

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/6557 –**

Umsetzung des Bedarfsplans Schiene und weiterer Investitionsprogramme für den Ausbau des Schienennetzes

Vorbemerkung der Fragsteller

Für die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene kommt der bedarfsgerechten Bereitstellung von Investitionsmitteln für den Bau der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene zentrale Bedeutung zu. Insbesondere vor dem Hintergrund der verbindlichen klimapolitischen Ziele, zu deren Erreichung sich die Bundesregierung verpflichtet hat, und der Zielstellung, bis 2030 die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln, ist der rechtzeitige Aufbau zusätzlicher Kapazitäten im Schienennetz durch den Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken und -knoten unabdingbar.

Mit der Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 und dem dazugehörigen Bedarfsplan Schiene hat der Gesetzgeber den Rahmen für die Umsetzung von Neu- und Ausbauvorhaben im Schienennetz vorgegeben. Mit der am 6. November 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur präsentierten Projektliste mit 29 Schienenprojekten findet der Bedarfsplan Schiene eine entsprechende Erweiterung und die Bewertung der Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ihren vorläufigen Abschluss. Die Gesamtinvestitionen für die laufenden und fest disponierten Vorhaben des Bedarfsplans Schiene beliefen sich bei Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes 2016 auf 8,4 Mrd. Euro. Für Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind demnach 17,2 Mrd. Euro vorgesehen (vgl. BVWP 2030). Das Investitionsvolumen der 29 Vorhaben, die nach der nunmehr nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können, beträgt noch einmal rund 23 Mrd. Euro (vgl. Pressemitteilung BMVI vom 6. November 2018). Hinzu treten bis 2030 weitere Schienenprojekte, die in Verbindung mit der Umsetzung des Deutschlandtakts stehen, die die Bundesregierung bisher nur auszugsweise vorgestellt hat, und für die noch keine belastbare Kostenschätzung vorliegt (vgl. Pressemitteilung des BMVI vom 9. Oktober 2018).

Nach Auffassung der Fragsteller ist daher klar, dass mit der im Haushaltsgesetz 2019 (Bundestagsdrucksache 19/3400) vorgesehenen Investitionslinie von derzeit rund 1,65 Mrd. Euro – die sich auch in der mittelfristigen Finanzplanung

nur unwesentlich ändert – der erkannte Bedarf für den Neu- und Ausbau im Schienennetz nicht annähernd gedeckt werden kann.

Die Fragesteller kommen daher zu der Auffassung, dass die Investitionen für den Bedarfsplan Schiene bereits jetzt auf deutlich mehr als 2 Mrd. Euro jährlich angehoben werden müssen. Nach einem entsprechenden planerischen Vorlauf, müssen die Investitionen in den Bedarfsplan Schiene weiter verstärkt werden. Der Aufbau zusätzlicher Planungskapazitäten bei der DB Netz AG sowie die Personalausstattung des Bereichs Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) muss mit der angepassten Investitionslinie Schritt halten.

1. Welche Investitionen plant die Bundesregierung für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung?

Die Finanzplanung der Bundesregierung geht für die Jahre von 2019 bis 2022 von einem Finanzbedarf in Höhe von 6,4 Mrd. Euro aus. Die Bundesregierung wird sich für eine Fortführung der hohen Verkehrsinvestitionen einsetzen.

2. Für welche Vorhaben des Bedarfsplan Schiene bestehen derzeit Finanzierungsvereinbarungen (bitte ggf. nach Teilprojekten aufschlüsseln), und in welchen Jahresschreibern (Zeit- und Finanzierungsplan) sollen auf Basis dieser Vereinbarungen die jeweiligen Vorhaben abfinanziert werden?
3. Welche Finanzierungsbeiträge des Bundes, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und sonstige Finanzierungsbeiträge zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung ergeben sich bei den jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen (bitte für jede Finanzierungsvereinbarung angeben)?
4. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene plant die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung bis zum Ende des Jahres 2018 bzw. im ersten Halbjahr 2019 (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1 verwiesen. Mit Ausnahme der Finanzierungsvereinbarung für die ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Abschnitt Horb–Neckarhausen), die sich bereits in der Vorbereitung befindet, geht die Bundesregierung derzeit davon aus, dass der Abschluss von weiteren Finanzierungsvereinbarungen für Vorhaben des Bedarfsplans im zweiten Halbjahr 2019 erfolgt.

5. Wie haben sich seit 2010 die investiven Eigenmittel der DB AG bei der Umsetzung der Bedarfsplanvorhaben entwickelt (bitte Gesamtsumme der Eigenmittel bei Vorhaben des Bedarfsplans Schiene für das jeweilige Jahr angeben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) haben sich die investiven Eigenmittel bei den Bedarfsplanvorhaben seit 2010 wie folgt entwickelt:

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eigenmittel in Mio. EUR	118	153	204	265	308	303	249	222

6. Wie hat sich seit 2010 die Investitionslinie bei der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene entwickelt (bitte zwischen veranschlagten Mitteln im jeweiligen Bundeshaushalt und tatsächlichem Mittelabfluss im Haushaltsvollzug vergleichen)?
7. In welchen Haushaltsjahren konnten im Haushaltsvollzug die eingestellten Investitionsmittel für die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene nicht vollständig abfließen, und für welche Zwecke wurden diese Mittel in den Folgejahren letztendlich eingesetzt?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgenden Angaben (in Mio. Euro) beziehen sich auf Kapitel 1202, Titel 891 01 des Bundeshaushalts, aus dem die Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene finanziert werden. Die in den Jahren 2012 bis 2016 nicht vollständig abgerufenen Mittel standen bzw. stehen als Ausgabereste für den ursprünglichen Zweck zur Verfügung.

Jahr	Haushalts-soll □	für den Bedarfsplan verfügbar	Abruf durch die EIU	
2010	1.111	1.102	1.102	100%
2011	1.111	1.024	1.024	100%
2012	1.227	1.300	1.237	95%
2013	1.454	1.164	1.019	88%
2014	1.236	986	934	95%
2015	1.040	1.040	963	93%
2016	1.255	1.255	1.139	91%
2017	1.350	1.350	1.350	100%

8. Welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene sind nach Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung am 25. Juli 2017 in eben diese neu aufgenommen worden (bitte aktualisierte Projektkosten angeben)?

Dies betraf alle Neuabschlüsse von Finanzierungsvereinbarungen für Bedarfsplanvorhaben in den Jahren 2017 und 2018, welche der beigefügten Anlage 1 entnommen werden können.

9. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI) in der Sammelvereinbarung 38/2012 (FV-Nr. 763) geregelt, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?
10. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI) in der Sammelvereinbarung 38/2013 (FV-Nr. 764) geregelt, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Inkrafttreten der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung erfolgte eine Umbenennung der SV 38/2012 in SV Lph 1/2 A sowie der SV 38/2013 in SV Lph 1/2 B. Diesen unterfallen derzeit die nachstehenden Projekte bzw. Teile davon. Die Neuaufnahmen und Erweiterungen seit Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung sind unterstrichen.

- ABS Hannover–Berlin (Lehrter Stammbahn)
- ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling
- ABS Karlsruhe–Durlach–Dreiecks, dreigleisiger Ausbau
- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden
- ABS Kehl–Appenweier (POS Süd)
- ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau
- ABS Landshut–Plattling
- ABS Lübeck–Schwerin
- ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A
- ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/–Grenze D/CZ
- ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH
- ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle
- ABS Weimar–Gera–Gößnitz, Elektrifizierung
- ABS/NBS Hamburg–Hannover u. a. (Alpha-E)
- ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel
- ABS/NBS Molzau–Graben–Neudorf–Karlsruhe
- ABS/NBS Ulm–Augsburg
- Knoten Frankfurt a. M.
- Knoten Hamburg
- Knoten Köln
- Knoten Mannheim
- Knoten München
- NBS Dresden–Grenze D/CZ (–Prag)
- Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
- VDE 8.1, ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, fahrzeitverkürzende Maßnahmen
- VDE 9, ABS Leipzig–Dresden
- Überholgleise für 740-m-Züge.

Das zur Planung der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI dieser Vorhaben vorgesehene Gesamtbudget für die Jahre 2018 ff. beträgt aktuell 323 Mio. Euro. Eine Aufteilung auf die Einzelvorhaben besteht nicht.

11. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 (nach HOAI) in der Sammelvereinbarung 46/2016 (FV-Nr. 1168) geregelt, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?

Mit Inkrafttreten der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung erfolgte eine Umbenennung der SV 46/2016 in SV Lph 3/4. Dieser unterfallen derzeit die nachstehenden Projekte bzw. Teile davon. Die Neuaufnahmen und Erweiterungen seit Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung sind unterstrichen.

- ABS Angermünde–Grenze D/PL (–Stettin)
- ABS Berlin–Dresden, 2. Baustufe
- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden
- ABS München–Mühlendorf–Freilassing
- ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/–Grenze D/CZ
- ABS Uelzen–Stendal (–Magdeburg–Halle)
- ABS/NBS Hamburg–Hannover u. a. (Alpha-E)
- ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel
- Hinterlandanbindung Fehmarnbelt-Querung
- Knoten Frankfurt a. M.
- Knoten Hamburg
- Knoten Köln
- Knoten München
- NBS Frankfurt a. M.–Mannheim
- Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
- VDE 8.1, ABS Nürnberg–Ebensfeld
- VDE 9, ABS Leipzig–Dresden
- Überholgleise für 740-m-Züge.

Das zur Planung der Leistungsphasen 3 und 4 HOAI dieser Vorhaben vorgesehene Gesamtbudget für die Jahre 2018 ff. beträgt aktuell 354 Mio. Euro. Eine Aufteilung auf die Einzelvorhaben besteht nicht.

12. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene hat die Bundesregierung seit der Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung neue Sammelfinanzierungsvereinbarungen für die Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI) mit der DB AG abgeschlossen, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 10 verwiesen.

13. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene hat die Bundesregierung seit der Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung neue Sammelfinanzierungsvereinbarungen für die Leistungsphasen 3 und 4 (nach HOAI) mit der DB AG abgeschlossen, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene, die in Planung und Bau sind, hat die DB AG der Bundesregierung einen hohen Anspannungsgrad bezüglich der Erreichung wichtiger Meilensteine im Planungsprozess oder beim Bau signalisiert, so dass sich ggf. Terminverschiebungen ergeben?
15. Bei welchen Projekten hat die DB AG ihre Terminplanung bei den Meilensteinen Beginn der Leistungsphase 3 und 4 (nach HOAI), Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und Baubeginn/Inbetriebnahme korrigiert, und welchen Terminplan verfolgt die DB AG nunmehr bei besagten Vorhaben?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Einführung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung wurde ein verbindliches Meilensteinsystem implementiert. Die erstmalige Festschreibung von Meilensteinen erfolgte mit der am 20. Dezember 2018 abgeschlossenen Anpassungsvereinbarung 2018.

16. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene wurden bzw. werden Planungsleistungen durch die Länder vorfinanziert (bitte Höhe des Finanzierungsbeitrags und Leistungsphase angeben)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene derzeit zwei Projekte, bei denen Planungen durch die Länder (vor-)finanziert werden:

- Walpertskirchener Spange als Teil der ABS München–Mühldorf–Freilassing (Leistungsphase 3/4 HOAI). Der Freistaat Bayern plant dieses Vorhaben in eigener Zuständigkeit.
- ABS Münster–Lünen. Hier wurde 2009 ein Vertrag zwischen der DB AG und dem Land Nordrhein-Westfalen über 7 Mio. Euro geschlossen, um die Vorplanung (Leistungsphase 1/2 HOAI) zu finanzieren.

17. Wie viele Personalstellen, die sich ausschließlich bzw. vorwiegend mit Planfeststellungsverfahren befassen, waren zum Stichtag 1. Januar 2018 in der Abteilung 5 (Planfeststellung, Umwelt, Fahrgastrechte) bzw. im Referat 51 (Planfeststellung) des Eisenbahn-Bundesamtes nach dem Stellenplan vorgesehen bzw. besetzt?

Im Referat 51 des Eisenbahn-Bundesamtes waren zum Stichtag 1. Januar 2018 zehn Planstellen/Stellen vorgesehen.

18. Wie viele Personalstellen im Bereich Planfeststellung waren zum Stichtag 1. Januar 2018 in den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes nach dem Stellenplan vorgesehen bzw. besetzt (bitte für jede EBA-Außenstelle angeben)?

In den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes waren zum Stichtag 1. Januar 2018 128 Planstellen/Stellen für den Bereich Planfeststellung vorgesehen, die sich nach derzeitiger Planung wie folgt verteilen:

Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes	Anzahl Planstellen/Stellen
Berlin	12
Dresden	9
Erfurt/Halle	14
Essen/Köln	17,5
Frankfurt/Saarbrücken	15
Hamburg/Schwerin	13
Hannover	11
Karlsruhe/Stuttgart	16
München/Nürnberg	20,5
Summe	128

19. Wie hat sich der Personalbestand im Bereich Planfeststellung beim EBA seit 1. Januar 2005 in der Abteilung 5, dem Referat 51 und den einzelnen EBA-Außenstellen entwickelt (bitte für alle Gliederungen in Jahresscheiben angeben)?

Jahr	Bonn	Berlin	Dresden	Halle/Erfurt	Essen/Köln	Frankfurt/Saarbrücken	Hannover	Hamburg/Schwerin	Karlsruhe/Stuttgart	München/Nürnberg
2005	6	15	9	18	20	16	9	16	15	25
2006	6	14	9	16	20	17	8	15	14	23
2007	6	14	9	16	20	14	8	13	14	24
2008	6	12	9	14	15	13	8	13	12	21
2009	6	11	8	12	15	14	7	13	11	21
2010	14	13	8	17	18	16	8	15	17	27
2011	8	12	8	13	16	12	8	14	12	21
2012	8	13	9	13	16	12	9	13	13	18
2013	6	13	9	14	17	11	8	13	11	20
2014	7	13	9	13	17	12	8	11	13	20
2015	8	13	10	12	16	13	8	10	12	18
2016	14	13	9	11	16	14	9	11	14	21
2017	12	12	9	12	17	14	9	12	17	19
2018	10	11	9	13	17	15	10	13	20	21

20. Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Personalaufwand in den Anhörungsbehörden der Länder, der auf Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) bzw. Vorhaben der DB Netz AG zurückgeht?

Wenn ja, welcher Personalaufwand entsteht bisher den Anhörungsbehörden der Länder durch Anhörungsverfahren bei Vorhaben nach dem AEG?

Es wird auf den Abschlussbericht „Optimierung der Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ des Deutschen Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung Speyer (FÖV) verwiesen (www.foev-speyer.de/files/de/beratung/Endbericht27.08.18.pdf).

21. Wie will die Bundesregierung die mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz beschlossene Zusammenführung der Funktionen „Planfeststellungsbehörde“ und „Anhörungsbehörde“ beim Eisenbahn-Bundesamt in der Praxis umsetzen?

Gemäß der Gesetzesbegründung zum Planungsbeschleunigungsgesetz ist der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen. Über den Mehrbedarf ist im Rahmen der kommenden

Haushaltsaufstellungen zu entscheiden (vgl. Bundestagsdrucksache 19/4459, S. 20). Das Eisenbahn-Bundesamt hat für den Haushalt 2020 die Zuweisung der gesamten 82 Planstellen beantragt. Darüber hinaus sieht die Gesetzesbegründung drei Grundsatzschulungen für neue und bisherige Beschäftigte des Eisenbahn-Bundesamtes vor.

22. Bis wann will die Bundesregierung die Zusammenführung der Funktionen „Planfeststellungsbehörde“ und „Anhörungsbehörde“ beim Eisenbahn-Bundesamt abschließen, und welche qualifizierten Zwischenschritte sind bei diesem Prozess ggf. geplant?

Das Eisenbahn-Bundesamt beabsichtigt, die Personal- und Organisationsstrukturen für die Durchführung des Anhörungsverfahrens aufzubauen. Die durchzuführenden Zwischenschritte werden derzeit vom Eisenbahn-Bundesamt in einem Konzept entwickelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

23. Plant die Bundesregierung mit den Anhörungsbehörden der Länder den Abschluss von Vereinbarungen, mit denen die Übernahme des fachkundigen Personals der bisherigen Anhörungsbehörden zum EBA geregelt wird?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie soll der Übergang des Personals organisiert werden?

Die Übernahme von fachkundigem Personal von den Anhörungsbehörden wird als Option für den Personalaufbau im Eisenbahn-Bundesamt erwogen.

24. Wie soll sich die Zahl der Personalstellen in der Abteilung 5, dem Referat 51 des EBA und den EBA-Außenstellen im Bereich Planfeststellung auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung entwickeln?
25. Wie viele zusätzliche Planstellen will die Bundesregierung im Bereich Planfeststellung in der Zentrale des EBA sowie in den EBA-Außenstellen auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung schaffen (bitte für jede EBA-Außenstelle angeben)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Haushalteanmeldung 2020 sind aufgeteilt auf die Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamts folgende zusätzliche Planstellen vorgesehen:

EBA und Außenstellen des EBA	Investitions- hochlauf	Anhörung
Berlin	0	6
Dresden	1	6
Erfurt/Halle	1	7
Essen/Köln	1	12
Frankfurt/Saarbr.	2	13
Hamburg/Schwerin	1	8
Hannover	0	7
Karlsruhe/Stuttgart	1	9
München/Nürnberg	2	12
Summe	9	80
EBA	1	2
Summe	10	82

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene, die noch nicht im Bau sind, liegen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte den Planfeststellungsabschnitt mit aktualisierten Baukosten konkret benennen)?

ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH. Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung für den betroffenen Abschnitt Horb–Neckarhausen (rund 30 Mio. Euro) befindet sich derzeit in Vorbereitung.

27. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Planfeststellungsbeschlüsse vor, die allerdings wegen anhängiger Klagen nicht vollziehbar sind?

Für kein Vorhaben bzw. Teilprojekte.

28. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2018 bzw. im ersten Halbjahr 2019?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen betrifft dies folgende Vorhaben:

- ABS Berlin–Dresden, Umbau Bhf. Wünsdorf-Waldstadt
- ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen, PFA 3.1
- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, PFA 1
- ABS München–Lindau–Grenze D/A, PFA 14 (Kißlegg–Wangen)
- ABS München–Lindau–Grenze D/A, PFA 18 (Aeschacher Kurve–Lindau–Reutin)

- ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg, PFA 2.1a/b Verfahren zur „Großen Wendlinger Kurve–Anbindung an NBS“ und für „teilbefüllte Löschwasserleitungen“ (2 Verfahren)
- Knoten Berlin, Südkreuz–Blankenfelde („Dresdner Bahn“), PFA 3
- Knoten Köln, PFA 12
- Knoten Köln, PFA 13
- Rhein-Ruhr-Express, PFA 1.3
- Rhein-Ruhr-Express, PFA 5b Bochum.

29. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Planfeststellungsverfahren im Verfahrensgang (bitte jeweiligen Verfahrensstand sowie Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben)?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

30. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene plant nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bis Mitte des Jahres 2019?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen betrifft dies folgende Vorhaben:

- ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt, ESTW Gelnhausen
- Hinterlandanbindung Fehmarnbelt-Querung (ohne Fehmarnsundbrücke)
- Knoten Frankfurt a. M., Sportfeld (3. Baustufe)
- VDE 9, ABS Leipzig–Dresden, Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf.

31. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene hat der Vorstand der DB Netz AG seit dem 1. Januar 2014 eine interne Freigabe erteilt, so dass der Planungsauftrag erfolgen konnte (bitte Datum der internen Projektfreigabe und aktuellen Planungsstand angeben)?

Für die nachfolgend aufgeführten Vorhaben des Bedarfsplans der Schienenwege des Bundes wurde nach Informationen der DB AG nach Vorliegen der Finanzierung, der bahninternen Freigabe und des Planungsauftrags nach dem 1. Januar 2014 mit der Planung begonnen:

Projekt	Abschnitt	Beginn der Planungen Lph 1/2	Planungsstand per 31.12.2018
ABS Kehl–Appenweier (POS Süd)	2. Baustufe einschließlich ETCS des Gesamtabschnitts	2014	Lph 1/2
Knoten München	4-gli. Ausbau München-Daglfing–München-Johanneskirchen	2014	Lph 1/2
NBS Frankfurt–Mannheim (Knoten Frankfurt-Stadion)	4gl. Ausbau FFM Stadion–Zeppelinhelm (3. Baustufe)	2014	Lph 3/4
ABS Berlin–Dresden	Restmaßnahmen	2015	Lph 1/2 und tlw. Lph 3/4
ABS Lübeck–Schwerin	Neubau Verbindungskurve Bad Kleinen und Elektrifizierung	2015	Lph 1/2
ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ	Elektrifizierung Nürnberg–Marktredwitz	2015	Lph 1/2
ABS Paderborn–Halle	Verbindungskurve Kassel	2015	Lph 1/2
ABS Stendal–Uelzen	2gl. Ausbau der Einbindung Stendal bis km 8,8	2015	Lph 1/2
ABS/NBS Karlsruhe–Basel	StA 7, Planung für die sog. Kernforderungen 1 und 2, zuzüglich Maßnahmenpaket Offenburg aus sma-Studie	2015	Lph 1/2
Knoten Frankfurt	Frankfurt Hauptbahnhof–Frankfurt Süd	2015	Lph 1/2
Korridor Mittelrhein–Zielnetz I: NBS Frankfurt–Mannheim	Verkehrslenkungsvariante	2015	Lph 1/2 und tlw. Lph 3/4
VDE 9 Leipzig–Dresden	Restmaßnahmen	2015	Lph 1/2
ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd)	Drittes Gleis Regensburg Hbf–Obertraubling	2016	Lph 1/2
ABS Rotenburg–Verden	Zweigleisiger Ausbau	2016	Lph 1/2
ABS/NBS Hanau–Fulda/Würzburg	Fulda–Gerstungen	2016	Lph 1/2
ABS/NBS Karlsruhe–Basel	PfA 8.5 bis PfA 8.9	2016	Lph 1/2
Knoten Mannheim	Überholgleise Ludwigshafen Gbf	2016	Lph 1/2
Knoten München	2-gleisiger Ausbau München-Daglfing–München-Trudering (Truderinger Spange)	2016	Lph 1/2
Rhein-Ruhr-Express	PFB 6, Dortmund	2016	Lph 1/2
ABS/NBS Hamburg–Bremen/Hannover	Hamburg–Hannover/Lehrte	2017	Lph 1/2
KLV-Anlagen	Ubf Regensburg	2017	Lph 1/2
KLV-Anlagen	Ubf Ulm	2017	Lph 1/2
ABS/NBS Ulm–Augsburg	Gesamtstrecke	2018	Lph 1/2

Projekt	Abschnitt	Beginn der Planungen Lph 1/2	Planungsstand per 31.12.2018
ABS Hagen–Siegen–Hanau	Tunnelprofilerweiterung und kapazitätssteigernde Maßnahmen	2018	Lph 1/2
ABS Hannover–Berlin (Lehrter Stammbahn)	Elektrifizierung und Ertüchtigung auf v_{\max} 250 km/h, 1gl. NBS Ribbeck–Bamme	2018	Lph 1/2
ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd)	Elektrifizierung und kapazitätssteigernde Maßnahmen	2018	Lph 1/2
ABS Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord)	Blockverdichtung und weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen	2018	Lph 1/2
ABS Weimar–Gera–Gößnitz	Elektrifizierung	2018	Lph 1/2
ABS/NBS Hamburg–Bremen/Hannover	Verden–Nienburg–Minden/Wunstorf	2018	Lph 1/2
KLV-Anlagen	Ubf Basel/Weil am Rhein	2018	Lph 1/2
NBS Dresden–Prag	2gl. Neubau Heidenau–Grenze D/CZ	2018	Lph 1/2

32. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene wurden seit dem 1. Januar 2014 die Leistungsphasen 1 und 2 abgeschlossen, so dass der Vorstand der DB Netz AG den Planungsauftrag für die Leistungsphasen 3 und 4 erteilen konnte?

Nach Information der DB AG wurden die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 für die nachfolgend aufgeführten Vorhaben des Bedarfsplans nach dem 1. Januar 2014 abgeschlossen. Diese Vorhaben befinden sich bereits in den Leistungsphasen 3 und 4.

Projekt	Abschnitt
ABS Angermünde–Stettin	Gesamtstrecke
ABS Berlin–Dresden	Restmaßnahmen
ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd)	Hof–Marktredwitz
ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	Gaschwitz–Crimmitschau: 2. Baustufe
ABS München–Mühldorf–Freilassing	Markt Schwaben–Freilassing und Tüßling–Burghausen
ABS München–Mühldorf–Freilassing	Truderinger Kurve
ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle	Uelzen–Stendal (inkl. Planungsanpassungen)
ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	Hanau–Gelnhausen (inkl. ESTW Gelnhausen)
ABS/NBS Karlsruhe–Basel	StA 8, Planung für die sog. Kernforderungen 3 und 4 sowie Kernforderungen 2 und 6 in den Anschlussbereichen zu StA 7 und 9
Knoten Frankfurt/Main	Frankfurt Stadion, 2. Baustufe
Knoten Halle	ESTW mit Spurplanumbau
Knoten Hamburg	Paket 1, Meckelfeld
Knoten Köln	Ausbau südlich Gummersbacher Straße
Knoten München	Daglfinger Kurve
Korridor Mittelrhein–Zielnetz I: NBS Frankfurt–Mannheim	Verkehrslenkungsvariante
NBS Frankfurt–Mannheim (Knoten Frankfurt–Stadion)	4gl. Ausbau Ffm Stadion–Zeppelinheim (3. Baustufe)
Rhein–Ruhr–Express	Köln–Düsseldorf–Dortmund (Abschnitte)
VDE 8.1, ABS Nürnberg–Erfurt	3. Baustufe, Knoten Bamberg
VDE 8.1, ABS Nürnberg–Erfurt	Güterzugstecke
VDE 9 Leipzig–Dresden	Kreuzungsbauwerk Dresden
VDE 9 Leipzig–Dresden	Zeithain–Leckwitz

33. Bei welchen Vorhaben bzw. Teilprojekten des Bedarfsplans Schiene wird nach dem in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung festgelegten neuen Verfahren vorgegangen („Erreichen des Meilensteins Einreichung des Planungshefts Vorplanung“ – „Meilenstein 1“)?

Das Verfahren gilt für alle der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung unterfallenden Projekte/Vorhaben, bei denen die Leistungsphase 2 HOAI zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung noch nicht abgeschlossen war, sowie für alle Vorhaben, bei denen die Planungen neu aufgenommen werden.

34. Nach welchen Kriterien priorisiert die Bundesregierung bei der Schiene die neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, wenn es darum geht, den Planungsauftrag für die Leistungsphasen 1 und 2 zu erteilen?

Kriterien für die Priorisierung der Vorhaben sind im Wesentlichen:

- Engpassbeseitigung/volkswirtschaftlicher Nutzen,
- Wirkung bzgl. übergeordneter politischer Ziele,
- betriebswirtschaftlicher Nutzen,
- Planungs-/Realisierungsstand der Maßnahme/Teilmaßnahme,
- Fertigstellungsgrad des Gesamtprojekts,
- Korridorbildung/Netzwerkung,
- Kompatibilität mit der langfristigen Baubetriebsplanung,
- haushalterische Umsetzbarkeit.

35. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene (einschließlich der Vorhaben, die nach der Präsentation am 6. November 2018 in den Vordringlichen Bedarf aufrücken können) beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG bis Ende 2019/2020 den Planungsauftrag zu erteilen?

Von den in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegenen Vorhaben des Potenziellen Bedarfs wurden die Planungen für folgende Vorhaben bereits initiiert:

- ABS Kehl–Appenweier (POS Süd),
- ABS Landshut–Plattling,
- ABS Lübeck–Schwerin,
- ABS Weimar–Gera–Gößnitz, Elektrifizierung,
- NBS Dresden–Grenze D/CZ (–Prag),
- VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, Güterzugstrecke Nürnberg Rbf–Eltersdorf und fahrzeitverkürzende Maßnahmen,
- Großknoten (mit Ausnahme von Hannover).

36. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene sieht die Bundesregierung künftig eine Kofinanzierung durch die Länder vor, die über die bisherigen Projektzuschnitte (z. B. Finanzierung der S 4 im Knoten Hamburg über GVFG-Bundesprogramm) hinausgeht?

37. Bei welchen Knotenprojekten geht die Bundesregierung von einer Kofinanzierung durch die Länder in welcher Höhe aus?

38. Welcher Anteil (in Prozent) soll bei welchen Vorhaben von den Ländern getragen werden, und soll sich die Beteiligung grundsätzlich auf die Knotenprojekte beschränken?

Die Fragen 36 bis 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle zur Erreichung des Projektziels des Bedarfsplans erforderlichen Kosten eines Vorhabens werden (unter Berücksichtigung eines Eigenmittelbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes) durch den Bund getragen.

Eine Kofinanzierung durch Dritte ist nur dann vorgesehen, wenn im Rahmen des Vorhabens zeitgleich zusätzliche Maßnahmen realisiert werden sollen, die nicht Bestandteil des Bedarfsplans sind bzw. nicht zur Erreichung des Bedarfsplanziels erforderlich sind bzw. genuine Nahverkehrsmaßnahmen darstellen. Dies betrifft

insbesondere zusätzliche Infrastruktur für Nahverkehrsvorhaben der Länder, bspw. S-Bahn-Vorhaben in den Großknoten wie die genannte S 4 im Knoten Hamburg.

39. Bis wann plant die Bundesregierung die Vorlage der Förderkonzeption für ein Elektrifizierungsprogramm, und welche Grundzüge der Förderung zeichnen sich bereits ab?

Die Förderkonzeption soll 2019 fertig gestellt werden. Aktuell werden die Kriterien für die Förderrichtlinie erarbeitet.

40. Bis wann plant die Bundesregierung die Präsentation einer konsolidierten Liste (einschließlich Kostenschätzung) mit den Neu- und Ausbauvorhaben, die für den Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts notwendig sind?
41. Welches Prozedere zur Aufnahme der Deutschlandtakt-Projekte beabsichtigt die Bundesregierung, um dieses Schienenprojekt im Bundesschienenwegeausbaugesetz zu verankern, und welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung dabei?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zeitplan und die weitere Vorgehensweise hinsichtlich des Deutschland-Takts werden mit allen Verantwortlichen abgestimmt. Zusätzlich werden Beteiligte bspw. im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene einbezogen. Bis wann eine konsolidierte Vorhabenliste vorliegt und nach welchem Zeitplan und Prozedere eventuelle zusätzliche Schienenprojekte im Bundesschienenwegeausbaugesetz verankert werden, hängt vom Verlauf der anstehenden Abstimmungsprozesse ab.

42. Nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung ein Netz von Umleiter- und Ausweichstrecken als Redundanz bei Betriebsstörungen bzw. Betriebsunterbrechungen auf Hauptabfahrstrecken definieren, und bis wann soll dieser Prozess abgeschlossen werden?
43. Legt die Bundesregierung bei der Definition eines entsprechenden redundanten Netzes bestimmte Mindestkriterien für die Streckenleistungsfähigkeit bzw. Streckenkapazität zugrunde?
- Wenn ja, welche Kriterien sollen für Umleiter- und Ausweichstrecken mindestens erfüllt werden?

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird im Zuge der Elektrifizierungsinitiative prüfen, welche Strecken durch eine Ausstattung mit Oberleitungen als Ausweichstrecken ertüchtigt werden können. Die Kriterien der Elektrifizierungsinitiative zur Auswahl der Strecken werden derzeit erarbeitet.

Die Überlegungen werden mit Vorlage der Förderkonzeption 2019 abgeschlossen.

44. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung konkret aus dem Vorfall der mehrwöchigen Betriebsunterbrechung der Oberrheinstrecke bei Rastatt in Spätsommer/Herbst 2017 mit Blick auf die notwendige grenzüberschreitende Kooperation der deutschen, französischen und schweizerischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen?

Nach der Tunnelhavarie haben die Bahninfrastrukturbetreiber des betroffenen Schienengüterverkehrskorridors Rhein-Alpen zwischen Rotterdam und Genua, zu denen auch die DB Netz AG gehört, gemeinsam mit dem europäischen Verband der Schieneninfrastrukturunternehmen (RailNetEurope) und der Europäischen Kommission ein neues Handbuch zum Störfallmanagement erarbeitet, welches bei Störfällen den Rahmen für ein auf internationaler Ebene abgestimmtes Vorgehen der Bahninfrastrukturbetreiber und die systematische Koordination mit allen Betroffenen definiert. Inhalt des Handbuchs ist die Beschreibung von Standards und Abläufen, die eine Fortsetzung der betroffenen Verkehre auf bestmögliche Weise ermöglichen und die Sicherstellung einer transparenten Kommunikation zwischen den Betroffenen über Sachstände, wesentliche Informationen, verfügbare Umleitungsstrecken und Kapazitätszuweisungen auf diesen Strecken.

Darüber hinaus befassen sich die Sektorbeteiligten mit aktuellen Fragen der weiteren Vereinfachung des internationalen Schienengüterverkehrs, insbesondere hinsichtlich einer Harmonisierung betrieblicher und technischer Regelwerke oder auch der Überwindung im internationalen Eisenbahnbetrieb noch bestehender Sprachbarrieren, zur Optimierung der Nutzbarkeit schon heute vorhandener Eisenbahninfrastruktur.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/13632 verwiesen.

45. Steht die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG in diesem Zusammenhang mit dem französischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen SNCF Réseau in Kontakt, um die linksrheinische Ausweichstrecke Strasbourg–Lauterbourg–Wörth für entsprechende Verkehre auszubauen?

Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Redundanz im Bereich der Oberrheinstrecke stattdessen verbessert werden?

Die Bundesregierung untersucht die Möglichkeiten zur Umfahrung der Oberrheinstrecke im Zusammenhang mit dem Gutachten zur Aufstellung des Elektrifizierungsprogramms sowie im Rahmen des Zielfahrplans des Deutschland-Takts. Nach Abschluss der Untersuchungen sind Aussagen möglich, wie die Redundanz im Bereich der Oberrheinstrecke verbessert werden kann und ob Gespräche mit der französischen Seite aufgenommen werden.

46. Welche Rolle soll die Gäubahn als Alternativ- und Ausweichroute zur Oberrheinstrecke künftig spielen, und welche Investitionen in den (zweigleisigen) Ausbau der Gäubahn hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für geboten (einschließlich Verbindungskurve bei Singen)?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 8, 26 und 27 und 34 auf Bundestagsdrucksache 18/13632 und zu den Fragen 5 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/4499 verwiesen.

47. Welche weiteren Vorkehrungen und Absprachen wurden zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz auf Regierungsebene und auf Ebene der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bisher getroffen, um eine Betriebsunterbrechung wie bei Rastatt künftig besser bewältigen zu können, und sind dazu weitere Gespräche und Absprachen geplant, und wenn ja, welche?

Es wird auf die Antwort zu Frage 44 verwiesen.

48. Welche Vorhaben des Seehafenhinterlandprogramms I (SHHV I) sind noch nicht vollständig umgesetzt, und bis wann sollen die Vorhaben fertiggestellt sein?

Alle Maßnahmen des SHHV I sind abgeschlossen.

49. Wie ist der Stand bei der Umsetzung der Vorhaben des Seehafenhinterlandprogramms II (SHHV II; bitte projektbezogen den jeweiligen Planungs- und Umsetzungsstand angeben)?

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

50. Bei welchen Vorhaben des Programms Barrierefreiheit an Verkehrsstationen und Maßnahmen zum SHHV II drohen die Planungen zu veralten, so dass die Bundesregierung bei besagten Vorhaben schnell mit dem Bau beginnen will, und in welcher Höhe müssen dafür Investitionsmittel bereitgestellt werden (bitte nach Einzelprojekten aufschlüsseln)?

51. Trifft es zu, dass die Bundesregierung bei diesen Projekten den so genannten Finanzierungskreislauf 3.0 anwenden will, und ist dieses Vorgehen mit dem Bundesministerium der Finanzen soweit abgestimmt, dass es tatsächlich zum Tragen kommen kann?

Wenn nein, welche alternativen Finanzierungsinstrumente will die Bundesregierung anwenden, damit die Planungen nicht zu veralten drohen?

Die Fragen 50 und 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bauliche Umsetzung des im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes 2016-2018 (ZIP) angelegten Planungsvorrats Barrierefreiheit soll ab dem Jahr 2019 erfolgen. Grundlage hierfür ist eine entsprechende Veranschlagung der notwendigen Bundesmittel von 330 Mio. Euro im Bundeshaushalt 2019. In der Folge wird keine Planung veralten.

52. Welche Infrastrukturmaßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) wurden bisher gefördert und welcher Planungs- und Umsetzungsstand ergibt sich aktuell bei den laufenden Vorhaben (bitte Höhe der Förderung, Gesamtkosten und Förderbetrag des jeweiligen Landes je Maßnahme angeben)?

Der Bund fördert im Rahmen des SGFFG seit 2013 den Ersatz bestehender Eisenbahninfrastruktur im nichtbundeseigenen Schienengüterfernverkehrsnetz. Er hat hierfür bislang 301 Zuwendungsbescheide erlassen und 128,8 Mio. Euro bewilligt. Dies entspricht 50 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtkosten. Eine Kofinanzierung mit Landesmitteln gewähren aktuell Niedersachsen und seit 2018 auch Nordrhein-Westfalen (jeweils 40 Prozent). Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt ausschließlich die Antrags- und Verwendungsprüfung für die Maßnahmen nach dem SGFFG.

Anlage 1

Übersicht über die Finanzierung der laufenden Bedarfsplanvorhaben

Vorhaben	FV vom	FV-Nr.	zuwendungsfähige Kosten (in TEUR)				
			gesamt	davon Bund	davon EU	davon Dritte	davon EIU
ABS Augsburg - München, Augsburg - Mering - Olching	10.11.1997	30	622.010	620.049	1.961		
ABS Berlin - Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe	11.12.2008	730	428.752	400.054	21.190		7.508
ABS Berlin - Frankfurt(Oder) - Grenze D/PL	20.09.2005	72	469.389	467.872	1.517		
ABS Fulda - Frankfurt a.M., 3. Baustufe (Linienverbesserung Neuhof)	21.11.2005	5010	49.040	49.040			
ABS Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen, dreigleisiger Ausbau + Knoten Oberhausen	24.07.2013	271	1.427.379	861.625	50.900	450.090	64.764
ABS Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen, Blockverdichtung/ESTW Emmerich	08.12.2005	232	85.839	85.393	446		
ABS Hamburg - Lübeck - Travemünde, Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau	15.09.2005	107	153.685	153.685			
ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden, (Franken-Sachsen-Magistrale)	10.11.1997	31	1.167.200	1.146.302	10.987		9.911
ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden, Knoten Chemnitz	21.05.2008	242	95.803	95.443			360
ABS Kehl - Appenweier (POS Süd), 1. Baustufe	16.07.2007	43	56.053	43.646	12.407		
ABS Knappenrode - Horka - Grenze D/PL	12.04.2012	269	415.429	326.365	79.896		9.168
ABS Köln - Aachen - Grenze D/B, Eschweiler / Rothe Erde	21.12.2016	248	46.340	44.029			2.311
ABS Ludwigshafen - Saarbrücken - Grenze D/F (POS Nord), 1. Baustufe	25.05.1998	44	294.287	286.094	8.193		
ABS Ludwigshafen - Saarbrücken - Grenze D/F (POS Nord), 2. Baustufe	15.06.2005	42	339.320	317.474	21.846		
ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg, Hildesheim - Großgleidingen	20.01.2009	108	133.097	133.097			
ABS Mainz - Mannheim, Nordkopf Mainz	08.06.2010	5027	45.913	45.913			
ABS München - Geltendorf - Lindau - Grenze D/A	17.12.2008	5013	384.611	233.890			17.800

Vorhaben	FV vom	FV-Nr.	zuwendungsfähige Kosten (in TEUR)				
			gesamt	davon Bund	davon EU	davon Dritte	davon EIU
ABS München - Mühl- dorf - Freilassing, drei- gleisiger Ausbau Frei- lassing - Grenze D/A	14.02.2013	5043	39.114	31.988	7.126		
ABS München - Mühl- dorf - Freilassing, Alt- mühl-dorf - Tüßling	14.02.2013	5042	112.921	112.921			
ABS Oldenburg - Wil- helmshaven, Baustufe II (Anbindung Jade- Weser-Port)	04.03.2009	256	35.994	34.642	1.258		94
ABS Oldenburg - Wil- helmshaven, Baustufe III.a (zweigleisiger Ausbau)	04.05.2011	2256	220.092	219.560			532
ABS Oldenburg - Wil- helmshaven, Baustufe III.b (Elektrifizierung und Ertüchtigung)	21.09.2015	3256	462.395	442.566			19.829
ABS Paderborn - Chemnitz, 4. Teil Wei- mar - Stadtroda	20.12.2012	5094	73.607	73.607			
ABS Stelle - Lüneburg, dreigleisiger Ausbau	06.04.2009	244	298.939	235.744	63.195		
ABS Uelzen - Stendal, 1. Baustufe	21.12.2011	162	57.142	57.142			
ABS Ulm - Friedrichs- hafen - Lindau, Elektri- fizierung	23.12.2015	270	234.608	111.351		112.500	10.757
ABS/NBS Hanau - Nantenbach, Schwarz- kopftunnel	23.12.2011	207	251.254	251.254			
ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Er- furt, ESTW Gelnhausen	21.12.2018	294	51.851	49.311			2.540
ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Er- furt, Erfurt - Eisenach	21.09.2015	5054	92.708	92.708			
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, StA 1 (mit Tun- nel Rastatt)	22.08.2012	5009	803.533	531.030	255.976		16.527
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, StA 9.0	20.12.2012	5028	332.623	298.660	18.626		15.337
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, StA 9.1 (mit Katzenbergtunnel)	30.07.2003	5005	688.538	632.106	53.780		2.652
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, StA 9.2 und 9.3	13.09.2010	5024	581.087	490.750	68.500		21.837
Knoten Berlin, Dresd- ner Bahn (Süd-kreuz - Blankenfelde)	30.05.2016	832	437.500	417.422			20.078
Knoten Berlin, Ost- kreuz	25.09.2006	112	105.684	105.684			
Knoten Berlin, Schie- nenanbindung Flughä- fen Berlin-Brandenburg (BER)	05.09.2006	115	586.723	586.723			
Knoten Berlin, Stettiner Bahn (2. Baustufe Nordkreuz - Karow)	04.11.2015	274	116.845	112.215			4.630
Knoten Erfurt, 3. Bau- stufe (Einbindung VDE 8.1/8.2)	22.12.2009	5036	156.931	156.931			
Knoten Frankfurt a.M., Homburger Damm	20.10.2016	277	135.365	129.265			6.100

Vorhaben	FV vom	FV-Nr.	zuwendungsfähige Kosten (in TEUR)				
			gesamt	davon Bund	davon EU	davon Dritte	davon EIU
Knoten Frankfurt a.M., Sportfeld (2. Baustufe)	21.12.2018	272	254.260	243.239			11.021
Knoten Halle/Leipzig, 1. Baustufe (Knoten Leipzig)	27.08.2001	76	183.266	183.266			
Knoten Halle/Leipzig, 2. Baustufe (Knoten Halle)	25.10.2012	265	526.843	514.815			12.028
Knoten Magdeburg, 2. Baustufe	26.11.2007	238	462.707	449.407			13.300
Knoten Mannheim, Spurplan/Bahnsteig F	18.12.2013	5033	43.221	43.221			
NBS/ABS Stuttgart - Ulm - Augsburg, Wendlingen - Ulm	02.04.2009	5025	2.570.783	2.026.662	544.121		
Rangierbahnhof Halle(Saale) Nord	12.12.2011	194	153.256	153.256			
Rhein-Ruhr-Express (RRX), Dortmund Hbf	19.12.2014	5095	79.064	53.437		15.552	3.665
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 1 (Köln - Langenfeld)	19.12.2014	5029	209.292	199.642			9.650
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 3.0 (Wehrhahn - Unterrath und ESTW Düsseldorf)	05.12.2018	5103	321.397	308.068			13.329
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 4 (Mülheim(Ruhr))	26.10.2016	5098	15.754	14.966			788
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 5 (Essen - Bochum)	14.12.2017	5099	146.386	140.145			6.241
Umschlagbahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen, 1. und 2. Baustufe	09.08.2010	608	44.911	44.911			
Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder, 3. Modul	21.09.2009	607	35.016	35.016			
Umschlagbahnhof Lehrte (MegaHub)	25.06.2012	214	129.415	116.001			5.183
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Baiersdorf - Forchheim)	20.05.2015	5046	226.896	221.822			5.074
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Eggolsheim - Strullendorf)	21.12.2017	5048	259.649	248.449			11.200
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Eltersdorf - Erlangen, ESTW Strullendorf+Eggolsheim)	19.09.2012	5021	167.294	159.042	4.862		3.390
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Erlangen - Baiersdorf)	10.10.2014	5045	175.869	174.105			1.764
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Forchheim - Eggolsheim)	14.12.2016	5047	236.693	226.158			10.535
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Güterzugstrecke Nürnberg Rangierbahnhof - Eltersdorf)	21.12.2018	5055	597.010	571.693			25.317

Vorhaben	FV vom	FV-Nr.	zuwendungsfähige Kosten (in TEUR)				
			gesamt	davon Bund	davon EU	davon Dritte	davon EIU
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Nürnberg - Fürth)	26.09.2005	5007	219.769	216.452	2.297		1.020
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld, ESTW Bamberg	27.12.2018	5200	64.819	61.629			3.190
VDE 8.1, NBS Ebensfeld - Erfurt	10.11.1997	40	3.538.832	3.263.619	266.544		8.669
VDE 8.2, NBS Erfurt - Gröbers (- Leipzig/Halle)	20.06.2003	380	2.361.477	2.218.688	137.109		5.680
VDE 9, ABS Leipzig - Dresden, 3. Baustufe	24.07.2003	4001	340.980	290.981	49.999		

Vorhaben	FV vom	FV-Nr.	zwf. Kosten 2018 ff												
				2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Knoten Halle/Leipzig, 2. Baustufe (Knoten Halle)	25.10.2012	265	254.518	75.774	37.262	12.925	25.902	32.790	35.048	22.371	12.446				
Knoten Magdeburg, 2. Baustufe	26.11.2007	238	293.001	38.229	28.611	26.611	40.245	24.244	29.623	39.333	13.521	26.796	25.788		
Knoten Mannheim, Spurplan/Bahnsteig F	18.12.2013	5033	9.979	8.917	1.062										
NBS/ABS Stuttgart - Ulm - Augsburg, Wendlingen - Ulm	02.04.2009	5025	2.049.811	637.414	426.343	376.274	117.343	96.728	174.245	175.818	45.646				
Rangierbahnhof Halle(Saale) Nord	12.12.2011	194	37.441	32.957	3.540	944									
Rhein-Ruhr-Express (RRX), Dortmund Hbf	19.12.2014	5095	74.425	4.352	13.521	13.523	20.490	16.855	4.596	511	433	144			
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 1 (Köln - Langenfeld)	19.12.2014	5029	204.543	29.462	15.806	26.365	38.351	36.842	36.466	21.251					
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 3.0 (Wehrhahn - Unterrath und ESTW Düsseldorf)	05.12.2018	5103	321.397		1.053	2.105	5.263	38.947	45.418	58.974	64.199	58.562	41.668	5.208	
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 4 (Mülheim(Ruhr))	26.10.2016	5098	15.754	570	1.881	4.127	6.956	2.220							
Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFB 5 (Essen - Bochum)	14.12.2017	5099	146.382	8.138	1.053	5.263	8.421	15.746	18.751	31.233	31.233	26.544			
Umschlagbahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen, 1. und 2. Baustufe	09.08.2010	608	5.057	3.169	1.180	590	118								
Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder, 3. Modul	21.09.2009	607	9.839	1.225	8.142	354	118								
Umschlagbahnhof Lehrte (MegaHub)	25.06.2012	214	103.652	50.902	28.644	17.895	6.211								
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Baiersdorf - Forchheim)	20.05.2015	5046	105.609	10.290	15.790	26.315	16.768	15.671	9.125	5.627	2.950	3.073			
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Eggolsheim - Strullendorf)	21.12.2017	5048	259.648	8.384	9.774	14.736	21.053	27.369	28.334	41.666	41.666	35.416	31.250		
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Eltersdorf - Erlangen, ESTW Strullendorf+Eggolsheim)	19.09.2012	5021	67.768	41.310	7.453	6.335	6.335	6.335							
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Erlangen - Baiersdorf)	10.10.2014	5045	35.918	12.201	10.623	7.453	1.242	1.242	1.229	1.229	699				
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Forchheim - Eggolsheim)	14.12.2016	5047	235.823	22.764	10.527	21.053	26.317	29.535	31.249	31.250	31.250	31.878			
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Güterzugstrecke Nürnberg Rangierbahnhof - Eltersdorf)	21.12.2018	5055	597.010		3.999	34.625	52.632	52.631	67.707	72.708	83.333	83.333	77.084	52.083	16.875
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Nürnberg - Fürth)	26.09.2005	5007	20.395	16.172	4.099	124									
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld, ESTW Bamberg	27.12.2018	5200	64.819		4.210	13.684	26.108	15.789	4.167	861					

Vorhaben	FV vom	FV-Nr.	zwf. Kosten 2018 ff												
				2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
VDE 8.1, NBS Ebensfeld - Erfurt	10.11.1997	40	387.845	140.671	125.235	113.119	3.633	2.312	1.725	1.150					
VDE 8.2, NBS Erfurt - Gröbers (- Leipzig/Halle)	20.06.2003	380	229.335	88.937	69.339	36.717	32.279	2.063							
VDE 9, ABS Leipzig - Dresden, 3. Baustufe	24.07.2003	4001	66.808	16.304	12.744	24.780	7.080	5.900			2.950	3.073			

Anlage 2

Laufende Planfeststellungsverfahren Bedarfsplan Schiene

Bezeichnung	Verfahrensstand	Beginn Verfahren
ABS Angermünde – Stettin, PFA 1	Prüfbericht EBA vom 30.07.2018, Eingang korrigierter Unterlagen am 11.12.2018, diese sind noch nicht abschließend geprüft	11.06.2018
ABS Berlin – Dresden, Umbau Bhf. Wünsdorf-Waldstadt	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 18.10.2018, Beschlussbearbeitung 2019	12.07.2016
ABS Berlin – Frankfurt/Oder, PFA Bhf. Köpenick	1. Prüfbericht des EBA vom 26.02.2018, Vorlage korrigierter Unterlagen am 12.11.2018, 2. Prüfbericht EBA vom 17.12.2018	29.09.2017
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 1.1	Beschluss vom 24.09.2015, PFB durch Stadt Oberhausen beklagt; BVerwG hat am 13.12.2018 die Klage abgewiesen; Änderungsantrag beim EBA eingegangen und wird derzeit geprüft	17.05.2010
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 1.2	DB Netz plant Einreichung des 2. Deckblatt beim EBA (vs. Ende 2018)	18.12.2012
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 1.3	Abschließende Stellungnahme (Teilanhörungsbericht) vom 17.04.2018; Planfeststellungsbeschluss beim EBA in Arbeit	23.04.2012
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 1.4	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde (Teilanhörungsbericht) vom 06.06.2018; 3. Deckblatt hat das EBA am 18.12.2018 an die Anhörungsbehörde weitergeleitet. Planfeststellungsbeschluss beim EBA in Arbeit	11.11.2011
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 2.1	Die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde liegt noch nicht vor.	03.09.2012
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 2.2	Die Offenlage zum 1. Deckblatt war vom 29.10.2018 bis zum 28.11.2018.	17.12.2012
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 2.3	2. Deckblatt ist in Erstellung; eine Offenlage wird vs. zusammen mit 1. Deckblatt erfolgen.	23.04.2012
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 3.1	Planfeststellungsbeschluss wird vom EBA erstellt (Bearbeitungsstand: Endphase)	18.12.2009
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 3.2	Übergabe des 1. Deckblattes vs. Ende 2. Quartal 2019	21.12.2011
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 3.3	Das 2. Deckblatt wird vs. im 2. Quartal 2019 eingereicht.	08.09.2011
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 3.4	Das 1. Deckblatt wird vs. im 4. Quartal 2019 eingereicht.	14.05.2013

Bezeichnung	Verfahrensstand	Beginn Verfahren
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, PFA 3.5	mit dem Abschluss des Anhörungsverfahrens rechnet die Vorhabenträgerin bis Mitte 2020	02.10.2013
ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden, 2 PFA'e	nicht bekannt	unbekannt
ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden, EStW-A Altenburg	in der Anhörung	unbekannt
ABS München – Lindau – Grenze D/A, PFA 14	Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses	06.02.2015
ABS München – Lindau – Grenze D/A, PFA 18	Planfeststellungsbeschluss ist in der Zustellung	unbekannt
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (Elektrifizierung), PFA 1	Anträge gestellte, derzeit in der Umplanung für Ergänzung Schallschutz	unbekannt
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven, PFA 1	Anhörungsverfahren abgeschlossen, derzeit Erarbeitung Planfeststellungsbeschluss	03.06.2013
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven, PFA 2	derzeit läuft das Anhörungsverfahren	10.04.2014
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), PFA 1	Antragsprüfung	17.12.2018
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), PFA 5.1	Antragsprüfung	26.11.2018
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), PFA 6	Antragsprüfung	10.04.2018
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, Pfa 8.1 (Riegel – March)	im Anhörungsverfahren	22.12.2014
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, Pfa 8.3 (StA 8 Herbolzheim – Hügelheim)	Eingangsprüfung (mit Hochwasserschutzproblematik)	30.06.2017
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, PFA 2.1a/b (Große Wendlinger Kurve - Anbindung an NBS)	Änderungsverfahren, im Beteiligungsverfahren	13.10.2018
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, PFA 2.1a/b (teilbefüllte Löschwasserleitung)	Eingangsprüfung	15.10.2018
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, PFA 2.4 (Errichtung ESTW und GSM-R-Mast)	Eingangsprüfung	17.12.2018
Düsseldorf-Wehrhahn – Düsseldorf-Unterrath, PFA 3.0	Deckblatt in Bearbeitung	31.10.2014
Knoten Berlin, Dresdner Bahn, PFA 3	abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 22.11.2018, Beschlussbearbeitung 2019	31.10.1997
Knoten Frankfurt(Main), Sportfeld 2. Baustufe	im Anhörungsverfahren (Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG)	22.06.2011
Knoten Halle, PFA 3	derzeit in einer Umplanung durch DB, Pläne stehen aus	unbekannt
Knoten Halle, PFA 4	Planung wird derzeit geändert, noch nicht im Anhörungsverfahren	unbekannt
Knoten Hamburg (S4 Hamburg – Ahrensburg), PFA 1	Erarbeitung Planfeststellungsbeschluss	09.08.2016
Knoten Hamburg (S4 Hamburg – Ahrensburg), PFA 2	Antragsprüfung	29.09.2017
Knoten Hamburg (S4 Hamburg – Ahrensburg), PFA 3	Antragsprüfung	27.07.2017

Bezeichnung	Verfahrensstand	Beginn Verfahren
NBS Köln/Rhein-Main, PFA 11	im Anhörungsverfahren	30.05.2016
Nordmainische S-Bahn als Teil des Knotens Frankfurt, PFA 1 Frankfurt am Main	im Anhörungsverfahren (Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG)	31.07.2014
Nordmainische S-Bahn als Teil des Knotens Frankfurt, PFA 2 Maintal	im Anhörungsverfahren (Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG)	05.05.2010
Nordmainische S-Bahn als Teil des Knotens Frankfurt, PFA 3 Hanau	im Anhörungsverfahren (Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG)	07.12.2012
Rhein-Ruhr-Express, PFA 1.3	in der Beschlusserstellung	28.04.2011
Rhein-Ruhr-Express, PFA 2.1, Düsseldorf-Reisholz – Düsseldorf-Wehrhahn	Einleitung Anhörungsverfahren am 27.03.2017, Erörterungstermin am 25.09.2018	15.12.2016
Rhein-Ruhr-Express, PFA 3.2	Eingangsprüfung	19.12.2018
Rhein-Ruhr-Express, PFA 3.3	im Anhörungsverfahren	09.10.2017
VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld, PFA 13 (Güterzugtunnel Fürth)	Planänderung angekündigt für 2019	unbekannt
VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld, PFA 18/19	Planänderung Hp Forchheim Nord, im Anhörungsverfahren	unbekannt
VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld, PFA 21 (Hirschaid)	erneute Planänderung angekündigt	unbekannt
VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld, PFA 22 (Bamberg)	Planänderung angekündigt, Eingang für 2019 erwartet	unbekannt
VDE 9 ABS Leipzig – Dresden, Abzw. Zeithain-Bogendreieck(a) – Abzw. Leckwitz(a)	laufendes Anhörungsverfahren	10.10.2017

Anlage 3

Maßnahmen des Seehafenhinterlandprogramms II

1. Tranche

Maßnahme	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Sammel- FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme	Planungs-/Umsetzungsstand
Realisierungsmaßnahmen							
1	Knoten Hamburg, Ostumfahrung Maschen	abgeschlossen	17.07.2015	08.03.2013	08.2016	vsl. 07.2019	in Umsetzung, siehe Baubeginn
2	Knoten Hamburg, 2. Gleis Nordkurve Kornweide	abgeschlossen	17.07.2015	26.06.2014	03.2015	vsl. 12.2020	in Umsetzung, siehe Baubeginn
3	Umschlagbahnhof Leipzig Wahren, Errichtung 2. Umschlagmodul	abgeschlossen	17.07.2015	15.08.2014	08.2015	02.2017	in Restabwicklung
4	Seehafen Rostock, Achslasterhöhung bis Kavelisdorf	offen	17.07.2015	offen	Vsl. 09.2019	vsl. 12.2019	Umsetzung, in Abhängigkeit von der Erteilung des Baurechtes
5	Knoten Lehrte, Spurplananpassung	abgeschlossen	17.07.2015	14.04.2005	10.2015	vsl. 07.2019	in Umsetzung, siehe Baubeginn
Planungsmaßnahmen							
A	ABS Lübeck-Schwerin (Anpassung Infrastruktur, Elektrifizierung); Neubau Vbk. Bad-Kleinen	offen	17.07.2015				Lph 2 abgeschlossen in 2018; Lph 3/4 startet I/2019
B	ABS Paderborn-Halle, Verbindungskurve Mönchehof-Speeke	offen	17.07.2015				Aktuell läuft die Variantenentscheidung im Raumordnungsverfahren
C	Neubau drittes Gleis Regensburg-Obertraubling	offen	17.07.2015				Die betrieblichen Aufgabenstellung (BAst) wegen Überlagerung mit verkehrlichen Anforderungen Ostkorridor noch nicht final abgestimmt
D	Bremerhaven-Speckenbüttel-Bremen, Gleiswechselbetrieb und Linksfahrbetrieb	abgeschlossen	17.07.2015				Lph 1/4 abgeschlossen; Umsetzung erfolgt in SHHV II.2

2. Tranche

Maßnahme	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Sammel- FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme	Planungs-/Umsetzungsstand
Realisierungsmaßnahmen							
1	Bahnhof Kiel-Meimersdorf, Herstellung Güterzuglanges Einfahrgleis (750 m)	offen	16.12.2016	offen	vsl. 04.2019	vsl. 09.2019	im Baurechtsverfahren
3	Bahnhof Speyer, Elektrifizierung Gleise 4, 5, 30	offen	16.12.2016	offen	vsl. 04.2019	vsl. 08.2020	im Baurechtsverfahren
4	Umschlagbahnhof Karlsruhe, Verlängerung der Umschlaganlage (Teil der TEN-Korridore "Rhine - Alpine" und "Rhine - Danube")	offen	16.12.2016	25.08.94	vsl. 04.2019	vsl. 09.2020	In SHHV II.2 wurde Entwurfsplanung aktualisiert; Umsetzung erfolgt innerhalb der BUV
5	Umschlagbahnhof Ulm, Erweiterung der Umschlaganlage (Teil des TEN-Korridors "Rhine - Danube")	offen	16.12.2016	12.07.2002	04.2018	vsl. 07.2019	in Umsetzung, siehe Baubeginn
6	Nürnberg, Ertüchtigung der Strecke 5952 (750 m)	offen	16.12.2016	nicht erforderlich	02.2018	vsl. 03.2019	in Umsetzung, siehe Baubeginn
7a	Bremerhaven-Speckenbüttel, Elektrifizierung (Absicherung der Betriebsqualität der TEN-Korridore "Orient - East-Mediterranean", "North Sea - Baltic" und "Scandinavian - Mediterranean")	Offen	16.12.2016	offen	vsl. 05.2019	vsl. 03.2020	im Baurechtsverfahren
7b	Bremerhaven-Speckenbüttel, Einrichtung Gleiswechselbetrieb	Offen	16.12.2016	offen	03.2018	vsl. 06.2020	in Umsetzung, siehe Baubeginn
11	Niederwalgern, Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang	Offen	16.12.2016	offen	vsl. 12.2019	vsl. 09.2020	im Baurechtsverfahren
12	Rangierbahnhof Bremen, Ertüchtigung Gleis 3 (Teil der GV- und TEN-Korridore "North Sea - Baltic" und "Orient - East Mediterranean")	Offen	16.12.2016	nicht erforderlich	05.2018	vsl. 04.2019	in Umsetzung, siehe Baubeginn
17	Heppenheim, Errichtung Gleisspersignal zur Erhöhung Nutzlänge (750 m)	offen	16.12.2016	nicht erforderlich	vsl. 02.2019	vsl. 08.2019	Baubeginn in I/2019

Maßnahme	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss Sammel- FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme	Planungs-/Umsetzungsstand
Planungsmaßnahmen							
2	Bahnhof Mainz-Bischofsheim, Spurplananpassung (750 m; Teil des TEN-Korridors "Rhine - Alpine")	offen	16.12.2016				in Erarbeitung, Lph 3/4
8a	Markredwitz-Schwandorf, Blockverdichtung (Pechbrunn-Markredwitz), (Teil des TEN-Korridors "Scandinavian - Mediterranean")	offen	16.12.2016				Pechbrunn: im Baurechtsverfahren; ansonsten in Erarbeitung Lph 3/4
8b	Markredwitz-Schwandorf, Blockverdichtung (Wernberg-Weiden)	offen	16.12.2016				in Erarbeitung, Lph 3/4
8c	Markredwitz-Schwandorf, Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang Bahnhof Wernberg	offen	16.12.2016				in Erarbeitung, Lph 3/4
9	Regensburg, Schaffung zusätzliche Gleisverbindung (Teil der TEN-Korridore "Rhine - Danube" und "Scandinavian - Mediterranean")	offen	16.12.2016				in Erarbeitung, Lph 2 (Vorplanung)
13	Greifswald, Errichtung Puffergleis (750 m)	offen	16.12.2016				in Erarbeitung, Lph 3/4
14	Berlin-Moabit, Gleisverlängerung von 3 Puffergleisen (750 m; Teil der GV- und TEN-Korridor "North Sea - Baltic" und "Orient - East Mediterranean".)	offen	16.12.2016				Lph 2 steht vor Abschluss
15	Passau Güterbahnhof, Neubau von 2 Zugbildungs- und Puffergleisen (750 m; Teil des TEN-Korridors "Rhine - Danube")	offen	16.12.2016				in Erarbeitung, Lph 2
16	Sechtem, Verlängerung eines Überholgleises auf 750 m (Teil des GV- und TEN-Korridors "Rhine - Alpine")	offen	16.12.2016				Lph 2 abgeschlossen; Lph 3/4 startet I/2019