



# **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)**

**Januar 2009**

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**

## Einleitung

Zum vierten Mal in jeweils zweijährigem Abstand hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2008 die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie - mit Unterstützung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV – die Verbände und Aufgabenträger nach dem aus ihrer jeweils spezifischen Sicht bestehenden Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz befragt. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind in den folgenden Maßnahmentabellen dokumentiert, die jetzt nahezu 400 lösungsorientierte Projektvorschläge für alle Regionen und Netzbestandteile enthalten.

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 zeigen dem Bund als Träger des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrags, dass jenseits der Bestandserhaltung und Qualitätssicherung im Rahmen der nunmehr abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung investiver Handlungs- und damit Finanzierungsbedarf in erheblicher Größenordnung besteht. Sie enthalten ferner wertvolle Informationen für den Infrastrukturbetreiber.

Die Projektliste umfasst überwiegend 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. Daneben enthält sie bekannte Großvorhaben des Bedarfsplans der Bundesregierung. Damit wird einmal mehr deutlich, dass beides – große und kleinere Maßnahmen – mit hoher Dringlichkeit angegangen werden sollte.

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

Aus Nutzersicht sei unbefriedigend, dass bei Investitionsmaßnahmen, z.B. im Rahmen von Streckensanierungen, vielfach nur der Status quo ante

wiederhergestellt werde, aber keine Anhebung der Streckengeschwindigkeit oder Anpassung von Kreuzungsbahnhöfen erfolge. Insbesondere bei Investitionsmaßnahmen in Zusammenhang mit der Einrichtung elektronischer Stellwerke komme es häufig sogar zur Verlängerung von Kreuzungsaufhalten und/oder zum Wegfall von Fahrmöglichkeiten.

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 betriebswirtschaftlichen Effizienz einerseits sowie infrastrukturseitiger Unterstützung der Nutzer bei deren mittel- bis langfristiger Wahrnehmung der Marktchancen andererseits zu finden.

In einer detaillierten Erörterung aller vorgeschlagenen Maßnahmen zwischen der VDV-Geschäftsstelle und der DB Netz AG wurden die Vorschläge gemeinsam bewertet und entsprechenden Gruppen zugeordnet. Insgesamt 290 Projektvorschläge, also die weit überwiegende Zahl, sollten nach übereinstimmender Einschätzung von VDV-Geschäftsstelle und DB Netz weiter verfolgt werden. Zwei Drittel dieser Maßnahmenvorschläge (195) befinden sich bereits in der Planung oder sind Bestandteil des Bundesverkehrswegplans. Für 95 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. Lediglich 29 Vorschläge werden meist aus betrieblichen Erwägungen als nicht weiter verfolgenswert angesehen. Da der VDV diese Projekte im Grundsatz als sinnvoll erachtet, werden sie in der Bedarfsliste weitergeführt. 8 Projektvorschläge werden in der Detailanalyse übereinstimmend als nicht verfolgenswert eingestuft. Diese Maßnahmen sind in der folgenden Bedarfsliste nicht enthalten. 6 Projektvorschläge bedürfen bis zu einer vorläufigen Bewertung noch intensiverer Betrachtungen.

Bei weiteren 61 Maßnahmen wird die von den Nutzern dargestellte Problemkonstellation sowie die projektbezogene verkehrliche Wirkung von VDV und DB Netz im Kern anerkannt. Der Infrastrukturbetreiber 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.

Nachdem bereits bei der letzten Aktualisierung der Projektlisten im November 2007 21 Vorschläge wegen bereits erfolgter Umsetzung nicht mehr aufgeführt wurden, sind dies aktuell 40 Maßnahmenvorschläge. Allein in den vergangenen beiden Jahren sind also etwa 60 Vorschläge der VDV-Liste aufgegriffen und in Baumaßnahmen umgesetzt worden. Dies zeigt, dass die Liste gerade für den Infrastrukturbetreiber wichtige Hinweise enthält. Dies zeigt aber auch, dass sich die Beteiligung von Bahnen und Aufgabenträgern an der VDV-Unternehmensbefragung in konkreten Investitionsprojekten auszahlt. Allein das ist Anlass genug, die Projektlisten auch in Zukunft dem veränderten Bedarf der Netznutzer anzupassen.

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
1042	Neumünster	Heide	Durch Weichenausbau sind Kreuzungsmöglichkeiten entfallen. Dies hat die die Streckenleistungsfähigkeit vermindert, so dass der Betriebsablauf im Störfall beeinträchtigt ist. Einrichtung eines Stundentaktes sowie die Nutzung durch Güterzüge und Sonderzüge sind momentan nicht möglich.	Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit in Hademaschen oder Albersdorf durch Wiederherstellung der Weichenverbindungen
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)	Verlängerung der Bahnsteige, sodass Züge auf 2 Einheiten ( 2 LINT, 82 m ) verstärkt werden 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	Fehlende Kreuzungsmöglichkeiten beeinträchtigen den Betriebsablauf im Störfall. Während der SPNV-Betriebszeiten kein Güterverkehr mehr durchführbar.	Wiedereinrichtung einer zusätzlichen Kreuzungsstelle oder Blockstelle bei Rickling
1043	Neumünster	Bad Oldesloe	Eingeschränkte Flexibilität aufgrund fehlender Signalanlagen und Fahrstraßenmöglichkeiten im Bahnhof Bad Segeberg; Durchfahrten für Umleitergüterzüge Richtung Bad Oldesloe ohne Halt am Bahnsteig nicht möglich;	Einrichtung von Signalanlagen am Bahnhof Bad Segeberg; Fahrstraßenmöglichkeiten in und aus jedem Gleis würden die Flexibilität erhöhen
1043	Neumünster	Bad Oldesloe	Fehlende automatischen 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 Störfällen;	Ausrüstung der Bahnübergänge mit automatischer Hilfseinschaltaste
1043	Neumünster	Bad Oldesloe	Zu kurze Bahnsteige; Daher 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, sodass Züge auf 2 Einheiten ( LINT 41h ) verstärkt werden können
1100	Lübeck	Puttgarden	Zu lange Fahrzeiten und zu geringe Kapazität (FV)	Reaktivierung der Kreuzungsgleise
1113	Lübeck Hbf	Lübeck-Travemünde Strand	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Abzw. Bad Schwartau Waldhalle - Abzw. Kücknitz nach Streckenmodernisierung behindert den Güterverkehr in Richtung Häfen. (Außerbetriebnahme der Kreuzungsbahnhöfe Lübeck-Dänischburg und Kücknitz).	Zweigleisiger Ausbau Abzw. Bad Schwartau Waldhalle - Abzw. Kücknitz; signaltechnische Anpassung in Lübeck-Dänischburg; hilfsweise Wiederherstellung der Kreuzungsbahnhöfe Lübeck-Dänischburg und Kücknitz
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	Zu lange Fahrzeiten	Durchgehender Ausbau auf 160 km/h
1122 6322 6441 6446	Schwerin (- Rostock -)	Stralsund	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h; teilweise zweigleisiger Ausbau

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
1210	Itzehoe	Heide	Lastbeschränkung der Hochbrücke Hochdonn erschwert den Güterverkehr	Ertüchtigung oder Erneuerung der Hochbrücke
1210	Niebüll	Westerland	Mangelnde Kapazität: eingleisige Streckenabschnitte, Blockteilung ungenügend;	Zweigleisiger Ausbau Niebüll - Klanxbüll und Morsum - Westerland;
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
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	Zu geringe Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Bremen-Neustadt durch erhöhtes Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr und Traktionswechsel für die Einfahrt in die Vortstellgruppe Richtung Neustädter Hafen. Mit Inbetriebnahme des JadeWeserPorts werden weitere Zuwächse an Güterverkehren auftreten.	Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes in Verbindung mit der Elektrifizierung der Hafeneisenbahn bis zur Vortstellgruppe Neustädter Hafen. (Die Elektrifizierung der Hafeneisenbahn geht zu Lasten des Landes Bremen)
1500	Bremen	Oldenburg	Mangelnde Einbindung der Awanst Bremen-Huchting	Schaffung einer signaltechnisch gesicherten Ein- und Ausfahrt im Bereich der Awanst Bremen-Huchting
1522	Wilhelmshaven (einschl. JadeWeserPort)	Oldenburg	Mangelnde Streckenkapazität im Hinblick auf zusätzliche Verkehre nach Inbetriebnahme des JadeWeserProt. 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	(Maschen -) Stelle	Lüneburg	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; häufig Überholungen erforderlich; häufig Verspätungsfortpflanzungen	Bau eines dritten Gleises zwischen Maschen und Lüneburg mit zahlreichen Überleitverbindungen zu den beiden bestehenden Gleisen und mit Vmax 160 km/h

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
1720 1740	Hamburg/Bremen	Hannover	Mangelnde Einbindung des Güterverkehrs in die Y-Trasse	Dimensinierung Y Trasse auch für den GV (Überholmöglichkeiten bei Mischverkehr 300/160/120 km/h), Einbindung in bestehendes Netz in HH, HB, H
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
1733	Hannover	Würzburg	Zu lange Fahrzeiten	Zulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h
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	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	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 Außenbahnsteig mit Zugang vom benachbarten BÜ
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)	Verbesserung des Streckenabschnittes Nienburg - Verden (Rotenburg) und Gegenrichtung zur Kapazitätserweiterung und Erhöhung der Durchlässigkeit; 3. Gleis zwischen Nienburg und 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 Wiederinbetriebnahme der Kreuzungsbahnhöfe Frille und Heimsen; Vermeidung von Betriebsruhen durch Umbau der Sicherungstechnik auf Fernsteuerung
1743	Nienburg	Liebenau	Veraltete Sicherungstechnik bei BÜ in km 6,542 führt zu 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 Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisig)	Zweigleisiger Ausbau

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
1760	Paderborn	Soest	Die Nahverkehrsrelation (30-Minuten-Takt) Soest-Dortmund muss in der Ausfahrt Bf. Soest das Streckengleis Hamm - Paderborn befahren. Durch das Kreuzen fällt jede 1/2h eine Fahrplantrasse weg.	Bau einer neuen Gleisverbindung im Bf. Soest; Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung ermöglicht paralleles Fahren, Kapazitätssteigerung;
1772	Hildesheim Hbf	Groß Gleidingen	Zu geringe Trassenkapazität und dadurch zu lange planmäßige Fahrzeit wegen Überholungen und Kreuzungen; gewünschte Taktfrequenz nicht möglich; hohe Verspätungsanfälligkeit	durchgängiger 2-gleisiger Ausbau für 160 km/h
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-Fallerleben	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 dar;	Wiedereinrichtung der Blockstelle Brockhöfe, ggfs. mit Kreuzungsgleisen.
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken dar;	Einrichtung einer Blockstelle zwischen Soltau und Visselhövede (ggfs. mit Kreuzungsgleisen).
1960	Uelzen	Langwedel	Lange Blockabstände zwischen Uelzen und Langwedel; daher keine Entlastungsmöglichkeit zu den Hauptstrecken dar;	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 dar;	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 dar;	Aufhebung der Streckenruhe
2000	Lünen	Geist	mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Wartezeiten	Bau des zweiten Gleises, hilfsweise in einzelnen Abschnitten
2103 2423 2821 2810 2813	Dortmund Hbf  Brügge	Brügge  Lüdenscheid	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 zwischen Lüdenscheid und Hagen einen 30 Min. Takt fahren zu können, muss in Brügge ein 3. Bahnsteig gebaut werden. Außerdem ist die Verlegung von Gleisen erforderlich.
2125 2158	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;

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Einrichtung einer Überwerfung in Essen Kray Süd;
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Spurplansymmetrie Kaiserberg - Duisburg
2184 2300 2160 2158	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im NV nicht möglich; Zu lange Zugfolgezeiten;	Blockverdichtung
2200	Bf. Twistringen		Die im Stundentakt fahrende Regionalbahn wendet im zuglangen Überholungsgleis (>700m) der Süd/Nord-Richtung im Bf. Twistringen mit einer Wartezeit von ca. 50 Minuten; Überholungen von Güterzügen sind in diesen Zeiträumen nicht möglich; hohe Verspätungsanfälligkeit;	Optimierung der Überholungsmöglichkeiten im Bf. Twistringen; Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung mit einem (ca. 200m langem) SPNV-Ausweichgleis
2200	Münster	Hamburg	Zu lange Fahrzeiten	Abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 230 km/h erforderlich
2248	Botrop Hbf	Essen-Dellwig Ost	Kapazitätsengpässe durch Eingleisigkeit	zweigleisiger Ausbau des Haltepunktes Dellwig-Ost
2270	Wesel	Oberhausen	Überlastung der Relation	Ausbau des Knotens Oberhausen
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
2315	Duisburg-Hochfeld Süd Hafenbf	Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM)	Im Abschnitt Hochfeld Süd Hafenbf - Duisburg Wanheim 40 km/h im Abschnitt Duisburg-Wanheim - HKM 20/10 km/h; Zu lange Streckenbelegungszeiten;	1) Geschwindigkeitsanhebung auf durchgängig 60 km/h 2) Neuanbindung Logport II (zusätzliche Stelleinheiten; Wn, Signale, Gleissper)
2324	Umspanngruppe bzw. LPW	Gremberg	Gremberg ist Railion-„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.
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
2505	Duisburg-Hochfeld Hafenbahn	Neuanbindung Nordhafen	Durch nicht vorhandene Vorstellgleise für die Bedienung Nordhafen ist ein Zwangspunkt entstanden. Die gesamthafte hohe Anzahl an Zug- und Rangierbewegung macht die zusätzliche Gleiskapazität erforderlich.	1) zusätzliche 2 Zugbildungsgleise, 1 Kreuzungsgleis 2) zusätzliche Stelleinheiten (15 Weichen, 18 Signale, 1 Schlüsselsperre, 22 Achszähler) 3) signaltechnische Anpassung
2505	Duisburg-Hochfeld Süd Vorbahnhof		Durch die sukzessive Aufnahme von Mehrverkehren hat sich die Betriebsqualität im Fahrstraßenknoten Duisburg-Hochfeld Süd Vorbahnhof drastisch verschlechtert	1) Ertüchtigung Fahrstraßenknoten 2) Einbau DKW 3) Neubau Weichenverbindung Gleisgruppe 6-9
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 Knotens 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 Beifahreranlage für Flügelzugbetrieb 4) Wiederherstellung der Fahrleitung in Gleis 3
2543	Herzogenrath Bf	Herzogenrath (Grenze)	Eingleisigkeit der Strecke Herzogenrath Heerlen berset ab Südkopf Herzogenrath, dadurch keine Kreuzung möglich. Holländische Seite wünscht Ausbau und Durchbindung des Personenverkehrs und Nutzung im Güterverkehr.	1. Zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 4 (EVS), dieser 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 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.
2550	Düsseldorf Hbf	Neuss Hbf	Kapazitätsengpässe bei RE-Halt auf Fernbangleisen in Düsseldorf Bilk	Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen.
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV	
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 von wachsendem Güterverkehr und im Zusammenhang mit neuen Maßnahmen	Reaktivierung der ehemaligen grenzüberschreitenden Verbindungstrecke zwischen Montzener Viadukt und Buschtunnel insbesondere für den abwärts fahrenden Güterverkehr.
2570	Herzogenrath	Herzogenrath Bf	mangelnde Kapazität durch hohe Zugzahl	Bahnhof Herzogenrath: niveaufreie Einbindung der Strecke von Alsdorf über ein Brückenbauwerk
2580 2581	Neuss	Kerpen-Horrem	mangelnde Attraktivität	Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf
2600	Aachen Hbf	Düren	Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fern/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung	drei- viergleisiger Ausbau
2600	Bf Düren		Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme, fehlende Infrastruktur zur Durchbindung der euregiobahn 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 euregiobahn sowie Schaffung kurzer Umsteigewege
2600	Stolberg Hbf		Zahlreiche Trassenkonflikte im Bf Stolberg Hbf und Gbf und lange Reisezeiten durch notwendiges Kopfmachen der Euregiobahn im Gbf	Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.
2600	Vorbahnhof Düren	Düren	Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung	Bau eines ca. 700 m langen Verbindungsgleises zwischen dem Vorbahnhof Düren und dem Nordteil des Dürener Bf ermöglicht zusammen mit der vorgenannten Maßnahme fliegende Überholungen des Güterverkehrs durch den Fernverkehr.
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 - Rhdtd Odenkirchen
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)

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
2630	Köln Hbf	Bonn	Aus Gbf Köln-Eifelort 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 Einfädelung in den Nordkopf Brühl Gbf
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-Eifelort		b) mangelhafte Anbindung Ubf Köln-Eifelort	b) 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	2-gleisigen Ausbau Duisdorf - Witterschlick (dadurch entfallen die Kreuzungsaufenthalte); vier neue Haltepunkte
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 Aufwandes 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 muss unbedingt verbessert werden.
2650 2670	Düsseldorf Benrath	Düsseldorf	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr;	Erweiterung um ein 5. und 6. Gleis

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
2650 2670	Köln Mülheim Düsseldorf Benrath	Zugdichte an Kapazitätsgrenze führen 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 führen regelmäßig zu betrieblichen Konflikten zwischen Nah- und Fernverkehr; Erhebliche Ausweitung der Zugfrequenz durch den geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX): 15min-Takt mit 4 Linien zwischen Dortmund und Köln-Messe/Deutz geplant	Ausbaumaßnahmen im RRX-Ergänzungsnetz: Zulaufstrecken von Aachen und vom Flughafen Köln/Bonn
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
2651	Köln Messe/Deutz Abzw. Flughafen Nord	mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	2 weitere Gleise mit niveaufreien Ein- und Ausfädelungen
2651	Siegen Gießen	Behinderungen / Verzögerungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Ehringshausen	Niveaufreier Bahnsteigzugang
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
2655	Köln Gummersbach (- Meinerzhagen)	Hohe Verspätungsanfälligkeit; Problem verschärft sich im Zusammenhang mit dem geplanten weiteren Ausbau und 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
2657 2810	(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 Abschnittes zwischen Dieringhausen und Gummersbach zwingende Voraussetzung	2-gleisiger Ausbau der Strecke
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-Takt 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 Kapazitätsgengpässen	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
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.

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV	
2810	(Köln - Dieringhausen -) Marienheide	Meinerzhagen - Brügge (- Hagen)	Fehlender Lückenschluss	Reaktivierung Abschnitt Brügge - Meinerzhagen - Marienheide unter Berücksichtigung des SPNV und des GV
2870 2871	Kreuztal	Bad Berleburg	Unbefriedigende Qualität der Streckeninfrastruktur sowie zahlreiche technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Diese können nur mit vermindeter Geschwindigkeit befahren werden.	Die Infrastruktur ist kurzfristig durch einen signaltechnischen Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen so zu ertüchtigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erfolgen kann.
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV	
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.	Neubau von Kreuzungsmöglichkeiten in Ehlenbruch, Helpup, Ubbedissen, Oldentrup
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.
3123 3121 3140	Karthaus	Igel	Eingleisige Moselbrücke mit starkem Geschwindigkeitseinbruch sowie weiterer eingleisiger Abschnitt führen zu Betriebsbehinderungen	Durchgehender zweigleisiger Ausbau; Umbau der Zufahrten
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;
3280 3306 3281 3202	(Kaiserslautern - ) Lanstuhl	Kusel	Eingeschränkte Attraktivität aufgrund von Langsamfahrstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Beseitigung der Langsamfahrstellen zur Fahrzeitverkürzung
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)	Zur Einführung attraktiver schneller Angebote im Anschlussverkehr zur Schnellbahn POS ist eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Außerdem wird eine Erhöhung der Streckenkapazität zwischen KL und Enkenbach erforderlich, um eine gegenseitige Behinderung von RB und schnellen Angeboten zu vermeiden. Ziel ist es, die Fahrzeiten zwischen Mainz und Kaiserslautern zu verkürzen, um attraktive und konkurrenzfähige Angebote im Zu- und Abbringerverkehr zu den ICE-Zügen von und nach Paris zu realisieren.	Erhöhung Streckenkapazität durch Wiedererrichtung der Zugfolgestelle Eselsfürth
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
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.
3320 3303	Kaiserslautern Bad Münster	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 die Fahrzeiten zwischen Mainz und Kaiserslautern im Sinne attraktiver und konkurrenzfähiger Angebote zu verkürzen.	Verkürzung der Fahrzeit durch Oberbaumaßnahmen und Linienverbesserungen.
3320; 3303	Kaiserslautern Bad Münster	Das Fahrplanangebot zwischen Kaiserslautern und Mainz soll in der HVZ durch zusätzliche direkte Züge (ohne Umsteigen in Bad Münster am Stein) verbessert werden. Hierzu ist die Erhöhung der Streckenkapazität zwischen KL und Enkenbach erforderlich, um eine gegenseitige Behinderung von RB und schnellen Angeboten zu vermeiden.	Erhöhung Streckenkapazität durch Wiedererrichtung der Zugfolgestelle Eselsfürth
3400	Germersheim Wörth	mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung	Elektrifizierung
3401	Limburgerhof Ludwigshafen	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr;	Einrichtung eines 3. Gleises
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	Ludwigshafen-Oggersheim Ludwigshafen-BASF	Durch den Ausbau des Containerterminals Ludwigshafen BASF ist die Strecke zwischen Lu-Oggersheim und Lu-BASF im Regelfahrplan an die Kapazitätsgrenze gestoßen. Selbst die Unterteilung in Blockabschnitte hat nicht zur erforderlichen Kapazitätserweiterung geführt. Verspätungen in den Hauptverkehrszeiten sind nicht mehr managebar.	Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Strecke
3411 3522	Ludwigshafen-BASF Frankenthal	Durch die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes verkehren immer mehr Züge von BASF in Richtung Norden. Diese Züge müssen derzeit in Lu-Oggersheim Kopf machen.	Direkte Anbindung der Strecke nach Lu-BASF an die Strecke Mainz-Ludwigshafen aus Richtung Mainz (Frankenthaler 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;
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
3450	Landau Pirmasens Nord	Zu lange planmäßige Fahrzeiten und Behinderungen in der Betriebsführung da eine Kopplung von SPNV-Zügen nicht möglich	Durch den Einbau eines Zugdeckungssignals in Hinterweidenthal Ost können die Züge des SPNV aus dem Wieslautertal mit den Zügen von und nach Pirmasens Nord geflügelt und gekuppelt werden. Dadurch werden die Betriebsführung erleichtert und die Fahrzeiten verkürzt.

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
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 dem Flughafen Hahn und dem 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 Vollenbetriebnahme 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 Rettungstollen in den Tunnelröhren (Abstand ca. 280 - 365 m zueinander) für den Notfall (Risikokompensation) 2) signaltechnisch 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	Bad Hersfeld		Die Überholgleise in Bad Hersfeld sind nicht für die Nutzung langer Gz ausgelegt.	Verlängerung des Überholgleis 6 im Bf. Bad Hersfeld
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	Frankfurt a. M.	Fulda	Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke	Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
3600	Frankfurt a. M. Fulda	Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke	Schaffung einer Überholmöglichkeit am Bahnsteig in Flieden für Züge in Richtung Fulda (derzeit Überholung nur bei Langsamfahrt möglich und ständig praktiziert)
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	Hailer Meerholz Gelnhausen	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	3.- gleisiger Ausbau
3600	Hanau Wolfgang	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	3.- und 4. - gleisiger Ausbau
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	Bensheim Heppenheim	Ursprüngliche Fahrzeit im Fern- und Nahverkehr und Zugfolgezeit kann nicht erreicht werden	Wiederherstellung der ursprünglichen Fahrzeit und Zugfolgezeit durch Beseitigung der La 70
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	Nachbau einer zusätzlichen Weichenverbindung und eines zusätzlichen Asig
3683 3520	Frankfurt (M) Stadion Frankfurt (M) Gutleuthof	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr;	Einrichtung eines 5. und 6. Gleises
3688	Langen (Hessen) Egelsbach	Behinderung im Betriebsablauf durch eingleisigen Abschnitt	zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts
3700	Gießen Fulda	Fahrzeiten zu lang	Geschwindigkeitserhöhung
3710	Niederlahnstein Diez	Betriebsbehinderungen, eingeschränkte Leistungsfähigkeit und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Abschnitte	Zumindest teilweise zweigleisiger (Wieder-) Ausbau der Lahnstrecke
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
3825	Flieden Gemünden	Bf. Rieneck besitzt nur einen Bahnsteig der von beiden Seiten angefahren wird. Die Durchführung Gz ist nur eingeschränkt möglich (Linksverkehr). Dadurch eingeschränkte Kapazität	Errichtung einer 2. Bahnsteigkante im Bf. Rieneck
3900	Gießen Marburg	Behinderungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Niederwalgern	Beseitigung des niveaugleichen Bahnsteigzugangs

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
3900	Gießen	Friedberg	Bf. Butzbach: Gleis 3 ist derzeit signaltechnisch und längenmäßig nicht als zuglänges (750m) Überholgleis geeignet. Folge: Eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Strecke	Verlängerung des Überholgleis 3 im Bf. Butzbach von 653 m auf 750 m; Nachbau Lichtpersignal, einschl. erforderlicher signaltechnischer Anpassung
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	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf	mangelnde Kapazität, betrieblicher Engpass, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Herstellung der Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg; kreuzungsarmer Anschluss Main-Neckar-Bahn and den Rbf Mannheim; viergleisiger Ausbau zw. HD-Wieblingen und HD-Hbf
4000	Müllheim		Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende	Blockverdichtung Ausfahrt Müllheim
4000	Offenburg	Basel	Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende in Emmendingen	Blockverdichtung Ausfahrt Emmendingen
4000	Offenburg		Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende	Blockverdichtung Ausfahrt Offenburg
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 4020	Karlsruhe	Basel	Keine ausreichenden Überholmöglichkeiten, keine Abstellung/Pufferung möglich	Einrichtung von Abstell- und Überholmöglichkeiten
4000 4280 4260	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 (für 180 km/h) und Südkurve
4010	Abzw. Frankfurter Kreuz	Frankfurt Stadion	Mangelnde Kapazität	3. und 4. Gleis
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
4010	Mannheim-Käfertal	Mannheim Hbf	Betriebserschwernisse und Verzögerungen durch seit Jahren dauernd bestehenden „zeitweilig eingleisigen Betrieb (ZEB)“	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit
4020	Karlsruhe Hbf	Rastatt	Mangelnde Kapazität im Abschnitt Karlsruhe Hbf – Durmersheim	Dreigleisiger Ausbau von Karlsruhe Hbf bis Durmersheim (Nord)
4020 4240	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 4062	Mannheim-Friedrichsfeld	Mannheim-Friedrichsfeld Süd Einf/Ausf.	Mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Bau einer niveaufreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in die Main-Neckar-Bahn
4080	Mannheim	Stuttgart	Zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr	Zulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h
4104	Weinheim	Fürth (Odenwald)	Betriebliche Nachteile und Reisezeitverlust aufgrund von Langsamfahrtstellen; Zu kurze Bahnsteige verhindern wirtschaftlichen Triebwageneinsatz nach Ausschreibung	Beseitigung Langsamfahrtstellen (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
4124	Seckach	Buchen (- Miltenberg)	Mangelnde Attraktivität des Angebots aufgrund ausstehender Strecken- und Stationmodernisierung	Trassierung, Gleiserneuerung und technische Sicherung BÜ zur Fahrzeioptimierung; neue Stationen
4214 4215	Karlsruhe-West	Karlsruhe-Dammerstock	Mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung und Verbindungskurve	Wiederaufbau und Elektrifizierung der Verbindungskurve

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
4250	Hattlingen	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	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 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
4500	Schemmerberg	Laupheim-Stadt	Unattraktiver Umstieg für Fahrgäste zwischen Laupheim-Stadt und Biberach in Laupheim-West	Bau der südlichen Verbindungskurve bei Laupheim-West
4510				
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)	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in Form von Doppelspurinseln an den neuralgischen Punkten; insbesondere im Bereich Epfendorf;
4661	Tuttlingen	Hattlingen		
4700	Plochingen	Ulm	Behinderungen am niveaufreien Bahnsteigzugang Beimerstetten	niveaufreier Bahnsteigzugang
4700	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
4710				
5300				
4710	Stuttgart	Aalen	Eingeschränkte Flexibilität im Betriebsablauf durch Rückbau von Überleitverbindungen zwischen Schorndorf und Schwäbisch Gmünd (Rückbau Überleitverbindung Plüderhausen im Jahr 2002; Rückbau Bahnhof Lorch im Zusammenhang mit ESTW Aalen mittel- bis langfristig durch DB Netz beabsichtigt)	Beibehaltung der noch bestehenden bzw. Errichtung einer neuen Überleitmöglichkeit im Abschnitt Schorndorf - Schwäbisch Gmünd auch als Entlastungsmöglichkeit für die Strecke Plochingen - Ulm (vgl. auch lfd. Nr. 145/174)
4900	(Heilbronn - )	Würzburg	Fahrzeiten zu lang, Behinderungen am eingleisigen Abschnitt	Geschwindigkeitserhöhung, durchgehend 2. Gleis Züttlingen - Möckmühl
4120	Bad Friedrichshall Jagstfeld			
4920	Wertheim	Bad Mergentheim	Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstand und dadurch mangelnde Attraktivität	Modernisierung Stationen; Oberbaumaßnahmen zur Fahrzeitorientierung; zusätzliche Stationen
4922	Lauda	Bad Mergentheim	Fehlende attraktive ET-Verbindung nach Würzburg	Elektrifizierung Königshofen - Bad Mergentheim
4930	Backnang	Schwäbisch Hall-Hessental	Mangelnde Kapazität	Partieller Ausbau der Strecke durch die Wiedererrichtung des Kreuzungsbahnhofs Fornsbach

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
5050 5903	Oberkotzau Marktredwitz Sachsen - Franken - Magistrale	Marktredwitz 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 vorrangigen 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	Breitengüßbach		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Breitengüßbach
5100	Lichtenfels	Bamberg	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Blockverdichtung
5100	Zapfendorf		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang in Zapfendorf
5200	Bf Partenstein		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Partenstein
5302	Bf Nersingen		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen
5304 5362	Augsburg ( - Kempten - )	Hergatz	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	160 km/h, Neitech auf Teilstrecken
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
5502	Altomünster	Dachau	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Dieselstrecke. Züge können aufgrund infrastruktureller und betrieblicher Zwangspunkte nicht im ausreichenden Maße durchgehend bis München Hbf geführt werden. Einziger S-Bahnast im Münchner S-Bahn-System, welcher nicht elektrifiziert ist. Keine Kompatibilität zum S-Bahn-System.	Elektrifizierung und infrastruktureller Ausbau der Strecke Altomünster – Dachau zu Integration des Linienastes ins S-Bahn-System.
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	Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schaftlach und Holzkirchen
5505	Holzkirchen	Lenggries	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen insbesondere südlich Holzkirchen	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Holzkirchen - Schaftlach - Bad Tölz
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 Rationalisierungspotentials
5507	Wolfratshausen	Geretsried		Verlängerung der S-Bahn-Infrastruktur über den vorhandenen Endbahnhof Wolfratshausen nach Geretsried.

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
5510	Grafring Bf	Rosenheim	Derzeit besteht keine seitengleiche Überholmöglichkeit im Abschnitt Grafring Bf - Rosenheim. Hohe Zugfolgezeiten und eingeschränkte Betriebsqualität behindert den Brennerzulauf	Bf. Ostermünchen: Bau eines mittigen Überholgleis (750m) durch Verschwenkung des durchg. Hauptgleises
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	Markt Schwaben	Mühlhof	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Markt-Schwaben - Mühlhof. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzügen sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
5600	München-Ost	Markt Schwaben	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes München-Ost -Markt-Schwaben. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzügen 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
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 Mühlhof 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
5634	Landshut	Plattling	Zu geringe Streckenkapazität; Behinderungen des starken Güterverkehrs zum BMW-Werk Dingolfing	Einrichtung von zweigleisigen Abschnitten für Taktkreuzungen des SPNV

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV	
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
5703	Rosenheim	Freilassing	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Linienverbesserungen
5703	Rosenheim	Freilassing	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Geschwindigkeitserhöhung
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 Kötzing - 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 (750m) im Bf. Parsberg in Ri. Regensburg
5850	Undorf Bf		Mischbetrieb; Zu geringe Zugfolgekapazität durch fehlende Überholmöglichkeiten	Neubau von seitenrichtigen Überholgleisen (750m) 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
5850 5500 5830 5831	Nürnberg	Passau Grenze	Keine Trassen für den SGV in Richtung Österreich verfügbar	Blockverdichtung zwischen Obertraubling - Passau
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
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)
5861	Regensburg Ost Gbf Abzw. Hafenbrücke	Fehlende Elektrifizierung erzwingt bei durchgehenden Güterzügen von und zum Regensburger Hafen Umspannen von elektrischer auf Dieseltraktion für eine Restfahrstrecke von weniger als 2 km. Güteraufkommen groß und vsl. weiter steigend.	Elektrifizierung der Strecke Regensburg Ost Gbf - Abzw. Hafenbrücke (in Verbindung mit der Elektrifizierung der Hafenbahn)
5900	Fürth Hbf Bamberg	Viele höhengleiche Bahnsteigzugänge mindern die Streckenleistungsfähigkeit; andere Zugfahrten werden durch haltende Reisezüge behindert	Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge
5902 5951	Nürnberg-Stein Bf Nürnberg Rbf	Die bisher langsame Durchfahrtsmöglichkeit durch den Bf. Nürnberg-Stein ermöglichen nur 3 Gz-Trassen/h.	1) Umwandlung von Gl. 3 in Puffergl. und Gl. 5 in durchgehendes Hauptgleis (Erhöhung der Kapazität auf 4 Gz/h möglich) 2) Errichtung Blocksignal von Nürnberg Rbf - Ri N-Stein (5951) 3) Bahnsteigerneuerung am Gl. 5
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 Verkehrsgpässen auf der Eisenbahninfrastruktur DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach kommen.	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung von zusätzliche Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten im Bahnhof Eibach.
5940 5951 5942 5943 5950	Nürnberg-Eibach Nürnberg Rbf	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 Verkehrsgpässen auf der Eisenbahninfrastruktur DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach kommen.	Signaltechnische Änderungen / Anpassungen auf der Strecke der DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach für die Zu- und Abfahrt vom und zum Rangierbahnhof Nürnberg in Richtung Eibach, so dass diese Gleisstrecken in beide Richtungen befahren werden können.
6024	Berlin-Wannsee Potsdam Hbf (S-Bahn)	Zu geringe Trassenkapazität und zu lange planmäßige Fahrzeiten im Nahverkehr;	Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h; Zweigleisiger Ausbau zwischen Babelsberg und Potsdam
6036	Berlin-Südende Lankwitz (S-Bahn)	Behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Nahverkehr nicht möglich; Zu lange Fahrzeiten	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	Berlin Küstrin-Kietz	Entwicklung im Güterverkehr erfordert eine Aufrechterhaltung der heutigen Kapazitäten.	Generell: Vermeidung von Kapazitätsrückbau auf Strecken mit hohem Anteil an Güterverkehr bzw. Strecken mit Potenzial an GV; ggf. kapazitätssteigende Maßnahmen einleiten

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
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	Änderung 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	Brieselang Bf		Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV	Verlegung Ausfahrtsignal für Überholgleis in Brieselang Bf
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
6100	Nauen	Berlin-Spandau	Streckenabschnitt hoch belastet, SPNV, SPNV; Fahrplankonflikte regelmäßig; La-Stellen; Neubau: Planfeststellung (Anbindung BBI)	Drittes Streckengleis; In Abhängigkeit Entscheidung S-Bahnverlängerung Spandau - Falkensee
6100	Paulinenaue Bf		Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV	1 zusätzliches Überholgleis in Paulinenaue Bf
6100	Schwarzenbeck Bf		Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV	Verlängerung Überholgleis (750m) im Bf Schwarzenbeck
6107	Berlin	Hannover	Kein Behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr möglich aufgrund fehlenden Wendegleises in Wustermark	Einrichtung eines Wendegleises in Wustermark
6107	Hannover	Berlin	Zu lange Fahrzeiten aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Lehrte und Wolfsburg	Ausbau zwischen Lehrte und Wolfsburg für 230 km/h
6107	Hannover	Berlin	Eingeschränkter Fahrplan und Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr aufgrund fehlender Elektrifizierung der Stammstrecke	Elektrifizierung der Stammstrecke
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 200 km/h
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
6135 6248 6251 6363	Berlin	Dresden	Mangelnde Leistungsfähigkeit durch niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit, schlechten Zustand und fehlende Blockstellen	Streckensanierung mit grundhafter Erneuerung; primäre Beseitigung und Modernisierung auf 160 km/h (SPNV);
6142	Berlin	Cottbus	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen;	Ausbau der Strecke auf 160 km/h (Berlin Grünauer Kreuz - Cottbus)
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	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 1000m d) Bf Ruhland: mit ESTW Ruhland müssen mindestens zwei Bahnsteiggleise in der Relation Hoyerswerda - Dresden nutzbar werden, derzeit nur Gleis 3
6207	Hoyerswerda	Horka	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 1000m
6207	Hoyerswerda	Horka	Eingleisigkeit Knappenrode - Horka sowie fehlende Elektrifizierung Knappenrode - Grenze	d) zweigleisiger Ausbau Knappenrode - Horka Gbf e) Elektrifizierung Knappenrode - Horka - Wegliniec mit 15 kV 16 2/3 Hz
6207	Lu. Wittenberg Bf		Ungünstiges Bahnsteiggleis in Lu. Wittenberg	Errichtung eines barrierefrei erreichbaren Inselbahnsteiges 5/6 auf der "Falkenberger Seite"
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 1000m
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV	
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 vorrangigen 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)
6271 6363	Coswig	Dresden Neustadt	Zu geringe Trassenkapazität im S-Bahn-Verkehr; Behinderungen im Fahrplan und Betrieb des Fern- und Nahverkehrs und dadurch zu lange planmäßige Fahrzeiten	3.- und 4.- gleisiger Ausbau; Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h
6306	Zeitz	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
6306	Zeitz	Weißenfels	Fehlende Kreuzungsmöglichkeiten behindern den Betriebsablauf; Sonderzüge nur mit langen Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten möglich	Wiederinbetriebnahme des Überholungsgleises im Bahnhof Theißen
6307	Weimar	Gera	Zu geringe Trassenkapazität und Behinderungen im Nahverkehr	Teilweise zweigleisiger Ausbau
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 Werbf - 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	Erfurt	Eisenach	Zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr	Ausbau auf 200 km/h
6340	Halle (Saale)	Großkorbetha	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6340 6305 6383	Naumburg	Probstzella (Saalfeld, Saalfeld - Probstzella)	Kein behinderungsarmer Fahrplan und Betrieb durch Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr möglich; zu lange planmäßige Fahrzeit;	Einrichtung einer abgestuften v-Signalisierung (Saalfeld); Blockverdichtung;

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV	
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
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	Eichenberg (- Kassel)	Fahrzeitverluste, Einschränkung der Streckenleistungsfähigkeit	Beseitigung La-Stellen, Streckenausbau
6344	Bf. Könnern	Bf. Halle Hbf	Zu lange planmäßige Fahrzeiten; keine Vertaktung / gewünschte Taktfrequenz nicht möglich	Teilweiser 2-gleisiger Abschnitt zwischen Könnern und Domnitz
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
6360	Leipzig	Cottbus	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6360 6345 6371	Leipzig	Torgau	zu geringe Kapazität wegen Eingleisigkeit und massiver Geschwindigkeitseinbrüche (vmax = 10 kmh)	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Bereich Eilenburger Tunnel bis Leipzig-Heiterblick mit Ausbau des Tunnelprofils zur Beseitigung des stromlosen Streckenabschnittes
6362	Leipzig	Werdau-Bogendreieck	lange Reisezeiten	Ertüchtigung der Strecke auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (Bedarf aus S-Bahnverkehr) oder Beschleunigen des 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)
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
6363 6274 6248	Riesa Radebeul West, km 105,8	Zu geringe Trassenkapazität; Zu lange Fahrzeiten; Bereitstellung der Finanzmittel	Ausbau der Strecke 6248 von Böhla bis Abzw. Az
6363 6274 6248	Weißig Böhla	Zu geringe Trassenkapazität im S-Bahn-Verkehr; Behinderungen im Fahrplan und Betrieb des Fern- und Nahverkehrs und dadurch zu lange planmäßige Fahrzeiten	Neubau der Verknüpfung der Str. 6363 und 6248
6366	Leipzig Geithain	Durchführung eines wirtschaftlichen SPNV mit einem hohen Fahrplanwirkungsgrad, 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
6366	Leipzig Geithain	Wegfall der Bedienung von L.-Sellershausennach realisierung des City-Tunnels	Bau einer Bahnsteigkante in Leipzig-Sellerhausen.
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
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 100km/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 6402	Wittenberge Magdeburg	Zu lange Fahrzeiten im Nah- und Fernverkehr	Ausbau auf 160 km/h
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
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	Bitterfeld Dessau Hbf	Das geplante ESTW-Projekt beseitigt Überholungsmöglichkeiten in Wolfen und Raguhn, die nicht durch höhere Geschwindigkeiten und kürzere Signalabstände kompensiert werden; keine Zwischenendpunkte mögl.	Erhalt bzw. Ergänzung der Überholungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem geplanten ESTW-Projekt Roßlau
6411	Roßlau	Durch Reduzierung von 3 auf 2 Bahnsteigkanten ergeben sich Kapazitätseinschränkungen für die Abfertigung des SPNV im Störfall auf diesem Umsteige-/bzw. Knotenbahnhof	Erhalt von 3 Bst.-Kanten für den SPNV

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
6411 5919 6388	Leipzig Bitterfeld	Kapazitätsproblem SPNV	Umbau des Knoten Mockau mit Schaffung von schlanken Weichenverbindungen zur Erhöhung der Flexibilität der Fahrmöglichkeiten
6411 6207	Dessau Meinsdorf	geringe Leistungsfähigkeit im Abschnitt Dessau - Roßlau - Meinsdorf (Blockteilung, Eingleisigkeit, Geschwindigkeit)	a) Streckenausbau bzw. Modernisierung b) Anhebung der Streckengeschwindigkeit
6520	Königs Wusterhausen Grunow (NL)	Die Strecke befindet sich nicht in nachfragegerechtem Zustand, insbesondere hinsichtlich der Streckengeschwindigkeit.	technische Sicherung der Bahnübergänge, Beseitigung der La-Stellen, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit, Einrichtung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten
6606	Dresden-Klotzsche Königsbrück	Finanzierung; Instandhaltungsrückstand der bestehenden Infrastruktur	Sanierung Strecke 6606 Dresden-Klotzsche - Königsbrück
6650 6648	Zwickau Hbf Adorf	Unzureichende Signaltechnik im Bahnhof Falkenstein behindert den Betriebsablauf. (Fahren zwei Züge aus einer Richtung hintereinander nach Gleis 3 ein, ist anschließend eine Ausfahrt beider Züge aus Gleis 3 in unterschiedliche Richtungen (Fahrtrichtungswechsel des einen Zuges) nicht möglich. Ein Zug muss zur Weiterfahrt als Rangierfahrt nach Gleis 2 umgesetzt werden. (Regelmäßig wiederkehrende Betriebssituation alle zwei Stunden)).	Installation eines zusätzlichen Gleisschaltkontaktes im Gleis 3 zum Auszählen der eingefahrenen Achsen am Halteplatz der Züge, so dass eingefahrene und ausgefahrene Achszahlen unterschiedlich gemessen werden können.
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
6758 6156	Eberswalde Frankfurt (O)	Zu niedrige Streckengeschwindigkeit. Die Geschwindigkeit auf der Strecke entspricht nicht den Möglichkeiten der Trassierung.	Beseitigung der La-Stellen, Anpassung der Streckenhöchstgeschwindigkeit an die günstige Trassierung
6768	Ducherow Ahlbeck	Stillegelegte Strecke; Neuverkehr erwünscht	Eingleisiger Wiederaufbau
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.
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)
6921	Wismar Rostock	Fehlende Kreuzungs- und Abstellmöglichkeiten nach Streckenmodernisierung machen Mehr- und Sonderverkehre unmöglich	Wiedereinrichtung von Kreuzungs- und Abstellmöglichkeiten
6942	Neustrelitz Mirow	La-Stelle mit 10 km/h verursacht erhebliche Fahrzeitverlängerung	Beseitigung der La-Stelle
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

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
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 führt	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 Erfurt	Kein behinderungsarmer Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr möglich;	Ostanbindung der Bahnsteige 9 und 10
KN	Knoten Erfurt	Kein behinderungsarmer Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr möglich;	Einbindung VDE 8.2
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	Ausbau Niederräder Brücke
KN	Knoten Frankfurt am Main	Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	viergleisiger Ausbau Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd
KN	Knoten Hamburg	Überlastung der Stadtbahnstrecke Hamburg bei unzureichenden Alternativen; dadurch v.a. Verzögerungen im Güterverkehr der Relation Schleswig-Holstein - Süden.	zweigleisiger Ausbau der Hamburger Umgebungsbahn unter Einschluss des zweigleisigen Ausbaus der Abzweigung Horn - Wandsbek
KN	Knoten Hamburg	Fehlende direkte Erreichbarkeit der Hamburger Umgebungsbahn 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	Schaffung von zwei bis vier zusätzlichen Bahnsteiggleisen in und aus Richtung Hamburg-Harburg
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 Hamburg-Harburg	Maßgebliche Einschränkung des SGV und eingeschränkte Durchlässigkeit aufgrund eingleisiger Anbindung des westlichen Hafens in HH-Hausbruch;	1) Zweigleisige Einfädelung in HH-Hausbruch 2) Zusätzlich Erfordernis einer Blockverdichtung zur Steigerung der Durchlässigkeit
KN	Knoten Hamburg-Harburg	Fehlende Puffergleise für Fahrten in den Hamburger Osthafenbereich	Einrichtung von zuglängen Puffergleisen (750m) in HH-Rothenburgsort

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
KN	Knoten Hannover		Kapazität des Bahnhofs Hainholz. Bf. Hannover-Hainholz dient als Kopfbahnhof im SGV zwischen Berlin / München / Frankfurt / Ruhrgebiet / Seelze auf der einen Seite und Hannover-Nordhafen / Langenhagen / Flughafen Hannover / Walsrode / Soltau auf der anderen Seite, da eine Verbindungskurve zwischen Ost-West-Magistrale und "Hasenbahn" (Hannover - Langenhagen - Celle - Hamburg) kaum möglich erscheint. Hainholz hat wenig Gleiskapazität, daß i.d.R. sofort umgelaufen und abgefahren werden muß und Übergaben mit Zeittoleranzen von einem EVU zum anderen weitgehend ausgeschlossen sind. Da aber auch Seelze durch die Railion-Nutzung als Schnittstelle zur Übergabe von Zügen zwischen EVU im Raum Hannover weitgehend ausfällt, haben andere EVU Wettbewerbsnachteile an der Schnittstelle Nah-/Fernverkehr im Raum Hannover.	Mögliche Alternativen a.) Erhöhen Durchlässigkeit Hannover Hbf für Güterzüge, um in Hainholz eine Reihe von Zugwendungen einzusparen und Gleisbelegungszeiten zu gewinnen, b.) Ausbau Bf. Hainholz mit Zuggleisen zum Wenden und kurzfristigen Abstellen von Zügen oder
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	zweigleisigen Ausbau der Strecke Köln-Gummersbacher Straße - Porz-Steinstraße
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		Zwangspunkt im FV-Netz DB AG	Schaffung einer zweiten Bahnsteigkante mit l = 370 m
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 Bahnhofs Leipzig-Leutzsch unter Beibehaltung aller heute vorhandenen Gleise.
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 Bahnhofs 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 Leipzig		Zu kurze Bahnsteige	Bahnsteigverlängerung
KN	Knoten Mannheim		Besonderer betrieblicher Engpass	umfassender Ausbau des Mannheimer Hbf als Knoten für Fern- und Nahverkehr

Str.-Nr.	Betriebsstelle Abschnitt von Bst bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
KN	Knoten München	Überlastung des Knotens München	Elektrifizierung der eingleisigen Hauptbahn Rosenheim - Mühldorf - Landshut als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den Verkehr aus Richtung Brenner in Richtung Nord- und Mitteldeutschland
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)
KN	Knoten München	Überlastung des Knotens München	Wiedererrichtung der Verbindungsspanne Steinwerk zur Schaffung einer direkten Fahrmöglichkeit Fürstfeldbruck - Nordring; Anbindung auch an die Pz-Strecke bei Gröbenzell, um durch Führung über die Spange die derzeitigen Behinderungen von Fernzügen und S-Bahnen der Linie S 4 auf der Geltendorfer Strecke zu vermeiden (in Zusammenhang mit Elektrifizierung Allgäubahn erhöhte Dringlichkeit)
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	Zugfahrten aus dem Gleisbauhof in Nürnberg Rbf Ausfahrt in Richtung Westen erfordern aufwändige Rangierfahrten (Zeitverlust und hohe Kosten für Personal)	Ausstattung von Gleis 327 in Nürnberg Rbf Ausfahrt mit einem Ausfahrtsignal in Richtung Westen; Elektrifizierung von Gleis 327
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 Oberhausen West	Für die Neuverkehre aus den ARA-Häfen müssen dem aktuellen technischen Stand entsprechende Gleiskapazitäten geschaffen werden	Ertüchtigung des Fahrstraßenknoten
KN	Knoten Oberhausen West	Für die Neuverkehre aus den ARA-Häfen müssen dem aktuellen technischen Stand entsprechende Gleiskapazitäten geschaffen werden	Ertüchtigung der Gl. 38-46 und 65-67 auf 700 m Länge
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	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 Fahrdrakt.
ZBA	Bf. Ehrang	Interoperabilität Railion - 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	Rangierbahnhof Meimersdorf (Kiel)	Zu kurze Einfahrgleise; Einfahrgruppe reicht nur für 460 m / 512 m Züge	Erweiterung der Einfahrgruppe für 700 m lange Züge erforderlich
ZBA	ZBA Bremerhaven-Speckenbüttel	Ablaufstellwerk verschlissen, Erneuerung zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit erforderlich	Erneuerung des Ablaufstellwerkes erforderlich

Str.- Nr.	Betriebsstelle  Abschnitt von Bst	bis Bst	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
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. 150Wagen/Tag, ab Fpl-Wechsel 12/2006	Verlängerung der Richtungsgleise 89, 94 und 95 um je 100Meter. Alter Oberbau vorhanden; Oberbautechnische Erneuerung mit zweiseitiger Anbindung von Gleis 19 (z.Zt. Gesperrt).
ZBA	ZBA Saarbrücken		Technisch verschlissenes Ablaufstellwerk beeinträchtigt durch sehr häufige, mehrstündige Ausfälle die Transportqualität empfindlich	Erneuerung des Ablaufstellwerkes dringend erforderlich