



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg  
für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015)  
- Langfassung -**

**Vorbemerkung**

Die Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg sind in vier Gruppen eingeteilt: (1) Achsen des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und übrige internationale Strecken, (2) Achsen zwischen Oberzentren/Beseitigung von Engpässen im Güter- und Personenverkehr, (3) Schieneninfrastrukturprojekte des Regional- und Nahverkehrs und (4) Kombiniertes Verkehr. Die Vorhaben der Gruppe 1 waren im Wesentlichen bereits im BVWP 2003 enthalten.<sup>1</sup> Der Bund hat erklärt, dass auch bereits im geltenden BVWP enthaltene Vorhaben ggf. erneut anzumelden und der Bewertung zu unterziehen sind. Davon ausgenommen sind Vorhaben, die abgeschlossen sind oder aufgrund des Projektfortschritts nicht mehr sinnvoll abgebrochen werden können. Über die bereits im bestehenden BVWP enthaltenen Maßnahmen hinaus sind aus Sicht der Landesregierung zusätzlich Projekte anzumelden, die ebenfalls nachfolgend aufgeführt sind.<sup>2</sup> Es erfolgt eine streng streckenbezogene Darstellung, d.h. bestimmte Nahverkehrsprojekte finden sich mit mehreren Abschnitten u.U. in mehreren Strecken wieder (Kennzeichnung durch Fußnote). Es sind nur Schieneninfrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes aufgenommen, da nur diese Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans sind.

<sup>1</sup> Das gilt nicht für die Vorhaben in der Untergruppe „Internationale Reaktivierungen“.

<sup>2</sup> Siehe Fußnote 1 und Gruppen 2 bis 4.

## Gruppe 1: Achsen des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und übrige internationale Strecken

<b>Vorhaben</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Länge in km</b>	<b>Kosten<sup>3</sup></b>
ABS <sup>4</sup> Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden (Residenzbahn, Remsbahn)	Optimale Anbindung Baden-Württembergs an die NBS Nürnberg - Erfurt (- Berlin) durch Verknüpfung der Achsen München - Berlin und Zürich - Stuttgart - Nürnberg. Nach Eröffnung der NBS schnellste Verbindung vom Raum Stuttgart nach Berlin. Ausbau zur Beschleunigung der Strecke, optional durch Neigetechnik-ausrüstung; zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Crailsheim – Goldshöfe; bereits im BVWP 2003, TEN-Kernnetz	205 (BW)	108 Mio. (BW)
ABS Kehl – Appenweier	Beschleunigung der Achse Stuttgart-Karlsruhe-Strasbourg-Paris; bereits im BVWP 2003, TEN-Kernnetz und TEN-Kernnetzkorridor Nr. 10	14	145 Mio.
ABS/NBS <sup>5</sup> Stuttgart - Ulm - Augsburg	Neubaustrecke Stuttgart - Wendlingen - Ulm, Ausbaustrecke Ulm-Augsburg; bereits im BVWP 2003, TEN-Kernnetz und TEN-Kernnetzkorridor Nr. 10	148	2,9 Mrd. (BW)
ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg – Basel (Rheintalbahn)	Zwei- bis viergleisiger Neu- bzw. Ausbau; bereits im BVWP 2003, TEN-Kernnetz und TEN-Kernnetzkorridor Nr. 6, EU-Güterverkehrskorridor Nr. 1, Vereinbarung von Lugano vom 6.9.1996 mit der Schweiz <sup>6</sup>	190	4,8 Mrd. <sup>7</sup>
NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar	Zweigleisiger Neubau mit voller Einbindung Mannheim Hbf; bereits im BVWP 2003, TEN-Kernnetz und TEN-Kernnetzkorridor Nr. 6, EU-Güterverkehrskorridor Nr. 1	84	220 Mio. (BW)

<sup>3</sup> Bei neuen Projekten teilweise Schätzung; Angaben in Euro

<sup>4</sup> ABS = Ausbaustrecke

<sup>5</sup> NBS = Neubaustrecke

<sup>6</sup> Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz vom 6.9.1996.

<sup>7</sup> Restinvestitionsvolumen, ggf. Mehrkosten infolge verbesserter Trassenführung

Großknotenbereiche Mannheim und Stuttgart	Bereits im BVWP 2003 ohne nähere Angaben	k.A.	k.A.
Große Knoten in Heilbronn, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel und Ulm	Bereits im BVWP 2003 ohne nähere Angaben	k.A.	k.A.
ABS Karlsruhe - Graben-Neudorf, ABS Heidelberg - Karlsruhe	Viergleisiger Ausbau, Geschwindigkeitserhöhung; bereits im BVWP 2003, TEN-Kernnetz und TEN-Kernnetzkorridor Nr. 6, EU-Güterverkehrskorridor Nr. 1	28	631 Mio.

<b>Untergruppe „Internationale Projekte“</b>		<b>Länge in km</b>	<b>Kosten</b>
ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Grenze D / A ( <i>Südbahn</i> )	Ausbau und Elektrifizierung einschließlich leistungsfähigem Knoten Lindau; bereits im BVWP 2003, TEN-Grundnetz	124	226 Mio.
ABS Stuttgart - Singen - Grenze D / CH ( <i>Gäubahn</i> )	Ausbau/Bau von Doppelspuranschnitten; bereits im BVWP 2003, TEN-Grundnetz, Vereinbarung von Lugano vom 6.9.1996 mit der Schweiz	20	162 Mio.
ABS München - Lindau - Grenze D / A ( <i>Allgäubahn</i> )	Ausbau und Elektrifizierung einschließlich leistungsfähigem Knoten Lindau; bereits im BVWP 2003, TEN-Grundnetz, Vereinbarung von Lugano vom 6.9.1996 mit der Schweiz	155	96 Mio. (BW)
<b>Untergruppe „Internationale Reaktivierungen“</b>			
(Freiburg - ) Breisach - Neuf Brisach – Colmar	Wiederaufbau der Rheinbrücke; TEN-Grundnetz	2	8 Mio.
Rastatt - Roeschwoog - (Vendenheim)	Wiederinbetriebnahme der Rheinbrücke; Dt.-franz. Vereinbarung von La Rochelle vom 22.05.1992 (Art. 5 Abs. 4): Anschluss an die LGV Est-Europeen [Fertigstellung Ende 2015] in Vendenheim; zusätzliche Ergänzung zur POS Süd für Verkehre nach Südfrankreich und Spanien sowie Regionalverkehr zwischen Nordbaden und Nordelsass (evtl. TEN-Kernnetz)	12	12 Mio.

## Gruppe 2: Achsen zwischen Oberzentren<sup>8</sup> / Beseitigung von Engpässen im Güter- und Personenverkehr

In dieser Gruppe sind Vorhaben enthalten, mit denen der Nachholbedarf Baden-Württembergs beim Verkehrsträger Schiene (Eisenbahnen des Bundes - EdB) gedeckt werden soll. Mit der Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte können Fahrzeiten verkürzt, die Leistungsfähigkeit des Netzes erhöht, durchgehende Verbindungen geschaffen, verbesserte Ausschreibungsbedingungen realisiert und die Umweltverträglichkeit des Schienenverkehrs weiter gestärkt werden.

### a.) Achsen zwischen Oberzentren (OZ)

<b>Vorhaben</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Länge in km</b>	<b>Kosten</b>
ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen (Hochrheinbahn und Bodensee-gürtelbahn)	Elektrifizierung der Strecke nebst partiellem Doppelspurausbau zur Verbesserung der Verkehrs- und Betriebsqualität zwischen den Oberzentren Weil am Rhein/Lörrach und Konstanz bzw. Ravensburg/Friedrichshafen	133	260 Mio.
ABS Heilbronn - Würzburg (Frankenbahn)	Zweigleisiger Ausbau zwischen Züttlingen und Möckmühl zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenpersonen- und Güterverkehrs zwischen den Oberzentren Heilbronn und Würzburg	5	21 Mio.
ABS Heilbronn - Nürnberg (Hohenlohebahn)	Elektrifizierung und Ausbau der Strecke zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs zwischen den Oberzentren Heilbronn und Ansbach/Nürnberg	33	40 Mio.

<sup>8</sup> Laut dem gültigen Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg.

ABS Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf - Kißlegg <sup>9</sup> (Zollernbahn)	Elektrifizierung der Gesamtstrecke und partieller Doppelspurausbau zwischen Tübingen und Albstadt; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs zwischen den OZ Tübingen/Reutlingen und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten einerseits und Memmingen andererseits	162	210 Mio.
ABS Freiburg - Neustadt - Donaueschingen <sup>10</sup> , Villingen - Rottweil, Horb - Tübingen <sup>11</sup>	Elektrifizierung; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs zwischen den OZ Freiburg, Villingen- Schwenningen und Stuttgart einerseits und Tübingen/Reutlingen andererseits	99	80 Mio.
ABS (Freiburg) - Immendingen – Tuttlingen - Sigmaringen – Herbertingen - Ulm <sup>12</sup> (Donautalbahn)	Elektrifizierung zwischen Immendingen und Ulm sowie partieller Doppelspurausbau zur Verbesserung der Betriebsqualität; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs zwischen den Oberzentren Freiburg und Ulm	128	120 Mio.

## b.) Beseitigung von Engpässen im Güter- und Personenverkehr

<b>Vorhaben</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Länge in km</b>	<b>Kosten</b>
ABS Stuttgart – Crailsheim (Murrbahn)	Zweigleisiger Ausbau (optional mit Neigetechnikausrüstung) von Backnang bis Schwäbisch-Hall/Hessental; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs	42	180 Mio.
ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn) <sup>13</sup>	Elektrifizierung und partieller zweigleisiger Ausbau; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs	73	100 Mio.

<sup>9</sup> Auch Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Regionalstadtbahn Neckar-Alb“ von Tübingen bis nach Albstadt-Ebingen.

<sup>10</sup> „Hintere Höllentalbahn“, Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Breisgau-S-Bahn“.

<sup>11</sup> Auch Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Regionalstadtbahn Neckar-Alb“ von Tübingen bis nach Horb.

<sup>12</sup> Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Donau-Iller“.

<sup>13</sup> Auch Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Donau-Iller“.

### Gruppe 3: Schieneninfrastrukturprojekte des Regional- und Nahverkehrs<sup>14</sup>

In dieser Gruppe sind reine Nahverkehrsprojekte aufgeführt. Da die Geltungsdauer des BVWP über das Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms 2019 hinaus vorgesehen ist, ist – anders als bei dem vorangegangenen BVWP - sicherzustellen, dass auch Projekte des Schienenpersonennahverkehrs in den BVWP aufgenommen und aus den Bedarfsplanmitteln finanziert werden. Dies muss zumindest solange gelten, bis eine Nachfolgeregung für das auslaufende GVFG-Bundesprogramm geschaffen wird.

<b>Vorhaben</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Länge in km</b>	<b>Kosten</b>
Knoten Mannheim	Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Baustufe; 3. oder 4. Gleis zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf	k.A.	(160 Mio.) <sup>15</sup>
ABS Freiburg - Breisach (Breisacher Bahn) <sup>16</sup>	Elektrifizierung und partieller Doppelspurausbau; Erhöhung der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs	23	(116 Mio.) <sup>17</sup>
ABS Denzlingen – Elzach (Elztalbahn) <sup>18</sup>	Elektrifizierung und Ausbau; Erhöhung der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs	19	(44 Mio.) <sup>19</sup>

<sup>14</sup> Siehe Forderung Verkehrsmiisterkonferenz vom 5./6.10.2011, TOP 4.8, Ziffer 3 (Niederschrift S. 21): „(...) Vor diesem Hintergrund [Geltung des BVWP über das Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms 2019 hinaus] fordert die VMK das BMVBS auf, bei der Erarbeitung der neuen Grundkonzeption für den nächsten BVWP sicherzustellen, dass auch große Nahverkehrsprojekte des Schienenpersonennahverkehrs und außerdem der Nahverkehrsnutzen aller Maßnahmen unter Einschluss der zentralen Knoten entsprechend bewertet und berücksichtigt werden können.“

<sup>15</sup> Aktueller Kostenstand, Kostenreduzierungen und überwiegende GVFG-Finanzierung angestrebt.

<sup>16</sup> Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Breisgau-S-Bahn“.

<sup>17</sup> Aktueller Kostenstand, Kostenreduzierungen und überwiegende GVFG-Finanzierung angestrebt.

<sup>18</sup> Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Breisgau-S-Bahn“.

<sup>19</sup> Aktueller Kostenstand, Kostenreduzierungen und überwiegende GVFG-Finanzierung angestrebt.

## Gruppe 4: Kombiniertes Verkehr (KV)

<b>Vorhaben</b>	<b>Bemerkung</b>
Ein neues KV-Terminal im Bereich Südlicher Oberrhein	vorzugsweise Standort Lahr; setzt eine autobahnparallele Trassenführung der Rheintalbahn voraus, daher vorbehaltlich der Beschlussfassung im Projektbeirat; Einbindung in das zukünftige TEN-Kernnetz, TEN-Kernnetzkorridor Nr. 6, EU-Güterverkehrskorridor Nr. 1; Ausbau zum multimodalen Netzwerkknoten des unbegleitenden und begleitenden kombinierten Verkehrs („Rollende Landstraße“), Auflösung bestehender Engpasssituationen in anderen Terminals; geeignet für Aufnahme von Güterzügen von bis zu 750 Meter
Zwei neue KV-Terminals im Süden der Metropolregion Stuttgart	vorzugsweise ein Standort im Südwesten (Standort Bahnhof Eutingen im Gäu) und ein weiterer Standort im Südosten der Metropolregion. Erhöhung der Transportkapazität im unbegleitenden kombinierten Verkehr mit Anschluss an die <i>Gäubahn</i> <sup>20</sup> als Zulaufstrecke zur NEAT <sup>21</sup> in der Schweiz; Entlastungsfunktion für das KV-Terminal in Kornwestheim; Ausbildung als multimodaler Netzwerkknoten im Umschlag Straße/Schiene/Schiff <sup>22</sup>

<sup>20</sup> Terminal Bf. Eutingen im Gäu bzw. bei dem anderen Terminal über die elektrifizierte Strecke Tübingen - Horb.

<sup>21</sup> „Neue Alpen-Transversale“, d.h. hier durch den neuen Gotthard-Basis-Tunnel Richtung Italien.

<sup>22</sup> Nicht bei KV-Terminal Bf. Eutingen im Gäu.