

|                            |            |                    |   |
|----------------------------|------------|--------------------|---|
| <b>juris-Abkürzung:</b>    | BSWAG      | <b>Quelle:</b>     |  |
| <b>Ausfertigungsdatum:</b> | 15.11.1993 | <b>Fundstelle:</b> | BGBl I 1993, 1874   |
| <b>Gültig ab:</b>          | 25.11.1993 | <b>FNA:</b>        | FNA 933-12  |
| <b>Dokumenttyp:</b>        | Gesetz     |                    |   |

**Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes  
Bundesschienenwegeausbaugesetz**

Zum 14.10.2019 aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe

**Stand:** Zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 23.12.2016 I 3221

Fußnoten

(+++ Textnachweis ab: 25.11.1993 +++)

Dieses Gesetz ändert die nachfolgend aufgeführten Normen

| Vorschrift | Änderung       | geänderte Norm | Gültigkeit |     |        |
|------------|----------------|----------------|------------|-----|--------|
|            |                |                | ab         | bis | i.d.F. |
| § 8        | Inkraftsetzung | BSWAG          | 25.11.1993 |     |        |

**§ 1 Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes**

(1) Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist für die Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verbindlich.

Fußnoten

§ 1 Abs. 1: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 1 Buchst. a G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

§ 1 Abs. 2: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 1 Buchst. b G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

**§ 2 Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen**

(1) Der Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der §§ 8 bis 11.

(2) Einzelne Baumaßnahmen, die nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind, bleiben unberührt; sie sind auf die Baumaßnahmen abzustimmen, die auf der Grundlage des Bedarfsplans ausgeführt werden sollen.

Fußnoten

§ 2 Abs. 1: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 2 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

**§ 3 Gegenstand des Bedarfsplans**

(1) <sup>1</sup>In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Ver-

kehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen.<sup>2</sup>Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören.

(2)<sup>1</sup>Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander abzustimmen.<sup>2</sup>Hierbei sind auch Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr und kombinierten Verkehr, Belange des Umweltschutzes und Zielsetzungen der Raumplanung angemessen zu berücksichtigen.

Fußnoten

§ 3 Abs. 1 Satz 1: Früher einziger Satz, jetzt Satz 1 gem. u. idF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 3 Buchst. a DBuchst. aa G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

§ 3 Abs. 1 Satz 2: Eingef. durch Art. 6 Abs. 135 Nr. 3 Buchst. a DBuchst. bb G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

§ 3 Abs. 2 Satz 2: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 3 Buchst. b G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

#### **§ 4 Überprüfung des Bedarfs**

(1)<sup>1</sup>Spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.<sup>2</sup>Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

(2) Das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8. Juni 1967 (BGBl. I S. 582) bleibt unberührt.

Fußnoten

§ 4 Abs. 1 Satz 1: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 4 Buchst. a G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994, d. Art. 265 Nr. 1 V v. 29.10.2001 I 2785 mWv 7.11.2001, d. Art. 309 V v. 31.10.2006 I 2407 mWv 8.11.2006 u. d. Art. 520 V v. 31.8.2015 I 1474 mWv 8.9.2015

§ 4 Abs. 1 Satz 2: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 4 Buchst. b G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

#### **§ 5 Planungszeitraum**

<sup>1</sup>Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Fünfjahrespläne auf.<sup>2</sup>Die Fünfjahrespläne bilden die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege.

Fußnoten

§ 5: Früherer Abs. 2 aufgeh., früherer Abs. 1 jetzt einziger Text gem. Art. 1 Nr. 1 Buchst. a u. b G v. 23.12.2016 I 3221 mWv 29.12.2016

§ 5 Satz 1: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 5 Buchst. b G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994, d. Art. 265 Nr. 1 V v. 29.10.2001 I 2785 mWv 7.11.2001, d. Art. 309 V v. 31.10.2006 I 2407 mWv 8.11.2006 u. d. Art. 520 V v. 31.8.2015 I 1474 mWv 8.9.2015

§ 5 Satz 2: Früherer Satz 2 aufgeh., früherer Satz 3 jetzt Satz 2 gem. Art. 6 Abs. 135 Nr. 5 Buchst. b G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

#### **§ 6 Unvorhergesehener Bedarf**

Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur es erfordert, können die Ausbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.

#### **§ 7 Berichtspflicht**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Fußnoten

§ 7: IdF d. Art. 6 Abs. 135 Nr. 6 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994, d. Art. 265 Nr. 2 V v. 29.10.2001 I 2785 mWv 7.11.2001, d. Art. 309 V v. 31.10.2006 I 2407 mWv 8.11.2006 u. d. Art. 520 V v. 31.8.2015 I 1474 mWv 8.9.2015

## **§ 8 Investitionen**

(1) <sup>1</sup>Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. <sup>2</sup>Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

(2) <sup>1</sup>Von den Mitteln sind zwanzig vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. <sup>2</sup>Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft stimmt diese Maßnahme mit dem jeweiligen Bundesland ab.

(3) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 6 Abs. 107 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

(4) Die Eisenbahnen des Bundes tragen Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege.

(5) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden.

Fußnoten

§ 8: Eingef. durch Art. 6 Abs. 135 Nr. 7 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

§ 8 Abs. 1: Früherer Satz 3 aufgeh. durch Art. 1 Nr. 2 G v. 23.12.2016 I 3221 mWv 29.12.2016

## **§ 9 Finanzierung und Baudurchführung**

<sup>1</sup>Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und denjenigen Gebietskörperschaften oder Dritten, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren. <sup>2</sup>Die Vereinbarung ist, auf Antrag eines der Beteiligten unter Hinzuziehung eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, frühestens nach sieben Jahren daraufhin zu überprüfen, ob und in welchem Ausmaß sich das unternehmerische Interesse der Eisenbahnen des Bundes an den Investitionen verändert hat. <sup>3</sup>Die Kosten trägt der Antragsteller. <sup>4</sup>Haben sich die Verhältnisse, die für den Inhalt der Vereinbarung maßgebend gewesen sind, seit Abschluß des Vertrages so wesentlich geändert, daß einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglich vereinbarten Regelung nicht zuzumuten ist, so kann diese Vertragspartei eine Anpassung der Vereinbarung an die geänderten Verhältnisse verlangen.

Fußnoten

§ 9: Eingef. durch Art. 6 Abs. 135 Nr. 7 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

## **§ 9a Rückzahlung von Investitionsmitteln des Bundes**

(1) <sup>1</sup>Soweit die Eisenbahnen des Bundes vom Bund finanzierte Schienenwege im Sinne des § 8 Abs. 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zurückzuzah-

len. <sup>2</sup>Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in der Vereinbarung nach § 9 Satz 1 zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) <sup>1</sup>Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden.

<sup>2</sup>Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) <sup>1</sup>Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die Eisenbahnen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund zu. <sup>2</sup>Ist die übertragene Infrastruktur mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahnen des Bundes und der übernehmende Infrastrukturbetreiber gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. <sup>3</sup>In diesem Fall steht das zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem übernehmenden Infrastrukturbetreiber vereinbarte Nutzungsentgelt dem Bund nicht zu.

(4) <sup>1</sup>Eine zukünftige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund ist nach diesem Gesetz ausgeschlossen, soweit für den Schienenweg der Bedarf nicht nach § 1 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahnen des Bundes betrieben wird. <sup>2</sup>Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahnen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.

Fußnoten

§ 9a: Eingef. durch Art. 3 Nr. 1 G v. 27.4.2005 I 1138 mWv 30.4.2005

## **§ 10 Mitfinanzierung durch die Eisenbahn**

(1) <sup>1</sup>Hat der Bund den Bau oder Ausbau von Schienenwegen einer Eisenbahn des Bundes auf Antrag und im Interesse dieser Eisenbahn in den Bedarfsplan aufgenommen, leistet diese Zahlungen an den Bund mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den vom Bund nach § 8 Abs. 1 finanzierten Schienenweg. <sup>2</sup>Liegt diese Baumaßnahme nicht oder nur zum Teil im unternehmerischen Interesse, kann in der nach § 9 Satz 1 zu schließenden Vereinbarung auch festgelegt werden, daß sich die Zahlungen an den Bund in Höhe der Abschreibungen nur auf einen Teilbetrag der Investitionssumme beziehen, oder der Bund einen Baukostenzuschuß in entsprechender Höhe gewährt.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für Vereinbarungen zwischen anderen Gebietskörperschaften oder Dritten und den Eisenbahnen des Bundes.

Fußnoten

§ 10: Eingef. durch Art. 6 Abs. 135 Nr. 7 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

## **§ 11 Ersatzinvestitionen**

(1) Ersatzinvestitionen werden nicht in den Bedarfsplan aufgenommen.

(2) Für die Finanzierung und Baudurchführung der Ersatzinvestitionen gelten die §§ 9, 9a und 10 entsprechend.

Fußnoten

§ 11: Eingef. durch Art. 6 Abs. 135 Nr. 7 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994; idF d. Art. 3 Nr. 2 G v. 27.4.2005 I 1138 mWv 30.4.2005

## § 12 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Fußnoten

§ 12: Früher § 8 gem. Art. 6 Abs. 135 Nr. 8 G v. 27.12.1993 I 2378 mWv 1.1.1994

## Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 3221 — 3223)

### Abschnitt 1

#### Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

| lfd. Nr. | Vorhaben  |
|----------|---|
| 1        | Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro                                       |
| 2        | ABS Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund   |
| 3        | ABS Hamburg - Büchen - Berlin   |
| 4        | ABS Stelle - Lüneburg   |
| 5        | ABS Berlin - Dresden (1. und 2. Baustufe)   |
| 6        | ABS Hannover - Lehrte   |
| 7        | ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)  |
| 8        | ABS Dortmund - Paderborn - Kassel   |
| 9        | ABS/NBS Nürnberg - Erfurt   |
| 10       | NBS/ABS Erfurt - Leipzig/Halle  |
| 11       | ABS Leipzig - Dresden   |
| 12       | ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. und 2. Baustufe) |
| 13       | ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden                                    |
| 14       | ABS Berlin - Frankfurt/Oder - Grenze D/PL   |
| 15       | ABS Köln - Aachen   |
| 16       | ABS/NBS Hanau - Nantenbach  |
| 17       | ABS Ludwigshafen - Saarbrücken, Kehl - Appenweier   |
| 18       | ABS Mainz - Mannheim  |
| 19       | ABS Fulda - Frankfurt am Main   |
| 20       | ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg  |
| 21       | ABS Augsburg - München (1. und 2. Baustufe)   |
| 22       | ABS München - Mühldorf - Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe)                             |
| 23       | NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München   |
| 24       | ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (1. und 2. Baustufe)                     |

| lfd. Nr. | Vorhaben   |
|----------|--|
| 25       | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)                                   |
| 26       | Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)                |
| 27       | ABS Hamburg – Lübeck   |
| 28       | ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen                                     |
| 29       | ABS Uelzen – Stendal   |
| 30       | ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. und 2. Baustufe)           |
| 31       | ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL  |
| 32       | ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag)                       |
| 33       | ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz  |
| 34       | ABS Berlin – Görlitz   |
| 35       | ABS München – Lindau – Grenze D/A  |
| 36       | Ausbau von Knoten (2. Baustufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München) |
| 37       | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Baustufe)                                   |

## Abschnitt 2

### Neue Vorhaben

#### Unterabschnitt 1

#### Vordringlicher Bedarf (**VB-E (in Fettdruck)** u. VB)

| lfd. Nr. | Vorhaben  |
|----------|---|
| 1        | ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)  |
| 2        | ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt <sup>1</sup>  |
| 3        | ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen) |
| 4        | Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)          |
| 5        | ABS/NBS Karlsruhe – Basel   |
| 6        | ABS München – Mühldorf – Freilassing  |
| 7        | ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)   |
| 8        | ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)   |
| 9        | ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) <sup>2</sup>  |
| 10       | <b>ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg</b>  |
| 11       | ABS Nürnberg – Passau   |
| 12       | <b>ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)</b>  |
| 13       | ABS/NBS Hannover – Bielefeld <sup>3</sup>   |
| 14       | ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)   |
| 15       | <b>ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)</b> <sup>4</sup>   |
| 16       | <b>ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)</b>  |
| 17       | <b>Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster</b> <sup>5</sup>  |

| lfd. Nr. | Vorhaben  |
|----------|---|
| 18       | Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln - Düsseldorf - Dortmund/Münster (5. und 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum - Duisburg) |
| 19       | Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln - Düsseldorf - Dortmund/Münster (Systemhalt Düsseldorf-Benrath)                |
| 20       | ABS Angermünde - Grenze D/PL (- Stettin)  |
| 21       | ABS Hannover - Berlin (Lehrter Stammbahn)   |
| 22       | ABS/NBS Ulm - Augsburg  |
| 23       | ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn)  |
| 24       | Projekte des Potenziellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)   |
| 25       | <b>Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)</b>   |
| 26       | Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)                                  |
| 27       | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe  |

#### Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

| lfd. Nr. | Vorhaben   |
|----------|--|
| 1        | ABS Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg - Verden   |
| 2        | Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf - Mainz-Bischofsheim) |
| 3        | ABS München - Mühldorf - Freilassing <sup>6</sup>  |
| 4        | ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1)  |
| 5        | ABS Grenze D/NL - Bad Bentheim - Löhne   |
| 6        | ABS Nürnberg - Schwandorf/München - Regensburg - Furth im Wald - Grenze D/CZ                 |
| 7        | ABS Nürnberg - Weiden - Hof/Schirnding - Grenze D/CZ   |
| 8        | ABS Hochstadt-Marktzeuln - Hof/Nürnberg - Bayreuth - Neuenmarkt-Wirsberg                     |
| 9        | ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen <sup>7</sup>                  |
| 10       | ABS Augsburg - Donauwörth  |
| 11       | ABS Cottbus - Görlitz  |
| 12       | ABS Dresden - Görlitz - Grenze D/PL  |
| 13       | ABS Gotha - Leinefelde   |
| 14       | ABS Gruitzen - Wuppertal - Schwelm   |
| 15       | ABS Stuttgart - Backnang/Schwäbisch Gmünd - Aalen - Nürnberg                                 |
| 16       | ABS Kehl - Appenweier  |
| 17       | ABS Landshut - Plattling   |
| 18       | ABS Lübeck - Schwerin/Büchen - Lüneburg  |
| 19       | ABS Ludwigshafen - Saarbrücken - Grenze D/F  |
| 20       | ABS Weimar - Gera - Gößnitz  |
| 21       | ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim  |
| 22       | ABS Niebüll - Klanxbüll  |
| 23       | NBS Rheydter Kurve   |

| lfd. Nr. | Vorhaben   |
|----------|--|
| 24       | NBS Studernheimer Kurve  |
| 25       | ABS Hamburg - Ahrensburg   |
| 26       | NBS Dresden - Prag   |
| 27       | ABS Lehrte/Hamelns - Braunschweig - Magdeburg - Roßlau   |
| 28       | ABS Cuxhaven - Stade   |
| 29       | ABS Köln - Aachen  |
| 30       | ABS Münster - Lünen  |
| 31       | ABS Leipzig - Chemnitz   |
| 32       | ABS Wilster - Brunsbüttel  |
| 33       | ABS Berlin - Angermünde - Pasewalk - Stralsund   |
| 34       | ABS Berlin - Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund (Berliner Nordbahn)  |
| 35       | ABS Koblenz - Mainz (Tunnelertüchtigung)   |
| 36       | ABS Cottbus - Forst (Lausitz) - Grenze D/PL (- Zary)   |
| 37       | Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst unter anderem ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“) |
| 38       | Knoten Frankfurt   |
| 39       | Knoten Hamburg <sup>8</sup>  |
| 40       | Knoten Hannover  |
| 41       | Knoten Köln <sup>9</sup>   |
| 42       | Knoten Mannheim  |
| 43       | Knoten München   |
| 44       | Deutschland-Takt   |
| 45       | Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen   |
| 46       | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe   |

### Unterabschnitt 3

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)

#### Erläuterungen:

ABS: Ausbaustrecke

NBS: Neubaustrecke

FBQ: Fehmarnbeltquerung

VB: Vordringlicher Bedarf

#### **VB-E: Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**

VDE: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

WB: Weiterer Bedarf

<sup>1</sup> Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt Aschaffenburg.



- <sup>2</sup> Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.
- <sup>3</sup> Ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird.
- <sup>4</sup> Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.
- <sup>5</sup> Mit Halt Köln-Mülheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger.
- <sup>6</sup> Das Projekt beinhaltet ergänzend zur lfd. Nr. 6 des Unterabschnitts 1 (Vordringlicher Bedarf) noch zweigleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing.
- <sup>7</sup> Oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.
- <sup>8</sup> Unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofs Elmshorn.
- <sup>9</sup> Unter Berücksichtigung der Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung).

#### Fußnoten

Anlage: IdF d. Art. 1 Nr. 3 G v. 23.12.2016 | 3221 mWv 29.12.2016

Redaktionelle Hinweise

Diese Norm enthält nichtamtliche Satznummern.

© juris GmbH