



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs

Stand: 05.11.2018

Sperrfrist: 06.11.2018, 10:30 Uhr

#ÖfterSchnellerÜberall

www.bmvi.de

Potenzieller Bedarf

Das am 30.12.2016 in Kraft getretene Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthält auch 44 Projekte in der Kategorie Potenzieller Bedarf. Diese Projekte steigen in den Vordringlichen Bedarf auf, sobald die Voraussetzungen (in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung) erfüllt sind:

„Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.“

Der Deutsche Bundestag wird über die Ergebnisse unterrichtet.

Budget für die Projekte des Potenziellen Bedarfs (PB)

Maßnahmen gemäß BVWP 2030 (Seite 166)	[Mio. €]
Projekte des PB (Streckenmaßnahmen)	2.000
Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	2.500
Projekte des PB (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)	750
Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe	500
Gesamt	5.750

Dieses Budget von 5.750 Mio. Euro hat der Gesetzgeber im Zuge der Beratung der Ausbaugesetze um rund 600 Mio. Euro auf **6.350 Mio. Euro** aufgestockt.

Beteiligte Gutachter

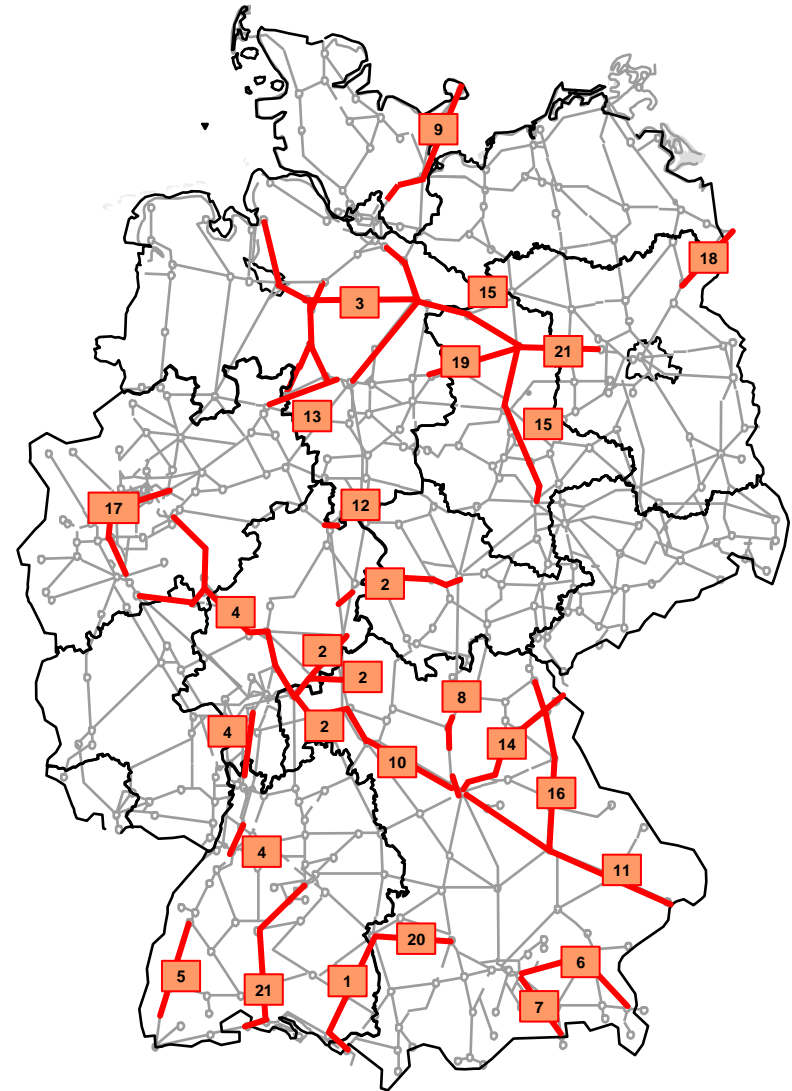
- Intraplan Consult GmbH:
Projektleitung, Personenverkehr
- TRIMODE Transport Solutions GmbH:
Güterverkehr
- Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH:
Investitionskosten
- SMA und Partner AG:
Fahrplanerstellung für Knotenbewertungen
- VIA Consulting & Development GmbH:
Mikroskopische Prüfungen für Knotenbewertungen

Ausgangssituation

Das am 30.12.2016 in Kraft getretene Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthält

- 21 Projekte des Vordringlichen Bedarfs (siehe Karte) und
- zusätzlich 44 Projekte in der Kategorie Potenzieller Bedarf.

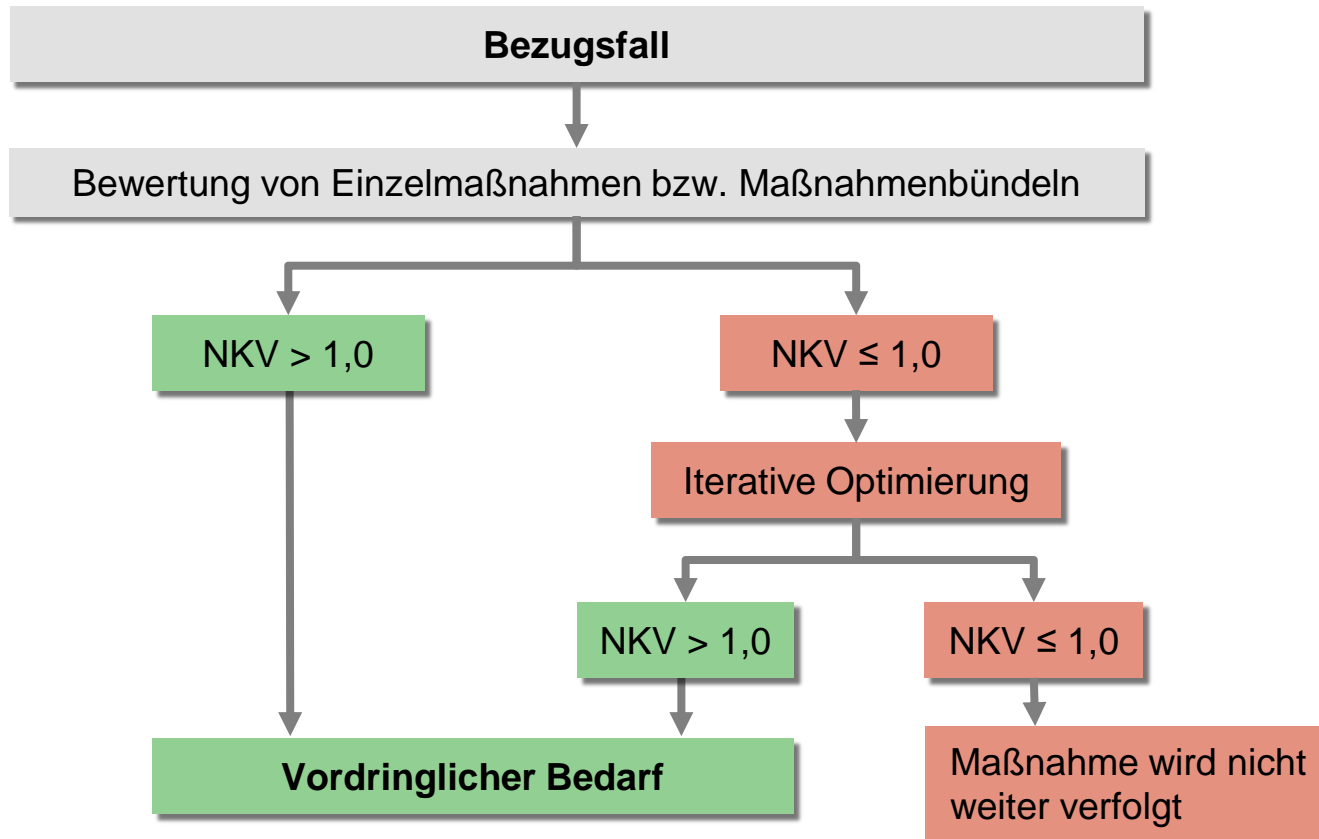
Letztere steigen in den Vordringlichen Bedarf auf, sobald die Voraussetzungen (in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung) erfüllt sind.



Karte: DB Netz AG

Vorgehensweise

Prinzipielle Vorgehensweise bei der Bewertung

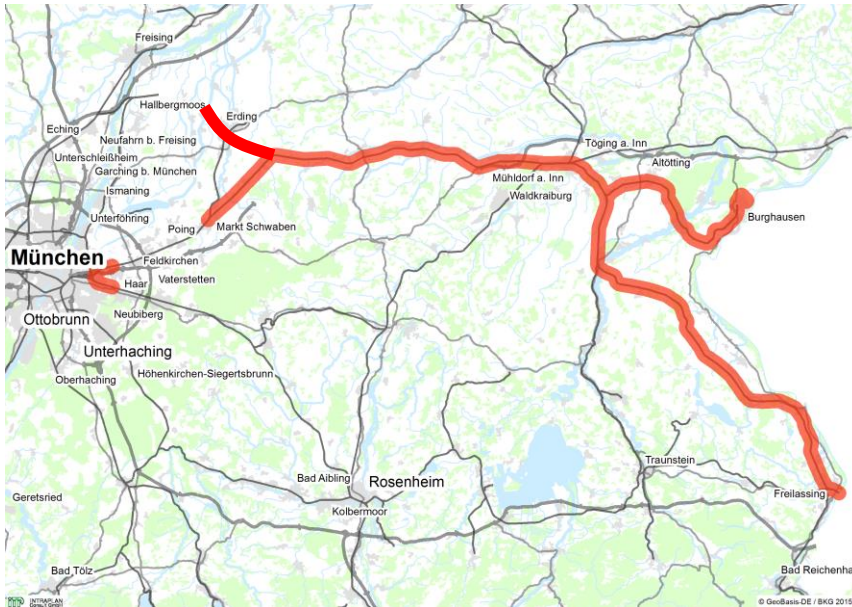


Kategorie 1

Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf Streckenmaßnahmen

Die folgenden Projekte erreichten in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Sie erfüllen damit die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf und steigen deshalb nach dem BSWAG auf.

ABS München– Mühldorf – Freilassing



PB lfd. Nr. 3

Das Projekt beinhaltet ergänzend zu den bereits im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen noch Reisezeitverkürzungen, die Walpertskirchner Spange (für Verkehre Flughafen MUC – Salzburg) und den zweigleisigen Ausbau Tüßling – Freilassing:

Gesamtkosten der Ergänzungen:

1.182 Mio. €

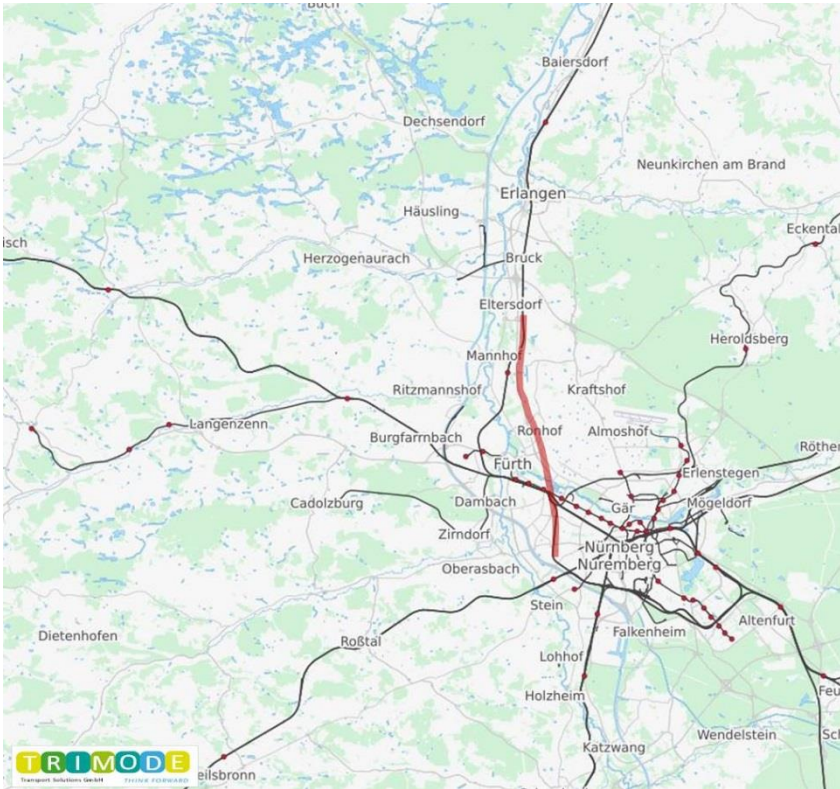
(Gesamtprojekt: 2.323 Mio. €)

Erweiterungsinvestitionen: 840 Mio. €

(Gesamtprojekt: 1.619 Mio. €)

NKV = 1,3

ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)



PB lfd. Nr. 4 (Kosten: 493 Mio. €)

Der Planfall enthält zusätzlich zu den bereits im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen den Tunnel Fürth sowie Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung zwischen Nürnberg und Erfurt.

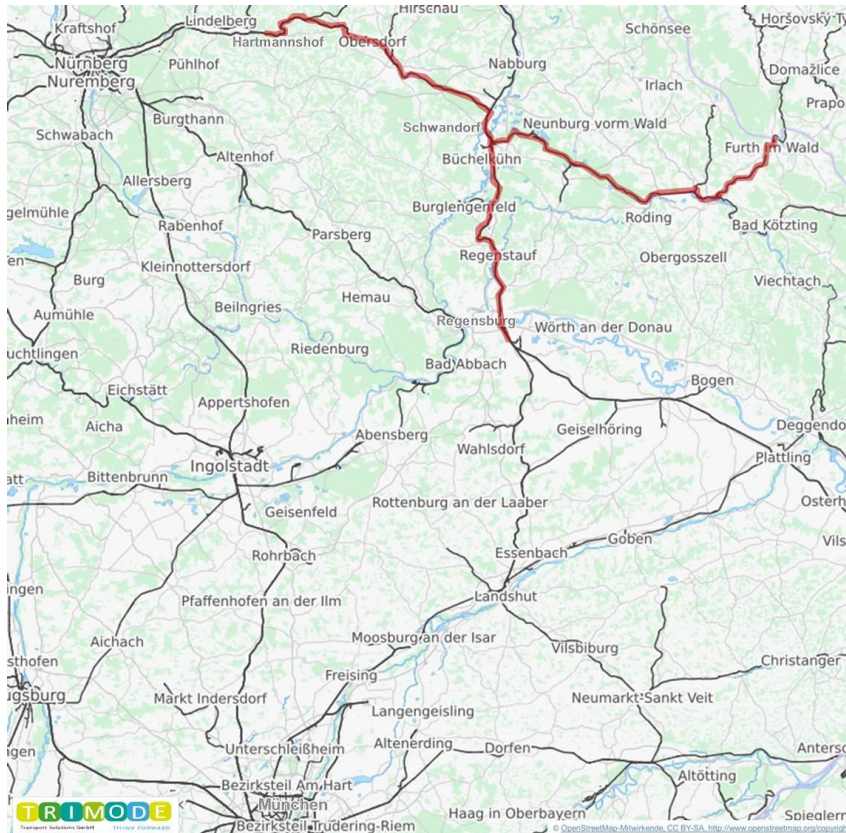
Gesamtkosten der Ergänzungen: 652 Mio. € (Gesamtprojekt: 1.796 Mio. €)

Erweiterungsinvestitionen: 575 Mio. € (Gesamtprojekt: 1.469 Mio. €)

NKV = 1,06

Anm: Die zusätzlichen Tunnelröhren für den ICE-Verkehr Erlangen – Nürnberg Hbf sind im Gutachternvorschlag Deutschland-Takt enthalten.

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



PB lfd. Nr. 6

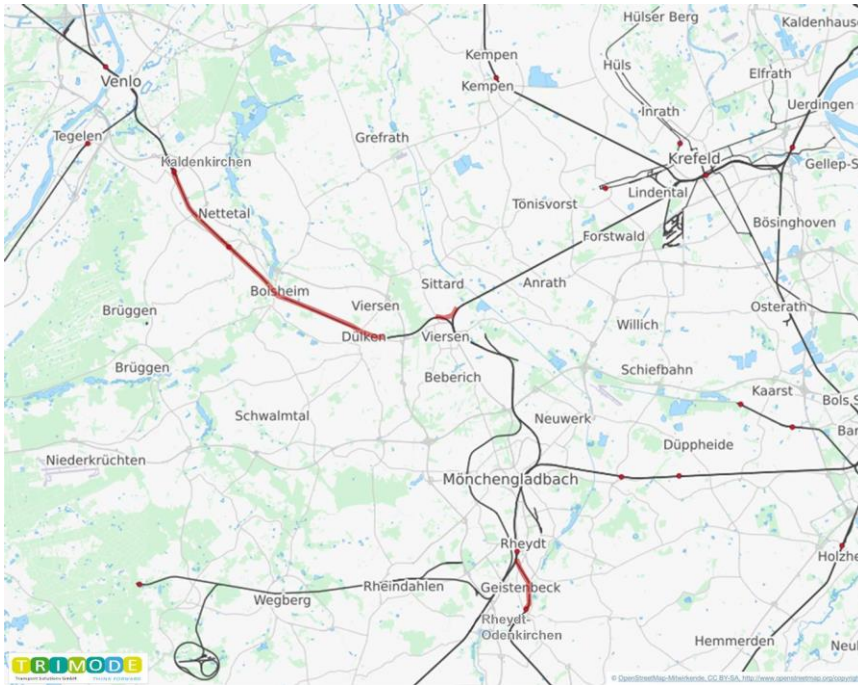
Der optimierte Planfall umfasst die Elektrifizierung der Gesamtstrecke sowie punktuelle Geschwindigkeitserhöhungen.

Gesamtkosten: 706 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 478 Mio. €

NKV = 1,2

ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen



PB lfd. Nr. 9

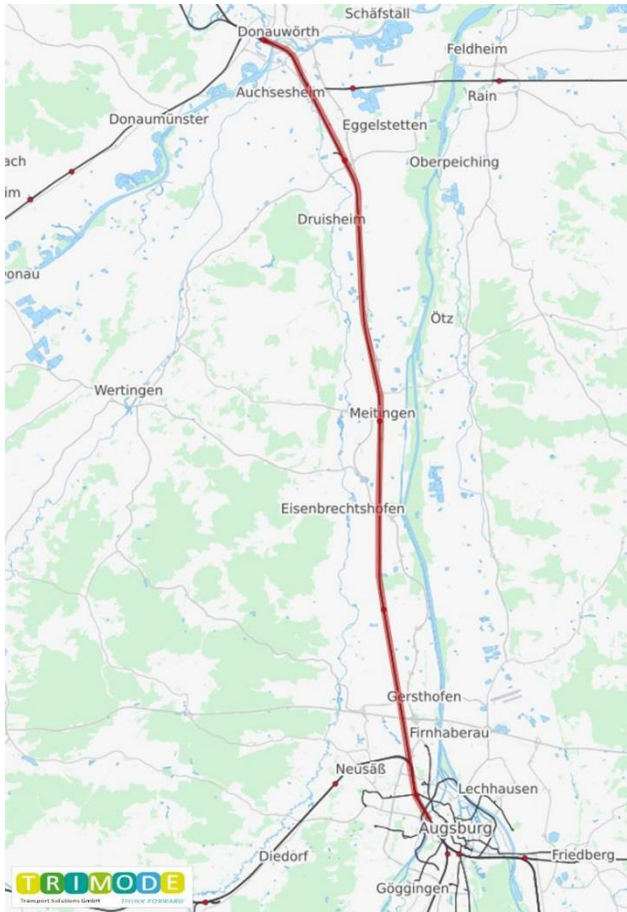
Das Projekt umfasst den zweigleisigen Ausbau Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt – Rheydt-Odenkirchen sowie Verbindungskurven im Raum Viersen und Venlo. Planung gemeinsam mit den Niederlanden und Belgien (Projekt 3RX).

Gesamtkosten: 210 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 149 Mio. €

NKV = 2,0

ABS Augsburg – Donauwörth



PB lfd. Nr. 10

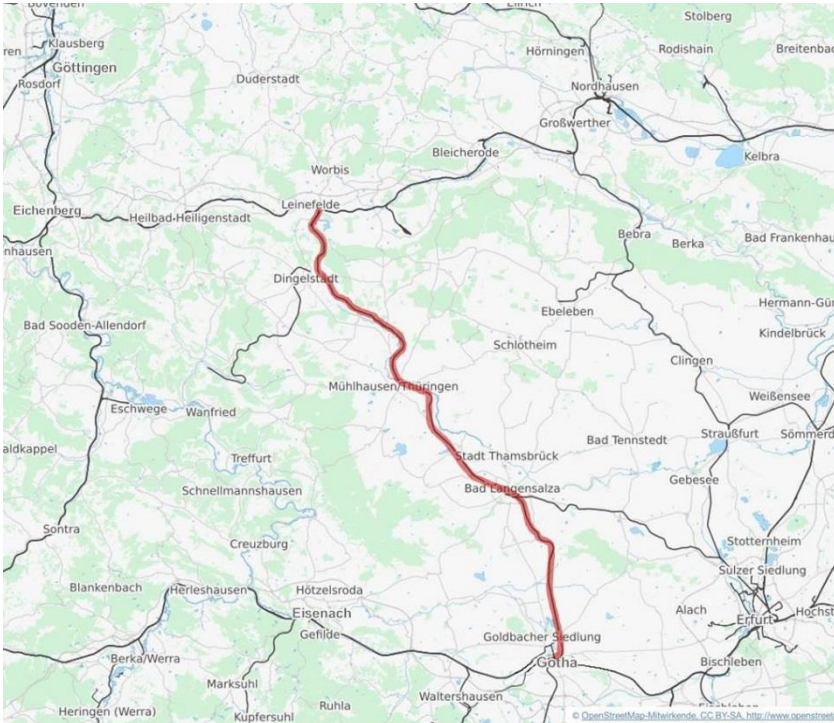
Das Projekt umfasst ein drittes Gleis zwischen Augsburg und Donauwörth.

Gesamtkosten: 488 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 344 Mio. €

NKV = 1,3

ABS Gotha – Leinefelde



PB lfd. Nr. 13

Das Projekt umfasst die Elektrifizierung der Strecke.

Gesamtkosten: 148 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 104 Mio. €

NKV = 1,3

ABS Stuttgart – Backnang / Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg



PB lfd. Nr. 15

Im Variantenvergleich erwies sich die Streckenführung über Backnang als gesamtwirtschaftlich vorteilhafter.

Das Projekt umfasst den Ausbau der Strecke für den Betrieb mit Neigetechnikzügen bei einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h.

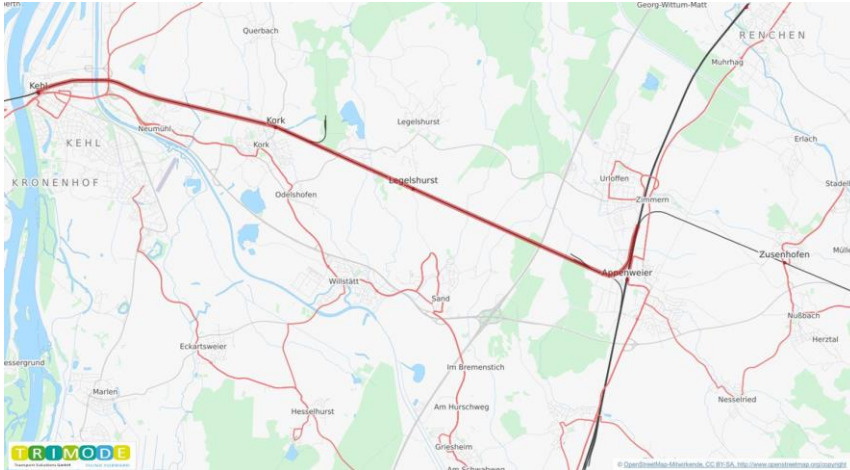
Gesamtkosten: 255 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 162 Mio. €

NKV = 1,02

Anm: Der zusätzliche Ausbau der Strecke über Aalen ist im Gutachternvorschlag Deutschland-Takt enthalten.

ABS Kehl – Appenweier



PB lfd. Nr. 16

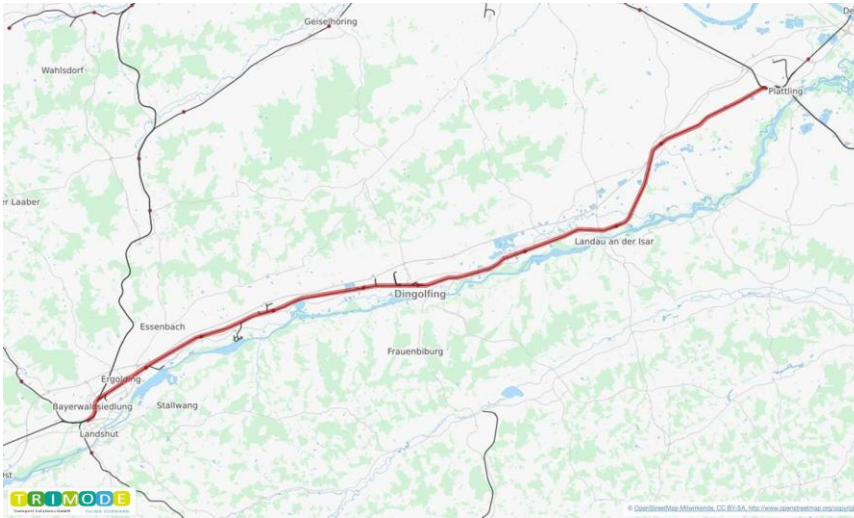
Das Projekt ist Teil der gemeinsam mit Frankreich realisierten POS-Süd. Es umfasst eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und eine Optimierung des Anschlusses an die Rheintalbahn (Kurve Appenweier). Im Variantenvergleich erwies sich eine höhengleiche Verbindungskurve als gesamtwirtschaftlich vorteilhafter. Daraus resultieren keine relevanten betrieblichen Einschränkungen.

Gesamtkosten: 79 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 53 Mio. €

NKV = 1,4

ABS Landshut – Plattling



PB lfd. Nr. 17

Das Projekt umfasst folgende Maßnahmen:

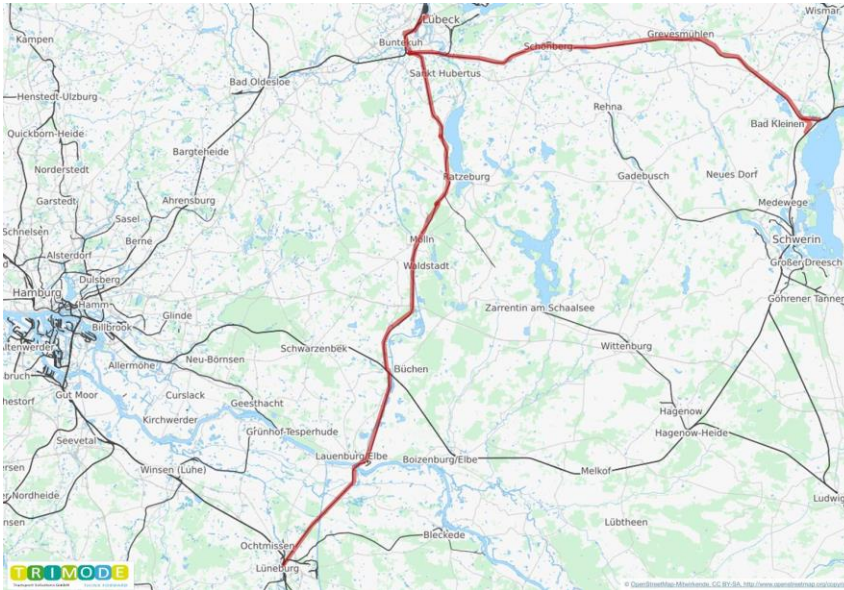
- Ausbau Bf. Schwaigen,
- neues Überholgleis im Bereich Verteilzentrum BMW,
- Neubau Kreuzungsbhf. Otzing,
- Neubau ESTW – Technik zwischen Schwaigen (e) und Plattling (a),
- Neubau einer Verbindungskurve Plattling in der Relation Dingolfing – Regensburg,

Gesamtkosten: 66 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 41 Mio. €

NKV = 1,1

ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg



PB lfd. Nr. 18a

Lübeck – Schwerin:

Gesamtkosten: 133 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 96 Mio. €

NKV = 1,03

PB lfd. Nr. 18b

Lübeck – Büchen – Lüneburg:

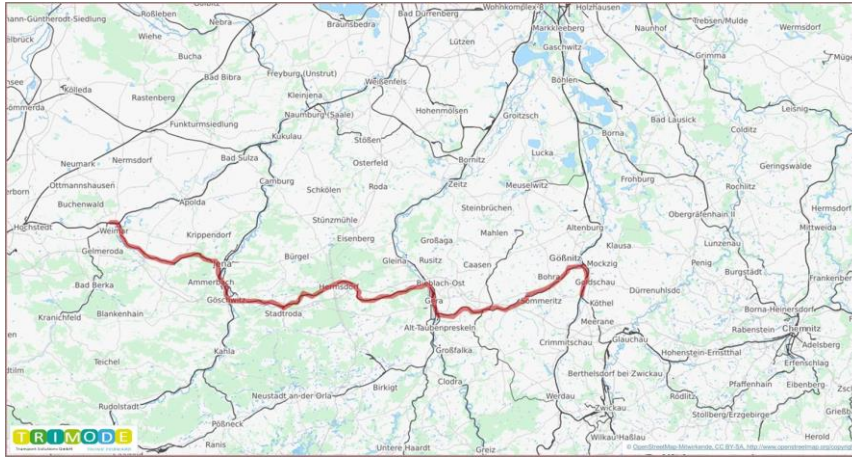
Gesamtkosten: 359 Mio. €;

Erweiterungsinvestitionen: 263 Mio. €

(NKV = 1,02)

Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (PB lfd. Nr. 39) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse.

ABS Weimar – Gera – Gößnitz



PB lfd. Nr. 20

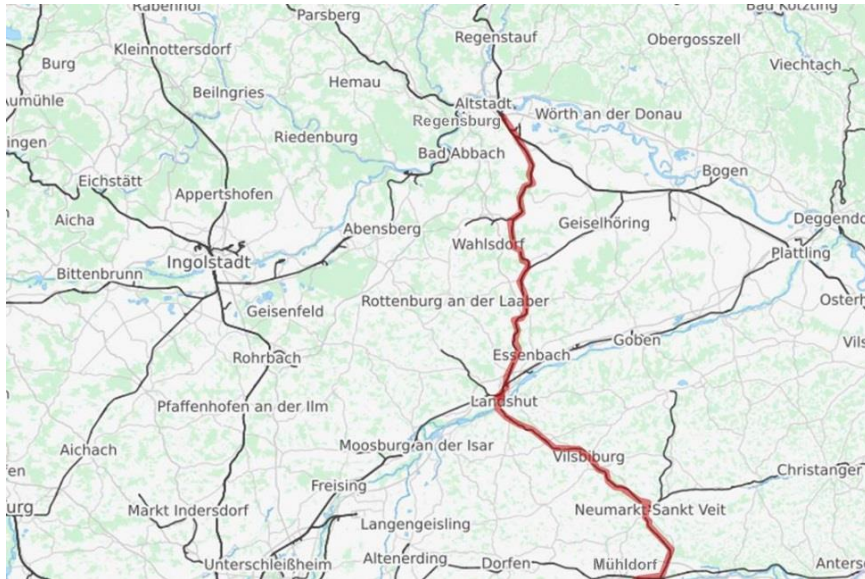
Der optimierte Planfall umfasst ausschließlich die Elektrifizierung der Gesamtstrecke.

Gesamtkosten: 283 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 199 Mio. €

NKV = 1,1

ABS Regensburg – Mühldorf



PB lfd. Nr. 21

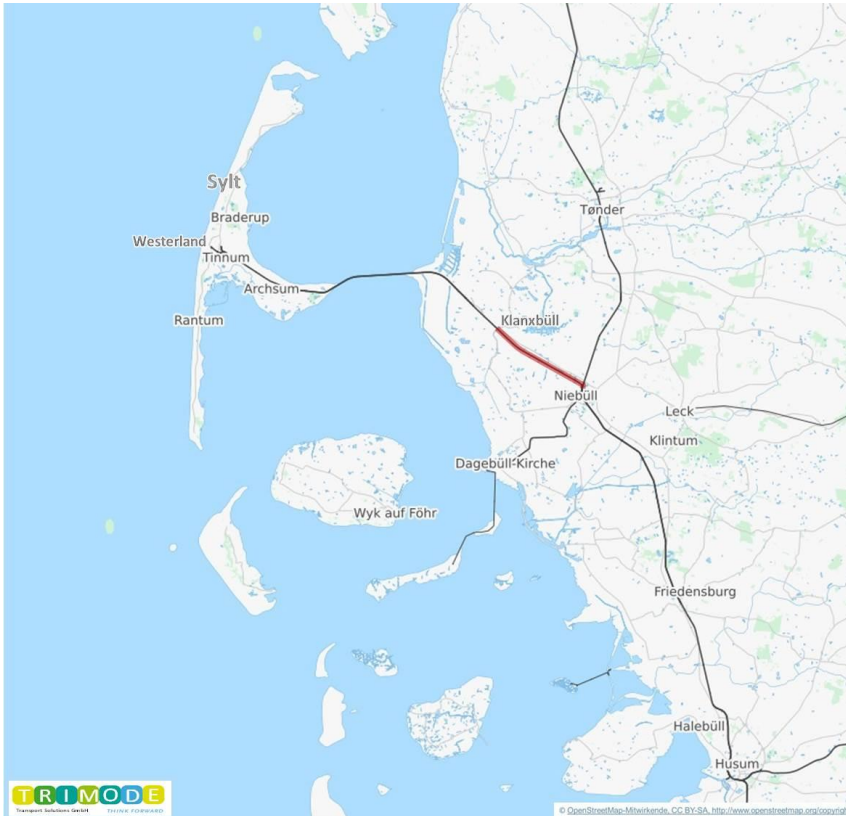
Der optimierte Planfall umfasst die Blockverdichtung zwischen Regensburg und Landshut sowie die Elektrifizierung der Strecke zwischen Landshut und Mühldorf.

Gesamtkosten: 137 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 118 Mio. €

NKV = 1,05

ABS Niebüll – Klanxbüll



PB lfd. Nr. 22

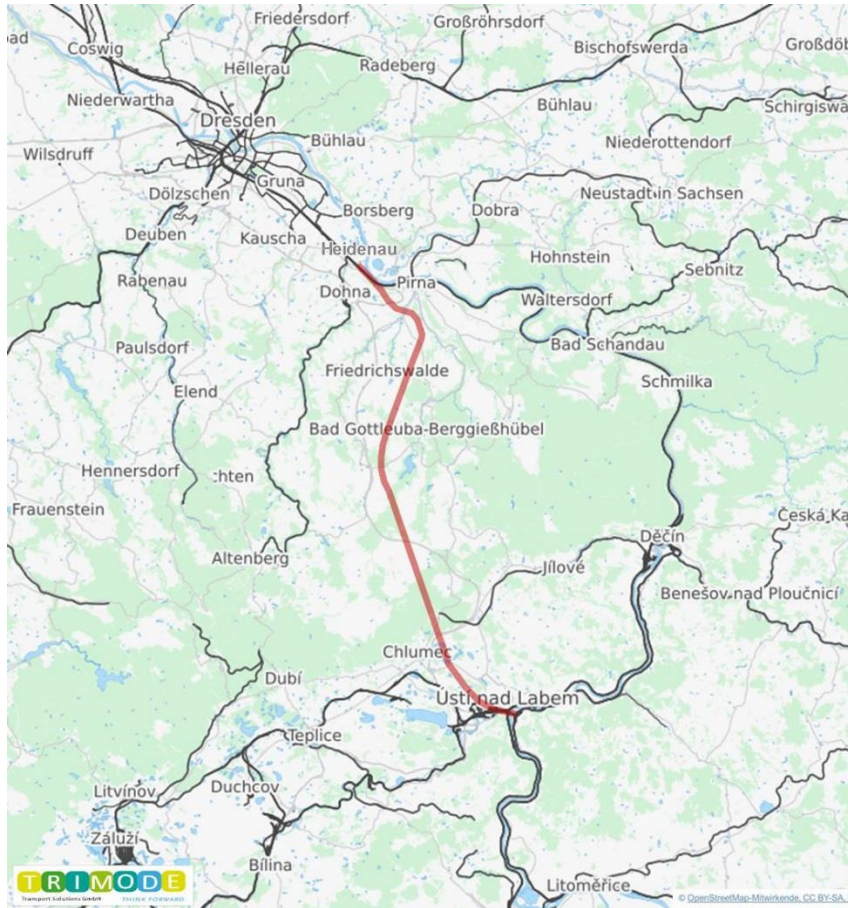
Der optimierte Planfall umfasst auch den zweigleisigen Ausbau Morsum – Tinnum und berücksichtigt die Autoverladung.

Gesamtkosten: 221 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 156 Mio. €

NKV = 1,13

NBS Dresden – Prag



PB lfd. Nr. 26

Neubaustrecke inkl. Erzgebirgs-Basistunnel

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf den in Deutschland liegenden Teil des Projektes (territoriale Betrachtung):

Gesamtkosten: 1.541 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 1.357 Mio. €

NKV = 1,3



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

NBS Lehrte/Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau



PB lfd. Nr. 27

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
zwischen Lehrte und Wolfsburg auf 230
km/h:

Gesamtkosten: 532 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 128 Mio. €

NKV = 1,7

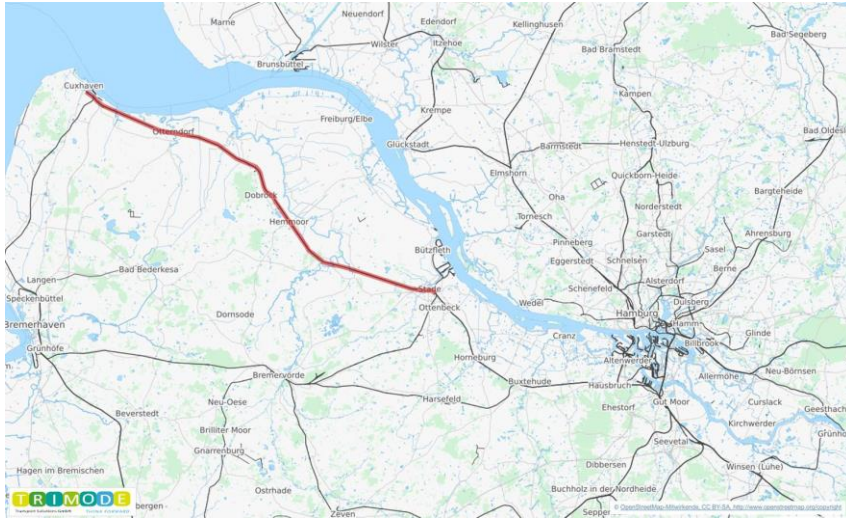
Elektrifizierung und Kapazitätssteigerung
auf den Strecken zwischen
Lehrte/Hameln, Magdeburg und
Falkenberg:

Gesamtkosten: 359 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 325 Mio. €

NKV = 1,7

ABS Cuxhaven – Stade



PB lfd. Nr. 28

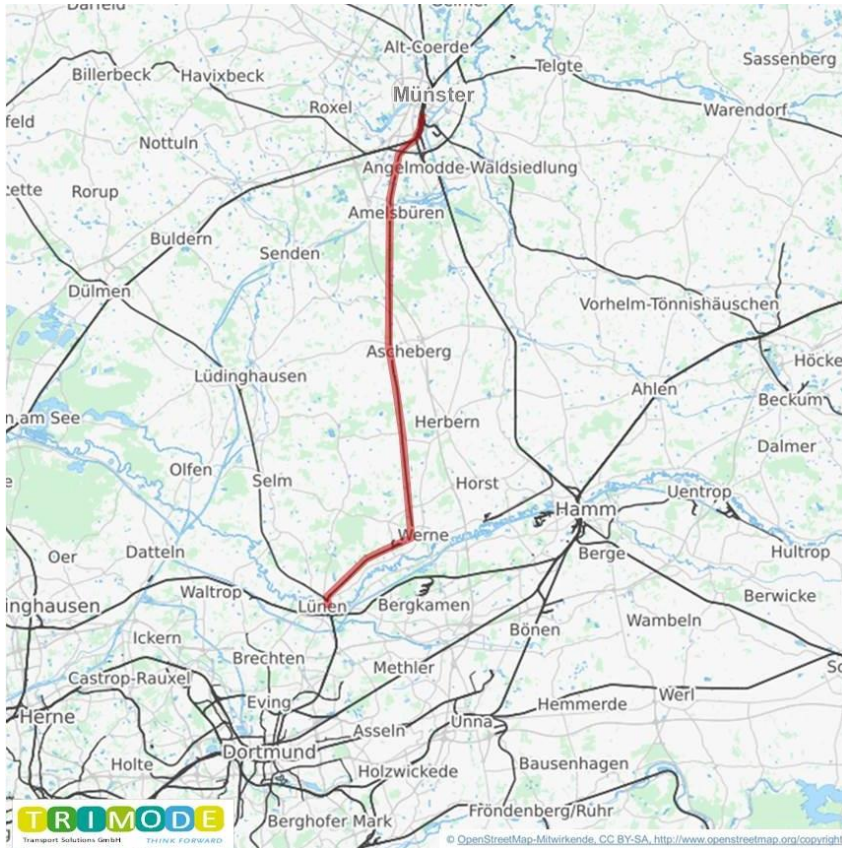
Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Umstellung des Güterverkehrs und der heutigen Regionalexpress-Züge auf elektrischen Betrieb mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h. Ein zusätzlicher Nutzen könnte sich in der laufenden Untersuchung des Eisenbahnknotens Hamburg durch Umstellung von Personenzügen auf S-Bahn-Betrieb ergeben:

Gesamtkosten: 279 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 197 Mio. €

NKV = 1,1

ABS Münster – Lünen



PB lfd. Nr. 30

Die folgenden Angaben beziehen sich auf einen Ausbau des Streckenabschnittes Werne – Münster-Geist (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 230 km/h, partiell zweigleisiger Ausbau):

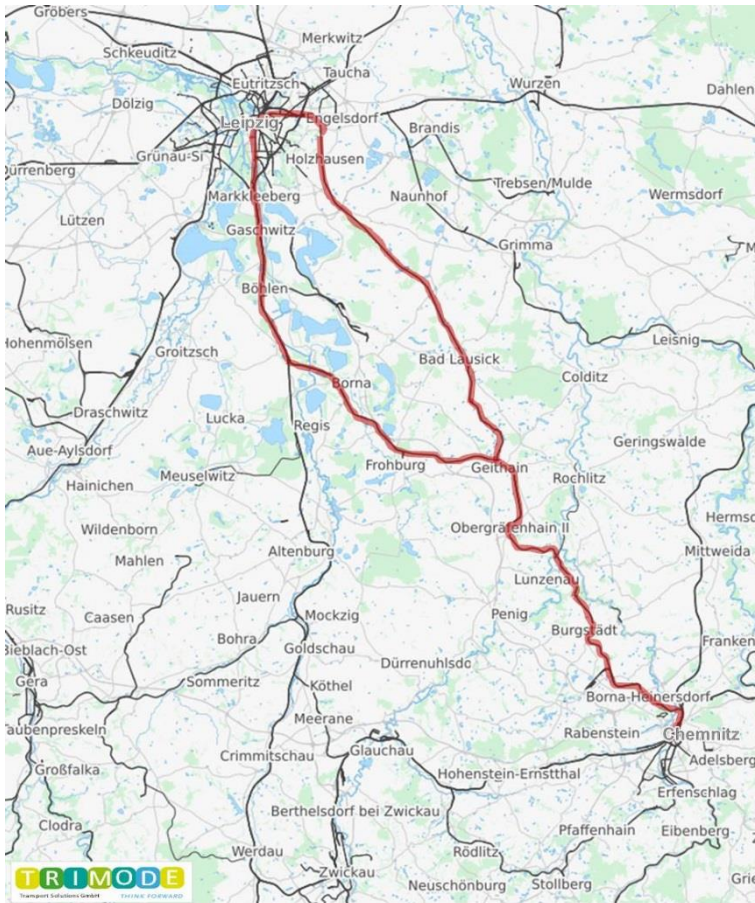
Gesamtkosten: 302 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 208 Mio. €

NKV = 1,0

Anm: Der partielle zweigleisige Ausbau Werne – Münster-Amelsbüren ist auch im Gutachternvorschlag Deutschland-Takt enthalten.

ABS Leipzig – Chemnitz



PB lfd. Nr. 31

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Elektrifizierung der Strecke Geithain – Chemnitz mit direkter Durchbindung von Fernverkehrszügen Berlin – Leipzig – Chemnitz:

Gesamtkosten: 110 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 82 Mio. €

NKV = 1,6

Anm: Der zusätzliche Ausbau der Strecke Leipzig – Bad Lausick – Geithain (insbesondere Elektrifizierung) ist im Gutachternvorschlag Deutschland-Takt enthalten.

ABS Wilster – Brunsbüttel



PB lfd. Nr. 32

Der optimierte Planfall umfasst die Elektrifizierung von Itzehoe über Wilster in einen neuen Übergabebahnhof außerhalb des Werksgeländes des Hafens Brunsbüttel.

Gesamtkosten: 61 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 45 Mio. €

NKV = 1,1

ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund



PB lfd. Nr. 33

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
auf 160 km/h zur Fahrzeitverkürzung
(Zielfahrzeit Berlin Hbf – Stralsund Hbf:
2:38 h).

Gesamtkosten: 795 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 530 Mio. €

NKV = 1,2

Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung



PB lfd. Nr. 37

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Maßnahmen zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge:

Gesamtkosten: 680 Mio. €;

Erweiterungsinvestitionen: 470 Mio. €;

NKV = 4,8

Kategorie 1

Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf Knotenmaßnahmen

Die folgenden Knotenplanfälle sind Ergebnis mehrerer Expertenworkshops unter Teilnahme der DB Netz AG. Sie enthalten für alle Knoten einen gesamtwirtschaftlich rentablen Vorschlag für die Auflösung der Engpässe. Eine weitere Optimierung erfolgt gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern.

#ÖfterSchnellerÜberall

Knoten Frankfurt

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 2 Stadion Baustufe 2 | 8 Fernbahntunnel |
| 5 Überwerfungsbauwerk Stadion | 9 Weichenverbindung Kranichstein |
| 6 Blockteilung Zeppelinhof | 16 Verbindungskurve Mainaschaff |
| 7 Nordmainische S-Bahn | |



* Die Bewertungen enthalten keine Aussage hinsichtlich der Finanzierungsaufteilung BSWAG / GVFG der enthaltenen Nahverkehrsmaßnahmen. Diese Aufteilung ist im Nachgang überschneidungsfrei zu ermitteln.

PB lfd. Nr. 38

Der Planfall umfasst auch die komplette Nordmainische S-Bahn (Gesamtkosten 1.285 Mio. €). Für dieses Teilprojekt müssen noch Finanzierungsbeiträge ermittelt werden, die sich aus dem Nutzen für Nahverkehr (= GVFG-Finanzierung) einerseits und Fern- und Güterverkehr (BSWAG) andererseits ergeben. Die Aufnahme zusätzlicher kurzfristig zu realisierender Ausbaumaßnahmen wird noch geprüft.

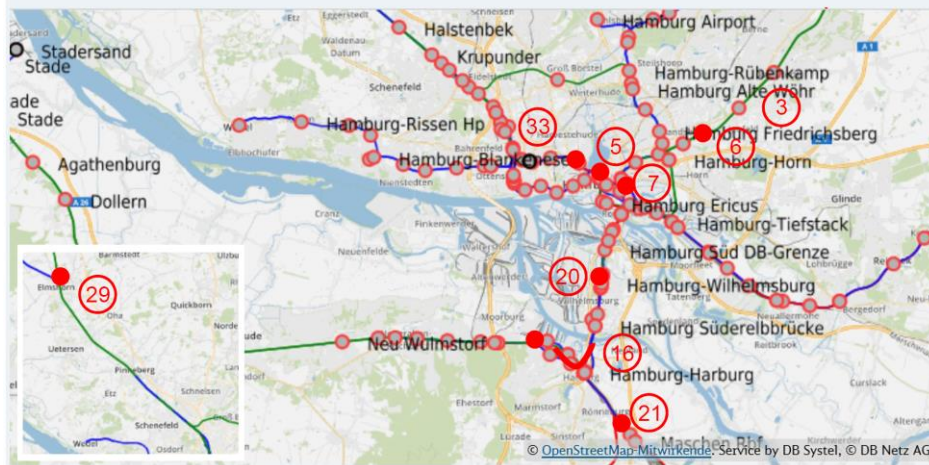
Gesamtkosten: 5.543 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 4.041 Mio. €

NKV = 1,2*

Knoten Hamburg

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 3 Ausbau S4 Hasselbrook - Ahrensburg | 16 Verbindungskurve Harburg |
| 5 Zusätzlicher Bahnsteig Hbf Gleis 9 | 20 Krbw Wilhelmsburg |
| 6 Abstellanlage Wandsbek | 21 Überwerfungsbauwerk Meckelfeld |
| 7 Verkürzung Eingleisigkeit | 29 Bahnsteiggleis Elmsborn |
| Ankelmannsplatz Rothenburgsort | 33 S4 West Altona-Nord |



PB lfd. Nr. 39

Der Planfall umfasst auch die S 4 Ost und West (Gesamtkosten 1.200 Mio. €). Für dieses Teilprojekt müssen noch Finanzierungsbeiträge ermittelt werden, die sich aus dem Nutzen für Nahverkehr (= GVFG-Finanzierung) einerseits und Fern- und Güterverkehr (BSWAG) andererseits ergeben.

Gesamtkosten: 1.800 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 1.357 Mio. €

NKV = 2,9*

ABS Hamburg – Ahrensburg



PB lfd. Nr. 25

Gesamtkosten: 247 Mio. €

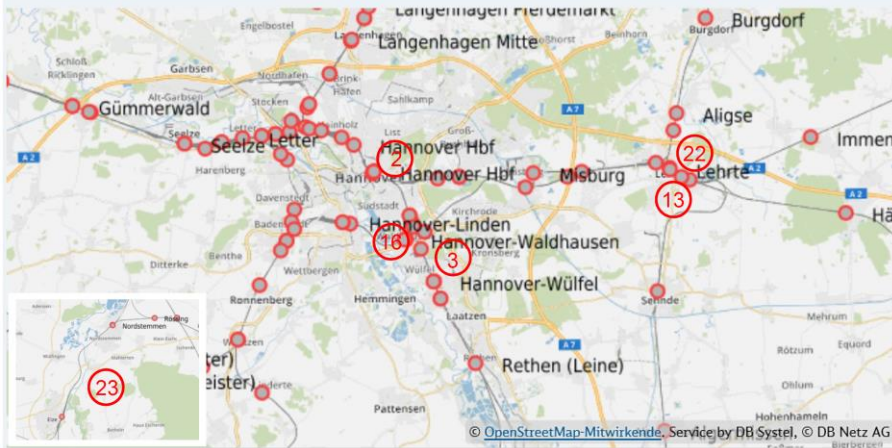
Erweiterungsinvestitionen: 175 Mio. €

(NKV = 0,1)

Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (PB lfd. Nr. 39) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse als ein dreigleisiger Ausbau.

Knoten Hannover

- 2 Zusätzliches Gleis 15/16 in Hannover Hbf
- 3 Überwerfung Hannover Bismarckstraße - Hannover Wülfel
- 13 Leistungssteigerung Lehrte West – Lehrte
- 16 Ausbau Bereich Hannover-Linden Hafen – Empelde
- 22 Gleis 15 in Lehrte für Gv zur Entlastung der Nord-Süd-Richtung
- 23 Ausbau Elze – Nordstemmen



PB lfd. Nr. 40

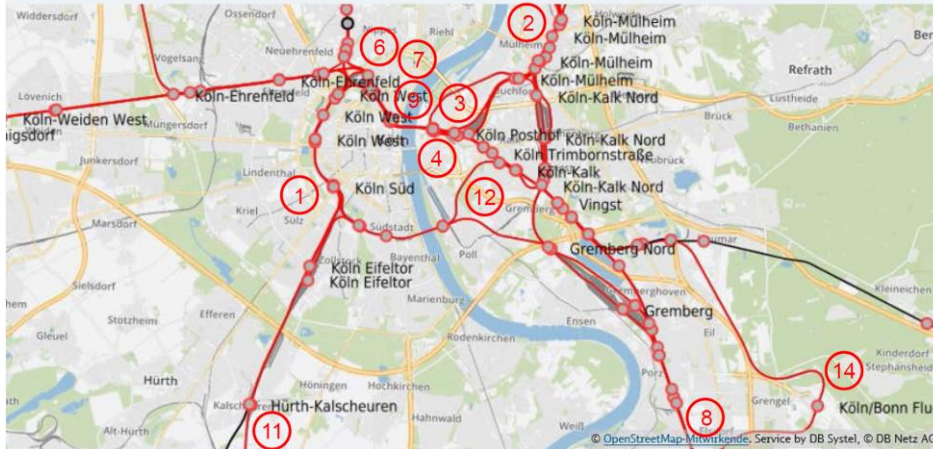
Gesamtkosten: 610 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 419 Mio. €

NKV = 5,5

Knoten Köln

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1 Westspange | 8 Troisdorf Überwerfungsbauwerk |
| 2 K-Mühlheim Verknüpfungsbauwerk | 9 Köln Hbf höhere Leistungsfähigkeit |
| 3 Gummersbacher Str. | 11 Hürth-Kalscheuren Überwerfungsbauwerk |
| 4 Köln Messe/Deutz (tief) | 12 Gremberg Überwerfungsbauwerk |
| 6 Köln Hbf Weichenverbindung | 14 Abzweig Flughafen bis Köln Steinstraße |
| 7 Köln Hbf parallele Einfahrt | |



* Die Bewertungen enthalten keine Aussage hinsichtlich der Finanzierungsaufteilung BSWAG / GVFG der enthaltenen Nahverkehrsmaßnahmen. Diese Aufteilung ist im Nachgang überschneidungsfrei zu ermitteln.



PB lfd. Nr. 41

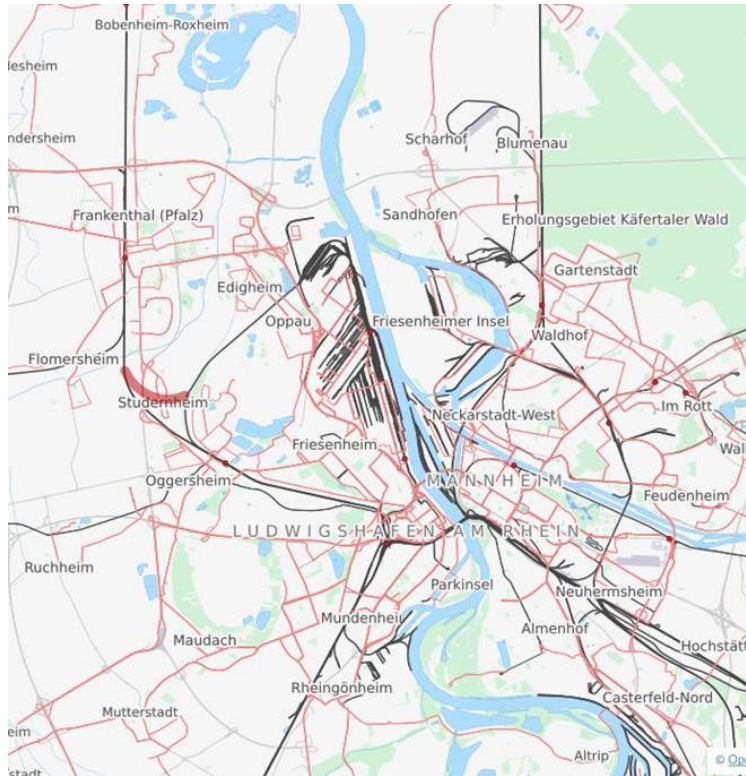
Der Planfall umfasst auch die vollständigen S-Bahn-Maßnahmen Westspange und Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim (Gesamtkosten 1.611 Mio. €). Für diese Teilprojekte müssen noch Finanzierungsbeiträge ermittelt werden, die sich aus dem Nutzen für Nahverkehr (= GVFG-Finanzierung) einerseits und Fern- und Güterverkehr (BSWAG) andererseits ergeben. Die Elektrifizierung der Umlandstrecken der S-Bahn ist nicht Teil des Planfalls.

Gesamtkosten: 3.657 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 2.476 Mio. €

NKV = 1,7*

NBS Studernheimer Kurve

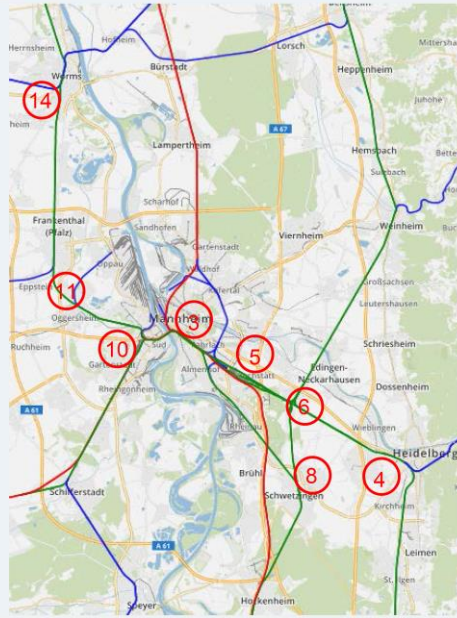


PB lfd. Nr. 24

Das Projekt entfaltet nur im Kontext eines Ausbaus des Eisenbahnknotens Mannheim eine verkehrliche Wirkung; es ist daher Teil des Ausbauprojekts für den Knoten Mannheim (siehe PB lfd. Nr. 42).

Knoten Mannheim

- 3 Achsverschwenkung Mannheim Hbf
- 4 4-gleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf
- 5 3-gleisiger Ausbau Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd
- 6 Kreuzungsbauwerk Friedrichsfeld
- 8 Ertüchtigung / VbK Schwetzingen
- 10 740 m Überholgleise in Ludwigshafen Hbf und/oder Rbf
- 11 Studernheimer Kurve
- 14 Optimierung Worms Einmündung – Worms Hbf



PB lfd. Nr. 42

Gesamtkosten: 1.039 Mio. €

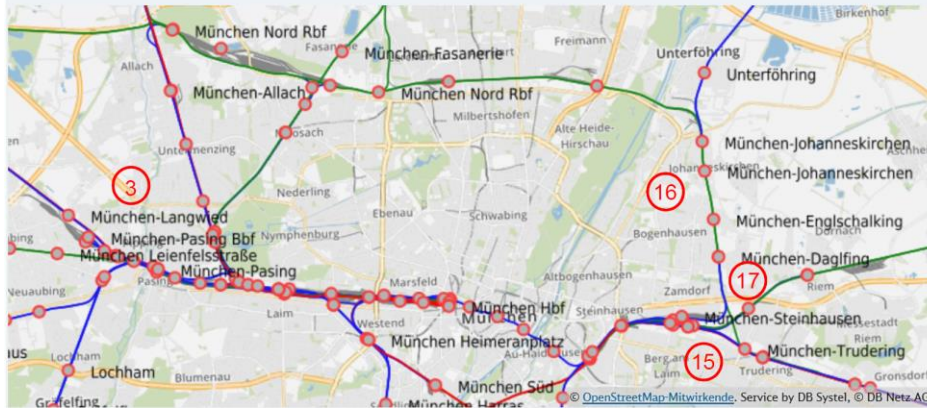
Erweiterungsinvestitionen: 741 Mio. €

NKV = 1,1*

Zur weiteren Optimierung wird eine Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke Germersheim - Graben-Neudorf geprüft.

Knoten München

- 3 Westkopf München-Pasing
15 Truderinger Spange
16 Viergleisiger Ausbau Daglfing und Johanneskirchen
17 Daglfinger Kurve



PB lfd. Nr. 43

Gesamtkosten: 1.098 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 777 Mio. €

NKV = 2,0

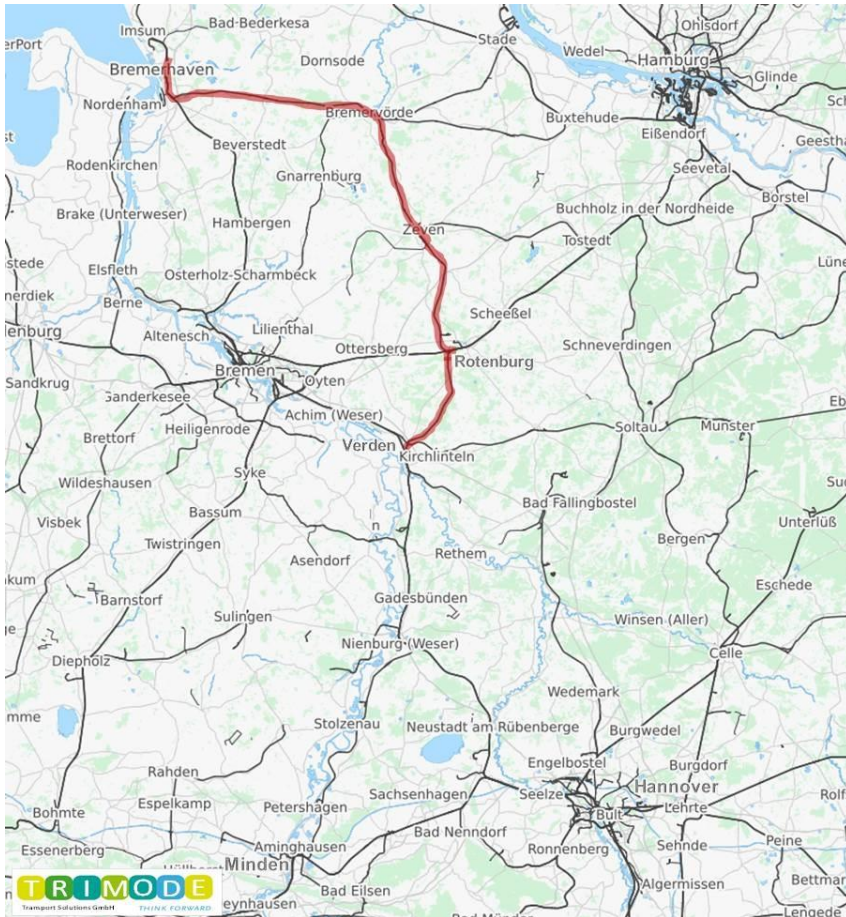
Kategorie 2a

Maßnahmen zur Aufnahme des Güterverkehrswachstums

Die folgenden Projekte erfüllen nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen noch nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf. Nach Eintreten der genannten Bedingungen besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Kriterien zur Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllt werden.

#ÖfterSchnellerÜberall

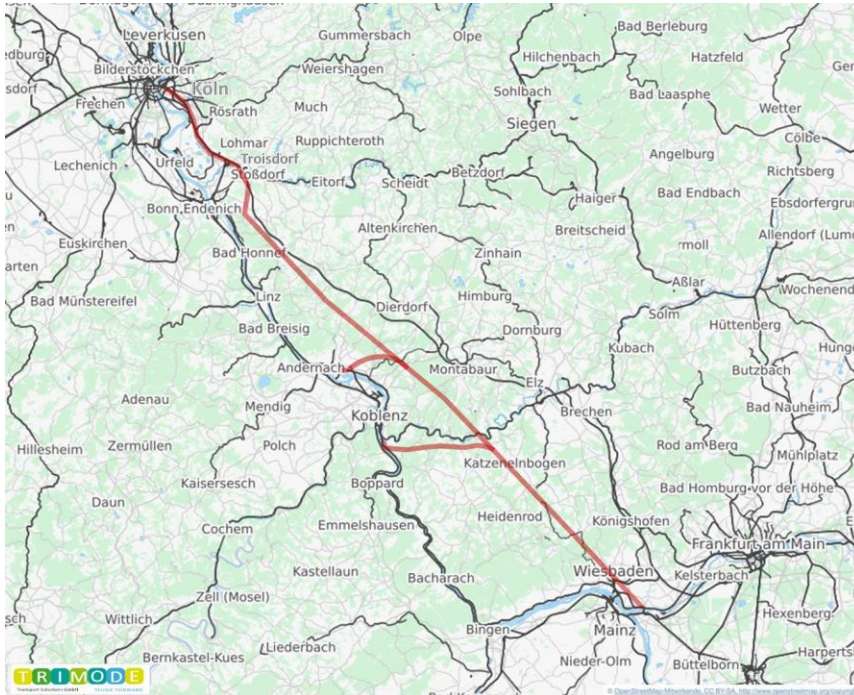
ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden



PB lfd. Nr. 1 (Kosten: 194 Mio. €)

Ein Ausbau der Strecke zwischen Bremerhaven, Bremervörde, Rotenburg und Verden weist derzeit noch keinen relevanten Nutzen auf. Die Elektrifizierung zwischen Bremerhaven und Rotenburg ist jedoch zur Gewährleistung einer Redundanz in der Schienenanbindung des Seehafens Bremerhaven und zur Umfahrung des Knotens Bremen wichtig. Sofern die Kapazitäten des Knotens Bremen überschritten werden, erlangt das Projekt als Umfahrungsstrecke größeren Nutzen.

Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)



PB lfd. Nr. 2 (Kosten: 7.760 Mio. €)

Das Vorhaben erlangt erst nach deutlicher Steigerung der im nördlichen Mittelrheinkorridor (Teil des europäischen Korridors Rhein – Alpen) transportierten Gütermenge die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität.

Aufgrund der hohen Belastung der Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal und der zu erwartenden außergewöhnlich langen Planungs- und Realisierungszeiten für das Vorhaben sollte unabhängig von der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der zeitnahe Beginn einer Machbarkeitsstudie in Betracht gezogen werden.

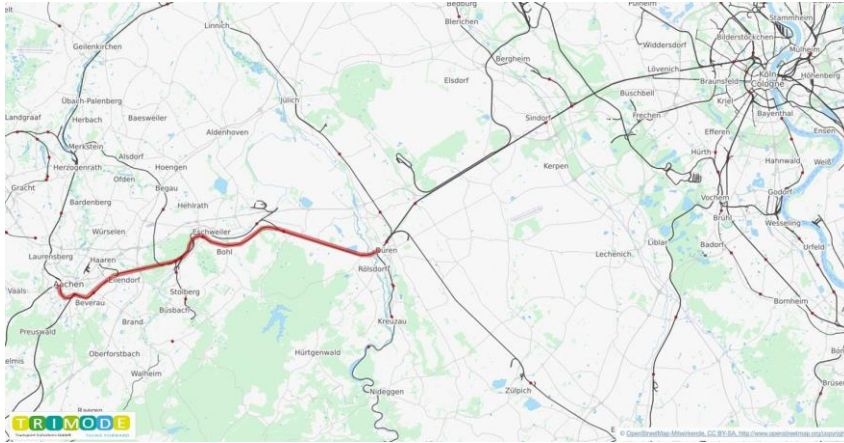
Kategorie 2b

Deutschland-Takt

Der Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschland-Takt wurde am 09.10.2018 vorgestellt. Die Bewertung des zugehörigen Planfalls kann erst erfolgen, wenn die Fahrpläne zusammen mit Bahnbetreibern, Ländern und den Eisenbahnunternehmen validiert und daraus die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet sind.

#ÖfterSchnellerÜberall

ABS Köln – Aachen



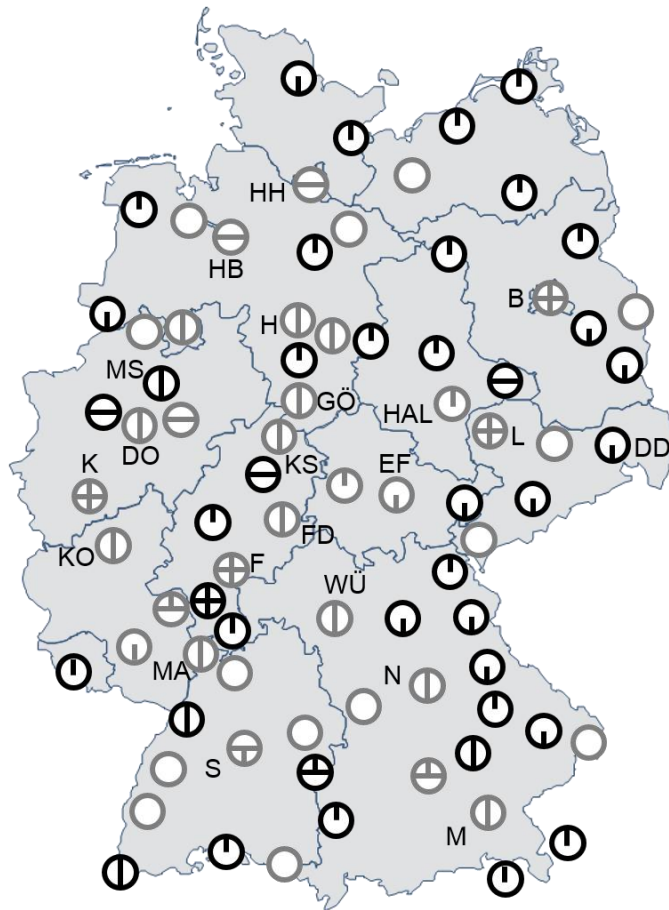
PB lfd. Nr. 29

Gesamtkosten: 206 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 131 Mio. €

Die Maßnahme ist im Gutachternvorschlag für den Deutschland-Takt enthalten.

Deutschland-Takt



PB lfd. Nr. 44

Die Machbarkeit eines Integralen Taktfahrplans (Deutschland-Takts) wurde nachgewiesen. Mit ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen (z. B.: ABS/NBS Köln / Düsseldorf - Dortmund – Münster / Bielefeld - Hannover, ABS/NBS Würzburg - Nürnberg) werden das BVWP-Zielnetz und der Deutschland-Takt aufeinander abgestimmt. Anschließend wird dieser Planfall unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet.

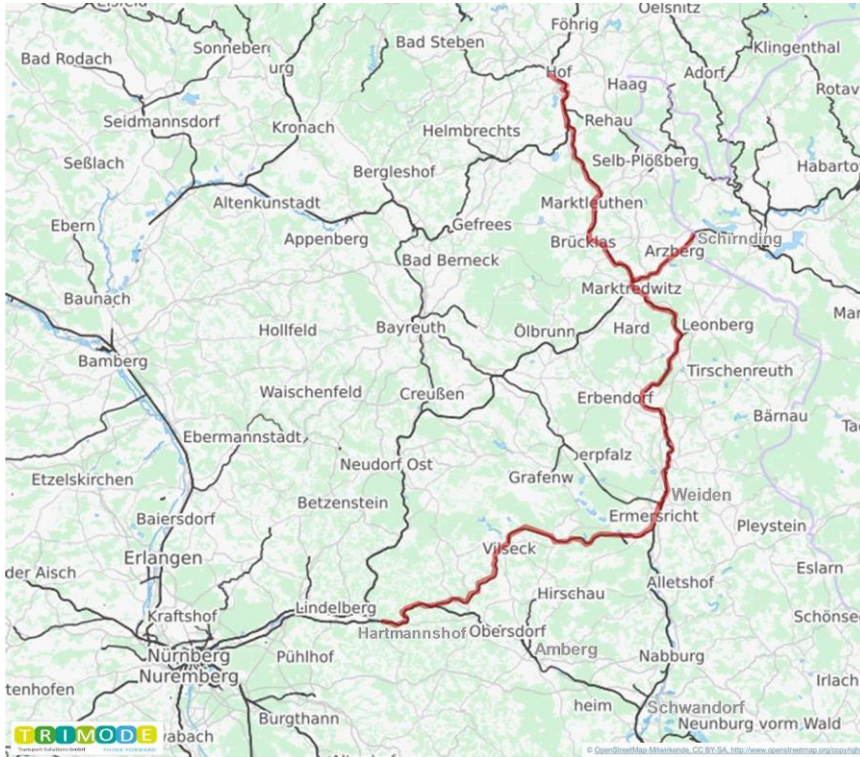
Kategorie 2c

Mögliche Maßnahmen für das Elektrifizierungsprogramm

Obwohl die folgenden Projekte nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen noch nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, ist eine Umsetzung im Kontext des neuen Elektrifizierungsprogramms des Bundes zu prüfen.

#ÖfterSchnellerÜberall

ABS Nürnberg– Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ



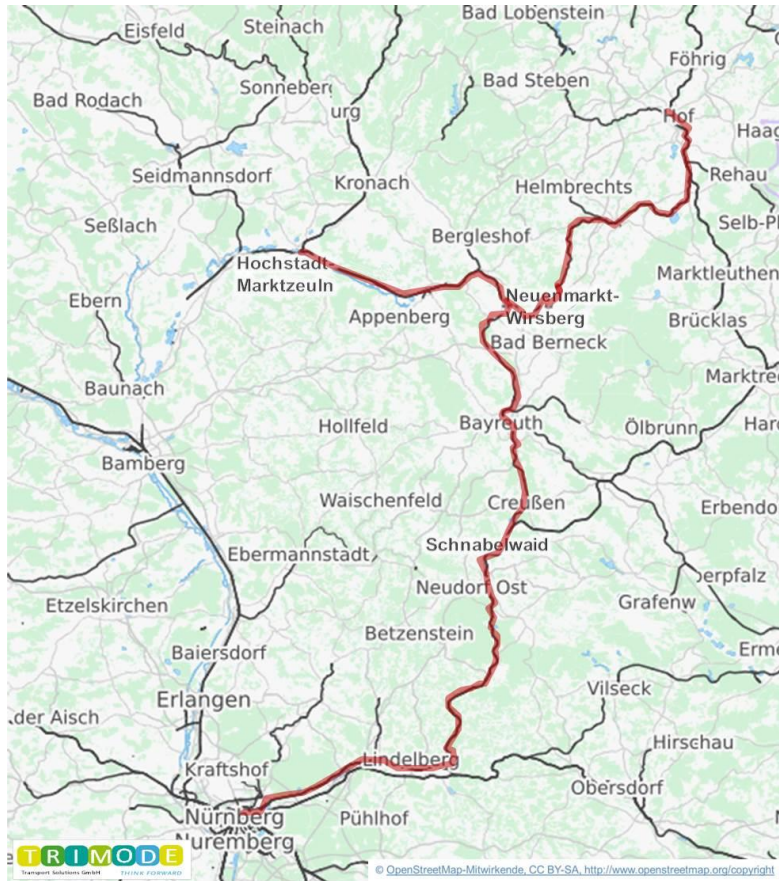
PB lfd. Nr. 7

Gesamtkosten: 597 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 419 Mio. €

Da die Elektrifizierung Hartmannshof – Weiden eine Netzlücke schließt, ist eine Aufnahme in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes möglich.

ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg



PB lfd. Nr. 8

Hochstadt-Marktzeuln – Hof:

Gesamtkosten: 395 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 269 Mio. €

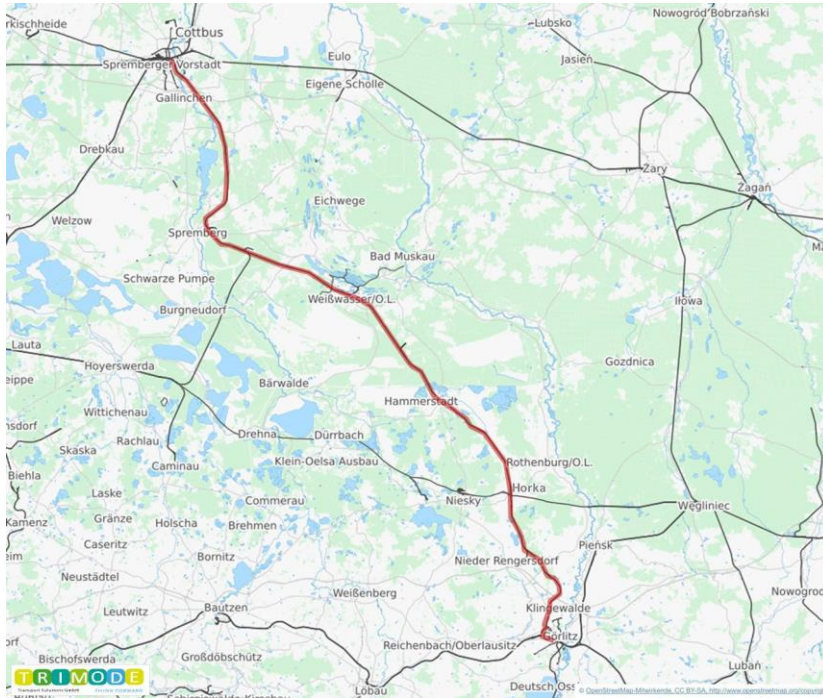
Nürnberg – Bayreuth – Hof:

Gesamtkosten: 371 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 248 Mio. €

Die Strecken erscheinen gut für eine
Teilelektrifizierung mit Batterie-Hybridfahrzeugen
geeignet zu sein. Eine Förderung ist möglich.

ABS Cottbus – Görlitz



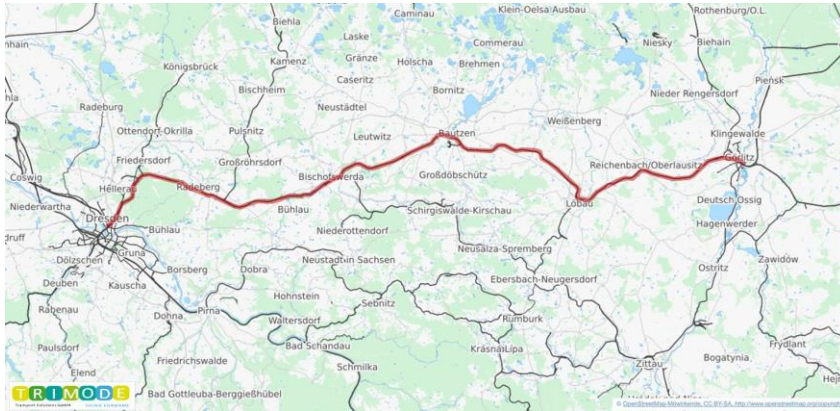
PB lfd. Nr. 11

Gesamtkosten: 308 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 216 Mio. €

Da die Elektrifizierung Cottbus – Görlitz eine Netzlücke schließt, ist eine Aufnahme in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes möglich.

ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL



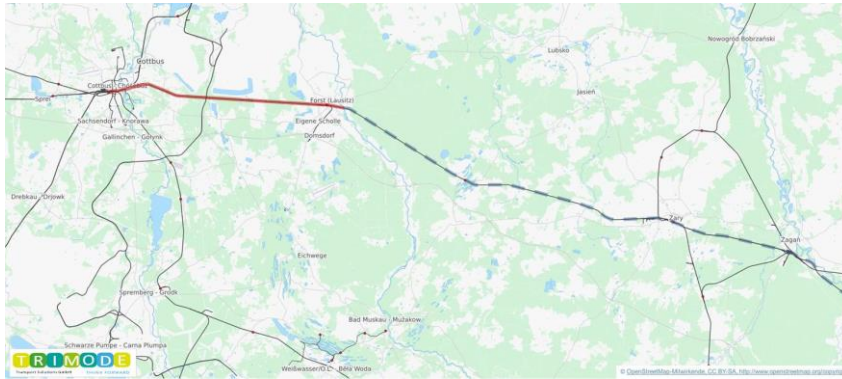
PB lfd. Nr. 12

Gesamtkosten: 513 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 405 Mio. €

Da die Elektrifizierung Dresden – Görlitz eine Netzlücke schließt, ist eine Aufnahme in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes möglich.

ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL(– Zary)



PB lfd. Nr. 36

Gesamtkosten: 44 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 32 Mio. €

Sobald in Polen die Planungen für eine Elektrifizierung von Zary zur Grenze konkreter werden, ist das Projekt weiterzuverfolgen, da sich die Wirtschaftlichkeit deutlich erhöhte.

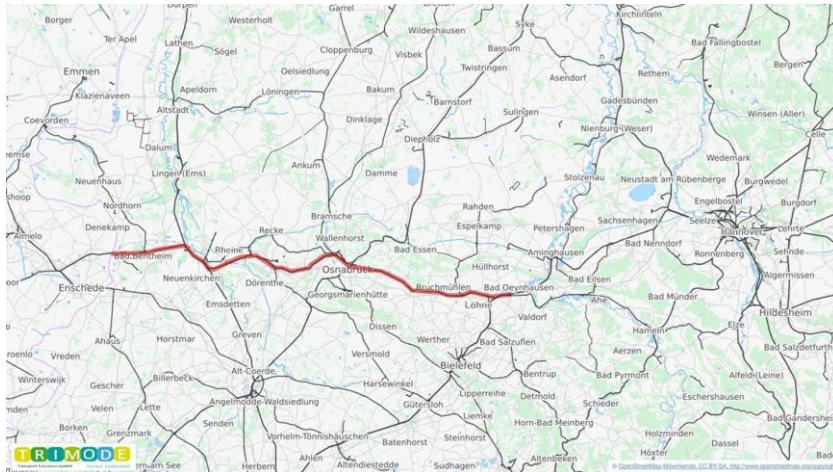
Kategorie 3

Kein Bedarf

Für die folgenden Projekte besteht auch nach intensiver Optimierung keine Aussicht auf Erfüllung der Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf.

#ÖfterSchnellerÜberall

ABS Grenze D/NL– Bad Bentheim – Löhne

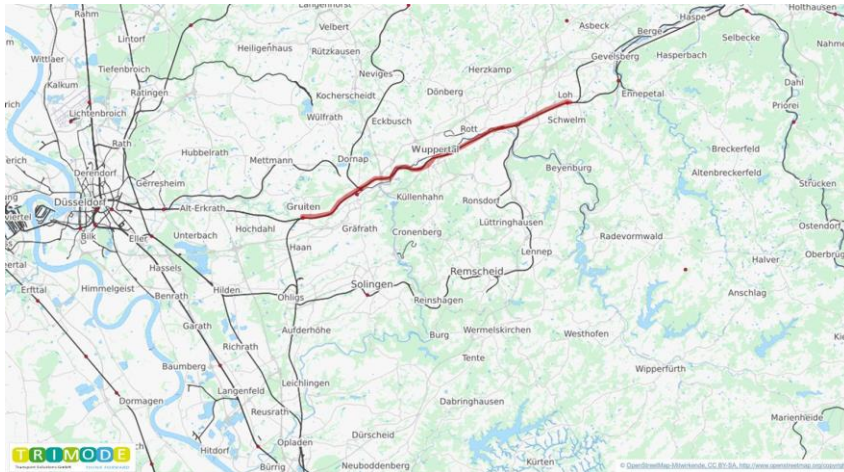


PB lfd. Nr. 5

Aufgrund der ungünstigen Trassierung der Strecke Löhne – Bad Bentheim konnten nur geringe Potenziale für eine Fahrzeitverkürzung von insgesamt sechs Minuten ermittelt werden, die alleine keinen Ausbau rechtfertigen.

NKV = 0,5

ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm



PB lfd. Nr. 14

In den bisherigen Untersuchungen konnte kein Engpass in diesem Bereich festgestellt werden, weshalb kein gesamtwirtschaftlich rentabler Ausbauvorschlag ermittelt wurde.

ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F



PB lfd. Nr. 19

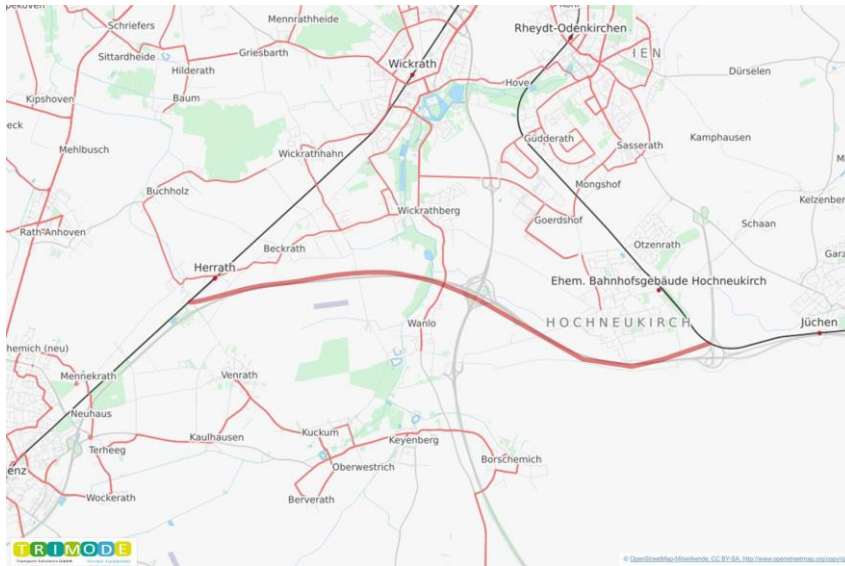
Die gegenüber den laufenden Ausbauvorhaben (ETCS-Ausrüstung für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h) zusätzlich möglichen geringen Fahrzeitgewinne in diesem Bereich entfalten auch in einem Taktfahrplan keine sinnvolle Wirkung.

Gesamtkosten: 992 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 940 Mio. €

NKV = 0,3

NBS Rheydter Kurve



PB lfd. Nr. 23

Gesamtkosten: 174 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 144 Mio. €

NKV = - 0,3

Das Projekt ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (PB lfd. Nr. 9) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse.

ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)



PB lfd. Nr. 34

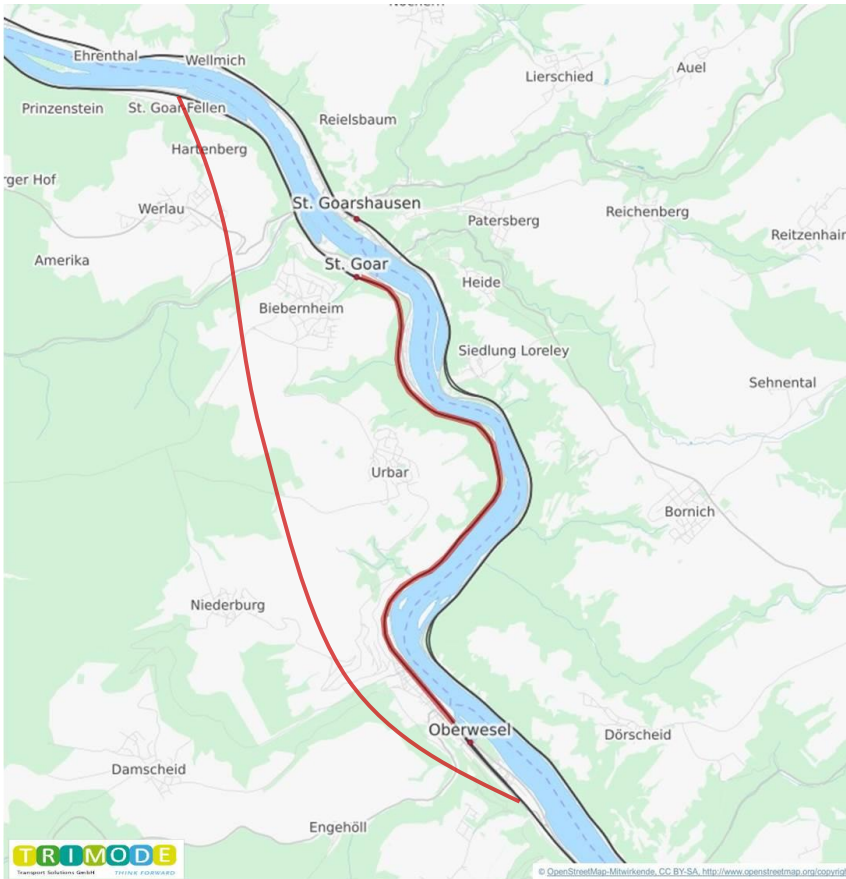
Die gegenüber den laufenden Ausbauvorhaben (Geschwindigkeitserhöhung zwischen Berlin und Neustrelitz) zusätzlich möglichen geringen Fahrzeitgewinne in diesem Bereich entfalten auch in einem Taktfahrplan nur geringe Wirkung.

Gesamtkosten: 492 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 294 Mio. €

NKV = 0,1

ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)



PB lfd. Nr. 35

Gesamtkosten: 514 Mio. €;
Erweiterungsinvestitionen: 270 Mio. €;

NKV = 0,05

Das Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz II
(PB lfd. Nr. 2) erfüllt effektiver die Bedürfnisse nach
Lärmschutz im Mittelrheintal.

Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

E-Mail: florian.boehm@bmvi.bund.de

Bundesverkehrswegeplan 2030

Wir stärken das Schienennetz

