

Kategorisierung der 38 untersuchten Planfälle – Erläuterung zur Karte

1. Wirtschaftliche Vorhaben (NKV > 1,0) mit Projektzuschnitt gemäß BVWP 2003		2. Wirtschaftliche Vorhaben (NKV > 1,0) mit optimiertem Projektzuschnitt	
PF 02 (LV 07)	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	PF 05b (LV 22, NV 21, IV 10)	ABS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A einschl. Abzweig Tüßling – Burghausen (alle Baustufen)
PF 03 (LV 17)	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	PF 09a (NV 04)	ABS/NBS Hamburg/ Bremen – Hannover
PF 04 (LV 20)	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	PF 13a (NV 08)	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)
PF 07 (NV 03)	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen	PF 16a (NV 12)	ABS/NBS Hanau – Würzburg/ Fulda – Erfurt
PF 10 (NV 05)	ABS Rotenburg – Minden	PF 19a (NV 17)	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz
PF 11 (NV 06)	ABS Uelzen – Stendal	PF 23a (NV 24)	ABS Berlin – Görlitz
PF 14 (NV 09)	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe)	PF 34a (WB 08)	ABS Graben-Neudorf/ Heidelberg – Karlsruhe
PF 17 (NV 13)	NBS Rhein/ Main – Rhein/ Neckar	PF 35a (WB 09)	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. Baustufe)
PF 18 (NV 15)	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe)	3. Unwirtschaftliche Vorhaben (NKV < 1,0)	
PF 21 (NV 22)	ABS Münster – Lünen (– Dortmund)	PF 01 (LV 02)	ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund
PF 22 (NV 23)	ABS Neu-Ulm – Augsburg	PF 06 (NV 02)	ABS Neumünster – Bad Oldesloe
PF 24 (NV 28)	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten Frankfurt	PF 08 (NV 03)	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen
PF 25 (NV 28)	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten Mannheim	PF 12 (NV 07)	ABS Minden – Haste/ ABS/NBS Haste – Seelze
PF 26 (NV 28)	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten München	PF 15 (NV 10)	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)
PF 29 (WB 03)	ABS Lübeck – Schwerin	PF 20 (NV 19)	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/ Rheydt – Rheydt-Odenkirchen
PF 31 (WB 05)	ABS Paderborn – Halle	PF 28 (WB 02)	ABS Oldenburg – Leer
PF 33 (WB 07)	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe)	PF 30 (WB 04)	ABS Hagen – Brilon Wald – Warburg
PF 36 (IV 05)	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A	PF 32 (WB 06)	ABS Hagen – Gießen (2. Baustufe)
PF 37 (IV 08)	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt ("Eiserner Rhein") Historische Trasse		
PF 43 (IV 01)	ABS Hamburg – Öresundregion (Anbindung Feste Fehmarnbeltquerung)		
PF 44 (LV 27)	Ausbau von Knoten (1. Stufe) – Knoten Halle		

PF Planfall (in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich untersuchte Maßnahme)
 LV, NV, WB, IV Zuordnung im Bedarfsplan: Laufende Vorhaben, Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf, Internationale Vorhaben

Einzelerggebnisse der Überprüfung des Bedarfplans für die Schienenwege des Bundes

Nr.	Projektbezeichnung	Invest-Kosten	NKV	
				SB*
PF 01 (LV 02)	ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund (Restmaßnahmen) ca. 80% des Gesamtprojekts bereits realisiert; untersucht wurde zweigleisiger Ausbau Rostock (Riekdahl) – Ribnitz-Damgarten West, Velgast – Stralsund; Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h	211	0,8	-
PF 02 (LV 07)	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe) Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen: Herstellung der Zweigleisigkeit; Elektrifizierung des zweiten Gleises; Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h	137	2,4	2,1
PF 03 (LV 17)	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier Ausbau Kehl – Appenweier (POS Süd) ohne Rheinbrücke; höhengleiche Einbindung bei Appenweier in die Achse Karlsruhe – Basel ("Karlsruher Kurve")	105	1,5	1,3
PF 04 (LV 20)	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg soweit PF 4 vor PF 16 (Mottgers Spange) realisiert wird Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke Wendlingen – Ulm weitgehend parallel zur Autobahn BAB 8 Stuttgart – Ulm mit $v_{max} = 250$ km/h; Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart (Stuttgart 21); Geschwindigkeitserhöhung Neu Ulm – Neuoffingen (Augsburg) auf bis zu 200 km/h; (NBS Wendlingen – Ulm: 2.890 Mio. €; ABS Neu-Ulm – Augsburg: 251 Mio. €; Einbindung in den Knoten Stuttgart: 564 Mio. €) Falls PF 4 nicht vor PF 16 (Mottgers Spange) realisiert wird	3.705	1,5	
PF 05b (LV 22, NV 21, IV 10)	ABS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling – Burghausen (alle drei Baustufen) (ABS 38) optimierter Ausbaumumfang: zweigleisiger Ausbau der Abschnitte Markt Schwaben – Ampfing, Kirchweidach – Tittmoning-Wiesmühl; Elektrifizierung Markt Schwaben – Freilassing, Tüßling – Burghausen; Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h (soweit in Bestandslage möglich); Truderinger Kurve	1.057	1,2	1,1
PF 06 (NV 02)	ABS Neumünster – Bad Oldesloe zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe	304	0,6	-
PF 07 (NV 03)	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen Herstellung durchgehende Zweigleisigkeit, Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven und Sande – Oelweiche mit Neubau Unterwerk in Hahn; Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h	471	1,8	1,7
PF 08 (NV 03)	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen Ertüchtigung für v_{max} 120 km/h; Elektrifizierung Langwedel – Uelzen	227	0,5	-
PF 09a (NV 04)	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse) optimierter Ausbaumumfang (NBS-Abschnitte $v_{max} = 250$ statt 300 km/h): Neubau einer zweigleisigen Strecke Lauenbrück – Isernhagen für $v_{max} = 250$ km/h; zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Visselhövede – Langwedel für $v_{max} = 160$ km/h; Durchbindung in Richtung Lehrte mit Überführung der Strecke Hannover – Celle (zweigleisig, $v_{max} = 160$ km/h) keine aktuellen Kosten von DB Netz AG	1.496	5,2	4,7
PF 10 (NV 05)	ABS Rotenburg – Minden zweigleisiger Ausbau Verden – Rotenburg; zweigleisiger Ausbau Nienburg – Minden	357	1,8	1,6
PF 11 (NV 06)	ABS Uelzen – Stendal zweigleisiger Ausbau	272	3,3	3,0

DB Netz AG sah sich nicht in der Lage, Kosten für PF 09 (NV 04) bzw. PF 09a und PF 37a zu aktualisieren. NKV daher vermutlich niedriger

PF Planfall (in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich untersuchte Maßnahme)

LV, NV, WB, IV Zuordnung im Bedarfsplan: Laufende Vorhaben, Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf, Internationale Vorhaben

Spalte "NKV" Nutzen-Kosten-Verhältnis grün unterlegt: Wirtschaftlichkeit nachgewiesen 29 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

rot: Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen 9 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

SB* Sensitivitätsbetrachtung: NKV-Ermittlung bei 15 % geringerer Personen- und Güterverkehrsnachfrage (gegenüber Prognose 2025)

Nr.	Projektbezeichnung	Invest-Kosten	NKV	
				SB*
PF 12 (NV 07)	ABS Minden – Haste/ ABS/NBS Haste – Seelze zweigleisiger Ausbau Minden – Haste (danach Viergleisigkeit Minden – Haste); zweigleisige Neubaustrecke Haste – Seelze	1.040	1,0	-
PF 13a (NV 08)	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken) optimierter Ausbaumumfang: Elektrifizierung der Stammstrecke im Abschnitt Oebisfelde – Stendal – Wustermark; drittes Gleis im Trappenschongebiet zwischen Abzw. Bamme und Abzw. Ribbeck (Lückenschluss)	293	2,0	1,8
PF 14 (NV 09)	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe) dreigleisiger Ausbau Oberhausen – Grenze D/NL; Verbindungskurve Sterkrade – Oberhausen Grafenbusch	1.342	1,2	1,1
PF 15 (NV 10)	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe) Anpassung für NeiTech ($v_{max} = 160$ km/h)	50	-4,1	-
PF 16a (NV 12)	ABS/NBS Hanau – Würzburg/ Fulda – Erfurt (Mottgers-Spange) optimierter Ausbaumumfang (NBS-Abschnitte $v_{max} = 250$ statt 300 km/h): viergleisiger Ausbau Hanau – Gelnhausen; Neubaustrecke Gelnhausen zur SFS Fulda – Würzburg; Verbindungskurve Niederaula; zweigleisige Ausbaustrecke Niederaula – Bad Hersfeld; viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld – Blankenheim; Ertüchtigung der zweigleisigen Strecke Eisenach – Erfurt für $v_{max} = 200$ km/h	3.144	2,0	1,8
PF 17 (NV 13)	NBS Rhein/ Main – Rhein/ Neckar zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim – Mannheim für $v_{max} = 300$ km/h; eingleisige Ausschleifung aus der NBS zur Anbindung von Darmstadt Hbf (Konsenstrasse); kein Bypass Mannheim	2.183	1,2	1,1
PF 18 (NV 15)	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe) zweigleisiger Neubau Durmersheim – Rastatt Süd; viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg – Kenzingen; zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Freiburg – Kenzingen – Buggingen; viergleisiger Ausbau/Neubau Buggingen – Basel; Ausbau Kenzingen – Freiburg – Buggingen (Rheintalbahn) und Karlsruhe – Durmersheim ($v_{max} = 160 - 250$ km/h)	3.138	2,9	2,7
PF 19a (NV 17)	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz optimierter Ausbaumumfang: zweigleisiger Ausbau Igel – Igel West	10	1,2	1,0
PF 20 (NV 19)	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/ Rheydt – Rheydt-Odenkirchen zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt – Rheydt-Odenkirchen.	50	0,8	-
PF 21 (NV 22)	ABS Münster – Lünen (– Dortmund) zweigleisiger Ausbau Münster – Lünen; Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Lünen auf $v_{max} = 200$ km/h	377	1,1	1,0
PF 22 (NV 23)	ABS Neu-Ulm – Augsburg dreigleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen	184	1,4	1,2
PF 23a (NV 24)	ABS Berlin – Görlitz optimierter Ausbaumumfang: Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h im Abschnitt Königs Wusterhausen – Lübbenau; Elektrifizierung Cottbus – Görlitz	242	1,1	1,0

DB Netz AG sah sich nicht in der Lage, Kosten für PF 09 (NV 04) bzw. PF 09a und PF 37a zu aktualisieren; NKV daher vermutlich niedriger

PF Planfall (in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich untersuchte Maßnahme)

LV, NV, WB, IV Zuordnung im Bedarfsplan: Laufende Vorhaben, Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf, Internationale Vorhaben

Spalte "NKV" Nutzen-Kosten-Verhältnis grün unterlegt: Wirtschaftlichkeit nachgewiesen 29 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

rot: Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen 9 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

SB* Sensitivitätsbetrachtung: NKV-Ermittlung bei 15 % geringerer Personen- und Güterverkehrsnachfrage (gegenüber Prognose 2025)

Nr.	Projektbezeichnung	Invest-Kosten	NKV	
				SB*
PF 24 (NV 28)	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten Frankfurt zweigleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung Homburger Damm einschl. Abzw. Mainzer Landstraße (Weicheneinbau); zweigleisiger Ausbau Ffm Galluswarte; viergleisiger Ausbau Abzw Main-Neckar-Brücke – Ffm Süd; Umgestaltung des Bf Ffm Süd auf Richtungsbetrieb; Umgestaltung des Vorfeldes und der Bahnsteiganlagen (Ferngleise 1 – 6) des Hauptbahnhofes einschl. Zulaufstrecken; Überwerfungsbauwerk Eckverbindung Niederrad – Forsthaus (niveaufreie Einbindung in Strecke Mainz – Frankfurt/Main); Umbau Knoten Sportfeld, zweigleisiger Ausbau Niederräder Brücke	911	1,2	1,0
PF 25 (NV 28)	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten Mannheim Mannheim (MA) Hbf: Verschiebung von Bahnsteigkanten, zusätzlicher Bahnsteig; MA Friedrichsfeld Süd: Kreuzungsbauwerk (niveaufreie Führung SGV Darmstadt – MA Rbf); Heidelberg (HD): viergleisiger Ausbau HD Wieblingen – HD Hbf; Ludwigshafen: Ausfädelung für SGV; Mainz (MZ): zusätzl. Rampe in MZ Bischofsheim, zusätzl. Weichenverbindung MZ Hbf, Verbindungskurve MZ Kostheim – Wiesbaden Ost, Überholungsgleise sdl. MZ Weisenau; Wiesbaden: parallele Fahrmöglichkeiten für SGV durch längere Durchrutschwege in Wiesbaden Ost; Kurve Karlsruhe-West-Rastatt	160	3,5	3,0
PF 26a (NV 28)	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten München viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen oberirdisch; Ausbau Bahnhof Pasing und Überleitverbindung von den Regionalbahngleisen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke; zweigleisiger Ausbau der Truderinger Spange; Daglfinger Kurve und Umbau Einfädelungsbereich M-Riem; Wendeanlage Hallbergmoos; Walpertskirchener Spange	464	2,3	
PF 28 (WB 02)	ABS Oldenburg – Leer zweigleisiger Ausbau der Strecke Oldenburg – Leer	337	0,8	-
PF 29 (WB 03)	ABS Lübeck – Schwerin Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen; Bau einer elektrifizierten Verbindungskurve zur Umfahrung von Bad Kleinen von Lübeck in Richtung Schwerin	100	2,5	2,2
PF 30 (WB 04)	ABS Hagen – Brilon Wald – Warburg Ausbau der Strecke Schwerte – Warburg für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen	39	-1,6	-
PF 31 (WB 05)	ABS Paderborn – Halle Teilmaßnahme: eingleisige Verbindungskurve Mönchehof – Speele; eingleisige Verbindungskurve Sangerhausen (Relation Nordhausen – Sömmerda)	212	2,3	2,1
PF 32 (WB 06)	ABS Hagen – Gießen (2. Baustufe) Neubau eines eingleisigen Streckenabschnittes Altenhundem – Welschen Ennest zur Abflachung der heutigen Steilstrecke	409	0,8	-
PF 33 (WB 07)	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe) zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze; viergleisiger Ausbau Elze – Nordstemmen sowie Groß Gleidingen – Braunschweig Hbf; zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife (Weddel – Fallersleben) mit $v_{max} = 200$ km/h	779	2,5	2,3
PF 34a (WB 08)	ABS Graben-Neudorf/ Heidelberg – Karlsruhe Entfall des Ausbaus Heidelberg – Bruchsal wegen fehlender Wirtschaftlichkeit Herstellung der durchgehenden Viergleisigkeit Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe	543	1,4	1,3
PF 35a (WB 09)	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (Abschnitt Weimar – Gößnitz) (Mitte-Deutschland-Verbindung) optimierter Ausbaumumfang: zweigleisiger Ausbau der Strecke Weimar – Jena – Gera sowie Beseitigung der Elektrifizierungslücke zwischen Weimar und Gößnitz.	300	1,5	1,3

DB Netz AG sah sich nicht in der Lage, Kosten für PF 09 (NV 04) bzw. PF 09a und PF 37a zu aktualisieren; NKV daher vermutlich niedriger

PF Planfall (in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich untersuchte Maßnahme)

LV, NV, WB, IV Zuordnung im Bedarfsplan: Laufende Vorhaben, Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf, Internationale Vorhaben

Spalte "NKV" Nutzen-Kosten-Verhältnis grün unterlegt: Wirtschaftlichkeit nachgewiesen 29 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

rot: Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen 9 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

SB* Sensitivitätsbetrachtung: NKV-Ermittlung bei 15 % geringerer Personen- und Güterverkehrsnachfrage (gegenüber Prognose 2025)

Nr.	Projektbezeichnung	Invest-Kosten	NKV	
				SB*
PF 36 (IV 05)	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (Brennerzulauf) zweigleisige NBS (= viergleisiger Ausbau) München Trudering – Großkarolinenfeld; zweigleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg; zweigleisige NBS Brannenburg – Grenze D/A	2.630	1,2	1,0
PF 37 (IV 08)	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt ("Eiserner Rhein") Historische Trasse zweigleisiger Ausbau; Elektrifizierung	150	3,5	3,2
PF 37a	A 52-Variante keine aktuellen Kosten von DB Netz AG	480	1,1	-
PF 43 (IV 01)	ABS Hamburg – Öresundregion (Anbindung feste Fehmarnbeltquerung) zweigleisiger Ausbau Bad Schwartau – Puttgarden (Ausnahme: Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig); Elektrifizierung Schwartau Waldhalle – Puttgarden; Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h	817	6,7	
PF 44 (LV 27)	Ausbau von Knoten (1. Stufe) – Knoten Halle Baustufe 1: leistungsfähige Einbindung der ZBA in den Knoten Halle; Baustufe 2: Umbau innerer Knoten mit Durchbindung VDE 8; Baustufe 3: Umbau äußerer Knoten (AZ Peißen, Bf Reußen, Abschnitt Halle-Südstadt – Halle-Nietleben)	340	1,6	

DB Netz AG sah sich nicht in der Lage, Kosten für PF 09 (NV 04) bzw. PF 09a und PF 37a zu aktualisieren. NKV daher vermutlich niedriger

PF Planfall (in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich untersuchte Maßnahme)

LV, NV, WB, IV Zuordnung im Bedarfsplan: Laufende Vorhaben, Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf, Internationale Vorhaben

Spalte "NKV" Nutzen-Kosten-Verhältnis grün unterlegt: Wirtschaftlichkeit nachgewiesen 29 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

rot: Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen 9 von 38 untersuchten Bedarfsplanprojekten

SB* Sensitivitätsbetrachtung: NKV-Ermittlung bei 15 % geringerer Personen- und Güterverkehrsnachfrage (gegenüber Prognose 2025)