Bezirksregierung Köln

Unterkommission Schiene der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

Sachgebiet:

Bahnknoten Köln

Drucks. Nr.: UK Schiene 102/2015

4. Sitzungsperiode

Köln, den 07.10.2015

Vorlage für die 1. Sitzung der Unterkommission Schiene der Verkehrskommission des Regionalrates Köln am 23. Oktober 2015

TOP 4 Sachstand zum Bahnknoten Köln (im Zusammenhang mit dem BVWP)

Berichterstattung: Nahverkehr Rheinland (NVR)

Inhalt: Antwort des NVR (Seite 2)

Anlage 1: Sachstandsbericht vom 11.06.2015 (46 Seiten) Anlage 2: Sachstandsbericht vom 18.09.2015 (2 Seiten) Anlage 3: Verbundbericht 2015 vom VRS (64 Seiten)

Beschlussvorschlag:

Die Unterkommission nimmt die Antwort des NVR zur Kenntnis.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Bahnknoten Köln	UK Schiene	2
	102/2015	

Antwort des Nahverkehres Rheinland (NVR):

Zum Bahnknoten Köln wird den NVR-Gremien regelmäßig berichtet. Zuletzt wurde in den Sitzungen des Hauptausschusses vom 11.06.2015 und 18.09.2015 der jeweils aktuelle Sachstand zur Bundesverkehrswegeplanung 2015 berichtet.

Der Sachstandsbericht in der Hauptausschusssitzung vom 11.06.2015 kann der Anlage 1 entnommen werden. Diese beinhaltet neben den Erläuterungen zum Sachstand auch eine beigefügte Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben (Rubrik Bundesschienenwege). In der Übersicht sind die Vorhaben, die für den Regierungsbezirk Köln relevant sind, gelb markiert. Hierunter befindet sich auch das Gesamtvorhaben "Bahnknoten Köln" bzw. Teilvorhaben, die ebenfalls zum Bahnknoten Köln gehören.

Die Anlage 2 enthält den Sachstandsbericht in der Hauptausschusssitzung vom 18.09.2015.

Weitere Informationen zum Ergebnis der Standardisierten Bewertung können dem Verbundbericht 2015 des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) entnommen werden, dieser befindet sich in Anlage 3.



Zweckverband Nahverkehr - SPNV & Infrastruktur - Drucksachennummer Rheinland

3-06-15-3.9

VORLAGE

- öffentlich -

Beratungsfolge		Datum
Hauptausschuss	TOP 2.9	11.06.2015

Gegenstand:		
Bundesverkehrswegeplan hier: Sachstand des Anmeldeverfahrens		
XXXXX		
Mitteilung:		
Der Hauptausschuss nimmt den Sachstand zur Bundesverkehrswegepla- nung zur Kenntnis.		
xxxx		

☐ Fortsetzung umseitig

Erläuterungen:

Sachstand Bundesverkehrswegeplanung 2015

Das für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 18./19. März und zur Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 2015 nachfolgenden Bericht abgegeben (veröffentlicht im Internet unter www.verkehrsministerkonferenz.de):

"Grundlage für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Aktuell gilt der BVWP 2003, dem die Verkehrsprognose für 2015 zugrunde liegt. Derzeit wird der BVWP 2015 erarbeitet.

Verkehrsprognose 2030

Die Ergebnisse der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wurden im Juni 2014 vorgestellt. Die Matrizen mit den detaillierten Verflechtungsdaten auf Kreisebene können über die Clearingstelle Verkehr des DLR bezogen werden (http://daten.clearingstelleverkehr.de/276/). Streckenspezifische Ergebnisse und die Dokumentation der verkehrsträgerspezifischen Umlegungen (Straße, Schiene, Wasserstraße) auf das Prognosenetz der Verkehrsprognose 2030 werden nach aktuellem Planungsstand im Frühjahr 2015 vorliegen. Maßgeblich für die Projektbewertungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sind allerdings die Umlegungen auf das sogenannte Bezugsfallnetz, welches im Gegensatz zum Netz der Verkehrsprognose 2030 nicht die noch einmal zu bewertenden Projekte aus dem BVWP 2003 bzw. der daraus abgeleiteten Bedarfspläne enthält. Die Bezugsfallumlegungen erfolgen im Rahmen der Bewertungsphase im Laufe des Jahres.

Projektanmeldung und Bewertungen

Die Projektanmeldungen für Projekte zum BVWP 2015 sind abgeschlossen und im Internet veröffentlicht. Wegen der Komplexität und der großen Anzahl der Schienen- und Straßenbauprojekte werden die Kostenermittlung bzw. Plausibilitätsprüfung voraussichtlich bis Anfang April 2015 andauern. Erst nach Prüfung und Konsolidierung der Projekte wird eine Statistik der Gesamtkosten vorliegen. Das bedarfsplanrelevante Volumen aller für den BVWP 2015 angemeldeten Straßenprojekte beträgt derzeit rd. 114 Mrd. € einschließlich 25 Mrd. € Erhaltungsanteil. Die vorliegenden Projektvorschläge zur Wasserstraße umfassen ein bislang noch nicht abschließend geprüftes Projektvolumen in Höhe von über 10 Mrd. €. Bei der Wasserstraße ist die für einige Projektvorschläge durchgeführte Vorbewertung zwischenzeitlich abgeschlossen und die Hauptbewertung ist angelaufen. Bevor die Ergebnisse veröffentlicht werden können, werden zunächst die Anmelder der Projekte, die aufgrund der Vorbewertung nicht in die Hauptbewertung aufgenommen worden sind, hierüber informiert. Parallel zu den Vorprüfungen werden die Bewertungen für alle drei Verkehrsträger vorbereitet (Systemeinrichtung, Programmierung des Bewertungsverfahrens, Bezugsfallprognose usw.).

Strategische Umweltprüfung

Der Bericht zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Strategische Umweltprüfung (Scoping) wurde den Bundes- und Länderbehörden, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich betroffen ist, zur

Stellungnahme übersandt. Die Stellungnahmen werden momentan ausgewertet. Wichtiger Bestandteil der Strategischen Umweltprüfung ist die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP-Entwurf. Das BMVI erarbeitet für deren Umsetzung momentan ein Konzept. Der Bund bittet die Länder insbesondere um Unterstützung bei der physischen Auslegung des BVWP in Deutschland. Das BMVI wird bezüglich dieser Bitte in Kürze auf die Länder mit einem konkreten Verfahrensvorschlag zugehen.

Zeitplan

Das BMVI plant, die Bewertungen der Projekte vsl. im Frühherbst 2015 abzuschließen. Im Anschluss an die gesamtwirtschaftlichen Bewertungen werden die Dringlichkeitseinstufungen vorgenommen und ein Arbeitsentwurf für den BVWP aufgestellt. Dieser wird mit den Vorhabenträgern diskutiert. Darauf aufbauend wird der 1. Referentenentwurf entwickelt und einem öffentlichen Konsultationsverfahren im Herbst 2015 zugeführt. Der Kabinettbeschluss soll bis Ende 2015 erfolgen.

Transeuropäische Achsen (Ergänzungswunsch Brandenburg)

Das BMVI prüft für alle Projektvorschläge, ob ein gesamtwirtschaftlicher Aus- oder Neubaubedarf besteht. Das gilt auch für Projekte im Bereich der transeuropäischen Achsen. Dazu werden die Wirkungen der Projekte in Nutzen-Kosten-Analysen, umwelt- und naturschutzfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Beurteilungen sowie Engpassanalysen bewertet. Die Priorisierung basiert auf diesen Ergebnissen. Einen wesentlichen Schwerpunkt des BVWP 2015 bilden überregional bedeutsame Projekte. Dazu zählen vsl. auch wichtige transeuropäische Achsen.

Europäisches Investitionsprogramm (Ergänzungswunsch Brandenburg)

Die Kriterien, nach denen Maßnahmen für das Europäische Investitionsprogramm angemeldet werden können, werden im Rahmen der künftigen EFSI-Leitungsstrukturen durch den sogenannten Lenkungsrat definiert. Dieser ist besetzt mit Vertretern der KOM und der EIB sowie von sich finanziell am EFSI beteiligenden Parteien (Mitgliedsstaaten, privatwirtschaftliche Akteure). Anhand der vom Lenkungsrat definierten Auswahlkriterien entscheidet dann ein sogenannter Investitionsausschuss aus unabhängigen Experten, ob für ein Projekt eine Garantiezusage erteilt werden kann. In einem dritten Schritt wird das Projekt durch die gemäß EIB-Statuten vorgesehenen Entscheidungsträger (Verwaltungsausschuss; Aufsichtsgremium) geprüft und über eine konkrete Finanzierung entschieden. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher keine Aussage zu den abschließenden Auswahlkriterien getätigt werden. Es ist bislang keine zentrale Steuerung der Projektantragstellung in den Mitgliedsstaaten beabsichtigt. Durch die KOM ist die Errichtung einer Europäischen Plattform für Investitionsberatung (European Investment Advisory Hub; EIAH) beabsichtigt. Sie soll bei der Ermittlung, Vorbereitung, Entwicklung und Finanzierung von Projekten helfen und auch beratend tätig sein, wenn es um die Nutzung innovativer Finanzierungsinstrumente und öffentlich-privater Partnerschaften geht. Zu gegebener Zeit wird zu prüfen sein, ob und in welcher Form dies durch eine nationale Beratungsplattform begleitet wird. In einem transparenten europäischen Investitionsprojekteverzeichnis (Projektpipeline) können sich Investoren über laufende und mögliche künftige Projekte informieren. Alle öffentlichen und privaten Interessierten erhalten die Möglichkeit, ihres Erachtens geeignete Projekte einzureichen."

Seite 4

Die Verkehrsministerkonferenz hat den Sachstand zur Kenntnis genommen und erwartet vom Bund eine enge Einbindung der Länder bei den einzelnen Priorisierungsschritten im Rahmen des BVWP 2015 (vgl. Beschlusssammlung der Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April in Rostock unter www.verkehrsministerkonferenz.de).

Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat auf seiner Homepage eine Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben veröffentlicht (Stand 09.02.2015, unter www.bmvi.de).

Die entsprechenden Listen sind in der Anlage enthalten.

Alle Vorhaben, die im Gebiet des Nahverkehr Rheinland liegen oder das Gebiet berühren sind in der Übersicht gelb markiert.

gez. Dr. Tebroke
Der Verbandsvorsteher

XXXX

Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben

Bundesschienenwege

Stand 09.02.2015

- vorbehaltlich weiterer Änderungen und Ergänzungen -

Der aktuell geltende Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aus dem Jahre 2004 listet sämtliche Aus- und Neubauvorhaben auf, die nach § 8 Abs. 1

Bundesschienenwegeausbaugesetz mit Bundesmitteln finanziert werden können. Zahlreiche Projekte des Bedarfsplans sind mittlerweile fertig gestellt. Andere sind in Bau oder in Planung. Aufgrund ihres Baufortschritts werden zahlreiche Bedarfsplanprojekte bei der Aufstellung des neuen BVWP nicht erneut untersucht, sondern als bereits realisiert unterstellt. Dieses Vorgehen ist in der Grundkonzeption des neuen BVWP für alle Verkehrsträger festgelegt. Danach ist für eine Aufnahme in den Bezugsfall ein substanzieller Baubeginn bis spätestens Ende 2015 entscheidend. Bei sehr großen Maßnahmen ist die Betrachtung von Teilprojekten möglich, sofern diese einen eigenen Verkehrswert haben. Dementsprechend sind viele Projekte des derzeit geltenden Bedarfsplans Schiene bei der Aufstellung des neuen BVWP erneut zu untersuchen. Die Zuordnung der Projekte des Bedarfsplans Schiene 2004 zum Bezugsfall des neuen BVWP ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2004 (aktuell noch geltender Bedarfsplan)

Legend

Laufende Vorhaben (Maßnahmen des Bedarfsplans 2004, die im neuen BVWP nicht mehr untersucht werden, sondern im Bezugsfall des neuen BVWP enthalten sind)

nicht im Bezugsfall (muss im neuen BVWP erneut untersucht werden)

1. Vordringlicher Bedarf

a) Laufende und fest disponierte Vorhaben

Grundsätzlich ist für eine Bezugsfall-Zuordnung der Realisierungsgrad ausschlaggebend.

a) L	autende und test disponierte vorhaben	Realisierungsgrad ausschlaggebend.
lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	Bezugsfall
2	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund	nicht Bezugsfall (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1; 2-gleisiger Ausbau Riekdahl (bei Rostock) – Ribnitz– Damgarten West und Velgast – Stralsund sowie Vmax– Erhöhung auf 160 km/h Riekdahl – Ribnitz–Damgarten West können wg. schlechtem Ergebnis in Bedarfsplanüberprüfung 2010 nicht in Bezugsfall; alles weitere in Bezugsfall)
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin	Bezugsfall
4	ABS Stelle – Lüneburg	Bezugsfall
5	ABS Berlin - Dresden (1. Baustufe)	Bezugsfall
6	ABS Hannover – Lehrte	Bezugsfall
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	Bezugsfall
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	Bezugsfall
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	Bezugsfall (VDE Nr. 8.1; NBS vollständig; ABS Nürnberg – Ebensfeld nur teilweise Bezugsfall: Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim, Breitengüßbach – Ebensfeld, Vorsorgemaßnahmen für Güterzugtunnel Fürth, ESTW u. Bf– Umbauten Strullendorf u. Eggolsheim) ABS Nürnberg – Ebensfeld nur teilweise Bezugsfall; vollständiger 4-gleisiger Ausbau nicht in Bezugsfall (Volumen ca. 1,3 Mrd. €)

1. Vordringlicher Bedarfa) Laufende und fest disponierte Vorhaben (Fortsetzung)

	Ladiende dna lest disponierte vornaben (i ortsetzung)			
lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP		
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle	Bezugsfall (VDE Nr. 8.2)		
11	ABS Leipzig – Dresden	Bezugsfall (VDE Nr. 9)		
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. Baustufe)	Bezugsfall (Mitte-Deutschland-Verbindung, MDV)		
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden	Bezugsfall (Franken-Sachsen-Magistrale, FSM)		
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL	Bezugsfall		
15	ABS Köln – Aachen	Bezugsfall: Köln – Düren, Aachen – Grenze D/B		
		nicht Bezugsfall: Düren – Aachen		
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach	Bezugsfall (Schwarzkopftunnel)		
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	Bezugsfall (nur Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland, POS Nord: Ludwigshafen – Saarbrücken und Rheinbrücke bei Kehl) Kehl – Appenweier (POS Süd) nicht Bezugsfall (noch nicht		
		begonnen)		
18	ABS Mainz – Mannheim	Bezugsfall		
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main	Bezugsfall		
	The Fall of the Fa	Bezugsfall (nur NBS Wendlingen – Ulm)		
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	ABS Ulm – Augsburg (Vmax–Erhöhung Neu Ulm –		
20	Abombo Statigart offin Augsburg	Neuoffingen nicht im Bezugsfall (noch nicht begonnen)		
21	ABS Augsburg – München (1. Baustufe)	Bezugsfall		
	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe)	Bezugsfall (ABS 38; nur soweit auch in Bedarfsplanüberprüfung 2010 im Bezugsfall: 2-gleisiger Ausbau Ampfing – Mühldorf – Tüßling, ESTW Burghausen, 3- gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg) nicht Bezugsfall (soweit auch in Bedarfsplanüberprüfung 2010 nicht Bezugsfall, da bis Ende 2015 kein weiterer Baubeginn zu erwarten ist; 2-gleisiger Ausbau Markt Schwaben – Ampfing und Abschnitte Tüßling – Freilassing sowie Elektrifizierung der Gesamtstrecke)		
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	Bezugsfall		
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall (es sei denn, Baubeginn bis Ende 2015) (Südbahn)		
25	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. Baustufe)	Bezugsfall (Rheintalbahn; siehe auch Nr. 15 der neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (N15); z.T. nicht im Bezugsfall)		
26	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	Bezugsfall		
27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle / Leipzig, Magdeburg)	Bezugsfall (auch Berlin Dresdner Bahn, obwohl Baubeginn unsicher, nicht Berlin Nordkreuz – Karow; nicht Leipzig; Magdeburg nur 2. Bauabschnitt)		

1. Vordringlicher Bedarfb) Neue Vorhaben

	J Hous Vollidgen		
lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP	
1	ABS Hamburg – Lübeck	Bezugsfall (nicht 3. Gleis Wandsbek – Ahrensburg sowie 2- gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek)	
	ABS Neumünster – Bad Oldesloe	nicht Bezugsfall	
3	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Langwedel – Uelzen	Bezugsfall: Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen	
4	ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover	nicht Bezugsfall (Y-Trasse)	
5	ABS Rotenburg – Minden	nicht Bezugsfall	

1. Vordringlicher Bedarfb) Neue Vorhaben (Fortsetzung)

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
INI.		Bezugsfall: Salzwedel – Hohenwulsch, Bf Uelzen
6	ABS Uelzen – Stendal	(Amerikalinie)
U	ADS Geizett - Steridal	Rest nicht Bezugsfall
7	ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze	nicht Bezugsfall
	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)	nicht Bezugsfall
	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen	
9	(1. Baustufe)	Bezugsfall
10	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall
	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	Bezugsfall
	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	nicht Bezugsfall (Mottgers)
	NBS Rhein / Main – Rhein / Neckar	nicht Bezugsfall
	ABS Augsburg – München (2. Baustufe)	Bezugsfall
	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel	Streckenabschnitt (StA) 7, StA 8 und 9.0a nicht Bezugsfall
15	(2. Baustufe)	(Volumen ca. 2,7 Mrd. €) (Rheintalbahn)
	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ (–	nicht Bezugsfall (außer Reichenbach – Hof) (Teil der Franken-
16	Prag)	Sachsen-Magistrale, FSM)
17	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz	nicht Bezugsfall (außer Igel – Igel West)
	•	Bezugsfall (Vmax 200 km/h, obwohl zunächst nur teilweise
18	ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe)	realisiert wird)
10	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen /	wight Daminofall
19	Rheydt – Rheydt–Odenkirchen	nicht Bezugsfall
20	ABS Düsseldorf – Duisburg	nicht Bezugsfall (Rhein-Ruhr-Express, RRX)
		Bezugsfall (siehe Nr. 22 der laufenden und fest disponierten
21	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2. Baustufe)	Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (L22))
	-	nicht Bezugsfall (siehe L22)
22	ABS Münster – Lünen (– Dortmund)	nicht Bezugsfall
23	ABS Neu–Ulm – Augsburg	nicht Bezugsfall
		Bezugsfall nur Königs Wusterhausen – Lübbenau: Erhöhung
		Vmax 160 km/h
24	ABS Berlin – Görlitz	nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Cottbus – Görlitz, 2-gleisiger
27	ADS BOILE	Ausbau Lübbenau – Cottbus*, Erhöhung Vmax 160 km/h
		Lübbenau – Görlitz* (*negativ bewertet in
		Bedarfsplanüberprüfung 2010)
	ABS Hamburg – Elmshorn (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall
26	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	nicht Bezugsfall (Gäubahn)
		Bezugsfall (obwohl Baubeginn erst 2017; letzte Bewertung
27	ABS München – Lindau – Grenze D/A	2006; Staatsvertrag mit der Schweiz; Vorfinanzierung durch
		die Schweiz, Finanzierungsvereinbarung Bund – DB Netz AG
		bereits 2008) (Allgäubahn)
		Hamburg nicht Bezugsfall (ggf. einzelne Pakete in Bezugsfall)
	Auchau von Knoton (2. Stufa)	Bremen Bezugsfall
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe) (Hamburg, Bremen, Frankfurt/Main, Mannheim, München)	Frankfurt/Main nicht Bezugsfall (außer 1. Baustufe und 2-
	(namburg, bremen, Frankiur/walli, Maninellii, Munchen)	gleisiger Abzweig Galluswarte)
		Mannheim nicht Bezugsfall
		München nicht Bezugsfall
		nicht Bezugsfall: 2. Modul Basel; Kombinierter Verkehr (KV)
		Drehscheibe Rhein / Ruhr 3. und 4. Baustufe;
29	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	Zugbildungsanlage (ZBA) Oberhausen-Osterfeld Süd 2.
29	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	

2. Weiterer Bedarf

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
1	ABS Hamburg – Elmshorn (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
2	ABS Oldenburg – Leer	nicht Bezugsfall
3	ABS Lübeck – Schwerin	nicht Bezugsfall
4	ABS Hagen – Brilon Wald – Warburg	nicht Bezugsfall
5	ABS Paderborn – Halle	nicht Bezugsfall
6	ABS Hagen – Gießen (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall
8	ABS Graben–Neudorf / Heidelberg – Karlsruhe	nicht Bezugsfall
9	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall ("50 MioPaket" vsl. in Bezugsfall) (Mitte- Deutschland-Verbindung, MDV)
10	Ausbau von Knoten (3. Stufe)	nicht Bezugsfall
11	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (3. Stufe)	nicht Bezugsfall

3. Internationale Projekte

	3. Internationale Projekte		
lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP	
1	ABS Hamburg – Öresundregion	nicht Bezugsfall (Fehmarn-Belt-Querung, FBQ)	
2	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin (Szczecin))	nicht Bezugsfall	
3	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (– Skandinavien) (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall	
4	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien) (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall	
5	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A	nicht Bezugsfall	
6	ABS Nürnberg – Passau – Grenze D/A	nicht Bezugsfall	
7	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall	
8	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt ("Eiserner Rhein")	nicht Bezugsfall	
9	ABS Grenze – D/NL – Emmerich – Oberhausen (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall	
10	ABS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A einschl. Abzweig Tüßling – Burghausen (3. Baustufe)	Bezugsfall (siehe L22) nicht Bezugsfall (siehe L22)	
11	ABS (Berlin –) Ducherow – Swinemünde (Swinoujscie) – Ahlbeck Grenze (Usedom)	nicht Bezugsfall	

Projektvorschläge für den neuen BVWP Schiene

Im Jahr 2013 konnten die Deutsche Bahn AG, die Länder, Verbände und grundsätzlich jedermann dem BMVI Projekte zum Ausbau der Bundesschienenwege für eine Untersuchung im neuen BVWP vorschlagen. Insgesamt wurden über 1.000 Vorschläge übermittelt. Nach Abzug aller Doppelungen sowie der bereits im Bezugsfall enthaltenen Maßnahmen (siehe oben) sind es nun 400 (Arbeitsstand 09.02.2015).

Derzeit läuft ein Prozess der Projektaufbereitung mit Nachfragen, Detaillierungen, möglichen Projektmodifikationen, Konsolidierungen usw. Außerdem wird die Bedarfsplanfähigkeit der Projektvorschläge ermittelt. Auf Basis der Verkehrsprognose 2030 wird für aussichtsreiche, bedarfsplanfähige Projektvorschläge eine erste, aus untersuchungs-ökonomischen Gründen leicht vereinfachte Projektbewertung durchgeführt. Dem schließen sich Projektbewertungen nach der modernisierten Bewertungsmethodik für den neuen BVWP für all diejenigen Projekte an, denen in den vorhergehenden Stufen eine hinreichende Aussicht auf Aufnahme in den neuen BVWP bescheinigt werden kann. Der Prozess der Projektbewertungen wird bis in den Herbst 2015 andauern.

Das BMVI wird ein Projektinformationssystem auf seiner Internetseite einrichten, in dem alle Untersuchungs– und Bewertungsergebnisse der Projekte sowie die Entscheidungen zur Auswahl von Alternativen veröffentlicht werden.

Weder in dieser Liste, noch im Projektinformationssystem kann jede denkbare Kombination von verschiedenen Aus- oder Neubaumaßnahmen entlang einer Strecke oder eines Korridors separat aufgeführt werden. Solche Synergien verschiedener Vorhaben, aber auch mögliche Konkurrenzbeziehungen, werden im Untersuchungsprozess dennoch berücksichtigt, denn sie sind charakteristisch für den Verkehrsträger Schiene mit seinen langlaufenden Güter- und Schienenpersonenfernverkehren.

lm r	Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung	
1	ABS (Amsterdam – Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin	Grenze D/NL – Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin	Ertüchtigung der West-Ost-Achse für HGV	
2	ABS (Bremen –) Delmenhorst – Vechta – Hesepe – Osnabrück	Delmenhorst – Hesepe – Osnabrück	Elektrifizierung Delmenhorst – Hesepe – Osnabrück Sicherung der Bahnübergänge durch Beschrankung Delmenhorst – Bramsche	
3	ABS (Bützow – Güstrow –) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow – Grenze D/PL	Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL	Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow Grenze (– Szczecin) Vmax 120 km/h, Beibehaltung 1- gleisiger Dieselbetrieb	
4	ABS (Freiburg –) Immendingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm (Donaubahn)	Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Schelklingen – Ulm	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm samt Geschwindigkeitserhöhung	

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
5	ABS (Freiburg –) Neustadt – Donaueschingen – Villingen – Rottweil – Horb – Tübingen	Freiburg – Donaueschingen Villingen – Rottweil Horb – Tübingen	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Freiburg – Titisee und Elektrifizierung Neustadt – Donaueschingen samt Geschwindigkeitserhöhung Umbau Bahnhof Titisee für Flügelung Elektrifizierung Villingen – Rottweil samt Geschwindigkeitserhöhung Elektrifizierung Horb – Tübingen samt Geschwindigkeitserhöhung
6	ABS (Hagen –) Schwerte – Brilon Wald – Warburg	Schwerte – Brilon Wald – Warburg	2-gleisiger Ausbau Brilon Wald – Warburg und Elektrifizierung Schwerte – Brilon Wald – Warburg
7	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS (Hannover –) Bissendorf – Bennemühlen – Walsrode – Soltau – Buchholz (Heidebahn)	Hannover – Soltau – Buchholz (Nordheide)	2-gleisiger Ausbau Bissendorf – Bennemühlen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bennemühlen – Soltau – Buchholz (Nordheide)
8	ABS (Koblenz –) Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar) (Lahntalbahn)	Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar)	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau Niederlahnstein – Limburg
9	ABS (Koblenz –) Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar) (Lahntalbahn) (Variante Wetzlar)	Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar)	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau Niederlahnstein – Limburg – Wetzlar
10	(ABS (Köln –) Hürth- (Kalscheuren – Ehrang (– (Trier) (Eifelstrecke)	(Hürth-Kalscheuren – Ehrang)	(2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hürth – (Kalscheuren – Ehrang)
(11)	ABS (Köln –) Troisdorf – Siegburg – Siegen (Siegstrecke)	(Siegburg – Siegen)	2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten, Schladern –) Rosbach und Siegen – Siegen Ost Gbf, evtl. Lärmvorsorge KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) – Siegen –) Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen- Wiedenau
12	ABS (Leipzig –) Borna – Geithain – Chemnitz	Borna – Geithain – Chemnitz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Borna – Geithain – Chemnitz, Vmax 160 km/h
14	ABS (Nürnberg –) Hartmannshof – Neukirchen – Irrenlohe	Hartmannshof – Neukirchen – Amberg – Irrenlohe Nürnberg-Mögeldorf – Nürnberg- Dutzendteich Neukirchen – Weiden Hof – Marktredwitz – Regensburg	2-gleisiger Ausbau Amberg – Irrenlohe und Elektrifiizierung Hartmannshof – Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) – Amberg – Irrenlohe Elektrifizierung Nürnberg-Mögeldorf – Nürnberg- Dutzendteich Elektrifizierung Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) – Weiden (Oberpf) Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Irrenlohe – Schwandorf – Regensburg (Randbedingung)
15	ABS (Nürnberg –) Hartmannshof – Neukirchen – Weiden	Hartmannshof – Neukirchen – Weiden Hof – Marktredwitz – Regensburg	Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) – Weiden (Oberpf) Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Irrenlohe – Schwandorf – Regensburg (Randbedingung)
17	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	(Grenze D/NL –) Dülken – Kaldenkirchen (– Viersen)	2-gleisiger Ausbau Dülken – Kaldenkirchen
18	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (Variante Rheydt- Odenkirchen)	(Grenze D/NL –) Dülken – Kaldenkirchen (– Viersen)	2-gleisiger Ausbau Dülken – Kaldenkirchen 2-gleisiger Ausbau Rheydt Pbf – Rheydt-Odenkirchen

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
19	ABS (Zittau –) Mittelherwigsdorf – Varnsdorf – Seifhennersdorf	Mittelherwigsdorf – Seifhennersdorf	Mittelherwigsdorf – Seifhennersdorf Vmax 80 km/h
20	ABS / NBS Rastatt – Grenze D/FR (– Roeschwoog – Vendenheim)	Rastatt – Wintersdorf – Grenze D/FR	Sanierung und Wiederinbetriebnahme Rheinbrücke Wintersdorf Elektrifizierung und Anbindung Strecke 4242 an das französische Eisenbahnnetz bei Roeschwoog
21	ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau)	Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz	Elektrifizierung Augsburg – BuchloeElektrifizierung Buchloe – Kempten – Immenstadt – HergatzElektrifizierung Hergatz – Lindau-Aeschach Abzw – Lindau-Reutin (Randbedingung)(ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
22	ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau) (Variante)	Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz	Elektrifizierung Augsburg – Buchloe, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Buchloe – Biessenhofen, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Biessenhofen – Betzigau Elektrifizierung Betzigau – Kempten, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Kempten – Immenstadt, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Immenstadt – Hergatz, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Hergatz – Lindau-Aeschach Abzw – Lindau-Reutin (Randbedingung)
23	ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg	Augsburg – Donauwörth	3-gleisiger Ausbau Augsburg – Meitingen
24	ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg (Variante Donauwörth)	Augsburg – Donauwörth	3-gleisiger Ausbau Augsburg – Meitingen – Donauwörth
25	ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg (Variante Vmax)	Augsburg – Donauwörth Treuchtlingen – Nürnberg	Augsburg – Donauwörth Vmax 230 km/h Treuchtlingen – Schwabach Vmax 230 km/h
26	ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (– Lindau) (Hochrhein- /Bodenseegürtelbahn)	Basel Bad Bf – Waldshut – Erzingen (Baden) Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen Friedrichshafen Stadt – Lindau-Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Waldshut – Erzingen und Elektrifizierung Basel Bad Bf – Waldshut - Erzingen (Baden), Erhöhung Vmax abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Stahringen – Friedrichshafen Stadt und Elektrifizierung Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt, Erhöhung Vmax Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Lindau –Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutir (Randbedingung)
27	ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (– Lindau) (Hochrhein- /Bodenseegürtelbahn) (Variante Zweigleisigkeit)	Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen Friedrichshafen Stadt – Lindau-Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin	2-gleisiger Ausbau Stahringen – Überlingen West und Überlingen Ost – Friedrichshafen Stadt Elektrifizierung Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Ulm – Herbertingen – Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen – Donaueschingen – Neustadt (Schwarzwald) (Randbedingung) Elektrifizierung Lindau – Friedrichshafen – Radolfzell (Randbedingung) Elektrifizierung Erzingen (Baden) – Waldshut – Basel (Randbedingung)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
28	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	Angermünde – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Passow – Tantow Grenze und Ausbau Angermünde – Tantow Grenze Vmax 160 km/h
29	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) (Variante)	Berlin – Angermünde – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Passow – Tantow Grenze und Ausbau Angermünde – Tantow Grenze Vmax 160 km/h Berlin – Angermünde Vmax 160 km/h
30	ABS Berlin – Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil)	(Berlin –) Königs Wusterhausen – Lübbenau – Cottbus – Görlitz	Elektrifizierung Cottbus – Görlitz
31	ABS Berlin – Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil, Zweigleisigkeit)	(Berlin –) Königs Wusterhausen – Lübbenau – Cottbus – Görlitz	2-gleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus – Görlitz und Elektrifizierung Cottbus – Görlitz Beseitigung der Eingleisigkeit im Bahnhof Königs Wusterhausen
32	ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn)	(Berlin-Lichtenberg –) Biesdorfer Kreuz – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Biesdorfer Kreuz – Küstrin-Kietz Grenze (– Kostrzyn)
33	ABS Berlin – Müncheberg (Mark) – Küstrin-Kietz / Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL	Berlin – Müncheberg (Mark) – Küstrin- Kietz / Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL	NBS Berlin Ostbahnhof – Berlin-Lichtenberg, 2-gleisig und elektrifiziert ABS Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark), 2-gleisig und elektrifiziert NBS Müncheberg (Mark) – Frankfurt (Oder), 2-gleisig und elektrifiziert
34	ABS Berlin – Stralsund	Berlin – Angermünde – Stralsund	Berlin – Angermünde – Stralsund Vmax 160 km/h
35	– Lemgo	Bielefeld – Lage (Lippe) – Lemgo	Elektrifizierung Bielefeld – Lage (Lippe) – Lemgo
36	ABS Bingen – Gau Algesheim – Mainz	Bingen – Gau Algesheim – Mainz	3-gleisiger Ausbau Bingen – Gau Algesheim – Mainz
37	ABS Bitterfeld - Halle (Saale)	Bitterfeld – Halle (Saale)	Bitterfeld - Halle (Saale) Vmax 200 km/h
38	ABS Braunschweig – Gifhorn – Uelzen	Braunschweig – Gifhorn – Uelzen	2-gleisige Begegnungsabschnitte in Bad Bodenteich und Rötgesbüttel
39	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Ausbau EVB-Netz)	Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg Knoten Rotenburg	NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Rotenburg Nord-Süd (Spange Rotenburg, Relation Bremervörde – Verden)
40	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Ausbau EVB-Netz) (Variante Stade / Buxtehude)	Bremerhaven – Bremervörde – RotenburgKnoten RotenburgBremervörde – StadeBremervörde – Buxtehude	NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Rotenburg (Nord-Süd, Spange Rotenburg, Relation Bremervörde – Verden) NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremervörde – Stade, Vmax 80 km/h NE: (abschnittsweise) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremervörde – Buxtehude, Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Hesedorf (Süd-Ost, Spange Hesedorf, Relation Stade/Buxtehude – Rotenburg)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
41	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) – Langwedel – Uelzen – Stendal	Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden – Langwedel – Uelzen – Stendal	NE: 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 120 km/h NE: Verbindungskurve Rotenburg (Wümme) (Relation Bremervörde – Verden) 2-gleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) südliche Verbindungskurve bei Walle/Langwedel/Verder zur Amerikalinie 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel – Uelzen - Stendal, Vmax 120 km/h
42	ABS Bremerhaven – Cuxhaven	Bremerhaven – Cuxhaven	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Cuxhaven
43	ABS Bremerhaven – Cuxhaven (Variante)	Bremerhaven – Cuxhaven	Überholbahnhof Wremen, Überholbahnhof Nordholz
44	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)	Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Cottbus – Forst (Lausitz) – Forst Grenze (– Zary)
45	ABS Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen (– Miltenberg – Aschaffenburg) (Tauberbahn)	Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen Hattingen Abzw – Tuttlingen – Ulm – Aalen – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hattingen Abzw – Tuttlingen – Ulm – Aalen – Crailsheim (Randbedingung)
46	Mergentheim – Königshofen – Wertheim (Tauberbahn) (Variante Verkehrsstationen)	Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen – Lauda – Wertheim	Ertüchtigung von Verkehrsstationen der Tauberbahn perspektivisch Elektrifizierung Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen – Lauda – Wertheim
47	ABS Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen (– Miltenberg – Aschaffenburg) (Tauberbahn) (Variante Lindau)	Crailsheim – Bad Mergentheim – Königshofen Lindau – Friedrichshafen – Ulm – Aalen – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim – Bac Mergentheim – Königshofen abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim – Aalen – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Randbedingung)
48	ABS Cuxhaven – Stade	Cuxhaven – Stade	2-gleisiger Ausbau Himmelpforten – Hechthausen und Elektrifizierung Cuxhaven – Stade
49	ABS Cuxhaven – Stade (Variante)	Cuxhaven – Stade	2-gleisiger Ausbau Himmelpforten – Hechthausen
50	ABS Dessau – Roßlau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	Roßlau (Elbe) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	Roßlau (Elbe) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) Vmax 120 bzw. 160 km/h, Blockteilungen
51	ABS Dessau – Roßlau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) (Variante)	Roßlau (Elbe) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) Erhöhung Vmax Ausrüstung der Strecke mit PZB (mittlerweile wohl passiert) und Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge Einrichtung SPNV-Wendemöglichkeit in Annaburg
52	ABS Donauwörth – Nördlingen – Goldshöfe – Crailsheim	Donauwörth – Nördlingen – Goldshöfe – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau Donauwörth – Nördlingen, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Nördlingen – Goldshöfe, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöfe (Nord-Ost, Relation Nördlingen – Crailsheim) 2-gleisiger Ausbau Goldshöfe – Crailsheim, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöfe – Schwäbisch Hall

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
53	ABS Donauwörth – Nördlingen – Goldshöfe – Crailsheim (Variante Ingolstadt)	Donauwörth – Nördlingen – Goldshöfe – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau Donauwörth – Nördlingen, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Nördlingen – Goldshöfe, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöfe (Nord-Ost, Relation Nördlingen – Crailsheim) 2-gleisiger Ausbau Goldshöfe – Crailsheim, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöfe – Schwäbisch Hall 2-gleisige NBS Südtangente Ingolstadt (Abzw bei Reichertshofen – Abzw bei Seehof Bbf), Vmax 160 km/h
54	ABS Donauwörth – Nördlingen – Goldshöfe – Crailsheim (Variante Öhringen-Cappel)	Donauwörth – Nördlingen – Goldshöfe – Crailsheim	2-gleisiger Ausbau Donauwörth – Nördlingen, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Nördlingen – Goldshöfe, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöfe (Nord-Ost, Relation Nördlingen – Crailsheim) 2-gleisiger Ausbau Goldshöfe – Crailsheim, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöfe – Schwäbisch Hall Elektrifizierung Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen-Cappel samt Erhöhung Vmax
55	ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel	Dortmund – Hamm	4-gleisiger Ausbau Dortmund – Hamm (separate S-Bahn-Gleise)
56	ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel (Variante Benhauser Bogen + Tunnel Hofgeismar + Vmax)	Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel	Beseitigung Bahnübergänge Dortmund – Soest und Lippstadt – Paderborn Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung 1-gleisiger Tunnel südlich von Hofgeismar für SPFV und SGV Paderborn – Hamm Vmax 200 km/h
57	ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel (Variante Benhauser Bogen)	Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken	Beseitigung Bahnübergänge Dortmund – Soest und Lippstadt – Paderborn Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung
58	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec)	Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL	Elektrifizierung Dresden-Klotzsche – Görlitz – Görlitz Grenze (– Zgorzelec)
59	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec) (Variante)	Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL	Elektrifizierung Dresden-Klotzsche – Görlitz – Görlitz Grenze (– Zgorzelec), Vmax 160 km/h
60	ABS Emden – Norddeich	Emden – Abelitz – Norddeich / Aurich	Kapazitätserweiterung und Vergrößerung Lichtraumprofil Emden – Abelitz NE: Kapazitätserweiterung und Vergrößerung NE: Lichtraumprofil Abelitz – Aurich NE: Anbindung Hafen Emden
61	ABS Flörsheim – Hochheim	Flörsheim – Hochheim	Beseitigung der seit 2004 bestehenden Oberbaumängel
62	ABS Gera – Leipzig	Gera – Leipzig	Gera – Leipzig Vmax 120 km/h
63	ABS Gotha – Leinefelde ABS Gronau – Grenze D/NL (– Enschede)	Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde Gronau – Grenze D/NL	Elektrifizierung Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde Ertüchtigung für grenzüberschreitenden Verkehr
65	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm	Gruiten – Schwelm	kapazitätssteigernde Maßnahmen

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
66	ABS Hagen – Siegen – Gießen	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg)	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr
67	ABS Hagen – Siegen – Gießen (Variante Tunnel Altenhundem)	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg)	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik Ermöglichung von Gleiswechselbetrieb 1-gleisige NBS Tunnel Altenhundem – Welschen Enne
(68)	(ABS Hagen / Siegburg – Siegen – Gießen)	(Hagen – Siegen – Gießen (–) (Friedberg)Siegburg – Siegen	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr (2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten, Schladern - Rosbach und Siegen – Siegen Ost Gbf (KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) – Siegen – Siegen Ost Gbf (KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Wiedenau
69	ABS Halle (Saale) – Eilenburg– Falkenberg – Knappenrode (– Horka – Wegliniec)	Halle (Saale) – Eilenburg – Falkenberg – Knappenrode	Streckenausbau zur Erhöhung der Kapazität
70	ABS Halle (Saale) – Nordhausen (– Kassel)	Halle (Saale) – Nordhausen	Halle (Saale) – Nordhausen Vmax 140 km/h, diverse Blockteilungen, kapazitive Maßnahmen
71	ABS Halle/Leipzig – Großheringen – Weimar – Erfurt	Halle/Leipzig – Naumburg – Großheringen – Apolda – Weimar – Erfurt	Halle/Leipzig – Großheringen – Erfurt Vmax 160 km/h diverse Blockteilungen, kapazitive Maßnahmen
72	ABS Hamburg – Büchen – Wittenberge – Berlin (Variante)	Hamburg – Büchen – Wittenberge	3. Gleis Nauen – Berlin
74	ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	Lübeck – Puttgarden	Gemäß ROV: Elektrifizerung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck
75	ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante Fehmarnsundbrücke)	Lübeck – Puttgarden	Gemäß ROV: Elektrifizerung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck Ergänzung ggü. ROV: 2-gleisiger Ausbau bzw. Ersatzbauwerk Fehmarnsundbrücke
76	Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante NBS Beginn FBQ)	Lübeck – Puttgarden	NBS Bad Schwartau – Beginn FBQ bei Puttgarden
77		Lübeck – Puttgarden	NBS Bad Schwartau – Großenbrode 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Großenbrode - Puttgarden, Vmax 160 km/h
78	ABS Hamburg – Ruhrgebiet	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund (– Köln)	Hamburg – Bremen – Osnabrück Vmax 230 km/h

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
79	ABS Hamburg – Ruhrgebiet (Variante 2,5 Stunden)	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund (– Köln)	2-gleisige NBS Meckelfeld – Buchholz, Vmax 250 km/h 2-gleisige NBS Lemförde – Osnabrück Schinkel, Vmax 300 km/h 2-gleisige NBS Hörne – Kattenvenne, Vmax 300 km/h 4-gleisiger Ausbau Buchholz – Lauenbrück (Randbedingung) 3-gleisiger Ausbau Rotenburg – Sagehorn (Randbedingung) 3-gleisige Ausbau Dreye – Twistringen (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen, inkl. Umfahrung Werne (Randbedingung)
80	ABS Hanau – Nantenbach (Variante Ausbau)	Laufach – Heigenbrücken	kapazitätserhöhender und beschleunigender Ausbau über den Neubau der Spessartrampe hinaus
81	ABS Hanau – Nantenbach (Variante Ortsumfahrung Lohr)	Nantenbach – Partenstein	Ortsumfahrung Lohr, Verlängerung der Nantenbacher Kurve Nantenbach – Rohrbach
82	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)	Oebisfelde – Wustermark	Elektrifizierung Wustermark – Abzw Ribbeck, Vmax 160 km/h 1-gleisiger, elektrifizierter Lückenschluss Abzw Ribbeck – Abzw Bamme, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Abzw Bamme Oebisfelde, Vmax 160 km/h
83	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn) (Variante)	Oebisfelde – Wustermark	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Wustermark – Abzw Ribbeck, Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Lückenschluss Abzw Ribbeck – Abzw Bamme, Vmax 160 km/h 2-gleisigier Ausbau und Elektrifizierung Abzw Bamme Oebisfelde, Vmax 160 km/h
84	ABS Hannover – Wunstorf – Nienburg (Weser) – Verden (Aller)	Hannover – Wunstorf – Nienburg (Weser) – Verden (Aller)	Ertüchtigung
85	ABS Hochstadt-Marktzeuln / Schnabelwaid – Neuenmarkt- Wirsberg – Oberkotzau (– Hof)	Hochstadt-Marktzeuln – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg Kirchenlaibach – Bayreuth Nürnberg – Marktredwitz – Oberkotzau – Hof Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt- Wirsberg – Hof Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau	Elektrifizierung Hochstadt-Marktzeuln – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg Elektrifizierung Kirchenlaibach – Bayreuth Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Oberkotzau – Hof (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau Stammbach – Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau, Vmax 160 km/h (Randbedingung)
86	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg	Hof – Marktredwitz – Regensburg	Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke – Regensburg Ost Umbau Regensburg Ost 3-gleisiger Ausbau Regensburg Hbf – Regensburg Ost Obertraubling
87	ABS Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Sylt)
88	ABS Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante Brunsbüttel)	Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Sylt) Elektrifizierung Wilster – Brunsbüttel

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
89	ABS Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante NBS St. Michaelisdonn)	Itzehoe – Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	NBS Kiebitzreihe – St. Michaelisdonn 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung St. Michaelisdonn – Westerland (Sylt)
90	ABS Karlsruhe – Durmersheim	Karlsruhe – Durmersheim	3-gleisiger Ausbau Abzw Dammerstock – Bashaide
91	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Leipzig/Dresden)	Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen (Enz)	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach - Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz
92	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Leipzig/Dresden) (Variante Backnang)	Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen (Enz)	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach - Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz 2-gleisiger Ausbau (optional mit Neigetechnikausrüstung) Backnang – Schwäbisch Hall- Hessental
93	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Leipzig/Dresden) (Variante Crailsheim)	Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen (Enz) Goldshöfe – Crailsheim	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach - Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz 2-gleisiger Ausbau Goldshöfe – Crailsheim, optionale Neigetechnikausrüstung für Gesamtstrecke Stuttgart – Nürnberg
94	ABS Kavelstorf – Rostock Seehafen	Kavelstorf – Rostock Seehafen	Ertüchtigung für Achslast 25 t
95	ABS Kehl – Appenweier	Kehl – Appenweier	Kehl – Appenweier Vmax 160 km/h 2-gleisige Appenweierer Kurve zur Einbindung POS St an die Rheintalbahn
	ABS Kiel – Lübeck (3. BS)	Kiel – Lübeck	Elektrifizierung Kiel – Lübeck
97	ABS Koblenz – Mainz	Koblenz – Mainz	Tunnelertüchtigung Koblenz – Mainz
98	ABS Köln – Aachen	(Düren – Aachen)	(3. Gleis (Überholgleis) Bf Aachen-Rothe Erde Geschwindigkeitserhöhung im Bf Eschweiler auf 160 km/h
99	ABS Köln – Aachen (Variante)	(Düren – Aachen)	(3. Gleis Düren – Aachen)
100	ABS Köln – Hürth- (Kalscheuren – Bonn)	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth – Kalscheuren – Bonr (inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren)
101	ABS Köln – Hürth- (Kalscheuren – Bonn (Variante) (Brühl)	(Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn)	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheure bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf
102	ABS Kornwestheim – Schorndorf – Aalen – Donauwörth – Augsburg	Kornwestheim – Schorndorf – Aalen – Donauwörth – Augsburg	Ausbau für SGV mit CE8 ausreichend und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten
103	ABS Landshut – Plattling	Landshut – Plattling	2-gleisiger Ausbau Landshut – Plattling
104	ABS Langwedel – Uelzen (– Stendal) (Amerikalinie, 2- gleisig)	Langwedel – Uelzen (– Stendal)	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel – Uelzen Vmax 120 km/h
105	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Langwedel – Uelzen (– Stendal) (Amerikalinie)	Langwedel – Uelzen (– Stendal)	Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, Vmax 120 km/h 3-gleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen – Celle, Vmax 200 km/h
106	ABS Langwedel – Uelzen (– Stendal) (Amerikalinie) (Variante Stendal)	Langwedel – Uelzen (– Stendal)	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel – Uelzen Stendal, Vmax 120 km/h
107	ABS Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz	Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz	Elektrifizierung Leipzig – Chemnitz (über Bad Lausick) 2-gleisiger Ausbau Leipzig-Paunsdorf – Leipzig- Liebertwolkwitz, Vmax 160 km/h

lm r	Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung	
108	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. BS)	Löhne – Elze – Nordstemmen Groß Gleidingen – Braunschweig Weddel – Fallersleben	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze 4-gleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen 4-gleisiger Ausbau Groß Gleidingen – Braunschweig 2-gleisiger Ausbau Weddel – Fallersleben samt höhenfreier Ausfädelung Weddel, Vmax 200 km/h	
109	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. BS) (Variante Buchhorst – Weddel)	Löhne – Elze – Nordstemmen Groß Gleidingen – Braunschweig Weddel – Fallersleben	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze 4-gleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen 4-gleisiger Ausbau Groß Gleidingen – Braunschweig 3-gleisiger Ausbau Braunschweig-Buchhorst – Weddel (Abzw) 2-gleisiger Ausbau Weddel – Fallersleben samt höhenfreier Ausfädelung Weddel, Vmax 200 km/h	
110	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. BS) (Variante Sorsum – Himmelsthür)	Löhne – Elze – Nordstemmen Groß Gleidingen – Braunschweig Weddel – Fallersleben	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze 4-gleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen 2-gleisiger Ausbau Sorsum – Himmelsthür 4-gleisiger Ausbau Groß Gleidingen – Braunschweig 2-gleisiger Ausbau Weddel – Fallersleben samt höhenfreier Ausfädelung Weddel, Vmax 200 km/h	
111	ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg	Lübeck – Büchen – Lüneburg	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg, Vmax 140 km/h	
112	Lüneburg (Variante FBQ)	Lübeck – Büchen – Lüneburg	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg, Vmax 140 km/h Elektrifizerung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck 2-gleisiger Ausbau bzw. Ersatzbauwerk Fehmarnsundbrücke	
113	ABS Lübeck – Schwerin	Lübeck – Bad Kleinen	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Lübeck – Bad Kleinen, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Bad Kleinen (Relation Lübeck – Schwerin)	
115	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund (VDE 1)	Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund	2-gleisiger Ausbau Rostock – Rövershagen und Velgast – Stralsund Lübeck / Hagenow Land – Bad Kleinen – Rostock – Stralsund 160 km/h, kürzere Abschnitte mit 120 bzw. 140 km/h	

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
117	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (Ergänzungsmaßnahmen)	Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/FR	Erhöhung der Geschwindigkeit bei Mundenheim und Limburgerhof auf 200 bzw. 230 km/h durch Anpassung der Oberleitung und Gleise Erhöhung der Geschwindigkeit in Neustadt auf 130 km/h durch Linienverbesserung Erhöhung der Geschwindigkeit um bis zu 30 km/h zwischen Neustadt und Kaiserslautern durch Linienverbesserung und Neutrassierungen 3. Gleis für den Nahverkehr zwischen Landstuhl und Kaiserslautern Erhöhung der Geschwindigkeit bei Hauptstuhl auf 200 km/h durch Linienverbesserung Erhöhung der Geschwindigkeit auf 230 km/h zwischen Homburg und Kaiserslautern durch Anpassung der Oberleitung und Gleise Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 120 km/h zwischen Rentrisch und Saarbrücken durch Gleisverschwenkung Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit Saarbrücken Hbf auf bis zu 120 km/h durch Anpassung der Gleise und Weichen Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Saarbrücken Hbf und Grenze durch Linienverbesserung
118	ABS Lüneburg – Dannenberg – Salzwedel	Lüneburg – Dannenberg – Salzwedel	Reaktivierung Lüneburg – Dannenberg, Wiederaufbau Dannenberg – Lüchow – Salzwedel
119	ABS Magdeburg – Dessau	Biederitz – Roßlau (Elbe)	Biederitz – Roßlau (Elbe) Vmax 160 km/h, Blockteilungen
120	ABS Magdeburg – Dessau (Variante)	Biederitz – Roßlau (Elbe)	Biederitz – Roßlau (Elbe) Vmax 160 km/h, Blockteilungen 4-gleisiger Ausbau Abzw Brücke – Biederitz
	ABS Magdeburg – Köthen	Magdeburg – Schönebeck (Elbe)	vollständige Nutzbarmachung Viergleisigkeit
	ABS Magdeburg – Oebisfelde	Glindenberg – Barleben	2-gleisiger Ausbau Glindenberg – Barleben
123	ABS Magdeburg – Stendal – Wittenberge	Magdeburg – Stendal – Wittenberge	Magdeburg – Stendal – Wittenberge Vmax 160 km/h, zusätzliche Blockteilungen und Überholmöglichkeiten
124	ABS Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
125	ABS Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe	Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe	Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
126	ABS Mering – Geltendorf – Weilheim	Mering – Geltendorf – Weilheim	Bau von 2 Doppelspurinseln Mering – Geltendorf abschnittsweise 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Geltendorf – Weilheim
127	ABS Mittenwald – Grenze D/A (– Scharnitz)	Mittenwald – Grenze D/A – Scharnitz	2-gleisiger Ausbau Mittenwald – Mittenwald Grenze (– Scharnitz)
128	ABS München – Freising – Landshut – Regensburg – Furth i. Wald Grenze D/CZ	München – Freising – Landshut – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ	München – Freising – Regensburg, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Regensburg – Freising, Vmax 160 km/h Güterumfahrung Schwandorf Elektrifizierung Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Furth im Wald Grenze (– Domazlice – Pilsen) Durchbindung über Flughafen München (optional)
129	ABS München – Ingolstadt	Petershausen (Oberbay) – Pfaffenhofen (Ilm)	3-gleisiger Ausbau Petershausen (Oberbay) – Pfaffenhofen (Ilm)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
130	ABS München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A (– Bregenz) (Variante Zweigleisigkeit Buchloe – Türkheim)	Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Hergatz – Lindau – Grenze D/A	2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim
131	ABS München – Mühldorf – Freilassing	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	4-gleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaber – Mühldorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen
132	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Variante kurz)	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	4-gleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling Elektrifizierung Tüßling – Burghausen
133	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Variante Landshut – Mühldorf reduziert)	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	2-gleisiger Ausbau Markt Schwaben – Ampfing und Elektrifizierung Markt Schwaben – Ampfing – Mühldorf 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Landshut – Mühldorf 1-gleisige Verbindungskurve Mühldorf (Relation Landshut – Freilassing)
134	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Variante Landshut – Mühldorf voll)	München Ost – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg)	4-gleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Landshut – Mühldorf 1 – 2-gleisige Verbindungskurve Mühldorf (Relation Landshut – Freilassing)
135	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	München-Trudering – Grenze D/A	Blockverdichtung Rosenheim Süd – Kiefersfelden – Grenze D/A Beseitigung Durchrutschwegausschlüsse Bf Rosenheim 4-gleisiger Ausbau München – Rosenheim – Grenze D/A (als einzelne Teilprojekte zu bewerten): - 4-gleisiger ABS München-Trudering Großkarolinenfeld - 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg - 2-gleisige NBS Brannenburg – Grenze D/A (aufwärtskompatible Lösung zur Blockverdichtung)

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
136	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) (Variante)	München-Trudering – Grenze D/A	Keine zusätzlichen Gleise: ABS München-Trudering – Grafing Bahnhof, Vmax 200 km/h ABS Grafing Bahnhof – Rosenheim – Kufstein Grenze (– Kufstein), Vmax 160 km/h Blockverdichtung München – Rosenheim – Kiefersfelden – Kufstein Grenze (– Kufstein) Lininenzugbeeinflussung im Abschnitt München Ost – Grafing Bahnhof
137	ABS Münster – Lünen	Münster – Lünen	2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen, Vmax 200 km/h
	ABS Münster (Westf) – Rheda-Wiedenbrück	Münster (Westf) – Rheda-Wiedenbrück	Ertüchtigung Münster – Rheda-Wiedenbrück
139	ABS Neumünster – Bad Oldesloe	Neumünster – Bad Oldesloe Knoten Rickling Knoten Wakendorf	Elektrifizierung und kapazitätserhöheneder Ausbau Neumünster – Bad Oldesloe Kreuzungsbahnhof Rickling Kreuzungsbahnhof Wakendorf
140	ABS Neumünster – Bad Oldesloe (Variante Vbk Bad Oldesloe)	Neumünster – Bad Oldesloe	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe Verbindungskurve Bad Oldesloe (Relation Neumünster – Lübeck) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg jeweils 160 km/h und mit Kurve Lübeck
141	ABS Neumünster – Bad Oldesloe (Variante Zweigleisigkeit)	Neumünster – Bad Oldesloe	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe
142	ABS Neuss – Kaarst – Viersen	Neuss – Kaarst – Viersen	Verlängerung von Kaarst nach Viersen, Elektrifizierung der Gesamtstrecke
143	ABS Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund	Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund	Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund Vmax 120 km/h, abschnittsweise 140 km/h
144	ABS Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof (– Dresden) (Franken- Sachsen-Magistrale (Variante HGV)	Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt- Wirsberg – Hof Hof – Plauen Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden	Elektrifizierung Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt- Wirsberg – Hof und Ausbau auf 250 km/h durch Begradigungen etc. NBS Vogtlandtunnel Kürbitz – Gutenfürst, Vmax 250 km/h Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden Ausbau auf 250 km/h durch Begradigungen etc. (Baustopp VDE 8.1)
145	ABS Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof (– Dresden) (Franken- Sachsen-Magistrale)	Nürnberg – Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau – Hof	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Stammbach – Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau – Hof, Vmax 160 km/h

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
146	ABS Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Hof (– Dresden) (Franken- Sachsen-Magistrale) (Variante lang)	Nürnberg – Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau – HofHof – Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Stammbach – Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast – Oberkotzau – Hof, Vmax 160 km/h NBS Feilitzsch – Weischlitz bzw. Gutenfürst – Kürbitz, 2- gleisig, elektrifiziert, Vmax 220 km/h NBS Dennheritz – Mosel (Dennheritzer Bogen), 1- gleisig, elektrifiziert Streckenverkürzungen Reichenbach (Vogtl) – Neumark (Sachs), Flöha-Hetzdorf – Frankenstein (Sachs) und Freiberg (Sachs) – Niederbobritzsch Ausbau Knotenbahnhof Zwickau (Zwickau 21) Aus- und Umbau Bahnhof Chemnitz Süd Aus- und Umbau Haltepunkt Chemnitz Mitte Chemnitz-Kappel – Chemnitz Hbf, Vmax 160 km/h
147	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Cheb)	Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Schirnding Grenze
148	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Cheb) (Variante Bayreuth)	Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ Schnabelwaid – Bayreuth	Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Schirnding Grenze 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth
149	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Cheb) (Variante NBS + Bayreuth)	Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ	NBS Nürnberg – Pegnitz Elektrifizierung Pegnitz – Schnabelwaid – Marktredwitz – Hof / Schirnding Grenze 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth – Kirchenlaibach samt Kurve im Süden Bayreuths neuer Haltepunkt im Süden Bayreuths
152	ABS Nürnberg – Regensburg – Passau – Grenze D/A	Nürnberg – Neumarkt – Regensburg – Passau – Passau Grenze (– Salzburg)	kapazitive Maßnahmen im Abschnitt Nürnberg – Regensburg (Streckengleise, Überholmöglichkeiten, Leit- und Sicherungstechnik)
153	ABS Nürnberg – Regensburg – Passau – Grenze D/A (Dreigleisigkeit Nürnberg – Regensburg)	Nürnberg – Neumarkt – Regensburg – Passau – Passau Grenze (– Salzburg)	3-gleisiger Ausbau Nürnberg – Regensburg
154	ABS Oldenburg – Leer (– Grenze D/NL – Nieuwe Schans)	Oldenburg – Leer – Grenze D/NL	2-gleisiger Ausbau Oldenburg – Leer
155	ABS Oldenburg – Leer (– Grenze D/NL – Nieuwe Schans) (Variante)	Oldenburg – Leer – Grenze D/NL	2-gleisiger Ausbau Oldenburg – Leer 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Ihrhove – Weener Grenze (– Nieuweschans)
156	ABS Oldenburg – Osnabrück	Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück	Elektrifizierung Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück 2-gleisger Ausbau Quakenbrück – Bersenbrück, Hesepe – Bramsche und Achmer – Osnabrück-Eversburg
157	ABS Oldenburg – Osnabrück (Variante Kreuzungsbahnhöfe)	Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück	Bau von Kreuzungsbahnhöfen
158	ABS Oldenburg – Osnabrück (Variante Zweigleisigkeit)	Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück
159	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. BS)	Weimar – Gera – Gößnitz	2-gleisiger Ausbau Weimar – Gera und Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz / Lehndorf

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
160	ABS Paderborn – Halle	Wallhausen – Oberröblingen	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Sangerhausen, Vmax 120 km/h
161	ABS Paderborn – Halle (Variante Kurve Mönchehof – Ihringshausen)	Espenau-Mönchehof – Fuldatal- Ihringshausen	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Mönchehof Fuldatal-Ihringshausen, Vmax 120 km/h
162	ABS Paderborn – Halle (Variante Harleshäuser Kurve)	Kassel Rbf	Abzweig Kassel Rbf zur Personenzug-Strecke 2550 (Harleshäuser Kurve) in Richtung Vellmar
163	ABS Paderborn – Halle (Variante Kurve Mönchehof – Speele)	Espenau-Mönchehof – Speele	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Mönchehof Speele, Vmax 120 km/h
164	ABS Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe	Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe	4-gleisiger Ausbau Philippsburg Molzau – Graben- Neudorf – Karlsruhe, Vmax 120 km/h
165	ABS Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ (– Cheb)	Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Plauen – Bad Brambach – Vojtanov Grenze (– Cheb)
166	ABS Plochingen – Tübingen – Horb – Tuttlingen – Singen – Grenze D/CH	Plochingen – Tübingen – Horb – Singen – Rielasingen/Konstanz – Grenze D/CH	2-gleisige NBS Gegenkurve Plochingen (Süd-Ost, Relation Göppingen – Wendlingen), Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Tübingen – Horb, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Horb – Rottweil – Hattingen Abzw, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Gegenkurve Singen West (Nord-West, Relation Tuttlingen – Schaffhausen), Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Singen – Rielasinger – Grenze D/CH (– Etzwilen), Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Konstanz-Petershausen – Konstanz – Konstanz Grenze (– Kreuzlingen)
167	ABS Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim	Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim	Kapazitätserhöhung Obertraubling – Landshut abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierun Landshut – Mühldorf – Rosenheim, Vmax 160 km/h
168	ABS Regionalstrecken Nordschwarzwald	Pforzheim – Freudenstadt – Freiburg	Elektrifizierung Brötzingen – Calw – Hochdorf 2-gleisiger Ausbau Freudenstadt – Hochdorf – Eutinge im Gäu, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Eutinger Gegenkurve NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Denzlingen – Elzach, Vmax 160 km/h NBS Elzach – Hausach, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Hausach – Wolfach Süd – Freudenstad samt Neutrassierung Tunnel Wolfach Doppelspurinseln Schiltach und Alpirsbach
169	ABS Rotenburg – Nienburg – Minden / Hannover / ABS Winsen / Lüneburg – Soltau – Celle (Zwischenlösung Y- Trasse)	Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) Nienburg (Weser) – Minden (Westf) Verden (Aller) – Nienburg (Weser) – Wunstorf – Hannover (Güterzugstrecke) Winsen (Luhe) / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle	2-gleisiger Ausbau Rotenburg – Verden 2-gleisiger Ausbau Nienburg – Minden, Vmax 120 km/l Ertüchtigung Verden – Nienburg – Wunstorf – Hannove (Güterzugstrecke) NE: Ausbau OHE-Netz Winsen / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle
170	ABS Rotenburg (Wümme) – Minden	Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) Nienburg (Weser) – Minden (Westf)	2-gleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) 2-gleisiger Ausbau Nienburg (Weser) – Minden (Westf Vmax 120 km/h
172	ABS Schwäbisch Hall- Hessental – Öhringen-Cappel	Crailsheim – Öhringen-Cappel	Elektrifizierung Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringer Cappel samt Erhöhung Vmax
173	ABS Stendal – Glindenberg	Stendal – Glindenberg	Blockverdichtung Stendal – Glindenberg

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
175	ABS Stuttgart – Heilbronn – Würzburg (Frankenbahn) (Variante)	Heilbronn – Würzburg	2-gleisiger Ausbau Züttlingen – Möckmühl (Bezugsfall) Kapazitätserweiterung Heilbronn – Bad Friedrichshall- Jagstfeld Verkürzung der Blockabstände Bad Friedrichshall- Jagstfeld – Herbolzheim Ausbau und Ertüchtigung der Stationen Osterburken, Boxberg-Wölchingen, Königshofen und Lauda
176	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	2-gleisiger Ausbau Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra und Rietheim – Wurmlingen abschnittsweise Beschleunigungsmaßnahmen Ausbau mit Neigetechnikausrüstung Singener Kurve (Zugrundelegung des neuen Fahrplankonzeptes ab 2017)
177	ABS Tübingen – Albstadt- Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg (Zollernalbbahn)	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg	Elektrifizierung Tübingen – Hechingen – Albstadt- Ebingen – Inzigkofen – Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax Elektrifizierung Sigmaringen – Mengen – Herbertingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vma Elektrifizierung Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vma
178	ABS Tübingen – Albstadt- Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg (Zollernalbbahn) (Variante Südbahn)	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg Ulm – Friedrichshafen – Lindau	Elektrifizierung Tübingen – Hechingen – Albstadt- Ebingen – Inzigkofen – Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax Elektrifizierung Sigmaringen – Mengen – Herbertingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vma Elektrifizierung Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vma 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau und Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Randbedingung) Verbindungskurve Friedrichshafen (Randbedingung)
179	ABS Uelzen – Stendal	Uelzen – Stendal	2-gleisiger Ausbau Uelzen – Stendal (inkl. Veerßer Kurve), Vmax 160 km/h
180	ABS Uelzen – Stendal (Variante)	Uelzen – Stendal	2-gleisiger Ausbau Uelzen – Stendal (inkl. Veerßer Kurve), Vmax 230 km/h
181	ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn)	Ulm – Aalen	2-gleisiger Ausbau Langenau – Rammingen und Bergenweiler – Sontheim-Brenz Elektrifizierung Ulm – Aalen samt geschwindigkeitserhöhendem Ausbau durch Beseitung von Langsamfahrstellen
182	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau
183	ABS Ulm – Herbertingen – Singen – Waldshut – Basel	Ulm – Schelklingen – Herbertingen	2-gleisiger Ausbau Herrlingen – Herbertingen und Elektrifizierung Ulm – Schelklingen – Herbertingen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Herbertingen – Mengen (Randbedingung) NE: 2-gleisiger Ausbau Mengen – Schwackenreute und Stockach – Stahringen sowie Elektrifizierung Mengen – Schwackenreute – Stockach – Stahringen Elektrifizierung Stahringen – Radolfzell (Randbedingung) 2-gleisiger Ausbau Erzingen – Waldshut und Elektrifizierung Erzingen – Waldshut – Basel Bad Bf

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
184	ABS Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)	Neu-Ulm – Oberstdorf	Elektrifizierung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf 2-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Memmingen (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
185	ABS Velgast – Martensdorf	Velgast – Martensdorf	2-gleisiger Ausbau Velgast – Martensdorf
186	ABS Waiblingen – Schorndorf (Remsbahn)	Waiblingen – Schorndorf	abschnittsweise 3-gleisiger Ausbau Waiblingen – Schorndorf
187	ABS Waigolshausen – Gemünden (Main) (Werntalbahn)	Waigolshausen – Gemünden	Ausbau der Werntalbahn für den Güterverkehr und Reaktivierung des Personenverkehrs 2-gleisiger Ausbau Waigolshausen – Gemünden
188	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Winsen (Luhe) / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle (Ausbau OHE- Netz)	Winsen / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle Knoten Soltau Knoten Winsen	NE: Elektrifizierung Winsen / Lüneburg – Hützel – Soltau – Celle, Vmax 80 km/h NE: Verbindungskurve Soltau (Nord-Süd, Relation Winsen / Lüneburg – Celle) NE: Verbindungsgleis Winsen (Anbindung OHE-Strecke in Richtung Hamburg)
189	ABS Zittau – Ebersbach (Sachs) – Neukirch (Lausitz) West – Bischofswerda	Zittau – Mittelherwigsdorf – Ebersboch – Neukirch – Bischofswerda	Zittau – Bischofswerda Vmax 120 km/h
190	ABS Zittau – Görlitz	Zittau – Görlitz	Zittau – Görlitz Vmax 120 km/h (100 km/h im polnischen Korridor)
191	ABS Zittau – Grenze D/PL (– Liberec)	Zittau – Grenze D/PL	Elektrifizierung Zittau – Zittau Grenze (– Liberec), Vmax 140 – 160 km/h
192	Oeynhausen – Dortmund	Letter – Bad Oeynhausen – Bielefeld – Hamm – Dortmund	NBS Letter – Bad Oeynhausen Optimierungen Bad Oeynhausen – Bielefeld – Hamm – Dortmund
193	Grenze D/NL –) Mönchengladbach – Rheydt) ("Eiserner Rhein")	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf
	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL –) Mönchengladbach – Rheydt ("Eiserner Rhein") (Variante A52)	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	(Neubaustrecke Mönchengladbach – A52 – Grenze D/NL – Roermond)
195	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt ("Eiserner Rhein") (Variante Rheydter Kurve)	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	(2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf) (1-gleisgige Verbindungskurve Rheydt Gbf – Rheydt- Odenkirchen (Rheydter Kurve)
	ABS/NBS (Stuttgart –) Ulm – Augsburg	Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen Geschwindigkeitserhöhung Ulm – Augsburg Vmax 200 km/h (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
197	ABS/NBS (Stuttgart –) Ulm – Augsburg (Variante Burgau)	Ulm – Augsburg	NBS Burgau – Augsburg, 2-gleisig, Vmax 300 km/h
198	ABS/NBS (Stuttgart –) Ulm – Augsburg (Variante Dinkelscherben)	Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben – Gessertshausen – Augsburg (ggf. Teilabschnitte)
199	ABS/NBS Badische Schwarzwaldbahn	Gutach – St. Georgen – Villingen	Neutrassierung Gutach – Villingen inkl. Schwarzwald- Basistunnel Gutach – St. Georgen, Vmax 230 km/h

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
200	ABS/NBS Bielefeld – Seelze	Bielefeld – Seelze	2-gleisige NBS östlich von Bielefeld – östlich von Bückeburg, Vmax 300 km/h 4-gleisige ABS östlich von Bückeburg – Rehren, Vmax 300 km/h 2-gleisige NBS Rehren – Seelze, Vmax 300 km/h
201	ABS/NBS Biessenhofen – Marktoberdorf – Betzigau – Kempten	Biessenhofen – Marktoberdorf – Betzigau – Kempten	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Biessenhofen – Marktoberdorf, Vmax 160 km/h 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Marktoberdorf – Abzw Marktoberdorf Süd 2-gleisige, elektrifizierte NBS Abzw Marktoberdorf Süd – Abzw Betzigau, Vmax 200 km/h Elektrifizierung Augsburg – Buchloe – Biessenhofen, Vmax 200 km/h (Randbedingung) Elektrifizierung Betzigau – Kempten, Vmax 200 km/h (Randbedingung)
202	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	Hanau – Gelnhausen – Mottgers Niederaula – Bad Hersfeld – Blankenheim Eisenach – Erfurt	4-gleisiger Ausbau Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 300 km/h Verbindungskurve Niederaula 2-gleisiger Ausbau Niederaula – Bad Hersfeld, Vmax 160 km/h 4-gleisiger Ausbau Bad Hersfeld – Blankenheim, Vmax 160 km/h Eisenach – Erfurt Vmax 200 km/h
203	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (Variante Bad Hersfeld – Blankenheim)	Hanau – Gelnhausen – Mottgers Niederaula – Bad Hersfeld – Blankenheim Eisenach – Erfurt	4-gleisiger Ausbau Hanau – Wolfgang – Hailer-Meerholz – Gelnhausen, Vmax 200 km/h NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 300 km/h Verbindungskurve Niederaula 2-gleisiger Ausbau Niederaula – Bad Hersfeld, Vmax 160 km/h 3-gleisiger Ausbau Bad Hersfeld – Blankenheim, Vmax 160 km/h Eisenach – Erfurt Vmax 200 km/h
204	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (Variante Hailer-Meerholz – Gelnhausen)	Hailer-Meerholz – Gelnhausen	3-gleisiger Ausbau Hailer-Meerholz – Gelnhausen
205	ABS/NBS Karlsruhe – Basel	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h ABS Offenburg – Kenzingen, 4-gleisig, Vmax 250 km/h NBS Kenzingen – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 250 km/h
206	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Ausbau Karlsruhe – Durmersheim)	Karlsruhe – Basel	ABS Karlsruhe – Bashaide, 3-gleisig NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h ABS Offenburg – Kenzingen, 4-gleisig, Vmax 250 km/h NBS Kenzingen – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 250 km/h

	.,		
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
207	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel + Autobahnparallel + Bürgertrasse, 230 km/h)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 km/h NBS Offenburg – Riegel (Autobahn-parallel), 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Offenburg – Riegel (Bestandsstrecke), 2-gleisig, Vmax 200 – 230 km/h NBS Riegel – Mengen – Buggingen (Bürgertrasse), 2- gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 200 – 230 km/h
208	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel + Autobahnparallel, 230 km/h)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 km/h NBS Offenburg – Riegel (Autobahn-parallel), 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Offenburg – Riegel (Bestandsstrecke), 2-gleisig, Vmax 200 – 230 km/h NBS Riegel – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 200 – 230 km/h
209	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h ABS Offenburg – Kenzingen, 4-gleisig, Vmax 250 km/h NBS Kenzingen – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 250 km/h
210	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Variante Gütertunnel, 230 km/h)	Karlsruhe – Basel	NBS Bashaide – Rastatt Süd (Rastatter Tunnel), 2- gleisig, Vmax 250 km/h NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 km/h NBS Offenburg – Riegel (Autobahnparallel), 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Offenburg – Riegel (Bestandsstrecke), 2-gleisig, Vmax 200 – 230 km/h NBS Riegel – Buggingen, 2-gleisig, Vmax 160 km/h ABS Kenzingen – Freiburg – Buggingen, Vmax 200 km/h ABS/NBS Buggingen – Katzenbergtunnel – Basel, 4- gleisig, Vmax 200 – 230 km/h
211	ABS/NBS Minden – Haste – Seelze	Minden – Haste – Seelze	4-gleisiger Ausbau: ABS Minden – Haste NBS Haste – Seelze
212	ABS/NBS Minden – Haste – Seelze (Variante ABS)	Minden – Haste – Seelze	4-gleisiger Ausbau Minden – Haste – Seelze
213	ABS/NBS Minden – Haste – Seelze (Variante kurz)	Minden – Haste – Seelze	4-gleisiger Ausbau Minden – Haste – Wunstorf

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
214	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt	4-gleisiger Ausbau Nürnberg – Fürth – Ebensfeld, Vmax 230 km/h (inkl. S-Bahn-Ausbau Fürth – Eltersdorf) NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth) NBS Ebensfeld – Erfurt, 2-gleisig, Vmax 300 km/h mit Anbindung Coburg Überwerfungsbauwerk Bamberg
215	ABS/NBS Nürnberg – Würzburg	Nürnberg – Würzburg	NBS Rottendorf – Iphofen Vmax 250 – 300 km/h
216		Nürnberg – Würzburg	ABS Nürnberg Hbf – Fürth-Unterfürberg: punktuelle Geschwindigkeitserhöhung NBS Fürth-Unterfürberg – Neustadt/Aisch, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h NBS Markt Einersheim – Rottendorf, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h
217	ABS/NBS Nürnberg – Würzburg (Variante NBS lang)	Nürnberg – Würzburg	NBS Nürnberg – Würzburg Vmax 300 km/h
218		Schwäbisch Hall-Hessental – Backnang – Marbach – Benningen Benningen – Freiberg – Bietigheim- Bissingen Kornwestheim Rbf – Üst Langes Feld	2-gleisiger Ausbau Schwäbisch Hall-Hessental – Backnang – Marbach – Benningen, Vmax 160 km/h 2-gleisige NBS Benningen – Freiberg – Bietigheim- Bissingen (Reaktivierung), Vmax 160 km/h Ergänzung: Abzweig zur SFS Mannheim – Stuttgart im Tunnel Langes Feld
219	ABS/NBS Stuttgart – Ulm (– Augsburg) (Variante)	Stuttgart – Ulm	Verbindungskurve von der NBS zur Bestandsstrecke im Ulmer Norden
220	Anbindung: Flughafen Münster-Osnabrück	Kattenvenne – Flughafen Münster- Osnabrück	Neubaustrecke zur Anbindung des Flughafen Münster- Osnabrück
221	Anbindung: Hafen Aschaffenburg	Knoten Aschaffenburg	elektrifizierte Anbindung des Hafens Aschaffenburg (Elektrifizierung der bestehenden oder Neubau einer elektrifizierten Anbindung des Hafens Aschaffenburg)
222	Anbindung: Seehafen Stade- Bützfleth	Knoten Stade	NE: Anbindung des Seehafens Stade-Bützfleth in Richtung Hamburg durch ein neues Industriegleis in Stade NE: Neubau einer Weiche für die direkte Anbindung der EVB-Strecke aus Bremervörde an die Strecke in den Hafen Stade-Bützfleth
223	Anbindung: Südostbrandenburg	Region Südostbrandenburg	Anbindung Südostbrandenburg an Berlin und an überregionale Verbindung Berlin – Cottbus – Görlitz – Zittau – Liberec (keine weiteren Angaben)
224	Anbindung: Übf Spreewitz (Schwarze Pumpe)	Knoten Spreewitz	Anbindung Übf Spreewitz (Schwarze Pumpe) (keine weiteren Angaben)
225	Anlagen des Güterverkehrs	bundesweite Anmeldung	Sammelprojekt: 71 Güterverkehrsanlagen
226	Anlagen des Personenverkehrs	bundesweite Anmeldung	Sammelprojekt: 34 Personenverkehrsanlagen
227	Ausbau Leipziger Güterring	Leipzig-Leutzsch – Engelsdorf	Erhöhung der Blockdichte und Geschwindigkeit Einbau fehlender Weichenverbindungen zur flexiblen Nutzung des Güterringes für Nahverkehrszüge im Umleitungsfall
228	Ausbau Wuhlheider Kreuz	Knoten Wuhlheider Kreuz	Schaffung 2-gleisiger, möglichst niveaufreier Verbindungen in Richtungen Südost und Nordost (SGV, 120 km/h, 25 t Achslast)
229	Ausbau Zulauf Mannheim	Knoten Mannheim	Reduzierung der Aufenthaltszeiten der ICE im Mannheimer Hauptbahnhof (Zufahrten nur hintereinander möglich)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
230	Ausbauprojekt Bielefeld – Hamburg	Bielefeld – Hannover – Hamburg	2-gleisige NBS Porta Westfalica – Bückeburg (Südumfahrung Minden), Vmax 230 km/h 3-gleisige ABS Bückeburg – Haste, Vmax 200 km/h Ringschluss um Hannover: Nord-West-Spange Haste – Wunstorf – Hannover Flughafen – Y-Trasse Ringschluss um Hannover: Verbindungskurven Weetzen, Springe – Nordstemmen Fernzughalt Hannover Flughafen Y-Trasse ABSNBS Hamburg/Hannover – Bremen (Randbedingung)
231	Ausbauprojekt Köln – Bielefeld	Hagen – Hamm – Bielefeld	Ertüchtigung Nordkopf Hagen für schnellere Ein- /Ausfahrten Hagen – Hamm, Vmax 160 km/h 1-gleisiger Tunnel für Niveaufreiheit im Südwestkopf Hamm Hamm – Bielefeld, Vmax 230 km/h
232	Bahnsteige Bahnhof Dörpen	Knoten Dörpen	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs im Bahnhof Dörpen
233	Bahnsteige Bahnhof Lutherstadt Wittenberg	Knoten Lutherstadt Wittenberg	barrierefreier Inselbahnsteig 5/6 in Lutherstadt Wittenberg auf der Falkenberger Seite
234	Bahnsteige Bahnhof Wernberg	Knoten Wernberg	Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit und Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Wernberg
235	Bau von Lärmmessstellen: Rheinstrecke	(Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden)	Einrichtung von Lärmmessstellen an der Rheinstrecke
236	Bau von Rettungsstollen: Mainzer Tunnel	Mainz Hbf – Mainz Römisches Theater	Bau von zwei zusätzlichen Rettungsstollen in den Tunnelröhren Mainz Hbf – Mainz Römisches Theater
237	Betrieblicher Zugang zu geplantem Knoten(KV)Terminal Bebra als Zweitnutzer	Knoten Bebra	Schaffung eines Gleiszugangs für zwei unabhängige Nutzer der Anlage Rbf Bebra (neu errichtetes Knoten(KV)terminal)
238	Blockverdichtung Bahnhof Emmendingen	Knoten Emmendingen	Blockverdichtung der Ausfahrt in Emmendingen
239	Blockverdichtung Bahnhof Offenburg	Knoten Offenburg	Blockverdichtung der Ausfahrt in Offenburg
240	Breisgau-S-Bahn	Freiburg – Breisach Knoten Gottenheim Gottenheim – Riegel Ort Rigel-Malterdingen – Riegel Ort – Endingen – Breisach Knoten Riegel-Malterdingen Denzlingen – Elzach	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Freiburg – Breisach (Breisacher Bahn) samt Geschwindigkeitserhöhung Umbau Bahnhof Gottenheim für Flügelung NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Gottenheim – Riegel Ort (Kaiserstuhlbahn) NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Riegel-Malterdingen – Riegel Ort – Endingen – Breisach (Kaiserstuhlbahn) NE: Neubau Querverbindung Kaiserstuhlbahn – Rheintalbahn im Knoten Riegel-Malterdingen NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Denzlingen – Elzach (Elztalbahn)
241	Durchbindung: Kremmener Bahn	Berlin-Schönholz – Hennigsdorf	1-gleisige, nicht elektrifizierte NBS für Regionalverkehr, Vmax 100 km/h
242	Eisenbahnersatzbauwerk Kanalquerung Rendsburg	Osterrönfeld – Rendsburg	Ersatzbauwerk für Rendsburger Hochbrücke
243	Eisenbahnspange Köln / Brühl	Brühl – Köln-Godorf – Porz-Wahn	Neubau Verbindungsspange für Personen- und

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
244	Gleise: Nürnberg-Eibach	Knoten Nürnberg-Eibach	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Nürnberg- Eibach (Gleis 625) zur Schaffung zusätzlicher Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten
245	Gleiswechselbetrieb: Schwandorf – Irrenlohe	Schwandorf – Irrenlohe	Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb Schwandorf – Irrenlohe
246	Hafenbahn Hamburg	Hafenbahn Hamburg	NE: Hamburg Hohe Schaar – Kattwykbrücke – Hamburg-Hausbruch: Neubau 2-gleisige Kattwyk- Eisenbahn-Hubbrücke NE: Hamburg Altenwerder – Kattwykbrücke: südliche Bahnanbindung Altenwerder an neue Kattwykbrücke NE: Hamburg-Hausbruch – Kattwykbrücke – Hamburg Hohe Schaar: 2-gleisiger Ausbau Bostelbek – neue Kattwykbrücke – Hohe Schaar NE: Hamburg-Waltershof Alte Süderelbe: Westumfahrung des Rangierbahnhofs Alte Süderelbe NE: Hamburg-Waltershof – Hamburg-Hausbruch – Kattwykbrücke: Direktverbindung Waltershofer Bahn – Bostelbek – neue Kattwykbrücke NE: Vorstellgruppe Rangierbahnhof Alte Süderelbe NE: Hamburg Unterelbe Seehafen – Hamburg- Hausbruch / Hamburg Hohe Schaar: Anschluss Hamburg Unterelbe Seehafen (Seehafenbahnhof Harburg) an das Hafenbahnnetz
247	Kleine Pfalzlösung	Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock Germersheim – Wörth Knoten Ludwigshafen (Rhein)	1-gleisige Verbindungskurve Dammerstock (Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock) Blockverdichtung Germersheim – Wörth Synchronisationsgleise Ludwigshafen (Rhein) Hbf tief
248	Knoten Augsburg	Knoten Augsburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
249	Knoten Basel	Knoten Basel	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
250	Knoten Berlin: Nordkreuz – Birkenwerder (Nordbahn)	Berlin-Gesundbrunnen – Hohen Neuendorf – Birkenwerder	2-gleisiger Wiederaufbau Gesundbrunnen – Birkenwerder (Berliner Außenring), Vmax 160 km/h Ausbau Bahnhof Birkenwerder: Errichtung eines Regionalbahnsteiges, Beibehaltung des S-Bahnsteiges, Trennung der Stromsystem von S-Bahn und Fernbahn Um-/Ausbau des Kreuzungsbauwerkes Schönholz
251	Knoten Berlin: Nordkreuz – Karow (2. BS) (Stettiner Bahn)	Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow	2-gleisiger Ausbau Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow, Vmax 160 km/h
252	Knoten Braunschweig	Knoten Braunschweig	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
253	Knoten Bremen	Knoten Bremen	3-gleisiger Ausbau Verden (Aller) – Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück 3-gleisiger Ausbau Bremen Rbf Bve – Bremen-Burg 3-gleisiger Ausbau Delmenhorst – Bremen Hbf NBS Bremen-Oberneuland – Bremen Rbf
255	Knoten Dresden (2. Baustufe)	Knoten Dresden	Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf ESTW-Ausrüstung Dresden-Altstadt und Anbindung an die BZ Leipzig

lm r	neuen BVWP zu unte	ersuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
256	Knoten Frankfurt	Knoten Frankfurt	Neuordnung der Fahrwege (Bezugsfall) Optimierung der Gleisanlagen (Bezugsfall) Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion (Bezugsfall) Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Frankfurt Stadion und Abzw Gutleuthof (einschließlich 3. Niederräder Brücke) niveaufreie Ein– bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Frankfurt-Niederrad – Abzw Forsthaus Ausbau Frankfurt Süd 2-gleisiger Ausbau Homburger Damm 2-gleisiger Abzweig Galluswarte (Bezugsfall) 4-gleisiger Ausbau Frankurt Stadion – Zeppelinheim
257	Knoten Frankfurt (Variante)	Knoten Frankfurt	Umgestaltung des Vorfelds und der Bahnsteiganlagen Frankfurt Hbf Zulaufstrecke Frankfurt Hbf – Frankfurt Süd (Verbindungskurve) Linksbetrieb Frankfurt Hbf – Frankfurt Süd Umgestaltung Bahnhof Frankfurt Süd 4-gleisiger Ausbau Abzw Frankfurt Main-Neckar-Brücke – Frankfurt Süd
258	Knoten Freiburg	Knoten Freiburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
259	Knoten Fürth	Knoten Fürth	kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Fürth im Zuge der geplanten Gleisbaumaßnahmen Bau kreuzungsfreier Einfädelungen in Verbindung mit dem geplanten 4-gleisigen Ausbau Nürnberg Hbf – Fürth Hbf
260	Knoten Hamburg	Knoten Hamburg	Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf Verkürzung des 1-gleisigen Abschnitts Rothenburgsort – Anckelmannplantz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort Entflechtungsbauwerke in Hamburg-Harburg 2. Gleis östliche Umfahrung Maschen 2. Gleis westliche Umfahrung Maschen Kreuzungsbauwerk Buchholz 4. Gleis Buchholz – Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz – Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse in die äußeren (schnellen) Gleise von/nach Buchholz (Kreuzungsbauwerk Lauenbrück) Kreuzungsbauwerk in Hamburg-Wilhelmsburg 2-gleisiger Ausbau der Verbindungskurve Hohe Schaar – Wilhelmsburg 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, Vmax 80 km/h
263	Knoten Hamm	Knoten Hamm	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
264	Knoten Hannover	Knoten Hannover	Ausbau entsprechend Knotenstudie Hannover (nicht vorliegend)
265	Knoten Heilbronn	Knoten Heilbronn	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
266	Knoten Ingolstadt	Knoten Ingolstadt	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
267	Knoten Karlsruhe	Knoten Karlsruhe	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
268	Knoten Köln	(Knoten Hürth-Kalscheuren) (Knoten Köln Messe/Deutz) (Köln Gummersbacher Straße – Köln) (Flughafen Nordwest – Köln Steinstraße) (Knoten Köln Hbf) (Knoten Sechtem) (Knoten Aachen-Rothe Erde) (Knoten Köln-Gremberg)	(Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren) (2 neue Weichen in Köln Messe/Deutz) (Rückverlängerung SFS Köln – Rhein/Main in Richtung) (Köln Messe/Deutz) (2 neue Weichen in Köln Hbf und ESTW Köln Hbf) (Verlängerung Überholgleis in Sechtem) (Neubau Überholungsgleis in Aachen-Rothe Erde) (Überwerfungsbauwerk Köln-Gremberg (mit neuer 4- (gleisiger Personalwechselstelle))
269	Knoten Köln: Rheydter Kurve	Rheydt Gbf – Rheydt-Odenkirchen	Wiederaufbau der 1-gleisigen Rheydter Kurve
270	Knoten Köln: Rheydter Kurve (Variante Herrath – Hochneukirch)	(Herrath – Hochneukirch)	(1-gleisige NBS Herrath – Hochneukirch)
271	Knoten Köthen	Knoten Köthen	ESTW Köthen für Knoten Köthen sowie Streckenabschnitt Sachsendorf – Halle samt Spurplanpassungen
272	Knoten Lehrte	Knoten Lehrte	2-gleisiger Fahrweg in der Relation Nord-Süd und kreuzungsfreie Führung der Güterzüge in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung (Ausbau Überwerfungsbauwerk)
273	Knoten Leipzig (Variante VDV)	Knoten Leipzig	Aufbau einer Kehranlage im Anschluss an den City- Tunnel Leipzig keine weitere Reduzierung von Bahnsteiggleisen in der Bahnhofshalle Abbau von Fahrstraßenausschlüssen und Verdichtung der Blockteilungen Ertüchtigung der ESTW-Anlagen kein Abbruch des Verkehrstunnels oder Ersatzmaßnahme für Erhalt der Relation Leutzsch – Hü – Altenburger / Dresdner / Chemnitzer Schiene
274	Knoten Leipzig (Variante)	Leipzig-Wahren Westkopf – Leipzig- Wahren Knoten Leipzig-Mockau	2-gleisiger Ausbau Leipzig-Wahren Westkopf – Leipzig Wahren (Strecke 6403) Entmischung von S-Bahn und SPFV, Weiterführung Knotenausbau, 750m lange Überholgleise
275	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf – Mannheim- Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld Süd
276	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf – Mannheim- Friedrichsfeld Süd – Heidelberg (Variante Kurve Friedrichsfeld + LZB)	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf 2-gleisige Verbindungskurve Südost bei Mannheim- Friedrichsfeld Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim Vmax 20 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung) Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
277	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf – Mannheim- Friedrichsfeld Süd – Heidelberg (Variante Kurve Friedrichsfeld)	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd – Heidelberg	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf 2-gleisige Verbindungskurve Südost bei Mannheim- Friedrichsfeld

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
278	Knoten Minden	Knoten Minden	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
280	Knoten München (Variante Bedarfsplan)	Knoten München	4-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München- Johanneskirchen Ausbau Bahnhof Pasing mit Überleitung 2. Stammstrecke 2-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München- Trudering (Truderinger Spange) 1-gleisige Daglfinger Kurve (München-Daglfing – München-Riem) 1-gleisige Truderinger Kurve (München-Trudering –
000			München-Riem) Umbau Einfädelungsbereich München-Riem Wendeanlage Hallbergmoos
282	Knoten Münster	Knoten Münster	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben außer Leistungssteigerung Münster Hbf – Münster Zentrum Nord
283		Knoten Nürnberg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
284	Knoten Oberhausen	Knoten Oberhausen	bedarfsgerechte Anpassung des Knotens Oberhausen
285	Knoten Offenburg	Knoten Offenburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
286	Knoten Passau	Knoten Passau	paralleler Fahrweg Passau Gbf
287	Knoten Regensburg	Knoten Regensburg	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
288	Knoten Soltau	Knoten Soltau	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
289	Knoten Uelzen	Knoten Uelzen	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
290	Knoten Ulm	Knoten Ulm	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
291	Knoten Verden	Knoten Verden	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
292	Knoten Werdau	Knoten Werdau	Verlängerung Überholgleis Werdau
293	Knoten Wiesbaden	Mainz-Kastel Igelstein – Wiesbaden Ost Gbf Kostheim – Wiesbaden Ost	1-gleisige Verbindungskurve Igelstein 3. Gleis Kostheim – Wiesbaden Ost
294	KV Baden-Württemberg 2025 – Knotenterminal als Bahnserviceeinrichtungen	Land Baden-Württemberg	Umrüstung bis zu 6 bestehender Bahnanlagen in leistungsfähige Bahn-Bahn-Umladeanlagen
295	KV-Terminal Bremen Rbf	Knoten Bremen Rbf	Neubau eines zweiseitig angebundenen Umschlagterminals mit ausreichenden Vorstellgruppen (Drehscheibe Nordwest)
296	KV-Terminal Südlicher Oberrhein (Lahr)	Knoten Lahr	Bau eines neuen KV-Terminals im Bereich Südlicher Oberrhein (Standort Lahr), Einbindung in das zukünftige TEN-Kernnetz
297	KV-Terminals Südliche Metropolregion Stuttgart (Eutingen im Gäu, weiterer Standort im Südosten der Metropolregion Stuttgart)	Region Metropolregion Stuttgart	Bau eines neuen KV-Terminals im Bereich Südliche Metropolregion Stuttgart (Standort Eutingen im Gäu), sowie im Südosten der Metropolregion Stuttgart
298	Leit-und Sicherungstechnik: ERTMS/ETCS auf TEN-T- Korridoren	TEN-T-Korridore	durchgängige und länderübergreifende Signal- und Kommunikationstechnik auf den TEN-T-Korridoren Stockholm – HH – Palermo und HH/Rostock – Dresden – Prag – Sofia
299	Lückenschluss: Coburg – Südthüringen	Coburg – Hildburghausen Dörfles-Esbach – Eisfeld	Lückenschluss über Coburg – Bad Rodach – Hildburghausen bzw. Dörfles-Esbach – Eisfeld, 1- gleisig, nicht elektrifiziert

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
300	Lückenschluss: Coburg – Südthüringen (Variante)	Eisfeld – Dörfles-Esbach (– Coburg)	NBS Eisfeld – Dörfles-Esbach, 2-gleisig, nicht elektrifiziert
301	Nahverkehrstangente Östlicher Berliner Außenring	Karower Kreuz – Grünauer Kreuz	2-gleisiger Ausbau des Karower Kreuzes Anpassung Abzweig Springpfuhl Anpassung des Biesdorfer Kreuzes Ausbau des Wuhlheider Kreuzes Anpassung des Grünauer Kreuzes NBS Springpfuhl – Grünauer Kreuz (2 zusätzliche, elektrifizierte SPNV-Gleise, Vmax 120 km/h) Neubau Turmbahnhof Karower Kreuz Neubau Haltepunkt Berlin-Malchow Bahnsteigüberdachung Berlin-Hohenschönhausen Ausbau S-Bahnhof Springpfuhl Neubau Turmbahnhof Biesdorfer Kreuz Neubau Turmbahnhof Biesdorf Süd Neubau Turmbahnhof Wuhlheide Neubau Haltepunkt Eichgestell Neubau Turmbahnhof Spindlersfeld Neubau Regionalbahnsteig S-Bahnhof Grünau
302	NBS Abzw Steinwerk – Abzw Gröbenzell West	Emmering Steinwerk – Gröbenzell West (– Olching Ost)	2-gleisige, elektrifizierte NBS Abzw Emmering Steinwerk – Abzw Gröbenzell West (– Olching Ost) (Wiederaufbau Gröbenzeller Spange zum Nordring)
303	NBS Blankenstein (Saale) – Marxgrün	Blankenstein (Saale) – Marxgrün	Wiederaufbau auf vorhandener Trasse, 1-gleisig, nicht elektrifiziert
305	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal	(Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden)	NBS Güterzugstrecke rechtsrheinisch, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 120 – 140 km/h)
306	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal (Variante NBS) (linksrheinisch)	(Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden)	NBS Güterzugstrecke linksrheinisch, 2-gleisig,) elektrifiziert, Vmax 120 – 140 km/h)
307	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal (Westerwald- Taunus-Tunnel)	(Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden)	NBS St. Augustin – Mainz-Bischofsheim (Westerwald- Taunus-Tunnel), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 160 km/h
308	NBS Frankfurt – Erfurt	Frankfurt – Erfurt	NBS Frankfurt – Erfurt, Vmax 320 – 350 km/h entlang der A5, A4 und A71 samt Einbindung in die Knoten Frankfurt und Erfurt Verbindung zur NBS Köln – Rhein/Main über Frankfurt- Höchst zum Abwzeig Breckenheim, Vmax 160 – 200 km/h Verbindung zur NBS Hannover – Würzburg bei Bad Hersfeld Verbindung zum Altnetz bei Gießen und Bad Hersfeld
309	NBS Freiburg – Ulm	Freiburg – Ulm	NBS mit Abzweig Richtung Bodensee (keine weiteren Angaben)
310	NBS Garmisch-Partenkirchen – Telfs Ost (Wettersteintunnel)	Garmisch-Partenkirchen – Wettersteintunnel Grenze (– Telfs Ost)	2-gleisige NBS Garmisch-Partenkirchen – Wettersteintunnel Grenze – Telfs Ost (Wettersteintunnel), Vmax 250 km/h
311	NBS Göttingen – Erfurt	Göttingen – Erfurt	NBS Göttingen – Erfurt, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV, gütertauglich
312	NBS Güterring Münster (Westf) Nordost	Abzw bei Sudmühle – Abzw bei Münster- Sprakel	2-gleisige NBS Güterring Münster (Westf) Nordost
313	NBS Güterumgehungsbahn Bremen	Knoten Bremerhaven – Knoten Hannover	großräumige Umfahrung von Bremen, Entlastung vom Güterverkehr
314	NBS Güterumgehungsbahn Oldenburg	Knoten Oldenburg	Ortsumfahrung Oldenburg, modular erweiterbar

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
315	NBS Morschener Kurve	Altmorschen – Abzw SFS	1-gleisige NBS Morschener Kurve (Verbindung SFS Hannover – Würzburg mit Strecke Kassel – Bebra)
316	NBS Neulustheim – Neufahrn Nord	München-Pasing – München-Neulustheim – München Nord Rbf – Neufahrn	2-gleisige NBS München-Pasing – Abzw München-Neulustheim (Pasinger Kurve), Vmax 120 km/h 4-gleisige ABS Abzw München-Neulustheim – Abzw München Nord Rbf NBS, Vmax 200 km/h 1-gleisige NBS Abzw München Nord Rbf Forstweg – Abzw München Nord Rbf NBS, Vmax 120 km/h 1-gleisige NBS Abzw München Nord Rbf SGV – Abzw München Nord Rbf NBS, Vmax 120 km/h 4-gleisige ABS Abzw München Nord Rbf NBS – Abzw Neufahrn Nord, Vmax 200 km/h 4-gleisige ABS Anbindung Neufahrner Spange an die NBS, Vmax 200 km/h
317	NBS Osttangente Mühldorf	Knoten Mühldorf (Oberbay)	2-gleisige, elektrifizierte NBS Osttangente Mühldorf für SGV
318	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz Zentralkorridor	Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe	NBS Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof, Vmax 300 km/h (ohne Bypass Mannheim) Weiterstadter Kurve 2-gleisiger Ausbau Mannheim-Käfertal – Mannheim Rbf ABS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe Verknüpfungen in Zeppelinheim, Mannheim-Waldhof, Weiterstadt West, Weiterstadt Ost und in Graben-Neudorf höhenfrei Wallauer Spange Nordanbindung von Darmstadt Hbf an die NBS
319	NBS Studernheimer Kurve	Ludwigshafen (Rhein) BASF – Frankenthal	Verbindungskurve: Relation Ludwigshafen (Rhein) BASF – Frankenthal
320	NBS Umfahrung Ingolstadt	Abzw Stammham – Abzw Rohrbach Süd	2-gleisige NBS Umfahrung Ingolstadt, Vmax 300 km/h
321	NBS Verbindungskurve Hamburg-Hausbruch	Hamburg-Hausbruch Mitte – Hamburg- Neugraben	Verbindungskurve Nord-West für Relation Hafen Hamburg – Buxtehude / Stade
322	NBS Verbindungskurve Rothenburgsort	Hamburg-Rothenburgsort Tk – Hamburg- Horn	Verbindungskurve Nord-Ost für Relation Berlin – Umgehungsbahn (HH-Billwerder – HH-Horn)
323	NBS Wesertunnel	Kleinensiel – Loxstedt	Verknüpfung der Strecken Bremerhaven – Bremen und Nordenham – Oldenburg durch Nutzung des Wesertunnels für Eisenbahnverkehre
324	NBS Wiesau (Oberpf)– Grenze D/CZ – Cheb	Wiesau (Oberpf)– Grenze D/CZ – Cheb Hof – Marktredwitz – Regensburg	1-gleisige, elektrifizierte NBS Wiesau – Grenze D/CH (– Cheb), evtl. 2-gleisig Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg (Randbedingung)
325	NBS Wörgl Kundl – Kufstein	Wörgl Kundl – Kufstein	Ausland: 2-gleisige NBS Wörgl Kundl – Kufstein
326	NBS/ABS Frankfurt-Höchst – Frankfurt-Zeilsheim – Delkenheim – Wiesbaden	Frankfurt-Höchst – Frankfurt-Zeilsheim – Delkenheim – Wiesbaden	ABS Frankfurt-Höchst – Frankfurt-Zeilsheim, 3- bzw. 4- gleisig (für SPFV/SGV/SPNV) NBS Frankfurt-Zeilsheim – Delkenheim, 2-gleisig NBS Abzw Wiesbaden Ost – Abzw Wiesbaden (– Rheinstrecken), 1- bzw. 2-gleisige Verbindungskurven zu beiden Rheinstrecken
327	NBS/ABS Mosel-Hunsrück- Nahe-Bahn	Pünderich DB – Hahn Flughafen – Langenlonsheim – Gensingen-Horrweiler	NBS Mohna-Bahn Pünderich DB – Hahn Flughafen, Vmax 120 km/h ABS Hunsrückquerbahn Hahn Flughafen – Langenlonsheim, Vmax 120 km/h NBS Gensinger Spange Langenlonsheim – Gensingen- Horrweiler, Vmax 120 km/h
328	Neubau Bahnhof Hamburg HafenCity	Knoten Hamburg HafenCity	Errichtung Regionalbahnhof Hamburg HafenCity

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
329	Optimierung SPFV– und SGV-Netz	bundesweite Anmeldung	netzweite Optimierungen im SPFV und SGV
330	Ostkorridor	Hamburg – Magdeburg – Regensburg – München / Passau	2-gleisiger Ausbau Uelzen – Stendal (restliche Abschnitte), Vmax 160 km/h, inkl. Einbindung Knoten Stendal Blockverdichtung Stendal – Glindenberg Knoten Magdeburg: Kapazitätserhöhung, Erhöhung Durchlassfähigkeit Strecke 6406 Verlängerung Überholgleise Magdeburg-Sudenburg Verlängerung Überholgleis Calbe (Saale) Knoten Halle (Saale): ESTW und Spurplananpassung Gaschwitz – Crimmitschau – Werdau Vmax 160 km/h und Kapazitätserhöhung Verlängerung Überholgleis Werdau Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke – Regensburg Ost 3-gleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling Verlängerung Überholgleise Regensburg Knoten München: Daglfinger Kurve (München-Daglfing – München-Riem) Knoten München: Truderinger Kurve (München-Trudering – München-Riem) paralleler Fahrweg Passau Gbf
331	Prüfung überlanger Züge Harburg – Celle – Lehrte	Hamburg-Harburg – Celle – Lehrte	Prüfung überlanger Züge Harburg – Celle – Lehrte durch Harmonisierung der Geschwindigkeiten
332	Reaktivierung: Aachen – Würselen – Jülich	(Aachen – Würselen – Jülich)	Reaktivierung Aachen – Würselen – Jülich (alternativ) Weisweiler – Jülich bzw. Alsdorf – Baesweiler – Jülich)
333	Reaktivierung: Berliner Südring (Innenring)	Berlin Treptower Park Strw – Berlin- Halensee Nordkopf	2-gleisiger und elektrifizierter Ausbau bzw. Wiederaufbau Südlicher Berliner Innenring zwischen Treptower Park und Halensee
334	Reaktivierung: Düren – (Euskirchen)	Düren – Euskirchen	Reaktivierung Düren – Euskirchen
335	Reaktivierung: Kleve – Nijmegen	Kleve – Kranenburg – Groesbeek – Nijmegen	Reaktivierung Kleve – Kranenburg – Grenze D/NL – Groesbeek – Nijmegen
336	Reaktivierung: Nürnberg Rbf – Nürnberg Hgbf (5952)	Nürnberg Rbf – Nürnberg Hbf	Reaktivierung und Elektrifizierung des derzeitigen Bahnhofsnebengleises
337	Reaktivierung: Trierer Weststrecke	Trier-Ehrang – Karthaus – Luxemburg	Reaktivierung für Personenverkehr mit Schaffung neuer Zugangsstellen
338	Reaktivierung: Uelzen – Dannenberg	Uelzen – Danneberg	Reaktivierung Uelzen – Dannenberg
339	Reaktivierung: Wasserburg (Inn) Bf – Wasserburg (Inn) Stadt	Wasserburg (Inn) Bf – Wasserburg (Inn) Stadt	Reaktivierung Wasserburg (Inn) Bf – Wasserburg (Inn) Stadt, 1-gleisig, elektrifiziert
340	Regensburg – Obertraubling	Regensburg – Obertraubling	3-gleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling Verlängerung Überholgleise Regensburg
341	Relation: IC Einhoven – Venlo – Viersen – Mönchengladbach	(Eindhoven – Venlo –) Kaldenkirchen Grenze – Viersen – Mönchengladbach	Einrichtung einer IC-Verbindung von Eindhoven nach Düsseldorf (keine weiteren Angaben)
342	Relation: schnelle S- Bahnverbindung Hamm/Münster – Köln	(Hamm / Münster – Köln)	Einrichtung einer schnellen S-Bahnverbindung Hamm/Münster – Köln (keine weiteren Angaben)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
343	Rheinquerung: Bonn Hbf – (Menden – Siegburg – (Flughafen CGN)	Bonn – Menden – Siegburg – Köln/Bonn (Flughafen)	1-gleisiger Tunnel Bonn – Menden (alternative) Rheinquerung)) Verbindungskurve Menden – Siegburg/Bonn Verbindungskurve Siegburg/Bonn – Siegstrecke neue Halte Bonn Nord, Bonn-Beuel Nord
344	Rhein-Ruhr-Express: ABS) (Köln – Düsseldorf – Duisburg) (– Dortmund)	(Köln – Düsseldorf– Duisburg – Dortmund)	4-gleisiger Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf-Reisholz 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Reisholz – Düsseldorf Hbf Knoten Düsseldorf 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Unterrath – Duisburg Hb Knoten Duisburg Überleitverbindung Mülheim (Ruhr) samt Schallschutz Maßnahmen zwischen Essen und Bochum Knoten Dortmund
345	S-Bahn Hamburg: S4 Ost	Hamburg-Hasselbrook – Bargteheide	2 S-Bahn-Gleise Hasselbrook – Ahrensburg Mitte, 1 S- Bahn-Gleis Ahrensburg Mitte – Bargteheide
347	S-Bahn Hamburg: S4 Ost (Variante FBQ + Vbk Wandsbek)	Hamburg-Hasselbrook – Bargteheide	2 S-Bahn-Gleise Hasselbrook – Ahrensburg Mitte, 1 S-Bahn-Gleis Ahrensburg Mitte – Bargteheide Elektrifizerung der Strecke Lübeck – Puttgarden 2-gleisiger Neu– und Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden tlw. Rückbau der Bestandsstrecke Errichtung Pufferbahnhof Lübeck 2-gleisiger Ausbau bzw. Ersatzbauwerk Fehmarnsundbrücke 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, Vmax 80 km/h
348	S-Bahn Hamburg: S4 West (ABS Hamburg – Elmshorn)	Hamburg – Pinneberg – Elmshorn	4. Bahnsteiggleis Bf Elmshorn Verlegung Bf Altona nach Diebsteich (Bf Altona Nord), Verknüpfung Fernbahn / S-Bahn
349	S-Bahn Hamburg: S4 West (ABS Hamburg – Elmshorn) (Variante)	Hamburg – Pinneberg – Elmshorn	3. Gleis Pinneberg – Elmshorn
350	S-Bahn München: 2. Stammstrecke	München-Pasing – München Ost tief – München Leuchtenbergring	2 S-Bahn-Gleise München-Laim – München Leuchtenbergring (inkl. netzergänzende Maßnahmen)
351	S-Bahn München: ABS München-Pasing – Eichenau – Buchenau	München-Pasing – Eichenau – Buchenau	4-gleisiger Ausbau München-Pasing – Buchenau
352	S-Bahn München: ABS München-Pasing – Eichenau – Buchenau (Variante Dreigleisigkeit)	München-Pasing – Eichenau – Buchenau	3-gleisiger Ausbau München-Pasing – Buchenau
354	S-Bahn München: Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchner Spange	Alterding – München Flughafen Terminal Walpertskirchen – Erding	NBS Alterding – München Flughafen Terminal, 2-gleisig elektrifiziert moderne Streckenausrüstung mit Oberleitung und Leitund Sicherungstechnik Abstellanlage und zusätzlicher Halt NBS Walpertskirchen – Erding (Walpertskirchner Spange), 1-gleisig, elektrifiziert, 2-gleisige, niveaufreie Ausbindung aus der ABS München – Mühldorf ABS München – Mühldorf – Freilassing (Randbedingung)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
355	S-Bahn München: NBS	Wolfratshausen – Geretsried	Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach
	Wolfratshausen – Geretsried		Geretsried
356	S-Bahn Rhein-Main: Frankfurt West – Bad Vilbel – Friedberg (Hess)	Bad Vilbel – Friedberg (Hess)	4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel – Friedberg (Hess) (separate S-Bahn-Gleise)
357	S-Bahn Rhein-Main: Nordmainische S-Bahn	Frankfurt-Konstablerwache – Frankfurt Ost – Hanau	2 S-Bahn-Gleise Frankfurt-Konstablerwache – Frankfurt Ost – Hanau
358	S-Bahn Rhein-Main: Regionaltangente West	Bad Homburg – Neu Isenburg	Regionaltangente West Bad Homburg – Neu Isenburg
359		Stuttgart-Rohr – Herrenberg	3-gleisiger Ausbau Stuttgart-Rohr – Herrenberg
360	SFS Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	ABS/NBS Dortmund – Kamen, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Kamen – Abzw Hamm-Nord (Nordumfahrung Hamm), 2-gleisig Vmax 300 km/h ABS/NBS Abzw Hamm-Nord – Mersch – Münster, 2- gleisig, Vmax 160 bzw. 200 km/h NBS Abzw Hamm-Nord – Neubeckum, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Neubeckum – Rheda-Wiedenbrück, 6-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Rheda-Wiedenbrück – Abzw Bielefeld-Ost (Umfahrung Bielefeld), 2-gleisig Vmax 300 km/h NBS Bielefeld – Abzw Bielefeld-Ost, 2-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Abzw Bielefeld-Ost – Kirchhorsten, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Kirchhorsten – Lindhorst, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Lindhorst – Hannover-Leinhausen (– Hannover Hbf), 2-gleisig, Vmax 300 km/h
361	SFS Dresden – Prag	Heidenau – Grenze D/CZ (– Usti nad Labem)	NBS Heidenau – Grenze D/CZ (– Usti nad Labem), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 200 km/h, SGV-Tauglichkeit
362	SFS Dresden – Prag (Variante)	Obervogelgesang – Königstein	1-gleisige NBS Tunnel Obervogelgesang – Königstein
363	,	Flensburg – Kiel – Hamburg	Verweis auf Gutachten von Atkins für Region Syddanmark: NBS Schleswig – Gettorf/Neuwittenbek, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich ABS Gettorf/Neuwittenbek – Kiel, 2-gleisig, elektrifiziert neue Station Westrand Kiel NBS Neumünster – Hamburg-Stellingen, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich
364	SFS Hamburg – Aarhus (Variante)	Flensburg – Kiel – Hamburg	Rückbau der Strecke Schleswig – Rendsburg – Osterrönfeld – Neumünster auf Eingleisigkeit Bau eines Kanaltunnels bei Rendsburg als Erstz für die Rendsburger Hochbrücke NBS Schleswig – Neuwittenbek, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich Neubau einer 2-gleisigen Kanalbrücke bei Levensau neue Stationen Groß-Wittensee und Haltsee Stilllegung der Strecke Kiel – Osterrönfeld NBS/ABS Neumünster – Kiel, 4-gleisiger Ausbau, HGV- tauglich Nutzung der Kieler City-Strecke von Stadt-Umland- Bahn-Zügen

lm r	neuen BVWP zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
365	SFS Köln/Düsseldorf – Dortmund)	(Köln/Düsseldorf – Dortmund)	ABS Köln Neurather Ring – Haan, 4-gleisig, Vmax min. 200 km/h ABS Düsseldorf-Gerresheim – Hochdahl, 4-gleisig, Vmax 160/200 km/h NBS Haan/Hochdahl – Bochum Stockumer Straße, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS Bochum Stockumer Straße – Dortmund Hbf, Nutzung ehemaliger Industriegleise als neue Gleisachse
366	SFS Köln/Düsseldorf – (Dortmund – Münster/Bielefeld) – Hannover	Köln/Düsseldorf – Dortmund – Münster/Bielefeld – Hannover	ABS Köln Neurather Ring – Haan, 4-gleisig, Vmax min. 200 km/h ABS Düsseldorf-Gerresheim – Hochdahl, 4-gleisig, Vmax 160/200 km/h NBS Haan/Hochdahl – Bochum Stockumer Straße, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS Bochum Stockumer Straße – Dortmund Hbf, Nutzung ehemaliger Industriegleise als neue Gleisachse ABS/NBS Dortmund – Kamen, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Kamen – Abzw Hamm-Nord (Nordumfahrung Hamm), 2-gleisig Vmax 300 km/h ABS/NBS Abzw Hamm-Nord – Mersch – Münster, 2-gleisig, Vmax 160 bzw. 200 km/h NBS Abzw Hamm-Nord – Neubeckum, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Neubeckum – Rheda-Wiedenbrück, 6-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Rheda-Wiedenbrück – Abzw Bielefeld-Ost (Umfahrung Bielefeld), 2-gleisig Vmax 300 km/h NBS Bielefeld – Abzw Bielefeld-Ost, 2-gleisig, Vmax 200 NBS Abzw Bielefeld-Ost – Kirchhorsten, 2-gleisig, Vmax 300 km/h ABS/NBS Kirchhorsten – Lindhorst, 4-gleisig, Vmax 300 km/h NBS Lindhorst – Hannover-Leinhausen (– Hannover
367	Stromsystem: Aachen Hbf –) Grenze D/BE (– Abzweig) Hammerbrücke (– Lüttich))	(Aachen Hbf – Grenze D/BE – Abzweig) (Hammerbrücke)	Hbf), 2-gleisig, Vmax 300 km/h (Führung des deutschen Stromsystems von Aachen Hbf) (bis zur Anbindung an die belgischen Strecken)
368	Stromsystem: Schöna – Decin hl. n. / vychod	(Schöna –) Bad Schandau Grenze – Decin hl. n. / vychod	Umstellung tschechische Strecken auf deutsches Stromsystem
369	Terminal-Ausbau für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV)	bundesweite Anmeldung	Terminal-Ausbau für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV), Nutzung neuer Technologien wie MODALOHR und Cargobeamer
370	Terminals des kombinierten Verkehrs	bundesweite Anmeldung	Sammelprojekt: 21 Terminals des kombinierten Verkehrs
371 372	Überholgleis Gelnhausen Überholgleise für 740m Züge	Knoten Gelnhausen bundesweite Anmeldung	Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen (Bau und Verlängerung von Überholgleisen mit einer) (Länge von 740 Metern)
373	Überholmöglichkeit Flieden	Knoten Flieden	neue Weichenverbindungen
374 375	Umbau Bahnhof Freilassing Umbau Bahnhof Kirchenlaibach	Knoten Freilassing Knoten Kirchenlaibach	barrierefreier Umbau Bahnhof Freilassing barrierefreier Umbau Bahnhof Kirchenlaibach
376	Umbau Bahnhof München- Pasing	Knoten München-Pasing	Bau einer zweiten Bahnsteigkante in München-Pasing für Züge in Richtung Augsburg Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Züge mit Zuglängen über 450 Meter in München-Pasing

lm r	neuen BVWP zu unte	ersuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
377	Umbau Bahnhof Straubing	Knoten Straubing	barrierefreier Umbau Bahnhof Straubing
378	Untersuchungsraum Dortmund – Münster/Hamm	Dortmund – Münster/Hamm	Kapazitätserhöhung und Reisezeitverkürzung (Angaben benötigt)
379	Wachstumsprogramm West	Hagen – Siegen – Gießen (– Friedberg) Knoten Gießen-Bergwald Koblenz – Mainz Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock Germersheim – Wörth Knoten Ludwigshafen (Rhein)	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) für Kombinierten Verkehr Neubau Überhol-/Puffergleis in Gießen-Bergwald sowie ESTW Gießen-Bergwald Tunnelertüchtigung Koblenz – Mainz 4-gleisiger Ausbau Philippsburg Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe (2 Teilprojekte) Kleine Pfalzlösung: 1-gleisige Verbindungskurve Dammerstock (Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock) Kleine Pfalzlösung: Blockverdichtung Germersheim – Wörth Kleine Pfalzlösung: Synchronisationsgleise Ludwigshafen (Rhein) Hbf tief
380	Weichen: Aschaffenburg	Knoten Aschaffenburg	Bau einer Weichenverbindung zwischen den Gleisen 7 und 8 sowie Schaffung einer schnellen Einfahrmöglichkeit aus Richtung Darmstadt in Richtung Aschaffenburg
381	Wendegleis Bahnhof Wustermark	Knoten Wustermark	Einrichtung eines Wendegleises in Wustermark
382	Westkorridor Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein	Bingen – Hochspeyer – Neustadt – Wörth – Karlsruhe	Elektrifizierung Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer Bf. / Hochspeyer Ost und 2- gleisiger Ausbau Enkenbach – Hochspeyer Ost, Vmax 120 km/h im Abschnitt Bingen – Enkenbach Elektrifizierung Neustadt – Winden – Wörth und 2- gleisiger Ausbau Winden – Wörth 1-gleisige Verbindungskurve Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock, Vmax 60 km/h Blockverdichtungen
383	Westkorridor Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein (Variante erweiterter Ausbau)	Bingen – Hochspeyer – Neustadt – Wörth – Karlsruhe	Elektrifizierung Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer Bf. / Hochspeyer Ost und 2- gleisiger Ausbau Enkenbach – Hochspeyer Ost, Vmax 120 km/h im Abschnitt Bingen – Enkenbach Elektrifizierung Neustadt – Winden – Wörth und 2- gleisiger Ausbau Winden – Wörth 1-gleisige Verbindungskurve Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock, Vmax 60 km/h Blockverdichtungen Elektrifizierung Gau Algesheim – Büdesheim- Dromersheim – Gensingen-Horrweiler – Bad Kreuznach Elektrifizierung Büdesheim-Dromersheim – Bingen Stadt Elektrifizierung Kaiserslautern – Enkenbach
384	Westkorridor Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein (Variante Lauterbourg)	Bingen – Hochspeyer – Neustadt – Wörth – Karlsruhe	2-gleisiger Ausbau Enkenbach – Hochspeyer Ost und Elektrifizierung Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer Ost 2-gleisiger Ausbau Winden – Wörth und Elektrifizierung Neustadt – Winden – Wörth 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Wörth – Berg Grenze (– Lauterbourg)

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
385	West-Ost-Korridor / nördlicher Oberrhein	Rohrbach – Landau – Germersheim – Graben-Neudorf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Rohrbach – Landau 2-gleisiger und elektrifizierter Wiederaufbau Landau – Germersheim 2-gleisiger Ausbau Germersheim – Graben-Neudorf
386	Wiederaufbau: Darßbahn	Barth – Zingst (– Prerow)	Wiederaufbau Darßbahn zwischen Barth und Zingst
387	Wiederaufbau: Karniner Brücke	Ducherow – Karnin – Swinoujscie Zentrum – Seebad Heringsdorf	1-gleisiger und elektrifizierter Neubau Ducherow – Swinoujscie, Vmax 120 km/h
388	Wiederaufbau: Rheinbrücke Breisach	Breisach – Grenze D/F – (Neuf-Brisach – Colmar)	1-gleisiger, elektrifizierter Wiederaufbau abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Freiburg – Breisgau (Breisacher Bahn) samt Geschwindigkeitserhöhung (Randbedingung)
389	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Maschen – Uelzen – Celle (Bestandsstreckenausbau)	Maschen – Uelzen – Celle Nienburg – Wunstorf	ABS Maschen – Uelzen, 4-gleisig, Vmax 200 km/h ABS Uelzen – Celle, 3-gleisig Vmax 200 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf
390	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch)	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte Nord, Vmax 160 km/h
391	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Maschen – Uelzen (reduzierter Bestandsstreckenausbau)	Maschen – Uelzen Nienburg – Wunstorf	ABS Maschen – Uelzen, 4-gleisig, Vmax 200 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf
392	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Maschen / Langwedel – Soltau – Celle (SGV-Y)	Maschen / Langwedel – Soltau – Celle	NBS Maschen – Soltau – Celle, Vmax 120 km/h (160 km/h wo kostenneutral möglich) ABS Langwedel – Soltau, Vmax 120 km/h, inkl. Südumfahrung Soltau
393	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg)	Ashausen – Westerweyhe – SuderburgNienburg – Wunstorf	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 25 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h
394	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß (Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen)	Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß / Celle Nienburg – Wunstorf	NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß, Vmax 250 km/ NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Unterlüß – Celle, Vmax 200 km/h
395	Zugbildungsanlagen Seehafenhinterland	Bremerhaven / Hamburg	Ausbau Zugbildungsanlagen für Hafenhinterland: Bremerhaven-Speckenbüttel, Hamburg-Wilhelmsburg, Hamburg Unterelbe Seehafen
396	Zugschlussbeobachtung Nienburg – Minden	Nienburg – Minden	Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch Zugschlussbeobachtung zwischen Nienburg und Verde
398	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch) + Ausbau EVB- Netz	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme)	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte Nord, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 120 km/h

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
399	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Celle – Soltau – Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz)	Celle – Soltau Soltau – Buchholz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle – Soltau, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau – Buchholz, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost)
400	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg) + Ausbau EVB- Netz	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, Vmax 120 km/h
401	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß (Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen) + Ausbau EVB-Netz	Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß / Uelzen Nienburg – Wunstorf Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	NBS Ashausen – Brockhöfe – Unterlüß, Vmax 250 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Unterlüß – Celle, Vmax 200 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, Vmax 120 km/h
402	S-Bahn Rhein-Main: Anbindung Gateway Gardens	Frankfurt am Main Stadion – Gateway Gardens – Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof	Verschwenkung S-Bahn zur Anbindung von Gateway Gardens
403	ABS (Leipzig –) Gaschwitz – Werdau (– Hof – Nürnberg) (Variante Dreigleisigkeit)	Böhlen – Neukieritzsch	3-gleisiger Ausbau Böhlen – Neukieritzsch
404	S-Bahn RheinNeckar: ABS Mannheim Hbf – Mannheim- Friedrichsfeld Süd	Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd	3-gleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Mannheim- Friedrichsfeld Süd neue Bahnsteigkante in Mannheim-Seckenheim kreuzungsarmer Anschluss Mannheim Rbf (Kreuzungsbauwerk Mannheim Friedrichsfeld Süd)
405	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	Frankfurt – Mannheim	4-gleisiger Ausbau Frankfurt am Main Stadion – Zeppelinheim (inkl. Güterzuggleis) NBS Zeppelinheim Mannheim-Waldhof, 2-gleisig, Vmax 300 km/h 1-gleisige Verbindungskurve Darmstadt Nord, Vmax 130 km/h Wendegleis Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof
406	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn) (Variante)	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	zwei Teilprojekte: Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A 2-gleisiger Langenargen – Lindau-Aeschach

ım r	ieuen Bywp zu unte	rsuchende Vorhaben	
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
408	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz I)	Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – RastattHagen / Troisdorf – Siegen – Gießen – Friedberg	alle Maßnahmen Zielnetz Zentralkorridor zusätzliches S-Bahngleis Karlsruhe – Durmersheim KV-Profil P/C 400 in den Abschnitten Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf und Siegen – Siegen-Weidenau Blockverdichtungen in Abschnitten mit hoher Auslastung (z.B. Kreuztal – Siegen und Wetzlar – Gießen – Friedberg) 2-gleisiger Ausbau Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach 2-gleisiger Ausbau Siegen – Siegen Ost Gbf höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf Dutenhofen, Friedberg und Großkrotzenburg 6 seitenrichtige Überholgleise zwischen Siegen und
409	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz II	Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Rastatt Hagen / Troisdorf – Siegen – Gießen – Friedberg Troisdorf – Mainz-Bischofsheim	alle Maßnahmen Zielnetz I 2-gleisige Neubaustrecke Troisdorf – Mainz- Bischofsheim für den Güterverkehr separates S-Bahngleis Groß-Gerau Dornberg – Riedstadt-Goddelau alle Anbindungen höhenfrei
410	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Lehrte West)	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte West, Vmax 160 km/h
411	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Celle)	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Celle, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h
412	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Lehrte West) + Ausbau EVB-Netz	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme)	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Isernhagen, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h NBS Isernhagen – Lehrte West, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 120 km/h Anbindung Rotenburg – Y-Trasse
413	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse klassisch, Celle) + Ausbau EVB-Netz	(Buchholz –) Lauenbrück / Langwedel – Visselhövede – Isernhagen – Lehrte Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme)	NBS Buchholz – Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg) NBS Lauenbrück – Visselhövede – Celle, Vmax 250 km/h ABS Langwedel – Visselhövede, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Vmax 120 km/h Anbindung Rotenburg – Y-Trasse
414	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Maschen – Celle	Maschen – Soltau – Celle	NBS Maschen – Soltau – Celle, Vmax 120 km/h (160 km/h wo kostenneutral möglich)

lm r	m neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung	
415	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg mit Südumfahrung Uelzen)	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h	
416	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg (Suderburg mit Südumfahrung Uelzen) + Ausbau EVB-Netz	Ashausen – Westerweyhe – Suderburg Nienburg – Wunstorf Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	NBS Ashausen – Westerweyhe – Suderburg, Vmax 250 km/h Kreuzungsbauwerk Celle punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf 3-gleisiger Ausbau Suderburg – Celle, Vmax 200 km/h NBS Südumfahrung Uelzen, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, Vmax 120 km/h	
417	ABS Hof – Bayreuth / Kulmbach –Hochstadt- Marktzeuln	Hof – Hochstadt-Marktzeuln / Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg	Elektrifizierung Hof – Oberkotzau – Neuenmarkt- Wirsberg – Hochstadt-Marktzeuln Elektrifizierung Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg (inkl. Schlömener Kurve)	
418	ABS Tutzing – Weilheim – Garmisch-Partenkirchen	Tutzing – Garmisch-Partenkirchen	2-gleisiger Ausbau mit Streckenbegradigungen, Vmax 160 km/h	
419	NBS Ulm – Augsburg	Ulm – Augsburg	NBS Abzw Ulm Nordwest – Abzw Augsburg Nord ABS Abzw Augsburg Nord – Augsburg Hbf Verbindungskurven bei Günzburg	
420	ABS Regensburg – Landshut – Freising	Regensburg – Landshut – Freising	Ausbau und Teilneubau; Vmax 200 – 230 km/h	
421	ABS Türkenfeld – Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Hergatz	Türkenfeld – Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Hergatz (über BF 11 München – Lindau hinausgehend)	2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim – Memmingen – Hergatz, Ausbau Türkenfeld – Lindau auf Vmax 200 km/h, inkl. Streckenbegradigungen	
422	ABS Berlin – Dresden (Variante)	Berlin Südkreuz – Weinböhla(über BF 4, 2. BS hinausgehend)	Vmax 230 km/h, NBS Berlin Südkreuz – Blankenfelde mit Abzweig nach BBI für SPV, Begradigungen Luckau- Uckro Süd, Hohenleipisch West und Böhla – Weinböhla (Kockelsbergtunnel)	
423	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar (Variante)	(Frankfurt –) Zeppelinheim – Mannheim mit Anbindung Darmstadt	NBS Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof für SPFV/SPNV NBS Bypass Mannheim für SPFV NBS Anbindung Darmstadt Nord / Süd für SPFV/SPNV	

lm r	m neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben			
Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung	
424	Knoten Köln (SPNV)	Köln Hansaring – Köln Hbf – Köln Messe/Deutz Köln Hansaring – Köln West – Köln Süd – Hürth-Kalscheuren Knoten Köln Bonntor Köln – Euskirchen – Kall Bonn – Rheinbach – Euskirchen Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide Köln – Horrem – Bergheim – Bedburg Langerwehe / Stolberg Altstadt – Stolberg Hbf – Alsdorf – Herzogenrath Horrem – Bedburg (Erft) Köln – Köln-Ehrenfeld – Köln-Müngersdorf Technologiepark – Pulheim Köln – Köln-Ehrenfeld – Köln-Müngersdorf Technologiepark – Pulheim Köln Frankfurter Straße – Lüdenscheid	Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für einen 2,5- Minuten-Takt Westring Köln inkl. kreuzungsfreier Ausfädelungen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren Ausbau Köln Bonntor zum Personenbahnhof Elektrifizierung Köln – Euskirchen – Kall Elektrifizierung Bonn – Rheinbach – Euskirchen Elektrifizierung Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide Elektrifizierung Köln – Horrem – Bergheim – Bedburg NE: Elektrifizierung euregiobahn Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn im Abschnitt Horrem – Bedburg (Erft) (Elektrifizierung, Vmax 100 km/h, Überwerfungsbauwerk Horrem) Anbindung Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach (Weichenverbindung Köln-Müngersdorf) Technologiepark) Anbindung Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach (niveaufreie Ausfädelung aus der S-Bahn-Strecke, 6) weitere Weichen in Köln-Ehrenfeld) Ausbau der Oberbergischen Bahn (Beschleunigung, Begegnungsabschnitte Königsforst, westlich von Overath, östlich von Ehreshoven, Kreuzungsbahnhof) (Kierspe)	
425	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Celle – Soltau – Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz, optimiert)	Celle – Soltau Soltau – Buchholz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle – Soltau, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau – Buchholz, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost) Optimierung im Streckenverlauf, bspw. durch Begradigungen und Neutrassierungen	
426	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS Celle – Soltau – Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz, optimiert) + ABS Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld – Buchholz	Celle – Soltau Soltau – Buchholz Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld – Buchholz	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle – Soltau, Vmax 120 km/h 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau – Buchholz, Vmax 120 km/h Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost) Optimierung im Streckenverlauf, bspw. durch Begradigungen und Neutrassierungen 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld, 2-gleisiger, elektrifizierter Wiederaufbau Harsefeld – Buchholz Verbindungskurve Buchholz in der Relation Harsefeld – Soltau	

Nr.	Vorhaben	Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung
427	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: ABS/NBS Hamburg/Bremerhaven – Buchholz – Lüneburg – Dannenberg – Wittenberge	Hamburg Alte Süderelbe – Buchholz – Lüneburg – Wittenberge Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Harsefeld – Buchholz Bremervörde – Rotenburg Rotenburg – Verden	2-gleisiger Neubau Alte Süderelbe – Buchholz 3-gleisiger Ausbau Buchholz – Jesteburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisige Reaktivierung Jesteburg – Tangendorf, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Neubau Tangendorf – Bahlburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisige Reaktivierung Bahlburg – Lüneburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Lüneburg – Dannenberg Ost, elektrifiziert, Vmax 140 km/h 2-gleisige Reaktivierung Dannenberg – Kaltenhof, elektrifiziert, Vmax 140 km/h 2-gleisiger Neubau Kaltenhof – Polz, elektrifiziert, Vmax 140 km/h 2-gleisige Reaktivierung Polz – Eldenburg, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Neubau Eldenburg – Bernheide, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisige Reaktivierung Bernheide – Motrich, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Neubau Motrich – Wittenberge, elektrifiziert, Vmax 160 km/h 2-gleisiger Ausbau Bremerhaven – Bremervörde – Harselfeld, elektrifiziert 1-gleisige Verbindungskurve Waffensen – Sottrum, elektrifiziert 1-gleisige Verbindungskurve Sottrum – Waffensen, elektrifiziert 1-gleisige Verbindungskurve Waffensen Richtung Verden, elektrifiziert 2-gleisiger Ausbau Bremervörde – Rotenburg 2-gleisiger Ausbau Bremervörde – Rotenburg 2-gleisiger Reaktivierung Harsefeld – Sprötze, elektrifiziert
428	Korridor Hamburg/Bremen – Hannover: Alpha-Lösung	(Hannover –) Uelzen – Lüneburg (– Hamburg) Verden – Rotenburg Stendal – Uelzen – Langwedel Nienburg – Wunstorf	3-gleisiger Ausbau Uelzen – Lüneburg 2-gleisiger Ausbau Verden – Rotenburg 2-gleisiger Ausbau Stendal – Uelzen Elektrifizierung Uelzen – Langwedel Blockverdichtung Nienburg – Wunstorf verbesserter und erweiterter Lärmschutz Bahnstrecke Hannover – Hamburg



Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Drucksachennummer Rheinland

VORLAGE

- öffentlich -

Beratungsfolge		Datum
Hauptausschussxxxxxxx	TOP 3.14xxxxxxxxx	18.09.2015

Gegenstand:
Bundesverkehrswegeplan
hier: Sachstand des Anmeldeverfahrens
XXXXXXXX
Mitteilung:
Der Hauptausschuss nimmt den Sachstand zur Bundesverkehrswegepla- nung zur Kenntnis.
XXXXXXX

☐ Fortsetzung umseitig

Erläuterungen:

Über den Sachstand zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hat die Verwaltung dem Hauptausschuss zuletzt in der Sitzung am 11.06.2015 auf der Grundlage der Veröffentlichungen zur letzten Verkehrsministerkonferenz der Länder berichtet (vgl. Drs. 3-06-15-3.9. mit Anlage "Übersicht der für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben").

Der Bundesverkehrsminister hat zwischenzeitlich den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages (Schreiben vom 02.06.2015) über die Durchführung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP informiert.

Danach werden die Bewertungen der für den BVWP vorgeschlagenen Projekte vsl. bis September 2015 abgeschlossen. Anschließend wird im Herbst d.J. der Referentenentwurf des BVWP erarbeitet, der "insbesondere die Bewertungsergebnisse und die Dringlichkeitseinstufung der Projekte enthalten wird".

Zusätzlich will der Bund alle detaillierten Untersuchungsergebnisse zu den einzelnen Projekten in einem Projektinformationssystem (PRINS) veröffentlichen.

Der Entwurf des BVWP soll erstmals einer Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung unterzogen werden. Nach Planungsstand von Anfang Juni 2015 soll das Konsultationsverfahren im Zeitraum Oktober bis November 2015 durchgeführt werden.

<u>Vorgesehene Verfahrensschritte</u>:

- Projektbewertungen
- Dringlichkeitseinstufung der Projekte
- Gesamtplanentwurf mit
 - Projektinformationssystem (PRINS)

Oktober 2015

- Jedermann-Beteiligung (Konsultationsverfahren für "alle Interessierten") und Auslage des BVWP-Entwurfs an ca. 20 Orten in Deutschland; Gelegenheit zur Dauer: Stellungnahme (online oder schriftlich) 6 Wochen
- Beteiligung der Umwelt- und Verkehrsministerien sowie der Staatskanzleien der Länder mit gleicher Frist zur Stellungnahme wie bei der Jedermann-Beteiligung
- Auswertung aller Stellungnahmen und Bericht zum Konsultationsverfahren; ggf. Anpassung des BVWP
- Vorlage der überarbeiteten Fassung des BVWP

(2. Referentenentwurf) und Kabinettsbeschluss Ende 2015

Das Bundesverkehrsministerium weist bzgl. der o.a. Verfahrensschritte vorsorglich darauf hin, dass die Gesamtplanauswirkungen im Fokus des Beteiligungsverfahrens stehen (nicht die Diskussion des Einzelvorhabens im Detail), dass Inhalte von nachfolgenden Planungsverfahren oder Stellungnahmen ohne sachbezogenen Inhalt nicht berücksichtigt werden und dass das Konsultationsverfahren kein Abstimmungsverfahren sei.

gez.	Dr.	Tebroke	

vsl. bis 09/2015

Der Verbandsvorste-

herxxxxxx



Kölner Bahnknoten-Konferenz Rhein-Ruhr-Express kommt in Fahrt SPNV-Betriebsqualität im Check MobilPass-Ticket in der Marktforschung eTicket wird zum "MultiTicket"



EDITORIAL



Liebe Leser,

ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur kann sich die Wirtschaftsregion Rheinland nicht weiterentwickeln. Gerade die Engpässe im Kölner Schienennetz sind Wachstums- und Mobilitätsbremsen zugleich. Das gilt für den Personen- wie für den Güterverkehr. Unsere Bahnknoten-Konferenz im Frühjahr 2015 hat dies eindrucksvoll bestätigt, aber sie hat auch deutlich gemacht, dass das Thema in einer breiten Öffentlichkeit angekommen ist. Wir hoffen, dass nun eine solide und gesicherte Finanzierungsgrundlage geschaffen werden kann, um bald schon konkrete Schritte zur Auflösung des Nadelöhrs zu ermöglichen.

In Sachen Tarif freuen wir uns darüber, dass kleinere Lückenschlüsse unser Angebot noch passgenauer und kundenfreundlicher machen – für jede Lebensphase gibt es nun ein eigenständiges Ticket. Ebenfalls erfreulich: Unseren Stammkunden mit eTicket bieten wir über diese Chipkarte eine noch flexiblere Mobilität. Sie profitieren seit kurzem nicht nur von mehr Carsharing, sondern auch vom Leihradangebot in Köln.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!

Editorial	3
Grußwort der Zweckverbandsvorsteher	6
VRS und NVR	7
GROSSPROJEKT FÜR DIE ZUKUN	1 F T
Bahnknoten-Konferenz Deutliche Signale nach Berlin	10
Kölner S-Bahn-Ausbau mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen	14
Weichenstellungen für mehr Wachstum Die Bedeutung des Bahnknotens Köln für den Wirtschaftsstandort Rheinland in Zahlen	
5 Fragen an Bahnchef Grube	18

FOKUS SCHIENE

Zukunftsprojekt Rhein-Ruhr-Express 22

Mit den abgeschlossenen Wettbewerbsverfahren rund um Fahrzeug und Betriebsleistungen nimmt der RRX nun Fahrt auf.

Betriebsqualität auf dem Prüfstand
Ergebnisse des Betriebs- und Stationschecks 2014 im Vergleich zu 2013

Kölner DieselnetzVareo: gemeinsam für Verbesserungen

THEMEN DIE BEWEGEN

MobilPass-Tickets Marktforschungsergebnisse belegen hohe Kundenzufriedenheit	36
Tarifstrategie VRS erweitert sein Tarifangebot für jede Lebensphase	40
Das eTicket wird zum "MultiTicket" Mit der Chipkarte auch Carsharing und Leihräder nutzen	42
SmartMove Mobilität im Dialog: gezielte Mobilitätsberatung im Kreis Euskirch	46 ien



ZUKUNFTPROJEKT RRX

Rhein-Ruhr-Express nimmt Fahrt auf

Vorlaufbetrieb ab Dezember 2018



Seite 22

BETRIEBS- UND STATIONSQUALITÄT

SPNV-Qualität auf dem Prüfstand



Ergebnisse 2014 im Vergleich zu 2013

Seite 26

INHALT

MARKTFORSCHUNG

Sehr zufrieden mit MobilPass-Tickets



Umfrageergebnisse der sogenannten Sozialtickets

Seite 36

TARIFSTRATEGIE

VRS erweitert sein Angebot für jede Lebensphase

VRS rundet sein Ticketsortiment ab



Seite 40

MULTIMODALITÄT

eTicket wird zum Mit der "MultiTicket" Chipkar



Mit der Chipkarte auch Carsharing und Leihräder nutzen

Seite 42

ZAHLEN UND FAKTEN

Die Verkehrsunternehmen im VRS	50
Strukturdaten	
Wohnbevölkerung im VRS	52
Privathaushalte und Beschäftigte im VRS	54
Schüler und Studierende im VRS	56
Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS	58
Einnahmen und Fahrgäste	
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung	60
Einnahmenverteilung	62
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung im Langzeitüberblick	63

IMPRESSUM

Herausgeber

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Glockengasse 37–39 · 50667 Köln · Telefon: 0221 20808-0 info@vrsinfo.de · www.vrsinfo.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag · Dr. Norbert Reinkober

Redaktion

Ute Reuschenberg

Gestaltung

www.zuk.de

Druck

msk marketingservice köln GmbH · www.mzsued.de

misk marketingservice kom ombri	**************************************
Bildnachweis	Seite
VRS GmbH/Nola Bunke	3
VRS GmbH/Smilla Dankert	6, 11–14, 18, 27, 46, 48, 49
Deutsche Bahn AG/Michael Neuh	aus 16
VRS GmbH/istockphoto	1, 8, 9, 20, 21, 31, 36
VRR AöR, Siemens AG, Deutsche E	Bahn AG 22–25
VRS GmbH	15, 26, 28, 37, 42, 45, 47
Deutsche Bahn AG	30, 33
VRS GmbH/fuenf6 GmbH	34, 35
VRS GmbH/Cambio	42, 44
VRS GmbH/Flinkster	42, 44
KVB AG	43
VRS GmbH/fotolia	46
Freie Hansestadt Bremen,	
Senator für Umwelt, Bau, Verkeh	r und Europa 45

© September 2015 Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



Grußwort der Zweckverbandsvorsteher

Der Begriff Mobilität ist ein wichtiges Schlagwort, wenn es darum geht, sich gut für die Zukunft aufzustellen. Deshalb arbeiten der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der Nahverkehr Rheinland (NVR) gemeinsam daran, den Nahverkehr an die Bedürfnisse der Menschen und der Unternehmen in der Region anzupassen und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Denn eine gut ausgebaute Infrastruktur stellt einerseits einen wichtigen Aspekt für die Lebensqualität dar. Andererseits trägt sie dazu bei, das Rheinland auch weiterhin als starken und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort zu präsentieren.

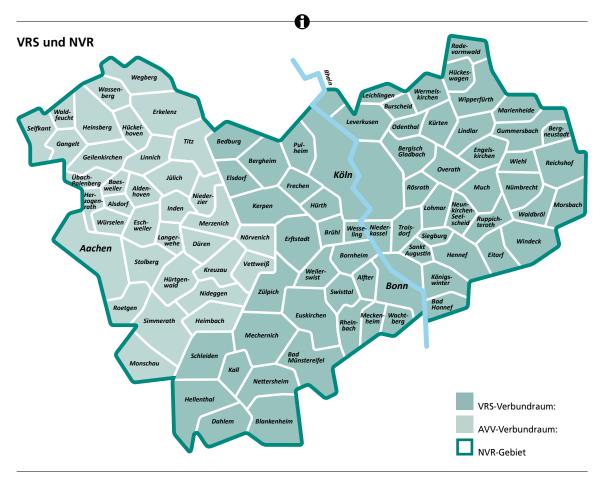
Als serviceorientierter Dienstleister bietet der VRS seinen Kunden ein einheitliches Tarifgebiet von Euskirchen bis Oberberg. Das Gleiche gilt für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs, für den der NVR zuständig ist. Hier dehnt sich die Reichweite sogar bis zur niederländisch-belgischen Grenze aus.

Aufgrund des demografischen Wandels und einer zunehmenden Abwanderung in die Städte klaffen die Anforderungen, die an den ländlichen und den urbanen Raum gestellt werden, immer weiter auseinander. Hier arbeiten die Zweckverbände gemeinschaftlich daran, den Interessen aller gerecht zu werden und optimale, zukunftsorientierte Rahmenbedingungen zu schaffen. Der Ausbau des Bahnknotens Köln sowie viele weitere Themen werden dabei mit aller Kraft von VRS und NVR vorangetrieben und unterstützt.

VRS und NVR: gemeinsam für die Region

1987 revolutionierte die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) den Nahverkehr im Großraum Köln/Bonn: Seitdem sind die Fahrgäste der Region mit nur einem einzigen Ticket mobil. Und zwar nicht nur in ihrer Kommune, sondern stadt- und kreisübergreifend. Durch die auf die Kundenbedürfnisse ausgerichteten Tarifangebote und einen stetigen Ausbau des Bus- und Bahnangebots entwickelte sich der VRS mit seinen Verkehrsunternehmen zu einem Erfolgsmodell. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Für 2014 verzeichnet der VRS 533,2 Millionen Fahrten mit Bus und Bahn, ein Zuwachs von knapp über 90 Prozent seit Verbundgründung.

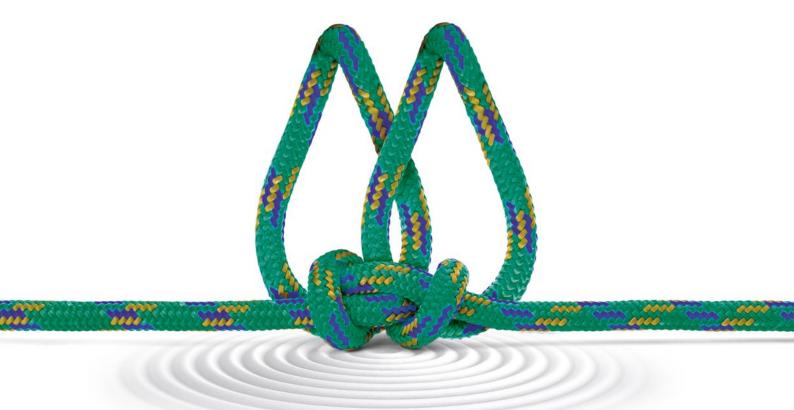
Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes hat das Land NRW 2008 die Strukturen der Nahverkehrslandschaft neu geordnet. Im Rheinland bündelt seitdem der Nahverkehr Rheinland (NVR) die Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Infrastrukturförderung von ÖPNV und SPNV. Diese erstreckt sich auf den Verbundraum des VRS wie auf den des benachbarten Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Der NVR trägt dadurch entscheidend zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im Rheinland bei. VRS und NVR arbeiten seitdem in Sachen Nahverkehr im Schulterschluss zusammen: gemeinsam für die Region!





Großprojekt für die Zukunft





Bahnknoten Köln

BAHNKNOTEN KÖLN

Bahnknoten-Konferenz sendete deutliches Signal nach Berlin

"Wirtschaftsregion Rheinland auf dem Abstellgleis?" – unter diesem Titel diskutierten Ende April rund 500 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Interessenverbänden über den dringend notwendigen Ausbau des Kölner Eisenbahnknotens. Die vom NVR in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer zu Köln und der Koelnmesse organisierte Veranstaltung fand enorm viel Resonanz und sendete ein deutliches Signal Richtung Berlin.

Eines ist inzwischen gewiss: Die Engpassproblematik ist im Bewusstsein der Menschen und Entscheider der Region angekommen! Partei- und kommunenübergreifend herrscht Einigkeit, dass der Ausbau dringend notwendig ist, damit das Rheinland eben nicht buchstäblich auf dem Abstellgleis landet, sondern weiterhin als starker Wirtschaftsstandort floriert. Denn der Bahnknoten Köln zählt nicht nur zu den zentralen Verkehrspunkten in Deutschland, er ist außerdem einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz, wie auch Bahnchef Rüdiger Grube als einer der Hauptredner der Konferenz betonte. Keine Region habe ein solch hohes Verkehrsaufkommen wie Köln, gab er zu bedenken. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek sprach gar von einem zu eng gewordenen Korsett. Das betrifft den Personen-, aber auch den Güterverkehr: 54 Millionen Pendler nutzten 2014 die S-Bahnen im Kölner Netz. Ein Großteil der jährlich rund 2 Millionen Messeteilnehmer erreicht die Stadt über die Schienen. Und 310.000 Bahn-Container werden jährlich am Bahnhof Köln Eifeltor umgeschlagen.



Podiumsdiskussion "Infrastruktur-Engpass contra Wirtschaftswachstum": Joachim Ax (REWE), Gerd Deimel (LANXESS), Armin Riedl (Kombiverkehr), Norbert Reinkober (NVR) und Moderator Christian Hümmeler (Kölner Stadt-Anzeiger) in angeregter Diskussion (v.l.n.r.)

Dass sich Güterverkehr, Fernverkehr und Nahverkehr teilweise die Gleise teilen müssen, sorgt für eine hohe Verkehrsbelastung, die die vorhandene Infrastruktur zunehmend an ihre Grenzen bringt.



Köln und die Region stecken schon lange in einem zu eng gewordenen Korsett. Michael Groschek, Verkehrsminister des Landes NRW



Die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nach seinem Auslaufen 2019 ist nach wie vor ungewiss – wir fahren praktisch ins Nichts.

Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Vorstandsvorsitzender der KVB AG



Ø

Der Kölner Eisenbahnring ist nicht nur ein zentraler bundes- und europaweiter Knotenpunkt; er erweist sich aufgrund der nahezu erschöpften Kapazitätsreserven auch als einer der großen Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr für den Personen- und auch Güterverkehr.

Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG



Für diejenigen, die in Köln wohnen oder arbeiten, wird es dramatische Konsequenzen haben, wenn wir nicht ganz schnell handeln.

Dr. Hermann-Josef

Tebroke, Verbandsvorsteher Zweckverband NVR



m_

Im Güterverkehr nehmen die Verspätungsminuten stetig zu. Die Hälfte aller Verspätungen sind netzbedingt. Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH



Wenn die Chemieindustrie erheblich in den Standort Deutschland investiert, erwarten wir eine Infrastruktur, mit der wir das Produkt zum Kunden

bringen können.

Gera Deimei, Vice President LANXESS Deutschland GmbH

IHK-Hauptgeschäftsführer Ulf Reichardt warnte somit auch vor wirtschaftlichen Konsequenzen, etwa wenn Unternehmen aufgrund der desolaten Infrastruktur ihren Standort wechseln. Eine Lösung des Dilemmas ist dennoch zumindest in Sicht: Ein stufenweise umsetzbares Gesamtkonzept aus 15 Einzelmaßnahmen kann helfen, die Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu entflechten und von der hoch belasteten Güter- und Fernbahninfrastruktur auf die der S-Bahn zu verlagern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke.

Entwickelt hat dieses Konzept das Schweizer Ingenieurbüro SMA im Auftrag von Nahverkehr Rheinland und DB Netze in Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen.

Sichere Finanzierungsgrundlage schaffen

Jetzt gilt es, hierfür eine solide und gesicherte Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Dafür ist das Maßnahmenpaket als vordringlicher Bedarf für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet worden. Rund 400 Projekte sind insgesamt bundesweit gemeldet worden, doch nur wenige werden es in die höchste Kategorie der Top-Projekte schaffen.

Benötigt werden außerdem Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Durch dieses Gesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen in die Verbesserung der Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden.

VDV-Präsident Jürgen Fenske und NVR-Geschäftsführer Norbert Reinkober machten sich daher auf der Bahnknoten-Konferenz für die dringend notwendige Anschlussregelung für das im Jahr 2019 auslaufende Gesetz stark. Denn ohne stabile Finanzierungsgrundlage gibt es keine Zusicherung von Infrastrukturmitteln im S-Bahn-Bau: weder für den Ausbau der S-Bahn-Linie 11 noch für die notwendige Erweiterung von Köln Hauptbahnhof und Bahnhof Köln Messe/Deutz mit zusätzlichen S-Bahngleisen. Hiermit verknüpft ist außerdem als weitere Maßnahme die Umwandlung der RB 38 in die Erft-S-Bahn. All diese Maßnahmen sind unter dem Projekt "Ausbau S-Bahn Köln" zusammengefasst. (Siehe hierzu den Beitrag Seite 14 f.)

Der Nutzen-Kosten-Faktor dieses Projektes liegt bei extrem guten 2,3 Prozent – schon beim Faktor 1,0 halten sich die volkswirtschaftlichen Kosten und der Nutzen die Waage – und auch die Fahrgastprognosen sind sehr gut.

Bahnchef Grube und Minister Groschek waren sich einig, dass die letzten Hürden zur Unterzeichnung der Planungsvereinbarung bald ausgeräumt sein werden und der Startschuss für den Ausbau der S-Bahn Köln fallen kann. Für VRS und NVR ist dies von erheblicher. Bedeutung, um mit der wichtigen Phase der Bürgerbeteiligung beginnen zu können – gleichzeitig wäre dies ein positives Signal für Hunderttausende Pendler in der Region!



Wir brauchen in NRW und damit auch in Köln endlich eine unserem Bevölkerungsanteil angemessene Finanzausstattung. Jürgen Roters, Oberbürgermeister der Stadt Köln



Die Koelnmesse investiert 600 Millionen Euro in die Modernisierung ihres Geländes. Dieses internationale Top-Niveau sollte sich auch im direkten Umfeld, am Messebahnhof Deutz, wiederfinden.

Gerald Böse, Vorsitzender der Geschäftsführung der Koelnmesse GmbH

"Wir brauchen eine gesicherte Bundesfinanzierung. Wenn es keine Regelung für **GVFG oder die Ent**flechtungsmittel beziehungsweise sonstige Nachfolgeregelungen gibt, werden wir zukünftig keine kommunalen Maßnahmen ausbauen können." Norbert Reinkober. Geschäftsführer

NVR GmbH



Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Faktor, um im Konzert der Standorte mitspielen zu können und damit unseren Wohlstand auch in Zukunft zu sichern.

Dr. Hubertus Bardt, Geschäftsführer Institut der deutschen Wirtschaft



Die Grundlagen für die Mobilität von morgen müssen heute gelegt werden. Ulf Reichardt, Hauptgeschäftsführer der IHK Köln



Weiterführende Informationen

Nicht eine einzige große Baumaßnahme, sondern viele kleine, jedoch sehr wirkungsvolle Maßnahmen können den Bahnknoten entlasten und für die Verkehrsströme der Zukunft rüsten. Das ist das Ergebnis eines Gutachtens des Schweizer Planerbüros SMA, das NVR und DB Netze in Zusammenarbeit mit dem Landesverkehrsministerium NRW auf den Weg gebracht und 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt haben.

Auf seiner Homepage informiert der NVR inzwischen regelmäßig über den Fortgang des Großprojekts "Bahnknoten Köln". Hier stehen auch alle bisher dazu erschienenen Publikationen zum Download bereit: etwa eine Broschüre mit den Ergebnissen des SMA-Gutachtens sowie Detailbeschreibungen aller Einzelmaßnahmen des Gesamtpakets zur Auflösung der Engpasssituation. www.bahnknoten-koeln.de



Für REWE ist die Verkehrsinfrastruktur in drei Punkten wichtig: für die Anreise unserer Kunden, für den Arbeitsweg von über 10.000 Mit-

arbeitern allein in Köln und natürlich für die Logistik der Lebensmittel.

Joachim Ax, Regionsleiter REWE-West

BAHNKNOTEN KÖLN

Kölner S-Bahn-Ausbau: hoher Nutzen für die Volkswirtschaft

Ein Gutachten, das in den vergangenen Monaten den volkswirtschaftlichen Nutzen des Kölner S-Bahn-Ausbaus analysiert hat, kommt zu einem mehr als positiven Ergebnis: Der Nutzen-Kosten-Faktor liegt bei 2,3. Damit hat das Projekt "Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke" als Kernmaßnahme des Bahnknoten-Pakets in Sachen Förderwürdigkeit eine weitere wichtige Hürde genommen.





Der bescheinigte Nutzen-Kosten-Faktor des Kölner S-Bahn-Ausbaus von 2,3 ist ein Topwert.

Um die Engpasssituation im Kölner Bahnknoten aufzulösen, soll der Nahverkehr auf die S-Bahn-Stammstrecke verlagert werden, damit Platz für Fern- und Güterverkehr geschaffen werden kann. Der nun bescheinigte Nutzen-Kosten-Faktor des gesamten Kölner S-Bahn-Ausbaus von 2,3 ist ein Topwert, denn schon ab einem Wert von 1,0 sind Projekte grundsätzlich förderfähig. Zugrunde liegen der Bewertung Kriterien wie Bevölkerungsentwicklung und potenzielle Fahrgastzuwächse; aber auch Umweltaspekte wie verringerte Emissionskosten auf der Straße spielen eine Rolle.

S-Bahn-Ausbau wird steigenden Fahrgastzahlen gerecht

Um den wachsenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden, soll der Takt der S-Bahn-Linie S 11 zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen zum 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Hierzu muss die Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig ausgebaut werden; der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Messe/Deutz benötigen einen zweiten S-Bahnsteig. Außerdem ist ein neuer Haltepunkt im Bereich des ehemaligen Geländes der Chemischen Fabrik Kalk (CFK) geplant, um das sich hier neu entwickelnde Stadtquartier ans S-Bahnnetz anzubinden.

Im Rhein-Erft-Kreis soll die von Pendlern stark frequentierte Erftbahn RB 38 von Bedburg bis Horrem in eine vollwertige S-Bahn mit einem 20-Minuten-Takt umgewandelt werden. Hiervon würden nicht nur die Pendler profitieren: Die so frei werdenden Fernverkehrsgleise böten auch Platz für das steigende Güter- und Fernverkehrsaufkommen. Zusätzlich ist außerdem ein neuer S-Bahn-Halt ("Köln-Mülheim – Berliner Straße") im Verlauf der S 6 vorgesehen sowie die Schaffung einer Weichenverbindung von der S-Bahn in die Strecke Köln – Mönchengladbach. Diese drei Maßnahmen werden als S 11-Ergänzungspaket behandelt.

Das positive Ergebnis der Standardisierten Bewertung ist Voraussetzung für eine Förderung mit Bundes- und

Landesmitteln. Das Gesamtvorhaben ist prädestiniert für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes, welches allerdings 2019 ausläuft. Über eine Nachfolgeregelung zur Finanzierung von großen Infrastruktur-maßnahmen (> 25 Millionen Euro) wird derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt. Nur mit einer definierten Rechtsgrundlage und einer gesicherten Finanzierung durch Bund und Land NRW lassen sich die Maßnahmen des Kern- und des Ergänzungspakets auch realisieren.

Vorteil des Kölner S-Bahn-Ausbaus: Auch Teilrealisierungen sind möglich. So können zum Beispiel weniger aufwendige Maßnahmen vorgezogen werden, was erheblich zu einem flexiblen Lösungsweg beiträgt.



Der Kölner S-Bahnausbau – alle Maßnahmen im Überblick



- 2 Neubau zweiter Bahnsteig in Duckterath
- 3 Zweigleisiger Ausbau Köln-Dellbrück Bergisch Gladbach
- 4 Neuer Haltepunkt CFK-Gelände
- 5 Barrierefreier Ausbau Köln Messe/Deutz, Zugänge/Aufzüge zu den Gleisen 1+2, 4+5, 7+8, 12
- 6 Neubau eines weiteren S-Bahnsteiges mit zwei Gleisen in Köln Messe/Deutz
- 7 Erweiterung Köln Hbf um die Gleise 12 und 13 sowie weiterer S-Bahnsteig
- 8 Anpassung Leit- und Sicherungstechnik
- 9 Neuer Haltepunkt Berliner Straße
- 10 Einfädelung Müngersdorf
- 11 Ausbau Erftbahn

BAHNKNOTEN KÖLN

Wachstum braucht neue Weichenstellungen

Die Region Köln gehört zu den wirtschaftsstärksten Ballungsräumen Deutschlands. Basis für den Erfolg ist eines der größten und dichtesten Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze in Europa. Jedoch leidet das Rheinland unter der zunehmenden Unzuverlässigkeit nicht nur des Straßenverkehrs – Stichwort Leverkusener Brücke –, sondern auch des Schienenverkehrs.



Verlässlich funktionierende Transportketten gehören zu den entscheidenden Produktionsfaktoren von Industrie und Logistikunternehmen. Eine bis an die Grenzen belastete Verkehrsinfrastruktur führt nicht nur zu massiven Imageverlusten; sie wird zur Folge haben, dass Industriezweige abwandern und neue Investoren fernbleiben. Dem bundesweiten demografischen Wandel zum Trotz ist im Rheinland nicht nur weiterhin mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen, sondern auch mit einem Wachstum des Güterverkehrs: Bis 2025 wird die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke Köln – Düsseldorf um 30 Prozent klettern, die des Güterverkehrs bundesweit um 65 Prozent zunehmen.

Im Vergleich zu vielen europäischen Nachbarn investiert Deutschland allerdings seit Jahren zu wenig Geld in sein Schienennetz und verspielt damit die Chance, in Zukunft einen Großteil seines Wirtschafts- und Transitverkehrs auf die Schiene zu holen.

Die Schiene – ein nachhaltiger standortpolitischer Faktor

Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft: Der Schienenpersonennahverkehr wirkt sich auf die gesamte standortpolitische Entwicklung einer Region aus. Er bündelt Verkehre, bildet regionalplanerische Entwicklungsachsen, entlastet die Straße bei regionalen Pendlerverkehren und schafft Platz für den Wirtschaftsverkehr. Die Stadt Köln selbst hat es sich unter anderem zur Aufgabe gemacht, städtebauliche Wohnprojekte entlang der Schienenachsen zu bevorzugen. Entwicklungsmaßnahmen entlang von Schieneninfrastrukturen haben neben sozialen und ökologischen Effekten auch direkte wirtschaftliche Auswirkungen; sie beeinflussen beispielsweise den Marktwert von Immobilien positiv.

Der Bahnknoten Köln in Zahlen

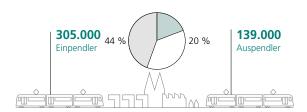


310.000 Bahn-Container werden jährlich am Bahnhof Köln Eifeltor umgeschlagen und 700 bis 900 Lkw täglich beladen. Der Bahnhof Eifeltor ist Deutschlands größter Containerumschlagbahnhof für den kombinierten Frachtverkehr Schiene – Straße

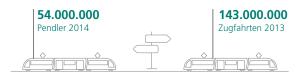
A



2.300 Waggons werden täglich auf den Rangierbahnhöfen Köln-Gremberg und Köln-Kalk abgefertigt. Im Containerterminal des Niehler Hafens werden jährlich 600.000 Binnenschiff-Container umgeschlagen.



305.000 Einpendler fahren täglich zur Arbeit nach Köln, fast 139.000 pendeln aus der Stadt heraus. Damit liegt die Einpendlerquote bei 44 Prozent, die der Auspendler bei 20 Prozent. Außerdem sind noch 386.000 Berufspendler innerhalb der Domstadt unterwegs.



54 Millionen Pendler nutzten 2014 die S-Bahnen im Netz. Auf den S-Bahn-Linien S 11 (Düsseldorf-Flughafen – Köln – Bergisch Gladbach), S 12 (Düren – Köln – Au/Sieg) und S 13 (Horrem – Köln – Troisdorf) waren 2014 im Unterschied zum Vorjahr rund fünf Prozent mehr Fahrgäste unterwegs. Im Gebiet des Nahverkehrs Rheinland wurden 2013 rund 143 Millionen Zugfahrten unternommen.



135.000 Menschen fahren jeden Werktag mit Regionalzügen und S-Bahnen über die Hohenzollernbrücke. Zwischen Hauptbahnhof und Hansaring sind es 85.000 Fahrgäste, zwischen Köln Messe/Deutz und Mülheim 77.000. Ein Großteil der jährlich rund 2 Millionen Messeteilnehmer erreicht die Stadt über die Schienen. Die Bahnhöfe sind somit ein wichtiges Entree für hochkarätige Gäste.



Fünf Fragen an: Bahnchef Rüdiger Grube

Bahnchef Rüdiger Grube zählte zu den Hauptrednern der Kölner Bahnknoten-Konferenz in der Koelnmesse. Im Nachgang der Veranstaltung sprach er mit der Redaktion über die Zukunft der Deutschen Bahn, Google-Autos und den Startschuss zum Ausbau des Kölner Engpasses.

Streiks, Unwetter, verspätet ausgelieferte Neufahrzeuge – 2015 war für die Deutsche Bahn bisher kein einfaches Jahr ...

Grube: Wenn Züge durch Streiks oder Unwetter verspätet fahren oder komplett ausfallen, dann ist das für unsere Kunden natürlich sehr ärgerlich. Aber so etwas ist auch für die Deutsche Bahn sehr ärgerlich, denn wir arbeiten seit Jahren konsequent daran, bei Service und Qualität noch besser zu werden. Wenn unsere Leistung nicht stimmt, ist die öffentliche Kritik sofort da – egal, was die Gründe sind. Wir müssen uns diesem großen öffentlichen Interesse stellen, wenn wir die Menschen für uns gewinnen wollen – als Kunden wie auch als Fürsprecher der Bahn als umweltfreundlichstem und sicherstem Verkehrsmittel.

Wie sehen Sie mit Blick auf die nächsten 20 Jahre die Entwicklung des Personenverkehrs auf der Schiene? Sind Systeme wie die computergesteuerten Google-Autos womöglich eine ernsthafte Konkurrenz?

Grube: Wir haben ja gerade erst im März mit unserem Zukunftskonzept für den Fernverkehr die größte Kundenoffensive in der Geschichte der Deutschen Bahn vorgestellt. Dabei setzen wir voll auf die ureigenen Stärken der Schiene: hoch vertaktete Verbindungen zwischen den Metropolen, schnellere Reisezeiten, neue Direktverbindungen in die Fläche und das Ganze mit modernen Zügen, zu attraktiven Preisen und unschlagbar umweltfreundlich. Auf viele dieser Angebotsverbesserungen können sich auch unsere

Kunden im Nahverkehr freuen. Dort sind wir zwar bei der Gestaltung des Fahrplanangebots, der Züge und der Angebote für die Kunden auf die Besteller der Verkehre angewiesen. Aber viele erfolgreiche Beispiele zeigen, dass wir gerade im Nahverkehr immer mehr Menschen für die Schiene gewinnen können. Deswegen ist mir auch vor selbst fahrenden Google-Autos nicht bange.

Fast alle westeuropäischen Länder investieren pro Kopf deutlich mehr in ihre Infrastruktur: die Schweiz etwa sechsmal so viel, Österreich mehr als viermal so viel und selbst Großbritannien oder Spanien mehr als doppelt so viel. Wie können wir die dringend notwendige Finanzierung auf solidere, zukunftsfähige Füße stellen?

Grube: In Deutschland ist es generell so, dass der Bund Investitionen in das Schienennetz finanziert; den Betrieb muss die DB selbst bezahlen. In den vergangenen Jahren war es so, dass die Mittel des Bundes für das bestehende Netz nicht ausreichten, um Brücken, Gleise oder Stellwerke rechtzeitig modernisieren zu können. Die Folge ist ein Investitionsrückstau insbesondere bei Brücken. Mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die wir Anfang dieses Jahres mit Bundesverkehrsminister Dobrindt unterzeichnet haben, konnten wir die Investitionssumme deutlich erhöhen: Wir haben nun rund eine Milliarde mehr pro Jahr. Das ist eine gute Basis, um auch langfristig die hohe Qualität unserer Infrastruktur zu halten.

VRS und NVR machen sich ja seit Jahren für die Lösung der Engpasssituation im Bahnknoten Köln stark: Welchen bundesweiten Stellenwert messen Sie dem Kölner Nadelöhr im Schienennetz bei?

Grube: Damit der Verkehr auf der Schiene schnell und zuverlässig rollt, sind die großen Bahnknoten ganz entscheidend. Köln ist unbestritten einer der wichtigsten Bahnknoten in Deutschland, der aufgrund der nahezu erschöpften Kapazitätsreserven leider einen großen Engpass im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz darstellt. Deswegen arbeiten wir hier mit dem Land, aber auch dem Bund an gemeinsamen Lösungen.

Während der Bahnknoten-Konferenz haben Sie sich recht optimistisch zur Lösung der Engpasssituation geäußert. Doch wie realistisch ist die Chance, dass die Planungen der ersten Ausbaumaßnahmen bald beginnen können?

Grube: Wir haben mit unseren Partnern – dem Land NRW und auch Ihnen als Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland – ein Gesamtkonzept erarbeitet, in dem insgesamt 15 Maßnahmen gebündelt sind. Beim Ausbau eines Bahnknotens geht es ja nicht um den Bau einer neuen Verbindung, sondern um ein sehr komplexes Infrastrukturgeflecht, das man an den richtigen Stellen bearbeiten muss. Unser Ziel ist, zusätzliche Verkehre und eine bessere Qualität – sprich Pünktlichkeit – anbieten zu können. Natürlich ist dieser Plan nur etwas wert, wenn er auch umgesetzt wird. Ein Teil der Maßnahmen muss vom Bund finanziert werden. Dies wird im neuen Bundesverkehrswegeplan bearbeitet, der zum Jahresende vorliegen soll. Mit dem Land besprechen wir derzeit die Planungen für den Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke S 11, der Hauptkomponente des Knotens Köln. Ich bin sehr optimistisch, dass wir hier in Kürze eine gemeinsame Lösung finden und dann auch wirklich loslegen können!



Dr. Rüdiger Grube

Dr. Rüdiger Grube, am 2. August 1951 in Hamburg geboren, ist studierter Fahr- und Flugzeugbauer sowie Wirtschaftspädagoge, langjähriger Automobil-Manager als Konzernvorstandsmitglied der Daimler AG, ehemaliger Verwaltungsratspräsident der EADS und seit Mai 2009 Vorstandsvorsitzender von Deutscher Bahn AG und DB Mobility Logistics AG.

Der bundeseigene Großkonzern mit über 1.000 Tochterunternehmen beschäftigt rund 310.000 Menschen und ist damit das größte Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen Mitteleuropas.







Mobilitätsprojekt mit Zukunft

RHFIN-RUHR-FXPRFSS

RRX nimmt Fahrt auf

Mit der Vergabe der Fahrzeugherstellung und Wartung sowie der Entscheidung über den Betrieb des sogenannten Vorlaufbetriebs nimmt das Zukunftsprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) Fahrt auf. Auf die Schiene gesetzt wird das Premiumprodukt nach und nach vom Land NRW und von den beteiligten Aufgabenträgern wie dem NVR. Ein verlässliches und leistungsstarkes Zugangebot für ganz NRW.

Um eine einheitliche Fahrzeugflotte beschaffen und finanzieren zu können und darüber hinaus einen funktionierenden Wettbewerb um die Verkehrsleistungen auf den RRX-Linien zu ermöglichen, haben die beteiligten SPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit dem Land NRW das sogenannte NRW-RRX-Modell umgesetzt: Die Vergabe der RRX-Eisenbahnbetriebsleistungen sowie die Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der neuen RRX-Fahrzeuge wurden in europaweiten Wettbewerbsverfahren getrennt voneinander vergeben. So war es einerseits möglich, die positiven Effekte des SPNV-Wettbewerbs um Betriebsleistungen hinsichtlich Preis und Qualität auch im Rahmen des

Rhein-Ruhr-Express zu erzielen und auch kleineren und mittelständischen Verkehrsunternehmen die Teilnahme am Verfahren zu erleichtern. Andererseits waren bei der Fahrzeugbeschaffung erstmals nicht allein

der Fahrzeugkaufpreis, sondern die gesamten Lebenszykluskosten ausschlaggebend für den Zuschlag – also auch die Kosten für Energie, Wartung und Instandhaltung der Züge über einen Zeitraum von über 30 Jahren.



NRW-RRX-Modell:

Die Vergabe der Dienstleistung sowie Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge wurden in europaweiten Wettbewerbsverfahren getrennt voneinander vergeben.



Schnelle Verbindungen, dichte Takte: Die Fahrgäste NRWs sollen künftig im hochfrequentierten

sollen Kunftig im hochfrequentierten Rhein-Ruhr-Korridor von einem Premiumangebot profitieren.

Erfolgreiche Vergabe von Beschaffung und Betrieb der RRX-Züge

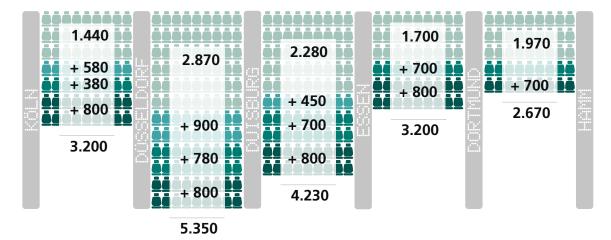
Mit der Vergabe zur Beschaffung der 82 einheitlichen und hochwertigen RRX-Fahrzeuge konnte ein entscheidender Schritt zur Realisierung des Projektes unternommen werden: Im März 2015 erhielt die Siemens AG den Zuschlag über die Konstruktion und Produktion sowie die Wartung und Instandhaltung der neuen Züge über die gesamte Vertragslaufzeit. Das Unternehmen setzte sich im Wettbewerb mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen zwei Konkurrenten durch. Geplant ist, Ende 2018 die ersten Fahrzeuge in Betrieb zu nehmen. Externe technische Berater werden den gesamten Produktionsprozess von der Konstruktion bis zur Auslieferung und Abnahme der letzten Fahrzeuge begleiten.

Zwei Monate später konnte auch die Betriebsleistung vergeben werden: Abellio Rail NRW und National Express konnten sich ebenfalls gegenüber der Konkurrenz durchsetzen. Gegenstand des Verfahrens waren die RegionalExpress-Linien RE 1 und RE 11 (Los 1), RE 5 und RE 6 (Los 2) und RE 4 (Los 3) mit einem Leistungsvolumen von insgesamt rund 14,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr.

Da Wettbewerbsverfahren dieser Größenordnung aufgrund der Mittelstandsklausel aus dem Vergaberecht in Teilnetzen ausgeschrieben werden müssen, erfolgt die Vergabe der betreffenden Linien in drei Lose unterteilt:

- Los 1 mit den Linien RE 1 (Aachen Köln Essen Hamm) und RE 11 (Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel) mit rund 6,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr übernimmt Abellio Rail NRW.
- Los 2 mit den Linien RE 5 (Koblenz Köln Düsseldorf Wesel) und RE 6 (Köln/Bonn Flughafen Köln Düsseldorf Essen Hamm Minden) mit rund 6 Millionen Zugkilometern pro Jahr geht an National Express.
- Los 3 mit der Linie RE 4 (Aachen Mönchengladbach – Hagen – Dortmund) mit rund 2,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr übernimmt ebenfalls National Express.

Stufenweise verkehrliche Verbesserung von heute bis zum RRX-Zielkonzept in Verbindung mit dem geplanten Ausbau der Infrastruktur



Wird die Infrastruktur ausgebaut, kann das Zugangebot sukzessive ausgeweitet werden.

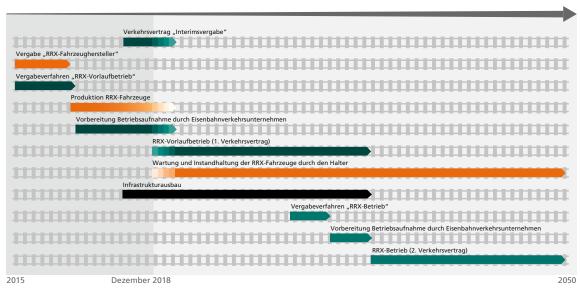
📱 Status quo 💄 Interimsbetrieb 💄 RRX-Vorlaufbetrieb 💄 RRX-Zielzustand

Sitzplätze pro Stunde und Richtung (SPNV ohne S-Bahn, außerhalb HVZ)

ď

Zeitlicher Fahrplan des Rhein-Ruhr-Express

(Stand: April 2015)



Interimsvergabe sichert Verkehre bis zur Betriebsaufnahme der ersten RRX-Fahrzeuge

Bis zur gestaffelten Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge ab Dezember 2018 ist ein mehrjähriger vertragsloser Zeitraum zu überbrücken, weil die Verkehrsverträge der betroffenen RE-Linien bereits 2016 auslaufen. Im Rahmen einer sogenannten Interimsvergabe sichern die beteiligten SPNV-Aufgabenträger daher den Betrieb der zukünftigen RRX-Linien ab dem Fahrplanwechsel 2016 bis zur Auslieferung der ersten Züge. Nach einem europaweiten Wettbewerbsverfahren fiel die Entscheidung im April 2014 zugunsten von DB Regio NRW. Gegenstand des Interimsbetriebes sind u. a. die Linien RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm), RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund), RE 5 (Koblenz – Köln – Düsseldorf – Wesel), RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden) und RE 11 (Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel). Um einen nahtlosen Übergang auf den RRX-Vorlaufbetrieb ab 2018 zu ermöglichen, wurden die Laufwege im Rahmen der Vergabe teilweise angepasst. Die Linien haben verschiedene Vertragslaufzeiten, um die gestaffelte Betriebsaufnahme der zukünftigen RRX-Linien ab Dezember 2018 mit den neuen Fahrzeugen und deren Produktionszeiten zu harmonisieren. So können die SPNV-Aufgabenträger in einem Zeitraum von Dezember 2018 bis Dezember 2020 auf den RRX-Vorlaufbetrieb umstellen. Damit ist sichergestellt, dass die Industrie ausreichend Zeit hat, die RRX-Fahrzeuge solide zu planen und zu bauen. Denn im Schnitt vergehen vom ersten Konzept bis zur Abnahme einer Baureihe über dreieinhalb Jahre.

Damit der RRX in Zukunft rollen kann, muss nun die nötige Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden.



Komfort pur durch neue Fahrzeuge aus einer Hand: Die Siemens AG erhielt im März 2015 den Zuschlag für Konstruktion, Produktion sowie Wartung und Instandhaltung der neuen Züge über die gesamte Vertragslaufzeit von über 30 Jahren.



Auf dem Prüfstand

STATIONS- UND BETRIEBSCHECK

Qualität der SPNV-Betriebsleistungen und Stationen

Der NVR hat erneut die Qualität der Betriebsleistungen sowie die der Bahnhöfe und Halte unter die Lupe genommen. Ergebnis: Die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge hat sich unter anderem durch überlastete Streckenabschnitte und Infrastrukturprobleme im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Erfreulicher sieht es dagegen bei den Stationen aus: Bereits ein Jahr nach einem vom NVR initiierten Controlling sind erste Erfolge zu verbuchen.



Köln-Weiden West:

Auch die Ausstattung dieses zur Fußball-WM 2006 fertiggestellten Verknüpfungspunkts wurde auf Funktionalität, Sauberkeit und Erscheinungsbild hin unter die Lupe genommen und erreichte als "Momentaufnahme" 2014 den recht guten Gesamtwert von 93,5 Prozent.

Die Qualität der Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist weiterhin verbesserungswürdig, so das Resümee des zweiten Berichts zur SPNV-Betriebsqualität des NVR für das Jahr 2014.

Dabei sind die S-Bahnen mit einer durchschnittlichen Verspätung von 1,3 Minuten pro Fahrt am pünktlichsten. Die RegionalBahn-Linien schneiden mit 2,2 Minuten bereits deutlich schlechter ab, und das Schlusslicht bilden auch diesmal die RegionalExpress-Linien mit einer durchschnittlichen Verspätung von 2,7 Minuten pro Fahrt.



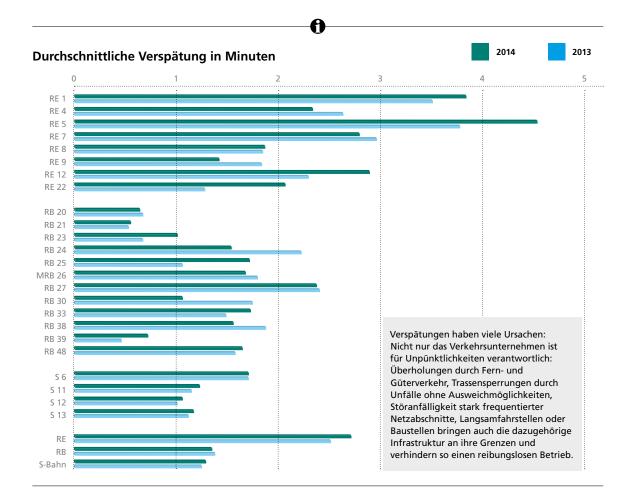
Insgesamt hat sich die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. Um die Pünktlichkeit zu verbessern, setzt die DB Regio AG aber ab Herbst 2015 sukzessive auf den Linien RE 1 und RE 5 leistungsstärkere Loks ein.

Rhein-Sieg-Express RE 9 pünktlichste RE-Linie

Insgesamt hat sich die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. Insbesondere die Linien RE 1 (3,85 Minuten durchschnittliche Verspätung pro Fahrt) und RE 5 (4,55 Minuten) weisen ein schlechtes Pünktlichkeitsniveau auf. Gründe dafür sind der stark belastete Korridor Köln - Düsseldorf - Duisburg, Baustellen, lange Fahrgastwechselzeiten zur Hauptverkehrszeit sowie Überholungen durch den Fernverkehr. Um die Pünktlichkeit zu verbessern, setzt die DB Regio AG aber ab Herbst 2015 sukzessive auf beiden Linien leistungsstärkere Loks ein. Eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit konnte erfreulicherweise beim Rhein-Sieg-Express RE 9 erreicht werden. Die Linie liegt nach Auflösung der Langsamfahrstelle Niederhövels - Scheuerfeld auf Platz eins der RE-Pünktlichkeit.

Die meisten RegionalBahn-Linien konnten ihre Pünktlichkeitswerte verbessern. Allerdings ist erkennbar, dass das Kölner Dieselnetz mit den Linien RE 12, RE 22, RB 23, RB 24, RB 25 und RB 30 – mit Ausnahme der RB 24 und der RB 30 – bereits im Jahr 2014 besonders von Verspätungen betroffen war. Verantwortlich hierfür waren zunächst der verzögerte Einsatz der neuen Vareo-Fahrzeuge und später deren technische "Kinderkrankheiten". Hinzu kommen infrastrukturelle Engpässe, so dass das anspruchsvolle Fahrplankonzept nicht reibungslos gefahren werden konnte. An Lösungen wurde auf allen Ebenen mit Hochdruck gearbeitet und erste Verbesserungen greifen bereits.

Unter den S-Bahn-Linien bildet die S 6 (1,71 Minuten) das Schlusslicht in Sachen Pünktlichkeit. Jedoch besserten sich ihre Werte seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 durch den Einsatz neuerer Fahrzeuge.



A

Erscheinungsbild der Stationen im SPNV im Vergleich 2014 zu 2013



Verbesserungen seit Controlling des NVR: Insgesamt haben sich die Bewertungsergebnisse 2014 gegenüber denen von 2013 verbessert. Doch an einigen Stationen besteht weiterhin Handlungsbedarf.

Zugausfallquote insgesamt leicht gestiegen

Insgesamt liegt die Ausfallquote bei knapp über drei Prozent, 2013 lag sie noch unter drei Prozent. Ein Großteil der Ausfälle ist allerdings durch Bau- und Instandhaltungsarbeiten bedingt, etwa die Gleiserneuerungsarbeiten auf der Hohenzollernbrücke. In der Regel konnten im Falle von Baustellen Umleitungen oder Schienenersatzverkehre eingesetzt werden. Problematischer waren technisch bedingte Ausfälle, die sich auch auf die Folgezüge auswirkten. Zu den weiteren Ursachen für den Anstieg der Ausfallquote zählten außerdem Unwetter oder Streik.

80 Prozent der 190 Stationen im Gebiet des NVR im mindestens akzeptablen Zustand

Zusätzlich zur Betriebsqualität ließ der NVR zum zweiten Mal auch die Qualität seiner Bahnhöfe und Haltepunkte unter die Lupe nehmen: Dabei sind Bahnsteige und Zugangsbereiche nach einheitlicher Methodik erfasst worden; bewertet wurden Funktionalität, Sauberkeit und Erscheinungsbild der vorhandenen Ausstattungsmerkmale. Aus den Einzelwerten ergab sich als "Momentaufnahme" nach einem festgelegten Rechenschema ein prozentualer Gesamtwert im Ampelsystem (grün = akzeptabel; gelb = noch akzeptabel; rot = nicht akzeptabel).

Im Vergleich zur erstmaligen Untersuchung des NVR im Jahr 2013 fällt die Bilanz des jüngsten Stationschecks deutlich besser aus: Etwas mehr als 80 Prozent der 190 Stationen im Gebiet des NVR befanden sich zum Zeitpunkt der Erfassung (Mitte Oktober bis Mitte Dezember 2014) in einem mindestens akzeptablen Zustand. 2013 waren dies nur 67 Prozent. Etwa 17 Prozent (2013: 20 Prozent) der Stationen wurden als noch akzeptabel eingestuft und 2 Prozent als nicht akzeptabel (2013: 13 Prozent).

Ehemaliges Schlusslicht Köln Hansaring nun Beispiel für gelungene Verbesserung

Ein gutes Beispiel für eine gelungene Verbesserung ist die Station Köln Hansaring, die im Vorjahr das schlechteste Gesamtergebnis aufwies. Diesmal konnte sie durch die gute partnerschaftliche Zusammenarbeit von NVR, DB Station&Service AG und Stadt Köln ein deutlich besseres Bewertungsergebnis erreichen (95,8 Prozent 2014 gegenüber 68,9 Prozent 2013). In der aktuellen Untersuchung bildet die Station Köln-Worringen mit 69,1 Prozent das Schlusslicht – allerdings werden noch in diesem Jahr einige Maßnahmen wie ein kompletter Austausch der Wegeleitung ergriffen. Der NVR wird als Aufgabenträger auch in Zukunft die Stationsqualität im Verbandraum checken. Für eine nachhaltige Sicherung der erreichten Erfolge sollen im nächsten Schritt außerdem Ordnungspartnerschaften mit den beteiligten Kreisen und kreisfreien Städten abgeschlossen werden.



Start mit Hindernissen

KÖLNER DIESELNETZ

Vareo: gemeinsam für Verbesserungen

Seit dem Fahrplanwechsel 2013 sorgt der Nahverkehr im Vareo-Netz durch Zugausfälle, Minderkapazitäten und Verspätungen für Unmut bei den Pendlern. Der NVR hat daraufhin die Reißleine gezogen und alle beteiligten Partner und Akteure ins Boot geholt: Gemeinsam soll die Situation schnellstmöglich entspannt werden. Erste Verbesserungen greifen bereits; vieles kann aber schon aufgrund der Infrastrukturengpässe erst mittelfristig erfolgen.



Harte Zeiten für Pendler: Seit dem Fahrplanwechsel

Zo13 häufen sich im Kölner Dieselnetz Zugausfälle, Minderkapazitäten und Verspätungen. Der NVR arbeitet gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren an Lösungen und verbucht erste Erfolge.

Eigentlich sollte alles besser werden: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 sollten die Fahrgäste im sogenannten Dieselnetz von mehr Fahrten und mehr Halten profitieren. Damit dies funktioniert, war der Einsatz von neuen, leistungsstarken Zügen zeitgleich geplant. Doch die Neufahrzeuge kamen nicht nur viel später, sie litten auch unter zahlreichen technischen "Kinderkrankheiten". Erhebliche Verspätungen und zahlreiche Zugausfälle waren die Folge. Mängel der Infrastruktur und ein nicht reibungslos funktionierendes neues elektronisches Stellwerk in Euskirchen verschärften die Situation zusätzlich. Die Kundenbeschwerden über

Unpünktlichkeit, Zugausfälle und Minderkapazitäten häuften sich auch nach dem Fahrplanwechsel 2014.

Um die Situation auf der Voreifel- und der Eifelstrecke zukünftig nachhaltig zu entspannen, hat die Zweckverbandsversammlung als politisches Gremium des NVR für mehrere Nachbesserungen gesorgt. Ein Meilenstein ist dabei sicherlich der kürzlich erfolgte Startschuss für Machbarkeitsstudien zur Elektrifizierung dieser Strecken. Denn erst ein Betrieb mit spurtstärkeren elektrischen Fahrzeugen wird den Anforderungen auf Dauer gerecht werden können.

Besonders das Anforderungsprofil der von der S 23 befahrenen Strecke Bonn – Rheinbach – Euskirchen ist für einen elektrisch betriebenen S-Bahn-Betrieb typisch: kurze Haltestellenabstände, hohe fahrdynamische Beschleunigungsanforderungen, starker Fahrgastwechsel sowie mit den neu eingerichteten Haltepunkten zunehmend auch innerstädtische Erschließungsfunktionen. Die Fahrgastnachfrage ist auf beiden Strecken kontinuierlich steigend. Eine Machbarkeitsstudie soll die technische und infrastrukturelle Umsetzbarkeit, die betriebstechnischen Möglichkeiten und ihre verkehrlichen Auswirkungen analysieren sowie den volkswirtschaftlichen Nutzen im Rahmen einer "standardisierten Bewertung" aufzeigen.

Ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor (>1,0) wäre Voraussetzung, um die Maßnahme grundsätzlich förderfähig zu gestalten und die spätere Infrastrukturförderung durch das Land NRW und/oder den Bund zu erreichen. Kostenträger der Machbarkeitsuntersuchungen sind neben dem NVR die an den Strecken liegenden Städte oder Kreise. Die Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der S 23 geht auf eine überparteiliche Initiative aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis zurück. In einer gemeinsamen Ausschusssitzung ist ein entsprechender Beschluss bereits gefasst worden.

Viele Optimierungen auf Voreifel- und Eifelstrecke nur mittelfristig möglich

Weitere Optimierungen sind aber kurzfristig weder auf der Voreifel- noch auf der Eifelstrecke möglich. Der NVR und die DB Regio als Streckenbetreiber hatten im Sommer 2015 zahlreiche Varianten zur Verbesserung der Situation auf der Eifel- und der Voreifelstrecke geprüft. Dabei sind auch die Vorschläge der Facebook-Gruppe "Eifelpendler" eingeflossen, die sich als betroffene Fahrgäste engagiert für Verbesserungen starkmachen. Der NVR hat insbesondere den Einsatz von Sprinterzügen geprüft, die manche Halte der S 23 nicht anfahren. Von allen sieben geprüften Varianten erwies sich aber keine einzige als praktikabel. Infrastrukturelle und betriebliche Engpässe sprechen unabhängig von fördertechnischen Rahmenbedingungen gegen die Einführung der Sprinterzüge. Das Nichtanfahren ("Auflassen") von bestehenden Haltepunkten mindert zudem die Gesamtattraktivität des SPNV-Angebots der Voreifelbahn.

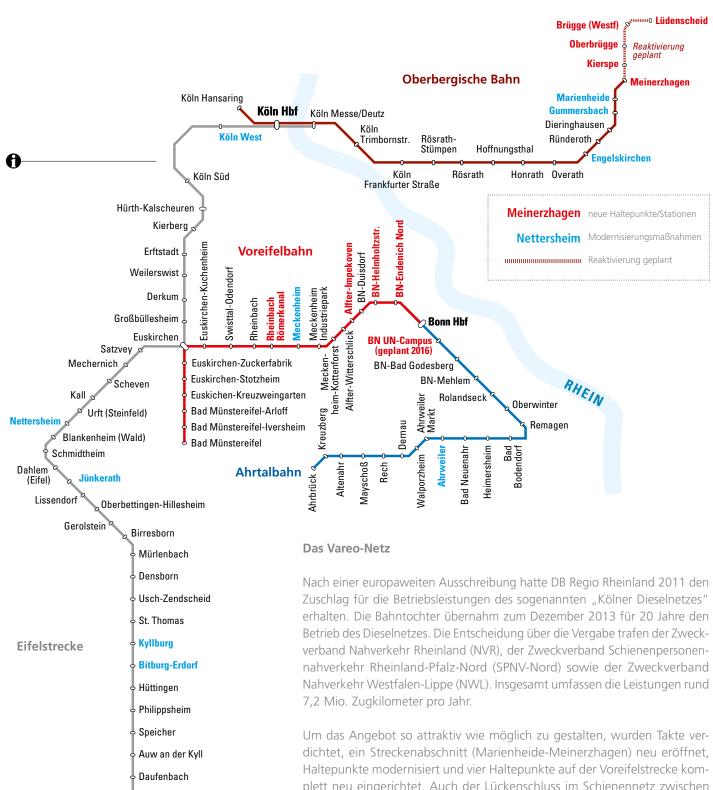
Mehr Sitzplätze in Vareos Richtung Eifel und Oberberg ab 2017

Dennoch wird im nächsten Schritt untersucht, ob weitere Fahrplanoptimierungen wie zum Beispiel Expressverbindungen im Berufsverkehr auf der Eifelstrecke möglich sind. Einige Monate zuvor hatte die Zweckverbandsversammlung des NVR bereits festgelegt, dass 2017 neun zweiteilige LINT 54 zu dreiteiligen LINT 81 mit einer Kapazitätserhöhung von 180 auf 300 Sitzplätze ergänzt werden, um mehr Platz in den Zügen der Eifelstrecke und der Oberbergischen Bahn zu schaffen. Finanziert wird dies unter anderem aus den im Jahr 2014 angefallenen Strafzahlungen der DB Regio an den NVR – wegen Nichterbringung der vertraglich zugesicherten Leistungen im Kölner Dieselnetz. Die Erweiterung der LINT-Fahrzeuge ist auch Voraussetzung für einen eventuell möglichen Einsatz einer zusätzlichen Verbindung aus der Eifel für die Fernpendler, die ab Euskirchen als Sprinterzug verkehrt. Unmittelbar im Anschluss daran soll dann eine RegionalBahn eingesetzt werden, die alle Haltepunkte bis Köln bedient.

Kurzfristige Verbesserungen zum Fahrplanwechsel 2015

Um die Situation zu entspannen, wurden auf der Eifelstrecke bereits Mitte Juni Fahrplananpassungen vorgenommen. Auf der Voreifelstrecke greifen dann einige Verbesserungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015: So kann eine Taktlücke der S 23 am Samstagabend geschlossen werden. Zwischen 20:09 Uhr und 21:13 Uhr wird für Stadtbummler und von der Shopping-Tour Heimkehrende eine Zugfahrt um 20:43 Uhr ab Bonn Hbf nach Euskirchen eingerichtet werden. Außerdem halten am Bahnhof Kottenforst Verstärkerzüge zwischen Bonn und Rheinbach (und zurück) bei Bedarf in der Hauptverkehrszeit probeweise für ein Fahrplanjahr.

Ob die Bedarfshalte beibehalten werden können, entscheidet die Inanspruchnahme des Angebots. Ebenfalls zum 13. Dezember wird auf der Voreifelbahn (S 23) zwischen Rheinbach und Bonn wieder ein glatter 15-Minuten-Takt eingeführt. Das kommunale Bussystem wird an diesen gut merkbaren 15-Minuten-Takt angepasst.



Kordel

Ehrang

Pfalzel

∆Trier Hbf

Um das Angebot so attraktiv wie möglich zu gestalten, wurden Takte verdichtet, ein Streckenabschnitt (Marienheide-Meinerzhagen) neu eröffnet, Haltepunkte modernisiert und vier Haltepunkte auf der Voreifelstrecke komplett neu eingerichtet. Auch der Lückenschluss im Schienennetz zwischen Gummersbach und Lüdenscheid kommt hiermit ein gutes Stück näher. Um verbesserte Angebote zu ermöglichen, wurden von DB Regio 56 moderne und leistungsstarke Dieseltriebwagen des Typs Coradia LINT beim Fahrzeughersteller Alstom bestellt. Die Lieferung verzögerte sich, unter anderem durch längere Zulassungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt. Statt zum Fahrplanwechsel 2013 kamen die ersten Vareo-Züge erst zum Jahresbeginn 2014 auf die Strecke. Alle 56 Fahrzeuge sind erst seit Ende April 2015 unterwegs. Letzte Nachbesserungen am Fahrzeug, etwa die Verkürzung der langen Türöffnungsund -schließzeiten durch eine Softwareumstellung, erfolgen im Herbst 2015.







Hohe Zufriedenheit der Nutzer

MARKTFORSCHUNG:

Kunden mit MobilPass-Tickets sehr zufrieden

Seit Ende 2012 ermöglichen MobilPass-Tickets Empfängern verschiedener Sozialleistungen eine kostengünstige Mobilität. Damit sind sie nicht nur in ihrer Kommune mobil, sondern im ganzen VRS – je nach gewählter Preisstufe. Eine Marktforschung belegt nun die hohe Zufriedenheit der Nutzer mit diesem Angebot.

Zwar bieten die Städte Köln und Bonn einkommensschwachen Menschen bereits seit Jahren die Möglichkeit, verschiedene vergünstigte Tickets für den ÖPNV zu erwerben. Doch erst nachdem das Land Nordrhein-Westfalen das Angebot sogenannter "Sozialtickets" finanziell fördert, können seit Ende 2012 Berechtigte im gesamten VRS-Verbundraum preiswerter mobil sein. Beim zuständigen JobCenter, Sozialamt oder beim Landschaftsverband Rheinland (LVR) erhalten sie den notwendigen MobilPass, mit dem sie rabattierte 4erund MonatsTickets erwerben können. Unter die Rubrik "MobilPass" fallen auch die speziellen Angebote in Köln (Köln-Pass) und Bonn (Bonn-Ausweis).

Die MobilPass-Tickets, die so erworben werden können, gibt es in Anlehnung an das bekannte Preisstufensystem des VRS in den Preisstufen 1a bis 5. Das dazugehörige MonatsTicket MobilPass ist zudem auf andere Personen mit MobilPass übertragbar und verfügt vergleichbar den VRS-Abos über großzügige Mitnahmeregelungen.



Die Zahlen zur Ticketnutzung sprechen für sich: 2014 wurden rund 608.000 4er- und 530.000 MonatsTickets MobilPass durch Einwohner des Verbundgebiets nachgefragt, Tendenz steigend.



Insgesamt gibt es im Verbundgebiet rund 376.000 Berechtigte. 206.000 von ihnen verfügen auch über einen MobilPass; Köln-Pass oder Bonn-Ausweis mit eingerechnet. Von denjenigen, die einen Berechtigtenausweis besitzen, nutzen rund die Hälfte (104.000 Personen) MobilPass-Tickets. Die andere Hälfte nutzen vor allem den Köln-Pass oder Bonn-Ausweis für andere Vergünstigungen (Ermäßigung bei städtischen Einrichtungen wie Schwimmbädern, Stadtbibliotheken etc.). Die Zahlen zur Ticketnutzung sprechen für sich: 2014 wurden rund 608.000 4er- und 530.000 MonatsTickets MobilPass durch einkommensschwache Einwohner des Verbundgebiets nachgefragt, Tendenz steigend.

Um mehr über die Akzeptanz dieses Angebotes zu erfahren, hat der VRS 2013/2014 in Zusammenarbeit mit den Sozialämtern und Arbeitsagenturen eine großflächige Marktforschung durchgeführt. Mit Hilfe der Ämter wurden über 100.000 der 376.000 Berechtigten durch die Befragung erreicht. Die Befragten erhielten über ihr entsprechendes Amt entweder postalisch oder persönlich bei Abholung des MobilPasses einen Fragebogen zur Nutzung und Zufriedenheit in puncto rabattierte 4er- und MonatsTickets.

Ergebnis der Umfragen

Bei den Nutzern kommen die MobilPass-Tickets sehr gut an: Fast 70 Prozent der Befragten waren mit diesem Angebot sehr zufrieden (40,5 Prozent) oder zufrieden (29,3 Prozent). Die durchschnittliche Zufriedenheit aller Befragten liegt auf der Skala von eins ("sehr zufrieden") bis fünf (sehr unzufrieden) bei 1,8.

Dass etwas mehr als die Hälfte der Zielgruppe nur sehr selten oder nie über einen Pkw verfügen kann, verdeutlicht, wie wichtig das Angebot für deren Alltagsmobilität ist. Kunden mit MobilPass fahren sogar mehr Bus und Bahn: 38 Prozent derjenigen, die rabattierte 4erTickets nutzen, gaben an, seitdem häufiger mit dem Nahverkehr zu fahren. Von den Nutzern der

rabattierten MonatsTickets sind über die Hälfte häufiger mit Bus und Bahn unterwegs.

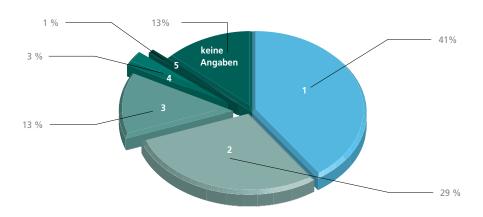
Die außergewöhnlich große Zufriedenheit und die hohe Nachfrage nach diesen Tickets bestätigt die Richtigkeit der Entscheidung, hier auf eine verbundweite Lösung in Anlehnung an das Tarifsystem zu setzen.

Die Mobilität und damit Teilhabe am Leben konnte in der Gruppe der Einkommensschwachen deutlich erhöht werden. Das Angebot kann allerdings nur dann aufrechterhalten werden, wenn es weiterhin vom Land Nordrhein-Westfalen ermöglicht wird. Dessen Fördergelder, die die Tarifabsenkung ausgleichen, sind unabdingbar auch in den nächsten Jahren in ausreichender Höhe zur Verfügung zu stellen.

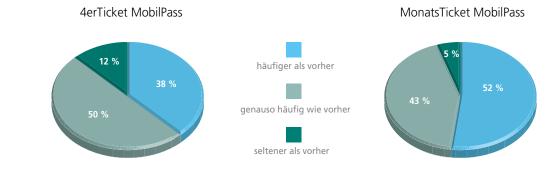


Zufriedenheit mit den MobilPass-Tickets

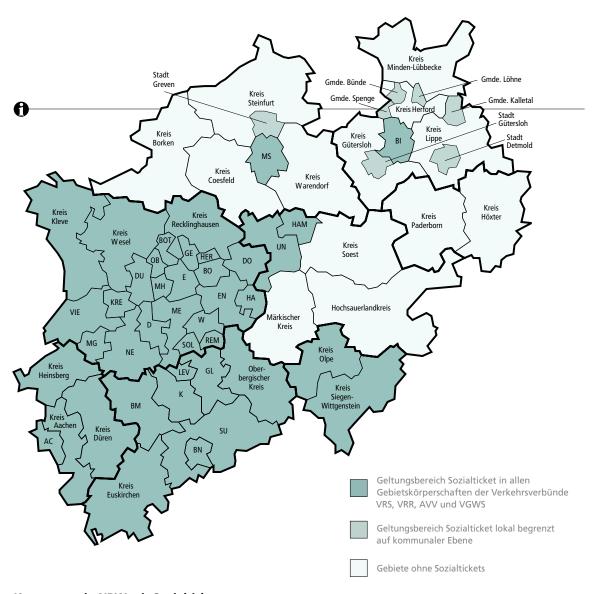
(auf einer Skala von 1 =sehr zufrieden bis 5 =sehr unzufrieden)



ÖPNV-Nutzung von MobilPass-Ticket-Nutzern im Vergleich zu früher



MobilPass-Tickets kommen an: Fast 70 Prozent der Befragten waren mit diesem Angebot sehr zufrieden (Schulnote 1) oder zufrieden (Schulnote 2).



Kommunen in NRW mit Sozialtickets

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt seit 2012 Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Gebietskörperschaften finanziell mit NRW-weit 30 Millionen Euro pro Jahr, wenn sie ein Angebot für Empfänger folgender Leistungen anbieten:

- Arbeitslosengeld II und Sozialgeld (SGB II),
- Leistungen für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen ("Sozialhilfe", SGB XII),
- Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz oder
- laufende Leistungen der Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz.

Ein Sozialticket muss mindestens die Fahrt in einer kreisfreien Stadt bzw. einem Kreis ermöglichen oder unterschiedliche Preisstufen anbieten. Ein kreisweites Angebot für alle Kreise hat zum Beispiel der VRR eingeführt. Weitere Sozialtickets, die in den Gebietskörperschaften der Verbünde gelten, gibt es im Aachener Verkehrsverbund (AVV) und in der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS). In den restlichen Regionen in NRW gibt es teilweise lokale Sozialtickets.



Lückenloses Ticketangebot

THEMEN DIE BEWEGEN

TARIESTRATEGIE:

VRS optimiert sein Ticketangebot für jede Lebensphase

Schüler, Studierende, Berufstätige – mit solidarisch finanzierten Tickets sind alle zu günstigen Preisen im Verbundraum rund um die Uhr mobil, also auch in der Freizeit. Ergänzt um die Starter-und Aktiv60Tickets, die abends und am Wochenende ebenfalls netzweit gelten, gibt es somit im VRS für jede Lebensphase ein eigenständiges Angebot – von der Schule bis zum Ruhestand. Dennoch gab es bisher noch kleine Lücken im System, die nun geschlossen werden.



Mit diesen Neuerungen möchte der VRS gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommen und die Bindung an Bus und Bahn weiter festigen und dauerhaft stärken.

Für Eltern von Kindern unter sechs Jahren ist es eine Selbstverständlichkeit, dass diese im VRS kostenlos fahren. Ab der Grundschule greift dann das SchülerTicket als "Eintrittskarte" zum ÖPNV. Doch was ist, wenn die Kinder auch mit sechs Jahren noch die Kita besuchen? Besonders in den Städten gibt es einige sechsjährige Kinder, die mit ihren Eltern auf dem Weg zum Kindergarten Bus und Bahn nutzen. Bislang mussten sie Einzel- oder 4erTickets im Kindertarif oder sogar ein Ticket aus dem Zeitkartensegment lösen. Der VRS hat nun nachgebessert: Alle Kinder unter 7 Jahren, die noch keine Schule besuchen, können bis zur Einschulung kostenlos Bus und Bahn fahren.

Eine weitere Lücke des Tarifsystems wurde durch das neue AbsolventenTicket geschlossen. Für die Zeit zwischen Schulabschluss und Beginn von Ausbildung bzw. Studium mussten die in der Regel nicht allzu finanzkräftigen jungen Kunden bisher auf Einzel- oder 4erTickets bzw. ein Ticket aus dem Zeitkartensegment zurückgreifen. In dieser rund dreimonatigen Zeit greift nun das AbsolventenTicket für Schulabgänger bis 20 Jahre, das in diesem Jahr vom Beginn der Sommerferien bis zum 30. September gültig ist. Das Ticket kostet für den gesamten Zeitraum einmalig 90,45 Euro und ist in der Woche ab 9 Uhr und am Wochenende

ganztägig im kompletten VRS-Netz gültig. Das Ticket ist ausschließlich als HandyTicket erhältlich und kann im HandyTicketshop online gekauft werden.

Ebenfalls eine Neuerung ist das DualTicket, das zum 1. September 2015 eingeführt wurde und sich sowohl an berufsbegleitende Studierende ("Teilzeitstudierende") als auch an Schülerinnen und Schüler von Weiterbildungskollegs richtet. Es kostet pro Semester 244,80 Euro und ist wie das reguläre SemesterTicket im VRS-Netz gültig.

-0

Das Ticketkonzept im Zeitkartenbereich

Zielgruppengerechte Tickets für jede Zielgruppe

Ruhestand		Aktiv60Ticket	WochenTicket Formel9Ticket (im Abo)			
Beruf	Gr	JobTicket oßkundenTicket	MonatsTicket (im Abo) MonatsTicket MobilPass			
		SemesterTicket				
Ausbildung Studium	icke	DualTicket				
Jeagiani	tenT	StarterTicket	MonatsTicket			
Schule	AbsolventenTicket		Monatsticket			
Vorschul- kinder		kostenlos	Angebotsergänzung			
ZeitTicket	im VRS-Ticketsysten ZeitTickets für jedermann, preistufenabhängig					

ZeitTickets für jedermann, preistufenabhängig zielgruppenspezifische Tickets mit mind. VRS-weiter Gültigkeit

Lückenschluss:

Alle Kinder im
Vorschulalter unter
7 Jahren fahren seit
August 2015 kostenlos.
Schulabgänger profitieren
bis zum Beginn von
Ausbildung oder Studium
vom dreimonatigen
AbsolventenTicket
und Studierende
berufsbegleitend vom
DualTicket.



Eines für alles

MULTIMODALITÄT:

Das eTicket wird zum "MultiTicket"

Die Welt wird multimodal. Immer öfter werden unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf miteinander kombiniert: Der VRS ermöglicht es daher seinen Stammkunden, mit dem eTicket als "MultiTicket" auch Carsharing und Leihräder zu nutzen. Auch darüber hinaus macht er sich für eine vernetzte Mobilität stark.

Um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, bietet das VRS-Abo inzwischen mehr als nur die Nutzung von Bus und Bahn: Seit einigen Monaten endet die Fahrt für alle VRS-Abokunden mit eTicket nicht an der Haltestelle, sondern kann durch Carsharing und in Köln auch durch Leihräder erweitert werden. Möglich wird dieses Plus an Flexibilität durch die Kooperation mit den Carsharing-Anbietern cambio und Flinkster sowie dem Leihradangebot der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB).



Die bedarfsgerechte Nutzung von Auto, Bus, Bahn und Fahrrad gewinnt im städtischen Raum immer mehr an Bedeutung und wird durch Carsharing- und Leihradangebote sinnvoll und kundengerecht ergänzt. Dies sorgt nicht nur für ein schnelles und günstiges Ankommen, sondern reduziert auch das hohe städtische Verkehrsaufkommen.

Wilhelm Schmidt-Freitag, Geschäftsführer VRS GmbH



Flexibel mobil mit VRS-eTicket und Leihrad der KVB:

Das gewünschte Rad wird mit der Kundenkarte mobil aktiviert; die erste halbe Stunde Radeln ist dann für VRS-Stammkunden kostenlos. In der Kölner Innenstadt sollen dauerhaft über 900 flexibel verfügbare Leihräder zur Verfügung stehen. Ortung und Reservierung der Räder ist per App möglich.



Zielgruppenspezifische Ansprache: Plakate der VRS-Kampagne für das "MultiTicket"

Neue Kooperation mit Carsharer cambio

Seit Juni 2015 können VRS-Stammkunden das Carsharing mit cambio nutzen: An über 70 Stationen in Köln, neun Stationen in Bonn und drei Stationen in Hürth steht ihnen der cambio-Campus-Tarif ohne feste Kosten zur Verfügung. Gezahlt wird nur für die gebuchte Zeit und die gefahrenen Kilometer. Auch bei anderen cambio-Tarifen erhalten eTicket-Kunden Vergünstigungen.



Mit Flinkster kooperiert der VRS bereits seit 2013: VRS-Kunden sparen hier 50 Prozent der Grundgebühr und profitieren von niedrigen Stunden- und Kilometerpreisen. Flinkster verfügt inzwischen über 130 Stationen im VRS-Gebiet. Doch nicht nur Autos, auch Fahrräder erweitern den Mobilitätsradius: Das im Frühjahr 2015 eingeführte Leihradangebot der KVB ist ebenfalls über die Kundenkarte zu aktivieren – die erste halbe Stunde Radeln ist sogar kostenlos. Im Innenstadtgebiet von Köln sollen den Nutzern dauerhaft über 900 flexibel verfügbare Leihräder zur Verfügung stehen.



VRS-Kampagne für das "MultiTicket"

Die Vorteile des eTickets als "MultiTicket" können alle VRS-Abokunden ab 18 Jahren nutzen – unabhängig von ihrem Wohnort. Um diese neuen Angebote einer flexiblen Mobilität bekannt zu machen, startete der VRS eine zielgruppenspezifische Werbung an Bahnhöfen und Stationen, in S-Bahnen sowie in den Kundencentern der VRS Verkehrsunternehmen.

www.abo-multiticket.de

Handbuch Mobilitätsstationen

Um Kommunen beim Aufbau von sogenannten Mobilitätsstationen zu unterstützen, hat der VRS im Auftrag des NRW-Verkehrsministeriums für das "Zukunftsnetz Mobilität NRW" das Handbuch "Mobilitätsstationen NRW" erarbeitet. Es richtet sich zusätzlich an Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde als Partner bei Entwicklung und Umsetzung dieser Mobilitätsangebote. Das Konzept der Mobilitätsstationen wird in der Fachwelt intensiv diskutiert.



Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Angebote wie Car- oder Bikesharing, ÖPNV, SPNV oder Taxi, um den Umstieg vom Pkw auf Mobilitätsalternativen zu erleichtern. Da oft an die guten Erfahrungen mit Park+Ride oder Bike+Ride angeknüpft wird, werden Mobilitätsstationen gern an ÖPNV- oder SPNV-Haltestellen angedockt. Um eine Elektromobilität zu ermöglichen, sollten Lademöglichkeiten für Pkw und Pedelecs oder E-Bikes möglichst einbezogen werden. Über Smartphone-Apps oder Kundenkarten können viele Angebote problemlos zugänglich gemacht werden. Bereits im Dezember 2014 hatte der VRS ebenfalls im Auftrage des Landes NRW ein Handbuch zum Carsharing erstellt, welches den Mehrwert für Kommunen aufzeigt und Best-Practice-Beispiele vorstellt.



Vorreiter Bremen:

Bereits 2003 hat die Freie Hansestadt begonnen, verkehrsträgerübergreifende "Mobilitätsstationen" mit Carsharing unter dem Namen "mobil.punkt" einzurichten. Die Standorte liegen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, Fahrradständern oder Taxiständen, um eine Kombination der Angebote zu ermöglichen.

Mobil im Veedel: Stadtteilkarten mit allen Infos



Detaillierte und stadtteilbezogene Informationen zu allen Mobilitätsformen des Umweltverbundes sind vor allem in den Großstädten besonders gefragt. Der VRS legte daher im Rahmen eines Pilotprojekts einen Stadtteilplan für Köln-Ehrenfeld auf. Der Plan enthält ÖPNV-Verkehre in einzelnen Linien-Darstellungen, alle ÖPNV-Kundenzentren innerhalb des Gebiets, Carsharing- und künftig auch Leihrad-Stationen. Außerdem

zeigt er die für den Fahrradverkehr geöffneten Einbahnstraßen, offizielle Halteplätze von Taxis, "Erreichbarkeitswolken" für Fuß- und Radverkehr sowie einen Auszug aus dem Schienennetzplan Kölns beziehungsweise des VRS-Gebiets. Nach dem großen Erfolg der Ehrenfelder Ausgabe folgten weitere Kölner Stadtteilpläne für Sülz und Klettenberg sowie für die Stadt Troisdorf.

A



Mobilität im Dialog

MOBILITÄTSBERATUNG

SmartMove: gezielte Mobilitätsberatung im Kreis Euskirchen

Um den ÖPNV im ländlichen Raum zu stärken, startete der VRS im Kreis Euskirchen eine aktive Mobilitätsberatung: Als Partner im EU-Projekt SmartMove bietet er Bewohnern der Kommunen Kall, Hellenthal, Schleiden und Bad Münstereifel einen maßgeschneiderten Info-Service, flankiert von Bustrainings und Mobilitätschecks.

Eine zwischen Frühjahr und Herbst 2015 angesetzte Dialogmarketing-Kampagne will besonders die Generation 60 plus gezielt über den ÖPNV informieren. Oft ist das lokale Bus- und Bahnangebot wie beispielsweise TaxiBusPlus kaum bekannt, da der eigene Pkw meist über Jahrzehnte hinweg die Mobilität bestimmte. Im Rahmen von SmartMove nahm der VRS daher zu den Bürgern in den ausgewählten Kommunen Kall, Hellenthal, Schleiden und Bad Münstereifel Kontakt auf. Zusätzlich waren VRS-Mitarbeiter auf verschiedenen lokalen Märkten präsent und standen für Auskünfte und Beratungen zur Verfügung.

Der VRS ergänzte die aktive Mobilitätsberatung durch Bustrainings und Mobilitätschecks. Speziell die Bustrainings in Zusammenarbeit mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) stellen Sicherheitsaspekte und Fragen der Barrierefreiheit in den Vordergrund. Als weitere Maßnahme zur Stärkung von Bus und Bahn werden derzeit für alle vier Kommunen spezielle Karten erstellt, die alle wichtigen Infos zum ÖPNV enthalten.

An die Beratungsphase wird sich im September 2015 eine Evaluation anschließen. Die Kampagne wird im Juli 2016 enden.



Bustrainings sollen vor allem älteren Menschen Unterstützung bieten: Durch die Zusammenarbeit mit der RVK kann etwa das Busfahren mit einem Rollator ausprobiert werden, um Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen.

A





Das EU-Projekt SmartMove fördert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch aktive Mobilitätsberatung. Hervorgegangen ist SmartMove aus einem Pilotprojekt im österreichischen Waldviertel unweit von Wien, wo die Fahrgastzahlen des ÖPNV durch direktes Marketing nachweislich um 10 bis 15 Prozent zunahmen. Im Projekt arbeiten verschiedene Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Universitäten in Europa unter der Federführung der Universität für Bodenkultur Wien zusammen. Folgende Regionen beteiligen sich am Projekt: Almada (Portugal), Burgos (Spanien), Krakau (Polen), Kreis Euskirchen (Deutschland), Langadas (Griechenland), Oberlausitz-Niederschlesien (Deutschland), Waldviertel/Wachau (Österreich), Wittenberg (Deutschland). Das Projekt wird kofinanziert durch das Programm "Intelligente Energie – Europa" der Europäischen Union.

www.smartmove-project.eu





Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Verkehrsunternehmen im VRS

Bahnen der Stadt Monheim GmbH Busverkehr Rheinland GmbH DB Regio AG, Region NRW, Verkehrsbetrieb Rheinland DB Bahn Rheinlandbus (Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH [RVE]) Dürener Kreisbahn GmbH Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises Hessische Landesbahn GmbH Kölner Verkehrs-Betriebe AG Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co. KG Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

Kreis Euskirchen Verkehrsunternehmen

National Express Rail GmbH

Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

Regionalverkehr Köln GmbH

Reisebüro u. Omnibusbetrieb Tirtey GmbH & Co. KG

Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH Schäfer, Karl Omnibusreisen GmbH StadtBus Dormagen GmbH

Stadtverkehr Euskirchen GmbH

Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH

Stadtwerke Brühl GmbH

Stadtwerke Hürth AöR

Stadtwerke Wesseling GmbH

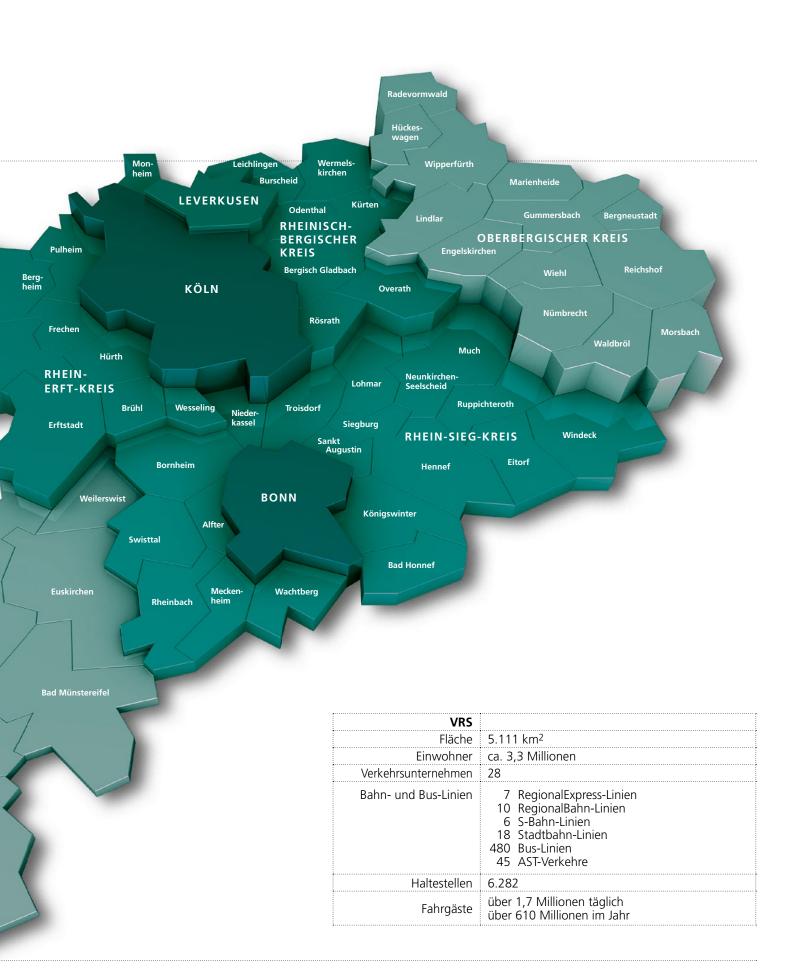
trans regio – Deutsche Regionalbahn GmbH

Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH

Verkehrsbetriebe Martin Becker GmbH & Co. KG

Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH





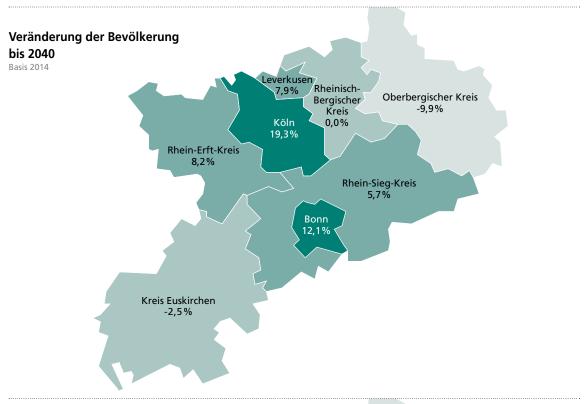
Einwohner im VRS

		Sep. 2014*	Differenz	
Verwaltungsbezirk	Dez. 2013		absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	40.098	40.315	217	0,5
Bonn, kreisfreie Stadt	311.287	313.150	1.863	0,6
Köln, kreisfreie Stadt	1.034.175	1.042.877	8.702	0,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	160.819	161.289	470	0,3
Rhein-Erft-Kreis	456.602	458.375	1.773	0,4
Kreis Euskirchen	187.437	187.963	526	0,3
Oberbergischer Kreis	270.290	270.394	104	0,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	278.440	279.221	781	0,3
Rhein-Sieg-Kreis	582.280	584.809	2.529	0,4
VRS-Gesamt	3.321.428	3.338.393	16.965	0,!

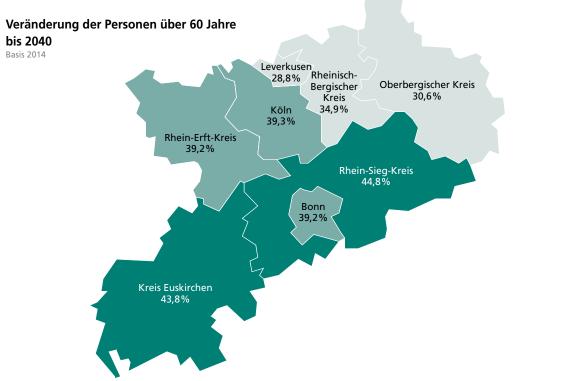
Verwaltungsbezirk	Fläche in km² Dez. 2014	Einwohner je km² Dez. 2013	Einwohner je km² Sep. 2014*
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.734	3ер. 2014 1.743
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.204	2.217
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.553	2.574
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.039	2.045
Rhein-Erft-Kreis	704,5	648	651
Kreis Euskirchen	1.248,9	150	151
Oberbergischer Kreis	918,6	294	294
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	636	638
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	505	507
VRS-Gesamt	5.111,2	649,8	653,2

^{*} Bei Redaktionsschluss lagen die Bevölkerungszahlen zum 31.12.2014 noch nicht vor.

Bevölkerungsprognosen für den VRS



Bis 2040 werden im VRS-Gebiet ca. 290.000 Einwohner mehr leben. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung von 8,8%. Während die Zentren Köln und Bonn sowie der "Speckgürtel" um die Zentren weiter wachsen werden, wird es in den ländlichen Regionen zu Einwohnerverlusten kommen.



2040 wird es im VRS-Gebiet rund 320.000 ältere Personen mehr geben (+38,8%). Auch hier gibt es Unterschiede in der Entwicklung von städtischen und ländlichen Räumen.

Privathaushalte und Schwerbehinderte im VRS

	1	2	3 und mehr		durchschnittliche
Verwaltungsbezirk	Person	Personen	Personen	insgesamt	HH-Größe
					(Pers. je Haushalt)
Monheim am Rhein, Stadt	6.061	6.870	5.431	18.362	2,2
Bonn, kreisfreie Stadt	73.476	44.195	37.962	155.633	2,0
Köln, kreisfreie Stadt	243.343	155.159	116.673	515.175	1,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	29.549	26.531	20.235	76.315	2,1
Rhein-Erft-Kreis	65.797	70.955	64.457	201.209	2,2
Kreis Euskirchen	24.226	28.061	28.074	80.361	2,3
Oberbergischer Kreis	36.493	38.987	40.226	115.706	2,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	41.702	44.145	39.343	125.190	2,2
Rhein-Sieg-Kreis	75.844	87.435	85.290	248.569	2,3
VRS-Gesamt	596.491	502.338	437.691	1.536.520	

Schwerbehinderte Quelle: IT NRW					
V	D 2044	D 2042	Veränderung zu 2011		
Verwaltungsbezirk	Dez. 2011	Dez. 2013	absolut	%	
Monheim am Rhein, Stadt	3.654	3.853	199	5,4	
Bonn, kreisfreie Stadt	24.983	26.540	1.557	6,2	
Köln, kreisfreie Stadt	83.358	87.606	4.248	5,1	
Leverkusen, kreisfreie Stadt	15.274	16.176	902	5,9	
Rhein-Erft-Kreis	38.382	41.791	3.409	8,9	
Kreis Euskirchen	16.453	17.349	896	5,4	
Oberbergischer Kreis	24.636	25.955	1.319	5,4	
Rheinisch-Bergischer Kreis	23.356	24.571	1.215	5,2	
Rhein-Sieg-Kreis	47.691	51.299	3.608	7,6	
VRS-Gesamt	277.787	295.140	17.353	6,2	

ZAHLEN UND FAKTEN

Beschäftigte im VRS

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Quelle: IT NRW					
Vomeraltungshoriek	2042		Veränderung zum Vorjahr		
Verwaltungsbezirk	Jun. 2013	Jun. 2014	absolut	in %	
Monheim am Rhein, Stadt	12.417	12.673	256	2,1	
Bonn, kreisfreie Stadt	160.336	163.663	3.327	2,1	
Köln, kreisfreie Stadt	496.182	512.144	15.962	3,2	
Leverkusen, kreisfreie Stadt	60.550	61.126	576	1,0	
Rhein-Erft-Kreis	126.686	129.174	2.488	2,0	
Kreis Euskirchen	50.236	52.645	2.409	4,8	
Oberbergischer Kreis	93.242	96.552	3.310	3,5	
Rheinisch-Bergischer Kreis	68.272	68.882	610	0,9	
Rhein-Sieg-Kreis	136.865	142.068	5.203	3,8	
VRS-Gesamt	1.204.786	1.238.927	34.141	2,8	



Schüler und Studierende im VRS

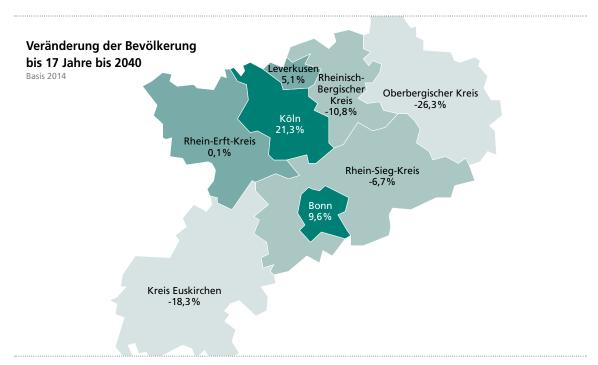
Schüler an allgemeinbildenden Sch Quelle: IT NRW	Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort Quelle: IT NRW					
Vorwaltungsbozisk	Okt. 2013	Okt. 2014	Veränderung zum Vorjahr			
Verwaltungsbezirk	OKI. 2015	OKL. 2014	absolut	%		
Monheim am Rhein, Stadt	4.958	5.138	180	3,6		
Bonn, kreisfreie Stadt	41.025	40.951	-74	-0,2		
Köln, kreisfreie Stadt	104.173	105.041	868	0,8		
Leverkusen, kreisfreie Stadt	19.282	19.215	-67	-0,3		
Rhein-Erft-Kreis	51.660	51.299	-361	-0,7		
Kreis Euskirchen	22.690	22.271	-419	-1,8		
Oberbergischer Kreis	34.470	33.718	-752	-2,2		
Rheinisch-Bergischer Kreis	31.693	31.100	-593	-1,9		
Rhein-Sieg-Kreis	66.385	65.833	-552	-0,8		
VRS-Gesamt	376.336	374.566	-1.770	-0,5		

:hüler an berufsbildenden Schulen (Voll- und Teilzeit) am Schulort elle: IT NRW					
Vomesaltungshoziek	Okt. 2013	Okt. 2014	Veränderung zun	zum Vorjahr	
Verwaltungsbezirk	OKI. 2013	OKI. 2014	absolut	%	
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	_	
Bonn, kreisfreie Stadt	13.776	13.526	-250	-1,8	
Köln, kreisfreie Stadt	43.542	42.691	-851	-2,0	
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.663	6.668	5	0,1	
Rhein-Erft-Kreis	9.762	9.749	-13	-0,1	
Kreis Euskirchen	4.592	4.560	-32	-0,7	
Oberbergischer Kreis	7.161	7.057	-104	-1,5	
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.844	4.972	128	2,6	
Rhein-Sieg-Kreis	9.622	9.544	-78	-0,8	
VRS-Gesamt	99.962	98.767	-1.195	-1,2	

tudierende am Studienort uelle: IT NRW				
Vomeraltungshopiuls	014 2042	Okt. 2014	Veränderung zum Vorjahr	
Verwaltungsbezirk	Okt. 2013	OKI. 2014	absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	_
Bonn, kreisfreie Stadt	33.454	35.180	1.726	5,2
Köln, kreisfreie Stadt	90.193	94.045	3.852	4,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	547	547	0	0,0
Rhein-Erft-Kreis	1.899	1.942	43	2,3
Kreis Euskirchen	680	600	-80	-11,8
Oberbergischer Kreis	4.034	4.494	460	11,4
Rheinisch-Bergischer Kreis	592	619	27	4,6
Rhein-Sieg-Kreis	11.752	16.867	5.115	43,5
VRS-Gesamt	143.151	154.294	11.143	7,8

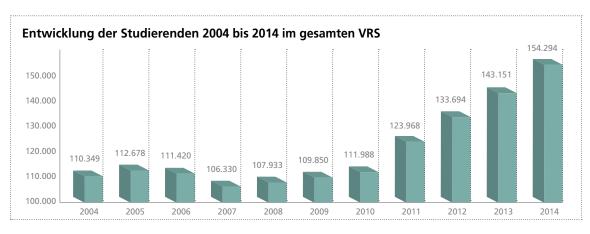
Unter anderem durch den Doppelabiturjahrgang 2013 in NRW ist auch die Anzahl der Studierenden 2014 weiter gestiegen.

Schüler und Studierende im VRS



Während bis 2040 in den kreisfreien Städten Köln, Bonn und Leverkusen rund 40.000 Kinder und Jugendliche mehr als 2014 leben werden, wird die Anzahl in fast allen Kreisen abnehmen. Insgesamt überwiegt die Zunahme in den kreisfreien Städten, so dass es 2040 im gesamten VRS rund 10.000 Kinder und Jugendliche mehr geben wird.





Seit 2011 steigt die Anzahl der Studierenden durch die Aussetzung der Wehrplicht (2011) und den Doppelabiturjahrgang 2013 deutlich.

Pkw im VRS

Pkw-Bestand Quelle: IT NRW					
Vomeslatungsboride	1 2044		Veränderung zum Vorjahr		
Verwaltungsbezirk	Jan. 2014	Jan. 2015	absolut	%	
Monheim am Rhein, Stadt	21.640	21.924	284	1,3	
Bonn, kreisfreie Stadt	172.035	172.956	921	0,5	
Köln, kreisfreie Stadt	449.735	453.608	3.873	0,9	
Leverkusen, kreisfreie Stadt	82.601	83.876	1.275	1,5	
Rhein-Erft-Kreis	256.707	260.215	3.508	1,4	
Kreis Euskirchen	111.685	114.945	3.260	2,9	
Oberbergischer Kreis	163.380	165.415	2.035	1,2	
Rheinisch-Bergischer Kreis	167.273	169.199	1.926	1,2	
Rhein-Sieg-Kreis	334.004	339.246	5.242	1,6	
VRS-Gesamt	1.759.060	1.781.384	22.324	1,3	

Vomeraltungshoziek	2013/2014	2014/2015	Veränderung zun	um Vorjahr	
Verwaltungsbezirk	2013/2014	2014/2015	absolut	%	
Monheim am Rhein, Stadt	540	544	4	0,8	
Bonn, kreisfreie Stadt	552	552	0	0,0	
Köln, kreisfreie Stadt	436	435	1	0,0	
Leverkusen, kreisfreie Stadt	514	520	6	1,2	
Rhein-Erft-Kreis	562	568	6	1,0	
Kreis Euskirchen	596	612	16	2,6	
Oberbergischer Kreis	604	612	6	1,2	
Rheinisch-Bergischer Kreis	601	606	5	0,9	
Rhein-Sieg-Kreis	574	580	6	1,1	
VRS-Gesamt	530	534	4	0.8	

Die höchste Pkw-Dichte weisen der Oberbergische Kreis und der Kreis Euskirchen auf.

Nutzung von ÖPNV und Pkw im VRS

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in % Quelle: Mobilität im VRS 2008, Bevölkerung ab 10 Jahren, eigene Untersuchung

Verwaltungsbezirk	2–7 Tage pro Woche	2–4 Tage pro Monat	1 Tag im Monat oder seltener	nie				
Monheim am Rhein, Stadt	_	-	-	_				
Bonn, kreisfreie Stadt	44	22	18	16				
Köln, kreisfreie Stadt	53	20	16	11				
Leverkusen, kreisfreie Stadt	33	17	29	21				
Rhein-Erft-Kreis	25	17	32	26				
Kreis Euskirchen	22	6	26	45				
Oberbergischer Kreis	13	9	28	50				
Rheinisch-Bergischer Kreis	25	16	28	31				
Rhein-Sieg-Kreis	24	17	28	30				
VRS-Gesamt	34	17	24	25				

Die Nutzung von Bus und Bahn liegt in Köln, Bonn und Leverkusen, den drei kreisfreien Städten im VRS, weit vorn.

Pkw-Nutzungshäufigkeit (Fahrer und Mitfahrer) in %

Verwaltungsbezirk	2–7 Tage pro Woche	2–4 Tage pro Monat	1 Tag im Monat oder seltener	nie
Monheim am Rhein, Stadt	_	_	-	_
Bonn, kreisfreie Stadt	66	18	7	8
Köln, kreisfreie Stadt	61	21	7	11
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78	12	3	7
Rhein-Erft-Kreis	84	10	3	3
Kreis Euskirchen	89	7	2	1
Oberbergischer Kreis	91	6	1	2
Rheinisch-Bergischer Kreis	87	6	4	3
Rhein-Sieg-Kreis	87	7	2	4
VRS-Gesamt	77	13	4	6

Führerschein-Besitz (ab 18 Jahren) in %

Quelle: Mobilität im VRS 2008, eigene Untersuchung	,				
Verwaltungsbezirk	2004	2008			
Monheim am Rhein, Stadt	_	-			
Bonn, kreisfreie Stadt	90	89			
Köln, kreisfreie Stadt	85	84			
Leverkusen, kreisfreie Stadt	90	89			
Rhein-Erft-Kreis	90	92			
Kreis Euskirchen	91	95			
Oberbergischer Kreis	93	92			
Rheinisch-Bergischer Kreis	91	91			
Rhein-Sieg-Kreis	91	91			
VRS-Gesamt	89	89			

Fahrgastentwicklung

Auch 2014 setzte sich der Aufwärtstrend zugunsten der Bus- und Bahnfahrten weiter fort, allerdings nicht mehr so deutlich: Erstmals fielen die Zahlen im Ausbildungsverkehr, dafür gab es allerdings weniger Rückgänge im Bartarif als sonst.

Fahrgastentwicklung aller Tarife					
Fahrten Fahrten Veränderung zum Vorj					
	2013	2014	absolut	%	
Bartarife	56.568.319	55.673.255	-895.064	-1,58	
Zeittickets Erwachsene	212.337.640	215.829.339	3.491.699	1,64	
Zeittickets Auszubildende	209.074.004	208.445.161	-628.843	-0,30	
Sonstiges*	53.234.510	53.510.070	275.560	0,52	
Gesamt	531.214.473	533.457.825	2.243.352	0,42	

^{*} Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets

Einzel- und 4erTickets wurden zugunsten der beliebten Zeittickets auch im vergangenen Geschäftsjahr weniger nachgefragt. Die TagesTickets verzeichnen aber ein dickes Plus!

Fahrgastentwicklung Bartarife					
Fahrten Fahrten Veränderung zum Vorj					
	2013	2014	absolut	%	
Einzel- und 4erTicket	50.543.546	49.553.248	-990.298	-1,96	
TagesTicket	6.024.773	6.120.007	95.234	1,58	
Gesamt	56.568.319	55.673.255	-895.064	-1,58	

Die Tarifangebote für den Berufsverkehr, wie das JobTicket oder das GroßkundenTicket, aber auch die MobilPass-Tickets, legten 2014 noch einmal zu.

	Fahrten	Fahrten	Veränderung zun	m Vorjahr
	2013	2014	absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	86.321.755	88.169.976	1.848.221	2,14
Formel9- und Aktiv60Ticket	53.573.001	52.965.144	-607.857	-1,13
Weitere Zeittickets	72.442.884	74.694.219	2.251.335	3,11
Gesamt	212.337.640	215.829.339	3.491.699	1,64

Analog zu den sinkenden Schülerzahlen und der inzwischen erreichten Sättigung des Marktes fiel die Zahl der Neuzugänge bei den Schüler- und StarterTickets. Das SemesterTicket profitiert vom Trend zum Studium.

Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende Fahrten Fahrten Veränderung zum Vorjahr					
SchülerTicket	135.797.984	134.037.989	-1.759.995	-1,30	
SemesterTicket	51.822.855	53.803.438	1.980.583	3,82	
Weitere Zeittickets	21.453.165	20.603.734	-849.431	-3,96	
Gesamt	209.074.004	208.445.161	-628.843	-0,30	

Einnahmenentwicklung

Einnahmen aller Tarife					
2013 2014 Veränderung zum Voi					
	in Euro	in Euro	absolut	%	
Bartarife**	163.408.890	168.495.905	5.087.015	3,11	
Zeittickets Erwachsene**	253.987.012	267.261.227	13.274.215	5,23	
Zeittickets Auszubildende	150.598.035	153.880.105	3.282.070	2,18	
Sonstiges*	20.141.738	20.083.133	-58.605	-0,29	
Gesamt	588.135.675	609.720.370	21.584.695	3,67	

Der Zuwachs auf der Einnahmenseite liegt nur leicht über der Tarifanpassung von 3,6 Prozent.

Einnahmen Bartarife					
	2013 in Euro	2014 in Euro	Veränderung zun absolut	n Vorjahr %	
Einzel- und 4erTicket**	147.218.656	151.303.627	4.084.971	2,77	
TagesTicket	16.190.234	17.192.278	1.002.044	6,19	
Gesamt	163.408.890	168.495.905	5.087.015	3,11	

^{**} inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

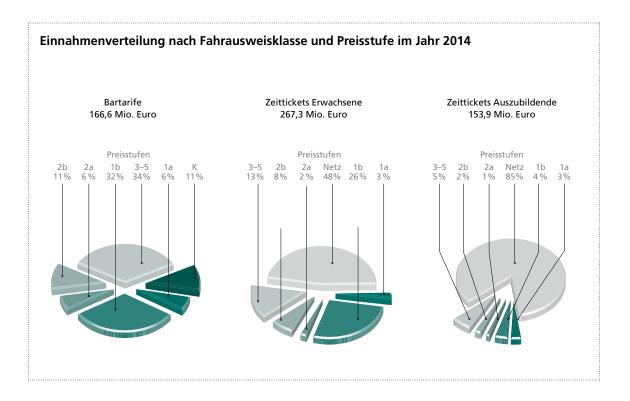
Einnahmen Zeittickets Erwachsene					
2013 2014 Veränderung zum Vorjah					
	in Euro	in Euro	absolut	%	
Job- und GroßkundenTicket	119.808.962	127.485.804	7.676.842	6,41	
Formel9 - und Aktiv60Ticket	48.205.114	49.379.230	1.174.116	2,44	
Weitere Zeittickets**	85.972.936	90.396.193	4.423.257	5,14	
Gesamt	253.987.012	267.261.227	13.274.215	5,23	

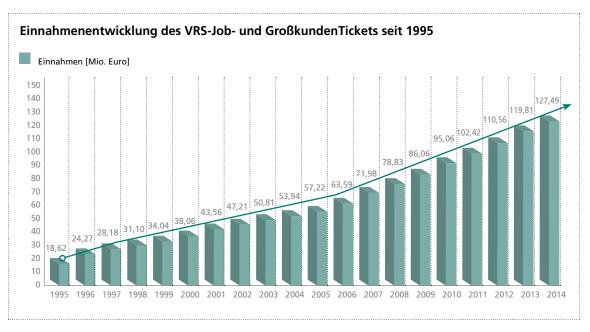
^{**} inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

Einnahmen Zeittickets Auszubildende					
	Veränderung zur	ng zum Vorjahr			
	in Euro	in Euro	absolut	%	
SchülerTicket	98.489.246	99.564.481	1.075.235	1,09	
SemesterTicket	28.178.716	30.657.824	2.479.108	8,80	
Weitere Zeittickets	23.930.073	23.657.800	-272.273	-1,14	
Gesamt	150.598.035	153.880.105	3.282.070	2,18	

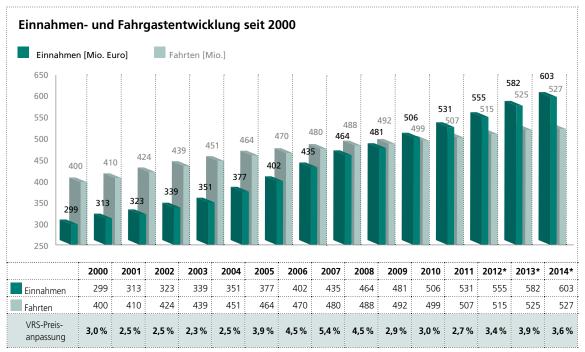
^{*} Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets ** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

Einnahmenverteilung



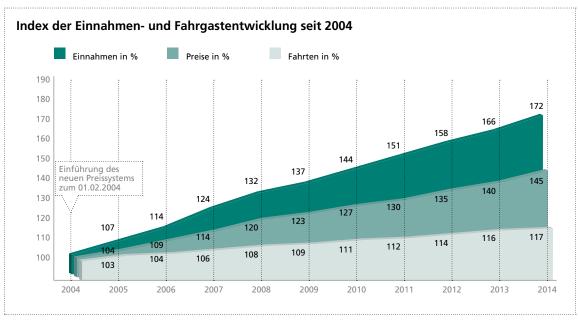


Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000



^{*} inklusive Fördermittel

Ohne Fahrten/Einnahmen: NRW-Tickets (Plus-Anteile), CityTicket/BC 100, WJT 2005, WM 2006 und DEKT 2007



Ohne Fahrten/Einnahmen: NRW-Tickets (Plus-Anteile), CityTicket/BC 100, WJT 2005, WM 2006 und DEKT 2007



Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Glockengasse 37–39, 50667 Köln Telefon: 0221 20808-0

Internet: www.vrsinfo.de

In Zusammenarbeit mit:



Nahverkehr Rheinland GmbH Glockengasse 37–39, 50667 Köln Telefon: 0221 20808-0

Internet: www.nvr.de