

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-001	ABS (Amsterdam - Hengelo -) Bad Bentheim - Osnabrück - Hannover - Berlin	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-021-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Ertüchtigung der West-Ost-Achse für HGV
1-002	ABS (Bremen -) Delmenhorst - Vechta - Hesepe - Osnabrück	Ausbau	Aufgrund der ausreichend ausgebauten, umliegenden Schieneninfrastruktur und einem erwarteten Kapazitätsengpass am Zulauf Bremen-Neustadt – Delmenhorst wird die Strecke durch den SPFV und den SGV nicht genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Delmenhorst - Hesepe - Osnabrück; Sicherung der Bahnübergänge durch Beschränkung Delmenhorst - Bramsche
1-003	ABS (Bützow - Güstrow -) Lalendorf - Neubrandenburg - Pasewalk - Grambow - Grenze D/PL	Ausbau	Da die Strecke nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre, wird sie nicht durch den überregionalen SGV genutzt werden. Zudem bindet die Strecke nur dünn besiedeltes Gebiet an und ist eingleisig, wodurch sie auch nicht vom SPFV bedient werden wird. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Lalendorf - Neubrandenburg - Pasewalk - Grambow Grenze (- Szczecin) Vmax 120 km/h, Beibehaltung eingleisiger Dieselbetrieb
1-004	ABS (Freiburg -) Immendingen - Sigmaringen - Herbertingen - Ulm (Donaubahn)	Ausbau	Durch die geringe Nachfrage nach Ost-West-Verbindungen im betroffenen Abschnitt ist kein Nutzen des Ausbaus für den SPFV und den SGV gegeben. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Immendingen - Tuttlingen - Sigmaringen - Herbertingen - Ulm samt Geschwindigkeitserhöhung
1-005	ABS (Freiburg -) Neustadt - Donaueschingen - Villingen - Rottweil - Horb - Tübingen	Ausbau	Durch die geringe Nachfrage nach Ost-West-Verbindungen im betroffenen Abschnitt sowie geeigneterer Alternativstrecken für den SGV ist kein Nutzen des Ausbaus für den SPFV und den SGV gegeben. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-006	ABS (Hagen -) Schwerte - Brilon Wald - Warburg	Ausbau	Aufgrund der für den SGV und SPFV besser geeigneten Alternativstrecke Hamm – Lippstadt – Paderborn – Altenbeken wird die geplante Ausbaustrecke durch überregionalen Verkehr nicht genutzt werden. Erschwerend sind Tunnelrückbauten zur Eingleisigkeit auf der Strecke geplant. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Brilon Wald - Warburg und Elektrifizierung Schwerte - Brilon Wald - Warburg
1-007	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS (Hannover -) Bissendorf - Bennemühlen - Walsrode - Soltau - Buchholz (Heidebahn)	Ausbau	Der Ausbau führt zwar durch die Verkürzung des Laufweges zu einem Nutzen für den SGV, allerdings wird durch hohen Investitionskosten keine Wirtschaftlichkeit erzielt werden können. Da zusätzlich eine Anbindung an den Mega-Hub in Lehrte nur ungünstig herzustellen ist, hat das Dialogforum Schiene Nord die erweiterte Alpha-E-Lösung (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-003-V02) als bevorzugte Variante ausgewählt.	2-gleisiger Ausbau Bissendorf - Bennemühlen; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bennemühlen - Soltau - Buchholz (Nordheide)
1-008	ABS (Koblenz -) Niederlahnstein - Limburg (- Wetzlar) (Lahntalbahn)	Ausbau	Aufgrund der kürzeren und für den SGV vorteilhafteren Rheinstrecke sowie der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main für den SPFV wird die Lahnstrecke nicht durch den SGV und den SPFV genutzt werden. Auch nach regulativen Eingriffen im SGV wäre das Projekt nicht wirtschaftlich, da die Kosten für die aufwendige Elektrifizierung im engen Tunnelprofil inklusive Tunnelaufweitung den volkswirtschaftlichen Nutzen übersteigen. Somit ist der Projektvorschlag nicht im BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau Niederlahnstein - Limburg
1-009	ABS (Koblenz -) Niederlahnstein - Limburg (- Wetzlar) (Lahntalbahn) (Variante Wetzlar)	Ausbau	Aufgrund der kürzeren und für den SGV vorteilhafteren Rheinstrecke wird die Lahnstrecke nicht durch den SGV genutzt werden. Auch nach regulativen Eingriffen im SGV wäre das Projekt nicht wirtschaftlich, da die Kosten für die aufwendige Elektrifizierung im engen Tunnelprofil inklusive Tunnelaufweitung den volkswirtschaftlichen Nutzen übersteigen. Somit ist der Projektvorschlag nicht im BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau Niederlahnstein - Limburg - Wetzlar
1-010	ABS (Köln -) Hürth-Kalscheuren - Ehrang (- Trier) (Eifelstrecke)	Ausbau	Da ein Ausbau der Eifelstrecke lediglich zu Entlastungen der Moselstrecke, nicht aber der Strecken entlang des Rheines führen wird und aufgrund der engen Tunnelprofile eine güterverkehrstaugliche Elektrifizierung der Strecke inklusive Tunnelaufweitung sehr kostenintensiv ist, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hürth - Kalscheuren - Ehrang
1-011	ABS (Köln -) Troisdorf - Siegburg - Siegen (Siegstrecke)	Ausbau	Da die angestrebte Maßnahme nur in Verbindung mit dem Ausbau der anschließenden Dillstrecke nutzbringend für den SGV ist, wird sie als Bestandteil des Zielnetz I des Mittelrheinkoordinator in den BVWP aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	2-gleisiger Ausbau Blankenburg - Merten, Schladem - Rosbach und Siegen - Siegen Ost Gbf, evtl. Lärmvorsorge; KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) - Siegen - Siegen Ost Gbf und zwischen Siegen und Siegen-Weidenau

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-012	ABS (Leipzig -) Borna - Geithain - Chemnitz	Ausbau	Aufgrund einer vorteilhafteren Alternativstrecke für den SPFV und der geringen Nachfrage des SGV wird der Ausbau nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Borna - Geithain - Chemnitz, Vmax 160 km/h
1-013	ABS (Nürnberg -) Hartmannshof - Neukirchen - Irrenlohe	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimierter Form als Bestandteil des Projekts PB 2-022-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Amberg - Irrenlohe und Elektrifizierung Hartmannshof - Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) - Amberg - Irrenlohe (- Schwandorf); Elektrifizierung Nürnberg-Mögeldorf - Nürnberg-Dutzendteich und Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) - Weiden (Oberpf); Elektrifizierung Hof - Marktredwitz - Irrenlohe - Schwandorf - Regensburg ist Randbedingung
1-014	ABS (Nürnberg -) Hartmannshof - Neukirchen - Irrenlohe / Weiden	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-013 und 1-015 gelöscht. Diese wurden unter den Projektnummern PB 2-022-V01 und PB 2-023-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-015	ABS (Nürnberg -) Hartmannshof - Neukirchen - Weiden	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-023-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Hartmannshof - Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg) - Weiden (Oberpf); Elektrifizierung Hof - Marktredwitz - Irrenlohe - Schwandorf - Regensburg ist Randbedingung
1-016	ABS (Nürnberg -) Hersbruck - Schwandorf - Furth im Wald - Plzen	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-013 und 1-128 gelöscht. Diese wurden unter der Projektnummer PB 2-022-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-017	ABS (Venlo -) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde als Teil des Projekts PB 2-025-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Dülken - Kaldenkirchen
1-018	ABS (Venlo -) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen (Variante Rheydt-Odenkirchen)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-025-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Dülken - Kaldenkirchen und Rheydt Pbf - Rheydt-Odenkirchen
1-019	ABS (Zittau -) Mittelherwigsdorf - Varnsdorf - Seifhennersdorf	Ausbau	Da die betroffene Strecke auch nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre und es vorteilhaftere Alternativstrecken im Norden und Süden gibt, ist die Maßnahme für den SPFV und den SGV nicht nutzbringend. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Mittelherwigsdorf - Seifhennersdorf Vmax 80 km/h
1-020	ABS / NBS Rastatt - Grenze D/FR (- Roeschwoog - Vendenheim)	Ausbau/ Neubau	Voraussetzung für die Maßnahme ist die Elektrifizierung des betroffenen Streckenabschnittes auf französischer Seite, für den derzeit keine Ausbaupläne bekannt sind. Die Nachfrage nach SPFV in Richtung Strasbourg kann grundsätzlich auch durch die vorhandene Infrastruktur bedient werden. Bis zu einem Ausbauvorhaben auf französischer Seite ist die Maßnahme nicht in den BVWP aufzunehmen.	Sanierung und Wiederinbetriebnahme Rheinbrücke Wintersdorf; Elektrifizierung und Anbindung Strecke 4242 an das französische Eisenbahnnetz bei Roeschwoog
1-021	ABS Augsburg - Buchloe - Kempten - Hergatz (- Lindau)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage nach SPFV und überregionalem SGV in den betroffenen Streckenabschnitten, wird durch eine Elektrifizierung der Strecken kein überregionaler Nutzen erzielt. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Augsburg - Buchloe und Buchloe - Kempten - Immenstadt - Hergatz; Elektrifizierung Hergatz - Lindau-Aeschach Abzw - Lindau-Reutin ist Randbedingung (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
1-022	ABS Augsburg - Buchloe - Kempten - Hergatz (- Lindau) (Variante)	Ausbau	Da der Ausbau der Strecke in erster Linie nur dem SPNV zu Gute kommen würde, da nur geringe Nachfrage durch SPFV und SGV auf der Strecke besteht, ist das Projekt für den überregionalen Verkehr nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Augsburg - 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; Elektrifizierung Hergatz - Lindau-Aeschach Abzw - Lindau-Reutin ist Randbedingung
1-023	ABS Augsburg - Meitingen - Donauwörth - Treuchtlingen - Nürnberg	Ausbau	Aufgrund der Engpasslage zwischen Mertingen – Meitingen würde ein Ausbau auf der Strecke Augsburg – Meitingen keine nennswerte Kapazitätserhöhung für den SPFV und den SGV bringen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Ausbau Augsburg – Meitingen – Donauwörth wurde unter der Projektnummer PB 2-026-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Augsburg - Meitingen
1-024	ABS Augsburg - Meitingen - Donauwörth - Treuchtlingen - Nürnberg (Variante Donauwörth)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-026-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Augsburg - Meitingen - Donauwörth
1-025	ABS Augsburg - Meitingen - Donauwörth - Treuchtlingen - Nürnberg (Variante Vmax)	Ausbau	Da nur sehr wenige SPFV-Züge von einer Beschleunigung der Strecke profitieren würden und die anschließende Infrastruktur den erbrachten Zeitgewinn nicht weiterführen könnte, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und damit nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Kapazitätsausbau der Strecke Augsburg – Meitingen – Donauwörth wurde allerdings unter der Projektnummer PB 2-026-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Beschleunigung Augsburg - Donauwörth Vmax 230 km/h; Beschleunigung Treuchtlingen - Schwabach Vmax 200 km/h; Einbau von LZB zwischen Treuchtlingen und Nürnberg

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-026	ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen (- Lindau) (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage nach SPFV und überregionalem SGV in den betroffenen Streckenabschnitten, wird durch eine Elektrifizierung und einem Ausbau der Strecken kein überregionaler Nutzen erzielt. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	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-Reutin ist Randbedingung
1-027	ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen (- Lindau) (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn) (Variante Zweigleisigkeit)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage nach SPFV und überregionalem SGV in den betroffenen Streckenabschnitten, wird durch eine Elektrifizierung und einem Ausbau der Strecken kein überregionaler Nutzen erzielt. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Stahringen - Überlingen West und Überlingen Ost - Friedrichshafen Stadt; Elektrifizierung Radolfzell - Stahringen - Friedrichshafen Stadt und Friedrichshafen Stadt - Friedrichshafen Hafen, Vmax 160 km/h; Elektrifizierung Ulm - Herberlingen - Sigmaringen - Tuttlingen - Immendingen - Donaueschingen - Neustadt (Schwarzwald), Lindau - Friedrichshafen - Radolfzell und Erzingen (Baden) - Waldshut - Basel sind Randbedingungen
1-028	ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (- Stettin)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-027-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Passow - Tantow Grenze und Ausbau Angermünde - Tantow Grenze Vmax 160 km/h
1-029	ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (- Stettin) (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-027-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen. Die Geschwindigkeitserhöhung Berlin - Angermünde ist Bestandteil des Bezugsfalls.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Passow - Tantow Grenze und Ausbau; Angermünde - Tantow Grenze Vmax 160 km/h; Berlin - Angermünde Vmax 160 km/h
1-030	ABS Berlin - Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-028-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Cottbus - Görlitz
1-031	ABS Berlin - Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil, Zweigleisigkeit)	Ausbau	Da die Kapazitäten der eingleisige Strecke auch künftig ausreichen werden, um den SPFV, den SPNV und den SGV zu bedienen, würde ein Ausbau keinen Nutzen bringen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Die Elektrifizierung der Strecke wurde unter der Projektnummer PB 2-028-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Lübbenau - Cottbus - Görlitz und Elektrifizierung Cottbus - Görlitz Beseitigung der Eingleisigkeit im Bahnhof Königs Wusterhausen
1-032	ABS Berlin - Küstrin-Kietz - Grenze D/PL (- Kostrzyn) (Ostbahn)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage und vorteilhafteren Alternativstrecken in der Umgebung, hat der geplante Ausbau keinen Nutzen für den SPFV und den SGV. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Biesdorfer Kreuz - Küstrin-Kietz Grenze (- Kostrzyn)
1-033	ABS Berlin - Müncheberg (Mark) - Küstrin-Kietz / Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL	Ausbau/ Neubau	Um die angestrebten Fahrtzeiten zu erreichen, wären hohe Investitionskosten nötig, die gegenüber der geringen Anzahl an SPFV-Zügen, die hiervon profitieren würden, zu keiner Wirtschaftlichkeit führen. Somit ist das Projekt nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-034	ABS Berlin - Stralsund	Ausbau	Aufgrund von Veränderungen in der SPFV- und SGV-Nachfrage auf dieser Strecke, ist eine Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf der Strecke nicht mehr nutzbringend für den überregionalen Verkehr. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Berlin - Angermünde - Stralsund Vmax 160 km/h
1-035	ABS Bielefeld - Lage (Lippe) - Lemgo	Ausbau	Da aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken weder SPFV noch SGV auf der geplanten Strecke verkehrt, handelt es sich hierbei um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Bielefeld - Lage (Lippe) - Lemgo
1-036	ABS Bingen - Gau Algesheim - Mainz	Ausbau	Dadurch, dass der SGV weiterhin die parallel laufende, rechtsrheinige Alternativstrecke nutzen und es kaum Erhöhung des SPFV auf der Strecke geben wird, ist der Ausbau für den überregionalen Verkehr nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Gesamtentlastung der Mittelrheinestrecken wird in den Projekten VB 2-004-V03 und PB 2-004-V04 verfolgt.	3-gleisiger Ausbau Bingen - Gau Algesheim - Mainz
1-037	ABS Bitterfeld - Halle (Saale)	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Erhaltungsmaßnahme handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Finanzierung ist durch die gemäß der LuFV zur Verfügung stehenden Mitteln zu tragen.	Sanierung der bereits für 200 km/h ausgebauten Strecke Bitterfeld - Halle
1-038	ABS Braunschweig - Gifhorn - Uelzen	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisige Begegnungsabschnitte in Bad Bodenteich und Rötgesbüttel
1-039	ABS Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Ausbau EVB-Netz)	Ausbau	Da die Strecke über Bremervörde auch nach einer Elektrifizierung aufgrund ihrer Länge weniger attraktiv für den SGV ist als die Strecke über Bremen und zusätzlich Engpässe an den Anschlussstellen ab Rotenburg bestehen, ist ein Ausbau der Strecke ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahme nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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)

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-040	ABS Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Ausbau EVB-Netz) (Variante Stade / Buxtehude)	Ausbau	Da die geplanten Ausbaustrecken aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen und kürzeren Alternativstrecken nur wenig genutzt werden würden, ist ein Ausbau der Strecken ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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)
1-041	ABS Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller) - Langwedel - Uelzen - Stendal	Ausbau	Aufgrund von vorteilhafteren Alternativverbindungen wird die Nachfrage auf der geplanten Ausbaustrecke gering sein, weshalb das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen ist. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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/Verden zur Amerikalinie; 2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel - Uelzen - Stendal, Vmax 120 km/h
1-042	ABS Bremerhaven - Cuxhaven	Ausbau	Da eine Führung über Stade hin zum Rangierbahnhof Maschen erhebliche Vorteile für den SGV bringt, wird die geplante Ausbaustrecke nicht vom SGV genutzt werden. Somit ist die Maßnahme für den überregionalen Verkehr nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven - Cuxhaven
1-043	ABS Bremerhaven - Cuxhaven (Variante)	Ausbau	Da eine Führung über Stade hin zum Rangierbahnhof Maschen erhebliche Vorteile für den SGV bringt, wird die Strecke Bremerhaven – Cuxhaven nicht vom SGV genutzt werden. Sie wird auch nicht vom SPFV bedient. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Überholbahnhof Wremen, Überholbahnhof Nordholz
1-044	ABS Cottbus - Forst (Lausitz) - Grenze D/PL (- Zary)	Ausbau	Da die Strecke ab der deutsch-polnischen Grenze in Polen ebenfalls nicht elektrifiziert ist, wird die geplante Ausbaustrecke auch nach einer Elektrifizierung nicht durch überregionalen SGV und SPFV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Cottbus - Forst (Lausitz) - Forst Grenze (- Zary)
1-045	ABS Crailsheim - Bad Mergentheim - Königshofen (- Miltenberg - Aschaffenburg) (Tauberbahn)	Ausbau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke keine bzw. nur eine geringe Nachfrage durch SPFV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim - Bad Mergentheim - Königshofen; abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hattingen Abzw - Tuttlingen - Ulm - Aalen - Crailsheim ist Randbedingung
1-046	ABS Crailsheim - Bad Mergentheim - Königshofen - Wertheim (Tauberbahn) (Variante Verkehrsstationen)	Ausbau	Da die Ertüchtigung von Verkehrsstationen keine bedarfsplanmäßige Maßnahme im Sinne des BVWP darstellt und die Elektrifizierung aufgrund von fehlender Nachfrage seitens des SPFV und SGV auf der Ausbaustrecke eine SPNV-Maßnahme ist, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ertüchtigung von Verkehrsstationen der Tauberbahn; perspektivisch Elektrifizierung Crailsheim - Bad Mergentheim - Königshofen - Lauda - Wertheim
1-047	ABS Crailsheim - Bad Mergentheim - Königshofen (- Miltenberg - Aschaffenburg) (Tauberbahn) (Variante Lindau)	Ausbau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke keine bzw. nur eine geringe Nachfrage durch SPFV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim - Bad Mergentheim - Königshofen; abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Crailsheim - Aalen - Ulm - Friedrichshafen - Lindau ist Randbedingung
1-048	ABS Cuxhaven - Stade	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-047-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Himmelpforten - Hechthausen und Elektrifizierung Cuxhaven - Stade
1-049	ABS Cuxhaven - Stade (Variante)	Ausbau	Ein zweigleisiger Ausbau ohne Elektrifizierung im geplanten Abschnitt würde keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr bringen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Ausbau mit Elektrifizierung der Gesamtstrecke Cuxhaven – Stade wurde unter der Projektnummer PB 2-047-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Himmelpforten - Hechthausen
1-050	ABS Dessau - Roßlau - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Elster)	Ausbau	Da die mit der Maßnahme verbundene Reisezeitverkürzung nur mit unzureichenden Reisezeitnutzen verbunden ist, übersteigen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Roßlau (Elbe) - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Elster) Vmax 120 bzw. 160 km/h, Blockteilungen
1-051	ABS Dessau - Roßlau - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Elster) (Variante)	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Erhaltungsmaßnahme handelt, ist sie nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Finanzierung kann ggf. durch die gemäß der LuFV zur Verfügung stehenden Mitteln erfolgen.	Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Elster) Erhöhung Vmax; Ausrüstung der Strecke mit PZB; Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m; Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge; Einrichtung SPNV-Wendemöglichkeit in Annaburg
1-052	ABS Donauwörth - Nördlingen - Goldshöfe - Crailsheim	Ausbau/ Neubau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPFV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Donauwörth - 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)

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-053	ABS Donauwörth - Nördlingen - Goldshöhe - Crailsheim (Variante Ingolstadt)	Ausbau/ Neubau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPFV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Donauwörth - Nördlingen - Goldshöhe, Vmax 160 km/h; 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöhe (Nord-Ost, Relation Nördlingen - Crailsheim); 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe - Crailsheim, Vmax 160 km/h; 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöhe - Schwäbisch Hall); 2-gleisige NBS Südtangente Ingolstadt (Abzw bei Reichertshofen - Abzw bei Seehof Bbf), Vmax 160 km/h
1-054	ABS Donauwörth - Nördlingen - Goldshöhe - Crailsheim (Variante Öhringen-Cappel)	Ausbau/ Neubau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPFV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Donauwörth - Nördlingen - Goldshöhe, Vmax 160 km/h; 2-gleisige NBS Gegenkurve Goldshöhe (Nord-Ost, Relation Nördlingen - Crailsheim); 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe - Crailsheim, Vmax 160 km/h; 2-gleisige NBS Gegenkurve Crailsheim (Süd-West, Relation Goldshöhe - Schwäbisch Hall); Elektrifizierung Schwäbisch Hall-Hessental - Öhringen-Cappel samt Erhöhung Vmax
1-055	ABS Dortmund - Hamm - Paderborn - Altenbeken - Kassel	Ausbau	Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Verlängerung der S-Bahn-Linie dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	4-gleisiger Ausbau Dortmund - Hamm (separate S-Bahn-Gleise)
1-056	ABS Dortmund - Hamm - Paderborn - Altenbeken - Kassel (Variante Benhauser Bogen + Tunnel Hofgeismar + Vmax)	Ausbau	Auf der geplanten Strecke besteht weder der Bedarf einer Kapazitätserhöhung, noch würde die Reisezeitverkürzung im SPFV, auf Grundlage der niedrigen Passagierzahlen, die hohen Investitionskosten rechtfertigen. Da das Projekt damit nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Beseitigung Bahnübergänge Dortmund - Soest und Lippstadt - Paderborn; Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung sowie evtl. neue Röhre für den Rehbergtunnel; 1-gleisiger Tunnel südlich von Hofgeismar für SPFV und SGV; Paderborn - Hamm Vmax 200 km/h
1-057	ABS Dortmund - Hamm - Paderborn - Altenbeken - Kassel (Variante Benhauser Bogen)	Ausbau	Auf der geplanten Strecke besteht weder der Bedarf einer Kapazitätserhöhung, noch würde die Reisezeitverkürzung im SPFV, auf Grundlage der niedrigen Passagierzahlen, die hohen Investitionskosten rechtfertigen. Da das Projekt damit nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Beseitigung Bahnübergänge Dortmund - Soest und Lippstadt - Paderborn; Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung
1-058	ABS Dresden - Görlitz - Grenze D/PL (- Zgorzelec)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-029-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Dresden-Klotzsche - Görlitz - Görlitz Grenze (- Zgorzelec)
1-059	ABS Dresden - Görlitz - Grenze D/PL (- Zgorzelec) (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-029-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Dresden-Klotzsche - Görlitz - Görlitz Grenze (- Zgorzelec), Vmax 160 km/h
1-060	ABS Emden - Norddeich	Ausbau	Durch Veränderungen in der Produktion des Hauptnutzers ENERCON ist der Bedarf an den Sondertransporten in der ursprünglichen Höhe nicht mehr vorhanden. Damit wäre eine Lichtraumprofilenerweiterung ohne erkennbaren Nutzen und damit nicht wirtschaftlich. Deshalb ist das Projekt nicht in den BVWP aufzunehmen.	Kapazitätserweiterung und Vergrößerung Lichtraumprofil Emden - Abelitz; NE: Kapazitätserweiterung und Vergrößerung NE: Lichtraumprofil Abelitz - Aurich; NE: Anbindung Hafen Emden
1-061	ABS Flörsheim - Hochheim	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Erhaltungsmaßnahme handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Finanzierung ist durch die gemäß der LuFV zur Verfügung stehenden Mitteln zu tragen.	Beseitigung der seit 2004 bestehenden Oberbaumängel
1-062	ABS Gera - Leipzig	Ausbau	Da die Strecke weiterhin nicht elektrifiziert wäre, hätte die Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Gera - Leipzig Vmax 120 km/h
1-063	ABS Gotha - Leinefelde		Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-030-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Gotha - Bad Langensalza - Leinefelde
1-064	ABS Gronau - Grenze D/NL (- Enschede)	Ausbau	Aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken für den grenzüberschreitenden SPFV und SGV würde bei einem Ausbau der Strecke kein Nutzen für den überregionalen Verkehr entstehen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ertüchtigung für grenzüberschreitenden Verkehr
1-065	ABS Gruiten - Wuppertal - Schwelm	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-031-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	kapazitätssteigernde Maßnahmen
1-066	ABS Hagen - Siegen - Gießen	Ausbau	Da die angestrebte Maßnahme nur in Verbindung mit dem Ausbau der Anschlussstrecken Richtung Köln und Würzburg nutzbringend für den SGV ist, wird sie als Bestandteil des Zielnetz I des Mittelrheinkorridors in den BVWP aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen - Siegen - Gießen) für Kombinierten Verkehr
1-067	ABS Hagen - Siegen - Gießen (Variante Tunnel Altenhundem)	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der hohen Trassenpreisen auf der Ausbaustrecke und ausreichend Kapazitäten auf den alternativen Rheinstrecken, wird keine entscheidende Verlagerung des SGV auf diese Strecke erfolgen. Da sie auch nicht durch den SPFV genutzt wird, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen - Siegen - Gießen) für Kombinierten Verkehr; Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik; Ermöglichung von Gleiswechselbetrieb; 1-gleisige NBS Tunnel Lennestadt-Altenhundem - Welschen Ennest
1-068	ABS Hagen / Siegburg - Siegen - Gießen	Ausbau	Da die angestrebte Maßnahme nur in Verbindung mit dem Ausbau der Anschlussstrecke Richtung Würzburg nutzbringend für den SGV ist, wird sie als Bestandteil des Zielnetz I des Mittelrheinkorridors in den BVWP aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	Tunnelprofilerweiterung Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen - Siegen - Gießen) für Kombinierten Verkehr; 2-gleisiger Ausbau Blankenburg - Merten, Schladem - 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-Weidenau

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-069	ABS Halle (Saale) - Eilenburg- Falkenberg - Knappenrode (- Horka - Wegliniec)	Ausbau	Da die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig ausreichen werden, wäre ein Ausbau nicht wirtschaftlich. Deshalb ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Streckenausbau zur Erhöhung der Kapazität
1-070	ABS Halle (Saale) - Nordhausen (- Kassel)	Ausbau	Da die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig für den SGV ausreichen werden und der SPFV die südlich verlaufende Bahnstrecke Halle – Bebra (Thüringer Stammbahn) benutzt, wäre ein Ausbau nicht wirtschaftlich. Deshalb ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Halle (Saale) - Nordhausen Vmax 140 km/h, diverse Blockteilungen, kapazitive Maßnahmen
1-071	ABS Halle/Leipzig - Großheringen - Weimar - Erfurt	Ausbau	Da die mit der Maßnahme verbundene Reisezeitverkürzung nur mit unzureichenden Reisezeitnutzen verbunden ist, übersteigen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Halle/Leipzig - Großheringen - Erfurt Vmax 160 km/h, diverse Blockteilungen, kapazitive Maßnahmen
1-072	ABS Hamburg - Büchen - Wittenberge - Berlin (Variante)	Ausbau	Aufgrund der hauptsächlichen Führung des SGV künftig von Hamburg über Stendal und Magdeburg und bereits durchgeführten Maßnahmen auf der Strecke Hamburg – Berlin im Rahmen des „Sofortprogramms Seehafenhinterlandsverkehr“ liegt auf der Ausbaustrecke kein Kapazitätsengpass für den SPFV und den SGV vor. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	3. Gleis Nauen - Berlin
1-073	ABS Hamburg – Lübeck (Hamburg-Horn - Hamburg-Wandsbek)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-260 gelöscht. Dieser wurde als Bestandteil des Knotens Hamburg unter der Projektnummer PB K-002-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-074	ABS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimierter Form unter den Projektnummern VB 2-011-V01 und PB 2-044-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Gemäß ROV: Elektrifizierung der Strecke Lübeck - Puttgarden; 2-gleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Lübeck - Puttgarden; tlw. Rückbau der Bestandsstrecke; Errichtung Pufferbahnhof Lübeck
1-075	ABS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante Fehmarnsundbrücke)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimierter Form unter den Projektnummern VB 2-011-V01 und PB 2-044-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Gemäß ROV: Elektrifizierung 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
1-076	ABS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante NBS Beginn FBQ)	Ausbau/ Neubau	Der Bund, das Land und die DB haben sich darauf verständigt nur noch die raumgeordnete Variante für den Ausbau der Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden zu verfolgen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-011-V01). Daher entfallen im Zuge der Vorprüfung von Projektvorschlägen für den BVWP 2015 alle sonstigen Alternativvarianten.	NBS Bad Schwartau - Beginn FBQ bei Puttgarden
1-077	ABS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) (Variante NBS Großenbrode)	Ausbau/ Neubau	Der Bund, das Land und die DB haben sich darauf verständigt nur noch die raumgeordnete Variante für den Ausbau der Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden zu verfolgen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-011-V01). Daher entfallen im Zuge der Vorprüfung von Projektvorschlägen für den BVWP 2015 alle sonstigen Alternativvarianten.	NBS Bad Schwartau - Großenbrode; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Großenbrode - Puttgarden, Vmax 160 km/h
1-078	ABS Hamburg - Ruhrgebiet	Ausbau	Obwohl der SPFV von einem Ausbau der Strecke profitieren würde, übersteigen die Investitionskosten noch deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Hamburg - Bremen - Osnabrück Vmax 230 km/h
1-079	ABS Hamburg - Ruhrgebiet (Variante 2,5 Stunden)	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	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, 3-gleisiger Ausbau Rotenburg - Sagehorn, 3-gleisige Ausbau Dreye - Twistring und 2-gleisiger Ausbau Münster - Lünen, inkl. Umfahrung Werne sind Randbedingungen
1-080	ABS Hanau - Nantenbach (Variante Ausbau)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-007-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	kapazitätserhöhender und beschleunigender Ausbau über den Neubau der Spessartrampe hinaus
1-081	ABS Hanau - Nantenbach (Variante Ortsumfahrung Lohr)	Ausbau	Obwohl der SPFV von einem Ausbau der Strecke profitieren würde, übersteigen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ortsumfahrung Lohr, Verlängerung der Nantenbacher Kurve Nantenbach - Rohrbach
1-082	ABS Hannover - Berlin (Lehrter Stammbahn)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-032-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	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
1-083	ABS Hannover - Berlin (Lehrter Stammbahn) (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-032-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	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-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Abzw Bamme - Oebisfelde, Vmax 160 km/h

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-084	ABS Hannover - Wunstorf - Nienburg (Weser) - Verden (Aller)	Ausbau	Aufgrund von Kapazitätsengpässen in der umgebenden Infrastruktur, kann durch einen Ausbau der Strecke kein bzw. nur eingeschränkter Nutzen für den SGV generiert werden. Da der SPFV auch nicht durch die Maßnahme profitiert, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht als Einzelmaßnahme in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Ertüchtigung
1-085	ABS Hochstadt-Marktzeuln / Schnabelwaid - Neuenmarkt-Wirsberg - Oberkotzau (- Hof)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-024-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Hochstadt-Marktzeuln - Kulmbach - Neuenmarkt-Wirsberg und Kirchenlaibach - Bayreuth; Elektrifizierung Nürnberg - Schnabelwaid - Marktredwitz - Oberkotzau - Hof, 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid - Bayreuth - Neuenmarkt-Wirsberg, Vmax 160 km/h und 2-gleisiger Ausbau Stammbach - Marktschorgast und Elektrifizierung Neuenmarkt-Wirsberg - Marktschorgast - Oberkotzau, Vmax 160 km/h sind Randbedingungen
1-086	ABS Hof - Marktredwitz - Regensburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-019-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Hof - Marktredwitz - Regensburg; 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke - Regensburg Ost; Umbau Regensburg Ost; 3-gleisiger Ausbau Regensburg Hbf - Regensburg Ost - Obertraubling
1-087	ABS Itzehoe - Westerland (Sylt) / Brunsbüttel	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Ausbaustrecke, können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Itzehoe - Westerland (Sylt)
1-088	ABS Itzehoe - Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante Brunsbüttel)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Ausbaustrecke, können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Itzehoe - Westerland (Sylt); Elektrifizierung Wilster - Brunsbüttel
1-089	ABS Itzehoe - Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante NBS St. Michaelisdonn)	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Ausbaustrecke, können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	NBS Kiebitzreihe - St. Michaelisdonn; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung St. Michaelisdonn - Westerland (Sylt)
1-090	ABS Karlsruhe - Durmersheim	Ausbau	Die Maßnahme wurde als Bestandteil des Zielnetzes I des Mittelrheinkorridors unter der Projektnummer VB 2-004-V03 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Abzw Dammerstock - Bashaide
1-091	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-033-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz
1-092	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg (Variante Backnang)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-033-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz; 2-gleisiger Ausbau (optional mit Neigetechnikrüstung) Backnang - Schwäbisch Hall-Hessental
1-093	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg (Variante Crailsheim)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-033-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung Karlsruhe-Durlach - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz; 2-gleisiger Ausbau Goldshöhe - Crailsheim, optionale Neigetechnikrüstung für Gesamtstrecke Stuttgart - Nürnberg
1-094	ABS Kavelstorf - Rostock Seehafen	Ausbau	Da keine Rückverlagerung des Eisenerzverkehrs von Hamburg nach Rostock erwartet wird, besteht nur eine geringe Nachfrage nach einer Ertüchtigung der Strecke durch den SGV. Da deshalb die hohen Investitionskosten nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden können, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ertüchtigung für Achslast 25 t
1-095	ABS Kehl - Appenweier	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-034-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Kehl - Appenweier Vmax 160 km/h; 2-gleisige Appenweierer Kurve zur Einbindung POS Süd an die Rheintalbahn
1-096	ABS Kiel - Lübeck (3. BS)	Ausbau	Da auf der Ausbaustrecke kein bzw. kaum Nachfrage durch SGV und SPFV besteht, würde eine Elektrifizierung keinen Nutzen für überregionalen Verkehr bringen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Kiel - Lübeck
1-097	ABS Koblenz - Mainz	Ausbau	Ein zusätzlicher Nutzen für SPFV und SGV aus dieser Maßnahme ist nicht erkennbar, da auf der Linken und Rechten Rheinstrecke kein Engpass vorhanden ist. Da es sich um eine Erhaltungsmaßnahme handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Finanzierung ist durch die gemäß der LuFV zur Verfügung stehenden Mitteln zu tragen.	Tunnelertüchtigung Koblenz - Mainz; (Herstellung des KV-Profiles P/C 400 im Abschnitt St. Goar - Oberwesel)
1-098	ABS Köln - Aachen	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-048-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	3. Gleis (Überholgleis) Bf Aachen-Rothe Erde; Geschwindigkeitserhöhung im Bf Eschweiler auf 160 km/h

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-099	ABS Köln - Aachen (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-048-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	3. Gleis Düren - Aachen
1-100	ABS Köln - Hürth-Kalscheuren - Bonn	Ausbau	Da die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig für den überregionalen Verkehr ausreichen werden, wäre ein Ausbau nicht wirtschaftlich. Deshalb ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	4-gleisiger Ausbau Köln - Hürth-Kalscheuren - Bonn inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren
1-101	ABS Köln - Hürth-Kalscheuren - Bonn (Variante Brühl)	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf
1-102	ABS Kornwestheim - Schorndorf - Aalen - Donauwörth - Augsburg	Ausbau	Die Strecke besitzt bereits die Streckenklasse D4. Da diese eine höhere Einstufung gegenüber der Klasse CE8 darstellt, ist eine Aufnahme des Projektes in den BVWP nicht notwendig.	Ausbau für SGV mit CE8 ausreichend und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten
1-103	ABS Landshut - Plattling	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-035-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Landshut - Plattling
1-104	ABS Langwedel - Uelzen (- Stendal) (Amerikalinie, 2-gleisig)	Ausbau	Aufgrund von Kapazitätsengpässen in der umgebenden Infrastruktur, kann durch einen Ausbau der Strecke alleine kein bzw. nur eingeschränkter Nutzen für den SGV generiert werden. Auch der SPFV profitiert nicht durch die Maßnahme. Da die geplante Ausbaustrecke aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen nur wenig genutzt werden würde, ist ein Ausbau der Strecke ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel - Uelzen, Vmax 120 km/h
1-105	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Langwedel - Uelzen (- Stendal) (Amerikalinie)	Ausbau	Trotz einer Entlastung der Strecke zwischen Hamburg und Hannover durch den SGV ist ein Ausbau der Strecken nicht wirtschaftlich. Dies liegt vor allem daran, dass sehr hohe Investitionskosten aufzubringen sind und sich kein Nutzen für den SPFV ergibt. Da die geplanten Ausbaustrecken aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen und kürzeren Alternativstrecken nur wenig genutzt werden würden, ist ein Ausbau der Strecken ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Langwedel - Uelzen, Vmax 120 km/h; 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen - Celle, Vmax 200 km/h
1-106	ABS Langwedel - Uelzen (- Stendal) (Amerikalinie) (Variante Stendal)	Ausbau	Da die geplante Ausbaustrecke aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen und kürzeren Alternativstrecken nur wenig genutzt werden würden, ist ein Ausbau der Strecken ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Langwedel - Uelzen - Stendal, Vmax 120 km/h
1-107	ABS Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Chemnitz	Ausbau	Da auch künftig keine Nachfrage nach einer SPFV-Linie zwischen Chemnitz und Leipzig besteht und der SGV aufgrund des Nachfragerückgangs nach Braunkohle abnehmen wird, bringt ein Ausbau der Strecke keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Leipzig - Chemnitz (über Bad Lausick), 2-gleisiger Ausbau Leipzig-Paunsdorf - Leipzig-Liebertwolkwitz, Vmax 160 km/h
1-108	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (2. BS)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer KB 2-006-V02 geprüft und nicht in den BVWP aufgenommen.	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
1-109	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (2. BS) (Variante Buchhorst - Weddel)	Ausbau	Trotz erhöhtem Nutzen dieses Projektes gegenüber dem Projektvorschlag 1-108 steht der Nutzen für den überregionalen Verkehr bei einem Ausbau der Strecke in keinem angemessenen Verhältnis zu den Investitionskosten. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-110	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (2. BS) (Variante Sorsum - Himmelsthür)	Ausbau	Dadurch, dass die im Projektvorschlag 1-108 beschriebenen Maßnahmen aufgrund von Nicht-Wirtschaftlichkeit nicht umgesetzt werden, wird die Belastung der Strecke Weddel – Fallersleben zurückgehen, womit kein Ausbau mehr erforderlich ist. Da der Gesamtprojektvorschlag nicht wirtschaftlich ist (siehe Projektvorschlag 1-108), ist das Projekt nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-111	ABS Lübeck - Büchen - Lüneburg	Ausbau	Trotz einer Entlastung der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck durch den SGV ist ein Ausbau der Strecken nicht wirtschaftlich. Dies liegt vor allem an den hohen Investitionskosten. Somit ist das Projekt in diesem Zuschnitt nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine optimierte Variante wurde unter der Projektnummer PB 2-036-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck - Büchen - Lüneburg, Vmax 140 km/h

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-112	ABS Lübeck - Büchen - Lüneburg (Variante FBQ)	Ausbau	Obwohl sich durch Umsetzung der Ausbaustrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg mit der Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltanbindung positive Synergieeffekte ergeben würden, übersteigen die Investitionskosten noch deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es in diesem Zuschnitt nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine optimierte Variante wurde unter der Projektnummer PB 2-036-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck - Büchen - Lüneburg, Vmax 140 km/h; Elektrifizierung 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
1-113	ABS Lübeck - Schwerin	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-036-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger, elektrifizierter Ausbau Lübeck - Bad Kleinen, Vmax 120 km/h; Verbindungskurve Bad Kleinen (Relation Lübeck - Schwerin)
1-114	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund (VDE 1)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-113 und 1-115 gelöscht. Der Projektvorschlag 1-113 wurde unter der Projektnummer PB 2-036-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-115	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund (VDE 1)	Ausbau	Da aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen kein Engpass in diesen Bereich erwartet wird, bringt ein Ausbau keinen Nutzen. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-116	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund (VDE 1) (Variante Lübeck - Bad Kleinen)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-113 und 1-115 gelöscht. Der Projektvorschlag 1-113 wurde unter der Projektnummer PB 2-036-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-117	ABS Ludwigshafen - Saarbrücken (Ergänzungsmaßnahmen)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-037-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	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 Rentrish 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
1-118	ABS Lüneburg - Dannenberg - Salzwedel	Ausbau	Da die Strecke nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre, wird sie nicht durch den überregionalen SGV oder den SPVF genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reaktivierung Lüneburg - Dannenberg, Wiederaufbau Dannenberg - Lüchow - Salzwedel
1-119	ABS Magdeburg - Dessau	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-046-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Biederitz - Roßlau (Elbe) Vmax 160 km/h, Blockteilungen
1-120	ABS Magdeburg - Dessau (Variante)	Ausbau	Da aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen kein Engpass in diesen Bereich erwartet wird, bringt ein Ausbau keinen Nutzen. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	Biederitz - Roßlau (Elbe) Vmax 160 km/h, Blockteilungen 4-gleisiger Ausbau Abzw Brücke - Biederitz
1-121	ABS Magdeburg - Köthen	Ausbau	Dieses Projekt wird bereits umgesetzt und ist somit nicht mehr in den BVWP aufzunehmen.	vollständige Nutzbarmachung Viergleisigkeit
1-122	ABS Magdeburg - Oebisfelde	Ausbau	Da es künftig auf der Strecke keinen Kapazitätsengpass geben wird, weil die nichtelektrifizierte Strecke durch den SPFV und den überregionalen SGV nicht genutzt werden wird, und die Kreuzungssituation in Glindenberg bereits durch die Maßnahmen zum Knoten Magdeburg entschärft wurde, bringt ein Ausbau keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Glindenberg - Barleben
1-123	ABS Magdeburg - Stendal - Wittenberge	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Magdeburg - Stendal - Wittenberge Vmax 160 km/h, zusätzliche Blockteilungen und Überholmöglichkeiten
1-124	ABS Mainz - Worms - Ludwigshafen - Mannheim	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-004-V04 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Mainz - Worms - Ludwigshafen - Mannheim Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
1-125	ABS Mannheim - Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe	Ausbau	Aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken für den SGV und den SPFV, wird der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht abdecken können. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Ausbau als kombinierte ABS/NBS zwischen Mannheim und Karlsruhe wurde unter VB 2-004-V03 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Mannheim - Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
1-126	ABS Mering - Geltendorf - Weilheim	Ausbau	Da aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken weder SPFV noch SGV auf der geplanten Strecke verkehrt, handelt es sich hierbei um eine SPNV-Maßnahme, die nicht in den BVWP aufzunehmen ist.	Bau von 2 Doppelspurinseln Mering - Geltendorf; abschnittsweise 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Geltendorf - Weilheim

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-127	ABS Mittenwald - Grenze D/A (- Scharnitz)	Ausbau	Aufgrund der starken Neigung ist die Strecke für den überregionalen SGV unvorteilhaft. Dieser benutzt, genauso wie der SPFV, die besser geeignete Alternativstrecke München – Rosenheim – Kufstein – Innsbruck, auf welcher kein Kapazitätsengpass erwartet wird. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Mittenwald - Mittenwald Grenze (- Scharnitz)
1-128	ABS München - Freising - Landshut - Regensburg - Furth im Wald Grenze D/CZ	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-022-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	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); optionale direkte Anbindung des Flughafens München
1-129	ABS München - Ingolstadt	Ausbau	Aufgrund verschiedener verkehrsbeeinflussender Maßnahmen in diesem Bereich und eines niedrigeren Trassenpreises, wird ein großer Teil des SGV künftig die Alternativstrecke Nürnberg – Augsburg – München nutzen, womit ein Ausbau der geplanten Strecke keinen überregionalen Nutzen bringen würde. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	3-gleisiger Ausbau Petershausen (Oberbay) - Pfaffenhofen (Ilm)
1-130	ABS München - Memmingen - Lindau - Grenze D/A (- Bregenz) (Variante Zweigleisigkeit Buchloe - Türkheim)	Ausbau	Da aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen kein Engpass im Bereich Buchloe – Türkheim erwartet wird, bringt ein Ausbau keinen Nutzen. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Buchloe - Türkheim
1-131	ABS München - Mühldorf - Freilassing	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-008-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Vorgesehen sind der Bau eines zweiten Gleises zwischen Markt Schwaben – Ampfing, die Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h sowie die Elektrifizierung der Strecke Markt Schwaben – Tüßling – Freilassing / Burghausen. Die Optimierungen wurden vorgenommen, um eine Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erreichen. Zusätzlich wurden 2-gleisige Begegnungsabschnitte zwischen Tüßling und Freilassing unter der Projektnummer PB 2-008-V03 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	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; 4-gleisiger Ausbau München Ost - Markt Schwaben, Vmax 160 km/h (sofern kapazitiv nötig)
1-132	ABS München - Mühldorf - Freilassing (Variante kurz)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-008-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Vorgesehen sind der Bau eines zweiten Gleises zwischen Markt Schwaben – Ampfing, die Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h sowie die Elektrifizierung der Strecke Markt Schwaben – Tüßling – Freilassing / Burghausen. Die Optimierungen wurden vorgenommen, um eine Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erreichen. Zusätzlich wurden 2-gleisige Begegnungsabschnitte zwischen Tüßling und Freilassing unter der Projektnummer PB 2-008-V03 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben - Mühldorf, Vmax 160 km/h; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf - Tüßling; Elektrifizierung Tüßling - Burghausen; 4-gleisiger Ausbau München Ost - Markt Schwaben, Vmax 160 km/h (sofern kapazitiv nötig)
1-133	ABS München - Mühldorf - Freilassing (Variante Landshut - Mühldorf reduziert)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-008-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Vorgesehen sind der Bau eines zweiten Gleises zwischen Markt Schwaben – Ampfing, die Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h sowie die Elektrifizierung der Strecken Markt Schwaben – Tüßling – Freilassing / Burghausen. Die Optimierungen wurden vorgenommen, um eine Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erreichen, wobei eine Elektrifizierung zwischen Landshut – Mühldorf dies nicht erfüllt. Zusätzlich wurden 2-gleisige Begegnungsabschnitte zwischen Tüßling und Freilassing unter der Projektnummer PB 2-008-V03 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	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, elektrifizierte Verbindungskurve Mühldorf (Relation Landshut - Freilassing)
1-134	ABS München - Mühldorf - Freilassing (Variante Landshut - Mühldorf voll)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-131 und 1-132 gelöscht. Diese wurden optimiert unter der Projektnummer VB 2-008-V02 und PB 2-008-V03 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-135	ABS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-009-V03 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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)
1-136	ABS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein) (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-009-V03 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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); Linienzugbeeinflussung im Abschnitt München Ost - Grafing Bahnhof

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-137	ABS Münster - Lünen	Ausbau	Da für den SGV vorteilhaftere Alternativstrecken bestehen und der SPFV auf der Strecke nicht maßgeblich zunehmen wird, kann der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht abdecken. Somit ist das Projekt in der vorliegenden Form nicht wirtschaftlich und damit nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine optimierte und auf Begegnungsabschnitte zur Steigerung der Betriebsqualität sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung fokussierte Variante wurde unter PB 2-049-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Münster - Lünen, Vmax 200 km/h
1-138	ABS Münster (Westf) - Rheda-Wiedenbrück	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ertüchtigung Münster - Rheda-Wiedenbrück
1-139	ABS Neumünster - Bad Oldesloe	Ausbau	Aufgrund von diversen Kapazitätsverlagerungen im SGV in diesem Bereich, kann der Nutzen eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die nötigen Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung und kapazitätserhöheneder Ausbau Neumünster - Bad Oldesloe; Kreuzungsbahnhof Rickling; Kreuzungsbahnhof Wakendorf
1-140	ABS Neumünster - Bad Oldesloe (Variante Vbk Bad Oldesloe)	Ausbau	Trotz eines zu erwartenden Umklappens des SGV auf diese Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster - Bad Oldesloe, Vmax 160 km/h; Verbindungskurve Bad Oldesloe (Relation Neumünster - Lübeck); Verbindungskurve Lübeck (Relation Bad Oldesloe - Büchen); 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck - Büchen - Lüneburg, Vmax 160 km/h
1-141	ABS Neumünster - Bad Oldesloe (Variante Zweigleisigkeit)	Ausbau	Aufgrund von diversen Kapazitätsverlagerungen im SGV in diesem Bereich, kann der Nutzen eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die nötigen Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster - Bad Oldesloe
1-142	ABS Neuss - Kaarst - Viersen	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Verlängerung von Kaarst nach Viersen, Elektrifizierung der Gesamtstrecke
1-143	ABS Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund	Ausbau	Aufgrund der für den SGV und SPFV vorteilhafteren Alternativstrecke Berlin – Angermünde – Stralsund, auf der keine Kapazitätsengpässe erwartet werden, wird die geplante Ausbaustrecke nicht durch überregionalen Verkehr bedient werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund Vmax 120 km/h, abschnittsweise 140 km/h
1-144	ABS Nürnberg - Bayreuth - Neuenmarkt-Wirsberg - Hof (- Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale (Variante HGV)	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der sich im Bau befindlichen Alternativstrecke Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt – Leipzig, wird die Nachfrage auf der geplanten Ausbaustrecke die, vorallem durch den Vogtlandtunnel verursachten, hohen Investitionskosten nicht decken können. Der Bau der Alternativstrecke ist der Franken-Sachsen-Magistrale vorzuziehen, da sie den SPFV-Knoten Erfurt einbindet. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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)
1-145	ABS Nürnberg - Bayreuth - Neuenmarkt-Wirsberg - Hof (- Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter den Projektnummern VB 2-017-V01 und PB 2-024-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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
1-146	ABS (Nürnberg -) Hof -Chemnitz - Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale) (Variante lang)	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der sich im Bau befindlichen Alternativstrecke Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt – Leipzig, wird die Nachfrage auf der geplanten Ausbaustrecke die, vorallem durch den Vogtlandtunnel und den Dennheritzer Bogen verursachten, hohen Investitionskosten nicht decken können. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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; Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Schirnding Grenze ist Randbedingung
1-147	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Cheb)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-017-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Nürnberg - Schnabelwaid - Marktredwitz - Hof / Schirnding Grenze
1-148	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Cheb) (Variante Bayreuth)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter den Projektnummern VB 2-017-V01 und PB 2-024-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Nürnberg - Schnabelwaid - Marktredwitz - Hof / Schirnding Grenze; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Schnabelwaid - Bayreuth
1-149	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Cheb) (Variante NBS + Bayreuth)	Ausbau/ Neubau	Da die Neubaustrecke Nürnberg – Pegnitz kaum bzw. nicht vom SGV und SPFV genutzt werden wird, können die Investitionskosten nicht gedeckt werden. Das Projekt ist damit nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen. Teile des Projektvorschlages wurden jedoch unter den Projektnummern VB 2-017-V01 bzw. PB 2-024-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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
1-150	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Cheb) (Variante Vmax)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-147 gelöscht. Dieser wurde unter der Projektnummer VB 2-017-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-151	ABS Nürnberg - Marktredwitz / Bayreuth / Kulmbach - Hof / Cheb	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-147 und 1-148 gelöscht. Diese wurden unter den Projektnummern VB 2-017-V01 und PB 2-024-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-152	ABS Nürnberg - Regensburg - Passau - Grenze D/A	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-014-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	kapazitive Maßnahmen im Abschnitt Nürnberg - Regensburg (- Passau) (Streckengleise, Überholmöglichkeiten, Leit- und Sicherungstechnik)
1-153	ABS Nürnberg - Regensburg - Passau - Grenze D/A (Dreigleisigkeit Nürnberg - Regensburg)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	3-gleisiger Ausbau Nürnberg - Regensburg (- Passau)
1-154	ABS Oldenburg - Leer (- Grenze D/NL - Nieuwe Schans)	Ausbau	Aufgrund der nötigen Fahrtrichtungswechsel in Leer und in Oldenburg, wird auch nach einem Ausbau der Strecke der SGV nicht maßgeblich zunehmen. Eine Kapazitätserweiterung für den SPFV ist ebenfalls nicht notwendig. Somit würde der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken können. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Oldenburg - Leer
1-155	ABS Oldenburg - Leer (- Grenze D/NL - Nieuwe Schans) (Variante)	Ausbau	Der Ausbau zwischen Oldenburg und Leer ist wie in Projektvorschlag 1-154 beschrieben nicht wirtschaftlich. Aufgrund von zu geringer Nachfrage nach einer SPFV-Linie ist der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Ihrhove – Weener Grenze eine Maßnahme für den SPNV. Damit ist das Gesamtprojekt nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Oldenburg - Leer; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Ihrhove - Weener Grenze (- Groningen)
1-156	ABS Oldenburg - Osnabrück	Ausbau	Trotz einer erwarteten Zunahme des SGV auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück; 2-gleisiger Ausbau Hesepe - Bramsche und Achmer - Osnabrück-Eversburg
1-157	ABS Oldenburg - Osnabrück (Variante Kreuzungsbahnhöfe)	Ausbau	Da die Strecke auch nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre, bringt sie dem SGV und dem SPFV keinen Nutzen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Bau von Kreuzungsbahnhöfen
1-158	ABS Oldenburg - Osnabrück (Variante Zweigleisigkeit)	Ausbau	Die Strecke Oldenburg – Osnabrück wird nicht durch SPFV bedient werden. Im SGV werden sich lediglich die Verkehre zwischen Wilhelmshaven und dem Ruhrgebiet auf diese Strecke verlagern. Der damit gewonnene Nutzen kann die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück
1-159	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (2. BS)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-038-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Weimar - Stadtroda - 2-gleisiger Ausbau Papiermühle - Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln - Gera samt Elektrifizierung Stadtroda - Gera - Elektrifizierung Gera - Gößnitz/Lehndorf
1-160	ABS Paderborn - Halle	Ausbau	Da kaum bzw. keine Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Ausbaustrecke besteht, können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Sangerhausen, Vmax 120 km/h
1-161	ABS Paderborn - Halle (Variante Kurve Mönchehof - Ihringshausen)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-015-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Mönchehof - Fuldataal-Ihringshausen, Vmax 120 km/h
1-162	ABS Paderborn - Halle (Variante Harleshäuser Kurve)	Ausbau	Da wirtschaftlich vorteilhaftere Alternativpläne vorhanden sind, wurde sich gegen die Umsetzung der Variante Harleshäuser Kurve entschieden. Die Variante Kurve Mönchehof – Ihringshausen wurde unter der Projektnummer VB 2-015-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Abzweig Kassel Rbf zur Personenzug-Strecke 2550 (Harleshäuser Kurve) in Richtung Vellmar
1-163	ABS Paderborn - Halle (Variante Kurve Mönchehof - Speele)	Ausbau	Da wirtschaftlich vorteilhaftere Alternativpläne vorhanden sind, wurde sich gegen die Umsetzung der Variante Kurve Mönchehof – Speele entschieden. Die Variante Kurve Mönchehof – Ihringshausen wurde unter der Projektnummer VB 2-015-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve Mönchehof - Speele, Vmax 120 km/h
1-164	ABS Philippsburg Molzau - Graben-Neudorf - Karlsruhe	Ausbau	Die Maßnahme wurde in optimiertem Zuschnitt als Bestandteil des Zielnetzes I des Mittelrheinkorridors aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	4-gleisiger Ausbau Philippsburg Molzau - Graben-Neudorf - Karlsruhe-Hagsfeld, Vmax 120 km/h
1-165	ABS Plauen - Bad Brambach - Grenze D/CZ (- Cheb)	Ausbau	Auch nach einem Ausbau der Strecke wird keine Nachfrage des SPFV erwartet. Da die Kapazitäten im Elbtal für den SGV ausreichen werden, kann auch hier kaum Nutzen für den überregionalen Verkehr durch einen Ausbau generiert werden. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Plauen - Bad Brambach - Vojtanov Grenze (- Cheb)

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-166	ABS Plochingen - Tübingen - Horb - Tuttlingen - Singen - Grenze D/CH	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	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 - Hattlingen 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 - Rielasingen - Grenze D/CH (- Etwilen), Vmax 160 km/h; 2-gleisiger Ausbau Konstanz-Petershausen - Konstanz - Konstanz Grenze (- Kreuzlingen)
1-167	ABS Regensburg - Landshut - Mühldorf - Rosenheim	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-039-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Kapazitätserhöhung Obertraubling - Landshut; abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Landshut - Mühldorf - Rosenheim, Vmax 160 km/h
1-168	ABS Regionalstrecken Nordschwarzwald	Ausbau/ Neubau	Trotz eines zu erwartenden Umklappens des SGV auf diese Strecke, kann der Nutzen des Ausbaus die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Brötzingen - Calw - Hochdorf; 2-gleisiger Ausbau Freudenstadt - Hochdorf - Eutingen im Gäu, Vmax 160 km/h; 2-gleisiger Ausbau Eutingen 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 - Freudenstadt samt Neutrassierung Tunnel Wolfach; Doppelspurinseln Schiltach und Alpirsbach
1-169	ABS Rotenburg - Nienburg - Minden / Hannover / ABS Winsen / Lüneburg - Soltau - Celle (Zwischenlösung Y-Trasse)	Ausbau	Aufgrund von Kapazitätsengpässen in der umgebenden Infrastruktur, kann durch einen Ausbau der Strecke kein bzw. nur eingeschränkter Nutzen für den SGV generiert werden. Auch der SPFV profitiert nicht durch die Maßnahme. Da die geplanten Ausbaustrecken aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen und kürzeren Alternativstrecken nur wenig genutzt werden würden, ist ein Ausbau der Strecken ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden; 2-gleisiger Ausbau Nienburg - Minden, Vmax 120 km/h; Ertüchtigung Verden - Nienburg - Wunstorf - Hannover (Güterzugstrecke); NE: Ausbau OHE-Netz Winsen / Lüneburg - Hützel - Soltau - Celle
1-170	ABS Rotenburg (Wümme) - Minden	Ausbau	Aufgrund von Kapazitätsengpässen in der umgebenden Infrastruktur, kann durch einen Ausbau der Strecke kein bzw. nur eingeschränkter Nutzen für den SGV generiert werden. Auch der SPFV profitiert nicht durch die Maßnahme. Da die geplanten Ausbaustrecken aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen und kürzeren Alternativstrecken nur wenig genutzt werden würden, ist ein Ausbau der Strecken ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller); 2-gleisiger Ausbau Nienburg (Weser) - Minden (Westf), Vmax 120 km/h
1-171	ABS Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller) - Langwedel - Uelzen - Stendal	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-041, 1-104, 1-105, 1-106, 1-179 und 1-180 gelöscht. Diese wurden teilweise unter den Projektnummern VB 2-003-V02 und VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	
1-172	ABS Schwäbisch Hall-Hessental - Öhringen-Cappel	Ausbau	Aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken wird die Strecke auch künftig nicht bzw. kaum durch SPFV und SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Schwäbisch Hall-Hessental - Öhringen-Cappel samt Erhöhung Vmax
1-173	ABS Stendal - Glindenberg	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt als Bestandteil des Ostkorridor Nord unter der Projektnummer VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Blockverdichtung Stendal - Glindenberg
1-174	ABS (Leipzig -) Gaschwitz - Werdau (- Hof - Nürnberg) (Variante Dreigleisigkeit)		Wurde in den Projektvorschlag 1-403 überführt.	
1-175	ABS Stuttgart - Heilbronn - Würzburg (Frankenbahn) (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB 2-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	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
1-176	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-040-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	zweigleisiger Ausbau Horb - Neckarhausen, Rottweil - Neufra und Rietheim - Wurmlingen; abschnittsweise Beschleunigungsmaßnahmen; Ausbau mit Neigtechnikrüstung; Singener Kurve; Verkürzung der Reisezeiten im SPFV und Erweiterung der Streckenkapazitäten im PV und GV unter Zugrundelegung des neuen Fahrplankonzeptes ab 2017

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-177	ABS Tübingen - Albstadt-Ebingen - Sigmaringen - Aulendorf - Kißlegg (Zollernalbbahn)	Ausbau	Da keine Engpasssituation im SGV entstehen und keine Nachfrage im SPFV auf der Strecke bestehen wird, wird durch eine Elektrifizierung und einem Ausbau der Streckenabschnitte kein überregionaler Nutzen erzielt. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Tübingen - Hechingen - Albstadt-Ebingen - Inzigkofen - Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax; Elektrifizierung Sigmaringen - Mengen - Herbertingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax; Elektrifizierung Herbertingen - Aulendorf - Kißlegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax
1-178	ABS Tübingen - Albstadt-Ebingen - Sigmaringen - Aulendorf - Kißlegg (Zollernalbbahn) (Variante Südbahn)	Ausbau	Aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken wird die Strecke auch künftig nicht durch SPFV und überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Tübingen - Hechingen - Albstadt-Ebingen - Inzigkofen - Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax; Elektrifizierung Sigmaringen - Mengen - Herbertingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax; Elektrifizierung Herbertingen - Aulendorf - Kißlegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax; 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen - Lindau und Elektrifizierung Ulm - Friedrichshafen - Lindau und Verbindungskurve Friedrichshafen sind Randbedingungen
1-179	ABS Uelzen - Stendal	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde als Teil des Ostkorridor Nord unter der Projektnummer VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Uelzen - Stendal (inkl. Veerßer Kurve), Vmax 160 km/h
1-180	ABS Uelzen - Stendal (Variante)	Ausbau	Da eine Verlagerung des SPFV auf die Strecke Uelzen – Stendal zu Engpässen zwischen Lüneburg – Uelzen und Hannover – Berlin führen würden und zudem künftig keine Engpässe zwischen Hamburg und Berlin entstehen werden, bringt eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Ausbau der Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wurde unter der Projektnummer VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Uelzen - Stendal (inkl. Veerßer Kurve), Vmax 230 km/h
1-181	ABS Ulm - Aalen (Brenzbahn)	Ausbau	Trotz einer erwarteten Zunahme des SGV auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Langenau - Rammingen und Bergenweiler - Sontheim-Brenz; Elektrifizierung Ulm - Aalen samt geschwindigkeitserhöhendem Ausbau durch Beseitigung von Langsamfahrstellen
1-182	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (Südbahn)		Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-001-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Um eine Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erreichen, wurde auf einen geplanten zweigleisigen Ausbau der Strecke Friedrichshafen – Lindau verzichtet.	Elektrifizierung Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Grenze D/A; 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen - Lindau; Elektrifizierung Anschlussstrecken
1-183	ABS Ulm - Herbertingen - Singen - Waldshut - Basel	Ausbau	Aufgrund der vorteilhafteren Alternativstrecke Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg, wird die geplante Ausbaustrecke nicht durch den SPFV bedient werden. Auch für den überregionalen SGV besteht kaum Nachfrage auf der Strecke. Da die Investitionskosten deshalb nicht durch den Nutzen gedeckt werden können, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Herrlingen - Herbertingen und Elektrifizierung Ulm - Schelklingen - Herbertingen; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Herbertingen - Mengen ist Randbedingung; NE: 2-gleisiger Ausbau Mengen - Schwackenreute und Stockach - Stahringen sowie Elektrifizierung Mengen - Schwackenreute - Stockach - Stahringen; Elektrifizierung Stahringen - Radolfzell ist Randbedingung; 2-gleisiger Ausbau Erzingen - Waldshut und Elektrifizierung Erzingen - Waldshut - Basel Bad Bf
1-184	ABS Ulm - Memmingen - Kempten - Oberstdorf (Illertalbahn)	Ausbau	Trotz einer erwarteten Zunahme des SGV auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Neu-Ulm - Memmingen - Kempten - Oberstdorf; 2-gleisiger Ausbau Neu-Ulm - Memmingen (ggf. Maßnahmenteile separat betrachten)
1-185	ABS Velgast - Martensdorf	Ausbau	Die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke werden auch im Ist-Zustand künftig für den SPFV und den SGV ausreichen. Da der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten daher nicht decken kann, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Velgast - Martensdorf
1-186	ABS Waiblingen - Schorndorf (Remsbahn)	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht stärker durch überregionalen Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	abschnittsweise 3-gleisiger Ausbau Waiblingen - Schorndorf
1-187	ABS Waigolshausen - Gemünden (Main) (Werntalbahn)		Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer KB 2-012-V02 geprüft und nicht in den BVWP aufgenommen.	Ausbau der Werntalbahn für den Güterverkehr und Reaktivierung des Personenverkehrs; 2-gleisiger Ausbau Waigolshausen - Gemünden
1-188	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Winsen (Luhe) / Lüneburg - Hützel - Soltau - Celle (Ausbau OHE-Netz)	Ausbau	Aufgrund von Kapazitätsengpässen in der umgebenden Infrastruktur, kann durch einen Ausbau der Strecke kein Nutzen für den SGV generiert werden. Auch der SPFV profitiert nicht durch die Maßnahme. Da die geplanten Ausbaustrecken aufgrund von Engpässen an den Anschlussstellen und kürzeren Alternativstrecken nur wenig genutzt werden würden, ist ein Ausbau der Strecken ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich und somit als Einzelmaßnahmen nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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)
1-189	ABS Zittau - Ebersbach (Sachs) - Neukirch (Lausitz) West - Bischofswerda	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Zittau - Bischofswerda Vmax 120 km/h

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-190	ABS Zittau - Görlitz	Ausbau	Da die Strecke auch nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre, bringt sie dem SGV und dem SPFV keinen Nutzen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Zittau - Görlitz Vmax 120 km/h (100 km/h im polnischen Korridor)
1-191	ABS Zittau - Grenze D/PL (- Liberec)	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird und zudem eine Elektrifizierung aufgrund von fehlender Elektrifizierung an Anschlussstrecken keinen Nutzen für den SGV und den SPFV bringen würde, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Elektrifizierung Zittau - Zittau Grenze (- Liberec), Vmax 140 - 160 km/h
1-192	ABS/NBS Letter - Bad Oeynhausen - Dortmund	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-016-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Letter - Bad Oeynhausen; Optimierungen Bad Oeynhausen - Bielefeld - Hamm - Dortmund
1-193	ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Mönchengladbach - Rheydt ("Eiserner Rhein")	Ausbau/ Neubau	Ein Ausbau bzw. Neubau der Strecke würde zwar einen Nutzen für den Güterverkehr zwischen Antwerpen / Zeebrügge und dem Ruhrgebiet bringen, allerdings kann dieser Nutzen nicht die hohen Investitionskosten ausgleichen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein für die Verkehre Antwerpen / Zeebrugge - Ruhrgebiet optimiertes Projekt wurde unter PB 2-025-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL - Dalheim - Rheydt Gbf
1-194	ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Mönchengladbach - Rheydt ("Eiserner Rhein") (Variante A52)	Ausbau/ Neubau	Ein Ausbau bzw. Neubau der Strecke würde zwar einen Nutzen für den Güterverkehr zwischen Antwerpen / Zeebrügge und dem Ruhrgebiet / Köln bringen, allerdings kann dieser Nutzen nicht die hohen Investitionskosten ausgleichen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein für die Verkehre Antwerpen / Zeebrugge - Ruhrgebiet optimiertes Projekt wurde unter PB 2-025-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Neubaustrecke Viersen-Helenabrunn- A52 - Grenze D/NL (- Roermond)
1-195	ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Mönchengladbach - Rheydt ("Eiserner Rhein") (Variante Rheydter Kurve)	Ausbau/ Neubau	Ein Ausbau bzw. Neubau der Strecke würde zwar einen Nutzen für den Güterverkehr zwischen Antwerpen / Zeebrügge und dem Ruhrgebiet bringen, allerdings kann dieser Nutzen nicht die hohen Investitionskosten ausgleichen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Bau einer optimierten Rheydter Kurve wurde unter der Projektnummer PB 2-042-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL - Dalheim - Rheydt Gbf; 1-gleisige Verbindungskurve Rheydt Gbf - Rheydt-Odenkirchen (Rheydter Kurve)
1-196	ABS/NBS (Stuttgart -) Ulm - Augsburg	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-197, 1-198, 1-219, 1-419, 1-432 und 1-433 gelöscht. Diese wurden teilweise unter den Projektnummern PB 2-041-V01, PB 2-041-V02 und PB 2-041-V03 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-197	ABS/NBS (Stuttgart -) Ulm - Augsburg (Variante Burgau)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-041-V03 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	NBS Burgau - Augsburg, 2-gleisig, Vmax 300 km/h
1-198	ABS/NBS (Stuttgart -) Ulm - Augsburg (Variante Dinkelscherben)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-041-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben - Gessertshausen - Augsburg (ggf. Teilabschnitte)
1-199	ABS/NBS Badische Schwarzwaldbahn	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der umliegenden Infrastruktur würde eine Erhöhung der Geschwindigkeit keinen nennenswerten Nutzen bringen. Zudem wird die Strecke künftig nicht mehr durch den SPFV bedient werden. Da somit die Investitionskosten nicht durch einen Nutzen für überregionalen Verkehr gedeckt werden können, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und daher nicht in den BVWP aufzunehmen.	Neutrassierung Gutach - Villingen inkl. Schwarzwald-Basistunnel Gutach - St. Georgen, Vmax 230 km/h
1-200	ABS/NBS Bielefeld - Seelze	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-016-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-201	ABS/NBS Biessenhofen - Marktoberdorf - Betzigau - Kempten	Ausbau/ Neubau	Obwohl der SPFV von einem Ausbau der Strecke profitieren würde, übersteigen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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 und Betzigau - Kempten, Vmax 200 km/h sind Randbedingungen
1-202	ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-002-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-203	ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt (Variante Bad Hersfeld - Blankenheim)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-002-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-204	ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt (Variante Hailer-Meerholz - Gelnhausen)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB 2-002-V02 und VB 2-007-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Hailer-Meerholz - Gelnhausen
1-205	ABS/NBS Karlsruhe - Basel	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-005-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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 Buggingen - Müllheim, 4-gleisig, Vmax 250 km/h
1-206	ABS/NBS Karlsruhe - Basel (Variante Ausbau Karlsruhe - Durmersheim)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-005-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	ABS Karlsruhe - Bashaide, 3-gleisig; 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 Buggingen - Müllheim, 4-gleisig, Vmax 250 km/h
1-207	ABS/NBS Karlsruhe - Basel (Variante Gütertunnel + Autobahnparallel + Bürgertrasse, 230 km/h)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-005-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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 - Mengen - Buggingen (Bürgertrasse), 2-gleisig, Vmax 160 km/h; ABS Kenzingen - Freiburg - Buggingen, Vmax 200 km/h; ABS Buggingen - Müllheim, 4-gleisig, Vmax 200 - 230 km/h
1-208	ABS/NBS Karlsruhe - Basel (Variante Gütertunnel + Autobahnparallel, 230 km/h)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-207 gelöscht. Dieser wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-005-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	
1-209	ABS/NBS Karlsruhe - Basel (Variante Gütertunnel)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-005-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Gütertunnel Offenburg, 2-gleisig, Vmax 160 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 Buggingen - Müllheim, 4-gleisig, Vmax 250 km/h
1-210	ABS/NBS Karlsruhe - Basel (Variante Gütertunnel, 230 km/h)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-209 gelöscht. Dieser wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-005-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	
1-211	ABS/NBS Minden - Haste - Seelze	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-016-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	4-gleisiger Ausbau: ABS Minden - Haste; NBS Haste - Seelze
1-212	ABS/NBS Minden - Haste - Seelze (Variante ABS)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-016-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	4-gleisiger Ausbau Minden - Haste - Wunstorf - Seelze
1-213	ABS/NBS Minden - Haste - Seelze (Variante kurz)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-016-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	4-gleisiger Ausbau Minden - Haste - Wunstorf
1-214	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in Kombination mit dem Projektvorschlag 1-431 unter der Projektnummer VB 2-010-V02 ohne den Bau des Güterzugtunnels Fürth und dem Bau des Überwerfungsbauwerks Bamberg in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Der Güterzugtunnel Fürth wurde unter der Projektnummer PB 2-010-V04 in den potenziellen Bedarf aufgenommen. Der Projektvorschlag des Überwerfungsbauwerks Bamberg wurde aufgrund der hohen Investitionskosten abgelehnt.	4-gleisiger Ausbau Forchheim – Bamberg – Breitengüßbach, Vmax 230 km/h; NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth); Überwerfungsbauwerk Bamberg
1-215	ABS/NBS Nürnberg - Würzburg	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-013-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Rottendorf - Iphofen, Vmax 250 - 300 km/h
1-216	ABS/NBS Nürnberg - Würzburg (Variante ABS/NBS)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-013-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	ABS Nürnberg Hbf - Fürth-Unterfürberg, punktuelle Geschwindigkeitserhöhung; NBS Fürth-Unterfürberg - Neustadt/Aisch, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h; ABS Neustadt/Aisch - Markt Einersheim, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h; NBS Markt Einersheim - Rottendorf, 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 250 km/h
1-217	ABS/NBS Nürnberg - Würzburg (Variante NBS lang)	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-013-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Nürnberg - Würzburg, Vmax 300 km/h
1-218	ABS/NBS Schwäbisch Hall-Hessental - Marbach - Bietigheim-Bissingen / Langes Feld	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-219	ABS/NBS Stuttgart - Ulm (- Augsburg) (Variante)	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	Verbindungskurve von der NBS zur Bestandsstrecke im Ulmer Norden

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-220	Anbindung: Flughafen Münster-Osnabrück	Neubau	Da durch den Flughafen Münster-Osnabrück keine Relevanz für den SGV besteht und zudem aufgrund der Flugziele von dort keine Nachfrage nach SPFV zu erwarten ist, würde eine Anbindung keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr bedeuten. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Neubaustrecke zur Anbindung des Flughafen Münster-Osnabrück
1-221	Anbindung: Hafen Aschaffenburg	Ausbau	Trotz einer erwarteten Zunahme des SGV auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	elektrifizierte Anbindung des Hafens Aschaffenburg (Elektrifizierung der bestehenden oder Neubau einer elektrifizierten Anbindung des Hafens Aschaffenburg)
1-222	Anbindung: Seehafen Stade-Bützfleth	Ausbau/ Neubau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-223	Anbindung: Südostbrandenburg	Ausbau	Da durch die Strecke Berlin – Dresden – Decin bereits eine überregionale Anbindung der Region verfolgt wird und eine weitere Anbindung keinen zusätzlichen Nutzen für den überregionalen Verkehr bringen würde, handelt es sich hierbei um eine SPNV-Maßnahme und ist somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Anbindung Südostbrandenburg an Berlin und an überregionale Verbindung Berlin - Cottbus - Görlitz - Zittau - Liberec (keine weiteren Angaben)
1-224	Anbindung: Übf Spreewitz (Schwarze Pumpe)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde nach Rückfrage beim Anmelder nicht weiter verfolgt, da es sich um einen versehentlich eingereichten Projektvorschlag handelt.	Anbindung Übf Spreewitz (Schwarze Pumpe) (keine weiteren Angaben)
1-225	Anlagen des Güterverkehrs		Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB R-999-V99 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Sammelprojekt: 71 Güterverkehrsanlagen
1-226	Anlagen des Personenverkehrs		Da keine konkreten Maßnahmen bei diesem Projektvorschlag genannt werden, ist dieser nicht in den BVWP aufzunehmen. Einzelmaßnahmen zu Anlagen des Personenverkehrs können im Zuge der Knotenbewertungen einzeln geprüft werden.	Sammelprojekt: 34 Personenverkehrsanlagen
1-227	Ausbau Leipziger Güterring	Ausbau	Da auf dem Leipziger Güterring keine Kapazitätsengpässe für den SGV entstehen werden, würde ein Ausbau keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr bringen und somit die Investitionskosten nicht decken können. Damit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	Erhöhung der Blockdichte und Geschwindigkeit; Einbau fehlender Weichenverbindungen zur flexiblen Nutzung des Güterringes für Nahverkehrszüge im Umleitungsfall
1-228	Ausbau Wuhlheider Kreuz	Ausbau	Da der SGV auf dieser Strecke leicht abnehmen wird und durch die zeitlich differenzierte Nutzen mit dem SPV keine Kapazitätsengpässe am Wuhlheider Kreuz entstehen werden, würde ein Ausbau keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr bringen und somit die Investitionskosten nicht decken können. Damit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	Schaffung zweigleisiger, möglichst niveaufreier Verbindungen in Richtungen Südost und Nordost (SGV, 120 km/h, 25 t Achslast)
1-229	Ausbau Zulauf Mannheim	Ausbau	Die Aufenthaltszeiten in Mannheim sind betrieblich und nicht infrastrukturell bedingt. Da es sich deshalb um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reduzierung der Aufenthaltszeiten der ICE im Mannheimer Hauptbahnhof (Zufahrten nur hintereinander möglich)
1-230	Ausbauprojekt Bielefeld - Hamburg	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	2-gleisige NBS Porta Westfalica - Bückeburg (Südümfahrung 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)
1-231	Ausbauprojekt Köln - Bielefeld	Ausbau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	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
1-232	Bahnsteige Bahnhof Dörpen	Ausbau	Da sich diese Maßnahme lediglich auf die Verkehrsstation Dörpen selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs im Bahnhof Dörpen
1-233	Bahnsteige Bahnhof Lutherstadt Wittenberg	Ausbau	Da sich diese Maßnahme lediglich auf die Verkehrsstation Wittenberg selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	barrierefreier Inselbahnsteig 5/6 in Lutherstadt Wittenberg auf der Falkenberger Seite
1-234	Bahnsteige Bahnhof Wernberg	Ausbau	Da sich diese Maßnahme lediglich auf die Verkehrsstation Wernberg selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme handelt und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit und Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Wernberg
1-235	Bau von Lärmessstellen: Rheinstrecke	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	Einrichtung von Lärmessstellen an der Rheinstrecke

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-236	Bau von Rettungstollen: Mainzer Tunnel	Ausbau	Dieses Projekt wird bereits umgesetzt und ist somit nicht mehr in den BVWP aufzunehmen.	Bau von zwei zusätzlichen Rettungstollen in den Tunnelröhren Mainz Hbf - Mainz Römisches Theater
1-237	Betrieblicher Zugang zu geplantem Knoten(KV)Terminal Bebra als Zweitnutzer	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	Schaffung eines Gleiszugangs für zwei unabhängige Nutzer der Anlage Rbf Bebra (neu errichtetes Knoten(KV)terminal)
1-238	Blockverdichtung Bahnhof Emmendingen		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Blockverdichtung der Ausfahrt in Emmendingen
1-239	Blockverdichtung Bahnhof Offenburg		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Blockverdichtung der Ausfahrt in Offenburg
1-240	Breisgau-S-Bahn	Ausbau/ Neubau	Die betroffenen Strecken werden auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	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-Merdingen - Riegel Ort - Endingen - Breisach (Kaiserstuhlbahn); NE: Neubau Querverbindung Kaiserstuhlbahn - Rheintalbahnhof im Knoten Riegel-Merdingen; NE: abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Denzlingen - Elzach (Elztalbahnhof)
1-241	Durchbindung: Kremmener Bahn	Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	1-gleisige, nicht elektrifizierte NBS für Regionalverkehr, Vmax 100 km/h
1-242	Eisenbahnersatzbauwerk Kanalquerung Rendsburg	Ausbau	Da die Rendsburger Hochbrücke nach Vollendung der zur Zeit durchgeführten Sanierung erst nach dem Bemessungszeitraum des aktuellen BVWP ersetzt werden muss, wäre das Projekt im Verlauf des BVWP 2015 nicht wirtschaftlich und ist somit nicht in diesen aufzunehmen.	Ersatzbauwerk für Rendsburger Hochbrücke
1-243	Eisenbahnspange Köln / Brühl - Porz-Wahn (Rheinquerung)	Neubau	Auf dieser Strecke wird zum einen keine Nachfrage des SPFV erwartet, zum anderen werden durch weitere geplante Maßnahmen im Bereich des Rheins die Kapazitäten für den SGV ausreichen, wodurch auch hier kein Nutzen durch eine neue Rheinquerung vorhanden ist. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Knoten Köln wurde unter Berücksichtigung der Belange des überregionalen Verkehrs jedoch unter den Projektnummern VB K-003-V99 und PB K-003-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Neubau Verbindungsspange für Personen- und Güterverkehr
1-244	Gleise: Nürnberg-Eibach	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Nürnberg-Eibach (Gleis 625) zur Schaffung zusätzlicher Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten
1-245	Gleiswechselbetrieb: Schwandorf - Irrenlohe	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Ausbaustrecke, können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb Schwandorf - Irrenlohe
1-246	Hafenbahn Hamburg	Ausbau/ Neubau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	NE: Hamburg Hohe Schaar - Kattwykbrücke - Hamburg-Hausbruch: Neubau zweigleisige Kattwyk-Eisenbahn-Hubbrücke; NE: Hamburg Altenwerder - Kattwykbrücke: südliche Bahnanbindung Altenwerder an neue Kattwykbrücke; NE: Hamburg-Hausbruch - Kattwykbrücke - Hamburg Hohe Schaar: zweigleisiger 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 Hafennetz
1-247	Kleine Pfalzlösung	Ausbau	Da aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken der SGV auf der Strecke künftig nicht zunehmen wird, kann ein Ausbau keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr bringen. Damit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Kleine Pfalzlösung: 1-gleisige Verbindungskurve Dammerstock (Karlsruhe West - Karlsruhe-Dammerstock); Kleine Pfalzlösung: Blockverdichtung Gernersheim - Wörth; Kleine Pfalzlösung: Synchronisationsgleise Ludwigshafen (Rhein) Hbf tief
1-248	Knoten Augsburg		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-249	Knoten Basel	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-250	Knoten Berlin: Nordkreuz - Birkenwerder (Nordbahn)	Ausbau	Da aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken weder SPfV noch SGV auf der geplanten Strecke verkehrt, handelt es sich hierbei um eine SPNV-Maßnahme, die nicht in den BVWP aufzunehmen ist.	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
1-251	Knoten Berlin: Nordkreuz - Karow (2. BS) (Stettiner Bahn)	Ausbau	Projekt ist als Bestandteil des Knotens Berlin mittlerweile weiter fortgeschritten; Bewertung nicht mehr erforderlich.	2-gleisiger Ausbau Berlin-Blankenburg - Berlin-Karow, Vmax 160 km/h
1-252	Knoten Braunschweig	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
1-253	Knoten Bremen	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	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
1-254	Knoten Bremen (Variante)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-253 gelöscht.	
1-255	Knoten Dresden (2. Baustufe)	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf; ESTW-Ausrüstung Dresden-Altstadt und Anbindung an die BZ Leipzig
1-256	Knoten Frankfurt	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-001-V99 und PB K-001-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Neuordnung der Fahrwege, Optimierung der Gleisanlagen und Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion sind 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 ist Bezugsfall; 4-gleisiger Ausbau Frankfurt Stadion - Zeppelinheim
1-257	Knoten Frankfurt (Variante DB)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-001-V99 und PB K-001-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Umgestaltung des Vorfelds und der Bahnsteiganlagen Frankfurt Hbf: Anpassung Gleise 1-5; Verlängerung Bahnsteige Gleise 4-5; Verbindungskurve aus Richtung Frankfurt/Main Süd nach Gleis 1-6; Anpassung Abstellbereiche an die zukünftigen Erfordernisse; Überwerfungsbauwerk zur Herstellung Linksbetrieb Frankfurt/Main Süd - Frankfurt/Main Hbf; Optional: 4-gleisiger Ausbau Abzw Frankfurt Main-Neckar-Brücke - Frankfurt Süd
1-258	Knoten Freiburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-259	Knoten Fürth	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Fürth im Zuge der geplanten Gleisbaumaßnahmen; Bau kreuzungsfreier Einfädelungen in Verbindung mit dem geplanten viergleisigen Ausbau Nürnberg Hbf - Fürth Hbf
1-260	Knoten Hamburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern PB K-002-V99 und PB K-002-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf; Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort - Anckelmannplantz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort; Entflechtungsbauwerke in Hamburg-Harburg; zweites Gleis östliche Umfahrung Maschen; zweites 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; zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Hohe Schaar - Wilhelmsburg; 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn - Hamburg-Wandsbek, Vmax 80 km/h
1-261	Knoten Hamburg (Variante Bedarfsplan)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-260, 1-321, 1-322 und 1-328 gelöscht. Diese wurden teilweise unter den Projektnummern VB K-002-V99 und PB K-002-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-262	Knoten Hamburg (Variante GV)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-260, 1-321, 1-322 und 1-328 gelöscht. Diese wurden teilweise unter den Projektnummern VB K-002-V99 und PB K-002-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-263	Knoten Hamm	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-264	Knoten Hannover	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Ausbau entsprechend Knotenstudie Hannover (nicht vorliegend)
1-265	Knoten Heilbronn	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-266	Knoten Ingolstadt	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-267	Knoten Karlsruhe	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-268	Knoten Köln	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-003-V99 und PB K-003-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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)
1-269	Knoten Köln: Rheydter Kurve	Ausbau	Ein Ausbau bzw. Neubau der Strecke würde zwar einen Nutzen für den Güterverkehr bringen, allerdings kann dieser Nutzen nicht die hohen Investitionskosten ausgleichen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Bau einer optimierten Rheydter Kurve wurde unter der Projektnummer PB 2-042-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Wiederaufbau der eingleisigen Rheydter Kurve
1-270	Knoten Köln: NBS Rheydter Kurve (Variante Herrath - Hochneukirch)	Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-042-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	1-gleisige NBS Herrath - Hochneukirch
1-271	Knoten Köthen		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	ESTW Köthen für Knoten Köthen sowie Streckenabschnitt Sachsendorf - Halle samt Spurplanpassungen
1-272	Knoten Lehrte		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	2-gleisiger Fahrweg in der Relation Nord-Süd und kreuzungsfreie Führung der Güterzüge in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung (Ausbau Überwerfungsbauwerk)
1-273	Knoten Leipzig (Variante VDV)		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	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 - Hbf - Altenburger / Dresdner / Chemnitzer Schiene
1-274	Knoten Leipzig (Variante DB)		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	2-gleisiger Ausbau Leipzig-Wahren Westkopf - Leipzig-Wahren (Strecke 6403); Entmischung von S-Bahn und SPfV, Weiterführung Knotenausbau, 750m lange Überholgleise
1-275	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Heidelberg		Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-004-V99 und PB K-004-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Reaktivierung Gütergleise Strecke 4002 zwischen Mannheim Rbf und Abzw Heidelberg-Wieblingen; 4-gleisiger Ausbau Abzw Heidelberg-Wieblingen - Heidelberg Hbf
1-276	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Heidelberg (Variante Kurve Friedrichsfeld + LZB)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-004-V99 und PB K-004-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung); Mannheim - Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe Vmax 200 km/h (inkl. Linienzugbeeinflussung)
1-277	Knoten Mannheim: ABS Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Heidelberg (Variante Kurve Friedrichsfeld)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-004-V99 und PB K-004-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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
1-278	Knoten Minden		Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-279	Knoten München	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-280, 1-316, 1-350, 1-351, 1-352, 1-354, 1-355 und 1-376 gelöscht. Diese wurden teilweise unter den Projektnummern VB K-005-V99 und PB K-005-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-280	Knoten München (Variante Bedarfsplan)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-005-V99 und PB K-005-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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 - München-Riem); Umbau Einfädelungsbereich München-Riem Wendeanlage Hallbergmoos

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-281	Knoten München: ABS München-Johanneskirchen - München-Daglfing - München - Trudering	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-280 gelöscht. Dieser wurde unter den Projektnummern VB K-005-V99 und PB K-005-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-282	Knoten Münster	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben außer Leistungssteigerung Münster Hbf - Münster Zentrum Nord
1-283	Knoten Nürnberg	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-284	Knoten Oberhausen	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	bedarfsgerechte Anpassung des Knotens Oberhausen
1-285	Knoten Offenburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-286	Knoten Passau	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	paralleler Fahrweg Passau Gbf
1-287	Knoten Regensburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-288	Knoten Soltau	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
1-289	Knoten Uelzen	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
1-290	Knoten Ulm	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben
1-291	Knoten Verden	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Anpassung kleinerer Knoten in Niedersachsen, keine weiteren Angaben
1-292	Knoten Werdau	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Verlängerung Überholgleis Werdau
1-293	Knoten Wiesbaden	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	1-gleisige Verbindungskurve Igelstein; 3. Gleis Kostheim - Wiesbaden Ost
1-294	KV Baden-Württemberg 2025 - Knoten terminal als Bahnserviceeinrichtungen	Ausbau	Die Maßnahmen sind vereinzelte und standortbezogene Prozessoptimierungsmaßnahmen. Da es sich dabei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahmen handelt, sind diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	Umrüstung bis zu 6 bestehender Bahnanlagen in leistungsfähige Bahn-Bahn-Umladeanlagen
1-295	KV-Terminal Bremen Rbf	Neubau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist dies keine im Rahmen des BVWP förderbare Maßnahme und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Neubau eines zweiseitig angebundenen Umschlagterminals mit ausreichenden Vorstellgruppen (Drehscheibe Nordwest)
1-296	KV-Terminal Südlicher Oberrhein (Lahr)	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	Bau eines neuen KV-Terminals im Bereich Südlicher Oberrhein (Standort Lahr), Einbindung in das zukünftige TEN-Kernnetz
1-297	KV-Terminals Südliche Metropolregion Stuttgart (Eutingen im Gäu, weiterer Standort im Südosten der Metropolregion Stuttgart)	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.	Bau eines neuen KV-Terminals im Bereich Südliche Metropolregion Stuttgart (Standort Eutingen im Gäu), sowie im Südosten der Metropolregion Stuttgart
1-298	Leit- und Sicherungstechnik: ERTMS/ETCS auf TEN-T-Korridoren	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	durchgängige und länderübergreifende Signal- und Kommunikationstechnik auf den TEN-T-Korridoren Stockholm - HH - Palermo und HH/Rostock - Dresden - Prag - Sofia
1-299	Lückenschluss: Coburg - Südthüringen	Ausbau	Da beide Streckenvarianten nach dem Neu- bzw. Ausbau nicht elektrifiziert wären, würden sie nicht durch den SPFV und den SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Lückenschluss über Coburg - Bad Rodach - Hildburghausen bzw. Dörfles-Esbach - Eisfeld, 1-gleisig, nicht elektrifiziert
1-300	Lückenschluss: Coburg - Südthüringen (Variante)	Neubau	Da die Strecke nach dem Bau nicht elektrifiziert wäre, würde sie nicht durch den SPFV und den SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	NBS Eisfeld - Dörfles-Esbach, 2-gleisig, nicht elektrifiziert
1-301	Nahverkehrstangente Östlicher Berliner Außenring	Ausbau/ Neubau	Da die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig für den SPFV und den SGV ausreichen werden, würde ein Ausbau nur der Angebotsverbreiterung des SPNV nutzen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	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

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-302	NBS Abzw Steinwerk - Abzw Gröbenzell West	Neubau	Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Ausweitung des S-Bahnangebots dienen. Daher handelt es sich um eine SPNV-Maßnahme und deshalb ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisige, elektrifizierte NBS Abzw Emmering Steinwerk - Abzw Gröbenzell West (- Olching Ost) (Wiederaufbau Gröbenzeller Spange zum Nordring)
1-303	NBS Blankenstein (Saale) - Marxgrün	Neubau	Da nur eine geringe Nachfrage des SGV auf der Strecke erwartet wird und die Neubaustrecke alleine dem SGV Nutzen würde, werden die Investitionskosten durch den Nutzen für den überregionalen Verkehr nicht gedeckt werden können. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Wiederaufbau auf vorhandener Trasse, 1-gleisig, nicht elektrifiziert
1-304	NBS Bremen-Oberneuland - Bremen Rbf		Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-253 gelöscht.	
1-305	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal	Neubau	Da die angestrebte Maßnahme nur in Verbindung mit weiteren Maßnahmen in diesem Bereich nutzbringend für den SGV ist, wird sie als Bestandteil des Zielnetz II des Korridors Mittelrhein aufgenommen (siehe Projekt des potenziellen Bedarfs PB 2-004-V04).	NBS Troisdorf - Mainz-Bischofsheim (Güterzugstrecke rechtsrheinisch), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 120 - 140 km/h
1-306	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal (Variante NBS linksrheinisch)	Neubau	Der Streckenneubau würde neben positiven Verlagerungen im SGV auch zu unerwünschten Engpässen z. B. im Kölner Süden führen. Der gewonnen Nutzen kann daher die hohen Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt somit nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	NBS Köln Eifeltor - Bobenheim (Güterzugstrecke linksrheinisch, Verknüpfung mit der Moselstrecke bei Hatzenport), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 120 - 140 km/h
1-307	NBS Entlastungsstrecke Mittelrheintal (Westerwald-Taunus-Tunnel)	Neubau	Die Neubaustrecke könnte zwar einigen Nutzen für den SGV generieren, allerdings sind die Investitionskosten für den Tunnelbau so erheblich, dass der Nutzen diese nicht decken kann. Da das Projekt daher in diesem Zuschnitt nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Die kostenoptimierte Variante einer rechtsrheinischen SGV-NBS wurde unter der Projektnummer PB 2-004-V04 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	NBS St. Augustin - Mainz-Bischofsheim (Westerwald-Taunus-Tunnel), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 160 km/h
1-308	NBS Frankfurt - Erfurt	Neubau	Da der für den überregionalen Verkehr generierte Nutzen, dadurch das vor allem die südlichen Verkehre des SPFV nicht von der Strecke profitieren, nur gering im Vergleich zu den entstehenden Kosten ist, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen. Der betroffenen Bereich wurde durch einen Alternativvorschlag unter der Projektnummer VB 2-002-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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 Abzweig Breckenheim, Vmax 160 - 200 km/h; Verbindung zur NBS Hannover - Würzburg bei Bad Hersfeld; Verbindung zum Altnetz bei Gießen und Bad Hersfeld
1-309	NBS Freiburg - Ulm	Neubau	Da aufgrund von geplanten Ausbauten der Alternativstrecken eine nur geringe Nachfrage auf der Strecke im SPFV und SGV entstehen wird und der Bau aufgrund der topographisch schwierigen Lage mit hohen Investitionskosten verbunden wäre, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	NBS mit Abzweig Richtung Bodensee (keine weiteren Angaben)
1-310	NBS Garmisch-Partenkirchen - Telfs Ost (Wettersteintunnel)	Neubau	Da im SPFV die geforderte Reisezeit auch ohne Neubau erreicht wird und der SGV aufgrund der topografisch ungünstigen Bedingungen die Strecke kaum oder gar nicht nutzen wird, können die Investitionskosten für den Tunnelbau durch den überregionalen Nutzen nicht gedeckt werden. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisige NBS Garmisch-Partenkirchen - Wettersteintunnel Grenze - Telfs Ost (Wettersteintunnel), Vmax 250 km/h
1-311	NBS Göttingen - Erfurt	Neubau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	NBS Göttingen - Erfurt, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV, gütertauglich
1-312	NBS Güterring Münster (Westf) Nordost	Neubau	Da aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen kein Engpass in diesen Bereich erwartet wird und die Neubaustrecke zudem einen Umweg darstellen würde, bringt ein Ausbau keinen Nutzen. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisige NBS Güterring Münster (Westf) Nordost
1-313	NBS Güterumgehungsbahn Bremen	Neubau	Da keine konkreten Maßnahmen bei diesem Projektvorschlag genannt werden, ist er nicht in den BVWP aufzunehmen. Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurden unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	großräumige Umfahrung von Bremen, Entlastung vom Güterverkehr
1-314	NBS Güterumgehungsbahn Oldenburg	Neubau	Aufgrund von vorteilhafteren Alternativstrecken für den SGV und den SPFV wird der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht abdecken können. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ortsumfahrung Oldenburg, modular erweiterbar

Projekt- nummer der Anmel- dung	Projektbezeichnung	Projekt- typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-315	NBS Morschener Kurve	Neubau	Da die Neubaustrecke nur wenig von SPFV und SGV genutzt werden würde, kann der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	1-gleisige NBS Morschener Kurve (Verbindung SFS Hannover - Würzburg mit Strecke Kassel - Bebra)
1-316	NBS Neulustheim - Neufahrn Nord	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	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 Neufahrer Spange an die NBS, Vmax 200 km/h
1-317	NBS Osttangente Mühldorf	Neubau	Aufgrund der für den Bezugsfall zugrunde liegenden umliegenden Infrastruktur wird die Strecke nur wenig durch den SGV genutzt werden. Da die Investitionskosten daher nicht gedeckt werden können, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisige, elektrifizierte NBS Osttangente Mühldorf für SGV
1-318	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz Zentralkorridor	Neubau/ Ausbau	Die Maßnahme wurde als Bestandteil des Zielnetzes I des Korridors Mittelrhein aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	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; zusätzliches S-Bahngleis Groß-Gerau Domberg - Riedstadt-Goddelau; dreigleisiger Ausbau Karlsruhe - Durmersheim
1-319	NBS Studernheimer Kurve	Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-043-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Verbindungskurve: Relation Ludwigshafen (Rhein) BASF - Frankenthal
1-320	NBS Umfahrung Ingolstadt	Neubau	Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	2-gleisige NBS Umfahrung Ingolstadt, Vmax 300 km/h
1-321	NBS Verbindungskurve Hamburg- Hausbruch	Neubau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPFV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Verbindungskurve Nord-West für Relation Hafen Hamburg - Buxtehude / Stade
1-322	NBS Verbindungskurve Rothenburgsort	Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-002-V99 und PB K-002-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Verbindungskurve Nord-Ost für Relation Berlin - Umgebungsbahn (HH-Billwerder - HH-Horn)
1-323	NBS Wesertunnel	Neubau	Aufgrund der für die Verbindung Bremerhaven – Osnabrück / Hamm unvorteilhaften umliegenden Infrastruktur und einer nur geringen Nachfrage auf dieser Strecke durch den SGV, wird der Wesertunnel kaum durch überregionalen Verkehr genutzt werden. Da daher die Investitionskosten nicht gedeckt werden können, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Verknüpfung der Strecken Bremerhaven - Bremen und Nordenham - Oldenburg durch Nutzung des Wesertunnels für Eisenbahnverkehre
1-324	NBS Wiesau (Oberpf)- Grenze D/CH - Cheb	Neubau	Da nur eine geringe Nachfrage von SGV aus dem Süden in Richtung Tschechien erwartet wird und die Neubaustrecke alleine dem SGV Nutzen würde, werden die Investitionskosten durch den Nutzen für den überregionalen Verkehr nicht gedeckt werden können. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	1-gleisige, elektrifizierte NBS Wiesau - Grenze D/CH (- Cheb), evtl. 2-gleisig; Elektrifizierung Hof - Marktredwitz - Regensburg ist Randbedingung
1-325	NBS Wörgl Kundl - Kufstein	Neubau	Die Maßnahme ist nicht in den BVWP aufzunehmen, da sie sich nicht auf deutschem Staatsgebiet befindet sondern vollständig in Österreich verläuft und somit in die Zuständigkeit der österreichischen Behörden fällt.	Ausland: 2-gleisige NBS Wörgl Kundl - Kufstein
1-326	NBS/ABS Frankfurt-Höchst - Frankfurt- Zeilsheim - Delkenheim - Wiesbaden	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wird im Rahmen des Knoten Frankfurt unter der Projektnummer PB K-001-V01 im potenziellen Bedarf geprüft.	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
1-327	NBS/ABS Mosel-Hunsrück-Nahe-Bahn	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der nur geringen Nachfrage auf dieser Verbindung von SPFV und SGV und einer notwendigen Elektrifizierung der östlich gelegenen Anschlussstrecken zur Nutzung der Neubaustrecke durch den überregionalen Verkehr, kann der generierte überregionale Nutzen die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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-Horweiler, Vmax 120 km/h
1-328	Neubau Bahnhof Hamburg HafenCity	Neubau	Da die Maßnahme keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr erbringen würde, handelt es sich um eine SPNV-Maßnahme und ist daher nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Knoten Hamburg wurde unter Berücksichtigung der Belange des überregionalen Verkehrs jedoch unter den Projektnummern VB K-002-V99 und PB K-002-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	Errichtung Regionalbahnhof Hamburg HafenCity

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-329	Optimierung SPFV- und SGV-Netz	Ausbau	Da keine konkreten Maßnahmen bei diesem Projektvorschlag genannt werden, ist dieser nicht in den BVWP aufzunehmen. Die Identifikation von Optimierungen im Schienennetz ist bereits die Hauptaufgabe der Bundesverkehrswegeplanung.	netzweite Optimierungen im SPFV und SGV
1-330	Ostkorridor	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter den Projektnummern VB 2-018-V01 und VB 2-019-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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 - Marktrechwitz - 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
1-331	Prüfung überlanger Züge Harburg - Celle - Lehrte	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	Prüfung überlanger Züge Harburg - Celle - Lehrte durch Harmonisierung der Geschwindigkeiten
1-332	Reaktivierung: Aachen - Würselen - Jülich	Neubau	Da die Kapazitäten in diesem Bereich auch im Ist-Zustand künftig für den SPFV und den SGV ausreichen werden, würde ein Ausbau nur der Angebotserweiterung des SPNV nutzen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reaktivierung Aachen - Würselen - Jülich (alternativ Weisweiler - Jülich bzw. Alsdorf - Baesweiler - Jülich)
1-333	Reaktivierung: Berliner Südring (Innenring)	Ausbau/ Neubau	Da es bei einem Ausbau in erster Linie nur zu einer Verlagerung vom Berliner Außenring auf den Innenring käme, wäre der Nutzen für den SGV zu niedrig, um die Investitionskosten zu decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger und elektrifizierter Ausbau bzw. Wiederaufbau Südlicher Berliner Innenring zwischen Treptower Park und Halensee
1-334	Reaktivierung: Düren - Euskirchen	Ausbau/ Neubau	Da die Strecke nach dem Bau nicht elektrifiziert wäre, würde sie nicht durch den SPFV und den SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reaktivierung Düren - Euskirchen
1-335	Reaktivierung: Kleve - Nijmegen	Neubau	Da die Strecke nach dem Bau nicht elektrifiziert wäre, würde sie nicht durch den SPFV und den SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reaktivierung Kleve - Kranenburg - Grenze D/NL - Groesbeek - Nijmegen
1-336	Reaktivierung: Nürnberg Rbf - Nürnberg Hgbf (5952)	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Erhaltungsmaßnahme handelt, ist sie nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Finanzierung kann ggf. durch die gemäß der LuFV zur Verfügung stehenden Mitteln erfolgen.	Reaktivierung und Elektrifizierung des derzeitigen Bahnhofsnebengleises
1-337	Reaktivierung: Trierer Weststrecke	Ausbau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Reaktivierung der Strecke für den SPNV wird vom Rheinland-Pfälzischen Aufgabenträger verfolgt.	Reaktivierung für Personenverkehr mit Schaffung neuer Zugangsstellen
1-338	Reaktivierung: Uelzen - Dannenberg	Neubau	Da die Strecke nach dem Bau nicht elektrifiziert wäre und einen erheblichen Umweg auf der Strecke Uelzen – Lüneburg darstellt, würde sie nicht durch den SPFV und den SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reaktivierung Uelzen - Dannenberg
1-339	Reaktivierung: Wasserburg (Inn) Bf - Wasserburg (Inn) Stadt	Ausbau/ Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Reaktivierung Wasserburg (Inn) Bf - Wasserburg (Inn) Stadt, 1-gleisig, elektrifiziert
1-340	Regensburg - Obertraubling	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB 2-014-V01 und VB 2-019-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Regensburg - Obertraubling; Verlängerung Überholgleise Regensburg
1-341	Relation: IC Eindhoven - Venlo - Viersen - Mönchengladbach	-	Die Einrichtung einer IC-Verbindung ist eine betriebliche und keine infrastrukturelle Maßnahme, die daher nicht durch den BVWP förderbar und somit nicht in diesen aufzunehmen ist.	Einrichtung einer IC-Verbindung von Eindhoven nach Düsseldorf (keine weiteren Angaben)
1-342	Relation: schnelle S-Bahnverbindung Hamm/Münster - Köln	-	Die Einrichtung einer schnellen S-Bahnverbindung ist eine betriebliche und keine infrastrukturelle Maßnahme, die daher nicht durch den BVWP förderbar und somit nicht in diesen aufzunehmen ist.	Einrichtung einer schnellen S-Bahnverbindung Hamm/Münster - Köln (keine weiteren Angaben)

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-343	Rheinquerung: Bonn Hbf - Menden - Siegburg - Flughafen CGN	Neubau	Da für den SPFV und SGV kaum Nachfrage auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Angebotsausweitung der S-Bahn dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Knoten Köln wurde unter Berücksichtigung der Belange des überregionalen Verkehrs jedoch unter den Projektnummern VB K-003-V99 und PB K-003-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	1-gleisiger Tunnel Bonn - Menden (alternative Rheinquerung), optional späterer 2-gleisiger Ausbau; Verbindungskurve Menden - Siegburg/Bonn; Weichenverbindung Bahnhof Siegburg/Bonn (Gleis 6) - Siegstrecke; neue Halte Bonn Nord, Bonn-Beuel Nord
1-344	Rhein-Ruhr-Express: ABS Köln - Düsseldorf - Duisburg - Dortmund	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-020-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Der sechsgleisige Ausbau zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg wurde unter der Projektnummer PB 2-020-V02 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	4-gleisiger Ausbau Köln-Mülheim - Düsseldorf-Reisholz; 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Reisholz - Düsseldorf Hbf; Knoten Düsseldorf; 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Unterrath - Duisburg Hbf; Knoten Duisburg; Überleitverbindung Mülheim (Ruhr) samt Schallschutz; Maßnahmen zwischen Essen und Bochum; Knoten Dortmund
1-345	S-Bahn Hamburg: S4 Ost	Ausbau	Da es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Ausbau der S-Bahn wird durch den Hamburger Senat und den Schleswig-Holsteiner Landtag verfolgt. Ein gezielter Ausbau der Strecke für die Belange des SPFV und SGV wurde unter der Projektnummer PB 2-044-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2 S-Bahn-Gleise Hasselbrook - Ahrensburg Mitte, 1 S-Bahn-Gleis Ahrensburg Mitte - Bargteheide
1-346	S-Bahn Hamburg: S4 Ost (Variante FBQ + Vbk Wandsbek + Fehmarnsundbrücke)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-345 und 1-347 gelöscht. Diese wurden teilweise unter der Projektnummer PB 2-044-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-347	S-Bahn Hamburg: S4 Ost (Variante FBQ + Vbk Wandsbek)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-044-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn - Hamburg-Wandsbek, Vmax 80 km/h; 3-gleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek - Ahrensburg; Hinterlandanbindung FBQ ist Randbedingung
1-348	S-Bahn Hamburg: S4 West (ABS Hamburg - Elmshorn)	Ausbau	Der Projektvorschlag wird im Rahmen des Knoten Hamburg unter der Projektnummer PB K-002-V01 im potenziellen Bedarf geprüft.	4. Bahnsteiggleis Bf Elmshorn; Verlegung Bf Altona nach Diebsteich (Bf Altona Nord), Verknüpfung Fernbahn / S-Bahn
1-349	S-Bahn Hamburg: S4 West (ABS Hamburg - Elmshorn) (Variante)	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	3. Gleis Pinneberg - Elmshorn
1-350	S-Bahn München: 2. Stammstrecke	Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-S-Bahn-Gleise München-Laim - München Leuchtenbergring (inkl. netzergänzende Maßnahmen)
1-351	S-Bahn München: ABS München-Pasing - Eichenau - Buchenau	Ausbau	Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Taktverdichtung der S-Bahn-Linie dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	4-gleisiger Ausbau München-Pasing - Buchenau
1-352	S-Bahn München: ABS München-Pasing - Eichenau - Buchenau (Variante Dreigleisigkeit)	Ausbau	Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Taktverdichtung der S-Bahn-Linie dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	3-gleisiger Ausbau München-Pasing - Buchenau
1-353	S-Bahn München: Erdinger Ringschluss		Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-354 gelöscht. Dieser wurde unter den Projektnummern VB K-005-V99 und PB K-005-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-354	S-Bahn München: Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchner Spange	Ausbau/ Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	NBS Erding - München Flughafen Terminal, 2-gleisig, elektrifiziert; moderne Streckenausrüstung mit Oberleitung und Leit- und Sicherheitstechnik; 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 ist Randbedingung
1-355	S-Bahn München: NBS Wolfratshausen - Geretsried	Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht bzw. kaum durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried
1-356	S-Bahn Rhein-Main: Frankfurt West - Bad Vilbel - Friedberg (Hess)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB K-001-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel - Friedberg (Hess) (separate S-Bahn-Gleise)
1-357	S-Bahn Rhein-Main: Nordmainische S-Bahn	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB K-001-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	2 S-Bahn-Gleise Frankfurt-Konstablerwache - Frankfurt Ost - Hanau

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-358	S-Bahn Rhein-Main: Regionaltangente West	Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Regionaltangente West Bad Homburg - Neu Isenburg
1-359	S-Bahn Stuttgart: Stuttgart-Rohr - Herrenberg	Ausbau	Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur dem Angebotsausweitung der S-Bahn dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	3-gleisiger Ausbau Stuttgart-Rohr - Herrenberg
1-360	SFS Dortmund - Münster/Bielefeld - Hannover	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	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 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
1-361	SFS Dresden - Prag	Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-045-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	NBS Heidenau - Grenze D/CZ (- Usti nad Labem), 2-gleisig, elektrifiziert, Vmax 200 km/h, SGV-Tauglichkeit
1-362	SFS Dresden - Prag (Variante)	Neubau	Da die mit der Maßnahme verbundene Reise- / Transportzeitverkürzung nur mit unzureichenden Reise- / Transportzeitnutzen verbunden ist, übersteigen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb in diesem Zuschnitt nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine optimierte Variante wurde unter der Projektnummer PB 2-045-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	1-gleisige NBS Tunnel Obervogelgesang - Königstein
1-363	SFS Hamburg - Aarhus	Ausbau/ Neubau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-364	SFS Hamburg - Aarhus (Variante)	Ausbau/ Neubau	Trotz eines zu erwartenden Umklappens des SGV auf diese Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	Rückbau der Strecke Schleswig - Rendsburg - Osterrönfeld - Neumünster auf Eingleisigkeit; Bau eines Kanaltunnels bei Rendsburg als Ersatz für die Rendsburger Hochbrücke; NBS Schleswig - Neuwittenbek, 2-gleisig, elektrifiziert, HGV-tauglich; Neubau einer zweigleisigen Kanalbrücke bei Levensau; neue Stationen Groß-Wittensee und Holtsee; Stilllegung der Strecke Kiel - Osterrönfeld; NBS/ABS Neumünster - Kiel, 4-gleisiger Ausbau, HGV-tauglich; Nutzung der Kieler City-Strecke von Stadt-Umland-Bahn-Zügen
1-365	SFS Köln/Düsseldorf - Dortmund	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	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
1-366	SFS Köln/Düsseldorf - Dortmund - Münster/Bielefeld - Hannover	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme weist große Reisezeitersparnisse und ein hohes Verlagerungspotenzial auf. Der Projektvorschlag wird deshalb unter der Projektnummer PB M-001-V01 im potenziellen Bedarf untersucht.	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 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
1-367	Stromsystem: Aachen Hbf - Grenze D/BE (- Abzweig Hammerbrücke (- Lüttich))	Ausbau	Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Erhaltungsmaßnahme handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen. Eine Finanzierung ist durch die gemäß der LuFV zur Verfügung stehenden Mitteln zu tragen.	Führung des deutschen Stromsystems von Aachen Hbf bis zur Anbindung an die belgischen Strecken

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-368	Stromsystem: Schöna - Decin hl. n. / vychod	Ausbau	Die Maßnahme ist nicht in den BVWP aufzunehmen, da sie sich nicht auf deutschem Staatsgebiet befindet sondern vollständig in der Tschechischen Republik verläuft und somit in die Zuständigkeit der tschechischen Behörden fällt.	Umstellung tschechische Strecken auf deutsches Stromsystem
1-369	Terminal-Ausbau für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV)	Ausbau	Die Maßnahme ist nicht in den BVWP aufzunehmen, da sie keine spezifische Maßnahme beschreibt, sondern lediglich die Berücksichtigung von neuen Technologien bei Terminal-Ausbauten für den Kombinierten Verkehr vorschlägt.	Terminal-Ausbau für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV), Nutzung neuer Technologien wie MODALOHR und Cargobeamer
1-370	Terminals des kombinierten Verkehrs	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB R-999-V99 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Sammelprojekt: 21 Terminals des kombinierten Verkehrs
1-371	Überholgleis Gelnhausen	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen
1-372	Überholgleise für 740m Züge	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Bau und Verlängerung von Überholgleisen mit einer Länge von 740 Metern
1-373	Überholmöglichkeit Flieden	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummer PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	neue Weichenverbindungen
1-374	Umbau Bahnhof Freilassing	Ausbau	Da sich diese Maßnahme lediglich auf die Verkehrsstation Freilassing selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	barrierefreier Umbau Bahnhof Freilassing
1-375	Umbau Bahnhof Kirchenlaibach	Ausbau	Da sich diese Maßnahme lediglich auf die Verkehrsstation Kirchenlaibach selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen.	barrierefreier Umbau Bahnhof Kirchenlaibach
1-376	Umbau Bahnhof München-Pasing	Ausbau	Da sich der Bau einer zweiten Bahnsteigkante lediglich auf die Verkehrsstation München-Pasing selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Knoten München wurde unter Berücksichtigung der Belange des überregionalen Verkehrs jedoch unter den Projektnummern VB K-005-V99 und PB K-005-V01 in den vordringlichen und potenziellen Bedarf aufgenommen.	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
1-377	Umbau Bahnhof Straubing	Ausbau	Da sich diese Maßnahme lediglich auf die Verkehrsstation Straubing selbst und nicht auf streckenseitige Infrastrukturmaßnahmen bezieht, handelt es sich hierbei um keine durch den BVWP förderbare Maßnahme und ist damit nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Umbau ist jedoch durch die DB Station & Service AG geplant.	barrierefreier Umbau Bahnhof Straubing
1-378	Untersuchungsraum Dortmund - Münster/Hamm	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit den Projektvorschlägen 1-137, 1-342, 1-344, 1-360, 1-366 und 1-430 gelöscht. Eine optimierte und auf Begegnungsabschnitte zur Steigerung der Betriebsqualität sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung fokussierte Variante der ABS Münster - Lünen wurde unter PB 2-049-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-379	Wachstumsprogramm West	Ausbau/ Neubau	Trotz einer erwarteten Zunahme des SGV auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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
1-380	Weichen: Aschaffenburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter den Projektnummern PB M-001-V01 und PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Bau einer Weichenverbindung zwischen den Gleisen 7 und 8 sowie Schaffung einer schnellen Einfahrmöglichkeit aus Richtung Darmstadt in Richtung Aschaffenburg
1-381	Wendegleis Bahnhof Wustermark	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter den Projektnummern PB M-001-V01 und PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Einrichtung eines Wendegleises in Wustermark
1-382	Westkorridor Mittelrhein - Pfalz - Oberrhein	Ausbau	Trotz einer erwarteten Umklappung des SGV auf diese Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-383	Westkorridor Mittelrhein - Pfalz - Oberrhein (Variante erweiterter Ausbau)	Ausbau	Der erweiterte Ausbau bewirkt zwar gegenüber dem ursprünglichen Projektvorschlag (siehe Projektvorschlag 1-382) einen größeren Nutzen für den SGV, allerdings können die Investitionskosten, die durch den erweiterten Ausbau noch erhöht werden, dadurch nicht gedeckt werden. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	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-Horweiler - Bad Kreuznach; Elektrifizierung Büdesheim-Dromersheim - Bingen Stadt; Elektrifizierung Kaiserslautern - Enkenbach
1-384	Westkorridor Mittelrhein - Pfalz - Oberrhein (Variante Lauterbourg)	Ausbau	Da eine Elektrifizierung der Strecke auf französischer Seite nicht erwartet wird, würde das Projekt keinen Nutzen für den überregionalen Verkehr in Deutschland bringen. Daher ist ein Ausbau nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	Zweites Gleis Winden - Wörth/Rhein auf vorhandener Trasse; Anpassung der Bahnhöfe Winden und Wörth auf vorhandenem Bahngelände; Elektrifizierung der Strecke Neustadt/Weinstraße - Wörth/Rhein; Zweites Gleis u. Elektrifizierung am Südkopf Bf. Bingen (weniger als 1 km); Elektrifizierung der Strecke Bingen - Hochspeyer; 2. Gleis von Enkenbach bis zur Bahnlinie Kaiserslautern - Mannheim; 2. Gleis und Elektrifizierung Wörth - Grenze D/F (- Lauterbourg)
1-385	West-Ost-Korridor / nördlicher Oberrhein	Ausbau	Aufgrund der umliegenden Infrastruktur und der geringen Nachfrage nach einer südlichen Ost-West-Verbindung von Saarbrücken aus, kann der durch einen Ausbau gewonnene Nutzen für den SGV die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Rohrbach - Landau; 2-gleisiger und elektrifizierter Wiederaufbau Landau - Germersheim; 2-gleisiger Ausbau Germersheim - Graben-Neudorf
1-386	Wiederaufbau: Darßbahn	Ausbau/ Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPfV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Wiederaufbau Darßbahn zwischen Barth und Zingst
1-387	Wiederaufbau: Karniner Brücke	Ausbau/ Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht bzw. kaum durch SPfV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	1-gleisiger und elektrifizierter Neubau Ducherow - Swinoujscie, Vmax 120 km/h
1-388	Wiederaufbau: Rheinbrücke Breisach	Ausbau/ Neubau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht bzw. kaum durch SPfV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	eingleisiger, elektrifizierter Wiederaufbau; abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Freiburg - Breisach (Breisacher Bahn) samt Geschwindigkeitserhöhung ist Randbedingung
1-389	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Maschen - Uelzen - Celle (Bestandsstreckenausbau)	Ausbau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	ABS Maschen - Uelzen, 4-gleisig, Vmax 200 km/h; ABS Uelzen - Celle, 3-gleisig Vmax 200 km/h; Kreuzungsbauwerk Celle; punktuelle Maßnahmen Nienburg - Wunstorf
1-390	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover (Y-Trasse klassisch)	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-391	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Maschen - Uelzen (reduzierter Bestandsstreckenausbau)	Ausbau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	ABS Maschen - Uelzen, 4-gleisig, Vmax 200 km/h; Kreuzungsbauwerk Celle; punktuelle Maßnahmen Nienburg - Wunstorf
1-392	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Maschen / Langwedel - Soltau - Celle (SGV-Y)	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Maschen - Soltau - Celle, Vmax 120 km/h (160 km/h wo kostenneutral möglich); ABS Langwedel - Soltau, Vmax 120 km/h, inkl. Südumfahrung Soltau
1-393	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Ashausen - Westerweyhe - Suderburg (Suderburg)	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Ashausen - Westerweyhe - Suderburg, Vmax 250 km/h; Kreuzungsbauwerk Celle; punktuelle Maßnahmen Nienburg - Wunstorf; 3-gleisiger Ausbau Suderburg - Celle, Vmax 200 km/h
1-394	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Ashausen - Brockhöfe - Unterlüß (Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen)	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-395	Zugbildungsanlagen Seehafenhinterland	Ausbau	Da keine konkreten Maßnahmen bei diesem Projektvorschlag genannt werden und da es sich bei einigen der Maßnahme vermutlich nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist das Projekt nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ausbau Zugbildungsanlagen für Hafenhinterland: Bremerhaven-Speckenbüttel, Hamburg-Wilhelmsburg, Hamburg Unterelbe Seehafen
1-396	Zugschlussbeobachtung Nienburg - Minden	Ausbau	Da keine konkreten Maßnahmen bei diesem Projektvorschlag genannt werden, ist dieser nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein Ausbau der Strecke wird in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch Zugschlussbeobachtung zwischen Nienburg und Verden
1-397	Netzkonzeption 2030	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme nennt ein Bündel von Infrastrukturprojekten. Diese werden separat in Einzelmaßnahmen untersucht. Das gesamte Bündel ist nicht in den BVWP aufzunehmen.	Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG (alle Einzelmaßnahmen)

Projekt- nummer der Anmel- dung	Projektbezeichnung	Projekt- typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-398	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover (Y-Trasse klassisch) + Ausbau EVB-Netz	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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; Anbindung Rotenburg - Y-Trasse
1-399	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Celle - Soltau - Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz)	Ausbau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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)
1-400	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Ashausen - Westerweyhe - Suderburg (Suderburg) + Ausbau EVB-Netz	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-401	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Ashausen - Brockhöfe - Unterlüß (Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen) + Ausbau EVB-Netz	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-402	S-Bahn Rhein-Main: Anbindung Gateway Gardens	Ausbau	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPfV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	Verschwenkung S-Bahn zur Anbindung von Gateway Gardens
1-403	ABS (Leipzig -) Gaschwitz - Werdau (- Hof - Nürnberg) (Variante Dreigleisigkeit)	Ausbau	Da die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig für den überregionalen Verkehr ausreichen werden, wäre ein Ausbau nicht wirtschaftlich. Deshalb ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.	3-gleisiger Ausbau Böhlen - Neukieritzsch
1-404	S-Bahn RheinNeckar: ABS Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde unter den Projektnummern VB K-004-V99 und PB K-004-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd; neue Bahnsteigkante in Mannheim-Seckenheim; kreuzungsarmer Anschluss Mannheim Rbf (Kreuzungsbauwerk Mannheim Friedrichsfeld Süd)
1-405	NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar	Neubau	Die Maßnahme wurde in optimiertem Zuschnitt als Bestandteil des Zielnetzes I des Mittelrheinkorridors aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	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
1-406	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (Südbahn) (Variante DB)	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-001-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Um eine Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erreichen, wurde auf einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Langenargen – Lindau verzichtet.	zwei Teilprojekte: Elektrifizierung Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Grenze D/A und 2-gleisiger Langenargen - Lindau-Aeschach
1-407	ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn) (Variante DB)		Der Projektvorschlag wurde aufgrund von Dopplung mit dem Projektvorschlag 1-176 gelöscht. Dieser wurde unter der Projektnummer PB 2-040-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	
1-408	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz I	Ausbau/ Neubau	Die Maßnahme wurde als Bestandteil des Zielnetzes I des Korridors Mittelrhein aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	alle Maßnahmen Zielnetz Zentralkorridor; 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 Schladem - Rosbach; 2-gleisiger Ausbau Siegen - Siegen Ost Gbf; höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf, Wetzlar, Dutenhofen, Friedberg und Großkrotzenburg; 6 seitenrichtige Überholgleise zwischen Siegen und Dutenhofen
1-409	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz II	Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-004-V04 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	alle Maßnahmen Zielnetz I; 2-gleisige Neubaustrecke Troisdorf - Mainz-Bischofsheim für den Güterverkehr; zusätzliches Gleis Gremberg - Troisdorf; alle Anbindungen höhenfrei
1-410	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover (Y-Trasse klassisch, Lehrte West)	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-411	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover (Y-Trasse klassisch, Celle)	Ausbau/ Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Buchholz - Lauenbrück (Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg); NBS Lauenbrück - Visselhövede - Celle, Vmax 250 km/h; ABS Langwedel - Visselhövede, Vmax 160 km/h

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-412	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover (Y-Trasse klassisch, Lehrte West) + Ausbau EVB-Netz	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-413	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover (Y-Trasse klassisch, Celle) + Ausbau EVB-Netz	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-414	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Maschen - Celle	Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	NBS Maschen - Soltau - Celle, Vmax 120 km/h (160 km/h wo kostenneutral möglich)
1-415	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Ashausen - Westerweyhe - Suderburg (Suderburg mit Südumfahrung Uelzen)	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-416	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: NBS Ashausen - Westerweyhe - Suderburg (Suderburg mit Südumfahrung Uelzen) + Ausbau EVB-Netz	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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
1-417	ABS Hof - Bayreuth / Kulmbach -Hochstadt-Marktzeuln	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-024-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Elektrifizierung Hof - Oberkotzau - Neuenmarkt-Wirsberg -Hochstadt-Marktzeuln; Elektrifizierung Bayreuth - Neuenmarkt-Wirsberg (inkl. Schlömener Kurve)
1-418	ABS Tutzing - Weilheim - Garmisch-Partenkirchen	Ausbau	Da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich hier um eine SPNV-Maßnahme, die nicht in den BVWP aufzunehmen ist.	2-gleisiger Ausbau mit Streckenbegradigungen, Vmax 160 km/h
1-419	NBS Ulm - Augsburg	Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-041-V03 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	NBS Abzw Ulm Nordwest – Abzw Augsburg Nord; ABS Abzw Augsburg Nord – Augsburg Hbf; Verbindungskurven bei Günzburg
1-420	ABS Regensburg - Landshut - Freising	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	Ausbau und Teilneubau; Vmax 200 km/h bis 230 km/h
1-421	ABS Türkenfeld - Geltendorf - Buchloe - Memmingen - Hergatz	Ausbau	Obwohl der SPFV von einem Ausbau der Strecke profitieren würde, übersteigen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	2-gleisiger Ausbau Buchloe - Türkheim – Memmingen – Hergatz, Ausbau Türkenfeld – Lindau auf Vmax 200 km/h, inkl. Streckenbegradigungen
1-422	ABS Berlin - Dresden (Variante)	Ausbau/Neubau	Da das Projekt im Bezugsfall 2030 umgesetzt sein wird, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.	NBS/ABS Dresdner Bahn für Vmax = 230 km/h inkl. folgender NBS: NBS Berlin Südkreuz – Blankenfelde mit Abzweig nach BBI für SPV; NBS / Begradigungen Luckau-Uckro Süd und Hohenleipsch West; NBS / Begradigung Kockelsbergtunnel für SPFV
1-423	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar (Variante)	Neubau	Die Maßnahme wurde als Bestandteil des Zielnetzes I des Korridors Mittelrhein aufgenommen (siehe Projekt des vordringlichen Bedarfs VB 2-004-V03).	NBS Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof für SPFV/SPNV; NBS Bypass Mannheim für SPFV; NBS Anbindung Darmstadt Nord / Süd für SPFV/SPNV

Projekt-nummer der Anmeldung	Projektbezeichnung	Projekt-typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-424	Knoten Köln (SPNV)	Ausbau	Da es sich bei den Maßnahmen dieses Projektvorschlages um SPNV-Maßnahmen handelt, ist dieser nicht in den BVWP aufzunehmen. Der Knoten Köln wurde unter Berücksichtigung der Belange des überregionalen Verkehrs jedoch unter den Projektnummern VB K-003-V99 und PB K-003-V01 in den vordringlichen bzw. potenziellen Bedarf aufgenommen.	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)
1-425	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Celle - Soltau - Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz, optimiert)	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle - Sülze, Vmax 120 km/h; 2-gleisige NBS Sülze - Lührsbockel, Vmax 120 km/h; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung, Lührsbockel - Soltau, Vmax 120 km/h; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau - Buchholz, Vmax 120 km/h; Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost)
1-426	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS Celle - Soltau - Buchholz (Ausbau Heidebahn + OHE-Netz, optimiert) + ABS Bremerhaven - Bremervörde - Harsefeld - Buchholz	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Celle - Sülze, Vmax 120 km/h; 2-gleisige NBS Sülze - Lührsbockel, Vmax 120 km/h; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung, Lührsbockel - Soltau, Vmax 120 km/h; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau - Buchholz, Vmax 120 km/h; Verbindungskurve Soltau (Nordwest-Südost); 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bremerhaven - Bremervörde - Harsefeld; 2-gleisiger, elektrifizierter Wiederaufbau Harsefeld - Buchholz; Verbindungskurve Buchholz in der Relation Harsefeld - Soltau
1-427	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: ABS/NBS Hamburg/Bremerhaven - Buchholz - Lüneburg - Dannenberg - Wittenberge	Ausbau/Neubau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	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 Ausbau Eldenburg - Bernheide, elektrifiziert, Vmax 160 km/h; 2-gleisige Reaktivierung Bernheide - Motrich, elektrifiziert, Vmax 160 km/h; 2-gleisiger Ausbau Motrich - Wittenberge, elektrifiziert, Vmax 160 km/h; 2-gleisiger Ausbau Bremerhaven - Bremervörde - Harsefeld, elektrifiziert; 1-gleisige Verbindungskurve Waffensen - Sottrum, elektrifiziert; 1-gleisige Verbindungskurve Sottrum - Waffensen, elektrifiziert; 1-gleisige Verbindungskurve Waffensen Richtung Verden, elektrifiziert; 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden; 2-gleisiger Ausbau Bremervörde - Rotenburg; 2-gleisige Reaktivierung Harsefeld - Sprötze, elektrifiziert
1-428	Korridor Hamburg/Bremen - Hannover: Alpha-Lösung	Ausbau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Uelzen - Lüneburg; 2-gleisiger Ausbau Verden - Rotenburg; 2-gleisiger Ausbau Nienburg - Minden; 2-gleisiger Ausbau Stendal - Uelzen; Elektrifizierung Uelzen - Langwedel; Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf; verbesserter und erweiterter Lärmschutz Bahnstrecke Hannover - Hamburg
1-429	ABS Hannover - Peine - Braunschweig	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-046-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	kapazitätssteigernde Maßnahmen zwischen Hannover und Braunschweig
1-430	ABS Hamm - Münster	Ausbau	Der Projektvorschlag wird unter der Projektnummern PB M-001-V01 und PB M-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht.	Erhöhung Vmax auf 160 km/h; Blockverdichtung; Überholgleise in Bockum-Hövel, Mersch und Münster-Hiltrup; Ausbau Knoten Hamm mit zwei Überwerfungsbauwerken und einer neuen Gleisverbindung
1-431	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1) (Variante Ostumfahrung Bamberg)	Ausbau/Neubau	Der Projektvorschlag wurde in Kombination mit dem Projektvorschlag 1-214 unter der Projektnummer VB 2-010-V02 ohne den Güterzugtunnel Fürth in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Der Güterzugtunnel Fürth wurde unter der Projektnummer PB 2-010-V04 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	ABS/NBS Forchheim - Strullendorf - Breitengüßbach (Ostumfahrung Bamberg), Vmax 230 km/h; NBS Nürnberg-Kleinreuth - Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth)

Projekt- nummer der Anmel- dung	Projektbezeichnung	Projekt- typ	gutachterliche Begründung Bemerkung/Verweis	Maßnahmenbeschreibung
Ergebnisse des mehrstufigen Bewertungsverfahrens				
1-432	ABS/NBS (Stuttgart -) Ulm - Augsburg	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer PB 2-041-V02 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	Geschwindigkeitserhöhung Ulm - Augsburg Vmax 200 km/h
1-433	ABS/NBS (Stuttgart -) Ulm - Augsburg	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-041-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm - Neuoffingen, Vmax 200 km/h
1-434	ABS Bremen - Bremerhaven	Ausbau	Maßnahmen im Raum Bremen-Hamburg-Hannover werden in der „Alpha-E“-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projektnummer VB 2-003-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Bremen Rbf Bve - Bremen-Burg; Blockverdichtung Bremen-Burg - Bremerhaven-Speckenbüttel
1-435	ABS Eilsleben - Magdeburg	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	kapazitive Maßnahmen Eilsleben - Magdeburg
1-436	ABS Magdeburg - Halle	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-018-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	kapazitive Maßnahmen Magdeburg - Halle
1-437	ABS Straubing - Radldorf	Ausbau	Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-014-V02 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	3-gleisiger Ausbau Straubing - Radldorf
1-438	ABS/NBS Hanau - Gelnhausen - Fulda - Erfurt / ABS Hanau - Aschaffenburg - Würzburg	Ausbau/ Neubau	Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer VB 2-007-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.	ABS Hanau - Gelnhausen (4-gleisiger Ausbau), Vmax 200 km/h; ABS/NBS Gelnhausen - Fulda (bestandsstreckennaher 4-gleisiger Ausbau), Vmax 200 km/h; kapazitive Maßnahmen Hanau - Aschaffenburg - Gemünden - Würzburg; 3-gleisiger Ausbau Niederaula - Bad Hersfeld samt Vbk Niederaula; ABS Eisenach - Erfurt, Vmax 200 km/h
1-439	NBS Gaschwitz - Zwenkau - Groitzsch - Meuselwitz - Zeitz	Neubau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPfV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	
1-440	NBS Böhlen (bei Leipzig) - Pödelwitz - Großstolpen - Groitzsch	Neubau	Da trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPfV und SGV besteht, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.	
1-441	ABS Gera - Zeitz - Weißenfels - Halle	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPfV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	
1-442	ABS Gera - Pegau - Leipzig	Ausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPfV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.	