



Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

**Ergebnisse einer Unternehmensbefragung des
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
im Herbst 2011**

Januar 2012

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Vorwort

Nach 2009 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Herbst 2011 zum zweiten Mal eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Infrastrukturen) durchgeführt. Dabei wurden, analog zum Vorgehen im Jahr 2009, sowohl die öffentlichen Nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch alle im VDV organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen als potenzielle Nutzer dieser Infrastrukturen einbezogen.

Mit über 4.000 Kilometern Betriebsstreckenlänge bewirtschaften die NE deutlich mehr als 10 Prozent des Eisenbahnnetzes in Deutschland. Etwa 65 % der NE-Schienenwege werden ausschließlich vom Güterverkehr genutzt. Zur öffentlichen NE-Infrastruktur zählen darüber hinaus auch die Gleisanlagen der See- und Binnenhäfen sowie die überwiegende Zahl der übrigen Serviceeinrichtungen mit einer Gleislänge von ca. 1.800 km. Die nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der Werks- und Industriebahnen sind hierbei nicht berücksichtigt.

An der Befragung haben sich knapp 50 Bahnen beteiligt, die überwiegend sowohl über eine Infrastruktur- als auch über eine Verkehrssparte verfügen. Anders als bei der ebenfalls im zweijährigen Rhythmus stattfindenden Befragung zum Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz ist für die NE-Infrastrukturen kein Investitionsbedarf von Drittnutzern angemeldet worden. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die NE-Infrastrukturen – von Ausnahmen, wie z. B. den Häfen, abgesehen – überwiegend von den verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden.

Die Ergebnisse der Umfrage sind in der folgenden Maßnahmenliste dokumentiert, die etwa 230 lösungsorientierte Projektvorschläge enthält. Sie zeigen, 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. Bei der Mehrzahl der Projekte handelt es sich um Investitionsvorhaben, die zwingend umgesetzt werden müssen, um den Bestand der Infrastruktur überhaupt zu sichern. Anders als bei den bundeseigenen Bahnen haben die NE keinen Anspruch auf Finanzierung von Ersatzinvestitionen mit dem Ergebnis, dass auf vielen Strecken die erforderlichen Maßnahmen aufgeschoben und Substanzverluste hingenommen werden müssen.

Mit der Vorlage der Befragungsergebnisse verknüpft der VDV deshalb erneut die Forderung nach Schaffung einer stabilen Finanzierungsgrundlage für die NE-Bestandsinfrastrukturen. Der Bund hat nach Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Die Verpflichtung bezieht sich ausdrücklich nur auf die Eisenbahnen des Bundes. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Bund aller Pflichten im Hinblick auf die Infrastruktur der NE enthoben wäre.

Mit den Änderungen des nationalen und des europäischen Ordnungsrahmens wurden die NE in den vergangenen Jahren den Eisenbahnen des Bundes gleichgestellt, zum Teil mit erheblichen Rückwirkungen auf deren Refinanzierungsbedingungen. Gleichzeitig sind die verfügbaren Mittel aufgrund bundes- und landespolitischer Entscheidungen bereits seit mehreren Jahren rückläufig. Es besteht also dringender Handlungsbedarf, um volkswirtschaftlich wertvolle Infrastrukturen langfristig zu sichern.

Die auf Bundesebene regierende Koalition hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zu einem Einstieg in die Finanzierung der NE-Infrastrukturen durch den Bund bekannt. Sie hat angekündigt, die rechtlichen Voraussetzungen für die in den Schienengüterfernverkehr eingebundenen NE-Infrastrukturen zu schaffen. Die folgende Maßnahmenliste liefert den empirischen Beleg für die Dringlichkeit der Umsetzung dieser Aussage des Koalitionsvertrags in konkretes Regierungshandeln.

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
AKN Eisenbahn AG	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.	Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen
AKN Eisenbahn AG	AKN-Strecke A1 Gebiet Land Schleswig-Holstein	Bahnhof Bönningstedt	Bahnhof Kaltenkirchen	Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr durch - Verkürzung der heutigen Fahrzeiten - Minimierung der Umsteige- und Wartevorgänge - Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebssicherheit	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 Eisenbahn AG	AKN-Strecke A1 Gebiet Freie und Hansestadt Hamburg	Haltepunkt Hörghensweg	Haltepunkt Burgwedel	Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr durch - Verkürzung der heutigen Fahrzeiten - Minimierung der Umsteige- und Wartevorgänge - Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebssicherheit	Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1 zwischen Halstenbeker Straße und Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Karlsruhe und Umgebung			Kundenzufriedenheit, Information, Qualitätserhöhung	Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Eppingen	Eppingen Bahnhof		Kapazitätserweiterung / Qualitätsstandards erhöhen, Fahrgastneugewinnung	Bahnhof Eppingen, Erweiterung der P+R-Anlagen, Neubau einer Fußgängerunterführung sowie Erhöhung der AVG-Bahnsteige auf 55 cm
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Baiersbronn	Baiersbronn Schindele		Kapazitätserweiterung	Bahnübergangsbeseitigung "Schindele" in Baiersbronn
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Baiersbronn			Kapazitätserweiterung	Bahnübergangsbeseitigung beim Bf. Baiersbronn
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Rastatt			Kapazitätserweiterung	Höhenfreie Querung des Bahnhofes Rastatt von der Durmersheimer Strecke ins Murgtal
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Heilbronn	Heilbronn-Böckingen		Kapazitätserweiterung / Abstell- und Rangiermöglichkeiten	Neubau einer Abstellanlage für Schienenfahrzeuge Heilbronn-Böckingen
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Ettlingen/Rastatt	Ettlingen	Rastatt	Kapazitätserweiterung	Stadtbahn - Ettlingen - Bruchhausen - Malsch - Rastatt
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Heilbronn	Heilbronn Innenstadt	Neckarsulm Bf	Kapazitätserweiterung	Stadtbahn Heilbronn-Nord, stbahnmäßiger Ausbau von der Stadtgrenze Heilbronn bis Neckarsulm Bf
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Rastatt	Rastatt (Innenstadt)	Söllingen	Kapazitätserweiterung	Stadtbahnanbindung Rastatt Innenstadt und Baden-Airpark
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Spöck / Bruchsal	Spöck	Waghäusel	Kapazitätserweiterung	Stadtbahnanbindung Spöck - Bruchsal - Forst - Hambrücken - Waghäusel
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Calw	Calw	Weil der Stadt	Kapazitätserweiterung	Stadtbahnausbau der Strecke Calw - Weil der Stadt
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Laufen am Neckar	Laufen am Neckar	Leonbronn	Kapazitätserweiterung	Stadtbahnmäßiger Ausbau der Zabergäubahn (Laufen am Neckar - Leonbronn)
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Reichenbach	Reichenbach	Langensteinbach	Kapazitätserweiterung	Zweigleisiger Ausbau
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Bretten	Bretten Stadtmitte		Kapazitätserweiterung	Zweigleisiger Ausbau Bretten Stadtmitte
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis			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	Einbau el. Weichenantrieb und Weichensteuerung in der Abzweigweiche zur Rangierstation II
Augsburger Localbahn GmbH	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	Einbau el. Weichenantrieb und Weichensteuerung zu Anschluss 18/19
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis Lechhausen			Durch Einbau der Gleisfreimeldung automatische Umstellung vom Fahrzeug aus zulässig; => flüssigerer Betriebsablauf; => Energieeinsparung; Dank automatischer Grundstellung Sicherheitsergewinn	Einbau Gleisfreimeldung in Abzweigweiche zu Rangierstation VI
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis Verzweigung Linie 1 und Linie 5			Anlagenalter > 50J; Ersatzteil teilw. Abgekündigt und Ersatzteilversorgung nicht mehr sichergestellt; Die drei BÜ und die Weichensteuerung sind in einer gemeinsamen Anlage zusammengefasst	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜ Berliner Allee I, Berliner Allee II, BÜ Otto Lindenmeyerstr; Weichensteuerung W1.02
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis	Einfahrt Augsburg West		Anlagenalter der techn. Sicherung >40J 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	Erneuerung techn. Sicherung BÜ Eicheleitnerstr und Automatisierung der Schutzweiche im Bf West
Augsburger Localbahn GmbH				Anlagenalter > 50J; Ersatzteilversorgung teilweise nicht mehr möglich	Erneuerung von 5 technischen Sicherungen von BÜ
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis Linie 5 Richtung Lechhausen			Bestandssicherung des 80-jährigen Bauwerkes	Korrosionsschutz-Erneuerung Lechbrücke (Brücke 9); Behebung diverser Schäden
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis Linie 2				Korrosionsschutz und Oberbauerneuerung grosse Wertachbrücke
Augsburger Localbahn GmbH	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;	Oberbau Erneuerung Westtrasse
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis	Augsburg Rbf.	Augsburg West	Anlagenalter > 50J; 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	Oberbauerneuerung Augsburg Rbf - Bf West
Augsburger Localbahn GmbH	Bf Augsburg Ring			Anlagenalter teils über 50J; hoher laufender Unterhalt; Oberbauformen für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind	Oberbauerneuerung im Bf Augsburg Ring

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis			Anlagenalter > 50J; Hoher Bedarf an Unterhalt; Oberbauformen für die es keine Ersatzteile mehr gibt; schlechter Untergrund	Oberbaurerneuerung im Stammgleis Linie 1 entlang Berliner Allee
Augsburger Localbahn GmbH	Bf West			Letzte Oberbaurerneuerung vor ca. 50 J; Spurplananpassung aufgrund der veränderten Verkehrsbeziehungen (mehr Fahrten AU-Rbf- Bf-West -Stammgleis L1/L2 - Bf Ring); Oberbauformen, für die keien Ersatzteile mehr lieferbar sind	Oberbaurerneuerung und Spurplananpassung Bf West
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis			Schlammstellenbildung; Schädigung der Schwellen, verstärkter Bewuchs; im Herbst/Winter sowie bei Regen verstärkt schlüfrige Schienen	Verschiedene Abschnitte mit mangelnder Entwässerung sanieren; Entwässerungsgräben erstellen bzw. sanieren; Erstellen von Drainagen
Augsburger Localbahn GmbH	Stammgleis Ri Lechhausen			Aufgrund schlechten Untergrundes Schlamstellenbildung	Verschiedene Abschnitte mit Notwendigkeit zur Untergrundsanierung
Augsburger Localbahn GmbH	Stamm- und Flügelgleise			Teilw. Hohes Brückenalter; investitionsstau uafgrund mangelnder Finanzierung	Verschiedene kleinere Stahlbrücken: Korrosionsschutzerneuerung; Oberbau-Erneuerung; Sanierung Widerlager
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	mit Ausbau des geplanten ÖPNV auf den Bahnstrecken notwendig -> befestigte Bahnsteige mit Beleuchtung	Ausbau und Erneuerung der Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige)
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Vermeidung von Wasseranstauungen und damit Gleislagefehlern	Herstellen einer durchgängigen Entwässerung / Bahngrabensanierung
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Behebung größtenteils aller Schad- und Fehlerstellen der Gleislage / Oberbaus	hinreichende Behebung von Gleislage- und Gleisfehlern, mit Sanierung des Gleisbettes, Behebung von Schienenfehlern, inkl. ausreichender Schotterung und Schwellenwechsel
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	langfristige Erstellung / Aufrechterhaltung Straßen- und bahnbetrieblicher Sicherheit	hinreichende Sanierung / Erneuerung von Bahnübergängen mit und ohne technischer Sicherung
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	langjährig keine Lichtraumprofileinschränkungen	nachhaltiger Vegetationsrückschnitt / -beseitigung entlang des gesamten Streckenverlaufes
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	langfristige Aufrechterhaltung der Betriebs- und Gefahrensicherheit -> Behebung von La-Stellen	Sanierungs-/Instandhaltungsmaßnahmen der Ingenieurbauwerke mit allen geforderten Maßnahmen
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Vermeidung von Folgeschäden aufgrund Einbrüche oder Verstopfung	umfassende Durchlasssanierungen
BayernBahn GmbH	5330 Nördlingen - Gunzenhausen und 5331 Nördlingen - Dombühl	Nördlingen	Gunzenhausen / Dombühl	Schaffung der Möglichkeit, mehrere Fahrten im Gleis ohne Geschwindigkeitseinschränkung, Zeitersparnis (keine Befehlsstellung mehr notwendig) sowie Erhöhung der betrieblichen Sicherheit	Zugsicherungssystem
Bentheimer Eisenbahn AG 1	Durchgehendes Hauptgleis, Ochtrup - Laarwald/Grenze	Bad Bentheim Nord	Nordhorn Süd	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund abgängigem Oberbau	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaues
Bentheimer Eisenbahn AG 2	Bahnhof Nordhorn Süd	Nordhorn Süd	Nordhorn Süd	Durch fehlendes entsprechend langes Umfahrgleis sind keine Kreuzungen von Ganzzügen möglich, d. h. kein füssiger Betriebsablauf sowie Einschränkung von Einsatzzeiten	Bau eines mindestens 650 m langen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe
Bentheimer Eisenbahn AG 3	Durchgehendes Hauptgleis. Ochtrup - Laarwald/Grenze	Nordhorn Süd	Neuenhaus	Teilweise schlechte Gleisanlage aufgrund abgängigen Oberbau	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaues
Bentheimer Eisenbahn AG 4	Durchgehendes Hauptgleis, Ochtrup - Laarwald/Grenze	Neuenhaus	Emlichheim	Teilweise schlechte Gleisanlage durch abgängigen Oberbau (Schienen von 1930, Weichholzschiene von 1976)	Abschnittsweise Erneuerung des Oberbaues
Bentheimer Eisenbahn AG 5	Durchgehende Hauptgleis, Ochtrup - Laarwald/Grenze	Neuenhaus	Emlichheim	Die über den "Entlastungskanal" führende Eisenbahnbrücke (Stahlüberbau) ist aufgrund von Materialermüdung dringend sanierungsbedürftig.	Sanierung der Brücke samt Widerlager zur Sicherung der Betriebssicherheit
Bentheimer Eisenbahn AG 6	Durchgehende Hauptgleis, Ochtrup - Laarwald/Grenze	Laarwald	Laarwald/Grenze, Gewerbe- und Industriegebiet Europark	Keine Möglichkeit des Gleisanschlusses für sich im neuen Industriegebiet ansiedelnde Betriebe. Ein Anschluss aus dem Hauptgleis ist mit Rücksicht auf den Betriebsablauf nicht möglich.	Bau eines Parallelgleises zum durchgehenden Hauptgleis als Stammgleis für zukünftige Gleisanschlüsse zu neuen Industriebetrieben
Borkumer Kleinbahn					6,5 km Gleis I, Bebauung einschl. Herstellung des Erdplanums bis 2016
DE Infrastruktur GmbH	Dortmund-Nord			Zielsetzung: 1. Einsparung von Betriebspersonal. 2. Optimierung der betrieblichen Abläufe. 3. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit.	Umbau Stellwerk Nord in Dortmund (in der öffentlichen Infrastruktur der DE Infrastruktur GmbH) Nachrüstung des Relaisstellwerkes mit einer Fernsteuerung zum Zwecke der Anbindung an ein elektronisches Stellwerk.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Delmenhorst Df	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen	Bahnübergang Astenstraße Ersatz der Schrankenanlage durch Lichtzeichenanlage
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Annenheide	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen	Bahnübergang Riedeweg Nachbau von Halbschranken (derzeit nichttechnisch gesicherter BÜ)
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd	Annenheide	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen	Bahnübergang Uferweg Nachbau von Halbschranken (derzeit nichttechnisch gesicherter BÜ)
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Dünsen	Delmenhorst	Harpstedt	Verkehrssicherheit	Brücken Teilerneuerung der Brücke am Dünsener Bach.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst-Süd		Gleis ist abgängig.	Erneuerung des Weichengestänges W3 und Gleissanierung Gleis 3 in Delmenhorst-Süd
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Kirchseele	Delmenhorst	Harpstedt	Rückbau	Oberbauarbeiten Rückbau der Weiche 2 in Kirchseele.
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elbe-Weser-Dreieck	Stade	Rotenburg/Wümme	Entlastung des Knotens Hamburg-Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus Stade und Cuxhaven	Anbindung des Hafens Stade-Bützfleth an die EVB und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stade - Bremervörde - Rotenburg/w. und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elbe-Weser-Dreieck	Bremerhaven-Wulsdorf	Rotenburg/Wümme	Entlastung des Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterlandverkehr aus Bremerhaven	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg/w. und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elbe-Weser-Dreieck	Zeven-Süd	Tostedt	Entlastung der Strecke Hamburg - Bremen	Ertüchtigung der Strecke Zeven-Tostedt
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elbe-Weser-Dreieck	Hesedorf	Apensen	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Hamburg, Taktverdichtung des bestehenden SPNV	Kapazitätserhöhung der Strecke Bremervörde - Buxtehude

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elbe-Weser-Dreieck	Osterholz-Scharmbeck	Bremervörde	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Bremen	Reaktivierung der Strecke Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde für den SPNV
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elbe-Weser-Dreieck	Waffensen (EVB)	Unterstedt (DB)	Vermeidung des Kopfmachens in Rotenburg/Wümme für Verkehre über die EVB-Strecke von und nach Bremervörde	Verbindungskurve zwischen der EVB-Strecke Bremervörde-Rotenburg/Wümme und der DB-Strecke Verden/Aller-Rotenburg/Wümme
Emsländische Eisenbahn	Niedersachsen, Landkreis Emsland, Strecke Lathen - Werlte	a)Lathen b)Osten-walde	a)Rupen-nest b)Werlte	Sicherung der Schienenanbindung der Samtgemeinden Sögel und Werlte	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 7 km
Erms-Neckar-Bahn AG	Kleinengstingen - Münsingen - Schelklingen	Kleinengstingen	Schelklingen	Die Schwäbische Albbahn erschließt das Biosphärengebiet Schwäbische Alb im ÖPNV. Da die Strecke von der DB Netz gepachtet ist, stehen derzeit keine Mittel zur Grundsanierung zur Verfügung. Diese ist aber in den nächsten 10 Jahren zwingend erforderlich.	Grundsanierung der Strecke Kleinengstingen - Münsingen - Schelklingen zur dauerhaften Erschließung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb
Erms-Neckar-Bahn AG	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 Doppelheiten. 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.	Verlängerung der bestehenden Haltepunkte
Euregio Verkehrsschiennetz GmbH (EVS)	Stolberg Altstadt 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	Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.
Hafen Nürnberg Roth GmbH	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.	Neubau einer Gleisnordanbindung an das bestehende 1. Modul der KV-Umschlagsanlage und das ab Ende 2009 in Betrieb gehende 2. Modul der KV-Umschlagsanlage. Dadurch kann das bisher nur über eine südliche Anbindung erreichbare KV-Terminal auch über eine nördliche Zufahrt angefahren werden.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Gleisanlage des bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren zuglangen 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 Hafenbahnhof einfahren lassen zu können und um ausreichende Gleiskapazitäten dafür vorhalten zu können.	Bau eines weiteren ca. 700 Meter zuglangen Einfahrtsgleises im Hafenbahnhof einschließlich Signaltechnik, Einbindung in das Stellwerk und Elektrifizierung.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Gleisanlage des bayernhafens Nürnberg			Der Neubau eines weiteren Zuführungsgleises vom Bahnhof Eibach bis in den Hafenbahnhof 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.	Bau eines zweiten Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom Bahnhof Eibach in den Hafenbahnhof.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	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 Hafenbahnhof in das KV-Terminal fahren zu können.	Bau eines zweiten Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom Hafenbahnhof bis in das KV-Terminal.
Hafen Nürnberg-Roth GmbH	Gleisanlage des bayernhafens Nürnberg			Der Umbau des Hafenbahnhofes wird aufgrund der erwarteten Neuverkehre erforderlich um den steigenden Anforderungen von Containeranzügen gerecht zu werden. Der Hafenbahnhof wurde vorwiegend für Einzelwagenverkehre konzipiert. Aufgrund der Umbaumaßnahmen muss auch das Stellwerk angepasst werden.	Umbaumaßnahme der Gleisanlage im Hafenbahnhof sowie die Schaffung weiterer Abstellgleise einschließlich Umbauarbeiten am Stellwerk.
Hafen Stuttgart GmbH	Stuttgart - Ulm	Ordnungsgruppe Hafen Stuttgart	Bf Esslingen	Durch die zusätzliche Anbindung der Hafeninfrastruktur und des Umschlagbahnhofes Stuttgart (DB AG) könnte der zunehmende Verkehr entzerrt und auch die Leistungsfähigkeit der bestehenden Umschlaganlage deutlich erhöht werden.	Zusätzliche Anbindung der Hafeninfrastruktur durch eine neue Gleisanbindung an die bestehende Gleisstraße der DB AG
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 90cm anzupassen. Dies ist nur realisierbar durch eine getrennte Spurführung für EBO und Stadtbahnfahrzeuge um die Option Güterverkehr auf der Strecke nicht aufzugeben.	Barrierefreier Ausbau von Bahnsteigen im Mischverkehrsbereich Linie 16
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 Bf (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 in Stand 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 und zu einer Erweiterung des Dienstleistungsspektrums des EIU.	Elektrifizierung BW Brühl Vochem
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 Takfolge 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.	Erneuerung Fahrleitung Linie 18

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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.	Erneuerung Fahrleitungsanlage Linie 16
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 Stadt- bahnfahrzeugen 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. Eine Ersatzbeschaffung und Reparatur diverser elektr. Bauteile, ist bedingt durch die Aufkündigung der Produktreihe (Fachfirma) nicht mehr möglich. Um die Verfügbarkeit und Sicherheit der Anlage zu gewährleisten ist eine Anpassung der Anlagen auf den Stand der Technik erforderlich.	Erneuerung Unterwerkstechnik Linie 16
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter (Linie 18)	Überleitstelle Köln Klettenberg	Überleitstelle Alfter	Das Stellwerk Kf der HGK wurde 1986 in der Bauart Simis B/C errichtet. Die Umbaufähigkeit der Anlage und die Ersatzteilversorgung für bestimmte Bauteile wurde vom Hersteller abgekündigt. Teilbereiche der Anlage wurden bereits im Zuge von Erweiterungen erneuert. Die stark frequentierte elektrifizierte Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte Bornheim Alfter wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 18 Bestandteil des Liniennetzes der KVB und SWB. Zwischen Bf Kendenich und Bf Brühl Vochem ist die Strecke für Mischverkehr ausgelegt und bildet die Verbindung der HGK an das Streckennetz der DB.	Erneuerung Zugsicherungstechnik Stellwerk Kendenich Teilbereiche 100, 200, 400, 500, 700
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 Abstellgl.	Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur für das KV Terminal Nord
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Abzweig Köln Lind - Frechen Bahnhof	Haltepunkt Marsdorf		Der Bahnübergang Horbeller Straße liegt in km 15.910 der zweigleisigen elektrifizierten Mischverkehrsstrecke Abzweig Köln Lind - Frechen Bahnhof. Die Strecke wird von Stadtbahnfahrzeugen der Linie 7 der KVB und Güterzügen befahren. Bei der Anlage handelt es sich um eine zugbediente, lokführerüberwachte Lichtzeichenanlage mit Fahrbahnhalbschranken die im Jahr 1974 in Betrieb genommen wurde. Für diesen Anlagentyp sind keine Ersatzteile mehr lieferbar.	Neubau Bahnübergangssicherungsanlage Horbeller Straße
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 Triebfahrzeuges im Bahnhof Brühl Vochem durchzuführen. Durch den Neubau der Gleisanlage und dem Einbau entsprechender Sicherungstechnik (Blockabhängigkeit) werden Betriebsabläufe sicherer, beschleunigt und optimiert.	Neubau einer Verbindungskurve Brühl Vochem Gbf (DB) - Brühl Brücke (HGK)
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 am Überbau und Lagern erfordern eine Erneuerung.	Neubau Eisenbahnüberführung Hubert Prott Straße
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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 etonbogenbrücke 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- risse in den Flügelwänden und Längst- und Schrägrisse an der Unterseite des Überbaus auf. Die Tragfähigkeit ist nur für Stadtbahnfahrzeuge gegeben.	Neubau EÜ Königstraße
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Bahnhof Brühl Vochem			Der Bahnhof Brühl Vochem ist der zentrale Bf für den Anschluss des Streckennetzes der HGK im Bereich Süd einschließlich des Hafens Köln Godorf an das Schienennetz der DB. Dem Bahnhof ist ein BW angeschlossen. Im Bf werden umfangreiche Zugbildungsmaßnahmen und Rangiertätigkeiten durchgeführt. Die Gleisfeldbeleuchtung im Bahnhof Brühl Vochem entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und weist zum Teil erhebliche Schäden an Masten, Fundamenten und Zuleitungen auf. Die Maststandorte inkl. Leuchten ergeben zum Teil nicht mehr die in den zzt. geltenden Vorschriften geforderte Beleuchtungsstärke.	Neubau Gleisfeldbeleuchtung Bahnhof Brühl Vochem

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Bf Wesseling - Bf Brühl Vochem	Bahnhof Wesseling	Bahnhof Brühl Vochem	Die Stromspeisung 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.	Neubau Unterwerk Querbahn Wesseling - Brühl Vochem
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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.	Neubau von Lärmschutzwänden zwischen den Bahnhöfen Bickendorf und Niehl
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Hersel - Bonn Bendenfeld	Bf Hersel	Bf Bonn Bendenfeld	Der Bahnhof Bendenfeld liegt am Ende der Güterzugstrecke Bf Hersel - Bonn Bendenfeld und stellte ursprünglich den südlichen Verknüpfungspunkt zu den Gleisen der DB da. Die vier Gleise des Bahnhofs werden zur Zeit nur zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Die Signaltechnik der Bauart DrS wurde wegen Verschleiß außer Betrieb genommen. Um das Infrastrukturangebot erweitern zu können und neue Märkte zu erschließen soll der Bahnhof Bendenfeld durch den Neubau von Gleisanlagen und moderner EOW Technik reaktiviert werden.	Reaktivierung Bahnhof Bonn Bendenfeld
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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.	Schienen und Schwellenerneuerung Bereich Güterverkehr Schienen und Schwellenerneuerung Bereich Personenverkehr Schienen und Schwellenerneuerung Bereich Mischverkehr
Häfen und Güterverkehr Köln AG	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.	Signaltechnische Aufrüstung Zugleitstrecke Stellwerk Kendenich - Awanst Ville Nord für höhere Streckenauslastung. Neu- und Umbau von Gleisanlagen
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Eisfelder Talmühle - Stiege	Bahnhof Stiege	Haltepunkt Birken-moor	Die Strecke Eisfelder Talmühle - Stiege 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.	Erneuerung des Oberbaus km 1,570 - 2,200 auf der Strecke Eisfelder Talmühle - Stiege
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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.	Erneuerung des Oberbaus km 16,73 - 17,04 auf der Strecke Gernrode - Hasselfelde
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Gesamtnetz			Derzeit gibt es im Gesamtnetz der HSB faktisch kein dynamisches Fahrgastinformationssystem. Insoweit gibt es bei der Information der Reisenden, insbesondere bei Abweichungen vom Regelbetrieb, erhebliche Unzulänglichkeiten.	Errichtung eines Fahrgastinformationssystems
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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).	Errichtung optimaler Kreuzungsstellen zwischen Schierke und Brocken
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Wernigerode	Bahnhof Wernigerode	Bahnhof Steinerne Renne	Neben der Werkstatt für die laufende Instandsetzung in Wernigerode wird ein Neubau einer Werkstatt für die "schwere Instandsetzung" benötigt, um auch weiterhin dauerhaft die für den täglichen Betrieb benötigten Lokomotiven unterhalten zu können.	Fahrzeugwerkstatt für die "schwere Instandhaltung"
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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 Gesamtbaustandes in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.	Neubau der Eisenbahnüberführung km 14,173 auf der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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 Gesamtbaustandes in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.	Sanierung der Behrebrücke bei Ilfeld (Viadukt) im km 13,057 der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Bahnhof Drei Annen Hohne	Bahnhof Drängetal	Das Bauwerk weist erhebliche Schäden auf. Der rechte Stirnring ist bis zu einer Restbreite von 20 mm abgerissen. Die Abdichtung ist an mehreren Stellen stark schadhaft, besonders in der Mitte recht großflächig mit starken Aussinterungen. Flügelmauern, Stirnmauern und Abdeckungen sind stark mangelhaft. Die Flügel sind teilweise stark ausgebrochen und zerstört. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbaustandes in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.	Sanierung der Wegunterführung km 49,153 auf der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Drei Annen Hohne - Brocken	Bahnhof Drei Annen Hohne	Bahnhof Schierke	Der bauliche Zustand des Bauwerkes 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 muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbaustandes in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.	Sanierung Eisenbahnüberführung Wormkebrücke, km 3,862 auf der Strecke Drei Annen Hohne - Brocken
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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.	Sanierung Strecke Stiege - Hasselfelde
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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.	Technische Sicherung von Bahnübergängen
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	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.	
Hessische Landesbahn GmbH	Frankfurt Höchst – Königstein	Höchst	Königstein	Gleise und Weichen auf der gesamten Streckenlänge von 16 km erneuerungsbedürftig	Erneuerung der Gleise und Weichen
Hessische Landesbahn GmbH	Frankfurt Höchst – Königstein	Höchst	Königstein	Stellwerk (Innen- und Außenanlage) erneuerungsbedürftig	Erneuerung des Stellwerks
Hessische Landesbahn GmbH	Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal	Wilhelmshöhe	Baunatal	Gleise und Weichen teilweise erneuerungsbedürftig (gesamte Streckenlänge 16 km)	Teilweise Erneuerung der Gleise und Weichen
Hessische Landesbahn GmbH i. A. des Verkehrsverbandes Hochaunus	Friedrichsdorf – Brandoberndorf	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	ca. 14 km Gleise erneuerungsbedürftig	Erneuerung von ca. 14 km Gleis
Hessische Landesbahn GmbH i. A. des Verkehrsverbandes Hochaunus	Friedrichsdorf – Brandoberndorf	Friedrichsdorf	Brandoberndorf	Brückenbauwerke über die gesamte Streckenlänge von 37 km sanierungs- bzw. erneuerungsbedürftig	Sanierung bzw. Erneuerung von 13 Brückenbauwerken
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Hechingen-Gammertingen, Streckennr. 9466			Errichtung von 1-er BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 1-er BÜSA
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Kleinengstingen-Sigmaringen, Streckennr. 9461			Errichtung von 5 BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 5 BÜSA
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Eybach-Hechingen, Streckennr. 9460			Errichtung von 8 BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 8 BÜSA
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Kleinenstingen-Sigmaringen, Streckennr. 9461	von Bkm 32,000 bis Bkm 34,000		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Kleinenstingen-Sigmaringen, Streckennr. 9461	von Bkm 26,000 bis Bkm 27,800		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Kleinenstingen-Sigmaringen, Streckennr. 9461	von Bkm 28,750 bis Bkm 28,800		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Eyach-Hechingen, Streckennr. 9460	von Bkm 0,000 bis Bkm 0,300		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Eyach-Hechingen, Streckennr. 9460	von Bkm 1,000 bis Bkm 1,750		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
HZL Hohenzollerische Landesbahn AG	Eisenbahnstrecke Schwarzach-Greffern, Streckennr. 9424	verschiedene einzelne Abschnitte		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
Mindener Kreisbahnen GmbH	Verschiedene Hafens- und Industriegleise 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.	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Mindener Kreisbahnen GmbH	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 Rangierbahnhof, Zugbildungsbahnhof 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.	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus
Mindener Kreisbahnen GmbH	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	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen
Mindener Kreisbahnen GmbH	Minden - Kleinenbremen	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.	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen
MVV OEG AG	Mannheim - Edingen - Heidelberg - Handschhsheim			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.	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
MVV OEG AG	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 Einrichtungs-bahnen befahren wird, ist hierzu der Bau einer Wendeschleife östlich von Wallstadt erforderlich.	Bau der Wendeschleife Wallstadt (Linie 4)
MVV OEG AG	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.	Erneuerung und Ausbau der Zugsicherungsanlagen, Neubau von ESTW-A in Edingen und Wieblingen sowie die technische Sicherung der Bahnübergänge im gesamten Netz der OEG.
MVV OEG AG	Weinheim - Viernheim - MA - Edingen - HD - Schriesheim	Bahnhof Weinheim	Bahnhof Schriesheim	Die Infrastruktur der OEG weist einen Investitionsstau auf. Diese Fahrleitungs Erneuerungen 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.	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen und Erneuerung bzw. Neubau von Gleichrichterunterwerken im gesamten Netz der OEG sowie der Fahrleitungen auf dem Abschnitt MA-Käfertal - Weinheim
MVV OEG AG	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.	Gleiserneuerungen sowie Erneuerung von Weichen im gesamten Netz der OEG
MVV OEG AG	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.	Neubau Dynamischer Fahrgastinformationen an den Bahnhöfen und Haltestellen
MVV OEG AG	Heidelberg			Im Zuge der Zusammenführung der Gründungsgesellschaften der RNV gilt es, die Werkstattabläufe effizienter gestalten. Auf Grund des Investitionsstaus im Heidelberger Betriebshof ist ein Neubau unumgänglich. Durch Mitnutzung für die 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.	Neubau eines gemeinsamen Betriebshofes für die OEG und den Straßenbahnverkehr in Heidelberg in Heidelberg.
MVV OEG AG	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.	Optimierung Betriebshofanlage Käfertal inkl. Wendeschleife Verbesserung der Betriebsabläufe der Linien 4 und 5
MVV OEG AG	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.	Umbau der Ortsdurchfahrt im Mannheimer Stadtteil Seckenheim.
MVV OEG AG	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.	Umbau des Bahnhofs Edingen

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
MVV OEG AG	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, wo durch 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 werden, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und damit die Anschlüsse deutlich verbessert werden. Ferner werden die Haltestelle barrierefrei ausgebaut.	Zweigleisiger Ausbau der OEG an der Bergstraße zwischen den Bahnhöfen Weinheim und Schriesheim.
neg Niebüll GmbH	9100; Niebüll - Dagebüll	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	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./ und Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).
neg Niebüll GmbH	1201; Niebüll - Bundesgrenze DK (- Tondern)	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	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./ und Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).
neg Niebüll GmbH	Gleisanlagen Neumünster Gbf			Zwecks Durchführung vom KombiVerkehren im Raum Neumünster sollen die vorhandenen Gleisanlagen erweitert werden. Damit könnte man konkreten Anfragen von EVU nachkommen und evtl. weitere Neuverkehre ins Leben rufen.	Ausbau der vorhandenen Anlagen (Gleise, Ladestraße,...) für den Kominierten Verkehr.
neg Niebüll GmbH	9100; Niebüll - Dagebüll	Niebüll	Dagebüll-Mole	Beschleunigung des Betriebsablauf/ Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.	Ausbau von Bahnhöfen zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik
neg Niebüll GmbH	1201; Niebüll-Bundesgrenze DK (- Tondern)	Niebüll	Awanst Süderlügum	Beschleunigung des Betriebsablauf/ Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.	Ausbau vorhandener Bahnhöfe zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik
neg Niebüll GmbH	1201, Niebüll - Bundesgrenze DK (- Tønder)	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	Einbau des dänischen Zugsicherungssystems ATC (an technisch gesicherten Bahnübergängen)
neg Niebüll GmbH	9100, Niebüll - Dagebüll	gesamte Strecke		status Quo: eingleisige Strecke (Vmax=80km/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	Einbau einer streckenseitigen Zugsicherung
neg Niebüll GmbH	9129; Tornesch - Uetersen	Tornesch	Uetersen	Beschleunigung des Betriebsablaufs Erhöhung der Sicherheit	Einbau von RFW und EOW-Technik
neg Niebüll GmbH	9100; Niebüll - Dagebüll	Niebüll	Dagebüll-Mole	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend Vmax=80km/h Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.
neg Niebüll GmbH	1201; Niebüll - Bundesgrenze Dk (- Tondern)	Niebüll	Awanst Süderlügum	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend Vmax=80km/h Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.
neg Niebüll GmbH	9129; Tornesch - Uetersen	Tornesch	Uetersen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr Erreichen einer konstanten Streckengeschwindigkeit (VE=30km/h)/ Beschleunigung des Betriebsablaufs	Neubau/ Änderung technischer BÜ-Sicherungen
Niederbarnmer Eisenbahn AG	vom nordöstlichen Berlin ins brandenburger Umland (DB 6501)	Bln-Wilhelmsruh	Basdorf	Die Wiederinbetriebnahme dieses Streckenabschnittes 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.	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 Abschnittes Abzweig Schönwalde - Basdorf (Gesamtlänge 17 km).
Osthannoversche Eisenbahnen AG	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 werden und die LST der DB angepasst werden.	Änderung des Anschlusses DB / OHE im Bahnhof Munster (Örtze)
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Celle (Nord) - Soltau - Winsen (Luhe)	Celle (Nord)	Winsen (Luhe)	Siehe Anlage 1	Ausbau der Strecke Celle - Soltau - Winsen für den Seehafenhinterlandverkehr.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Bahnhof Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Durch eine Verbindungskurve der beiden Strecken soll die Strecke für den Durchgangsverkehr attraktiver werde. Die Zulängenbegrenzung durch die Gleislängen im Bahnhof Soltau (Süd) für das Umlaufen entfällt.	Direkte Verbindung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd) und Soltau (Süd) - Hützel
Osthannoversche Eisenbahnen AG	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.	Direkte Verbindung zwischen der DB / OHE im Bahnhof Winsen (Luhe)
Osthannoversche Eisenbahnen AG	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.	Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur im Elbeseitenkanalhafen Wittingen. Die Eisenbahninfrastruktur im Hafen Wittingen (Trimodal) ist noch aus dem Entstehungsjahr 1974.

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Osthannoversche Eisenbahnen AG	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	Erneuerung der Fernsteuerung Celle - Soltau
Osthannoversche Eisenbahnen AG	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 werden, ein neues Signalsystem installiert werden.	Ertüchtigung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd)
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Gesamte Netz der OHE			Die OHE betreibt ein Netz von 280 km Länge für die regionale Güterverkehrsbedienug. 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.	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
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Winsen (Luhe)	Niedermarschacht	Für den Erhalt der Strecke muss ca. 30 % des Oberbaus erneuert werden	Sanierung der Strecke Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Bahnhof Winsen (Luhe)	Winsen (Luhe)		Die DB Strecke Stelle - Lüneburg wird dreigleisig ausgebaut. Der Bund ist der Meinung, das die OHE das dafür notwendige neue Überführungsbauwerk bezahlen muss. Die OHE sieht hier die DB bzw. den Bund als Verursacher und erwartet das sie keine Kosten übernehmen muss. Eine Einigung ist nicht in Sicht.	Überführungsbauwerk über die DB im Bahnhof Winsen (Luhe)
Osthannoversche Eisenbahnen AG	DB Strecke Gifhorn - Wieren	Wittingen		Der Hafen Wittingen (Elbe-Seitenkanal) liegt an der Strecke Celle - Wittingen. Züge aus Richtung Osten können nur sehr 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.	Umbau der Gleisverbindung OHE / DB im Bahnhof Wittingen
Prignitzer Eisenbahn GmbH 1	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.	Ertüchtigung der Strecke Meyenburg - Karow (Meckl) - Priemerburg für den SGV als dauerhafte Ausweichroute zum Seehafen Rostock (Seehafenhinterlandverkehr); Erneuerung 15.000 m Streckengleis und 2 Brückenbauwerken mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.
Prignitzer Eisenbahn GmbH 2	Pritzwalk - Meyenburg (nördliches Brandenburg; Prignitz)	Pritzwalk	Falkenhagen (Prign)	Der Gewerbestraße 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 Streckenabschnittes durch das Land Brandenburg in Aussicht gestellt. Dadurch ist die Bedienung mit zeitgemäßem SGV (hohe Zuglasten) künftig gefährdet.	Ertüchtigung des Streckenabschnittes Pritzwalk - Falkenhagen (Prign) und den SGV zur dauerhaften Sicherung der gleisseitigen Erschließung des Gewerbestraße Prignitz; Erneuerung 7000 m Streckengleis und 3 Gewölbebrücken mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.
Rail & Logistik Center Wustermark	Berlin - Hannover, Verbindung zum westlichen Berliner Außenring	Wustermark Rangierbahnhof		Der Rbf Wustermark wurde im stellgelegten 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.	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.
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. "Alte Kippe"	Deponie"Freiheit III"	Das Zuführungsgleis zur Kippe"Freiheit III" ist in einem sehr schlechten Zustand. Die Unterschwellung ist Weichholz. Die Schwellen sind stark abgängig.	Erneuerung Gleise und Weichen
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle eingehenden 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 de Bf. Bitterfeld und Stumsdorf genutzt. Der Personenverkehr ist eingestellt. Das Personenzugleis 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.	Bahnhof Bitterfeld Nord Auflösung DKW 2/3 in eine EW 2, einschl. Anpassung der Gleisstromkreise, der Signaltechnik und der Weichenheizung
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle eingehenden und ausgehenden Wagen/Züge aus den 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 2500 m Gleis	Bahnhof Bitterfeld Nord Erneuerung Gleise und Weichen
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle eingehenden und ausgehenden Wagen/Züge aus den ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert. Liegedauer 25 Jahre. Isolierstöße und Anschlußkästen verschlissen	Bahnhof Bitterfeld Nord Gleisisolierung - Gleichstromkreise Erneuerung Isolierstöße und Anschlusskästen

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	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	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld- Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. 44 RBB)
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	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	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld- Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. 44 RBB)
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	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. 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. Gleiche Problem, wie bei DB Netz AG.	Verbindungsgleise zwischen den Arealen Schwellenauswechslung
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Rheine - Spelle			Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme).	2010: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken am Bahnübergang Franz-Bernhard Str. in Rheine Ekm 111,370
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Osnabrück/Eversburg - Altenrheine			Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme).	2010: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschranken am Bahnübergang Berentelgweg in Mettingen Ekm 18,068 2010: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschranken am Bahnübergang L599/Schlickelde I in Mettingen Ekm 19,090 2010: Neubau LzH K20 Langenbrücker Str. in Langenbrück Ekm 13,918
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Osnabrück/Eversburg - Altenrheine			Auf Grund der regelmäßigen Steintransporte ist die Strecke hohen Belastungen ausgesetzt. Um den sicheren Transport dauerhaft sicherzustellen sind die beschriebenen Aufwändungen notwendig.	vorgesehene Gleiserneuerung auf der Strecke Rheine - Osnabrück in den Jahren 2010 - 2012: Ekm 20,215 - 20,824; Ekm 36,974 - 37,630; Ekm 25,005 - 27,785; Ekm
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Hamm - Schmehausen			Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme).	2011: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschranken am Bahnübergang Soester Str. in Hamm Ekm 4,665 2011: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschranken und BÜSTRA-Abhängigkeit am Bahnübergang Ostwennemarstr. in Hamm Ekm 6,510
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Hamm - Schmehausen; Neheim Hüsten - Arnsberg Süd			Um den sicheren Transport dauerhaft sicherzustellen sind regelmäßige Reinvestitionen notwendig.	vorgesehene Gleiserneuerung in 2010: Hamm - Schmehausen (Ekm 5,350 -5,890) Neheim Hüsten - Arnsberg Süd (Ekm 6,050 - 6,310)
Rheinbahn Düsseldorf	Neuss Vorbahnhof	Neuss Vorbahnhof	Betriebshof Heerdt	Stahlschwellenaufleger verrottet umbau auf Betonschwellen	Schwellenwechsel Stahl auf Beton
Rhein-Haardtbahn	Bad Dürkheim bis Ludwigshafen Oggerheim (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 (Berufsverkehr und Schülerverkehr) neue Fahrgäste, insbesondere für den Einkaufs- und Freizeitverkehr zu gewinnen.	RHB 2010: Erhöhen der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h und Einführen von Eilzügen zw. Bad Dürkheim und Heidelberg; Dazu sind Investitionen für Stellwerks-erneuerung, technische Sicherung der Bahnübergänge, Leistungserhöhung der Unterwerke und Erneuerung der Fahrleitung sowie Ausbau Gleisanlagen
RP Eisenbahngesellschaft GmbH	Heimbach (Nahe) - Baumholder rd. 9 Km Streckenlänge	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	Teilerneuerung sowie Sanierung des Gleisoberbaus Sanierung der bestehenden Ingenieurbauwerke Neubau von 3 Bahnhaltspunkte
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Beuel-St. Augustin-Hangelar			Steigerung der Ein- und Aussteigerlast	Bahnsteigbau, Oberbauerneuerung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Passau-Freyung	gesamte Strecke		Wiederinbetriebnahme	Brücken und Oberbauinstandsetzung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Osberghausen - Waldbröhl - Monbach	ganze Strecke		Lasterhaltung	Kunstbauwerke
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Kall-Hellenthal	ganze Strecke		Lasterhaltung, der Fahrzeiten	Oberbauerneuerung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Eggmühl-Langquaid	ganze Strecke		Lasterhaltung	Oberbauerneuerung (2 km) Brücken und Durchlasserneuerung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Neumarkt-Frontenhausen			Erhaltung der Streckenlast	Oberbauerneuerung Brückeninstandsetzung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Rahden- Uchte	ganze Strecke		Schwellenerneuerung	Oberbauerneuerung
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Gesellschaft Mannheim mbH	68159 Mannheim, Handelshafen 1 und 68219 MA-Rheinau, Rheinauhafen 2	Mannheim-Handelshafen	Mannheim Rheinau Hafen	Bei den quartalsmäßigen Meldungen der EVU's wurden Differenzen festgestellt. Die Abrechnung der 10 Stück EVU's wird mit der Wagenzählanlage einfacher und so dokumentierbar.	Bau von 3 Stück automatischen Wagenzählanlagen zur Erfassung der Wagenanzahl je Achszahl.

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Gesellschaft Mannheim mbH	68159 Mannheim, Handelshafen 1	Mannheim Handelshafen	Mannheim Handelshafen	Der Container-Umschlag nimmt ständig zu. Die vorhandenen Flächen, Umschlagsanlagen, Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen reichen nicht mehr aus.	Erweiterung des Container-Terminal mit Neubau von 3 Stück Gleisen in fester Fahrbahn. Trimodaler Umschlag.
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Achern-Ottenhöfen, Streckennr. 9426			Errichtung 1-er BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung 1-er BÜSA
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Bühl-Schwarzach, Streckennr. 9423	verschiedene einzelne Abschnitte		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Einzelwellenauswechslung
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Bad Krozingen-Staufen, Streckennr. 9433			Errichtung von 2 BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 2 BÜSA
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Biberach-Oberharmersbach, Streckennr. 9427			Errichtung von 2 BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 2 BÜSA
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Riegel-Breisach, Streckennr. 9431			Errichtung von 3 BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 3 BÜSA
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Bühl-Schwarzach, Streckennr. 9423			Errichtung von 4 BÜSA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	Errichtung von 4 BÜSA
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Riegel Ort-Gottenheim, Streckennr. 9432	von Bkm 0,600 bis Bkm 1,000		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Bad Krozingen-Staufen, Streckennr. 9433	von Bkm 2,800 bis Bkm 3,100		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Staufen-Münstertal, Streckennr. 9434	von Bkm 1,000 bis Bkm 2,200		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Achern-Ottenhöfen, Streckennr. 9426	von Bkm 2,900 bis Bkm 5,300		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Biberach-Oberharmersbach, Streckennr. 9427	von Bkm 8,200 bis Bkm 9,000		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Biberach-Oberharmersbach, Streckennr. 9427	von Bkm 1,700 bis Bkm 2,700		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG	Eisenbahnstrecke Riegel Ort-Gottenheim, Streckennr. 9432	von Bkm 7,100 bis Bkm 8,000		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-AG	Eisenbahnstrecke Riegel-Breisach, Streckennr. 9431	von Bkm 19,000 bis Bkm 19,400		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-AG	Eisenbahnstrecke Riegel-Breisach, Streckennr. 9431	von Bkm 22,400 bis Bkm 24,500		Notwendige Gleisumbauarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit der Bahnanlagen	Gleisumbau
Teutoburger Wald- Eisenbahn AG	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.	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Teutoburger Wald- Eisenbahn AG	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.	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Teutoburger Wald- Eisenbahn AG	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.	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Teutoburger Wald- Eisenbahn AG	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.	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Teutoburger Wald- Eisenbahn AG	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	Weichenschwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Usedomer Bäderbahn GmbH	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Züssow	Bahnhof Swinemünde Zentrum	Nach dem schweren Bahnunglück vom Januar 2011 in Sachsen/Anhalt und der erwarteten 5. Verordnung zur Änderung der EBO muss die Strecke Züssow-Swinemünde mit einem Zugsicherungssystem ausgerüstet werden.	Ausstattung der Strecke Züssow - Swinemünde mit einem Zugsicherungssystem (PZB oder ETCS Level 1 LS)
Usedomer Bäderbahn GmbH	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Bei Dammerow Strand liegt die Bahn nur ca. 30m vom Strand entfernt. Außerdem befinden sich dort verschiedene touristische Attraktionen (Gedenkaltler, 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").	Neubau des Haltepunktes Dammerow Strand
Usedomer Bäderbahn GmbH	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 und sie hat den Abschnitt Velgast - Barth komplett saniert und auf 100km/h vmax ausgebaut. Mit der Reaktivierung soll die Bahn attraktiver werden und der Autoverkehr auf der Halbinsel reduziert werden. Die UBB geht von ähnlichen Fahrgaststeigerungsraten wie auf Usedom aus, da die Voraussetzungen ähnlich sind. Bei der Strecke handelt es sich noch um eine eisenbanrechtlich gewidmete Trasse.	Reaktivierung der Darßbahn (Barth- Zingst- Prerow)

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Usedomer Bäderbahn GmbH	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) zurechnen. Diese Verkehre sollen nicht über die Straße abgewickelt werden, da sonst der Tourismus auf der Insel nachhaltig Schaden nimmt.	Reaktivierung der Strecke Swinemünde - Ducherow (historische Südanbindung der Insel Usedom)
Usedomer Bäderbahn GmbH	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Zwischen Koserow und Zempin befinden sich 6 technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Um diese zu beseitigen bzw. technische zu sichern sind umfangreiche Straßenbaumaßnahmen und der Bau von 2 Sicherungsanlagen erforderlich.	Schließung bzw. technische Sicherung von 6 höhengleichen Bahnübergängen
Usedomer Bäderbahn GmbH	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Wolgast	Bahnhof Trassenheide	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommen ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20min-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 30min-Takt zu 100 Prozent ausgelastet ist.	Umbau des Haltepunktes Bannemin zu einem Kreuzungsbahnhof
Usedomer Bäderbahn GmbH	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Basnin	Bahnhof Ückeritz	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommen ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20min-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 30min-Takt zu 100 Prozent ausgelastet ist.	Umbau des Haltepunktes Schmollensee zu einem Kreuzungsbahnhof
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	Land Niedersachsen, Landkreis Verden / Gemeinde Kirchlinteln	Verden (A) Süd	Stemmen	Die Holzverladebahnhöfe entlang unserer Eisenbahninfrastruktur im Raum Verden und Walsrode bekommen immer mehr eine größere Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen steigerte sich in den letzten zwei Jahren um 100 %. Bedingt durch die schwierige Verkehrsanbindung (Wohnortnähe mit verkehrsberuhigten Straßenzonen), wächst der 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	Errichtung eines zentralen Holzverlade- und Umschlagbahnhof
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH				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 steigen. 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 Intend hierzu liegt vor	Ertüchtigung der Strecke Eystrup-Syke auf dem Abschnitt Bruchhausen Vilsen bis Heiligenfelde
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH	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 Zentralstellwerkes wird unter Verbesserung der betrieblichen Abwicklung eine moderne, zentrale Technik geschaffen. Die Einbindung der Bahnübergangsanlage dient zusätzlich der Sicherheit des kreuzenden Verkehrs.	Bau eines Zentralstellwerkes als Ersatz für 4 bestehende Stellwerke inkl. Bahnübergangsanlage
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH	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.	Erneuerung und Erweiterung der Gleisanlagen im Bf Wanne Übergabe und Bf Wanne Übergabe Süd
Westerwaldbahn GmbH	Selters (Ww) - Altenkirchen (Ww)	Selters (Ww)	Altenkirchen (Ww)	Verantwortliche Übernahme von DB Netz AG im Jahr 2006 (Ankauf) Unterlassene Unterhaltung durch DB Netz AG	Bauwerkssanierungen (Brückenbauwerke, Stützmauern und Durchlässe) von Km 29,165 - Km 60,240
Westerwaldbahn GmbH	Siershahn - Selters (Ww)	Siershahn	Selters (Ww)	Verantwortliche Übernahme von DB Netz AG im Jahr 2008 (Pachtvertrag) Unterlassene Unterhaltung durch DB Netz AG	Bauwerkssanierungen (Brückenbauwerke, Stützmauern und Durchlässe) Gleisdurcharbeitung (DUA) von Km 22,470 - Km 27,500
Westerwaldbahn GmbH	Betzdorf - Daaden	Betzdorf	Daadene	Notwendige und präventive Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen	Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen von Km 0,000 - Km 8,350
Westerwaldbahn GmbH	Eiben - Bindweide	Eiben	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.	Oberbauarbeiten von Km 5,700 - Km 10,600
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Lippstadt - Warstein			Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme).	2010: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschranken am Bahnübergang Franz-Hegemannstr. in Warstein Ekm 30,380 2011: Neubau Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschranken und BÜSTRA-Abhängigkeit am Bahnübergang B1 in Erwitte Ekm 7,150 2011: Neubau LzH/F Westkampstr. in Erwitte Ekm 7,254
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubeckum - Beckum			Die bestehende Brücke ist aus dem Jahr 1914. Ein Ersatz wird in naher Zukunft notwendig. Die Strecke Neubeckum - Beckum befindet sich im Bereich der Kernstrecke der WLE über den ein Großteil der Steintransporte abgewickelt wird.	Eisenbahnbrücke in Ekm 1,295 auf der Strecke Neubeckum - Beckum. Erneuerung der Unterbauten und des Stahlüberbaus. Baujahr der bestehenden Brücke: 1914
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	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.	Eisenbahnbrücke in Ekm 1,342 auf der Strecke Lippstadt - Beckum. Erneuerung der Unterbauten und des Stahlüberbaus. Baujahr der bestehenden Brücke: 1898

Infrastrukturbetreiber	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Strecke Neubeckum - Beckum			Die bestehende Lokhalle ist veraltet und soll ersetzt werden. Hierbei dient die künftige Halle dem Abstellen der Fahrzeuge sowie zum Nachfüllen der Betriebsstoffe. Der Standort Beckum soll beibehalten werden, da dort ein Vielzahl an Diensten des Fahrpersonals beginnen bzw. enden.	Neubau einer Lokhalle in Beckum. Die bestehende Lokhalle ist veraltet und soll ersetzt werden.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Beckum - Warstein			Auf Grund der regelmäßigen Steintransporte von Warstein nach Beckum bzw. Ennigerloh ist die Kernstrecke der WLE hohen Belastungen ausgesetzt. Um den sicheren Transport dauerhaft sicherzustellen sind die beschriebenen Aufwändungen notwendig.	vorgesehene Oberbauerneuerung in den Jahren 2010 - 2012: 2010: Lippstadt - Beckum (Ekm 21,100 - 22,750; Ekm 26,000 - 26,300) 2011: Lippstadt - Warstein (Ekm 6,700 - 6,860; Ekm 7,850 - 10,100) 2012: Lippstadt - Warstein (Ekm 17,400 - 18,500)
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Hemmingen	Heimerdingen	Fahrzeitverkürzung zwecks Umsetzung eines rationellen Betriebskonzeptes und deutlich verbesserter Anbindung (30-Minuten-Takt) des künftigen SPNV-Endpunktes Heimerdingen, Erhöhung des Fahrkomforts	Ausbau, Ober- und Unterbauerneuerung, Bü-Erneuerung
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal-Gymnasium	Heimerdingen	Anlagen veraltet, kein barrierefreier Einstieg möglich, Beschleunigung des Betriebsablaufes zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen	Modernisierung aller Bahnhöfe und aller Fahrgastanlagen
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal	Heimerdingen	Derzeitiges Streckensicherungssystem nicht mehr anpassbar, Beschleunigung des Betriebsablaufes zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslaufftalbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Wieslaufftalbahn (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)	Modernisierung und evtl. Verlängerung Bahnsteige
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslaufftalbahn (ZVVW) (Betriebsführer WEG)	Wieslaufftalbahn (Schorndorf - Rudersberg-Oberndorf - Welzheim)	Schorndorf	Haubersbronn	Brücke (Baujahr 1908) altersbedingt sanierungsbedürftig, Fahrzeitverkürzung durch Beseitigung der eingerichteten Langsamfahrstelle	Sanierung Remsbrücke
Zweckverband ÖPNV im Ammertal (Ammertalbahn)	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.	Doppelspurinseln
Zweckverband ÖPNV im Ammertal (Ammertalbahn)	Tübingen - Herrenberg	Tübingen Hbf	Herrenberg Hbf	Knapper Fahrplan, Zwangspunkte an beiden Endbahnhöfen (S-Bahn nach Stuttgart, Durchbindung nach Reutlingen, Plochingen)	Elektrifizierung der Strecke
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)	Schönbuchbahn (Böblingen - Dettenhausen)	Dettenhausen		Stark steigendes Fahrgastaufkommen bedingt kurzfristig Kapazitätsausweitung und Einführung einer überschlagenten Wende zur Fahrplanstabilität. Verlängerung der Fahrzeughalle für 2 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich, Neubau eines Bahnsteiges für die überschlagenten Wende.	Bahnsteigeneubau und Verlängerung Fahrzeughalle
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)	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.	Werkstattanlage
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) (Betriebsführung WEG)	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	Doppelspurinseln
Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) (Betriebsführung WEG)	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.	Elektrifizierung