
Positionspapier / Februar 2014

Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Ergebnisse einer Untersuchung des
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
im Herbst 2013

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartner

Steffen Kerth
T 0221 57979-172
F 0221 57979-8172
kerth@vdv.de

Vorwort

Zum dritten Mal hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Herbst 2013 eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Infrastrukturen) durchgeführt. Dabei wurden, analog zum Vorgehen in den Vorjahren, sowohl die öffentlichen Nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch alle im VDV organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen als potenzielle Nutzer dieser Infrastrukturen einbezogen.

Mit über 4.000 km Betriebsstreckenlänge bewirtschaften die NE deutlich mehr als 10 % des Eisenbahnnetzes in Deutschland. Etwa 60 % der NE-Schienenwege werden ausschließlich vom Güterverkehr genutzt. Zur öffentlichen NE-Infrastruktur zählen darüber hinaus auch die Gleisanlagen der See- und Binnenhäfen sowie die überwiegende Zahl der übrigen Serviceeinrichtungen mit einer Gleislänge von ca. 1.800 km. Die nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der Werks- und Industriebahnen sind hierbei nicht berücksichtigt.

An der Befragung haben sich etwa 50 Bahnen beteiligt. Der größere Teil der Investitionsvorhaben stammt von den Infrastrukturbetreibern, die überwiegend als integrierte Unternehmen auch die Interessen der mit ihnen verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen widerspiegeln. Die Zahl der Maßnahmenvorschläge „dritter“ Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verbesserung der von ihnen genutzten Eisenbahninfrastrukturen hat daneben spürbar zugenommen.

Das Ergebnis der Umfrage ist in der folgenden Maßnahmenliste dokumentiert, die nun knapp 250 lösungsorientierte Projektvorschläge enthält. Sie zeigt, dass bei den nichtbundeseigenen Infrastrukturen umfangreicher Erhaltungs-, Modernisierungs- und Ausbaubedarf besteht, dem möglichst zeitnah Rechnung getragen werden muss, um die Kunden des Personen- und Güterverkehrs auch in Zukunft mit attraktiven Angeboten versorgen zu können.

Bei der Mehrzahl der Projekte handelt es sich um Investitionsvorhaben, die zwingend umgesetzt werden müssen, um den Bestand der Infrastruktur überhaupt zu sichern. Die Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur der NE wurden bislang ausschließlich aus den Landeshaushalten oder aus dem Verlustausgleich der häufig kommunalen Eigentümer finanziert.

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen besteht keine geregelte Finanzierungsgrundlage. Die Trassenentgelte der Nutzer decken insbesondere bei Strecken, die ausschließlich im Güterverkehr genutzt werden, nur einen geringen Teil der Kosten. Die freiwilligen Investitionszuschüsse der Länder sind in den vergangenen Jahren fast überall massiv gekürzt, in einzelnen Fällen sogar vollständig gestrichen worden mit der Konsequenz, dass auf vielen Strecken die erforderlichen Maßnahmen aufgeschoben und Substanzverluste hingenommen werden müssen. Es besteht deshalb erkennbar erheblicher Nachholbedarf zur Erhaltung des NE-Bestandsnetzes.

Mit der Verabschiedung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) und der Bereitstellung von Mitteln im Bundeshaushalt hat der Bund im Jahr 2013 erstmals eine Teilverantwortung für die NE-Infrastrukturen übernommen. Dieser epochenmachende Reformschritt eröffnet für viele NE eine Finanzierungsperspektive zur Sicherung des Infrastrukturbestands, die ohne SGFFG kaum noch erkennbar war. Selbstverständlich muss in den kommenden Jahren sehr genau geprüft werden, ob die bislang im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel in Höhe von 25 Mio. Euro pro Jahr den Bedarf dauerhaft decken können. Die Vielzahl der in der Liste enthaltenen Vorschläge für Bestandsmaßnahmen bestätigt jedenfalls die vorliegenden VDV-Berechnungen, nach denen eine deutliche Erhöhung dieses Finanzierungsansatzes erforderlich ist. Es steht außer Frage, dass dabei nicht nur der Bund, sondern auch die Länder als Cofinanciers gefragt sind.

In diesem Zusammenhang stellt sich angesichts der weitgehend positiven Erfahrungen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und den Infrastrukturunternehmen der DB AG (LuFV Bund-DB) einerseits und den Vorgaben des Europarechts andererseits die grundsätzliche Frage nach einer strukturellen Weiterentwicklung der NE-Infrastrukturförderung. Aus Sicht des VDV spricht alles dafür, das LuFV-Regime auch für die Bestandsnetze der NE einzuführen.

Neben den Projekten des Ersatzinvestitionsbedarfs enthält die Projektliste zahlreiche Maßnahmenvorschläge für den Neu- und Ausbau der NE-Infrastrukturen. Sofern Neu- und Ausbaumaßnahmen bei der NE-Infrastruktur dem Schienenpersonenverkehr dienen, ist eine Förderung im Rahmen des Entflechtungsgesetzes oder auch aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes grundsätzlich möglich. Die Ergebnisse der aktuellen Unternehmensbefragung zeigen aber, dass der Bau- und Ausbaubedarf bei den NE-Infrastrukturen keineswegs nur aus dem Personenverkehr resultiert. Für Neu- und Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Schienengüterverkehrsinfrastruktur der nichtbundeseigenen Bahnen sind jedoch derzeit keine Finanzierungsinstrumente verfügbar. Auch an dieser Stelle besteht verkehrspolitischer Handlungsbedarf, wenn die NE-Infrastrukturen dauerhaft den Anforderungen des Verkehrsmarktes gerecht werden sollen.

Die Regierungskoalition hat den verkehrspolitischen Teil des Koalitionsvertrags unter die Überschrift „In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur“ gestellt. Die folgende Maßnahmenliste liefert den empirischen Beleg, dass ein Teil dieser Zukunft auch über die Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen erschlossen werden muss.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
AKN Eisenbahn AG	Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1 zwischen Halstenbeker Straße und Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein	AKN-Strecke A1 Gebiet Freie und Hansestadt Hamburg	Haltepunkt Hörgensweg	Haltepunkt Burgwedel	Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr durch <ul style="list-style-type: none"> - Verkürzung der heutigen Fahrzeiten - Minimierung der Umsteige- und Wartevorgänge - Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebssicherheit
AKN Eisenbahn AG	Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen	AKN-Strecke A1 Gebiet Hamburg und Schleswig-Holstein	Bahnhof Hamburg-Eidelstedt	Bahnhof Kaltenkirchen	Für die Konzeptionierung der nächsten Fahrzeuggeneration der AKN wird eine Elektrifizierung der AKN-Strecke Eidelstedt - Kaltenkirchen und damit der Einsatz S-Bahn-fähiger Fahrzeuge erwogen. Diese Elektrifizierung (Systemwechsel) hat für die Fahrgäste den Vorteil, dass die Linien A 1 und S 21 in Eidelstedt durchgebunden werden könnten und somit der Umsteigevorgang in Eidelstedt entfallen würde. Voraussetzungen für eine Durchbindung A 1 / S 21 in Eidelstedt wären Bahnsteigverlängerungen bzw. -erhöhungen (Ausbau auf S-Bahn-Vollzug-Länge) und ggf. Anpassungen der Signaltechnik und Gleisanlagen.
AKN Eisenbahn AG	Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1 zwischen Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein und Bönningstedt sowie Einzelabschnitte auf der AKN-Strecke A1 mit insgesamt rd. 3.000 m Länge, die noch zweigleisig ausgebaut werden müssen.	AKN-Strecke A1 Gebiet Land Schleswig-Holstein	Bahnhof Bönningstedt	Bahnhof Kaltenkirchen	Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr durch <ul style="list-style-type: none"> - Verkürzung der heutigen Fahrzeiten - Minimierung der Umsteige- und Wartevorgänge - Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebssicherheit
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Bahnübergangsbeseitigung beim Bf. Baiersbronn	Baiersbronn			Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Bahnübergangsbeseitigung "Schindele" in Baiersbronn	Baiersbronn	Baiersbronn Schindele		Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Zweigleisiger Ausbau Bretten Stadtmitte	Bretten	Bretten Stadtmitte		Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahnausbau der Strecke Calw - Weil der Stadt	Calw	Calw	Weil der Stadt	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Bahnhof Eppingen, Erweiterung der P+R-Anlagen, Neubau einer Fußgängerunterführung sowie Erhöhung der AVG-Bahnsteige auf 55 cm	Eppingen	Eppingen Bahnhof		Kapazitätserweiterung / Qualitätsstandards erhöhen, Fahrgastneugewinnung

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahn Ettlingen - Bruchhausen - Malsch - Rastatt	Ettlingen/Rastatt	Ettlingen	Rastatt	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Neubau einer Abstellanlage für Schienenfahrzeuge Heilbronn-Böckingen	Heilbronn	Heilbronn-Böckingen		Kapazitätserweiterung / Abstell- und Rangiermöglichkeiten
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahn Heilbronn-Nord, stadtbahnmäßiger Ausbau von der Stadtgrenze Heilbronn bis Neckarsulm Bf	Heilbronn	Heilbronn-Innenstadt	Neckarsulm Bf	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation	Karlsruhe und Umgebung			Kundenzufriedenheit, Information, Qualitätserhöhung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahnmäßiger Ausbau der Zabergäubahn (Laufen am Neckar - Leonbronn)	Laufen am Neckar	Laufen am Neckar	Leonbronn	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahnanbindung Rastatt Innenstadt und Baden-Airpark	Rastatt	Rastatt (Innenstadt)	Söllingen	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Höhenfreie Querung des Bahnhofes Rastatt von der Durmersheimer Strecke ins Murgtal	Rastatt			Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Zweigleisiger Ausbau	Reichenbach	Reichenbach	Langensteinbach	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahnanbindung Spöck - Bruchsal - Forst - Hambrücken - Waghäusel	Spöck / Bruchsal	Spöck	Waghäusel	Kapazitätserweiterung
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung im Bf Augsburg Ring	Bf Augsburg Ring			Anlagenalter teils über 50 J; hoher laufender Unterhalt; Oberbauformen, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung und Spurplananpassung Bf West	Bf West			Letzte Oberbauerneuerung vor ca. 50 J; Spurplananpassung aufgrund der veränderten Verkehrsbeziehungen (mehr Fahrten AU-Rbf - Bf-West - Stammgleis L1/L2 - Bf Ring); Oberbauformen, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung Westtrasse	Stammgleis Linie 2 und Westteil Linie 1			Ersatzstrecke (Umleiterstrecke) für die Anbindung an Augsburg Hbf; zukünftig vermehrte Nutzung durch Trassenkonflikte Augsburg Rbf - Augsburg Ring; Oberbauformen, für die teilw. keine Ersatzteile mehr zu bekommen sind;

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Verschiedene kleinere Stahlbrücken: Korrosionsschutzerneuerung; Oberbau-Erneuerung; Sanierung Widerlager	Stamm- und Flügelgleise			Teilw. hohes Brückenalter; Investitionsstau aufgrund mangelnder Finanzierung
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau el. Weichenantrieb und Weichensteuerung zu Anschluss 18/19 mit Erneuerung Spurkranzschmieranlage	Stammgleis Linie 1			Durch den Einbau des W-Antriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. => flüssigerer Betriebsablauf => Energieeinsparung => Erhöhung der Sicherheit durch autom. Grundstellung der Weiche
Augsburger Localbahn GmbH	Korrosionsschutz und Reparatur Widerlager Große Wertachbrücke	Stammgleis Linie 2			
Augsburger Localbahn GmbH	Verschiedene Abschnitte mit Notwendigkeit zur Untergrundsanierung	Stammgleis Ri Lechhausen			Aufgrund schlechten Untergrunds Schlammstellenbildung
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜ Berliner Allee I, Berliner Allee II, BÜ Otto-Lindenmeyerstr; Weichensteuerung W1.02	Stammgleis Verzweigung Linie 1 und Linie 5			Anlagenalter > 50 J; Ersatzteil teilw. abgekündigt und Ersatzteilversorgung nicht mehr sichergestellt; die drei BÜ und die Weichensteuerung sind in einer gemeinsamen Anlage zusammengefasst
Augsburger Localbahn GmbH	Korrosionsschutz-Erneuerung Lechbrücke (Brücke 9); Behebung diverser Schäden	Stammgleis Linie 5 Richtung Lechhausen			Bestandssicherung des 80-jährigen Bauwerkes
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau el. Weichenantrieb und Weichensteuerung in der Abzweigweiche zur Rangierstation II mit Erneuerung LST Berliner Allee III				Durch den Einbau des W-Antriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. => flüssigerer Betriebsablauf => Energieeinsparung => Erhöhung der Sicherheit durch autom. Grundstellung der Weiche
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau Gleisfreimeldung in Abzweigweiche zu Rangierstation VI				Durch Einbau der Gleisfreimeldung automatische Umstellung vom Fahrzeug aus zulässig => flüssigerer Betriebsablauf => Energieeinsparung; dank automatischer Grundstellung Sicherheitsgewinn
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung techn. Sicherung BÜ Eichleitnerstr. und Automatisierung der Schutzweiche im Bf West				Anlagenalter der techn. Sicherung > 40 J und nicht auf aktuelles Umfeld angepasst. Durch die automatische Grundstellung der Schutzweiche Sicherheitsgewinn. Ersatzstrecke für die Anbindung Ri DB. Zukünftig vermehrte Nutzung durch die Trassenkonflikte Augsburg Rbf - Augsburg Ring
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung von 5 technischen Sicherungen von BÜ				Anlagenalter > 50J; Ersatzteilversorgung teilw. nicht mehr möglich

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung Augsburg Rbf - Bf West				Anlagenalter > 50 J; hoher Bedarf an laufendem Unterhalt; Ersatzstrecke (Umleiterstrecke) für die Anbindung Ri DB Augsburg Rbf; zukünftig vermehrte Nutzung durch Trassenkonflikte Augsburg Rbf - Augsburg Ring; Oberbauformen, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung im Stammgleis Linie 1 entlang Berliner Allee				Anlagenalter > 50 J; hoher Bedarf an Unterhalt; Oberbauformen, für die es keine Ersatzteile mehr gibt; schlechter Untergrund
Augsburger Localbahn GmbH	Verschiedene Abschnitte mit mangelnder Entwässerung sanieren; Entwässerungsgräben erstellen bzw. sanieren; Erstellen von Drainagen				Schlammstellenbildung; Schädigung der Schwellen, verstärkter Bewuchs; im Herbst/Winter sowie bei Regen verstärkt schlüpfrige Schienen
BayernBahn GmbH	Nachhaltiger Vegetationsrückschnitt/-beseitigung entlang des gesamten Streckenverlaufs	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Langjährig keine Lichtraumprofileinschränkungen
BayernBahn GmbH	Zugsicherungssystem	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Die Möglichkeit mehrerer Fahrten im Gleis ohne Geschwindigkeits-einschränkung, Zeitersparnis (keine Befehlserstellung mehr notwendig), Erhöhung der betrieblichen Sicherheit
BayernBahn GmbH	Ausbau und Erneuerung der Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige)	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Mit Ausbau des geplanten ÖPNV auf den Bahnstrecken notwendig => befestigte Bahnsteige mit Beleuchtung
BayernBahn GmbH	Sanierungs-/Instandhaltungsmaßnahmen der Ingenieurbauwerke mit allen geforderten Maßnahmen	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Langfristige Aufrechterhaltung der Betriebs- und Gefahrensicherheit => Behebung von La-Stellen
BayernBahn GmbH	Umfassende Durchlasssanierungen	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Vermeidung von Folgeschäden aufgrund Einbrüche oder Verstopfung

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
BayernBahn GmbH	Hinreichende Sanierung / Erneuerung von Bahnübergängen mit und ohne technischer Sicherung	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Langfristige Erstellung / Aufrechterhaltung straßen- und bahnbetrieblicher Sicherheit
BayernBahn GmbH	Herstellen einer durchgängigen Entwässerung / Bahngrabensanierung	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Vermeidung von Wasseranstauungen und damit Gleislagefehlern
BayernBahn GmbH	Hinreichende Behebung von Gleislage- und Gleisfehlern mit Sanierung des Gleisbettes, Behebung von Schienenfehlern, inkl. ausreichender Schotterung und Schwellenwechsel	Nördlingen - Gunzenhausen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Behebung fast aller Schad- und Fehlerstellen Gleislage / Oberbau
Bentheimer Eisenbahn AG	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Emlichheim	Laarwald/ Grenze	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund abgängigen Oberbaus
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau eines 750 m langen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe.	Ochtrup - Laarwald Grenze	Bad Bentheim Nord	Nordhorn Süd	Durch ein fehlendes, entsprechend langes Überholungsgleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d. h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau eines entsprechend langen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe.	Ochtrup - Laarwald Grenze	Nordhorn Süd	Neuenhaus	Durch ein fehlendes entsprechend langes Überholungsgleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d. h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn AG 1	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Bad Bentheim Nord	Nordhorn Süd	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund abgängigem Oberbau
Bentheimer Eisenbahn AG 2	Bau eines mindestens 650 m langen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe	Ochtrup - Laarwald Grenze	Nordhorn Süd	Nordhorn Süd	Durch fehlendes, entsprechend langes Umfahrgleis sind keine Kreuzungen von Ganzzügen möglich, d. h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten
Bentheimer Eisenbahn AG 3	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Nordhorn Süd	Neuenhaus	Teilweise schlechte Gleisanlage aufgrund abgängigem Oberbau
Bentheimer Eisenbahn AG 4	Abschnittsweise Erneuerung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Neuenhaus	Emlichheim	Teilweise schlechte Gleisanlage durch abgängigem Oberbau (Schienen von 1930, Weichholzschwelen von 1976)

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Bentheimer Eisenbahn AG 5	Sanierung der Brücke samt Widerlager zur Sicherung der Betriebssicherheit	Ochtrup - Laarwald Grenze	Neuenhaus	Emlichheim	Die über den "Entlastungskanal" führende Eisenbahnbrücke (Stahlüberbau) ist aufgrund von Materialermüdung dringend sanierungsbedürftig.
Bentheimer Eisenbahn AG 6	Bau eines Parallelgleises zum durchgehenden Hauptgleis als Stammgleis für zukünftige Gleisanschlüsse zu neuen Industriebetrieben	Ochtrup - Laarwald Grenze	Laarwald	Laarwald/Grenze, Gewerbe- + Industriegebiet Europark	Keine Möglichkeit des Gleisanschlusses für sich im neuen Industriegebiet ansiedelnde Betriebe. Ein Anschluss aus dem Hauptgleis ist mit Rücksicht auf den Betriebsablauf nicht möglich.
Borkumer Kleinbahn	6,5 km Gleis I, Bebauung einschl. Herstellung des Erdplanums bis 2016				
Bremische Hafeneisenbahn	Verlängerung der Ein- und Ausfahr Gleise	Bremerhaven Seehafen	Bahnhofsteil Kaiserhafen		Der Bft Kaiserhafen im Überseehafengebiet Bremerhaven verfügt über 16 Ein- und Ausfahr Gleise, die zum großen Teil nicht den heutigen Längenanforderungen von Automobilzügen entsprechen. Der südliche Bahnhofskopf wird verschoben, so dass die Gleise auf Längen von 700 bis 750 m verlängert werden. Außerdem werden zusätzliche Gleise für die Einfahrt mit E-Loks elektrifiziert.
Bremische Hafeneisenbahn	Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich	Bremerhaven Seehafen	Vorstellgruppe Imsumer Deich		Im Bereich der Hafeneisenbahn in Bremerhaven besteht ein erheblicher Bedarf an terminalnahe Vorstellkapazitäten für Container- und Automobilzüge. Dieser soll durch Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich um 8 zuglange, elektrifizierte Gleise gedeckt werden. Zur Realisierung der neuen Gleisgruppe ist die Verlegung eines Verwaltungsgebäudes der US Army erforderlich.
DE Infrastruktur GmbH	Signaltechnische Aufrüstung Streckenabschnitt Abzweig Hardenberg - Rangieranlage Dortmund Nord	Dortmund - Hafen	Rangieranlage Dortmund-Oe	Rangieranlage Dortmund-Nord	Die Leit - und Sicherungstechnik des vorgenannten Streckenabschnitts soll für die Kapazitätswachse - insbesondere bei den Containerverkehren - technisch optimiert werden.
DE Infrastruktur GmbH	Umbau Stellwerk Nord in Dortmund (in der öffentlichen Infrastruktur der DE Infrastruktur GmbH); Nachrüstung des Relaisstellwerks mit einer Fernsteuerung zum Zweck der Anbindung an ein elektronisches Stellwerk.	Dortmund - Nord			Zielsetzung: 1. Einsparung von Betriebspersonal. 2. Optimierung der betrieblichen Abläufe. 3. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Brücken; Teilerneuerung der Brücke am Dünsener Bach.	Dünsen	Delmenhorst	Harpstedt	Verkehrssicherheit

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Oberbauarbeiten; Rückbau der Weiche 2 in Kirchseelte	Kirchseelte	Delmenhorst	Harpstedt	Rückbau
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bahnübergang Asternstraße ; Ersatz der Schrankenanlage durch Lichtzeichenanlage	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Delmenhorst Df	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bahnübergang Uferweg; Nachbau von Halbschranken (derzeit nichttechnisch gesicherter BÜ)	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Annenheide	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Erneuerung des Weichengestänges W3 und Gleissanierung Gleis 3 in Delmenhorst-Süd	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd		Gleis ist abgängig.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bahnübergang Riedeweg; Nachbau von Halbschranken (derzeit nichttechnisch gesicherter BÜ)	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Annenheide	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Gleisertüchtigung Bahnhof Bremervörde	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Beverbrücke in Bevern	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bevern	Selsingen	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Ostebrücke Bremervörde	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Ostebrücke in Godenstedt	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Godenstedt	Zeven (Han)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Sicherung der Bahnübergänge auf der Strecke Bremerhaven - Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven - Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven - Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterlandverkehr sowie Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Signalisierung der Strecke Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven - Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterlandverkehr sowie zur Umsetzung der EBO-Änderung vom Dezember 2012
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Spurplanänderung Bahnhof Bremervörde	Bremerhaven - Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremervörde zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung Stellwerk Bremervörde	Bremerhaven - Wulsdorf - Buxtehude	Hesedorf	Bremervörde	Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremervörde und Verbesserung der Sicherheit, insbesondere bei gleichzeitiger Durchführung von Zug- und Rangierfahrten zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Kapazitätserhöhung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Hesedorf	Buxtehude	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Hamburg, Taktverdichtung des bestehenden SPNV, in Verbindung mit der für die Anbindung des Hafens Stade-Bützfleth geplanten Verbindungskurve in Bremervörde zur Strecke Rotenburg (Wümme) - Bremervörde eine Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Hafen Hamburg
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Ertüchtigung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Hesedorf	Bargstedt	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV-Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Verbindungskurve zwischen der EVB-Strecke Rotenburg (Wümme) - Bremervörde und der DB-Strecke Verden (Aller) - Rotenburg (Wümme)	Rotenburg (Wümme)	Waffensen (EVB)	Unterstedt (DB)	Vermeidung des Kopfmachens in Rotenburg (Wümme) für Verkehre über die EVB-Strecke von und nach Bremervörde und zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Bremerhaven

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Anbindung des Hafens Stade-Bützfleth an die EVB	Stade	Stade		Entlastung des Knotens Hamburg-Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus Untereibe-Raum
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Reaktivierung der Moorexpress-Strecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck für den SPNV	Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	Stade	Osterholz-Scharmbeck	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Bremen/Hamburg
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Verbindungskurve Hesedorf - Bevern	Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Hesedorf	Bevern	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Hamburg-Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus dem Untereibe-Raum und zur Vermeidung vom "Kopfmachen" der Züge im Bahnhof Bremervörde
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Ertüchtigung der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Tostedt	Entlastung der DB-Strecke Rotenburg (Wümme) - Tostedt
Emsländische Eisenbahn	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 7 km	Niedersachsen, Landkreis Emsland, Strecke Lathen - Werlte	a) Lathen b) Ostentalde	a) Rupenest b) Werlte	Sicherung der Schienenanbindung der Samtgemeinden Sögel und Werlte
Erms-Neckar-Bahn AG	Grundsanie rung der Strecke Kleinengstingen - Münsingen - Schelklingen zur dauerhaften Erschließung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb	Kleinengstingen - Münsingen - Schelklingen	Kleinengstingen	Schelklingen	Die Schwäbische Albbahn erschließt das Biosphärengebiet Schwäbische Alb im ÖPNV. Da die Strecke von der DB Netz gepachtet ist, stehen derzeit keine Mittel zur Grundsanie rung zur Verfügung. Diese ist aber in den nächsten 10 Jahren zwingend erforderlich.
Erms-Neckar-Bahn AG	Verlängerung der bestehenden Haltepunkte	Metzingen - Bad Urach	Metzingen	Bad Urach	Das ständig wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke erfordert den Einsatz längerer Zügeinheiten. Die jetzigen Bahnsteiganlagen ermöglichen lediglich den Einsatz von Doppeleinheiten. Zusätzliche Verdichtungen sind auf der Strecke nicht möglich. Die Verlängerung der Bahnsteige ermöglicht darüber hinaus eine Verbesserung der Verkehrsqualität, da die Halte mit erhöhter Geschwindigkeit angefahren werden können.
Euregio Verkehrsschienenetz GmbH (EVS)	Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.	Stolberg Altstadt in Ri. Aachen (Strecke 2752 auf Strecke 2600)	Pbf. Stolberg		Zahlreiche Trassenkonflikte im Bf Stolberg Hbf und Gbf und lange Reisezeiten durch notwendiges Kopfmachen der Euregiobahn im Gbf

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Hafen Nürnberg Roth GmbH	Neubau einer Gleisnordanbindung an das bestehende 1. Modul der KV-Umschlagsanlage und an das 2. Modul der KV-Umschlagsanlage. Dadurch kann das bisher nur über eine südliche Anbindung erreichbare KV-Terminal auch über eine nördliche Zufahrt angefahren werden.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Die nördliche Gleisanbindung der KV-Anlage ist notwendig, um die stark frequentierte Südanbindung zu entlasten. Weiter ist diese Nordanbindung erforderlich, um beispielsweise im Havariefall eine weitere Zuführung von Rangiereinheiten zu ermöglichen.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Bau eines weiteren ca. 700 Meter zuglänglichen Einfahrtsgleises im Hafenbahnhof, einschließlich Signaltechnik, Einbindung in das Stellwerk und Elektrifizierung.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren zuglänglichen Einfahrtsgleises ist aufgrund der steigenden Containerverkehre für die KV-Umschlagsanlage erforderlich, um die Züge kurzfristig von der Strecke der DB-Netz (Bahnhof Eibach) in den Hafenbahnhof einfahren lassen zu können und um ausreichende Gleiskapazitäten dafür vorhalten zu können.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Bau eines zweiten Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom Bahnhof Eibach in den Hafenbahnhof.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren Zuführungsgleises vom Bahnhof Eibach bis in den Hafenbahnhof mit elektrischer Oberleitung ist aufgrund der steigenden Containerverkehre für die KV-Umschlagsanlage erforderlich, um die Züge kurzfristig von der Strecke der DB-Netz (Bahnhof Eibach) auf die Eisenbahninfrastruktur der Hafen Nürnberg-Roth GmbH einfahren lassen zu können.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Bau eines zweiten Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom Hafenbahnhof bis in das KV-Terminal.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung zum bestehenden KV-Terminal ist aufgrund der steigenden Containerverkehre für die KV-Umschlagsanlage erforderlich, um die Züge kurzfristig vom Hafenbahnhof in das KV-Terminal fahren zu können.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Umbaumaßnahme der Gleisanlage im Hafenbahnhof sowie die Schaffung weiterer Abstellgleise einschließlich Umbauarbeiten am Stellwerk.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Umbau des Hafenbahnhofs wird aufgrund der erwarteten Neuverkehre erforderlich, um den steigenden Anforderungen von Containerganzzügen gerecht zu werden. Der Hafenbahnhof wurde vorwiegend für Einzelwagenverkehre konzipiert. Aufgrund der Umbaumaßnahmen muss auch das Stellwerk angepasst werden.
Hafen Stuttgart GmbH	Zusätzliche Anbindung der Hafeninfrastruktur durch eine neue Gleisanbindung an die bestehende Gleisstraße der DB AG	Stuttgart - Ulm	Ordnungsgruppe Hafen Stuttgart	Bf Esslingen	Durch die zusätzliche Anbindung der Hafeninfrastruktur und des Umschlagbahnhofs Stuttgart (DB AG) könnte der zunehmende Verkehr entzerrt und auch die Leistungsfähigkeit der bestehenden Umschlagsanlage deutlich erhöht werden.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Bahnübergangssicherungsanlage Horbeller Straße	Abzweig Köln Lind - Frechen Bahnhof	Haltepunkt Marsdorf		Der Bahnübergang Horbeller Straße liegt in km 15.910 der zweigleisigen elektrifizierten Mischverkehrsstrecke Abzweig Köln Lind - Frechen Bahnhof. Die Strecke wird von Stadtbahnfahrzeugen der Linie 7 der KVB und Güterzügen befahren. Bei der Anlage handelt es sich um eine zugbediente, lokführerüberwachte Lichtzeichenanlage mit Fahrbahnhalbschranken, die im Jahr 1974 in Betrieb genommen wurde. Für diesen Anlagentyp sind keine Ersatzteile mehr lieferbar.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Gleisfeldbeleuchtung Bahnhof Brühl Vochem	Bahnhof Brühl Vochem			Der Bahnhof Brühl Vochem ist der zentrale Bf für den Anschluss des Streckennetzes der HGK im Bereich Süd einschließlich des Hafens Köln Godorf an das Schienennetz der DB. Dem Bahnhof ist ein BW angeschlossen. Im Bf werden umfangreiche Zugbildungsmaßnahmen und Rangiertätigkeiten durchgeführt. Die Gleisfeldbeleuchtung im Bahnhof Brühl Vochem entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und weist zum Teil erhebliche Schäden an Masten, Fundamenten und Zuleitungen auf. Die Maststandorte inkl. Leuchten ergeben zum Teil nicht mehr die in den zzt. geltenden Vorschriften geforderten Beleuchtungsstärken.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Signaltechnische Aufrüstung Zugleitstrecke Stellwerk Kendenich - Awanst Ville Nord für höhere Streckenauslastung. Neu- und Umbau von Gleisanlagen	Bf Kendenich - Awanst Ville Nord / Nord Süd Bahn (Rheinbraun)	Bf Kendenich	Awanst Ville Nord	Die Awanst Ville Nord ist über eine Zugleitstrecke an das Streckennetz der HGK angeschlossen. Diese Sicherungsart lässt nur eine begrenzte Anzahl von Zugfahrten zu. Um die Attraktivität des Standortes zu erhöhen und zu erwartende Mehrverkehre betrieblich sicher aufnehmen und abwickeln zu können, ist es erforderlich, das überwiegend auf mündliche Absprachen beruhende Verfahren durch technische Einrichtungen zu ersetzen und die Gleisanlagen durch Um- und Neubauten zu erweitern. Das Verkehrsaufkommen wächst stetig.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Unterwerk Querbahn Wesseling - Brühl Vochem	Bf Wesseling - Bf Brühl Vochem	Bahnhof Wesseling	Bahnhof Brühl Vochem	Die Stromeinspeisung für die zweigleisige, ca. 6 km lange elektrifizierte Strecke (Fahrleitung 12 km) zwischen dem Bahnhof Wesseling und dem Bahnhof Brühl Vochem erfolgt zurzeit durch Unterwerke an der Linie 16 und Linie 18. Die daraus resultierenden Leitungslängen ermöglichen nur eine eingeschränkte Taktfolge auf der Strecke. Um eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen ist geplant, ein eigenes Unterwerk für die Spannungsversorgung der Strecke neu zu bauen. Die Querbahn verbindet das zurzeit von der KVB genutzte BW Wesseling mit der Linie 18 und ermöglicht im Störfall eine Umleitung der Züge der Linien 16 und 18 sowie von Sonderverkehren.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau einer Verbindungskurve Brühl Vochem Gbf (DB) - Brühl Brücke (HGK)	Brühl Vochem - Köln Godorf Rheinhafen	Bf Brühl Vochem Gbf (DB)	Bf Brühl Vochem HGK	Der Neubau einer Verbindungskurve zwischen den Bahnhöfen Brühl Vochem Gbf (DB) und Brühl Vochem (HGK) ermöglicht eine direkte Anbindung des Rheinhafens Köln Godorf und der im Umfeld ansässigen Industrie an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG. Zurzeit ist bei allen ein- und ausfahrenden Zügen von und nach Richtung Rheinhafen Köln Godorf erforderlich, einen Kopfwechsel des Triebfahrzeugs im Bahnhof Brühl Vochem durchzuführen. Durch den Neubau der Gleisanlage und dem Einbau entsprechender Sicherungstechnik (Blockabhängigkeit) werden Betriebsabläufe sicherer, beschleunigt und optimiert.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung BW Brühl Vochem	BW Brühl Vochem im Bahnhof Brühl Vochem	Brühl Gbf (DB)	BW Brühl Vochem (Bf Br. Vochem)	Das Verbindungsgleis zwischen den Bahnhöfen Brühl Vochem Gbf (DB) und Brühl Vochem Bvf (HGK) ist nicht elektrifiziert. Eine Zuführung von Zügen oder Fahrzeugen in das BW bzw. in das Gleisnetz der HGK erfolgt durch Dieseltraktion. Im BW Brühl Vochem werden Triebfahrzeuge und Güterwagen der HGK und von anderen Eisenbahnunternehmen untersucht und Instand gesetzt. Der Bau einer 15 KV Fahrleitung in Bereichen des BW und des Bf sowie im Zugführungsgleis führt zu einer Kostenoptimierung, einer besseren Vermarktung der Dienstleistungen und zu einer Erweiterung des Dienstleistungsspektrums des EIU.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Eisenbahnüberführung Hubert Prott Straße	Frechen Bahnhof - Benzlath (Gz) km 19.494	Frechen Bahnhof	Nord - Süd Bahn Rheinbraun	Die eingleisige Eisenbahnüberführung befindet sich in Bahn-km 19.494 der nicht elektrifizierten Strecke Frechen Bahnhof - Benzlath in Frechen. 1945 wurden die vorhandenen Widerlager der im Krieg zerstörten Gewölbebrücke für die Aufnahme eines Stahlüberbaus modifiziert. Die Brücke ist Bestandteil der Gz Strecke Frechen - Benzlath, die den Anschluss des HGK-Gleisnetzes an die Nord - Süd Bahn der Fa. Rheinbraun. ermöglicht. Über einen Abzweig sind die Quarzwerke Frechen an das Gleis angeschlossen. Starke Rostbildung an Überbau und Lagern erfordern eine Erneuerung.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Reaktivierung Bahnhof Bonn Bendenfeld	Hersel - Bonn Bendenfeld	Bf Hersel	Bf Bonn Benden- feld	Der Bahnhof Bendenfeld liegt am Ende der Güterzugstrecke Bf Hersel - Bonn Bendenfeld und stellte ursprünglich den südlichen Verknüpfungspunkt zu den Gleisen der DB dar. Die vier Gleise des Bahnhofs werden zurzeit nur zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Die Signaltechnik der Bauart DrS wurde wegen Verschleiß außer Betrieb genommen. Um das Infrastrukturangebot erweitern zu können und neue Märkte zu erschließen, soll der Bahnhof Bendenfeld durch den Neubau von Gleisanlagen und moderner EOW Technik reaktiviert werden.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Unterwerkstechnik Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Übergabe- stelle Köln H. Lübke Ufer	Bf Hersel	Die stark frequentierte, ca. 18 km lange elektrifizierte zweigleisige Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 16 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Die technischen Anlagen der Bahnstromunterwerke sind über 30 Jahre alt. Ersatzbeschaffung und Reparatur diverser elektr. Bauteile sind, bedingt durch die Aufkündigung der Produktreihe (Fachfirma), nicht mehr möglich. Um Verfügbarkeit und Sicherheit der Anlage zu gewährleisten, ist eine Anpassung der Anlagen auf den Stand der Technik erforderlich.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Fahrleitungsanlage Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Übergabe- stelle Köln H. Lübke Ufer	Bf Hersel	Die stark frequentierte, ca. 18 km (36 km Fahrleitung) lange elektrifizierte zweigleisige Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 16 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Bedingt durch die hohe Auslastung unterliegt die 1960 errichtete Fahrleitungsanlage einem großen Verschleiß und muss in den nächsten Jahren in den Bereichen Betonmaste, Tragseile und Verstärkerleitungen erneuert werden, um die Sicherheit und Verfügbarkeit der Strecke zu erhalten.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Barrierefreier Ausbau von Bahnsteigen im Mischverkehrsbereich Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Halte- punkt Urfeld	Bf Hersel	Die Strecke Bf Wesseling - Bf Hersel ist nach Mischverkehrskriterien aufgebaut. Die Bahnsteighöhe von 35 cm ermöglicht die Vorbeifahrt von Güterzügen und Stadtbahnfahrzeugen. Im Zuge der Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs und eines barrierefreien Zugangs zu den Stadtbahnen ist es notwendig, die Bahnsteighöhe auf 90 cm anzupassen. Dies ist nur realisierbar durch eine getrennte Spurführung für EBO und Stadtbahnfahrzeuge, um die Option Güterverkehr auf der Strecke nicht aufzugeben.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Fahrleitung Linie 18	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter	Übergabe- stelle Köln Kletten- berg	Übergabe- stelle Bornheim Alfter	Die stark frequentierte elektrifizierte und überwiegend zweigleisige Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 18 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Bedingt durch die Taktfolge unterliegt die Fahrleitung einem hohen Verschleiß und muss in Teilbereichen in den nächsten Jahren erneuert werden um, die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlage zu erhalten.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Zugsicherungstechnik Stellwerk Kendenich Teilbereiche 100, 200, 400, 500, 700	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter (Linie 18)	Überleit- stelle Köln Kletten- berg	Überleit- stelle Alfter	Das Stellwerk Kf der HGK wurde 1986 in der Bauart Simis B/C errichtet. Die Umbaufähigkeit der Anlage und die Ersatzteilversorgung für bestimmte Bauteile wurden vom Hersteller abgekündigt. Teilbereiche der Anlage wurden bereits im Zuge von Erweiterungen erneuert. Die stark frequentierte elektrifizierte Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte Bornheim Alfter wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 18 Bestandteil des Liniennetzes der KVB und SWB. Zwischen Bf Kendenich und Bf Brühl Vochem ist die Strecke für Mischverkehr ausgelegt und bildet die Verbindung der HGK an das Streckennetz der DB.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau EÜ Königstraße	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter (Linie 18) km 22.490	Halte- punkt Dersdorf	Bahnhof Bornheim	Die eingleisige Eisenbahnüberführung befindet sich in Bahnkilometer 22.490 der elektrifizierten Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter in Bornheim Brenig und wurde 1929 als massive Betonbogenbrücke über der L 183 Königstraße errichtet. Die Brücke ist Bestandteil der stark frequentierten Linie 18 der KVB/ SWB, die die Ortschaften im Vorgebirge mit den Städten Köln und Bonn verbindet. Die Brücke weist Risse in den Widerlagerwänden, Vertikal- und Horizontalrisse in den Flügelwänden und Längs- und Schrägrisse an der Unterseite des Überbaus auf. Die Tragfähigkeit ist nur für Stadtbahnfahrzeuge gegeben.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur für das KV Terminal Nord	Köln Niehl Hafen - Köln Niehl - Köln Bickendorf - Abzwg Köln Lind	Bf Bickendorf	Bf Köln Niehl	Das neue KV-Terminal Nord der HGK ist über den Bahnhof Bickendorf der HGK an die DB Bahnhöfe Köln Ehrenfeld und Köln Nippes und somit an das Streckennetz der DB angeschlossen. Die zu erwartenden Mehrverkehre erfordern Erweiterungen und Optimierungen in den vorhandenen Infrastrukturanlagen der Bahnhöfe Köln Niehl und Köln Bickendorf. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen: Umbau der SpDrL 30 Zugsicherungsanlagen Niehl und Bickendorf; Reaktivierung Bahnhof Butzweiler, Neubau Signaltechnik und Gleisanlagen; Verlängerung Gleis 40, Anschluss Stumpfgleise 10,11, Neubau von Abstellgl.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau von Lärmschutzwänden zwischen den Bahnhöfen Bickendorf und Niehl	Köln Niehl Hafen - Köln Niehl - Köln Bickendorf - Köln Lind	Bf Niehl	Bf Bickendorf	Durch die Zunahme des Eisenbahnbetriebs der unmittelbar an eine Wohnbebauung grenzenden Bahnhöfe Niehl und Bickendorf steigt auch die Anzahl der Beschwerden über die durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufenen Immissionen. Um auch zukünftig eine uneingeschränkte Nutzung der Infrastrukturanlagen zu ermöglichen, ist es erforderlich, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Güterverkehr Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Personenverkehr Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Mischverkehr	Streckennetz HGK			Das Streckennetz der HGK beläuft sich auf ca. 251 km. Um das Netz wettbewerbsfähig und sicher vorzuhalten und zu betreiben, sind - abhängig vom Verschleiß - Ersatzinvestitionen im Gleisbau erforderlich. Diese Investitionen beziehen sich auf die stark frequentierten Strecken des ÖPNV, die als Linie 7 Bestandteil des Liniennetzes der KVB sind und als Linie 16 und Linie 18 in das Liniennetz der SWB und KVB eingebunden wurden, sowie auf die Güterzug- und Mischverkehrsstrecken, die im Kölner Raum die Anbindung der Häfen und diverser Gleisanschließer an das Schienennetz der Deutschen Bahn gewährleisten.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Errichtung optimaler Kreuzungsstellen zwischen Schierke und Brocken	Drei Annen Hohne - Brocken	Schierke	Brocken	Zu Spitzenzeiten sind die Reisezüge im Abschnitt Drei Annen Hohne - Brocken stark überlastet (Besetzungen von über 200 %). Weitere Züge können auf Grund fehlender Kreuzungsstellen an optimaler Stelle nicht verkehren. Insoweit ist eine Anpassung der Kreuzungsstellen an einen optimalen Fahrplan erforderlich (Bau von zwei neuen Bahnhöfen).

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Eisenbahnüberführung Wormkebrücke, km 3,862 auf der Strecke Drei Annen Hohne - Brocken	Drei Annen Hohne - Brocken	Bahnhof Drei Annen Hohne	Bahnhof Schierke	Der bauliche Zustand des Bauwerks ist stark mangelhaft. Die Abdichtung ist vielfach nassedurchlässig und mit großflächigen Auswitterungen. Das Gewölbe ist mehrfach bis zu den Bruchsteinen gerissen. Einzelne Bruchsteine sind im Gefüge lose und bis auf 25 cm Tiefe ausgebrochen. Die Bauwerkssohle ist vollkommen desolat. Auf einer Seite des Gewölbes ist der Stirnring durchgehend abgerissen. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel müssen bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 1,570 - 2,200 auf der Strecke Eisfelder Talmühle - Stiege	Eisfelder Talmühle - Stiege	Bahnhof Stiege	Haltepunkt Birkenmoor	Die Strecke Eisfelder Talmühle - Stiege wurde bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn bis 1992 stark vernachlässigt. Deshalb ist bereits seit Jahren die Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h herabgesetzt. Eine Sanierung zum Erreichen der Ausbaugeschwindigkeit von 30 - 40 km/h ist dringend erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 16,73 - 17,04 auf der Strecke Gernrode - Hasselfelde	Gernrode - Hasselfelde	Bahnhof Alexisbad	Bahnhof Silberhütte	Die Strecke Gernrode - Hasselfelde wurde bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn bis 1992 stark vernachlässigt. Deshalb ist bereits seit Jahren die Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h herabgesetzt. Eine Sanierung zum Erreichen der Ausbaugeschwindigkeit von 30 - 40 km/h ist dringend erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Strecke Stiege - Hasselfelde	Gernrode (Harz) - Hasselfelde	Stiege	Hasselfelde	Die Strecke Stiege - Hasselfelde wurde bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn bis 1992 stark vernachlässigt. Deshalb ist bereits seit Jahren die Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h herabgesetzt. Eine Sanierung zum Erreichen der Ausbaugeschwindigkeit von 30 - 40 km/h ist dringend erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Errichtung eines Fahrgastinformationssystems	Gesamtnetz			Derzeit gibt es im Gesamtnetz der HSB faktisch kein dynamisches Fahrgastinformationssystem. Insoweit gibt es bei der Information der Reisenden, insbesondere bei Abweichungen vom Regelbetrieb, erhebliche Unzulänglichkeiten.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Technische Sicherung von Bahnübergängen	Gesamtnetz der HSB			Um den technischen Standard einer NE-Bahn der alten Bundesländer zu erreichen, sind im gesamten Streckennetz der HSB noch ca. 30 Bahnübergänge mit technischen Sicherungsanlagen auszurüsten.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Fahrzeugwerkstatt für schwere Instandhaltung	HSB-Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Bahnhof Wernigerode Westerntor	Bahnhofsteil Westerntor	Neben der Werkstatt für die laufende Instandsetzung in Wernigerode wird der Neubau einer Werkstatt für die "schwere Instandsetzung" benötigt, um auch weiterhin dauerhaft die für den täglichen Betrieb benötigten Lokomotiven unterhalten zu können.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Neubau der Eisenbahnüberführung km 14,173 auf der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Haltepunkt Netzkater	Bahnhof Eisfelder Talmühle	Aufgrund der erheblichen Brückenmängel musste die Fahrtgeschwindigkeit für Fahrten mit Rollböcken auf 20 km/h herabgesetzt werden. Der Beton zwischen den Walzträgern ist mehrfach gerissen, die Abdichtung ist stark nassedurchlässig. An den Unterflanschen der Träger ist starker Plattenrost vorhanden. Die Widerlager und Pfeiler weisen mehrfach starke Fugenschäden auf. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung der Behrebrücke bei Ilfeld (Viadukt) im km 13,057 der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Haltepunkt Ilfeld Bad	Haltepunkt Netzkater	Die Abdichtung der Gewölbereihe ist mehrfach schadhaft, insbesondere im Bereich der Kämpfer sind sehr starke Aussinterungen vorhanden. Der Beton ist an diesen Stellen vielfach bis zu den Bewehrungseisen abgeplatzt. Außerdem sind die Bewehrungseisen bis zu 25 % abgerostet. Weiterhin sind die Stirnmauerverlängerungen einschließlich Geländer bis auf 10 cm abgesackt. Die vorhandenen Geländerabstände sind zu gering. Im Bereich der Ufermauern sind Unterspülungen und starke Ausbrüche zu verzeichnen. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Bahnsteigsanierung Bahnsteig Niedersachswerfen (Hausbahnsteig)	Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Bahnhof Niedersachswerfen Ost		Der Bahnhof Niedersachswerfen Ost befindet sich im Streckenabschnitt Nordhausen Nord - Ilfeld. Dieser Streckenabschnitt ist Teil des von dem Combino-Duo (Nordhäuser-Modell) befahrenen Liniennetzes im Einzugsbereich der Stadt Nordhausen und wird somit von Reisenden/Nutzern des ÖPNV stark frequentiert. Bei der Altanlage sind die Betonelemente der Bahnsteigkante vollständig abgängig und müssen ausgetauscht werden.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Strecke 1, Gleiserneuerung km 40,50 - 40,95	Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Sorge	Elend	Die Gleise sind auf dem Abschnitt stark erneuerungsbedürftig. Wird die Gleiserneuerung nicht zeitnah ausgeführt, so wird eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h erforderlich. Eine Sanierung zur Vermeidung einer Langsamfahrstelle und Beibehaltung der derzeit gefahrenen Geschwindigkeiten ist erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Bachbrücke km 50,349 auf der Strecke 1	Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Drei Annen Hohne	Drängetal	Der bauliche Zustand des Bauwerks ist stark mangelhaft. Die Bauwerkssohle ist vollkommen desolat. Auf Grund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Bauzustands in absehbarer Zeit das Bauwerk vollständig erneuert werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Strecke 1, Gleiserneuerung km 52,26 - 52,7	Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Steinerne Renne	Wernigerode - Hasserode	Die Gleise sind auf dem Abschnitt stark erneuerungsbedürftig. Wird die Gleiserneuerung nicht zeitnah ausgeführt, so wird eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h erforderlich. Eine Sanierung zur Vermeidung einer Langsamfahrstelle und Beibehaltung der derzeit gefahrenen Geschwindigkeiten ist erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Fahrzeugwerkstatt für die "schwere Instandhaltung"	Wernigerode	Bahnhof Wernigerode	Bahnhof Steinerne Renne	Neben der Werkstatt für die laufende Instandsetzung in Wernigerode wird ein Neubau einer Werkstatt für die "schwere Instandsetzung" benötigt, um auch weiterhin dauerhaft die für den täglichen Betrieb benötigten Lokomotiven unterhalten zu können.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH		Wietfeld - Braunlage	Wietfeld	Braunlage	Zur touristischen Aufwertung von Braunlage ist ein Anschluss an das Netz der HSB angedacht. Diese Anbindung gab es bereits bis 1945 (auf einer anderen Trasse), die Unterbrechung erfolgte durch Ziehung der Zonengrenze.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Wegunterführung km 49,153 auf der Strecke 1	Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor			
Hessische Landesbahn (HLB)	Erweiterung / Verlängerung der Gleisanlage	Strecke Kassel Wilhelmshöhe und Baunatal - Übergang auf Infra HLB			Schnellere operative Durchführung der Zugübergabe / -übernahme; Schnellere Abwicklung von Zügen zwischen Kassel und dem GVZ-Terminal
Hessische Landesbahn GmbH	Erneuerung der Gleise und Weichen	Frankfurt Höchst - Königstein	Höchst	Königstein	Gleise und Weichen auf der gesamten Streckenlänge von 16 km erneuerungsbedürftig

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Hessische Landesbahn GmbH	Erneuerung des Stellwerks	Frankfurt Höchst – Königstein	Höchst	Königstein	Stellwerk (Innen- und Außenanlage) erneuerungsbedürftig
Hessische Landesbahn GmbH	Teilweise Erneuerung der Gleise und Weichen	Kassel-Wilhelms Höhe - Baunatal	Wilhelms Höhe	Baunatal	Gleise und Weichen teilweise erneuerungsbedürftig (gesamte Streckenlänge 16 km)
Hessische Landesbahn GmbH i. A. des Verkehrsverbandes Hochtaunus	Sanierung bzw. Erneuerung von 13 Brückenbauwerken	Friedrichsdorf – Brandoberndorf	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	Brückenbauwerke über die gesamte Streckenlänge von 37 km sanierungs- bzw. erneuerungsbedürftig
Hessische Landesbahn GmbH i. A. des Verkehrsverbandes Hochtaunus	Erneuerung von ca. 14 km Gleis	Friedrichsdorf – Brandoberndorf	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	ca. 14 km Gleise erneuerungsbedürftig
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Instandsetzung der Eisenbahnbrücke Sieg	Bf. Eintracht - Siegen in Bahn-km 00+865			Für das Bauwerk kann keine ausreichende Standsicherheit mehr gewährleistet werden.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Minden	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Str.		Der Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße ist der Übergangsbahnhof von der MKB zum Netz der DB. Der Bahnhof ist der zentrale Rangier-, Zugbildungs- und Abstellbahnhof der MKB. An den Bahnhof schließen die meisten Hafen- und Industriestammgleise an. Der größte Gleisanschlusskunde ist ein namhaftes Unternehmen der chemischen Industrie mit Gefahrguttransporten auf der Schiene (ca. 32.000 t/a). Außerdem werden Containertransporte zum Industriehafen in Minden abgewickelt.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus; Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen	Minden - Hille	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Str.	Bf Hille	Auf der genannten Strecke werden gegenwärtig folgende Transporte durchgeführt: - Getränketransporte (ca. 100.000 t/a) - Zellulosetransporte - Flüssiggastransporte (Propangas ca. 5.000 t/a) Die Strecke stellt außerdem die Anbindung folgender Häfen des Mittellandkanals sicher: Westhafen in Minden, Hafen Hille-Nord und Hafen Hille-Süd

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus; Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen	Minden - Kleinenbremen	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Str.	Bf Nammen-Grube	Auf der genannten Strecke werden in unregelmäßiger Folge Baustofftransporte durchgeführt. Der Betreiber einer Erzgrube hat in 2008 seine Anschlussbahn mit erheblichem Aufwand und Förderung aus Mitteln des EBA reaktiviert und bemüht sich, neue Geschäftsfelder und damit Transporte auf der Schiene zu gewinnen.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Verschiedene Hafen- und Industrieleise in Minden			Die Gleise dienen der Erschließung der Mindener Häfen an der Weser und am Mittellandkanal sowie der Erschließung von Industriegebieten. Das Verkehrsaufkommen auf diesen Gleisen ist überwiegend unregelmäßig.
MVV OEG AG	Bau der Wendeschleife Wallstadt (Linie 4)	Heddesheim - Mannheim-Käfer-tal	Bahnhof Heddesheim	Bahnhof MA-Käfertal	Der Mannheimer Stadtteil Wallstadt wird von der OEG-Linie 4 im 20-Minuten-Takt erschlossen. Die wachsende Bevölkerungszahl macht das Einführen eines 10-Minuten-Taktes erforderlich. Da diese Strecke mit Einrichtungsbahnen befahren wird, ist hierzu der Bau einer Wendeschleife östlich von Wallstadt erforderlich.
MVV OEG AG	Neubau eines gemeinsamen Betriebshofes für die OEG und den Straßenbahnverkehr in Heidelberg.	Heidelberg			Im Zuge der Zusammenführung der Gründungsgesellschaften der RNV gilt es, die Werkstattabläufe effizienter zu gestalten. Auf Grund des Investitionsstaus im Heidelberger Betriebshof ist ein Neubau unumgänglich. Durch Mitnutzung der Fahrzeuge der OEG entstehen auch für die OEG Vorteile. So wären die Einsatzstellen für die OEG dann besser im Netz verteilt als heute und Investitionen in bestehende Betriebshöfe könnten entfallen bzw. geringer ausfallen.
MVV OEG AG	Umbau der Ortsdurchfahrt im Mannheimer Stadtteil Seckenheim.	MA-Innenstadt - Edingen - Heidelberg	Bahnhof MA-Käfertal	Bahnhof Edingen	Barrierefreier Ausbau Haltestellen "Deutscher Hof" und "Seckenheim Rathaus" und Neubau der Umsteigehaltestelle "Seckenheim Schloss" sowie gleichzeitige Erneuerung der beiden Stadtbahnleise in der Seckenheimer Hauptstraße im Bereich des straßenbündigen Bahnkörpers sowie Erneuerung der Oberleitungsanlage.
MVV OEG AG	Umbau des Bahnhofs Edingen	Mannheim - Edingen - Heidelberg	Bahnhof Edingen	Bahnhof Edingen	Der Bahnhof Edingen stammt aus den 70er Jahren. Er ist nicht barrierefrei ausgebaut. Es ist vorgesehen, die Bahnsteige barrierefrei auszubauen und ein Überholgleis für zwischen Mannheim und Heidelberg verkehrende Expresszüge einzurichten. Ferner wird die Ein- und Ausfahrt des Betriebshofs optimiert, so dass keine Kehr-fahrten mehr erforderlich sind. Zusätzlich wird ein neues Stellwerk zur Erhöhung der Streckenkapazität errichtet.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
MVV OEG AG	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen im gesamten Netz Heidelberg: Biethstraße, Burgstraße und Kurfürstenanlage HD-Wieblingen: West, Schollengewann, Fachhochschule und Bahnhof Edingen West inkl. BÜ-Sicherung Mannheim: Duale Hochschule. Ferner Aufwertung weiterer Haltestellen	Mannheim - Edingen - Heidelberg - Handschuhsheim			Diese Haltestellen sind noch aus den 60er oder 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und insbesondere nicht barrierefrei ausgebaut. Haltestellen aus dieser Zeit, die in den nächsten fünf Jahren nicht ausgebaut werden können, werden zumindest aufgewertet. In der Haltestelle Kurfürstenanlage (Heidelberg-Innenstadt) ist ferner die Busmitbenutzung der Haltestelle vorgesehen, um eine bessere Verknüpfung zwischen der Regionalbahn OEG und dem städtischen Busverkehr zu ermöglichen und um den Bus zu beschleunigen.
MVV OEG AG	Zweigleisiger Ausbau der OEG an der Bergstraße zwischen den Bahnhöfen Weinheim und Schriesheim.	Weinheim - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Dieser ca. 8 km lange Abschnitt ist der letzte eingleisige Abschnitt im ca. 56 km langen OEG-Ring. Wegen langer Strecken zwischen den Begegnungsbahnhöfen kann hier heute nur ein 20-Minuten-Takt gefahren werden. Ferner übertragen sich hier Verspätungen einzelner Züge auf die Gegenzüge, wodurch sich Verspätungen aufschaukeln und im gesamten Ringverkehr, also auch in den Stadtverkehren Mannheim und Heidelberg, auswirken. Durch den 2-gleisigen Ausbau kann die Reisezeit verkürzt, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und damit die Anschlüsse deutlich verbessert werden. Ferner werden die Haltestellen barrierefrei ausgebaut.
MVV OEG AG	Gleiserneuerungen sowie Erneuerung von Weichen im gesamten Netz der OEG	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf. Diese Gleis- bzw. Weichenerneuerungen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich.
MVV OEG AG	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen und Erneuerung bzw. Neubau von Gleichrichterunterwerken im gesamten Netz der OEG sowie der Fahrleitungen auf dem Abschnitt MA-Käfertal - Weinheim	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf. Diese Fahrleitungserneuerungen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich. Die Erneuerung/der Neubau von Gleichrichterunterwerken ist zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei Störungen (n-1-Redundanz) und für den weiter zunehmenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen erforderlich.
MVV OEG AG	Neubau Dynamischer Fahrgastinformationen an den Bahnhöfen und Haltestellen	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Zur besseren Information der Fahrgäste sowie zur Attraktivitätssteigerung ist eine jährliche Erweiterung der DFI-Anzeiger an den Bahnhöfen und Haltestellen in den nächsten Jahren vorgesehen.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
MVV OEG AG	Erneuerung und Ausbau der Zugsicherungsanlagen, Neubau von ESTW-A in Edingen und Wieblingen sowie die technische Sicherung der Bahnübergänge im gesamten Netz der OEG.	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf: Die Erneuerung der Zugsicherungsanlagen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich. Der Neubau der ESTW-A ist zusätzlich auch erforderlich, um Expresszüge zwischen Mannheim und Heidelberg einsetzen zu können und zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs aus der neuen zentralen Leitstelle der RNV. Die technische Sicherung der Bahnübergänge erhöht die Sicherheit des Bahnverkehrs und ist erforderlich, um den Stand der Technik zu erreichen.
MVV OEG AG	Optimierung Betriebshofanlage Käfertal inkl. Wendeschleife, Verbesserung der Betriebsabläufe der Linien 4 und 5	Weinheim - Viernheim - MA - Käfertal - MA - Innenstadt	Bahnhof MA - Käfertal	Bahnhof MA - Käfertal	Der Betriebshof Käfertal stammt aus den 70er Jahren. Es sind sowohl Erneuerungsinvestitionen als auch Anpassungen an in der Zwischenzeit geänderte Betriebsabläufe und Taktverdichtungen erforderlich. Ferner werden die Bahnsteige verbreitert und die Weichenlage optimiert.
neg Niebüll GmbH	Einbau des dänischen Zugsicherungssystems ATC (an technisch gesicherten Bahnübergängen)	1201, Niebüll - Bundesgrenze DK (- Tøndern)	gesamte Strecke		BÜ der Strecke verfügen über PZB. Es kommen jedoch auch dänische Fahrzeuge zum Einsatz, die über ATC, aber nicht PZB verfügen. Forderung der Landeseisenbahnaufsicht nach gleichwertiger Sicherheit beim Einsatz dän. Fahrzeuge
neg Niebüll GmbH	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./und Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).	1201; Niebüll - Bundesgrenze DK (- Tøndern)	Niebüll	HP Süderlügum	Information an die Fahrgäste zur aktuellen Betriebslage (Anschlussicherung, SEV, Verschiebungen im Fahrplan ...); Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Unterstützung der Disposition, Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.	1201; Niebüll - Bundesgrenze Dk (- Tøndern)	Niebüll	Awanst Süderlügum	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend Vmax = 80 km/h. Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr
neg Niebüll GmbH	Ausbau vorhandener Bahnhöfe zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik	1201; Niebüll - Bundesgrenze DK (- Tøndern)	Niebüll	Awanst Süderlügum	Beschleunigung des Betriebsablaufs/Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast. Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.
neg Niebüll GmbH	Einbau einer streckenseitigen Zugsicherung	9100, Niebüll - Dagebüll	gesamte Strecke		Status quo: eingleisige Strecke (Vmax = 80 km/h) mit Begegnungsverkehr im Personenverkehr. Im Nachgang zum Unglück von Hordorf und in Hinblick auf die Novellierung des AEG wird der Einbau eines Zugsicherungssystems erforderlich
neg Niebüll GmbH	Ausbau von Bahnhöfen zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik	9100; Niebüll - Dagebüll	Niebüll	Dagebüll-Mole	Beschleunigung des Betriebsablaufs/Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast. Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
neg Niebüll GmbH	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./und Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).	9100; Niebüll - Dagebüll	Niebüll	Dagebüll-Mole	Information an die Fahrgäste zur aktuellen Betriebslage (Anschluss-sicherung, SEV, Verschiebungen im Fahrplan ...). Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Unterstützung der Disposition. Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.	9100; Niebüll - Dagebüll	Niebüll	Dagebüll-Mole	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend $V_{max} = 80$ km/h. Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr
neg Niebüll GmbH	Neubau/ Änderung technischer BÜ-Sicherungen	9129; Tornesch - Uetersen	Tornesch	Uetersen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr. Erreichen einer konstanten Streckengeschwindigkeit ($VE = 30$ km/h)/Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Einbau von RFW und EOW-Technik	9129; Tornesch - Uetersen	Tornesch	Uetersen	Beschleunigung des Betriebsablaufs, Erhöhung der Sicherheit
neg Niebüll GmbH	Ausbau der vorhandenen Anlagen (Gleise, Ladestraße ...) für den Kombinierten Verkehr.	Gleisanlagen Neumünster Gbf			Zwecks Durchführung vom Kombi-Verkehren im Raum Neumünster sollen die vorhandenen Gleisanlagen erweitert werden. Damit könnte man konkreten Anfragen von EVU nachkommen und evtl. weitere Neuverkehre ins Leben rufen.
Niederbarnimer Eisenbahn AG	Wiederaufbau der eingleisigen Stammstrecke der NEB AG zwischen dem Bhf. Berlin-Wilhelmsruh (in veränderter Lage auf der Nordbahn) und dem Abzweig Schönwalde der NEB Strecke Bln-Karow - Basdorf zur Wiederinbetriebnahme für den SPNV sowie zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Abzweig Schönwalde - Basdorf (Gesamtlänge 17 km).	vom nordöstlichen Berlin ins Brandenburger Umland (DB 6501)	Bln-Wilhelmsruh	Basdorf	Die Wiederinbetriebnahme dieses Streckenabschnitts wird seit vielen Jahren in Berlin und Brandenburg diskutiert. Im Lückenschlussprogramm (Wiederaufbau teilungsbedingter Streckenabschnitte) wurde diese NE Infrastruktur "vergessen". Die Länder Berlin und Brandenburg haben im Jahr 2008 eine Nutzen-Kostenanalyse bezüglich der Wiederinbetriebnahme dieser Strecke beauftragt. Im Ergebnis hat der Gutachter unter Beachtung der Durchbindung bis Bln-Gesundbrunnen bei Verknüpfung am Bhf. Bln.-Wilhelmsruh einen Nutzen-Kostenquotienten von größer 2 ermittelt.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Direkte Verbindung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd) und Soltau (Süd) - Hützel	Bahnhof Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Durch eine Verbindungskurve der beiden Strecken soll die Strecke für den Durchgangsverkehr attraktiver werden. Die Zuglängenbegrenzung durch die Gleislängen im Bahnhof Soltau (Süd) für das Umlaufen entfällt.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Direkte Verbindung zwischen der DB / OHE im Bahnhof Winsen (Luhe)	Bahnhof Winsen (Luhe)	Winsen (Luhe)		Die heutige Verbindung ist durch mehrfache Sägebewegungen nicht sinnvoll für Züge nutzbar. Eine direkte Verbindung erlaubt den Übergang von Ganzzügen in Richtung Maschen.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Überführungsbauwerk über die DB im Bahnhof Winsen (Luhe)	Bahnhof Winsen (Luhe)	Winsen (Luhe)		Die DB Strecke Stelle - Lüneburg wird dreigleisig ausgebaut. Der Bund ist der Meinung, die OHE muss das dafür notwendige neue Überführungsbauwerk bezahlen. Die OHE sieht hier die DB bzw. den Bund als Verursacher und erwartet, dass sie keine Kosten übernehmen muss. Eine Einigung ist nicht in Sicht.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Änderung des Anschlusses DB / OHE im Bahnhof Munster (Örtze)	Beckedorf - Munster (Örtze)	Bahnhof Munster		Aufgrund von Umbauarbeiten im DB Bahnhof Munster und einer geänderten Nachfrage soll die Eisenbahninfrastruktur dem Bedarf angepasst werden, um in Zukunft günstigere Unterhaltungskosten zu haben. Dazu muss die Anschlussweiche an einem anderen Ort wieder eingebaut und die LST der DB angepasst werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Ausbau der Strecke Celle - Soltau - Winsen für den Seehafenhinterlandverkehr.	Celle (Nord) - Soltau - Winsen (Luhe)	Celle (Nord)	Winsen (Luhe)	Kapazitätsengpässe bestehen im Seehafenhinterlandverkehr. Mit dem Ausbau der Strecke können zusätzliche hochwertige Trassen bereitgestellt werden. Hierzu müssen jedoch vor allem folgende Einzelmaßnahmen realisiert werden: Gleisverbindung im Bf. Winsen/Luhe, Verbindungskurve in Soltau, Oberbausanierung, Modernisierung der Leittechnik, technische Sicherung von BÜ, Umfahrung Salzhausen
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Erneuerung der Fernsteuerung Celle - Soltau	Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord)	Soltau (Süd)	Sämtliche 10 Relaisstellwerke an der Strecke Celle - Soltau werden Zentral von Celle aus ferngesteuert. Die Fernsteuertechnik ist über 40 Jahre alt und sehr störungsanfällig, die Relaisstellwerke sind noch in einem guten Zustand. Ersatzteile für die Fernsteuerung gibt es nicht mehr. In einem 4-Jahresprogramm soll die Fernsteuertechnik ersetzt werden. Start 2010 - 2013
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Ertüchtigung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord)	Soltau (Süd)	Die Strecke soll für den Seehafenhinterlandverkehr ausgebaut werden. Dazu ist der Oberbau abschnittsweise zu erneuern, die Anzahl der Bahnhöfe soll reduziert, ein neues Signalsystem installiert werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur im Elbeseitenkanalhafen Wittingen. Die Eisenbahninfrastruktur im Hafen Wittingen (Trimodal) ist noch aus dem Entstehungsjahr 1974.	Celle Nord - Wittingen West (OHE)	Bahnhof Wittingen Hafen		Der trimodale Umschlag von Gütern im Hafen Wittingen ist in den letzten Jahren mit den üblichen Schwankungen ständig gewachsen und hat sich für die Region als wichtiger Standortfaktor etabliert. Neue Industrieansiedlungen sind konkret in der Planung bzw. im Bau, durch den Neubau der A39 direkt am Hafen wird der Standort in Zukunft noch aufgewertet. Die Eisenbahninfrastruktur ist den steigenden Anforderungen nicht mehr gewachsen und muss erneuert und erweitert werden.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Umbau der Gleisverbindung OHE / DB im Bahnhof Wittingen	DB Strecke Gifhorn - Wieren	Wittingen		Der Hafen Wittingen (Elbe-Seitenkanal) liegt an der Strecke Celle - Wittingen. Züge aus Richtung Osten können nur sehr umständlich durch mehrfaches Sägen auf die DB Strecke Gifhorn - Wieren wechseln. Durch den Umbau wird der direkte Übergang für Ganzzüge zwischen der DB und der OHE ermöglicht. Aufgrund der geringen Frequentierung ist die Zukunft der OHE Strecke ungewiss. Durch diese Maßnahme wird der Gleisanschluss für den Hafen Wittingen dauerhaft gesichert.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Investitionsprogramm 2010 Strecke Soltau - Winsen 3.468 m Gleiserneuerung Strecke Celle - Soltau 930 m Gleiserneuerung Bf. Celle Nord 2 Weichenerneuerungen Strecke Hützel - Winsen 1 Brückensanierung	Gesamte Netz der OHE			Die OHE betreibt ein Netz von 280 km Länge für die regionale Güterverkehrsbedienun g. Das jährliche Bauprogramm soll die Strecke für die Zukunft befahrbar halten. Mit der heutigen Investitionsförderung lässt sich das Netz nicht mehr wirtschaftlich weiterbetreiben. Der größte Anteilseigner der OHE, Arriva Deutschland, hat sich bei der Übernahme verpflichtet, einige Strecken bis 2016 weiter zu betreiben, ohne Erhöhung der Investitionsförderung ist die Einstellung der Strecken nach dem Auslaufen der Betriebsverpflichtung im Jahr 2016 wahrscheinlich.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Sanierung der Strecke Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Winsen (Luhe)	Niedermarschacht	Für den Erhalt der Strecke müssen ca. 30 % des Oberbaus erneuert werden
Prignitzer Eisenbahn GmbH 1	Ertüchtigung der Strecke Meyenburg - Karow (Meckl) - Priemerburg für den SGV als dauerhafte Ausweichroute zum Seehafen Rostock (Seehafenhinterlandverkehr); Erneuerung 15.000 m Streckengleis und 2 Brückenbauwerke mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Meyenburg - Güstrow (nördliches Brandenburg; Mecklenburg)	Meyenburg	Priemerburg (div. Bauabschnitte)	Die Strecke Meyenburg - Priemerburg stellt den Lückenschluss in der Nebenbahnverbindung Neustadt/Dosse - Güstrow als Alternativroute für die Hauptbahnen Berlin - Rostock und Magdeburg - Wismar dar. Auf der Strecke findet kein planmäßiger Zugverkehr statt, so dass eine weitere Vorhaltung der Strecke nicht dauerhaft gesichert ist.
Prignitzer Eisenbahn GmbH 2	Ertüchtigung des Streckenabschnitts Pritzwalk - Falkenhagen (Prign) und den SGV zur dauerhaften Sicherung der gleisseitigen Erschließung des Gewerbeparks Prignitz; Erneuerung 7000 m Streckengleis und 3 Gewölbebrücken mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Pritzwalk - Meyenburg (nördliches Brandenburg; Prignitz)	Pritzwalk	Falkenhagen (Prign)	Der Gewerbepark Prignitz in 16928 Falkenhagen liegt an der BAB 24 und wird durch eine an die Strecke Pritzwalk - Meyenburg (bestellter SPNV) angebundene Anschlussbahn erschlossen. Durch die auf der Strecke liegende Bestellung von SPNV durch das Land Brandenburg werden keinerlei Investmittel für die Ertüchtigung des Streckenabschnitts durch das Land Brandenburg in Aussicht gestellt. Dadurch ist die Bedienung mit zeitgemäßem SGV (hohe Zuglasten) künftig gefährdet.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Rail & Logistik Center Wustermark	1. Bauabschnitt: Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Gleise und Weichen. 2. Bauabschnitt: Verbesserung der Anschlussbedingungen zur DB Netz AG durch Neuaufbau von signalgesicherten Weichenverbindungen. 3. Bauabschnitt: Umbau der Weichen von Handbedienung auf EOW.	Berlin - Hannover, Verbindung zum westlichen Berliner Außenring	Wustermark Rangierbahnhof		Der Rbf Wustermark wurde im stillgelegten Zustand von der DB Netz AG übernommen. In der ersten Ausbaustufe wurde mit geringem Mitteleinsatz die Grundfunktionalität des Rbf wieder hergestellt. Der 2. Bauabschnitt umfasst vor allem Verbesserungen der Anbindung an die DB Netz AG und Umgestaltungen von Gleisgruppen, um steigende Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können. Im 3. Bauabschnitt wird die Sicherungstechnik durch den Einsatz von el. ortsbedienten Weichen und ihre Zusammenfassung in elektronischen Rangierstellwerken den steigenden Verkehrsleistungen angepasst.
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord Auflösung DKW 2/3 in eine EW 2, einschl. Anpassung der Gleisstromkreise, der Signaltechnik und der Weichenheizung	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus den ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH und Verbio Zörbig. Die DKW 2/3 wurde bis 2001 zur Abwicklung des Personenverkehrs zwischen Bf. Bitterfeld und Stumsdorf genutzt. Der Personenverkehr ist eingestellt. Das Personenzuggleis ist im Bf. Bitterfeld nicht mehr in das Gleisnetz angebunden. Die DKW 2/3 wird nur einseitig befahren. Auflösung der DKW 49-190-1:9 in eine EW 49-Pa-190_1:9 l erforderlich. Anpassung: Gleisstromisolation, Sicherungstechnik, Weichenheizung.
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld-Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4.001 (über Gl. 44 RBB)	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld	Zörbig/ Gl. 44	Die Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH betreibt die Infrastruktur im ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Integriert sind die 2 Brückenbauwerke über die Strecke nach Zörbig und über Gl. 44. Beide Brücken sind aus monolithischer Stahlbetonkonstruktion, Baujahr 1938.; Die Brückenbelastung ist UIC 60, 22,5 t; Stützweite 7,20, 10,70, 7,20 m; Länge Bauwerk 25,90 m; Breite Bauwerk 4,60 m
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord Erneuerung Gleise und Weichen	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH; Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert; Liegedauer 25 Jahre; Weichen sind mit Weichholzunterschwellung als Erstausrüstung eingebaut; Gleise und Weichen sind im Rahmen des Kostenbudgets der RBB in den letzten Jahren teilerneuert; Bedarf in den nächsten Jahren 10 WE und 2.500 m Gleis

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld-Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4.001 (über Gl. 44 RBB)	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld	Zörbig/ Gl. 44	Die Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH betreibt die Infrastruktur im ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Integriert sind die 2 Brückenbauwerke über die Strecke nach Zörbig und über Gl. 44. Beide Brücken sind aus monolithischer Stahlbetonkonstruktion, Baujahr 1938; Die Brückenbelastung ist UIC 60, 22,5 t; Stützweite 7,20, 10,70, 7,20 m; Länge Bauwerk 25,90 m, Breite Bauwerk 4,60 m
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord Gleis Isolierung - Gleichstromkreise Erneuerung Isolierstöße und Anschlusskästen	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH; Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert.; Liegedauer 25 Jahre.; Isolierstöße und Anschlusskästen verschlissen
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Verbindungsgleise zwischen den Arealen Schwellenauswechslung	Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof BTF Nord	Areal A, B, C,D	Eine Vielzahl der Gleise sind Anfang der 90-er Jahre erneuert bzw. neu trassiert worden. Es kamen vorwiegend Betonschwellen Bs 65/66 und B70 zum Einsatz. Diese Schwellen weisen in Größenordnungen Risse (Alkalischäden) auf. Die Sicherheit ist auf lange Sicht gefährdet. Gleiches Problem wie bei DB Netz AG.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 13,918; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken am BÜ K20 Langenbrücker Str. in Langenbrück	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 18,068; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am BÜ Berentelweg in Mettingen	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 19,090; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am BÜ L599/Schlickelde I in Mettingen	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 20,215 und E-km 20,824, Ortslage Espel	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 28,950 und E-km 31,950, Ortslage Zumwalde	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Recke	Uffeln	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 36,974 und E-km 37,630, Ortslage Uthuisen	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Hörstel-Ostenwalde	Rheine Kanalhafen	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E-km 115,200; Bhf. Spelle: Reaktivierung Gleis 1, einschließlich Erneuerung zweier Weichen.	Rheine - Spelle	Spelle		Erneuerung eines Bahnhofsgleises, das seit 2001 für den Eisenbahnbetrieb gesperrt ist, zur Erhöhung der Abstell- und Verladekapazitäten
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	2011: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschraken am Bahnübergang Soester Str. in Hamm Ekm 4,665 2011: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschraken und BÜSTRA-Abhängigkeit am Bahnübergang Ostwennemarstr. in Hamm Ekm 6,510	Hamm - Schmehausen			Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme).
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	E- km 4,665; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschraken am BÜ Soester Straße in Hamm	Hamm (RLG) - Schmehausen	Hamm (RLG)	Maximilian	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 0,000 und E-km 0,500 und zwischen E-km 1,500 und E-km 1,750	Hamm (RLG) - Schmehausen	Abzw. Geithe	DuPont	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Brückensanierung in E-km 2,143 (Stahlbrücke, Erneuerung der Beschichtung)	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Hüsten-Ost	Bruchhausen	Brückensanierung, Reinvestition zur Bestandssicherung.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 0,250 und E-km 1,00 und Austausch Weichenschwellensatz an einer Weiche; Sanierung eines Bahnübergangs	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Neheim-Hüsten (RLG)	Hüsten-Ost	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte. Der gesamte Zugverkehr der Strecke muss diesen Streckenabschnitt zur Erreichung der Zielbahnhöfe befahren.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 10,900 und E-km 11,250 und Austausch Weichenschwellensatz an einer Weiche	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Arnsberg-Jägerbrücke	Arnsberg (Süd)	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 4,5 und E-km 5,1 und Austausch Weichenschwellensatz an einer Anschlussweiche	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Bruchhausen	Arnsberg-Jägerbrücke	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 1,650 und E-km 3,000 sowie Austausch von Weichenschwellen im Übergabebahnhof Neheim-Hüsten an 2 Weichen	Neheim-Hüsten (RLG) - Sundern	Hüsten-West	Müschede	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Rheinbahn Düsseldorf	Schwellenwechsel Stahl auf Beton	Neuss Vorbahnhof	Neuss Vorbahnhof	Betriebs-hof Heerdt	Stahlschwellenaufleger verrottet, Umbau auf Betonschwellen
Rhein-Haardtbahn	RHB 2010: Erhöhen der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h und Einführen von Eilzügen zw. Bad Dürkheim und Heidelberg; Investitionen für Stellwerkserneuerung, technische Sicherung der Bahnübergänge, Leistungserhöhung der Unterwerke und Erneuerung der Fahrleitung; Ausbau Gleisanlagen	Bad Dürkheim bis Ludwigshafen Oggersheim (Rheinland Pfalz)	Endschleife Bad Dürkheim	Endschleife LU-Oggersheim	Zur Realisierung ist ein nachhaltiger Ausbau der Infrastruktur erforderlich, da die Anlagen der RHB teilweise in einem veralteten Zustand sind und in vielen Bereichen nicht mehr den Anforderungen an ein modernes, zuverlässiges Nahverkehrssystem gerecht werden. Es ist beabsichtigt, zusätzlich zu den heutigen Nutzern (Berufs- und Schülerverkehr) neue Fahrgäste, insbesondere für den Einkaufs- und Freizeitverkehr, zu gewinnen.
RP Eisenbahngesellschaft GmbH	Teilerneuerung sowie Sanierung des Gleisoberbaus, Sanierung der bestehenden Ingenieurbauwerke, Neubau von 3 Bahnhaltspunkten	Heimbach (Nahe) - Baumholder rd. 9 km Streckenlänge	ESiG	Bahnhof Baumholder	Aufnahme SPNV Betrieb Fahrplanwechsel 2014/15; Abstimmung des Betriebssystems SPNV/Güterverkehr; in Zusammenarbeit mit dem Ministerium, dem Zweckverband und der VGV Baumholder
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Bahnsteigbau, Oberbauerneuerung	Beuel - St. Augustin - Hangelar			Steigerung der Ein- und Aussteigerlast
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung (2 km) Brücken und Durchlasserneuerung	Eggmühl-Langquaid	ganze Strecke		Lasterhaltung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung	Kall - Hellenthal	ganze Strecke		Lasterhaltung, Verkürzung der Fahrzeiten
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung Brückeninstandsetzung	Neumarkt-Frontenhausen			Erhaltung der Streckenlast
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Kunstbauwerke	Osberghausen - Waldbröhl - Monbach	ganze Strecke		Lasterhaltung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Brücken und Oberbauinstandsetzung	Passau - Freyung	gesamte Strecke		Wiederinbetriebnahme
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung	Rahden - Uchte	ganze Strecke		Schwellenerneuerung
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Ges. Mannheim mbH	Erweiterung des Container-Terminals mit Neubau von 3 Stück Gleisen in fester Fahrbahn. Trimodaler Umschlag.	Mannheim, Handelshafen 1	Mannheim Handelshafen	Mannheim Handelshafen	Der Container-Umschlag nimmt ständig zu. Vorhandene Flächen, Umschlagsanlagen, Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen reichen nicht mehr aus.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Ges. Mannheim mbH	Bau von 3 Stück automatischen Wagenzählanlagen zur Erfassung der Wagenanzahl je Achsanzahl.	Mannheim, Handelshafen 1 und MA-Rheinau, Rheinauhafen 2	Mannheim Handelshafen	Mannheim Rheinau Hafen	Bei den quartalsmäßigen Meldungen der EVU's wurden Differenzen festgestellt. Die Abrechnung der 10 Stück EVU's wird mit der Wagenzählanlage einfacher und so dokumentierbar.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Erneuerung von 2 technischen Sicherungen von BÜ	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Aufgrund des hohen Anlagenalters (über 50 Jahre) ist eine Ersatzteilbeschaffung nicht mehr möglich.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Neuanbindung zur DB Netz AG 2. Bauabschnitt	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Verlängerung des bestehenden Zufüßgleises zur DB Netz AG zur Übernahme und Übergabe von Ganzzügen mit einer Gesamtlänge von mehr als 580 m. Durchführung von Dreiecksfahrten, zum Drehen von Fahrzeugen.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Neubau einer technischen Sicherung mit Halbschranken am BÜ "Marienfelder Straße"	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Der Neubau ist durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Straße erforderlich.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (TBG)	Aufbau einer Ringbahn um den Tegernsee unter Verwendung der Infrastruktur der TBG (EBO) vom Bf Tegernsee nach Glashütte (Kreuth)	Landkreis Miesbach, Tegernsee und Umgebung	Bf Tegernsee	Glashütte, Gemeinde Kreuth	Der Straßenverkehr kommt oft durch hohes Pkw-Aufkommen zwischen den Orten Kreuth, Tegernsee und München zum Erliegen. Der regionale Busverkehr kommt im Stau der Straße nicht mehr zu der Schnittstelle zum SPNV in Richtung München, den Bf Tegernsee und Gmund am Tegernsee, durch. In den Tälern am See hat man keine Erweiterungsmöglichkeiten der Straße. Nur noch eine eingleisige Schienenstrecke nach EBO und BOStrab mit Kreuzungsmöglichkeiten für die Begegnungen der Straßenbahn kann den Verkehr flüssig halten und unabhängig von der Straße die Anschlussmöglichkeiten zum SPNV sichern. Im Tegernseer Tal sind Luftkurorte, die durch den Straßenverkehr in ihrer Existenz bedroht sind.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (TBG)	Eine Überlandstraßenbahn / Stadtbahn als Querverbindung von Bf Weilheim über Bf Bad Tölz zum Bf Miesbach (Weiterführung Rosenheim)	Oberbayern Linie zwischen den Kreisstädten Weilheim bis Miesbach	Bf Weilheim	Bf Miesbach	Im Voralpenland laufen alle Eisenbahnverbindungen auf die Landeshauptstadt München zu. Es gibt bisher keine Querverbindung der betreffenden Kreisstädte am Alpenrand. Durch stetigen Bevölkerungszuwachs muss die Schieneninfrastruktur für den ÖPNV/SPNV ergänzt werden. Durch den expandierenden Flächenverbrauch müssen jetzt die Grundstücke für die Trassenführung gesichert werden.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Ortschaft Bad Iburg, "In den Wellen"	Ibbenbüren	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund von Materialermüdung an der vorhandenen Brücke ist eine Sanierung unabdinglich, um die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Ortschaft Harsewinkel, "Brücke über die Lutter"	Ibbenbüren	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund von Materialermüdung an der vorhandenen Brücke ist eine Sanierung unabdinglich, um die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Weichenschwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Gütersloh, Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund Materialermüdung von Weichenschwellensätzen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Weiterhin umfasst dieses, dass neuer Gleisschotter eingebracht werden muss, mind. zwei Stopfdurchgänge je Weiche und eine schleiftechnische Bearbeitung notwendig sind. Folgende Weichen sind im Bf GT- Nord betroffen: EW1, EW2, EW3, EW4, DW12-13
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Gütersloh, Nähe Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Hövelhof	Aufgrund Materialermüdung von Bahnschwellen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Der Streckenabschnitt von Km 69,190 bis Km 69,390 beinhaltet gleichzeitig einen notwendigen Bodenaustausch und befindet sich in einer Unterführung.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Lengerich, bei Lengerich Pbf	Ibbenbüren	Bf Lengerich/Hohne	Aufgrund Materialermüdung von Bahnschwellen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Der Streckenabschnitt von Km 16,896 bis Km 17,500 beinhaltet gleichzeitig zwei Lückenschlüsse.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Reaktivierung der Strecke Swinemünde - Ducherow (historische Südanbindung der Insel Usedom)	Insel Usedom	Endpunkt Swinemünde	Bahnhof Ducherow	Mit diesem Projekt soll die Reisezeit zwischen Berlin und Heringsdorf von heute 4 h auf dann 2 h verkürzt werden. Mit dieser Reisezeitverkürzung wird die Bahn im Wettbewerb zum Kfz gestärkt und der Verkehr kann nachhaltig auf die Bahn verlagert werden. Ein weiteres Problem soll durch die Strecke vermieden werden. Durch die Öffnung der Grenze und den weiteren Ausbau des Hafens Swinemünde ist mittelfristig mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen in Swinemünde (Westseite) zu rechnen. Diese Verkehre sollen nicht über die Straße abgewickelt werden, da sonst der Tourismus auf der Insel nachhaltig Schaden nimmt.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Usedomer Bäderbahn GmbH	Reaktivierung der Darßbahn (Barth - Zingst-Prerow)	Velgast - Barth (Halbinsel Fischland-Darß-Zingst)	Endpunkt Barth	Prerow (Darß)	Die UBB hat 2002 die Strecke Velgast - Barth übernommen. Seitdem betreibt sie die Reaktivierung der Darßbahn bis Prerow. 2007 hat die UBB die nicht mehr betriebsfähige Strecke auf dem Festland bis zur Meinungenbrücke gekauft, den Abschnitt Velgast - Barth komplett saniert und auf 100 km/h v _{max} ausgebaut. Mit der Reaktivierung soll die Bahn attraktiver und der Autoverkehr auf der Halbinsel reduziert werden. Die UBB geht von ähnlichen Fahrgaststeigerungsraten aus wie auf Usedom, da die Voraussetzungen ähnlich sind. Bei der Strecke handelt es sich noch um eine eisenbahnrechtlich gewidmete Trasse.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Umbau des Haltepunktes Schmollensee zu einem Kreuzungsbahnhof	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Basnin	Bahnhof Ückeritz	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommens ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20-min-Takt zwischen Wolgast und Swinemünde zu ermöglichen, ist der Bau von 2 Kreuzungsbahnhöfen auf der Insel Usedom notwendig, da die Streckenkapazität mit dem zurzeit angebotenen 30-min-Takt zu 100 % ausgelastet ist.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Schließung bzw. technische Sicherung von 6 höhengleichen Bahnübergängen	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Zwischen Koserow und Zempin befinden sich 6 technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Um diese zu beseitigen bzw. technisch zu sichern, sind umfangreiche Straßenbaumaßnahmen und der Bau von 2 Sicherungsanlagen erforderlich.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Umbau des Haltepunktes Bannemin zu einem Kreuzungsbahnhof	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Wolgast	Bahnhof Trassenheide	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommens ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20-min-Takt zwischen Wolgast und Swinemünde zu ermöglichen, ist der Bau von 2 Kreuzungsbahnhöfen auf der Insel Usedom notwendig, da die Streckenkapazität mit dem zurzeit angebotenen 30-min-Takt zu 100 % ausgelastet ist.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Neubau des Haltepunktes Dammerow Strand	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Bei Dammerow Strand liegt die Bahn nur ca. 30 m vom Strand entfernt. Außerdem befinden sich dort verschiedene touristische Attraktionen (Gedenkaltier, Hafen, Freilichtkino, Hotelanlagen). Zur besseren Erschließung der Region und zur Steigerung der Attraktivität der UBB in den Oberzentren Greifswald und Stralsund soll dieser Haltepunkt dienen (Motto "Mit der Bahn an den Strand").

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	Errichtung eines zentralen Holzverlade- und Umschlagbahnhofs	Land Niedersachsen, Landkreis Verden / Gemeinde Kirchlinteln	Verden (A) Süd	Stemmen	Die Holzverladebahnhöfe entlang unserer Eisenbahninfrastruktur im Raum Verden und Walsrode bekommen eine immer größere Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen steigerte sich in den letzten zwei Jahren um 100 %. Bedingt durch die schwierige Verkehrsanbindung (Wohnortnähe mit verkehrsberuhigten Straßenzonen) wächst die Vorstellung zum Bau eines neuen zentralen Rohholzverlade- und Umschlagplatzes südlich von Verden im Bahnhof Stemmen. Durch die Verlagerung kann zunächst der Bahnhof Verden entlastet werden. Zudem können Rohholzmengen vom östlich gelegenen Streckenast (Walsrode) auf Stemmen verlagert werden. Hierdurch können nötige Invest. auf einen Teil der EIU konzentriert werden
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH	Ertüchtigung der Strecke Eystrup-Syke auf dem Abschnitt Bruchhausen Vilsen bis Heiligenfelde				Der Streckenabschnitt Hoya Eystrup ist weitgehend ertüchtigt. Erneuerung von zwei Brücken ist hier noch offen. Güterverkehr liegt bei derzeit knapp 200.000 Tonnen/Jahr. Tendenz noch leicht steigend. Um Kunden stabil bedienen zu können, wenn Brücken saniert werden, ist auch der Streckenabschnitt Bruchhausen-Vilsen Heiligenfelde zu ertüchtigen. Dies dient der Stabilisierung der Verkehre. Der Hauptkunde avisiert aber bei einer Ertüchtigung der Strecke auch Verkehre via Seehäfen aus dem Norden kommend zusätzlich zu den bereits vorhandenen. Letter of Intend hierzu liegt vor
VPS-Infrastruktur GmbH	Instandhaltungsmaßnahmen am Oberbau der öffentlichen Gleisanlage in Salzgitter Strecke A auf 2 km Länge mit zus. 5 Weichen.	Strecke A	Bf Salzgitter Voßpaß	Bf Salzgitter Bedingungen	Anbindung der Gleisnetzinfrastruktur an die DB-Strecken. Transporte der Stahlindustrie im Raum Salzgitter
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Bau eines Zentralstellwerks als Ersatz für 4 bestehende Stellwerke inkl. Bahnübergangsanlage	Bf Wanne Osthafen, Bf Wanne Übf, Bf Wanne Übf Süd			In einem Radius von ca. 2 km sind derzeit 4 Stellwerke älterer Technik (mechanisch, elektro-mechanisch) vorhanden. Mit Hilfe eines neuen Zentralstellwerks wird unter Verbesserung der betrieblichen Abwicklung eine moderne zentrale Technik geschaffen. Die Einbindung der Bahnübergangsanlage dient zusätzlich der Sicherheit des kreuzenden Verkehrs.
Wanner-Herner-Eisenbahn (WHE)	Erneuerung und Erweiterung der Gleisanlagen im Bf Wanne Übergabe und Bf Wanne Übergabe Süd	Bf Wanne Übf, Bf Wanne Übf Süd			Das Gleisbild der beiden Bahnhöfe entspricht in seiner Ausgestaltung und den zur Verfügung stehenden Gleis- und Aufstellängen nicht mehr den Bedürfnissen der WHE und ihrer Kunden. Die Umgestaltung der beiden Bereiche ist insbesondere im Hinblick auf den zunehmenden Einsatz von Ganzzügen erforderlich.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Erweiterung / Verlängerung der Gleisanlage, gesamte Elektrifizierung des Übergabebahnhofs Üwf, Erweiterung der Anbindung WHE - DB Netz	Bf Wanne-Eickel Bereich Wst, Brw, Üwf (Infra der WHE)			Schnellere operative Durchführung der Zugübergabe / -übernahme; bessere Platzangebote; höhere Frequentierung im Übergang von WHE auf DB
Westerwaldbahn GmbH	Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen von Km 0,000 - Km 8,350	Betzdorf - Daaden	Betzdorf	Daadene	Notwendige und präventive Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen
Westerwaldbahn GmbH	Oberbauarbeiten von Km 5,700 - Km 10,600	Elben - Bindweide	Elben	Bindweide	Im Bahnhof Bindweide liegt der Betriebshof der Westerwaldbahn (Werkstatt). Somit zwangsweise Nutzung der Strecke Scheuerfeld-Bindweide für Überführungsfahrten aller Schienenfahrzeuge. In den vergangenen Jahren konnten die Ausgaben für Fremdleistungen, Stoffe und Waren nicht erwirtschaftet werden.
Westerwaldbahn GmbH	Bauwerkssanierungen (Brückenbauwerke, Stützmauern und Durchlässe) von Km 29,165 - Km 60,240	Selters (Ww) - Altenkirchen (Ww)	Selters (Ww)	Altenkirchen (Ww)	Verantwortliche Übernahme von DB Netz AG im Jahr 2006 (Ankauf). Unterlassene Unterhaltung durch DB Netz AG
Westerwaldbahn GmbH	Bauwerkssanierungen (Brückenbauwerke, Stützmauern und Durchlässe); Gleisdurcharbeitung (DUA) von Km 22,470 - Km 27,500	Siershahn - Selters (Ww)	Siershahn	Selters (Ww)	Verantwortliche Übernahme von DB Netz AG im Jahr 2008 (Pachtvertrag). Unterlassene Unterhaltung durch DB Netz AG
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Eisenbahnbrücke in Ekm 1,342 auf der Strecke Lippstadt - Beckum. Erneuerung Unterbauten und Stahlüberbau. Baujahr der bestehenden Brücke: 1898	Lippstadt - Beckum			Die bestehende Brücke ist aus dem Jahr 1898. Ein Ersatz wird in naher Zukunft notwendig. Die Strecke Lippstadt - Beckum befindet sich im Bereich der Kernstrecke der WLE, über den ein Großteil der Steintransporte abgewickelt wird.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	2014- 2015: Bahnübergangserneuerung auf der Strecke Lippstadt - Beckum BÜ Gausmannsweg, E-km 4,662 und Cappeler Stiftsallee, E-km 5,400	Lippstadt - Beckum			Aufgrund der regelmäßigen Steintransporte von Warstein nach Beckum bzw. Ennigerloh ist die Kernstrecke der WLE hohen Belastungen ausgesetzt. Um den sicheren Transport dauerhaft sicherzustellen, sind die beschriebenen Aufwendungen notwendig.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	2014: Eisenbahnbrücke in E-km 1,295 Strecke Neubeckum - Beckum. Erneuerung Unterbauten und Stahlüberbau.	Neubeckum - Beckum			Baujahr der bestehenden Brücke: 1914. Ein Ersatz wird in naher Zukunft notwendig. Die Strecke Neubeckum - Beckum befindet sich im Bereich der Kernstrecke der WLE, über die ein Großteil der Steintransporte abgewickelt wird.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	2014- 2015: Bahnübergangserneuerung auf der Strecke Neubeckum - Ennigerloh BÜ Vellerner Straße, E-km 3,782	Neubeckum - Ennigerloh			Aufgrund der regelmäßigen Steintransporte von Warstein nach Beckum bzw. Ennigerloh ist die Kernstrecke der WLE hohen Belastungen ausgesetzt. Um den sicheren Transport dauerhaft sicherzustellen, sind die beschriebenen Aufwendungen notwendig.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	2014-2015: Vorgesehene Oberbauerneuerung auf der Strecke Neubeckum - Ennigerloh (E-km 4,850 - 5,500)	Neubeckum - Ennigerloh			Aufgrund der regelmäßigen Steintransporte von Warstein nach Beckum bzw. Ennigerloh ist die Kernstrecke der WLE hohen Belastungen ausgesetzt. Um den sicheren Transport dauerhaft sicherzustellen, sind die beschriebenen Aufwendungen notwendig.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau einer Lokhalle in Beckum. Die bestehende ist veraltet und soll ersetzt werden.	Strecke Neubeckum - Beckum			Die bestehende Lokhalle ist veraltet und soll ersetzt werden. Hierbei dient die künftige Halle dem Abstellen der Fahrzeuge sowie dem Nachfüllen der Betriebsstoffe. Der Standort Beckum soll beibehalten werden, da dort eine Vielzahl an Diensten des Fahrpersonals beginnen bzw. enden.
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Ausbau, Ober- und Unterbauerneuerung, Bü-Erneuerung	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Hemmingen	Heimerdingen	Fahrzeitverkürzung zwecks Umsetzung eines rationellen Betriebskonzepts und deutlich verbesserter Anbindung (30-Min-Takt) des künftigen SPNV-Endpunkts Heimerdingen, Erhöhung des Fahrkomforts
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Modernisierung aller Bahnhöfe und aller Fahrgastanlagen	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal-Gymnasium	Heimerdingen	Anlagen veraltet, kein barrierefreier Einstieg möglich, Beschleunigung des Betriebsablaufs zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Min-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal	Heimerdingen	Derzeitiges Streckensicherungssystem nicht mehr anpassbar, Beschleunigung des Betriebsablaufs zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Min-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Modernisierung und evtl. Verlängerung Bahnsteige	Wieslaufalbahn (Schorndorf - Rudersberg-Oberndorf - Welzheim)	Schorndorf	Rudersberg-Oberndorf	Ermöglichung des barrierefreien Einstiegs in moderne Niederflurfahrzeuge, Ermöglichung längerer Züge zur Abwicklung des steigenden Fahrgastaufkommens und langer Züge im Touristikverkehr nach Welzheim, Einrichtung von Fahrgastinformationseinrichtungen (Lautsprecher, ggf. dynamische Fahrgastinformation)
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Sanierung Remsbrücke	Wieslaufalbahn (Schorndorf - Rudersberg-Oberndorf - Welzheim)	Schorndorf	Haubersbronn	Brücke (Baujahr 1908) altersbedingt sanierungsbedürftig, Fahrzeitverkürzung durch Beseitigung der eingerichteten Langsamfahrstelle

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund / Problembeschreibung
Zweckverband ÖPNV im Ammertal (Ammertalbahn)	Doppelspurinseln	Tübingen - Herrenberg	Tübingen Hbf	Herrenberg Hbf	Knapper Fahrplan, Zwangspunkte an beiden Endbahnhöfen (S-Bahn nach Stuttgart, Durchbindung nach Reutlingen, Plochingen). Die Doppelspurinseln sollen Flexibilität schaffen und das Aufschaukeln von Verspätungen an fixen Kreuzungspunkten verhindern.
Zweckverband ÖPNV im Ammertal (Ammertalbahn)	Elektrifizierung der Strecke	Tübingen - Herrenberg	Tübingen Hbf	Herrenberg Hbf	Knapper Fahrplan, Zwangspunkte an beiden Endbahnhöfen (S-Bahn nach Stuttgart, Durchbindung nach Reutlingen, Plochingen)
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)	Bahnsteigneubau und Verlängerung Fahrzeughalle	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Dettenhausen		Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt kurzfristig Kapazitätsausweitung und Einführung einer überschlagenden Wende zur Fahrplanstabilität. Verlängerung der Fahrzeughalle für 2 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich, Neubau eines Bahnsteiges für die überschlagende Wende.
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)	Werkstattanlage	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Böblingen		Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt Taktverdichtung und Beschleunigung, Reduktion der Emissionen trotz höherer Fahrtenzahl in dicht besiedelten Gebieten, größere Flexibilität und Fahrplanstabilität durch beschleunigungsstärkere elektrische Fahrzeuge, Neubau Werkstattanlage wegen Ausweitung der Fahrzeugflotte.
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) (Betriebsführung WEG)	Elektrifizierung	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Böblingen	Dettenhausen	Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt Taktverdichtung und Beschleunigung, Reduktion der Emissionen trotz höherer Fahrtenzahl in dicht besiedelten Gebieten, größere Flexibilität und Fahrplanstabilität durch beschleunigungsstärkere elektrische Fahrzeuge, Erfordernis der Fahrplanstabilität durch Anschluss an S-Bahn in Böblingen und Bus in Holzgerlingen.
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) (Betriebsführung WEG)	Doppelspurinseln	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Böblingen	Holzgerlingen	Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt Taktverdichtung, größere Flexibilität und Fahrplanstabilität durch Doppelspurinseln statt mehrerer Kreuzungsbahnhöfe auf kurzer Strecke, fahrplantechnische Zwangspunkte in Böblingen (Anschluss S-Bahn) und Holzgerlingen (Bus) machen hohe Pünktlichkeit und Verlängerung der Übergangszeiten erforderlich