
Positionspapier / April 2018

Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Ergebnisse einer Untersuchung des
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
im Herbst 2017

Impressum

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

Ansprechpartner

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

Vorwort

Zum fünften Mal hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Herbst 2017 eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Infrastrukturen) durchgeführt. Dabei wurden, analog zum Vorgehen in den Vorjahren, sowohl die öffentlichen Nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch alle im VDV organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen als potenzielle Nutzer dieser Infrastrukturen einbezogen.

An der Befragung haben sich etwa 60 Bahnen beteiligt. Der größere Teil der Vorschläge für Investitionsvorhaben stammt von den Infrastrukturbetreibern, die zum Teil auch als integrierte Unternehmen Verkehrssparten in ihren Unternehmen haben. Daneben haben auch Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorschläge zur Verbesserung der von ihnen genutzten NE-Infrastrukturen eingebracht.

Das Ergebnis der Umfrage ist in der folgenden Maßnahmenliste dokumentiert, die nun rund 365 lösungsorientierte Projektvorschläge enthält. Sie zeigt, dass bei den nichtbundeseigenen Infrastrukturen umfangreicher Erhaltungs-, Modernisierungs- und Ausbaubedarf besteht, dem möglichst zeitnah Rechnung getragen werden muss, um die Kunden des Personen- und Güterverkehrs auch in Zukunft mit attraktiven Angeboten versorgen zu können.

Mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) steht seit 2013 ein Finanzierungsinstrument des Bundes, mit dem ausdrücklich der Infrastrukturbestand gesichert werden soll. Die Vielzahl der von den Unternehmen bestätigten und der neu aufgenommenen Maßnahmen zur Erhaltung des Bestandes unterstreicht erneut den hohen Finanzierungsbedarf für Ersatzmaßnahmen in die NE-Infrastruktur.

Dass die Mittel in der Anlaufphase des SGFFG nur zögerlich abgerufen wurden, spricht nicht gegen den auch vom VDV geforderten hohen Mittelbedarf. Das Studium der Liste zeigt, dass mangelnder Erneuerungsbedarf nicht zur Erklärung des bislang zögerlichen Abflusses von SGFFG-Fördermitteln herangezogen werden kann..

Die bisherigen Rückmeldungen der Unternehmen offenbaren demgegenüber kritische Aspekte im Gesetzestext, die im Zuge einer Novellierung des SGFFG bereinigt werden sollten. Dabei geht es u. a. um Antragsfristen, Vorhalte- und Bürgschaftsverpflichtungen, die in der aktuellen Fassung den Investitionsanreizen des SGFFG entgegengewirken und die Förderabläufe hemmen.

Mindestens ebenso wichtig: Viele NE sind bei SGFFG-Fördersätzen von 50 Prozent nicht in der Lage, die Gesamtfinanzierung ihrer Projekte aus eigener Kraft sicherzustellen. In der Startphase hatte nur das Land Niedersachsen eine auskömmliche Kofinanzierung vorgesehen und damit für einen kräftigen Anreiz zur Nutzung der SGFFG-Förderung durch die dort ansässigen NE gesorgt. Zwischenzeitlich ist auch in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen eine Kofinanzierung von SGFFG-Projekten möglich. Das wird die Nachfrage nach SGFFG-Mitteln weiter stimulieren.

Neben den Projekten des Ersatzinvestitionsbedarfs enthält die Projektliste zahlreiche Maßnahmenvorschläge für den Neu- und Ausbau der NE-Infrastrukturen. Dies betrifft sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr. Sofern Neu- und Ausbaumaßnahmen bei der NE-Infrastruktur dem Schienenpersonenverkehr dienen, ist eine Förderung im Rahmen des Entflechtungsgesetzes oder auch aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes zwar grundsätzlich möglich. Angesichts der bereits starken und voraussichtlich noch wachsenden Konkurrenz bei der Verwendung dieser Mittel, ist dies jedoch kaum eine realistische Finanzierungsperspektive. Für Neu- und Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Schienengüterverkehrsinfrastruktur der

nichtbundeseigenen Bahnen sind derzeit gar keine Finanzierungsinstrumente verfügbar. Insofern ist die Aufnahme von Neu- und Ausbaumaßnahmen in den Förderkanon des SGFFG, wie auch in der Gesetzesinitiative des Bundesrates vom November 2017 vorgesehen, unerlässlich.

Im Jahr 2017 ist der Haushaltsansatz des SGFFG von 25 Mio. Euro durch einen Mittelabruf von 27,7 Mio. Euro erstmals vollständig ausgeschöpft worden. Wegen der noch vorhandenen Restmittel aus den Vorjahren ist kein Finanzierungsengpass entstanden. Die stimulierende Wirkung der erweiterten Kofinanzierung der Länder wird den tatsächlichen Finanzbedarf im Rahmen des SGFFG weiter in die Höhe treiben. Schon dies, noch mehr aber die erforderliche Aufnahme von Neu- und Ausbauinvestitionen in das SGFFG, ist Anlass genug, eine deutliche Erhöhung des Mittelansatzes im Bundeshaushalt auf die politische Tagesordnung zu setzen.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
AKN Eisenbahn AG	Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen	AKN-Strecke A1 Gebiet Hamburg und Schleswig-Holstein	Bahnhof Hamburg-Eidelstedt	Bahnhof Kaltenkirchen	Für die Konzeptionierung der nächsten Fahrzeuggeneration der AKN wird eine Elektrifizierung der AKN-Strecke Eidelstedt - Kaltenkirchen und damit der Einsatz S-Bahn-fähiger Fahrzeuge erwogen. Diese Elektrifizierung (Systemwechsel) hat für die Fahrgäste den Vorteil, dass die Linien A 1 und S 21 in Eidelstedt durchgebunden werden könnten und somit der Umsteigevorgang in Eidelstedt entfallen würde. Voraussetzungen für eine Durchbindung A 1 / S 21 in Eidelstedt wären Bahnsteigverlängerungen bzw. -erhöhungen (Ausbau auf S-Bahn-Vollzug-Länge) und ggf. Anpassungen der Signaltechnik und Gleisanlagen.
AKN Eisenbahn AG	Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1 zwischen Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein und Bönningstedt sowie Einzelabschnitte auf der AKN-Strecke A1 mit insgesamt rd. 3.000 m Länge, die noch zweigleisig ausgebaut werden müssen.	AKN-Strecke A1 Gebiet Land Schleswig-Holstein	Bahnhof Bönningstedt	Bahnhof Kaltenkirchen	Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr durch <ul style="list-style-type: none"> - Verkürzung der heutigen Fahrzeiten - Minimierung der Umsteige- und Wartevorgänge - Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebssicherheit
AKN Eisenbahn AG	Sanierung der Eisenbahnbrücke über die Schwentine	Kiel Abz Ss bis Kiel Opendorf Str Nr.: 9107			Das Bauwerk über die Schwentine ist Teil der Güterverkehrsstrecke Kiel Hbf bis Kiel Ostuferhafen und von erheblicher internationaler Bedeutung für den Fährbetrieb der LH Kiel. Das Bauwerk ist eine dreifeldrige Fachwerkbrücke und mehr als 100 Jahre alt. Nachrechnungen haben ergeben, dass das Bauwerk (zunächst die 3 Stahlfachwerküberbauten) innerhalb der nächsten drei Jahre zu erneuern ist.
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Zweigleisiger Ausbau	Reichenbach	Reichenbach	Langensteinbach	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnanbindung Rastatt Innenstadt und Baden-Airpark	Rastatt	Rastatt (Innenstadt)	Söllingen	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahn Ettlingen - Bruchhausen - Malsch - Rastatt	Ettlingen/Rastatt	Ettlingen	Rastatt	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnanbindung Spöck - Bruchsal - Forst - Hambrücken - Waghäusel	Spöck / Bruchsal	Spöck	Waghäusel	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Zweigleisiger Ausbau Bretten Stadtmitte	Bretten	Bretten Stadtmitte		Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation	Karlsruhe und Umgebung			Kundenzufriedenheit, Information, Qualitätserhöhung

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Neubau einer Abstellanlage für Schienenfahrzeuge Heilbronn-Böckingen	Heilbronn	Heilbronn-Böckingen		Kapazitätserweiterung / Abstell- und Rangiermöglichkeiten
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Bahnhof Eppingen, Erweiterung der P+R-Anlagen, Neubau einer Fußgängerunterführung sowie Erhöhung der AVG-Bahnsteige auf 55 cm	Eppingen	Eppingen Bahnhof		Kapazitätserweiterung / Qualitätsstandards erhöhen, Fahrgastneugewinnung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Bahnübergangsbeseitigung beim Bf. Baiersbronn	Baiersbronn			Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Bahnübergangsbeseitigung "Schindele" in Baiersbronn	Baiersbronn	Baiersbronn Schindele		Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnmäßiger Ausbau der Zabergäubahn (Laufen am Neckar - Leonbronn)	Laufen am Neckar	Laufen am Neckar	Leonbronn	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnausbau der Strecke Calw - Weil der Stadt	Calw	Calw	Weil der Stadt	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Höhenfreie Querung des Bahnhofes Rastatt von der Durmersheimer Strecke ins Murgtal	Rastatt			Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahn Heilbronn-Nord, stadtbahnmäßiger Ausbau von der Stadtgrenze Heilbronn bis Neckarsulm Bf	Heilbronn	Heilbronn Innenstadt	Neckarsulm Bf	Kapazitätserweiterung
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau el. Weichenantrieb und Weichensteuerung in der Abzweigweiche zur Rangierstation II mit Erneuerung LST Berliner Allee III				Durch den Einbau des W-Antriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. => flüssigerer Betriebsablauf => Energieeinsparung => Erhöhung der Sicherheit durch autom. Grundstellung der Weiche
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau el. Weichenantrieb und Weichensteuerung zu Anschluss 18/19 mit Erneuerung Spurkranzschmieranlage	Stammgleis Linie 1			Durch den Einbau des W-Antriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. => flüssigerer Betriebsablauf => Energieeinsparung => Erhöhung der Sicherheit durch autom. Grundstellung der Weiche
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau Gleisfreimeldung in Abzweigweiche zu Rangierstation VI				Durch Einbau der Gleisfreimeldung automatische Umstellung vom Fahrzeug aus zulässig => flüssigerer Betriebsablauf => Energieeinsparung; dank automatischer Grundstellung Sicherheitsgewinn

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜ Berliner Allee I, Berliner Allee II, BÜ Otto- Lindenmeyerstr; Weichensteuerung W1.02	Stammgleis Verzweigung Linie 1 und Linie 5			Anlagenalter > 50 J; Ersatzteil teilw. abgekündigt und Ersatzteilversorgung nicht mehr sichergestellt; die drei BÜ und die Weichensteuerung sind in einer gemeinsamen Anlage zusammengefasst
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung techn. Sicherung BÜ Eichleitnerstr. und Automatisierung der Schutzweiche im Bf West				Anlagenalter der techn. Sicherung > 40 J und nicht auf aktuelles Umfeld angepasst. Durch die automatische Grundstellung der Schutzweiche Sicherheitsgewinn. Ersatzstrecke für die Anbindung Ri DB. Zukünftig vermehrte Nutzung durch die Trassenkonflikte Augsburg Rbf - Augsburg Ring
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung von 5 technischen Sicherungen von BÜ				Anlagenalter > 50 J; Ersatzteilversorgung teilw. nicht mehr möglich
Augsburger Localbahn GmbH	Korrosionsschutz-Erneuerung Lechbrücke (Brücke 9); Behebung diverser Schäden	Stammgleis Linie 5 Richtung Lechhausen			Bestandssicherung des 80-jährigen Bauwerkes
Augsburger Localbahn GmbH	Korrosionsschutz und Reparatur Widerlager Große Wertachbrücke	Stammgleis Linie 2			
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung Westtrasse	Stammgleis Linie 2 und Westteil Linie 1			Ersatzstrecke (Umleiterstrecke) für die Anbindung an Augsburg Hbf; zukünftig vermehrte Nutzung durch Trassenkonflikte Augsburg Rbf - Augsburg Ring; Oberbauformen, für die teilw. keine Ersatzteile mehr zu bekommen sind;
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung Augsburg Rbf - Bf West				Anlagenalter > 50 J; hoher Bedarf an laufendem Unterhalt; Ersatzstrecke (Umleiterstrecke) für die Anbindung Ri DB Augsburg Rbf; zukünftig vermehrte Nutzung durch Trassenkonflikte Augsburg Rbf - Augsburg Ring; Oberbauformen, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung im Bf Augsburg Ring	Bf Augsburg Ring			Anlagenalter teils über 50 J; hoher laufender Unterhalt; Oberbauformen, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung im Stammgleis Linie 1 entlang Berliner Allee				Anlagenalter > 50 J; hoher Bedarf an Unterhalt; Oberbauformen, für die es keine Ersatzteile mehr gibt; schlechter Untergrund
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung und Spurplananpassung Bf West	Bf West			Letzte Oberbauerneuerung vor ca. 50 J; Spurplananpassung aufgrund der veränderten Verkehrsbeziehungen (mehr Fahrten AU-Rbf- Bf- West - Stammgleis L1/L2 - Bf Ring); Oberbauformen, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Verschiedene Abschnitte mit mangelnder Entwässerung sanieren; Entwässerungsgräben erstellen bzw. sanieren; Erstellen von Drainagen				Schlammstellenbildung; Schädigung der Schwellen, verstärkter Bewuchs; im Herbst/Winter sowie bei Regen verstärkt schlüpfrige Schienen
Augsburger Localbahn GmbH	Verschiedene Abschnitte mit Notwendigkeit zur Untergrundsanie rung	Stammgleis Ri Lechhausen			Aufgrund schlechten Untergrundes Schlammstellenbildung
Augsburger Localbahn GmbH	Verschiedene kleinere Stahlbrücken: Korrosionsschutzerneuerung; Oberbau- Erneuerung; Sanierung Widerlager	Stamm- und Flügelgleise			Teilw. hohes Brückenalter; Investitionsstau aufgrund mangelnder Finanzierung
BayernBahn GmbH	Zugsicherungssystem	Nördlingen – Gunzenhau- sen und Nördlingen – Dombühl	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Die Möglichkeit mehrerer Fahrten im Gleis ohne Geschwindigkeitseinschränkung, Zeitersparnis (keine Befehlsstellung mehr notwendig), Erhöhung der betrieblichen Sicherheit
BayernBahn GmbH	Ausbau und Erneuerung der Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige)	Nördlingen – Gunzenhau- sen und Nördlingen – Dombühl	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Mit Ausbau des geplanten ÖPNV auf den Bahnstrecken notwendig => befestigte Bahnsteige mit Beleuchtung
BayernBahn GmbH	Sanierungs-/Instandhaltungsmaßnahmen der Ingenieurbauwerke mit allen geforderten Maßnahmen	Nördlingen – Gunzenhau- sen und Nördlingen – Dombühl	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Langfristige Aufrechterhaltung der Betriebs- und Gefahrensicherheit => Behebung von La-Stellen
BayernBahn GmbH	Umfassende Durchlasssanierungen	Nördlingen – Gunzenhau- sen und Nördlingen – Dombühl	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Vermeidung von Folgeschäden aufgrund Einbrüchen oder Verstopfung
BayernBahn GmbH	Hinreichende Sanierung / Erneuerung von Bahnübergängen mit und ohne technischer Sicherung	Nördlingen – Gunzenhau- sen und Nördlingen – Dombühl	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Langfristige Erstellung / Aufrechterhaltung straßen- und bahnbetrieblicher Sicherheit
BayernBahn GmbH	Herstellen einer durchgängigen Entwässerung / Bahngrabensanie rung	Nördlingen – Gunzenhau-	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Vermeidung von Wasseranstauungen und damit Gleislagefehlern

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
		sen und Nördlingen - Dombühl			
BayernBahn GmbH	Hinreichende Behebung von Gleislage- und Gleisfehlern mit Sanierung des Gleisbettes, Behebung von Schienenfehlern, inkl. ausreichender Schotterung und Schwellenwechsel	Nördlingen – Gunzenhau- sen und Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhau- sen / Dombühl	Behebung größtenfalls aller Schad- und Fehlerstellen Gleislage / Oberbau
Bentheimer Eisenbahn AG	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Emlichheim	Laarwald/ Grenze	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund abgängigen Oberbaus
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau eines 750 m langen Umfahrungsgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe.	Ochtrup - Laarwald Grenze	Bad Bentheim Nord	Nordhorn Süd	Durch ein fehlendes entsprechend langes Überholungsgleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d. h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau eines entsprechend langen Umfahrungsgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe.	Ochtrup - Laarwald Grenze	Nordhorn Süd	Neuenhaus	Durch ein fehlendes entsprechend langes Überholungsgleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d. h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau des zweiten Abschnittes des Industriestammgleises im GVZ Europark Coevorden - Emlichheim	parallel des durchgehende n Hauptgleises	Laarwald	Laarwald/Gre nze	Keine Möglichkeit, weiteren, sich im Gewerbe- und Industriegebiet ansiedelnden Betrieben einen Gleisanschluss zu bieten. Ein Anschluss aus dem Hauptgleis ist mit Rücksicht auf den Betriebsablauf nicht möglich.
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau eines zusätzlichen, direkten Anschlusses an das Streckengleis der DB AG in Richtung Rheine/Osnabrück für den Güterverkehr.	Bentheimer Wald, nördlich des durchge- henden Hauptgleises der DB AG	Anst. Bad Bentheim Nord	Anst. Bad Bentheim Nord	Zur Entlastung der Infrastruktur des DB-Bahnhofes Bad Bentheim im Hinblick auf Rangierbewegungen und Übergabefahrten planen wir, wenn möglich parallel zur Einführung des SPNV, den Bau eines Abzweiges aus dem durchgehenden Hauptgleis der Bentheimer Eisenbahn AG in südöstlicher Richtung im Bogen durch den Bentheimer Wald mit Anschluss an die Hauptstrecke der DB AG.
Bentheimer Eisenbahn AG	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaues und, insbesondere im "Bentheimer Wald", Verbesserung des Unterbaues und der Entwässerung.	Durchgehen- des Hauptgleis	Anschlussstel- -le Bentheim Nord	Bahnhof Nordhorn- Süd	Teilweise sehr schlechte Gleislage aufgrund abgängigem Oberbau, schlechter Entwässerung und des im Bentheimer Wald vorhandenen Lehmunterbaues.
Bentheimer Eisenbahn AG	Signaltechnische Aufrüstung in Verbindung mit der kompletten	Durchgehende s Hauptgleis	Anst. Bentheim	Coevorden- Heege	Die Leit- und Sicherungstechnik soll den zu erwartenden Kapazitätswachstum, auch im Hinblick auf die Wiedereinführung des

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
	Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik		Nord		SPNV gerecht werden können.
Bentheimer Eisenbahn AG	Technische Sicherung sowie vereinzelte Schließung von Bahnübergängen	Durchgehende s Hauptgleis	Anst. Bentheim Nord	Anst. Neuenhaus	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem zur Wiedereinführung des SPNV anstehenden Streckenabschnitt bei gleichzeitiger Schaffung der Voraussetzung für eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h.
Bentheimer Eisenbahn AG	Einbau elektrischer Weichenantriebe und -heizung mit Stellwerksanschluss in sämtliche für den SPNV-Betrieb befahrenen und notwendigen Weichen.	Durchgehende s Hauptgleis	Anst. Bentheim Nord	Anst. Neuenhaus	Ermöglichung der Steuerung der Weichen sowie auch der Gleissperren von einem zentralen Stellwerk.
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau neuer Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige) einschl. Fahrgastinformation etc. an 6 zukünftigen Haltestellen/Bahnhöfen.	Durchgehende s Hauptgleis	Anst. Bentheim Nord	Anst. Neuenhaus	Mit der Reaktivierung des SPNV werden neue befestigte, barrierefreie Bahnsteige mit Beleuchtung, Fahrgastinfosystem etc. gebaut werden müssen.
Bentheimer Eisenbahn AG	Sanierung einer Betonbrücke samt Widerlager zur Sicherung der Betriebssicherheit	Durchgehende s Hauptgleis	Bahnhof Nordhorn-Süd	Anschlussstelle Nordhorn	Die über den Nordhorn-Almelo-Kanal führende, ca. 30 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist aufgrund von Schäden an den Widerlagern und dem Betonüberbau dringend sanierungsbedürftig.
Bentheimer Eisenbahn AG	Bau eines zusätzlichen, direkten Anschluss an das Streckengleis der Pro-Rail in Richtung Hardenberg/Rotterdam für den Güterverkehr.	Gewerbe- und Industriegebiet Coevorden-Heege	Bhf. Coevorden-Heege	Bhf. Coevorden-Heege	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofes Coevorden sowie auch des dortigen Umfeldes, planen wir gemeinsam mit der Provinz Drenthe eine neue zusätzliche Anbindung für den Güterverkehr in und aus Richtung Rotterdam. Das Gleis wird nach der Querung einer Gemeindestraße und des Coevorden-Kanal`s an das Eisenbahnnetz der ProRail angeschlossen.
Bentheimer Eisenbahn AG	Elektrifizierung	9203	Bad Bentheim	Grenze D/NL	Mit der Elektrifizierung der Strecke entfällt kann das aufwändige Umspannen von Zügen in Bad Bentheim entfallen. Die Leistungsfähigkeit und die Betriebstabilität der Strecke werden verbessert. Im Zusammenhang mit der projektierten Reaktivierung der Strecke im SPNV entstehen zusätzliche Optionen für die Einbindung der Strecke in den elektrischen SPNV.
Bentheimer Eisenbahn	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Bad Bentheim Nord	Nordhorn Süd	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund abgängigem Oberbau
Bentheimer Eisenbahn	Bau eines mindestens 650 m langen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe	Ochtrup - Laarwald Grenze	Nordhorn Süd	Nordhorn Süd	Durch fehlendes entsprechend langes Umfahrgleis sind keine Kreuzungen von Ganzzügen möglich, d. h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten
Bentheimer	Abschnittsweise Instandsetzung des	Ochtrup -	Nordhorn Süd	Neuenhaus	Teilweise schlechte Gleisanlage aufgrund abgängigem Oberbau

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahn	Oberbaus	Laarwald Grenze			
Bentheimer Eisenbahn	Abschnittsweise Erneuerung des Oberbaus	Ochtrup - Laarwald Grenze	Neuenhaus	Emlichheim	Teilweise schlechte Gleisanlage durch abgängigem Oberbau (Schienen von 1930, Weichholzschwellen von 1976)
Borkumer Kleinbahn	6,5 km Gleis I, Bebauung einschl. Herstellung des Erdplanums bis 2016				
Bremische Hafeneisenbahn	Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich	Bremerhaven Seehafen	Vorstellgruppe Imsumer Deich		Im Bereich der Hafeneisenbahn in Bremerhaven besteht ein erheblicher Bedarf an terminalnaher Vorstellkapazitäten für Container- und Automobilzüge. Dieser soll durch Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich um 8 zuglange, elektrifizierte Gleise gedeckt werden. Zur Realisierung der neuen Gleisgruppe ist die Verlegung eines Verwaltungsgebäudes der US Army erforderlich.
Bremische Hafeneisenbahn	Erneuerung der Drehbrücke an der Nordschleuse (Überseehäfen).	Bahnhof Bremerhaven Seehafen	Bft Kaiserhafen		Die Drehbrücke an der Nordschleuse bildet eine der beiden einzigen Straßenanbindungen und die einzige Gleisanbindung der sog. Columbus-Halbinsel in Bremerhaven. Die Brücke ist nach Erreichen der technischen Lebensdauer zu erneuern.
Bremische Hafeneisenbahn	Elektrifizierung der bremischen Gleisgruppe im DB-Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel	Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel			Bremen verfügt im Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel über eine Gruppe von acht Gleisen. Mit dem Ziel einer flexibleren und effizienteren Nutzung sollen diese Gleise, die bislang lediglich über eine Spitzenüberspannung in Ausfahrtrichtung verfügen, vollständig elektrifiziert werden.
Bremische Hafeneisenbahn	Bau einer neuen Gleisgruppe im DB-Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel.	Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel			Vor dem Hintergrund der prognostizierten Zuwachsraten des Container- und Automobilverkehrs sollen im Vorfeld der stadtbremischen Überseehäfen neue Gleiskapazitäten geschaffen werden. Geplant ist eine Gruppe von acht voll elektrifizierten Gleisen mit einer Nutzlänge von jeweils etwa 750 Metern.
Bremische Hafeneisenbahn	Beschaffung eines IT-Systems für die Betriebsführung	Serviceeinrichtungen der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremen und Bremerhaven			Bremen plant die Beschaffung eines neuen IT-Systems für die Betriebsführung der Serviceeinrichtungen der Hafeneisenbahn. Dies umfasst insbesondere die Arbeitsbereiche Betriebsplanung, Disposition und Entgeltabrechnung. Die Einrichtung eines Kundenportals, die Schaffung von Schnittstellen zu Terminals und Rangierdienstleistern sowie die Berücksichtigung von TAF-TSI sollen die Kommunikation unter den Beteiligten nachhaltig verbessern.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Bremische Hafeneisenbahn	Erneuerung der Bestandsinfrastruktur	Bremische Hafeneisenbahn (gesamt)			Die Bremische Hafenbahn verfügt über Anlagen von rd. 180km Länge Gleisen und 500 Weichen. Zur Unterhaltung des Oberbaus sind jährliche Erneuerungen der abgängigen Anlagen erforderlich. Der Wert von 5,9Mio. € / Jahr errechnet sich hierbei durch das Anlagenalter und die durchschnittliche Nutzungsdauer der Anlagenteile.
Bremische Hafeneisenbahn	Implementierung einer Software für ein Infrastrukturdatenmanagementsystem (IDMS) der Hafeneisenbahn	Bremische Hafeneisenbahn (gesamt)			Durch das IDMS vereinfacht sich die Datenerhebung und Datenhaltung, wird die Terminierung und Dokumentation von Inspektion und Instandhaltung unterstützt, verbessert sich die Verfügbarkeit von Daten über Zustand und Erneuerungsbedarf der Anlagen und kann die Datensicherheit deutlich erhöht werden.
DE Infrastruktur GmbH	1. Ersatz Brückenbauwerk 9608 2. LST Anbindung Rangieranlage Dortmund-Nord und KV-Terminal an ESTW2000 3. LST Ausbau von 4 Bahnüberwegen im Zuge KV-Terminal	Strecke von Obereving Süd bis Übergabebahnhof Dortmund-Nord im Dortmunder Hafen	RA Oberevind-Süd	Ubf Dortmund-Nord	Durch den Neubau des KV-Terminals wird eine Anbindung der Weichen und Signale an das ESTW2000 erforderlich; gleichzeitig erfolgt eine LST seitige Anpassung für das Fahren von 700m langen Zügen. Das Kreuzungsbauwerk 9608 stammt aus dem Jahr 1907 und ist stark abgängig, die Brückenprüfung hat einen zwingenden Ersatz ergeben..
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bahnübergang Aternstraße ; Ersatz der Schrankenanlage durch Lichtzeichenanlage	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Delmenhorst Df	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bahnübergang Uferweg; Nachbau von Halbschranken (derzeit nichttechnisch gesicherter BÜ)	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Annenheide	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bahnübergang Riedeweg; Nachbau von Halbschranken (derzeit nichttechnisch gesicherter BÜ)	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Annenheide	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Ersatz der vorhandenen Brücke über den Zuggraben in Delmenhorst	Strecke Delmenhorst - Harpstedt	Delmenhorst	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bau einer technischen Sicherung (Lichtzeichenanlage mit Halbschranken) am Bahnübergang "Am Großen Heerweg" in 28816 Stuhr	Strecke Delmenhorst - Harpstedt	Delmenhorst	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Delmenhorst- Harpstedter Eisenbahn GmbH	Bau einer technischen Sicherung (Lichtzeichenanlage) am Bahnübergang "Klosterdamm" in Delmenhorst	Strecke Delmenhorst - Harpstedt	Delmenhorst	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen.
Delmenhorst- Harpstedter Eisenbahn GmbH	Oberbaumaßnahmen am Bahnübergang "Grüne Straße" in Delmenhorst.	Strecke Delmenhorst - Harpstedt	Delmenhorst	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Delmenhorst- Harpstedter Eisenbahn GmbH	Oberbaumaßnahmen zwischen den Bahnübergängen "Bremer Straße" und "Fischstraße" in Delmenhorst.	Strecke Delmenhorst - Harpstedt	Delmenhorst	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Sicherung der Bahnübergänge auf der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven -Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterlandverkehr sowie Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven -Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven -Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Ostebrücke Bremervörde	Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Spurplanänderung Bahnhof Bremervörde	Bremerhaven -Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremervörde zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung Stellwerk Bremervörde	Bremerhaven -Wulsdorf - Buxtehude	Bremervörde	Hesedorf	Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremervörde und Verbesserung der Sicherheit insbesondere bei gleichzeitiger Durchführung von Zug- und Rangierfahrten zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Sanierung der Brücke über die Aue der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Bargstedt	Harsefeld	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV - Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung der Brücke über die K77 der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Bargstedt	Harsefeld	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV - Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Ertüchtigung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde	Hesedorf	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV - Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Abschnittsweise Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Hesedorf	Buxtehude	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Hamburg, Taktverdichtung des bestehenden SPNV, in Verbindung mit der für die Anbindung des Hafen Stade-Bützfleth geplanten Verbindungskurve in Bremervörde zur Strecke Rotenburg (Wümmen) - Bremervörde eine Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Hafen Hamburg
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Kapazitätserhöhung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Hesedorf	Buxtehude	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Hamburg, Taktverdichtung des bestehenden SPNV, in Verbindung mit der für die Anbindung des Hafen Stade-Bützfleth geplanten Verbindungskurve in Bremervörde zur Strecke Rotenburg (Wümmen) - Bremervörde eine Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Hafen Hamburg
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Ertüchtigung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Kutenholz	Bargstedt	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV - Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Signalisierung der Strecke Bremervörde - Rotenburg (Wümmen)	Bremervörde - Rotenburg (Wümmen)	Bremervörde	Rotenburg (Wümmen)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümmen)

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Herstellung der durchgängigen Strecken- klasse D4 zur Entlastung Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterlandverkehr sowie zur Umsetzung der EBO-Änderung vom Dezember 2012	Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Verbindungskurve zwischen der EVB- Strecke Rotenburg (Wümme) - Bremervörde und der DB-Strecke Verden (Aller) - Rotenburg (Wümme)	Rotenburg (Wümme)	Waffensen (evb)	Unterstedt (DB)	Vermeidung des Kopfmachens in Rotenburg (Wümme) für Verkehre über die EVB-Strecke von und nach Bremervörde und zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Bremerhaven
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Anbindung des Hafens Stade-Bützfleth an die EVB	Stade	Stade		Entlastung des Knotens Hamburg-Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus Unterelbe-Raum
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Verbindungskurve Hesedorf - Bevern	Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Hesedorf	Bevern	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Hamburg-Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus dem Unterelbe-Raum und zur Vermeidung vom "Kopfmachen" der Züge im Bahnhof Bremervörde
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung und Signalisierung der Strecke Hesedorf - Stade	Stade - Hesedorf - Rotenburg (Wümme)	Hesedorf	Stade	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Hamburg-Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus dem Unterelbe-Raum
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Verbindungskurve Zeven der Strecken Bremervörde - Zeven und Zeven - Tostedt	Zeven	Zeven (Süd)	Zeven (Nord)	Vermeidung des "Kopfmachens" im Bf Zeven für Fahrten von Bremerhaven Richtung Hamburg und umgekehrt; Entlastung der DB- Strecke Rotenburg (Wümme) - Tostedt
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung der Brücke über die Aue der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Zeven (Nord)	Erhöhung der Streckenklasse auf D4 und Ersatz eines abgängigen Bauwerks
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung der Brücke über die Strecke Bremervörde - Rotenburg (Wümme) der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Zeven (Nord)	Erhöhung der Streckenklasse auf D4 und Ersatz eines abgängigen Bauwerks
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Oberbauertüchtigung der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Tostedt	Entlastung der DB-Strecke Rotenburg (Wümme) - Tostedt
Emsländische Eisenbahn	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 7 km	Strecke Lathen - Werlte	a) Lathen b) Ostenwalde	a) Rupennest b) Werlte	Sicherung der Schienenanbindung der Samtgemeinden Sögel und Werlte

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Emsländische Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 10 km	Lathen – Werlte, Streckenabschnitt Sögel – Werlte	Sögel	Werlte	Sicherung der Schienenanbindung auf dem Streckenabschnitt Sögel – Werlte
Emsländische Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 11 km	Meppen – Essen (Oldbg.) verschiedene Streckenabschnitte	Meppen	Essen (Oldbg.)	Sicherung der Schienenanbindung der Strecke Meppen – Essen (Oldbg.)
Emsländische Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 4 km	Ocholt – Sedelsberg – verschiedene Streckenabschnitte	Ocholt	Sedelsberg	Sicherung der Schienenanbindung der Strecke Ocholt – Sedelsberg
Erms-Neckar-Bahn AG	Grundsanierung der Strecke Kleinengstingen – Münsingen – Schelklingen zur dauerhaften Erschließung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb	Kleinengstingen – Münsingen – Schelklingen (Baden-Württemberg, Schwäb. Alb)	Kleinengstingen	Schelklingen	Die Schwäbische Albbahn erschließt das Biosphärengebiet Schwäbische Alb im ÖPNV (v.a. Schülerverkehr und touristischer Verkehr). Da die Strecke von der DB Netz gepachtet ist, stehen derzeit keine Bundes- oder Landesmittel zur Grundsanierung zur Verfügung. Diese ist aber in den nächsten 10 Jahren zwingend erforderlich
Erms-Neckar-Bahn AG	Verlängerung der bestehenden Haltepunkte	Metzingen – Bad Urach	Metzingen	Bad Urach	Das ständig wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke erfordert den Einsatz längerer Zügeinheiten. Die jetzigen Bahnsteiganlagen ermöglichen lediglich den Einsatz von Doppelseinheiten. Zusätzliche Verdichtungen sind auf der Strecke nicht möglich. Die Verlängerung der Bahnsteige ermöglicht darüber hinaus eine Verbesserung der Verkehrsqualität, da die Halte mit erhöhter Geschwindigkeit angefahren werden können.
Erms-Neckar-Bahn AG	Ertüchtigung für Regional-Stadtbahn: Verlängerung der bestehenden Haltepunkte, Schaffung Kreuzungsbahnhof, Elektrifizierung	Metzingen – Bad Urach Baden-Württemberg, Metropolregion Stuttgart	Metzingen	Bad Urach	Das ständig wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke erfordert den Einsatz längerer Zügeinheiten. Die jetzigen Bahnsteiganlagen ermöglichen lediglich den Einsatz von Doppelseinheiten. Zusätzliche Verdichtungen sind auf der Strecke nicht möglich. Die Verlängerung der Bahnsteige ermöglicht darüber hinaus eine Verbesserung der Verkehrsqualität, da die Halte mit erhöhter Geschwindigkeit angefahren werden können.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Erms-Neckar-Bahn AG	Neubau einer 2 km Verbindungsstrecke von Obergimpern nach Bad Rappenau	9410 - Neckarbischof- sheim Nord - Hüffenhardt	Obergimpern	Bad Rappenau	Die Ausrichtung der Verkehrsströme weiter Teile der Infrastruktur ist in Richtung Heilbronn ausgerichtet. Vor diesem Hintergrund ist der Neubau einer Verbindungsstrecke von Obergimpern nach Bad Rappenau mit einer Länge von rund 2 Kilometern zweckmäßig.
Erms-Neckar-Bahn AG	Elektrifizierung der Strecke	9410 - Neckarbischof- sheim Nord - Hüffenhardt	Obergimpern	Bad Rappenau	Die Ausrichtung der Verkehrsströme weiter Teile der Infrastruktur ist in Richtung Heilbronn ausgerichtet. Vor diesem Hintergrund ist der Neubau einer Verbindungsstrecke von Obergimpern nach Bad Rappenau mit einer Länge von rund 2 Kilometern zweckmäßig. Mit der Elektrifizierung der Infrastruktur besteht die Möglichkeit der Durchbindung der Stadtbahnverkehre Richtung Heilbronn
Euregio Verkehrs- schienennetz GmbH (EVS)	Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.	Stolberg Alt- stadt in Ri. Aachen (Strecke 2752 auf Strecke 2600)	Pbf. Stolberg		Zahlreiche Trassenkonflikte im Bf Stolberg Hbf und Gbf und lange Reisezeiten durch notwendiges Kopfmachen der Euregiobahn im Gbf
Euregio Verkehrs- schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung	2570	Herzogenrath	Stolberg Hbf	
Euregio Verkehrs- schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung	2571	Stolberg Hbf	Frenz	
Euregio Verkehrs- schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung	2572	Stolberg Hbf	Stolberg Altstadt	
Euregio Verkehrs- schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung	2575	Eschweiler- Weisweiler	Langerwehe	
Fels Netz GmbH	Reaktivierung Güterbahnhof Rübeland	Land Sachsen- Anhalt 6864 Rübeland	Gbf. Rübeland	Gbf. Rübeland	Der Güterbahnhof Rübeland wurde mit den Strecken 6867 und 6864 in 2006 durch die Fels Netz GmbH von der DB Netz AG übernommen. Der von der DB AG und dem vorherigen Betreiber, der Deutschen Reichsbahn zu vertretende Reparatur- und Investitionsstau ist erheblich, so dass die Infrastruktur des Gbf. Rübeland in Teilbereichen für das Befahren gesperrt werden musste. Die sehr stark verschlissene Infrastruktur des Gbf. muss erneuert werden. Der Gbf. soll durch diese Maßnahme reaktiviert werden und zukünftig als Rangier- und

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
					Abstellanlage für Güterverkehr dienen.
Fels Netz GmbH	EBO - gerechte Erneuerung Bahnübergang (BÜ) im km 2,47 - Ausbau der Kreuzung L 164 / Strecke 6803 km 2,47	Land Sachsen-Anhalt Strecke 6803 Röblingen am See - Schraplau	6803 km 2,47 / L 164 - Stedten	6803 km 2,47 / L 164 - Stedten	Der Bahnübergang entspricht nicht den Anforderungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO). Sicherung und Signalisierung sind gemäß §11 Abs. 6 EBO herzustellen. Die vorhandene und abgängige BÜSA der Bauart WSSB Hs 64b ist durch eine den Anforderungen der EBO entsprechenden Lichtzeichenanlage zu ersetzen und der Kreuzungspunkt entsprechend auszubauen.
Fels Netz GmbH	Oberbauerneuerung Strecke 6803	Land Sachsen-Anhalt Strecke 6803 Röblingen am See - Schraplau	Schraplau	Schraplau	Die Strecke 6803 hat einen Gleisabschluss im Gleis 1 Bf. Schraplau. Der Oberbau Gleis 1 im Bahnhof Schraplau Weiche 1 bis Gleisabschluss ist stark verschlissen und muss erneuert werden. Über diesen Gleisabschnitt sind Verkehre mit Priorität A zur Kraftwerksversorgung und somit zur Stromversorgung Mitteldeutschlands abzusichern.
Fels Netz GmbH	Eisenbahnüberführungen (EÜ) 6864	Land Sachsen-Anhalt Strecke 6864	Michaelstein	Hornberg	Die Strecken 6867 und 6864 wurden in 2006 durch die Fels Netz GmbH von der DB Netz AG übernommen und werden seitdem von der Fels Netz GmbH betrieben. Der von der DB AG und dem vorherigen Betreiber, der Deutschen Reichsbahn zu vertretende Reparatur- und Investitionsstau an den Bauwerken war zum Zeitpunkt des Betreiberwechsels erheblich. Aktuell besteht auf der Strecke 6864 an drei Bauwerken noch Sanierungsbedarf. Die Bauwerke müssen in Teilen erneuert bzw. saniert werden.
Fels Netz GmbH	Oberbauerneuerung 6867 und 6864	Land Sachsen-Anhalt Strecken 6867 und 6864	Blankenburg	Hornberg	Die Strecken 6867 und 6864 wurden in 2006 durch die Fels Netz GmbH von der DB Netz AG übernommen und werden seitdem von der Fels Netz GmbH betrieben. Der von der DB AG und dem vorherigen Betreiber, der Deutschen Reichsbahn zu vertretende Reparatur- und Investitionsstau ist erheblich. In mehreren Abschnitten der Strecken ist der Oberbau sehr stark verschlissen, abgängig und muss erneuert werden.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Fels Netz GmbH	Fahrstromversorgungsanlagen 6867 und 6864	Land Sachsen-Anhalt Strecken 6867 und 6864	Blankenburg	Hornberg	Die Strecken 6867 und 6864 wurden in 2006 durch die Fels Netz GmbH von der DB Netz AG übernommen und werden seitdem von der Fels Netz GmbH betrieben. Die Energieversorgungsanlagen Uw Blankenburg und Oberleitungsanlagen der Strecken wurden in 2009 reaktiviert. Der von der DB AG und dem vorherigen Betreiber, der Deutschen Reichsbahn zu vertretende Reparatur- und Investitionsstau ist an diesen Anlagen erheblich. Verschlossene, abgängige Baugruppen des Uw und der Oberleitungsanlage müssen in den nächsten Jahren erneuert werden.
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Bhf Krefeld Ost Hafen Erneuerung der Gleise und Weichen	Bahnhoftgleise im Bhf Krefeld Ost Hafen	Bhf Krefeld Ost Hafen		Bhf Krefeld Ost Hafen ist ein Sammelpunkt für alle ein- und ausgehende Wagen / Züge aus Infrastruktur der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, sowie ein Verteilerpunkt für Zustellungen zu den angeschlossenen Kunden (TKS, KCT, IMR, Scharr CPC und anderen) Bedarf: Gleiserneuerung: 2.400 m Weichen: 10 Stück zur Sicherstellung der Transporte und Erhaltung der Betriebssicherheit
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Erneuerung des Umfahrgleises und Weiche zwischen Bü "Düsseldorfer Straße" und Bü "Ohlendorffstraße"	Gleisabschnitt der Infrastruktur Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Bü "Düsseldorfer Straße"	Bü "Ohlendorffstraße"	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gleisabschnittes zwischen Bü "Düsseldorfer Straße" und Bü "Ohlendorffstraße" Bedarf: Gleiserneuerung: 390 m Weichen: 1 Stück
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Erneuerung des Gleisabschnittes zwischen Bü "Klösters I" und Bü "Klösters II"	Gleisabschnitt der Infrastruktur Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Bü "Klösters I"	Bü "Klösters II"	Oberbauerneuerung zur Erhaltung der Betriebssicherheit und Sicherung der Transporte zu Ansschliesser (KCT, IMR, Scharr CPC und anderen) Bedarf: Gleiserneuerung: 110 m

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Erneuerung des Gleises zwischen EW 339 und dem Prellbock (Drehbrücke)	Gleisabschnitt der Infrastruktur Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Weiche Nr. 339	Ende des Gleises (am Drehbrücke)	Oberbauerneuerung zur Erhaltung der Betriebssicherheit Bedarf: Gleiserneuerung: 850 m
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Erneuerung des Gleisabschnittes des Wassergleises "Am Castell" zwischen EW 352 und dem Bahntor "Compo"	Gleisabschnitt der Infrastruktur Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Weiche Nr. 352	Bahntor "Compo"	Oberbauerneuerung zur Erhaltung der Betriebssicherheit und Verbesserung der betrieblichen Abläufe (Zustellungen zu Anschließer Compo, KCT) Bedarf: Gleiserneuerung: 470 m
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Neubau des Umfahrgleises zwischen Bü "Klösters II" und Weiche Nr. 344"	Infrastruktur Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Bü "Klösters II"	Weiche Nr. 344	Im Bereich des Container-Terminals KCT besteht ein erheblicher Bedarf an terminalnaher Vorstellkapazitäten für Containerzüge. Dieser soll durch Neubau des Umfahrgleises zwischen Bü "Klösters II" und Weiche Nr. 344 gedeckt werden. Bedarf: Gleis: 600 m Weichen: 2 Stück
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Neubau des Umfahrgleises zwischen Bü "IMR" und BÜ "Hentrichstraße"	Infrastruktur Hafen Krefeld GmbH & Co. KG (Entlang der Hentrich- straße)	Bü "IMR"	Bü "Hentrich- straße"	Im Bereich des Container Terminals KCT besteht ein erheblicher Bedarf an terminalnaher Vorstellkapazitäten für Containerzüge. Dieser soll durch Neubau des Umfahrgleises zwischen Bü "IMR" und Bü "Hentrichstraße" gedeckt werden. Bedarf: Gleis: 320 m Weichen: 2 Stück
Hafen Nürnberg Roth GmbH	Neubau einer Gleisnordanbindung an das bestehende 1. Modul der KV- Umschlagsanlage und an das 2. Modul der KV-Umschlagsanlage. Dadurch kann das bisher nur über eine südliche Anbindung erreichbare KV-Terminal auch über eine nördliche Zufahrt angefahren werden.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Die nördliche Gleisanbindung der KV-Anlage ist notwendig, um die stark frequentierte Südanbindung zu entlasten. Weiter ist diese Nordanbindung erforderlich, um beispielsweise im Havariefall eine weitere Zuführung von Rangiereinheiten zu ermöglichen.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Bau eines weiteren ca. 700 Meter zuglängen Einfahrtsgleises im Hafbahnhof, einschließlich Signaltechnik, Einbindung in das Stellwerk und Elektrifizierung.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren zuglängen Einfahrtsgleises ist aufgrund der steigenden Containerverkehre für die KV-Umschlagsanlage erforderlich, um die Züge kurzfristig von der Strecke der DB-Netz (Bahnhof Eibach) in den Hafbahnhof einfahren lassen zu können und um ausreichende Gleiskapazitäten dafür vorhalten zu können.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Bau eines zweiten Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom Bahnhof Eibach in den Hafbahnhof.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren Zuführungsgleises vom Bahnhof Eibach bis in den Hafbahnhof mit elektrischer Oberleitung ist aufgrund der steigenden Containerverkehre für die KV-Umschlagsanlage erforderlich, um die Züge kurzfristig von der Strecke der DB-Netz (Bahnhof Eibach) auf die Eisenbahninfrastruktur der Hafen Nürnberg-Roth GmbH einfahren lassen zu können.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Bau eines zweiten Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom Hafbahnhof bis in das KV-Terminal.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung zum bestehenden KV-Terminal ist aufgrund der steigenden Containerverkehre für die KV-Umschlagsanlage erforderlich, um die Züge kurzfristig vom Hafbahnhof in das KV-Terminal fahren zu können.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Umbaumaßnahme der Gleisanlage im Hafbahnhof sowie die Schaffung weiterer Abstellgleise einschließlich Umbauarbeiten am Stellwerk.	Gleisanlage des Bayernhafens Nürnberg			Der Umbau des Hafbahnhofs wird aufgrund der erwarteten Neuverkehre erforderlich, um den steigenden Anforderungen von Containerganzzügen gerecht zu werden. Der Hafbahnhof wurde vorwiegend für Einzelwagenverkehre konzipiert. Aufgrund der Umbaumaßnahmen muss auch das Stellwerk angepasst werden.
Hafen Stuttgart GmbH	Zusätzliche Anbindung der Hafinfrastruktur durch eine neue Gleisanbindung an die bestehende Gleisstraße der DB AG	Stuttgart - Ulm	Ordnungsgruppe Hafen Stuttgart	Bf Esslingen	Durch die zusätzliche Anbindung der Hafinfrastruktur und des Umschlagbahnhofs Stuttgart (DB AG) könnte der zunehmende Verkehr entzerrt und auch die Leistungsfähigkeit der bestehenden Umschlagsanlage deutlich erhöht werden.
Hafen Stuttgart GmbH	Elektrifizierung der Ordnungsgruppe	Ordnungsgruppe Hafen Stuttgart			Derzeit sind die Gleise der Ordnungsgruppe nur im nördlichen Bereich elektrifiziert und E-Loks können für die Übergabe der Züge an Dieseltraktion innerhalb der Ordnungsgruppe nicht umfahren. Vereinfachung und Beschleunigung des Betriebsablaufs durch Erweiterung der Elektrifizierung auf mindestens zwei Gleisen.
Hafen Stuttgart GmbH (HSG)	Projekt-Nr. 2 "Hafbahnanbindung Süd": Optimierung der Anbindung der Serviceeinrichtung Hafbahn an das Netz der DB Netz AG durch Herstellung eines zweiten Infrastrukturanschlusses in südlicher Richtung	Ordnungsgruppe ange-schlossen über Ein-/Aus-fahrgruppe (Bf Stgt.Hafen) der DB Netz	diese wiederum über Strecke 4724 (Bf Stuttgart-Untertürkheim) der DB Netz		Die Investitions-/Baukosten für die Herstellung/Erschließung eines zweiten Hafbahninfrastrukturanschlusses (1,5 km eingleisige Neubaustrecke) an die Infrastruktur der DB Netz AG schätzen wir kostenmäßig auf netto rd. 10 Mio. €, zuzüglich Grundstückserwerbskosten.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau EÜ Königstraße	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter (Linie 18) km 22.490	Haltepunkt Dersdorf	Bahnhof Bornheim	Die eingleisige Eisenbahnüberführung befindet sich in Bahnkilometer 22.490 der elektrifizierten Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter in Bornheim Brenig und wurde 1929 als massive Betonbogenbrücke über der L 183 Königstraße errichtet. Die Brücke ist Bestandteil der stark frequentierten Linie 18 der KVB/SWB, die die Ortschaften im Vorgebirge mit den Städten Köln und Bonn verbindet. Die Brücke weist Risse in den Widerlagerwänden, Vertikal- und Horizontalrisse in den Flügelwänden und Längs- und Schrägrisse an der Unterseite des Überbaus auf. Die Tragfähigkeit ist nur für Stadtbahnfahrzeuge gegeben.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Eisenbahnüberführung Hubert Prottr Straße	Frechen Bahnhof - Benzelrath (Gz) km 19.494	Frechen Bahnhof	Nord - Süd Bahn Rheinbraun	Die eingleisige Eisenbahnüberführung befindet sich in Bahnkilometer 19.494 der nicht elektrifizierten Strecke Frechen Bahnhof - Benzelrath in Frechen. 1945 wurden die vorhandenen Widerlager der im Krieg zerstörten Gewölbebrücke für die Aufnahme eines Stahlüberbaues modifiziert. Die Brücke ist Bestandteil der Gz Strecke Frechen - Benzelrath, die den Anschluss des HGK Gleisnetzes an die Nord - Süd Bahn der Fa. Rheinbraun. ermöglicht. Über einen Abzweig sind die Quarzwerke Frechen an das Gleis angeschlossen. Starke Rostbildung an Überbau und Lagern erfordern eine Erneuerung.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau einer Verbindungskurve Brühl Vochem Gbf (DB) - Brühl Brücke (HGK)	Brühl Vochem - Köln Godorf Rheinhafen	Bf Brühl Vochem Gbf (DB)	Bf Brühl Vochem HGK	Der Neubau einer Verbindungskurve zwischen den Bahnhöfen Brühl Vochem Gbf (DB) und Brühl Vochem (HGK) ermöglicht eine direkte Anbindung des Rheinhafens Köln Godorf und der im Umfeld ansässigen Industrie an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG. Zur Zeit ist bei allen ein- und ausfahrenden Zügen von und nach Richtung Rheinhafen Köln Godorf erforderlich, einen Kopfwechsel des Triebfahrzeugs im Bahnhof Brühl Vochem durchzuführen. Durch den Neubau der Gleisanlage und dem Einbau entsprechender Sicherungstechnik (Blockabhängigkeit) werden Betriebsabläufe sicherer, beschleunigt und optimiert.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung BW Brühl Vochem	BW Brühl Vochem im Bahnhof Brühl Vochem	Brühl Gbf (DB)	BW Brühl Vochem (Bf Br. Vochem)	Das Verbindungsgleis zwischen den Bahnhöfen Brühl Vochem Gbf (DB) und Brühl Vochem Bvf (HGK) ist nicht elektrifiziert. Eine Zuführung von Zügen oder Fahrzeugen in das BW bzw. in das Gleisnetz der HGK erfolgt durch Dieseltraktion. Im BW Brühl Vochem werden Triebfahrzeuge und Güterwagen der HGK und von anderen Eisenbahnunternehmen untersucht und Instand gesetzt. Der Bau einer 15 KV Fahrleitung in Bereichen des BW und des Bf sowie im Zuführungsgleis führt zu einer Kostenoptimierung, einer besseren Vermarktung der Dienstleistungen und zu einer Erweiterung des Dienstleistungsspektrums des EIU.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Signaltechnische Aufrüstung Zugleitstrecke Stellwerk Kendenich - Awanst Ville Nord für höhere Streckenauslastung. Neu- und Umbau von Gleisanlagen	Bf Kendenich - Awanst Ville Nord / Nord Süd Bahn (Rheinbraun)	Bf Kendenich	Awanst Ville Nord	Die Awanst Ville Nord ist über eine Zugleitstrecke an das Streckennetz der HGK angeschlossen. Diese Sicherungsart läßt nur eine begrenzte Anzahl von Zugfahrten zu. Um die Attraktivität des Standortes zu erhöhen und zu erwartende Mehrverkehre betrieblich sicher aufnehmen und abwickeln zu können, ist es erforderlich, das überwiegend auf mündliche Absprachen beruhende Verfahren durch technische Einrichtungen zu ersetzen und die Gleisanlagen durch Um- und Neubauten zu erweitern. Das Verkehrsaufkommen wächst stetig.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur für das KV Terminal Nord	Köln Niehl Hafen - Köln Niehl - Köln Bickendorf - Abzwg Köln Lind	Bf Bickendorf	Bf Köln Niehl	Das neue KV-Terminal Nord der HGK ist über den Bahnhof Bickendorf der HGK an die DB Bahnhöfe Köln Ehrenfeld und Köln Nippes und somit an das Streckennetz der DB angeschlossen. Die zu erwartenden Mehrverkehre erfordern Erweiterungen und Optimierungen in den vorhandenen Infrastrukturanlagen der Bahnhöfe Köln Niehl und Köln Bickendorf. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen: Umbau der SpDrL 30 Zugsicherungsanlagen Niehl und Bickendorf; Reaktivierung Bahnhof Butzweiler, Neubau Signaltechnik und Gleisanlagen; Verlängerung Gleis 40, Anschluss Stumpfgleise 10,11, Neubau von Abstellgleisen.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau von Lärmschutzwänden zwischen den Bahnhöfen Bickendorf und Niehl	Köln Niehl Hafen - Köln Niehl - Köln Bickendorf - Köln Lind	Bf Niehl	Bf Bickendorf	Durch die Zunahme des Eisenbahnbetriebes der unmittelbar an eine Wohnbebauung grenzenden Bahnhöfe Niehl und Bickendorf steigt auch die Anzahl der Beschwerden über die durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufenen Immissionen. Um auch zukünftig eine uneingeschränkte Nutzung der Infrastrukturanlagen zu ermöglichen, ist es erforderlich, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Unterwerkstechnik Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Übergabestelle Köln H. Lübke Ufer	Bf Hersel	Die stark frequentierte, ca. 18 km lange elektrifizierte zweigleisige Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 16 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Die technischen Anlagen der Bahnstromunterwerke sind über 30 Jahre alt. Ersatzbeschaffung und Reparatur diverser elektr. Bauteile sind, bedingt durch die Aufkündigung der Produktreihe (Fachfirma), nicht mehr möglich. Um Verfügbarkeit und Sicherheit der Anlage zu gewährleisten, ist eine Anpassung der Anlagen auf den Stand der Technik erforderlich.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Fahrleitungsanlage Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Übergabestelle Köln H. Lübke Ufer	Bf Hersel	Die stark frequentierte, ca. 18 km (36 km Fahrleitung) lange elektrifizierte zweigleisige Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 16 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Bedingt durch die hohe Auslastung unterliegt die 1960 errichtete Fahrleitungsanlage einem großen Verschleiß und muss in den nächsten Jahren in den Bereichen Betonmaste, Tragseile und Verstärkerleitungen erneuert werden, um die Sicherheit und Verfügbarkeit der Strecke zu erhalten.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Unterwerk Querbahn Wesseling - Brühl Vochem	Bf Wesseling - Bf Brühl Vochem	Bahnhof Wesseling	Bahnhof Brühl Vochem	Die Stromeinspeisung für die zweigleisige ca. 6 km lange elektrifizierte Strecke (Fahrleitung 12 km) zwischen dem Bahnhof Wesseling und dem Bahnhof Brühl Vochem erfolgt zur Zeit durch Unterwerke an der Linie 16 und Linie 18. Die daraus resultierenden Leitungslängen ermöglichen nur eine eingeschränkte Taktfolge auf der Strecke. Um eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen ist geplant, ein eigenes Unterwerk für die Spannungsversorgung der Strecke neu zu bauen. Die Querbahn verbindet das zur Zeit von der KVB genutzte BW Wesseling mit der Linie 18 und ermöglicht im Störfall eine Umleitung der Züge der Linien 16 und 18 sowie von Sonderverkehren.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Fahrleitung Linie 18	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter	Übergabestelle Köln Klettenberg	Übergabestelle Bornheim Alfter	Die stark frequentierte elektrifizierte und überwiegend zweigleisige Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 18 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Bedingt durch die Taktfolge unterliegt die Fahrleitung einem hohen Verschleiß und muss in Teilbereichen in den nächsten Jahren erneuert werden, um die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlage zu erhalten.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Barrierefreier Ausbau von Bahnsteigen im Mischverkehrsbereich Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Haltepunkt Urfeld	Bf Hersel	Die Strecke Bf Wesseling - Bf Hersel ist nach Mischverkehrskriterien aufgebaut. Die Bahnsteighöhe von 35 cm ermöglicht die Vorbeifahrt von Güterzügen und Stadtbahnfahrzeugen. Im Zuge der Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs und eines barrierefreien Zugangs zu den Stadtbahnen ist es notwendig, die Bahnsteighöhe auf 90 cm anzupassen. Dies ist nur realisierbar durch eine getrennte Spurführung für EBO und Stadtbahnfahrzeuge um die Option Güterverkehr auf der Strecke nicht aufzugeben.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Güterverkehr Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Personenverkehr Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Mischverkehr	Streckennetz HGK			Das Streckennetz der HGK beläuft sich auf ca. 251 km. Um das Netz wettbewerbsfähig und sicher vorzuhalten und zu betreiben sind abhängig vom Verschleiß Ersatzinvestitionen im Gleisbau erforderlich. Diese Investitionen beziehen sich auf die stark frequentierten Strecken des ÖPNV, die als Linie 7 Bestandteil des Liniennetzes der KVB sind und als Linie 16 und Linie 18 in das Liniennetz der SWB und KVB eingebunden wurden, sowie auf die Güterzug- und Mischverkehrsstrecken, die im Kölner Raum die Anbindung der Häfen und diverser Gleisanschließer an das Schienennetz der Deutschen Bahn gewährleisten.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung von Bahnübergängen im Streckennetz der HGK	Streckennetz der HGK			Auf Grund von zum Teil geänderter Verkehrsbedingungen steht im Zeitraum 2017 - 2020 die Erneuerung von 10 Bahnübergängen im Streckennetz der HGK an. Für die bis zu 50 Jahre alten Anlagen sind Ersatzteile nicht mehr verfügbar, eine Erweiterung oder Umbau der Anlagen ist nicht möglich.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Bickendorf	Köln Bickendorf	Köln Niehl Hafen - Köln Bickendorf - Frechen	km 4.300 - 12.261	Das Stellwerk Bickendorf ist eine 1977 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart SpDrL 30. Der Bahnhof Bickendorf stellt die Verbindung des Rheinhafen in Köln-Niehl mit den Bahnhöfen Köln Nippes, Köln Ehrenfeld, der DB Netz AG her und ermöglicht ca. 20 Gleisanschließern den unmittelbaren Zugang zum internationalen schienenengebundenen Güterverkehr. Durch die Inbetriebnahme des KLV Terminals Nord der HGK wird mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen gerechnet. Eine Elektrifizierung und/oder Optimierung der Anlage ist in der vorhandenen Sicherungstechnik nicht zu realisieren. Für die 40 Jahre alte Anlage stehen Ersatzteile nur noch eingeschränkt zur Verfügung.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Hersel	Rhein - Sieg - Kreis	Köln Heinrich Lübke Ufer- Wesseling - Bornheim Hersel	km 22.065 - 23.067	Das Stellwerk Hersel ist eine 1968 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart DrS für den Bahnhof Bornheim Hersel. Der Bahnhof Bornheim Hersel ist wichtiger Bestandteil der Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel die in das Nahverkehrsnetz der Region Bonn - Köln integriert ist und über die der Stadtbahnverkehr der Linie 16 abgewickelt wird. Umbauten oder Erweiterungen der Anlage sind nicht möglich. Die auf Relais-technik basierende Stellwerkstechnik ist zum Teil 50 Jahre alt. Ein Support für die Ersatzteile kann mittelfristig nicht aufrecht gehalten werden. Zum Teil sind Ersatzteile vom Hersteller bereits abgekündigt.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Köln Niehl	Köln Niehl	Köln Niehl Hafen - Köln Bickendorf - Frechen	km 3.700 - 0.000	Das Stellwerk Niehl ist eine 1972 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart SpDrL 30 für den Bahnhof Köln Niehl. Der Bahnhof Köln Niehl ist wichtiger Bestandteil der Strecke Köln Niehl Hafen - Köln Bickendorf - Frechen. Über den Bahnhof Köln Niehl wird die Verbindung des Rheinhafen in Köln-Niehl mit den Bahnhöfen Köln Nippes, Köln Ehrenfeld, der DB Netz AG hergestellt. Ca. 17 Gleisanschließern wird der unmittelbare Zugang zum internationalen schienengebundenen Güterverkehr ermöglicht. Durch die Inbetriebnahme des KLV Terminals Nord der HGK wird mit einem wachsenden Verkehrs- aufkommen gerechnet. Eine Elektrifizierung und/oder Optimierung der Anlage ist in der vorhandenen Sicherungstechnik nicht zu realisieren. Für die 45 Jahre alte Anlage stehen Ersatzteile nur noch eingeschränkt zur Verfügung.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Wesseling	Rhein Erft Kreis, Rhein - Sieg - Kreis	Köln Heinrich Lübke Ufer- Wesseling - Bornheim Hersel	angr. Betriebsstelle n Köln Sürth (Rsf), Bornheim Hersel (Hf), Brühl Vochem (Bvf), Köln Godorf Hafen	Das Stellwerk Wesseling ist eine 1978 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart SpDrS60. Über das Stellwerk Wesseling wird in Teilabschnitten von Köln Godorf bis Bornheim Hersel der Betrieb auf der Stadtbahnlinie 16 abgewickelt. Der Bahnhof Wesseling stellt die Verbindung mit dem Bahnhof Brühl Vochem der DB Netz AG her und ermöglicht den ortsansässigen Gleisanschließern den unmittelbaren Zugang zum internationalen schienengebundenen Güterverkehr. Umbauten oder Erweiterungen der Anlage sind nicht möglich. Die auf Relais-technik basierende Stellwerkstechnik ist zum Teil 40 Jahre alt. Ein Support für die Ersatzteile kann mittelfristig nicht aufrecht gehalten werden. Zum Teil sind Ersatzteile vom Hersteller bereits abgekündigt. .
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung (Stufe 1) des Streckenabschnitts Ehrenfeld - Bickendorf sowie der Gleise 12-13 (vollelektrifiziert), und 21 (teilelektrifiziert) und der Gleise in Richtung ehemaliger Lokschuppen.	9604	Köln - Ehrenfeld (DB)	Köln- Bickendorf (HGK)	Die HGK befindet sich aktuell in den Planungen, den Streckenabschnitt Köln-Ehrenfeld (DB Netz) – Köln-Bickendorf (HGK Netz) zu elektrifizieren (Stufe 1). Neben diesem Streckenabschnitt werden die Gleise 12-13 (vollelektrifiziert) und 21 (teilelektrifiziert). Weiter werden die Gleise in Richtung ehemaliger Lokschuppen elektrifiziert. Diese Gleise sollen der Zwischenabstellung von E-Lokomotiven dienen. IBN ist für Ende 2019 geplant. Durch diese Maßnahme sollen aus dem Fernverkehr elektrisch geführte Transporte mit Ziel „Köln-Niehl Hafen“ und „Köln-Niehl, Containerterminal Nord“ das HGK-Netz – ohne Berührung der Knoten Köln-Eifeltor oder Gremberg – direkt erreichen. Traktionswechsel von E- auf D-Traktion dann in Köln-Bickendorf.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung (Stufe 2) der Gleise 8-11 im Bf. Köln-Bickendorf.	9604	Bf. Köln- Bickendorf		Durch die weitere Elektrifizierung (Stufe 2) soll mehr Zugkapazität – insbesondere im Hinblick auf das Containerterminal Nord – aufgenommen werden können. Die beschriebenen Effekte der Stufe 1 gelten hier ebenfalls.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung (Stufe 3) des Streckenabschnitts Köln-Bickendorf Köln - Nippes (DB/Gbf)	9604	Köln- Bickendorf (HGK)	Köln-Nippes (Gbf/DB)	Die beschriebenen Effekte der Stufe 1 und 2 gelten hier ebenfalls.
Hamburg Port Authority AöR	Zweigleisiger Ausbau der Strecke 1254 im Bereich Kornweide zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anbindung des Hamburger Hafens an das Netz der DB Netz AG	1254	Hamburg- Wilhelmsburg	Hamburg Hohe Schaar	Die bestehende eingleisige Verbindungskurve in Richtung Norden (Strecke 1254) soll um ein zweites Gleis erweitert werden. Diese Maßnahme ist Teil des 2-Achsen-Modells der Hafenbahn, mit dem eine zweite leistungsfähige Anbindung des Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz realisiert werden soll. Durch den Ausbau der Verbindungskurve wird zudem die Anbindung des Hafens in Richtung Norden/Nordosten (Neubau Feste Fehmarnbelt-Querung, Erreichbarkeit der Strecke Büchen- Wittenberge-Stendal) erheblich verbessert.
Hamburg Port Authority AöR	Bau einer neuen Vorstellgruppe südlich des Bahnhofteils Alte Süderelbe	Bft Alte Süderelbe			Vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsmengen Erhöhung der Gleiskapazitäten für die Zugbildung und Pufferung der Züge im Westhafen durch Neubau einer Vorstellgruppe mit bis zu 16 Gleisen. Schaffung von Gleiskapazitäten zur Behandlung von 835m langen Zügen im Westhafen.
Hamburg Port Authority AöR	Ausbau der Verbindung zwischen dem Bft Mühlenwerder und dem Bft Alte Süderelbe	Bft Alte Süderelbe - Bft Mühlenwer- der			Erweiterung der bestehenden Verbindung zwischen den Bahnhofsteilen um ein weiteres Verbindungsgleis zur Herstellung einer durchgängigen Zweigleisigkeit bzw. abschnittsweiser Dreigleisigkeit. Diese Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist zur Abwicklung der wachsenden Verkehre im Containerverkehr und Gewährleistung einer anforderungsgerechten Betriebsqualität erforderlich. Im Zuge des Projekts werden zudem die in diesem Abschnitt bestehenden Brücken durch Neubauten ersetzt.
Hamburg Port Authority AöR	Neubau der Veddelkanalbrücke	Bft Hamburg Süd			Ersatzneubau der bestehenden Veddelkanalbrücke.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Hamburg Port Authority AöR	Jährliches Bauprogramm der Hafensbahn	gesamtes Hafensbahn- netz			Abwicklung einer Vielzahl verschiedener Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionen im jährlich fortgeschriebenen Bauprogramm der Hafensbahn. Im Zuge von grundhaften Gleiserneuerungen werden z.T. auch umfangreichere Um-/Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Anlagen an geänderte Anforderungen im Rahmen des Bauprogramms umgesetzt. Zukünftig vorgesehen: Optimierung von Fahrbeziehungen in Bahnhofsteilen Hohe Schaar und Dradenau.
Hamburg Port Authority AöR	Umbau des Bahnhofsteils Ross zur Herstellung zuglanger Vorstellgleise für den Containerverkehr	Hafen Hamburg, Bft Ross			Um den wachsenden Containerverkehr bedarfsgerecht abwickeln zu können, sind im Bereich des Bft Ross zusätzliche zuglanger Vorstellgleise erforderlich.
Hamburg Port Authority AöR	Neubau einer direkten Verbindung vom Bft Alte Süderelbe in Richtung Kattwykbrücke	Hamburg Alte Süderelbe – Kattwyk- brücke			Durch den Neubau einer direkten Verbindung vom Bahnhofsteil Alte Süderelbe in Richtung der Kattwykbrücke mit Anbindung an die ebenfalls in Planung befindliche Südliche Bahnanbindung Altenwerder wird eine zweite leistungsfähige Anbindung des gesamten Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz ermöglicht. Dieses erhöht die Flexibilität in der Betriebsabwicklung und erhöht die Kapazität entsprechend der Verkehrsprognosen.
Hamburg Port Authority AöR	Erneuerung der Stellwerks- und Sicherungstechnik im Bft Dradenau	Bft Dradenau			Ersatz der abgängigen elektromechanischen Stellwerke durch moderne ESTW-Technik. Baustufe 1: Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Stellbezirk Whm (westlicher Bahnhofsteil) mit Einbeziehung bislang ortsbedienter Bereiche. Baustufe 2: Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Stellbezirk Whf (östlicher Bahnhofsteil)
Hamburg Port Authority AöR	Neubau einer Verbindung vom Bahnhofsteil Altenwerder Ost in Richtung der Kattwykbrücke (Südliche Bahnanbindung Altenwerder)	Bft Altenwerder Ost - Kattwykbrück e			Der Neubau der Verbindung vom Bahnhofsteil Altenwerder Ost in Richtung der Kattwykbrücke ist Teil der 2-Achsen-Modells der Hafensbahn, mit dem eine zweite leistungsfähige Anbindung des Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz realisiert werden soll. Durch die südliche Anbindung des Bft Altenwerder Ost wird eine direkte Verbindung von diesem in Richtung der Kattwykbrücke geschaffen, wodurch die stark belasteten Abschnitte im Nordkopf des Bft Alte Süderelbe und auf der Strecke vom Bft Alte Süderelbe in Richtung Hamburg-Hausbruch entlastet werden.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Hamburg Port Authority AöR	Errichtung einer zweigleisigen Umfahrung westlich des Bahnhofteils Alte Süderelbe	Hafen Hamburg - Bft Alte Süderelbe			Der Nordkopf des Bahnhofsteils Alte Süderelbe ist aufgrund sich kreuzender Fahrwege und hoher Belastung durch Zug- und Rangierfahrten ein Engpassbereich im Westhafen. Durch die westliche Umfahrung des Bft Alte Süderelbe werden sich kreuzende Fahrwege aufgelöst und die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität in diesem Bereich erhöht.
Hamburg Port Authority AöR	Zweigleisiger Ausbau der Verbindung Kattwykbrücke - Bahnhofsteil Hohe Schaar und zweigleisige Durchfahrt Bft Hohe Schaar	1253	Hamburg Hohe Schaar	Hamburg- Hausbruch	Der Ausbau des Abschnitts Hohe Schaar bis zur neuen Kattwykbrücke ist Teil der 2-Achsen-Modells der Hafenbahn, mit dem eine zweite leistungsfähige Anbindung des Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz realisiert werden soll.
Hanau Hafen GmbH	Austausch der 11 Km Gleisanlage inkl. der 35 Weichen	Hafenbahngleise in der Mitte von Deutschland	Hanau HBf	Hanau Hafen und zurück	Die Gleisanlagen sind zwischen 30-50 Jahre alt. Bisher wurden ca. 3 km Gleis und 10 Weichen erneuert. Die Restlichen Gleise und Weichen müssen ebenfalls erneuert werden um die Jahresumschlag von ca. 1,5 Mio Tonnen Güter weiter zu bewältigen.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Neubau einer Anschlussstrecke auf der Höhe von Wietfeld bis Braunlage	Wietfeld - Braunlage	Wietfeld	Braunlage	Zur touristischen Aufwertung von Braunlage ist ein Anschluss an das Netz der HSB angedacht. Diese Anbindung gab es bereits bis 1945 (auf einer anderen Trasse), die Unterbrechung erfolgte durch Ziehung der Zonengrenze.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Technische Sicherung von Bahnübergängen	Gesamtnetz der HSB			Um den technischen Standard einer NE-Bahn der alten Bundesländer zu erreichen, sind im gesamten Streckennetz der HSB noch ca. 30 Bahnübergänge mit technischen Sicherungsanlagen auszurüsten.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Errichtung optimaler Kreuzungsstellen zwischen Schierke und Brocken	Drei Annen Hohne - Brocken	Schierke	Brocken	Zu Spitzenzeiten sind die Reisezüge im Abschnitt Drei Annen Hohne - Brocken stark überlastet (Besetzungen von über 200 %). Weitere Züge können auf Grund fehlender Kreuzungsstellen an optimaler Stelle nicht verkehren. Insoweit ist eine Anpassung der Kreuzungsstellen an einen optimalen Fahrplan erforderlich (Bau von zwei neuen Bahnhöfen).
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Strecke Stiege - Hasselfelde	Gernrode (Harz) - Hasselfelde	Stiege	Hasselfelde	Die Strecke Stiege - Hasselfelde wurde bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn bis 1992 stark vernachlässigt. Deshalb ist bereits seit Jahren die Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h herabgesetzt. Eine Sanierung zum Erreichen der Ausbaugeschwindigkeit von 30 - 40 km/h ist dringend erforderlich.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Neubau der Eisenbahnüberführung km 14,173 auf der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Haltepunkt Netzkater	Bahnhof Eisfelder Talmühle	Aufgrund der erheblichen Brückenmängel musste die Fahrtgeschwindigkeit für Fahrten mit Rollböcken auf 20 km/h herabgesetzt werden. Der Beton zwischen den Walzträgern ist mehrfach gerissen, die Abdichtung ist stark nassedurchlässig. An den Unterflanschen der Träger ist starker Plattenrost vorhanden. Die Widerlager und Pfeiler weisen mehrfach starke Fugenschäden auf. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung der Behrebrücke bei Ilfeld (Viadukt) im km 13,057 der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Haltepunkt Ilfeld Bad	Haltepunkt Netzkater	Die Abdichtung der Gewölbereihe ist mehrfach schadhaft, insbesondere im Bereich der Kämpfer sind sehr starke Aussinterungen vorhanden. Der Beton ist an diesen Stellen vielfach bis zu den Bewehrungsseisen abgeplatzt. Außerdem sind die Bewehrungsseisen bis zu 25 % abgerostet. Weiterhin sind die Stirnmauerverlängerungen einschließlich Geländer bis auf 10 cm abgesackt. Die vorhandenen Geländerabstände sind zu gering. Im Bereich der Ufermauern sind Unterspülungen und starke Ausbrüche zu verzeichnen. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Eisenbahnüberführung Wormkebrücke, km 3,862 auf der Strecke Drei Annen Hohne - Brocken	Drei Annen Hohne - Brocken	Bahnhof Drei Annen Hohne	Bahnhof Schierke	Der bauliche Zustand des Bauwerks ist stark mangelhaft. Die Abdichtung ist vielfach nassedurchlässig und mit großflächigen Aussinterungen. Das Gewölbe ist mehrfach bis zu den Bruchsteinen gerissen. Einzelne Bruchsteine sind im Gefüge lose und bis auf 25 cm Tiefe ausgebrochen. Die Bauwerkssohle ist vollkommen desolat. Auf einer Seite des Gewölbes ist der Stirnring durchgehend abgerissen. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel müssen bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Fahrzeugwerkstatt für schwere Instandhaltung	HSB-Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Bahnhof Wernigerode Westerntor	Bahnhofsteil Westerntor	Neben der Werkstatt für die laufende Instandsetzung in Wernigerode wird der Neubau einer Werkstatt für die "schwere Instandsetzung" benötigt, um auch weiterhin dauerhaft die für den täglichen Betrieb benötigten Lokomotiven unterhalten zu können.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Bachbrücke km 50,349 auf der Strecke 1	Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Drei Annen Hohne	Drängetal	Der bauliche Zustand des Bauwerks ist stark mangelhaft. Die Bauwerkssohle ist vollkommen desolat. Auf Grund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Bauzustands in absehbarer Zeit das Bauwerk vollständig erneuert werden.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 16,73 - 17,04 auf der Strecke Gernrode - Hasselfelde	Gernrode - Hasselfelde	Bahnhof Alexisbad	Bahnhof Silberhütte	Die Strecke Gernrode - Hasselfelde wurde bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn bis 1992 stark vernachlässigt. Deshalb ist bereits seit Jahren die Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h herabgesetzt. Eine Sanierung zum Erreichen der Ausbaugeschwindigkeit von 30 - 40 km/h ist dringend erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 2,140 - 2,740 auf der Strecke Gernrode - Hasselfelde	Gernrode - Hasselfelde	Haltepunkt Osterteich	Haltepunkte Sternhaus Haferfeld	Verschlissener Oberbau, Lagefehler
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 15,8 - km 18,7 der Strecke Drei Annen Hohne - Brocken	Drei Annen Hohne - Brocken	Goetheweg	Brocken	verschlissener Oberbau
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 22,270 - km 30,500 der Strecke Gernrode - Hasselfelde	Gernrode - Hasselfelde	Straßberg	Günthersberg e	verschlissener Oberbau
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 50,650 - km 51,280 der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Drängetal	Steinerne Renne	verschlissener Oberbau
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Neubau Ölauffangwannen im Bereich der Fahrzeugeinsatzstelle am Bahnhof Wernigerode Westerntor, Bahnhofsteil Wernigerode	Bahnhof Wernigerode Westerntor, Bahnhofsteil Wernigerode	Bahnhof Wernigerode Westerntor	Bahnhofsteil Westerntor	Einbau / Nachrüstung von Ölauffangwannen bzw. -tassen in Fahrzeugbehandlungsgleise der Fahrzeugeinsatzstelle Wernigerode mit dem Ziel das nach Möglichkeit die Abtropfverluste, welche bei der Vor- und Nachbehandlung von Schienenfahrzeugen entstehen können, flexibel in allen Gleisbereichen aufzufangen und der Entsorgung zuzuführen.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Dynamisches Fahrgastinformationssystem	gesamtes Netz der HSB			Es ist vorgesehen ein HSB-eigenes RBL-System mit Bedienplätzen einzurichten, welches dispositive Eingriffe zur Definition von Sonderfahrten, Zugausfällen und Fahrzeitverschiebungen jederzeit ermöglicht.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
HLB Basis AG	Erneuerung der Gleise und Weichen	9360	Ffm. - Höchst	Königstein	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 1,6 km Gleis u. 1 Weiche 2017: 0,8 km Gleis 2018: 0,7 km Gleis 2019: 1,1 km Gleis u. 1 Weiche
HLB Basis AG	Erneuerung des Relaisstellwerkes	9360	Ffm. - Höchst	Königstein	Erneuerung des zentralen Stellwerkes (Innen- und Außenanlage)
HLB Basis AG	Teilweise Erneuerung der Gleise und Weichen	9390	Kassel Wilhelmshöhe	Baunatal	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 0,5 km Gleis u. 2 Weichen 2017: 0,5 km Gleis 2018: 0,5 km Gleis 2019: 0,5 km Gleis
HLB Basis AG	Ausrüstung der Bahnsteige mit Fahrgastinformationssystem	9360	Ffm. - Höchst	Königstein	Ausrüstung der Bahnsteige mit optischem Fahrgastinformationssystem
HLB Basis AG	Teilweise Erneuerung der Gleise und Weichen	9390	Baunatal	Baunatal- Großenritte	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 2 Weichen 2017: 2 Weichen 2018: 2 Weichen 2019: 0,5 km Gleis
HLB Basis AG	Erweiterung / Verlängerung der Gleisanlage	9390	Kassel Wilhelmshöhe	Kassel Wilhelmshöhe	Schnellere operative Durchführung der Zugübergabe / -übernahme; Schnellere Abwicklung von Zügen zwischen Kassel und dem GVZ- Terminal
HLB Basis AG	Sanierung bzw. Erneuerung von 13 Brückenbauwerken	9374	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	Grundhafte Sanierung von 13 Brückenbauwerken (ca. 1-2 / Jahr)

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
HLB Basis AG	Gesamterneuerungsbedarf von ca. 14 km Gleis und 15 Weichen	9374	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 1,6 km Gleis u. 1 Weichen 2017: 0,7 km Gleis u. 3 Weichen 2018: 1,3 km Gleis u. 5 Weichen 2019: 2,4 km Gleis u. 2 Weichen
HLB Basis AG	Erneuerung Stellwerk Usingen	9374	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	Erneuerung des Stellwerks (Innen- und Außenanlage) mit Neubau Kabeltrasse
HLB Basis AG	Elektrifizierung des Streckenabschnittes Friedrichsdorf-Usingen	9374	Friedrichsdorf	Usingen	Elektrifizierung des Streckenabschnittes Friedrichsdorf-Usingen mit 15 kV 16,7 Hz.
HLB Basis AG	abschnittsweise Sanierung Tunnelbauwerk 1300m	9374	Grävenwiesbach	Brandoberndorf	Durch Durchfeuchtung des Tunnels ist der Betrieb durch Eisbildung und langfristig die Stabilität der Tunnelwand gefährdet. Auf ca. 1/4 der gesamten Tunnellänge (1300m) besteht starker Sanierungs- bzw. Erneuerungsbedarf
Ilmebahn GmbH	Elektrifizierung	1824	Salderhelden	Einbeck-Mitte	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Instandsetzung der Eisenbahnbrücke Sieg	Bf. Eintracht - Siegen in Bahn-km 00+865			Für das Bauwerk kann keine ausreichende Standsicherheit mehr gewährleistet werden.
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Instandsetzung der Eisenbahnbrücke über die Sieg	Bahnhof Eintracht - Siegen (DB)			
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Bahnübergang	Weidenau DB - Weidenau Vorbf. - Dreis Tiefenbach (KWD)	BÜ Billweg	BÜ Auf den Hütten	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Gleiserneuerung	Weidenau DB - Weidenau Vorbf. - Dreis Tiefenbach (KWD)	Weidenau Vorbf. Gleis 6		

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Weiche 1 EW-190-1:9-Fsch (H) und Weiche 2 EW 190-1:9 Fsch (H)	Herdorf FGE - Salchendorf	Bahn-km 4,857 und 4,884		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Gewölbe (Bauwerk) marode. Verdämmung mit Beton oder Rückbau	Weidenau Vorb. - Dreis Tiefenbach	Bahn-km 1,867		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Gleis 1 (Schienen und Schwellen abgängig auf 300 m)	Bahnhof Eintracht	Gleis 1		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Gleis 19 (Schienen (F 6) und Schwellen abgängig auf 150 m) Erneuerung Weiche 19 (EW-49-190-1:9 Fsch (H))	Bahnhof Eintracht	Gleis 19 und Weiche 19		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	785 m Gleiserneuerung	Herdorf FGE - Salchendorf	Bahn-km 1,712 - 2,497		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	ca. 400 m Gleiserneuerung	Herdorf FGE - Salchendorf	Bahn-km 2,941 - 400 m		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	ca. 500 m Gleiserneuerung	Herdorf FGE - Salchendorf	Bahn-km 4,334		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	ca. 140 m Gleiserneuerung Gleis 1 und Weiche 1 (EW-49-190-1:7,5 Fsch (H))	Herdorf FGE - Salchendorf	Bahn-km 4,092		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	ca. 100 m Gleiserneuerung	Weidenau DB - Weidenau Vorb. - Dreis Tiefenbach (KWD)	Bahn-km 0,375		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Korrosionsschutzarbeiten der Brücke über die Heller in 57290 Neunkirchen	Herdorf FGE - Neunkirchen (FGE)			
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein	Erneuerung der gesamten Gleisinfrastruktur in den nächsten Jahren	Kreuztal - Kreuztal	Bahn-km 0,00 - 3,200		

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
GmbH		Buschhütten			
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Stützwand an der Heller	Herdorf FGE - Salchendorf	Bahn-km 1,405		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Holzschwellengleis auf einer Länge von ca. 180 m biologischer Verfall Richtungs- und Höhenlage korrigieren Schleiftechnische Behandlung der Schiene Weiche 30 Herzstück erneuern BÜ Industriestraße erneuern	Weidenau Vorb. - Dreis Tiefenbach	Awanst Herrenwiese W 30	BÜ Industriestraße	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Holzschwellengleis auf einer Länge von ca. 50 m biologischer Verfall Schleiftechnische Behandlung der Schiene	Weidenau Vorb. - Dreis Tiefenbach	Bahn-km 2,230		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	ca. 125 m Gleiserneuerung	Salchendorf - Pffannenberg	Bahn-km 0,159		
Mecklenburgische Bäderbahn Moll GmbH	Erneuerung Mollstraße	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- km 0,5 + - km 0,8 +15 Erneuerung Gleisanlagen einschl. Tiefbau und Entwässerung
Mecklenburgische Bäderbahn Moll GmbH	Sanierung Standsicherheit Wagenhalle Bad Doberan	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- Böschungsabbrüche am Hang - Wagenhalle zum Teil Nutzungseinschränkungen hat / hatte aufgrund Böschungsabbrüche - derzeit finden regelmäßige Messungen statt - Sanierungsempfehlung (Gutachten) für 2019 liegt vor
Mecklenburgische Bäderbahn Moll GmbH	Bahnhof Bad Doberan - Gleisplanrationalisierung und Ersatz abgängiger Weichen	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- Rückbau und Lückenschluss W 56 sowie Rückbau Gleis 54 (betrieblich nicht genutzt) einschl. Erneuerung W 57 - Erneuerung W 54 - Erneuerung Überweg Aufsichtsgebäude
Mecklenburgische Bäderbahn Moll GmbH	Streckenertüchtigung - km 8,6 + 10 - km 11,6 + 20	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- Optimierung Gradienten - Einbau Planumsschicht / Vlies und Ertüchtigung Entwässerung - Herstellung Randweg - Schwellenwechsel km 10,8 + 10 - km 11,6 + 20

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Erneuerung der Bahnsteigkanten 1+2 sowie der Weichen 1+2 des Bahnhofes Rennbahn	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Die Bahnsteigkanten beider Bahnsteige sind in Holzschwellen ausgebildet. Die Schwellen werden durch Pfosten gehalten und sind komplett abgängig. Die Einfahr- als auch die Ausfahrweiche lagern auf Holzschwellen, die teilweise schadhaft sind und bereits einen höheren regelmäßigen Instandsetzungsaufwand erzeugen. Zudem wurden diese aus altbrauchbaren Materialien gebaut und Beschädigungen des G8-Gipfels (2007) durch Überfahrten von Wasserwerfern sind ebenfalls noch verzeichenbar. Die normative Nutzungsdauer der Weichen ist erreicht/überschritten.
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Erneuerung Gleis km 0,378-0,459 und km 0,474-0,807 "Mollistraße"	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Hier ist die grundhafte Erneuerung erforderlich, da normative Nutzungsdauer der im Jahr 1996 eingebauten Holzschwellen nach 25 Jahren erreicht bzw. überschritten ist. Hier ist ein kompletter Tausch der Holzschwellen, einschließlich der Kiesbettung erforderlich. Aufgrund der guten Erfahrungen in der Goethestraße sowie in Kühlungsborn Mitte ist beabsichtigt, nach Abstimmung mit dem Denkmalschutz, auch in der Mollistraße Gleistragplatten einzubauen.
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	grundhafte Erneuerung der Eindeckungen der Bahnübergänge km 10,2 (Steilküste) und km 14,8 (zur Asbeck) und Schwellentausch km 5,1 - 5,4	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Der Bahnübergang km 10,2 ist die Zuwegung zum Campingplatz und wird durch entsprechende Fahrzeuge stark beansprucht. Die vorhandene Eindeckung ist komplett abgängig. Aufgrund des geplanten Wohn-/Ferienggebietes ist die Erneuerung dieses Bahnübergangs in Gleistragplatten angeraten. Ebenso verhält es sich mit der Eindeckung des BÜ 14,8, Zur Asbeck. Im Bereich km 5,1-5,4 muss es zum Austausch schadhafter BS900 Schwellen kommen.
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Umgestaltung Fahrkartenausgabe Kühlungsborn Ost zum Kundenzentrum und Souvenirshop der MBB	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	In Kühlungsborn Ost findet der komplette Vertrieb an die Kunden aktuell über ein historisches Fahrkartfenster statt. Gleichzeitig ist Kühlungsborn Ost zentraler Anlaufpunkt für alle Kundenbelange. Um einerseits den aktuellen und auch zukünftig modernen Anforderungen der Kundenwünsche realisieren zu können und andererseits für die Mitarbeiter für diese Tätigkeiten entsprechend attraktive Arbeitsplätze anbieten zu können, soll Kühlungsborn Ost zu einem Kundenzentrum ausgebaut werden können. In diesem soll die zentrale Erreichbarkeit nicht mehr ausschließlich telefonisch sondern auch als persönlicher Kundenkontakt ermöglicht werden. Gleichzeitig soll im Kundenzentrum mittels einer offenen Shopvariante das Anbieten von Souvenirartikeln attraktiviert werden.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Erweiterung der Wagenhalle im Bahnhof Bad Doberan	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH beabsichtigt im Rahmen einer Optimierung der Nutzungskonzeption zur Abstellung der Wageneinheiten, um zukünftigen Ansprüchen der Wagenhauptuntersuchungen nach §32 ESBO – Bereitstellung von Hilfszugtechnik und Abstellung des Nebenbaufahrzeugs Nr. 996-007 – gerecht zu werden, die Erweiterung der Wagenhalle im Bestand. Mit der Ergänzung der Nutzungslänge von rund 107 Metern können bereits vorhandene Abstelldefizite kompensiert und zukünftiger Abstellbedarf von Wageneinheiten berücksichtigt werden. Die Abstellanlagen sollen durch eine Überdachung mit seitlichem Wetterschutz gegen Witterungseinflüsse geschützt werden. Die Tragkonstruktion wird je nach statischen Erfordernissen gewählt. Ziel ist es, mit einer
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus; Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen	Minden - Hille	Bf Minden Friedrich- Wilhelm-Str.	Bf Hille	Auf der genannten Strecke werden gegenwärtig folgende Transporte durchgeführt: - Getränketransporte (ca. 100.000 t/a) - Zellulosetransporte - Flüssiggastransporte (Propangas ca. 5.000 t/a) Die Strecke stellt außerdem die Anbindung folgender Häfen des Mittellandkanals sicher: Westhafen in Minden, Hafen Hille – Nord und Hafen Hille – Süd
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus; Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen	Minden - Kleinenbreme n	Bf Minden Friedrich- Wilhelm-Str.	Bf Nammen- Grube	Auf der genannten Strecke werden in unregelmäßiger Folge Baustofftransporte durchgeführt. Der Betreiber einer Erzgrube hat in 2008 seine Anschlussbahn mit erheblichem Aufwand und Förderung aus Mitteln des EBA reaktiviert und bemüht sich, neue Geschäftsfelder und damit Transporte auf der Schiene zu gewinnen.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Verschiedene Hafen- und Industriegleis e in Minden			Die Gleise dienen der Erschließung der Mindener Häfen an der Weser und am Mittellandkanal sowie der Erschließung von Industriegebieten. Das Verkehrsaufkommen auf diesen Gleisen ist überwiegend unregelmäßig.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Minden	Bf Minden Friedrich- Wilhelm-Str.		Der Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße ist der Übergangsbahnhof von der MKB zum Netz der DB. Der Bahnhof ist der zentrale Rangier-, Zugbildungs- und Abstellbahnhof der MKB. An den Bahnhof schließen die meisten Hafen- und Industriestammgleise an. Der größte Gleisanschlusskunde ist ein namhaftes Unternehmen der chemischen Industrie mit Gefahrguttransporten auf der Schiene (ca. 32.000 t/a). Außerdem werden Containertransporte zum Industriehafen in Minden abgewickelt.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
MVV OEG AG	Optimierung Betriebshofanlage Käfertal inkl. Wendeschleife; Verbesserung der Betriebsabläufe der Linien 4 und 5	Weinheim - Viernheim - MA-Käfertal - MA-Innenstadt	Bahnhof MA-Käfertal	Bahnhof MA-Käfertal	Der Betriebshof Käfertal stammt aus den 70er Jahren. Es sind sowohl Erneuerungsinvestitionen als auch Anpassungen an in der Zwischenzeit geänderte Betriebsabläufe und Taktverdichtungen erforderlich. Ferner werden die Bahnsteige verbreitert und die Weichenlage optimiert.
MVV OEG AG	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen im gesamten Netz: Heidelberg: Biethstraße, Burgstraße und Kurfürstenanlage; HD-Wieblingen: West, Schollengewann, Fachhochschule und Bahnhof; Edingen West inkl. BÜ-Sicherung; Mannheim: Duale Hochschule. Ferner Aufwertung weiterer Haltestellen	Mannheim - Edingen - Heidelberg - Handschuhheim			Diese Haltestellen sind noch aus den 60er oder 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und insbesondere nicht barrierefrei ausgebaut. Haltestellen aus dieser Zeit, die in den nächsten fünf Jahren nicht ausgebaut werden können, werden zumindest aufgewertet. In der Haltestelle Kurfürstenanlage (Heidelberg-Innenstadt) ist ferner die Busmitbenutzung der Haltestelle vorgesehen, um eine bessere Verknüpfung zwischen der Regionalbahn OEG und dem städtischen Busverkehr zu ermöglichen und um den Bus zu beschleunigen.
MVV OEG AG	Umbau der Ortsdurchfahrt im Mannheimer Stadtteil Seckenheim.	MA-Innenstadt - Edingen - Heidelberg	Bahnhof MA-Käfertal	Bahnhof Edingen	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen "Deutscher Hof" und "Seckenheim Rathaus" und Neubau der Umsteigehaltestelle "Seckenheim Schloss" sowie gleichzeitige Erneuerung der beiden Stadtbahngleise in der Seckenheimer Hauptstraße im Bereich des straßenbündigen Bahnkörpers sowie Erneuerung der Oberleitungsanlage.
MVV OEG AG	Neubau eines gemeinsamen Betriebshofes für die OEG und den Straßenbahnverkehr in Heidelberg.	Heidelberg			Im Zuge der Zusammenführung der Gründungsgesellschaften der RNV gilt es, die Werkstattabläufe effizienter zu gestalten. Auf Grund des Investitionsstaus im Heidelberger Betriebshof ist ein Neubau unumgänglich. Durch Mitnutzung der Fahrzeuge der OEG entstehen auch für die OEG Vorteile. So wären die Einsatzstellen für die OEG dann besser im Netz verteilt als heute und Investitionen in bestehende Betriebshöfe könnten entfallen bzw. geringer ausfallen.
MVV OEG AG	Zweigleisiger Ausbau der OEG an der Bergstraße zwischen den Bahnhöfen Weinheim und Schriesheim.	Weinheim - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Dieser ca. 8 km lange Abschnitt ist der letzte eingleisige Abschnitt im ca. 56 km langen OEG-Ring. Wegen langer Strecken zwischen den Begegnungsbahnhöfen kann hier heute nur ein 20-Minuten-Takt gefahren werden. Ferner übertragen sich hier Verspätungen einzelner Züge auf die Gegenzüge, wodurch sich Verspätungen aufschaukeln und sich im gesamten Ringverkehr, also auch in den Stadtverkehren Mannheim und Heidelberg, auswirken. Durch den 2-gleisigen Ausbau kann die Reisezeit verkürzt, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und damit die Anschlüsse deutlich verbessert werden. Ferner werden die Haltestelle barrierefrei ausgebaut.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
MVV OEG AG	Bau der Wendeschleife Wallstadt (Linie 4)	Heddesheim - Mannheim - Käfertal	Bahnhof Heddesheim	Bahnhof MA - Käfertal	Der Mannheimer Stadtteil Wallstadt wird von der OEG-Linie 4 im 20-Minuten-Takt erschlossen. Die wachsende Bevölkerungszahl macht das Einführen eines 10-Minuten-Taktes erforderlich. Da diese Strecke mit Einrichtungsbahnen befahren wird, ist hierzu der Bau einer Wendeschleife östlich von Wallstadt erforderlich.
MVV OEG AG	Gleiserneuerungen sowie Erneuerung von Weichen im gesamten Netz der OEG	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf. Diese Gleis- bzw. Weichenerneuerungen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich.
MVV OEG AG	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen und Erneuerung bzw. Neubau von Gleichrichterunterwerken im gesamten Netz der OEG sowie der Fahrleitungen auf dem Abschnitt MA-Käfertal - Weinheim	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf. Diese Fahrleitungserneuerungen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich. Die Erneuerung/ der Neubau von Gleichrichterunterwerken ist zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei Störungen (n-1-Redundanz) und für den weiter zunehmenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen erforderlich.
MVV OEG AG	Neubau Dynamischer Fahrgastinformationen an den Bahnhöfen und Haltestellen	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Zur besseren Information der Fahrgäste sowie zur Attraktivitätssteigerung ist eine jährliche Erweiterung der DFI-Anzeiger an den Bahnhöfen und Haltestellen in den nächsten Jahren vorgesehen.
MVV OEG AG	Erneuerung und Ausbau der Zugsicherungsanlagen, Neubau von ESTW-A in Edingen und Wieblingen sowie die technische Sicherung der Bahnübergänge im gesamten Netz der OEG.	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf: Die Erneuerung der Zugsicherungsanlagen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich. Der Neubau der ESTW-A ist zusätzlich auch erforderlich, um Expresszüge zwischen Mannheim und Heidelberg einsetzen zu können und zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs aus der neuen zentralen Leitstelle der RNV. Die technische Sicherung der Bahnübergänge erhöht die Sicherheit des Bahnverkehrs und ist erforderlich, um den Stand der Technik zu erreichen.
MVV OEG AG	Umbau des Bahnhofs Edingen	Mannheim - Edingen - Heidelberg	Bahnhof Edingen	Bahnhof Edingen	Der Bahnhof Edingen stammt aus den 70er Jahren. Er ist nicht barrierefrei ausgebaut. Es ist vorgesehen, die Bahnsteige barrierefrei auszubauen und ein Überholgleis für zwischen Mannheim und Heidelberg verkehrende Expresszüge einzurichten. Ferner wird die Ein- und Ausfahrt des Betriebshofs optimiert, so dass keine Kehrfahrten mehr erforderlich sind. Zusätzlich wird ein neues Stellwerk zur Erhöhung der Streckenkapazität errichtet.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
neg Niebüll GmbH	Ausbau von Bahnhöfen zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik	9100	Niebüll	Dagebüll-Mole	Beschleunigung des Betriebsablaufs/Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast; Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.
neg Niebüll GmbH	Ausbau vorhandener Bahnhöfe zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik	1201	Niebüll	Awanst Süderügum	Beschleunigung des Betriebsablaufs/Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast; Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.
neg Niebüll GmbH	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./und Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).	9100	Niebüll	Dagebüll-Mole	Information an die Fahrgäste zur aktuellen Betriebslage (Anschlussicherung, SEV, Verschiebungen im Fahrplan ...); Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Unterstützung der Disposition; Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./und Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).	1201	Niebüll	HP Süderlügum	Information an die Fahrgäste zur aktuellen Betriebslage (Anschlussicherung, SEV, Verschiebungen im Fahrplan ...); Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Unterstützung der Disposition; Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.	9100	Niebüll	Dagebüll-Mole	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend Vmax = 80 km/h; Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr
neg Niebüll GmbH	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.	9100	Niebüll	Awanst Süderlügum	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend Vmax = 80 km/h; Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr
neg Niebüll GmbH	Ausbau der vorhandenen Anlagen (Gleise, Ladestraße ...) für den Kombinierten Verkehr.	Gleisanlagen Neumünster Gbf			Zwecks Durchführung vom Kombi-Verkehren im Raum Neumünster sollen die vorhandenen Gleisanlagen erweitert werden. Damit könnte man konkreten Anfragen von EVU nachkommen und evtl. weitere Neuverkehre ins Leben rufen.
neg Niebüll GmbH	Neubau/ Änderung technischer BÜ-Sicherungen	9129	Tornesch	Uetersen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr; Erreichen einer konstanten Streckengeschwindigkeit (VE = 30 km/h)/ Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Einbau von RFW und EOW-Technik	9129	Tornesch	Uetersen	Beschleunigung des Betriebsablaufs; Erhöhung der Sicherheit
neg Niebüll GmbH	Einbau des dänischen Zugsicherungssystems ATC (an technisch gesicherten Bahnübergängen)	1201	gesamte Strecke		BÜ der Strecke verfügen über PZB. Es kommen jedoch auch dänische Fahrzeuge zum Einsatz, die über ATC, aber nicht PZB verfügen. Forderung der Landeseisenbahnaufsicht nach gleichwertiger Sicherheit beim Einsatz dän. Fahrzeuge

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
neg Niebüll GmbH	Einbau einer streckenseitigen Zugsicherung	9100	gesamte Strecke		Status quo: eingleisige Strecke (Vmax = 80 km/h) mit Begegnungsverkehr im Personenverkehr. Im Nachgang zum Unglück von Hordorf und in Hinblick auf die Novellierung des AEG wird der Einbau eines Zugsicherungssystems erforderlich
neg Niebüll GmbH	Elektrifizierung	1201	Niebüll	Süderlugum Grenze	
neg Niebüll GmbH	Elektrifizierung	9129	Tornesch	Uetersen	Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzung zur betrieblichen Durchbindung des elektrischen SPNV
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Übergabebahnhof Düsseldorf Gleiserneuerung Gleis 12a, L=225,0m	Düsseldorf	Gleis 12a	Gleis 12a	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Übergabebahnhof Düsseldorf Gleiserneuerung Gleis 13a, L=440,0m	Düsseldorf	Gleis 13a	Gleis 13a	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Hafen Düsseldorf Gleiserneuerung Gleis 3a, Zwei Teilabschnitte a= 350m, Gesamtlänge = 700m	Düsseldorf	Gleis 3a	Gleis 3a	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Hafen Neuss Erneuerung Notgleis im Bereich Blücherstr./ Scharnhorststr., L=430,0m	Hafen Neuss	Bereich Blücherstr./ Scharnhorstst r.	Bereich Blücherstr./ Scharnhorstst r.	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Hafen Neuss Gleisbogen zwischen Weiche 571 und Weiche 572, L=259,0m	Neuss	Weiche 571	Weiche 572	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Hafen Neuss - Gleis 1 Vorbahnhof Gleiserneuerung, L=388,0m	Neuss - NRW	Gleis 1 (Vorbahnhof)	Gleis 1 (Vorbahnhof)	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn-	Hafen Neuss - Gleis 4 Vorbahnhof Gleiserneuerung, L=435,0m	Neuss - NRW	Gleis 4 (Vorbahnhof)	Gleis 4 (Vorbahnhof)	

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
infrastruktur					
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Übergabebahnhof Neuss Gleiserneuerung Gleis 4, L=435,0m	Neuss - NRW	Gleis 4 Übergabebahn- hof Neuss	Gleis 4 Übergabebahn- hof Neuss	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Neuss - Hafenbecken 3 Wassergleis Gleiserneuerung, L=380,0m	Neuss - NRW	Gleis HB 3 Wassergleis	Gleis HB 3 Wassergleis	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Neuss - Hafenbecken 4 Ostseite Gleiserneuerung, L=265,0m	Neuss - NRW	Gleis HB 4 Ostseite	Gleis HB 4 Ostseite	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Neuss - Hafenbecken 4 Westseite Gleiserneuerung (LS), L=295,0m	Neuss - NRW	Gleis HB 4 Westseite (LS)	Gleis HB 4 Westseite (LS)	
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Neuss Umrüstung Stellwerk	Neuss - NRW			
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Eisenbahn- infrastruktur	Neuss Übergabebahnhof Gleiserneuerung Gleis 3, L=440,0m	Neuss - NRW - Übergabebahn- hof	Gleis 4 Neuss- Übergabebahn- hof	Gleis 4 Neuss- Übergabebahn- hof	
Niederbarnimer Eisenbahn AG	Wiederaufbau der eingleisigen Stammstrecke der NEB AG zwischen dem Bhf. Berlin-Wilhelmsruh (in veränderte Lage auf der Nordbahn) und dem Abzweig Schönwalde der NEB Strecke Bln-Karow - Basdorf zur Wiederinbetriebnahme für den SPNV sowie zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Abzweig Schönwalde - Basdorf (Gesamtlänge 17 km).	vom nordöst- lichen Berlin ins Branden- burger Um- land (DB 6501)	Bln- Wilhelmsruh	Basdorf	Die Wiederinbetriebnahme dieses Streckenabschnitts wird seit vielen Jahren in Berlin und Brandenburg diskutiert. Im Lückenschlussprogramm (Wiederaufbau teilungsbedingter Streckenabschnitte) ist diese NE Infrastruktur "vergessen" worden. Die Länder Berlin und Brandenburg haben im Jahr 2008 eine Nutzen-Kostenanalyse bezüglich der Wiederinbetriebnahme dieser Strecke beauftragt. Im Ergebnis hat der Gutachter unter Beachtung der Durchbindung bis Bln-Gesundbrunnen bei Verknüpfung am Bhf. Bln.-Wilhelmsruh einen Nutzen-Kostenquotienten von größer 2 ermittelt.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur im Elbeseitenkanalhafen Wittingen. Die Eisenbahninfrastruktur im Hafen Wittingen (Trimodal) ist noch aus dem Entstehungsjahr 1974.	Celle Nord - Wittingen West (OHE)	Bahnhof Wittingen Hafen		Der trimodale Umschlag von Gütern im Hafen Wittingen ist in den letzten Jahren mit den üblichen Schwankungen ständig gewachsen und hat sich für die Region als wichtiger Standortfaktor etabliert. Neue Industrieansiedlungen sind konkret in der Planung bzw. im Bau, durch den Neubau der A39 direkt am Hafen wird der Standort in Zukunft noch aufgewertet. Die Eisenbahninfrastruktur ist den steigenden Anforderungen nicht mehr gewachsen und muss erneuert und erweitert werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Änderung des Anschlusses DB / OHE im Bahnhof Munster (Örtze)	Beckedorf - Munster (Örtze)	Bahnhof Munster		Aufgrund von Umbauarbeiten im DB Bahnhof Munster und einer geänderten Nachfrage soll die Eisenbahninfrastruktur dem Bedarf angepasst werden, um in Zukunft günstigere Unterhaltungskosten zu haben. Dazu muss die Anschlussweiche an einem anderen Ort wieder eingebaut und die LST der DB angepasst werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Ausbau der Strecke Celle - Soltau - Winsen für den Seehafenhinterlandverkehr.	Celle (Nord) - Soltau - Winsen (Luhe)	Celle (Nord)	Winsen (Luhe)	Kapazitätsengpässe bestehen im Seehafenhinterlandverkehr. Mit dem Ausbau der Strecke können zusätzliche hochwertige Trassen bereitgestellt werden. Hierzu müssen jedoch vor allem folgende Einzelmaßnahmen realisiert werden: Gleisverbindung im Bf. Winsen/Luhe, Verbindungskurve in Soltau, Oberbausanierung, Modernisierung der Leittechnik, technische Sicherung von BÜ, Umfahrung Salzhausen.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Investitionsprogramm 2010: Strecke Soltau - Winsen 3.468 m Gleiserneuerung Strecke Celle - Soltau 930 m Gleiserneuerung; Bf. Celle Nord 2 Weichenerneuerungen Strecke Hützel - Winsen eine Brückensanierung	Gesamte Netz der OHE			Die OHE betreibt ein Netz von 280 km Länge für die regionale Güterverkehrsbedienung. Das jährliche Bauprogramm soll die Strecke für die Zukunft befahrbar halten. Mit der heutigen Investitionsförderung lässt sich das Netz nicht mehr wirtschaftlich weiterbetreiben. Der größte Anteilseigner der OHE, Arriva Deutschland, hat sich bei der Übernahme verpflichtet, einige Strecken bis 2016 weiter zu betreiben, ohne Erhöhung der Investitionsförderung ist die Einstellung der Strecken nach dem Auslaufen der Betriebsverpflichtung im Jahr 2016 wahrscheinlich.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Erneuerung der Fernsteuerung Celle - Soltau	Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord)	Soltau (Süd)	Sämtliche 10 Relaisstellwerke an der Strecke Celle - Soltau werden zentral von Celle aus ferngesteuert. Die Fernsteuertechnik ist über 40 Jahre alt und sehr störungsanfällig, die Relaisstellwerke sind noch in einem guten Zustand. Ersatzteile für die Fernsteuerung gibt es nicht mehr. In einem 4-Jahresprogramm soll die Fernsteuertechnik ersetzt werden. Start 2010 - 2013
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Direkte Verbindung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd) und Soltau (Süd) - Hützel	Bahnhof Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Durch eine Verbindungskurve der beiden Strecken soll die Strecke für den Durchgangsverkehr attraktiver werden. Die Zuglängenbegrenzung durch die Gleislängen im Bahnhof Soltau (Süd) für das Umlaufen entfällt.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Direkte Verbindung zwischen der DB / OHE im Bahnhof Winsen (Luhe)	Bahnhof Winsen (Luhe)	Winsen (Luhe)		Die heutige Verbindung ist durch mehrfache Sägebewegungen nicht sinnvoll für Züge nutzbar. Eine direkte Verbindung erlaubt den Übergang von Ganzzügen in Richtung Maschen.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Ertüchtigung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord)	Soltau (Süd)	Die Strecke soll für den Seehafenhinterlandverkehr ausgebaut werden. Dazu ist der Oberbau abschnittsweise zu erneuern, die Anzahl der Bahnhöfe soll reduziert, ein neues Signalsystem installiert werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Sanierung der Strecke Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Winsen (Luhe)	Niedermarschacht	Für den Erhalt der Strecke müssen ca. 30 % des Oberbaus erneuert werden
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Umbau der Gleisverbindung OHE / DB im Bahnhof Wittingen	DB Strecke Gifhorn - Wieren	Wittingen		Der Hafen Wittingen (Elbe-Seitenkanal) liegt an der Strecke Celle - Wittingen. Züge aus Richtung Osten können nur umständlich durch mehrfaches Sägen auf die DB Strecke Gifhorn - Wieren wechseln. Durch den Umbau wird der direkte Übergang für Ganzzüge zwischen der DB und der OHE ermöglicht. Aufgrund der geringen Frequentierung ist die Zukunft der OHE Strecke ungewiss. Durch diese Maßnahme wird der Gleisanschluss für den Hafen Wittingen dauerhaft gesichert.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Elektrifizierung	9111	Lüneburg Westseite	Lüneburg Rettmer	Anbindung der Hochschulstandorte durch Verlängerung der vom Metronom bedienten Linie
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Elektrifizierung	9170	Soltau	Celle	Schaffung einer durchgehenden Fahrmöglichkeit für den elektrischen Schienengüterverkehr
Prignitzer Eisenbahn GmbH	Ertüchtigung der Strecke Meyenburg - Karow (Meckl) - Priemerburg für den SGV als dauerhafte Ausweichroute zum Seehafen Rostock (Seehafenhinterlandverkehr); Erneuerung 15.000 m Streckengleis und 2 Brückenbauwerke mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Meyenburg - Güstrow (nördliches Brandenburg; Mecklenburg)	Meyenburg	Priemerburg (div. Bauabschnitte)	Die Strecke Meyenburg - Priemerburg stellt den Lückenschluss in der Nebenbahnverbindung Neustadt/Dosse - Güstrow als Alternativroute für die Hauptbahnen Berlin - Rostock und Magdeburg - Wismar dar. Auf der Strecke findet kein planmäßiger Zugverkehr statt, so dass eine weitere Vorhaltung der Strecke nicht dauerhaft gesichert ist.
Prignitzer Eisenbahn GmbH	Ertüchtigung des Streckenabschnitts Pritzwalk - Falkenhagen (Prign) und den SGV zur dauerhaften Sicherung der gleisseitigen Erschließung des Gewerbeparks Prignitz; Erneuerung 7000 m Streckengleis und 3 Gewölbebrücken mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Pritzwalk - Meyenburg (nördliches Brandenburg; Prignitz)	Pritzwalk	Falkenhagen (Prign)	Der Gewerbepark Prignitz in 16928 Falkenhagen liegt an der BAB 24 und wird durch eine an die Strecke Pritzwalk - Meyenburg (bestellter SPNV) angebundene Anschlussbahn erschlossen. Durch die auf der Strecke liegende Bestellung von SPNV durch das Land Brandenburg werden keinerlei Investmittel für die Ertüchtigung des Streckenabschnitts durch das Land Brandenburg in Aussicht gestellt. Dadurch ist die Bedienung mit zeitgemäßem SGV (hohe Zuglasten) gefährdet.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Rail & Logistik Center Wustermark	1. Bauabschnitt: Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Gleise und Weichen. 2. Bauabschnitt: Verbesserung der Anschlussbedingungen zur DB Netz AG durch Neuaufbau von signalgesicherten Weichenverbindungen. 3. Bauabschnitt: Umbau der Weichen von Handbedienung auf EOW.	Berlin - Hannover, Verbindung zum westlichen Berliner Außenring	Wustermark Rangierbahn- hof		Der Rbf Wustermark wurde im stillgelegten Zustand von der DB Netz AG übernommen. In der ersten Ausbaustufe wurde mit geringem Mitteleinsatz die Grundfunktionalität des Rbf wieder hergestellt. Der 2. Bauabschnitt umfasst vor allem Verbesserungen der Anbindung an die DB Netz AG und Umgestaltungen von Gleisgruppen um steigende Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können. Im 3. Bauabschnitt wird die Sicherungstechnik durch den Einsatz von el. ortsbedienten Weichen und ihre Zusammenfassung in elektronischen Rangierstellwerken den steigenden Verkehrsleistungen angepasst.
Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG	Durchgehende Elektrifizierung der Richtungsgruppe (Gleise 59 - 67) und Verlängerung dieser Gleise für die Fahrbarkeit von 740-Meter-Zügen	Rbf	Wustermark Rbf mittlere Richtungsgru- ppe		Mit der Umsetzung der Maßnahme würde die Behandlung elektrisch traktionierter Züge im Rangierbahnhof wesentlich vereinfacht und die Wirtschaftlichkeit spürbar verbessert.
Regio Infra Nord-Ost GmbH	Elektrifizierung	6938 6939	Neustadt (Dossse)	Priemerburg	
Regio Infra Service Sachsen GmbH	Elektrifizierung	6620	Niederwiesa	Hainichen	
Regio Infra Service Sachsen GmbH	Elektrifizierung	6641	St. Egidien	Stollberg	
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord: Auflösung DKW 2/3 in eine EW 2, einschl. Anpassung der Gleisstromkreise, der Signaltechnik und der Weichenheizung	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverke- hr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus den ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH und Verbio Zörbig. Die DKW 2/3 wurde bis 2001 zur Abwicklung des Personenverkehrs zwischen Bf. Bitterfeld und Stumsdorf genutzt. Der Personenverkehr ist eingestellt. Das Personenzuggleis ist im Bf. Bitterfeld nicht mehr in das Gleisnetz angebunden. Die DKW 2/3 wird nur einseitig befahren. Auflösung der DKW 49-190-1:9 in eine EW 49-Pa-190_1:9 erforderlich. Anpassung: Gleisstromisolierung, Sicherungstechnik, Weichenheizung.
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld- Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4.001 (über Gl. 44 RBB)	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld	Zörbig/ Gl. 44	Die Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH betreibt die Infrastruktur im ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Integriert sind die 2 Brückenbauwerke über die Strecke nach Zörbig und über Gl. 44. Beide Brücken sind aus monolithischer Stahlbetonkonstruktion, Baujahr 1938. Die Brückenbelastung ist UIC 60, 22,5 t; Stützweite 7,20, 10,70, 7,20 m; Länge Bauwerk 25,90 m; Breite Bauwerk 4,60 m

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord: Erneuerung Gleise und Weichen	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverke hr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert. Liegedauer 25 Jahre. Weichen sind mit Weichholzunterschwellung als Erstausrüstung eingebaut. Gleise und Weichen sind im Rahmen des Kostenbudgets der RBB in den letzten Jahren teilerneuert. Bedarf in den nächsten Jahren 10 WE und 2.500 m Gleis
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld- Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4.001 (über Gl. 44 RBB)	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld	Zörbig/ Gl. 44	Die Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH betreibt die Infrastruktur im ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Integriert sind die 2 Brückenbauwerke über die Strecke nach Zörbig und über Gl. 44. Beide Brücken sind aus monolithischer Stahlbetonkonstruktion, Baujahr 1938. Die Brückenbelastung ist UIC 60, 22,5 t; Stützweite 7,20, 10,70, 7,20 m; Länge Bauwerk 25,90 m; Breite Bauwerk 4,60 m
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Verbindungsgleise zwischen den Arealen Schwellenauswechslung	Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof BTF Nord	Areal A, B, C,D	Eine Vielzahl der Gleise sind Anfang der 90-er Jahre erneuert bzw. neu trassiert worden. Es kamen vorwiegend Betonschwellen Bs 65/66 und B70 zum Einsatz. Diese Schwellen weisen in Größenordnungen Risse (Alkalischäden) auf. Die Sicherheit ist auf lange Sicht gefährdet. Gleiches Problem wie bei DB Netz AG.
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord: Gleisisolierung - Gleichstromkreise; Erneuerung Isolierstöße und Anschlusskästen	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverke hr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert. Liegedauer 25 Jahre. Isolierstöße und Anschlusskästen verschlissen
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 13,918; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken am BÜ K20 Langenbrücker Str. in Langenbrück	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 18,068; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am BÜ Berentelgweg in Mettingen	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 19,090; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am BÜ L599/Schlickelde I in Mettingen	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 20,215 und E-km 20,824, Ortslage Espel	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Mettingen	Recke	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 28,950 und E-km 31,950, Ortslage Zumwalde	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Recke	Uffeln	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 36,974 und E-km 37,630, Ortslage Uthuisen	Osnabrück-Eversburg - Altenrheine	Hörstel-Ostenwalde	Rheine Kanalhafen	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E-km 115,200; Bhf. Spelle: Reaktivierung Gleis 1 einschließlich Erneuerung zweier Weichen.	Rheine - Spelle	Spelle		Erneuerung eines Bahnhofsgleises, das seit 2001 für den Eisenbahnbetrieb gesperrt ist, zur Erhöhung der Abstell- und Verladekapazitäten
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschraken am Bahnübergang Soester Str. in Hamm Ekm 4,665 Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschraken und BÜSTRA-Abhängigkeit am Bahnübergang Ostwennemarstr. in Hamm Ekm 6,510	Hamm - Schmehausen			Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme).
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	E- km 4,665; Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschraken am BÜ Soester Straße in Hamm	Hamm (RLG) - Schmehausen	Hamm (RLG)	Maximilian	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 0,000 und E-km 0,500 und zwischen E-km 1,500 und E-km 1,750	Hamm (RLG) - Schmehausen	Abzw. Geithe	DuPont	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Brückensanierung in E-km 2,143 (Stahlbrücke, Erneuerung der Beschichtung)	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Hüsten-Ost	Bruchhausen	Brückensanierung, Reinvestition zur Bestandssicherung.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 0,250 und E-km 1,00 und Austausch Weichenschwellensatz an einer Weiche; Sanierung eines Bahnübergangs	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Neheim-Hüsten (RLG)	Hüsten-Ost	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte. Der gesamte Zugverkehr der Strecke muss diesen Streckenabschnitt zur Erreichung der Zielbahnhöfe befahren.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 10,900 und E-km 11,250 und Austausch Weichenschwellensatz an einer Weiche	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Arnsberg-Jägerbrücke	Arnsberg (Süd)	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 4,5 und E-km 5,1 und Austausch Weichenschwellensatz an einer Anschlussweiche	Neheim-Hüsten (RLG) - Arnsberg (Süd)	Bruchhausen	Arnsberg-Jägerbrücke	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 1,650 und E-km 3,000 sowie Austausch von Weichenschwellen im Übergabebahnhof Neheim-Hüsten an 2 Weichen	Neheim-Hüsten (RLG) - Sundern	Hüsten-West	Müschede	Oberbauerneuerung, Reinvestition zur Sicherstellung der Transporte.
Rheinbahn Düsseldorf	Schwellenwechsel Stahl auf Beton	Neuss Vorbahnhof	Neuss Vorbahnhof	Betriebshof Heerdt	Stahlschwellenaufleger verrottet, Umbau auf Betonschwellen
Rhein-Haardtbahn	RHB 2010: Erhöhen der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h und Einführen von Eilzügen zw. Bad Dürkheim und Heidelberg. Dazu sind Investitionen für Stellwerkserneuerung, technische Sicherung der Bahnübergänge, Leistungserhöhung der Unterwerke und Erneuerung der Fahrleitung sowie Ausbau Gleisanlagen	Bad Dürkheim bis Ludwigshafen Oggersheim (Rheinland Pfalz)	Endschleife Bad Dürkheim	Endschleife LU-Oggersheim	Zur Realisierung ist ein nachhaltiger Ausbau der Infrastruktur erforderlich, da die Anlagen der RHB teilweise in einem veralteten Zustand sind und in vielen Bereichen nicht mehr den Anforderungen an ein modernes, zuverlässiges Nahverkehrssystem gerecht werden. Es ist beabsichtigt, zusätzlich zu den heutigen Nutzern (Berufs- und Schülerverkehr) neue Fahrgäste, insbesondere für den Einkaufs- und Freizeitverkehr, zu gewinnen.
Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH	Oberbau 2017; Lieferung und Einbau von Gleis S49 auf Holzschwellen mit Befestigung K sowie Durchführung von Gleisbauarbeiten	Niederkassel-Mondorf, BÜ Robert-Bosch-Straße, Bahn-km 8,306 und Niederkassel-Rheidt,v	vor BÜ Südsdstraße, Bahn-km 8,85 auf der Str8strecke der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn	von Troisdorf-West nach Niederkassel-Lülsdorf	Das Holzschwellen-Gleis liegt seit 1968 in dem angegebenen Bereich. In den letzten Jahren wurden Sicherungsmaßnahmen durch Einzelschwellenauswechslung durchgeführt. Die Grenze der Belastbarkeit nach Streckenklasse D ist nun erreicht. Die Gleisanlage soll in einen besseren, weiterhin betriebssicheren Zustand gesetzt werden. Die Erneuerung wird ausschließlich auf der Hauptstrecke vorgenommen und nicht auf teilweise stillgelegten Umfahrungen.
RP Eisenbahngesellschaft GmbH	Teilerneuerung sowie Sanierung des Gleisoberbaus; Sanierung der bestehenden Ingenieurbauwerke; Neubau von 3 Bahnhaltepunkten	Heimbach (Nahe) - Baumholder rd. 9 km Steckenlänge	ESiG	Bahnhof Baumholder	Aufnahme SPNV Betrieb Fahrplanwechsel 2014 / 2015; Abstimmung des Betriebssystems SPNV / Güterverkehr; in Zusammenarbeit mit dem Ministerium, dem Zweckverband und der VGV Baumholder
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung Brückeninstandsetzung	Neumarkt-Frontenhausen			Erhaltung der Streckenlast
RSE Rhein-Sieg-	Oberbauerneuerung (2 km) Brücken und	Eggmühl-	ganze Strecke		Lasterhaltung

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahn GmbH	Durchlasserneuerung	Langquaid			
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Brücken und Oberbauinstandsetzung	Passau-Freyung	gesamte Strecke		Wiederinbetriebnahme
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung	Kall-Hellenthal	ganze Strecke		Lasterhaltung, Verkürzung der Fahrzeiten
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Kunstbauwerke	Osberghausen - Waldbröhl - Monbach	ganze Strecke		Lasterhaltung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung	Rahden-Uchte	ganze Strecke		Schwellenerneuerung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Bahnsteigbau, Oberbauerneuerung	Beuel - St. Augustin - Hangelar			Steigerung der Ein- und Aussteigerlast
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Gesellschaft Mannheim mbH	Erweiterung des Container-Terminals mit Neubau von 3 Stück Gleisen in fester Fahrbahn. Trimodaler Umschlag.	Mannheim, Handelshafen 1	Mannheim-Handelshafen	Mannheim Handelshafen	Der Container-Umschlag nimmt ständig zu. Die vorhandenen Flächen, Umschlagsanlagen, Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen reichen nicht mehr aus.
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Gesellschaft Mannheim mbH	Bau von 3 Stück automatischen Wagenzählanlagen zur Erfassung der Wagenanzahl je Achsanzahl.	Mannheim, Handelshafen 1 und MA-Rheinau, Rheinauhafen 2	Mannheim-Handelshafen	Mannheim Rheinau Hafen	Bei den quartalsmäßigen Meldungen der EVUs wurden Differenzen festgestellt. Die Abrechnung der 10 Stück EVUs wird mit der Wagenzählanlage einfacher und so dokumentierbar.
Städtische Häfen Hannover	Sanierung der Gleise auf dem Übergabebahnhof in Hannover-Linden. Hier: Erneuerung des Gleises 541.	1750	Hannover-Linden Hafen		Seit 2010 werden die Gleise und Weichen des Übergabebahnhofs schrittweise durchgearbeitet, um seine Funktionalität zu erhalten.
Städtische Häfen Hannover	Erneuerung einer technischen BÜ-Sicherung.	Hannover, Hansastraße 38	Nordhafen		Aufgrund des Alters der Anlage ist die Ersatzteilversorgung nicht mehr gegeben.
Städtische Häfen Hannover	Erneuerung von zwei technischen BÜ-Sicherungen.	Hannover-Linden, Davenstedter Straße	Hafen Linden		Wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der Straße ist der Ausbau der Sicherungseinrichtungen (u.a. durch die Ausrüstung mit Halbschranken) erforderlich. Zudem ist die Ersatzteilbeschaffung für die Bestandsanlagen aufgrund ihres hohen Alters nicht mehr gesichert.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Stadtwerke Koblenz GmbH	Erneuerung von 2 technischen Sicherungen von BÜ	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Aufgrund des hohen Anlagenalters (über 50 Jahre) ist eine Ersatzteilbeschaffung nicht mehr möglich.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Neuanbindung zur DB Netz AG; 2. Bauabschnitt	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Verlängerung des bestehenden Zuführgleises zur DB Netz AG zur Übernahme und Übergabe von Ganzzügen mit einer Gesamtlänge von mehr als 580 m. Durchführung von Dreiecksfahrten, zum Drehen von Fahrzeugen.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Neubau einer technischen Sicherung mit Halbschranken am BÜ "Marienfelder Straße"	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Der Neubau ist durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Straße erforderlich.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Aufhöhung des Bahnsteigs im Bf Tegernsee für die Barrierefreiheit gemäß BGG	0957 Bf Tegernsee	Schaftlach	Tegernsee	Gemäß des BGG muss der bestehende Bahnsteig auf 760 mm über SO gebracht werden. Bisher hat der Denkmalschutz diese Maßnahme verhindert. Neue Planungen lassen dies nun zu.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Spurplanänderungen im Bf Tegernsee	Bf Tegernsee	Schaftlach	Tegernsee	Aufgrund von Grundstücksarrondierung muss der Spurplan im Bf Tegernsee an die neuen Grundstücksgrenzen angepasst werden. Es muss ein Bahnhofsgleis gekürzt und eine Weiche verändern werden. Weiterhin muss eine Stützmauer zur Absicherung eines Bahnhofsgleises errichtet werden.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Ersatzbeschaffung der ESTW für die Bf Tegernsee und Gmund	Bf Tegernsee, Bf Gmund	Bf Schaftlach	Bf Tegernsee	Die Ersatzteilverhaltung seitens des Herstellers für die Stellwerke der Bauart SICAS S5 aus dem Jahr 1998 für den signalisierten Zugleitbetrieb ist abgekündigt worden.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Neubau eines Hpu Gmund-Finsterwald	Gemeinde Gmund am Tegernsee	Schaftlach	Tegernsee	Parallel zur Infrastruktur der TBG wurde die landkreiseigene Realschule neu gebaut. Für diese Schule und für das in der Entwicklung befindliche Wohngebiet in der Nähe soll ein Bahnsteig gebaut werden.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Neubau der Eisenbahnbrücke über den Dürnbach	zwischen Hpu Moosrain und Bfu Gmund	Bf Schaftlach	Bf Gmund	Das Brückenbauwerk ist insgesamt nach über 100 Jahren marode und muss insgesamt mitsamt der Widerlager ersetzt werden.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Elektrifizierung	9560	Schaftlach	Tegernsee	Um den durchgängigen elektrischen Betrieb zu gewährleisten ist im Zuge der Elektrifizierung der Strecken der Bayerischen Oberlandbahn auch die Elektrifizierung der Tegernsee-Bahn erforderlich.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Aufbau einer Ringbahn um den Tegernsee unter Verwendung der Infrastruktur der TBG (EBO) vom Bf Tegernsee nach Glashütte (Kreuth)	Landkreis Miesbach, Tegernsee und Umgebung	Bf Tegernsee	Glashütte, Gemeinde Kreuth	Der Straßenverkehr kommt oft durch hohes Pkw-Aufkommen zwischen den Orten Kreuth, Tegernsee und München zum Erliegen. Der regionale Busverkehr kommt im Stau der Straße nicht mehr zu der Schnittstelle zum SPNV in Richtung München, den Bf Tegernsee und Gmund am Tegernsee, durch. In den Tälern am See hat man keine Erweiterungsmöglichkeiten der Straße. Nur noch eine eingleisige Schienenstrecke nach EBO und BOStrab mit Kreuzungsmöglichkeiten für die Begegnungen der Straßenbahn kann den Verkehr flüssig halten und unabhängig von der Straße die Anschlussmöglichkeiten zum SPNV sichern. Im Tegernseer Tal sind Luftkurorte, die durch den Straßenverkehr in ihrer Existenz bedroht sind.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Eine Überlandstraßenbahn/Stadtbahn als Querverbindung von Bf Weilheim über Bf Bad Tölz zum Bf Miesbach (Weiterführung Rosenheim)	Oberbayern Linie zwischen den Kreisstädten Weilheim bis Miesbach	Bf Weilheim	Bf Miesbach	Im Voralpenland laufen alle Eisenbahnverbindungen auf die Landeshauptstadt München zu. Es gibt bisher keine Querverbindung der betreffenden Kreisstädte am Alpenrand. Durch stetigen Bevölkerungszuwachs muss die Schieneninfrastruktur für den ÖPNV/SPNV ergänzt werden. Durch den expandierenden Flächenverbrauch müssen jetzt die Grundstücke für die Trassenführung gesichert werden.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Lengerich, bei Lengerich Pbf	Ibbenbüren	Bf Lengerich / Hohne	Aufgrund Materialermüdung von Bahnschwellen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Der Streckenabschnitt von Km 16,896 bis Km 17,500 beinhaltet gleichzeitig zwei Lückenschlüsse.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Ortschaft Bad Iburg, "In den Wellen"	Ibbenbüren	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund von Materialermüdung an der vorhandenen Brücke ist eine Sanierung unabdinglich, um die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Ortschaft Harsewinkel, "Brücke über die Lutter"	Ibbenbüren	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund von Materialermüdung an der vorhandenen Brücke ist eine Sanierung unabdinglich, um die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Gütersloh, Nähe Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Hövelhof	Aufgrund Materialermüdung von Bahnschwellen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Der Streckenabschnitt von Km 69,190 bis Km 69,390 beinhaltet gleichzeitig einen notwendigen Bodenaustausch und befindet sich in einer Unterführung.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Weichenschwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Gütersloh, Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund Materialermüdung von Weichenschwellensätzen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Weiterhin umfasst dieses, dass neuer Gleisschotter eingebracht werden muss, mind. zwei Stopfdurchgänge je Weiche und eine schleiftechnische Bearbeitung notwendig sind. Folgende Weichen sind im Bf GT- Nord betroffen: EW1, EW2, EW3, EW4, DW12-13
Usedomer Bäderbahn GmbH	Umbau des Haltepunktes Schmollensee zu einem Kreuzungsbahnhof	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Basnin	Bahnhof Ückeritz	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommens ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20-min-Takt zwischen Wolgast und Swinemünde zu ermöglichen, ist der Bau von 2 Kreuzungsbahnhöfen auf der Insel Usedom notwendig, da die Streckenkapazität mit dem zur Zeit angebotenen 30-min-Takt zu 100 % ausgelastet ist.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Schließung bzw. technische Sicherung von 6 höhengleichen Bahnübergängen	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Zwischen Koserow und Zempin befinden sich 6 technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Um diese zu beseitigen bzw. technisch zu sichern, sind umfangreiche Straßenbaumaßnahmen und der Bau von 2 Sicherungsanlagen erforderlich.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Reaktivierung der Darßbahn (Barth-Zingst- Prerow)	Velgast - Barth (Halbinsel Fischland-Darß-Zingst)	Endpunkt Barth	Prerow (Darß)	Die UBB hat 2002 die Strecke Velgast - Barth übernommen. Seitdem betreibt sie die Reaktivierung der Darßbahn bis Prerow. 2007 hat die UBB die nicht mehr betriebsfähige Strecke auf dem Festland bis zur Meiningenbrücke gekauft, den Abschnitt Velgast - Barth komplett saniert und auf 100 km/h v _{max} ausgebaut. Mit der Reaktivierung soll die Bahn attraktiver und der Autoverkehr auf der Halbinsel reduziert werden. Die UBB geht von ähnlichen Fahrgaststeigerungsraten aus wie auf Usedom, da die Voraussetzungen ähnlich sind. Bei der Strecke handelt es sich noch um eine eisenbahnrechtlich gewidmete Trasse.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Umbau des Haltepunktes Bannemin zu einem Kreuzungsbahnhof	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Wolgast	Bahnhof Trassenheide	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommens ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20-min-Takt zwischen Wolgast und Swinemünde zu ermöglichen, ist der Bau von 2 Kreuzungsbahnhöfen auf der Insel Usedom notwendig, da die Streckenkapazität mit dem zur Zeit angebotenen 30-min-Takt zu 100 % ausgelastet ist.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Neubau des Haltepunktes Dammerow Strand	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Bei Dammerow Strand liegt die Bahn nur ca. 30 m vom Strand entfernt. Außerdem befinden sich dort verschiedene touristische Attraktionen (Gedenkaltier, Hafen, Freilichtkino, Hotelanlagen). Zur besseren Erschließung der Region und zur Steigerung der Attraktivität der UBB in den Oberzentren Greifswald und Stralsund soll dieser Haltepunkt dienen (Motto "Mit der Bahn an den Strand").

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Usedomer Bäderbahn GmbH	Reaktivierung der Strecke Swinemünde - Ducherow (historische Südanbindung der Insel Usedom)	Insel Usedom	Endpunkt Swinemünde	Bahnhof Ducherow	Mit diesem Projekt soll die Reisezeit zwischen Berlin und Heringsdorf von heute 4 h auf dann 2 h verkürzt werden. Mit dieser Reisezeitverkürzung wird die Bahn im Wettbewerb zum Kfz gestärkt und der Verkehr kann nachhaltig auf die Bahn verlagert werden. Ein weiteres Problem soll durch die Strecke vermieden werden. Durch die Öffnung der Grenze und den weiteren Ausbau des Hafens Swinemünde ist mittelfristig mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen in Swinemünde (Westseite) zu rechnen. Diese Verkehre sollen nicht über die Straße abgewickelt werden, da sonst der Tourismus auf der Insel nachhaltig Schaden nimmt.
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	Errichtung eines zentralen Holzverlade- und Umschlagbahnhof	Land Niedersachse n, Landkreis Verden / Gemeinde Kirchlinteln	Verden (A) Süd	Stemmen	Die Holzverladebahnhöfe entlang unserer Eisenbahninfrastruktur im Raum Verden und Walsrode bekommen eine immer größere Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen steigerte sich in den letzten zwei Jahren um 100 %. Bedingt durch die schwierige Verkehrsanbindung (Wohnortnähe mit verkehrsberuhigten Straßenzonen) wächst die Vorstellung zum Bau eines neuen zentralen Rohholzverlade- und Umschlagplatzes südlich von Verden im Bahnhof Stemmen. Durch die Verlagerung kann zunächst der Bahnhof Verden entlastet werden. Zudem können Rohholzmengen vom östlich gelegenen Streckenast (Walsrode) auf Stemmen verlagert werden. Hierdurch können nötige Invest. auf einen Teil der EIU konzentriert werden
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH	Ertüchtigung der Strecke Eystrup-Syke auf dem Abschnitt Bruchhausen Vilsen bis Heiligenfelde				Der Streckenabschnitt Hoya Eystrup ist weitgehend ertüchtigt. Erneuerung von zwei Brücken ist hier noch offen. Güterverkehr liegt bei derzeit knapp 200.000 Tonnen/Jahr. Tendenz noch leicht steigend. Um Kunden stabil bedienen zu können, wenn Brücken saniert werden, ist auch der Streckenabschnitt Bruchhausen-Vilsen Heiligenfelde zu ertüchtigen. Dies dient der Stabilisierung der Verkehre. Der Hauptkunde avisiert aber bei einer Ertüchtigung der Strecke auch Verkehre via Seehäfen aus dem Norden kommend zusätzlich zu den bereits vorhandenen. Letter of intent hierzu liegt vor
VPS-Infrastruktur GmbH	Instandhaltungsmaßnahmen am Oberbau der öffentlichen Gleisanlage in Salzgitter Strecke A auf 2 km Länge mit zus. 5 Weichen.	Strecke A	Bf Salzgitter Voßpaß	Bf Salzgitter Beddingen	Anbindung der Gleisnetzinfrastruktur an die DB- Strecken. Transporte der Stahlindustrie im Raum Salzgitter

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Bau eines Zentralstellwerks als Ersatz für 4 bestehende Stellwerke inkl. Bahnübergangsanlage	Bf Wanne Osthafen, Bf Wanne Übf, Bf Wanne Übf Süd			In einem Radius von ca. 2 km sind derzeit 4 Stellwerke älterer Technik (mechanisch, elektro-mechanisch) vorhanden. Mit Hilfe eines neuen Zentralstellwerks wird unter Verbesserung der betrieblichen Abwicklung eine moderne zentrale Technik geschaffen. Die Einbindung der Bahnübergangsanlage dient zusätzlich der Sicherheit des kreuzenden Verkehrs.
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Erneuerung und Erweiterung der Gleisanlagen im Bf Wanne Übergabe und Bf Wanne Übergabe Süd	Bf Wanne Übf, Bf Wanne Übf Süd			Das Gleisbild der beiden Bahnhöfe entspricht in seiner Ausgestaltung und den zur Verfügung stehenden Gleis- und Aufstelllängen nicht mehr den Bedürfnissen der WHE und ihrer Kunden. Die Umgestaltung der beiden Bereiche ist insbesondere im Hinblick auf den zunehmenden Einsatz von Ganzzügen erforderlich.
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Erweiterung / Verlängerung der Gleisanlage, gesamte Elektrifizierung des Übergabebahnhof Üwf, Erweiterung der Anbindung WHE - DB Netz	Bf Wanne-Eickel Bereich Wst, Brw, Üwf (Infra der WHE)			Schnellere operative Durchführung der Zugübergabe / -übernahme; Bessere Platzangebote; höhere Frequentierung im Übergang von WHE auf DB
.Westerwaldbahn GmbH	Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen von Km 0,000 - Km 8,350	Betzdorf - Daaden	Betzdorf	Daadene	Notwendige und präventive Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen
Westerwaldbahn GmbH	Bauwerkssanierungen (Brückenbauwerke, Stützmauern und Durchlässe), Gleisdurcharbeitung (DUA) von Km 22,470 - Km 27,500	Siershahn - Selters (Ww)	Siershahn	Selters (Ww)	Verantwortliche Übernahme von DB Netz AG im Jahr 2008 (Pachtvertrag). Unterlassene Unterhaltung durch DB Netz AG
Westerwaldbahn GmbH	Bauwerkssanierungen (Brückenbauwerke, Stützmauern und Durchlässe) von Km 29,165 - Km 60,240	Selters (Ww) - Altenkirchen (Ww)	Selters (Ww)	Altenkirchen (Ww)	Verantwortliche Übernahme von DB Netz AG im Jahr 2006 (Ankauf). Unterlassene Unterhaltung durch DB Netz AG
Westerwaldbahn GmbH	Oberbauarbeiten von Km 5,700 - Km 10,600	Elben - Bindweide	Elben	Bindweide	Im Bahnhof Bindweide liegt der Betriebshof der Westerwaldbahn (Werkstatt). Somit zwangsweise Nutzung der Strecke Scheuerfeld-Bindweide für Überführungsfahrten aller Schienenfahrzeuge. In den vergangenen Jahren konnten die Ausgaben für Fremdleistungen, Stoffe und Waren nicht erwirtschaftet werden.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau einer Lokhalle in Beckum. Die bestehende Lokhalle ist veraltet und soll ersetzt werden.	Strecke Neubeckum - Beckum			Die bestehende Lokhalle ist veraltet und soll ersetzt werden. Hierbei dient die künftige Halle dem Abstellen der Fahrzeuge sowie dem Nachfüllen der Betriebsstoffe. Der Standort Beckum soll beibehalten werden, da dort eine Vielzahl an Diensten des Fahrpersonals beginnen bzw. enden.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Eisenbahnbrücke in Ekm 1,342 auf der Strecke Lippstadt - Beckum. Erneuerung Unterbauten und Stahlüberbau. Baujahr der bestehenden Brücke: 1898	Lippstadt - Beckum			Die bestehende Brücke ist aus dem Jahr 1898. Ein Ersatz wird in naher Zukunft notwendig. Die Strecke Lippstadt - Beckum befindet sich im Bereich der Kernstrecke der WLE, über den ein Großteil der Steintransporte abgewickelt wird.
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Ausbau, Ober- und Unterbauerneuerung, Bü-Erneuerung	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Hemmingen	Heimerdingen	Fahrzeitverkürzung zwecks Umsetzung eines rationellen Betriebskonzepts und deutlich verbesserter Anbindung (30-Minuten-Takt) des künftigen SPNV-Endpunkts Heimerdingen, Erhöhung des Fahrkomforts
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Modernisierung aller Bahnhöfe und aller Fahrgastanlagen	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal-Gymnasium	Heimerdingen	Anlagen veraltet, kein barrierefreier Einstieg möglich, Beschleunigung des Betriebsablaufs zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal	Heimerdingen	Derzeitiges Streckensicherungssystem nicht mehr anpassbar, Beschleunigung des Betriebsablaufs zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Elektrifizierung	9465	Nürtingen	Neuffen	Mit der Elektrifizierung der Strecke kann die Betriebsqualität verbessert und die Durchbindung des elektrischen SPNV ermöglicht werden.
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Elektrifizierung	9486	Korntal	Hemmingen	Mit der Elektrifizierung der Strecke kann die Betriebsqualität verbessert und die Durchbindung des elektrischen SPNV ermöglicht werden.
Zweckverb.Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Modernisierung und evtl. Verlängerung Bahnsteige	Wieslaufalbahn (Schorndorf - Rudersberg - Oberndorf - Welzheim)	Schorndorf	Rudersberg-Oberndorf	Ermöglichung des barrierefreien Einstiegs in moderne Niederflurfahrzeuge, Ermöglichung längerer Züge zur Abwicklung des steigenden Fahrgastaufkommens und langer Züge im Touristikverkehr nach Welzheim, Einrichtung von Fahrgastinformationseinrichtungen (Lautsprecher, ggf. dynamische Fahrgastinformation)
Zweckverb.Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Sanierung Remsbrücke	Wieslaufalbahn (Schorndorf - Rudersberg - Oberndorf - Welzheim)	Schorndorf	Haubersbronn	Brücke (Baujahr 1908) altersbedingt sanierungsbedürftig, Fahrzeitverkürzung durch Beseitigung der eingerichteten Langsamfahrstelle

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Zweckverb.Verkehrsverband Wieslauf-talbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Elektrifizierung	4751	Schorndorf	Oberndorf	
Zweckverband ÖPNV im Ammertal (Ammertalbahn)	Doppelspurinseln	Tübingen - Herrenberg	Tübingen Hbf	Herrenberg Hbf	Knapper Fahrplan, Zwangspunkte an beiden Endbahnhöfen (S-Bahn nach Stuttgart, Durchbindung nach Reutlingen, Plochingen). Die Doppelspurinseln sollen Flexibilität schaffen und das Aufschaukeln von Verspätungen an fixen Kreuzungspunkten verhindern.
Zweckverband ÖPNV im Ammertal (Ammertalbahn)	Elektrifizierung der Strecke	Tübingen - Herrenberg	Tübingen Hbf	Herrenberg Hbf	Knapper Fahrplan, Zwangspunkte an beiden Endbahnhöfen (S-Bahn nach Stuttgart, Durchbindung nach Reutlingen, Plochingen)
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)	Bahnsteigeneubau und Verlängerung Fahrzeughalle	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Dettenhausen		Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt kurzfristig Kapazitätsausweitung und Einführung einer überschlagenden Wende zur Fahrplanstabilität. Verlängerung der Fahrzeughalle für 2 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich, Neubau eines Bahnsteiges für die überschlagende Wende.
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)	Werkstattanlage	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Böblingen		Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt Taktverdichtung und Beschleunigung, Reduktion der Emissionen trotz höherer Fahrtenzahl in dicht besiedelten Gebieten, größere Flexibilität und Fahrplanstabilität durch beschleunigungsstärkere elektrische Fahrzeuge, Neubau Werkstattanlage wegen Ausweitung der Fahrzeugflotte.
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) (Betriebsführung WEG)	Doppelspurinseln	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Böblingen	Holzgerlingen	Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt Taktverdichtung, größere Flexibilität und Fahrplanstabilität durch Doppelspurinseln statt mehrerer Kreuzungsbahnhöfe auf kurzer Strecke, fahrplantechnische Zwangspunkte in Böblingen (Anschluss S-Bahn) und Holzgerlingen (Bus) machen hohe Pünktlichkeit und Verlängerung der Übergangszeiten erforderlich
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) (Betriebsführung WEG)	Elektrifizierung	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Böblingen	Dettenhausen	Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt Taktverdichtung und Beschleunigung, Reduktion der Emissionen trotz höherer Fahrtenzahl in dicht besiedelten Gebieten, größere Flexibilität und Fahrplanstabilität durch beschleunigungsstärkere elektrische Fahrzeuge, Erfordernis der Fahrplanstabilität durch Anschluss an S-Bahn in Böblingen und Bus in Holzgerlingen.