

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)**

November 2006

Vorwort

Zum dritten Mal nach 2002 und 2004 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Unternehmensbefragung zum Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer durchgeführt. Auf Grundlage der Umfrageergebnisse ist die Vorschlagsliste für Investitionsprojekte bei Infrastrukturen der bundeseigenen Eisenbahnen umfassend aktualisiert und erweitert worden. Die Liste enthält jetzt nahezu 200 Projektvorschläge. Beteiligt waren neben den VDV-Mitgliedern aus den Sparten Schienengüterverkehr, Personenverkehr mit Eisenbahnen sowie Verbundorganisation/Aufgabenträger auch die Mitglieder der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG).

Die Zahl der Nutzer des Bundesschienenwegenetzes und die von Ihnen produzierte Verkehrsleistung haben in den vergangenen Jahren massiv zugenommen. Die Vorschlagsliste zeigt eindrucksvoll, dass Zustand und Entwicklung des Netzes für die gesamte Branche und ihre Kunden von vitaler Bedeutung sind. Die Liste enthält hinsichtlich Art und Umfang sehr unterschiedliche Maßnahmen- und Projektvorschläge. In vielen Fällen sind es aber vergleichsweise geringe Maßnahmenvolumina, mit denen die Produktions- und Marktbedingungen in den Schienenverkehrsmärkten verbessert und die Kunden stärker an die Angebote der Eisenbahnen gebunden werden können.

Ebenso unterschiedlich ist die „Reife“ der vorgeschlagenen Projektvorschläge. Während einzelne Vorschläge bereits weitgehend durchgeplant sind und kurz vor der Umsetzung stehen, hat bei anderen die Planung noch nicht einmal begonnen. Solche Projekte werden vom Infrastrukturbetreiber teilweise durchaus als verfolgenswert eingestuft. Sie rangieren in der Prioritätenskala bislang aber nicht in der ersten Reihe.

Neben den Problemkonstellationen, die zu den vielen konkreten Maßnahmenvorschlägen geführt haben, sind von den Unternehmen auch Problemlagen thematisiert worden, die im Betrieb mehr oder weniger netzweit spürbar sind.

Dabei wird von vielen Unternehmen der Rückbau von Kreuzungsmöglichkeiten, Weichenverbindungen sowie von Neben-, Abstell- und Ladegleisen kritisch bewertet. Die damit verbundene Reduzierung der Netzflexibilität wirke sich insbesondere bei der Konstruktion von Ad-hoc-Trassen und im Störfall zum Nachteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Vor allem im Güterverkehr werde es immer schwieriger, flexibel auf Anforderungen der Frachtkunden zu reagieren, wenn die vorzuhaltende Infrastruktur an den aktuellen Betriebsprogrammen ausgerichtet werde. Angesichts der positiven Geschäftsentwicklung im Schienengüterverkehrsmarkt seien kurzfristige Problemlösungen dringend erforderlich.

Auch von Personenverkehrsunternehmen wird die Verschlinkung der Infrastrukturen kritisch bewertet. Sie erschwere die regelmäßig erforderliche Anpassung der Betriebsprogramme an die sich ändernden Nachfragestrukturen. Qualitative und quantitative Verbesserungen des Angebots seien vor diesem Hintergrund oft nicht machbar.

Andererseits erwarten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Politik von den Infrastrukturbetreibern, dass sie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln wirtschaftlich umgehen und das Infrastrukturangebot bei knappen öffentlichen Kassen nachfragegerecht auslegen. Die Infrastrukturbetreiber stehen vor der schwierigen Aufgabe, die richtige Balance zwischen kurzfristiger Kostenreduzierung und mittel- bis langfristigen Marktchancen zu finden.

Güter- und Personenverkehrsunternehmen verweisen zudem auf den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Wenn die Wettbewerbsposition der Schiene gehalten oder gar verbessert werden sollte, müsse das Verkehrsangebot kontinuierlich weiter entwickelt werden. Dies scheitere im Personenverkehr häufig an den infrastrukturellen Voraussetzungen, wie zu geringen Streckengeschwindigkeiten, Geschwindigkeitseinbrüchen an Bahnübergängen, langen Aufenthaltszeiten in Kreuzungsbahnhöfen oder langen Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen. Auch im Güterverkehr sei die intermodale Wettbewerbsposition bei teilweise niedrigen Streckengeschwindigkeiten, Achslastbeschränkungen oder nicht hinreichenden signaltechnischen Einbindungen von Güterverkehrsanlagen oftmals schwierig.

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 bemängeln schließlich, dass Infrastrukturmängel zwar von allen Beteiligten identifiziert, nicht aber zeitnah beseitigt würden. Dies betreffe zum einen Langsamfahrstellen, die trotz erheblicher Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität oft nur schleppend beseitigt würden, zum anderen aber auch Engpässe, die erst im Rahmen größerer Bedarfsplanvorhaben mit langen Realisierungszeiträumen angegangen würden.

Die VDV-Liste des Investitionsbedarfs ist weder mit dem Anspruch auf Vollständigkeit verbunden noch will sie mit der Bundesverkehrswegeplanung konkurrieren. Sie will aber zeigen, dass der bei der Entwicklung und dem Zuschnitt des Netzes in vorderster Linie die Interessen des Marktes zu berücksichtigen sind - auch und gerade bei Entscheidungen über die Verwendung der für das Bestandsnetz bereit stehenden Investitionsmittel. In diesem Sinne sind die Vorschläge nicht nur an die Betreiber des Bundesschienenwegenetzes gerichtet, sondern gleichermaßen auch an die am Entscheidungsprozess beteiligten Institutionen aus Politik und Verwaltung.

Im Januar 2006 wurde bei der DB Netz AG ein Netzbeirat eingerichtet, der - so sieht es das Allgemeine Eisenbahngesetz vor - Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Schienenwege formulieren soll. Mit der Aktualisierung des Investitionsbedarfs aus Sicht der Nutzer möchte der VDV eine Grundlage für eine erfolgreiche und zielgerichtete Arbeit dieses Gremiums liefern.

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
1	101.1	Iserbrook	Sülldorf	S-Bahn Hamburg	häufige Verspätungsübertragung durch 10-Minuten-Betrieb auf eingleisiger Strecke	zweigleisiger Ausbau
2	103	Pinneberg	Elmshorn	FuB	geringe Streckenleistungsfähigkeit	Ausbau, erste Maßnahme Überholungsgleis Elmshorn
3	104	Hamburg HBF	Ahrensburg (SH)	FuB	keine Vertaktung in den HVZ möglich und häufige Verspätungsübertragung durch Überlastung der zweigleisigen Strecke	Viergleisiger Ausbau Hasselbrook - Rahlstedt und dreigleisiger Ausbau Rahlstedt - Ahrensburg.
4	110	Hannover Hbf		FuB	Fahrzeitverlust	abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung nach Gleis 4
5	110	Maschen	Lüneburg	FuB	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
6	121	Stade	Hamburg-Neugraben	FuB	Mit Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs stehen in den HVZ-Stunden nur 2 Trassen (?) je Stunde und Richtung für den konventionellen Verkehr zur Verfügung. Neben den RE-Zügen kann somit nur noch 1 Güterzug/Stunde durchgeführt werden.	Vorschlag: 3.Gleis
7	124	Nienburg	Minden	FuB	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. Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Wiederinbetriebnahme der Kreuzungsbahnhöfe Frille und Heimsen; Vermeidung von Betriebsruhen durch Umbau der Sicherungstechnik auf Fernsteuerung
8		Nienburg	Liebenau	FuB	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)
9	124	Rotenburg (Wümme)	Verden	FuB	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisig)	Zweigleisiger Ausbau
10	125	Cuxhaven	Bremerhaven	RN Elbe-Weser-Heide	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
11	130	Itzehoe	Heide	FuB	Lastbeschränkung der Hochbrücke Hochdonn erschwert den Güterverkehr	Ertüchtigung oder Erneuerung der Hochbrücke
12	130	Niebüll	Westerland	FuB	Mangelnde Kapazität: eingleisige Streckenabschnitte, in Kreuzungsbahnhöfen Lehnshallig und Keitum keine gleichzeitigen Einfahrten möglich, Kreuzungsgleislänge unzureichend, Blockteilung ungenügend; höhengleiche Bahnsteigzugänge in Klanxbüll, Morsum, Keitum	Zweigleisiger Ausbau Niebüll - Klanxbüll und Morsum - Westerland; Beseitigung höhengleiche Bahnsteigzugänge
13	131	Rendsburg	Neumünster	FuB	Hochbrücke Rendsburg Lastbeschränkung der Rendsburger Hochbrücke erschwert den Güterverkehr	Ertüchtigung der Brücke; ggf. längerfristiger Neubau eines Tunnels
14	132	Heide	Büsum	RN Nord-Ostsee	a) Langsamfahrstellen behindern den Betriebsablauf b) Ausbau von Weichen hat die Streckenleistungsfähigkeit reduziert	a) Beseitigung der Langsamfahrstellen b) Wiederherstellung der Weichenverbindungen
15	132	Neumünster	Heide	RN Nord-Ostsee	a) Langsamfahrstellen behindern den Betriebsablauf b) Ausbau von Weichen hat die Streckenleistungsfähigkeit reduziert	a) Beseitigung der Langsamfahrstellen b) Wiederherstellung der Weichenverbindungen
16	140	Lübeck Hbf	Lübeck-Travemünde Strand	FuB	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
17	142	Neumünster	Bad Oldesloe	RN Nord-Ostsee	Durch Rückbau von Kreuzungsbahnhöfen und zu lange Zugfolgeabschnitte ist derzeit kein Güterverkehr mehr durchführbar.	a) Wiedereinrichtung zusätzlicher Kreuzungsstellen b) Einbau von Weichenheizungen c) Einbau von Blockstellen Maßnahmenumfang steht im Zusammenhang mit anderen Entlastungsmaßnahmen für den Knoten Hamburg (Ausbau Elmshorn - Pinneberg, Ausbau und Elektrifizierung (Hamburg))

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
18	142	Neumünster	Bad Oldesloe	RN Nord-Ostsee	Nutzung der Strecke zur Umfahrung des Knotens Hamburg durch Güterverkehre wegen eingeschränkter Leistungsfähigkeit (eingleisig, nicht elektrifiziert) nicht möglich.	Ausbau der Strecke zur Umfahrung des Hamburger Ballungsraums
19	158	Wismar	Rostock	RN Schwerin-Mecklenburg-Strelitz	Fehlende Kreuzungs- und Abstellmöglichkeiten nach Streckenmodernisierung machen Mehr- und Sonderverkehre unmöglich	Wiedereinrichtung von Kreuzungs- und Abstellmöglichkeiten
20	173	Neustrelitz	Mirow	RN Schwerin-Mecklenburg-Strelitz	La-Stelle mit 10 km/h verursacht erhebliche Fahrzeitverlängerung	Beseitigung der La-Stelle
21	201	Berlin Osb	Frankfurt (Oder)	FuB	Kapazität der Strecke reicht für absehbaren Mehrverkehr von Güterzügen nach einsetzender Öffnung des polnischen Streckennetzes nicht aus, da Kapazität im wesentlichen durch vertakteten und dadurch bevorrechtigten Nahverkehr beansprucht; Verkehr lässt sich nicht auf weit entfernte Grenzbahnhöfe wie Horka oder Grambow/Tantow verweisen.	Bereitstellung hinreichend langer Überholgleise in den Bahnhöfen (analog zum Ausbaustandard zwischen Rzepin und Warschau)
22	202	Hafen Königs Wusterhausen		FuB	Mangelnde Pufferungs- und Zugbildungskapazität	Ausbau der Gleisanlagen im Hafen Königs Wusterhausen
23	204	Nauen	Berlin-Spandau	FuB	Streckenabschnitt hoch belastet, SPfV, SPNV; Fahrplankonflikte regelmäßig	Drittes Streckengleis; In Abhängigkeit Entscheidung S-Bahnverlängerung Spandau - Falkensee
24	205	Berlin Gesundbrunnen	Neustrelitz	FuB	Im Abschnitt Löwenberg - Oranienburg fehlende Blockstellen bzw. stillgelegt Blockstellen; dadurch große Zugfolgezeiten erforderlich	mit ESTW zusätzliche Blockteilung realisieren
25	207	Dessau	Meinsdorf	FuB	geringe Leistungsfähigkeit im Abschnitt Dessau - Roßlau - Meinsdorf (Blockteilung, Eingleisigkeit, Geschwindigkeit)	a) Streckenausbau bzw. Modernisierung b) Anhebung der Streckengeschwindigkeit
26	209.22	Abzw Wildpark Süd	Ferch-Lienewitz	FuB	Betriebsqualität der stark mit Personen- und Güterverkehr belasteten eingleisigen Strecke leidet an mangelnder Kapazität; fehlende Kreuzungsmöglichkeiten. Außerdem erhebliche Beeinträchtigung durch La-Stellen.	a) Elektrifizierung des derzeit im Gegensatz zum Streckengleis nicht mit Fahrleitung versehenen Kreuzungsgleises in Potsdam-Pirschheide (tief) b) Wiederherstellung des Kreuzungsgleises in Caputh-Geltow c.) Beseitigung der La-Stellen
27	209.26	Strausberg	Küstrin-Kietz	RN Oder-Spree	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
28	209.36	Königs Wusterhausen	Grunow	RN Ostbrandenburg	Die Strecke befindet sich nicht in nachfragegerechtem Zustand, insbesondere hinsichtlich der Streckengeschwindigkeit.	technische Sicherung der Bahnübergänge, Beseitigung der La-Stellen, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit
29	209.60	Eberswalde	Frankfurt/O.	RN Ostbrandenburg	Mehrere La-Stellen (Booßen 20 km/h, Dolgeln 20 und 70 km/h)	Beseitigung der La-Stellen, Anpassung der Streckenhöchstgeschwindigkeit an die günstige Trassierung
30	209.66	Angermünde	Tantow	FuB	Güterzüge der Relation Stendell Werkb - Polen müssen im Bf. Passow die Fahrtrichtung wechseln. Bei einer Modernisierung der Strecke wären dazu im Bf. Passow entsprechende Anlagen vorzusehen (1 - 2 Gleise).	Bau einer Verbindungskurve nördlich des Bf. Passow zur direkten Fahrt Stendell - Polen, dadurch kann Passow als einfacher Kreuzungsbahnhof ausgelegt werden.
31	215	Leipzig	Torgau	FuB	zu geringe Kapazität wegen Eingleisigkeit und massiver Geschwindigkeitseinbrüche ($v_{max} = 10$ kmh)	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Bereich Eilenburger Tunnel bis Leipzig-Heiterblick mit Ausbau des Tunnelprofils zur Beseitigung des stromlosen Streckenabschnittes
32	216	Lu-Wittenberg	Falkenberg	FuB	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

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
33	220 229	Horka Gbf	Horka Pbf (tief)	FuB	Drohende Engpasssituation bei der Zufahrt von und zur grenzüberschreitenden Strecke Horka - Weglinie (PL) durch angekündigten Wegfall der Ost/Nord-Verbindungskurve von Horka Gbf zur Strecke in Richtung Cottbus. Der Grenzübergang Horka - Weglinie (PL) wäre nach Wegfall der Verbindungskurve aus Richtung Cottbus/Berlin nur noch über Umwege zu erreichen; entsprechende Verkehre müssten dann außerdem die bereits jetzt überlastete eingleisige Strecke Hoyerswerda - Horka nutzen vgl. lfd. Nr. 25	Verzicht auf den angekündigten Wegfall der Ost/Nord-Verbindungskurve von Horka Gbf zur Strecke in Richtung Cottbus.
34	228	Falkenberg	Hoyerswerda	FuB	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 mehr Bahnsteiggleise in der Relation Hoyerswerda - Dresden nutzbar werden, derzeit nur Gleis 3
35	229	Hoyerswerda	Horka	FuB	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit aufgrund fehlender PZB, fehlender schienenfreier Bahnsteigzugänge, zu geringer Vorsignalabstände, Eingleisigkeit Knappenrode - Horka sowie fehlender Elektrifizierung Knappenrode - Grenze	a) Ausrüstung der Strecke mit PZB b) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge c) Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000m d) zweigleisiger Ausbau Knappenrode - Horka Gbf e) Elektrifizierung Knappenrode - Horka - Weglinie mit 15 kV 16 2/3 Hz
36	230	Dresden	Görlitz	FuB	Strecken höchstgeschwindigkeit nur bei 120 km/h; gegenwärtig aber eine Vielzahl an Langsamfahrstellen, außerdem sind weitere Einschränkungen zu erwarten 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
37	240	Berlin	Dresden	FuB	Mangelnde Leistungsfähigkeit durch niedrige Strecken höchstgeschwindigkeit, schlechten Zustand, Eingleisigkeit und fehlende Blockstellen	Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit mit grundhafter Erneuerung
38	250	Leipzig	Bitterfeld	FuB	Kapazitätsproblem SPNV	Umbau des Knoten Mockau mit Schaffung von schlanken Weichenverbindungen zur Erhöhung der Flexibilität der Fahrmöglichkeiten
39	254	Trebnitz	Dessau	FuB	Mangelnde Kapazität; Engpass im eingleisigen Abschnitt Üst Neeken - Hp Rodleben - Abzw Roßlau Rvb. Abwicklung des SPNV mit Halt am Hp Rodleben im eingleisigen Abschnitt verschärft Kapazitätsproblem; erhebliche Behinderung des Güterverkehrs.	a) Wiederherstellung des zweigleisigen Zustandes im Abschnitt Üst Neeken - Hp Rodleben - Abzw Roßlau Rvb b) Verlängerung der Bahnhofsgleise auf 600 m
40	305	Wittenberge	Stendal	FuB	Zugang von Güterzügen zum Zellstoffwerk in Niedergörne (hohes und noch steigendes Aufkommen)	Bau einer Verbindungskurve aus Richtung Wittenberge in die Nebenbahn Borstel - Niedergörne
41	305	Uelzen	Stendal	FuB	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.
42	310	Braunschweig	Helmstedt	FuB	Überlastung des Streckenabschnitts Großgleidingen - Abzw Weddel (gesamter Durchgangsverkehr durch den Knoten Braunschweig von/nach Helmstedt und Wolfsburg - SFS über zwei Streckengleise)	dreigleisiger Ausbau
43	330	Halle (Saale) Ascherleben Heudeber-Danstedt Ilseburg Stapelburg	Ascherleben Heudeber-Danstedt Ilseburg Stapelburg Vienenburg	RN Mittelelbe RN Ostharz RN Ostharz RN Ostharz	a) Im Rahmen des Streckenausbaus Halle (S) Hbf - Halberstadt wurden sämtliche Kreuzungsmöglichkeiten zurückgebaut. Folge: Die Streckenkapazität ist gesunken, die Pünktlichkeit hat sich drastisch verschlechtert. b) zu geringe Anhängelasten aufgrund Streckenprofils c) zu geringe Leistungsfähigkeit aufgrund mangelnder Blockteilung	a) Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit durch Bau von Überholungsgleisen in Nauendorf b) Wiederherstellung der Verbindung Abzw Weißes Ross - Vienenburg (6 km auf vorhandener Trasse, dadurch Verdopplung der Anhängelast möglich) c) Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Blockteilung mit Sbk im Bereich Stapelburg d.) Prüfung des Gleisplans und der Sicherungstechnik im Bahnhof Vienenburg

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
44	342	Köthen	Aken	RN Mittelelbe	Durch den Einbau des Stichstreckenblocks auf der Nebenbahn Köthen - Aken ist die Bedienung des Hafens nur noch einmal am Tag möglich.	Sicherungstechnischer Ausbau, um eine flexiblere Trassennutzung für den Güterverkehr zu ermöglichen.
45	370	Minden	Wunstorf	FuB	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
46	372	Löhne	Veltheim (- Hameln)	FuB	Mangelnde Leistungsfähigkeit durch fehlende Kreuzungsbahnhöfe und durch Betriebsruhen	Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Wiederinbetriebnahme des 3. Gleises im Kreuzungsbahnhof Vlotho; Vermeidung von Betriebsruhen durch Umbau der Sicherungstechnik auf Fernsteuerung
47	390	Bremen	Oldenburg	FuB	a) Mangelnde Einbindung des Bahnhofes Bremen-Huchting b) 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.	a) Schaffung einer signaltechnisch gesicherten Ein- und Ausfahrt im Bahnhof Bremen-Huchting b) 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)
48	390 392	Wilhelmshaven	(- Oldenburg) - Leer	FuB	Beim Ausbau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven wird es zu einer erheblichen Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke Wilhelmshaven - Oldenburg kommen, der bei Beibehaltung der derzeitigen Infrastruktur weiter in Richtung Bremen abfließen wird. Da der Knoten Bremen erheblich überlastet ist, bietet sich als Ausweichroute die Verbindung über Leer - Rheine - Münster in Richtung Ruhrgebiet/Rheinland an. Damit dies nicht zu unnötigen Rangierbewegungen im Bahnhof Oldenburg führt, ist es notwendig, in Oldenburg einen direkten Anschluss der Strecke von Wilhelmshaven nach Leer zu schaffen. Dies könnte den Knoten Bremen erheblich entlasten und auch zu einer sinnvollen Kombination der Containerzüge von und nach Dörpen beitragen.	Bau einer Westkurve in Oldenburg zur direkten Anbindung der Strecke Wilhelmshaven - Oldenburg an die Strecke in Richtung Leer
49	392	Wilhelmshaven (einschl. JadeWeserPort)	Oldenburg	FuB	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 zu durchgehend zu befahren	Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven einschließlich JadeWeserPort
50	395	Dörpen	Aschendorf	FuB	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 und Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs im Bahnhof Dörpen.
51	395	Rheine		FuB	zuwenig Bahnsteiggleise für vorgesehene Fahrplankonzept	Reaktivierung Bahnsteiggleis 8
52	400	Bielefeld Hbf		FuB	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.
53	400	Hamm	Minden	FuB	Fahrplanzwänge auf der Personenverkehrsstrecke.	Wiederherstellung der Überholungsmöglichkeiten in den Bahnhöfen der P-Bahn.

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
54	403	Bielefeld - Brackwede	Paderborn HBF	RN Lipperland-Senne	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)
55	405	Herford	Altenbeken	RN Lipperland-Senne	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
56	405 360	Altenbeken	Himmighausen/Sandebeck	RN Lipperland-Senne	Der Rehbergtunnel ist dringend sanierungsbedürftig und seit geraumer Zeit mit einer Langsamfahrstelle belegt. Es wird befürchtet, dass bei weiterem Verfall weitere Einschränkungen folgen	Sanierung in Schritten, die eine eingleisige Befahrbarkeit auch während der Baumaßnahme erlauben.
57	410	Rheine	Münster	FuB	Betriebl. Zwangspunkt	Niveaufreie Bahnsteigzugänge, z. B. in Emsdetten
58	411	Lünen	Geist		mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Wartezeiten	Bau des zweiten Gleis, hilfsweise in einzelnen Abschnitten
59	415	Dortmund - Kamen - Hamm		FuB	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. Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund muss unbedingt verbessert werden.
60	415	Essen Hbf	Bochum Hbf	FuB	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit	1) Verbesserung der Blockteilung 2) Einbau von Schlankweichen in Wattenscheid zur Beschleunigung der Überholungen
61	416	Gelsenkirchen	Wanne-Eickel	FuB	mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	niveaufreie Ausfahrt Ri Recklinghausen
62	420	Wesel	Oberhausen	FuB	Überlastung der Relation	- 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 - Ausbau des Knotens Oberhausen - Verbesserung Leistungsfähigkeit durch Blockverdichtung Emmerich - Oberhausen (VB) - Anhebung Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h (internationales Vorhaben) - dreigleisiger Ausbau der Strecke Oberhausen - Wesel (- Emmerich) (VB)
63	420	Zevenaar	Emmerich	FuB	Beim Anschluss der Betuwelinie besteht die Gefahr, dass der Systemwechselbahnhof und damit die Möglichkeit zum Lokomotivwechsel auch zwischen 15 kV Wechselstrom und 1,5 kV Gleichstrom entfällt. Außerdem ist noch keine definitive Entscheidung zugunsten einer unmittelbaren Systemschnittstelle zwischen den Wechselstromsystemen 15 kV und 25 kV gefallen, so dass die für die EVU nachteilige Option des Verbleibs einer Gleichstrominsel 1,5 KV zwischen den beiden Wechselstromsystemen im Grenzbereich besteht.	Erhalt eines Systemwechselbahnhofs (Zevenaar oder Emmerich) für den Wechsel von 15 kV Wechselstrom auf 1,5 kV Gleichstrom und Schaffung einer unmittelbaren Schnittstelle zwischen 15 und 25 kV Wechselstrom.
64	425	Wanne-Eickel	Recklinghausen HBF	FuB	mangelnde Leistungsfähigkeit	Zusätzliche Gleise an vorhandenen Strecken mit Personen- und Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
65	434	Dortmund HBF	Brügge	RN Bergisch-Märkisches-Land	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. Vorgesehen ist die Reaktivierung der Strecke Brügge - Gummersbach. 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.
66	435	Schwerte	Warburg	RN Bergisch-Märkisches-Land	Fahrzeiten zu lang, Behinderungen an niveaugleichen Bahnsteigzugängen	Geschwindigkeitserhöhung, Beseitigung der niveaugleichen Bahnsteigzugänge
67	450.28	Düsseldorf-Gerresheim Bf		FuB	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
68	450.28	Neuss Hbf		FuB	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
69	450.3	Essen Hbf	Essen-Steele Ost	FuB	Kapazitätsengpässe	Kapazitätserweiterung durch verbesserten signaltechnischen Ausbau vor dem Hintergrund eines 15-Minuten S-Bahn-Taktes.
70	450.8	Düsseldorf Hafen	Rheinbrücke Neuss	FuB	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.
71	450.8	Düsseldorf HBF	Neuss HBF	(nicht genannt)	Kapazitätsengpässe	Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen.
72	450.9	Böttrop HBF	Essen-Dellwig Ost	(nicht genannt)	Kapazitätsengpässe durch Eingleisigkeit	zweigleisiger Ausbau
73	460	Köln	Siegen	FuB	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
74	465	Troisdorf	Niederlahnstein	FuB	a) Verzögerungen im Betriebsablauf durch Sicherung des Zuganges von Reisenden zu Bahnsteigen b) mangelnde Überholungsmöglichkeiten	a) Beseitigung aller niveaugleichen Bahnsteigzugänge b) Wiedererrichtung von Überholgleisen
75	466	Niederlahnstein	Wiesbaden Ost	FuB	a) Verzögerungen im Betriebsablauf durch Sicherung des Zuganges von Reisenden zu Bahnsteigen	a) Beseitigung aller niveaugleichen Bahnsteigzugänge
76	470	Köln	Hürth-Kalscheuren	FuB	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)
77	470	Köln Hbf	Bonn	FuB	Aus Gbf Köln-Eifeltor Richtung Süden ausfahrende Güterzüge müssen in Hürth-Kalscheuren das Streckengleis Bonn - Köln kreuzen und behindern den dortigen Verkehr. Viele dieser Züge benutzen die Strecke nur bis Brühl Gbf, um dort auf das Netz der HGK überzugehen und behindern dabei auch den Verkehr auf dem Streckengleis Köln - Bonn	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einfädelung in den Nordkopf Brühl Gbf
78	470 471	Köln	Mainz	FuB	Auf Streckenabschnitten bestehen keine bzw. keine ausreichenden Überholungsmöglichkeiten	(Wieder-)errichtung von Überholmöglichkeiten
79	471	Mainz Hbf	Frankfurt a. M.	FuB	Überlastung der Strecke im Bereich Mainz-Bischofsheim - Raunheim - Abzw Mönchwald - auch nach Vollinbetriebnahme der NBS Köln - Rhein/Main	Viergleisiger Ausbau
80	472	Köln Messe/Deutz	Abzw. Flughafen Nord	FuB	mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	2 weitere Gleise mit niveaufreien Ein- und Ausfädelungen
81	474	Jünkerath	Ehrang	RN Eifel	Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Streckenabschnitte	Zumindest teilweise zweigleisiger Ausbau

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
82	480	Aachen Hbf	Düren	FuB	a.) Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fern/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung b.) niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit (40 km/h) auf demurtscheider Viadukt im Zuge der HGV - Verbindung Paris - Köln	a.) drei- viergleisiger Ausbau b.) Ertüchtigung desurtscheider Viadukt im Rahmen der z. Zt. anstehenden Sanierung für mindestens 80 Km/h statt der geplanten 40 km/h
83	480	Aachen Süd (Grenze)	Aachen Hbf	FuB	a.) Einbau eines zusätzlichen Konfliktpunktes im Rahmen des "Streckenausbaus" der HGV-Strecke Paris - Köln durch geplanten Rückbau eines Überwerfungsbauwerks südlich des Buschtunnel b.) Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr und Verspätungsübertragung durch Kreuzung von Zügen im Bereich des eingleisigen Buschtunnels	a.) Erhalt des Überwerfungsbauwerks für den Wechsel vom Rechts- auf den Linksverkehr (Belgien) im Bereich des Buschtunnels b.) Sanierung der alten Röhre des Buschtunnels zur Aufnahme eines zweiten Gleises und Ertüchtigung für 160 km/h
84		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
85	480	Bf Düren		FuB	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
86	480	Eschweiler Hbf		FuB	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
87	480	Stolberg Hbf		FuB	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, Anlage eigener Nahverkehrsgleise zur konsequenten Trennung von Fernverkehr und euregiobahn sowie Schaffung kurzer Umsteigewege. Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.
88	480	Vorbahnhof Düren		FuB	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.
89	481	Neuss	Kerpen-Horrem	FuB	mangelnde Attraktivität	Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf
90	482	Herzogenrath Bf	Herzogenrath (Grenze)	FuB	Kapazitätsengpässe zwischen Heerlen (NL) und Landgraaf (NL), Einschränkung der verfügbaren Trassen, Verspätungsübertragung	zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Heerlen - Herzogenrath
91	485	Erkelenz	Rheydt	FuB	niveaugleiche Bahnsteigzugänge in den Bahnhöfen Herrath und Wickrath schränken die Leistungsfähigkeit der Strecke ein	Schaffung schienenfreier Bahnsteigzugänge
92	485	Herzogenrath Bf	Rheydt	FuB	mangelnde Kapazität	Erhalt der Weichenverbindungen in den Bahnhöfen Erkelenz, Lindern und Übach-Palenberg, um den eingeplanten Gleiswechselbetrieb (im Rahmen der zur Zeit im Bau befindlichen Stufe II des ESTW Grevenbroich) überhaupt nutzen zu können.

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
93	485	Herzogenrath Bf	Aachen	FuB	mangelnde Kapazität durch hohe Zugzahl	Erhöhung der betrieblichen Flexibilität im Bahnhof Herzogenrath durch Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs inklusive Beifahranlage zum Kuppeln und Trennen der Züge, niveaufreie Einbindung der Strecke von Alsdorf über ein Brückenbauwerk
94	485	Viersen	Strecke 2510 auf Strecke 2520	FuB	zur Vermeidung des zeitaufwendigen Kopfmachens in Viersen Gbf Bau einer Vbk Richtung Strecke Krefeld - Duisburg, dadurch Kapazitätserweiterung und Fahrzeitenbeschleunigung.	Verbindungskurve in Viersen Gbf von Strecke 2510 auf Strecke 2520
95	485 490	Wickrath	Rheydt-Oberkirchen	FuB	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.1)	Bau Verbindungskurve
96	487	Mönchengladbach	Dalheim (Roermond)	FuB	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
97	490	Rheydt-Odenkirchen	Rheydt Hbf	FuB	Mangelnde Kapazität	Anstatt teuren Ausbaus der vorhandenen eingleisigen Strecke Bau einer Verbindungsspanne, die südlich Odenkirchen nach Nordwesten führt und entlang der BAB A 61 Rheydt Gbf. erreicht. Hierdurch Nutzungsmöglichkeit der Strecke Rheydt Gbf – Viersen-Helenabrunn für den Güterverkehr zur Entlastung des stark belasteten Abschnitts Rheydt Hbf – Mönchengladbach Hbf bei Trennung Pv / Gv
98	490	Viersen	Venlo	FuB	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
99	500	Leipzig	Wurzen	FuB	Kapazitätsproblem SPNV	Einbau schlanker Weichen in Borsdorf für schnelle Überholungen, Erhöhung der Blockdichte für "schnelles" Hinterherfahren nach einer Überholung, Wiederherstellung der Verbindungsstrecke im Bereich Paunsdorf zur KBS 525 mit Elektrifizierung der KBS 525 auf dem Abschnitt Paunsdorf - Leipzig Hbf.
100	501.1	Leipzig	Leipzig-Leutzsch	FuB	Kapazitätsproblem SPNV	Erhöhung der Streckenkapazität
101	501.1	Leipzig-Miltitzer Allee	Markranstädt	FuB	Einbindung Weißenfels - Naumburg in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz	Neubaustrecke zwischen Miltitzer Allee und Markranstädt
102	505.10	Leipzig	Halle (Saale)	FuB	lange Reisezeiten	Einbau von schlanken Weichen in den Abzw. Slevogtstraße, Gröbers und Dieskau
103	506	Borsdorf	Meißen	RN Mittelsachsen	a.) lange Reisezeiten, kein 30 Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich, hoher Regionalfaktor b.) Einführung Mitteldeutsches S-Bahn Netz	a.) Wiederherstellung des zweiten Streckengleises auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma, Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge, Ertüchtigung auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 100km/h (im Abschnitt Borsdorf Döbeln durch Verlegung der Einschaltpunkte möglich), zweigleisiger Begegnungsabschnitt Döbeln - Döbeln-Zentrum, Umbau der Leit und Sicherungstechnik bei Beibehaltung aller bestehenden Kreuzungsstellen auf einen "schlanken" Betrieb. b.) Elektrifizierung der Strecke Borsdorf - Döbeln, um die Regionalbahn-Bedienung durchgehend auf S-Bahnverkehr umstellen zu können.
104	507	Neukieritzsch	Geithain	FuB, RN Mittelsachsen	lange Reisezeiten, fehlende Elektrifizierung, fehlende Abstellkapazitäten in Geithain	Ertüchtigung der Strecke auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, Elektrifizierung einschließlich beider Kreuzungsgleise in Frohburg, Aufbau eines elektrifizierten Abstellgleises in Geithain

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
105	510	Sachsen - Franken - Magistrale		FuB	a.+b.) Die Aufstellung eines integralen Taktfahrplans mit attraktiven, schnellen Fahrzeiten und optimalen Verknüpfungen in den Knoten scheidet bisher aufgrund der fehlenden Infrastrukturvoraussetzungen infolge des nicht abgeschlossenen Ausbaus der Sachsen - Franken - Magistrale (Projekt 13 im vordringlichen Bedarf des BVWP). Der bisher nicht abgeschlossene Ausbau bedingt zudem, dass die bereits getätigten Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 930 Mio. € nicht optimal genutzt werden können. c.) 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.	a.) Beseitigung geschwindigkeitsrelevanter Mängelstellen in Bayern (bei Schnabelwaid, Vorbach, Röslau) b.) Vollständiger Ausbau der Sachsen - Franken - Magistrale auf sächsischem Gebiet (Abschnitt Hohenstein - Ernstthal - Srt. Egidien, Knoten Plauen, Zwickau, Chemnitz) c.) Elektrifizierung der Strecke Reichenbach – Marktredwitz – Nürnberg / Grenze CZ (Nr. 16 der Kategorie Neue Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan)
106	525	Leipzig	Geithain	RN Mittelsachen	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, Bau einer Bahnsteigkante in Leipzig-Sellerhausen.
107	530	Hof Hbf		FuB	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
108	530	Leipzig	Werdau-Bogendreieck	FuB	lange Reisezeiten	Ertüchtigung der Strecke auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Bedarf aus S-Bahnverkehr) oder Beschleunigen des Durchführungs der Maßnahme Sachsen-Franken-Magistrale
109	530	Leipzig Hbf Leipzig-Connewitz Leipzig Bayer Bf Gaschwitz	Leipzig-Connewitz Werdau Gaschwitz Böhlen b.L.	FuB	a.) Mangelnde Anlagenkapazität in Bahnhöfen Böhlen (b. Lpz.) und Gaschwitz bei Realisierung vorliegender Planungen absehbar b.) Elektrischer Güterverkehr auf Anlagen des Bahnhofs Böhlen nur beschränkt möglich	a.) Erhaltung der Abstellkapazitäten auf den Bahnhöfen Böhlen (b. Lpz.) und Gaschwitz, um auf Verkehrsspitzen der Industriebetriebe in Böhlen reagieren zu können b) Instandsetzung des Brückenbauwerkes im Bahnhof Böhlen (b. Lpz.) zur erneuten Nutzung der E-Traktion des darunterliegenden Gleises (Alte Zuführung zur Anschlussbahn Werk Böhlen)
110	539	Zwickau Hbf	Adorf	RN Vogtland-Ostthüringen	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.
111	551	Zeitz	Weißenfels	RN Elbe-Saale	a) Fehlende Kreuzungsmöglichkeiten behindern den Betriebsablauf; Sonderzüge nur mit langen Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten b) 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.) c) keine Durchfahrt mit Streckengeschwindigkeit für Güterzüge in Weißenfels, da durchgehende Hauptgleise mit planmäßig abgestellten Regionaltriebwagen blockiert sind	a) Wiederinbetriebnahme des Überholungsgleises im Bahnhof Theißen b) Nachrüstung eines Ausfahrtsignals im Bahnhof Prittitz in Richtung Teuchern c) Nachrüsten der Hauptgleise mit Zwischensignalen und Frühhaltanzeigern; hierdurch wird gleichzeitige Nutzung durch zwei Regionaltriebwagen pro Gleis möglich; freigewordenes Hauptgleis kann dann vom Güterverkehr genutzt werden. Alternativ: Umsetzen der Regionaltriebwagen während der Aufenthaltszeit auf Nebengleise
112	557 857	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
113	560 580	Leipzig Großkorbetha	Großkorbetha Weißenfels	FuB	Geschwindigkeitseinbruch von 100 km/h auf 60 km/h in der Ausfahrt des Bahnhofes Großkorbetha in Richtung Leipzig	Einbau schlankerer Weichen

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
114	590 600	Halle	Eichenberg (- Kassel)	FuB	a.) Mangelnde Durchlässigkeit des Bf Nordhausen (keine Durchfahrmöglichkeit für Gz mit Streckengeschwindigkeit bei regelmäßig besetzten drei Bahnsteiggleisen b.) Fahrzeitverluste, Einschränkung der Streckenleistungsfähigkeit	a.) Errichtung eines zügig befahrbaren Gz-Gleises in Nordhausen auf vorhandenem Bahngelände b.) Beseitigung La-Stellen, Streckenausbau
115	600	Göttingen	Friedland	FuB	Gegenseitige Behinderung von Zugfahrten	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzuganges in Friedland/Han
116	615	Frankfurt a. M.	Fulda	FuB	Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke	a) Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen b) Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzuganges in Neuhofer/Kr Fulda c) Schaffung einer Überholmöglichkeit am Bahnsteig in Flieden für Züge in Richtung Fulda (derzeit Überholung nur bei Langsamfahrt möglich und ständig praktiziert)
117	620	Gießen	Marburg	FuB	Behinderungen am niveaufreien Bahnsteigzugang Niederwalgern	niveaufreier Bahnsteigzugang
118	630	Gießen	Friedberg	FuB	Überlastung der Strecke im Abschnitt Abzweig Bergwald – Friedberg durch Überlagerungen starker Verkehre in den Relationen Hanau – Friedberg – Wetzlar – Siegen und Frankfurt – Friedberg – Gießen – Kassel (sowohl Personen- als auch Güterverkehr). Die Strecke dient in Verbindung mit der Siegstrecke als Ausweichstrecke für Güterverkehre durch das Rheintal)	Drei- oder viergleisiger Ausbau
119	635	Gießen	Fulda	RN Wetterau	Fahrzeiten zu lang	Geschwindigkeitserhöhung
120	640	Hanau hbf	Aschaffenburg Hbf	RN Wetterau	Behinderungen an niveaugleichen Bahnsteigzugängen	niveaufreie Bahnsteigzugänge Großauheim und Dettingen
121	645.1	Wiesbaden Ost	Abzw Kostheim	FuB	Extreme Überlastung durch Überlagerung der Verkehre Frankfurt Hbf – Wiesbaden Hbf und Mainz-Bischofsheim – rechte Rheinstrecke	viergleisiger Ausbau
122	650	Darmstadt	Mannheim-Friedrichsfeld	FuB	Verminderte Streckenkapazität nach Ausfall der Betriebsstelle Zwingenberg (Bergstraße) infolge Stellwerksbrand	Umgehende Instandsetzung des Stellwerkes und Wiederinbetriebnahme der Betriebsstelle Zwingenberg einschl. des Überholungsgleises; Wiederherstellung der Überholmöglichkeiten genießt aus Sicht des AT SPNV hohe Priorität; alternativ zügige Realisierung der NBS RM/RN
123	655	Abzw. Frankfurter Kreuz	Frankfurt Stadion	FuB	mangelnde Kapazität	3. und 4. Gleis
124	655	Mannheim-Käfertal	Mannheim Hbf	FuB	Betriebserschwerisse und Verzögerungen durch seit Jahren dauernd bestehenden „zeitweilig eingleisigen Betrieb (ZEB)“	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit
125	660	Ludwigshafen-BASF	Frankenthal	FuB	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)
126	660	Ludwigshafen-Oggersheim	Ludwigshafen-BASF	FuB	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
127	660	Mainz Hbf	Mannheim Hbf	FuB	Gegenseitige Behinderung von Zügen im Bahnhof Worms bei Überholungen	Umbau des Bahnhofes unter Schaffung einer seitenrichtigen Überholmöglichkeit an Bahnsteigen
128	660	Mainz Hbf	Wiesbaden Hbf	FuB	Höhengleiche Kreuzungen und damit Behinderungen der Züge Wiesbaden - Mainz und Mainz - Koblenz in Mainz Hbf.	Bau eines Überwerfungsbauwerkes
129	660	Mainz Hbf	Wiesbaden Hbf	FuB	Höhengleiche Kreuzungen und damit Behinderungen von Güterzügen Mainz - Mannheim und Reisezügen Schifferstadt - Mannheim in Ludwigshafen Hbf.	Bau eines Überwerfungsbauwerkes
130	661	Mainz Hbf	Alzey	RN Rheinhessen-Weinstraße	Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Streckenabschnitte; keine Leistungsausweitung möglich	Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
131	665	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf	FuB	mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Herstellung der Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg und Bau einer niveaufreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in die Main-Neckar-Bahn
132	670	Ludwigshafen-BASF	Ludwigshafen-Hbf.	FuB	Der Personenverkehr der BASF findet derzeit mit Dieseltraktion statt. Diese Traktion passt nicht in das S-Bahn-Konzept der Region.	Elektrifizierung der Personenverkehrsstrecke.
133	670	Saarbrücken Hbf		FuB	zu lange Fahrzeiten bei der Ein- und Ausfahrt, zu lange Zugfolgezeiten	Geschwindigkeitserhöhungen, Blockteilung verbessern
134	672	Bad Kreuznach	Kaiserslautern	RN Rheinessen-Weinstraße	Behinderungen in der Betriebsabwicklung und schwierige Fahrplangestaltung durch höhengleiche Bahnsteigzugänge	Bau niveaufreier Bahnsteigzugänge
135	676 702	Karlsruhe-West	Karlsruhe-Dammerstock	FuB	mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung und Verbindungskurve	Wiederaufbau und Elektrifizierung der Verbindungskurve
136	677	Germersheim	Wörth	FuB	mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung	Elektrifizierung
137	681	Saarbrücken	Illingen	FuB	mangelnde Kapazität	Blocksignale Fischbach-Camphausen
138	693	Karthaus	Igel	FuB	Eingleisige Moselbrücke mit starkem Geschwindigkeitseinbruch sowie weiterer eingleisiger Abschnitt führen zu Betriebsbehinderungen	Durchgehender zweigleisiger Ausbau; Umbau der Zufahrten
139	700	Karlsruhe	Basel	FuB	Keine ausreichenden Überholmöglichkeiten, keine Abstellung/Pufferung möglich	Einrichtung von Abstell- und Überholmöglichkeiten
140	702	Karlsruhe Hbf	Rastatt	FuB	a) Mangelnde Kapazität im Abschnitt Karlsruhe Hbf – Durmersheim b) Behinderungen durch Fahrstraßenausschlüsse im Bf. Rastatt	a) Dreigleisiger Ausbau von Karlsruhe Hbf bis Durmersheim (Nord); b) Höhenfreie Verknüpfung der KBS 702 Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt mit der KBS 710.41 Rastatt – Freudenstadt im Bf. Rastatt;
141	719	(Offenburg -) Appenweier	Kehl (- Strasbourg)	FuB	Mangelnde Kapazität des Grenzbahnhofes Kehl; komplizierte Betriebsführung durch Zweisystemloks und Dieselloks, auf die in Kehl umgespannt wird	Umstellung der Strecke Kehl – Strasbourg Ville auf 15 kV 16 2/3 Hz, um Umspannen in Kehl zu vermeiden; ggf. im Zusammenhang mit Einrichtung des ESTW Strasbourg bis 2006 alternativ: Verlegung der Systemschnittstelle in den Bahnhof Kehl
142	720	Offenburg Hattingen Singen (Htw)	Hattingen Singen (Htw) Konstanz	RN Südbaden FuB FuB	a) Falsche Blockeinteilung im Streckenabschnitt Engen - Singen. Der Bf. Singen kann nur im 5-Minutenabstand verlassen bzw. erreicht werden, so dass unattraktive Aufenthaltszeiten entstehen b) mangelnde betriebliche Flexibilität; keine Überleitmöglichkeit im Streckenabschnitt Radolfzell – Konstanz; kein Gleiswechselbetrieb	a) Verkürzung des Blockabstandes zwischen Engen und Singen; b.) Schaffung von Überleitmöglichkeiten bzw. Gleiswechselbetrieb zwischen Radolfzell und Konstanz;
143	740	Horb Tuttlingen	Tuttlingen Hattingen	FuB	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;
144	750	Plochingen	Ulm	FuB	Behinderungen am niveaufreien Bahnsteigzugang Beimerstetten	niveaufreier Bahnsteigzugang
145	750	Plochingen	Ulm	FuB	Zu geringe Anhängelasten; überhöhter Aufwand durch Nachschiebeerfordernis auf der Geislinger Steige; vgl. lfd. Nr. 74	Ausbau der Alternativstrecke Kornwestheim - Schorndorf - Aalen - Donauwörth - Augsburg mit ausreichenden und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten (vgl. lfd. Nr. 81 und 85); außerdem Bau einer Verbindungskurve bei Stuttgart-Nürnberger Str. (Ebitzweg – Nürnberger Str.) zur Vermeidung eines Fahrtrichtungswechsels in Stuttgart-Untertürkheim
146	751	Friedrichshafen	Lindau-Aeschach	FuB	Mangelnde Kapazität	Elektrifizierung der Strecke; zweigleisiger Ausbau des Abschnittes Friedrichshafen - Lindau
147	751	Schemmerberg	Laupheim-Stadt	FuB	Unattraktiver Umstieg für Fahrgäste zwischen Laupheim-Stadt und Biberach in Laupheim-West	Bau der südlichen Verbindungskurve bei Laupheim-West
148	751	Ulm	Friedrichshafen	FuB	Mangelnde Kapazität	Elektrifizierung der Strecke; zusätzlich Geschwindigkeitserhöhung; Bau einer Verbindungskurve zur Umfahrung Friedrichshafen-Stadt auf alter Strecke; kurzfristig: Einbau von Blocksignalen in Meckenbeuren

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
149	757	Aalen	Ulm	RN Schwäbische Alb	mangelnde Kapazität	zweigleisiger Ausbau
150	760	Tübingen	Plochingen	FuB	Mangelnde Kapazität/Flexibilität wegen nicht ausreichender Blockteilung	Errichtung zusätzlicher Blocksignale in Bempflingen
151	780	Bad Friedrichshall Jagstfeld	Würzburg		Fahrzeiten zu lang, Behinderungen am eingleisigen Abschnitt	Geschwindigkeitserhöhung, durchgehend 2. Gleis Züttlingen - Möckmühl
152	784	Backnang	Schwäbisch Hall-Hessental	FuB	Mangelnde Kapazität	zweigleisiger Ausbau; alternative: partieller Ausbau der Strecke durch a) Wiedererrichtung des Kreuzungsbahnhofs Fornsbach (kurz- bis mittelfristig) b) Errichtung der Doppelspurinsel Sulzbach - Oppenweiler (längerfristig)
153	786	Stuttgart Hbf	Aalen	FuB	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
154	810	Schweinfurt	Bamberg	FuB	Fahrzeiten zu lang	Geschwindigkeitserhöhung
155	820	Bamberg	Lichtenfels	FuB	Zugfolgezeiten zu lang	Blocksignale zwischen Bad Staffelstein und Lichtenfels
156	820	Fürth Hbf	Bamberg	FuB	Viele höhengleiche Bahnsteigzugänge mindern die Streckenleistungsfähigkeit; andere Zugfahrten werden durch haltende Reisezüge behindert	Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge
157	850	Marktschorgast	Münchberg	FuB	Zugfolgezeiten zu lang	Blocksignale
158	850 855 858	Oberkotzau	Hof Hbf	FuB	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Abschnittes Oberkotzau - Hof Hbf, auf dem der Verkehr von zwei zweigleisigen Strecken und einer eingleisigen Strecke von und nach Hof zusammenläuft. Infolge des integralen Taktfahrplans stündlich wiederkehrend praktisch gleichzeitiger Trassenbedarf für bis zu fünf Züge mit gleicher Fahrtrichtung; Züge können aber nur nacheinander im Blockabstand verkehren. Folge: unattraktive Fahrplanlagen, Verspätungsübertragungen.	Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb
159	855	Regensburg Hbf	Hof Hbf	RN Oberpfalz	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
160	855	Regensburg Ost Gbf	Abzw. Hafenbrücke	RN Oberpfalz	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)
161	855 870	Irrenlohe	Schwandorf	RN Oberpfalz	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
162	875	Schwandorf	Furth im Wald	RN Oberpfalz	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
163	876	Cham	Waldmünchen	RN Oberpfalz	sehr niedrige Streckengeschwindigkeit; zusätzlich noch Geschwindigkeitseinschränkungen wg. Oberbaumängeln und BÜ; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit
164	877	Cham	Kötzting	RN Oberpfalz	sehr niedrige Streckengeschwindigkeit; zusätzlich noch Geschwindigkeitseinschränkungen wg. Oberbaumängeln und BÜ; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf das Niveau der anschließenden NE-Strecke Kötzting - Lam
165	900	Nürnberg	Passau Grenze	FuB	Für diese Strecke sind explizit für den SGV Richtung Österreich keine Trassen mehr frei.	Blockverdichtung

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
166	905	Plattling	Bayerisch Eisenstein	RN Bayerwald	a) Streckenkapazität nach Einbau neuer Sicherungstechnik reduziert (Entfall von Kreuzungsmöglichkeiten, Entstehung langer Blockabschnitte), dadurch Realisierung von Mehr- und Neuverkehren erschwert; b) Achslastbeschränkung zwischen Triefenried und Bay. Eisenstein auf max. 16 t erschwert Güterverkehr	a) Wiedereinrichtung zusätzlicher Kreuzungsstellen b) Ertüchtigung der Strecke für höhere Achslasten
167	906	Zwiesel	Grafenau	RN Bayerwald	keine Geschwindigkeitsanhebung trotz erfolgter Oberbausanierung; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit (mit geringem Aufwand möglich)
168	910	Nürnberg-Eibach		FuB	Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlagsanlage im GVZ bayernhafen Nürnberg und die geplante Verlagerung des Containerbahnhofs der DB Netz AG aus der Austraße in den bayernhafen Nürnberg wird es voraussichtlich zu Verkehrsengpässen auf der Eisenbahninfrastruktur DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach kommen.	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. Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung von zusätzliche Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten im Bahnhof Eibach.
169	931	Landshut	Plattling	RN Bayerwald	Zu geringe Streckenkapazität; Behinderungen des starken Güterverkehrs zum BMW-Werk Dingolfing	a) Einrichtung von zweigleisigen Abschnitten für Taktkreuzungen des SPNV b) Bau einer (baulich und planerisch problemlosen) Verbindungskurve Plattling zur Anbindung der Strecke Richtung Regensburg für durchgehende Güterzüge
170	940	München-Ost	Mühldorf	FuB	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. Ausschöpfung der Kapazität durch Fern-, Regional- und Güterzügen sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke und Elektrifizierung viergleisiger Ausbau München - Markt Schwaben zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr
171	955 956	München Hbf Holzkirchen Holzkirchen Schliersee	Holzkirchen Lenggries Schliersee Bayrischzell	FuB RN Karwendel	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen insbesondere südlich Holzkirchen	a) Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotentials b) Wiederherstellung der rückgebauten Umfahrungsmöglichkeiten in den Bahnhöfen Schliersee und Bayrischzell c) Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfolgestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus d) Zweigleisiger Ausbau der Strecke Holzkirchen - Schaftlach - Bad Tölz e) Wiedereinführung der betrieblichen Möglichkeit, im Bahnhof Schaftlach aus Richtung Holzkirchen nach Gleis 2 und aus Richtung Lenggries nach Gleis 1 einzufahren f) Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schaftlach und Holzkirchen
172	960 970 980	München-Pasing		FuB	zu wenig Abstellmöglichkeiten für Zuglängen größer als 450 Meter	
173	975	Neu-Ulm	Kempton Hbf		Mangelnde Kapazität der eingleisigen Strecke; Verspätungsübertragungen	Zweigleisiger Ausbau; ggf. Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
174	995	Goldshöfe Nördlingen	Nördlingen Donauwörth	FuB	Praktische Nutzbarkeit der Streckenführung Stuttgart – Nördlingen – Augsburg als kaum längere Alternativtrasse für die topographisch und betrieblich schwierige Strecke Stuttgart – Geislinger Steige – Ulm – Augsburg durch mangelnde Kreuzungsgleislänge eingeschränkt (ergänzend zu Ausbaumaßnahme Plochingen - Ulm)	Verlängerung der Überholgleise; alternativ zweigleisiger Ausbau
175	999.30	Altomünster	Dachau	FuB	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.
176	999.6 999.8	Erding	München/Flughafen	FuB	Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens.	Verlängerung der Schieneninfrastruktur von Erding zum Münchner Flughafen (Erdinger Ringschluss). Im Zusammenspiel mit einer Schienenverbindung zwischen der KBS 940 von Mühldorf zum Erdinger Ringschluss (Walpertskirchner Spange) wird dadurch die Anbindung aus Ostbayern wesentlich verbessert. Eine Schienenverbindung zwischen der KBS 930/931 von Freising/Landshut zum Flughafen (Neufahrner Kurve) kann darüber hinaus die Erreichbarkeit des Flughafens von Nordostbayern wesentlich
177	999.7	Wolfratshausen	Geretsried	FuB		Verlängerung der S-Bahn-Infrastruktur über den vorhandenen Endbahnhof Wolfratshausen nach Geretsried.

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
178	999.8	Pasing	Buchenau	FuB	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.
179	S-Stammstrecke München	Pasing	Ostbahnhof/Leuchtenbergring	FuB	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.
180		Bahnhof Hamburg-Harburg		FuB	Probleme bei der Zugbildung von Güterzügen Bahnhof Hamburg-Harburg	Verlängerung des Ausziehgleises in Hamburg-Harburg
181		Bf. Duisburg-Wedau, Südberg		FuB	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 Fahrdraht.
182		Bf. Ehrang		FuB	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
183		Gbf Köln-Eifelort			a.) Probleme bei der Zugbildung langer Züge im Güterbahnhof Köln-Eifelort b.) mangelhafte Anbindung Ubf Köln-Eifelort	a.) Schaffung 700 m langer Gleise für den Güterverkehr b.) eingleisige Anbindung des Ubf + Elektrifizierung an Kalscheuren und zusätzlich Bau ortsfeste BPA aufnehmen
184		Knoten Bremen		FuB	a-b) Überlastung des Knotens Bremen, insbesondere im Bereich Hbf c) Containerzüge aus Bremen-Grolland-Roland von und nach Hamburg müssen grundsätzlich in Bremen Rbf umspannen. Hierdurch entstehen Wartezeiten und nicht geringe Kosten.	a) Bau einer Verbindungskurve von der Strecke Abzw. Gabelung - Sagehorn in Richtung Bremen-Oberneuland; Güterzüge der Relation Ruhrgebiet - Häfen Bremen/Bremerhaven können dann den Hauptbahnhof umfahren b) Trennung GV/PV zwischen Bremen-Burg und Abzw. Bve (4 km) durch Bau eines zusätzlichen Gleises c) 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.
185		Knoten Frankfurt (Main)		FuB	Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	a) zweigleisiger Ausbau Abzw. Mainzer Landstraße - Frankfurt Hbf Nordseite (stark betriebsbehinderndes Nadelöhr) b) zweigleisiger Ausbau Frankfurt-Niederrad - Abzw. Forsthaus c) Ausbau des Abzw. Schwanheim (Einbau von vier zusätzlichen Weichen) d) Einbau einer Weichenverbindung S-Bahn/Fernbahn am Abzw. Kleyerstraße (Überleitung auf die Riedbahn)
186		Knoten Hamburg		FuB	a) Überlastung der Stadtbahnstrecke Hamburg bei unzureichenden Alternativen; dadurch v.a. Verzögerungen im Güterverkehr der Relation Schleswig-Holstein - Süden. b) Fehlende direkte Erreichbarkeit der Hamburger Umgehungsbahn aus Richtung Berlin c) Fehlende Verbindungskurve von Hamburg-Hausbruch (Abzw. Hafen) in Richtung Berlin/Skandinavien. Folge: Erschwerte und verlangsamte Betriebsabwicklung d) Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofes durch Fernverkehr in Richtung Nord-Süd bzw. Süd-Nord; derzeit nur fünf Bahnsteigkanten in dieser Relation verfügbar e) Fehlende Verbindungskurve von Hamburg-Hausbruch (Abzw. Hafen) in Richtung Buxtehude/Stade. Folge: Erschwerte und verlangsamte Betriebsabwicklung	a) zweigleisiger Ausbau der Hamburger Umgehungsbahn unter Einschluss des zweigleisigen Ausbaus der Abzweigung Horn - Wandsbek b) Schaffung einer Verbindungskurve Nord/Ost in Hamburg-Rothenburgsort c) Bau der fehlenden Verbindungskurve d) Schaffung von zwei bis vier zusätzlichen Bahnsteiggleisen in und aus Richtung Hamburg-Harburg e) Bau der fehlenden Verbindungskurve

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
187		Knoten Hamm		FuB	Engpasssituation im Bereich der Einfahrt in den Bahnhof Hamm aus/in Richtung Dortmund. Mitverantwortlich für die mangelhafte Leistungsfähigkeit der Strecke Dortmund-Kamen-Hamm. Bei Einfahrt ICE keine Fahrt Ri.Unna möglich (analog Gegenrichtung), beim Kopfmachen der MDV/RE11 aus Ri.Soest keine Fahrten von/nach Unna und Soest möglich sowie keine Fahrt aus Dortmund zu Gleisen 1-8 möglich. Bei Ausfahrt nach Dortmund Sperrung der Einfahrt aus Dortmund erforderlich. Folge: Einschränkung bei Fahrplangestaltung sowie Verspätungsanfälligkeit auf der sehr stark befahrenen Strecke.	Dringend erforderlich ist der Umbau des Westkopfes. Hier sind umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Dazu gibt es bereits einen Vorschlag von SMA von November 05. Eine Kostenermittlung gibt es noch nicht. Eine möglichst kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen im Westkopf Hamm als Schritt 1 für die Verbesserung der Situation zwischen Dortmund und Hamm ist sinnvoll.
188		Knoten Hannover		FuB	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 c.) Bau einer Gz-Strecken-Verbindung Seelze - Langenhagen mit einem Überwerfungsbauwerk in Leinhausen über die Fern- und S-Bahn sowie über das ehemalige Aw-Gelände (Vorschlag nur der Vollständigkeit halber)
189		Knoten Köln		FuB	a) Geschwindigkeitseinbruch bei der Ostumfahrung Köln b) Überlastung Kölner Südbrücke c.) - g.) Überlastung des Knotens Köln	a) Ausbau der Strecke Abzw. Vingst - Köln-Kalk Nord - Abzw. Berliner Straße auf 100 km/h b) Viergleisiger Ausbau der Südbrücke c) Vollendung der Neubaustrecke Köln - Frankfurt durch vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Köln-Mülheim - Messe/Deutz (tief) - Porz-Steinstraße d) Modernisierung Bahnhof Köln-Messe/Deutz durch zusätzlichen S-Bahnsteig, zusätzliche Weichenverbindungen aus und in Richtung Köln-Kalk e) Zusätzliche S-Bahnsteige Köln Hbf (Gleise 12 und 13) f) Kostengünstige und effektive Ausbaulösungen für eingeleisige Vorlaufstrecken (z.B. RB25 Köln - Overath - Gummersbach oder S11 Köln - Bergisch Gladbach) g) Beseitigung ausgewählter Engpässe und höhengleicher Kreuzungen
190		Knoten Leipzig		FuB	a) Fahrzeitverluste für den Güterverkehr auf dem Leipziger Güterring b) Drohende Kapazitätsverminderung des Knotens durch geplante Strecken-Stilllegung Leipzig-Plagwitz - Gaschwitz c.) Zwangspunkt im FV-Netz DB AG d.) Kapazitätsproblem Leipziger Güterring e.) Kapazitätsproblem Leipzig Hauptbahnhof f.) Mit der Inbetriebnahme des City Tunnel Leipzig sollen die beiden Umfahrungen von Gaschwitz über Plagwitz bzw. Stötteritz nach Leipzig Hbf. außer Betrieb genommen werden.	a) engere Blockteilung; Ausbau für höhere Geschwindigkeiten; b) Verzicht auf die Streckenstilllegung c.) Schaffung einer zweiten Bahnsteigkante mit l = 370 m d.) Erhöhung der Blockdichte und Geschwindigkeit, Einbau fehlender Weichenverbindungen zur flexibelen Nutzung des Güterringes für Nahverkehrszüge im Umleitungsfall (z.B. Weichenverbindung vom Bf. Wahren in Richtung Leutzsch durch Ersatz der Kreuzungen im Streckengleis der S-Bahn, Ertüchtigung des Bahnhofes Leipzig-Leutzsch unter Beibehaltung aller heute vorhandenen Gleise e.) Aufbau einer Kehranlage im Anschluss an den CTL zum Wenden von S-Bahnzügen aus Richtung Süden, keine weitere Reduzierung von Bahnsteiggleisen in der Bahnhofshalle, Abbau von Fahrstraßenausschlüssen und Verdichtung der Blockteilungen um im min. 2 Minuten-Abstand Züge verkehren zu lassen, Ertüchtigung der ESTW-Anlagen, damit ein schnelleres Rangieren innerhalb des Bahnhofes möglich ist, kein Abbruch des Verkehrstunnels oder Ersatzmaßnahme im Gleisvorfeld bei Fertigstellung der NBS Leipzig-Erfurt um weiterhin die direkte Fahrbeziehung Leutzsch - Leipzig

lfd Nr.	KBS	Abschnitt von Bst	bis Bst	Netz	Problem/Konflikt/Mangel aus Sicht VDV	Lösungsmöglichkeit aus Sicht VDV
191		Knoten München		FuB	Überlastung des Knotens München	a) Wiedererrichtung der Verbindungsspange Steinwerk zur Schaffung einer direkten Fahrmöglichkeit Fürstenfeldbruck - Nortring; 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) b) Bau einer zweiten Bahnsteigkante in München-Pasing für Züge in Richtung Augsburg c) Schaffung einer Verbindung vom Nortring in Richtung Riem (ggf. unter Nutzung der Trasse des aufgegebenen Ostastes des Nortringes) d) Elektrifizierung der eingleisigen Hauptbahn Rosenheim - Mühldorf - Landshut als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den Verkehr aus Richtung Brenner in Richtung Nord- und Mitteldeutschland e) Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Züge mit Zuglängen über 450 Meter in München-Pasing
192		Knoten Nürnberg/Fürth		FuB	a) Zugfahrten aus dem Gleisbauhof in Nürnberg Rbf Ausfahrt in Richtung Westen erfordern aufwändige Rangierfahrten (Zeitverlust und hohe Kosten für Personal) b) lange Wartezeiten vor Fürth Gbf wg. hoher Knotenbelastung; lange Fahrstraßenausschlüsse c) durch Inbetriebnahme der NBS Nürnberg - Ingolstadt - München und weitere Vertaktung in Personenverkehr ist die Kapazität im Knoten Nürnberg/Fürth ausgeschöpft d) Züge in Richtungsgleisen in der ZBA Nürnberg können nicht vor Abschluss der Sammlung untersucht und direkt in den Richtungsgleisen mit Zugloks bespannt werden. Potenziale zur Reduzierung der Wagenübergangszeit und Verbesserung der Produktivität werden nicht ausgeschöpft.	a) Ausstattung von Gleis 327 in Nürnberg Rbf Ausfahrt mit einem Ausfahrtsignal in Richtung Westen; Elektrifizierung von Gleis 327 b) Bau kreuzungsfreier Einfädelungen in Verbindung mit dem geplanten viergleisigen Ausbau Nürnberg Hbf - Fürth Hbf c.) zur Überbrückung bis Ausbau VDE 8.1 kleine Lösung Reaktivierung und ggf. Elektrifizierung Gz-Strecke 5952 (siehe lfd. Nr. 127) d.) Nachrüstung der Spitzenüberspannung der Richtungsgleise in der ZBA Nürnberg und Neubau einer Bremsprobeanlage sowie geringfügige Spurplananpassungen
193		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
194		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)
195		ZBA Bremerhaven-Speckenbüttel			a) Ablaufstellwerk verschlissen, Erneuerung zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit erforderlich, b) durch Terminalerweiterung im Hafen Ausbau der Gleisanlagen in der ZBA als Vorstellgruppe zwingend erforderlich	a) Erneuerung des Ablaufstellwerkes erforderlich, b) Erweiterung der Richtungsgruppe um 20er und 50er Harfe (jeweils 8 Gleise)
196		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).
197		ZBA Saarbrücken			Technisch verschlissenes Ablaufstellwerk beeinträchtigt durch sehr häufige, mehrstündige Ausfälle die Transportqualität empfindlich	Erneuerung des Ablaufstellwerkes dringend erforderlich