



# **Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer**

**Ergebnisse einer Unternehmensbefragung des  
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)  
unter Mitarbeit der Bundesarbeitsgemeinschaft  
der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV)**

**Februar 2011**

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**

## Einleitung

Zum fünften Mal in jeweils zweijährigem Abstand hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2010 die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie – mit Unterstützung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV – die Verbünde und Aufgabenträger nach dem aus ihrer jeweils spezifischen Sicht bestehenden Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz befragt. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind in den folgenden Maßnahmentabellen dokumentiert.

Standen im Jahr 2002 noch die höhere Publizität und Transparenz der Investitionsanforderungen privater und regionaler Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Bestand des Bundesschienenwegenetzes im Fokus, so ist die Perspektive zwischenzeitlich in mehreren Schritten erheblich erweitert worden. Die Projektlisten bieten mittlerweile einen umfassenden Überblick über den aus Sicht aller Nutzer oder – rechtlich exakt formuliert – der Zugangsberechtigten bestehenden Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz. Sie enthalten damit wichtige Informationen für die Überlegungen des Infrastrukturbetreibers zur Weiterentwicklung des Netzes.

Der zweite wichtige Adressat für die Botschaften der Maßnahmenliste ist der Bund als Träger des grundgesetzlich festgeschriebenen Infrastrukturauftrags. Die Liste zeigt nämlich wiederum eindrucksvoll, dass gerade aus Sicht der Nutzer des Netzes und deren Kunden akuter investiver Handlungs- und Finanzierungsbedarf für den weiteren Ausbau des Netzes besteht, der mit den aktuellen Mittelansätzen des Bundeshaushalts und der mittelfristigen Finanzplanung nicht bewältigt werden kann. Die auch vom VDV erhobene Forderung, die Investitionslinie des Bundeshaushalts für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bundesschienenwegenetz deutlich und dauerhaft auf einen Betrag von 1,9 Mrd. Euro pro Jahr zu erhöhen, erhält mit der aktuellen Maßnahmenliste des VDV eine zusätzliche Untermauerung.

An der Befragung haben sich 68 Unternehmen mit Problembeschreibungen und Maßnahmenvorschlägen beteiligt. Die Maßnahmenliste 2011 enthält insgesamt 350 Einzelvorschläge. Dabei handelt es sich überwiegend um Vorschläge mit vergleichsweise geringen Investitionsvolumina, mit denen die Produktions- und Marktbedingungen in den Schienenverkehrsmärkten verbessert und die Kunden stärker an die Angebote der Eisenbahnen gebunden werden können.

Die Ausprägungen der Einzelmaßnahmen sind mit denen der Vorjahre durchaus vergleichbar: Von vielen Unternehmen insbesondere des Güterverkehrs wird der Mangel an Überholungsmöglichkeiten, Weichenverbindungen sowie von Neben-, Abstell- und Ladegleisen kritisch bewertet. Auch von Personenverkehrsunternehmen wird mehr Flexibilität im Zuschnitt und in der Auslegung der Infrastrukturen gefordert, um die Betriebsprogramme regelmäßig an sich ändernde Nachfragestrukturen anpassen zu können.

Güter- und Personenverkehrsunternehmen verweisen zudem regelmäßig auf den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Wenn die Wettbewerbsposition der Schiene gehalten oder gar verbessert werden soll, muss das Verkehrsangebot kontinuierlich weiter entwickelt werden. Dies erfordert aus Sicht der Unternehmen im Personenverkehr häufig infrastrukturelle Voraussetzungen. Zu geringe Streckengeschwindigkeiten, Geschwindigkeitseinbrüche an Bahnübergängen, lange Aufenthaltszeiten in Kreuzungsbahnhöfen oder lange Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen ste-

hen dem oft entgegen. Auch aus Sicht der Güterbahnen können höhere Streckengeschwindigkeiten und Achslasten oder geeignete signaltechnische Einbindungen von Güterverkehrsanlagen deren intermodale Wettbewerbsposition positiv beeinflussen.

Immer wieder wird von den Unternehmen auf die kapazitätsmindernden Wirkungen niveaugleicher Ein- und Ausfädelungen beim Übergang zwischen unterschiedlichen Eisenbahnstrecken hingewiesen. Auch wenn im Bestandnetz zumindest kurzfristig nicht an allen kritischen Stellen niveaufreie Übergänge geschaffen werden können, sollten kreuzungsfreie Aus- und Einfädelungen künftig bei Neu- und Ausbaumaßnahmen standardmäßig vorgesehen werden.

Zahlreiche Infrastrukturnutzer weisen schließlich darauf hin, dass Investitionsbedarf zwar von allen Beteiligten identifiziert, nicht aber zeitnah umgesetzt werde. Während Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger vom Infrastrukturbetreiber erwarten, dass das Infrastrukturangebot mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nachfragegerecht ausgelegt wird, steht der Infrastrukturbetreiber vor der schwierigen Aufgabe, die richtige Balance zwischen der vom Eigentümer geforderten Kosteneffizienz einerseits sowie infrastrukturseitiger Unterstützung der Nutzer bei deren mittel- bis langfristiger Wahrnehmung der Marktchancen andererseits zu finden.

Wie auch in den Vorjahren haben VDV und DB Netz alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Detail diskutiert und bewertet. Dabei wurden insgesamt 416 Maßnahmen betrachtet, die neben 48 in der Umfrage 2010 neu benannten Maßnahmen aus der Vorgängerliste übernommen wurden. Sehr erfreulich ist, dass 48 Maßnahmenvorschläge aus der im Januar 2009 veröffentlichten Liste zwischenzeitlich umgesetzt worden sind oder sich im Bau befinden. Zusammen mit 13 weiteren Maßnahmen der Vorgängerliste, deren Umsetzung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder Verkehrsbedürfnisse übereinstimmend nicht mehr als zielführend erscheint, wurden diese Maßnahmen in der aktuellen Liste nicht weitergeführt.

Von den 355 verbleibenden Projektvorschlägen befinden sich 187 in der Planung oder sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Für den größeren Teil dieser Maßnahmen ist allerdings die Finanzierung noch nicht sichergestellt. Bei weiteren 43 Maßnahmen wird die von den Nutzern dargestellte Problemkonstellation sowie die projektbezogene verkehrliche Wirkung auch vom Infrastrukturbetreiber im Kern anerkannt. Die DB Netz AG sieht allerdings keine Möglichkeit, diese Vorschläge im Rahmen der verfügbaren Mittel wirtschaftlich zu realisieren. Bei Projektvorschlägen dieser Kategorie wären Rahmenbedingungen zu schaffen, die der DB Netz eine wirtschaftliche Umsetzungsperspektive eröffnen. Dies können beispielsweise zusätzlich Trassenbestellungen oder auch direkte Investitionszuschüsse Dritter sein. Für weitere 94 Vorschläge liegen noch keine belastbaren Erkenntnisse vor. Die DB Netz veranlasst hierzu weitere Untersuchungen, die im Einzelfall auch alternative Lösungsmöglichkeiten für die jeweils beschriebene Problemkonstellation einbeziehen können. 26 Projektvorschläge werden von der DB Netz AG meist aus betrieblichen Erwägungen als nicht weiter verfolgenswert angesehen. Da der VDV diese Projekte in Abstimmung mit den meldenden Unternehmen im Grundsatz als sinnvoll erachtet, werden sie in der Bedarfsliste weitergeführt.

Die hohe praktische Relevanz der VDV-Maßnahmenliste wird durch die genannten Zahlen abermals eindrucksvoll dokumentiert. Für 235 Projektvorschläge sind, wenn die Planungsphase einbezogen wird, konkrete Umsetzungsmaßnahmen eingeleitet

oder bereits abgeschlossen worden. Der inzwischen erreichte hohe Beteiligungsgrad an der nahezu den gesamten Markt abdeckenden Umfrage zeigt, dass die VDV-Initiative bei den Nutzern des Netzes einen hohen Stellenwert einnimmt. Die DB Netz AG sieht die Liste als wichtiges Instrument zur Erfassung der Signale des Marktes und. Und in der Politik ist die Liste als eine Konkretisierung der zumeist abstrakten Forderungen nach einer Aufstockung der Finanzmittel für den Bau- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur eingeführt. Gründe genug für den VDV, die Maßnahmenliste auch in Zukunft in der gewohnten Form fortzuschreiben.

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1042	Neumünster	Heide	Aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten geringe betriebliche Flexibilität. Infolge häufiger Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung leidet die Fahrplanstabilität. Angebotsausweitung sowie Nutzung der Strecke durch Güter- und Sonderzüge nicht möglich.	Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen AT und DB Netz die Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit in Hademaschen oder Albersdorf durch Wiederherstellung der Weichenverbindungen zu prüfen.
1042	Neumünster	Heide	Bahnsteige sind zu kurz für den Einsatz von Zügen mit 2 Einheiten (2 LINT, 82 m) bei erhöhtem Verkehrsaufkommen (HVZ, Gruppenfahrten, spezielle Züge).	Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen AT und DB Netz die Verlängerung der Bahnsteige zu prüfen, um ggf. Züge auf 2 Einheiten (2 LINT, 82 m) verstärken zu können.
1042	Neumünster	Heide	Reisende können nicht über Verspätungen oder Zugausfälle informiert werden.	Ausrüstung der Haltepunkte mit Lautsprechern.
1042	Neumünster	Heide	Zu lange planmäßige Fahrzeiten aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Einrichtung der gewünschten Taktfrequenz nicht möglich	Geschwindigkeitserhöhung zwischen Albersdorf und Nordhastedt von 60 km/h auf 80 km/h; das Gleis wurde bereits erneuert.
1043	Neumünster	Bad Oldesloe	Die Nutzung der Strecke für den Güterverkehr ist eingeschränkt durch fehlende Kreuzungsmöglichkeiten und geringe Flexibilität.	Wiedereinrichtung einer zusätzlichen Kreuzungsstelle oder Blockstelle bei Rickling. Einrichtung von Signalanlagen am Bahnhof Bad Segeberg zur Schaffung von Fahrstraßenmöglichkeiten in und aus jedem Gleis.
1043	Neumünster	Bad Oldesloe	Fehlende automatische Hilfseinschaltasten an Bahnübergängen zwischen Bad Segeberg und Bad Oldesloe. Da keine Podeste zur Bedienung der HET vorhanden sind, müssen Tf mit einer Leiter in den Zug aus- und einsteigen. Es kommt zu sehr hohen Verspätungen in Störungsfällen.	Ausrüstung der Bahnübergänge mit automatischer Hilfseinschaltaste
1043	Neumünster	Bad Oldesloe	Wegen zu kurzer Bahnsteige ist eine Verstärkung auf 2 Einheiten (Typ LINT 41h) bei hohem Verkehrsaufkommen / Anmeldung Gruppenreisen nur unter erschwerten Bedingungen möglich.	Verlängerung der Bahnsteige in Altengörs und Freesenburg, so dass Züge auf 2 Einheiten (LINT 41h) verstärkt werden können.
1100	Lübeck	Puttgarden	Zu lange Fahrzeiten und zu geringe Kapazität (FV)	Reaktivierung der Kreuzungsgleise
1120	Hamburg Hbf	Ahrensburg (SH)	Keine Vertaktung in den HVZ möglich und häufige Verspätungsübertragung durch Überlastung der zweigleisigen Strecke	Viergleisiger Ausbau Hasselbrook - Rahlstedt und dreigleisiger Ausbau Rahlstedt - Ahrensburg.
1122	Lübeck	Bad Kleinen	Nutzung der Strecke zur Schaffung von Alternativrouten für den langlaufenden Güterverkehr im Nord-Süd-Korridor	Elektrifizierung und Bau einer Kurve in Bad Kleinen zur Schaffung direkter Fahrtmöglichkeiten in/aus Richtung Süden.
1210	Niebüll	Westerland	Mangelnde Kapazität: eingleisige Streckenabschnitte, Blockteilung ungenügend.	Zweigleisiger Ausbau Niebüll - Klanxbüll und Morsum - Westerland.
1210	Itzehoe	Heide	Lastbeschränkung der Hochbrücke Hochdonn erschwert den Güterverkehr.	Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch kleinere sicherungstechnische Maßnahmen (Zugschlussbeobachtung).
1220	Pinneberg	Elmshorn	Geringe Streckenleistungsfähigkeit	Ausbau, erste Maßnahme Überholungsgleis Elmshorn+I235
1226	Hmb-Iserbrook	Hmb-Sülldorf	Häufige Verspätungsübertragung durch 10-Minuten-Betrieb auf eingleisiger Strecke	Zweigleisiger Ausbau
1310	Cuxhaven	Bremerhaven	Der Kreuzungsbahnhof Nordholz wurde zurückgebaut und dient nur noch als Haltepunkt. Da sich der Containerverkehr zwischen Bremerhaven und Cuxhaven in Kürze ausweiten wird, so dass Containerzüge zwischen Bremerhaven und Cuxhaven für eventuelle Weiterfahrten nach Hamburg verkehren werden und diese nicht nur nachts fahren, wird es Probleme auf der eingleisigen Strecke mit nur einem Kreuzungsbahnhof in Dorum geben.	Wiederausbau des Haltepunktes Nordholz zum Kreuzungsbahnhof. Alternative: 3. Kreuzungsgleis in Dorum

Str.-Nr.	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
1423	Bremen Vegesack Bf		Die neue Direktverbindung Bremen-Farge - Bremen Hbf erfordert eine Aufweitung der Infrastruktur im "Übergabebahnhof" Br.-Vegesack	Einbau einer neuen Weichenverbindung zur Anbindung der Farge-Vegesacker Eisenbahn an Bahnsteiggleis 1 Mittelfristig zusätzlich: Installation einer Beifahranlage an den Gleisen 1 und 21 zur betrieblichen Vereinfachung und Beschleunigung des Stärkens und Schwächens
1500	Bremen	Oldenburg	Mangelnde Einbindung der Awanst Bremen-Huchting	Schaffung einer signaltechnisch gesicherten Ein- und Ausfahrt im Bereich der Awanst Bremen-Huchting
1500 1740 1401	Oldenburg	Langwedel	Steigende Kapazitätsbelastung durch erwartete starke Zunahme der Seehafenhinter- verkehre, speziell aus dem JadeWeserPort. Geringe Leistungsfähigkeit im Knoten Bremen.	Zusätzlich zu den Maßnahmen des Seehafenhinterlandprogramms: Dreigleisiger Ausbau Bremen - Langwedel
1522	Wilhelmshaven (einschl. JadeWeserPort)	Oldenburg	Mangelnde Streckenkapazität im Hinblick auf zusätzliche Verkehre nach Inbetriebnahme des JadeWeserPort. Fehlende Elektrifizierung führt bei durchgehenden Güterzügen zur Notwendigkeit des Umspannens bei großem und vsl. steigendem Güteraufkommen. Im Personenverkehr Hauptverkehrsrelation aus Richtung Wilhelmshaven in Richtung Bremen ebenfalls nicht mit el. Triebfahrzeugen durchgehend zu befahren.	Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven einschließlich JadeWeserPort.
1700	Minden	Wunstorf	Engpasssituation auf der zweigleisigen, ansonsten beidseitig viergleisig ausgebauten Strecke Hannover - Hamm; starke Überlastung für alle Verkehre	Viergleisiger Ausbau (ggf. unter Linienverbesserungen der Fernverkehrsgleise); Planungen und Grunderwerb erfolgten z. T. schon vor dem Ersten Weltkrieg.
1710	Celle	Hannover Hbf	Einfahrt Hannover Hbf: Fahrzeitverlust	Abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung nach Gleis 4
1720 1740 1710 1700	Hamburg / Bremen	Hannover	Behinderungen im Personen- und Güterverkehr aufgrund eingeschränkter Streckenleistungsfähigkeit; zu lange Fahrzeiten;	Einrichtung der zweigleisigen NBS Y sowie Anpassung vor- und nachgelagerter Strecken
1720 1740	Hamburg/Bremen	Hannover	Mangelnde Einbindung des Güterverkehrs in die Y-Trasse	Dimensionierung Y-Trasse auch für den GV (Überholmöglichkeiten bei Mischverkehr 300/160/120 km/h), Einbindung in bestehendes Netz in HH, HB, H
1720	Stade	Cuxhaven	Sehr lange Blockabschnitte im Abschnitt Stade - Cuxhaven verursachen hohe Verspätungsanfälligkeit im Zulauf auf den neuralgischen Knoten HH-Harburg	Blockverdichtung
1740	Dortmund Hbf  Brügge	Verden	Mangelnde Leistungsfähigkeit	Zur Taktverdichtung und betrieblichen Sicherheit ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau erforderlich. Daneben ist der Ausbau und die Verlegung der Haltepunkte DO-Tierpark und DO-Löttringhausen vorgesehen. Für den Abschnitt Lüdenscheid-Hagen ist ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Um dann einen 30-Min.-Takt fahren zu können, muss in Brügge ein 3. Bahnsteig gebaut werden. Außerdem ist die Verlegung von Gleisen erforderlich.
1740	Bremen Hbf	Bremerhaven	Höhengleicher Bahnsteigzugang in Oldenbüttel verhindert, bei Zugang zum Mittelbahnsteig, Zugfahrten auf dem Gegengleis	1) Aufhebung höhengleicher Bahnsteigzugang im Bf. Oldenbüttel 2) Erweiterung/Anpassung Bahnübergang in Oldenbüttel 3) Verlängerung jeweils der Gl. 3 in Oldenbüttel und/oder Lübberstedt 4) Blockverdichtung
1740	Eystrup Bf		Höhengleicher Bahnsteigzugang in Eystrup: Bei Zugang zum Mittelbahnsteig sind keine Zugfahrten auf dem Gegengleis möglich; eine restriktionsfreie Fahrplankonstruktion ist nicht möglich	Beseitigung des schienengleichen Bahnsteigzugangs im Bf. Eystrup durch Neubau eines Außenbahnsteigs mit Zugang vom benachbarten BU

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1740	Bremen Hbf	Bremerhaven	Höhengleicher Bahnsteigzugang in Stubben verhindert, bei Zugang zum Mittelbahnsteig, Zugfahrten auf dem Gegengleis	1) Aufhebung höhengleicher Bahnsteigzugang im Bf. Stubben 2) Blockverdichtung
1740	Bremen Hbf	Bremerhaven	Höhengleicher Bahnsteigzugang in Lübberstedt verhindert, bei Zugang zum Mittelbahnsteig, Zugfahrten auf dem Gegengleis	1) Aufhebung höhengleicher Bahnsteigzugang im Bf. Lübberstedt 2) Erweiterung/Anpassung Bahnübergang in Lübberstedt 3) Verlängerung jeweils der Gl. 3 in Oldenbüttel und/oder Lübberstedt 4) Blockverdichtung
1740 1745	Nienburg/Weser	Rotenburg/Wümme	Zu den Stoßzeiten (Abrollen der Seehafenzüge aus Bremen/Bremerhaven) ist kaum in dieser Richtung eine Fahrplantrasse zu erlangen - Gleiches gilt für die Gegenrichtung in den Morgenstunden (Züge von Süden nach Bremen)	Kapazitätsausweitung, insbesondere Nienburg - Verden
1741	Nienburg	Minden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn)	Zweigleisiger Ausbau und Ertüchtigung als Hauptbahn mit durchgängiger Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.
1741	Nienburg	Minden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn)	Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch kleinere sicherungstechnische Maßnahmen (Zugschlussbeobachtung).
1743	Nienburg	Liebenau	Veraltete Sicherungstechnik bei BÜ in km 6,542 führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs (handbediente Schranke und fehlende Randwege machen Parallelfahrten der Infrastrukturnutzer mit dem Pkw erforderlich)	Ausrüstung des BÜ mit automatischer Sicherungstechnik oder halbautomatischer Lichtzeichenanlage (Automatik-HET oder Schlagschalter-Bedienung)
1745	Rotenburg (Wümme)	Verden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der eingleisigen Strecke für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg. Zusätzliche Kapazitätsengpässe entstehen, da die Strecke während Instandsetzungs-/Bauphasen auf der Hauptstrecke Hamburg - Uelzen - Hannover als Ausweichroute genutzt wird. (Gefahr der Verdrängung des SPNV)	Zweigleisiger Ausbau
1760	Hannover	Linden/Ricklingen	Zur besseren Vernetzung zwischen den S-Bahn-Linien und dem Stadtbahnast B-Süd fehlt an der Hildesheimer Straße eine Umsteigeanlage (vgl. auch Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover)	Bau einer S-Bahn-Station mit notwendiger Anpassung der Netzinfrastruktur
1774	Sorsum	Himmelsthür	Behinderung im Fahrplan und Betrieb im FV; mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Eingleisigkeit	Zweigleisiger Streckenausbau
1900 1911	Braunschweig-Buchhorst	Abzw. Weddel (- Helmstedt)	Hohe Belastung des Streckenabschnitts Buchhorst - Abzw Weddel (gesamter Durchgangsverkehr durch den Knoten Braunschweig von/nach Helmstedt und Wolfsburg - SFS über zwei Streckengleise)	Dreigleisiger Ausbau
1956	Weddel	Wolfsburg-Fallersleben	Zu geringe Trassenkapazität; gewünschte Taktfrequenz nicht möglich; hohe Verspätungsanfälligkeit	Durchgängiger 2-gleisiger Ausbau
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken	Wiedereinrichtung der Blockstelle Brockhöfe, ggfs. mit Kreuzungsgleisen.
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken	Einrichtung einer Blockstelle zwischen Soltau und Visselhövede (ggfs. mit Kreuzungsgleisen).

Str.- Nr.	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken	Einrichtung einer Blockstelle zwischen Visselhövede und Langwedel (ggfs. mit Kreuzungsgleisen).
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken	Verbesserung der Durchlässigkeit / Streckenkapazität Uelzen - Langwedel (ehem. Amerika-Linie); bessere Signalisierung
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken	Aufhebung der Streckenruhe
2000	Lünen	Geist	Mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Wartezeiten	Bau des zweiten Gleises, hilfsweise in einzelnen Abschnitten
2125	Lütgendortmund	Dortmund	Kein Behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr möglich aufgrund fehlenden vierten Gleises	Erweiterung der Strecke von Lütgendortmund nach Dortmund um ein viertes Gleis
2132	Dortmund-Obereving Gbf		Hohe Zugfrequenz verursacht Kapazitätsprobleme.	Kapazitätserweiterung durch Wiederinbetriebnahme von Dortmund-Güterbahnhof und/oder Dortmund-Eving
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Einfahrt Bochum 100 km/h nach Gleis 4 und 6
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Einrichtung einer Überwerfung in Essen Kray Süd. Alternativ: Führung der langsamen Nahverkehre RE16 und RB40 über S-Bahn-Infra bis Bochum-Langendreer. Dazu neue Strecke Essen Hbf Ero-E-Steele, höhenfreie Einfädelung S3 in E-Steele Ost, Blockverdichtung, Neubau Kurve Bochum-Langendreer zur Anbindung an Strecke v/n Witten.
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Spurplansymmetrie Kaiserberg - Duisburg. Alternativ: Aufwertung Abzw Duissern im Rahmen RRX.
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Blockverdichtung
2200	Münster	Hamburg	Zu lange Fahrzeiten	Abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 230 km/h erforderlich
2200	Hamburg	Bremen	Strecke stark frequentiert; hohe Nachfrage im SPNV erfordert Angebotsausweitung bei gleichzeitiger Zunahme des Seehafenhinterlandverkehrs u. perspektivisch des SPFV:	Ausbau entsprechend der Knotenuntersuchung Hamburg des BMVBS
2248	Bottrop Hbf	Essen-Dellwig Ost	Kapazitätseingpässe durch Eingleisigkeit	Zweigleisiger Ausbau des Haltepunktes Dellwig-Ost
2270	Wesel	Oberhausen	Überlastung der Relation durch Neuverkehr aus den ARA-Häfen	Bedarfsgerechte Anpassung (Ausbau) des Knotens Oberhausen.
2270 2271	Emmerich	Oberhausen	Überlastung der Relation	Kapazitätserweiterung der Abschnitts durch dreigleisigen Ausbau der Strecke Oberhausen - Wesel (- Emmerich) (VB). Alternativ ab Wesel: Lückenschluss Wesel-Spellen auf vorhandener Hauptbahntrasse; Elektrifizierung und Ertüchtigung Wesel – Spellen – Walsum – Oberhausen. Dadurch Schaffung einer eigenständigen Güterzugtrasse und Qualitätsverbesserung für den umfangreichen und schweren Güterverkehr auf der derzeitigen Stichstrecke Oberhausen – Walsum
2300 2291	Mühlheim Heißen	Mühlheim Heißen	Kein behinderungsfreier Mischbetrieb von Fern- und Nahverkehr möglich aufgrund fehlender Weichenverbindungen	Einrichtung von Weichenverbindungen: Ferngleis - S-Bahn Richtung Westen und S-Bahn - Ferngleis Richtung Osten

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2324	Umspanngruppe bzw. LPW	Gremberg	Gremberg ist DB Schenker Rail-„gesetzter“ LPW-(Lokpersonalwechsel)-Standort, alle Gz über Rather Straße (freie Strecke) werden mit LPW bestellt; ca. 80 - 100 Gz; Rbf Gremberg kann diese Gz mit LPW nicht aufnehmen, keine Kapazität	Bau einer LPW/Umspanngruppe zwisch Rbf Gremberg und Hauptstrecke in Höhe Wasserschutzgebiet (Mittelgleisvariante ). Alternativlösungen werden untersucht.
2324	Königswinter	Bonn-Oberkassel	Fehlende Fahrleitung; meist E-Traktion bei Güterzügen	Fahrleitung an vorhandenen Quertragwerken wieder wie früher aufhängen. <b>Maste sind noch alle vorhanden, Quertragwerke auch!</b>
2423	Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim		Kapazitätsengpässe und betriebliche Zwangspunkte verhindern eine Ausweitung des SPNV-Angebots auf der Strecke Kaarster See - Mettmann Stadtwald	Bau einer kreuzungsfreien Einfädelung der Regiobahn in Düsseldorf - Gerresheim Bf. mit einem weiteren Bahnsteiggleis
2510	Viersen	Venlo	Mangelnde Kapazität	Wiederaufbau des zweiten Gleises Dülken – Kaldenkirchen unter Umwandlung der Kreuzungsbahnhöfe Breyell und Boisheim in einfache Hp – im Vergleich zur aufwändigen Installation neuer Sicherungstechnik wesentlich effizientere Investition
2524	(Mönchengladbach -) Rheydt	Dalheim (Roermond)	Überlastung des Knoten Aachen insbesondere zwischen Aachen West und Aachen Hbf insbesondere durch überregionalen Güterverkehr	Entlastung des Knotens Aachen vom überregionalen Güterverkehr durch das Vorhaben "Eiserner Rhein". In diesem Zusammenhang Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs
2530	Bahnhof Neuss Hbf		Kapazitätsengpässe und betriebliche Zwangspunkte verhindern eine Ausweitung des SPNV-Angebots auf der Strecke Kaarster See - Mettmann Stadtwald	Bau einer kreuzungsfreien Einfädelung der Regiobahn in Neuss Hbf unter Berücksichtigung der Option des zweigleisigen Ausbaus der Strecke
2542 2550	Lindern	Heinsberg	Geplante Reaktivierung der Strecke Heinsberg - Lindern ( - Aachen ) für den SPNV. Anzahl der Ausweichstellen zwischen Rheydt und Aachen wurde im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des ESTW Grevenbroich deutlich reduziert	1) Einbindung der Strecke im Bf Lindern in das ESTW Grevenbroich 2) Wiederherstellung der Weichenverbindungen aus und in Richtung Aachen als seitenrichtige Überholmöglichkeit 3) Bau einer Beifahranlage für Flügelzugbetrieb 4) Wiederherstellung der Fahrleitung in Gleis 3
2543	Herzogenrath Bf	Herzogenrath (Grenze)	Eingleisigkeit der Strecke Herzogenrath Heerlen bereits ab Süd Kopf Herzogenrath, dadurch keine Kreuzung möglich. Holländische Seite wünscht Ausbau und Durchbindung des Personenverkehrs und Nutzung im Güterverkehr.	1. Zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 4 (EVS), diese sollte für Züge aus/nach Alsdorf und Heerlen nutzbar sein. 2. Langfristiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung nach Heerlen
2545	Aachen Richterich	Kerkrade	Schaffung einer Verbindung von Aachen in die bevölkerungsreiche Nachbarstadt Kerkrade und damit Verdichtung des Angebotes in Richtung Heerlen/Maastricht	Wiederaufbau auf der vorhandenen Bahntrasse bzw. Neubau des Lückenschlusses Avantis bis Kerkrade
2550	Düsseldorf Hbf	Neuss Hbf	Kapazitätsengpässe bei RE-Halt auf Fernbahngleisen in Düsseldorf Bilk	Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen.
2550	Düsseldorf Hafen	Rheinbrücke Neuss	Westanbindung des Düsseldorfer Hafens in Richtung Rheinbrücke Neuss zur Vermeidung des z.Z. notwendigen Kopfmachens der Züge von und nach Neuss, dadurch Kapazitätserweiterung und Fahrzeitenbeschleunigung sowie Gleisraumeinsparung im Bf Düsseldorf-Bilk	Bau einer westlichen Anbindung der Gleise in Df Hafen an die Strecke Richtung Rheinbrücke Düsseldorf - Neuss.

Str.-Nr.	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
2550	Schwerte	Warburg	Fahrzeiten zu lang, Behinderungen an niveaugleichen Bahnsteigzugängen	Beseitigung der niveaugleichen Bahnsteigzugänge
2550 1732	Mönchhof	Speele	Erheblicher Aufwand durch "Kopfmachen" in Kassel Rbf	Kleine Lösung: Harleshäuser Kurve, abzweigend von Rbf Kassel , Anschwenkung und Mitnutzung der PV-Strecke in Ri Warburg
2550 2611	Wickrath	Rheydt-Odenkirchen	Verbindungskurve würde das Durchfahren von Zügen aus Belgien in den Raum Köln unter Verzicht der Nutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Aachen ermöglichen und damit das Kopfmachen in Aachen West entbehrlich machen (im Zusammenhang mit lfd.-Nr. 82)	Bau Verbindungskurve
2554	Aachen Buschtunnel	Aachen (Grenze)	Das Problem besteht aufgrund des wachsenden Güterverkehrs und im Zusammenhang mit neuen Maßnahmen	Reaktivierung der ehemaligen grenzüberschreitenden Verbindungsstrecke zwischen Montzener Viadukt und Buschtunnel, insbesondere für den abwärts fahrenden Güterverkehr. Anpassung der Signaltechnik (Fahrstraßen) dahingehend, dass bei Nutzung der Weichen 72,73,75,76 aus/nach den Gleisen 3 bis 7 in/aus Richtung Aachen Süd gefahren werden kann. Das Mehrsystem-Tfz müsste die Systemtrennstelle mit "Bügel ab" mit Schwung durchfahren, was zumindest in Richtung West-Ost möglich sein sollte.
2570	Herzogenrath	Herzogenrath Bf	Mangelnde Kapazität durch hohe Zugzahl	Kurzfristig sind kapazitätserhöhende Maßnahmen im Bahnhof Herzogenrath erforderlich. Langfristig niveaufreie Einbindung der Strecke von Alsdorf über ein Brückenbauwerk
2580 2581	Neuss	Kerpen-Horrem	Mangelnde Attraktivität	Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf. Alternativ: Ausbau des Abschnitts Horrem - Bedburg mit S-Bahn-Standard.
2600	Aachen Hbf	Düren	Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fern/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung	drei-, viergleisiger Ausbau
2600	Vorbahnhof Düren	Düren	Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung	Bau eines ca. 700 m langen Verbindungsgleises zwischen Vorbahnhof Düren und Nordteil des Dürener Bf ermöglicht zusammen mit der vorgenannten Maßnahme fliegende Überholungen des Güterverkehrs durch den Fernverkehr.
2600	Bf Düren		Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme, fehlende Infrastruktur zur Durchbindung der (Keine Vorschläge) von Aachen in Richtung Jülich/Linnich	Wiederherstellung der im Rahmen des Streckenausbaus zwischenzeitlich abgebauten (aber planfestgestellten) seitengleichen Überholmöglichkeiten und einer Weichenverbindung aus Richtung Aachen bzw. Heimbach in den Nordteil des Bahnhofs im Bahnhof Düren.
2600	Eschweiler Hbf		Deutliche Begrenzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im Eschweiler Bogen sowie der Einfahrtgeschwindigkeit für die Bedienung des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Aachen	Erhalt der seitengleichen Überholmöglichkeiten und Einbau schlankerer Weichen, Begradigung des Eschweiler Bogens
2600	Stolberg Hbf		Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung, Anschlussverlust im Nahverkehr, weil vorhandene Bahnsteige auf der Hauptbahn nicht unabhängig angefahren werden können	Bau einer seitenrichtigen Überholmöglichkeit in Fahrtrichtung Aachen für durchgehenden Fern- und Güterverkehr zur Erhöhung der Streckenkapazität, hierdurch Anlage eigener Nahverkehrsgleise zur konsequenten Trennung von Fernverkehr und (keine Vorschläge) sowie Schaffung kurzer Umsteigewege
2600 2622	Düren	Köln-Ehrenfeld	Überlastung der Hauptstrecke, Zugfolgeprobleme Fern-/Nah- und Güterverkehr mit Verspätungsübertragung, teilweise nur eingleisige Abschnitte auf der S-Bahn schränken die fahrplantechnischen Möglichkeiten erheblich ein und führen zu Folgeverspätungen im Störfall	Schaffung von zusätzlichen Überleitmöglichkeiten zwischen S-Bahn und Hauptstrecke, insbes. im Bereich der vorhandenen Güterüberholbahnhöfe.
2611 2522	Rheydt-Odenkirchen	Rheydt Gbf	Mangelnde Kapazität	Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Rheydt Gbf - Rheydt Odenkirchen

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2630	Köln Hbf	Bonn	Aus Gbf Köln-Eifeltor Richtung Süden ausfahrende Güterzüge müssen in Hürth-Kalscheuren das Streckengleis Bonn – Köln kreuzen und behindern den dortigen Verkehr. Viele dieser Züge benutzen die Strecke nur bis Brühl Gbf, um dort auf das Netz der HGK überzugehen und behindern dabei auch den Verkehr auf dem Streckengleis Köln – Bonn	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einfädung in den Nordkopf Brühl Gbf
2630	Köln	Hürth-Kalscheuren	Überlastung des Abschnitts Köln Hbf - Hürth-Kalscheuren (- Bonn Hbf) durch Nah-, Fern- und Güterverkehr leistet wesentlichen Anteil zur Überlastung des Bahnknotens Köln	Bau von 2 zusätzlichen S-Bahn-Gleisen und Anpassung der Bahnhöfe an S-Bahn-Standard (S-Bahn-Westring Köln)
2630 3510	Köln	Mainz	Auf Streckenabschnitten bestehen keine bzw. keine ausreichenden Überholmöglichkeiten	(Wieder-)Errichtung von Überholmöglichkeiten
2631	Jünkerath	Ehrang	Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Streckenabschnitte	Zumindest teilweise zweigleisiger Ausbau
2640	Ubf Köln-Eifeltor		Mangelhafte Anbindung Ubf Köln-Eifeltor	Eingleisige Anbindung des Ubf + Elektrifizierung an Kalscheuren
2645	Bonn	Euskirchen	Fahrzeitverlängerung infolge neuer Haltepunkte erfordert Streckenausbau; geringe Fahrplanstabilität, ggf. auch Durchbindung mit der Ahrtalbahn in Bonn geplant	Umbau Bonn-Güterbahnhof
2650	Dortmund	Hamm	Die zum größten Teil zweigleisige Strecke ist stark überlastet. Durch Überlagerung von Fern- und Nahverkehr entstehen vor allem durch die großen Geschwindigkeitsdifferenzen Konflikte. So können einzelne Halte nur unregelmäßig angefahren werden. Außerdem kann kein regelmäßiger Taktfahrplan aufgebaut werden. Es gibt zu wenig Ausweichstellen und Überholmöglichkeiten. Häufig auftretende Verspätungen im Fernverkehr führen zu Folgeverspätungen im Nahverkehr. Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund führen zusätzlich zu Problemen auf diesem Abschnitt.	Optimal wäre der Ausbau der überwiegend 2-gleisigen Strecke auf 3- bis 4-gleisigkeit um schnelle und langsame Züge trennen zu können bzw. ausreichend viele Überholmöglichkeiten zu schaffen. Vor allem aber müsste eine Abschätzung des erforderlichen Aufwands zur Verbesserung der Situation (einschließlich Ostkopf Dortmund und Westkopf Hamm) durchgeführt werden. Dieser erste Schritt steht immer noch aus, so dass aufgrund einer sehr groben und veralteten Machbarkeitsstudie möglicherweise viel zu hohe Kosten zu Grunde liegen und eine Realisierung verhindern.
2650	Dortmund	Hamm	Die zum größten Teil zweigleisige Strecke ist stark überlastet. Durch Überlagerung von Fern- und Nahverkehr entstehen vor allem durch die großen Geschwindigkeitsdifferenzen Konflikte. So können einzelne Halte nur unregelmäßig angefahren werden. Außerdem kann kein regelmäßiger Taktfahrplan aufgebaut werden. Es gibt zu wenig Ausweichstellen und Überholmöglichkeiten. Häufig auftretende Verspätungen im Fernverkehr führen zu Folgeverspätungen im Nahverkehr. Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund führen zusätzlich zu Problemen auf diesem Abschnitt.	Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Dortmund und Hamm F118 muss unbedingt verbessert werden.
2650 2670 2310 2317	Düsseldorf Unterrath	Duisburg	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern- und Nahverkehr; Zu geringe Trassenkapazität verhindert eine Verdichtung im Nahverkehr	Durchgehender Ausbau eines 5. und 6. Gleises
2650 2670	Düsseldorf Benrath	Düsseldorf	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr;	Erweiterung um ein 5. und 6. Gleis

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2650 2670	Köln Mülheim	Düsseldorf Benrath	Zugdichte an Kapazitätsgrenze führt regelmäßig zu betrieblichen Konflikten zwischen Nah- und Fernverkehr; aufgrund partieller Dreigleisigkeit und Mischbetrieb S-Bahn/NV/FV kommt es zudem regelmäßig zu außerplanmäßigen Überholungen	Durchgehender Ausbau des 4. Gleises
2650 2670	Köln Mülheim	Düsseldorf Benrath	Zugdichte an Kapazitätsgrenze führt regelmäßig zu betrieblichen Konflikten zwischen Nah- und Fernverkehr; erhebliche Ausweitung der Zugfrequenz durch den geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX): 15-min.-Takt mit 4 Linien zwischen Dortmund und Köln-Messe/Deutz geplant	Ausbaumaßnahmen im RRX-Ergänzungsnetz: Zulaufstrecken von Aachen und vom Flughafen Köln/Bonn
2651	Köln Messe/Deutz	Abzw. Flughafen Nord	mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	2 weitere Gleise mit niveaufreien Ein- und Ausfädelungen
2651 2880 2881	Köln	Siegen	Eingeschränkte Leistungsfähigkeit durch eingleisige Streckenabschnitte und Vielzahl von Langsamfahrstellen, insbesondere vor dem Hintergrund der Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr durch das Rheintal.	Kompletter zweigleisiger Ausbau, Beseitigung von Langsamfahrstellen, Verbesserung Signaltechnik
2651	Haiger	Gießen	Behinderungen / Verzögerungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Ehringshausen	Niveaufreier Bahnsteigzugang
2651 2800	Siegen Hbf	Gießen	Unbefriedigende Qualität der Streckeninfrastruktur. Dies spiegelt sich in geringen Beförderungsgeschwindigkeiten wider	Die Infrastruktur ist kurzfristig durch einen signaltechnischen Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen so zu ertüchtigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erfolgen kann, damit eine Verbesserung der Anschlusssituation in Gießen, Frankfurt und Siegen erfolgen kann.
2655	Köln	Gummersbach (- Meinerzhagen)	Hohe Verspätungsanfälligkeit; Problem verschärft sich im Zusammenhang mit dem geplanten weiteren Ausbau und der Taktverdichtung	Beschleunigungsmaßnahmen im Bereich Rösrath möglich
2657	Köln	Gummersbach (- Meinerzhagen)	Beabsichtigte Taktverdichtung nur durch und Anpassungsmaßnahmen im Bahnhof Engelskirchen möglich;	Anpassung Bf Engelskirchen als Kreuzungsbahnhof
2682	Köln	Bergisch Gladbach	Regelmäßig Fahrplankonflikte bei Verspätungen; neue Haltpunkte CFK-Gelände und Berliner Straße nur bei Streckenausbau überhaupt möglich; insbesondere bei beabsichtigter Umstellung des S-Bahn-Takts auf 30/15 erforderlich	2-gleisiger Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach
2695 2324	Troisdorf	Bonn-Oberkassel	Erhöhung der Zugfrequenz durch Verlängerung der S13 führt zu Kapazitätsengpässen	Streckenausbau und Neubau (eigene Gleise) von Haltepunkten (Bonn-Vilich, Bonn-Ramersdorf) für S-Bahn-Linie 13
2730	Opladen		Häufige Überholungen erforderlich aufgrund von Mischbetrieb im Fern- und Nahverkehr; kein behinderungsarmer Betrieb möglich	Einrichtung eines Überholungsgleises in Opladen
2810	(Köln - Dieringhausen -) Marienheide	Meinerzhagen - Brügge (- Hagen)	Fehlender Lückenschluss	Reaktivierung Abschnitt Brügge - Meinerzhagen - Marienheide unter Berücksichtigung des SPNV <b>und</b> des GV
2810 2657	(Köln -) Dieringhausen	Gummersbach (- Meinerzhagen)	Auf der eingleisigen Strecke kann Güterverkehr nur nachts und außerhalb der SPNV-Zeiten durchgeführt werden. Für die geplante Verdichtung des SPNV und Verlängerung der Aggertalbahn bis Meinerzhagen (-Brügge) ist ein zweigleisiger Abschnitt zwischen Dieringhausen und Gummersbach zwingende Voraussetzung	2-gleisiger Ausbau der Strecke
2870 2871	Kreuztal	Bad Berleburg	Unbefriedigende Qualität der Streckeninfrastruktur sowie zahlreiche technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Diese können nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden.	Die Infrastruktur ist kurzfristig durch einen signaltechnischen Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen so zu ertüchtigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erfolgen kann.

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2931	Dörpen	Aschendorf	Auf der eingleisigen Strecke ist die Leistungsfähigkeit erheblich eingeschränkt. Verspätungen werden wegen der engen Zugfolge auf Züge der Gegenrichtung übertragen. Bahnhöfe mit höhengleichen Bahnhöfen führen zudem zu betrieblichen Einschränkungen in der Zugfolge mit erheblichen Verspätungsfolgen. Dies gilt besonders für den Bahnhof Dörpen, auch wegen dessen unmittelbarer Nähe zum GVZ Dörpen. Wegen der betrieblichen Situation im Bahnhof Dörpen kommt es bei Verzögerungen beim Zu-/Ablauf zu erheblichen Rückwirkungen auf die Strecke. Das GVZ Dörpen ist das am besten ausgebaute und am stärksten genutzte GVZ in Niedersachsen.	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs im Bahnhof Dörpen.
2931	Dörpen	Aschendorf	Auf der eingleisigen Strecke ist die Leistungsfähigkeit erheblich eingeschränkt. Verspätungen werden wegen der engen Zugfolge auf Züge der Gegenrichtung übertragen. Bahnhöfe mit höhengleichen Bahnhöfen führen zudem zu betrieblichen Einschränkungen in der Zugfolge mit erheblichen Verspätungsfolgen. Dies gilt besonders für den Bahnhof Dörpen, auch wegen dessen unmittelbarer Nähe zum GVZ Dörpen. Wegen der betrieblichen Situation im Bahnhof Dörpen kommt es bei Verzögerungen beim Zu-/Ablauf zu erheblichen Rückwirkungen auf die Strecke. Das GVZ Dörpen ist das am besten ausgebaute und am stärksten genutzte GVZ in Niedersachsen.	Zweigleisiger Ausbau zwischen Dörpen und Aschendorf.
2931 2931 2992	Rheine		Zu wenig Bahnsteiggleise in Rheine für vorgesehene Fahrplankonzept	Reaktivierung Bahnsteiggleis 8 in Rheine
2960	Bielefeld	Paderborn Hbf	Derzeit streckenweise nur 40 km/h zwischen den beiden Oberzentren Paderborn und Bielefeld möglich (sehr lange Reisezeit); Hauptproblem BÜ-Sicherung und veraltete Stationen!	Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf 80 bzw. abschnittsweise 100 km/h; Reisezeitgewinne von 13 Minuten von Bielefeld bis Paderborn können Warte- und Anschlusszeiten verbessern; zusätzliche Haltepunkte können Erschließungswirkung erhöhen (Schloß Neuhaus, Rosentor, Bi-Wächterstraße); signaltechnische Anpassung der Kreuzungsstellen (DB-Netz-Fahrplanstudie sowie gutachterliche Machbarkeitsstudie liegen vor; im aktuellen NRW-Bedarfsplan [Teil Schiene] enthalten)
2980	Herford	Himmighausen	Eingleisige Strecke mit sehr wenigen Kreuzungsstellen und alter Signaltechnik bei dichtem Verkehr (2 RB-Linien sowie Knotenbahnhof Lage mit weiterer RB-Linie); dadurch Verspätungsübertragungen und keinerlei Flexibilität	Zumindest Beibehalt des heute noch bestehenden Kreuzungspunktes Detmold-Nienhagen sowie Modernisierung der Signaltechnik v.a. für beschleunigtes (ggf. gleichzeitiges) Ein- und Ausfahren im Bahnhof Lage
2984	Bielefeld	Lage	Durch fehlende Kreuzungsmöglichkeiten werden Verspätungen auf Gegenzüge übertragen. Durch die höhengleiche Querung der Fernbahngleise in Bielefeld Hbf kommt es häufig zu Verspätungen. Die eingleisige Strecke wird im 30-min-Takt betrieben.	Durch Schaffung von Bahnsteigkapazität in Gleis 101 (betriebliche Teilung in zwei Abschnitte) oder Gleis 020/022 (neuer Bahnsteig) Schaffung einer Möglichkeit, die Zugfahrten aus/nach Bielefeld Ost in Bielefeld Hbf ausschließlich auf der Nord-Ostseite des Bf abzuwickeln, ohne die Gleise der Strecke 1700 niveaugleich kreuzen zu müssen.
2990	Bielefeld Hbf	Brackwede	Ein- und Ausfahrkonflikte zwischen Güterverkehr und SPNV-Verkehr (v.a. Linien RB 74 und RB 75); damit Störungen im Betriebsablauf auch übertragend auf andere Linien	Durch zwei neue Weichenverbindungen sind parallele Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 106 - 108 möglich. Interessant ist dies beim Verkehren von Pz von/nach Brackwede auf der G-Bahn, von/nach Herford wird die G-Bahn nicht durch Pz benutzt. Nutznießer wäre der Schienengüterverkehr im verbesserten Zusammenspiel mit den RB 74 "Senne" und RB 75 "Haller Willem". Lösungsmöglichkeit mit DB Netz/Vertrieb in Duisburg besprochen.
3032	Altenkirchen (Ww)	Au (Sieg)	Veralteter signalisierter Zugleitbetrieb (störanfällig)	Betriebsverfahren verbessern, ggf. ESTW

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
3121 3122 3123 3140	Karthaus	Igel	Eingleisige Moselbrücke mit starkem Geschwindigkeitseinbruch sowie weiterer eingleisiger Abschnitt führen zu Betriebsbehinderungen	Durchgehender zweigleisiger Ausbau; Umbau der Zufahrten
3280 3306 3281 3202	(Kaiserslautern - ) Landstuhl	Kusel	Eingeschränkte Attraktivität aufgrund von Langsamfahrstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Beseitigung der Langsamfahrstellen zur Fahrzeitverkürzung
3280	Neustadt (Weinstr)	Ludwigshafen	Die Umfahrung Schifferstadt wird höhengleich aus der Altstrecke Ludwigshafen – Neustadt/W ausgefädelt. Die damit unvermeidlichen Fahrstraßenkreuzungen sind ein fahrplanplanerischer Zwangspunkt und führen in der Folge zu Anschlussverlusten, insbesondere bei Verspätungen, selbst im Bereich von wenigen Minuten. Das Problem besteht seit der Inbetriebnahme der Umfahrung Schifferstadt.	Erforderlich ist ein Überführungsbauwerk für das Richtungsgleis Ludwigshafen im Zuge der Umfahrungsstrecke im Bereich der westlichen Zusammenführung der Umfahrung Schifferstadt mit der Strecke Schifferstadt – Neustadt/W; zur kreuzungsfreien Verflechtung von Fernverkehr (POS) mit S-Bahnverkehr im Bereich Schifferstadt
3283 3450	Homburg	Zweibrücken	Heute keine attraktive Reisezeit der Busverbindung; fehlende Durchbindung der S-Bahn-Rhein-Neckar und fehlende Anbindung an den SPNV	Reaktivierung / Ausbau / Elektrifizierung (einschließlich Flugplatz Zweibrücken)
3303 3320	Kaiserslautern	Enkenbach (- Bad Münster am Stein)	Um ein attraktives Angebot zu gewährleisten, sind Anschlüsse in Bad Münster am Stein (von und nach Mainz) und in Kaiserslautern (S-Bahn, Schnellbahn POS) herzustellen. Dies ist bei den derzeitigen Fahrzeiten nur unter Inkaufnahme häufiger Anschlussverluste möglich. Schon geringe Fahrzeitverkürzungen würden die Anschlusssituation verbessern. Ziel ist es außerdem, das Angebot zwischen Mainz und Kaiserslautern durch zusätzliche direkte Züge (ohne Umsteigen in Bad Münster am Stein) in der HVZ zu verbessern.	Erhöhung Streckenkapazität durch Wiedererrichtung der Zugfolgestelle Eselsfürth und/oder Verkürzung der Fahrzeit durch Oberbaumaßnahmen sowie Linienverbesserungen.
3310	Pirmasens Nord	Pirmasens Hbf	Keine ausreichende betriebliche Flexibilität der drei zulaufenden Strecken ohne zweites Gleis; zusätzliche SPNV-Leistungen zur Verbesserung der Anbindung von Pirmasens an die schnellen regionalen und überregionalen Verkehre in Landau und Kaiserslautern sind nicht möglich, weil alle verfügbaren Trassen durch die derzeit drei SPNV-Linien vollständig belegt sind. Hohe Verspätungsanfälligkeit	Reaktivierung 2. Gleis Pirmasens Hbf - Pirmasens Nord
3320	Bad Münster am Stein	Enkenbach	Absehbare Tunnelsanierung bei Alsenz verursacht im Zusammenhang mit neuem Regelwerk Rückbau auf eingleisige Streckenführung im Tunnel und damit neue betriebliche Zwangspunkte.	Bei Modernisierung der Strecke auf neue Zwangspunkte verzichten.
3400	Germersheim	Wörth	Mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen niedriger Oberstromgrenze	Bau eines Schaltpostens in Germersheim
3405	Ludwigshafen-BASF	Ludwigshafen Hbf	Der Personenverkehr der BASF findet derzeit mit Dieseltraktion statt. Diese Traktion passt nicht in das S-Bahn-Konzept der Region.	Elektrifizierung der Personenverkehrsstrecke.
3411 3522	Ludwigshafen-BASF	Frankenthal	Züge von BASF in Richtung Norden müssen derzeit in Lu-Oggersheim Kopf machen. Bei der Anzahl der Züge bedeutet dies eine erhebliche Verzögerung des Transports, eine Reduzierung der Kapazität der Hauptstrecke und nicht zuletzt eine deutliche Lärmbelästigung für die Anwohner.	Direkte Anbindung der Strecke nach Lu-BASF an die Strecke Mainz-Ludwigshafen aus Richtung Mainz (Studernheimer Kurve)
3433	Winden	Weißenburg (Frankreich)	Keine attraktive Reisezeit für Verbindung in das Elsass; Streckenkapazitäten erschöpft; nichttechnisch gesicherte Bü zur Reduzierung der möglichen Höchstgeschwindigkeiten.	Ausbau und technische Sicherung Bahnübergang Schweighofen

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
3443 3433	Wörth	Neustadt	Keine konkurrenzfähige Reisezeit ggü. Autobahn; fehlende betriebl. Flexibilität; notwendige Verbesserung der Zugfolgezeit; Streckenkapazitäten erschöpft;	1) Elektrifizierung 2) 2-gleisiger Ausbau Wörth - Winden
3507 3525	Wiesbaden Ost	Abzw. Kostheim	Der Verkehr aus Richtung Mainz-Bischofsheim (Ffm) in Ri. rechte Rheinstrecke (Str. 3507) kann derzeit nur über Kostheim - Mainz-Kastel - Wiesbaden Ost (3603) abgewickelt werden; eingeschränkte Kapazität und Betriebsqualität aufgrund von Zugkreuzungen in Wiesbaden Ost zwischen Gz aus Ri. Mainz-Bischofsheim - Kostheim und den Gz. in Ri. Kaiserbrücke	Neubau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen Wiesbaden Ost und Mainz-Kostheim
3510	Mainz Hbf	Bingen Hbf	Die Strecke ist wegen des starken Güterverkehrswachstums auch auf der linken Rheinstrecke sehr stark belastet. Im Abschnitt Gau Algesheim – Mainz wird sie zudem von den Zügen aus Richtung Bad Kreuznach genutzt. Künftig sollen zusätzlich Expresszüge zwischen Flughafen Hahn und Rhein-Main-Gebiet auf dem Streckenabschnitt verkehren.	Im Rahmen des mehrgleisigen Ausbaus ist die Ein- und Ausfädelung der Strecke von und nach Bad Kreuznach komplett neu auszugestalten, um eine konfliktfreiere Angebotsplanung für die Verkehre des ITF-Knotens Mainz zu ermöglichen. In einem ersten Schritt ist ein zunächst dreigleisiger Ausbau der Strecke Gau Algesheim – Mainz denkbar, wobei der Umbau des Bahnhofs Gau Algesheim sowohl eine spätere Erweiterung des Ausbauabschnittes als auch eine weitere Erhöhung der Streckengleise in Richtung Mainz zulassen muss.
3520	Mainz Hbf	Frankfurt a. M.	Hohe Belastung der Strecke im Bereich Mainz-Bischofsheim – Raunheim – Abzw Mönchwald – auch nach Vollenbetriebsnahme der NBS Köln – Rhein/Main	Kapazitätserweiterung im betroffenen Streckenabschnitt kurzfristig durch punktuelle Maßnahmen; längerfristig durch 3. Gleis
3520 3522	Mainz Hbf	Mainz Röm. Theater	Mainzer Tunnel: Begegnungsverbot in 2-gleisigen Tunneln RZ/GZ (EBA-Richtlinie "Anforderung des Brand- u. Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln")	1) Bau von zwei zusätzlichen Rettungsstollen in den Tunnelröhren (Abstand ca. 280 - 365 m zueinander) für den Notfall (Risikokompensation) 2) signaltechnische Anpassung im Hbf Mainz
3522	Mainz Hbf	Mannheim Hbf	Gegenseitige Behinderung von Zügen im Bahnhof Worms bei Überholungen	Umbau des Bahnhofes unter Schaffung einer seitenrichtigen Überholmöglichkeit an Bahnsteigen
3523 3560	Mainz Hbf	Alzey	Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Streckenabschnitte; keine Leistungsausweitung möglich	Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau
3527	(Wiesbaden Hbf -) Abzw. Kaiserbrücke	Mainz Hbf	Höhengleiche Kreuzungen und damit Behinderungen der Züge Wiesbaden - Mainz und Mainz - Koblenz in Mainz Hbf.	Bau eines Überwerfungsbauwerkes
3530	Darmstadt	Mainz	Behinderungen / Verzögerungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Weiterstadt	Niveaufreier Bahnsteigzugang
3557	Aschaffenburg	Darmstadt	Behinderungen / Verzögerungen an den niveaugleichen Bahnsteigzugängen Messel und Darmstadt-Kranichstein	Niveaufreier Bahnsteigzugang
3571	Bensheim	Worms	Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund geringer Streckengeschwindigkeit und eingeschränkter Einfahrt in Kreuzungsbahnhöfe	Anhebung der Streckengeschwindigkeit, Fahrzeitverkürzung; Ermöglichen einer gleichzeitigen Einfahrt in die Kreuzungsbahnhöfe
3600	Frankfurt a. M.	Fulda	Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke	Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen
3600	Frankfurt a. M.	Fulda	Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke	Schaffung einer Überholmöglichkeit am Bahnsteig in Fliesen für Züge in Richtung Fulda (derzeit Überholung nur bei Langsamfahrt möglich und ständig praktiziert)
3600	Hanau	Wolfgang	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	3- und 4-gleisiger Ausbau

Str.-Nr.	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
3600	Hailer Meerholz	Gelnhausen	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	3-gleisiger Ausbau
3600	Gelnhausen	Fulda	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; zu lange Fahrzeiten	3- und 4-gleisiger Ausbau; Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 250 km/h
3600	Bebra	Fulda	Die Zugfolgezeiten zwischen Bad Hersfeld und Mecklar sind viel zu lang (Engpass). Es bedarf einer Erhöhung der Streckenkapazität	Blockverdichtung Bad Hersfeld - Mecklar (Abschnitt Bebra - Bad Hersfeld)
3600	Bad Hersfeld		Die Überholgleise in Bad Hersfeld sind nicht für die Nutzung langer Gz ausgelegt.	Verlängerung des Überholgleises 6 im Bf. Bad Hersfeld
3600	Hünfeld		Die Überholgleise in Hünfeld sind nicht für die Nutzung langer Gz ausgelegt.	Beseitigung Po 127 in Bf. Hünfeld (Verlängerung Nutzlänge Gleis 905)
3601	Darmstadt	Mannheim-Friedrichsfeld	Verminderte Streckenkapazität nach Ausfall der Betriebsstelle Zwingenberg (Bergstraße) infolge Stellwerksbrand und erhöhte Anforderungen im Güterverkehr und Nahverkehr	Umgehende Instandsetzung des Stellwerkes und Wiederinbetriebnahme der Betriebsstelle Zwingenberg einschl. des Überholungsgleises (hohe Priorität) Alternativ: zügige Realisierung der NBS RM/RN Alternativ: andere kapazitätssteigernde Maßnahmen
3603	Flörsheim	Hochheim	Dauerhafte Fahrzeitverlängerung	Beseitigung der seit 2004 bestehenden Oberbaumängel
3603 3610	Ffm Höchst-Farbwerke		Behinderung im Betriebsablauf durch höhengleiche Kreuzung	Höhenfreie Einfahrt von Str. 3603 in Gl. 187 der Strecke 3610
3610	Niedernhausen	Hofheim (Ts.)	Behinderung im Betriebsablauf durch langen Streckenblock	Optimierung der Blockteilung durch Nachbau eines Blocksignals je Richtung
3612	Frankfurt a. M. Westbf		Behinderung im Betriebsablauf durch langen Streckenblock	Blockverdichtung durch Bau eines Zwischensignals zwischen Esig F093 und Asig P002
3660	Frankfurt (M) Ost	Hanau	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecke und des Knotens Ffm Süd angesichts hohen Trassenbedarfes für Fern-, Regional- und Güterverkehr	3- und 4-gleisiger Ausbau
3680	Hanau-Steinheim		Behinderung im Betriebsablauf wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeit im eingleisigen Abschnitt	Umbau des Haltepunktes zu einem Kreuzungsbahnhof
3681 3682	Frankfurt a. M. Hbf		Behinderung im Betriebsablauf durch höhengleiche Kreuzung an Fädelstelle	Neubau einer zusätzlichen Weichenverbindung und eines zusätzlichen Asig
3688	Langen (Hessen)	Egelsbach	Behinderung im Betriebsablauf durch eingleisigen Abschnitt	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts
3710	Niederlahnstein	Diez	Betriebsbehinderungen, eingeschränkte Leistungsfähigkeit und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Abschnitte	Beseitigung eingleisiger Abschnitte
3710, 3507, 2324	Niederlahnstein	Koblenz Hbf	Eingleisige Einfahrt von der Horchheimer Brücke in den Koblenzer Hbf, eingeschränkte Leistungsfähigkeit	Horchheimer Brücke: Zwischensignal errichten zur Verkürzung des Blockabstandes, ggf. verbunden mit Stellwerksumbau, Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit
3900	Gießen	Marburg	Behinderungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Niederwalgern	Beseitigung des niveaugleichen Bahnsteigzugangs
3900 3634	Frankfurt (M) West	Friedberg	Mangelnde Kapazität, dadurch Behinderung der S-Bahn (Verlangsamung, Taktabweichung, planmäßige Überholung)	3- und 4-gleisiger Ausbau zur Entmischung der S-Bahn vom übrigen Verkehr
4000	Singen (Htw)	Konstanz	Mangelnde betriebliche Flexibilität; keine Überleitmöglichkeit im Streckenabschnitt Radolfzell – Konstanz; kein Gleiswechselbetrieb	Schaffung von Überleitmöglichkeiten bzw. Gleiswechselbetrieb zwischen Radolfzell und Konstanz
4000	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf	Mangelnde Kapazität, betrieblicher Engpass, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Kurzfristig sollten die als "Umleiterstrecke" in 2010 realisierten Gleise auch nach Entfall des Bedarfs der "Umleitung" erhalten bleiben, um die geschilderten Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Langfristige Lösungsmöglichkeit: Herstellung der Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg; kreuzungsarmer Anschluss Main-Neckar-Bahn an den Rbf Mannheim; viergleisiger Ausbau zw. HD-Wieblingen und HD-Hbf
4000 4020	Karlsruhe	Basel	Keine ausreichenden Überholmöglichkeiten, keine Abstellung/Pufferung möglich	Einrichtung von Abstell- und Überholmöglichkeiten

Str.-Nr.	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
4000	Offenburg	Basel	Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende in Emmendingen	Blockverdichtung Ausfahrt Emmendingen
4000	Offenburg		Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende	Blockverdichtung Ausfahrt Offenburg
4010	Abzw. Frankfurter Kreuz	Frankfurt Stadion	Mangelnde Kapazität	3. und 4. Gleis
4010	Mannheim-Käfertal	Mannheim Hbf	Betriebserschwernisse und Verzögerungen durch seit Jahren andauernd bestehenden „zeitweilig eingleisigen Betrieb (ZEB)“	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit
4010	Frankfurt Stadion	Mannheim	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten im FV	Zweigleisige Neubaustrecke für 250 bis 300 km/h
4020	Karlsruhe Hbf	Rastatt	Mangelnde Kapazität im Abschnitt Karlsruhe Hbf – Durmersheim	Dreigleisiger Ausbau von Karlsruhe Hbf bis Durmersheim (Nord)
4020	Karlsruhe Hbf	Rastatt	Behinderungen durch Fahrstraßenausschlüsse im Bf. Rastatt	Höhenfreie Verknüpfung der KBS 702 Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt mit der KBS 710.41 Rastatt – Freudenstadt im Bf. Rastatt
4061	Mannheim-Friedrichsfeld	Mannheim-Friedrichsfeld Süd Einf/Ausf.	Mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Bau einer niveaufreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in die Main-Neckar-Bahn
4062				
4104	Weinheim	Fürth (Odenwald)	Betriebliche Nachteile und Reisezeitverlust aufgrund von Langsamfahrstellen. Zu kurze Bahnsteige verhindern wirtschaftlichen Triebwageneinsatz nach Ausschreibung	Beseitigung Langsamfahrstellen (insbes. Bei BÜ); Verlängerung Bahnsteige für Ausschreibung
4111	Heidelberg Hbf	Neckargemünd	Wirtschaftlicher Betrieb am Abend und am Wochenende im S-Bahn-Verkehr ohne Kuppeln und Flügel nicht möglich	Flügeln und Kuppeln in Neckargemünd
4115	Steinsfurt	Eppingen	Niedrige Geschwindigkeit wegen unbeschränkter BÜ; infolge zu kurzer Wendezeit Verspätungsübertragung auch auf Strecke 4114	Technische Sicherung bzw. Auflassung der BÜ
4124	Seckach	Buchen ( - Miltenberg)	Mangelnde Attraktivität des Angebots aufgrund ausstehender Strecken- und Stationsmodernisierung	Trassierung, Gleiserneuerung und technische Sicherung BÜ zur Fahrzeitoptimierung; neue Stationen
4214	Karlsruhe-West	Karlsruhe-Dammerstock	Mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung und Verbindungskurve	Wiederaufbau und Elektrifizierung der Verbindungskurve
4215				
4250	Hattingen	Singen (Htw)	Falsche Blockeinteilung im Streckenabschnitt Engen - Singen. Der Bf. Singen kann nur im 5-Minutenabstand verlassen bzw. erreicht werden, so dass unattraktive Aufenthaltszeiten entstehen	Möglichst kurzfristige Verkürzung des Blockabstandes zwischen Engen und Singen
4260	Kehl	Appenweier	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr; zu geringe Trassenkapazität im Nahverkehr	2-gleisiger Ausbau der Nordkurve. Ausbau der gesamten Strecke (inkl. Südkurve) für Geschwindigkeiten bis 160 km/h.
4500	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Elektrifizierung der Strecke; zusätzlich Geschwindigkeitserhöhung
4500	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Bau einer Verbindungskurve zur Umfahrung Friedrichshafen-Stadt auf alter Strecke
4500	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Kurzfristig: Einbau von Blocksignalen in Meckenbeuren
4530	Friedrichshafen	Lindau-Aeschach	Mangelnde Kapazität	Elektrifizierung der Strecke; zweigleisiger Ausbau des Abschnittes Friedrichshafen - Lindau
4600	Horb	Tuttlingen	Überlastung der eingleisigen Strecke durch das Zusammentreffen von Fahrplantrassen des ICE/T mit SPNV (Verschärfung durch Ringzugkonzept des SPNV absehbar).	Im Idealfall durchgehender 2-gleisiger Ausbau. Alternativ: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in Form von Doppelspurinseln an den neuralgischen Punkten.
4661	Tuttlingen	Hattingen	Schaffung von Nutzungsmöglichkeiten für den Güterverkehr.	

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4600 4661	Limburg	Siershahn/Altenkirchen /Au(Sieg)	Probleme ergeben sich auf Grund der Eingleisigkeit und veralteter Stellwerks- und Bahnübergangstechnik; außerdem durch Aufheben von Kreuzungen	Modernisierung von Bahnübergängen und Stellwerkstechnik
4700	Plochingen	Ulm	Behinderungen am niveaufreien Bahnsteigzugang Beimerstetten	Niveaufreier Bahnsteigzugang
4700 4710 5300	Kornwestheim	Augsburg	Zu geringe Anhängelasten; überhöhter Aufwand durch Nachschiebeerfordernis auf der Geislinger Steige	Ausbau der Alternativstrecke Kornwestheim - Schorndorf - Aalen - Donauwörth - Augsburg mit ausreichenden und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten
4920 4922	Wertheim	Bad Mergentheim	Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstand und dadurch mangelnde Attraktivität	Modernisierung Stationen; Oberbaumaßnahmen zur Fahrzeitoptimierung; zusätzliche Stationen
4930	Backnang	Schwäbisch Hall-Hessental	Mangelnde Kapazität	Partieller Ausbau der Strecke durch die Wiedererrichtung des Kreuzungsbahnhofs Fornsbach
5001	Bayreuth	Schnabelwaid	Fehlende Zweigleisigkeit Bayreuth - Schnabelwaid	Ausbau des gesamten eingleisigen Abschnitts auf Zweigleisigkeit.
5050 5903	Oberkotzau Marktrechwitz Sachsen - Franken - Magistrale	Marktrechwitz Nürnberg	Die Aufstellung eines integralen Taktfahrplans mit attraktiven schnellen Fahrzeiten und optimalen Verknüpfungen in den Knoten scheitert bisher aufgrund der fehlenden Infrastrukturvoraussetzungen infolge des nicht abgeschlossenen Ausbaus der Sachsen - Franken - Magistrale (Projekt 13 im vordringlichen Bedarf des BVWP). Der bisher nicht abgeschlossene Ausbau bedingt zudem, dass die bereits getätigten Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 930 Mio. € nicht optimal genutzt werden können.	Beseitigung geschwindigkeitsrelevanter Mängelstellen in Bayern (bei Schnabelwaid, Vorbach, Röslau)
5100	Zapfendorf		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang in Zapfendorf
5100	Lichtenfels	Bamberg	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Blockverdichtung
5100	Breitengüßbach		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Breitengüßbach
5100	Stambach	Marktschorgast	Fehlende Kreuzungsmöglichkeit in Falls; eingleisiger Abschnitt Marktschorgast - Stambach über 12 km auf zweigl. Strecke	Wiedereinrichtung der Kreuzungsmöglichkeit als erster Schritt. Ausbau des gesamten eingleisigen Abschnitts auf Zweigleisigkeit als zweiter Schritt.
5200	Bf Partenstein		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Partenstein
5382	Augsburg-Hochzoll	Seehof Bbf	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke,	Elektrifizierung und Streckenausbau auf 160 km/h mit zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten
5400	Neu-Ulm	Kempten Hbf	Mangelnde Kapazität der eingleisigen Strecke; Verspätungsübertragungen	Zweigleisiger Ausbau; ggf. Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5400	Ulm ( - Memmingen - )	Kempten	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	Ausbau für 160 km/h
5500 5557 5556	Freising	München Flughafen	Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens.	Eine Schienenverbindung zwischen der KBS 930/931 von Freising/Landshut zum Flughafen (Neufahrner Kurve) kann darüber hinaus die Erreichbarkeit des Flughafens von Nordostbayern wesentlich verbessern.
5501	Ingolstadt	Petershausen	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Linienverbesserungen für 160 bis 190 km/h
5504	München	Mittenwald	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten	Einrichtung von Begegnungsabschnitten
5505	Holzkirchen	Lenggries	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen insbesondere südlich Holzkirchen	Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen AT und DB Netz die Verlängerung der Bahnsteige zu prüfen, um ggf. Züge auf 2 Einheiten (2 LINT, 82 m) verstärken zu können

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5505 5620 5621	Holzkirchen Holzkirchen Schliersee	Lenggries Schliersee Bayrischzell	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen insbesondere südlich Holzkirchen	Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials
5507	Wolfratshausen	Geretsried		Verlängerung der S-Bahn-Infrastruktur über den vorhandenen Endbahnhof Wolfratshausen nach Geretsried.
5520	München-Pasing	Buchenau	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. Ausschöpfung der Kapazität durch Fern-, Regional- und Güterzügen sowie S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Viergleisiger Ausbau der Strecke zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr.
5520 5360 4570 4550 4560 5362	Geltendorf ( - Memmingen - )	Lindau	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten im FV	Elektrifizierung; Neitech auf Teilstrecken
5550	München-Pasing	Ostbahnhof/Leuchtenbergring	Mangelnde Leistungsfähigkeit der vorhandenen S-Bahn-Stammstrecke. Ausschöpfung der Kapazität durch das vorhandene S-Bahnangebot in der Hauptverkehrszeit. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar. Übertragung von Unpünktlichkeiten durch dichte Zugfolgezeiten. Massive Beeinträchtigung der Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt mit der S-Bahn bei Betriebsstörungen.	Entlastung der vorhandenen Stammstrecke und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Münchner S-Bahnsystems im Stadtgebiet der LH München durch Bau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof/Leuchtenbergring.
5600	München-Ost	Markt Schwaben	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. München-Ost -Markt-Schwaben. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Viergleisiger Ausbau München - Markt Schwaben zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr
5600	Markt Schwaben	Mühldorf	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Markt-Schwaben - Mühldorf. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
5601	Erding	München Flughafen	Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens.	Verlängerung der Schieneninfrastruktur von Erding zum Münchner Flughafen (Erdinger Ringschluss).
5601	Erding	München Flughafen	Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens.	Im Zusammenspiel mit einer Schienenverbindung zwischen der KBS 940 von Mühldorf zum Erdinger Ringschluss (Walpertskirchner Spange) wird dadurch die Anbindung aus Ostbayern wesentlich verbessert.
5621	Schliersee	Bayrischzell	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen insbesondere südlich Holzkirchen	Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfolgestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus
5622	Rosenheim	Holzkirchen	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke, Nutzung als Umleitungsstrecke München - Rosenheim	Zweigleisiger Ausbau
5634	Landshut	Plattling	Zu geringe Streckenkapazität; Behinderungen des starken Güterverkehrs zum BMW-Werk Dingolfing	Einrichtung von zweigleisigen Abschnitten für Taktkreuzungen des SPNV

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5634	Plattling	Bayerisch Eisenstein	Streckenkapazität nach Einbau neuer Sicherungstechnik reduziert (Entfall von Kreuzungsmöglichkeiten, Entstehung langer Blockabschnitte), dadurch Realisierung von Mehr- und Neuverkehren erschwert;	Wiedereinrichtung zusätzlicher Kreuzungsstellen
5634	Plattling	Gotteszell	Achslastbeschränkung zwischen Plattling und Gotteszell auf max. 20 t erschwert Güterverkehr	Ertüchtigung der Strecke für Achslasten von 22,5 t
5634 5830	Landshut	Plattling	Zu geringe Streckenkapazität; Behinderungen des starken Güterverkehrs zum BMW-Werk Dingolfing	Bau einer (baulich und planerisch problemlosen) Verbindungskurve Plattling zur Anbindung der Strecke Richtung Regensburg für durchgehende Güterzüge
5634	Landshut	Dingolfing	Niedrige Streckengeschwindigkeit durch Untergrund bedingter Geschwindigkeitseinschränkung (Moorinsel); Beschleunigung nicht möglich.	Streckensanierung mit darauf aufbauender Streckenbeschleunigung auf 160 km/h
5700	Landshut	Mühldorf	Überlastung des Knotens München	Elektrifizierung der eingleisigen Hauptbahn Mühldorf - Landshut (in Verbindung mit Elektrifizierung Strecke 5723) und Schaffung einer direkten Fahrtrmöglichkeit Landshut Freilassing als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den Verkehr aus Richtung Brenner in Richtung Nord- und Mitteldeutschland
5703	Rosenheim	Freilassing	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Linienverbesserungen
5703	Rosenheim	Freilassing	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Geschwindigkeitserhöhung
5723	Mühldorf	Freilassing	Mangelnde Leitungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing	Elektrifizierung und teilweise zweigleisiger Streckenausbau sowie zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten
5725	Tüßling	Burghausen (Oberbay.)	Mangelnde Leitungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Tüßling - Burghausen (Oberbay.)	Elektrifizierung der Strecke in Verbindung mit der Elektrifizierung München-Mühldorf - Freilassing
5740	Freilassing	Bad Reichenhall	Durch den Rückbau von Bahnsteiggleis 2 hat sich die Wendesituation im Bf Bad Reichenhall verschlechtert.	Wiedereinbau Bahnsteiggleis 2 und entsprechende Signalanpassungen in Bad Reichenhall
5741	Freilassing - Bad Reichenhall	Berchtesgaden	Veraltete Stellwerkstechnik, rückgebaute Infrastruktur, zahlreiche La und BU	Nutzung von Rückfallweichen, Wiedererrichtung von Gl. 2 im MBRH
5800	Schwandorf	Furth im Wald	Keine gleichzeitigen Einfahrten in den Systemkreuzungsbahnhof Roding möglich; Folge: längere Standzeiten (unattraktiver Fahrplan)	Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in den Bahnhof Roding durch Anpassung der Signalstandorte oder Einbau von Schutzweichen
5810	Cham (Oberpf)	Waldmünchen	Sehr niedrige Streckengeschwindigkeit; zusätzlich noch Geschwindigkeitseinschränkungen wg. Oberbaumängeln und BÜ; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit
5811	Cham (Oberpf)	Kötzting	Sehr niedrige Streckengeschwindigkeit; zusätzlich noch Geschwindigkeitseinschränkungen wg. Oberbaumängeln und BÜ; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf das Niveau der anschließenden NE-Strecke Kötzting - Lam
5821	Zwiesel	Grafenau	Keine Geschwindigkeitsanhebung trotz erfolgter Oberbausanierung; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit (mit geringem Aufwand möglich)
5830	Sünching		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr durch höhengleichen Bahnsteigzugang in Sünching	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Sünching
5850	Parsberg Bf		Mischbetrieb; zu geringe Zugfolgekapazität durch fehlende Überholmöglichkeiten	Neubau von seitenrichtigen Überholgleisen (750 m) im Bf. Parsberg in Ri. Regensburg
5850	Undorf Bf		Mischbetrieb; zu geringe Zugfolgekapazität durch fehlende Überholmöglichkeiten	Neubau von seitenrichtigen Überholgleisen (750 m) im Bf. Undorf in Ri. Regensburg
5850 5500 5830	Regensburg Hbf		Mischbetrieb; zu geringe Zugfolgekapazität durch zu große Blockabstände und fehlende Überholmöglichkeiten	Erhöhung der Durchfahrtgeschwindigkeit > 40 km/h

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5851	Thaldorf-Weltenburg		Fehlende Kreuzungsmöglichkeit im Bereich Taldorf-Weltenburg / Strecke Regensburg - Ingolstadt	Wiedereinrichtung der vor wenigen Jahren zurückgebauten Kreuzungsmöglichkeit
5860	Irrenlohe	Schwandorf	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Abschnittes Irrenlohe - Schwandorf, auf dem der Verkehr einer zweigleisigen und einer eingleisigen Strecke von und nach Schwandorf zusammenläuft. Infolge des integralen Taktfahrplans stündlich wiederkehrend praktisch gleichzeitiger Trassenbedarf für mehrere Züge mit gleicher Fahrtrichtung; Züge können aber nur nacheinander im Blockabstand verkehren. Folge: unattraktive Fahrplanlagen, Verspätungsübertragungen.	Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb
5860 5050 5100	Regensburg Hbf	Hof Hbf	Fehlende Elektrifizierung macht Strecke für Güterverkehr aus den EU-Beitrittsländern unattraktiv, obwohl deren Trassierung günstige Möglichkeiten für den überregionalen Güterverkehr bietet.	Elektrifizierung der Strecke Regensburg Hbf - Hof Hbf (- Reichenbach (V) ob Bf)
5940 5941	Nürnberg-Eibach		Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlagsanlage im GVZ Bayernhafen Nürnberg und die geplante Verlagerung des Containerbahnhofs der DB Netz AG aus der Austraße in den Bayernhafen Nürnberg wird es voraussichtlich zu Verkehrsengpässen auf der Eisenbahninfrastruktur DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach kommen.	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung von zusätzlichen Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten im Bahnhof Eibach.
6024	Berlin-Wannsee	Potsdam Hbf (S-Bahn)	Zu geringe Trassenkapazität und zu lange planmäßige Fahrzeiten der S-Bahn	Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h; Zweigleisiger Ausbau zwischen Babelsberg und Potsdam
6036	Berlin-Südende	Lankwitz (S-Bahn)	Eingleisigkeit führt zu Qualitätsproblemen im S-Bahn-Betrieb	Zweigleisiger Ausbau
6052	Leipzig-Miltitzer Allee	Markranstädt	Einbindung Weißenfels - Naumburg in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz	Neubaustrecke zwischen zwischen Miltitzer Allee und Markranstädt
6053 6343	Bf. Halle Hbf		Wegen Umbauverbot der Alttechnik können die erforderlichen Fahrstraßen zur Durchbindung nur im Rahmen des geplanten ESTW Halle realisiert werden.	Zusätzliche Fahrstraßen in Halle Hbf zur Durchbindung der S-Bahn-Linie Leipzig - Halle bis Halle-Nietleben
6078 6079	Strausberg	Küstrin-Kietz	Im Bf. Strausberg Fahrwegkollision mit der S-Bahn nach/aus Strausberg Nord: einziger Fahrweg für die S-Bahn über das einzige Bahnsteiggleis der KBS 209.26	Anderung des Spurplans im Bf. Strausberg, idealerweise mit Umsteigemöglichkeit SPNV - S-Bahn am selben Bahnsteig. Umbau Bf Strausberg ist in Planung - dadurch Kreuzungsmöglichkeit SPNV untereinander möglich - dadurch auch separate S-Bahnführung nach Strausberg Nord möglich - Maßnahme steht im Zusammenhang mit Ausbau auf 120 km/h, damit Zugkreuzung nach Strausberg verlegt werden kann
6081	Stralsund	Berlin	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6081	Stralsund	Berlin	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Blockverdichtung zwischen Stralsund und Züssow
6088	Berlin Gesundbrunnen	Neustrelitz	Im Abschnitt Löwenberg - Oranienburg fehlende Blockstellen bzw. stillgelegte Blockstellen; dadurch große Zugfolgezeiten erforderlich; lange Standzeit des RB 12 in Oranienburg	Mit ESTW zusätzliche Blockteilung realisieren
6088	Birkenwerder	Berlin Gesundbrunnen	Nicht befahrbare Strecke; Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Nahverkehr durch Reaktivierung möglich	Zweigleisiger Wiederaufbau
6100	Nauen	Berlin-Spandau	Streckenabschnitt hoch belastet, SPfV, SPNV; Fahrplankonflikte regelmäßig; La-Stellen; Neubau: Planfeststellung (Anbindung BBI)	Drittes Streckengleis. In Abhängigkeit Entscheidung S-Bahnverlängerung Spandau - Falkensee
6100	Schwarzenbeck Bf		Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV	Verlängerung Überholgleis (750 m) im Bf Schwarzenbeck
6100	Hagenow Land Bf		Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV	2 zusätzliche Wn-Verbindung + Gleisverlängerung in Bf Hagenow Land

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6100	Paulinenaue Bf		Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV	1 zusätzliches Überholgleis in Paulinenaue Bf
6100	Anckelmannplatz	Rothenburgsort	Eingleisigkeit unmittelbar vor dem Knoten Hamburg Hbf für die Züge aus Richtung Büchen (Berlin und Schwerin)	Verkürzung des eingleisigen Abschnittes Richtung Rothenburgsort
6107	Hannover	Berlin	Eingeschränkter Fahrplan und Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr aufgrund fehlender Elektrifizierung der Stammstrecke	Elektrifizierung der Stammstrecke
6107	Hannover	Berlin	Kein Behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr möglich aufgrund fehlenden Wendegleises in Wustermark	Einrichtung eines Wendegleises in Wustermark
6107	Hannover	Berlin	Nur eingeschränkter Fahrplan und Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr möglich	3-gleisiger Ausbau im Trappenschutzsektor
6115	Abzw Wildpark Süd	Abzw Lienewitz	Betriebsqualität der stark mit Personen- und Güterverkehr belasteten eingleisigen Strecke leidet an mangelnder Kapazität; fehlende Kreuzungsmöglichkeiten.	a) Elektrifizierung des derzeit im Gegensatz zum Streckengleis nicht mit Fahrleitung versehenen Kreuzungsgleises in Potsdam-Pirschheide (tief) b) Wiederherstellung des Kreuzungsgleises in Caputh-Geltow
6132	Bitterfeld	Halle (Saale)	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 230 km/h zur Erzielung möglichst kurzer Reisezeiten Berlin - Nürnberg - München mit Inbetriebnahme VDE 8.1/8.2
6135 6248 6251 6363	Berlin	Dresden	Mangelnde Leistungsfähigkeit durch niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit, schlechten Zustand und fehlende Blockstellen	Streckensanierung mit grundhafter Erneuerung; Beschleunigung auf 230 km/h zur Erzielung einer Reisezeit Berlin-Dresden von 85 Minuten
6135	Berlin ( - Südkreuz - )	Blankenfelde	Nicht befahrbare Strecke; kein behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr bei Nutzung alternativer Strecken möglich; zu lange planmäßige Fahrzeiten; zu geringe Trassenkapazität im Nahverkehr;	Zweigleisiger Wiederaufbau
6183	Berlin-Schönholz	Tegel ( - Henningsdorf)	Behinderungsfreier Fahrplan im Nahverkehr nicht möglich; zu geringe Trassenkapazität im S-Bahn-Verkehr; fehlende Einbindung des Regionalverkehrs (Prignitzexpress)	Grunderneuerung sowie zweigleisiger Ausbau; Anpassung für den Regionalverkehr
6207	Lu-Wittenberg	Falkenberg	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit aufgrund fehlender PZB, fehlender schienenfreier Bahnsteigzugänge, zu geringer Vorsignalabstände.	a) Ausrüstung der Strecke mit PZB b) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge c) Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m
6207	Hoyerswerda	Horka	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit aufgrund fehlender PZB, fehlender schienenfreier Bahnsteigzugänge, zu geringer Vorsignalabstände, Eingleisigkeit sowie fehlender Elektrifizierung im Abschnitt Knappenrode - Grenze.	a) Ausrüstung der Strecke mit PZB b) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge c) Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m d) Zweigleisiger Ausbau Knappenrode - Horka Gbf e) Elektrifizierung Knappenrode - Horka - Weglinie mit 15 kV 16 2/3 Hz
6207	Falkenberg	Hoyerswerda	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit aufgrund fehlender PZB, fehlender schienenfreier Bahnsteigzugänge, zu geringer Vorsignalabstände.	a) Ausrüstung der Strecke mit PZB b) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge c) Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m d) Bf Ruhland: mit ESTW Ruhland müssen mindestens zwei Bahnsteiggleise in der Relation Hoyerswerda - Dresden nutzbar werden, derzeit nur Gleis 3
6207	Lu. Wittenberg Bf		Ungünstiges Bahnsteiggleis in Lu. Wittenberg	Errichtung eines barrierefrei erreichbaren Inselbahnsteigs 5/6 auf der "Falkenberger Seite"

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6212	Dresden	Görlitz	Streckenhöchstgeschwindigkeit nur bei 120 km/h; gegenwärtig aber eine Vielzahl an Langsamfahrstellen, außerdem sind weitere Einschränkungen zu erwarten. Strecke ist Bestandteil der überregionalen Achse Dresden - Breslau, auf polnischer Seite erfolgen gegenwärtig umfangreiche Bauarbeiten zur Geschwindigkeitsanhebung, hingegen auf deutscher Seite nicht, somit ist die Gesamtreisezeit Dresden - Görlitz - Breslau unattraktiv	Beseitigung mangelbedingter Geschwindigkeitseinschränkungen
6212	Dresden	Görlitz	Erhöhung auf wenigstens 140 km/h auf Grund der ESTW-Ausrüstung möglich, wird aber absehbar wegen einer Vielzahl an Brücken mit dafür nicht vorhandenem Regellichtraum (Abstand Gleismitte - Geländer) unmöglich sein, außerdem sind die Einschaltabstände einiger Bahnübergänge anzupassen Strecke ist Bestandteil der überregionalen Achse Dresden - Breslau, auf polnischer Seite erfolgen gegenwärtig umfangreiche Bauarbeiten zur Geschwindigkeitsanhebung, hingegen auf deutscher Seite nicht, somit ist die Gesamtreisezeit Dresden - Görlitz - Breslau unattraktiv	Geschwindigkeit 160 km/h muss das Ziel sein. Alternativ wenigstens Herstellung Regellichtraum im Brückenbereich, Veränderung der Einschaltabstände der Bahnübergänge und Prüfung, ob nicht einzelne Abschnitte auf 140 km/h angehoben werden können, wo die vorher beschriebenen Einschränkungen nicht wirken
6212	Dresden-Neustadt	Dresden-Klotzsche	Beschränkte Streckenkapazität; Bereitstellung der Finanzmittel	Wiederaufbau 3. Gleis im Abschnitt Dresden-Neustadt - Dresden-Klotzsche; Erhöhung der Streckendurchlassfähigkeit am Klotzcher Berg
6216	Neustadt (Sachs)	Bad Schandau	Zu lange planmäßige Fahrzeiten; gewünschte Taktfrequenz nicht möglich; nicht erreichbare Knotenzeiten in Bad Schandau;	Streckenertüchtigung
6216	Neustadt (Sachs)	Bad Schandau	Zu lange planmäßige Fahrzeiten; gewünschte Taktfrequenz nicht möglich; nicht erreichbare Knotenzeiten in Bad Schandau;	Ausbau Station Goßdorf-Kohlmühle zum Kreuzungsbahnhof
6253	Bf Ruhland		Fehlende Weichenverbindung; dadurch nicht erreichbare Knotenzeiten in Ruhland sowie ungünstige Anschlusslage der Trasse;	Zusätzliche bzw. neue Weichenverbindung im Bf Ruhland zwischen den Gleisen 3 (Streckengleis v/n Dresden) und 4 (bzw. 5); dadurch Erreichbarkeit der Bf-Gleise 4 und 5 auch von/nach Streckengleis Dresden (Züge können gleichzeitig im Nullknoten halten)
6258 6362	Dresden Hbf Werdau-Bogendreieck Sachsen - Franken - Magistrale	Werdau-Bogendreieck Hof Hbf	Die Aufstellung eines integralen Taktfahrplans mit attraktiven, schnellen Fahrzeiten und optimalen Verknüpfungen in den Knoten scheitert bisher aufgrund der fehlenden Infrastrukturvoraussetzungen infolge des nicht abgeschlossenen Ausbaus der Sachsen - Franken - Magistrale (Projekt 13 im vordringlichen Bedarf des BVWP). Der bisher nicht abgeschlossene Ausbau bedingt zudem, dass die bereits getätigten Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 930 Mio. € nicht optimal genutzt werden können.	Vollständiger Ausbau der Sachsen - Franken - Magistrale auf sächsischem Gebiet (Abschnitt Hohenstein - Ernstthal - St. Egidien, Knoten Zwickau, Chemnitz)
6265	Gößnitz	Schönbörnchen	Zu geringe Streckengeschwindigkeit auf noch nicht sanierter Strecke	Streckensanierung Ausbau für höhere Streckengeschwindigkeiten, Ertüchtigung der Infrastruktur für Neigetechneik
6298 6299	Bf Arnstadt Hbf		Fehlende Flügelungs-/Vereinigungsmöglichkeit in der Relation Neudietendorf - Arnstadt Hbf - Rottenbach / Plaue (Thür)	Erweiterung der Signal- und Sicherungstechnik für Flügelung in Richtung Rottenbach / Plaue (Thür) bzw. für Vereinigung aus Richtung Rottenbach / Plaue (Thür)
6300	Sömmerda	Sömmerda -	Zu geringe Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
6300 6302	Bf Erfurt Hbf		Fahrzeitintensive Einfahrt nach Erfurt Hbf	Änderung der Geschwindigkeitssignalisierung in der Einfahrt aus Richtung Erfurt Nord bzw. Erfurt Ost (Streckengeschwindigkeit bis Beginn Bahnsteig, danach 30 km/h)
6302	Erfurt Hbf	Wolkramshausen	Zu geringe Streckengeschwindigkeit auf noch nicht sanierter Strecke	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h, Ausbau des Bf Greußen für schnelle Zugkreuzungen

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6305	Abzw Saaleck	Saalfeld (Saale)	Zu geringe Streckengeschwindigkeit (bogenlangsames Profil)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (bogenlangsames Profil) auf bis zu 160 km/h
6306	Zeit	Weißenfels	Eingeschränkte Nutzbarkeit des Kreuzungsbahnhofes Prittitz (Bahnhof besitzt in Richtung Teuchern kein Ausfahrtsignal, Züge aus Teuchern müssen somit erst eingefahren sein, bevor Züge der Gegenrichtung in Weißenfels abfahren können.)	Nachrüstung eines Ausfahrtsignals im Bahnhof Prittitz in Richtung Teuchern
6307	Weimar	Gera Hbf	Zu geringe Streckengeschwindigkeit (bogenlangsames Profil)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (bogenlangsames Profil) auf bis zu 120 km/h
6307	Weimar	Klosterlausnitz	Eingleisigkeit	Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte Weimar - Großschwabhausen, Neue Schenke - Stadtroda, Papiermühle - Hermsdorf-Klosterlausnitz
6311	Eisenach	Meiningen	Zu geringe Streckengeschwindigkeit auf noch nicht sanierter Strecke Geschwindigkeitseinbrüche an Mängelstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h, Beseitigung von Mängelstellen
6311	Grimmenthal	Meiningen	Zu große Zugfolgezeit im Abschnitt Grimmenthal - Meiningen	Blockverdichtung im Abschnitt Grimmenthal - Meiningen (Wiedereinrichtung Bk Untermaßfeld)
6322	Rostock	Stralsund	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten	Einrichtung einer Fernverkehrskreuzung in Ribnitz- Damgarten West
6328	Angermünde	Tantow	Güterzüge der Relation Stendell Werkb - Polen müssen im Bf. Passow die Fahrtrichtung wechseln. Bei einer Modernisierung der Strecke wären dazu im Bf. Passow entsprechende Anlagen vorzusehen (1 - 2 Gleise).	Bau einer Verbindungskurve nördlich des Bf. Passow zur direkten Fahrt Stendell - Polen, dadurch kann Passow als einfacher Kreuzungsbahnhof ausgelegt werden.
6340 6367	Weißenfels Großkorbetha	Großkorbetha Leipzig	Geschwindigkeitseinbruch von 100 km/h auf 60 km/h in der Ausfahrt des Bahnhofes Großkorbetha in Richtung Leipzig	Einbau schlankerer Weichen
6340	Halle (Saale)	Großkorbetha	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6340 6305 6383	Naumburg	Probstzella (Saalfeld, Saalfeld - Probstzella)	Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr behindert fahrplanmäßigen Betriebsablauf; zu lange planmäßige Fahrzeit;	Einrichtung einer abgestuften v-Signalisierung (Saalfeld); Blockverdichtung;
6340	Erfurt	Eisenach	Zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr	Ausbau auf 200 km/h
6340 6367	Erfurt Hbf	Leipzig Hbf	Zu geringe Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h
6340 6306	Bf Weißenfels		Ausfahrt aus Weißenfels Ri. Zeit ist nur von den Bahnsteiggleisen 1 und 2 möglich. Dabei ist Bahnsteig 1 jeweils von min. .31 bis .26 (RB-Wende aus Leipzig) und Bahnsteig 2 von min. .46 bis .08 belegt.	Lösungsmöglichkeiten: a) Weichenverbindung zur Strecke 6306 westlich der Bahnsteige b) betriebliche Trennung (z. B. H-Tafel im doppelten Bremswegabstand des LVT-S) "hinter" dem Zugende des stehenden RB-Parks aus Leipzig. c) Wenn Güterzugdurchfahrt vorhersehbar, fährt LVT-S aus Zeit ausnahmsweise auf Befehl in das durch den RB aus Leipzig belegte Gleis ein und danach wieder aus.
6343	Halle	Eichenberg	Mangelnde Durchlässigkeit des Bf Nordhausen (keine Durchfahrmöglichkeit für Gz mit Streckengeschwindigkeit bei regelmäßig besetzten drei Bahnsteiggleisen)	Errichtung eines zügig befahrbaren Gz-Gleises in Nordhausen auf vorhandenem Bahngelände
6343	Halle (Saale) Hbf	Eichenberg	Zu geringe Streckengeschwindigkeit, Geschwindigkeitseinbrüche an Mängelstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 140 km/h, Beseitigung von Mängelstellen (v. a. Bereich Nordhausen - Wolframshausen)

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6344	Halle (Saale)	Ascherleben	Im Rahmen des Streckenausbaus Halle (S) Hbf - Halberstadt wurden sämtliche Kreuzungsmöglichkeiten zurückgebaut. Folge: Die Streckenkapazität ist gesunken, die Pünktlichkeit hat sich drastisch verschlechtert.	Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit durch Bau von Überholungsgleisen in Nauendorf
6344	Bf. Könnern	Bf. Halle Hbf	Zu lange planmäßige Fahrzeiten; keine Vertaktung / gewünschte Taktfrequenz nicht möglich	Teilweiser 2-gleisiger Abschnitt zwischen Könnern und Domnitz
6360 6345 6371	Leipzig	Torgau	Zu geringe Kapazität wegen Eingleisigkeit und massiver Geschwindigkeitseinbrüche (vmax = 10 km/h)	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Bereich Eilenburger Tunnel bis Leipzig-Heiterblick mit Ausbau des Tunnelprofils zur Beseitigung des stromlosen Streckenabschnittes
6360	Leipzig	Cottbus	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6361	Leipzig	Geithain	Wegfall der Bedienung von L.-Sellershausen nach Realisierung des City-Tunnels	Bau einer Bahnsteigkante in Leipzig-Sellerhausen.
6362	Leipzig	Werdau-Bogendreieck	Lange Reisezeiten	Ertüchtigung der Strecke auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (Bedarf aus S-Bahnverkehr) oder Beschleunigen der Durchführung der Maßnahme Sachsen-Franken-Magistrale
6362 5021	Plauen (V) ob Bf Bad Steben	Hof Hbf Hof Hbf	Fehlende Weichenverbindung im Nordkopf des Bahnhofes Hof Hbf (Zusammentreffen der Strecken aus Richtung Plauen und Bad Steben) behindert den Betriebsablauf	Schaffung gleichzeitiger Fahrmöglichkeiten durch Herstellung einer Gleisverbindung von Weiche W 119 zur Weiche W 122
6362 5100 5050 5903	Reichenbach (V) Hof Oberkotzau Marktredwitz Sachsen - Franken - Magistrale	Hof Oberkotzau Marktredwitz Nürnberg	Der City-Tunnel Leipzig wird im Dezember 2009 in Betrieb genommen. Der Tunnel wird nur für elektrische Fahrzeuge nutzbar sein. Um die heutige Angebotskonzeption einer umsteigefreien Anbindung der Regionen Nordbayern / Vogtland / Nordböhmen an den Fernverkehrsknoten Leipzig Hbf. auch nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig zu sichern, müssen die bestehenden Elektrifizierungslücken südlich von Reichenbach geschlossen werden.	Elektrifizierung der Strecke Grenze CZ / Reichenbach – Marktredwitz – Nürnberg (Nr. 16 der Kategorie Neue Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan)
6362 6377 6378	Leipzig-Connewitz Leipzig Bayer Bf Gaschwitz	Werdau Gaschwitz Böhlen b.L.	Mangelnde Anlagenkapazität in Bahnhöfen Böhlen (b. Lpz.) und Gaschwitz bei Realisierung vorliegender Planungen absehbar	Erhaltung der Abstellkapazitäten auf den Bahnhöfen Böhlen (b. Lpz.) und Gaschwitz, um auf Verkehrsspitzen der Industriebetriebe in Böhlen reagieren zu können
6362 6377 6378	Leipzig-Connewitz Leipzig Bayer Bf Gaschwitz	Werdau Gaschwitz Böhlen b.L.	Elektrischer Güterverkehr auf Anlagen des Bahnhofs Böhlen nur beschränkt möglich	Instandsetzung des Brückenbauwerkes im Bahnhof Böhlen (b. Lpz.) zur erneuten Nutzung der E-Traktion des darunterliegenden Gleises (Alte Zuführung zur Anschlussbahn Werk Böhlen)
6362	Gera Hbf	Leipzig	Zu geringe Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h
6362	Leipzig	Crimmitschau	Zu geringe Streckengeschwindigkeit, Geschwindigkeitseinbrüche an Mängelstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h, Beseitigung von Mängelstellen (v. a. Bereich Altenburg - Gößnitz)
6363	Leipzig	Wurzen	Zu hoher Zeitbedarf für Überholung in Borsdorf	Einbau schlanker Weichen in Borsdorf für schnelle Überholungen, Erhöhung der Blockdichte für "schnelles" Hinterherfahren nach einer Überholung
6366	Leipzig	Geithain	Durchführung eines wirtschaftlichen SPNV mit einem hohen Fahrplanwirkungsgrad derzeit nicht möglich, Anfälligkeit bei Verspätungen	Wiederherstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit zwischen Paunsdorf (einschließlich) und Leipzig Hbf. (Bahnhofshalle) alternativ: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf dem Abschnitt Holzhausen (einschließlich) - Liebertwolkwitz, Verdichtung der Blockteilung auf dem Abschnitt Bad Lausick - Geithain
6367	Leipzig Hbf	Leipzig-Leutzsch	Kapazitätsproblem SPNV	Erhöhung der Streckenkapazität
6382 6387 6403 6053	Leipzig	Halle (Saale)	Lange Reisezeiten	Einbau von schlanken Weichen in den Abzw. Slevogtstraße, Gröbers und Dieskau

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6383 6653	Bf Weida		Fehlende Flügelungs-/Vereinigungsmöglichkeit in der Relation Gera - Weida - Saalfeld (Saale) / Mehtheuer	Erweiterung der Signal- und Sicherungstechnik für Flügelung in Richtung Saalfeld (Saale) / Mehtheuer bzw. für Vereinigung aus Richtung Saalfeld (Saale) / Mehtheuer
6386	Borsdorf	Meißen	Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich, hoher Regionalfaktor	Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge, Ertüchtigung auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (im Abschnitt Borsdorf Döbeln durch Verlegung der Einschaltpunkte möglich), Umbau der Leit- und Sicherungstechnik bei Beibehaltung aller bestehenden Kreuzungsstellen auf einen "schlanken" Betrieb.
6386	Borsdorf	Meißen	Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich, hoher Regionalfaktor	Wiederherstellung des zweiten Streckengleises auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma
6386	Borsdorf	Meißen	Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich, hoher Regionalfaktor	Zweigleisiger Begegnungsabschnitt Döbeln - Döbeln-Zentrum,
6386	Borsdorf	Meißen	Einführung Mitteldeutsches S-Bahn-Netz	Elektrifizierung der Strecke Borsdorf - Döbeln, um die Regionalbahn-Bedienung durchgehend auf S-Bahnverkehr umstellen zu können.
6401 6426	Wittenberge	Stendal	Zugang von Güterzügen zum Zellstoffwerk in Niedergörne (hohes und noch steigendes Aufkommen)	Bau einer Verbindungskurve aus Richtung Wittenberge in die Nebenbahn Borstel - Niedergörne
6401 6402	Wittenberge	Magdeburg	Zu lange Fahrzeiten im Nah- und Fernverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6403 6406	Bf. Schönebeck (Elbe)		Zur Reduzierung häufiger Fahrstraßenkreuzungszeiten im südlichen Ein- bzw. Ausfahrbereich des Bfs. Magdeburg Hbf ist eine frühzeitige Entflechtung der Verkehre in Schönebeck erforderlich.	Umbau des Bfs. Schönebeck (Elbe) für Relationstrennung schnelle / langsame Züge
6411 5919 6388	Leipzig	Bitterfeld	Kapazitätskonflikte SPNV/SPFV	Umbau des Knoten Mockau mit Schaffung von schlanken Weichenverbindungen zur Erhöhung der Flexibilität der Fahrmöglichkeiten
6411 6207	Dessau-Rosslau	Medewitz	Geringe Leistungsfähigkeit im Abschnitt Roßlau - Meinsdorf - Medewitz (Blockteilung, Eingleisigkeit, Geschwindigkeit)	a) Streckenausbau bzw. Modernisierung b) Anhebung der Streckengeschwindigkeit
6606	Dresden-Klotzsche	Königsbrück	Instandhaltungsrückstand der bestehenden Infrastruktur	Sanierung Strecke 6606 Dresden-Klotzsche - Königsbrück
6606	Dresden-Klotzsche	Königsbrück	Nichttechnisch gesicherte Bü in Ortslage Ottendorf-Okrilla	Technische Sicherung des Bahnübergangs
6636 6385	Bahnhof Wittgensdorf ob. Bhf		Ausbau Weichenverbindung sowie fehlende Rangierfahrstraßen bzw. Rangiersignale verhindern Kopfmachen von Zügen in Wittgensdorf ob. Bhf	Wiedereinbau Weichenverbindung aus Ri. Burgstädt nach Gleis 1 im Bhf. Wittgensdorf ob. Bhf oder Einrichtung von Rangierfahrstraßen und Rangiersignalen zum Kopfmachen in Wittgensdorf ob. Bhf
6683 5021	Blankenstein Marxgrün	Marxgrün Hof	Strecke Blankenstein - Marxgrün derzeit abgebaut wg. ehemaliger innerdeutscher Grenze, dadurch erhebliche Umwege für den SGV von Blankenstein nach Süden	Lückenschluss Blankenstein - Marxgrün und Ausbau Marxgrün - Hof für den schweren Güterverkehr
6815	Zeitz Abzw. Zn	Tröglitz	Die Anbindung des Chemiestandortes in Zeitz/Tröglitz muss erhalten bleiben. Derzeit nutzt der GV Zeitz und Tröglitz das ehemalige Personenzuggleis. Die Strecke ist von der DB zur Abgabe ausgeschrieben worden. Im Gegensatz zur stillgelegten, aber noch existenten Güterstrecke 6815 kann von der ehemaligen Personenzugstrecke nicht direkt in den Werkbahnhof des Industrieparks Tröglitz gefahren werden. Hierfür sind mehrere zeitaufwendige Rangiervorgänge erforderlich.	Reaktivierung und Instandsetzung der Güterverkehrsstrecke zur Anbindung des Chemiestandorts Zeitz/Tröglitz.
6899	Uelzen	Stendal	Nutzung der Strecke zur Bewältigung der starken Verkehrszuwächse im Hinterlandverkehr zu den Seehäfen wegen der weitgehenden Eingleisigkeit im Abschnitt Uelzen - Stendal nur eingeschränkt möglich.	Durchgehender zweigleisiger Ausbau.

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6899 1720	Uelzen Bf		Im Bf. Uelzen können derzeit Güterzüge aus Stendal nach Hamburg nur durch Kreuzen der Gegengleise geführt werden; das führt auf der stark befahrenen Strecke 1720 zu erheblichen Einschränkungen in den Betriebsabläufen	Schaffung einer niveaufreien Einfädelung aus Richtung Stendal (neue Gleisverbindung von der Str. 6899 an die Str. 1720)
KN	Knoten Bremen		Containerzüge aus Bremen-Grolland-Roland von und nach Hamburg müssen grundsätzlich in Bremen Rbf umspannen. Hierdurch entstehen Wartezeiten und nicht geringe Kosten.	Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Bremen Rbf und eventuell Bremen-Oberneuland in einem anderen Radius, um hier direkt über Bremen Rbf zu dem Terminal Bremen-Grolland-Roland v.v. fahren zu können.
KN	Knoten Bremen		Der Übergang von Strecke 1500 Oldenburg - Bremen auf die Güterzugstrecke 1401 Bremen Rbf - Sebaldsbrück ist derzeit nur unter Kreuzung des Gegengleises möglich	Geänderte Anbindung der Gl. 1 - 3 im Süd-Ost-Kopf Bremen Hbf Neubau von 2 Weichen und einem Gleis Anpassung des Spurplanes an die neuen Anforderungen mit Erneuerung von Gleisen, Oberleitungsarbeiten sowie Anpassung der LST-Technik mit Einbindung in das ESTW Bremen
KN	Knoten Bremen		Für die Überleitung der Güterzüge in/aus Richtung Bremerhaven und in/aus Ri. Oldenburg sind Kreuzungen erforderlich, die zu einer Begrenzung der fahrbaren Zugzahlen führen	Spurplanoptimierung für Mehrverkehre aus Richtung Bremen-Burg - Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf) durch Anpassung des Spurplanes - Zuglänges Verbindungsgleis im Nordkopf Hbf in Ri. Oldenburg
KN	Knoten Frankfurt am Main	Frankfurt (M) Gutleuthof	Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Einrichtung eines 5. und 6. Gleises; Ausbau Niederräder Brücke
KN	Knoten Frankfurt am Main		Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Zweigleisiger Ausbau Abzw. Mainzer Landstraße - Frankfurt Hbf Nordseite (stark betriebsbehinderndes Nadelöhr)
KN	Knoten Frankfurt am Main		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr	Überwerfungen Hbf und Süd
KN	Knoten Frankfurt am Main		Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Viergleisiger Ausbau Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd
KN	Knoten Hamburg		Fehlende direkte Erreichbarkeit der Hamburger Umgehungsbahn aus Richtung Berlin	Schaffung einer Verbindungskurve Nord/Ost in Hamburg-Rothenburgsort
KN	Knoten Hamburg		Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofes durch Fernverkehr in Richtung Nord-Süd bzw. Süd-Nord; derzeit nur fünf Bahnsteigkanten in dieser Relation verfügbar	Ausbau des Knotens HH gemäß Knotenuntersuchung des BMVBS; zusätzliche Bahnsteigkanten in HH Hbf
KN	Knoten Hamburg		Fehlende Verbindungskurve von Hamburg-Hausbruch (Abzw. Hafen) in Richtung Buxtehude/Stade. Folge: Erschwerte und verlangsamte Betriebsabwicklung	Bau der fehlenden Verbindungskurve
KN	Knoten Hamburg-Harburg		Maßgebliche Einschränkung des SGV aufgrund betrieblich eingeschränkter Durchfahrt des Bf. Maschen	ZBA Maschen: Bau eines zweiten Umfahrgleises Süd-Nord
KN	Knoten Hamburg-Harburg		Maßgebliche Einschränkung des SGV aufgrund betrieblich eingeschränkter Durchfahrt des Bf. Harburg	HH-Harburg: Verschiedene Weichenverbindungen; Verbindungskurve Richtung Buchholz/Bremen zur Entlastung Maschen
KN	Knoten Koblenz		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr aufgrund fehlender paralleler Weichenverbindung Gleis 8/9 - Trier	Einrichtung einer parallelen Weichenverbindung Gleis 8/9 - Trier
KN	Knoten Köln		Überlastung des Knotens Köln	Modernisierung Bahnhof Köln-Messe/Deutz durch zusätzlichen S-Bahnsteig, zusätzliche Weichenverbindungen aus und in Richtung Köln-Kalk
KN	Knoten Leipzig		Kapazitätsproblem Leipziger Güterring	Erhöhung der Blockdichte und Geschwindigkeit, Einbau fehlender Weichenverbindungen zur flexiblen Nutzung des Güterringes für Nahverkehrszüge im Umleitungsfall (z.B. Weichenverbindung vom Bf. Wahren in Richtung Leutzsch) durch Ersatz der Kreuzungen im Streckengleis der S-Bahn, Ertüchtigung des Bahnhofes Leipzig-Leutzsch unter Beibehaltung aller heute vorhandenen Gleise.

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
KN	Knoten Leipzig		Kapazitätsproblem Leipzig Hauptbahnhof	Aufbau einer Kehranlage im Anschluss an den CTL zum Wenden von S-Bahnzügen aus Richtung Süden, keine weitere Reduzierung von Bahnsteiggleisen in der Bahnhofshalle, Abbau von Fahrstraßenausschlüssen und Verdichtung der Blockteilungen um im min. 2-Minuten-Abstand Züge verkehren zu lassen, Ertüchtigung der ESTW-Anlagen, damit ein schnelleres Rangieren innerhalb des Bahnhofes möglich ist, kein Abbruch des Verkehrstunnels oder Ersatzmaßnahme im Gleisvorfeld bei Fertigstellung der NBS Leipzig-Erfurt, um weiterhin die direkte Fahrbeziehung Leutzsch - Leipzig Hbf. - Altenburger/Dresdener/Chemnitzer Schiene zu erhalten
KN	Knoten Mannheim		Besonderer betrieblicher Engpass	Bahnsteigverlängerung
KN	Knoten München		Überlastung des Knotens München	Schaffung einer Verbindung vom Nordring in Richtung Riem (ggf. unter Nutzung der Trasse des aufgegebenen Ostastes des Nordringes) (Daglfinger Kurve)
KN	Knoten München		Überlastung des Knotens München	Bau einer zweiten Bahnsteigkante in München-Pasing für Züge in Richtung Augsburg
KN	Knoten München		Überlastung des Knotens München	Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Züge mit Zuglängen über 450 Meter in München-Pasing
KN	Knoten Nürnberg/Fürth		Lange Wartezeiten vor Fürth Gbf wg. hoher Knotenbelastung; lange Fahrstraßenausschlüsse	Bau kreuzungsfreier Einfädelungen in Verbindung mit dem geplanten viergleisigen Ausbau Nürnberg Hbf - Fürth Hbf
KN	Knoten Nürnberg/Fürth		Durch Inbetriebnahme der NBS Nürnberg - Ingolstadt - München und weitere Vertaktung in Personenverkehr ist die Kapazität im Knoten Nürnberg/Fürth ausgeschöpft	Zur Überbrückung bis Ausbau VDE 8.1 kleine Lösung, Reaktivierung und ggf. Elektrifizierung Gz-Strecke 5952
KN	Knoten Nürnberg/Fürth		Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlaganlage im GVZ Bayernhafen Nürnberg und des DB-Netz-Terminals könnte es bei steigendem Verkehrsaufkommen zu Verkehrsengpässen auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Bereich des Bahnhofs Eibach kommen.	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung zusätzlicher Abstell- und Umfahrmöglichkeiten.
KN	Knoten Nürnberg/Fürth		Durch die hohe Verkehrsbelastung des Eisenbahnknotens Fürth und die in diesem Bereich erforderlichen Gleiskreuzungen der Nord-/Südverkehre mit den Ost- / Westverkehren kommt es hier zu einer hohen Verkehrsbelastung und zu langen Wartezeiten.	Kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Fürth im Zuge der geplanten Gleisbaumaßnahmen.
KN	Knoten Ulm		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr	Spurplanänderungen
ZBA	Bahnhof Hamburg-Harburg		Probleme bei der Zugbildung von Güterzügen Bahnhof Hamburg-Harburg	Verlängerung des Ausziehgleises in Hamburg-Harburg
ZBA	Basel Bad Rbf		Fehlende Gleise für Zugbildungsaufgaben	Reaktivierung von Gleisen in der ehem. C-Gruppe des Bahnhofs Basel Bad Rbf
ZBA	Basel Bad Rbf und Weil (Rhein)		Aufgrund fehlender bzw. unzureichender Lokwechsel- und Puffergleise in Basel Bad Rbf (Gr A) und Weil (Rhein) bestehen betriebliche Einschränkungen für die Übergabe/Übernahme von Zügen, die entsprechende konzeptionelle Änderungen erforderlich machen und Mehrkosten für den internationalen Schienengüterverkehr verursachen.	Schaffung zusätzlicher Lokwechsel- und Puffergleise in den Bahnhöfen Basel Bad Rbf und/oder Weil (Rh)
ZBA	Bf. Duisburg-Wedau, Südberg		Um zukünftige Mehrverkehre im Kohle/Erz/Stahl-Bereich (mit INB Betuwe) zu bewältigen, ist eine Kapazitätserweiterung im Bf Duisburg-Wedau Südberg (zum Umspannen der Gz) erforderlich	Bau von 6 zusätzlichen Gleisen mit 2-seitiger Anbindung und Fahrdrat.

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
ZBA	Bf. Ehrang		Interoperabilität DB Schenker Rail - SNCF Fret Puffergleise für Systemtrassen; fehlende Puffergleise im Verkehr mit Frankreich; DB Netz kann keine Gleiskapazitäten bereitstellen	Oberbautechnische Erneuerung von z. Zt. gesperrten Gleisanlagen. Wichtig: 2 - 3 zuglange Gleise mit OL und Signalausstattung für Ein- und Ausfahrten
ZBA	Karlsruhe Gbf		In Karlsruhe Gbf stehen zum großen Teil nur Gleisanlagen für die Zugbildung und Pufferung von Zügen zur Verfügung, die - zu kurz sind, - nur einseitig angebunden sind (Stumpfgleise), - nur teilweise elektrifiziert sind, - keine Zugein- und -ausfahrten in beide Richtungen zulassen, d. h., Züge müssen je nach Ein-/Ausfahrtrichtung umgesetzt werden.	Schaffung einer Zugbildungs-/Puffergruppe mit mindestens 3 el. Gleisen von 700 m Länge, die jeweils beidseitige Ein-/Ausfahrten zulassen (Flächen sind vorhanden)
ZBA	Mannheim-Friedrichsfeld und/oder Mannheim Rbf		Aufgrund fehlender Personalwechsel-/Puffergleise in Mannheim-Friedrichsfeld (oder Mannheim Rbf) und Pufferung der Züge auf den Zulaufstrecken auf unterschiedlichen Bahnhöfen, kann keine "Systematisierung" des Personaleinsatzes vorgenommen werden bzw. werden unproduktive Arbeitszeiten generiert. Gleichzeitig wäre - insbesondere in Richtung Süden - eine Bündelung von Güterzügen bzw. Entzerrung der Verkehrsarten PV/GV besser möglich.	Gleiskapazität für Personalwechsel und kurzfristige Pufferung von Güterzügen schaffen.
ZBA	ZBA Bremerhaven-Speckenbüttel		Ablaufstellwerk verschlissen, Erneuerung zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit erforderlich.	Erneuerung des Ablaufstellwerkes erforderlich
ZBA	ZBA Bremerhaven-Speckenbüttel		Durch Terminalerweiterung im Hafen Ausbau der Gleisanlagen in der ZBA als Vorstellgruppe zwingend erforderlich.	Erweiterung der Richtungsgruppe um 20er und 50er Harfe (jeweils 8 Gleise)
ZBA	ZBA Düsseldorf Derendorf		Fahrzeugeinsparung im Fernverkehr	Wende- und Behandlungsgleis
ZBA	ZBA Mainz-Bischofsheim		Anlage stößt an ihre Kapazitätsgrenzen durch Aufnahme zusätzlicher Leistungen, ca. 150 Wagen/Tag, ab Fpl-Wechsel 12/2006	Verlängerung der Richtungsgleise 89, 94 und 95 um je 100 Meter. Alter Oberbau vorhanden. Oberbautechnische Erneuerung mit zweiseitiger Anbindung von Gleis 19 (z.Zt. gesperrt).