf den Oberbau (Gleise und Weichen). Insgesamt wurden in diesem Bereich 3 830 Mio. € investiert, eine Steigerung von 874 Mio. € gegenüber dem Vorjahr. Nahezu 30 % mehr wurde in Bahnübergänge investiert. Auch der Anteil an Investitionen in Schallschutzwände steigerte sich gegenüber dem Vorjahr um fast 40 %.

Die DB InfraGO AG (GB Personenbahnhöfe) hat im Jahr 2024 in Summe 1 929 Mio. € in das Bestandsnetz investiert.

Die Maßnahmen reichen von der Bahnsteigerneuerung (Verlängerung, barrierefreier Zugang und Ausbau der Regelbahnsteighöhe gemäß Bahnsteighöhenkonzept der DB AG) über den Bau von Personenunterführungen bis hin zum Ausbau von Empfangsgebäuden. Im Rahmen der Strategie „Starke Schiene“ werden Bahnhöfe inkl. der Empfangsgebäude ausgebaut, um mehr Kapazität für die Reisenden und Besucher:innen zu schaffen. Dabei ist das Ziel, ganzheitliche Konzepte für Bahnhöfe und deren Empfangs-

11 Der Wert für die Förderung der Bahnhöfe aus §8e LuFV III (2. Nachtrag) i.H.v. 200 Mio. € ist nicht inkludiert.

12 Geschäftsbereich

gebäude zu entwickeln und umzusetzen. Gegenüber dem Vorjahr wurden mehr als 90 % mehr Investitionen in den Ausbau von Empfangsgebäuden getätigt und somit sind 78 Empfangsgebäude Ende 2024 modernisiert worden. Neben den Investitionen nach der LuFV werden auch im Rahmen des Bedarfsplanes Projekte umgesetzt.

Zusätzlich zu der Finanzierung gemäß LuFV III bestehen mit allen 16 Bundesländern Rahmenverträge zur Modernisierung von rund 1 200 Stationen, zu deren Finanzierung beide Vertragspartner beitragen. Inhalt der Rahmenverträge ist nicht nur der stufen- bzw. barrierefreie Ausbau der Stationen, sondern es geht insbesondere auch um die umfassende Modernisierung des gesamten Erscheinungsbildes von Stationen. Die Maßnahmen umfassen z.B. auch die Kundeninformation mittels dynamischen Schriftanzeiger, die Verbesserung des Wetterschutzes, die Zugänglichkeit der Station und die Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV. Auch der Neubau von Stationen ist in mehreren Rahmenvereinbarungen geregelt. Das Gesamtvolumen aller laufenden Rahmenvereinbarungen bis 2033 beträgt rund 4,7 Mrd. €, davon entfallen rund 2,2 Mrd. € auf Zuschüsse von Ländern und Dritten.

In Frankfurt erfolgt die Neustrukturierung der B-Ebene des Frankfurter Hbf und des Nordbaus (2020–2030). Seit Juni 2024 profitieren die Reisenden von modernisierten Zugängen und Wegführungen mit einem deutlich verbesserten Beleuchtungssystem innerhalb der Verteilerebene. Der Abschluss der ersten Teilsanierung von Decke, Fußboden und Wandverkleidung am Treppenausgang Poststraße, die Sanierung des Vordaches Ausgang Süd Mannheimer Straße konnte in 2024 ebenfalls erfolgen wie auch die Ausrüstung des Frankfurter Hbfs mit einer BOS-Digitalfanganlage. Das Projekt wird im Rahmen der BIM-Methodik geplant und umgesetzt.

Die Arbeiten bei der Erneuerung der Verkehrsstation Duisburg wurden in 2024 fortgesetzt. Im Wesentlichen konnte der Neubau des neuen Hallendaches über den Gleisen 11+12 umgesetzt werden und am Bahnsteig 5 die technische Ausstattung und der Austausch der Fahrtreppe zur Personenunterführung sowie der Neubau der Oberleitungsanlage erfolgen. Inbetriebnahmeziel ist weiterhin 2028. Die Hauptbaumaßnahmen der geplanten Grunderneuerung des Hauptbahnhof Hannover sind seit 2022 im Bau. Im Wesentlichen umfassten die Maßnahmen in 2024 Arbeiten für den Bahnsteig A und B, unter anderem wurden die ausrüstungstechnischen Anlagen des Bahnsteigdaches für Bahnsteig A oder die Erneuerung der im Bahnsteigkörper befindlichen Anlagen und bauvorbereitende Maßnahmen zur Fertigstellung des Bahnsteigs und Bahnsteigda-

ches für Bahnsteig B. Durch die schwierige bauliche Realisierung ist die Fertigstellung in vsl. 2033 geplant.

Die DB Energie GmbH hat im Jahr 2024 in Summe 326 Mio. € in das Bestandsnetz investiert.

Die Investitionstätigkeit zeigt für das Jahr 2024 ggü. den Vorjahren eine Steigerung in der Gesamtsumme, die sich insbesondere innerhalb der Cluster der Bahnstromschaltanlagen zeigt. Wesentliche Investitionen, fast 50 %, erfolgten wiederum in die Bahnstromleitungen und die Bahnstromschaltanlagen, welche die Grundlage für die elektrische Bahnstromversorgung und damit den größten Anlagenwert darstellen, dicht gefolgt von den Umformer- und Umrichterwerken mit fast 20 % Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen der DB Energie GmbH.

Im Folgenden werden wesentliche Einzelprojekte im Bestandsnetz des Jahres 2024 dargestellt:

Streckenertüchtigung Berlin–Rostock:

Im Jahr 2024 konnte der Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bf Neustrelitz erwirkt werden sowie die Einreichung des Antrages für den Umbau des Bahnhofs Fürstenberg. Die Planungen zur Ertüchtigung des Abschnitts Rostock Hbf sowie der Bahnhöfe Oranienburg und Fürstenberg wurden weiterhin fokussiert bearbeitet ebenso wie die Erweiterung der DSTW-Technik im Bahnhof Rostock-Bramow und der Neubau des ESTW Oranienburg. Ziel der Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist das Jahr 2031.

Stuttgart 21:

Im Stuttgarter Hbf (Planfeststellungsabschnitt 1.1) konnten die ersten 18 Lichtaugen fertiggestellt werden, ebenso der Abschluss der Oberleitungsanlage im Nordkopf und der Abschluss des Baus der Verteilerebene A–C im Rohbau erfolgen. Im Fildertunnel wurde die Verlegung und Verschweißung mit Langschienen abgeschlossen und im Filderbereich (hat eine Station) wurde der Tunnelvortrieb für die Neubaustrecke beendet. Die Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 ist nach aktuellem Planungsstand im Dezember 2026.

Für die Anbindung der Gäubahn wurde das Planfeststellungsverfahren fortgesetzt.

Zukunft Infrastruktur Rostock-Seehafen (ZIRS):

Der Rangierbahnhof Rostock Seehafen verbindet den größten deutschen Ostseehafen mit dem Binnenland. Er ist ein wichtiger Bestandteil für den Gütertransport über das innereuropäische Schienennetz. Im Rostocker Seehafen werden Güterzüge von und nach Skandinavien sowie Süd- und Osteuropa zusammengestellt. Im Rahmen des Projekts

„Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen“ (ZIRS) wird der Rangierbahnhof umfassend modernisiert und auf den wachsenden Güterverkehrsumschlag in Rostock Seehafen ausgerichtet. In 2024 wurden die Arbeiten in verschiedenen Bereichen vorangebracht, u.a. die Errichtung und Ausrüstung des ESTW-Z Rostock Seehafen oder die Herstellung der Fundamente und Stellen der Maste für die Oberleitungsanlagen.

Im Streckennetz der DB InfraGo AG (GB Fahrweg) bildet der Telekommunikationsbereich einen Investitionsschwerpunkt, dieser liegt vorrangig bei folgenden Programmen:

- Global System for Mobile Communications – Rail, (GSM-R) inkl. Rangierfunk,
- Base Station Subsystems (BSS Reinvest)
- Neu: Base Station Subsystems mit abgekündigter Technik von Nokia Siemens Networks (BSS NSN Reinvest),
- Lichtwellenleiterausbau (LWL-Ausbau),
- Bahnbetriebliches IP-Netz (bbIP).

In der ersten, im Jahr 2010 abgeschlossenen, Projektphase wurden ca. 24 000 km mit digitalem Zugfunk ausgerüstet (mit ca. 2 850 Funkstationen). Diese Projektphase bezog sich auf die Strecken des Fern- und Ballungsnetzes (Basispaket). In der nachfolgenden zweiten Projektphase erfolgte die GSM-R Ausrüstung von ca. 5 200 km weiteren Strecken mit Personenverkehr (sog. „GSM-R Zusatzstrecken“). Auf Grund umfangreicher Genehmigungsverfahren sowie langer Zustimmungszeiträume konnten die restlichen Strecken nahezu vollständig erst bis 2020 ausgerüstet werden. Im Jahr 2022 wurde die Ausrüstung der GSM-R-Zustatzstrecken endgültig abgeschlossen. Damit sind die Strecken der DB InfraGO AG (GB Fahrweg) größtenteils mit GSM-R ausgestattet. Die Ablösung von verbleibenden analogen Zugfunkstrecken ist bis Ende 2025 vorgesehen. Die Modernisierung von Systemtechnik-Komponenten des GSM-R-Netzes wird im Mittelfristzeitraum im Rahmen des Projektes BSS Reinvest fortgesetzt. Einen Investitionsschwerpunkt bildet dabei der Tausch von ca. 3 300 Basisempfangstationen und 37 Basisstations-Steuereinrichtungen im GSM-R-Netz. Bis zum Jahresende 2024 wurden insgesamt 2 489 Basisstationen ausgetauscht.

Im Januar 2024 wurde das Folgeprojekt BSS NSN Reinvest beauftragt. Ziel des Projektes ist der Austausch der 685 verbleibenden GSM-R Standorte, die mit abgekündigter Technik von Nokia Siemens Networks (NSN-Technik) aufge-

baut sind. Im vierten Quartal 2024 wurden zwei Pilotketten (4 von 685 Basisstationen) erfolgreich getauscht.

Der Ausbau des Glasfasernetzes entlang von Schienenstrecken bildet die infrastrukturelle Grundlage für die weitere Digitalisierung des Bahnbetriebes. Durch die DB InfraGO AG sollen ca. 13 100 km Streckennetz mit Glasfaserkabel ausgerüstet werden. Bis Jahresende 2024 sind insgesamt 3 550 km Lichtwellenleiter-Kabel neu verlegt worden.

Das Projekt Bahnbetriebliches IP-Netz hat den Auftrag zur Konzeption und Realisierung einer hierarchischen IP-Plattform für das Kern-, Regional- und Zugangsnetz. Es schafft die Voraussetzung zur Umsetzung einer Vielzahl von Vorhaben wie beispielsweise der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) oder dem 5G-Funknetz (FRMCS). Im Berichtsjahr erfolgte die Inbetriebnahme der ersten acht Kernnetz-Standorte durch die DB InfraGO AG.

B.5.2 Instandhaltung der EIU

Mit Inkrafttreten des novellierten Bundesschienenwegebauausbaugesetzes am 09.07.2024 besteht u.a. die Möglichkeit einer Finanzierung von Instandhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (§ 11a Absatz 2 BSWAG). Die vertragliche Regelung zu dieser Finanzierung wurde in der zweiten Nachtragsvereinbarung zur LuFV III definiert und bezieht sich auf die Jahre 2023 und 2024. Demnach setzt sich der jährliche Mindestinstandhaltungsbeitrag aus dem Teilmindestinstandhaltungsbeitrag der EIU sowie zusätzlich neu aus dem bereitgestellten Instandhaltungsbeitrag des Bundes zusammen. Die LuFV-relevanten Instandhaltungsbeiträge der EIU für das Bestandsnetz beliefen sich in 2024 auf rund 1 893 Mio. € über alle EIU, davon

– DB Netz AG:	1 626 Mio. €,
– DB Station & Service AG:	219 Mio. €,
– DB Energie GmbH:	47 Mio. €.

Des Weiteren wurden von der DB InfraGO AG Instandhaltungsmaßnahmen in Höhe von rund 1 664 Mio. €¹³ im Berichtsjahr 2024 getätigt, die dem Instandhaltungsbeitrag des Bundes zuzuordnen sind.

Die EIU sind im Jahr 2023 in Vorleistung gegangen, was sich im Wert der Übererfüllung widerspiegelt. Mit der zweiten Nachtragsverhandlung der LuFV III erfolgte die rückwirkende Ablösung/der Ausgleich dieser Vorleistung, ebenfalls durch den Instandhaltungsbeitrag des Bundes.

13 Betrifft nur für DB InfraGO AG (Geschäftsbereiche Fahrweg und Personenbahnhöfe).

Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB InfraGO AG (GB Fahrweg, ohne RNI und DUSS) belegen der Oberbau mit 60 % sowie die Signalanlagen mit ca. 14 % den stärksten Anteil am Gesamtumfang. Gegenüber 2024 wurden die IH-Aufwendungen bei den relevanten Schwerpunktbjektarten um ca. 22 % im Durchschnitt erhöht. Der Instandhaltungsaufwand für das Bestandsnetz der DB InfraGO AG

(GB Personenbahnhöfe) bleibt ähnlich hoch wie im Vorjahr, wobei die Verkehrsstationen etwas mehr als 70 % der Aufwendungen in Anspruch nehmen. Die DB Energie GmbH setzte ihr Instandhaltungsniveau im Wesentlichen fort. Die größten Anteile entfielen dabei wie im Vorjahr auf die Bahnstromschaltanlagen und Umformer-/Umrichterwerke mit jeweils ca. 25 % des Gesamtinstandhaltungsaufwandes.

B.5.3 Netzgrößenentwicklung

Tabelle 10 Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
(Angaben Deutsche Bahn AG)

	IZB 2023 (Stichtag: 30.11.2023)	IZB 2024 (Stichtag: 30.11.2024)	Saldo
Gleislänge in km	60 748	60 769	+21
Betriebslänge in km	33 351	33 365	+14
davon Länge eingleisige Strecke	14 723	14 701	-22
Länge zweigleisige Strecke	18 628	18 664	+36
elektrifiziert	20 851	20 871	+20
nicht elektrifiziert	12 500	12 494	-6
Steuernde Signalanlagen (Anzahl)	3 833	3 831	-2
Weichen (und Kreuzungen, Anzahl)	64 468	64 443	-25
Brücken (Anzahl)	25 740	25 759	+19
Bahnübergänge (Anzahl)	13 503	13 445	-58
davon technisch gesichert	9 648	9 605	-43
Tunnel (Anzahl)	761	761	0
Tunnellänge in km	654 126	653 980	-146
Bahnstromleitungen in km	7 956	7 956	0

Weitere Details zum Bestandsnetz und insb. auch zum Saldo 2022/23 siehe Infrastrukturzustands- und -Entwicklungsbericht (IZB) 2024 der DB AG: Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eba.bund.de > Themen > Finanzierung > LuFV > IZB).

Die Angaben basieren auf dem Infrastrukturkataster (ISK). Schienenwege im Sinne der LuFV III sind die im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum der EIU stehenden Schienenwege einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen (insbesondere Verkehrsstationen und Energieversorgungsanlagen), deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung gemäß § 18 AEG sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn, § 8 Absatz 5 BSW AG). Weiterhin zählen zu den Schienenwegen auch ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwändigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden (§ 8 Absatz 6 BSWAG). Zum „ISK-Streckennetz“ gehören lt. Anlage 12.1 zur LuFV III alle Strecken oder Streckenabschnitte der freien Strecken und durchgehenden Hauptgleise in Bahnhöfen und Streckenabschnitte in Bahnhöfen, die im Folgeabschnitt durch ein anderes EIU nach EBO betrieben werden sowie im Einzelfall zwischen EBA und DB InfraGO AG (GB Fahrwege) abgestimmte Streckenabschnitte, soweit sie nicht:

- im Ausland betrieben,
- Strecken (-abschnitte) oder Serviceeinrichtungen, deren Betrieb im Sinne des AEG rechtskonform dauerhaft eingestellt wurden,
- Strecken (-abschnitte) oder Serviceeinrichtungen, die zum öffentlichen Weiterbetrieb an einen anderen Infrastrukturbetreiber im Sinne des AEG veräußert oder verpachtet wurden (Ausnahme von RNI und DUSS),
- sich im Neubau befinden,
- fremdbetrieben sind oder
- Strecken sind, die über Erbbaurecht von Dritten betrieben werden,
- erforderliche Abschnitte hinter Gleisabschlüssen bzw. Strecken mit Streckennummern > 6999 sind,
- stillgelegte Streckengleise sind, aber gem. Stilllegungsverfügung als Bahnhofsinfrastruktur weitergenutzt werden,
- Hafen-, Museums- bzw. Bergbahnen, Gleisanschlüsse sind,
- Bahnhofsinfrastruktur/Streckenreste (Nebengleise, Bahn-hofsverbindungsgleise) sind.

Tabelle 11 Inbetriebnahme/Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2024
(Angaben DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg, Stand 30.11.2024)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Land	Länge (km)
1	3684	Viergleisiger Ausbau Frankfurt-West–Bad Vilbel ^{B,D}	HE	12
2	4416	ABS/NBS Karlsruhe–Basel: Teilinbetriebnahme Neubaustrecke Haltingen– Basel im Knoten Basel ^{B,D}	BW	1
Summe (Stand: 30.11.2024)				13*

* Hinzu kommen sonstige Zugänge von insgesamt rd. 2 km, verteilt auf 13 Abschnitte mit einer mittleren Länge von 150 m je Abschnitt.
A eingleisig,
B zweigleisig,
C keine Oberleitung,
D mit Oberleitung.

In 2024 wurden keine Strecken verpachtet oder verkauft. Die Reduzierung des Streckennetzes ist bedingt durch sonstige Abgänge von insgesamt 1,1 km, die sich auf 8 Abschnitten mit einer mittleren Länge von rd. 120 m je Abschnitte verteilen. Insgesamt erweiterte sich die Betriebslänge um 14 km.

B.6 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG

B.6.1 Lärmsanierungsprogramm

B.6.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie über 2,1 Mrd. € für Lärmsanierungsmaßnahmen bis Ende Dezember 2024 verausgabt. Damit wurden rund 2 300 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind

- rund 880 km Schallschutzwände errichtet sowie
- bei 70 900 Wohnungen Schallschutzfenster und Lüfter eingebaut sowie Dachsanierungen durchgeführt worden.

Seit 2005 liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen im gesamten Netz der DB AG und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Daraus wurde ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit entsprechender Prioritätensetzung entwickelt, das eine hohe Wirksamkeit, ausgedrückt in der jeweils erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner, gewährleistet.

Dieses in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitete „Gesamtkonzept zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist dem Deutschen Bundestag vom BMV am 01.04.2005 vorgelegt und mit Stand Oktober 2022 überarbeitet worden.

Zum 01.01.2015 wurde durch den Wegfall des Schienenbonus der rechnerisch ermittelte Beurteilungspegel um 5 dB(A) angehoben. Zum 01.01.2016 erfolgte im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Mit Wirkung zum 01.01.2021 wurden die Auslösewerte im Haushaltsgesetz 2021 erneut um 3 dB(A) gesenkt. Für Anwohnerinnen und Anwohner von Eisenbahnstrecken kommt es hierdurch zu einem verbesserten Lärmschutz, denn Lärmschutzmaßnahmen müssen nunmehr 11 dB(A) mehr „Leistung“ bringen als 2014.

Gebäude, die nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionschutzgesetzes errichtet wurden, werden wegen des zum 01.01.2015 erfolgten Entfalls des Schienenbonus dann in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm einbezogen, wenn für die lärmbelastete bauliche Anlage vor dem 01.01.2015 eine Baugenehmigung erteilt oder die bauliche Anlage im Geltungsplan eines vor dem 01.01.2015 bestandskräftig gewordenen Bebauungsplanes errichtet wurde.

B.6.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der überarbeiteten „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, die am 19.05.2022 in Kraft trat, ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen aktive oder passive Maßnahmen zu realisieren sind. Die unterschiedlichen Formen des Lärmschutzes sind in der Richtlinie wie folgt definiert:

- „Aktiver Lärmschutz“ an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen.
- „Passiver Lärmschutz“ umfasst alle baulichen Maßnahmen an baulichen Anlagen, insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, die der Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen) dienen.
- Gemäß § 2 Abs. 4 der Förderrichtlinie können Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes gefördert werden. Diese können zum Zwecke des optimalen Mitteleinsatzes kombiniert werden. In besonders begründeten Fällen können Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung ebenfalls bis zur Gesamthöhe des dafür im Bundeshaushalt ausgewiesenen Betrages gefördert werden. Entsprechend § 5 Abs. 2 ist die weiterreichende Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen.
- Erstattet werden notwendige bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, welche die Einwirkungen durch den Verkehrslärm mindern.
- Die schalltechnischen Gutachten, die durch die DB Netz AG bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden, sind die Grundlage für alle Sanierungsmaßnahmen. Auf Grundlage der Anträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Förderrichtlinie entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über die Bewilligung.

B.6.2 KV-Drittförderung – Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Der Bund fördert außerhalb des BSWAG seit 1998 den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlaganlagen (Schiene/ Straße bzw. Wasserstraße/ Straße sowie Schiene/ Schiene bzw. Wasserstraße/ Wasserstraße) durch Zuwendungen an private Unternehmen auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen, wenn die Anlagen öffentlich, d.h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich, sind.

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs mit besonderem Schwerpunkt bei der Verbesserung der Schnittstellenproblematik ist Ziel der Bundesregierung. Der Kombinierte Verkehr optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikkette. Er trägt somit dazu bei, einen möglichst großen Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens zu verlagern. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur verbessern und beschleunigen. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2020 wurden für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Ersatzinvestitionen Fördermittel von rund 975,9 Mio. €¹⁴ für insgesamt 102 Anlagen (teilweise in mehreren Baustufen) verausgabt, davon alleine in 2020 rund 48,16 Mio. €.

B.6.3 Gleisanschlussprogramm – , der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs (Anschlussförderrichtlinie)

Der Bund gewährt seit 2004 Zuwendungen für den Neubau, die Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter sowie für den Ausbau bestehender Gleisanschlüsse. Seit dem Jahr 2021 werden darüber hinaus auch Ersatzmaßnahmen gefördert. Darüber ist auch die Förderung entsprechender Maßnahmen in Multifunktionalen Anlagen und Industriestammgleisen möglich. Das Gleisanschlussprogramm leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene zu steigern.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege für den Güterver-

kehr zu verbessern. Mit der Förderung von Gleisanschlüssen sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Bis Ende 2024 wurden Fördermittel von rund 205,1 Mio. € für insgesamt 233 private Gleisanschlüsse bewilligt und davon allein 2023 rund 11,6 Mio. € verausgabt.

Im Jahr 2024 wurde die Förderung von insgesamt 18 privaten Gleisanschlüssen mit einem Fördervolumen von 27,2 Mio. € bewilligt. Diese Maßnahmen haben ein Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 66,3 Mio. €.

Die geförderten Gleisanschlüsse verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

Tabelle 12 Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2024

Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	3
Bayern	1
Berlin	–
Brandenburg	2
Bremen	–
Hamburg	1
Hessen	0
Mecklenburg-Vorpommern	–
Niedersachsen	3
Nordrhein-Westfalen	3
Rheinland-Pfalz	3
Saarland	0
Sachsen	1
Sachsen-Anhalt	0
Schleswig-Holstein	–
Thüringen	1

14 Gegenüber früheren Verkehrsinvestitionsberichten (bis einschließlich 2018) wird nicht der Betrag der Bewilligung, sondern der tatsächlichen Ausgaben bis Ende 2020 entsprechend den Zahlen der Haushaltspläne dargestellt.

B.6.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)

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

Um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Änderung von Bahnübergängen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf die Erstattung eines Anteils der kreuzungsbedingten Kosten, welchen bei Eisenbahnen des Bundes der Bund trägt (Bundesanteil gemäß § 13 EKrG).

Im Rahmen des Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433), hat der Bund bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer Straße in kommunaler Baulast seinen Anteil von einem Drittel auf

die Hälfte der kreuzungsbedingten Kosten erhöht. Ein Kostendrittel ist von dem jeweils beteiligten Baulastträger des Verkehrsweges Schiene und ein Sechstel des Kostenanteils von dem Land, in dem der Bahnübergang liegt zu tragen.

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

Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2024 für den so genannten Bundesanteil bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 119,3 Mio. € verausgabt.

C Bundesfernstraßen

C.1 Grundsätze der Straßenplanung des Bundes, Bestandsentwicklung

C.1.1 Investitionspolitische Grundsätze der Bundesfernstraßenplanung

Aufbauend auf den zentralen wirtschafts- und verkehrspolitischen sowie gesellschaftlichen Zielen ergeben sich für das Bundesfernstraßennetz und dessen Gestaltung folgende Handlungsschwerpunkte:

- Dauerhafte Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastruktur durch bedarfsgerechte Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen,
- Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßeninfrastruktur durch gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen und Erreichbarkeitsdefiziten,
- Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und zum Abbau von Staus,
- Verbesserung der Anbindung intermodaler Knotenpunkte wie See- und Flughäfen sowie Fernverkehrsbahnhöfen,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen und
- Anpassung des Bundesfernstraßennetzes an geänderte Verkehrs- und räumliche Strukturen, u. a. durch Umstufungen von Straßen (z. B. Bundes-, zur Landes- oder Gemeindestraße oder umgekehrt) auf der Grundlage regionaler Verkehrskonzepte.

Die investitionspolitischen Ziele wurden im Bundesverkehrswegeplan (siehe Kapitel A.3.1) definiert und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgegriffen, der als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) den Bedarf an Neu- und Ausbauvorhaben im Bundesfernstraßennetz bestimmt (siehe Kapitel C.2.1).

Demnach besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag für alle laufenden und fest disponierten Projekte (FD), Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs (VB)“ und Planungsrecht für solche des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*)“.

C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)

Bestand

Nach Ablauf des Jahres 2024 (Stand 01.01.2025) verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von insgesamt 229 480 km Länge.

Das Bundesfernstraßennetz (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) hat sich gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert:

Tabelle 13 Straßennetzlängen (in km)

Straßennetz	Netzlänge gegenüber dem Vorjahr		Veränderung ¹
	01.01.2024	01.01.2025	
1	2	3	4
Bundesfernstraßen	50 956	50 942	-13
davon			
Bundesautobahnen	13 210	13 223	13
Bundesstraßen	37 746	37 719	-26
Übrige überörtliche Straßen	178 574	178 539	-34
davon			
Landesstraßen	86 704	86 602	-102
Kreisstraßen	91 870	91 937	68

1 Abweichungen sind rundungsbedingt.
Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2025.

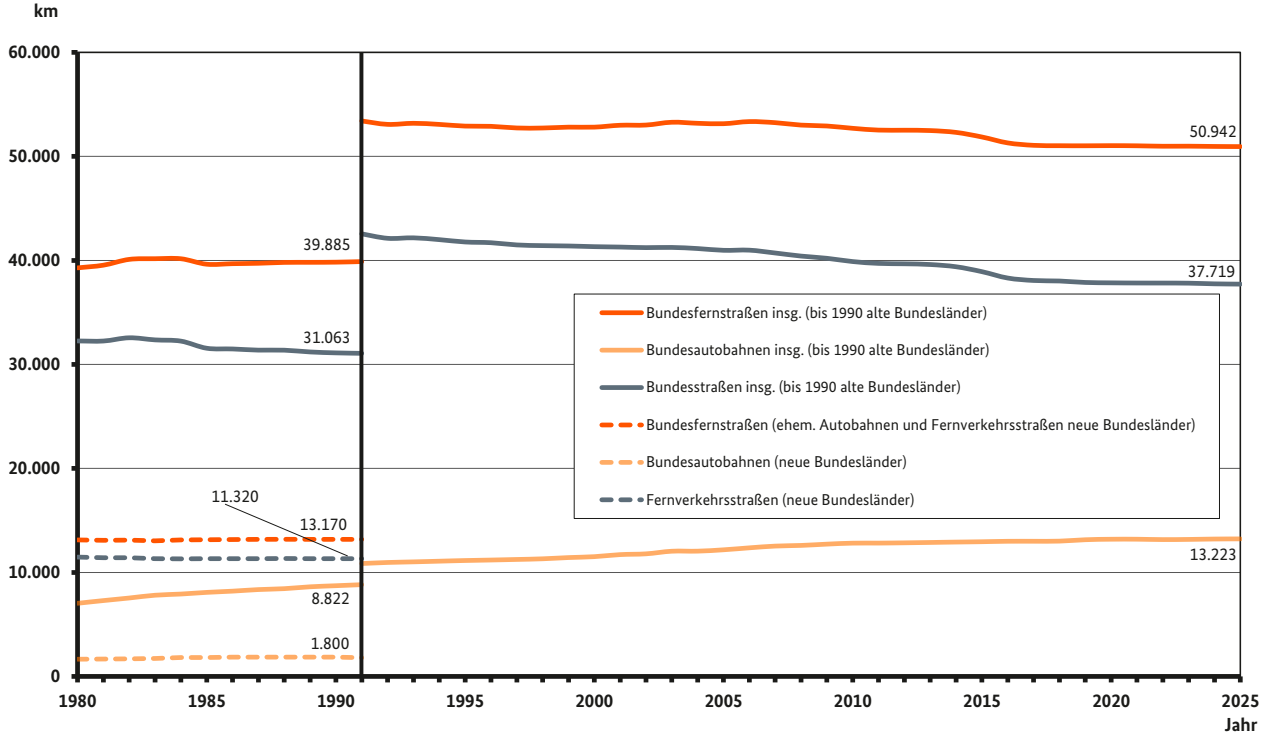
Tabelle 14 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950

(Bestand am 1. Januar 2025 in km, entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen)

Jahr	Bundesauto- bahnen	Bundes- straßen	Bundes- fernstraßen (Spalte 2+3)
1	2	3	4
1950	2 128	24 349,4	26 477
1960 ¹	2 551	24 951	27 502
1970	4 110	32 205	36 315
1980	7 292	32 248	39 540
1990	8 822	31 063	39 885
1991 ²	10 854	42 554	53 408
2000	11 515	41 321	52 836
2010	12 813	39 887	52 700
2016	12 997	38 303	51 297
2020	13 191	37 842	51 033
2021	13 192	37 826	51 018
2022	13 155	37 824	50 979
2023	13 172	37 810	50 982
2024	13 210	37 746	50 956
2025	13 223	37 719	50 942

1 Ab 1959 einschließlich Saarland.
2 Ab 01.01.1991 alte und neue Bundesländer.

Abbildung 13 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
(gerundete Längen in km)



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Längensstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2025

C.1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Eine zentrale Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Kennzahlen hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie die Verkehrsstärken.

Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 2024 (Stand 01.01.2025) wurde für das Bundesgebiet die in folgender Tabelle aufgeführte, nach Kfz-Arten gegliederte Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

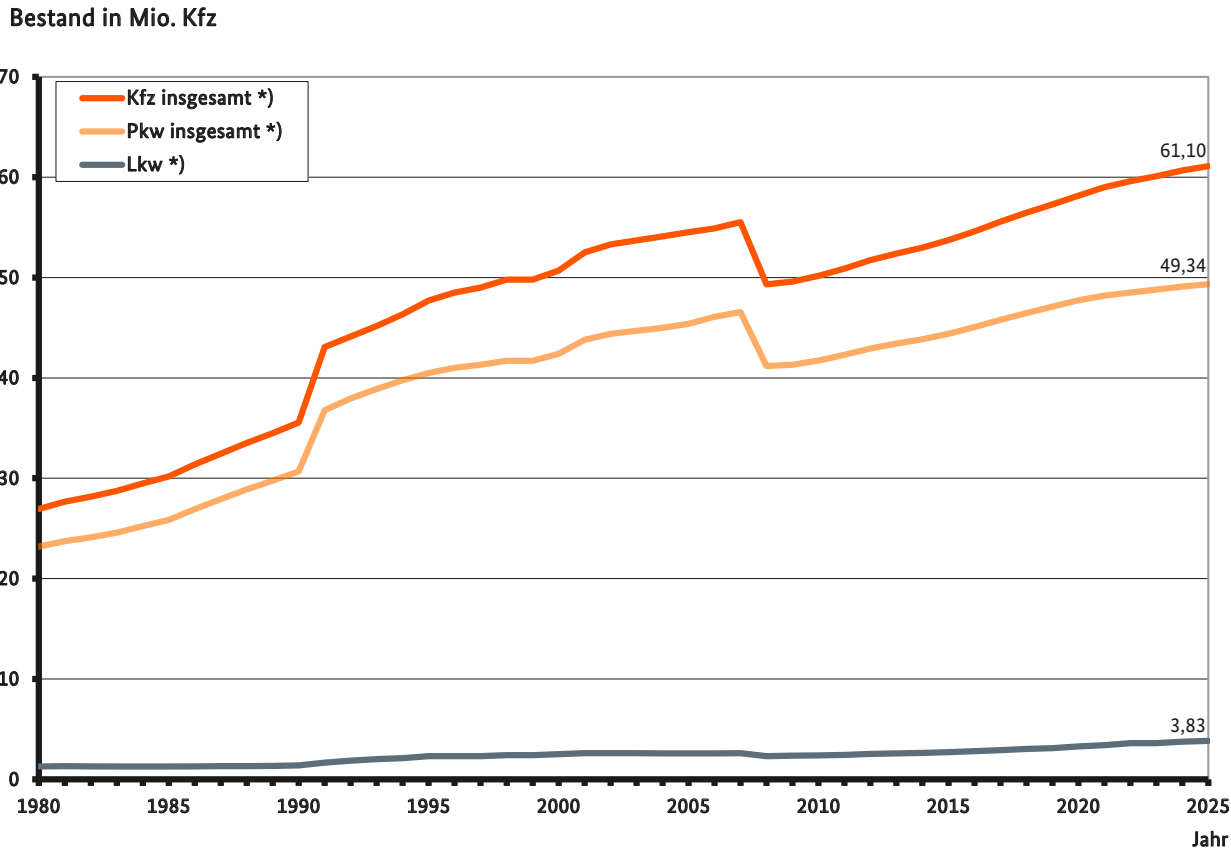
Tabelle 15 Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tausend		Zuwachs
	01.01.2024	01.01.2025	in % ²
1	2	3	4
Krafträder	4 993	5 059	1,3
Pkw	49 099	49 339	0,5
Lkw	3 739	3 828	2,4
übrige Kfz ¹	2 851	2 872	0,7
Summe Kfz	60 681	61 098	0,7

Abweichungen sind rundungsbedingt.
1 Einschließlich Kraftomnibusse und Zugmaschinen.
2 Zuwachs wurde auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt – Unternehmen, Infrastruktur, Fahrzeugbestand.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1980.

Abbildung 14 Entwicklung des KfZ-Bestandes
(jeweils zum 01.01. des Jahres)



* Ab 1991 westliche und östliche Bundesländer. Ab 01.03.2007 werden aufgrund von EU-Vorschriften die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. In den Jahren davor waren diese enthalten; zum 01.01.2006 machten sie etwa 12 % des Pkw-Bestands aus.
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Statistischen Bundesamtes – Statistisches Bundesamt – Unternehmen, Infrastruktur, Fahrzeugbestand.

Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) ermittelt (siehe

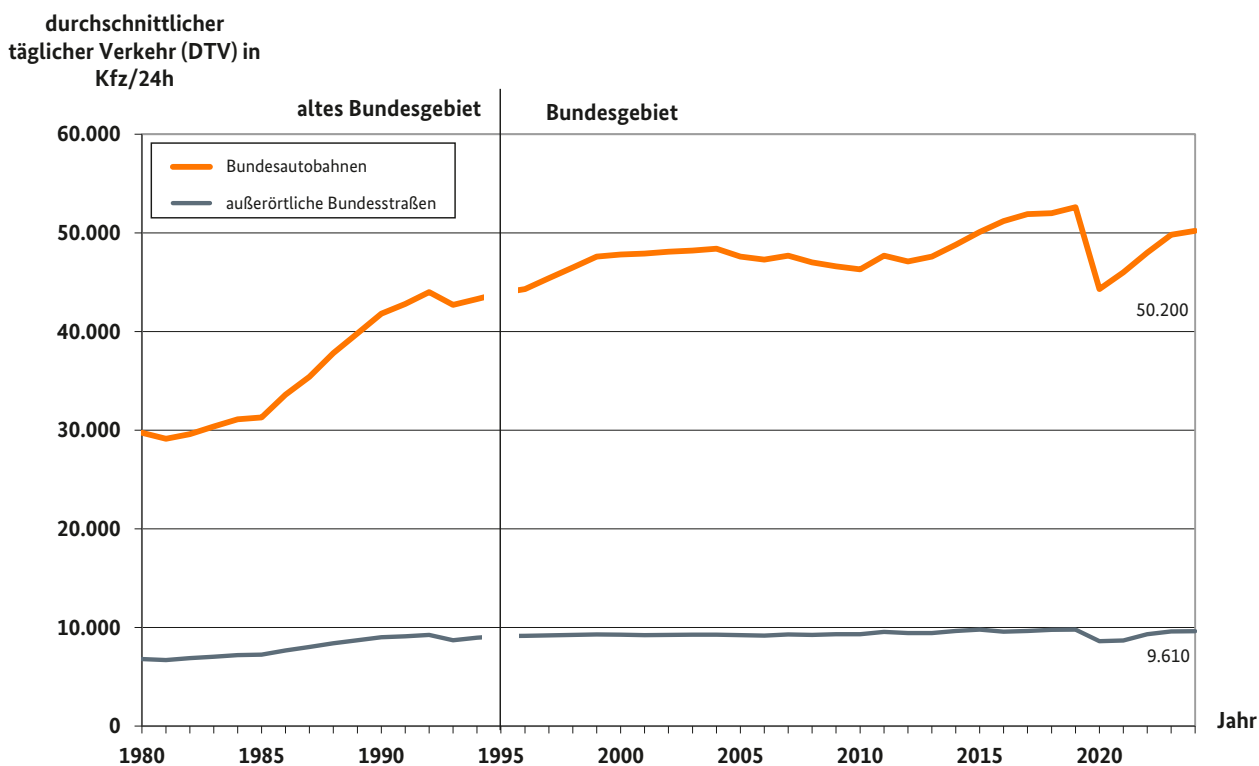
nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der Abbildung „Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen“ dargestellt sind.

Tabelle 16 Verkehrsstärken

Straße	2023 ¹		2024 ¹		Änderungen 2023/2024	
	DTV _{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil Kfz/24 h	DTV _{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil Kfz/24 h	DTV _{Kfz} %	SV-Anteil %
1	2	3	4	5	6	7
Bundesautobahnen	49 800	7 860	50 200	7 670	0,8	-2,4
Bundesstraßen außerorts	9 590	760	9 610	750	0,2	-1,3

1 Vorläufige Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. DTV-Werte gerundet.
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 15 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen
(vor 1993: nur westliche Bundesländer)



Anmerkung: Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie werden erstmalig in den für das Jahr 2020 ausgewiesenen Werten sichtbar. Zahlreiche Maßnahmen zur Begrenzung der Pandemie hatten einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität von Personen und Gütern, sodass ein Vergleich mit früheren Jahren nur eingeschränkt möglich ist.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Fahrleistungen

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen zeigt sich in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Ein Großteil der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr wird auf Bundesfernstraßen er-

bracht, deren Längensanteil am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Höhe von 229 480 km rund 22 % beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Straßengüterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte).

Tabelle 17 Jahresfahrleistungen

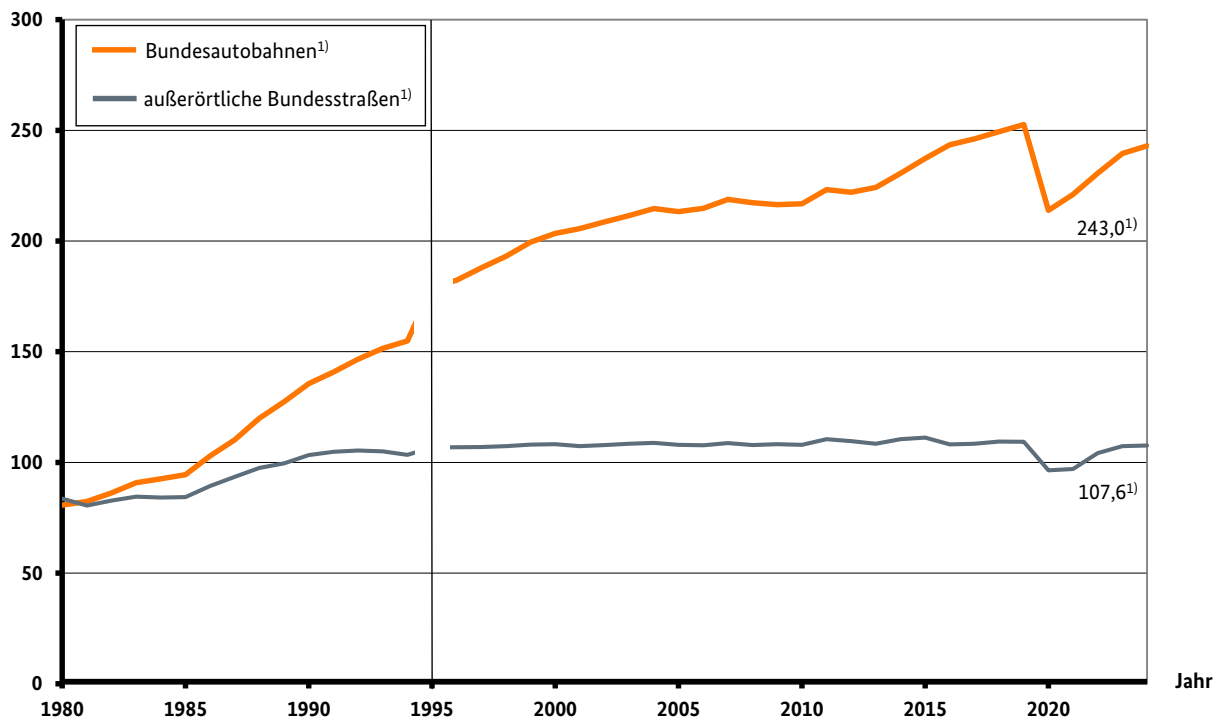
Straße	Jahresfahrleistung		Zuwachs 2023/2024 %
	2023 ¹ Mrd. Kfz-km	2024 ¹ Mrd. Kfz-km	
1	2	3	4
Bundesautobahnen	239,9	243,0	1,3
Bundesstraßen außerorts	107,2	107,6	0,4

¹ Vorläufige Werte der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Abbildung 16 Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen

JFL in Mrd. Kfz-km



1 vor 1995: nur westliche Bundesländer

Anmerkung: Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie werden erstmalig in den für das Jahr 2020 ausgewiesenen Werten sichtbar. Zahlreiche Maßnahmen zur Begrenzung der Pandemie hatten einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität von Personen und Gütern, sodass ein Vergleich mit früheren Jahren nur eingeschränkt möglich ist.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen.

C.2 Investitionen

C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit Gültigkeit ab 01.01.2016 ist als Anlage des 6. Fernstraßen-ausbauänderungsgesetzes (6. FStrAbÄndG) am 31.12.2016 in Kraft getreten.

Er beinhaltet folgende Bauziele:

- Neubau von rund 900 km Autobahnen,
- Erweiterung von rund 1 800 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen (inkl. Knoten),
- Aus- und Neubau von rund 3 600 km Bundesstraßen, darin enthalten 518 Ortsumgehungen (rund 2 500 km).

Nach § 4 des FStrAbG prüft das BMV spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen an die Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Das BMV hat den Bericht mit den Ergebnissen dieser sogenannten Bedarfsplanüberprüfung am 16.12.2024 an den Deutschen Bundestag übermittelt. Dieser Bericht steht zur Verfügung unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>.

Das Bundesfernstraßennetz dem Bedarf entsprechend zu gestalten und auszubauen, ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert.

Für Bauleistungen zur Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplans, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung und ÖPP-Modelle) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2,7 Mrd. €, davon für den Neubau von Bundesautobahnen rund 0,9 Mrd. €, für die Erweiterung von Bundesautobahnen rund 1,0 Mrd. € und rund 0,8 Mrd. € für den Aus- oder Neubau von Bundesstraßen aufgewendet.

Die im Berichtsjahr 2024 fertiggestellten Bundesautobahn- und Bundesstraßenabschnitte sind in der digitalen Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024“ dargestellt (siehe Kapitel C.5.1).

Zur Finanzierung der o. g. Bauleistungen trugen die ab 2005 zur Verfügung stehenden Mittel aus den Einnahmen der Lkw-Maut bei.

Das deutsche Lkw-Mautsystem hat seine Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt. Seit Betriebsbeginn am 01.01.2005 arbeitet das Mautsystem dauerhaft stabil und zuverlässig auf hohem Niveau. Im Jahr 2024 konnte Maut in Höhe von rund 12,96 Mrd. € eingenommen werden, von denen nach Abzug der Betriebskosten und der Harmonisierungsaufwendungen für das Lkw-Gewerbe rund 7,78 Mrd. € für die Bundesfernstraßen zur Verfügung standen.

C.2.2 Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Kapitel 1201

Im Bundesfernstraßenbereich wurden im Jahr 2024 folgende Haushaltsmittel verausgabt:

Tabelle 18 Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – IST-Ausgaben

	Mio. €
Kapitel 1201 einschl. der Mittel der EU (TEN)	12 802,2
Kapitel 6098 Hochwasser 2021	5,8
Kapitel 1210 Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)	125,8
Summe IST-Ausgaben	12 933,8
Nichtinvestitionen	3 244,9
Investitionen	9 689,0
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, inkl. Refinanzierung und A-Modell	2 717,3
– davon Investitionen in die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes (inkl. ÖPP)	5 873,6
– davon sonstige Investitionen	1 098,0

Abweichungen sind rundungsbedingt.

Tabelle 19 Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Länder (Auftragsverwaltung) und die Autobahn GmbH des Bundes (Bundesverwaltung)

Land	Gesamt	Nicht-investitionen	Investitionen	davon Erhaltung	davon Bedarfsplan	davon Sonstige Investitionen
in Mio. €						
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	630,2	117,9	512,3	234,1	173,3	105,0
Bayern	608,3	121,7	486,6	252,9	110,0	123,8
Brandenburg	172,9	50,1	122,8	52,7	29,5	40,6
Hessen	275,6	53,6	222,0	120,4	69,0	32,5
Mecklenburg-Vorpommern	136,9	33,4	103,5	57,7	24,5	21,3
Niedersachsen	531,2	101,2	430,0	308,3	66,1	55,5
Nordrhein-Westfalen	401,9	87,2	314,7	175,6	95,9	43,2
Rheinland-Pfalz	326,4	61,7	264,7	124,4	42,6	97,8
Saarland	15,3	3,6	11,8	10,7	0,4	0,7
Sachsen	181,0	38,5	142,5	65,4	56,1	20,9
Sachsen-Anhalt	196,1	37,3	158,8	74,1	65,5	19,2
Schleswig-Holstein	130,0	26,9	103,0	55,1	14,9	33,0
Thüringen	191,7	50,6	141,1	50,6	57,3	33,1
Autobahn GmbH des Bundes	9 098,4	2 423,2 ²	6 675,2	4 291,6	1 912,3	471,3
Keine Zuordnung ¹	37,9	37,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	12 933,8	3 244,9	9 689,0	5 873,6	2 717,4	1 098,0

Abweichungen sind rundungsbedingt.

1 Ausgaben für Fernstraßen, u. a. Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen, Forschung und Bestandserfassung.

2 Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung

Tabelle 20 Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Anteile der Ausgabenbereiche an den IST-Ausgaben bei Kap. 1201 + Kap. 1210 (InvKG) + Kap. 6098 (Hochwasser 2021)

	Mio. €	%
A Bau und Betrieb – Bundesautobahnen	9 085,3	70,2
Investitionen	6 662,0	51,5
davon Erhaltung	4 278,9	33,1
davon Erhaltung ÖPP	(400,7)	
Bedarfsplan (Neubau und sechsstreifige Erweiterung)	1 912,2	14,8
davon Bedarfsplan ÖPP	(340,3)	
VDE	(191,5)	
Sonstige Investitionen	470,9	3,6
davon:		
Rastanlagen	(69,1)	
Um- und Ausbau	(114,8)	
Lärmschutz	(25,5)	
Nichtinvestitionen	2 423,2	18,7

	Mio. €	%
B Bau und Betrieb – Bundesstraßen	3 809,8	29,5
Investitionen	3 025,8	23,4
davon Erhaltung	1 594,7	12,3
davon Erhaltung ÖPP	(13,5)	
Bedarfsplan (Neubau, Erweiterung)	805,2	4,8
davon Bedarfsplan ÖPP	(31,1)	
Sonstige Investitionen	626,0	4,8
davon		
Um- und Ausbau	(278,7)	
Lärmschutz	(5,1)	
Radwege	(117,2)	
Nichtinvestitionen	784,0	6,1
davon Betriebsdienst	(619,8)	
C Sonstiges (u.a. Forschung, Bestandserfassung)	38,7	0,3
Zusammen:	12 933,8	100,0
Anteil Erhaltung gesamt (BAB u. BStr.)	5 873,6	45,4
Anteil Bedarfsplanmaßnahmen gesamt (BAB u. BStr.)	2 717,4	21,0
davon ÖPP gesamt	(785,5)	6,1
nachrichtl. Kap. 1202 (Bundesdrittel Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen)	119,3	

C.2.3 Entwurf Bundeshaushalt 2025 – Bundesfernstraßen

Der 2. Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 sieht für die Bundesfernstraßen Ausgaben in Höhe von 13 047 Mio. € vor.

C.2.4 Erhaltungsinvestitionen (Ausgaben)

C.2.4.1 Bundesfernstraßen

Eine Grundvoraussetzung für die individuelle Mobilität und einen starken Wirtschaftsstandort ist eine intakte und leistungsfähige Straßeninfrastruktur.

Die Bundesfernstraßen müssen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig erhalten werden. Hierfür werden zukünftig auch weiterhin erhebliche Investitionsmittel aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau – wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 5 873,6 Mio. € (einschließlich Erhaltungsteile der ÖPP-Projekte) ausgegeben, davon für

- Bundesautobahnen: 4 278,9 Mio. €,
- Bundesstraßen: 1 594,7 Mio. €.

C.2.4.2 Ingenieurbauwerke

Wesentliche Grundlage für die Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken ist die Zustandsbewertung der Bauwerke im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 sowie die Bewertung der Tragfähigkeit.

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen betrug im Berichtszeitraum mit rund 2,11 Mrd. € etwa 36 % bezogen auf die Gesamterhaltungsausgaben ohne ÖPP. Hinzu kommen nicht gesondert ausgewiesene Erhaltungsausgaben durch die Instandsetzung und Erneuerung von Bauwerken im Rahmen des Um- und Ausbaus sowie der bedarfsgerechten kapazitiven Erweiterung von Bundesautobahnen. Neben kleineren Erhaltungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zur Routine der Auftragsverwaltungen der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes gehören, stehen aufgrund der Altersstruktur des Bauwerksbestandes sowie der höheren Belastungen der Bauwerke infolge des enorm angestiegenen Güterverkehrs in wachsendem Maße auch Ertüchtigungs- und Modernisierungsmaßnahmen an. Bei vielen älteren Brücken sind durch das höhere Verkehrsaufkommen vorhandene Tragfähigkeitsreserven zunehmend aufgebraucht, sodass übliche Instandsetzungen meist auch mit Verstär-

kungsmaßnahmen zu kombinieren sind, sofern nicht aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen ohnehin Ersatzneubauten erforderlich werden.

Um die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen von Brücken im Bundesfernstraßennetz beschleunigt abzuwickeln, wurde ein Programm zur Brückenmodernisierung aufgelegt. Um die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen von Brücken im Bundesfernstraßennetz beschleunigt abzuwickeln, wurde ein Programm zur Brückenmodernisierung aufgelegt. Im Jahr 2024 lagen die Ausgaben für Brückenmodernisierungen bei rund 1,37 Mrd. €; für das Jahr 2025 sind rund 1,46 Mrd. € vorgesehen. Für die Folgejahre sind auf Basis der Finanzplanung bei den Bundesfernstraßen Erhaltungsmittel für Strecken und Bauwerke zusammengefasst von jährlich mindestens 5,5 Mrd. € geplant. Hierbei gilt die klare Zusage: jede Brückenbaumaßnahme, die Baurecht erhält, wird finanziert.

C.2.4.3 Systematische Brückenmodernisierung

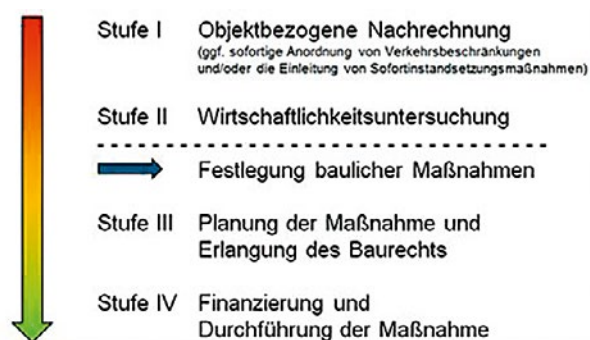
Für die Funktion der Brücken im Straßennetz ist neben dem Zustand auch eine ausreichende Tragfähigkeit der Konstruktion von entscheidender Bedeutung. Zwar wurden im Laufe der Jahre mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens auch die Bemessungslasten für Brücken immer wieder der Verkehrsentwicklung angepasst, doch gelten diese Vorgaben in erster Linie für die Planung neuer Brücken. Die Verstärkung von Bestandsbauwerken für die höheren Verkehrslasten dagegen unterliegt meist technischen Grenzen, sodass die technische Machbarkeit einer Verstärkung oder auch deren wirtschaftliche Umsetzung nicht immer gegeben ist. In diesen Fällen sind leistungsfähige Ersatzneubauten meist die wirtschaftlichere Alternative.

Mehr als die Hälfte aller Brückenbauwerke im Bundesfernstraßennetz wurde in den Jahren zwischen 1960 und 1985 geplant und gebaut. Sie stammen aus einer Zeit, die durch sparsamsten Baumaterialeinsatz geprägt war, wodurch Reserven nur bedingt vorhanden sind. Mit einem Alter von zumeist über 50 Jahren haben diese Brücken bereits einen großen Teil ihrer geplanten Nutzungszeit erfüllt. Daher sind notwendige Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustandes der Brücken ebenso notwendig wie Maßnahmen, diese Brücken zu modernisieren, zu verstärken bzw. teilweise oder komplett zu erneuern.

Betroffen davon sind in erster Linie die großen Flächenländer Westdeutschlands (Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz). In den östlichen Bundesländern ist der Bauwerksbestand durch den verstärkten Autobahnbau und

-ausbau nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 deutlich jünger und auch leistungsfähiger.

Für eine konzentrierte und effektive Abwicklung der Modernisierung älterer Brücken unter Aufrechterhaltung des Verkehrs im Netz hat das BMV gemeinsam mit der BAST und in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder sowie der Autobahn GmbH des Bundes die „Strategie zur Modernisierung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ entwickelt.



Die Abfolge der Handlungen zur Modernisierung der Straßenbrücken im Bestand lässt sich in vier wesentliche Arbeitsschritte unterteilen:

- Objektbezogene Nachrechnungen,
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der erforderlichen Maßnahme,
- Planung der Maßnahme und Erlangung des Baurechts,
- Finanzierung der Maßnahme.

Mit der „Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)“ des BMV (Ausgabe 05/2011 und Ergänzung 04/2015) steht ein technisches Regelwerk zur Verfügung, das eine bundeseinheitliche Vorgehensweise bei der Analyse der Tragfähigkeit der Straßenbrücken im Bestand sicherstellt und damit ein bundeseinheitliches Vorgehen bei der Entscheidungsfindung zu weiteren Maßnahmen gewährleistet.

Die Nachrechnungsrichtlinie wurde von einer Bund/Länder-Arbeitsgruppe unter Beteiligung der BAST sowie namhafter Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, Ingenieurinnen und Ingenieure der Praxis für die Bereiche Beton-/Spannbetonbrücken, Stahlbrücken sowie Verbundbrücken erarbeitet. Der Nachrechnungsrichtlinie sind die aktuellen Berechnungs- und Bemessungsverfahren der aktuellen Eurocodes zugrunde gelegt und auf die spezifischen Belange einer älteren Bausubstanz hin angepasst. Bei Vorliegen neuer Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben oder Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung von baulichen Maßnahmen wird die Nachrechnungsrichtlinie kontinuier-

lich weiterentwickelt. So steht die erweiterte 2. Ausgabe kurz vor der Veröffentlichung.

Viele Probleme der älteren Brücken sind systemischer Natur, weil die Bauwerke für deutlich kleinere Verkehrsbelastungen ausgelegt wurden. Es war seinerzeit bei der Planung der älteren Bauwerke nicht vorstellbar, dass die Verkehrsbelastung sich exponentiell entwickeln würde; genauso wenig vorstellbar war, dass sich Deutschland zu einem Transitland für den Schwerverkehr entwickeln würde.

Die Strategie zur Brückenmodernisierung wurde mit wachsendem Kenntnisstand zu den alten Bauwerken weiterentwickelt und mit einem Brückenmodernisierungsprogramm unterlegt. Das Programm Brückenmodernisierung konzentriert planerische und bauliche Aktivitäten auf die zukunftssichere Ausrichtung verkehrswichtiger und zusammenhängender Autobahnstrecken, die in Summe das Brückenmodernisierungsnetz bilden. Das Brückenmodernisierungsnetz umfasst mit rund 7 000 km Autobahn etwa die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes; ca. 10 700 Brückenteilbauwerke liegen im Zuge dieser Strecken. Davon sind etwa 4 000 Brückenbauwerke vordringlich zu modernisieren.

Mit dem gestiegenen Bewusstsein einer beschleunigten Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms haben die Autobahn GmbH des Bundes und zuvor die Straßenbauverwaltungen der Länder ihre Anstrengungen kontinuierlich intensiviert, auch wenn die beteiligten Verwaltungen und Ingenieurbüros dabei zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Ein wesentlicher Zeitfaktor bei der Planung der notwendigen Brückenmodernisierungsmaßnahmen ist in der Regel die Erlangung des Baurechts, obgleich hier in den letzten Jahren durch entsprechende Gesetzesinitiativen Beschleunigungswirkungen zu verzeichnen waren.

Angesichts der aktuellen Prognosen zur weiteren Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, sind die durch die Initiative des BMV eingeleiteten Schritte zur Ertüchtigung und Modernisierung älterer Brücken unverzichtbar.

Die Anwendung von Building Information Modeling (BIM), aber auch die Überführung von BIM in einen digitalen Zwilling, eröffnet die Möglichkeit, digitale Methoden in der Erhaltung von Bauwerken erfolgreich einzusetzen. Der Digitale Zwilling kombiniert Echtzeit-Sensordaten, Bauwerksprüfungen und Analyseverfahren, um eine präzise, objektive und prädiktive Bewertung des Bauwerkszustands zu ermöglichen. Erhaltungsmaßnahmen werden damit langfristig vorausschauend planbar und helfen, die Nut-

zungsdauer der Bauwerke über die ursprünglich geplante Dauer hinaus zu verlängern. Dies dient einer optimierten und nachhaltigen Ressourcennutzung.

Ein Beispiel für den Aufbau und späteren Einsatz eines Digitalen Zwillings ist die Rheinbrücke bei Worms (Nibelungenbrücke). Bei dem Digitalen Zwilling der Nibelungenbrücke handelt es sich um ein dynamisches, virtuelles Abbild der Brücke, das kontinuierlich mit realen Messdaten aktualisiert wird. Dieses Modell ermöglicht eine präzisere Bewertung des tatsächlichen Tragverhaltens und eine prädiktive Planung von Instandhaltungsmaßnahmen. Die Nibelungenbrücke bei Worms, welche 1953 als erste Spannbetonbrücke über den Rhein und erste Großbrücke aus Spannbeton im Freivorbau erbaut wurde, dient hierfür als Validierungsobjekt und setzt so erneut Maßstäbe.

Der Einsatz digitaler Prozesse in der Erhaltung von Brücken kann dazu beitragen, diese länger zu nutzen und über die prognostizierte Dauer hinaus unter Verkehr zu halten. Das spart nicht nur Ressourcen, sondern dient ebenfalls der Nachhaltigkeit im Verkehrswegebau.

Das BMV berichtet jährlich über den Fortschritt der Brückenmodernisierung.

C.2.4.4 Zustand der Straßeninfrastruktur

Das deutsche Autobahnnetz mit seiner zentralen Lage in Europa trägt die Hauptlast des Transitverkehrs und wird durch den erweiterten europäischen Binnenmarkt weiter zunehmende Verkehrsbelastungen aufnehmen müssen. Bereits geringe Störungen im Netz durch Verkehrsbeschränkungen oder durch den Ausfall einzelner Anlagenteile führen zu starken Verkehrsbehinderungen mit erheblichen Folgekosten für die Straßennutzenden und die Volkswirtschaft sowie zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

Um das stetig gewachsene Bundesfernstraßennetz in einem verkehrssicheren und leistungsfähigen Zustand zu erhalten und damit Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft nachhaltig zu sichern, ist ein weiter steigender Erhaltungsbedarf des Netzes erkennbar, so dass die Erhaltungsinvestitionen und die damit zusammenhängende Erhaltungseistung perspektivisch weiter gesteigert werden müssen, um substanzielle und nachhaltige Erhaltungsmaßnahmen umsetzen zu können.

Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde der Finanzbedarf für die bauliche Erhaltung für den Zeitraum 2016 bis 2030 auf der damals vorliegenden Datenbasis prognostiziert. Dieses Prognoseergebnis stellte auch für das Jahr 2024 die Grundlage für die Finanzmittelverteilung dar.

Der zukünftige Finanzierungsbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wird derzeit durch eine neue Erhaltungsbedarfsprognose (EBP) abgeschätzt. Hierin wird das Brückenmodernisierungsprogramm berücksichtigt und eine signifikante Verbesserung des Fahrbahnzustands angestrebt.

Ausgehend von der Zielstellung, eine Substanzverbesserung im Netz zu erzielen, ist zukünftig die Notwendigkeit einer weiteren Erhöhung der Investitionsmittel für die bauliche Erhaltung erkennbar. Ursachen für den steigenden Erhaltungsbedarf sind im Wesentlichen die Mehrbelastung durch den weit über der Verkehrsprognose liegenden Güterverkehrszuwachs sowie Überladungen und eine massive Zunahme der Sondertransporte. Die Folge ist eine verkürzte Nutzungsdauer des Bauwerks Straße. Zusätzlich wirkten sich im Jahr 2022 und 2023 die Folgen des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine auf den Finanzbedarf für die bauliche Erhaltung aus. Die damit verbundenen Effekte auf die Märkte und die drastische Preisentwicklung führten zu deutlichen Bau- und Materialpreisteigerungen, die die Einzelmaßnahmen verteuerten, ohne jedoch zusätzliche Zustandsverbesserungen aus dem zusätzlichen Investitionsvolumen zu erzielen. Sie reduzierten also stattdessen die Möglichkeiten, zusätzliche Erhaltungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Zunahme der Belastung im Güterverkehr erfordert zusätzlich eine Verstärkung oder Erneuerung älterer Brückenbauwerke. Bereits jetzt gibt es Brücken mit Verkehrsbeschränkungen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Dies bedeutet, dass in den nächsten Jahren auf zahlreichen Strecken insbesondere im Bundesautobahnnetz eine Grunderneuerung der Fahrbahnbefestigungen (Ersatz der Deck-, Binder- und zum Teil auch der Tragschicht) und eine Grundinstandsetzung der Ingenieurbauwerke ansteht, um auch künftig den Verkehrsanforderungen zu genügen. Einer technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierten Erhaltungsplanung und einem bedarfsorientierten Mitteleinsatz kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Gleichzeitig müssen die Personalkapazitäten auf Auftraggeber- und Auftragnehmerseite auf das höhere Investitionsniveau hin entwickelt werden. Als Unterstützung für diesen Prozess sind zukünftig vermehrt digitale Werkzeuge und verlässliche Bestandsdaten der betroffenen Anlagenteile erforderlich. Erforderliche Entwicklungen hierzu wurden im Jahr 2022 initiiert und sollen schrittweise angewendet werden.

Das gestiegene Investitionsvolumen und der hohe Bedarf an substanzorientierten Erhaltungsmaßnahmen machen in den nächsten Jahren eine Vielzahl von längerfristigen Baustellen notwendig. Der Optimierung der Baustellenabfolge im Bundesfernstraßennetz wird im Erhaltungsmanagement weiterhin eine hohe Priorität und Aufmerksamkeit zugemessen werden. Es wird darüber hinaus ein vordringliches Ziel sein, die Ausführungsqualität der Baumaßnahmen und die Qualität der eingesetzten Baustoffe so zu steigern bzw. diese sicherzustellen, damit längere baustellenfreie Zeitintervalle bis zur nächsten erforderlichen Erhaltungsmaßnahme entstehen, in denen der Verkehr uneingeschränkt fließen kann.

C.2.5 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) und Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Mit ÖPP und Funktionsbauverträgen im Bundesfernstraßenbau werden längerfristige vertragliche Kooperationen (Laufzeit von in der Regel 30 Jahren) zwischen den Straßenbauverwaltungen der Länder bzw. der Autobahn GmbH des Bundes und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwartet das BMV eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Effizienzgewinne in wirtschaftlicher Hinsicht in den Bereichen Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung. Darüber hinaus kann durch diese Form der Einbindung Privater das Anlagevermögen Infrastruktur zielgerichtet entwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen der Einbindung Privater Anwendung, um wesentliche Aufgaben (Bau, Betrieb, Erhaltung, in Teilen auch die Finanzierung) an Private zur Ausführung zu übertragen (d. h. es findet keine materielle Privatisierung statt).

Nach dem Koalitionsvertrag für die 20. Wahlperiode können ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen im Rahmen von ÖPP-Projekten umgesetzt werden, soweit die jeweiligen Voraussetzungen, zu denen u. a. Wirtschaftlichkeit und Transparenz zählen, erfüllt sind. Eine Bindung an bisher bekannte und noch nicht umgesetzte Projekte ist nicht mehr vorgesehen, somit sind neben diesen auch weitere Projekte möglich. Alternative Beschaffungsformen können daher – wie dies nach der Bundeshaushaltsordnung ohnehin vorgegeben ist – bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen weiterhin zum Zuge kommen. Hervorzuheben ist dabei, dass hier nicht Finanzierungsalternativen im Fokus stehen, sondern Beschaffungsalternativen mit breitem Leistungsspektrum, die aufgrund ihrer strukturellen Merkmale geeignet sind, eine wirtschaftliche

Alternative zur herkömmlichen konventionellen Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur anzubieten.

Das BMV koordiniert ÖPP-Initiativen und begleitet die ÖPP-Projekte vor, während und nach den Vergabeverfahren.

Ferner werden durch das BMV-Wissen und nationale wie internationale Erfahrungen im Bereich von ÖPP im Verkehrssektor gebündelt. Vor allem im finanztechnischen Bereich und bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau wird das BMV von der Autobahn GmbH des Bundes unterstützt.

Durch ein Vertragsmanagement werden alle Projekte mit Blick auf die Erfüllung der Pflichten und Wahrung der Rechte geprüft und begleitet. Es beinhaltet folgende Aufgaben:

- Steuerung der Vertragsdurchführung: Dabei wird die vom Konzessions- bzw. Auftragnehmer zu erbringende Leistung von der vertragsabwickelnden Stelle überwacht (Leistungs-Controlling).
- Vertragsbegleitung (Monitoring) und Beschaffungsoptimierung: Ziel ist die kontinuierliche Verfolgung der Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Vertragsausführung der gewählten Beschaffungsform (ÖPP-Variante) durch das BMV, um Erkenntnisse aus der ÖPP-Beschaffungsvariante für Folgeprojekte (ÖPP-Umsetzung und konventionelle Umsetzung) zu nutzen. Dadurch werden z. B. in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Vergabeverfahren zunehmend standardisierte Verfahren eingesetzt.

C.2.5.1 ÖPP-Betreibermodelle

Die 1. Staffel ÖPP-Projekte

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für die mehrstreifige Erweiterung von Bundesautobahnen (A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich:

- Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen,
- die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie
- die (anteilige) Finanzierung

werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.

Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) im Konzessionsabschnitt oder Teile davon werden für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen. Zusätzlich kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird ebenso im Wettbewerb ermittelt wie etwaige Abzugsbeträge (= negative Anschubfinanzierung).

In der ersten ÖPP-Staffel haben Bund und Länder vier A-Modell-Pilotprojekte an private Konzessionsnehmer vergeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 175 km sechsstreifig ausgebaut. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin freigegeben.

Projekte der 1. Staffel:

- A 8, Augsburg/West–München/Allach,
- A 4, Herleshausen (Landesgrenze TH/HE)–Gotha,
- A 1, AK Bremen–AD Buchholz und
- A 5, AS Offenburg–Malsch.

Weitere Informationen zu den Projekten finden Sie unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-1-staffel-a-modell.html>.

Die 2. Staffel ÖPP-Projekte

Neun weitere potenzielle ÖPP-Projekte wurden für eine 2. Staffel ausgewählt und werden seit 2008 am Markt platziert.

Der Vergütungsmechanismus wurde weiterentwickelt und optimiert, um projektspezifisch eine möglichst sachgerechte Vergütungsstruktur anzuwenden. Es wurde ein Betreibermodell mit einem „Einheitsmautsatz“ umgesetzt (A 8, Ulm/Elchingen–Augsburg/West sowie das „Verfügbarkeitsmodell“ etabliert (zuerst umgesetzt im ÖPP-Projekt A 9, Landesgrenze TH/BY–AS Lederhose).

Für künftige ÖPP-Projekte sind ebenfalls Verfügbarkeitsmodelle vorgesehen.

Für folgende ÖPP-Projekte laufen nach Abschluss der jeweiligen Vergabeverfahren die Projektverträge:

- A 8, Ulm/Elchingen – Augsburg/West,
- A 9, Landesgrenze TH/BY – AS Lederhose,
- A 7, AD Hamburg/Nordwest – AD Bordsesholm,
- A 94, Forstinning – Marktl,
- A 6, Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg und
- A 7, AS Göttingen – AS Bockenem.

Mehr Informationen zu den Projekten finden Sie unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-2-staffel.html>.

Die „Neue Generation“ ÖPP-Projekte

Im April 2015 wurde eine „Neuen Generation“ von ÖPP-Projekten bekannt gegeben. Insgesamt geht es um 11 Projekte und Investitionen von rund 15 Mrd. € für Bau, Erhaltung und Betrieb von rund 670 Bundesfernstraßenkilometern.

Für folgende ÖPP-Projekte laufen nach Abschluss der jeweiligen Vergabeverfahren die Projektverträge:

- A 10/A 24, AS Neuruppin–AD Pankow,
- A 3, AK Fürth/Erlangen–AK Biebelried,
- A 49, AD Ohmtal (A 5)–AS Fritzlar und
- B 247, Mühlhausen–Bad Langensalza.

Mehr Informationen zu den Projekten finden Sie unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-neuen-generation-liste.html>.

Die erste Stufe der Projektentwicklung ist eine sogenannte Eignungsabschätzung. Diese soll ergebnisoffen die Eignung als ÖPP-Projekt unter Berücksichtigung verschiedener Randbedingungen abschätzen. Erst nach der Eignungsabschätzung und nach Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes bzw. den betroffenen Ländern wird über die weiteren Schritte zur Realisierung des jeweiligen Projektes entschieden.

Das F-Modell

Das F-Modell ist benannt nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG). Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung einem Privaten zur Ausübung übertragen. Zur Refinanzierung erhält er das Recht, von allen Nutzern (auch Pkw) Mautgebühren zu erheben. Der Anwendungsbereich des Gesetzes ist beschränkt auf:

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen,
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Bisher sind zwei F-Modell-Konzessionen vergeben worden: Eine für die Warnowquerung in Rostock und eine für die Travequerung in Lübeck. Beide Projekte in kommunaler Baulast sind unter Verkehr.

Weitere Informationen zu den Projekten finden Sie unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-geschaeftsmodelle-f-modell.html>.

C.2.5.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Der Funktionsbauvertrag ist eine Weiterentwicklung der bei der Vergabe von Bauleistungen i. d. R. abgeschlossenen

konventionellen Bauverträge, der an die „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen“ (VOB) angelehnt ist, aber funktionale Elemente enthält. Über die gesamte Vertragslaufzeit bis zu 30 Jahren fasst der Funktionsbauvertrag den Bau, den Ausbau oder die Grunderneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung am selben Streckenabschnitt zusammen. Der Auftragnehmer ist damit auch für die Erhaltung seines Bauwerks verantwortlich. Ziel ist es, die Qualität des Bauwerks Straße über die gesamte Nutzungsdauer zu verbessern und dadurch weniger Eingriffe in den Verkehr zu erreichen. Zudem sind nach Abschluss der Baumaßnahme die Erhaltungsmaßnahmen und damit die Gebrauchstauglichkeit für den Straßennutzer langfristig abgesichert.

Beim Funktionsbauvertrag werden anstatt der üblichen Angaben zu bautechnischen Größen (z. B. geforderte Baustoffe, Bindemittelart und -menge etc.) über die gesamte Laufzeit die vertragsmäßigen Gebrauchseigenschaften der Straße über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand wie zum Beispiel Ebenheit und Griffigkeit definiert. Dies ermöglicht dem Auftragnehmer die Nutzung seines Innovationspotenzials.

Der Funktionsbauvertrag wurde in Pilotprojekten erprobt und schrittweise weiterentwickelt. Die ersten Funktionsbauverträge beschränkten sich auf den gebundenen Straßenoberbau, die übrigen Leistungen wurden konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben. Neuere Funktionsbauverträge umfassen den gesamten Straßenkörper einschließlich der Ingenieur- und sonstigen Bauwerke, der Straßenausstattung sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen.

C.2.6 Umweltschutz

C.2.6.1 Lärmschutz, Lärmsanierung, Lärmschutz an Umleitungsstrecken

Der Lärmschutz spielt eine immer bedeutendere Rolle, da ein nicht zu unterschätzender Anteil unserer Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt wird. Wichtig ist deshalb, die Gesundheit der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich davor zu schützen. Dafür stehen für die Bundesfernstraßen Werkzeuge wie die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung zur Verfügung. Lärmvorsorge heißt, vor dem Neubau oder der wesentlichen Änderung¹ von

1 Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird oder
3. der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Straßen den Lärmschutz mitzuplanen und bei der Baumaßnahme zu realisieren. Gesetzliche Regelungen schreiben dabei vor, dass je nach Gebietsnutzungen gestaffelte Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Anders ist das bei bestehenden Straßen. Hier erbringt der Bund für Straßen, die in seiner Baulast liegen, eine freiwillige Leistung, um von Verkehrslärm Betroffene durch Lärmschutzmaßnahmen besser zu schützen. Dabei müssen festgelegte Mindestwerte überschritten werden, um die Investition zu begründen.

Soweit die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, sind bei der Lärmvorsorge wie auch bei der Lärmsanierung vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Wälle, Wände, lärm mindernde Fahrbahnbeläge) durchzuführen. Können keine aktiven Maßnahmen umgesetzt werden oder reichen diese nicht aus, sind passive Schallschutzmaßnahmen (wie z. B. Schallschutzfenster, Lüfter) umzusetzen.

Im Jahr 2024 wurden beispielsweise für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen rund 30,6 Mio. € ausgegeben. Die Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge sind Bestandteil der Baukosten der einzelnen Straßenbau- und Ausbauprojekte und können daher im Detail nicht beziffert werden.

Infolge einer Sperrung einer Bundesfernstraße muss der Verkehr umgeleitet werden. Auf der Umleitungsstrecke erhöht sich damit der Verkehr und somit auch der Verkehrslärm. Mit Inkrafttreten des 10. Änderungsgesetzes des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) wurde im § 14 der Absatz 6 hinzugefügt. Damit besteht nun seit dem Jahr 2022 die Möglichkeit, an ausgewiesenen Umleitungsstrecken Lärmschutz an baulichen Anlagen als passive Lärmschutzmaßnahme nach der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV) zu realisieren.

Weitere Angaben zu den ausgeführten Schallschutzmaßnahmen können der Broschüre „Lärmschutz an Bundesfernstraßen, Zahlen Daten Fakten“, entnommen werden, die vom Fernstraßen-Bundesamt (FBA) jährlich aktualisiert und herausgegeben wird.

C.2.6.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige und umfassende Berücksichtigung der europäischen und nationalen Regelungen unterstützt die Straßenbauverwaltung bei Planung, Bau und Unterhaltung die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Durch optimierte Trassenführungen möglichst außerhalb von Schutzgebieten, Lebensräumen geschützter Arten oder anderer sensibler Bereiche werden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden.

Zur Minimierung unvermeidbarer straßenbaubedingter Zerschneidungswirkungen und zur Gewährleistung der vorhandenen Lebensraumverbundsysteme tragen u. a. ausreichend bemessene Talbrücken und artgerecht dimensionierte und gestaltete Tierquerungshilfen mit entsprechenden Leit- und Sperreinrichtungen bei. Diese mindern auch die Kollisionsgefahr für Wildtiere im Straßenbereich und tragen somit auch zur Verkehrssicherheit für Autofahrer bei. Mit dem Bundesprogramm Wiedervernetzung hat sich die Bundesregierung (zudem) verpflichtet, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen auch an bestehenden Straßen als freiwillige Leistung des Straßenbaus durchzuführen.

Gezielte Schutzmaßnahmen bei einer umweltschonenden Bauausführung in Verbindung mit einer Umweltbaubegleitung gewährleisten die Erhaltung wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume.

Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer werden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden vorbelastete, strukturarme Kulturlandschaften durch die Entwicklung von vielfältigen, artenreichen Offenland- und Waldlebensräumen, durch naturnahe Begrünung und extensive Pflegemaßnahmen ökologisch aufgewertet und somit neue Lebensraumverbundsysteme entwickelt. Vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer werden renaturiert, angrenzende Uferandzonen zur Unterstützung des Auenverbundes aus einer intensiven, umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und Ufergehölzsäume, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen neu angelegt.

Bei der Gestaltung der Straßen wird das Landschaftsbild durch eine landschaftsgerechte Einbindung in die Landschaft wiederhergestellt. Die Pflege und Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns wird zur Gewährleistung der ökologischen Funktionen zunehmend ökologisch ausgerichtet.

C.3 Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (Die Autobahn GmbH des Bundes)

C.3.1 Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes

Seit dem 01.01.2021 hat der Bund der Autobahn GmbH des Bundes (Autobahn GmbH) im Rahmen der Wahrnehmung der Straßenbaulast im Sinne des § 3 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) die Aufgaben Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung gemäß § 1 Abs. 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) zur Ausführung übertragen.

Der Bund stellt der Autobahn GmbH nach Maßgabe von § 7 Abs. 1 InfrGG anteilig für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz die zur Finanzierung der ihr obliegenden Aufgaben erforderlichen Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung.

Die Autobahn GmbH erstellt gemäß § 8 Abs. 2 des InfrGG einen jährlichen Verkehrsinvestitionsbericht. Dieser Verkehrsinvestitionsbericht der Autobahn GmbH wird in den verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinvestitionsbericht des BMV integriert. Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick zu Investitionen ins Treuhandvermögen der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

für das Berichtsjahr 2024. Die Investitionen umfassen dabei Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, der Erhaltung sowie sonstige Investitionen wie beispielsweise Um- und Ausbau, Lärmsanierung etc.

- Inhaltliche Schwerpunkte sind:
- Angaben zum Sach- und Kostenstand der Projekte, die Gegenstand des jeweils geltenden Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) sind und
 - Angaben zum Zustand des Bundesautobahnnetzes und dem daraus folgenden mittelfristigen Ausgabenrahmen sowie zu den für die Autobahn GmbH damit verbundenen Tätigkeitsfeldern.

C.3.2 Bauleistungen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

Nachstehend erfolgt eine tabellarische Darstellung der im Jahr 2024 realisierten Bedarfsplanvorhaben im Bereich der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung, differenziert nach Neubaustrecken und Erweiterungstrecken. Der Stand der Bundesautobahnvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist zudem in der ausschließlich digital einsehbaren Karte „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen“ dargestellt (siehe Kapitel C.3.5).

C.3.2.1 Bauleistungen an Bundesautobahnen – Gesamtübersicht

Tabelle 21 Bauleistungen an Bundesautobahnen im Jahr 2024 – Gesamtübersicht

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten		Gesamtkosten der VKE ¹	Länge
Anzahl	VKE	Mio. €	km
BAB-Neubaustrecken			
Für den Verkehr freigegeben im Jahr 2024			
3	(Teil-) VKE vierstreifig	957,2	15,1
davon vollständig fertiggestellt im Jahr 2024			
–	VKE vierstreifig	–	–
Ende 2024 in Bau			
21	VKE vierstreifig	7 497,3	168,5
2	VKE sechsstreifig	2 217,4	5,4
BAB-Erweiterungstrecken			
Für den Verkehr freigegeben im Jahr 2024			
6	(Teil-) VKE sechsstreifig	908,5	44,7
1	(Teil-) VKE achtstreifig	80,7	4,4
davon vollständig fertiggestellt im Jahr 2024			
5	(Teil-) VKE sechsstreifig	620,0	30,0
Ende 2024 in Bau			
22	VKE sechsstreifig	7 759,4	182,4
6	VKE achtstreifig	3 558,2	25,7

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: 2024.
ÖPP-Projekte: Bei ÖPP-Projekten sind darüber hinaus auch Investitionen für Erhaltung, Betrieb und Finanzierung durch private Betreiber (i. d. R. für 30 Jahre) berücksichtigt.

Bauleistungen an Bundesstraßen in Bundesverwaltung im Jahr 2024

Es wurden im Berichtsjahr 2024 keine Abschnitte von Bundesstraßen in Bundesverwaltung für den Verkehr freigegeben bzw. es befanden sich keine Abschnitte in Bau.

C.3.2.2 Bauleistungen an Bundesautobahnen nach Niederlassungen

Tabelle 22 Bauleistungen im Neubau von Bundesautobahnen im Jahr 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Niederlassungen der Autobahn GmbH sowie auf die von der DEGES betreuten Projekte

Niederlassung/ DEGES	Maßnahmen	Gesamtlänge			Für den Verkehr freigegeben im Jahr 2024			In Bau im Jahr 2024		
		2-str.	4-str.	≥ 6-str.	2-str.	4-str.	≥ 6-str.	2-str.	4-str.	≥ 6-str.
	Anzahl VKE	km			km			km		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
NL Nord	2		7,7						7,7	
NL Nordost	1			3,2						3,2
NL Nordwest										
NL West	2		3,2	2,2					3,2	2,2
NL Westfalen	1		3,3			3,3				
NL Rheinland										
NL Ost	3		38,4						38,4	
NL Südwest										
NL Nordbayern										
NL Südbayern	1		12,3						12,3	
DEGES	16		118,7			11,8			106,9	
Gesamt	26	0,0	183,6	5,4	0,0	15,1	0,0	0,0	168,5	5,4

Tabelle 23 Bauleistungen in der Erweiterung von Bundesautobahnen im Jahr 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Niederlassungen der Autobahn GmbH sowie auf die von der DEGES betreuten Projekte

Niederlassung/ DEGES	Maßnahmen	Gesamtlänge			Für den Verkehr freigegeben im Jahr 2024			In Bau im Jahr 2024		
		4-str.	6-str.	8-str.	4-str.	6-str.	8-str.	4-str.	6-str.	8-str.
	Anzahl VKE	km			km			km		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
NL Nord										
NL Nordost										
NL Nordwest	1			6,2						6,2
NL West	3		15,1						15,1	
NL Westfalen	13		59,9			30,0			29,9	
NL Rheinland	5		13,8	9,1					13,8	9,1
NL Ost										
NL Südwest	1		4,2						4,2	
NL Nordbayern	4		97,4						97,4	
NL Südbayern	2		14,7	4,4		14,7	4,4			
DEGES	6		22,0	10,4					22,0	10,4
Gesamt	35	0,0	227,1	30,1	0,0	44,7	4,4	0,0	182,4	25,7

[illegible]

Bundesland	Maßnahmen	Gesamtlänge			Für den Verkehr freigegeben im Jahr 2024			In Bau im Jahr 2024		
		4-str.	6-str.	8-str.	4-str.	6-str.	8-str.	4-str.	6-str.	8-str.
	Anzahl VKE	km			km			km		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Niedersachsen										
Nordrhein-Westfalen	20		83,2	12,6		30,0			53,2	12,6
Rheinland-Pfalz	2		13,8						13,8	
Saarland										
Sachsen										
Sachsen-Anhalt										
Schleswig-Holstein	1		5,3						5,3	
Thüringen										
Gesamt	35	0,0	227,1	30,1	0,0	44,7	4,4	0,0	182,4	25,7

C.3.3 Investitionen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

Tabelle 26 Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Niederlassungen der Autobahn GmbH sowie auf die von der DEGES betreuten Projekte

Niederlassung/ DEGES	Gesamt	davon Bedarfsplan inkl. ÖPP, InvKG ¹ Investitionen	davon Erhaltung inkl. ÖPP (und Hochwasser ²)	davon sonstige Investitionen (inkl. Schnelllade- infrastruktur ³)
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
1	2	3	4	5
NL Nord (N)	240,0	38,8	195,5	5,7
NL Nordbayern (NBY)	802,6	182,8	576,4	43,4
NL Nordost (NO)	279,7	61,5	186,8	31,4
NL Nordwest (NW)	485,4	58,5	379,2	47,6
NL Ost (O)	505,6	132,3	305,2	68,1
NL Rheinland (RHL)	741,0	122,7	566,0	52,3
NL Südbayern (SBY)	456,5	126,5	286,1	43,9
NL Südwest (SW)	424,3	78,1	294,8	51,4
NL West (W)	440,0	48,3	369,5	22,3
NL Westfalen (WF)	905,6	233,2	621,9	50,5
Zentrale ⁴	52,7	2,5	1,0	49,2
DEGES	1 350,0	827,1	509,3	13,7
Gesamt	6 683,5	1 912,3	4 291,6	479,6

Bei Summenangaben können Rundungsdifferenzen entstehen.

1 Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen gem. Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)

2 Sondervermögen „Aufbauhilfe Hochwasser“ zur Beseitigung von Hochwasserschäden

3 Ausbau der Schnellladeinfrastruktur an bewirtschafteten Rastanlagen

4 Übergeordnete Projekte/Sonstiges: Verkehrszentrale Deutschland, Backbone-Netz, Tank- und Ladeinfrastruktur.

Tabelle 27 Bundesfernstraßenfinanzierung 2024 – Verteilung der Ausgaben auf die Bundesländer (in Mio. €)

Bundesland	Gesamt	davon auf Bundesautobahnen im Segment			davon auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung im Segment		
		davon Bedarfsplan inkl. ÖPP, InvKG	davon Erhal- tung inkl. ÖPP (und Hochwasser)	davon sonstige Investitionen	davon Bedarfsplan inkl. ÖPP, InvKG	davon Erhal- tung inkl. ÖPP (und Hochwasser)	davon sonstige Investitionen
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg	490,3	109,3	329,8	51,2			
Bayern	1 219,3	309,5	822,9	86,9			
Berlin	98,0	58,0	19,4	15,2		5,5	
Brandenburg	223,0	53,6	142,0	27,4			
Hamburg	488,2	231,4	247,2	3,9		5,4	0,4
Bremen	154,2	126,7	24,8	0,7	0,1	1,8	
Hessen	606,1	217,7	326,7	61,7			
Mecklenburg- Vorpommern	52,0	1,4	48,2	2,5			
Niedersachsen	587,4	116,1	448,7	22,6			
Nordrhein-Westfalen	1 465,6	307,8	1 063,7	94,1			
Rheinland-Pfalz	197,9	8,9	173,2	15,8			
Saarland	64,1		61,0	3,1			
Sachsen	225,4	36,7	124,7	64,1			
Sachsen-Anhalt	414,7	264,5	140,5	9,7			
Schleswig-Holstein	257,4	50,9	205,7	0,8			
Thüringen	139,8	19,7	100,5	19,5			
Gesamt	6 683,5	1 912,2	4 278,9	479,2	0,1	12,6	0,4

Bei Summenangaben können Rundungsdifferenzen entstehen.

C.3.4 Erhaltung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Fahr-
bahnoberflächen der Bundesfernstraßen liefern eine wich-
tige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement zur
mittelfristigen Planung der Erhaltungsmaßnahmen.

Die Zustandsmerkmale der Fahrbahnoberflächen (wie
Ebenheit, Griffigkeit) werden mit schnellfahrenden und mit
modernster Erfassungstechnik ausgestatteten Messfahr-
zeugen erfasst. Für alle Zustandsmerkmale werden dimen-
sionsbehaftete Zustandsgrößen über den Erfassungsab-
schnitt aggregiert. Dieser Erfassungsabschnitt besitzt für
die messtechnische Zustandserfassung auf Außerortsstre-
cken eine feste Regellänge von 100 m. Im Zuge des anschlie-
ßenden Bewertungsvorgangs werden die Zustandsgrößen
über merkmalspezifische Normierungsfunktionen in di-
mensionslose Zustandswerte mit Noten von 1 (sehr gut)

bis 5 (sehr schlecht) überführt und zur Visualisierung den
Farbklassen blau, grün, gelb und rot zugeordnet.

Im Zuge der Bewertung werden der Gebrauchswert und der
Substanzwert (Oberfläche) ausgewiesen. Der Gebrauchs-
wert setzt sich aus der Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche
sowie aus den Längs- und Querebenheitsmerkmalen zu-
sammen und beschreibt vor allem die Fahrsicherheit und
den Fahrkomfort. In den Substanzwert (Oberfläche) fließen
neben den Längs- und Querebenheitsmerkmalen auch
Substanzmerkmale wie Risse, Ausbrüche, Flickstellen u. a.
ein. Er spiegelt den baulichen Zustand einer Straßenober-
fläche wider.

Die ZEB-Ergebnisse erlauben netzweit einen guten Über-
blick über die Zustandsverteilung und Zustandsausprägung
der Fahrbahnoberflächen.

Die Oberflächenzustandsdaten werden auf den Bundes-
fernstraßen in jeweils vier Jahre umfassende Messkampag-

nen aufgenommen. In den ersten beiden Jahren einer Messkampagne werden alle Fahrstreifen der Bundesautobahnen (ausgenommen Astfahrbahnen) messtechnisch erfasst. In den darauffolgenden beiden Jahren wird die ZEB der Bundesstraßen in jeweils einer Fahrtrichtung durchgeführt. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer und der Autobahn GmbH, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

C.3.4.1 Zustand der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen

In den Jahren 2021/2022 ist die aktuelle Erfassung des Straßenzustandes auf Bundesautobahnen erfolgt. Für die Jahre 2025 und 2026 ist die Durchführung der nächsten ZEB_Messung geplant. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der ZEB 2021/2022 zum Gebrauchswert und zum Substanzwert (Oberfläche) auf Bundesautobahnen in Bundesverwaltung.

Zustandsverteilung Gebrauchswert

Deutschland | Bundesautobahnen | ERG-Tabellen

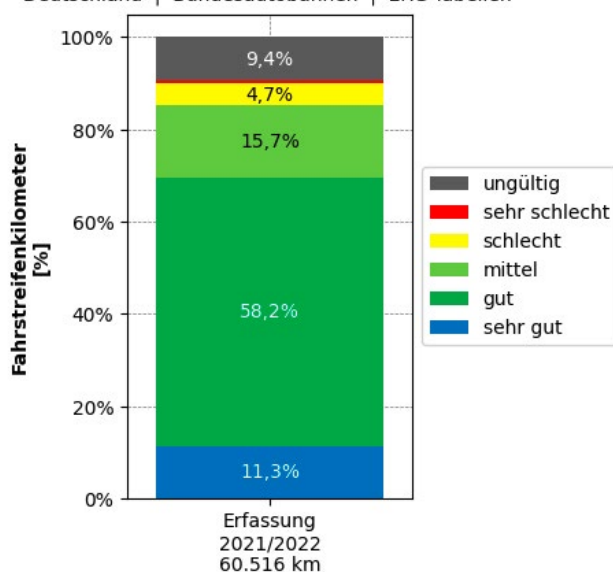


Abbildung 17 Gebrauchswert der Bundesautobahnen, Quelle: BMV

Entsprechende Informationen zu den Zuständen der Fahrbahnbefestigungen der Bundesstraßen sind Kapitel C.4.3.1 zu entnehmen.

Im Hinblick auf die Sicherheit und den Fahrkomfort (Gebrauchswert) zeigen die Autobahnen im Bundesdurchschnitt einen nahezu unveränderten Zustand gegenüber der vorangegangenen Messreihe. Der Anteil im sehr schlechten (rot) und schlechten Bereich (gelb) liegt bei nahezu konstant rund 5 % der Fahrstreifenlänge der Autobahnen. Der sehr gute (blau), gute (dunkelgrün) und mittlere

Zustandsverteilung Substanzwert (OF)

Deutschland | Bundesautobahnen | ERG-Tabellen

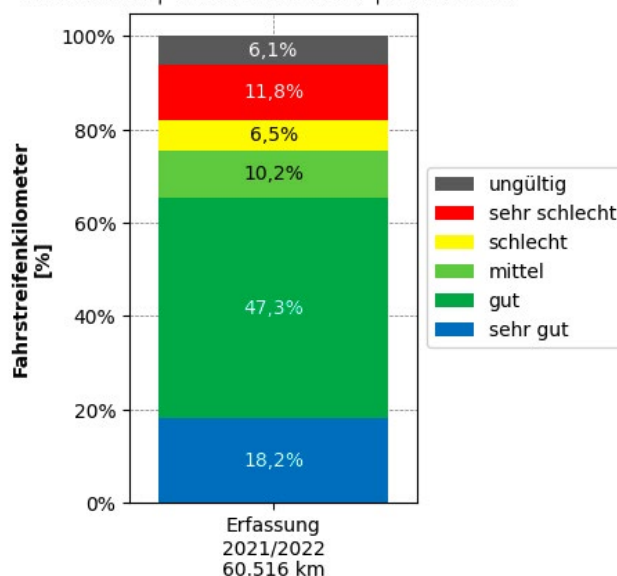


Abbildung 18 Substanzwert (Oberfläche) der Bundesautobahnen, Quelle: BMV

(hellgrün) Anteil beträgt zusammen rund 85,2 % in den Jahren 2021/2022. Der ungültige Anteil (grau) liegt für den Gebrauchswert bei 9,4 % und ist auf Erfassungslücken zurückzuführen, die u. a. durch bestehende Baustellen verursacht werden.

Der Substanzwert (Oberfläche) ist ein Indikator für den technischen Erhaltungszustand der Fahrbahnen (jedoch nur eingeschränkt hinsichtlich der Bewertung der Substanz anwendbar). Der Anteil der als schlecht (gelb) und sehr schlecht (rot) klassifizierten Fahrstreifen ist gegenüber der letzten Messreihe von 15,8 % auf rund 18,3 % gestiegen. Somit sind auf einem höheren Anteil der gemessenen Fahrstreifenkilometer Ursachenanalysen für die Zustandsverschlechterung durchzuführen und ggf. Planungen von Maßnahmen einzuleiten bzw. bereits verkehrsbeschränkende oder bauliche Maßnahmen durchzuführen. Demgegenüber ist ein leichter Anstieg des Anteils der Fahrstreifen im sehr guten Bereich (blau) von 16,6 % auf 18,2 % festzustellen. Zusammengefasst liegen der sehr gute (blau), gute (dunkelgrün) und mittlere Anteil (hellgrün) bei 75,7 % der gemessenen Fahrstreifen. Der ungültige Anteil liegt für den Substanzwert (Oberfläche) bei 6,1 %.

C.3.4.2 Zustand der Ingenieurbauwerke

C.3.4.2.1 Allgemeine Beschreibung

Im Bereich der Bundesfernstraßen gab es im September 2024 rund 28 200 Brücken (Teilbauwerke) im Zuge von oder über Bundesautobahnen. Des Weiteren liegen ca. 700 Tunnel- und Trogbauwerke, 10 800 Lärmschutz- und Schutz-

bauwerke, 2 650 Stützbauwerke und 13 900 Verkehrszeichenbrücken im Verantwortungsbereich der Autobahn GmbH.

Informationen über den Bestand und den Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder und der Autobahn GmbH auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMV in Zusammenarbeit mit den Ländern und der Autobahn GmbH erarbeitet und eingeführt wurden.

Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen, fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen. Grundlage für die Bauwerksprüfung ist die Norm DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“.

Danach ist für jede Brücke im Abstand von sechs Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete und kontinuierlich geschulte Bauwerksprüfungingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle zugänglichen Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten und Zugangstechnik „handnah“ geprüft, d. h. im Wesentlichen visuell begutachtet, vorhandene Schäden detektiert und bewertet.

Drei Jahre nach der Hauptprüfung folgt eine „Einfache Prüfung“ mit reduziertem Umfang im Vergleich zur Hauptprüfung. Bei den zusätzlich durchzuführenden jährlichen Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke auf ihre äußere Beschaffenheit. Darüber hinaus werden zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden vorgenommen. Alle Ergebnisse werden für jedes einzelne Bauwerk nach festen Vorgaben aufgelistet und in einem Prüfbericht dokumentiert. Aus allen Angaben werden nach einem festgelegten Algorithmus die Zustandsnoten zwischen 1,0 und 4,0 berechnet, die letztlich eine Zustandsbewertung des jeweiligen Bauwerks erlaubt.

Die Bewertung detektierter Schäden oder festgestellter Alterungs- oder Verschleißerscheinungen an Bauteilen erfolgt unter Nutzung moderner DV-Systeme im Einklang mit den „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“, die die Vorgaben der DIN 1076 konkretisieren. Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Straßenbauverwaltungen der Länder und der Autobahn GmbH in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf Schadensursachen, den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. Für Brücken an Bundesautobahnen ist die aktuelle

Verteilung der Zustandsnoten in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (Stand 09/2024).

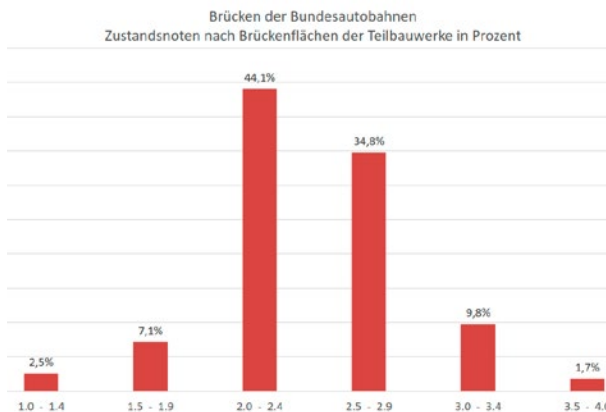


Abbildung 19 Zustand der Brücken an Bundesautobahnen Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke in %, Stand 01.09.2024 Quelle: BMV

Die Zustandsnotenbereiche sind gemäß RI-EBW-PRÜF wie folgt definiert:

1,0–1,4	sehr guter Bauwerkszustand,
1,5–1,9	guter Bauwerkszustand,
2,0–2,4	befriedigender Bauwerkszustand,
2,5–2,9	ausreichender Bauwerkszustand,
3,0–3,4	nicht ausreichender Bauwerkszustand,
3,5–4,0	ungenügender Bauwerkszustand.

Besteht durch einen Schaden eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, werden selbstverständlich unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder zur Gewährleistung eines ausreichenden Zuverlässigkeitsniveaus, z. B. durch erforderliche Verkehrsbeschränkungen, veranlasst.

Der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten > 2,5 zeigt, dass aufgrund des Alters und der permanent hohen Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Verschleiß, Alterungserscheinungen und Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen andeuten. Zur Verstärkung einer kontinuierlichen Verbesserung der Bauwerkszustände müssen daher in den nächsten Jahren die Anstrengungen verstärkt und die Erhaltungsinvestitionen gesteigert werden.

C.3.4.2.2 Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms

Wesentliche Anteile der Brückenbautätigkeit der Autobahn GmbH und der DEGES, die im Auftrag der Autobahn GmbH handelt, sind der Brückenmodernisierung gewidmet. Im Jahr 2024 wurden etwa 395 000 m² Brückenfläche ersetzt, verstärkt oder teilerneuert, insgesamt gingen so

212 modernisierte Teilbauwerke unter Verkehr. Damit liegt der Flächenanteil modernisierter Bauwerke aller im Jahr 2024 fertiggestellten Brückenbaumaßnahmen bei 75 %. Insgesamt wurden durch die Autobahn GmbH seit 2021 bereits 1 051 Mio. m² Brückenfläche des Bestandes im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen auf den Stand der Technik gebracht, um die Verfügbarkeit der Brücken dauerhaft zu gewährleisten.

C.3.4.3 Sach- und Kostenstand der Erhaltungs-Projekte des FRP 2021–2025

Der FRP für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (vom 23.11.2020) weist neben den für die Laufzeit des FRP in den Jahren 2021 bis 2025 geplanten Gesamtausgaben in Höhe von rund 15,1 Mrd. € für Erhaltungsmaßnahmen einzelne sog. Schwerpunktmaßnahmen der Erhaltung aus (S. 66 ff. des FRP). Zu diesen Maßnahmen erfolgen nachstehend die Darstellung der Ausgaben sowie ergänzend Angaben zum Realisierungsstand.

Tabelle 28 Sach- und Kostenstand der Erhaltungs-Projekte des FRP 2021–2025

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES ⁴	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	NL W	RP	A 1	AS Schweich und AS Hasborn (km 97,005–125,900), beide FR	Verkehrsfreigabe	126,2	87,3	9,1
2	NL NBY	BY	A 3	Talbrücke Krondorf (BW 440b)	in Bau	75,8	24,8	11,2
3	NL NBY	BY	A 3	Talbrücke Heidingsfeld (BW 288a) ²	Verkehrsfreigabe	93,5		
4	NL RHL	NW	A 3	AK Bonn/Siegburg und AS Lohmar (km 23,915–17,665), beide FR	in Bau	183,4	131,9	14,2
5	NL RHL	NW	A 3	AK Hilden und AS Leverkusen-Opladen	in Bau	146,4	112,1	7,2
6	NL SW	BW	A 5	AS Riegel und AS Lahr (km 719,350–737,100), beide FR	Teilverkehrsfreigabe	74,6	53,7	1,9
7	NL W	HE	A 5	Kreuzungsbauwerk im AK Darmstadt (Zentralbauwerk) und zwei Bauwerke (Nord- und Südrampe)	in Bau	96,1	84,0	13,0
8	NL NBY	BY	A 6	Talbrücke Unterrieden (BW 808a)	in Bau	85,0	62,8	23,0
9	NL W	SL	A 6	Grumbachtalbrücke (BW 6708 510) bei St. Ingbert	Teilverkehrsfreigabe	74,7	41,3	13,5
10	NI W	SL	A 6	Fechinger Talbrücke BW 982	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	166,1	0,3	0,0
11	NL NBY	BY	A 7	Talbrücke Werntal (BW 645a)	Teilverkehrsfreigabe bei T-BW 1, T-BW 2 in Bau	64,0	57,9	8,6
12	NL NBY	BY	A 7	Talbrücke Thulba (BW 613a)	in Bau	112,9	47,2	17,6

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES ⁴	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
13	NL NBY	BY	A 7	AS Rothenburg ob der Tauber und AS Kitzingen (km 673,200–719,000)	in Bau	191,7	138,4	36,6
14	NL NBY	BY	A 7	LGr. BY/BW und AS Rothenburg ob der Tauber (km 719,000–755,895)	in Bau	140,0	132,6	4,2
15	DEGES	HH	A 7	Brückenbauwerk K 30 südlich des Elbtunnels	Verkehrsfreigabe	118,1	107,2	13,2
16	NL NW	NI	A 7	AS Derneburg/Salzgitter und AD Hannover-Süd (km 161,667–183,380), beide FR	in Bau	128,6	42,6	5,9
17	NL NBY	BY	A 9	Hochbrücke Bayreuth (BW 303a), Überführung B2	in Bau	92,2	0,7	16,6
18	NL SBY	BY	A 9	AD Holledau und AS Langenbruck (km 472,500–481,500), beide FR	Verkehrsfreigabe	154,5	107,2	2,7
19	NL O	ST	A 9	Schkeuditzer Kreuz und Landesgrenze ST/BB (km 44,900–80,725 und 94,400–118,300), beide FR	in Bau	161,3	89,9	40,5
20	NL NO	MV	A 20	Dammabsackung bei Tribsees (km 166,660–168,675), beide FR ³	Verkehrsfreigabe	162,6	157,3	2,5
21	NL N	SH	A 21	AS Bad Oldesloe-Süd und Negernbötel (km 39,000–62,634)	in Bau, streckenweise bereits Teilverkehrsfreigabe	101,5	56,1	15,6
22	NL WF	NI	A 33	AS Borgholzhausen und AS Osnabrück-Schinkel (km 63,440–91,400), beide FR	in Bau, streckenweise bereits Teilverkehrsfreigabe	76,6	37,1	0,7
23	NL WF	NW	A 45	Talbrücken Kattenohl und Brunsbecke einschl. Anpassung der Strecke	Kattenohl: in Bau, Brunsbecke: Überplanung des Bauwerksentwurfes	144,9	65,9	11,5
24	NL WF	NW	A 45	Talbrücken Rälsbach und Rinsdorf einschl. Anpassung der Strecke	in Bau	121,9	105,6	10,3
25	NL NBY	BY	A 70	AS Thurnau-West–AS Kulmbach/Neudrossenfeld, Verlegung aus Rutschhang bei Thurnau	Verkehrsfreigabe	52,0	53,6	6,5
26	NL SW	BW	A 81	Engelbergbasistunnel	in Bau	122,3	92,1	26,8

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES ⁴	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
27	NL SBY	BY	A 99	AD München-Allach– AD München-Feldmoching	mit Baurecht	170,4	0,2	0,0
28	DEGES	BE	A 111	AD Charlottenburg (o)– Landesgrenze BE/BB3	im Planfeststellungsverfahren	469,2	1,8	0,3
29	NL NO	BE	A 114	AD Pankow und Prenzlauer Promenade (km 1,462–8,536), beide FR	Verkehrsfreigabe	85,9	57,6	3,4

1 Genehmigte Kosten gemäß Finanzmanagement System (FMS) mit Stichtag 31.12.2024.

2 Keine separaten Ist-Ausgaben, da in Maßnahme A 3 Randersacker-Heidingsfeld enthalten.

3 Inkludiert Ausgaben für die Behelfsbrücke.

4 Abkürzungen der Niederlassungen siehe Tabelle 26.

C.3.4.4 Weitere bedeutsame unter Verkehr bzw. in Bau gegangene Erhaltungsprojekte des FRP im Jahr 2024

Tabelle 29 Im Jahr 2024 unter Verkehr bzw. in Bau gegangene Erhaltungsprojekte des FRP 2021–2025

Straße	Bezeichnung der Erhaltungsmaßnahme	Kosten ¹ rund Mio. €	Realisierungsstadium Ende 2024
1	2	3	4
A 1	Leverkusen/Hochstraße A – Instandsetzung	17,2	Verkehrsfreigabe
A 1	Rheinbrücke Leverkusen, Gesamtinstandsetzung (Strom- und Vorlandbrücke)	79,4	Verkehrsfreigabe
A 2	Fahrbahnerneuerung km 118 – 128,453, RF Hannover zw. AS Bornstedt und AS Marienborn	42,9	in Bau
A 3	Grenze NL – AS Hünxe, grundlegende Erneuerung	46,1	Verkehrsfreigabe
A 3	Fahrbahnerneuerung zwischen AS Emmerich und AS Hünxe, km 8,198 – km 52,933, beide Fahrtrichtungen	36,2	in Bau und Verkehrsfreigabe
A 3	Ersatzneubau, In den Birken, BW Nr. 4807 646, km 108,339	25,0	in Bau
A 4	Fahrbahnerneuerung km 114,1 – km 123, RF Dresden zw. AS Ronneburg und AS Schmölln	28,3	in Bau
A 4	Anbau von Seiten- und Zusatzfahrstreifen nebst Fahrbahnerneuerung zw. AK Kirchheim und AS Wildeck; 3. BA; km 357,413 – km 381,300	197,6	in Bau
A 14	Fahrbahnerneuerung km 30,098 – km 38, RF Magdeburg zw. AS Döbeln-Nord bis AS Mutschen	29,2	Verkehrsfreigabe
A 20	Fahrbahnerneuerung zwischen AS Neubrandenburg-Ost und AS Strasburg, km 272,6 – km 282, beide Fahrtrichtungen	32,7	in Bau
A 44	AK Neersen – AS KR-Forstwald, grundlegende Erneuerung	32,6	Verkehrsfreigabe
A 44	Fahrbahnerneuerung AS Lank-Latum bis AS Messe inkl. Flughafenbrücke, km 84,500 – km 90,000, beide Fahrtrichtungen	16,0	in Bau

Straße	Bezeichnung der Erhaltungsmaßnahme	Kosten ¹ rund Mio. €	Realisierungsstadium Ende 2024
1	2	3	4
A 46	Ersatzneubau des Unterführungsbauwerkes AS Wuppertal-Cronenberg (BW-Nr. 4708 542)	15,6	in Bau
A 59	Fahrbahnerneuerung, AS Flughafen – AS Troisdorf, km 11,309 – km 21,229, beide Fahrtrichtungen	25,5	in Bau
A 61	Ersatzneubau BW 4704 535 „Hardter Straße“ zw. AS Mackenstein und AK Mönchengladbach	7,9	in Bau
A 115	Fahrbahnerneuerung zwischen LGr BE/BB und AS Spanische Allee, km 16,191 – km 18,331, beide Fahrtrichtungen	32,6	in Bau
A 559	Ersatzneubau der Bauwerke Ratherstr. (5008 590), KM 7,471 u. Abbruch BW Gilgausstr. (5008 587) bei Köln-Gremberghoven	5,3	in Bau
A 565	Bonn, Ersatzneubau BW „Villemombler Straße“, BW-Nr 5208743	16,5	in Bau

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Stand 31.12.2024.

C.3.4.5 Erhaltungsperspektive

Das Erhaltungsmanagement der Autobahn GmbH basiert auf den alle 4 Jahre stattfindenden Zustandserfassungen und Bewertungen (ZEB) der Bundesautobahnen. Die Ergebnisse der ZEB-Kampagne 2021/2022 werden von den Niederlassungen bewertet und im Zuge der Erstellung der Erhaltungsplanung berücksichtigt und ggf. die Erhaltungsprogramme fortgeschrieben. Neben dem Ziel des Erhalts der baulichen Substanz der Bundesautobahnen ist auch die Sicherstellung der Verkehrssicherheit oberste Priorität.

Das Zustandsniveau der Fahrbahnen weist zum Teil regional deutliche Abweichungen vom Bundesmittel auf. Diese Unterschiede sind sukzessive auszugleichen, um den Straßennutzern bundesweit ein vergleichbares Zustandsniveau zu bieten. Zudem wird die Zustandsentwicklung im Vorzugsnetz (TEN – Transeuropäischen Netz bzw. Kernnetz, Brückenmodernisierungsnetz) im Fokus stehen. Die Absicherung des Status Quo bei der Zustandsverteilung des Substanzwertes Oberfläche bildet dabei einen weiteren Schwerpunkt.

Langfristig wird die Koordinierung zwischen Maßnahmen an verschiedenen Anlagenteilen (Fahrbahn, Ingenieurbauwerke, sonstige Anlagenteile) in Korridoren vorgenommen. Des Weiteren unterstützt die Autobahn GmbH das BMV bei der Aktualisierung der Erhaltungsbedarfsprognose für die Bundesfernstraßen.

C.3.5 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

Der Stand der Bundesautobahnvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist in der Karte „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen“ dargestellt, die als Anlage zum Verkehrsinvestitionsbericht des BMV für das Berichtsjahr 2024 ausschließlich auf der Homepage des BMV veröffentlicht ist (<https://www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Berichte-Verkehrsinfrastruktur/berichte-verkehrsinfrastruktur.html>), siehe unter Weiterführende Informationen „Der Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024“).

Tabelle 30 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

Für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte 2017–2024

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
Vierstreifiger Neubau				
1	A 8	AS Merzig/Wellingen–AS Merzig/Schwemlingen	6,1	SL
2		AS Groß Warnow–LGr. BB/MV (Teilabschnitt VKE 6)	9,8	BB/MV
3	A 14	AS Colbitz–AS Tangerhütte (VKE 1.3)	8,5	ST
4		AS Tangerhütte–AS Lüderitz (VKE 1.4)	14,8	ST
5	A 23	AS Itzehoe-S–AS Itzehoe-N	7,5	SH
6		Horneburg (K 36)–nordöstlich Buxtehude (K 40)	9,8	NI
7	A 26	Buxtehude (K 40)–AS Neu Wulmstorf (B 3n)	4,1	NI
8	A 30	AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme	9,5	NW
9		AS Bielefeld/Zentrum–AS Borgholzhausen	20,5	NW
10	A 33	AS Osnabrück/Schinkel–Osnabrück/Belm (B 51 alt) – hier Anteil A33	2,2	NI
11		AS Hessisch Lichtenau-O–AS Waldkappel (m)	10,4	HE
12		AS Helsa-Ost (m)–AS Hessisch Lichtenau-West (o)	5,9	HE
13		AS Waldkappel	0,9	HE
14		Heiligenhaus (L 156)–W Velbert (B 227)	5,5	NW
15	A 44	Neubau AS Meerbusch–AS D'dorf/Messe, Los 1 bis 8 (Rheinquerung Ilverich)	6,1	NW
16		AS Waldkappel (o)–AS Ringgau (m)	7,9	HE (VF in 2024)
17		AS Ringgau (o)–AS Sontra-West (m)	3,9	HE (VF in 2024)
18		Bochum (L 705, Sheffieldring)–AK Bochum/Witten (A 43)	3,3	NW (VF in 2024)
19		LS Wuppertal-Katernberg, Julius-Lucas-Weg (Lärmvorsorge), Stützwand mit aufgesetzter LSW und OPA	3,0	NW
20	A 46	AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	5,6	NW
21	A 49	AS Schwalmstadt (L 3155)–AS Neuental (L 3074)	11,8	HE
22	A 59	AK Duisburg–AS Duisburg-Duisern	1,1	NW
23	A 72	AS Borna-N (B 95)–AS Rötha, BA 5.1	9,5	SN
24		Pastetten-Heldenstein	32,8	BY
25	A 94	Simbach–Pocking (A3), vierstreifiger Neubau zw. Malching (AS St2116) und Kirchham	6,0	BY
26	A 98	AD Hochrhein–Rheinfelden/Karsau	2,8	BW
27	A 448	Bochum (Sheffieldring)–AK Bochum/Witten	2,0	NW
28	A 524	Duisburg/Serm (B 8)–AS Duisburg/Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer (1. BA)	1,8	NW
Sechsstreifige Erweiterung				
29		Bramsche (Mittellandkanal)–AS Lohne/Dinklage	30,0	NI (VF in 2024)
30		AS Wermelskirchen–T+R Remscheid	4,4	NW
31	A 1	DB bis AK Köln-West (Tunnel Lövenich)	2,1	NW
32		Blombachtal (L 419)–Wuppertal/Langerfeld (III. BA)	5,5	NW

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
33		w AS Rohrbrunn–Haseltalbrücke	5,3	BY
34		Haseltalbrücke–w AS Marktheidenfeld	7,8	BY
35		w AS Marktheidenfeld–w AS Wertheim (LGr. BY/BW)	7,3	BY
36		w AS Wertheim (LGr. BY/BW)–ö AS Wertheim (LGr. BW/BY)	6,5	BY
37	A 3	ö AS Wertheim (LGr. BY/BW)–w AS Helmstadt	8,4	BY
38		w AS Heidingsfeld–ö AS Randersacker	5,4	BY
39		Fuchsberg–östl. AS Geiselwind	4,9	BY
40		ö AK Fürth/Erlangen–ö Main-Donau-Kanal	3,4	BY
41		AK Regensburg–AS Rosenhof	14,7	BY (VF in 2024)
42	A 4	AS Düren–AS Kerpen Anteil Bund o Rheinbraun	17,6	NW
43		AS Kaiserslautern–W–AS Kaiserslautern–O	6,6	RP
44		AS Wiesloch/Rauenberg–AK Weinsberg ÖPP	25,4	BW
45	A 6	AS Schwabach–W–AS Roth	6,2	BY
46		AK Nürnberg–Süd–AK Nürnberg–Ost	5,7	BY
47		AD Hamburg–NW (A 23)–LGr. HH/SH	4,3	HH
48		LGr. HH/SH (AS Schnelsen)–AD Bordsesholm	59,8	SH
49	A 7	AD Walsrode–AS Fallingb. ostel	8,0	NI
50		AS Göttingen–AS Bockenem	29,2	NI
51	A 8	Hohenstadt–AS Ulm–Nord	22,3	BW
52		AD Havelland–AD Pankow	29,7	BB
53	A 10	LGr. BB/BE–AD Barnim	1,8	BB
54	A 43	AK Herne–Recklinghausen/Herten	4,0	NW
55	A 44	AK Jackerath–AK Holz	10,6	NW
56		AK Wanlo–AK Holz	3,3	NW
57	A 46	O AS Haan/Ost–Westring (IV. BA)	1,2	NW
58	A 73	AS Nürnberg–Hafen–Ost–AK Nürnberg–Süd	6,1	BY
59	A 96	Oberpfaffenhofen–Germering–S	8,9	BY
Achtsstreifige Erweiterung				
60	A 3	AS Köln/Mülheim–AS Leverkusen–Zentrum	3,1	NW
61	A 7	AS HH Volkspark (m)–AD HH Nordwest (Stellingen)	4,2	HH
62	A 10	AD Potsdam–AD Nuthetal (mit Erweiterung TRA Michendorf–Süd)	8,2	BB
63		München–Nord–AS Aschheim/Ismaning	7,3	BY
64	A 99	AS Aschheim–Ismaning–AS Kirchheim b. München	4,4	BY (VF in 2024)

C.3.5.1 Sach- und Kostenstand der Bedarfsplan-Projekte des FRP 2021–2025 (Teil A)

Die Gesellschaft hat gemäß § 8 des InfGG nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einen FRP für den Zeitraum 2021–2025 aufgestellt. Der FRP für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

(vom 23.11.2020) weist für die Laufzeit des FRP in den Jahren 2021 bis 2025 laufende Bedarfsplanprojekte (Teil A) sowie bis 2025 neu zu beginnende Bedarfsplanprojekte (Teil B) aus. Zu den darin ausgewiesenen laufenden Maßnahmen erfolgt nachstehend die Darstellung der Ausgaben sowie ergänzend Angaben zum Realisierungsstand zum 31.12.2024.

Tabelle 31 Sach- und Kostenstand der Bedarfsplan-Projekte des FRP 2021–2025 (Teil A)

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	NL WF	NI	A 1	Bramsche (Mittellandkanal) – AS Lohne/Dinklage	Verkehrsfreigabe	619,0	351,8	149,1
2	NL RHL	NW		AS Köln-Niehl – AK Leverkusens West einschl. Rheinbrücke Leverkusen	in Bau	1 621,0	744,9	189,8
3	NL RHL	NW		AK Köln-Nord	in Bau	69,9	4,9	0,1
4	NL NBY	BY	A 3	w Mainbrücke Randersacker – AS Würzburg-Heidingsfeld	Verkehrsfreigabe	314,4	316,7	0,5
5	NL NBY	BY		ö AK Fürth-Erlangen – ö MainDonau-Kanal	Verkehrsfreigabe	226,0	226,5	1,5
6	NL NBY	BY		AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried	in Bau	2 958,8	580,9	245,8
7	NL SBY	BY	A 6	AK Regensburg – AS Rosenhof	Verkehrsfreigabe	282,9	232,1	18,5
8	NL SW	BW		AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	Verkehrsfreigabe	1 390,3	473,9	45,3
9	NL NBY	BY		AS Schwabach-West – AS Roth	Verkehrsfreigabe	160,1	153,1	1,6
10	NL NBY	BY	A 7	AK Nürnberg-Ost	in Bau	160,7	144,6	16,7
11	DEGES	HH		s AS HH-Stellingen – s AD HH Nordwest	Verkehrsfreigabe	295,1	248,3	32,0
12	DEGES	HH		AS HH-Othmarschen – s AS HH Volkspark	in Bau	588,9	233,7	127,1
13	DEGES	HH	A 8	Hochstraße Elbmarsch	in Bau	493,6	326,9	85,8
14	NL NW	NI		AS Göttingen–AS Bockenem	Verkehrsfreigabe	1 113,7	425,2	72,2
15	NL NW	HE		AD Kassel Süd – AD Lossetal Dreieck	in Bau	109,6	98,8	0,2
16	NL SW	BW	A 10/A 24	AS Pforzheim-Nord – AS Pforzheim-Süd	in Bau	326,0	179,8	58,5
17	NL SW	BW		AS Hohenstadt – AS Ulm-Nord	Verkehrsfreigabe	257,7	250,2	3,9
18	DEGES	BB	A 14	AS Neuruppin – AD Pankow	Verkehrsfreigabe	1 472,5	417,1	45,4
19	DEGES	ST/BB		AS Wittenberge (o) – AS Seehausen-Nord (o)	in Bau	509,8	121,2	80,1
20	DEGES	ST		AS Seehausen-Nord (m) – AS Osterburg (o)	in Bauvorbereitung	265,0	4,5	2,9
21	NL O	ST		AS Osterburg (m) – AS Stendal-Mitte (o)	in Bau	160,6	21,6	17,9

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
22	NL O	ST	A 14	AS Stendal-Mitte – AS Lüderitz (o)	in Bau	173,1	52,5	69,0
23	NL O	ST		AS Lüderitz (m) – AS Tangerhütte (o)	Verkehrsfreigabe	213,7	191,6	8,7
24	DEGES, NL O	SN		AS Leipzig-Ost – AD Parthenaue	Aufstellung Genehm.-unterlagen	58,4	1,0	0,4
25	NL N	SH	A 21	Nettelsee – Klein Barkau	in Bau	137,8	45,9	26,0
26	NL N	SH		Stolpe – Nettelsee		81,1	83,6	4,0
27	NL N	NI	A 26	Horneburg (K 36) – nord-östlich Buxtehude (K 40)	Verkehrsfreigabe	150,9	155,7	0,3
28	NL N	NI		Buxtehude (K 40) – AS Neu Wulmstorf (B 3n)	Verkehrsfreigabe	132,9	121,6	2,0
29	DEGES	NI		AS Neu Wulmstorf (L 235) – LGr. NI/HH	in Bau	24,8	3,8	6,6
30	DEGES	HH	A 40	LGr. NI/HH – AK HH-Hafen (A 7) inkl. A7 Elbmarschbrücke – AS HH-Heimfeld	in Bau	662,5	450,0	109,7
31	DEGES	NW		AS Duisburg-Homberg – AS Duisburg-Häfen einschl. Rheinbrücke Neuenkamp	in Bau	691,7	406,3	56,2
32	DEGES	NW		AS Dortmund/Ost (B 236) – AK Dortmund/Unna (A 1/A 44)	in Bau	180,0	49,8	34,9
33	NL WF	NW	A 43	Kreuz Herne – Recklinghausen/Herten	in Bau	469,6	253,2	62,7
34	NL WF	NW		AS Bochum-Riemke – AK Herne (m)	in Bau	538,8	197,9	61,8
35	DEGES	NW	A 44	Düsseldorf/Ratingen (A 3) – w Velbert (B 227)	in Bau	407,6	212,8	2,3
36	NL WF	NW		Bochum (L 705, Sheffieldring) – AK Bochum/Witten (A 43)	Verkehrsfreigabe	138,4	129,6	14,2
37	NL NW	HE		AS Helsa-Ost (m) – AS HessischLichtenau-West (o)	Verkehrsfreigabe	346,3	349,0	1,9
38	DEGES	HE		AS Waldkappel-Ost (o) – AS Ringgau (m)	Verkehrsfreigabe	488,2	477,8	18,3
39	DEGES	HE		AS Ringgau (o) – AS Sontra-West (m)	Verkehrsfreigabe	263,0	229,3	15,7
40	DEGES	HE		AS Sontra-West (o) – TB Riedmühle (o)	in Bau	643,7	82,3	3,8
41	DEGES	HE		TB Riedmühle (m) – AD Wommen (A 4)	in Bau	261,2	189,2	49,7

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
42	NL WF	NW	A 45	Talbrücke Eisern (AS Wilnsdorf – AS Siegen-Süd)	in Bau	62,5	45,2	10,3
43	L WF	HE		Talbrücke Kalteiche (AS Haiger/Burbach – südl. AS Dillenburg – AS Dillenburg)	Verkehrsfreigabe	61,8	56,1	3,3
44	NL WF	HE		Talbrücke Onsbach (TB Onsbach (m) – AS Ehringshausen (nördl. TB Lemptal))	in Bau	66,8	44,3	17,5
45	NL RHL	NW	A 46	Westring – AK Sonnenborner Kreuz (L 418)	in Bau	30,6	18,1	1,1
46	DEGES	HE	A 49	AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar	in Bau	1 641,4	526,7	73,3
47	NL NW, DEGES	HE		AS Schwalmstadt (L 3155) – AS Neuental (L 3074) ²	Verkehrsfreigabe	243,8	281,9	0,9
48	NL RHL	NW	A 57	AK Meerbusch (A 44) – AS Krefeld-Oppum	in Bau	87,7	44,4	15,7
49	NL W	RP	A 61	T+R Anlage Hunsrück – AS Rheinböllen	in Bau	150,9	91,5	24,1
50	NL W	HE	A 66	AK Schierstein – AK Wiesbaden ³	Teilverkehrsfreigabe	225,2	150,8	26,8
51	NL W	HE		Frankfurt/Erlenbruch (m) – Frankfurt/Bergen-Enkheim (Riederwaldtunnel)	in Bau	1 501,1	199,3	28,8
52	NL O	SN	A 72	Rötha – AD A 38/A 72	in Bau	337,9	246,6	32,1
53	NL NBY	BY	A 73	AK Nürnberg-Süd – AS Nürnberg-Hafen-Ost	Verkehrsfreigabe	104,8	104,7	0,3
54	DEGES	BW	A 81	AS Böblingen/Hulb – AS Sindelfingen-Ost	in Bau	408,6	63,2	45,0
55	NL SBY	BY	A 92	AD München-Feldmoching – AK Neufahrn	in Bauvorbereitung	369,1	7,4	4,9
56	NL SBY	BY	A 94	AS Malching – Kirchham	Verkehrsfreigabe	125,9	122,0	1,0
57	NL SBY	BY		Kirchham – Pocking	in Bau	253,0	101,1	50,1
58	NL SBY	BY	A 96	AS Oberpfaffenhofen – AS Germering-Süd	Verkehrsfreigabe	130,9	135,3	0,7
59	NL SW	BW	A 98	AD Hochrhein – Rheinfelden/Karsau	Verkehrsfreigabe	130,0	133,6	4,0
60	NL SBY	BY	A 99	AS Aschheim-Ismaning – AS Kirchheim b. München	Verkehrsfreigabe	121,9	39,6	27,0
61	NL NO	BE	A 100	AD Neukölln – AS Am Treptower Park	in Bau	721,0	627,3	58,0

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
62	DEGES	ST	A 143	AS Halle/Neustadt – AD Halle-Nord	in Bau	717,4	163,1	89,3
63	DEGES	HB	A 281	AS Bremen-Gröpelingen – AS Bremen-Seehausen (inkl. Weserquerung)	in Bau	963,4	115,3	120,5
64	DEGES	HB		AS Bremen- Kattenturm – s AS Bremen-Airport-Stadt	in Bau	266,2	82,7	6,2
65	NL RHL	NW	A 524	Duisburg/Serm (B 8) – AS Duisburg/Rahm	Verkehrsfreigabe	87,2	84,0	1,3
66	NL W	HE	A 643	AK Schiersteiner Kreuz – AS Wiesbaden-Äppelallee	in Bau	30,6	9,6	3,4
67	NL W	HE RP		Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein	Verkehrsfreigabe	292,1	290,6	8,3
68	NL W	HE	A 661	AS Frankfurt-Ost – AS Frankfurt/Friedberger Landstraße	in Bau	67,3	32,9	5,8

1 Genehmigte Kosten gemäß Finanzmanagement System (FMS) mit Stichtag 31.12.2024.

2 DEGES nur betriebstechnische Ausstattung Tunnel Frankenhain.

3 Salzachtalbrücke.

Tabelle 32 Sach- und Kostenstand der Bedarfsplan-Projekte des FRP 2021–2025 (Teil B)

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	DEGES	NW	A 1	AS Münster/Nord – AK Lotte/Osnabrück und A 30 AS Rheine – AK Lotte/Osnabrück ²	in Bauvorbereitung	1 300,0	19,1	1,3
2	NL WF	NW		AS Ascheberg (o) – DEK Brücke	in Bau	93,1	31,4	18,4
3	NL WF	NW		AS Hamm-Bockum/Werne – AS Ascheberg	im Planfeststellungsverfahren	97,5	0,5	-0,0
4	NL WF	NW		AK Kamener Kreuz – n AS Hamm-Bockum/Werne	im Planfeststellungsverfahren	273,7	0,0	0,7
5	NL WF	NW		AK Dortmund/Unna – n AS Unna/Zentrum	in Bau	168,1	20,7	35,4

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	NL WF	NW	A 1	AK Wuppertal-Nord (A43)	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	110,0	0,1	0,0
7	NL RHL	NW		AS Lommersdorf (L115z) – AS Blankenheim (B51)	im Planfeststellungsverfahren	69,7	1,3	0,0
8	NL RHL	NW RP		AS Adenau (L 10) – AS Lommersdorf (L 115z)	Vorentwurf	264,7	0,1	0,0
9	NL RHL	RP		AS Kelberg (B 410) – AS Adenau (L 10)	Planfeststellungsbeschluss beklagt	205,0	3,4	-0,2
10	NL RHL	NW	A 3	AK Oberhausen (A 2/A 516) (m) – AS Dinslaken-Süd	im Planfeststellungsverfahren	274,0		
11	NL RHL	NW		AK Kaiserberg (A 40)	in Bau	396,6	33,7	74,0
12	DEGES	HE		AD Mönchhof – AS Frankfurt Flughafen	Vorplanung	267,7	0,1	0,0
13	NL SBY	BY		AK Deggendorf – AS Hengersberg	Planfeststellungsbeschluss erteilt	374,5	0,4	0,5
14	DEGES	SN	A 4	AD Nossen – AS Bautzen-Ost	ohne Planung	1 200,0		
15	NL SW	BW	A 6	AK Weinsberg – ö AS Bretzfeld	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	198,0	0,0	0,4
16	NL SW	BW		ö AS Bretzfeld – AS Öhringen		220,0	1,8	2,3
17	NL SW	BW		AS Öhringen – AS Kupferzell (B 19)	im Planfeststellungsverfahren	155,2	0,9	0,4
18	NL SW	BW		AS Kupferzell (B 19) – AS Ilshofen/Wolpertshausen		110,0	0,4	0,7
19	NL SW	BW		AS Ilshofen/Wolpertshausen – AS Kirchberg	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	190,5	0,9	0,0
20	NL SW	BW		AS Kirchberg – Lgr. BW/BY		444,9	0,1	0,0
21	NL NBY	BY		LGr. BW/BY – AK Feuchtwangen/Crailsheim	in Bau	215,4	127,3	61,1
22	NL NBY	BY		AK Feuchtwangen/Crailsheim – westl. Aurach	Vorentwurf	220,9	2,2	0,0
23	NL NBY	BY		östl. Triebendorf – AS Schwabach-W	in Bau	142,0	59,1	67,7

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
24	DEGES	SH	A 7	AS Rendsburg/Büdelndorf – AK Rendsburg (A210) (inkl. Rader Hochbrücke) ³	in Bau	783,3	131,0	111,0
25	NL NW	NI		AS Soltau-Ost – AS Dorfmark (o)	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	191,3	0,1	0,0
26	NL NW	NI		AS Dorfmark (m) – AS Bad Fallingbostal	im Planfeststellungsverfahren	86,6	0,5	0,0
27	NL SW	BW	A 8	AS Mühlhausen – AS Hohenstadt (Albauf- und Alababstieg)	Planfeststellungsbeschluss erteilt	663,6	0,9	0,3
28	NL SBY	BY		AS Ulm-Ost – AK Ulm/Elchingen	in Bau	202,6	3,5	3,3
29	NL SBY	BY		ö AS Rosenheim – Achenmühle	im Planfeststellungsverfahren	158,5	3,9	0,9
30	NL SBY	BY		Achenmühle – Bernauer Berg	Planfeststellungsbeschluss beklagt	220,4	2,4	1,3
31	DEGES	BB	A 13	AK Schönefelder Kreuz – AS Bestensee	Vorplanung	151,9		
32	DEGES	BB	A 14	AS Karstädt (o) – AS Wittenberge (m)	in Bauvorbereitung	173,9	5,1	1,0
33	DEGES	ST		AS Wolmirstedt – AS Dahlenwarsleben	in Bau	187,2	14,4	16,2
34	NL NW	NI	A 20	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	Planfeststellungsbeschluss erteilt	214,7	28,1	1,7
35	NL N	NI		Heerstedt (B71) – Bremervörde (B 495)	im Planfeststellungsverfahren	280,0	4,1	-0,0
36	NL N	NI		Bremervörde (B 495) – Elm (L114)		154,5	9,8	1,6
37	NL N	NI		Elm (L 114) – AK A 20/A 26		302,8	5,9	-0,0
38	DEGES	NI SH		AK A 20/A 26 m – Glückstadt (B 431)	mit Baurecht	1 512,4	5,1	2,3
39	DEGES	SH		Glückstadt (B 431) – Hohenfelde (A 23)	im Planfeststellungsverfahren	219,7	9,1	0,9
40	DEGES	SH		Hohenfelde (A 23) – L 114	Vorplanung	110,2	-1,1 ⁵	0,2
41	DEGES	SH		L114 – AK A 7/A 20		133,8	5,7	0,0

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
42	DEGES	SH	A 20	AK A 7/A 20 – Wittenborn (B 206)	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	273,5	10,6	0,2
43	DEGES	SH		Wittenborn (B 206) – Weede	im Planfeststellungsverfahren	256,9	16,1	2,3
44	NL N	NI	A 26	AK A 20/ A 26 (o) – Freiburger Straße (L 111)	im Planfeststellungsverfahren	309,0	9,7	0,6
45	NL N	NI		Freiburger Straße (L 111) – AS Stade-Ost (B 73)	im Planfeststellungsverfahren	237,8	2,5	0,0
46	DEGES	HH		AK Hamburg-Hafen (A 7) – AS Hamburg-Moorburg	Planfeststellungsbeschluss erteilt	167,5	11,9	1,6
47	DEGES	HH		AS Hamburg-Moorburg – AS Hamburg-Hohe Schaar	im Planfeststellungsverfahren	762,8	108,6	2,2
48	DEGES	HH	A 33	AS Hamburg-Hohe Schaar – AD Hamburg-Süderelbe (A 1)	im Planfeststellungsverfahren	853,0	19,2	5,9
49	NL WF	NI		Osnabrück-Nord (A1) – Osnabrück/Belm (B 51n)	im Planfeststellungsverfahren	142,3	0,4	0,1
50	NL N	NI		ö Lüneburg (B 216) – AS Lüneburg-Nord (L 216)	Planfeststellungsbeschluss beklagt	197,4	4,3	0,7
51	NL N	NI		Bad Bevensen (B 253) – ö Lüneburg (B 216)	im Planfeststellungsverfahren	189,9	11,0	0,1
52	NL NW	NI	A 39	Ehra (L 289) – Wittingen (B 244)	im Planfeststellungsverfahren	145,8	7,0	2,5
53	NL NW	NI		AS Weyhausen (B 188) – Ehra (L 289)	Planfeststellungsbeschluss beklagt	194,1	17,6	2,4
54	NL WF	NW	A 43	AS Bochum-Gerthe (o) – AS Bochum-Riemke (m)	in Bauvorbereitung	166,7	0,0	0,2
55	NL WF	NW		AK Bochum (A40)	Vorentwurf	184,5		
56	NL WF	NW		AS Bochum-Querenburg – AK Bochum (A 40)	Vorentwurf	174,4		
57	NL WF	NW	A 44	AK Dortmund/Unna – AS Unna-Ost	in Bau	100,5	8,3	3,8
58	NL NW	HE		AD Lossetal – AS Helsa-Ost (o)	im Planfeststellungsverfahren	410,5	1,9	0,4

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
59	NL WF	NW	A 45	AK Hagen (A46) (o) – AK Westhofen (m)	im Planfeststellungsverfahren	222,2	3,8	0,8
60	NL WF	NW		Talbrücke Landeskröner Weiher (AS Wilnsdorf – AS Haiger/Burbach)	in Bau	55,7	20,3	12,6
61	NL WF	HE		Talbrücke Sechshelden mit PWC Schlierberg (AS Haiger/Burbach – südl. AS Dillenburg)		177,3	6,3	9,4
62	NL WF	HE		südl. AS Dillenburg – südl. TB Lützelbach		26,6	8,9	13,6
63	NL WF	HE		Talbrücke Heubach (südl. AS Herborn-West – TB Onsbach)		38,8	19,4	6,6
64	NL WF	HE		Talbrücke Volkersbach (TB Onsbach (m) – AS Ehringshausen)		78,9	35,9	18,1
65	NL WF	HE		Talbrücke Lemptal (AS Ehringshausen – nördl. AK Wetzlar)	in Bauvorbereitung	86,8	0,7	0,0
66	NL WF	HE		Talbrücke Kreuzbach (AS Ehringshausen – nördl. AK Wetzlar)		59,5	0,4	0,0
67	NL WF	HE		Talbrücken Bechlingen und Bornbach (AS Ehringshausen – nördl. AK Wetzlar)	in Bau	106,8	42,2	15,7
68	NL WF	HE	A 45	Talbrücke Engelsbach (nördl. AK Wetzlar – südl. AS Wetzlar-Süd)	Vorentwurf	57,7	0,0	0,0
69	NL WF	HE	A 52	Talbrücke Blasbach (nördl. AK Wetzlar – südl. AS Wetzlar-Süd)	im Planfeststellungsverfahren	91,6	1,0	0,0
70	NL WF	HE		Talbrücke Langgöns (nördl. TB Langgöns – AK Gambacher Kreuz)	Vorentwurf	96,6	0,2	0,0
71	NL WF	NW		AK Essen-Nord – s. AK Essen/Gladbeck	im Planfeststellungsverfahren	117,0	4,0	0,0
72	NL WF	NW		s AK Essen/Gladbeck – AK Essen/Gladbeck		129,4	4,9	0,2
73	NL RHL	NW	A 57	AS Krefeld-Oppum – AS Krefeld-Gartenstadt	Planfeststellungsbeschluss erteilt	252,4	1,2	0,1
74	NL RHL	NW		AS Dormagen – AD Neuss-Süd (A 46)	im Planfeststellungsverfahren	82,1	0,3	0,0

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH/DEGES	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
75	NL RHL	NW		AD Köln-Porz (A 559) – AS Flughafen (Köln/ Bonn)	Planfeststellungsbeschluss erteilt	60,2	0,0	0,0
76	NL RHL	NW	A 59	AD Bonn-Nordost (A 565) – AD St. Augustin-West (A 560)	im Planfeststellungsverfahren	59,3	3,0	0,8
77	NL RHL	NW		AK Bonn-Ost (A 562) – AS Bonn-Villich (AS Maarstraße)		34,6		
78	DEGES	RP	A 61	AK Frankenthal (A 6) – Lgr. RP/BW	in Bauvorbereitung	2 500,0	7,4	1,1
79	DEGES	SN	A 72	AS Frohburg	im Planfeststellungsverfahren	19,9	0,0	0,0
80	NL SBY	BY	A 94	Marktl am Inn – Simbach am Inn-West		196,4	0,6	0,0
81	DEGES	BW	A 98	Rheinfelden – Schwörstadt	Vorenturf	581,3	0,0	0,0
82	NL SBY	BY	A 99	AS Kirchheim b. München – AS Haar	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	129,2	2,0	0,4
83	NL NO	BE	A 100	AS Am Treptower Park – Storkower Straße	Vorplanung	532,3	20,7	0,0
84	NL WF	NW	A 445	AS Werl/Nord – AS Hamm/Rhynern	mit Baurecht	99,0	11,2	0,1
85	NL RHL	NW	A 565	AS Bonn/Endenich – AK Bonn-Nord	im Planfeststellungsverfahren	421,3	0,2	0,9
86	NL W	RP	A 643	AS Mainz-Gonsenheim – Rheinbrücke Schierstein (o)		136,4	0,4	0,0

Hinweis:

- 1 Genehmigte Kosten gemäß Finanzmanagement System (FMS) mit Stichtag 31.12.2024.
- 2 Projekt wird nicht mehr als ÖPP, sondern konventionell realisiert. Hierzu erfolgt u.a. eine Kostenaktualisierung.
- 3 Bisher nur Rader Hochbrücke.
- 4 Bisher gem. FRP: NL Südwest.
- 5 Einnahmen im Zusammenhang mit Grunderwerb u.a. Einnahmen Dritter (Pacht).

In der Kategorie C – „weitere wichtige Projekte“ – des FRP sind wichtige Bedarfsplanvorhaben in noch frühen Planungsstadien aufgelistet, weshalb diese voraussichtlich erst nach 2025 begonnen werden können. Das Bedarfsplanprojekt „A 59/AK Duisburg (A 40) – AS Duisburg-Marxloh“ in

der Niederlassung Rheinland in Nordrhein-Westfalen wurde außerhalb des FRP in Abstimmung mit dem BMV planerisch vorangetrieben. Zum Ende des Berichtsjahres befand sich das Projekt im Planfeststellungsverfahren.

C.3.5.2 Bedeutsame unter Verkehr bzw. in Bau gegangene Bedarfsplanvorhaben im Jahr 2024

Durch die Autobahn GmbH wurden im Jahr 2024 einige bedeutsame Bedarfsplanvorhaben fertiggestellt und dem Verkehr übergeben oder mit dem Bau begonnen. Die im Jahr 2024 unter Verkehr bzw. neu in Bau gegangenen Projekte werden nachfolgend detaillierter beschrieben.

C.3.5.2.1 A 1 – Sechsstreifige Erweiterung zwischen AS Bramsche (Mittellandkanal) und AS Lohne/Dinklage (FRP A001-1)

Die A 1 als Teil der Europastraße E 37 verbindet über die norddeutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck die skandinavischen Länder mit dem Ruhrgebiet und ist damit von regionaler und überregionaler Bedeutung sowohl für den Wirtschafts- als auch für den touristischen Verkehr. Um den Entwicklungszielen gerecht zu werden, erfordert es eine Stärkung dieser Verkehrsachse, indem die Strecke auf sechs Fahrstreifen erweitert wird.

Ausgeschrieben wurde die sechsstreifige Erweiterung der ca. 29 km langen Strecke als Funktionsbauvertrag, in welchem eine 30-jährige Erhaltung ohne Betrieb enthalten war. Baustart der Maßnahme zwischen der AS Lohne/Dinklage und der AS Bramsche war im ersten Quartal 2021. Neben der sechsstreifigen Erweiterung der Strecke wurden die Brückenbauwerke neu gebaut bzw. instandgesetzt, Lärmschutzanlagen errichtet, Straßenentwässerung ange-

legt und die Straßenausstattung angepasst. Im Rahmen der Anpassung der Strecke wurden trassennahe landschaftspflegerische Leistungen umgesetzt, um die Belange des Umwelt- und Naturschutzes einzubinden. Die thermische Entsorgung der schadstoffbelastenden Teersandschicht war zwar sehr aufwändig, aber sorgt für eine schadstofffreie Autobahn.



Abbildung 21 Blick auf die fertige Trasse der A 1
Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen

Der Bauablauf wurde während der Baumaßnahme optimiert, sodass der Verkehr nach Fertigstellung der ersten Fahrbahn auf diese Fahrbahn mit vier Fahrstreifen verlegt wurde. Damit konnte die andere Richtungsfahrbahn gebaut werden. Diese Verkehrsführung bewirkte, dass die Verkehrssicherheit erhöht, die Verkehrsbeeinträchtigungen reduziert und die Bauzeit optimiert wurde. Abgeschlossen wurde die Baumaßnahme Ende 2024. Anschließend erfolgte die Verkehrsfreigabe.

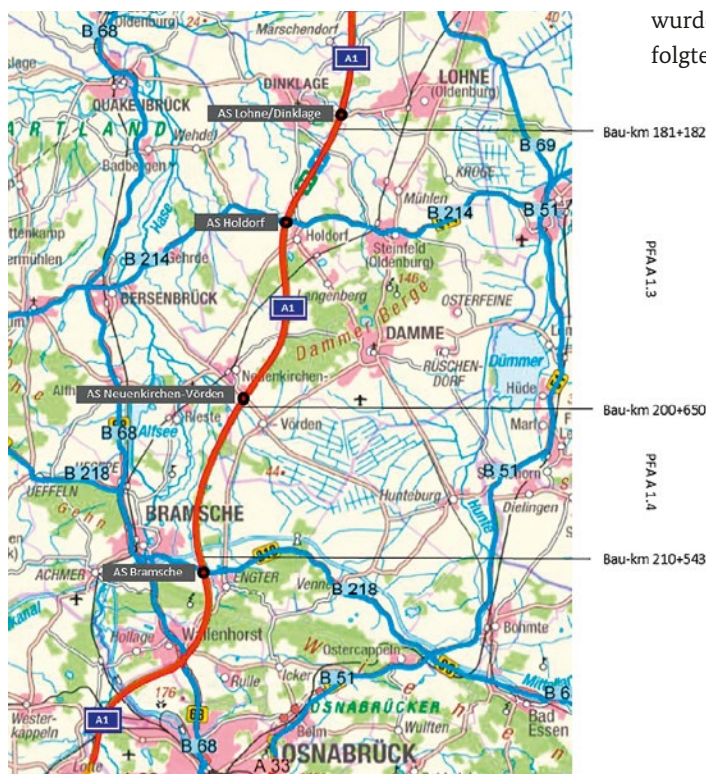


Abbildung 20 Karte zur Projektübersicht der A 1
Quelle: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen

C.3.5.2.2 A 3 – Sechsstreifige Erweiterung zwischen AK Regensburg und AS Rosenhof (FRP A007)

Die Europastraße E 56 verbindet auf der West-Ost-Achse Bayern mit Österreich. Der Abschnitt der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Regensburg und der AS Rosenhof bildet einen Teil dieser Europastraße. Vor allem in den Spitzenzeiten kommt es regelmäßig zu Verkehrsengpässen auf dem Abschnitt. Durch eine sechsstreifige Erweiterung soll sowohl die Leistungsfähigkeit erhöht als auch die Verkehrssicherheit verbessert werden.

In der sechsjährigen Bauzeit erfolgte die sechsstreifige Erweiterung auf dem ca. 15 km langen Abschnitt symmetrisch unter dauerhafter Aufrechterhaltung von vier Fahrstreifen und aller im Erweiterungsabschnitt befindlichen fünf AS und des AK. Bei der erforderlichen Erneuerung von 16 Brückenbauwerken war stets die Durchgängigkeit des untergeordneten Straßennetzes zu gewährleisten. Hierzu konnten benachbarte Überführungsbauwerke nicht gleichzeitig, sondern nur nacheinander oder unter Errichtung von bauzeitlichen Behelfsbrücken und Unterführungen nur unter Verkehr erneuert werden. Bei der 200 m langen Bahnbrücke Burgweinting war der laufende Betrieb von 23 Gleisen der Deutschen Bahn, bis auf wenige Sperrpausen, aufrechtzuerhalten.



Abbildung 22 Blick auf die fertige Trasse der A 3 Richtung Westen (AK Regensburg, rechts Regensburg „Am Zieget“) Foto: Felix Bonn im Auftrag der Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern

Eine besondere Herausforderung stellte die vorhandene Kampfmittelbelastung mit vorgezogener und baubegleitender Kampfmittelerkundung dar, welche auf fast der gesamten Baustrecke erforderlich war. Zudem mussten, aufgrund der teils bis an die Autobahntrasse heranreichenden Bebauung, die Baumaßnahmen unter erhöhtem logistischem Aufwand in eingeengtem Baufeld durchgeführt werden.

Zur Einhaltung der erforderlichen Grenzwerte wurden Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle und Wall-/Wandkombinationen auf einer Gesamtlänge von rund 19 km errichtet und offenporiger Asphalt eingebaut. Bezüglich des Lärmschutzes konnte somit gegenüber dem Ausgangszustand eine nachhaltige Verbesserung für Anlieger hergestellt werden.



Abbildung 23 Luftbild A 3 in Richtung Osten (links Regensburg „Neuprüll“) Foto: Felix Bonn im Auftrag der Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern

C.3.5.2.3 A 44 – Neubau zwischen Bochum (L 705, Sheffieldring) und AK Bochum/Witten (A 43) (FRP A036)

Die A 44 war ursprünglich als „Südtangente Ruhrgebiet“ und später als „Städteschnellverbindung Düsseldorf-Bochum-Dortmund“ geplant, wurde jedoch nur in einzelnen Teilabschnitten realisiert. Sie sollte Teil des rasterförmigen Straßennetzes im Ruhrgebiet sein und mehrere Nord-Süd-Autobahnen miteinander verknüpfen.

Die ursprüngliche A 44 verlief vor dem Neubau der „Südumfahrung Bochum“ vom AK Dortmund/Witten (Verknüpfung mit der A 45) durch das Stadtgebiet von Witten. Auf Bochumer Stadtgebiet ist und war die A 44 im AK Bochum/Witten mit der A 43 verknüpft. Im westlichen Anschluss daran endete die A 44. Der Verkehr wurde über die AS A 44/B 226 (Wittener Straße) geführt.

Am 13.10.2021 verfügte das Fernstraßen-Bundesamt die Widmung des Streckenabschnittes zwischen dem AD Bochum-West (A 40) und dem AD Dortmund/Witten (A 45), inklusive des Streckenabschnittes der L 705 ab AS Opelring, zur A 448.

Der Neubau der A 448 („Südmfahrung Bochum“ oder auch „Querspange Bochum“ genannt) war Teil der sogenannten „Bochumer Lösung“. Diese bestand aus den drei Elementen:

- sechsstreifige Erweiterung der A 40 zwischen den AS Gelsenkirchen-Süd und AS Bochum-Stahlhausen
- niveaufreie Verknüpfung der A 40 mit dem Außenring Bochum in Bochum-Stahlhausen
- Verbindung zwischen dem Außenring Bochum (Nordhausen-Ring) und dem AK Bochum/Witten (A 43/A 44)

Im Zusammenhang mit den Elementen der „Bochumer Lösung“ wurde durch die Querspange zwischen dem Nordhausen Ring (L 705) und dem AK Bochum/Witten eine neue West-Ost-Verbindung am Südrand der Kernzone des

Ruhrgebietes geschaffen. Einerseits erleichtert sie den lokalen und zwischenörtlichen Verkehr im Bereich Bochum/Witten, andererseits stellt sie eine alternative Verbindung für den West-Ost-Verkehr im südlichen Ruhrgebiet dar, die Bypass-Charakter für die hoch belastete A 40 hat.

Der Neubauabschnitt hat eine Länge von ca. 3,3 km und wurde in folgende drei Abschnitte unterteilt:

- Abschnitt 1: AK Bochum bis zur AS Bochum-Altenbochum
- Abschnitt 2: AS Bochum-Altenbochum bis Bauwerk Nordhausenring
- Abschnitt 3: Bauwerk Nordhausenring bis Bauwerk Universitätsstraße

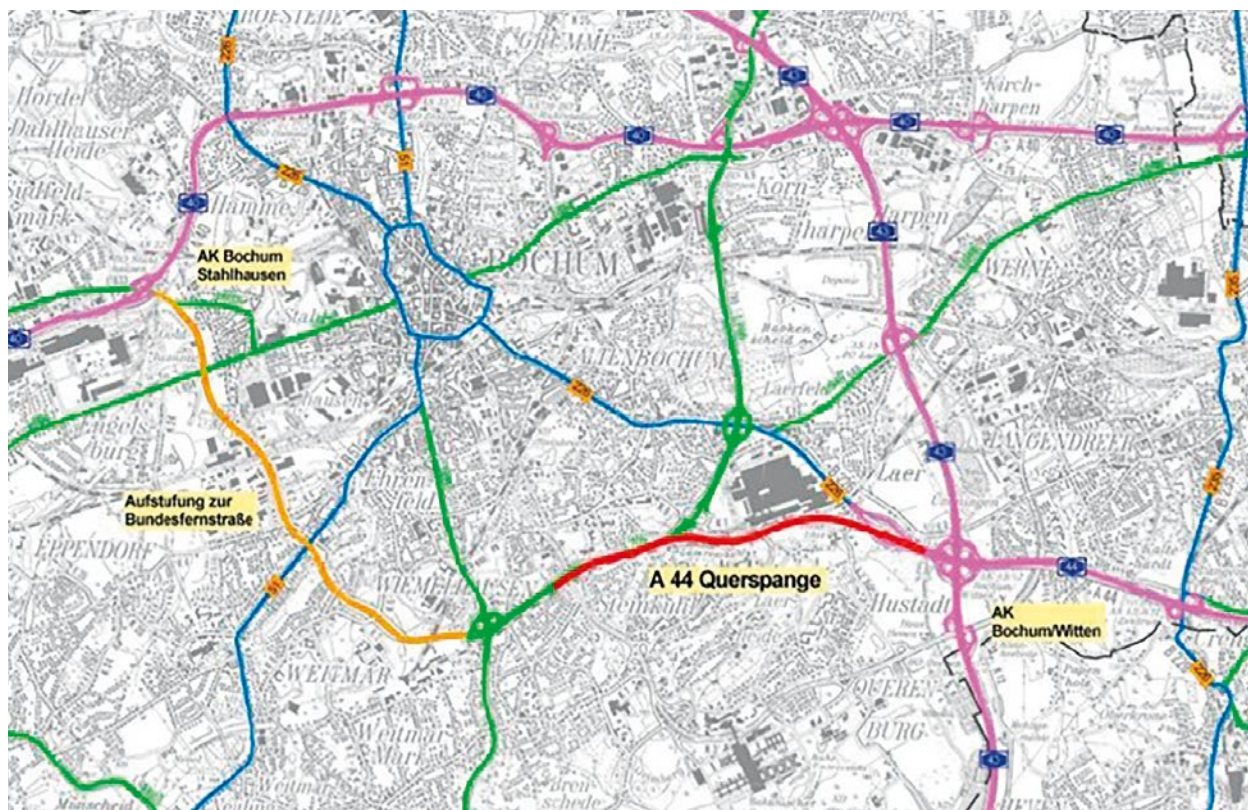


Abbildung 24 Karte „Südmfahrung“ Bochum (A 448) als „Bypass“ zwischen A 43 und A 40; Übersicht der Streckenabschnitte
Quelle: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen

Nach dem Einbau der finalen Deckschicht aus offenporigem Asphalt Ende Mai/Anfang Juni 2024 erfolgte die Teilverkehrs freigabe des letzten Bauabschnittes am 02.06.2024. Eine entsprechende Änderung der großräumigen Beschilderung auf die Bezeichnung A 448 wurde zwischenzeitlich umgesetzt. Der Ausbau der Streckenabschnitte 1 bis 3 ist damit abgeschlossen und mit allen durchgängigen Fahrstreifen unter Verkehr.

Als letzter Bauabschnitt wird in den kommenden Jahren die Brücke Universitätsstraße neu gebaut. Diese überführt die A 448. Der Bauabschnitt umfasst den finalen Umbau des Knotenpunkts Universitätsstraße mit der A 448. Er wird mit Umsetzung des neuen Bauwerks entsprechend leistungsfähiger ausgebaut. In den vorlaufenden Bauabschnitten konnten die Auf- und Abfahrten nur in Teilen auf der nördlichen Seite umgebaut werden. Der Bauwerksentwurf und

die weitere Ausführungsplanung für den Umbau unter laufendem Verkehr der Stadtbahnlinie U35 sind in Bearbeitung.

Ein wichtiger und wesentlicher Aspekt für die bauliche Umsetzung ist die Bauphasenentwicklung im Hinblick auf die permanente Befahrbarkeit der Stadtbahnlinie U35. Die Vorbereitungen zum baulichen Ablauf des Brückenneubaus für das Bauwerk Universitätsstraße erfolgen aufgrund dieser Rahmenbedingung in Abstimmung mit der Stadt Bochum.

Ab Ende 2025 sollen die vorlaufenden Arbeiten für den Brückenneubau „Uni-Straße“ (Überführung der Universitätsstraße über die A 448) im Bereich der AS Bochum-Wiemelhausen beginnen. Die eigentliche Hauptbauphase für den Neubau des Brückenbauwerks der Universitätsstraße beginnt 2027. Dieser wird unter bestmöglicher Aufrechterhaltung der Fahrbeziehungen umgesetzt.



Abbildung 25 Fertiggestellte Asphaltfahrbahn aus offenporigem Asphalt A 448
Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen



Abbildung 26 Blick auf die fertige Fahrbahn-Trasse der A 448 bei Bochum
Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen

C.3.5.2.4 A 44 – Vierstreifiger Neubau zwischen AS Waldkappel und AS Sontra-West (FRP A038 und FRP A039)

Mit dem Weiterbau der A 44 in Richtung Osten wird ein weiterer Abschnitt des Lückenschlusses bis zur A 4 bei Wommen als wichtige West-Ost-Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern hergestellt. Neben der großräumigen Verbindungsfunktion wird durch die A 44 das regionale Straßennetz mit den bestehenden Ortsdurchfahrten deutlich entlastet.

Im Rahmen des 70 km langen vierstreifigen Neubaus der A 44 von Kassel bis Eisenach ist die DEGES mit dem 29,4 km langen Abschnitt AS Waldkappel bis Wommener Dreieck in Hessen beauftrag, wobei besonders anspruchsvoll die insgesamt sieben Tunnelbauwerke und die acht Talbrücken sind. Infolge der bewegten Mittelgebirgsstruktur wird der Abschnitt durch die Ingenieurbauwerke dominiert. Im Sommer 2015 hat der Bau im Bereich AS Waldkappel bis AS Ringgau begonnen.

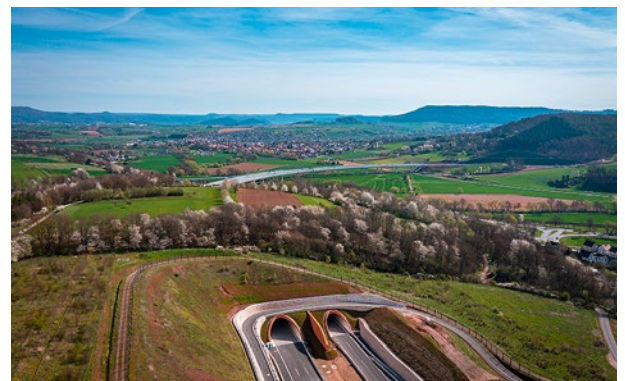


Abbildung 27 Westportal Tunnel Trimberg und Wehretalbrücke im Zuge der A 44
Foto: privat

Der Abschnitt schließt an die aus Richtung Kassel kommende A 44 an und führt in Richtung Osten über die AS Eschwege, weiter in südlicher Richtung, an der AS Ringgau vorbei, bis zur AS Sontra-West. Mit den drei AS Eschwege, Ringgau und Sontra-West wird die Region an das Autobahnnetz angebunden und damit erfahren die parallel verlaufenden Bundesstraßen B 7 und B 27 eine deutliche Entlastung.

Der Streckenabschnitt weist u. a. mit den drei Tunnelbauwerken Trimberg (585 m Länge), Spitzenberg (599 m Länge) und Boyneburg (1,7 km Länge) sowie der 669 m langen Wehretalbrücke, der 264 m langen Netrtalbrücke und der 168 m langen Ulfetalbrücke zahlreiche dicht aufeinanderfolgende Bauwerke auf.

Mit feierlichem Banddurchschnitt am Westportal des Tunnels Trimberg wurde am 09.12.2024 der knapp 12 km lange, vierstreifige Neubauabschnitt der A 44 zwischen der AS Waldkappel und der AS Sontra-West in Hessen für den Verkehr freigegeben.



Abbildung 28 Verkehrsfreigabe der A 44 zwischen AS Waldkappel und AS Sontra-West
Foto: Martin Pippert Fotografie



Abbildung 29 Tunnel Trimberg im Zuge der A 44
Foto: Martin Pippert Fotografie

C.3.5.2.5 A 99 – Achtstreifige Erweiterung zwischen AS Aschheim/Ismaning und AS Kirchheim (FRP A060)

Die A 99 (Autobahnring München) stellt nicht nur die Umfahrung der Stadt München dar, sondern ist gleichzeitig einer der wichtigsten Bestandteile der bayerischen Nord-Süd-Verbindung von Bayern nach Österreich. Sehr hohe Verkehrsbelastungen führen regelmäßig zu Überlastungen und erheblichem Stauaufkommen auf der A 99, was durch die Verdrängung ebenfalls Auswirkungen auf das umliegende Netz bis in das Stadtgebiet von München hat. Mit der jetzigen Erweiterung von sechs auf zukünftig acht durchgehende Fahrstreifen und der zusätzlichen Errichtung eines dynamischen Systems für eine temporäre Freigabe der Seitenstreifen zu Verkehrsspitzenzeiten kann die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Autobahnringes erheblich gesteigert werden.

Nach Vorarbeiten, u. a. archäologische Erkundungen, Spartenverlegungen, Kampfmittelerkundung, dem vorgezogenen Bau der beiden überführenden Brückenbauwerke der Staatsstraße, sowie einer provisorischen Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Nürnberg, konnte im März 2023 mit den Erweiterungsarbeiten der Richtungsfahrbahn Salzburg begonnen werden. Dazu wurde in einem ersten Schritt eine 6+0-Verkehrsführung mit jeweils 3 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung eingerichtet. Die Fahrbahnverbreiterungen wurden zu Lasten des vorhandenen überbreiten Mittelstreifens realisiert. Außerdem erfolgte die Fertigung des neuen Verkehrsleitsystems.

Die Richtungsfahrbahn Salzburg wurde im Herbst 2023 ohne Deckschicht fertiggestellt und mit einer Baustellenverkehrs-führung dem Verkehr übergeben. Nachdem die Fahrtrichtung Nürnberg verkehrsfrei wurde, begannen dort die Erweiterungsarbeiten. Gleichzeitig wurde eine 1,25 km lange und 7 m hohe Lärmschutzanlage als Wall-/Wandkonstruktion vorgesehen. Für den Artenschutz wurde ein 4 m hoher und 155 m langer Kollisionsschutzzaun für Fledermäuse errichtet. Mitte 2024 konnte die Fahrbahn in Fahrtrichtung Nürnberg dem Verkehr freigegeben werden. Anschließend wurden die Arbeiten im Mittelstreifen durchgeführt. Dabei wurden Betonschutzwände hergestellt. Ende September 2024 wurde die noch fehlende Deckschicht auf der Richtungsfahrbahn Salzburg eingebaut. Anschließend wurde der Abschnitt im 4. Quartal 2024 für den Verkehr freigegeben.



Abbildung 30 Baustelle auf der A 99

Foto: Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, Daniel Käußl

Während der Bauarbeiten verblieb das gesamte Abbruchmaterial auf der Baustelle und konnte wiederverwendet werden. Neben dem herkömmlichen Recycling des Ausbausphalts bei der Herstellung der neuen Asphalttschichten ersetzt dieser unterhalb der Asphalttragschichten einen Teil

der erforderlichen frostsicheren Oberbaukonstruktion. Die Weiterverwendung des Bodenaushubs aus den neuen Entwässerungsbecken war für die Walschüttungen vorgesehen und verblieb somit ebenfalls auf der Baustelle.



Abbildung 31 Baustellenverkehrsführung auf der A 99

Foto: Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, Daniel Käußl

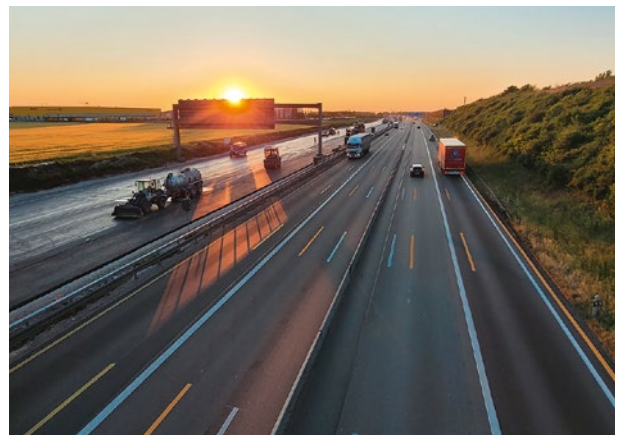


Abbildung 32 Blick auf die Trasse der A 99

Foto: Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, Daniel Käußl

C.3.5.2.6 A 45 – Ersatzneubau Talbrücke Sechshelden mit PWC „Am Schlierberg“ (zwischen AS Haiger/Burbach und südl. AS Dillenburg) (FRP B061)

Mit der Baumaßnahme wird die Talbrücke Sechshelden unter Berücksichtigung der sechsstreifigen Erweiterung der A 45 ersatzneugebaut. Die Maßnahme zieht sich über 2,2 km entlang des hessischen Abschnitts der A 45 im Lahn-

Dill-Kreis und quert die Ortslage des Haigerer Stadtteils Sechshelden. Neben dem Ersatzneubau der Talbrücke wird auch die PWC-Anlage „Am Schlierberg“ ausgebaut, zwei Retentionsbodenfilterbecken neugebaut und Stützwände errichtet.

Mit den ersten vorbereitenden Maßnahmen wurde im 3. Quartal 2023 begonnen. Der offizielle erste Spatenstich war am 16.04.2024.



Abbildung 33 Unterführung der Bundesstraße B 277 unter der Talbrücke Sechshelden auf der A 45
Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen



Abbildung 34 Blick auf die Baustelle der Talbrücke Sechshelden auf der A 45, Blickrichtung Hanau
Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen

Kern des Projektes ist der Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden. Die vorhandene Brücke überführt auf einer Länge von ca. 950 m die B 277, die Bahntrasse Siegen-Gießen, die Dill sowie mehrere städtische Straßen und Wirtschaftswege. Das Umfeld der Baumaßnahme ist durch die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung geprägt. Das neue Brückenbauwerk ist als Spannbeton-Hohlkasten-Konstruktion geplant.

Der Abbruch des Bestandsbauwerks erfolgt auf einer Vorschubrüstung in Richtung Widerlager Dortmund. Die Abbruchmassen werden weitestgehend über die bestehende Brücke entlang der A 45 abtransportiert. Der Neubau wird

nachlaufend ebenfalls auf einer Vorschubrüstung hergestellt. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

Zur Verbesserung des Schutzes der angrenzenden Siedlungsgebiete vor Verkehrslärm sind aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant. Diese beinhalten das Errichten von Lärmschutzwänden mit einer Höhe von bis zu 7,25 m auf den Außenkappen der Brücke sowie 5 m hohen Lärmschutzwände auf der Innenkappe der Richtungsfahrbahn Hanau.



Abbildung 35 Überblick über die Baustelle der Talbrücke Sechshelden auf der A 45, Blickrichtung Dortmund
Foto: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen

C.3.6 Sonstige Investitionen in Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

C.3.6.1 Um-/Ausbaumaßnahmen

Tabelle 33 Sach- und Kostenstand der Um-/Ausbaumaßnahmen des FRP 2021–2025

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vsl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	NL WF	NW	A 2	AS Lünen-Süd, Vollanschluss A2/L556	Verkehrsfreigabe	10,2	7,2	1,3
2	NL NW	HE		AD Kirchheimer Dreieck und AS Wildeck/Obersuhl; 7. BA Wildeck, (km 331,260–340,000)	im Planfeststellungsverfahren	125,9	2,8	0,0
3	NL NW	HE		AD Kirchheimer Dreieck und AS Wildeck/Obersuhl; 6. BA Friedewald/Wildeck, (km 340,000–344,350)	z. T. im Planfeststellungsverfahren, z. T. mit Baurecht	49,6	17,7	0,0
4	NL NW	HE	A 4	AD Kirchheimer Dreieck und AS Wildeck/Obersuhl; 4. BA Bad Hersfeld-Ost, (km 349,850–356,639)		107,1	20,0	11,9
5	NL NW	HE		AD Kirchheimer Dreieck und AS Wildeck/Obersuhl; 3. BA Bad Hersfeld-West, (km 357,413–361,300)	in Bau	195,9	9,9	1,8
6	NL RHL	NW		AK Aachen		171,2	144,3	9,8
7	NL SW	BW		AD Karlsruhe (A8)	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	36,3		
8	NL SW	BW	A 5	AS Rastatt-Nord	Vorentwurf	114,7		
9	NL W	HE		AK Bad Homburg–AS Friedberg	im Planfeststellungsverfahren	43,5	0,0	0,0
10	NL SW	HE		Viernheimer Kreuz		51,2		
11	NL W	SL	A 6	AS Homburg und Fahrbahnerneuerung der A 6 mit Ersatzneubau des BW 1235	Verkehrsfreigabe	20,2	18,2	0,3
12	NL NW	HE		AD Kirchheimer Dreieck	in Bau	126,2	66,1	9,8
13	NL NW	NI	A 7	AD Hannover-Nord	Vorplanung	18,5		
14	NL NW	NI		Neubau AS Hildesheim-Nord	Vorplanung	10,1		
15	NL SW	BW	A 8	AS Wendlingen Verflechtungsbereich Ost	mit Baurecht	37,4		

FRP-Nr.	Niederlassung der Autobahn GmbH	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Realisierungsstand	Finanzbedarf FRP bzw. genehm. Kosten ¹ (vgl. Gesamtausgaben) Mio. €	Ist-Ausgaben vor 2024 Mio. €	Ist-Ausgaben 2024 Mio. €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
16	NL NO	BB	A 11	nördl. AS Lanke - südl. AS Chorin (außer km 33,360-36,500)	mit Baurecht	111,9		
17	NL RHL	NW	A 46	AD Düsseldorf-Süd	in Bau	45,0	23,8	5,6
18	NL NW	HE	A 49	AS Baunatal-Süd-AK Kassel-West (Baunatal-Mitte)	im Planfeststellungsverfahren	17,2	0,3	0,6
19	NL RHL	NW	A 57	AS Neuss-Hafen bis AS Neuss-Norf	Aufstellung Genehmigungsunterlagen	50,9		
20	NL RHL	NW		AD Neuss-West-AS Neuss-Hafen	Planfeststellungsbeschluss erteilt	37,4	0,3	0,0
21	NL W	HE	A 66	AS Eschborn		21,4	0,0	0,0
22	NL NBY	BY	A 73	AK Bamberg	im Planfeststellungsverfahren	49,1	0,4	0,2
23	NL SW	BW	A 81	AS Rottenburg	Verkehrsfreigabe	17,2	12,5	0,6
24	NL SBY	BY	A 96	AK Memmingen		18,2	15,9	2,7
25	DEGES	BE	A 100	AD Funkturm	im Planfeststellungsverfahren	396,7	4,0	0,4
26	DEGES	BE	A 100/ A 111	Ersatzneubau Rudolf-Wissell-Brücke und AD Charlottenburg		364,4	2,3	0,1
27	NL RHL	NW	A 560	AD Sankt Augustin-West-AS Siegburg	in Bau	33,4	0,8	8,8
28	NL W	HE	A 643	AK Wiesbaden/Schierstein ohne Kreuzungsbauwerk A 643/A 66 (BW 10)	in Bau	34,1	24,3	2,4

1 genehmigte Kosten gemäß Finanzmanagement System (FMS) mit Stichtag 31.12.2024

C.3.6.2 **Lärmschutz**

Im Jahr 2024 wurden für den Lärmschutz an Autobahnen von der Autobahn GmbH, einschließlich der DEGES GmbH, insgesamt 123,2 Mio. € ausgegeben. Die Kosten gliedern sich in Ausgaben für den Lärmschutz im Zusammenhang mit Neu- und Ausbauten von Autobahnen (Lärmvorsorge) in Höhe von 97,7 Mio. € und für den Lärmschutz an bestehenden Autobahnen (Lärmsanierung) in Höhe von 25,5 Mio. €.

Die Kosten verteilen sich auf insgesamt ca. 70 Vorhaben, wobei ein großer Teil der Ausgaben in das Lärmschutzprojekt an der A 81 Tunnel Böblingen/Sindelfingen (17,4 Mio. €) geflossen ist.

Der Umfang der im Berichtsjahr 2024 abgeschlossenen Lärmschutzmaßnahmen beträgt:

Tabelle 34 Lärmschutzinvestitionen 2024

	Lärm- vorsorge Mio. €	Lärm- sanierung Mio. €	Gesamt Mio. €
1	2	3	5
Autobahn GmbH	97,7	25,5	123,2
davon DEGES	22,2	0,0	22,2

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (an der Straße):

- 15,0 km Lärmschutzwände (110 660 m²)
- 2,2 km Lärmschutzwälle (20 212 m²)
- 25,6 km offenporiger Asphalt (641 234 m²)
- 4,9 km lärmtechnisch optimierter Splittmastixasphalt (48 600 m²)
- 300 m Tunnel
- 2,4 km Trog

Passive Lärmschutzmaßnahmen (an den Gebäuden):

- 689 Schallschutzfenster (1 440 m²),
- 45 schallgedämmte Rollladenkästen,
- 358 Schalldämmlüfter

C.3.6.3 **Hochbau**

Die Hochbauaktivitäten der Autobahn GmbH beziehen sich im Kern auf die Sanierung und Instandhaltung sowie den Neubau von Nebenanlagen im Sinne des § 1 Absatz 3 Nummer 4 FStrG. Die Nebenanlagen dienen vorwiegend den Aufgaben der Verwaltung der öffentlichen Straßen bzw. es besteht ein technisch funktionaler Zusammenhang.

Beispiele sind Autobahnmeistereien, Verkehrszentralen, Verwaltungsgebäude, Gerätehöfe, Lager, Hilfsbetriebe.

Innerhalb des Berichtsjahres 2024 hat die Autobahn GmbH rund 80,7 Mio. € in der Ausgabenkategorie „Hochbau“ verausgabt. Als größere Einzelprojekte (> 2 Mio. €) seien folgende Projekte auf den Autobahnmeistereien (AM) genannt:

- AM Baunatal: Neubau Lkw-Halle, Remise und Sanitärgebäude, Umbauarbeiten am Verwaltungsgebäude
- AM Michendorf: Neubau der AM
- AM Döbeln: Verwaltungsgebäude
- AM Börde: Ersatzneubau Salzlagerhalle
- AM Weißenfels: Neubau Großfahrzeughalle
- AM Kirchheim/Teck: Neukonzeption der AM
- AM Siegsdorf: Neubau Werkstatthalle
- AM Passau: Neubau Großfahrzeughalle

C.3.6.4 **Rastanlagen**

C.3.6.4.1 **Bewirtschaftete Rastanlagen**

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen einen oder mehrere Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle und Raststätte, sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben. Die Verkehrsanlage wird im Auftrag des Bundes von der Autobahn GmbH gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden zwei bewirtschaftete Rastanlagen fertig ausgebaut und für den Verkehr freigegeben:

- A 4, AD Dresden-Nord – Bundesgrenze D/PL, TR Oberlausitz Nord
- A 4, AD Dresden-Nord – Bundesgrenze D/PL, TR Oberlausitz Süd

Die Investitionskosten für die im Jahr 2024 fertiggestellten Ausbauvorhaben bewirtschafteter Rastanlagen lagen bei etwa 6 Mio. €. Durch diese Vorhaben konnten 48 neue Lkw-Stellplätze geschaffen werden.

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31.12.2024 die in Tabelle 35 nach Anlagentypen aufgeführten bewirtschafteten Rastanlagen zur Verfügung.

Tabelle 35 Bewirtschaftete Rastanlagen mit Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen

Kurzbezeichnung	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe		
			Tankstellen (T)	Raststätten (R)	Motels (M)
1	2	3	4	5	6
T	Rastanlage mit Tankstelle	25	25	0	0
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	321	321	321	0
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	47	47	47	47
R	Rastanlage mit Raststätte	47	0	47	0
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	2	0	2	2
Summe		442	393	417	49

Stand: 31.12.2024.

C.3.6.4.2 Unbewirtschaftete Rastanlagen

Auf den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern zum Ende des Berichtsjahres rund 1 400 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Unbewirtschaftete Rastanlagen sollen standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet sein. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen ohne WC müssen entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür können sie nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15–20 km hin, nachgerüstet werden.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden neun unbewirtschaftete Rastanlagen fertig ausgebaut und für den Verkehr freigegeben:

- A 3, AK Altdorf – AK Regensburg, Ottenberg
- A 3, AK Bonn/Siegburg – AD Dernbach, Welschehahn
- A 4, AD Dresden-Nord – Bundesgrenze D – PL, Am Eichelberg Nord
- A 5, AK Walldorf – AD Karlsruhe, Mönchberg (im Zuge des Pilotvorhabens Rückwärtsparken für Lkw)
- A 45, AK Olpe-Süd – AK Gießener Südkreuz, Gaulskopf
- A 71, AD Südharz – AK Erfurt, Erfurter Becken Ost
- A 71, AD Südharz – AK Erfurt, Erfurter Becken West
- A 81, AD Würzburg-West – AK Weinsberg, Limes (im Zuge des Pilotvorhabens Rückwärtsparken für Lkw)
- A 81, AD Würzburg-West – AK Weinsberg, Großer Wald (im Zuge des Pilotvorhabens Rückwärtsparken für Lkw)

Bis Ende des Berichtsjahres wurden zudem drei unbewirtschaftete Rastanlagen neu gebaut und fertiggestellt:

- A 3, AK Altdorf – AK Regensburg, Haimburger Wald
- A 49, AK Kassel-West – AD Ohmtal-Dreieck, Diebachsgraben Ost (im Zuge eines ÖPP-Projektes)
- A 49, AK Kassel-West – AD Ohmtal-Dreieck, Diebachsgraben West (im Zuge eines ÖPP-Projektes)

Die Investitionskosten für die zwölf Vorhaben lagen bei etwa 62 Mio. €, wobei die Investitionskosten für die im Zuge des ÖPP-Projektes gebauten Rastanlagen nicht enthalten sind. Durch die zwölf Vorhaben konnten 261 neue Lkw-Stellplätze geschaffen werden.

Die Standorte der im Jahr 2024 fertiggestellten und in Bau befindlichen Vorhaben sind in der ausschließlich digital einsehbaren Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024“ dargestellt (siehe Kapitel C.5.1).

C.3.6.5 Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen

Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände bereitstehen, ist die Situation in den Abend- und Nachtstunden auf vielen Rastanlagen, aber auch auf Autohöfen entlang der Bundesautobahnen geprägt von einer Überlastung durch parkende Lkw. Vor allem an den stark frequentierten Nord-Süd- sowie West-Ost-Autobahnen kommt es trotz der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände zu Engpässen.

Ziel der Bundesregierung ist es, den Mangel an Lkw-Parkständen schnellstmöglich zu beseitigen. Die Realisierung von mehr Lkw-Parkständen entlang der Bundesautobahnen ist auch in der 20. Legislaturperiode eine wichtige Maßnahme. Zur Verbesserung der Lkw-Parkstandssituation wurde daher ein 5-Punkte-Plan zur Verbesserung der Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen entwickelt.

5 Punkte für besseres Lkw-Parken:

1. Neue Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen des Bundes schaffen,

Im Rahmen der Fortschreibung des Netzkonzeptes (Bedarfsplanung für Lkw-Parkraum auf Bundesautobahnen) werden Vorschläge zum bedarfsgerechten Neubau sowie zum Um- und Ausbau von vorhandenen Rastanlagen festgelegt und von der Autobahn GmbH geplant und umgesetzt.

2. Verstärkter Einsatz telematischer Parkverfahren (z. B. Kolonnen- und Kompaktparken)

Derzeit sind telematische Parkverfahren auf vier Rastanlagen deutschlandweit in Betrieb. Bis Ende 2026 sollen drei weitere Rastanlagen mit telematischen Parkverfahren in Betrieb genommen werden.

3. Digitale Lkw-Parkstandserfassung

Zur Stellplatzzerfassung hat die Toll Collect GmbH gemeinsam mit dem BMV einen Stellplatzinformationsdienst auf Basis der Auswertung von Lkw-Mautdaten konzipiert, mit dem aus Lkw-Positionsdaten Belegungsstände von Lkw-Stellplätzen an sämtlichen Rastanlagen bundesweit ermittelt werden können.

4. Effektive Nutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums

Die effektive Ausnutzung des vorhandenen Parkraums, wie z. B. die Freigabe der Pkw-Stellflächen für Lkw in den Nachtstunden oder das Rückwärtsparken für Lkw, sind Innovationen, die dazu beitragen, mehr Lkw-Stellflächen zur Verfügung stellen zu können. Im Berichtsjahr wurden drei weitere Pilotanlagen mit Rückwärtsparken für Lkw für den Verkehr freigegeben. Die Pilotanlagen

werden in einem Forschungsprojekt der BASt untersucht, um zu prüfen, ob das Rückwärtsparken für Lkw regelmäßig zum Einsatz kommen und entsprechend im Regelwerk ergänzt werden kann. Außerdem werden im Rahmen einer Untersuchung zur Flächenoptimierung auf Rastanlagen Optimierungspotentiale auf bestehenden Rastanlagen ermittelt und sollen bei zukünftigen Rastanlagenprojekten genutzt werden, um eine noch effektivere Ausnutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums zu erreichen.

5. Förderprogramm für Parkraummodelle in Autobahnnahe

Neben diesen Maßnahmen ist ein Förderprogramm zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen aufgelegt worden, das auf private Investitionen im Nahbereich von AS abzielt. Die „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ wurde am 28.06.2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Das Förderprogramm ist am 14.07.2021 bei der Bewilligungsbehörde Bundesamt für Logistik und Mobilität (vormals Bundesamt für Güterverkehr) gestartet.

Gegenstand des Förderprogramms sind:

- Neu- und Ausbaumaßnahmen für neue Lkw-Stellplätze insbesondere in Gewerbegebieten,
- Ertüchtigungsmaßnahmen von bestehenden Flächen, die bisher nicht als Lkw-Stellplätze genutzt werden (z. B. auf Betriebshöfen von Speditionsunternehmen oder Transport- und Logistikunternehmen, Parkflächen von Handelsunternehmen oder Messeparkplätzen).

Insgesamt wurden im Jahr 2024 über 70 Mio. € in den Rastanlagen ausbau und -neubau investiert, wobei in diesen Investitionen die Kosten für die im Zuge von ÖPP-Projekten gebauten Rastanlagen nicht enthalten sind.

C.3.6.6 Fernmelde-/Straßenzustands- und Wetterinformationssystem

Im Bereich der Nachrichtentechnik an Bundesautobahnen legt die Autobahn GmbH unverändert den Schwerpunkt auf die Modernisierung und den kontinuierlichen Ausbau der aktiven und passiven Datenübertragungssysteme für verkehrliche und betriebliche Zwecke. Dabei kommt der Informationssicherheit im Hinblick auf die Anforderungen an die kritische Infrastruktur eine zunehmend bedeutende Rolle zu, die unter Beachtung der Vorgaben des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) kontinuierlich verbessert wird. Außerdem steht die Erhöhung der Datenübertragungskapazität durch sukzessive Umrüs-

tung auf Glasfasertechnologie im Hinblick auf die künftigen Anforderungen eines deutschlandweit vernetzten Verkehrsmanagements sowie zunehmender Datenanforderungen aus der Digitalisierung und Automatisierung der Mobilität weiterhin im Mittelpunkt der Projekte und Investitionen.

Für den Ausbau und die Erneuerung der nachrichtentechnischen Infrastruktur einschließlich Straßenzustands- und Wetterinformationssystem wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt rund 56,3 Mio. € aus dem Bundeshaushalt durch die Autobahn GmbH investiert.

C.3.6.7 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Ein intelligentes, dynamisches Verkehrsmanagement mit Hilfe von Verkehrsbeeinflussungsanlagen spielt angesichts der sich auch nach langfristigen Prognosen ungeminderten Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens eine zentrale Rolle für eine sichere, nachhaltige und effiziente Mobilität. Die weitere strategische Ausstattung von hoch ausgelasteten oder im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auffälligen Autobahnabschnitten mit Verkehrsbeeinflussungssystemen ist somit eine wichtige Grundlage für die Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen der Mobilität.

Durch den strategischen Einsatz von Straßenverkehrstelematik können die Verfügbarkeit und Kapazität der Autobahnen einschließlich der Rastanlagen maximiert, die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt, Staus minimiert und die Anzahl und Schwere von Unfällen weiter reduziert werden. Je nach Einsatzzweck und Anlagentyp – überwiegend Streckenbeeinflussungsanlagen, Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe, dynamische Wegweisung mittels dWiSta – dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen, Zuflussregelungsanlagen – wird situationsangepasst in den Verkehrsfluss eingegriffen. Verkehrsrechtlich wirksame Vorgaben wie z. B. zulässige Geschwindigkeiten werden dynamisch angezeigt und es wird vor Gefahrensituationen gewarnt. Außerdem werden Informationen zu Verkehrsstörungen generiert, im Rahmen von Verkehrsstrategien u. a. zu Alternativroutenempfehlungen weiterverarbeitet und an die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer übermittelt. Voraussetzung für eine effiziente und wirksame Verkehrssteuerung ist eine qualitativ hochwertige Erfassung des Verkehrsgeschehens in Echtzeit mithilfe von straßenseitig installierten Verkehrserfassungsanlagen (Detektoren). Deren Modernisierung und weiterer Ausbau sind daher für die Herstellung und Verbesserung der erforderlichen Daten- und Informationsbasis für die dynamischen, automatisierten wie manuellen Steuerungs- und Entscheidungsprozesse von essenzieller Bedeutung.

Für Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesautobahnen wurden im Berichtsjahr rund 57,2 Mio. € aus dem Bundeshaushalt durch die Autobahn GmbH investiert.

Diese Mittel wurden schwerpunktmäßig für die Realisierung zahlreicher Verkehrsbeeinflussungssysteme insbesondere auf hoch ausgelasteten Streckenabschnitten und vor wichtigen Entscheidungspunkten im Autobahnnetz verwendet. Dabei nimmt die notwendige Erneuerung von technisch überholten Altanlagen, deren Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben ist, einen wachsenden Anteil an den Investitionen ein.

Investitionen in die Verkehrszentralen der Autobahn GmbH, denen die Aufgaben des Ereignismanagements und der Koordination der Verkehrssteuerungsmaßnahmen zukommen, werden zunehmend gebündelt, vereinheitlicht und somit in ihrer Effizienz gestärkt. Grundlage hierfür ist der durch die Verkehrszentrale Deutschland (VZD) als Masterzentrale für das Verkehrsmanagement auf Autobahnen federführend umgesetzte Aufbau des Verkehrszentralen-Verbunds der Autobahn auf einer modular aufgebauten Verkehrszentralenplattform, an die sukzessive alle Verkehrszentralen der Autobahn GmbH angebunden werden. Dadurch wird zukünftig die durchgängige Verfügbarkeit von Daten und Informationen sowie eine effiziente deutschlandweite Verkehrssteuerung nach einheitlichen Maßstäben gewährleistet. Im Projekt AutobahnOS, welches die systemtechnische Grundlage hierfür schafft, wurden im Berichtsjahr wichtige Meilensteine erreicht. Rechtzeitig zur Fußball-Europameisterschaft 2024 in Deutschland konnte u. a. eine neue Steuerungssoftware für die Netzbeeinflussung in zwei neu in den Verbund integrierten Verkehrszentralen implementiert und so eine dynamische Verkehrslenkung an allen Spielorten sichergestellt werden.

Aufbauend auf der verkehrstelematischen Ausstattung und unter Nutzung des Verkehrszentralen-Verbunds wurde im Berichtsjahr die Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) weiter forciert. Zentrales Merkmal von C-ITS ist die direkte Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen, wodurch präzise individualisierte Informationen über Verkehrsgefahren sowie zur Optimierung des Fahrverhaltens im Fahrzeug bereitgestellt werden. In einigen Fahrzeug-Großserien ist diese Technologie bereits serienmäßig verfügbar.

Beim flächendeckenden Roll-Out von C-ITS für den europaweit ersten im Regelbetrieb befindlichen C-ITS-Dienst des „Baustellenwarners“ wurde im Berichtsjahr ein deutlicher Fortschritt erzielt. Mehr als die Hälfte aller fahrbaren Absperrtafeln der Autobahn GmbH wurden mit C-ITS-Modulen ausgestattet und wurden dadurch in die Lage ver-

setzt, zur frühzeitigen Warnung von Fahrerinnen und Fahrern Informationen zu Tagesbaustellen direkt in die sich annähernden Fahrzeuge zu übertragen. In der Verkehrszentrale Deutschland bereitet ein kooperatives Zentralenmodul die Daten aller fahrbaren Absperrtafeln auf und stellt diese für andere Dienstleister zur Verfügung. Parallel zur flächendeckenden Einführung der Technologie wird an der Vorbereitung weiterer kooperativer Dienste für den Regelleinsatz – u. a. Einsatzfahrzeugwarnung – sowie an der Einbeziehung privater Dienstleister in die Anwendung „Baustellenwarnung“ gearbeitet.

Durch die Aufgabenübertragung von Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßiger Verwaltung der Autobahnen am 1. Januar 2021 auf die Autobahn GmbH sind die bisherigen Verkehrszentralen der Länder an die Autobahn GmbH übergegangen, weshalb neue Verkehrszentralen mit einem abgewandelten Aufgabengebiet bei den Auftragsverwaltungen für die Bundesstraßen erforderlich werden. Aus diesem Grund wurde eine Fachgruppe Verkehrszentralen/IVS gegründet, die insbesondere die Rahmenbedingungen für die künftige Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsrechnerzentralen der Autobahn GmbH und der Länder entwickelt.

Die im Verkehrszentralen-Verbund der Autobahn GmbH sowie die zukünftig in den Landes-Verkehrszentralen erfassten und erzeugten Daten stehen für weitere verkehrs- und mobilitätsbezogene Anwendungen und Dienste zur Verfügung. Die Daten werden über die Mobilithek des Bundes bereitgestellt und können somit für öffentliche wie auch privatwirtschaftliche Dienstleistungen verwendet werden.

C.3.7 Betrieb der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

C.3.7.1 Ausgaben

Für den Straßenbetriebsdienst an Bundesautobahnen wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt rund 1 175,9 Mio. € ausgegeben. Darin enthalten sind Investitionen in Höhe von 146,1 Mio. € (davon 142,1 Mio. € für Fahrzeuge und Geräte).

C.3.7.2 Betriebsdienst (Autobahnmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der Bundesautobahnen 178 Autobahnmeistereien zur Verfügung.

C.3.7.3 Tunnel

Straßentunnel in Deutschland haben auch im internationalen Vergleich ein hohes Sicherheitsniveau. Erreicht wurde dies durch die Umsetzung eines umfassenden Nachrüstungsprogramms für bestehende Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen mit einem Gesamtumfang von mittlerweile rund 1,2 Mrd. €. Hierbei wurden sowohl bauliche als auch betriebstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt.

Für die Sanierung von technischer Ausstattung in Tunneln im Zuge von Bundesautobahnen wurden im Berichtsjahr rund 64,1 Mio. € aus dem Bundeshaushalt durch die Autobahn GmbH investiert.

C.3.8 Längerfristige Baustellen auf Autobahnen

Um die Verfügbarkeit und die Verkehrssicherheit der Autobahnen langfristig zu gewährleisten und um deren Kapazität an die Verkehrsnachfrage anzupassen, sind Ausbau-, Umbau- und Erhaltungsmaßnahmen erforderlich. Hierfür wird der Verkehr während der Dauer der Arbeiten durch eine sorgfältig geplante Behelfsverkehrsführung an der Arbeitsstelle vorbeigeführt.

Die vom BMV eingeführten „Richtlinien zur Baubetriebsplanung auf Bundesautobahnen“ (RBAP) sollen ein wirksames Arbeitsstellenmanagement gewährleisten. Ziel ist es, eine sichere Verkehrsführung und die Bereitstellung eines entsprechend der Verkehrsnachfrage ausreichenden Kapazitätsangebots bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit der durchzuführenden Arbeiten zu gewährleisten. Dadurch sollen das Eintrittsrisiko, die Dauer und die Auswirkungen von arbeitsstellenbedingten verkehrlichen Störungen und in der Folge erhöhter Unfallrisiken auf ein Minimum reduziert werden. Dies bedeutet im Einzelnen:

- Vermeidung von Staus und damit Reduzierung von Reisezeitverlusten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen,
- Vermeidung von Unfällen.

Die RBAP enthalten hierzu Vorgaben und Regelungen für ein bundeseinheitliches Arbeitsstellenmanagement und berücksichtigen die Entscheidungsbefugnisse der Fachaufsicht des FBA. Zur bundesweit einheitlichen und standardisierten verkehrlichen Bewertung von Arbeitsstellen unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten steht das webbasierte Verkehrsanalyssystem (VAS) zur Verfügung.

Die Autobahn GmbH plant die Verkehrsführung in Arbeitsstellen so, dass der Verkehrsfluss geringstmöglich beeinträchtigt wird. So wird beispielsweise angestrebt, die Anzahl der vorhandenen Fahrstreifen während der Arbeiten zu erhalten und möglichst breite Behelfsfahrstreifen einzurichten. Zu diesem Zweck wägt die Autobahn GmbH unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Aspekte unterschiedliche Vorgehensweisen bei der Bauausführung ab. Durch eine geschickte Aufteilung in mehrere Bauphasen kann sie die verkehrlichen Auswirkungen auf das notwendige Minimum reduzieren. Dabei plant die Autobahn GmbH Arbeitsstellen mit einem Sicherheitsniveau, das in der Regel die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 80 km/h entbehrlich macht.

Die Autobahn GmbH bündelt alle internen Planungsprozesse im Zusammenhang mit Baustellenverkehrsführungen über das Management- und Informationssystem für Arbeitsstellen (MIA) und meldet Arbeitsstellen längerer Dauer mit Verkehrsbeschränkungen von mindestens 4 Kalendertagen über eine automatisierte Schnittstelle an das VAS. Das FBA prüft anhand der Meldungen im VAS die verkehrlichen Auswirkungen der Baustellenverkehrsführungen und nimmt ggf. weitere Abstimmungen mit der Autobahn GmbH vor.

Insbesondere bei Arbeiten an Tunneln oder Großbrücken ist eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl in vielen Fällen unumgänglich. Hier sollen zukünftig vermehrt sogenannte Wechselverkehrsführungen zum Einsatz kommen, bei denen einer oder mehrere Behelfsfahrstreifen, die sogenannten Wechselfahrstreifen, nach Bedarf wechselweise einer der beiden Fahrtrichtungen zugewiesen werden können. Solche Wechselverkehrsführungen erlauben durch ihre Flexibilität eine effiziente Ausnutzung des verbleibenden Verkehrsraumes und ermöglichen dadurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Arbeitsstelle sowie der Verkehrssicherheit in den Zulaufstrecken auf die Arbeitsstelle (Vermeidung von Unfällen am Stauende durch Vermeidung oder Verringerung von Rückstaus). Um die Anwendung von Wechselverkehrsführungen in der Praxis zu erleichtern und Anreize zur Ausweitung des Angebots seitens der Industrie zu setzen, hat die Autobahn GmbH im Rahmen des Runden Tisches Baumanagement gemeinsam mit der Industrie einen Leitfaden für Wechselverkehrsführungen erstellt. Hierbei fanden insbesondere die bisherigen Praxiserfahrungen mit Wechselverkehrsführungen u. a. an der A 3, der A 7, der A 9 und der A 66 sowie die spezifischen Eigenschaften der marktverfügbaren Systeme zur Wechselverkehrsführung Eingang.

C.4 Bundesstraßen (Auftragsverwaltung Länder)

C.4.1 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung

Neubau und Erweiterung

Für den Neubau und vierstreifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr im Bundesgebiet – einschließlich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm – insgesamt rund 0,8 Mrd. € ausgegeben und 9 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von rd. 19 km für den Verkehr freigegeben. Weitere 57 Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von rd. 251 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Berichtsjahr 2024 wurden bundesweit 5 Ortsumgehungen mit einer Länge von rund 16 km vollständig fertiggestellt. 45 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von rund 185 km befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen betrug die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 37 719 km.

Radwegebau

Für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr rund 117,2 Mio. € ausgegeben. Es sind rund 90 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden.

Tabelle 36 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung im Jahr 2024 – Gesamtübersicht

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Gesamtkosten der VKE ¹	Länge
	Mio. €	km
1	2	3
Bundesstraßen Neubau- und Erweiterungsstrecken		
Für den Verkehr freigegeben		
3 (Teil-) VKE vierstreifig		4,5
davon vollständig fertig gestellt		
2 VKE vierstreifig	65,4	5,9
Ende 2024 in Bau		
1 VKE zweistreifig		1,4
2 VKE dreistreifig		18,5
9 VKE vierstreifig		45,5
Ortsumgehungen		
Für den Verkehr freigegeben		
6 (Teil-) VKE zweistreifig		14,4
davon vollständig fertig gestellt		
5 VKE zweistreifig	387,5	16,2
Ende 2024 in Bau		
34 VKE zweistreifig		130,7
4 VKE dreistreifig		25,9
7 VKE vierstreifig		28,6

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

C.4.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung – nach Bundesländern

Für die Bundesländer mit Auftragsverwaltung können den Tabellen in den nachfolgenden Kapiteln C.4.2.1 bis C.4.2.13 die Bundesstraßen-Maßnahmen des jeweiligen Bundeslandes, die im Berichtsjahr 2024 für den Verkehr freigegeben wurden bzw. sich Ende des Berichtsjahres in Bau befanden, entnommen werden. Bundesstraßenprojekte in Bundesver-

waltung sind im Bericht der Autobahn GmbH des Bundes (Kapitel C.3) berücksichtigt.

Darüber hinaus wird für die Länder BW, BY, BB, HE, MV, NI, NW, RP, ST, SH und TH jeweils eine bedeutsame Bundesstraßen-Maßnahme dargestellt.

Der aktuelle Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist in der digitalen Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024“ dargestellt (siehe Kapitel C.5.1).

C.4.2.1 Baden-Württemberg



Abbildung 36 B 294, Ortsumgehung Oberwinden – Brandbergtunnel, Südportal des Brandbergtunnels,
Foto: Regierungspräsidium Freiburg

Mit der Ortsumgehung von Oberwinden wurde der zweite Bauabschnitt der Ortsumgehung Winden im Zuge der B 294 fertiggestellt. Der erste Bauabschnitt, die Ortsumgehung Niederwinden, wurde bereits 2020 für den Verkehr freigegeben.

Die B 294 verbindet die Region Freiburg und das Rheintal mit dem Mittleren Schwarzwald. Sie liegt entlang der Landesentwicklungsachse zwischen Freiburg und Haslach im Kinzigtal und ist eine wichtige Verbindung für den Berufsverkehr wie für den Freizeitverkehr im Elztal.

Die Ortsdurchfahrt von Winden war 2015 mit ca. 14 100 Kfz am Tag belastet, der Schwerverkehrsanteil lag bei ca. 5 %. Insbesondere im Bereich der Engstelle von Oberwinden – hier führte die Bundesstraße nur einspurig zwischen zwei Häusern hindurch – kam es immer wieder zu Verkehrsunfällen. Die neue Umgehung verbessert die Verkehrssicherheit erheblich und reduziert Lärm- und Abgasemissionen

in den Ortsteilen. Zudem wird durch den Rückbau der alten B 294 die städtebauliche Situation aufgewertet, mit breiteren Gehwegen und Parkbuchten.

Mit dem Bau der Ortsumgehung, der den im Sprengvortrieb hergestellten, 881 m langen Brandbergtunnel umfasst, wurde im Juli 2018 begonnen. Die feierliche Verkehrsfreigabe war am 2. September 2024.

In den 1,8 km langen zweiten Abschnitt wurden rund 125 Mio. € investiert.

Tabelle 37 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Baden-Württemberg
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 14						
Backnang-W-Nellmersbach (BA 1.1 + 1.2)	N 4	42,6	1,7 ³	1,0		
Backnang-W-Nellmersbach (BA 2.3)	N 4	64,0	0,3			0,3
Backnang-W-Nellmersbach (BA 2.6 + 2.7)	N 4	90,9	2,2			2,2
B 29						
Essingen-w-Aalen (Essingen-Aalen)	E 4	54,3	3,6			3,6
B 33						
Konstanz (Landeplatz)– Allensbach-W	E 4	408,6	10,8	7,8	0,6 ²	3,0
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE vierstreifig					0,6²	
– in Bau						
4 VKE vierstreifig						9,1
Ortsumgehungen						
B 14						
B 14/B 19 Verlegung in Schwäbisch Hall (Schwäbisch Hall–B 19, Weiler- tunnel)	N 4	43,0	1,1			1,1
B 32						
OU Horb (Neckartalquerung) (Hochbrücke Horb)	N 2	165,9	2,0	0,9		1,1
B 34						
OU Wyhlen	N 2	28,8	4,4			4,4
B 294						
OU Winden, 2. BA (Oberwinden)	N 2	124,8	1,8	1,8	1,8	
B 311						
Erbach–Dellmensingen (Querspange zur B 30)	N 2/3	69,7	5,9	5,9	5,9	

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
B 463						
W–OU Pforzheim, BA 1.03+2.03 (Westtangente Pforzheim, BA 1.03 (Arlingertunnel) und BA 2.03)	N 2	133,5	2,6	2,6	2,6	
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
3 VKE zweistreifig		328,0	10,3		10,3	
– in Bau						
2 VKE zweistreifig						5,5
1 VKE vierstreifig						1,1

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

2 0,7 km befinden sich derzeit in Umplanung.

3 Dieser Abschnitt wurde vierstreifig ausgebaut und zweistreifig für den Verkehr freigegeben.

Erst nach Fertigstellung des Tunnels Röhrenberg wird der Abschnitt vierstreifig für den Verkehr freigegeben.

C.4.2.2 Bayern



Abbildung 37 B 300, Ortsumgehung Weichenried,
Foto: © Hajo Dietz

Die B 300 verbindet die Oberzentren Augsburg und Ingolstadt und ist insbesondere im Abschnitt zwischen den Autobahnen A 8 und A 9 eine bedeutende Verkehrsachse.

Mit dem Neubau der Ortsumfahrung Weichenried wurde die B 300 nicht nur leistungsfähig ausgebaut, die Verkehrssicherheit erhöht und die Anwohnerinnen und Anwohner stark entlastet, sondern auch die letzte verbliebene Ortsdurchfahrt zwischen der A 8 und der A 9 beseitigt. Zusätzlich wurde die B 300 östlich und westlich von Weichenried auf einer Länge von 3,4 km dreistreifig ausgebaut.

Baubeginn für die insgesamt 4,3 km lange Maßnahme war im Herbst 2019. In einer Bauzeit von fünf Jahren entstanden neben der Ortsumfahrung und dem dreistreifigen Ausbau auch eine 4 km lange, parallel zur B 300 verlaufende Gemeindeverbindungsstraße, zwei Rückhaltebecken und fünf Ingenieurbauwerke. Die Kosten für die Maßnahme liegen bei rund 20 Mio. €, davon entfallen etwa 9 Mio. € auf die Ortsumfahrung.

Die feierliche Verkehrsfreigabe erfolgte am 30.09.2024.

Tabelle 38 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Bayern
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge (km)	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 173						
Lichtenfels (A 73) - Zettlitz (B 289) (3. BA)	N 4	190,2	8,0			8,0
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE vierstreifig			8,0			8,0
Ortsumgehungen						
B 2						
Starnberg (Entlastungstunnel)	N 2	317,1	3,1			3,1
Eschenlohe bis Oberau-Nord	N 4	238,9	3,8			3,8
B 15						
Westtangente Rosenheim (2.–4. BA)	N 2	239,6	7,8	6,8		1,0
B 16						
OU Hausen	N 2	16,4	1,9			1,9
B 23						
OU Garmisch-Partenkirchen	N 2	405,4	5,6			5,6
B 289						
OU Kauernsdorf	N 2	144,2	2,0			2,0
B 300						
OU Weichenried	N 2	9,2	0,9	0,9	0,9	
B 388						
OU Taufkirchen (Vils)	N 2	57,0	5,4			5,4
B 472						
Nordumgehung Bad Tölz	N 2	59,9	2,7			2,7
B 533						
OU Auerbach	N 2	50,7	1,4			1,4
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		9,2	0,9		0,9	
– in Bau						
8 VKE zweistreifig						23,1
1 VKE vierstreifig						3,8

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025

C.4.2.3 Brandenburg



Abbildung 38 B 97/B 168, Ortsumgehung Cottbus, 2. Bauabschnitt
Foto: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Mit dem Bau des 2. Bauabschnittes (BA) der Ortsumgehung Cottbus wird der Netzschluss zu dem bereits fertiggestellten 1. BA hergestellt und ein zusammenhängender, leistungsstarker Straßenabschnitt in einer hohen Qualität ohne Ortsdurchfahrten und mit ausreichenden Überholmöglichkeiten für den Verkehr geschaffen.

Das Vorhaben B 97/B 168, OU Cottbus, 2. BA ist Bestandteil der neuen Netzverknüpfung zwischen den Bundesstraßen B 168n und B 97 im Raum Cottbus, wobei das Zielkonzept für das Blaue Netz bzw. das Ausbaukonzept für die im Grenzraum zu Polen in Nord-Süd-Richtung verlaufende Oder-Lausitz-Straße berücksichtigt wurde.

Die Baustrecke hat eine Länge von etwa 7 km und reicht vom Knotenpunkt der L 49 mit der B 168 bis zur neuen Anschlussstelle der Autobahn A 15 südöstlich von Cottbus. Damit erhält die Region eine weitere Autobahnanschlussstelle.

Das Baugebiet liegt in der naturräumlichen Großeinheit des Spreewaldes mit der zugehörigen Haupteinheit Cottbuser Schwemmsandfächer. Die Landschaft im Planungsgebiet wurde durch den Braunkohleabbau direkt und die damit verbundenen Grundwasserabsenkungen indirekt stark verändert. Geprägt ist das Gebiet vor allem durch ausgedehnte naturferne Kiefern- und Kiefernmischkulturen sowie die landwirtschaftlich genutzten Flächen. Im Untersuchungsgebiet befinden sich bestehende und geplante Schutzgebiete, geschützte Alleen, geschützte Biotop und die FFH-Gebiete „Sergen-Kathlower Teich- und Wiesenlandschaft“ sowie „Biotopverbund Spreeaue“.

Mit der Fertigstellung der Ortsumfahrung wird sich die Vernetzung des Oberzentrums Cottbus und der Lausitz mit dem Bundesfernstraßennetz deutlich verbessern. Die Maßnahme trägt somit zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung in der Lausitz bei und wurde deshalb auch in das Zukunftsinvestitionsprogramm aufgenommen.

Momentan liegt der Fokus auf einer Teilverkehrsfreigabe der West-Ost-Verbindung, welche die Verkehrsachse zwischen Cottbus und Forst beinhaltet und eine erhebliche Erleichterung für alle Verkehrsteilnehmer darstellt. Diese ist für August 2025 vorgesehen.

2026 wird dann der gesamte 2. BA fertiggestellt sein. Die Gesamtkosten für den 2. BA der OU Cottbus werden vsl. rund 73 Mio. € betragen, die im Wesentlichen aus zusätzlichen Strukturstärkungsmitteln des Bundes für die vom Braunkohleausstieg betroffenen Regionen getragen werden.

Tabelle 39 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Brandenburg
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 97/B 168						
OU Cottbus, 2. BA ²	N 3	72,8	7,0			7,0
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE dreistreifig						7,0

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.
2 Maßnahme Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG).

C.4.2.4 Hessen



Abbildung 39 B 38, Ortsumgehung Mörlenbach, Panoramastraße
Foto: Hessen Mobil

Als bedeutende regionale und überregionale Verbindungsstrecke für den Verkehr verbindet die B 38 das Rheintal über das Hessische Ried und die Bergstraße mit dem mittleren Odenwald. Sie vernetzt die Stadt Mannheim und das baden-württembergische Mittelzentrum Weinheim mit den auf hessischem Gebiet liegenden Weschnitztalgemeinden von Birkenau, Mörlenbach und Fürth und im weiteren Verlauf schließlich mit dem Oberzentrum Darmstadt.

Die Ortsmitte Mörlenbachs ist dabei besonders belastet. Aufgrund der Überlagerung von Durchgangs-, Quell-, Ziel- und Binnenverkehr und einer Verkehrsbelastung zwischen 17 500 und 24 000 Fahrzeugen am Tag können die vorhandenen Kreuzungen den Verkehr kaum noch bewältigen. Starke Staubildung prägt daher besonders zu den werktäglichen Spitzenzeiten den Verkehr in und um Mörlenbach.

Für die Ortsumgehung liegt der Planfeststellungsbeschluss seit 2014 vor. Der Spatenstich erfolgte am 16. Oktober 2020 in Mörlenbach. Die Bauzeit beträgt rund 9 Jahre, so dass die Fertigstellung für Sommer 2029 zu erwarten ist. Ziel ist eine Entlastung der Ortslage um rund 68 % des Kraftverkehrs

Die rund 3,9 km lange Umgehungsstraße verläuft in nord-östlicher Richtung, östlich der Gemeinde Mörlenbach. Die Strecke ist geprägt durch vier Großbauwerke: Zwei Talbrücken und zwei Tunnel. Damit verlaufen rund 40 % der Gesamtstrecke in bzw. über Bauwerke.

Seit 2020 wurden zwei kleinere Brückenbauwerke im Streckenverlauf errichtet. Auch ein Kreisverkehrsplatz zur Anbindung der L 3120 sowie eine Baustraße wurden bereits fertiggestellt. Zudem wurden umfangreiche naturschutzfachliche Maßnahmen umgesetzt.

Seit Januar 2025 wird der bergmännische Vortrieb des Tunnels Berkersklamm durchgeführt. Am Tunnel Kisselhöhe laufen seit Februar 2025 die Arbeiten zur Herstellung des Tunnelvoreinschnittes. Der Beginn des Tunnelvortriebs ist hier für Sommer 2025 vorgesehen. An der Talbrücke Reisen haben erste Arbeiten zur Herstellung von Fundamenten begonnen.

Die Gesamtkosten für den Bau der Ortsumgehung werden mit rund 216 Mio.€ beziffert.

Tabelle 40 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Hessen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge (km)	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 49						
AS Solms-Kloster Altenberg (Abschnitt 11)	E 4	44,5	3,2	3,2	1,2	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		44,5	3,2		1,2	
Ortsumgehungen						
B 7						
OU Calden	N 2	50,3	5,0	5,0	3,0	
B 8						
Bad Camberg-Erbach	N 2	111,1	6,7			6,7
B 38						
OU Mörlenbach	N 2	215,8	3,9			3,9
B 62						
OU Eckelshausen	N 2	33,8	2,7			2,7
B 252/B 62						
OU Münchhausen, Wetter, Lahntal	N 2	189,1	17,6	14,1		3,5
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		50,3	5,0		3,0	
– in Bau						
4 VKE zweistreifig						16,8

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

C.4.2.5 Mecklenburg-Vorpommern



Abbildung 40 B 111, Ortsumgehung Wolgast

Foto: Ingenieurbüro Thiele & Partner mbH, Stefan Prohaska

Wesentliches Projektziel ist die Verbesserung der Verbindung zwischen der A 20 und den touristischen Zielen insbesondere auf der Insel Usedom sowie dem Hafen- und Industriestandort sowie Mittelzentrum Wolgast. Ein weiteres bedeutendes Ziel des Projekts ist die Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt und die damit verbundene Lärm- und Luftschadstoffimmissionsminderung sowie die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten in der Ortsdurchfahrt. Neben der engen Bebauung der Altstadt von Wolgast mit den ampelgeregelten Engstellen für den Schwerverkehr ist hier insbesondere auch die vorhandene Klappbrücke über den Peenestrom in Wolgast zu nennen, die bei der mehrmals täglichen Öffnung für den Schiffsverkehr den gesamten innerstädtischen Verkehr innerhalb von Wolgast durch Überstauung wichtiger Knotenpunkte zum Erliegen bringt.

Maßgeblicher Bestandteil der neuen Ortsumgehung ist die rund 1,4 km lange und 42 m hohe neue Brücke über den Peenestrom, bei der keine Brückenöffnungen mehr erfor-

derlich sind. Das wird sowohl festland- als auch inselseitig die massiven Stauerscheinungen deutlich reduzieren. Neuartig ist die gewählte Brückenkonstruktion des prägnanten Bauwerkes über den Peenestrom – eine Zügelgurtbrücke. Sie ist in ihrer Art die erste in Europa.

In den Bau der 6,8 km langen Ortsumgehung Wolgast investiert der Bund rund 287 Mio. €. Baubeginn war in 2021, die Fertigstellung ist bis Ende 2029 geplant.

Tabelle 41 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Mecklenburg-Vorpommern
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge (km)	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 111						
OU Wolgast inkl. Ziesebrücke	N 2	286,7	6,8 ²	0,2	0,2	1,0
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE zweistreifig					0,2	
– in Bau						
1 VKE zweistreifig						1,0

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

2 5,4 km derzeit noch nicht in Bau.

C.4.2.6 Niedersachsen



Abbildung 41 B 215, Allerbrücke Verden

Foto: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die B 215 verläuft von Glissen über Stolzenau, Landesbergen, Nienburg und Verden nach Rotenburg. Als Nord-Süd-Verbindung im Raum Rotenburg – Nienburg hat die B 215 aufgrund der Anbindung an das Autobahnnetz in Verden eine große Bedeutung für den überörtlichen Wirtschafts-, Berufs- und Freizeitverkehr. Besonders bei den Brückenbauwerken über Flüsse zentriert sich der Verkehr auf die B 215, da alternative Querungsmöglichkeiten fehlen.

Im Jahr 2021 war die Bundesstraße durchschnittlich mit 16 800 Kfz/24 h belastet, davon etwa 1 300 Fahrzeuge aus dem Bereich des Schwerlastverkehrs. Mit dem Bau des neuen Bauwerkes kann die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs für die nächsten Jahrzehnte gewährleistet werden.

Der Neubau der Allerbrücke bedingte sich aus den Bauwerkszuständen der Bauwerke über die Aller und die alte Aller. Im Zuge der 2013 begonnenen Planung wurde ein drittes Bauwerk (Allerflutbrücke) in die Maßnahme mit einbezogen. Hintergrund für die Aufnahme des dritten Bauwerks in die Maßnahme ist die angepasste Trassenführung über die Aller

Mit dem Bau des neuen Bauwerks wurde im Juni 2021 begonnen. Das neue Bauwerk wurde stromabwärts neben den Bestandsbauwerken errichtet, so konnte der Verkehr im Wesentlichen ungestört an der Baustelle vorbeifahren.

Mit einer Länge von 264,5 m und einer Breite von 15,7 m ist das neue Bauwerk deutlich länger und breiter als die Bestandsbauwerke. Die Länge des Bauwerkes resultiert aus dem Hochwasserschutz und soll einen ungestörten Abfluss im Hochwasserfall gewährleisten.

Die Breite ergibt sich aus den Anforderungen an den Radverkehr. Die neue Brücke hat beidseitige Nebenanlagen, um Begegnungsverkehr von Radfahrern auszuschließen. Diese Besonderheit resultiert daraus, dass die Brücke die Stadt Verden mit ihrem Stadtteil Hönisch verbindet.

Die neue Brücke wurde Ende 2024 fertiggestellt. Anfang 2025 beginnt der Rückbau der Bestandsbauwerke. Die Beendigung der Maßnahme ist für Ende 2025 geplant.

Tabelle 42 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Niedersachsen

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 240						
OU Weenzen-Süd	N 2	14,7	1,4			1,4
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE zweistreifig						1,4
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Coppenbrügge/Marienu	N 2	41,6	6,2	3,1		3,1
B 3						
OU Celle-Mittelteil (B 214–B 191)	N 2/4	97,1	5,2			5,2
B 210						
Südumgehung Emden	N 2	53,7	1,9			1,9
B 240						
OU Eschershausen						
(1. BA, Nordostumgehung)	N 2	22,3	5,9			5,9
OU Marienhagen/Weenzen-Nord	N 2	114,4	3,7			3,7
B 241						
Bollensen–Volpriehausen	N 2/3	85,4	5,2			5,2
B 441						
OU Wunstorf	N 2	62,7	6,5			6,5
Insgesamt						
– in Bau						
7 VKE zweistreifig						31,5

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

C.4.2.7 Nordrhein-Westfalen



Abbildung 42 B 67/B 474: Neubau zwischen Reken und Dülmen, Kreisverkehr
Foto: Straßen NRW

Mit dem Neubau der B 67/B 474 zwischen Reken und Dülmen wird die Lücke in dem als durchgehende Kraftfahrstraße geplanten Straßenzug von Isselburg-Werth bis Dülmen geschlossen.

Eine Teilfreigabe ist im September 2023 erfolgt. Hierdurch ist bereits die wichtige Anbindung zur A 43-Anschlussstelle Dülmen-Nord gegeben. Im Frühjahr 2025 steht mit der Anbindung der Anschlussstelle Merfeld für die B 67 ein weiterer Realisierungsschritt kurz bevor. 2024 machten die wassergetränkten Böden insbesondere im Frühjahr und Winter den reinen Straßenbau zu einer Herausforderung. In dieser Zeit stagnierte die Baustelle nicht, vielmehr wurde sie effektiv genutzt, um in anderen Bereichen, unter anderem bei den Bauwerken in Richtung Reken, erfolgreich weiterzukommen. Die B 67 trägt durch verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen auch zur Vernetzung von Mobilität bei. So ist gemeinsam mit dem Kreis Borken eine Mobilstation im Bereich Reken mit einer Schnellbusanbindung entstanden und bereits 2019 freigegeben worden. Im Bereich der Anbindungsstelle Merfeld entsteht ein Mitfahrerparkplatz,

den Straßen.NRW bauausführend für die Stadt Dülmen umsetzt. Freigegeben worden ist Ende 2024 darüber hinaus ein Mitfahrerparkplatz mit rund 100 Stellplätzen im Bereich des Knotenpunktes mit der B 474.

Rund 140 Mio. € investiert der Bund in die 15,6 km lange Strecke, wobei 12,5 km zur B 67 gehören und 3,1 km bereits als B 474 neu gebaut worden sind. Im Sommer 2018 wurde mit den ersten Bauarbeiten begonnen. Eine Gesamtfertigstellung der Baumaßnahme ist für 2027 angestrebt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einer Gesamtgröße von 130 Hektar im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme kompensiert.

Tabelle 43 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bauziel gemäß BPl 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 51/B 481						
OU Münster	E 4/N 2	231,0	6,2			6,2
B 54						
Lünen (DB-Strecke–B 236)	E 4	20,9	2,7	2,7	2,7	
B 66						
Bielefeld/Hillegossen– Leopoldshöhe/Asemissen	N 4	43,7	2,1			2,1
B 67/B 474						
Reken–Dülmen	N 3	140,2	15,6	3,1		12,5
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertiggestellt						
1 VKE vierstreifig		20,9	2,7		2,7	
– in Bau						
1 VKE dreistreifig						12,5
2 VKE vierstreifig						8,3
Ortsumgehungen						
B 51						
OU Köln/Meschenich	N 2/3	37,2	2,6			2,6
B 58						
OU Beckum	N 2	88,7	3,8	2,2		1,6
OU Wesel	N 4	320,6	4,0			4,0
B 229						
OU Balve, 1. BA von Helle–Sanssouci	N 2	20,1	1,5			1,5
B 265						
OU Hürth/Hermülheim (m)–Köln/ Militärring	N 4/E 4	72,3	5,5	3,7		1,8
B 474						
OU Datteln	N 2	50,2	4,1			4,1
Insgesamt						
– in Bau						
4 VKE zweistreifig						9,8
2 VKE vierstreifig						5,8

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

C.4.2.8 Rheinland-Pfalz



Abbildung 43 B 48 neu, Ortsumfahrung Imsweiler
Foto: Landesbetrieb Mobilität Speyer

Die B 48 verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet die Südwestpfalz mit der A 6 und A 63. Im weiteren Verlauf Richtung Norden wird die Verbindung zum Rhein über Bad Kreuznach zur B 9 und zur A 61 hergestellt. Die B 48 stellt somit eine überregionale Verkehrsverbindung innerhalb der Westpfalz zwischen den Räumen Bingen und Bad Bergzabern dar. Mit dem Bau der neuen Umgehung Imsweiler wird eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Mittelzentrums Rockenhausen an die A 63 sowie an die Oberzentren Kaiserslautern und Mainz erreicht.

Das Baurecht für das Projekt besteht seit Januar 2016. Seit August 2017 ist die Maßnahme im Bau. Ingenieurtechnische Highlights des Projektes sind die 222 m lange Talbrücke Schleifmühle, die das Gewässer Alsenz sowie die Bahntrasse Hochspeyer – Bad Münster überspannt, sowie ein rund 400 m langer Tunnel, welcher im Norden unmittelbar an die Talbrücke anschließt. Insgesamt beträgt die Länge der Baustrecke 1,8 km. Zur Ausführung kommt der Straßenregelquerschnitt RQ 10,5 mit einer Kronenbreite

von 10,5 m und einer Fahrbahnbreite von 7,5 m. Die Kosten für den Neubau der Ortsumgehung Imsweiler belaufen sich aktuell auf rund 74 Mio. €.

Die Fertigstellung des Projektes ist Ende 2025 geplant.

Tabelle 44 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
				(km)	(km)	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
Godramstein–Landau (A 65)	E 4	75,5	4,1			4,1
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE vierstreifig						4,1
Ortsumgehungen						
B 47						
Südumgehung Worms	N 2/E 4	63,8	4,3	3,1		1,2
B 48						
OU Imsweiler	N 2	73,6	1,8			1,8
B 427						
OU Bad Bergzabern	N 2	164,5	2,6			2,6
Insgesamt						
– in Bau						
3 VKE zweistreifig						5,6

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

C.4.2.9 Saarland

Im Berichtsjahr wurden im Saarland keine Verkehrseinheiten für den Verkehr freigegeben und es befanden sich keine Verkehrseinheiten in Bau.

C.4.2.10 Sachsen

Tabelle 45 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Sachsen

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge (km)	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungstrecken						
B 178						
Verlegung A 4 bis Bundesgrenze						
D/PL und D/CZ, BA 3.3						
(S 128 Niederoderwitz – B 178 alt) ²	N 3	57,4	6,0			6,0
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE dreistreifig						6,0
Ortsumgehungen						
B 169						
OU Göltzschtal	N 2	73,7	10,5	9,2		1,3
B 172						
OU Pirna, 3. BA	N 4	236,4	3,8	1,2		2,6
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE zweistreifig						1,3
1 VKE vierstreifig						2,6

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

2 Maßnahme Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG).

C.4.2.11 Sachsen-Anhalt



Abbildung 44 B 6n – Planungsabschnitt 17 östlich Ortsumgehung Köthen bis A 9
Foto: Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

Das Gesamtprojekt beginnt in Köthen bei Bau-km 0+200 und endet bei Bau-km 15+500 an der A 9.

Das Projekt befindet sich derzeit in der Bauausführung. Die ersten zwei Streckenlose (Bau-km 10+075 bis zur Anschlussstelle A 9) wurden bereits 2018 und 2020 fertiggestellt, das Streckenlos von Bau-km 7+125 bis 10+075 im Jahr 2024. Der Streckenabschnitt von Bau-km 7+125 bis 12+800 konnte noch nicht für den Verkehr freigegeben werden, da das nachgeordnete Netz in diesem Bereich nicht geeignet ist, den entsprechenden (End-)Verkehr aufzunehmen.

Das Streckenlos von Bau-km 2+200 bis 4+600 befindet sich derzeit in der Bauausführung. Es erfolgen im Erdbau die Herstellung der Dammauflagerflächen, die Auflagerflächen der Steilböschungen sowie die Herstellung der Baustraßen. Weiterhin sind die Amphibiendurchlässe inklusive der notwendigen Fundamente in der Herstellung. Die Fertigstellung ist für Mai 2026 vorgesehen.

Die Bauwerke BW 117Ü und BW 116Ü befinden sich in der Bauausführung. Derzeit werden Schalungs-, Bewehrungs- und Betonarbeiten ausgeführt. Die Fertigstellung dieser Bauwerke ist für Ende Juni 2025 vorgesehen.

Die Bauwerke BW 118 A und BW 119Ü befinden sich ebenfalls in der Bauausführung. Derzeit erfolgen Schalungs- und Bewehrungsarbeiten. Die Fertigstellung der Bauwerke BW 118A und BW 119Ü ist für Ende August 2025 vorgesehen.

Die letzten zwei Streckenabschnitte (Bau-km 0+200 bis 2+200 und Bau-km 4+600 bis 7+125) befinden sich in der Vorbereitung der Vergabe.

Die Fertigstellung sowie die Verkehrsfreigabe aller Abschnitte der B 6n sind für Juni 2027 vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 89,3 Mio. €.

Tabelle 46 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 6n						
Köthen–A 9 (17. BA)	N 2	89,3	15,3	2,0		13,3
B 87						
OU Bad Kösen ²	N 2	198,1	13,3			13,3
B 180						
OU Aschersleben/Süd – Quenstedt ²	N 2	52,6	8,4			8,4
Insgesamt						
– in Bau						
3 VKE zweistreifig						
						35,0

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

2 Maßnahme Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG).

C.4.2.12 Schleswig-Holstein



Abbildung 45 B 207, vierstreifiger Ausbau zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden
Foto: DEGES

Im Rahmen des Ausbaus der Transeuropäischen Verkehrsstrasse von und nach Skandinavien ist der vierstreifige Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden auf der Insel Fehmarn ein wichtiger Baustein. Für den 16 km langen Abschnitt (ohne neue Querung über den Fehmarnsund) besteht seit August 2021 vollziehbares Baurecht; der offizielle Baubeginn erfolgte am 25. August 2023. Der Ausbau erfolgt im autobahnähnlichen RQ 28. Die Anschlussstelle Puttgarden wird neu geschaffen, die Anschlussstellen bei Burg, Avendorf und Großenbrode werden sämtlich neu hergestellt. Die Kosten für das Gesamtprojekt liegen bei ca. 224 Mio. €.

Das Projekt ist hoch komplex – Schnittstellen zwischen dem Bundesstraßenausbau und der Fehmarnbeltquerung (Federführung: Femern A/S) sowie der Fehmarnsundquerung (kombinierter Einschwimm-/Absenktunnel für Straße und Schiene; Federführung: DB InfraGo AG) erfordern eine komplexe Kommunikation und in vielen Details abgestimmte Planungen der Vorhabenträger.

Von Anfang an wurde unter der Prämisse geplant, die Auswirkungen während des Baus auf Binnen- und Wirtschaftsverkehr sowie touristische Verkehre so gering wie möglich

zu halten. So sollen Vollsperrungen stets nur die Ultima Ratio sein und falls notwendig, dann temporär und zu verkehrsarmen Jahres- und Tageszeiten erfolgen. Dieses Vorgehen mit getrennten Baulosen für die Insel und das Festland hat sich bei den bisher umgesetzten Baumaßnahmen bewährt: Die Errichtung der zukünftigen Brücke der K 49 über die spätere B 207 sowie die ersten Straßenverlegungen verliefen für die Anwohner und Besucher fast unbemerkt.

Der Streckenbau gliedert sich in sechs Abschnitte mit entsprechenden Baubereichen; vier davon auf der Insel selbst. Derzeit wird wesentlich auf der Insel gearbeitet. Parallel dazu haben die bauvorbereitenden Arbeiten auf dem Festland begonnen.

Die spätere Anschlussstelle Puttgarden wird die erste sein, die die DEGES im Rahmen des Projekts fertigstellen wird. Der Verkehr der K 49 wird bereits Anfang 2026 auf die oben erwähnte neue Brücke umgelegt werden. Parallel dazu laufen die Ausbauarbeiten in allen weiteren Bereichen weiter. Der Abschluss des gesamten Ausbaus soll bis 2028 erfolgen.

Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses sind auch zahlreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Das Land Schleswig-Holstein hat sich darüber hinaus zu freiwilligen

Naturschutzmaßnahmen zum Schutz von Amphibien, Watvögeln, Reptilien sowie dem Kriechenden Scheiberich bekannt – das ist übrigens eine Pflanze, die auch unter dem Namen Flutender Sellerie bekannt ist. Unter anderem hat das Land bei Großenbrode eine Kompensationsfläche von 4,3 Hektar erworben, die dauerhaft für den Naturschutz

genutzt wird. Die Planung und Umsetzung hierzu erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem NABU. Trassennah werden mehr als 100 000 Bäume und Gehölze gepflanzt. Auf weiteren 15,6 Hektar werden zusätzliche Aufwertungen vorgenommen.

Tabelle 47 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Schleswig-Holstein
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungstrecken						
B 207						
vierstreifiger Ausbau zwischen Heiligenhafen Ost und Puttgarden	E 4	224,1	16,0			16,0
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE vierstreifig						16,0
Ortsumgehungen						
B 209						
OU Schwarzenbek 2. BA	N 2	18,3	2,9	1,8		1,1
Insgesamt						
– in Bau						
1 VKE zweistreifig						1,1

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

C.4.2.13 Thüringen



Abbildung 46 B 243, Ortsumgehung Holbach und Ortsumgehung Günzerode
Foto: ICL Ingenieur Consult GmbH

Die Ortsumfahrungen Holbach und Günzerode sind Bestandteil der länderübergreifenden Neubaumaßnahme B 243, Herzberg – Nordhausen (A 38). Mit ihrer Fertigstellung erfolgt der Lückenschluss des Gesamtzuges der B 243.

Die B 243 stellt als Harz-Südrand-Straße eine wichtige Verbindung zwischen der A 38 und der A 7 dar. Gemeinsam mit der A 36 als Harz-Nordrand-Straße soll sie den Durchgangsverkehr im Harz minimieren. Darüber hinaus erfüllt sie eine Verbindungsfunktion zwischen den Oberzentren Erfurt und Hannover sowie zwischen den Mittelzentren Nordhausen, Herzberg und Osterode.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2030, vordringlicher Bedarf. Baurecht besteht seit dem 12.04.2018 durch den Planfeststellungsbeschluss des Thüringer Landesverwaltungsamtes.

Die Baulänge beträgt insgesamt 9,8 km. Untergliedert wird der Baubereich in den Abschnitt Ortsumgehung Holbach mit einer Länge von 3,8 km und den Abschnitt Ortsumgehung Günzerode mit einer Länge von 6 km

Die Neubaustrecke verläuft ortsdurchfahrtfrei durch landwirtschaftliches Gebiet und weitgehend entlang der Helme. Sie wird durchgehend als dreistreifiger Querschnitt mit wechselnden Überholfahrstreifen im Querschnitt RQ 15,5 errichtet. Es gibt einen zentralen, teilplanfreien Knotenpunkt bei Pützlingen. Zehn Brückenbauwerke und drei Regenrückhaltebecken werden errichtet. Ein wesentlicher Teil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die Renaturierung der Helme.

Die Ortsumgehung Holbach sowie Teile der Ortsumfahrungen Günzerode (Bauwerke, Trassenvoreinschnitte) sind aktuell im Bau. Zwei Brückenbauwerke von insgesamt zehn sind bereits fertiggestellt, sechs Brückenbauwerke sind derzeit im Bau. Die Renaturierung der Helme ist abgeschlossen. Die Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Holbach ist für Mitte 2026 geplant. Die Gesamtfertigstellung der Maßnahme (inkl. der Ortsumfahrungen Günzerode) ist für 2029 geplant.

Tabelle 48 Bauleistungen auf Bundesstraßen in Auftragsverwaltung von Thüringen

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bauziel gemäß BPL 2016	Kosten ¹ (Mio. €)	Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau Ende 2024
				von Baube- ginn bis Ende 2024	davon in 2024	
				(km)	(km)	
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 243						
OU Holbach	N 3	35,2	3,8			3,8
OU Günzerode	N 3	84,4	6,0			6,0
B 247						
ÖPP, OU Mühlhausen ²	N 3		9,1			9,1
B 247						
ÖPP, OU Höngeda ²	N 4	561,2 ³ + 33,4 ⁴	7,6			7,6
B 247						
ÖPP, OU Großengottern ²	N 4		7,7			7,7
Insgesamt						
– in Bau						
3 VKE dreistreifig						18,9
2 VKE vierstreifig						15,3

1 Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2025.

2 ÖPP-Projekt.

3 Gesamtprojektkosten inkl. Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb, Finanzierung bis Vertragsende in 2051.

4 Konventioneller Anteil inkl. Grunderwerbskosten.

C.4.3 Erhaltung von Bundesstraßen

C.4.3.1 Zustand der Fahrbahnbefestigungen der Bundesstraßen

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

Die Zustandsmerkmale der Fahrbahnoberflächen werden mit schnellfahrenden und mit modernster Erfassungstechnik ausgestatteten Messfahrzeugen erfasst. Für alle Zustandsmerkmale werden dimensionsbehaftete Zustandsgrößen über den Erfassungsabschnitt aggregiert. Dieser Erfassungsabschnitt besitzt für die messtechnische Zustandserfassung auf Außerortsstrecken eine feste Regellänge von 100 Metern. Im Zuge des anschließenden Bewertungsvorgangs werden die Zustandsgrößen über merkmalspezifische Normierungsfunktionen in dimensionslose Zustandswerte mit Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht) überführt und zur Visualisierung den Farbklassen blau, grün, gelb und rot zugeordnet.

Im Zuge der Bewertung werden der Gebrauchswert und der Substanzwert (Oberfläche) ausgewiesen. Der Gebrauchswert setzt sich aus der Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche sowie aus den Längs- und Querebenenmerkmalen zusammen und beschreibt vor allem die Fahrsicherheit und den Fahrkomfort. In den Substanzwert (Oberfläche) fließen neben den Längs- und Querebenenmerkmalen auch Substanzmerkmale wie Risse, Ausbrüche, Flickstellen u. a. ein. Er spiegelt den baulichen Zustand einer Straßenoberfläche wider.

Die ZEB-Ergebnisse erlauben netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilung und Zustandsausprägung der Fahrbahnoberflächen.

Die Oberflächenzustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassende Messkampagnen aufgenommen. In den ersten beiden Jahren einer Messkampagne werden die Bundesautobahnen messtechnisch erfasst. In den darauffolgenden beiden Jahren wird die ZEB auf den Bundesstraßen durchgeführt. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose und für die Bewertung von Bauweisen.

In den Jahren 2019/2020 ist die Erfassung des Straßenzustandes auf Bundesstraßen erfolgt. In den nachfolgenden Abbildungen sind die Ergebnisse zum Gebrauchswert und zum Substanzwert (Oberfläche) auf Bundesstraßen dargestellt.

Zustandsverteilung Gebrauchswert

Deutschland | Bundesstraßen | ERG-Tabellen

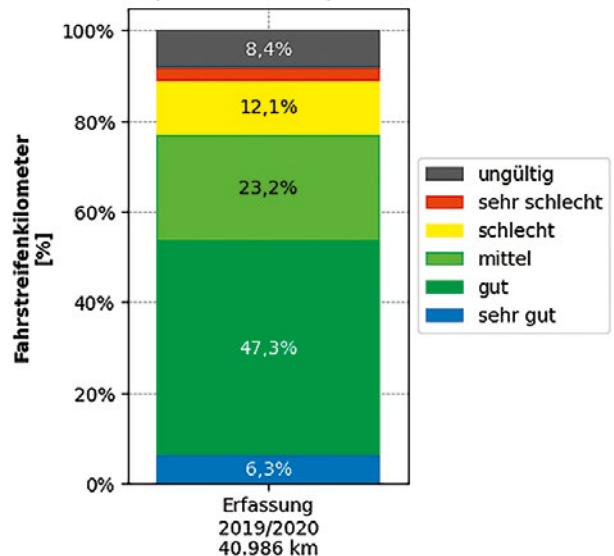


Abbildung 47 Gebrauchswert der Bundesstraßen, Quelle: BMV

Zustandsverteilung Substanzwert (OF)

Deutschland | Bundesstraßen | ERG-Tabellen

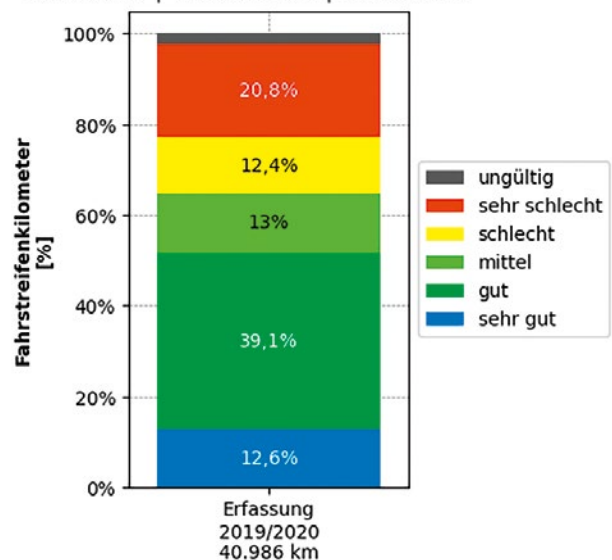


Abbildung 48 Substanzwert (Oberfläche) der Bundesstraßen, Quelle: BMV

Entsprechende Informationen zu den Zuständen der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen sind Kapitel C.3.4.1 zu entnehmen.

Für die Bundesstraßen zeigt der Gebrauchswert im Vergleich zu den Messreihen im Jahr 2015/2016 eine nahezu gleichbleibende Entwicklung. Der Anteil der schlechten

(gelb) und sehr schlechten (rot) Bereiche lag bei rund 15 % im Bereich der Bundesstraßen. Analog dazu hat sich auch der sehr gute (blau) und gute (dunkelgrün) Anteil des Gebrauchswerts bei rund 54 % nicht signifikant verändert.

Abweichend hiervon ist für den Substanzwert (Oberfläche) jedoch eine Verschlechterung des technischen Oberflächenzustands erkennbar. Hier hat der Anteil der schlechten und sehr schlechten Bereiche (rot und gelb) von rund 30 % (Messung 2015/2016) auf rund 33 % zugenommen. Der sehr gute (blau) und gute Anteil (dunkelgrün) haben sich aber leicht vergrößert.

Die nächste ZEB-Messung auf den Bundesstraßen wird in den Jahren 2023/2024 durchgeführt. Die Ergebnisse werden frühestens Mitte 2025 vorliegen.

C.4.3.2 Zustand der Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen

Im Bereich der Bundesfernstraßen gab es zum September 2024 rund 24 600 Brücken (Teilbauwerke) im Bundesstraßennetz. Des Weiteren befinden sich im Bundesstraßennetz noch rund 410 Tunnel- und Trogbauwerke, 2 590 Lärmschutz- und Schutzbauwerke, 7 670 Stützbauwerke und 2 100 Verkehrszeichenbrücken.

Seit dem 01.01.2021 hat die Autobahn GmbH Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung für alle Autobahnen in Deutschland und darüber hinaus für die in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg liegenden Bundesstraßen übernommen. Alle anderen Bundesstraßen werden auch weiterhin im Auftrag des Bundes von den Bundesländern verwaltet.

Die Erhaltung der Ingenieurbauwerke erfolgt nach den gleichen Prinzipien und Kriterien, wie bereits in Kapitel C.3.4. beschrieben, d. h. auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken, die durch das BMV in Zusammenarbeit mit den Ländern und der Autobahn GmbH erarbeitet und eingeführt wurden.

Für Brücken an Bundesstraßen ist die aktuelle Verteilung der Zustandsnoten in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (Stand: 01.09.2024).

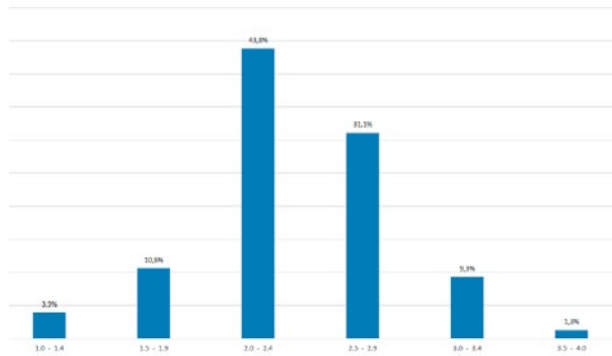


Abbildung 49 Zustand der Brücken an Bundesstraßen (Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke in %, Stand 01.09.2024), Quelle: BMV

Gegenüber dem Vorjahr hat sich in etwa dieselbe Zustandsnotenverteilung eingestellt. Dennoch zeigt der relativ große Anteil an Bauwerken mit Zustandsnoten > 2,5, dass aufgrund des Alters und der permanent hohen Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Verschleiß, Alterungserscheinungen und Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen andeuten. Zur Verstetigung einer kontinuierlichen Verbesserung der Bauwerkszustände müssen daher in den nächsten Jahren die Anstrengungen verstärkt und die Erhaltungsinvestitionen weiter gesteigert werden (siehe Kapitel C.5.3 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung).

C.4.4 Betrieb der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung

C.4.4.1 Ausgaben

Für den reinen Betrieb der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 619,8 Mio. € ausgegeben.

Daneben gab es Investitionen an Bundesstraßen für Fahrzeuge und Geräte sowie Hochbauten in Höhe von:

- Fahrzeuge und Geräte: 51,8 Mio. €,
- Hochbauten 43,2 Mio. €.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Leistungsbereiche beträgt danach bei Bundesstraßen (auf Basis durchgehende Strecke und Äste, die der Straßenbetriebsdienst der Auftragsverwaltungen betreut):

- Sofortmaßnahmen am Straßenkörper 1 600 €/km,
- Grünpflege 4 500 €/km,
- Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung 2 700 €/km,
- Reinigung 2 300 €/km,
- Winterdienst 2 400 €/km,
- Weitere Leistungen 2 800 €/km.

C.4.4.2 Betriebsdienst (Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen 223 bundeseigene und 321 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung.

Im Berichtsjahr 2024 befand sich folgende Straßenmeisterei (> 6,0 Mio. € Bausumme (Titel 712 22)) in Bau:

- NW, SM Beckum (Ersatzneubau)
- NW, SM Dortmund (Ersatzneubau)
- RP, SM Wolfstein (Ersatzneubau)
- RP, SM Hermeskeil (Ersatzneubau)

Im Berichtsjahr 2024 befand sich folgende Straßenmeisterei (> 6,0 Mio. € Bausumme (Titel 712 22)) in Bau:

- BW, Straßenmeisterei Geislingen (Ersatzneubau).

C.4.5 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern höhenfrei als Über- oder Unterführungen herzustellen. Konsequenterweise enthält das EKrG die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Über- oder Unterführungen oder sonstige technische Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Bei der Beseitigung bzw. Änderung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen werden – soweit eine Eisenbahn des Bundes gekreuzt wird – gemäß §§ 3, 13 EKrG zwei Drittel der kreuzungsbedingten Kosten mit Bundesmitteln finanziert. Für das auf den Bund als Straßenbaulastträger entfallende Drittel wurden im Jahr 2024 rund 32,9 Mio. € aufgewendet (zum sogenannten Bundesdrittel siehe auch B.6.4 „Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz“). Die Anzahl der Bahnübergänge nimmt kontinuierlich ab.

C.5 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024

C.5.1 Karte Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024

Informationen zu den Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024 können der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024“, die als Anlage zum Verkehrsinvestitionsbericht des BMV für das Berichtsjahr 2024 ausschließlich auf der Homepage des BMV veröffentlicht ist, entnommen werden.

(<https://bm.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Berichte-Verkehrsinfrastruktur/berichte-verkehrsinfrastruktur.html>), siehe unter Weiterführende Informationen „Der Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024“)

C.5.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen

Informationen zu im Berichtsjahr 2024 für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen können der unter C.5.1 genannten Karte sowie der Tabelle Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen, die als Anlage zum Verkehrsinvestitionsbericht des BMV für das Berichtsjahr 2024 ausschließlich auf der Homepage des BMV veröffentlicht ist, entnommen werden.

(<https://www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Berichte-Verkehrsinfrastruktur/berichte-verkehrsinfrastruktur.html>), siehe unter Weiterführende Informationen „Der Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024“).

C.5.3 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen

Informationen zu großen Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen können der Tabelle Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesfernstraßen, die als Anlage zum Verkehrsinvestitionsbericht des BMV für das Berichtsjahr 2024 ausschließlich auf der Homepage des BMV veröffentlicht ist, entnommen werden.

(<https://bm.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Berichte-Verkehrsinfrastruktur/berichte-verkehrsinfrastruktur.html>), siehe unter Weiterführende Informationen „Der Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024“).

D Bundeswasserstraßen

D.1 Allgemeines

D.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) verwaltet. Die Tätigkeit der Verwaltung richtet sich im Einzelnen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Binnenschifffahrtsgesetz sowie dem Seeaufgabengesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen

Die Wasserstraßen sind neben den Straßen, den Schienen und den Rohrleitungen Teil des bodengebundenen Verkehrswegenetzes der Bundesrepublik Deutschland. Obgleich sehr viel weitmaschiger als Schiene und Straße, ist das Wasserstraßennetz dennoch ein zusammenhängendes Netz, das die großen Seehäfen einerseits mit der Hohen See, andererseits mit dem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Neben den Seehäfen dienen die Binnenhäfen dem Umschlag von Gütern. Die Mehrzahl der Großstädte der Bundesrepublik besitzt einen direkten Wasserstraßenanschluss.

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7 300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 % der Strecke auf Flüsse und 25 % auf Kanäle entfallen. Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch circa 18 000 km² Seewasserstraßen. Zu den Anlagen an den Bundeswasserstraßen gehören u. a. 400 Schleusen und 320 Wehre, 2 Schiffshebewerke, 2 Talsperren und etwa 1 800 Brücken.

Zum Hauptnetz mit circa 5 100 km (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des „nassen“ Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu gestalten. Vorhandene Engpässe sind im Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Über die 757 km langen Seeschifffahrtsstraßen sind Nord- und Ostsee erreichbar. Über die Donau, den Main-Donau-Kanal, den Main und den Rhein sind die Anrainerstaaten zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee erreichbar. Die West-Ost-Magistrale bildet das Kanalnetz zwischen Rhein und Oder. Es gibt mehr als 100 moderne öffentliche See- und Binnenhäfen. 54 von 80 Großstadtreionen in Deutschland haben einen Wasserstraßenanschluss.

Die Bundeswasserstraßen haben neben der verkehrswirtschaftlichen Nutzung beachtenswerte Funktionen zur Wasserversorgung, Erhaltung der Vorflut für den Abfluss der Niederschläge und für Entwässerungszwecke, Abwendung von Hochwasser- und Eisgefährdung sowie zur preiswerten und sauberen Energiegewinnung in staugeregelten Abschnitten. Außerdem bieten sie Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten und sind Teil eines europarechtlich begründeten naturschutzfachlichen Schutzgebietssystems.

Die Flüsse sind die naturgegebenen Hauptadern für den Wasserabfluss. Aus Flüssen und Schifffahrtskanälen werden ständig große Wassermengen, vor allem für industrielle Zwecke, entnommen. Aber auch die Landwirtschaft und die Trinkwassergewinnung stützen sich in beachtlichem Umfang auf das Wasserangebot der Bundeswasserstraßen.

Zur umweltfreundlichsten Form der Energiegewinnung zählt die Wasserkraftnutzung. Sie ist jedoch nur wirtschaftlich vertretbar, wenn ausreichende Fallhöhen und entsprechende Abflüsse zur Verfügung stehen. Laufwasser-Kraftwerke sind vielfach im Zusammenhang mit einer Stauregelung für den Schiffsverkehr errichtet worden.

Schließlich dienen die Bundeswasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Hier sind neben dem Wassersport mit Segel- und Motorbooten, dem Kanusport, dem Rudern, Surfen und Wasserskilaufen auch das Angeln, Wandern und Radwandern zu nennen. Die auf eine Dreiviertelmillion geschätzte Zahl von Sport- und Freizeitbooten spricht für sich. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Fremdenverkehr für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt. Die lokale Fahrgastschifffahrt hat hieran einen großen Anteil.

D.1.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für den nationalen und internationalen Güterverkehr ein volkswirtschaftlich unentbehrlicher Verkehrsträger. Die besonderen Eigenschaften wie:

- hohe Verkehrssicherheit,
- geringer Energieverbrauch und hohe Umweltfreundlichkeit,
- weitgehende Nutzung natürlicher Verkehrswege,
- günstiges Verhältnis von Nutzlast zu Totlast,
- geringer Personalbedarf,
- großräumiges Transportvolumen,
- vorhandene Kapazitätsreserven des Systems Binnenschifffahrt/Wasserstraßen

machen die Binnenschifffahrt aus ökologischen, ökonomischen und Sicherheitsgesichtspunkten zu einem bevorzug-

ten Beförderungsmittel, insbesondere für Massengüter, übermäßig schwere und sperrige sowie gefährliche Güter.

Darüber hinaus gewinnen Container-, Ro-Ro-Verkehre und Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) zunehmend an Bedeutung. Mit Binnenschiffen können in der Bundesrepublik Deutschland die meisten Groß- und Hafenstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie sowie in den Nachbarstaaten wichtige Industrieregionen, Seehäfen und Großstädte angefahren werden.

D.1.4 Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Verwaltung, Unterhaltung und Ausbau der Bundeswasserstraßen werden von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn als Mittelbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr mit den 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern (WSÄ), acht Wasserstraßenneubauämtern (WNÄ), ein Amt für Binnen-Verkehrstechnik (ABVT) sowie einem Reedereizentrum (ReeZ) vorgenommen. Weiterhin gehören folgende Bundesoberbehörden zur WSV:

- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg und Rostock.

Die WSV erfüllt die ihr übertragenen Aufgaben bei Betrieb und Unterhaltung teils mit eigenem Personal im Regiebetrieb, teils mit Unternehmerhilfe. Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt, wobei jedoch Bauplanung und Bauüberwachung durch WSV-Personal erfolgen.

D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Wasserstraße. Neben der umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen – was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist – noch weitere Funktionen. Sie dienen der Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Abwasserentsorgung, Hochwasserabfuhr, aber auch der Fischerei. Sie sind wertvoller Lebensraum für Tiere und Pflanzen und bieten neben vielfältigen ökologischen Funktionen einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen.

D.1.6 Umwelt

Das Ziel einer nachhaltigen und naturverträglichen Nutzung der Bundeswasserstraßen ist es, Betrieb, Unterhaltung und Ausbau so zu steuern, dass ein hohes Mobilitätsniveau

erreicht werden kann und ökonomische, ökologische und soziale Ansprüche erfüllt werden. Dabei sind nicht nur die Belastungen für die Umwelt möglichst gering zu halten, sondern durch die integrative Planung verkehrlicher und wasserwirtschaftlicher Zielstellungen soll eine Verbesserung der ökologischen Gewässersituation erreicht werden. Nicht selten sind verkehrliche und ökologische Ziele synergistisch miteinander kombinierbar. In diesem Zusammenhang haben die erweiterten Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der EG-Wasserrahmenrichtlinie, wie die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit oder die Umsetzung wasserwirtschaftlicher Maßnahmen, den Handlungsraum für die WSV erhöht, ihre Fachkompetenzen und ihre Fähigkeiten aktiv für ökologische Belange einzusetzen.

D.1.7 Anpassung an den Klimawandel

Die gesamtgesellschaftliche Aufmerksamkeit für alle Themen des Klimawandels hat in jüngster Vergangenheit erheblich zugenommen. Neben den Themen des Klimaschutzes gewinnt auch die Anpassung an die Folgen des Klimawandels immer mehr Aufmerksamkeit und aufgrund der bereits jetzt spürbaren Effekte der Erderwärmung immer mehr Bedeutung.

Die Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch die Auswirkungen des Klimawandels gehört zu den dringendsten Anpassungsherausforderungen in Deutschland. Auch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wird dadurch vor erhebliche Herausforderungen gestellt. Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist das System „Schiff-Wasserstraße“ integraler Bestandteil internationaler und nationaler Logistikketten, die mit der notwendigen Vorausschau rechtzeitig an sich verändernde Randbedingungen – also auch den sich abzeichnenden Klimawandel – angepasst werden müssen. Mit Blick auf die langen Nutzungsdauern der Verkehrsinfrastruktur von bis zu 100 Jahren und die auf Grund des Alters der Infrastruktur zeitnah anstehenden Investitionsentscheidungen sind schon heute die Folgen von Klimaänderungen in die Planungsprozesse einzubeziehen.

Seit 2015 ist die Anpassung an die Folgen des Klimawandels daher fester Bestandteil der Aufgaben der WSV. Ziel ist, die Wasserstraßeninfrastruktur, den Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraßen gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels resilient zu gestalten.

Zudem wurde in 2020 der DAS-Basisdienst „Klima und Wasser“ bei den Oberbehörden DWD, BfG, BAW und BSH eingerichtet. Der DAS-Basisdienst stellt die erforderlichen Daten zur Berücksichtigung der Folgen des Klimawandels

zur Verfügung. Auf Basis dieser Daten können mögliche Folgen des Klimawandels und daraus resultierende künftige Anforderungen für Betrieb, Unterhaltung und Infrastruktur bei der Planung berücksichtigt werden.

D.1.8 Forschung und Entwicklung

Für Forschung und Entwicklung an Bundeswasserstraßen werden den Oberbehörden BfG und BAW in der Titelgruppe 02 im Kapitel 1203 zusammen rd. 15 Mio. € Forschungsmittel zur Verfügung gestellt, mit denen ein breites fachliches Spektrum (z. B. Verkehrswasserbau, Gewässerkunde, Umwelt, Klimaanpassung, Gewässernutzung, Gewässerschutz, ökologische Durchgängigkeit, wasserwirtschaftliche Maßnahmen, Fernerkundung) gemäß den aktuellen Entwicklungen und dem Bedarf der WSV in einem Forschungsprogramm abgedeckt wird. Über die Ergebnisse wird durch die beiden Oberbehörden regelmäßig berichtet.

D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen

D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2024 umfassten die Bereiche

- Investitionen,
- Betrieb und Unterhaltung,

mit einem Gesamtvolumen von 1 766 Mio. €.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 1 203 Mio. €.

Davon wurden in die Erhaltung und Ersatz der verkehrlichen Infrastruktur 902 Mio. € und für Aus- und Neubaumaßnahmen 301 Mio. € investiert. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören:

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

Ende 2016 wurde das Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes beschlossen, dem der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen beigelegt ist. Die im Bedarfsplan enthaltenen Projekte sind in der Anlage „Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen“ aufgelistet.

Erhaltung der Bundeswasserstraßen

Das hohe Alter und die starke Beanspruchung der Anlagen erfordern es, den Schwerpunkt der Investitionen auf die Substanzerhaltung und die Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur zu legen. Hierzu ist eine jährliche Reinvestition von mindestens 500 Mio. € pro Jahr (rund 1 % des Bruttoanlagevermögens) erforderlich. Hinzu kommen rund 200 Mio. € pro Jahr für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur und weitere der Erhaltung zuzurechnende Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

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

D.2.2 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße

CEF-Förderung für Bundeswasserstraßenprojekte

Im Berichtsjahr 2024 wurde seitens der EU-Kommission für Deutschland der „Ausbau des östlichen Abschnitts des Nord-Ostsee-Kanals“ (CEF1) mit einer Maximalförderung von rund 2,1 Mio. € sowie der „Ausbau der Donau zwischen Straubing (Schleuse) und Bogen (Eisenbahn-Brücke)“ (CEF2) mit rund 21,3 Mio. € bezuschusst.

D.3 Bundeswasserstraßenprojekte

Nachfolgende Vorhaben sind in den Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen aufgenommen worden:

Tabelle 49 Laufende und fest disponierte Projekte des Bedarfsplans Bundeswasserstraße

Lfd. Nr.	Projekt-Nr. gem. BVWP 2030	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. € gem. BVWP 2030		
			Gesamt-investition ²	davon Aus-/Neubau-investition	Erhaltungs-/Ersatz-investition
1	W 47	VDE 17 (Hannover-Magdeburg-Berlin)	250	63	188
2	W 48	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke	150	38	113
3	W 49	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)	10	10	0
4	W 50	Neubau Schleuse Minden	3	1	2
5	W 51	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	44	11	33
6	W 52	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)	173	43	130
7	W 53	Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel	60	60	0
8	W 54	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach	48	48	0
9	W 55	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße	520	0	520
10	W 01	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	260	260	0
11	W 44	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	398	398	0

Tabelle 50 Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Bundeswasserstraße

Lfd. Nr.	Projekt- Nr. gem. BVWP 2030	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. € gem. BVWP 2030		
			Gesamt- investition ²	davon Aus-/ Neubau- investition	Erhaltungs-/ Ersatz- investition
1	W 25	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein ¹	60	60	0
2	W 30	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg ¹	28	28	0
3	W 45	Fahrrinnenanpassung der Außenweser ¹	62	62	0
4	W 02	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals ¹	263	263	0
5	W 46b	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd) ¹	5	5	0
6	W 46a	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) ¹	35	35	0
7	W 23	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Große Schleusen“ sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau ^{1,2}	646	103	543
8	W 06	Vertiefung der Außenems	37	37	0
9	W 41	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	190	156	34
10	W 03	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am NOK	12	12	0
11	W 04	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	69	69	0
12	W 31	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	266	255	11
13	W 27	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg	201	104	97
14	W 05	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	79	79	0
15	W 18	Anpassung der DEK-Nordstrecke	543	28	515
16	W 37	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	503	141	362
17	W 10	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	176	93	83
18	W 24	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	255	99	156
19	W 12	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal	270	270	0
20	W 29	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen	1 264	718	546
21	W 28	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel	579	579	0
22	W 33	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	838	790	48
23	W 10	Ausbau des Stichkanals Hildesheim	126	78	48
24	W 39	Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt) ³	0	0	6

1 VB-E.

2 Nicht Bestandteil des BVWP-Projekts.

3 Im Umfang nicht identisch mit dem BVWP-Projekt.

Folgende Leistungen wurden im Jahr 2024 an den aufgeführten Bundeswasserstraßen erbracht:

Tabelle 51 Bundeswasserstraßenprojekte

		Ausgaben (Mio. €)	
		gesamt	2024
Seeschifffahrtsstraßen			
1.1	Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	1 262	144,0
1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	500	61,0
2	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	490	0,0
3.1	Fahrrinnenanpassung der Unterweser	105	0,5
3.2	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	209	0,3
Binnenschifffahrtsstraßen			
4	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	1 270	33,0
5.1	Mittellandkanal	2 136	25,0
5.2	Elbe-Seitenkanal	165	6,6
6	Mittelweser	173	4,0
7	Westdeutsches Kanalnetz	2 321	37,0
8	Rhein	425	14,0
9	Mosel	855	1,5
10	Neckar	475	41,0
11	Main-Donau-Wasserstraße	876	29,0
12	Mittel- und Oberelbe	236	6,0
13	Wasserstraßenverbindung Rügen–Magdeburg–Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	1 656	17,0
14	Havel-Oder-Wasserstraße	190	0,6

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg
Kartenlegende Bundeswasserstraßen:

	Hoheitsgrenze		Seewasserstraßen des Bundes
	Staatsgrenze		Binnenwasserstraßen des Bundes
	Landesgrenze		WaStr-Klasse 0 - III
			WaStr-Klasse IV - VI

Abbildung 50 Karte der Bundeswasserstraßen





Abbildung 51 Die Elbe bei Drage

Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

D.3.1 Seeschifffahrtsstraßen

D.3.1.1 Neubau einer 5. Schleusenammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel



Verkehrsfunktion:

- insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
- mit rund 24 800 Schiffspassagen (2024) jährlich ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

- Die instandsetzungsbedürftigen Großen Schleusen in Brunsbüttel werden mit dem vorlaufenden Bau einer weiteren großen Schleuse („5. Kammer“) und der anschließenden Grundinstandsetzung der vorhandenen Kammern zukunftsfähig gemacht.
- Die Kammerlänge der 5. Schleuse wird insgesamt ca. 360 m betragen. Für den Regelfall stehen eine nutzbare Kammerlänge von 330 m und eine nutzbare Kammerbreite von 42 m zur Verfügung, bei einem maximalen Tiefgang der Schiffe von 11 m.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2010;
- Baubeginn am 17.04.2012,
- Maßnahme befindet sich in der Umsetzung,
- prognostizierte Verkehrsfreigabe im Jahre 2026.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Fertigstellung der Schleusenammerwände Außenhaupt,
- Herstellen der Schleusenhäupter,
- Fertigstellung der Unterwasserbetonsohle,
- Torkammer Binnenhaupt und Verankerung Baugrube Drempel,
- Fertigstellung der Schleusentore und der Hebepons.ons.
- Nassbaggerarbeiten im Elbseitigen Vorhafen sowie Vorbereitung mit der Herstellung des Deckwerks

Gesamtausgaben:
davon

1006 Mio. €,

– in 2024:

144 Mio. €,

– nach 2024:

257 Mio. €.

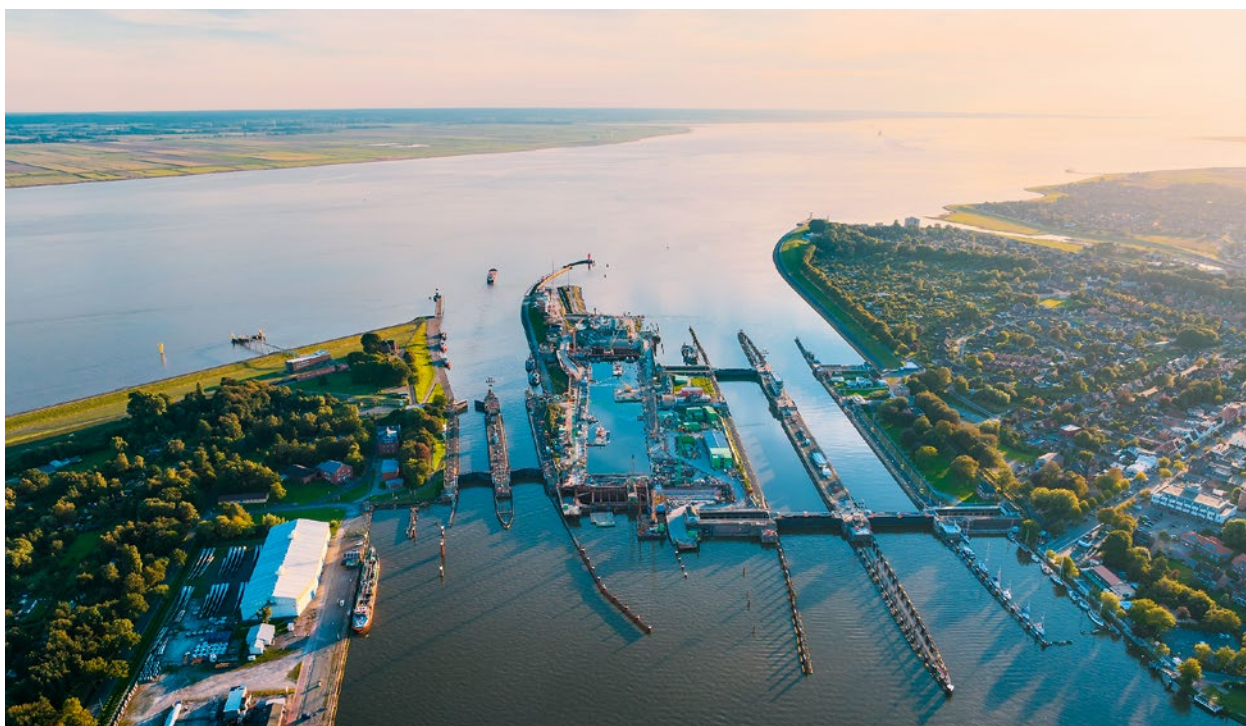


Abbildung 52 Bau der 5. Schleusenammer Brunsbüttel/Nord-Ostsee-Kanal
Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)



Abbildung 53 Bau der 5. Schleusenammer Brunsbüttel/Nord-Ostsee-Kanal
Foto: WSV

D.3.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals



Verkehrsfunktion:

- insbesondere für die deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
- mit rund 24 800 Schiffspassagen (2022) jährlich ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

- Befahrbarkeit des Kanals mit Schiffen bis L = 280 m, B = 32,5 m, T = 9,5 m,
- Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten im Ausbaugebiet und damit Reduzierung der Passagezeit im Kanal.

Termine/Planungsstand:

- Baurecht für alle 3 Bauabschnitte liegt vor,
- mit dem ersten Bauabschnitt wurde im Januar 2020 begonnen, er umfasst den rund vier km langen Bereich zwischen Großkönigsförde und Schinkel, Fertigstellung Mitte 2025 anschließend Planung und Ausschreibung des zweiten Bauabschnitts,
- Prognostizierte Verkehrsfreigabe im Jahre 2032.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Die Erdarbeiten an den Überwasserböschungen sind abgeschlossen.
- Herstellung des Betriebsweges und des Deckwerkes an der neuen Unterwasserböschung.
- Der Erdwall zwischen der A 210 und Flehmuder See und Bepflanzung sind fertiggestellt,
- Nassbaggerarbeiten zur Herstellung des neuen Kanalquerschnitts sind abgeschlossen.
- Beginn mit dem Rückbau der temporären Umschlagstelle.

Gesamtausgaben:
davon

500 Mio. €,

– in 2024:

61 Mio. €,

– nach 2024:

298 Mio. €.

D.3.1.3 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe



Verkehrsfunktion:

- Seewärtige Zufahrt zum Hafen Hamburg.

Ausbauziel/Projektstand:

- tideunabhängiger Anlauf des Hamburger Hafens von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
- tideabhängiges Verlassen des Hamburger Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m; Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss am 23.04.2012,
- das BVerwG gab am 16.10.2012 dem Eilantrag auf Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit statt, damit durfte nicht mit den Arbeiten zur Elbvertiefung begonnen werden,

- mit ergänzenden Planergänzungsbeschlüssen waren die Planfeststellungsbeschlüsse seit dem 28.09.2018 vollziehbar; es konnte mit Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahme begonnen werden,
- die Baumaßnahmen des Bundes zur Umsetzung der Maßnahme haben im Februar 2019 begonnen und laufen planmäßig,
- Verkehrsfreigabe rund 2 Jahre nach Baubeginn im Jahr 2021 in drei Schritten, letzte Freigabestufe zu Beginn des Jahres 2022.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Monitoring und Beweissicherung.

Gesamtausgaben:

490 Mio. €,

davon

- in 2024:

0 Mio. €,

- nach 2024:

11 Mio. €.

D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser



Verkehrsfunktion:

- Leistungsfähiger Anschluss der niedersächsischen und bremischen Seehäfen an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr von Massengutschiffen (Getreide, Futtermittel, Stahl, Erz) mit max. tideabhängigem Abladetiefgang von
 - 12,80 m bis Brake,
 - 11,10 m bis Bremen.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
- auf Grundlage der Entscheidung des EUGH zu Grundsatzfragen des WHG und des Hinweisbeschlusses des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) – Urteil durch BVerwG vom 11.08.2016, in dem der gemeinsame Planfeststellungsbeschluss für Außen- und Unterweser für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt wurde.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Überarbeitung der Planungsunterlagen unter Berücksichtigung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts als eigenständiges Verfahren für Unterweser Nord und Unterweser Süd, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und Scopingtermin im Rahmen des Zulassungsverfahrens nach Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz (MgvG), jetzt überführt in ein Planfeststellungsverfahren nach Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)
- Zurückstellung des Verfahrens Unterweser Süd.

Gesamtausgaben:

105 Mio. €,

davon

– in 2024:

0,4 Mio. €,

– nach 2024:

104,5 Mio. €.

D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser



Verkehrsfunktion:

- Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

- Ziel ist es, die bestehenden Fahrrinnenverhältnisse an die Erfordernisse der weltweit verkehrenden Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von ca. 8000 TEU anzupassen und eine Abladentiefe von 13,50 m zu ermöglichen.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
- Auf Grundlage der Entscheidung des EUGH zu Grundsatzzfragen des WHG und des Hinweisbeschlusses des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) erging Urteil durch BVerwG vom 11.08.2016, in dem der gemeinsame Planfeststellungsbeschluss für Außen- und Unterweser für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt wurde.

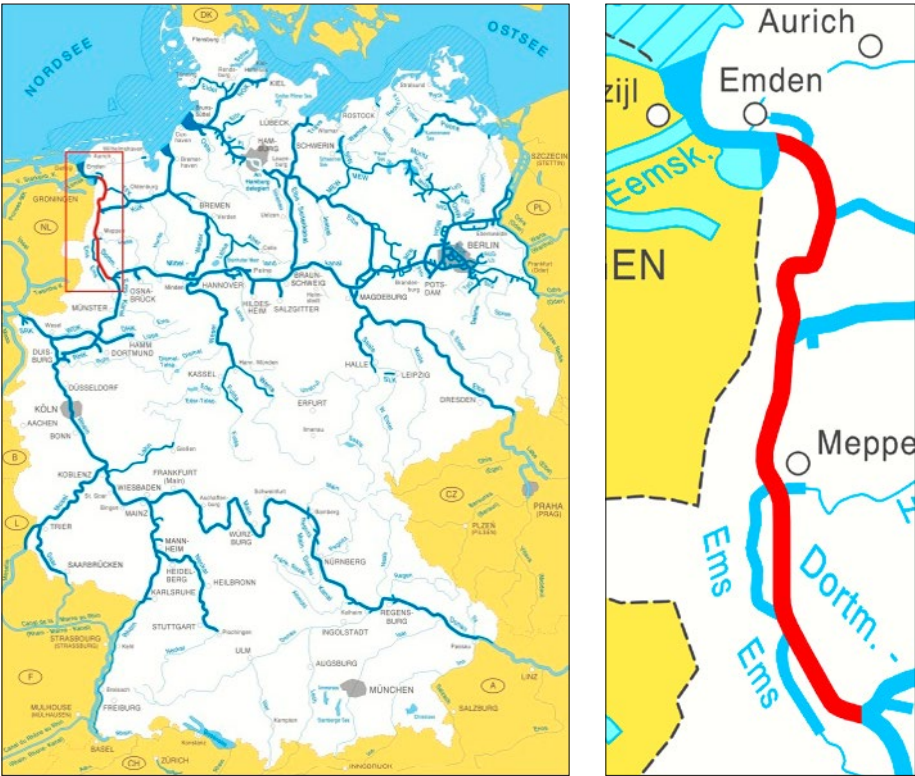
Laufende Aktivitäten 2024:

- Überarbeitung der Planungsunterlagen unter Berücksichtigung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts als eigenständiges Verfahren für die Außenweser, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und Scopingtermin im Rahmen des Zulassungsverfahrens nach Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz (MgvG), jetzt überführt in ein Planfeststellungsverfahren nach Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG).

Gesamtausgaben:	209 Mio. €,
davon	
– in 2024:	0,30 Mio. €,
– nach 2024:	208,7 Mio. €.

D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen

D.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)



Verkehrsfunktion:

- Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet den Seehafen Emden mit dem Mittellandkanal und im weiteren Verlauf über die Westdeutschen Kanäle auch mit dem Ruhrgebiet und dem Rhein. Große regionale Bedeutung hat zudem die Verbindung zum Küstenkanal (KüK) erhalten.

Ausbauziel:

- geplanter Verkehr mit Güterschiffen (110 m bzw. 135 m Länge, 11,45 m Breite),
- derzeit ist auf der DEK Nordstrecke eine Befahrbarkeit mit einem bis zu 2,70 m abgeladenen Europaschiff möglich.

Umfang:

- Ersatzneubau der fünf Schleusen Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte, Gleesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Bautätigkeit an den Standorten Gleesen und Rodde, im November wird die neue Schleuse Gleesen das erste Mal geflutet,
- Bautätigkeit an den Standorten Bevergern und Venhaus (Vorarbeiten).

Gesamtausgaben:

1 270 Mio. €,

davon

- in 2024:

33 Mio. €,

- nach 2024:

998 Mio. €.



Abbildung 54 Minden Wasserstraßenkreuz
Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)



Abbildung 55 Schiffshebewerk Rothensee/Mittellandkanal
Foto: WSV

D.3.2.2 Mittellandkanal



Verkehrsfunktion:

- Der Mittellandkanal ist die bedeutendste West-Ost-Verbindung. Er verbindet die Wirtschaftsräume im Ruhrgebiet mit denen um Hannover und Braunschweig. Durch das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg wurde 2003 ein vom Wasserstand der Elbe unabhängiger Anschluss an die Berliner und osteuropäischen Wasserstraßen geschaffen.

Ausbauziel:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,45 m Breite) bzw. Schubverbänden (185 m Länge, 11,45 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; zweilagiger Containerverkehr.

Umsetzungsstand:

- Der Mittellandkanal einschließlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ist soweit fertiggestellt, sodass auf ihm 2,80 m abgeladene 11,45 m breite und 185 m lange Schubverbände verkehren können. Die Eingangsschleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim wurde bereits fertiggestellt und ist für den Verkehr freigegeben.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Baubeginn beim Ausbau des Stichkanals Salzgitter (Schleuse Wedtlenstedt und erstes Streckenlos).
- Der Ausbau des Stichkanals Hildesheim wird derzeit geplant, hierfür sind komplexe Abstimmung mit dem Land Niedersachsen und Stadt Hildesheim bezüglich des Naturschutzes (Hamster und Fledermäuse) erforderlich.

Gesamtausgaben:
davon

2 136 Mio. €,

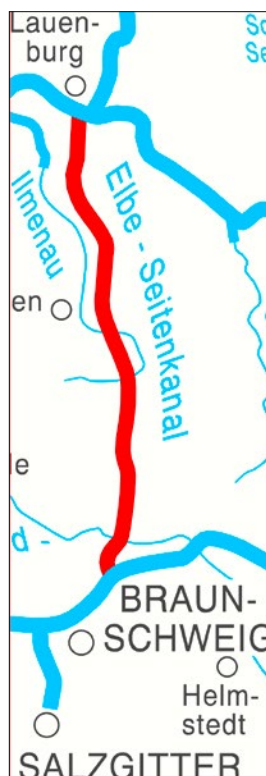
– in 2024:

25 Mio. €,

– nach 2024:

556 Mio. €.

D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal



Verkehrsfunktion:

- Der Elbe-Seitenkanal (ESK) verbindet den Seehafen Hamburg mit dem Mittellandkanal und dem nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bei geringer Wasserführung der Elbe ist er außerdem in Verbindung mit dem Mittellandkanal Ersatzfahrtroute für die Relation Hamburg–Magdeburg.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (100 m Länge, 11,45 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,45 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; zweilagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

- Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg 2008–2025,
- Planung und Bau eines 2. Abstiegsbauwerks in Lüneburg.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg, Westtrog im Bau,
- Ersatzneubau Schleuse Lüneburg, Abschluss der Voruntersuchung, Vorbereitung Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben:
davon

165 Mio. €,

– in 2024:

6,6 Mio. €,

– nach 2024:

57 Mio. €.



Abbildung 56 Sanierung Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck/Elbe-Seitenkanal
Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)



Abbildung 57 Sanierung Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck/Elbe-Seitenkanal
Foto: WSV

D.3.2.4 Mittelweser



Verkehrsfunktion:

- Die Mittelweser verbindet die Seehäfen an der Unterweser wie Bremen und Bremerhaven mit dem Mittel-landkanal, über den sowohl die westdeutschen Ballungsräume wie auch die ostdeutschen Zentren in Magdeburg und Berlin angebunden sind.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,45 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe,
- zweilagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

- Zulassung von Güterschiffen (110 m Länge, 11,45 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe seit 2017,
- Inbetriebnahme Schleuse Minden in 2017.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Restmaßnahmen der Uferrückverlegungen.

Gesamtausgaben:

173 Mio. €,

davon

– in 2024:

0,4 Mio. €,

– nach 2024:

22 Mio. €.

D.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz



Verkehrsfunktion:

- Die westdeutschen Kanäle verbinden den Rhein und die Häfen im Ruhrgebiet mit den Nordseehäfen sowie über den Mittellandkanal mit den Ostseehäfen und dem osteuropäischen Wasserstraßennetz.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,45 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,45 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; zweilagiger Containerverkehr,
- prognostizierte Verkehrsfreigabe Rhein-Herne-Kanal ca. im Jahre 2030,
- prognostizierte Verkehrsfreigabe Datteln-Hamm-Kanal (Weststrecke) im Jahre 2027,
- prognostizierte Verkehrsfreigabe (Dortmund-Ems-Kanal Süd Stadtstrecke Münster) im Jahre 2028.

Laufende Aktivitäten 2024:

- DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen inkl. Brücken- anpassungen,
- Grundinstandsetzung der Kleinen Schleusen am WDK,
- Rhein-Herne-Kanal: Vorbereitung Ersatz der zweiten Schleusenkommer Wanne-Eickel, Vorbereitung weiterer Streckenausbaumaßnahmen
- Datteln-Hamm-Kanal (Weststrecke): Beginn Strecken- ausbau Los 6 (West)
- im Übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzin- vestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vor- sorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

Gesamtausgaben:

2321 Mio. €,

davon

- in 2024:

37 Mio. €,

- nach 2024:

1048 Mio. €.

D.3.2.6 Rhein



Verkehrsfunktion:

- Der Rhein ist die bedeutendste europäische Wasserstraße; er verbindet im Zusammenhang mit den Rheinebenflüssen die ARA-Häfen an der Nordsee mit den Industriezentren im Binnenland in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz.

Ausbauziele:

- Abladeverbesserung zwischen Duisburg und Neuss von 2,50 m auf 2,80 m,
- Abladeverbesserung zwischen Neuss und Stürzelberg von 2,50 auf 2,70 m,
- Abladeoptimierung zwischen St. Goar und Mainz-Budenheim von 1,90 m auf 2,10 m.

Planungsstand:

- „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung Niederrhein“: teils in Planung, teils im Bau
- Ausbauprojekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“: Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren
- Planungen zur Erneuerung von bundeseigenen Liegestellen.

Laufende Aktivitäten 2024:

- „Abladeoptimierung Mittelrhein“:
 - Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung Rheingauabschnitt
 - Abschluss Voruntersuchungsphase
- „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung Niederrhein“:
 - Teilabschnitt 4 „Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld“ im Bau

Gesamtausgaben:

425 Mio. €,

davon

– in 2024:

14 Mio. €,

– nach 2024:

389 Mio. €.



Abbildung 58 Emissionsmessungen auf dem Rhein von Bingen bis Koblenz
Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)



Abbildung 59 Emissionsmessungen auf dem Rhein von Bingen bis Koblenz
Foto: WSV

D.3.2.7 Mosel



Verkehrsfunktion:

- Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Region Lothringen (Frankreich).

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,45 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,45 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; zweilagiger Containerverkehr,
- Bau der zweiten Schleusenammer an den 10 Moselstautufen zwischen Koblenz und Trier zur Reduzierung des Ausfallrisikos,
- An den Stautufen in Fankel, Zeltingen und Trier sind die zweiten Schleusenammern bereits fertiggestellt; die anderen Bauwerke folgen sukzessive in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Termine/Planungsstand:

- Die feierliche Eröffnung der zweiten Schleusenammer in Trier ist Ende 2021 erfolgt.
- Die zweite Schleusenammer in Lehmen soll nach dem „neuen Moselstandard“ gebaut werden. Derzeitige Projektphase: „Vorbereitung Ausschreibungsverfahren für die Bauhauptleistung“.

Gesamtausgaben:

855 Mio. €,

davon

- in 2024:

1,5 Mio. €,

- nach 2024:

843 Mio. €.

D.3.2.8 Neckar



Verkehrsfunktion:

- Der Neckar verbindet den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Heilbronn und Stuttgart. Der Wasserstraßenanschluss trägt erheblich zur Aufwertung der Industrie-region um Stuttgart bei.

Ausbauziel/Projektstand:

- Die Instandsetzung aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von über 80 Jahren muss prioritär bearbeitet werden, um die Verkehrssicherheit und Betriebssicherheit aufrechtzuerhalten.
- Die Verlängerung der Schleusen für Güterschiffe (135 m Länge, 11,45 m Breite), mit ca. 2,8 m Abladetiefe; Planungen müssen daher zurückgestellt werden.

Termine/Planungsstand:

- Ziel am Neckar ist es, mit den geplanten Infrastrukturverbesserungen möglichst schnell einen Nutzen für die Schifffahrt zu generieren. Deshalb werden verkehrliche Alternativen zurzeit geprüft.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Grundinstandsetzungsmaßnahmen an Schleusen, Wehren und Sicherheitstoren.

Gesamtausgaben:	475 Mio. €,
davon	
– in 2024:	41 Mio. €,
– nach 2024:	421 Mio. €.

D.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße



Verkehrsfunktion:

- Die Main-Donau-Wasserstraße verbindet mit dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Frankfurt, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Kelheim und Regensburg sowie mit Österreich und Osteuropa.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,45 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,45 m Breite; Donau 125 m Länge, 22,9 m Breite); zweilagiger Containerverkehr; (Donau dreilagiger Containerverkehr),
- Fahrrinnentiefen Main: stromabwärts Aschaffenburg (Untermain) 3,30 m; stromaufwärts Aschaffenburg 2,90 m,
- Donau: Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zwischen Straubing und Vilshofen.

Termine/Planungsstand:

- Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2030,
- Untermain: Beginn Planung ab 2030,
- Donau: Verkehrsfreigabe des ersten Bauabschnitts 2024, der Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Bauabschnitt wird Ende 2025 erwartet,

- prognostizierte Verkehrsfreigabe der Projekte an der Donau im Jahre 2031,
- Main-Donau-Kanal (MDK): Planung der Instandsetzung von Schleusen und Ausschreibung des Ersatzneubaus der Schleuse Erlangen, Vergabe und Baubeginn in 2026,
- prognostizierte Verkehrsfreigaben des Projektes am MDK in den Jahren 2035.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Fahrrinnenvertiefung oberhalb von Würzburg bis Vieth, reth,
- Vorbereitung der Ausschreibung zur umfassenden Grundinstandsetzung der 6 Mainwehre Erlabrunn, Harrbach, Steinbach, Rothenfels, Faulbach und Freudenberg
- Ersatzneubau der Schleuse Kriegenbrunn
- Ausbau der Donau-Strecke Straubing Degendorf, zweiter Bauabschnitt in Planfeststellung.

Gesamtausgaben:
davon

876 Mio. €,

– in 2024:

29 Mio. €,

– nach 2024:

497 Mio. €.

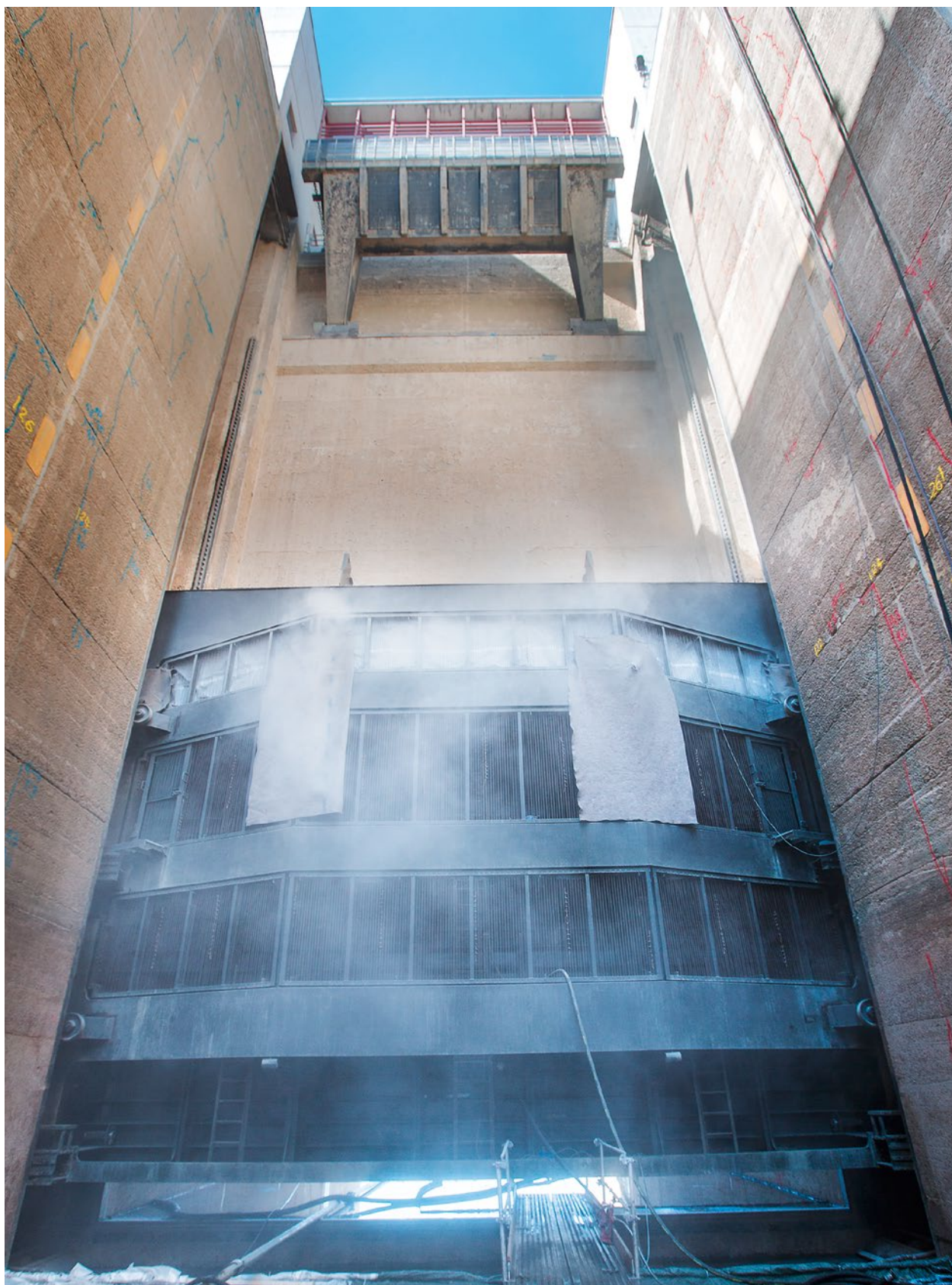
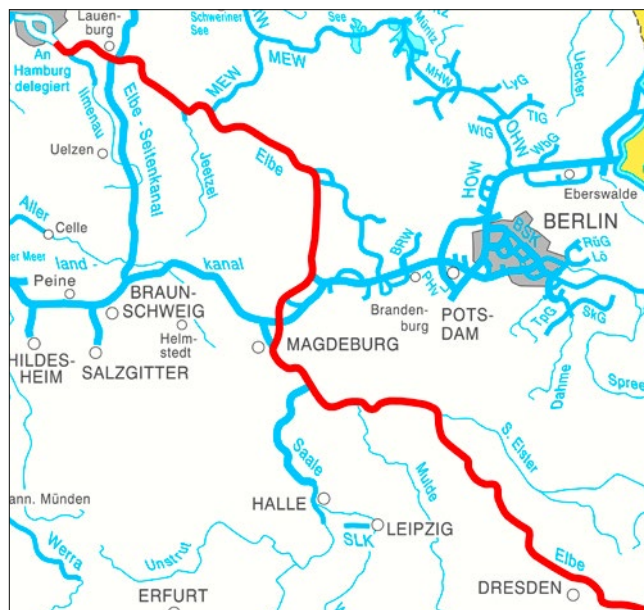


Abbildung 60 Trockenlegung Schleuse Eckersmühlen/Main-Donau-Kanal
Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe



Verkehrsfunktion:

- Über die Elbe ist Hamburg direkt mit dem Hafen Magdeburg verbunden; dies ist besonders für Containertransporte von Bedeutung.

Ausbauziel/Projektstand:

- Umsetzung des vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Gesamtkonzeptes Elbe.

Termine/Planungsstand:

- Reststrecke:
Herstellung der Fahrrinntiefe von min. 1,40 m unter GIW 2010 sowie einer Fahrrinnenbreite von 50 m unter Berücksichtigung von ökonomischen, ökologischen und wasserwirtschaftlichen Belangen.
- Erosionsstrecke:
Das Gesamtprojekt besteht aus den Teilprojekten Klöden, Coswig, Wittenberge.
Teilprojekt 1: Klöden
Erosionsminderung bei Stabilisierung der Fahrrinnenverhältnisse und Vergleichmäßigung des Geschiebetransportes.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Reststrecke:
Erstellung der konzeptionellen Vorstudie
Sie bildet die Grundlage für die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen sowie den Bund für die zukünftige Art der Zusammenarbeit und bestimmt die weiteren Planungsabläufe.
- Teilprojekt 1: Klöden
Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.

Gesamtausgaben:

236 Mio. €,

davon

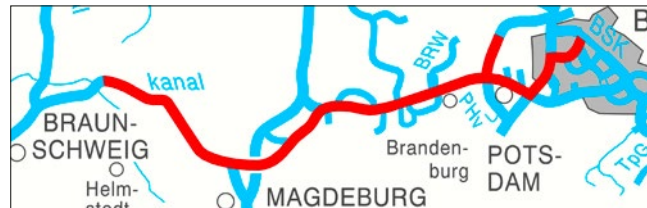
– in 2024:

6 Mio. €,

– nach 2024:

168 Mio. €.

D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE Nr. 17)



Verkehrsfunktion:

- Leistungsfähiger Anschluss Berlins und Magdeburgs nach Westen an das Netz der Binnenwasserstraßen über den Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und die Untere Havel Wasserstraße.

Ausbauziel/Projektstand:

- Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 17) für den Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,45 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,45 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe bis Berlin Westhafen und über den Havelkanal zum GVZ Wustermark,
- Streckenausbau: Mittellandkanal einschließlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ist soweit fertig gestellt, sodass auf ihm 2,80 m abgeladene 11,45 m breite und 185 m lange Schubverbände verkehren können,
- Teilfreigabe für das Großmotorgüterschiff bis Magdeburg mit 2,50 m Abladetiefe,
- Teilfreigabe für das Europaschiff bis Berlin mit 2,50 m Abladetiefe,
- zweilagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) 2009.

Termine/Planungsstand:

- Untere Havelwasserstraße (Flusshavel) in Planfeststellung,
- Güterschiffe (135 m Länge, 11,45 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe in 2017,
- Projekt: „Ausbau Untere Havel-Wasserstraße und Havelkanal“ – prognostizierte Verkehrsfreigabe der Unteren Havel-Wasserstraße im Jahre 2028,
- Projekt: „Ausbau der Wasserstraßen in Berlin (Nordtrasse zum Westhafen)“ an der Spree-Oder-Wasserstraße – prognostizierte Verkehrsfreigabe im Jahre 2029.

Laufende Aktivitäten 2024:

- Streckenausbau, Elbe-Havel-Kanal,
- Berliner Nordtrasse erste Lose im Bau.

Gesamtausgaben:	1656 Mio. €,
davon	
– in 2024:	17 Mio. €,
– nach 2024:	148 Mio. €.

D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)



Verkehrsfunktion:

- Über die Verkehrsverbindung Berlin–Seehafen Stettin hinaus verbindet die HOW die west- und mitteleuropäischen Wasserstraßen mit den osteuropäischen und den Oder-Mündungshäfen. Dieser Funktion kommt im Zusammenhang mit der beginnenden Umsetzung des polnischen, EU-geförderten Ausbaus der Oder-Mündungshäfen Swinemünde und Stettin besondere Bedeutung zu. Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße ist der logische Anschluss an das VDE 17 bis zur Ostsee.

Ausbauziel/Projektstand:

- Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,45 m Breite), zweilagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

- Streckenausbau: Güterschiffe (110 m Länge, 11,45 m Breite) und SV nach 2016,
- Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Bau-durchführung im Zuge von Dammnachsorgemaßnahmen,
- zweilagiger Containerverkehr (unter Einschränkungen).

Laufende Aktivitäten 2024:

- Fertigstellung des Schiffshebewerkes Niederfinow,
- Beschleunigung von 7,3 km Ausbau in der Dichtungsstrecke der Scheitelhaltung, Vorbereitung der vorfristigen Freigabe in 2024.

Gesamtausgaben:

190 Mio. €,

davon

– in 2024:

0,6 Mio. €,

– nach 2024:

92 Mio. €.

Stand

April 2026

Redaktion

Bundesministerium für Verkehr

Referat G 11

Gestaltung und Druck

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Rostock

Karten

Eisenbahn: DB Netz AG, Frankfurt am Main

Bundesfernstraßen: SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach

Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf nicht zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden; dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich sind insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Broschüre dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

