

Vorhaben/Maßnahmen in der Region Süd-Ost (Bezug: Planfall Deutschlandtakt, Bedarfsplan Schiene)

Strecke/Knoten	Verkehrliches Ziel laut Zielfahrplan	Beschreibung der Maßnahme	Stand Was ist der nächste Schritt?
Kassel – Gießen/Bebra	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke, Beseitigung von Trassenkonflikten zwischen RegioTram (RT) Kassel – Melsungen und SPNV Frankfurt – Kassel sowie der gewünschten Fahrlage der Linie FR36 (bedingt durch Knoteneinbindungen in Kassel und Eisenach)	Errichtung von neuen Bahnsteiggleisen in Baunatal-Guntershausen: ein Bahnsteiggleis auf der Außenseite (Strecke Guxhagen – Kassel, in Fahrtrichtung Kassel) und ein Bahnsteiggleis auf der Innenseite (Strecke Wabern – Kassel, in Fahrtrichtung Kassel), zusätzlich Verschwenkung der bestehenden Hauptgleise nach Westen;	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden
		Nordkopf: DKW statt bestehender Gleiskreuzung zur Ermöglichung paralleler Fahrmöglichkeiten von Gleis 1 nach Kassel und von Kassel auf Gleis 3;	
		Südkopf: neue Weichenverbindung von Gleis 3 in das Streckengleis nach Guxhagen	
Fulda – Eisenach	Erreichung einer Zielfahrzeit Frankfurt – Eisenach von 80 Minuten bei 2 Zwischenhalten (zur Erreichung der Zielfahrzeit tragen auch andere Maßnahmen bei) sowie einer Zielfahrzeit Fulda – Eisenach von 43 Min. (inkl. 2 Minuten Haltezeit in Bad Hersfeld NBS), Anschlussherstellung	Erhöhung der Geschwindigkeit der BVWP-Maßnahme (Verbindung von der NBS Würzburg – Hannover an die Strecke Bebra – Eisenach) von 200 km/h auf 230 km/h zur Erreichung der Zielfahrzeit	in Planung

München – Lindau	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Bau eines Kreuzungsgleises in Buxheim für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	Planungsbeauftragung läuft
München – Lindau	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Kißlegg: Bau eines zusätzlichen Überhol-/Begegnungsgleises für den SGV mit 740 m Nutzlänge	Planungsbeauftragung läuft
München – Lindau	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Bau eines weiteren Gleises für den SGV zusätzlich zu den SPV-Planungen (Verlängerung des Überholgleises im Bf Tannheim mit 740 m Nutzlänge)	Planungsbeauftragung läuft
Augsburg – Ulm	Zielfahrzeit Augsburg – Ulm (nonstop) von 26 Minuten zur Knoteneinbindung, Kapazitätsausweitung für Mehrverkehr	Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg	in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Augsburg – Ulm	Konfliktvermeidung mit veränderten Fahrlagen SPFV	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen	in Planung (KSP)
Donauwörth – Augsburg	Konfliktvermeidung mit veränderten Fahrlagen SPFV	Augsburg-Oberhausen: Ertüchtigung von Gleis 170 zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten	Planungsbeauftragung läuft
Knoten Donauwörth	Kapazitätssteigerung durch Reduktion von Kreuzungskonflikten zwischen SPV und SGV bei angestrebter Linienstruktur und Verkehrsmenge	Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5	Planungsbeauftragung läuft



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Knoten Donauwörth	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung, damit Züge durchgehend von Ulm nach Regensburg (Strecke 5381) verkehren können, ohne Kreuzungskonflikte mit Zügen auf der Relation Nürnberg – Augsburg zu verursachen	Bau eines Überwerfungsbauwerks in Donauwörth für durchgehende Züge auf der Strecke 5381	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden
Augsburg – München	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke entsprechend der SGV-Prognose und dem angestrebten Mehrverkehr im SPFV	Augsburg Hbf – München: Bau von Überholgleisen in beide Richtungen für SGV zwischen Malching und Maisach	nicht in Planung (BSWAG-Anpassung erforderlich)
Knoten München	Kapazitätssteigerung im Bereich München-Pasing	Augsburg Hbf – München: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante in München-Pasing auf der Nordseite	Planungsbeauftragung läuft

Knoten München	Kapazitätsausweitung bzw. Engpassbeseitigung entsprechend der Leistungsausweitung im SPNV	viergleisiger Ausbau München-Pasing – Eichenau	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden
Knoten München	Verkürzung der Umsteigezeiten in München Hbf von 10 auf 7 Minuten in der Haupthalle und von 13 auf 10 Minuten zwischen den Bahnhofsteilen (Flügelbahnhöfe)	Bau zusätzlicher Fußgängerstege/-unterführungen in München Hbf	Planungsbeauftragung läuft
Knoten München	Kapazitätsausweitung aufgrund Leistungsausweitung SPNV und SPFV	Optimierung des Gleisvorfeldes in München Hbf:	Nicht in Planung
		- Umbau Kreuzung IV in EKW (Gleis 11)	
		- Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung Haupthalle – Starnberger Flügelbahnhof	
		- Versetzung des Lichtsperrsignals 216 (Gleis 15) in Richtung des Weichengrenzzeichens	
München – Mühldorf	Kapazitätsausweitung und neue Fahrlage des SPFV München - Mühldorf – Salzburg im Knoten München	Ergänzung des zweigleisigen Ausbaus der Daglfinger Kurve (BVWP-Maßnahme) mit einer niveaufreien Anbindung an München-Riem Ubf bzw. die Strecke 5600	in Planung
Mühldorf – Braunau	Zusätzlicher Mehrverkehr im SPFV im Abschnitt München – Linz – Wien durch Nutzung der Strecke Braunau – Simbach	Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Grenze D/A (Braunau)	Nicht in Planung
Mühldorf – Braunau	Ausweitung des SPFV	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Julbach	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

München – Landshut – Regensburg	Zielfahrzeit München – Regensburg von 76 Minuten (inkl. einem Zwischenhalt) für den Fernverkehr zur Anschlussherstellung, Beitrag zur Fahrzeitkürzung auf der Relation München – Prag und optimaler Knoteneinbindung der Züge in die Knoten in Bayern und Tschechien	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Freising und Regensburg	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
München – Landshut – Regensburg	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke entsprechend der Leistungsausweitung im SPNV	Neufahrn Nord – Freising: viergleisiger Ausbau	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden
München – Landshut – Regensburg	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke entsprechend der Leistungsausweitung im SPNV	Neufahrn Nord – Freising: Einbindung des viergleisigen Ausbaus zur flexiblen Nutzung der Gleise	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden
München – Landshut – Regensburg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose und dem angestrebten Mehrverkehr im SPNV	viergleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling inkl. Überwerfungsbauwerk in Obertraubling	in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Landshut – Plattling	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Errichtung eines neuen Bahnhofs Ergolding mit zwei zusätzlichen Gleisen für den SGV mit 740 m Nutzlänge	in Planung
Landshut – Plattling	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Niederaichbach KKW Isar: Bau von zwei Gleisen für Begegnungen bzw. Überholungen von Güterzügen mit 740 m Nutzlänge	in Planung
Ingolstadt – München	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung für zusätzlichen Mehrverkehr im SPFV unter Wahrung der Knotenzeiten des SPFV und SPNV	Ingolstadt – Petershausen: Ergänzung um ein drittes und viertes Gleis	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Ingolstadt – München	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Petershausen: Bau je eines seitenrichtigen Überholgleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Ingolstadt – München	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke entsprechend der Leistungsausweitung im SPNV	Bau eines dritten Gleises Dachau – München Hbf entlang der SPFV-Gleise	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Knoten Ingolstadt	Ermöglichung von Doppelbelegungen für zusätzlichen Mehrverkehr im Knoten Ingolstadt	Errichtung eines neuen Zugdeckungssignals an Gleis 1 in Ingolstadt Hbf ¹	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose, Erreichen von Anschlüssen in den Knoten Ingolstadt und Donauwörth	Weichering: Nutzbarmachung des dritten Gleises für den SGV (Anpassung der Nutzlänge und LST)	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose, Erreichen der Anschlüsse in den Knoten Ingolstadt und Donauwörth	Rohrenfeld: Bau eines dritten Gleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Blindheim: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Regensburg – Ingolstadt	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose, Erreichen von Anschlüssen in den Knoten Ingolstadt und Donauwörth	Thaldorf-Weltenburg: Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs für Güterzugkreuzungen mit 740 m Nutzlänge	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Regensburg – Ingolstadt	Herstellung der Anschlüsse im Knoten Ingolstadt, Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung	Zweigleisiger Ausbau Vohburg – Münchsmünster	Nahverkehrsmaßnahme, Planungsauftrag an den Vorhabenträger (DB AG) kann durch das Land erteilt werden

¹ Alternative: Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Schwandorf – Furth im Wald	Fahrzeitverkürzung München – Prag zur besseren Knoteneinbindung der Züge in die Knoten in Bayern und Tschechien und Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung	zweigleisiger Ausbau Altenschwand – Bodenwöhr Nord	in Planung
Schwandorf – Furth im Wald	Fahrzeitverkürzung München – Prag zur besseren Knoteneinbindung der Züge in die Knoten in Bayern und Tschechien und Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung	zweigleisiger Ausbau Cham – Cham Schwedenschanze	in Planung
Schwandorf – Furth im Wald	Fahrzeitverkürzung München – Prag zur besseren Knoteneinbindung der Züge in die Knoten in Bayern und Tschechien und Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung	zweigleisiger Ausbau Weiding – Arnswang	in Planung
Nürnberg – Regensburg – Passau	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Beratzhausen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	in Planung
Nürnberg – Regensburg – Passau	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Undorf: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	nicht in Planung
Nürnberg – Regensburg – Passau	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Straßkirchen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	in Planung

Nürnberg – Regensburg – Passau	Kapazitätsausweitung bzw. Engpassbeseitigung für SGV und SPNV	Plattling: Bau eines mittigen Wendegleises für den SPV mittels einer Gleisverschwenkung	nicht in Planung
Würzburg – Nürnberg	Kapazitätsausweitung und unabhängige Führung der SPFV-Züge aus Würzburg und Erfurt nach Nürnberg Hbf, Fahrzeitverkürzung für bessere Knoteneinbindung in Nürnberg	Bau eines Tunnels für den SPFV im Abschnitt Fürth-Bislohe – Nürnberg Hbf	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Würzburg – Nürnberg	Knoteneinbindung in Würzburg und Nürnberg mit einer Zielfahrzeit von 29 Minuten zur Anschlussherstellung, Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung für zusätzlichen Mehrverkehr im SPFV und SPNV sowie Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Errichtung einer NBS Würzburg (ggf. Rottendorf) – Nürnberg (Fürth-Bislohe) inkl. Einbindung in den Knoten Nürnberg, Neu-/Ausbau auf bis zu 300 km/h	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)
Würzburg – Nürnberg	Führung des SGV über die NBS während des Tages	Bau von mindestens einem Überholgleis an geeigneter Stelle im Abschnitt Rottendorf – Fürth-Bislohe mit 740 m Nutzlänge	Nicht in Planung (Anpassung BSWAG erforderlich)

Würzburg – Nürnberg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Bau eines mittigen Wendegleises in Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr mittels Gleisverschwenkung	Planungsbeauftragung wird derzeit geprüft
Würzburg – Nürnberg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose und dem angestrebten Mehrverkehr im SPFV	<p>viergleisiger Ausbau Würzburg Hbf – Rotentdorf;</p> <p>Bau eines Überwerfungsbauwerkes vom Streckengleis aus Fürth auf das Streckengleis aus Schweinfurt sowie Bau von mehreren zusätzlichen Weichenverbindungen in Würzburg Hbf (z.T. mit Rückbau bestehender Weichen und Verschiebung von Bahnsteigen zur Gewährleistung der erforderlichen Nutzlängen</p>	nicht in Planung
Gemünden – Würzburg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Veitshöchheim – Würzburg Rbf: Bau eines mittigen Puffergleises für den SGV (Einfahrt Würzburg Rbf) mit 740 m Nutzlänge	nicht in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Gemünden – Würzburg	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Gemünden: Bau eines mittigen Puffergleises für 740 m lange Güterzüge	nicht in Planung
Aschaffenburg – Würzburg	Für den SPNV und SPFV soll durch Kapazitätssteigerung Mehrverkehr ermöglicht werden. Außerdem sollen die Knotenzeiten in Frankfurt und Würzburg (Knoten 0 und 30) sowie ein Beitrag zur Zielfahrzeit von 53 Minuten – inklusive zwei Minuten Haltezeit in Aschaffenburg – geschaffen werden. So werden bessere Anschlüsse möglich.	Bau einer zweigleisigen Strecke Heigenbrücken (Abzweig niveaufrei) – Abzweig Nantenbach (Abzw. niveaufrei) für 230 km/h	Planungsbeauftragung läuft
Knoten Erfurt	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung für eine Mengenausweitung im SPFV und SPNV, halbstündliche SPFV-Korrespondenz im Knoten Erfurt mit kurzen Haltezeiten und parallelen Ein- und Ausfahrmöglichkeiten, Anschlussherstellung	Bau von Überwerfungsbauwerken im West- und Ostkopf von Erfurt Hbf	in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Hof – Marktredwitz)	Schaffung eines alternativen Laufweges zur Nord-Süd-Achse Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt / Würzburg – Nürnberg – München / Passau insbesondere für den Güterverkehr - Kapazitätserhöhung / Engpassauflösung sowie Angebotsverbesserung, Fahrzeitverkürzung im FR Hof-Regensburg 10 min durch Infrastrukturmaßnahmen gemäß BVWP - Ermöglichung durchgehender auch überregionaler Personenverkehre	Elektrifizierung der Strecke Hof – Marktredwitz Herstellung KV-Profil P/C 410 im Abschnitt Marktredwitz – Oberkotzau Lärmvorsorge, ETCS Ausrüstung	Planfeststellungsunterlagen eingereicht
ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Marktredwitz – Regensburg)	Siehe Abschnitt Hof – Marktredwitz	Elektrifizierung der Strecke Herstellung KV-Profil P/C 410 im Abschnitt Regensburg – Maxhütte-Haidhof Zweigleisige Verbindungskurve Regensburg-Hafenbrücke – Regensburg Ost Lärmvorsorge, ETCS Ausrüstung, Aufbau der Bahnstromversorgung	Vorplanungen laufen
ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Regensburg – Obertraubling)	Siehe Abschnitt Hof – Marktredwitz	Bau eines 3. und 4. Gleises auf der Strecke Regensburg Prüfening – Regensburg Hbf – Obertraubling	Vorplanungen laufen

<p>ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling ESTW Regensburg Ost)</p>	<p>Siehe Abschnitt Hof – Marktredwitz</p>	<p>Bau eines ESTW Regensburg Ost</p>	<p>Planfeststellungsunterlagen eingereicht</p>
<p>ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/ZE)</p>	<p>– Verkürzung der Reisezeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen – Verbesserung der Betriebsqualität durch vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden – Nürnberg und Prag – Nürnberg – Steigerung Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr</p>	<p>Elektrifizierung der Strecke Umbaumaßnahmen an vorhandenen Eisenbahnüberführungen sowie an Anlagen Dritter (SU) Aufweitung bestehender Tunnel, Spurplananpassungen in Bahnhöfen, Stellwerksanpassungen und -neubauten Ausrüstung mit ETCS Aufbau der Bahnstromversorgung</p>	<p>in Planung</p>
<p>ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (Nürnberg – Marktredwitz)</p>	<p>Siehe Abschnitt Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ</p>	<p>Elektrifizierung der Strecke</p>	<p>Vorplanungen abgeschlossen Auf Grund von gestiegenen Kosten und gleichzeitig verringerten Nutzen konnte nach Abschluss der Vorplanungen die Wirtschaftlichkeit nicht dargestellt werden (NKV 0,6). Die weiteren Planungen sind vorläufig eingestellt.</p>



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

ABS München – Mühldorf – Freilassing (Markt Schwaben – Mühldorf)	Kapazitätsausweitung und neue Fahrlage des SPfV München – Mühldorf - Salzburg	Zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben - Ampfing, Elektrifizierung Markt Schwaben - Ampfing - Mühldorf	Vorprüfung lt. Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG), Einreichung Planfeststellungsunterlagen
ABS München – Mühldorf – Freilassing (Mühldorf Tüßling, Tüßling – Burghausen)	Kapazitätsausweitung und neue Fahrlage des SPfV München – Mühldorf - Salzburg	zweigleisiger Ausbau Tüßling - Freilassing, Elektrifizierung Mühldorf - Tüßling – Freilassing, Elektrifizierung Tüßling - Burghausen	Vorprüfung lt. MgvG, Einreichung Planfeststellungsunterlagen
ABS München – Mühldorf – Freilassing (Truderinger Kurve)			Planfeststellungsunterlagen eingereicht



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

ABS München – Mühldorf – Freilassing (Walpertskirchener Spange)	Neubau Walpertskirchener Spange und Verbindungsgleis bis zum Flughafen München	zweigleisiger Ausbau Flughafen München - Erding, eingleisiger Neubau Walpertskirchener Spange	Planung bisher durch Freistaat Bayern, Warten auf Baubeginn
ABS München – Mühldorf – Freilassing (Tüßling – Freilassing)			Vorplanungen laufen
ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze/CZE	- Fahrzeitverkürzung München – Prag zur besseren Knoteneinbindung der Züge in die Knoten in Bayern und Tschechien und Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung SPFV/SGV-Wirkung: unmittelbar	zweigleisiger Ausbau Weiding – Arnswang	Festlegung Beginn der Vorplanungen im Rahmen der strategischen Planungsbegleitung

ABS Regensburg - Mühldorf			Vorplanungen laufen
ABS Ulm – Friedrichshafen Lindau	Schließung der Elektrifizierungslücke	Elektrifizierung, Abschnittsweise Ertüchtigung auf Vmax 160 km/h	am 06.12.2021 bereits in Betrieb genommen
ABS Weimar – Gera - Gößnitz	Im Güterverkehr bewirkt die ABS Weimar – Gera – Gößnitz eine verbesserte Anbindung des westsächsischen Wirtschaftsraums an Mittelthüringen, Rhein/Main und Ruhrgebiet, da der Traktionswechsel entfällt. Hierdurch profitiert auch der Nahverkehr durch mögliche Angebotsausweitungen und eine höhere Energieeffizienz.	Elektrifizierung der 115 km langen Strecke.	Vorplanungen abgeschlossen, Vorbereitung Einreichung Planfeststellungsunterlagen

<p>ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt * ESTW Gelnhausen</p> <p>* Fulda – Gerstungen</p> <p>* Gelnhausen – Würzburg/Fulda</p> <p>* Hanau – Gelnhausen</p>	<p>Erhöhung der Kapazität im Personen- und Güterverkehr Verkürzung der Fahrzeiten entsprechend der Vorgaben des Deutschland-Takts</p>	<p>Neubaustrecke zwischen Sandlofs (an der Schnellfahrstrecke Fulda – Kassel) und Gerstungen durch Bad Hersfeld</p> <p>Zweigleisige Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Mittelkalbach an der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg</p> <p>Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke</p>	<p>Baubeginn: 2020</p> <p>Vorplanungen laufen</p> <p>Vorplanungen abgeschlossen</p> <p>Planfeststellungsunterlagen eingereicht</p>
<p>ABS Nürnberg – Erfurt (VDE Nr. 8.1) * Baiersdorf – Forchheim</p> <p>* Eggolsheim – Strullendorf</p> <p>* Forchheim – Eggolsheim</p>	<p>Herstellen eines Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin–München. Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zum Programm „Transeuropäische Netze der EU“. Anpassung der Verkehrsverbindung an die wachsende Bedeutung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin</p>	<p>Viergleisiger Ausbau Baiersdorf – Forchheim</p> <p>Viergleisige Ausbau Eggolsheim – Strullendorf</p> <p>Viergleisiger Ausbau Forchheim – Eggolsheim</p>	<p>Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2018</p> <p>Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: vsl. 2025/2026</p> <p>Baubeginn: 2018 Inbetriebnahme: vsl. 2024</p>



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

<p>* Strullendorf – Bamberg – Hallstadt (Knoten Bamberg)</p> <p>* Knoten Bamberg Vorabmaßnahmen</p>		<p>Die bestehende zweigleisige, elektrifizierte Strecke wird auf vier Gleise erweitert und mit einem neuen ESTW ausgestattet. Zusätzlich werden Oberleitungen vollständig erneuert. Der Fernverkehr wird über die beiden äußeren Gleise geführt. Geschwindigkeiten bis 230 km/h werden möglich sein. Die innenliegenden Gleise sollen dem Nah- und Güterverkehr dienen und sind für 160 km/h ausgelegt.</p> <p>Bau des ESTW, Bauzwischenzustand Bahnsteigverlängerung, Verlegung Trinkwassergewinnungsanlage, Kompensationsmaßnahme, Grunderwerb, unter andere bauvorbereitende Maßnahmen/Baufeldfreimachung</p>	<p>Planfeststellungsunterlagen eingereicht</p> <p>Baubeginn: 2021</p>
<p>ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Iheringshausen)</p>	<p>Die Strecke ist für die Güterverkehrsrelation Ruhrgebiet – Südostdeutschland von Bedeutung. Nach Realisierung entfallen in Kassel die bisherigen Fahrtrichtungswechsel und der bestehende Engpass auf der Achse Minden – Hannover – Halle wird entlastet.</p>	<p>Bau einer eingleisigen elektrifizierten Neubaustrecke als Verbindung der Strecken 2550 und 1733 nördlich von Kassel (Espenau-Mönchehof nach Fuldataal-Iheringshausen).</p>	<p>Das Vorhaben befindet sich kurz vor Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2)</p>

<p>ABS/NBS Ulm - Augsburg</p>	<p>Zielfahrzeit Augsburgs – Ulm (nonstop) von 26 Minuten zur Knoteneinbindung, Kapazitätsausweitung für Mehrverkehr SPFV/SGV-Wirkung: unmittelbar Beschreibung der Maßnahme: Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg Und Konfliktvermeidung mit veränderten Fahrlagen SPFV SPFV/SGV-Wirkung</p>	<p>3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg, Vmax = 200 km/h; ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben, Vmax = 250/200 km/h; Fernverkehrshalt Günzburg</p>	<p>Vorplanungen laufen</p>
<p>Knoten München</p>	<p>Anpassung ansteigende verkehrliche Nachfrage</p>	<p>Bhf. Trudering: Beginn Leistungsphase 3 in 2022 Daglfing-Johanneskirchen: Leistungsphase 2 Daglfinger Kurve: Leistungsphase 3 Westkopf Pasing: Leistungsphase 2</p>	<p>Bhf. Trudering: Baubeginn vsl. in 2026 Daglfing-Johanneskirchen: offen Daglfinger Kurve: Baubeginn vsl. in 2028 Westkopf Pasing: Beginn Leistungsphase 3 vsl. in 2023</p>
<p>NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)</p>	<p>Erhöhung der Kapazität in der Hochgeschwindigkeitsachse Berlin – München – Verona – Palermo und im Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“.</p>	<p>Neubau der Strecke Erfurt – Leipzig/Halle</p>	<p>Das Vorhaben ist abgeschlossen. Nur noch Restmaßnahmen.</p>



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

<p>ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden Grenze/AUT</p>	<p>Zielfahrzeit München – Innsbruck: 65 Minuten Erhöhung der Kapazität im Schienengüterverkehr</p>	<p>Blockverdichtung und ETCS im Abschnitt München-Trudering – Grafing Neubau für den Abschnitt Grafing – Landesgrenze DE/AT</p>	<p>Linienfindung auf deutscher Seite seit Juli 2022 abgeschlossen Vorplanung läuft Nach Vorliegen der Verkehrsprognose 2040 gesamtwirtschaftliche Bewertung des Projekts</p>
<p>ABS Burgsinn – Gemünden -Würzburg - Nürnberg</p>	<p>Erhöhung der Kapazität im Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr</p>	<p>Blockverdichtung auf der gesamten Strecke 3. Gleis Fürth - Siegelsdorf</p>	<p>Aufnahme der Vorplanung in 2022</p>
<p>Ubf Augsburg Neue Module</p> <p>Ubf Erfurt Verlängerung Umschlagmodul</p> <p>Ubf Kornwestheim 3. Modul und Verlängerung auf 720m</p> <p>Ubf Landshut Ausbau bestehender Standort</p>	<p>Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene</p>	<p>Abschluss Baufinanzierungsvereinbarung 2022</p> <p>Leistungsphase 2</p> <p>Abschluss Baufinanzierungsvereinbarung 2021</p> <p>Beginn Leistungsphase 3 vsl. noch in 2022</p>	<p>Baubeginn vsl. 2024, Inbetriebnahme vsl. 2026</p> <p>Übergang in Leistungsphase 3 vsl. 2023</p> <p>Baubeginn erste Stufe 2022, Baudauer 1. Stufe: 2022-2025, Inbetriebnahme Baustufen 1+2: vsl. 2030</p> <p>offen</p>

<p>Ubf München Riem Verlängerung auf 720m im Modul 1 Neubau Modul 4</p> <p>Ubf Regensburg 2. Modul</p> <p>Ubf Ulm 2. Modul inkl. südliche Gleisanbindung</p>		<p>Projekt befindet sich in Leistungsphase 3</p> <p>k. A.</p> <p>Planfeststellungsunterlagen werden vsl. noch in 2022 eingereicht</p> <p>Planfeststellungsunterlagen eingereicht</p>	<p>Einreichung Planfeststellungsbeschluss vsl. 2023</p> <p>k. A.</p> <p>Abschluss Baufinanzierungsvereinbarung vsl. 2023</p> <p>Abschluss Baufinanzierungsvereinbarung vsl. 2023</p>
<p>Überholgleise für 740m Züge</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aschaffenburg - Baal Gbf - Fischbach (Inn) - Kirchseeon - Mangolding - Mering Bf - Neumarkt (Opf.) - Neusadt/Aisch - Otting/Weilheim - Prien am Chiemsee - Regensburg Hbf - Sangershausen - Straßkirchen - Straubing - Sudmühle - Sünching - Wicklesgreuth 	<p>Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und die Steigerung der Netzkapazität.</p>	<p>Schaffung der Voraussetzung zur Aufnahme von 740 m langen Zügen z.B. durch Neubau von Überholgleisen, Verlängerung von Überholgleisen sowie Signalversetzungen. Realisierung auf den Hauptstrecken des Güterverkehrs; vorwiegend auf Strecken des TEN-Kernetzes.</p>	<p>Maßnahmen in verschiedenen Leistungsphasen. Von den insgesamt 75 Maßnahmen wurden bereits 18 bis September 2022 umgesetzt.</p>