



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Abteilung Landverkehr
Referat LA 17

Anlage 1

**Fünfjahresplan
für den Ausbau
der Schienenwege des Bundes
2011 – 2015
- Projektliste und Erläuterungen -**

August 2011

Erläuterungen zur Projektliste

Projektzuschnitt

Schienenprojekte entfalten – mit wenigen Ausnahmen (lokale Engpassbeseitigungen) – ihre Verkehrswirksamkeit in der Regel erst nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme oder wesentlicher zusammenhängender Teilmaßnahmen. Sie benötigen zu ihrer Realisierung deshalb lange Zeiträume. Jedes Projekt bzw. Teilprojekt ist mit seinen Gesamtinvestitionen ab 2011 (siehe Erläuterung zu den Spalten 4 bis 6) eingestellt. Dieser geht bei vielen Projekten über das Jahr 2015 hinaus. Der Finanzbedarf übersteigt deshalb sowohl den verfügbaren Finanzrahmen als auch den Planungsrahmen deutlich.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Investitionsbedarf basiert auf heute bekannten Sachständen. Nicht vorhersehbare Kosten- und Preisentwicklungen, Änderungen des Investitionsbudgets im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellungen sowie der Planungsprozess einzelner Projekte können in Abstimmung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu Dispositionsänderungen (Planung und/oder Bau anderer als in der Projektliste aufgeführter Maßnahmen) führen. Das entspricht dem Vorgehen bei vergangenen Fünfjahresplänen.

Projektvolumen und Investitionsstruktur

Im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes wurden für zahlreiche Projekte neue Kosten ermittelt. Diesen neuen Kostenangaben basieren überwiegend auf einem geänderten Projektzuschnitt.

Den Bestandsnetzinvestitionen (Erhaltung) wird deutlicher Vorrang eingeräumt:

| Investitionsbereich | Gesamtinvestitionen ab 2011 (Planungsvolumen) [Mrd. €] | Geplante Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015 [Mrd. €] | Anteil an den geplanten Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015 |
|--|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Bestandsnetzinvestitionen (Erhaltung) | - | 12,6 | 61,5 % |
| Bedarfsplaninvestitionen (Aus- und Neubau) | rd. 11,4 | rd. 6,4 | 31,2 % |
| <i>davon</i> Laufende Vorhaben bzw. Teilvorhaben | rd. 7,9 | rd. 5,2 | 81,2 % |
| Noch nicht begonnenen Projekte | rd. 3,5 | rd. 1,2 | 18,8 % |
| Sonstige Investitionen | - | rd. 1,5 | 7,3 % |
| Gesamt | - | rd. 20,5 | 100 % |

Diese Projektstruktur und das immer noch hohe Planungsvolumen von rd. 11,4 Mrd. € verdeutlichen, dass das rd. 28,0 Mrd. € umfassende Planungsvolumen des IRP 2006 – 2010 stark überhöht war und in dieser Zeit keine hinreichende Konzentration der Mittel auf die wichtigen Vorhaben erfolgte. Dies hat zur Folge, dass im Fünfjahreszeitraum 2011 – 2015 nur geringe Spielräume für weitere Neubeginne bestehen.

Folgende Vorhaben wurden nicht aus dem IRP 2006 – 2010 in den IRP 2011 – 2015 übernommen:

- ABS Kehl-Appenweier (POS. Süd),
- ABS Langwedel – Uelzen,
- NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover,
- NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar,
- ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express),
- ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau,
- Knoten Berlin: Nordkreuz – Birkenwerder, Nordkreuz – Karow und Nauen – Spandau,
- Knoten Dresden (2. Baustufe), Hamburg, München, Mannheim und Bremen,
- Umschlagbahnhof Mega-Hub Lehrte.

Gründe hierfür sind u.a. sehr frühe Planungsstände und erforderliche Neuplanungen.

Erläuterung zu den Spalten 4 bis 6

Bei Projekten, die nur teilweise aus den im Bundeshaushalt für Aus- und Neubaubauvorhaben bereitgestellten Mitteln finanziert werden (Mitfinanzierung aus anderen Quellen, z.B. EFRE, TEN, Dritte), sind in Spalte 4 nur die auf den Aus- und Neubauanteil entfallenden anteiligen Baukosten eingestellt. Ausgenommen hiervon sind von der EU bereitgestellte EFRE-Mittel, wenn diese in der für das Vorhaben bzw. Teilvorhaben abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung bereits Berücksichtigung gefunden haben. Diese Änderung im Vergleich zum IRP 2006 – 2010 ermöglicht eine Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Angaben mit den in der Anlage zu Kapitel 1222 des Bundeshaushalts enthaltenen Angaben zu Schienenwegeinvestitionen.

Die in der Spalte 5 ausgewiesenen bisherigen Ausgaben enthalten die Ist-Zahlen bis 2009 sowie die vorläufigen Zahlen des Jahres 2010, sofern diese bei Aufstellung des IRP 2011 – 2015 bereits vorlagen. In den übrigen Fällen sind für 2010 die Planwerte zu Grunde gelegt worden.

Der in Spalte 6 ausgewiesene Finanzbedarf wird nach 2011 im Wesentlichen aus dem Bundeshaushalt zu decken sein. Eine Substitution durch zusätzliche Mittel aus anderen Quellen (z.B. EFRE, TEN, Dritte) ist grundsätzlich möglich, kann hier jedoch mangels belastbarer Zusagen nicht berücksichtigt werden.

Des Weiteren sind in den Zahlenangaben der neu zu beginnenden Vorhaben/Teilvorhaben Planungsmittel nicht berücksichtigt, die über separate Planungsvereinbarungen vorfinanziert wurden und nach Baubeginn abzulösen sind.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--|---------------------|---------|-------|---------|--|
| A. Laufende Vorhaben/Leitvorhaben | | | | | | |
| 1 | ABS Berlin – Dresden Ausbau auf 160 km/h, abschnittsweise 200 km/h | im Bau | 227,8 | 98,3 | 129,5 | |
| 2 | ABS Berlin – Frankfurt/Oder Ausbau, inkl. Ersatz Oderbrücke | im Bau | 354,2 | 217,6 | 136,6 | |
| 3 | ABS Fulda – Frankfurt/Main Linienverbesserung Bahnhof Neuhof | im Bau | 48,5 | 39,5 | 9,1 | |
| 4 | ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen Blockverdichtung, ESTW Emmerich | im Bau | 93,5 | 49,7 | 43,8 | |
| 5 | ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden Streckensanierung, Knoten Chemnitz und Zwickau | im Bau | 992,7 | 818,4 | 174,4 | |
| 6 | ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg zweigleis. Ausbau Hildesheim – Groß Gleidingen | im Bau | 75,6 | 27,7 | 47,9 | |
| 7 | ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (POS Nord) 1. und 2. Baustufe | im Bau | 473,6 | 306,2 | 167,4 | |
| 8 | ABS Mainz – Mannheim Nordkopf Bahnhof Mainz | im Bau | 37,5 | 10,4 | 27,1 | |
| 9 | ABS München – Lindau – Grenze D/A (nachrichtl.) Elektrifizierung Geltendorf – Lindau | Vorhaben in Planung | 105,0 | 0,0 | 105,0 | Vorfinanzierung im IRP-Zeitraum durch die Schweiz und Bayern |
| 10 | ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ Elektrifizierung Reichenbach – Hof | im Bau | 86,5 | 10,8 | 75,7 | |
| 11 | ABS Oldenburg – Wilhelmshaven zweigleisiger Ausbau | im Bau | 181,5 | 0,0 | 181,5 | |
| 12 | ABS Paderborn – Chemnitz Streckensanierung Weimar – Glauchau | im Bau | 275,5 | 202,8 | 72,7 | |
| 13 | ABS Stelle – Lüneburg dreigleisiger Ausbau | im Bau | 291,1 | 66,5 | 224,6 | |
| 14 | ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg NBS Stuttgart – Ulm einschl. Einbindung in den Knoten Stuttgart | im Bau | 2.237,6 | 42,9 | 2.194,7 | |
| 15 | ABS/NBS Karlsruhe – Basel Schliengen – Basel | im Bau | 968,9 | 550,8 | 418,1 | |
| 16 | KLV-Umschlagbahnhöfe Duisburg-Ruhrort Hafen, Hamburg-Billwerder, Köln-Eifelort | im Bau | 103,3 | 11,7 | 91,5 | |
| 17 | Knoten Berlin Schienenanbindung BBI, Bahnhof Ostkreuz | im Bau | 703,1 | 463,0 | 240,1 | |
| 18 | Knoten Erfurt Einbindung VDE 8.1/8.2 | im Bau | 156,8 | 17,8 | 139,0 | |
| 19 | Knoten Frankfurt/Main Sportfeld (1. Baustufe), Galluswarte | im Bau | 74,9 | 57,0 | 17,9 | |
| 20 | Knoten Halle/Leipzig 1. Baustufe | im Bau | 179,0 | 151,9 | 27,1 | |
| 21 | Knoten Magdeburg 2. Baustufe | im Bau | 243,4 | 57,8 | 185,7 | |
| 22 | Rangierbahnhof Gremberg | im Bau | 73,1 | 59,7 | 13,4 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--|---------------------|---------|---------|-----------------|---|
| | VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt | | | | | |
| 23 | NBS Ebensfeld – Erfurt, viergleisiger Ausbau Nürnberg – Fürth | in Bau | 2.906,7 | 1.051,9 | 1.854,8 | |
| | VDE 8.2 Erfurt – Halle/ Leipzig | | | | | |
| 24 | Erfurt – Gröbers, Südanbindung Halle | in Bau | 2.067,0 | 911,2 | 1.155,7 | |
| | VDE 9 Leipzig – Dresden | | | | | |
| 25 | Riesa – Dresden-Neustadt | in Bau | 240,0 | 84,0 | 156,0 | |
| Finanzbedarf für laufende Vorhaben/Teilvorhaben | | | | | 7.889,1 | |
| B. Neu zu beginnende Vorhaben/Teilvorhaben | | | | | | |
| | ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen | | | | | |
| 26 | 3-gl. Ausbau, Knoten Oberhausen | Vorhaben in Planung | 807,7 | 0,0 | 807,7 | |
| | ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL | | | | | |
| 27 | zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung | Vorhaben in Planung | 366,5 | 0,0 | 366,5 | |
| | ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz | | | | | |
| 28 | zweigleisiger Ausbau Igel – Igel West | Vorhaben in Planung | 7,9 | 0,0 | 7,9 | |
| | ABS München – Mühldorf – Freilassing | | | | | |
| 29 | Abschnitte Altmühldorf – Tüßling und Freilassing – Grenze D/A | Vorhaben in Planung | 161,8 | 0,0 | 161,8 | |
| | ABS Oldenburg – Wilhelmshaven | | | | | |
| 30 | Bahnumgehung Sande, Elektrifizierung | Vorhaben in Planung | 310,0 | 0,0 | 310,0 | |
| | ABS Uelzen – Stendal | | | | | |
| 31 | zweigleisiger Ausbau (1. Baustufe) | Vorhaben in Planung | 49,0 | 0,0 | 49,0 | |
| | ABS/ NBS Hanau – Nantenbach | | | | | |
| 32 | Schwarzkopftunnel | Vorhaben in Planung | 212,0 | 0,0 | 212,0 | |
| | ABS/NBS Karlsruhe – Basel | | | | | |
| 33 | Buggingen – Auggen | Vorhaben in Planung | 266,9 | 0,0 | 266,9 | |
| | Knoten Berlin | | | | | |
| 34 | Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn) | Vorhaben in Planung | 417,2 | 0,0 | 417,2 | |
| | Knoten Halle/Leipzig | | | | | |
| 35 | 2. und 3. Baustufe | Vorhaben in Planung | 625,5 | 0,0 | 625,5 | |
| | Rangierbahnhof Halle Nord | | | | | |
| 36 | | Vorhaben in Planung | 120,9 | 0,0 | 120,9 | |
| | VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt | | | | | |
| 37 | viergleisiger Ausbau Eltersdorf – Erlangen, ESTW Strullendorf | Vorhaben in Planung | 135,5 | 0,0 | 135,5 | |
| Finanzbedarf für noch nicht begonnene Vorhaben/Teilvorhaben | | | | | 3.480,7 | |
| Finanzbedarf gesamt | | | | | 11.369,9 | |