



**Investitionsbedarf für das
Bundesschienenwegenetz
aus Sicht der Nutzer**
Sechste VDV-Maßnahmenliste

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

Februar 2013

Einleitung

Zum sechsten Mal in jeweils zweijährigem Abstand hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2012 die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie – mit Unterstützung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV – die Verbünde und Aufgabenträger nach dem aus ihrer jeweils spezifischen Sicht bestehenden Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz befragt. Die Ergebnisse bieten wie in den Vorjahren einen guten und konkreten Überblick über die aus Sicht der Nutzer der Schienenwege bestehenden Probleme sowie über die jeweiligen Lösungsvorschläge.

Die VDV-Maßnahmenliste hat sich in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem Erfolgsmodell für alle Beteiligten entwickelt. Für die Nutzer, weil ihnen ein Instrument geboten wird, das dabei hilft, die infrastrukturell bedingten Restriktionen im Netz genau dort – namentlich bei der DB Netz AG und beim Bund – zu adressieren, wo die Entscheidungen über die Verwendung der verfügbaren Investitionsmittel getroffen werden. Für die DB Netz AG, weil sie sehr konkrete Informationen über die Bedürfnisse des Marktes und dessen Vorstellungen zur Beseitigung von Schwachstellen erhält. Für den Bund, weil er als wesentlicher Financier der Eisenbahninfrastruktur erfährt, ob die Strukturen der öffentlichen Netzfinanzierung – Finanzierungsinstrumente, Mittelverwendung, Finanzierungslinie – den Anforderungen der Eisenbahnen und ihrer Kunden und damit auch seinen eigenen verkehrspolitischen Zielsetzungen gerecht werden.

Auch seit Veröffentlichung der Vorgängerliste im Januar 2010 sind wieder zahlreiche Maßnahmenvorschläge umgesetzt worden oder befinden sich in der Umsetzung: 27 Maßnahmen wurden seitdem vollständig oder in Teilen in Betrieb genommen. Weitere 27 Projekte der Maßnahmenliste 2011 befinden sich derzeit im Bau.

Außerdem hat die DB Netz AG unter ausdrücklicher Berufung auf die Maßnahmenliste des VDV zwischenzeitlich mit dem Netzfonds ein zusätzliches Finanzierungsinstrument geschaffen, aus dem bis zum Jahr 2015 fünfzig kleinere Vorhaben, die über die Regelfinanzierung nicht realisierbar wären, mit insgesamt 130 Mio. Euro aus Eigenmitteln finanziert werden sollen. Ebenso bietet die Aufnahme in Fortschreibungen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und Bedarfsplan begrenzte Möglichkeiten der Finanzierung.

Insofern überrascht es kaum, dass auch die neuerliche Umfrage des VDV im Sommer 2012 auf starke Resonanz gestoßen ist. Die aktuelle Maßnahmenliste enthält nun insgesamt 436 Einzelvorschläge, die von insgesamt 68 Unternehmen eingebracht worden sind.

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

Güter- und Personenverkehrsunternehmen verweisen zudem regelmäßig auf den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Wenn die Wettbewerbsposition der Schiene gehalten oder gar verbessert werden soll, muss das Verkehrsangebot kontinuierlich weiter entwickelt werden. Dies erfordert aus Sicht der Unternehmen im Personenverkehr häufig infrastrukturelle Voraussetzungen. Zu geringe Streckengeschwindigkeiten, Geschwindigkeitseinbrüche an Bahnübergängen, lange Aufenthaltszeiten in Kreuzungsbahnhöfen oder lange Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen stehen dem oft entgegen. Auch aus Sicht der Güterbahnen können höhere Streckengeschwindigkeiten und Achslasten oder geeignete signaltechnische Einbindungen von Güterverkehrsanlagen deren intermodale Wettbewerbsposition positiv beeinflussen.

Neben den überwiegend „kleineren“ Maßnahmen mit vergleichsweise geringen Investitionsvolumina haben Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger auch auf zahlreiche netzstrategisch wichtige Maßnahmen hingewiesen. Diese Projektvorschläge haben angesichts der laufenden Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) besondere Bedeutung. Sie liefern jenseits der hochkomplexen Bewertungsmethodik der BVWP wertvolle Hinweise auf Investitionsprioritäten aus dem Zentrum des Eisenbahnverkehrsmarktes. Die Liste enthält damit nicht nur die Projekte, die der VDV zur vertieften Untersuchung mit dem Instrumentarium der Bundesverkehrswegeplanung vorschlagen wird. Sie setzt – trotz des unbestritten hohen Stellenwerts der raum-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Kriterien der BVWP-Methodik – als marktgetriebene Bedarfsdokumentation enorm wichtige Maßstäbe für die praxisbezogene Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung.

Wie auch in den Vorjahren haben VDV und DB Netz AG alle Maßnahmen aus der Vorgängerliste sowie die neu vorgeschlagenen Maßnahmen einer eingehenden Prüfung und Bewertung unterzogen. Dabei wurden insgesamt etwa 500 Vorschläge betrachtet. Neben den bereits erwähnten Maßnahmenvorschläge, die bereits umgesetzt wurden bzw. im Bau sind, sind ca. 15 Maßnahmen der Vorgängerliste, deren Umsetzung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder Verkehrsbedürfnisse übereinstimmend nicht mehr als zielführend erscheint, nicht in die aktuelle Liste nicht übernommen worden.

Von den 436 verbleibenden Projektvorschlägen befinden sich 233 in der Planung oder sind Bestandteil des bestehenden Bedarfsplans für den Ausbau der Bundes-schienenwege. Für einen Teil dieser Maßnahmen ist allerdings die Finanzierung noch nicht sichergestellt. Bei weiteren 70 Maßnahmen werden die von den Nutzern dargestellte Problemkonstellation sowie die projektbezogene verkehrliche Wirkung auch vom Infrastrukturbetreiber im Kern anerkannt. Die DB Netz AG sieht allerdings keine Möglichkeit, diese Vorschläge im Rahmen der verfügbaren Mittel wirtschaftlich zu realisieren. Für weitere 109 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. 24 Projektvorschläge werden von der DB Netz AG meist aus betrieblichen Erwägungen als nicht weiter verfolgenswert angesehen. Da der VDV diese Projekte in Abstimmung mit den meldenden Unternehmen im Grundsatz als sinnvoll erachtet, werden sie in der Bedarfsliste weitergeführt.

Trotz des bereits erwähnten Netzfonds der DB Netz AG ist festzustellen, dass zahlreiche Projekte der VDV-Liste zwar einerseits hohe Beiträge zur Betriebsstabilität

oder zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrsangebots versprechen, andererseits aber an der hohen Hürde der Finanzierbarkeit hängen bleiben. Dies liegt vor allem daran, dass das öffentliche Finanzierungssystem zwischen den Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und den Bau- und Ausbauinvestitionen im Rahmen des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege derzeit keine Finanzierungsmöglichkeiten gerade für solche Projekte eröffnet, die trotz eines hohen verkehrlichen Nutzens vergleichsweise wenig kosten. Mit der Vorlage der aktuellen Maßnahmenliste schlägt der VDV deshalb erneut vor, einen zusätzlichen Finanzierungstopf in einer Größenordnung von 50 bis 100 Mio. Euro pro Jahr zu schaffen, aus dem genau diese Maßnahmen finanziert werden sollen. Die Entwicklung eines solchen Finanzierungsinstruments, das selbstverständlich zusätzlich zu dem aus Eigenmitteln der DB Netz AG gespeisten Netzfonds auf die Realisierung kleiner Vorhaben gerichtet ist, könnte die öffentliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ganz im Sinne der Maßnahmenliste des VDV sinnvoll ergänzen.

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------------------|---|--|--|
| 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. |
| 1042 | Neumünster Heide | Aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten geringe betriebliche Flexibilität. Infolge häufiger Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung leidet die Fahrplanstabilität. Angebotsausweitung sowie Nutzung der Strecke durch Güter- und Sonderzüge nicht möglich. | Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen Aufgabenträger und DB Netz die Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit in Hademaschen oder Albersdorf durch Wiederherstellung der Weichenverbindungen zu prüfen. |
| 1042 | Neumünster Heide | Bahnsteige sind zu kurz für den Einsatz von Zügen mit 2 Einheiten (2 Triebwagen LINT, 82 m) bei erhöhtem Verkehrsaufkommen (HVZ, Gruppenfahrten, spezielle Züge). | Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen Aufgabenträger und DB Netz die Verlängerung der Bahnsteige zu prüfen, um ggf. Züge auf 2 Einheiten (2 LINT, 82 m) verstärken zu können. |
| 1043 | Neumünster Bad Oldesloe | Fehlende automatische Hilfseinschalttasten an Bahnübergängen zwischen Bad Segeberg und Bad Oldesloe. Da keine Podeste zur Bedienung der Hilfseinschalttasten vorhanden sind, müssen Tf mit einer Leiter in den Zug aus- und einsteigen. Es kommt zu sehr hohen Verspätungen in Störungsfällen. | Ausrüstung der Bahnübergänge mit automatischer Hilfseinschalttaste |
| 1043 | Neumünster Bad Oldesloe | Wegen zu kurzer Bahnsteige ist eine Verstärkung auf 2 Triebwagen-Einheiten (Typ LINT 41h) bei hohem Verkehrsaufkommen / Anmeldung Gruppenreisen nur unter erschwerten Bedingungen möglich. | Verlängerung der Bahnsteige in Altengörs und Freesenburg, so dass Züge auf 2 Einheiten (LINT 41h) verstärkt werden können. |
| 1043 | Neumünster Bad Oldesloe | Geringe betriebliche Flexibilität insbesondere im Störfall, aber auch bei zusätzlichen Trassenbelegungen durch Umleiter im Güterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr. | Wiedereinrichtung einer zusätzlichen Kreuzungsstelle oder Blockstelle bei Rickling. Einrichtung von Signalanlagen am Bahnhof Bad Segeberg zur Schaffung von Fahrstraßenmöglichkeiten in und aus jedem Gleis. |
| 1100 | Lübeck Puttgarden | Zu lange Fahrzeiten und zu geringe Kapazität im SPFV | Reaktivierung der Kreuzungsgleise |
| 1120 | Hamburg Hbf Ahrensburg (SH) | Keine Vertaktung in den Hauptverkehrszeiten möglich und häufige Verspätungsübertragung durch Überlastung der zweigleisigen Strecke | Bau einer S-Bahn-Strecke Hamburg-Hasselbrook - Bargtheide (zweigleisig bis Ahrensburg, weiter eingleisig), Ersatz der RB durch S-Bahn |
| 1122 | Lübeck Bad Kleinen | Nutzung der Strecke zur Schaffung von Alternativrouten für den langlaufenden Güterverkehr im Nord-Süd-Korridor | Elektrifizierung und Bau einer Kurve in Bad Kleinen zur Schaffung direkter Fahrtmöglichkeiten in/aus Richtung Süden. |
| 1210 | 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 |
| 1226 | Hmb-Iserbrook Hmb-Sülldorf | Eingleisigkeit bei mehrstündigem 10-Minuten-Takt | Zweigleisiger Ausbau |
| 1401 | Bremen Rbf | Verdrängung der Drehscheibenfunktion aus den Häfen ins Hinterland | Neubau eines zweigleisig angeordneten Umschlagterminals mit ausreichenden Vorstellgruppen (Drehscheibe Nordwest) |
| 1423 | Bremen Vegesack Bf | Die neue Direktverbindung Bremen-Farge - Bremen Hbf erfordert eine Aufweitung der Infrastruktur im "Übergabebahnhof" Br.-Vegesack | Einbau einer neuen Weichenverbindung zur Anbindung der Farge-Vegesacker Eisenbahn an Bahnsteiggleis 1 Mittelfristig zusätzlich: Installation einer Beifahranlage an den Gleisen 1 und 21 zur betrieblichen Vereinfachung und Beschleunigung des Stärkens und Schwächens |
| 1500 | Bremen Oldenburg | Mangelnde Einbindung der Awanst Bremen-Huchting | Schaffung einer signaltechnisch gesicherten Ein- und Ausfahrt im Bereich der Awanst Bremen-Huchting, ggf. im Zusammenhang mit sicherungstechnischen Modernisierungsmaßnahmen im Abschnitt Bremen Delmenhorst |
| 1500 1740 1401 | Oldenburg Langwedel | Steigende Kapazitätsbelastung durch erwartete starke Zunahme der Seehafenhinterlandverkehre, speziell aus dem JadeWeserPort. Geringe Leistungsfähigkeit im Knoten Bremen. | Zusätzlich zu den Maßnahmen des Seehafenhinterlandprogramms: Dreigleisiger Ausbau Bremen - Langwedel |
| 1520 | Leer Oldenburg | Eingleisigkeit der Strecke Leer - Oldenburg mit Standkreuzungen verhindert ITF-Knoten Leer | Herstellen eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes |
| 1522 | Wilhelmshaven (einschl. JadeWeserPort) | Fehlende Elektrifizierung führt bei durchgehenden Güterzügen zur Notwendigkeit des Umspannens bei großem und vsl. steigendem Güteraufkommen. Im Personenverkehr Hauptverkehrsrelation aus Richtung Wilhelmshaven in Richtung Bremen ebenfalls nicht mit el. Triebfahrzeugen durchgehend zu befahren. | Elektrifizierung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven einschließlich JadeWeserPort. |
| 1700 | Bielefeld Hbf | Eingeschränkte Fahrmöglichkeiten | Flexibilisierung von Fahrmöglichkeiten, Einbau neuer Verbindungsweichen |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht | |
|------------------------------|---|----------------------------|--|--|
| 1700 | Minden | Wunstorf -(Seelze) | Engpasssituation auf der zweigleisigen, ansonsten beidseitig viergleisig ausgebauten Strecke Hannover - Hamm; starke Überlastung für alle Verkehre. Verschärfung durch Mehrverkehre, u.a. privater SPFV; Auswirkungen durch EU-Güterverkehrskorridore noch unbekannt. | Viergleisiger Ausbau (ggf. unter Linienverbesserungen der Fernverkehrsgleise); Planungen und Grunderwerb erfolgten z. T. schon vor dem Ersten Weltkrieg. |
| 1700 1741 | Knoten Minden | | Zu geringe Kapazität und Flexibilität | Erhöhung der Kapazität und der Flexibilität |
| 1710 | Celle | Hannover Hbf | Einfahrt Hannover Hbf: Fahrzeitverlust | Abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung nach Gleis 4 |
| 1720 | Bf Lehrte | | Fahrzeitverluste für den Güterverkehr wegen höhengleicher Durchfahrung Bf Lehrte; Kreuzung in Nord/Süd-Richtung der Strecke Hannover-Berlin | Bau Überwerfungsbauwerk in Nord/Südrichtung besteht derzeit nur eingleisig |
| 1720 1740 | Hamburg/Bremen | Hannover | Mangelnde Einbindung des Güterverkehrs in die Trasse der geplanten Neubaustrecke Hannover-Hamburg / -Bremen (Y-Trasse) | Dimensionierung der Y-Trasse auch für den SGV (Überholmöglichkeiten bei Mischverkehr 300/160/120 km/h), Einbindung in bestehendes Netz in Hannover, Hamburg und Bremen einschl. Anbindung an die Strecke Celle - Lehrte - Hildesheim |
| 1720 1740 1710 1700 | Hamburg / Bremen | Hannover | Behinderungen im Personen- und Güterverkehr aufgrund eingeschränkter Streckenleistungsfähigkeit; zu lange Fahrzeiten; | Einrichtung der zweigleisigen Neubaustrecke Hannover-Hamburg / -Bremen (Y-Trasse) sowie Anpassung vor- und nachgelagerter Strecken |
| 1740 | Bremen-Burg | Abzw. Bve (Bremen Rbf) | Überlastung des Knotens Bremen, insbesondere im Bereich Bremen Hbf | Erhöhung der Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecke zwischen Bremen-Burg und Abzw. Bve (4 km), insbesondere durch Blockverdichtung |
| 1740 1745 | Nienburg/Weser | Rotenburg/Wümme | Zu den Stoßzeiten (Abrollen der Seehafenzüge aus Bremen/Bremerhaven) ist kaum in dieser Richtung eine Fahrplantrasse zu erlangen - Gleiches gilt für die Gegenrichtung in den Morgenstunden (Züge von Süden nach Bremen) | Kapazitätsausweitung, insbesondere Nienburg - Verden |
| 1741 | Nienburg | Minden | Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn) | Zweigleisiger Ausbau und Ertüchtigung als Hauptbahn mit durchgängiger Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. |
| 1741 | Nienburg | Minden | Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn) | Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch kleinere sicherungstechnische Maßnahmen (Zugschlussbeobachtung). |
| 1743 | Nienburg | Liebenau | Veraltete Sicherungstechnik bei Bü in km 6,542 führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs (handbediente Schranke und fehlende Randwege machen Parallelfahrten der Infrastrukturnutzer mit dem Pkw erforderlich) | Ausrüstung des Bü mit automatischer Sicherungstechnik oder halbautomatischer Lichtzeichenanlage (Automatik-Hilfseinschalttaste oder Schlagschalter-Bedienung) |
| 1745 | Rotenburg (Wümme) | Verden | Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der eingleisigen Strecke für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg. Zusätzliche Kapazitätsengpässe entstehen, da die Strecke während Instandsetzungs-/Bauphasen auf der Hauptstrecke Hamburg - Uelzen - Hannover als Ausweichroute genutzt wird. (Gefahr der Verdrängung des SPNV) | Zweigleisiger Ausbau |
| 1760 | Altenbeken | Langeland | Geschwindigkeitseinschränkungen | Renovierung Tunnelröhre Rehbergtunnel |
| 1760 | Hannover | Linden/Ricklingen | Zur besseren Vernetzung zwischen den S-Bahn-Linien und dem Stadtbahnast B-Süd fehlt an der Hildesheimer Straße eine Umsteigeanlage (vgl. auch Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover) | Bau einer S-Bahn-Station mit notwendiger Anpassung der Netzinfrastruktur |
| 1760 | Paderborn Hbf | Altenbeken | Geringe Geschwindigkeit aufgrund Streckenführung | Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Beseitigung Benhauser Bogen |
| 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 Bei Umsetzung ist der Zusammenhang mit der Maßnahme an der HWEA Weddel (Abzw.) "Höhenfreier Abzweig" zu beachten |
| 1900 1956 | Abzw. Weddel | | Kapazitätsprobleme, Verspätungsanfälligkeit, kreuzende Verkehre | Höhenfreier Abzweig |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|--------------------------------------|---|---|--|
| 1902 1962 | Braunschweig Hbf Wieren | Hohe Anzahl nicht technisch gesicherter BÜs, veraltete Leit- und Sicherungstechnik | Durchgehender Ausbau für Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h |
| 1923 | Salzgitter Drütte Salzgitter Lebenstedt | Langsamfahrstelle Abzweig Drütte | Beseitigung Langsamfahrstelle Abzweig Drütte, Anheben der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit |
| 1956 | Weddel Fallersleben | Zu geringe Trassenkapazität; gewünschte Taktfrequenz nicht möglich; hohe Verspätungsanfälligkeit | Durchgängiger 2-gleisiger Ausbau Bei Umsetzung ist der Zusammenhang mit der Maßnahme "Höhenfreier Abzweig" in Weddel zu beachten |
| 1960 | Langwedel Uelzen | Geringer Ausbauzustand der Strecke erschwert kundengerechtes Angebot im SPNV und steht stärkerer Nutzung dieser Infrastruktur entgegen | Wiederherstellung der ursprünglichen Streckengeschwindigkeit ggfs. Blockteilung |
| 1960 | Uelzen Langwedel | Fehlende Leistungsfähigkeit der Strecke im Seehafenhinterlandverkehr wegen Eingleisigkeit und fehlender Elektrifizierung | Elektrifizierung und Zweigleisigkeit - alternativ eingleisig mit Begegnungsabschnitten - zur Verbesserung der Anbindung des Seehafenhinterlandverkehrs |
| 2000 | Münster Hbf Lünen Hbf | Eingleisige Strecke, Zugkreuzung mit Fernverkehr | Zweigleisiger Ausbau |
| 2000 2200 2931 2013 2265 | Knoten Münster Münster Zentrum Nord | Zu geringe Kapazität und Flexibilität (fehlende Bahnsteigpositionen, ungünstige Fahrstraßen) | Erhöhung der Kapazität und der Flexibilität Optimierung der Fahrstraßen, zusätzliche Bahnsteigpositionen (u.a. Einrichtung Bahnsteig Gleis 21) |
| 2013 | Münster Hbf Rheda-Wiedenbrück | Niedrige Streckengeschwindigkeit | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h im Abschnitt Münster – Warendorf und 80 km/h im Abschnitt Beelen – Rheda-Wiedenbrück |
| 2014 | Münster Gronau | Kapazitätsengpässe | Einrichtung zweigleisiger Abschnitte |
| 2103 2423 2821 2810 2813 | Dortmund Hbf Brügge Lüdenscheid | Mangelnde Leistungsfähigkeit | Zur Taktverdichtung und betrieblichen Sicherheit ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau erforderlich. Daneben ist der Ausbau und die Verlegung der Haltepunkte Dortmund-Tierpark und Dortmund-Löttringhausen vorgesehen. Für den Abschnitt Lüdenscheid-Hagen ist ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Um dann einen 30-Min.-Takt fahren zu können, muss in Brügge ein 3. Bahnsteig gebaut werden. Außerdem ist die Verlegung von Gleisen erforderlich. |
| 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 SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten; | Einfahrt Bochum 100 km/h nach Gleis 4 und 6 |
| 2184 2300 2160 2158 | Duisburg Lütgendortmund | Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten; | Einrichtung einer Überwerfung in Essen Kray Süd. Alternativ: Führung der langsamen Nahverkehre RE16 und RB40 über S-Bahn-Infra bis Bochum-Langendreer. Dazu neue Strecke Essen Hbf Ero-Essen-Steele, höhenfreie Einfädelung S3 in Essen-Steele Ost, Blockverdichtung, Neubau Kurve Bochum-Langendreer zur Anbindung an Strecke von/nach Witten. |
| 2184 2300 2160 2158 | Duisburg Lütgendortmund | Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten; | Spurplansymmetrie Kaiserberg - Duisburg. Alternativ: Aufwertung Abzw Duisern im Rahmen des Projektes Rhein-Ruhr-Express (RRX). |
| 2184 2300 2160 2158 | Duisburg Lütgendortmund | Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten; | Blockverdichtung |
| 2200 | Hamburg Bremen | Strecke stark frequentiert; hohe Nachfrage im SPNV erfordert Angebotsausweitung bei gleichzeitiger Zunahme des Seehafenhinterlandverkehrs u. perspektivisch des SPNV: | Ausbau entsprechend der Knotenuntersuchung Hamburg des BMVBS |
| 2200 | Münster Hamburg | Zu lange Fahrzeiten | |
| 2248 | Bottrop Hbf Essen-Dellwig Ost | Kapazitätsengpässe durch Eingleisigkeit | Zweigleisiger Ausbau des Haltepunktes Dellwig-Ost |
| 2263 | Wesel Bocholt | Insellage der nicht elektrifizierten Strecke | Elektrifizierung |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle | bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------------------|---------------------------------|-----------------------|---|---|
| 2270 | Wesel | Oberhausen | Überlastung der Relation durch Neuverkehr aus den niederländischen und belgischen Häfen | Bedarfsgerechte Anpassung (Ausbau) des Knotens Oberhausen. |
| 2270 2271 | Emmerich | Oberhausen | Überlastung der Relation | Kapazitätserweiterung des 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 |
| 2324 | Königswinter | Bonn-Oberkassel | Fehlende Fahrleitung auf Überholgleisen; vorwiegend elektrische Traktion bei Güterzügen | Fahrleitung an vorhandenen Quertragwerken wieder wie früher aufhängen. Maste sind noch alle vorhanden, Quertragwerke auch! |
| 2324 | Umspanngruppe bzw. LPW | Gremberg | Gremberg ist DB Schenker Rail-„gesetzter“ LPW-(Lokpersonalwechsel)-Standort, alle Gz über Rather Straße (freie Strecke) werden mit LPW bestellt; ca. 80 - 100 Gz; Rbf Gremberg kann diese Gz mit LPW nicht aufnehmen, keine Kapazität | Bau einer LPW/Umspanngruppe zwischen Rbf Gremberg und Hauptstrecke in Höhe Wasserschutzgebiet (Mittelgleisvariante). Alternativlösungen werden untersucht. |
| 2324 2656 2666 | Köln Gremberg | Köln Bonntor | Fehlendes Überwerfungsbauwerk in Köln-Gremberg | Bau eines Überwerfungsbauwerks in Köln-Gremberg |
| 2423 | Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim | | Kapazitätsengpässe und betriebliche Zwangspunkte verhindern eine Ausweitung des SPNV-Angebots auf der Strecke Kaarster See - Mettmann Stadtwald | Bau einer kreuzungsfreien Einfädelung der Regiobahn in Düsseldorf - Gerresheim Bf. mit einem weiteren Bahnsteiggleis |
| 2510 | Viersen | Venlo | Mangelnde Kapazität | Wiederaufbau des zweiten Gleises Dülken – Kaldenkirchen unter Umwandlung der Kreuzungsbahnhöfe Breyell und Boisheim in einfache Hp – im Vergleich zur aufwändigen Installation neuer Sicherungstechnik wesentlich effizientere Investition |
| 2524 | (Mönchengladbach -) Rheydt | Dalheim (Roermond) | Überlastung des 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 |
| 2543 | Herzogenrath Bf | Herzogenrath (Grenze) | Eingleisigkeit der Strecke Herzogenrath - Heerlen bereits 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), diese sollte für Züge aus/nach Alsdorf und Heerlen nutzbar sein. 2. Langfristiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung nach Heerlen |
| 2545 | Aachen Richterich | Kerkrade | Schaffung einer Verbindung von Aachen in die bevölkerungsreiche Nachbarstadt Kerkrade und damit Verdichtung des Angebotes in Richtung Heerlen/Maastricht | Wiederaufbau auf der vorhandenen Bahntrasse bzw. Neubau des Lückenschlusses Avantis bis Kerkrade |
| 2550 | Düsseldorf 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 Düsseldorf-Hafen an die Strecke Richtung Rheinbrücke Düsseldorf - Neuss. |
| 2550 | Düsseldorf Hbf | Neuss Hbf | Kapazitätsengpässe bei RE-Halt auf Fernbahngleisen in Düsseldorf-Bilk | Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen. |
| 2550 | Schwerte | Warburg | Fahrzeiten zu lang, Behinderungen an niveaugleichen Bahnsteigzugängen | Beseitigung der niveaugleichen Bahnsteigzugänge |
| 2550 | Schwerte | Warburg | Nicht elektrifizierte, teilweise eingleisige Strecke mit Geschwindigkeitseinschränkungen | In mittelfristiger Perspektive: Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau bzw. Begegnungsabschnitte |
| 2550 1732 | Mönchhof | Speele | Erheblicher Aufwand durch "Kopfmachen" in Kassel Rbf | Kleine Lösung: Harleshäuser Kurve, abzweigend von Rbf Kassel, Anschwenkung und Mitnutzung der Personenzug-Strecke in Richtung Warburg |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|------------------------------|---|--|---|
| 2550 2611 | Grevenbroich Herrath (Variante 1) / Wickrath (Variante 2) | Fehlende Ausbauten an der Strecke | Variante 1: eingleisige Neubaustrecke, die jeweils an ihren Enden einen zweigleisigen Abschnitt zum Puffern von Zügen hat. Variante 2: Wiederaufbau der eingleisigen "Rheydter Kurve" |
| 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 |
| 2550 2842 | Schwerte Ost Fröndenberg | Langer eingleisiger Abschnitt bei Ausfädelung zur Schwerter Kurve von/nach Dortmund | Verkürzen des eingleisigen Abschnitts |
| 2554 | Aachen Buschtunnel Aachen (Grenze) | Das Problem besteht aufgrund des wachsenden Güterverkehrs und im Zusammenhang mit neuen Maßnahmen | Reaktivierung der ehemaligen grenzüberschreitenden Verbindungsstrecke zwischen Montzener Viadukt und Buschtunnel, insbesondere für den abwärts fahrenden Güterverkehr. |
| 2564 2600 | Eschweiler Aachen-Rothe Erde | Kapazitätsengpässe zwischen Eschweiler und Aachen-Rothe-Erde, fehlende seitenrichtige Überholungsmöglichkeit für 760 m lange Güterzüge | Ausbau eines weiteren Gleises / Gleisverlängerung |
| 2570 | Herzogenrath Herzogenrath Bf | Mangelnde Kapazität durch hohe Zugzahl | Kurzfristig sind kapazitätserhöhende Maßnahmen im Bahnhof Herzogenrath erforderlich. Langfristig niveaufreie Einbindung der Strecke von Alsdorf über ein Brückenbauwerk |
| 2580 2581 | Neuss Kerpen-Horrem | Mangelnde Attraktivität | Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf |
| 2581 2601 | Horrem Bedburg (-Grevenbroich) | S-Bahnverkehr erforderlich, ineffizient aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten | Elektrifizierung der Dieselstrecken und Umstellung auf S-Bahnverkehr. Niveaufreie Einfädelung zur bestehenden S-Bahn-Trasse in Horrem |
| 2600 | Aachen Hbf Düren | Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fern/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung | Drei- bzw. viergleisiger Ausbau |
| 2600 | Bf Düren | Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme, fehlende Infrastruktur zur Durchbindung der (Keine Vorschläge) von Aachen in Richtung Jülich/Linnich | Wiederherstellung der im Rahmen des Streckenausbaus zwischenzeitlich abgebauten (aber planfestgestellten) seitengleichen Überholmöglichkeiten und einer Weichenverbindung aus Richtung Aachen bzw. Heimbach in den Nordteil des Bahnhofs im Bahnhof Düren. |
| 2600 | Eschweiler Hbf | Deutliche Begrenzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im Eschweiler Bogen sowie der Einfahrtgeschwindigkeit für die Bedienung des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Aachen | Erhalt der seitengleichen Überholmöglichkeiten und Einbau schlankerer Weichen, Begradigung des Eschweiler Bogens |
| 2600 | Stolberg Hbf | Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung, Anschlussverlust im Nahverkehr, weil vorhandene Bahnsteige auf der Hauptbahn nicht unabhängig angefahren werden können | Bau einer seitenrichtigen Überholmöglichkeit in Fahrtrichtung Aachen für durchgehenden Fern- und Güterverkehr zur Erhöhung der Streckenkapazität, hierdurch Anlage eigener Nahverkehrsgleise zur konsequenten Trennung von Fernverkehr und (keine Vorschläge) sowie Schaffung kurzer Umsteigewege |
| 2600 | Vorbahnhof Düren Düren | Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung | Bau eines ca. 700 m langen Verbindungsgleises zwischen Vorbahnhof Düren und Nordteil des Dürener Bf ermöglicht zusammen mit der vorgenannten Maßnahme fliegende Überholungen des Güterverkehrs durch den Fernverkehr. |
| 2600 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. |
| 2610 | Geldernstraße / Gürtel Worringen | Potenzieller eingleisiger Engpass, Führung Regionalbahn über Gütergleis zwischen Worringen und Köln-Nippes | RE 6-Zufluss, Bau eines weiteren Gleises mit Weichen nördlich Haltepunkt Geldernstraße / Gürtel |
| 2611 2522 | Rheydt-Odenkirchen Rheydt-Hbf | Mangelnde Kapazität, insbesondere in Störfällen behindert der eingleisige Abschnitt die Betriebsabwicklung. | Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Rheydt Odenkirchen - Rheydt Hbf |
| 2621 2633 2639 2651 | Köln-Messe/Deutz Köln-Kalk | Verspätungsübertragung, geringe Betriebsqualität, fehlende (niveaufreie) Gleisverbindungen | Zwei neue Weichenverbindungen zur Siegstrecke bzw. zur rechten Rheinstrecke ermöglichen zusätzliche Fahrwege in diverse Gleise. Dadurch können mehr Züge mit mehr Flexibilität fahren und sowohl die Betriebsqualität als auch die Pünktlichkeit erheblich verbessert werden |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|--------------|---|--|---|
| 2630 | Köln Eifeltor Hürth-Kalscheuren | 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: begrenzte Trassenkapazität, hohe Streckenauslastung, saubere Vertaktung nicht möglich, aus verkehrlichen Gründen zusätzliche Leistung Köln-Bonn notwendig. | Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einfädelung in den Nordkopf Brühl Gbf Alternativ: Durch ein mehrgleisiges Überwerfungsbauwerk als Teil des Westring-Ausbaus können die Eifelstrecke Richtung Köln und die Güterzugstrecke Richtung Süden niveaufrei mit der linken Rheinstraße verknüpft werden. |
| 2630 | Köln Hansaring Köln-Süd / Hürth-Kalscheuren Hürth-Kalscheuren | Überlastung des Abschnitts Köln Hbf - Hürth-Kalscheuren (- Bonn Hbf) durch Nah-, Fern- und Güterverkehr leistet wesentlichen Anteil zur Überlastung des Bahnknotens Köln | Neue Gleise werden von Köln-Hansaring aus bis Köln-Süd bzw. Hürth-Kalscheuren in vier einzelnen Baustufen mit jeweils eigenem Verkehrswert weitergeführt. Hierdurch können Linien in Richtung Bonn und Euskirchen bzw. Eifel eingerichtet werden. Dazu erlaubt die Maßnahme eine bessere innerstädtische Erschließung durch neue Stationen und Stadtbahnverknüpfungen |
| 2630 3510 | Köln Mainz | Auf Streckenabschnitten bestehen keine bzw. keine ausreichenden Überholmöglichkeiten | (Wieder-)Errichtung von Überholmöglichkeiten, z. B. in Sechtem |
| 2631 | Jünkerath Ehrang | Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Streckenabschnitte | Zumindest teilweise zweigleisiger Ausbau |
| 2631 | Köln Kall | Fehlende Elektrifizierung der Dieselstrecken, S-Bahnverkehr erforderlich, ineffizient aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten | Elektrifizierung der Dieselstrecken und Umstellung auf S-Bahnverkehr |
| 2633 2639 | Köln Hbf Köln-Messe/Deutz | Fehlende Weichen in Köln Hbf: keine Parallelfahrten auf Gleis 7 und 8 möglich | Der Neubau von zwei Weichen im Kölner Hbf für Parallelfahrten nach Gleis 7 und 8 erhöht die Kapazität und verbessert die Betriebsqualität. |
| 2641 | Köln-Bonnort Köln-Kalk Süd | Fehlende Verknüpfung zur Nord-Süd-Stadtbahn | Ausbau Köln-Bonnort zum Personenbahnhof. Die neue Station "Köln-Bonnerwall" verknüpft den SPNV mit dem ÖPNV der Nord-Süd-Stadtbahn. Zu realisieren sind ein neuer Bahnsteig und zusätzliche Weichen, die den Regionalverkehr weitestgehend unabhängig vom Güterverkehr ermöglichen. |
| 2645 | Bonn Euskirchen | Fehlende Elektrifizierung der Dieselstrecken, S-Bahnverkehr erforderlich, ineffizient aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten | Elektrifizierung der Dieselstrecken und Umstellung auf S-Bahnverkehr |
| 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 zweigleisigen Strecke auf 3 bis 4 Gleise, um schnelle und langsame Züge trennen zu können bzw. ausreichend viele Überholmöglichkeiten zu schaffen. Vor allem aber müsste eine Abschätzung des erforderlichen Aufwands zur Verbesserung der Situation (einschließlich Ostkopf Dortmund und Westkopf Hamm) durchgeführt werden. |
| 2650 | Dortmund Hamm | Die zum größten Teil zweigleisige Strecke ist stark überlastet. Durch Überlagerung von Fern- und Nahverkehr entstehen vor allem durch die großen Geschwindigkeitsdifferenzen Konflikte. So können einzelne Halte nur unregelmäßig angefahren werden. Außerdem kann kein regelmäßiger Taktfahrplan aufgebaut werden. Es gibt zu wenig Ausweichstellen und Überholmöglichkeiten. Häufig auftretende Verspätungen im Fernverkehr führen zu Folgeverspätungen im Nahverkehr. Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund führen zusätzlich zu Problemen auf diesem Abschnitt. | Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Dortmund und Hamm F118 muss unbedingt verbessert werden. |
| 2650 2670 | Düsseldorf-Benrath Düsseldorf | Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; | Erweiterung um ein 5. und 6. Gleis |
| 2650 2670 | Köln Mülheim Düsseldorf Benrath | Zugdichte an Kapazitätsgrenze führt regelmäßig zu betrieblichen Konflikten zwischen Nah- und Fernverkehr; erhebliche Ausweitung der Zugfrequenz durch den geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX): 15-min.-Takt mit 4 Linien zwischen Dortmund und Köln-Messe/Deutz geplant | Blockverdichtung 2650, durchgängige Zweigleisigkeit 2670 |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle | bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|--|--|
| 2650 2670 | Köln-Mülheim | Düsseldorf-Benrath | Zugdichte an Kapazitätsgrenze führt regelmäßig zu betrieblichen Konflikten zwischen Nah- und Fernverkehr; aufgrund partieller Dreigleisigkeit und Mischbetrieb S-Bahn/SPNV/SPFV kommt es zudem regelmäßig zu außerplanmäßigen Überholungen | Durchgehender Ausbau des 4. Gleises |
| 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 | Betzdorf | Haiger | Zu geringe Geschwindigkeit | Geschwindigkeitserhöhung und Begegnungsstellen |
| 2651 | Köln Messe/Deutz | Abzw. Flughafen Nord | Mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen | 2 weitere Gleise mit niveaufreien Ein- und Ausfädelungen |
| 2651 | Köln Messe/Deutz | Porz / Wahn | Keine Aufnahmemöglichkeit zusätzlichen Fernverkehrs | Verlängerung der Schnellfahrtstrecke Köln-Rhein/Main. Die Verlängerung ermöglicht es, zusätzliche Fernverkehrszüge der ICE-Strecke aus Frankfurt aufzunehmen. |
| 2651 2800 | Siegen Hbf | Gießen | Unbefriedigende Qualität der Streckeninfrastruktur. Dies spiegelt sich in geringen Beförderungsgeschwindigkeiten wider | Die Infrastruktur ist kurzfristig durch einen signaltechnischen Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen so zu ertüchtigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erfolgen kann, damit eine Verbesserung der Anschlusssituation in Gießen, Frankfurt und Siegen erfolgen kann. |
| 2651 2880 | Köln / Betzdorf | Betzdorf / Siegen | Tunnelprofile kleiner als P/C 400 schränken Nutzbarkeit ein | Durchgängige Ausweitung der bestehenden Tunnelprofile auf P/C 400, insbesondere für Nutzung als Ausweichroute für die (Mittel-)Rheintalroute erforderlich |
| 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 der Taktverdichtung | Beschleunigungsmaßnahmen im Bereich Rösrath |
| 2655 2657 2810 | Köln | Marienhöhe | Fehlende Elektrifizierung der Dieselstrecken, S-Bahnverkehr erforderlich, ineffizient aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten | Elektrifizierung der Dieselstrecken und Umstellung auf S-Bahnverkehr |
| 2655 2657 2810 | Köln Messe/Deutz | Marienhöhe | Engpässe in der Taktverdichtung und Betriebsstabilisierung | Folgende Ausbauten sind vorgesehen: Beschleunigung der Oberbergischen Bahn in Teilabschnitten, Begegnungsabschnitt Königsforst, Begegnungsabschnitt westlich von Overath, Begegnungsabschnitt östlich von Ehreshoven, Kreuzungsbahnhof in Kierspe. |
| 2657 | Köln | Gummersbach (- Meinerzhagen) | Beabsichtigte Taktverdichtung nur durch Anpassungsmaßnahmen im Bahnhof Engelskirchen möglich; | Anpassung Bf Engelskirchen als Kreuzungsbahnhof |
| 2670 | Köln HBF | Köln-Messe/Deutz | Weitere Taktverdichtungen nicht möglich, Kapazitätsgrenze der Zugfolge erreicht, fehlende Gleisanlage, starker Fahrgastwechsel / hohes Fahrgastaufkommen | Damit über die S-Bahn-Stammstrecke mehr Züge rollen können, müssen im Kölner HBF und im Bahnhof Köln Messe / Deutz zusätzliche S-Bahn-Gleise sowie Bahnsteige geschaffen und die Leit- und Sicherheitstechnik ausgebaut werden. |
| 2682 | Köln | Bergisch Gladbach | Regelmäßig Fahrplankonflikte bei Verspätungen; neue Haltpunkte CFK-Gelände und Berliner Straße nur bei Streckenausbau überhaupt möglich; insbesondere bei beabsichtigter Umstellung des S-Bahn-Takts auf 30/15 erforderlich | 2-gleisiger Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach |
| 2691 | Köln/Bonn-Flughafen | | Gleiskreuzung S-Bahn / Fernverkehr, Engpässe | Ausbau Abstellgleis / Wendemöglichkeit Köln/Bonn-Flughafen im südlichen Bereich |
| 2695 2324 | Troisdorf | Bonn-Oberkassel | Erhöhung der Zugfrequenz durch Verlängerung der S13 führt zu Kapazitätsengpässen | Streckenausbau und Neubau (eigene Gleise) von Haltepunkten (Bonn-Vilich, Bonn-Ramersdorf) für S-Bahn-Linie 13 |
| 2800 | Hagen | Haiger (-Gießen) | Unzureichende KV-Profile verhindern Aufnahme weiterer Seehafenhinterlandverkehre | Beseitigung der Engstellen in 6 Tunneln im Abschnitt Letmathe - Finnentrop (Aufweiten KV-Profil) Streckenlänge: 166 km - davon Tunnel: 7,5 km. Durchgängige Ausweitung der bestehenden Tunnelprofile auf P/C 400. |
| 2800 | Hagen | Gießen | Geringe Kapazität und Flexibilität, starke Steigungsverhältnisse | Ausbau der Strecke: a) höhere Durchlassfähigkeit durch Modernisierung der LST b) Gleiswechselbetrieb und ausreichende Anzahl von Überleitstellen c) langfristig: (eingleisiger) Tunnel Altenhundem - Welschen-Ennest mit gleichmäßigen Neigungsverhältnissen für bergfahrende Güterzüge |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle | bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|--|
| 2810 2657 | (Köln -) Dieringhausen | Gummersbach (- Meinerzhagen) | Auf der eingleisigen Strecke kann Güterverkehr nur nachts und außerhalb der SPNV-Zeiten durchgeführt werden. Für die geplante Verdichtung des SPNV und Verlängerung der Aggertalbahn bis Meinerzhagen (-Brügge) ist ein zweigleisiger Abschnitt zwischen Dieringhausen und Gummersbach zwingende Voraussetzung | Zweigleisiger Ausbau der Strecke |
| 2841 | Kalthof | | Zugkreuzung nur mit langer Standzeit möglich | Modernisierung Signaltechnik |
| 2841 2113 | Dortmund Hörde | Iserlohn | Nicht elektrifizierte Strecke | Elektrifizierung, mit der Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn wird eine Beschleunigung der Reisezeit zwischen Dortmund und Iserlohn erreicht. Weiterhin bietet die Elektrifizierung die Möglichkeit eines flexibleren Fahrzeugeinsatzes und flexiblere Betriebskonzepte am Rande des Ballungsraumes. |
| 2870 2871 | Kreuztal | Bad Berleburg | Unbefriedigende Qualität der Streckeninfrastruktur sowie zahlreiche technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Diese können nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. | Die Infrastruktur ist kurzfristig durch einen signaltechnischen Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen so zu ertüchtigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erfolgen kann. |
| 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 | Münster Hbf | Münster Zentrum Nord | Dichte Zugbelegung mit Verkehren auf den Strecken 2943 und 2014, Ausfädelung Strecke 2014 | Einrichtung Gleiswechselbetrieb |
| 2931 2931 2992 | Rheine | | Bahnsteiggleise reichen in Rheine für vorgesehenes Fahrplankonzept nicht aus | 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) |
| 2974 2975 | Ottbergen | | Flügelung zur verkehrlichen und betrieblichen Optimierung nicht umsetzbar | Einrichtung Beifahranlage |
| 2980 | Herford | Himmighausen | Eingleisige Strecke mit sehr wenigen Kreuzungsstellen und alter Signaltechnik bei dichtem Verkehr (2 RB-Linien sowie Knotenbahnhof Lage mit weiterer RB-Linie); dadurch Verspätungsübertragungen und keinerlei Flexibilität | Zumindest Beibehalt des heute noch bestehenden Kreuzungspunktes Detmold-Nienhagen sowie Modernisierung der Signaltechnik v.a. für beschleunigtes (ggf. gleichzeitiges) Ein- und Ausfahren im Bahnhof Lage |
| 2984 | Bielefeld | Lage | Durch fehlende Kreuzungsmöglichkeiten werden Verspätungen auf Gegenzüge übertragen. Durch die höhengleiche Querung der Fernbahngleise in Bielefeld Hbf kommt es häufig zu Verspätungen. Die eingleisige Strecke wird im 30-min-Takt betrieben. | Durch Schaffung von Bahnsteigkapazität in Gleis 101 (betriebliche Teilung in zwei Abschnitte) oder Gleis 020/022 (neuer Bahnsteig) Schaffung einer Möglichkeit, die Zugfahrten aus/nach Bielefeld Ost in Bielefeld Hbf ausschließlich auf der Nord-Ostseite des Bf abzuwickeln, ohne die Gleise der Strecke 1700 niveaugleich kreuzen zu müssen. |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|------------------------------|---|--|---|
| 2984 2983 | Bielefeld Lemgo-Lüttfeld | Nicht elektrifizierte Streckenabschnitte | Elektrifizierung |
| 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 den Gütergleisen, von/nach Herford werden die Gütergleise nicht durch Pz benutzt. Nutznießer wäre der Schienengüterverkehr im verbesserten Zusammenspiel mit den RB 74 "Senne" und RB 75 "Haller Willem". |
| 3121 3122 3123 3140 | Karthus 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 -) Landstuhl 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) | Um ein attraktives Angebot zu gewährleisten, sind Anschlüsse in Bad Münster am Stein (von und nach Mainz) und in Kaiserslautern (S-Bahn, Schnellbahn POS) herzustellen. Dies ist bei den derzeitigen Fahrzeiten nur unter Inkaufnahme häufiger Anschlussverluste möglich. Schon geringe Fahrzeitverkürzungen würden die Anschlusssituation verbessern. Ziel ist es außerdem, das Angebot zwischen Mainz und Kaiserslautern durch zusätzliche direkte Züge (ohne Umsteigen in Bad Münster am Stein) in der HVZ zu verbessern. | Erhöhung Streckenkapazität durch Wiedererrichtung der Zugfolgestelle Eselsfürth und/oder Verkürzung der Fahrzeit durch Oberbaumaßnahmen sowie Linienverbesserungen. |
| 3310 | Pirmasens Nord Pirmasens Hbf | Keine ausreichende betriebliche Flexibilität der drei zulaufenden Strecken ohne zweites Gleis; zusätzliche SPNV-Leistungen zur Verbesserung der Anbindung von Pirmasens an die schnellen regionalen und überregionalen Verkehre in Landau und Kaiserslautern sind nicht möglich, weil alle verfügbaren Trassen durch die derzeit drei SPNV-Linien vollständig belegt sind. Hohe Verspätungsanfälligkeit | Reaktivierung 2. Gleis Pirmasens Hbf - Pirmasens Nord |
| 3320 | Bad Münster am Stein Enkenbach | Absehbare Tunnelsanierung bei Alsenz verursacht im Zusammenhang mit neuem Regelwerk Rückbau auf eingleisige Streckenführung im Tunnel und damit neue betriebliche Zwangspunkte. | Bei Modernisierung der Strecke auf neue Zwangspunkte verzichten |
| 3405 | Ludwigshafen-BASF Ludwigshafen Hbf | Der Personenverkehr der BASF findet derzeit mit Dieseltraktion statt. Diese Traktion passt nicht in das S-Bahn-Konzept der Region. | Elektrifizierung der Personenverkehrsstrecke. |
| 3411 3522 | Ludwigshafen-BASF Frankenthal | Züge von BASF in Richtung Norden müssen derzeit in Lu-Oggersheim Kopf machen. Bei der Anzahl der Züge bedeutet dies eine erhebliche Verzögerung des Transports, eine Reduzierung der Kapazität der Hauptstrecke und nicht zuletzt eine deutliche Lärmbelästigung für die Anwohner. | Direkte Anbindung der Strecke nach Lu-BASF an die Strecke Mainz-Ludwigshafen aus Richtung Mainz (Studernheimer Kurve) |
| 3443 3433 | Wörth Neustadt | Keine konkurrenzfähige Reisezeit ggü. Autobahn; fehlende betriebl. Flexibilität; notwendige Verbesserung der Zugfolgezeit; Streckenkapazitäten erschöpft; | 1) Elektrifizierung 2) zweigleisiger Ausbau Wörth - Winden |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|--------------|---|---|---|
| 3510 | Mainz Hbf Bingen Hbf | Die Strecke ist wegen des starken Güterverkehrswachstums auch auf der linken Rheinstrecke sehr stark belastet. Im Abschnitt Gau Algesheim – Mainz wird sie zudem von den Zügen aus Richtung Bad Kreuznach genutzt. Künftig sollen zusätzlich Expresszüge zwischen Flughafen Hahn und Rhein-Main-Gebiet auf dem Streckenabschnitt verkehren. | Im Rahmen des mehrgleisigen Ausbaus ist die Ein- und Ausfädelung der Strecke von und nach Bad Kreuznach komplett neu auszugestalten, um eine konfliktfreiere Angebotsplanung für die Verkehre des ITF-Knotens Mainz zu ermöglichen. In einem ersten Schritt ist ein zunächst dreigleisiger Ausbau der Strecke Gau Algesheim – Mainz denkbar, wobei der Umbau des Bahnhofs Gau Algesheim sowohl eine spätere Erweiterung des Ausbauabschnittes als auch eine weitere Erhöhung der Streckengleise in Richtung Mainz zulassen muss. |
| 3520 | Mainz Hbf Frankfurt a. M. | Hohe Belastung der Strecke im Bereich Mainz-Bischofsheim – Raunheim – Abzw Mönchwald – auch nach Vollinbetriebnahme 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 zwischen Reise- und Güterzügen in zweigleisigen Tunneln (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) signaltechnische Anpassung im Hbf Mainz |
| 3522 | Mainz Hbf Mannheim Hbf | Gegenseitige Behinderung von Zügen im Bahnhof Worms bei Überholungen | Umbau des Bahnhofes unter Schaffung einer seitenrichtigen Überholmöglichkeit an Bahnsteigen |
| 3523 3560 | Mainz Hbf Alzey | Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingeleisige Streckenabschnitte; keine Leistungsausweitung möglich | Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau |
| 3557 | Aschaffenburg Darmstadt | Behinderungen / Verzögerungen an den niveaugleichen Bahnsteigzugängen Messel und Darmstadt-Kranichstein; mangelhafte Blockteilung stört die Kapazität der Ost-West-Verbindung im Hinblick auf die Güterzugmehrung wegen des neuen Spessarttunnels (+40 Güterzüge/Tag) | Niveaufreier Bahnsteigzugang |
| 3571 | Bensheim Worms | Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund geringer Streckengeschwindigkeit und eingeschränkter Einfahrt in Kreuzungsbahnhöfe | Anhebung der Streckengeschwindigkeit, Fahrzeitverkürzung; Ermöglichen einer gleichzeitigen Einfahrt in die Kreuzungsbahnhöfe |
| 3600 | Frankfurt a. M. Fulda | Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke | Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen |
| 3600 | Frankfurt a. M. Fulda | Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke | Schaffung einer Überholmöglichkeit am Bahnsteig in 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 Aus- bzw. Neubau; 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 |
| 3603 | Flörsheim Hochheim | Dauerhafte Fahrzeitverlängerung | Beseitigung der seit 2004 bestehenden Oberbaumängel |
| 3603 3610 | Frankfurt (Main)- Höchst Farbwerke | Behinderung im Betriebsablauf durch höhengleiche Kreuzung | Höhenfreie Einfahrt von Strecke 3603 in Gleis 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 |
| 3660 3557 | Aschaffenburg | Unzureichende betriebliche Flexibilität, instabile Anschlüsse | Bau einer Weichenverbindung zwischen den Gleisen 7 und 8 sowie Schaffung einer schnellen Einfahrmöglichkeit aus Richtung Darmstadt in Richtung Aschaffenburg |
| 3680 | Hanau-Steinheim | Behinderung im Betriebsablauf wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeit im eingeleisigen Abschnitt | Umbau des Haltepunktes zu einem Kreuzungsbahnhof |
| 3681 3682 | Frankfurt a. M. Hbf | Behinderung im Betriebsablauf durch höhengleiche Kreuzung an Fädelstelle | Neubau einer zusätzlichen Weichenverbindung und eines zusätzlichen Ausfahrtsignals |
| 3688 | Langen (Hessen) Egelsbach | Behinderung im Betriebsablauf durch eingeleisigen Abschnitt | Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts |
| 3710 | Niederlahnstein Diez | Betriebsbehinderungen, eingeschränkte Leistungsfähigkeit und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingeleisige Abschnitte | Beseitigung eingeleisiger Abschnitte |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|------------------------|---|--|---|
| 3710, 3507, 2324 | Niederlahnstein Koblenz Hbf | Eingleisige Einfahrt von der Horchheimer Brücke nach Koblenz Hbf, eingeschränkte Leistungsfähigkeit | Horchheimer Brücke: Zwischensignal errichten zur Verkürzung des Blockabstandes, ggf. verbunden mit Stellwerksumbau, Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit |
| 3730 3032 3731 | Limburg Altenkirchen - Au(Sieg) / Siershahn | Probleme ergeben sich auf Grund der Eingleisigkeit und veralteter Stellwerks- und Bahnübergangstechnik; außerdem durch Aufheben von Kreuzungen | Modernisierung von Bahnübergängen und Stellwerkstechnik |
| 3900 | Gießen Marburg | Behinderungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Niederwalgern | Beseitigung des niveaugleichen Bahnsteigzugangs |
| 3900 3634 | Frankfurt (M) West Friedberg | Mangelnde Kapazität, dadurch Behinderung der S-Bahn (Verlangsamung, Taktabweichung, planmäßige Überholung) | 3- und 4-gleisiger Ausbau zur Entmischung der S-Bahn vom übrigen Verkehr |
| 4000 | Basel Waldshut | Betriebliche Flexibilität ist bei Abweichungen vom Regelbetrieb nicht ausreichend | Einrichtung von Gleiswechselbetrieb |
| 4000 | Bruchsal Bf. | Ungünstiger Haltplatz der Stadtbahnzüge in den Gleisen 2 und 3, so dass der dritte Wagen über das Ausfahrtsignal hinausragt. Während der Standzeit können deshalb keine Züge aus dem Nachbargleis ausfahren. | Nachrüstung von 2 Lichtsperrsignalen. |
| 4000 | Gottmadingen Singen | Planerische und betriebliche Einschränkungen bei der Bedienung der Bhfe. Singen und Schaffhausen. | In beiden Richtungen Einbau von drei neuen Blocksignalen, um die Bhfe. Singen und Schaffhausen ohne Behinderung nachfolgender Züge bedienen zu können. |
| 4000 | Mannheim Hbf Heidelberg Hbf | Mangelnde Kapazität, betrieblicher Engpass, Fahrplanzwänge, Behinderungen | Kurzfristig sollten die als "Umleiterstrecke" in 2010 realisierten Gleise auch nach Entfall des Bedarfs der "Umleitung" erhalten bleiben, um die geschilderten Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Langfristige Lösungsmöglichkeit: Herstellung der Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg; kreuzungsarmer Anschluss Main-Neckar-Bahn an den Rbf Mannheim; viergleisiger Ausbau zw. Heidelberg-Wieblingen und Heidelberg Hbf |
| 4000 | Offenburg Basel | Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende in Emmendingen | Blockverdichtung Ausfahrt Emmendingen |
| 4000 | Offenburg | Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende | Blockverdichtung Ausfahrt Offenburg |
| 4000 | Rastatt | Übertragung von Verspätungen durch Fahrstraßenausschlüsse. Dadurch geringere Fahrplanstabilität und nicht akzeptable Betriebsqualität. | Wiedereinrichtung einer Weichenverbindung zur Ermöglichung einer direkten Fahrstraße von Gleis 6 über Gleis 10 auf das Streckengleis in Richtung Karlsruhe (Ettlinger Strecke) |
| 4000 | Rastatt Ettlingen | Streckenbelastung und betriebliche Randbedingungen verhindern die Bedienung der 2009 errichteten Haltepunkte Muggensturm-Süd und Malsch-Süd | Nachrüstung der Strecke mit 8 Selbstblocksignalen, um die Haltepunkte Muggensturm-Süd und Malsch-Süd bedienen zu können. |
| 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 |
| 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 | Betrieberschwernisse und Verzögerungen durch seit Jahren andauernd 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 Strecke 4020 Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt mit der Strecke 4240 Rastatt – Freudenstadt im Bf. Rastatt |
| 4030 | Mannheim Hgbf Hafen Mannheim Hgbf Hafen | DB Netz AG tauscht nicht den Holzschwellensatz der DB-Weiche 284. Dadurch sind die HGM-Gleise R6b + R6c nicht nutzbar. Dies verursacht erhebliche Betriebschwernisse (Zugteilungen bei der Bereitstellung und Abstellung von Fahrzeugen) | Austausch des Schwellensatzes zur Wiederherstellung betrieblicher Verfügbarkeit der Weiche |
| 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 |
| 4111 4120 | Mosbach-Neckarelz | Flügeln und Kuppeln von Zügen nicht möglich | Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle | bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|--------------|------------------------------|------------------------|--|--|
| 4120 | Osterburken | Lauda | Behinderungen im Betrieb durch mangelnden (teilweise einseitigen Bahnsteig) Bahnsteigausbau | Ausbau der Stationen in Osterburken, Boxberg-Wölchingen und Königshofen |
| 4120 4900 | Stuttgart | Würzburg | Fahrzeiten und Kapazitäten lassen die Umsetzung des verkehrlichen Zielkonzeptes nicht zu | Abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sowie Beseitigung von betrieblichen Restriktionen in Bahnhöfen, z. B. Züttlingen, Möckmühl. |
| 4124 | Seckach | Buchen (- Miltenberg) | Mangelnde Attraktivität des Angebots aufgrund ausstehender Strecken- und Stationsmodernisierung | Trassierung, Gleiserneuerung und technische Sicherung BÜ zur Fahrzeitorientierung; 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 |
| 4250 | Hattingen | Singen (Htw) | Falsche Blockeinteilung im Streckenabschnitt Engen - Singen. Der Bf. Singen kann nur im 5-Minutenabstand verlassen bzw. erreicht werden, so dass unattraktive Aufenthaltszeiten entstehen | Möglichst kurzfristige Verkürzung des Blockabstandes zwischen Engen und Singen |
| 4250 | Hausach | | Flügeln und Kuppeln von Zügen nicht möglich | Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen |
| 4250 | Offenburg | Gengenbach | Häufige betriebliche Konflikte zwischen Zügen der Scharzwaldbahn und der Ortenau-S-Bahn | Einbau eines zusätzlichen Blocksignals |
| 4260 | Kehl | Appenweier | Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr; zu geringe Trassenkapazität im Nahverkehr | 2-gleisiger Ausbau der Nordkurve. Ausbau der gesamten Strecke (inkl. Südkurve) für Geschwindigkeiten bis 160 km/h. |
| 4331 | Ludwigshafen (Bodensee) | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4331 | Markdorf | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4331 | Überlingen Therme | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4500 | Ulm | Friedrichshafen | Mangelnde Kapazität | Elektrifizierung der Strecke; zusätzlich Geschwindigkeitserhöhung |
| 4500 | Ulm | Friedrichshafen | Mangelnde Kapazität | Bau einer Verbindungskurve zur Umfahrung Friedrichshafen-Stadt auf alter Strecke |
| 4500 | Ulm | Friedrichshafen | Mangelnde Kapazität | Kurzfristig: Einbau von Blocksignalen in Meckenbeuren |
| 4530 | Friedrichshafen | Lindau-Aeschach | Mangelnde Kapazität | Elektrifizierung der Strecke; zweigleisiger Ausbau des Abschnittes Friedrichshafen - Lindau |
| 4540 | Blaubeuren | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4540 | Herbertingen | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4540 | Herrlingen | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4540 | Mengen | Sigmaringen | Im Raum Sigmaringen wurden einst mehrere Kreuzungsbahnhöfe entfernt. Dabei macht sich heute insbesondere das Fehlen des Bahnhofs Sigmaringendorf stark bemerkbar. Heute leidet dieser Bereich unter einem Mangel an freien Trassen und Verspätungsübertragungen. | Wiedereinrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Sigmaringendorf, wodurch mehr Trassen zur Verfügung stünden und im Verspätungsfall Kreuzungsverlegungen von Sigmaringen und Mengen dorthin möglich wären. |
| 4540 | Riedlingen | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4540 | Schelkingen | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4550 | Bad Saulgau | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4550 | Bad Waldsee | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4550 | Mengen | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4550 4540 | Sigmaringen | Kißlegg | Einführung Neigetechnik im Allgäu sowie Elektrifizierung Geltendorf - Memmingen - Lindau und Südbahn verändern die Anschlussbedingungen in den Anschlussknoten | Beschleunigung der Strecken, insbesondere durch abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h. |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht | |
|--|---|--|--|---|
| 4550 4560 | Kißlegg | Zu geringe Bahnsteigkapazität | Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen | |
| 4550 4560 4570 5360 5362 5520 | Geltendorf (- Memmingen) | Lindau Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten im SPNV | Elektrifizierung; Neitech auf Teilstrecken | |
| 4600 | Plochingen | Tübingen | Häufig auftretende betriebliche Konflikte mit Folgeverspätungen | Einbau eines Selbstblocksignals in Mempoingen |
| 4600 | Plochingen | Tübingen | Betriebliche Flexibilität ist bei Abweichungen vom Regelbetrieb nicht ausreichend | Einrichtung von Gleiswechselbetrieb |
| 4600 | Rottweil | Neufra (b. Rottweil) | Rottweil - Neufra ist der längste eingleisige Abschnitt zwischen Horb und Tuttlingen. Dieser Abschnitt reduziert die Trassenverfügbarkeit insb. für den GV, da aufgrund der Ringzug-Systemkreuzung in Aldingen ein Hinterherfahren bis Neufra nicht möglich ist. | Stufe 1: Errichten eines Streckenblocks auf Höhe km 127 in Richtung Singen. Stufe 2: Verlängern des Bf Rottweil bis Rottweil-Saline. Einbau eines Weichentrapezes (= neuer Bahnhofskopf) direkt vor der Trennung der beiden eingleisigen Strecken (ca. 2,5 km Zweigleisigkeit). Stufe 3: Durchgehende Zweigleisigkeit. |
| 4600 | Tübingen | | Übertragung von Verspätungen durch Fahrstraßenausschlüsse. Dadurch geringere Fahrplanstabilität und nicht akzeptable Betriebsqualität. | Einrichtung einer zusätzlichen Weichenverbindung zwischen den Gleisen 2 und 3 |
| 4600 4661 | Horb Tuttlingen | Tuttlingen Hattingen | Überlastung der eingleisigen Strecke durch das Zusammentreffen von Fahrplantrassen des ICE/T mit SPNV (Verschärfung durch Ringzugkonzept des SPNV absehbar). Schaffung von Nutzungsmöglichkeiten für den Güterverkehr. | Im Idealfall durchgehender zweigleisiger Ausbau. Alternativ: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in Form von Doppelspurinseln an den neuralgischen Punkten. |
| 4630 4660 | Sigmaringen | Tübingen | Der Raum Sigmaringen ist eher nachfrageschwach. Dies hängt auch mit fehlenden Zugangsmöglichkeiten zum SPNV zusammen. | Errichtung des +14 Haltepunktes "Sigmaringen-Laiz" als Systemhalt der HzL-Züge Tübingen - Sigmaringen (- Aulendorf) und IRE-Zügen Ulm - Neustadt |
| 4660 | Immendingen | Sigmaringen | Die Strecke Immendingen - Sigmaringen weist zu lange eingleisige Abschnitte ohne Nachfahrmöglichkeiten oder gar Kreuzungsmöglichkeiten auf. | Einbau von Sbk in beide Fahrrichtungen in km 155 [Möhringen], Bkm 7 [zwischen Nendingen (b. Tuttlingen) und Stetten (Donau)] und Bkm 30 [bei Thiergarten], um mehr Trassen zu bieten. Aufgrund der dichten Belegung wäre die Wiedererrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Möhringen empfehlenswert. |
| 4660 | Tübingen | Dußlingen | Durch dichte Belegung, knappe Fahrzeiten und eingetragene Verspätungen ist der SPNV häufig unpünktlich. Insbesondere in Tübingen Hbf werden die Ankunftsverspätungen auf die Gegenzüge übertragen (im weiteren Verlauf der Strecke werden Verspätungen besser abgefangen). | Zweigleisigkeit von Tübingen Hbf bis km 1,8 (vor Hp Tübingen-Derendingen). Durch das Vorrücken der in Tübingen Hbf abfahrenden Züge bis vor Derendingen können jeweils bis zu drei Verspätungsminuten abgebaut werden. Außerdem kann im nachmittäglichen Berufsverkehr im Verspätungsfall besser hinterhergefahren werden, wodurch Verspätungsübertragungen auf nachfolgende Züge um 1,5 min verringert wird. |
| 4661 | Tuttlingen | Hattingen (Baden) | Tuttlingen - Hattingen ist der längste eingleisige Abschnitt zwischen Stuttgart und Singen. | Einbau von Streckenblock in beiden Fahrrichtungen in der Mitte dieses Abschnitts, um mehr Trassen zu bieten. |
| 4700 | Plochingen | Ulm | Behinderungen am niveaufreien Bahnsteigzugang Beimerstetten | Niveaufreier Bahnsteigzugang |
| 4700 4710 5300 | Kornwestheim | Augsburg | Zu geringe Anhängelasten; überhöhter Aufwand durch Nachschiebeerfordernis auf der Geislinger Steige | Ausbau der Alternativstrecke Kornwestheim - Schorndorf - Aalen - Donauwörth - Augsburg mit ausreichenden und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten |
| 4710 | Aalen | | Zu geringe Bahnsteigkapazität | Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen |
| 4710 | Schorndorf | | S-Bahn muss Streckengleis Stuttgart-Aalen kreuzen, dadurch Fahrstraßenausschlüsse und gegenseitige Verspätungsübertragung mit Regional- und Fernverkehr | Ausbau des Bahnhofs, dreigleisiger Abschnitt westlich von Schorndorf |
| 4760 | Herbrechtingen | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4760 | Langenau | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle | bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|--------------|---------------------------------|--------------------|---|--|
| 4860 | Böblingen | Herrenberg | Wegen fehlender Überholmöglichkeit für den IC 281 im Abschnitt Böblingen - Herrenberg kann die S1 (7863) derzeit nicht den vollständigen Linienweg bis Böblingen fahren, sondern wird in Böblingen vorzeitig gebrochen. Das Problem wäre mit einem Überholungsabschnitt für den Fernverkehr lösbar (Trassenkonflikt S-Bahn 7863 mit IC 281) | Geeigneten Überholungsabschnitt zwischen Böblingen und Herrenberg für den Fernverkehr ausbauen |
| 4900 | Heilbronn Hbf | | Flügeln und Kuppeln von Zügen nicht möglich | Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen |
| 4900 | Möckmühl | Züttlingen | Der eingleisige Abschnitt ist angesichts der prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr und des verkehrlichen Zielkonzeptes für den SPNV ein limitierender Faktor. | Zweigleisiger Ausbau zwischen Möckmühl und Züttlingen (Jagstbrücke) |
| 4920 4922 | Wertheim | Bad Mergentheim | Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstand und dadurch mangelnde Attraktivität | Modernisierung Stationen; Oberbaumaßnahmen zur Fahrzeitorientierung; zusätzliche Stationen |
| 4930 | Fichtenberg | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 4930 | Murrhardt | | Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit | Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. |
| 5001 | Bayreuth | Schnabelwaid | Fehlende Zweigleisigkeit Bayreuth - Schnabelwaid | Ausbau des gesamten eingleisigen Abschnitts auf Zweigleisigkeit. |
| 5027 | Selb-Plößberg | As | Strecke stillgelegt, Verkehrsbedürfnis ist gegeben | Reaktivierung des Abschnitts und Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Selb-Plößberg |
| 5050 | Marktredwitz | Pechbrunn | Unbefriedigende betriebliche Flexibilität | Verkürzung der Blockteilung und Beseitigung eines Bü durch Bau einer Straßenüberführung |
| 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 | Stammbach | Marktschorgast | Fehlende Kreuzungsmöglichkeit in Falls; eingleisiger Abschnitt Marktschorgast - Stammbach über 12 km auf zweigl. Strecke | Wiedereinrichtung der Kreuzungsmöglichkeit als erster Schritt. Ausbau des gesamten eingleisigen Abschnitts auf Zweigleisigkeit als zweiter Schritt. |
| 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 |
| 5200 | Laufach | Heigenbrücken | Bestandstrasse ist ungünstig im Hinblick auf Reisezeiten und erfordert Schiebebetrieb im GV | Bau einer Flachtrasse zwischen Laufach und Heigenbrücken mit 160 km/h, einschließlich der Modernisierung und Verlegung (Heigenbrücken) der Stationen |
| 5362 | Immenstadt | Röthenbach | Geringe Leistungsfähigkeit v. a. im Störfall | Einrichtung Gleiswechselbetrieb |
| 5362 | Oberstauen | | Züge können in Oberstauen nicht enden, beginnen oder wenden | Umbau des Haltepunktes Oberstauen zum Bahnhof |
| 5362 | Oberstauen | | | Neubau des zweigleisigen Tunnels |
| 5382 | Aichach | | Zu geringe Geschwindigkeit | Geschwindigkeitsanhebung im Bahnhof Aichach (Maßnahme im Zuge der Einführung des Regio-Schienen-Taktes Augsburg) |
| 5382 | Augsburg-Hochzoll | Seehof Bbf | Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke, | Elektrifizierung und Streckenausbau auf 160 km/h mit zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten |
| 5382 | Paar | | Kein Haltpunkt | Bau eines Haltepunktes Brunnen (Maßnahme im Zuge der Einführung des Regio-Schienen-Taktes Augsburg) |
| 5382 | Paar | | Züge von der Paartalbahn können nicht bis Ingolstadt-Nord geführt werden | Bau eines Wendegleises in Ingolstadt-Nord (Maßnahme im Zuge der Einführung des Regio-Schienen-Taktes Augsburg) |
| 5382 | Paar | | Bahnhof stillgelegt | Reaktivierung als Kreuzungsbahnhof (Maßnahme im Zuge der Einführung des Regio-Schienen-Taktes Augsburg) |
| 5400 | Gerlenhofen | | Unattraktiver Zugang | Verlegung zur Ortslage und Ausbau zum Betriebsbahnhof |
| 5400 | Neu-Ulm | Kempton Hbf | Mangelnde Kapazität der eingleisigen Strecke; Verspätungsübertragungen | Zweigleisiger Ausbau einschl. des Umbaus Bf. Senden; ggf. Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte |
| 5400 | Ulm (- Memmingen -) | Kempton | Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr | Ausbau für 160 km/h und Elektrifizierung der Strecke |
| 5420 | Lindau-Reutin | | Schwierige betriebliche Situation | Bau eines Durchgangsbahnhofs in Lindau-Reutin |
| 5452 | Garmisch-Partenkirchen | Griesen (Grenze) | Unzureichende Attraktivität des Angebots | Anhebung der Streckengeschwindigkeit durch Anpassung von Bü |
| 5500 | Landshut Hbf. | | Ungenügende Fahrplanstabilität, Mängel im Betriebsablauf | Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof Landshut aus Ri. München durch Erneuerung von vier Weichen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik |
| 5500 | Landshut Hbf. | | Ungenügende Fahrplanstabilität | Errichtung eines Zugdeckungssignals am Gleis 6 |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------------------|---|---|--|
| 5500 5557 5556 | Freising München Flughafen | Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens. | Eine Schienenverbindung zwischen den Strecken von Freising und Landshut zum Flughafen (Neufahrner Kurve) kann darüber hinaus die Erreichbarkeit des Flughafens von Nordostbayern wesentlich verbessern. |
| 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 5620 5621 | Holzkirchen Holzkirchen Schliersee Lenggries Schliersee Bayrischzell | Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen, insbesondere südlich Holzkirchen | Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials |
| 5507 | Wolfratshausen Geretsried | | Verlängerung der S-Bahn-Infrastruktur über den vorhandenen Endbahnhof Wolfratshausen nach Geretsried. |
| 5520 | München-Pasing Buchenau | Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. Ausschöpfung der Kapazität durch Fern-, Regional- und Güterzüge 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. |
| 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 | Erding München Flughafen | Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens aus/in Ri Ostbayern | Bau einer Schienenverbindung zwischen der Strecke 5600 von Mühldorf (Walpertskirchner Spange). In Verbindung mit dem Erdinger Ringschluss wird die Anbindung des Flughafens aus Ostbayern verbessert. |
| 5600 | Markt Schwaben Mühldorf | Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Markt-Schwaben - Mühldorf. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar. | Vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung |
| 5600 | München-Ost Markt Schwaben | Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. München-Ost - Markt-Schwaben. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar. | Viergleisiger Ausbau München - Markt Schwaben zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr |
| 5601 | Erding München Flughafen | Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens. | Verlängerung der Schieneninfrastruktur von Erding zum Münchner Flughafen (Erdinger Ringschluss). |
| 5620 5621 | Holzkirchen Schliersee/Bayrischzell | Topografische Verhältnisse lassen eine höhere Beschleunigung im Dieselbetrieb nicht zu. Verfügbare Fahrzeugkapazitäten lassen erweiterte Angebotskonzepte nicht zu. | Elektrifizierung |
| 5621 | Schliersee Bayrischzell | Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen, insbesondere südlich Holzkirchen | Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfolgestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus |
| 5622 | Rosenheim Holzkirchen | Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke, Nutzung als Umleitungsstrecke München - Rosenheim | Zweigleisiger Ausbau |
| 5630 | Neufahrn Radldorf | Unbefriedigende Anschlusssituation in Neufahrn und/oder Radldorf | Anhebung der Streckengeschwindigkeit, Auflassung und techn. Sicherung von Bü |
| 5634 | Landshut Plattling | Zu geringe Streckenkapazität; Behinderungen des starken Güterverkehrs zum BMW-Werk Dingolfing | Einrichtung von zweigleisigen Abschnitten für Taktkreuzungen des SPNV |
| 5634 | Landshut Plattling | Mängel im Betriebsablauf | Einrichtung eines ESTW in Dingolfing |
| 5634 | Landshut Dingolfing | Niedrige Streckengeschwindigkeit durch Untergrund bedingter Geschwindigkeitseinschränkung (Moorinsel); Beschleunigung nicht möglich. | Streckensanierung mit darauf aufbauender Streckenbeschleunigung auf 160 km/h |
| 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 |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------------------|---|---|--|
| 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 |
| 5700 | Landshut Mühldorf | Überlastung des Knotens München | Elektrifizierung der eingleisigen Hauptbahn Mühldorf - Landshut (in Verbindung mit Elektrifizierung Strecke 5723) und Schaffung einer direkten Fahrtmöglichkeit Landshut Freilassing als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den Verkehr aus Richtung Brenner in Richtung Nord- und Mitteldeutschland |
| 5703 | Rosenheim Freilassing | Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr | Linienverbesserungen |
| 5703 | Rosenheim Freilassing | Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr | Geschwindigkeitserhöhung |
| 5710 | Wasserburg Ebersberg | Unattraktive Fahrzeit | Anhebung der Streckengeschwindigkeit durch Anpassung von Bü, Umbau Haltepunkt Steinhöring zum Kreuzungsbahnhof |
| 5723 | Mühldorf Freilassing | Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing | Elektrifizierung und teilweise zweigleisiger Streckenausbau sowie zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten |
| 5725 | Tüßling Burghausen (Oberbay.) | Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Tüßling - Burghausen (Oberbay.) | Elektrifizierung der Strecke in Verbindung mit der Elektrifizierung München-Mühldorf - Freilassing |
| 5740 | Freilassing Bad Reichenhall | Durch den Rückbau von Bahnsteiggleis 2 hat sich die Wendesituation im Bf Bad Reichenhall verschlechtert. | Wiedereinbau Bahnsteiggleis 2 und entsprechende Signalanpassungen in Bad Reichenhall |
| 5741 | Freilassing - Bad Reichenhall Berchtesgaden | Veraltete Stellwerkstechnik, rückgebaute Infrastruktur, zahlreiche La und Bü | Nutzung von Rückfallweichen in den Kreuzungsbahnhöfen |
| 5800 | Roding | 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, v. va. wegen zahlreicher Bü; Folge: unattraktiver Fahrplan | Anhebung der Streckengeschwindigkeit durch Beseitigung und technische Sicherung von Bü sowie Streckenbegradigung im Bereich Runding. |
| 5821 | Zwiesel Grafenau | Keine Geschwindigkeitsanhebung trotz erfolgter Oberbausanierung; Folge: unattraktiver Fahrplan | Anhebung der Streckengeschwindigkeit (mit geringem Aufwand möglich) |
| 5830 | Sünching | Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr durch höhengleichen Bahnsteigzugang in Sünching | Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Sünching |
| 5850 | Parsberg Bf | Mischbetrieb; zu geringe Zugfolgekapazität durch fehlende Überholmöglichkeiten | Neubau von seitenrichtigen Überholgleisen (750 m) im Bf. Parsberg in Ri. Regensburg |
| 5850 | Undorf Bf | Mischbetrieb; zu geringe Zugfolgekapazität durch fehlende Überholmöglichkeiten | Neubau von seitenrichtigen Überholgleisen (750 m) im Bf. Undorf in Ri. Regensburg |
| 5850 5500 5830 | Regensburg Hbf | Mischbetrieb; zu geringe Zugfolgekapazität durch zu große Blockabstände und fehlende Überholmöglichkeiten | Erhöhung der Durchfahrtgeschwindigkeit auf über 40 km/h |
| 5851 | Thaldorf-Weltenburg | Fehlende Kreuzungsmöglichkeit im Bereich Taldorf-Weltenburg / Strecke Regensburg - Ingolstadt | Wiedereinrichtung der vor wenigen Jahren zurückgebauten Kreuzungsmöglichkeit |
| 5860 | Irrenlohe Schwandorf | Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Abschnittes Irrenlohe - Schwandorf, auf dem der Verkehr einer zweigleisigen und einer eingleisigen Strecke von und nach Schwandorf zusammenläuft. Infolge des integralen Taktfahrplans stündlich wiederkehrend praktisch gleichzeitiger Trassenbedarf für mehrere Züge mit gleicher Fahrtrichtung; züge können aber nur nacheinander im Blockabstand verkehren. Folge: unattraktive Fahrplanlagen, Verspätungsübertragungen. | Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb |
| 5860 | Regensburg | Unzureichende betriebliche Flexibilität | Wiederinbetriebnahme des Gleises 101 für Züge der Verbindung Regensburg - Schwandorf; Einrichtung von Ein- und Ausfahrzugstraßen in Ri Schwandorf; gestufte Einfahrtgeschwindigkeiten |
| 5860 | Schwandorf Irrenlohe | Unzureichende betriebliche Flexibilität | Einrichtung Gleiswechselbetrieb |
| 5860 | Wernberg | Keine gleichzeitigen Einfahrten möglich; Fahrstraßenausschlüsse | Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit und Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------------------|---|---|---|
| 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) oberer Bf) |
| 5903 | Marktredwitz Nürnberg | Der City-Tunnel Leipzig 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 Marktredwitz – Nürnberg (Nr. 16 der Kategorie Neue Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan) |
| 5903 | Nürnberg Cheb | Geringe verkehrliche Attraktivität | Elektrifizierung der Strecke Nürnberg - Marktredwitz - Cheb |
| 5914 | Bad Windsheim Neustadt (Aisch) | Instabile Anschlüsse in Neustadt (Aisch) in Richtung Nürnberg/Würzburg | Beschleunigung der Strecke durch Auflassung bzw. Anpassung von Bü |
| 5940 5941 | Nürnberg-Eibach | Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlagsanlage im GVZ Bayernhafen Nürnberg und die geplante Verlagerung des Containerbahnhofs der DB Netz AG aus der Austraße in den Bayernhafen Nürnberg wird es voraussichtlich zu Verkehrsengpässen auf der Eisenbahninfrastruktur DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach kommen. | Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung von zusätzlichen Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten im Bahnhof Eibach. |
| 6024 | Berlin-Wannsee Potsdam Hbf (S-Bahn) | Zu geringe Trassenkapazität und zu lange planmäßige Fahrzeiten der S-Bahn | Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h; zweigleisiger Ausbau zwischen Babelsberg und Potsdam |
| 6036 | Berlin-Südende Lankwitz (S-Bahn) | Eingleisigkeit führt zu Qualitätsproblemen im S-Bahn-Betrieb | Zweigleisiger Ausbau |
| 6052 | Leipzig-Miltitzer Allee Markranstädt | Einbindung Weißenfels - Naumburg in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz | Neubaustrecke zwischen 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. | Einrichtung zusätzlicher Fahrstraßen im Zuge der Erneuerung der Sicherungstechnik im Knoten Halle (ESTW) zur Durchbindung der S-Bahn-Linie Leipzig - Halle bis Halle-Nietleben. |
| 6078 6079 | Strausberg Küstrin-Kietz | Im Bf. Strausberg Fahrwegkollision mit der S-Bahn nach/aus Strausberg Nord: einziger Fahrweg für die S-Bahn über das einzige Bahnsteiggleis der Strecke Berlin-Küstrin | 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 |
| 6081 | Züssow Greifswald | Rückbau von Signalanlagen und Aufgabe von Gleisverbindungen mit Einführung des ESTW Greifswald (Blockabstand 17,7 km) | Blockverdichtung zwischen Züssow und Greifswald vmax 160 km/h |
| 6088 | Birkenwerder Berlin Gesundbrunnen | Nicht befahrbare Strecke; Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Nahverkehr durch Reaktivierung möglich | Zweigleisiger Wiederaufbau |
| 6100 | Anckelmannplatz Rothenburgsort | Eingleisigkeit unmittelbar vor dem Knoten Hamburg Hbf für die Züge aus Richtung Büchen (Berlin und Schwerin) | Zweigleisiger Ausbau, mindestens Verkürzung des eingleisigen Abschnittes Richtung Rothenburgsort |
| 6100 | Nauen Berlin-Spandau | Streckenabschnitt hoch belastet, SPfV, SPNV; Fahrplankonflikte regelmäßig; La-Stellen; Neubau: Planfeststellung (Anbindung BBI) | Drittes Streckengleis. In Abhängigkeit Entscheidung S-Bahnverlängerung Spandau - Falkensee |
| 6100 | Paulinenaue Bf | Eingeschränkte Überholungsmöglichkeiten auf Str. 6100; dadurch betriebliche Engpässe zwischen Nahverkehr und SGV | Ein zusätzliches Überholgleis in Paulinenaue Bf |
| 6107 | Hannover Berlin | Kein behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr möglich aufgrund fehlenden Wendegleises in Wustermark | Einrichtung eines Wendegleises in Wustermark |
| 6107 | Hannover Berlin | Eingeschränkter Fahrplan und Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr | Elektrifizierung der Stammstrecke |
| 6107 | Hannover Berlin | Eingeschränkter Fahrplan und Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr | Wiederaufbau der Stammstrecke zwischen Bamme und Ribbeck zur Herstellung der Dreigleisigkeit |
| 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 |
| 6118 | Sandersleben Blankersheim | Zu niedrige Streckengeschwindigkeit (70km/h); Kreuzungsbahnhöfe nur mit einer Bahnsteigkante (Klostermansfeld, Hettstedt) | Anhebung Streckengeschwindigkeit auf mindestens 90 km/h, Erhaltung Kreuzungsmöglichkeit SPNV in Klostermansfeld und Hettstedt |
| 6132 | Bitterfeld Halle (Saale) | Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr | Sanierung der bereits für 200 km/h ausgebauten Strecke zur Erzielung möglichst kurzer Reisezeiten |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|------------------------------|---|--|--|
| 6135 | Berlin (- Südkreuz -) Blankenfelde | Ehemalige Fernverkehrsstrecke wird durch S-Bahn-Verkehr weitgehend ausgelastet. Vor 1945 begonnener Neubau zweier weiterer Gleise wurde nach Teilfertigstellung nicht fortgeführt. Vorleistungen (Einfädeler) wurden beim Bau des Nord-Süd-Tunnels in Berlin bereits erbracht. Derzeit kein behinderungsfreier Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr bei Nutzung alternativer Strecken möglich; zu lange planmäßige Fahrzeiten; zu geringe Trassenkapazität im Nahverkehr; | Neubau zweier Ferngleise |
| 6135 6248 6251 6363 | Berlin Dresden | Mangelnde Leistungsfähigkeit durch niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit, schlechten Zustand und fehlende Blockstellen | Streckensanierung mit grundhafter Erneuerung; Beschleunigung auf 230 km/h zur Erzielung einer Reisezeit Berlin-Dresden von 85 Minuten |
| 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, fehlende schienenfreie Bahnsteigzugänge, zu geringe Vorsignalabstände. | a) Ausrüstung der Strecke mit PZB b) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge c) Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m d) Bf Ruhland: mit ESTW Ruhland müssen mindestens zwei Bahnsteiggleise in der Relation Hoyerswerda - Dresden nutzbar werden, derzeit nur Gleis 3 |
| 6207 | Hoyerswerda Horka | Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit, fehlende Elektrifizierung im Abschnitt Knappenrode - Grenze. | a) Elektrifizierung b) Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik c) Zweigleisiger Ausbau Knappenrode - Horka Gbf d) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge e) in Horka Gbf: auch in Zukunft Vorhaltung ausreichender Gleise für Betriebsaufenthalte f) Volle signalmäßige Einbindung der Verbindungskurve Horka Gbf - Horka Pbf in Horka Gbf um Zugfahrten in normaler Abzweiggeschwindigkeit (mind. 60 km/h) in beiden Richtungen über die Kurve zu ermöglichen. |
| 6207 | Lutherstadt Wittenberg Falkenberg | Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit aufgrund fehlender PZB, fehlender schienenfreier Bahnsteigzugänge, zu geringer Vorsignalabstände. | a) Ausrüstung der Strecke mit PZB b) Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge c) Erhöhung des Vorsignalabstandes von 700 m auf 1000 m |
| 6207 | Lutherstadt Wittenberg Falkenberg | Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit aufgrund fehlender schienenfreier Bahnsteigzugänge + zu niedriger Geschwindigkeit; fehlende SPNV-Wendemöglichkeit in Annaburg | Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge; Erhöhung Streckengeschwindigkeit; Einrichtung SPNV-Wendemöglichkeit in Annaburg |
| 6207 | Lutherstadt Wittenberg Bf | Ungünstiges Bahnsteiggleis in Lutherstadt Wittenberg | Errichtung eines barrierefrei erreichbaren Inselbahnsteigs 5/6 auf der "Falkenberger Seite" |
| 6212 | Dresden Görlitz | Erhöhung auf wenigstens 140 km/h auf Grund der ESTW-Ausrüstung möglich, wird aber absehbar wegen einer Vielzahl an Brücken mit dafür nicht vorhandenem Regellichtraum (Abstand Gleismitte - Geländer) unmöglich sein, außerdem sind die Einschaltabstände einiger Bahnübergänge anzupassen Strecke ist Bestandteil der überregionalen Achse Dresden - Breslau, auf polnischer Seite erfolgen gegenwärtig umfangreiche Bauarbeiten zur Geschwindigkeitsanhebung, hingegen auf deutscher Seite nicht, somit ist die Gesamtreisezeit Dresden - Görlitz - Breslau unattraktiv | Geschwindigkeit 160 km/h muss das Ziel sein. Alternativ wenigstens Herstellung Regellichtraum im Brückenbereich, Veränderung der Einschaltabstände der Bahnübergänge und Prüfung, ob nicht einzelne Abschnitte auf 140 km/h angehoben werden können, wo die vorher beschriebenen Einschränkungen nicht wirken |
| 6212 | Dresden 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-Neustadt Dresden-Klotzsche | Beschränkte Streckenkapazität; Bereitstellung der Finanzmittel | Wiederaufbau 3. Gleis im Abschnitt Dresden-Neustadt - Dresden-Klotzsche; Erhöhung der Streckendurchlassfähigkeit am Klotzcher Berg |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht | |
|----------------------|---|--|--|---|
| 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) |
| 6269 | Plauen unterer Bf | Greiz | Geschwindigkeitseinbrüche wegen Mangelstellen | Anheben der Streckengeschwindigkeit auf v _{max} 80 km/h durch Beseitigung der Mangelstellen, Rationalisierung |
| 6270 | Plauen (Vogtl) oberer Bf | Vojtanov | Teilweise Eingleisigkeit der Strecke und lange Kreuzungszeiten in den Kreuzungsbahnhöfen, fehlende Elektrifizierung | Zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, ESTW-Technik |
| 6298 6299 | Bf Arnstadt Hbf | | Fehlende Flügelungs-/Vereinigungsmöglichkeit in der Relation Neudietendorf - Arnstadt Hbf - Rottenbach / Plaue (Thür) | Erweiterung der Signal- und Sicherungstechnik für Flügelung in Richtung Rottenbach / Plaue (Thür) bzw. für Vereinigung aus Richtung Rottenbach / Plaue (Thür) |
| 6300 | Erfurt | Sangerhausen | Zu geringe Streckengeschwindigkeit | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h |
| 6300 6302 | Bf Erfurt Hbf | | Fahrzeitintensive Einfahrt nach Erfurt Hbf | Änderung der Geschwindigkeitssignalisierung in der Einfahrt aus Richtung Erfurt Nord bzw. Erfurt Ost (Streckengeschwindigkeit bis Beginn Bahnsteig, danach 30 km/h) |
| 6302 | Erfurt Hbf | Wolkramshausen | Zu geringe Streckengeschwindigkeit auf noch nicht sanierter Strecke | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h, Ausbau des Bf Greußen für schnelle Zugkreuzungen |
| 6305 | Abzw Saaleck | Saalfeld (Saale) | Zu geringe Streckengeschwindigkeit (bogenlangsameres Profil) | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (bogenlangsameres Profil) auf bis zu 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 |
| 6307 | Weimar | Gera Hbf | Zu geringe Streckengeschwindigkeit (bogenlangsameres Profil) | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (bogenlangsameres Profil) auf bis zu 120 km/h |
| 6311 | Eisenach | Meiningen | Zu geringe Streckengeschwindigkeit auf noch nicht sanierter Strecke, Geschwindigkeitseinbrüche an Mängelstellen | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h, Beseitigung von Mängelstellen |
| 6311 | Grimmenthal | Meiningen | Zu große Zugfolgezeit im Abschnitt Grimmenthal - Meiningen | Blockverdichtung im Abschnitt Grimmenthal - Meiningen (Wiedereinrichtung Bk Untermaßfeld) |
| 6322 | Rostock | Stralsund | Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten | Einrichtung einer Fernverkehrskreuzung in Ribnitz- Damgarten West |
| 6328 | Angermünde | Tantow | Güterzüge der Relation Stendell Werkb - Polen müssen im Bf. Passow die Fahrtrichtung wechseln. Bei einer Modernisierung der Strecke wären dazu im Bf. Passow entsprechende Anlagen vorzusehen (1 - 2 Gleise). | Bau einer Verbindungskurve nördlich des Bf. Passow zur direkten Fahrt Stendell - Polen, dadurch kann Passow als einfacher Kreuzungsbahnhof ausgelegt werden. |
| 6328 | Angermünde | Stettin | Geringe Streckengeschwindigkeit; zusätzliche Zeitverluste durch lange La-Stelle im Südabschnitt mit v _{max} =50 km/h; Strecke nicht elektrifiziert | Elektrifizierung und Ausbau durchgängig für 160 km/h; kurzfristig mindestens Wiederherstellung von 120 km/h Streckengeschwindigkeit im Südabschnitt |
| 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 | Halle (Saale) - Großkorbetha | | Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr | Ausbau auf 160 km/h |
| 6340 6305 6383 | Naumburg | Probstzella (Saalfeld, Saalfeld - Probstzella) | Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr behindert fahrplanmäßigen Betriebsablauf; zu lange planmäßige Fahrzeit; | Einrichtung einer abgestuften v-Signalisierung (Saalfeld); Blockverdichtung; |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht | |
|----------------------|---|---|--|--|
| 6340 6306 | Bf Weißenfels | Ausfahrt aus Weißenfels Richtung Zeitz ist nur von Bahnsteiggleisen 1 und 2 möglich. Dabei ist Bahnsteig 1 jeweils von min. .30 bis .26 (RB-Wende aus Leipzig) und Bahnsteig 2 von Minute .47 bis .14 belegt. | Lösungsmöglichkeiten: a) Weichenverbindung zur Strecke 6306 westlich der Bahnsteige b) Betriebliche Trennung (z. B. H-Tafel im doppelten Bremswegabstand des Triebwagens LVT-S) "hinter" dem Zugende des stehenden RB-Parks aus Leipzig. c) Wenn Güterzugdurchfahrt vorhersehbar, fährt LVT-S aus Zeitz ausnahmsweise auf Befehl in das durch den RB aus Leipzig belegte Gleis ein und danach wieder aus. | |
| 6340 6367 | Erfurt Hbf | Leipzig Hbf | Zu geringe Streckengeschwindigkeit | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h |
| 6340 6367 | Großkorbetha | Leipzig | Geschwindigkeitseinbruch von 100 km/h auf 60 km/h in der Ausfahrt des Bahnhofes Großkorbetha in Richtung Leipzig | Einbau schlankerer Weichen |
| 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 (Saale) Hbf | Eichenberg | Zu geringe Streckengeschwindigkeit, Geschwindigkeitseinbrüche an Mängelstellen | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 140 km/h, Beseitigung von Mängelstellen |
| 6343 | Nordhausen Bf. | Eichenberg | Mangelnde Durchlässigkeit des Bf Nordhausen (keine Durchfahrsmöglichkeit für Gz mit Streckengeschwindigkeit bei regelmäßig besetzten drei Bahnsteiggleisen) | Errichtung eines zügig befahrbaren Gz-Gleises in Nordhausen auf vorhandenem Bahngelände |
| 6344 | Halle (Saale) | Ascherleben | Im Rahmen des Streckenausbaus Halle (S) Hbf - Halberstadt wurden zahlreiche Kreuzungsmöglichkeiten zurückgebaut. Folge: Die Streckenkapazität ist gesunken, die Pünktlichkeit hat sich drastisch verschlechtert. | Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit durch 2-gleisigen Ausbau mindestens zwischen Könnern und Domnitz |
| 6360 | Leipzig | Cottbus | Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr | Ausbau auf 160 km/h |
| 6360 6345 6371 | Leipzig | Torgau | Zu geringe Kapazität wegen Eingleisigkeit | Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Bereich Eilenburger Tunnel bis Leipzig-Heiterblick mit Ausbau des Tunnelprofils zur Beseitigung des stromlosen Streckenabschnittes |
| 6361 | Leipzig | Geithain | Wegfall der Bedienung von Leipzig-Sellershausen nach Realisierung des City-Tunnels | Bau einer Bahnsteigkante in Leipzig-Sellerhausen. |
| 6362 | Gera Hbf | Leipzig | Zu geringe Streckengeschwindigkeit | Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h |
| 6362 | Herlasgrün (DHN) | Plauen (Vogtl) o Bf (DP) | Blockteilung im Abschnitt Herlasgrün - Plauen zu gering für das Betriebsprogramm. Folge: Fahrplaninstabilität wg. fehlender Pufferzeiten, nicht lösbare Trassenkonflikte | Erhöhung der Blockteilung im Abschnitt von derzeit 3 auf mind. 4 bzw. 5 Abschnitte. |
| 6362 | Leipzig | Werdau-Bogendreieck | Lange Reisezeiten | Ertüchtigung der Strecke auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (Bedarf aus S-Bahnverkehr) oder Beschleunigen der Durchführung der Maßnahme Sachsen-Franken-Magistrale |
| 6362 5021 | Plauen (V) ob Bf Bad Steben | Hof Hbf Hof Hbf | Fehlende Weichenverbindung im Nordkopf des Bahnhofes Hof Hbf (Zusammentreffen der Strecken aus Richtung Plauen und Bad Steben) behindert den Betriebsablauf | Schaffung gleichzeitiger Fahrmöglichkeiten durch Herstellung einer Gleisverbindung von Weiche W 119 zur Weiche W 122 |
| 6362 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 |
| 6366 | Leipzig | Geithain | Durchführung eines wirtschaftlichen SPNV mit einem hohen Fahrplanwirkungsgrad derzeit nicht möglich, Anfälligkeit bei Verspätungen | Wiederherstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit zwischen Paunsdorf (einschließlich) und Leipzig Hbf. (Bahnhofshalle) alternativ: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf dem Abschnitt Holzhausen (einschließlich) - Liebertwolkwitz, Verdichtung der Blockteilung auf dem Abschnitt Bad Lausick - Geithain |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|------------------------------|---|--|--|
| 6382 6387 6403 6053 | Leipzig Halle (Saale) | Lange Reisezeiten | Einbau von schlanken Weichen in den Abzw. Slevogtstraße, Gröbers und Dieskau |
| 6383 6653 | Bf Weida | Fehlende Flügelungs-/Vereinigungsmöglichkeit in der Relation Gera - Weida - Saalfeld (Saale) / Mehltheuer | Erweiterung der Signal- und Sicherungstechnik für Flügelung in Richtung Saalfeld (Saale) / Mehltheuer bzw. für Vereinigung aus Richtung Saalfeld (Saale) / Mehltheuer |
| 6386 | Borsdorf Meißen | Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich | Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge, Ertüchtigung auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (im Abschnitt Borsdorf Döbeln durch Verlegung der Einschaltpunkte möglich), Umbau der Leit- und Sicherungstechnik bei Beibehaltung aller bestehenden Kreuzungsstellen auf einen "schlanken" Betrieb. |
| 6386 | Borsdorf Meißen | Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich | Wiederherstellung des zweiten Streckengleises auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma |
| 6386 | Borsdorf Meißen | Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich | 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; Kapazitätsbeschränkungen aufgrund fehlender Überleitverbindungen/Konflikte SPNV-SGV | Ausbau auf 160 km/h; Einbau zusätzlicher Überleitverbindungen in Demker sowie zwischen Eichstedt und Goldbeck |
| 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 |
| 6404 | Magdeburg Halberstadt | Zu niedrige Streckengeschwindigkeit und Streckenkapazität | Anhebung Streckengeschwindigkeit 120 km/h 2-gleisiger Ausbau Langenweddingen - Blumenberg |
| 6405 | Wegeleben Thale | Niedrige Streckengeschwindigkeit | Streckenaustritt auf 120 km/h |
| 6409 | Abzw Glindenberg Oebisfelde | Zu niedrige Streckengeschwindigkeit | Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h |
| 6410 | Biederitz Güterglück | Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit wegen geringer Streckengeschwindigkeit und schienengleicher Bahnsteigzugänge | Streckenaustritt auf 160 km/h, Realisierung mit ESTW-Technik |
| 6411 5919 6388 | Leipzig Bitterfeld | Kapazitätskonflikte SPNV/SPFV | Umbau des Knotens Mockau mit Schaffung von schlanken Weichenverbindungen zur Erhöhung der Flexibilität der Fahrmöglichkeiten |
| 6411 6207 | Dessau-Rosslau Medewitz | Geringe Leistungsfähigkeit im Abschnitt Roßlau - Meinsdorf - Medewitz (Blockteilung, Eingleisigkeit, Geschwindigkeit) | a) Streckenaustritt bzw. Modernisierung b) Anhebung der Streckengeschwindigkeit |
| 6419 6420 | Dessau - Köthen und Köthen - Aschersleben | Zu niedrige Streckengeschwindigkeit | Erhöhung Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h |
| 6441 | Schwerin Görries Schwerin Hbf | Lange Zugfolgezeiten zwischen Schwerin Hbf und Schwerin Görries von 3 SPNV-Linien und zeitweise SPFV | Blockverdichtung zwischen Schwerin Görries und Schwerin Hbf durch Umwandlung der Vorsignale in Schwerin Görries Nord bzw. Schwerin Hbf in Blocksignale |
| 6605 | Heidenau Altenberg | Langsamfahrstellen infolge nichttechnisch gesicherter Bü | Technische Sicherung bzw. Auflösen von Bü |
| 6636 6385 | Bahnhof Wittgensdorf ob. Bhf | Ausbau Weichenverbindung sowie fehlende Rangierfahrstraßen bzw. Rangiersignale verhindern Kopfmachen von Zügen in Wittgensdorf ob. Bhf | Wiedereinbau Weichenverbindung aus Ri. Burgstädt nach Gleis 1 im Bhf. Wittgensdorf ob. Bhf oder Einrichtung von Rangierfahrstraßen und Rangiersignalen zum Kopfmachen in Wittgensdorf ob. Bhf |
| 6648 | Herlasgrün Falkenstein | Aufgrund zahlreicher nichttechnisch gesicherter BÜ kann Vmax vielfach nicht erreicht werden. Problem wird durch Eingleisigkeit, Kreuzungszwangspunkten in Herlasgrün und Falkenstein verschärft. | Technische Sicherung der Bü |
| 6650 | Zwickau (DZW) Voigtsgrün (DVO) | Fehlende Kreuzungsmöglichkeit | Verlegen des Kreuzungsbahnhofs von Voigtsgrün nach Ebersbrunn-Stenn |
| 6683 5021 | Blankenstein 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 |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle | bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------|---------------------------------|--------------------------|---|--|
| 6726 | Naumburg | Nebra | Niedrige Streckengeschwindigkeit wegen fehlenden Streckenblocks und zahlreichen Bahnübergängen | Ausrüstung der Bahnübergänge mit technischer Sicherung / Verlegung oder Auflassung; Nachrüstung Streckenblock oder Einrichtung eines technisch unterstützten Zugleitbetriebes |
| 6807 | Merseburg | Querfurt | Eingeschränkte Streckenkapazität bei Auflassung des Bf Langeneichstädt; Trassenkonflikte SGV und SPNV | Beibehaltung zusätzlicher Blockstelle zwischen Mücheln und Querfurt. Alternativ Einführung technisch unterstützter Zugleitbetrieb |
| 6815 | Zeitz Abzw. Zn | Tröglitz | Derzeit nutzt der SGV Zeitz und Tröglitz das ehemalige Personenzuggleis. Im Gegensatz zur stillgelegten, aber noch existenten Güterstrecke 6815 kann von der ehemaligen Personenzugstrecke nicht direkt in den Werkbahnhof des Industrieparks Tröglitz gefahren werden. Hierfür sind mehrere zeitaufwendige Rangiervorgänge erforderlich. | Reaktivierung und Instandsetzung der Güterverkehrsstrecke zur Anbindung des Chemiestandorts Zeitz/Tröglitz. Alternativ: Schaffung einer Möglichkeit zum Fahrtrichtungswechsel für lange Güterzüge in Zeitz Pbf. |
| 6851 | Könnern - Baalberge | | Zu geringe Streckengeschwindigkeit wegen Bahnübergängen (Sichtdreiecke nicht überall herstellbar und nicht vorhandene Aufstellflächen für KFZ) | Wo umsetzbar, Beseitigung der BÜ bzw. Ersatz durch Straßenüberführungen; Erneuerung/Einbau zusätzlicher technischer Sicherung |
| 6899 | Uelzen | Standal | Nutzung der Strecke zur Bewältigung der starken Verkehrszuwächse im Hinterlandverkehr zu den Seehäfen wegen der weitgehenden Eingleisigkeit im Abschnitt Uelzen - Standal nur eingeschränkt möglich. | Durchgehender zweigleisiger Ausbau. |
| KN | Frankfurt (M) Stadion | Frankfurt (M) Gutleuthof | Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains | Einrichtung eines 5. und 6. Gleises; Ausbau Niederräder Brücke |
| 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 u.z. fahren zu können. |
| 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 | Bau von Überwerfungsbauwerken in Frankfurt (Main) Hbf und Süd |
| KN | Knoten Frankfurt am Main | | Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains | Viergleisiger Ausbau Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd |
| KN | Knoten Hamburg | | Fehlende direkte Erreichbarkeit der Hamburger Umgehungsbahn aus Richtung Berlin | Schaffung einer Verbindungskurve Nord/Ost in Hamburg-Rothenburgsort |
| KN | Knoten Hamburg | | Überlastung des Knotens Hamburg und mangelnde Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofs in Nord-Süd-Richtung | Ausbau des Knotens Hamburg gemäß Knotenuntersuchung des BMVBS, insbesondere zusätzliche Bahnsteigkanten in Hamburg Hbf, Entflechtung der Personen- und Güterverkehre in 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 | Rbf. Maschen: Bau eines zweiten Umfahrgleises Süd-Nord |
| KN | Knoten Hamburg-Harburg | | Maßgebliche Einschränkung des SGV aufgrund betrieblich eingeschränkter Durchfahrt des Bf. Harburg | Hamburg-Harburg: Verschiedene Weichenverbindungen |
| KN | Knoten Koblenz | | Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr aufgrund fehlender paralleler Weichenverbindung Gleis 8/9 - Trier | Einrichtung einer parallelen Weichenverbindung Gleis 8/9 - Trier |
| KN | Knoten Köln | | Überlastung des Knotens Köln | Modernisierung Bahnhof Köln-Messe/Deutz durch zusätzlichen S-Bahnsteig, zusätzliche Weichenverbindungen aus und in Richtung Köln-Kalk |
| KN | Knoten Leipzig | | Kapazitätsproblem Leipzig Hauptbahnhof | Aufbau einer Kehranlage im Anschluss an den City-Tunnel Leipzig zum Wenden von S-Bahnzügen aus Richtung Süden, keine weitere Reduzierung von Bahnsteiggleisen in der Bahnhofshalle, Abbau von Fahrstraßenausschlüssen und Verdichtung der Blockteilungen, um im min. 2-Minuten-Abstand Züge verkehren zu lassen, Ertüchtigung der ESTW-Anlagen, damit ein schnelleres Rangieren innerhalb des Bahnhofes möglich ist, kein Abbruch des Verkehrstunnels oder Ersatzmaßnahme im Gleisvorfeld bei Fertigstellung der NBS Leipzig-Erfurt, um weiterhin die direkte Fahrbeziehung Leutzsch - Leipzig Hbf. - Altenburger/Dresdener/Chemnitzer Schiene zu erhalten |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------|---|--|--|
| 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) |
| KN | Knoten Mannheim | Besonderer betrieblicher Engpass | Ausbau eines zusätzlichen Bahnsteigs und Verschwenkung der Gleise |
| 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 München | Überlastung des Knotens München | Schaffung einer Verbindung vom Nordring in Richtung Riern (ggf. unter Nutzung der Trasse des aufgegebenen Ostastes des Nordringes) (Daglfinger Kurve) |
| 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 zum Ausbau im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8.1 kleine Lösung, Reaktivierung und ggf. Elektrifizierung Gz-Strecke 5952 |
| KN | Knoten Nürnberg/Fürth | Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlaganlage im GVZ Bayernhafen Nürnberg und des DB Netz-Terminals könnte es bei steigendem Verkehrsaufkommen zu Verkehrsengpässen auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Bereich des Bahnhofs Eibach kommen. | Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung zusätzlicher Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten. |
| KN | Knoten Nürnberg/Fürth | Durch die hohe Verkehrsbelastung des Eisenbahnknotens Fürth und die in diesem Bereich erforderlichen Gleiskreuzungen der Nord-/Südverkehre mit den Ost-/Westverkehren kommt es hier zu einer hohen Verkehrsbelastung und zu langen Wartezeiten. | Kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Fürth im Zuge der geplanten Gleisbaumaßnahmen. |
| KN | Knoten Ulm | Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr | Spurplanänderungen |
| ZBA | Bahnhof Hamburg-Harburg | Probleme bei der Zugbildung von Güterzügen Bahnhof Hamburg-Harburg | Verlängerung des Ausziehgleises in Hamburg-Harburg |
| ZBA | Basel Bad Rbf | Fehlende Gleise für Zugbildungsaufgaben | Reaktivierung von Gleisen in der ehem. C-Gruppe des Bahnhofs Basel Bad Rbf |
| ZBA | Basel Bad Rbf und Weil (Rhein) | Aufgrund fehlender bzw. unzureichender Lokwechsel- und Puffergleise in Basel Bad Rbf (Gruppe A) und Weil (Rhein) bestehen betriebliche Einschränkungen für die Übergabe/Übernahme von Zügen, die entsprechende konzeptionelle Änderungen erforderlich machen und Mehrkosten für den internationalen Schienengüterverkehr verursachen. | Schaffung zusätzlicher Lokwechsel- und Puffergleise in den Bahnhöfen Basel Bad Rbf und/oder Weil (Rh) |
| ZBA | Bf. Duisburg-Wedau, Südberg | Um zukünftige Mehrverkehre im Kohle/Erz/Stahl-Bereich (mit Inbetriebnahme Betuwe-Linie) zu bewältigen, ist eine Kapazitätserweiterung im Bf Duisburg-Wedau Südberg (zum Umspannen der Güterzüge) erforderlich | Bau von 6 zusätzlichen Gleisen mit 2-seitiger Anbindung und Fahrdrabt. |
| ZBA | Bf. Ehrang | Interoperabilität DB Schenker Rail - SNCF Fret Puffergleise für Systemtrassen; fehlende Puffergleise im Verkehr mit Frankreich; DB Netz kann keine Gleiskapazitäten bereitstellen | Oberbautechnische Erneuerung von z. Zt. gesperrten Gleisanlagen. Wichtig: 2 - 3 zuglange Gleise mit OL und Signalausstattung für Ein- und Ausfahrten |
| ZBA | Karlsruhe Gbf | In Karlsruhe Gbf stehen zum großen Teil nur Gleisanlagen für die Zugbildung und Pufferung von Zügen zur Verfügung, die - zu kurz sind, - nur einseitig angebunden sind (Stumpfgleise), - nur teilweise elektrifiziert sind, - keine Zugein- und -ausfahrten in beide Richtungen zulassen, d. h., Züge müssen je nach Ein-/Ausfahrtrichtung umgesetzt werden. | Schaffung einer Zugbildungs-/Puffergruppe mit mindestens 3 el. Gleisen von 700 m Länge, die jeweils beidseitige Ein-/Ausfahrten zulassen (Flächen sind vorhanden) |

| Str.-Nr. | Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle | Problembeschreibung | Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht |
|----------|---|--|---|
| ZBA | Mannheim-Friedrichsfeld und/oder Mannheim Rbf | Aufgrund fehlender Personalwechsel-/Puffergleise in Mannheim-Friedrichsfeld (oder Mannheim Rbf) und Pufferung der Züge auf den Zulaufstrecken auf unterschiedlichen Bahnhöfen, kann keine "Systematisierung" des Personaleinsatzes vorgenommen werden bzw. werden unproduktive Arbeitszeiten generiert. Gleichzeitig wäre - insbesondere in Richtung Süden - eine Bündelung von Güterzügen bzw. Entzerrung der Verkehrsarten PV/GV besser möglich. | Gleiskapazität für Personalwechsel und kurzfristige Pufferung von Güterzügen schaffen. |
| ZBA | ZBA Bremerhaven-Speckenbüttel | Durch Terminalerweiterung im Hafen Ausbau der Gleisanlagen in der ZBA als Vorstellgruppe zwingend erforderlich. | Erweiterung der Richtungsgruppe um 20-er und 50-er Harfe (jeweils 8 Gleise) |
| ZBA | ZBA Bremerhaven-Speckenbüttel | Ablaufstellwerk verschließen, Erneuerung zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit erforderlich | Erneuerung des Ablaufstellwerkes erforderlich |
| ZBA | ZBA Mainz-Bischofsheim | Anlage stößt an ihre Kapazitätsgrenzen durch Aufnahme zusätzlicher Leistungen, ca. 150 Wagen/Tag, ab Fahrplanwechsel 12/2006 | Verlängerung der Richtungsgleise 89, 94 und 95 um je 100 Meter. Alter Oberbau vorhanden. Oberbautechnische Erneuerung mit zweiseitiger Anbindung von Gleis 19 (z.Zt. gesperrt). |