
Positionspapier / April 2021

Investitionsbedarf für Infra- strukturen der Nichtbundeseige- nen Eisenbahnen

Ergebnisse einer Unternehmensbefragung durch den
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
im Winter 2019/2020



Impressum

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

Ansprechpartner

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

Vorwort

Zum sechsten Mal hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Winter 2019/2020 eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Infrastrukturen) durchgeführt. Dabei wurden, analog zum Vorgehen in den Vorjahren, sowohl die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE) als auch alle im VDV organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen als potenzielle Nutzer dieser Infrastrukturen einbezogen.

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

Das Ergebnis der Umfrage ist in der folgenden Maßnahmenliste dokumentiert, die nun mehr als 400 lösungsorientierte Projektvorschläge enthält. Aus der Vorgängerliste wurden rund 240 Maßnahmen übernommen, deren Umsetzung noch aussteht. Gleichzeitig haben wir mehr als 120 Maßnahmen aus der 2018er Liste gestrichen, die zwischenzeitlich umgesetzt worden sind oder sich aus anderen Gründen erledigt haben. Aus der aktuellen Umfrage sind knapp 180 Maßnahmen neu hinzugekommen.

Dies zeigt, dass trotz vieler baulicher Aktivitäten an der Eisenbahninfrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach wie vor großer Nachholbedarf besteht. Dies gilt sowohl für den Infrastrukturbestand als auch für Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) gibt es seit 2013 ein Finanzierungsinstrument des Bundes, mit dem bislang ausschließlich Ersatzinvestitionen in die NE-Infrastruktur gefördert werden konnten. Nachdem in einzelnen Jahren die Mittel nur teilweise abgerufen worden waren, wurde der ohnehin bescheidene Haushaltstitel von 25 Mio. Euro pro Jahr nicht nur kritisch hinterfragt, sondern zeitweise auch um 20 Prozent gekürzt. Das Studium der aktuellen Liste zeigt demgegenüber eindrucksvoll, dass es nach wie vor einen massiven Erneuerungs- oder Investitionsbedarf bei den NE-Infrastrukturen gibt. Für den in einzelnen Jahre zögerlichen Mittelabruf sind denn auch andere Gründe anzuführen. Dazu zählen neben verfahrenstechnischen Mängeln auch die nicht immer praxisgerechten Fördervoraussetzungen.

Neben den Projekten des Ersatzinvestitionsbedarfs enthält die Projektliste zahlreiche Maßnahmenvorschläge für den Neu- und Ausbau der NE-Infrastrukturen. Dies betrifft sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr. Das in 2020 novellierte GVFG hat deutlich verbesserte Fördermöglichkeiten für Neu- und Ausbaumaßnahmen auch im Bereich der NE-Infrastruktur eröffnet, allerdings nur soweit diese dem Personenverkehr dienen. Dies gilt auch und gerade für Elektrifizierungsmaßnahmen oder für den Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur beim Einsatz alternativer Antriebe.

Neu- und Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Schienengüterverkehrsinfrastruktur der nichtbundeseigenen Bahnen können jedoch künftig – sofern der Bundesrat dem im Bundestag verabschiedeten Entwurf zur Änderung des SGFFG zustimmt – im Rahmen des „neuen“ SGFFG gefördert werden. Die Aufnahme der Neu- und Ausbaumaßnahmen der NE in den Förderkanon des SGFFG ist nicht nur aus der Finanzierungsperspektive der Infrastrukturbetreiber ein Durchbruch. Sie wird vor allem auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen deutlich wachsenden Modal Split der Güterbahnen verbessern. Dies gilt vor allem für die bessere Erschließung regionaler Wirtschaftsstandort, aber auch für die nach „Rastatt“ viel beschworene Verbesserung der Netzresilienz.

Selbstverständlich bleiben nach wie vor auch die Länder bei der Finanzierung der Infrastruktur in der Verantwortung: Viele NE sind bei SGFFG-Fördersätzen von 50 Prozent nicht in der Lage, die Gesamtfinanzierung ihrer Projekte aus eigener Kraft sicherzustellen. Neben Niedersachsen, das bereits in der Startphase des SGFFG eine auskömmliche Kofinanzierung eingebracht hat, ist mittlerweile auch in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen eine Kofinanzierung von SGFFG-Projekten möglich. Dies hat dazu geführt, dass vor allem die Unternehmen in diesen Bundesländern große Teile der Bundesmittel beantragt und abgerufen haben. Die übrigen Länder sind hier ebenfalls gefordert, mit Landesmitteln die Investitionsförderung so weit aufzustocken, dass die erforderlichen Gesamtinvestitionen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschultert werden können. Die Kofinanzierung durch die Länder ist insofern die beste Voraussetzung dafür, dass auch die für die SGFFG-Finanzierung bereitgestellten Bundesmittel in die NE-Infrastruktur der jeweiligen Bundesländer fließen.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
AKN Eisenbahn GmbH	Kreuzungsstelle Halloh zwischen Großenaspe und Boostedt	AKN-Strecke A1	Halloh	Halloh	Kreuzungsstelle zur Ermöglichung Mehrleistungen / Taktverdichtung bzw. Schnell-Langsam-Konzept Norderstedt - Kaltenkirchen - Neu-münster
AKN Eisenbahn GmbH	Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1, Einzelabschnitte auf der AKN-Strecke A1 (Abschnitte Übergabegruppe östlich Tanneneck bis Ulzburg-Süd sowie Kaltenkirchen-Süd bis Kaltenkirchen), die noch nicht zweigleisig ausgebaut sind.	AKN-Strecke A1 Gebiet Land Schleswig-Holstein	Tanneneck	Bahnhof Kaltenkirchen	Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr durch Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebssicherheit. Zweigleisiger Abschnitt zur Erhöhung der Betriebsstabilität.
AKN Eisenbahn GmbH	Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen	AKN-Strecke A1, Gebiet Hamburg und Schleswig-Holstein	Bahnhof Eidelstedt	Bahnhof Kaltenkirchen	Die 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 sowie die Zweigleisigkeit Eidelstedt - Eidelstedt-Zentrum sowie Quickborn - Ellerau.
AKN Eisenbahn GmbH	Elektrifizierung (2 km) der Anbindung an Fehmarn-Burg im Rahmen des Projektes feste Fehmarnbeltquerung. zur Durchbindung von SPNV und SPV aus dem E-Netz.	Süd- und Nordanbindung Fehmarn-Burg an "Feste Fehmarnbeltquerung"	Fehmarn-Burg	Nor-/Südanbindung "Feste Fehmarnbeltquerung"	
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Bahnübergangsbeseitigung beim Bf. Baiersbronn	Baiersbronn			Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Bahnübergangsbeseitigung "Schindele" in Baiersbronn	Baiersbronn	Baiersbronn Schindele		Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Zweigleisiger Ausbau Bretten Stadtmitte	Bretten	Bretten Stadtmitte		Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Stadtbahnausbau der Strecke Calw - Weil der Stadt	Calw	Calw	Weil der Stadt	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Bahnhof Eppingen, Erweiterung der P+R-Anlagen, Neubau einer Fußgängerunterführung sowie Erhöhung der AVG-Bahnsteige auf 55 cm	Eppingen	Eppingen Bahnhof		Kapazitätserweiterung / Qualitätsstandards erhöhen, Fahrgastneugewinnung

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahn Ettlingen - Bruchhausen - Malsch - Rastatt	Ettlingen/Rastatt	Ettlingen	Rastatt	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Neubau einer Abstellanlage für Schienenfahrzeuge Heilbronn-Böckingen	Heilbronn	Heilbronn-Böckingen		Kapazitätserweiterung / Abstell- und Rangiermöglichkeiten
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahn Heilbronn-Nord, stadtbahnmäßiger Ausbau von der Stadtgrenze Heilbronn bis Neckarsulm Bf	Heilbronn	Heilbronn Innenstadt	Neckarsulm Bf	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation	Karlsruhe und Umgebung			Kundenzufriedenheit, Information, Qualitätserhöhung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnmäßiger Ausbau der Zabergäubahn (Laufen am Neckar - Leonbronn)	Laufen am Neckar	Laufen am Neckar	Leonbronn	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnanbindung Rastatt Innenstadt und Baden-Airpark	Rastatt	Rastatt (Innenstadt)	Söllingen	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Höhenfreie Querung des Bahnhofes Rastatt von der Durmersheimer Strecke ins Murgtal	Rastatt			Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Zweigleisiger Ausbau	Reichenbach	Reichenbach	Langensteinbach	Kapazitätserweiterung
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Stadtbahnanbindung Spöck - Bruchsal - Forst - Hambrücken - Waghäusel	Spöck / Bruchsal	Spöck	Waghäusel	Kapazitätserweiterung
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Brücke 3b (Schäfflerbachbrücke) im Bahnhof Augsburg Ring	Stammgleis Linie 0			Die drei- bzw. viergleisige Brücke, die sich an zentraler Stelle des Bahnhofs Augsburg Ring befindet (- sämtliche Fahrtbeziehungen innerhalb des Bahnhofs inklusive der Anbindung der Lok- und Wagenwerkstatt laufen über das Bauwerk -) hat mit einem Alter vja ca. 130 Jahren das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und muss kurzfristig ersetzt werden. Aufgrund ihrer immensen verkehrlichen Bedeutung für die Augsburg Localbahn muss sie in Teilschritten unter bzw. "neben" dem rollenden Rad erneuert werden.
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung des Oberbaus mehrerer Gleise bzw. Gleisabschnitte im Bahnhof Augsburg Ring	Stammgleis Linie 0			Die vorhandenen Anlagen sind über 50 Jahre alt. Ihre laufende Unterhaltung bedarf hohen Aufwands. Es sind teilweise Oberbauformen verbaut, für die keine Ersatzteile mehr erhältlich sind.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Elektrifizierung des Verbindungsgleises Augsburg Hbf, Bft Haunstetter Straße - (Infrastrukturgrenze -) Bahnhof Augsburg Ring und von Teilen des Bahnhofs Augsburg Ring ("Bundesbahnflügel", Nordgleise)	Stammgleis Linie 0			Die Elektrifizierung des Verbindungsgleises und von Teilen des Bahnhofs Augsburg Ring ermöglicht es, die auf die Infrastruktur der Augsburg Localbahn übergehenden Fahrten erst im Bahnhof Augsburg Ring von Ellok auf Diesellok umzuspannen. Dies beschleunigt die Übergabefahrten zwischen den Bahnhöfen Augsburg Hbf/Rbf und Augsburg Ring und entlastet die ohnehin knappen Kapazitäten des Bahnhofs Augsburg Rbf, die infolge von Erneuerungsarbeiten der DB Netz AG an der Oberleitungsanlage des Bahnhofs weiterer dauerhafter Verringerung entgegenzusehen.
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung mehrerer Gleisabschnitte im Stammgleis der Linie 1 entlang der Berliner Allee	Stammgleis Linie 1			Die vorhandene Anlage ist über 50 Jahre alt. Ihre laufende Unterhaltung bedarf hohen Aufwands. Es sind teilweise Oberbauformen verbaut, für die keine Ersatzteile mehr erhältlich sind.
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage des Bahnübergangs Austraße	Stammgleis Linie 1			Die vorhandene Anlage ist über 50 Jahre alt. Eine Ersatzteilversorgung ist teilweise nicht mehr möglich.
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Widerlager und des Korrosionsschutzes der Brücke 34 (Wertachbrücke)	Stammgleis Linie 1			
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung diverser Gleisabschnitte im westlichen Bereich der Linie 1	Stammgleis Linie 1			Teilweise Ersatz von Oberbauformen alter Bauart, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind.
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau eines elektrischen Weichenantriebs und Weichensteuerung in die Abzweigweiche zur Rangierstation II mit Erneuerung LST Bahnübergang Berliner Allee III	Stammgleis Linie 1			Durch den Einbau des Weichenantriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. Dies führt zu einem flüssigeren Betriebsablauf und erhöht die Sicherheit durch automatischen Rücklauf der Weiche in Grundstellung.
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau eines elektrischen Weichenantriebs und Weichensteuerung in die Abzweigweiche zu den Anschlüssen 18 und 19 mit Erneuerung der vorhandenen Spurkranzschmieranlage	Stammgleis Linie 1			Durch den Einbau des Weichenantriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. Dies führt zu einem flüssigeren Betriebsablauf und erhöht die Sicherheit durch automatischen Rücklauf der Weiche in Grundstellung.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Weichensteuerung der Verzweigungsweiche der Linien 1 und 5 und Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlagen der Bahnübergänge Berliner Allee I, Berliner Allee II und Otto-Lindenmeyer-Straße	Stammgleis Linie 1 und Linie 5			Die Sicherung der drei Bahnübergänge und die Weichensteuerung sind in einer gemeinsamen Anlage zusammengefasst. Diese ist über 50 Jahre alt. Ersatzteile sind teilweise abgekündigt und damit die Ersatzteilversorgung nicht mehr sichergestellt.
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung diverser Gleisabschnitte auf der Linie 2	Stammgleis Linie 2			Teilweise Ersatz von Oberbauformen alter Bauart, für die keine Ersatzteile mehr lieferbar sind.
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlagen der Bahnübergänge Gabelsberger Straße und Eichleitnerstraße	Stammgleis Linie 2			Die Anlagen sind über 40 bzw. über 50 Jahre alt. Sie sind in Teilen technisch nicht dem aktuellen Umfeld angepasst. Die Ersatzteilversorgung ist teilweise nicht mehr möglich.
Augsburger Localbahn GmbH	Ausbau des Bahnhofs Augsburg West: Spurplananpassung, Wiederherstellung Umfahrungsmöglichkeit für Lokomotiven Wiederherstellung mehrerer Abstellgleise Einbau elektrischen Weichenantriebs und Weichensteuerung in die Schutzweiche des Bahnhofs Erneuerung des Oberbaus	Stammgleis Linie 4			Kapazitätserweiterung Veränderte Fahrtbeziehungen machen eine Spurplananpassung im Bahnhof erforderlich. Durch den Einbau des Weichenantriebs und der dazugehörigen Steuerung ist das Umstellen der Schutzweiche vom fahrenden Fahrzeug aus möglich. Dies führt zu einem flüssigeren Betriebsablauf und erhöht die Sicherheit durch automatischen Rücklauf der Weiche in Grundstellung. Der vorhandene Oberbau ist über 50 Jahre alt. Seine laufende Unterhaltung bedarf hohen Aufwands. Es sind teilweise Oberbauformen verbaut, für die keine Ersatzteile mehr erhältlich sind.
Augsburger Localbahn GmbH	Oberbauerneuerung des Abschnitts Bahnhof Augsburg West - Infrastrukturgrenze (- Augsburg Rbf Süd)	Stammgleis Linie 4			Die vorhandene Anlage ist über 50 Jahre alt. Ihre laufende Unterhaltung bedarf hohen Aufwands. Es sind teilweise Oberbauformen verbaut, für die keine Ersatzteile mehr erhältlich sind.
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlagen von 7 Bahnübergängen	Stammgleis Linie 5			Die Anlagen sind teilweise über 50 Jahre, teilweise auch erst ca. 25 Jahre alt. Eine Ersatzteilversorgung ist auch bei den jüngeren Anlagen wegen Abkündigung hier verbauter elektronischer Elemente nicht mehr möglich.
Augsburger Localbahn GmbH	Erneuerung des Unterbaus und (Wieder)herstellung von Entwässerungsgräben bzw. Drainagen auf verschiedenen Gleisabschnitten der Linie 5	Stammgleis Linie 5			Beseitigung von Ursachen für Schlammstellenbildung und instabilen Oberbau

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Augsburger Localbahn GmbH	Einbau Gleisfreimeldungseinrichtung in die elektr. Abzweigweiche zur Rangierstation VI	Stammgleis Linie 5			Durch den Einbau der Gleisfreimeldungseinrichtung ist das Umstellen der Weiche vom fahrenden Fahrzeug aus zulässig. Dies führt zu einem flüssigeren Betriebsablauf und erhöht die Sicherheit durch automatischen Rücklauf der Weiche in Grundstellung.
Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG	Elektrifizierung (26 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im Güterverkehr. (Ringzug)	Abzw Hintschingen - Blumberg-Zollhaus	Abzw Hintschingen	Blumberg-Zollhaus	
BayernBahn GmbH	Zugsicherungssystem	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Die Möglichkeit mehrerer Fahrten im Gleis ohne Geschwindigkeitseinschränkung, Zeitersparnis (keine Befehlserstellung mehr notwendig), Erhöhung der betrieblichen Sicherheit
BayernBahn GmbH	Ausbau und Erneuerung der Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige)	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Mit Ausbau des geplanten ÖPNV auf den Bahnstrecken notwendig => befestigte Bahnsteige mit Beleuchtung
BayernBahn GmbH	Sanierungs-/Instandhaltungsmaßnahmen der Ingenieurbauwerke mit allen geforderten Maßnahmen	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Langfristige Aufrechterhaltung der Betriebs- und Gefahrensicherheit => Behebung von La-Stellen
BayernBahn GmbH	Umfassende Durchlasssanierungen	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Vermeidung von Folgeschäden aufgrund Einbrüchen oder Verstopfung
BayernBahn GmbH	Hinreichende Sanierung / Erneuerung von Bahnübergängen mit und ohne technischer Sicherung	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Langfristige Erstellung / Aufrechterhaltung straßen- und bahnbetrieblicher Sicherheit
BayernBahn GmbH	Herstellen einer durchgängigen Entwässerung / Bahngrabensanierung	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Vermeidung von Wasseranstauungen und damit Gleislagefehlern
BayernBahn GmbH	Hinreichende Behebung von Gleislage- und Gleisfehlern mit Sanierung des Gleisbettes, Behebung von Schienenfehlern, inkl. ausreichender Schotterung und Schwellenwechsel	Nördlingen - Gunzenhausen	Nördlingen	Gunzenhausen	Behebung aller Schad- und Fehlerstellen Gleislage / Oberbau
Bayernhafen	Elektrifizierung (2 km) zur Anbindung des Hafens an das E-Netz. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im Güterverkehr. Weiterführung Ri. Coevorden/Emmen (NL) in Absprache mit den Niederlanden.	Abzw Hafenbahn - Aschaffenburg Hafen	Abzw Hafenbahn	Aschaffenburg Hafen	

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Bau neuer Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige) einschl. Fahrgastinformation etc. an 4 zukünftigen Haltestellen/Bahnhöfen	4 Bahnhöfe am durchgehenden Hauptgleis	Neuenhaus	Laarwald/Grenze	Mit der möglichen Weiterführung des SPNV (Reaktivierung von Neuenhaus bis Coevorden) werden neue befestigte, barrierefreie Bahnsteige mit Beleuchtung, Fahrgastinfosystem etc. gebaut werden müssen.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Einbau von elektrischen Weichenantrieben in Verbindung mit einer EOW-Technik bezogen auf 6 Weichen.	Abstell- und Werkstattgleise des Bahnhofes Nordhorn-Süd	Bad Bentheim	Nordhorn	Erhebliche betriebliche Erleichterung bei Rangierarbeiten und der Abstellung der Triebzüge insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Elektrifizierung (59 km) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV und im Güterverkehr.	Bad Bentheim - Nordhorn - Emlichheim - Bundesgrenze	Bad Bentheim	Bundesgrenze	
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Bau eines möglichst zuglängigen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe	Bahnhof Emlichheim	Emlichheim	Emlichheim	Durch ein fehlendes entsprechend langes Überholungs-gleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d.h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkungen von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Bau eines möglichst zuglängigen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe	Bahnhof Veldhausen	Veldhausen	Veldhausen	Durch ein fehlendes entsprechend langes Überholungs-gleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d.h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkungen von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Bau eines zusätzlichen, direkten Anschlusses an das Streckengleis der DB AG in Richtung Rheine/Osnabrück für den Güterverkehr.	Bentheimer Wald, nördlich des durchgehenden Hauptgleises der DB AG	Anst. Bad Bentheim Nord	Anst. Bad Bentheim Nord	Zur Entlastung der Infrastruktur des DB-Bahnhofes Bad Bentheim im Hinblick auf Rangierbewegungen und Übergabefahrten planen wir, wenn M63möglich parallel zur Einführung des SPNV, den Bau eines Abzweiges aus dem durchgehenden Hauptgleis der Bentheimer Eisenbahn AG in südöstlicher Richtung im Bogen durch den Bentheimer Wald mit Anschluss an die Hauptstrecke der DB AG.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Kompletter Neubau der Eisenbahnbrücke über den Coevorden-Kanal in Coevorden.	Coevorden	Coevorden-Heege	Coevorden-Hbf	Mit der möglichen Weiterführung des SPNV (Reaktivierung von Neuenhaus bis Coevorden) ist die vorhandene alte, für den Güterverkehr nicht mehr genutzte Drehbrücke über den Coevorden-Kanal zu erneuern.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaues	Durchgehendes Hauptgleis	Neuenhaus	Laarwald/Grenze	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund abgängigen Oberbaues.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Gleisunterbaues	Durchgehendes Hauptgleis	Neuenhaus	Laarwald/Grenze	Teilweise schlechte Gleislage aufgrund nicht ausreichender Entwässerung und bindigen Böden

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Signaltechnische Aufrüstung in Verbindung mit der kompletten Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik	Durchgehendes Hauptgleis	Neuenhaus	Laarwald/Grenze	Die bereits zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus in den vergangenen installierte neue LST soll, auch im Hinblick auf zu erwartende Kapazitätswachse entsprechend erweitert werden.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Einbau elektrischer Weichenantriebe und -heizungen mit Stellwerksanschluss im Rahmen der Erneuerung der kompletten LST	Durchgehendes Hauptgleis	Neuenhaus	Laarwald/Grenze	Ermöglichung der Steuerung der entsprechenden Weichen sowie auch der Gleissperren von einem zentralen Stellwerk.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Technische Sicherung sowie vereinzelte Schließung von Bahnübergängen	Durchgehendes Hauptgleis	Neuenhaus	Laarwald/Grenze	Erhöhung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Schaffung der Voraussetzung für eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Bau eines möglichst zugängigen Umfahrgleises zur Optimierung der betrieblichen Abläufe	Frenswegen	Nordhorn	Neuenhaus	Durch ein fehlendes entsprechend langes Überholungsgleis sind Kreuzungen von Ganzzügen auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich, d.h. kein flüssiger Betriebsablauf sowie Einschränkungen von Einsatzzeiten.
Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	Bau des zweiten Abschnittes des Industriestammgleises im GVZ Europark Coevorden-Emlichheim	parallel des durchgehenden Hauptgleises	Laarwald	Laarwald/Grenze	Keine Möglichkeit weiteren, sich im Gewerbe- und Industriegebiet ansiedelnden Betrieben einen Gleisanschluss zu bieten. Ein Anschluss aus dem Hauptgleis ist mit Rücksicht auf den Betriebsablauf nicht möglich.
Bremische Hafeneisenbahn	Erneuerung der Drehbrücke an der Nordschleuse (Überseehäfen). Die Drehbrücke über den Verbindungshafen hat ihre technische Nutzungsdauer erreicht, sodass ein Ersatzneubau erforderlich wird. Hierfür wird derzeit die Grundlagenermittlung durchgeführt.	Bremische Hafeneisenbahn	Bft Bremerhaven Kaiserhafen		Die Drehbrücke an der Nordschleuse bildet eine der beiden Straßenanbindungen und die einzige Gleisanbindung der sog. Columbus-Halbinsel in Bremerhaven.
Bremische Hafeneisenbahn	Bau einer neuen Gleisgruppe im DB-Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel. Geplant ist der Neubau einer Gleisgruppe von acht voll elektrifizierten Gleisen mit einer Nutzlänge von jeweils etwa 750 Metern als Vorstellgruppe für die Container- und Automobilverkehre in Bremerhaven.	Bremische Hafeneisenbahn	Bft Bremerhaven Speckenbüttel		Vor dem Hintergrund der prognostizierten Zuwachsraten des Container- und Automobilverkehrs sowie veränderter Betriebsabläufe sollen den stadtbremischen Überseehäfen vorgelagerte neue Gleiskapazitäten geschaffen werden.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Bremische Hafeneisenbahn	Beschaffung eines IT-Systems für die Betriebsführung. Bremen lässt ein neues IT-System für die Betriebsführung der Serviceeinrichtungen der Hafeneisenbahn entwickeln. Dieses umfasst insbesondere die Arbeitsbereiche Betriebsplanung, Disposition und Entgeltabrechnung. Die Einrichtung eines Kundenportals, die Schaffung von Schnittstellen zu Terminals und Rangierdienstleistern sowie die Berücksichtigung von TAF-TSI sollen die Kommunikation unter den Beteiligten nachhaltig verbessern.	Bremische Hafeneisenbahn	Bremische Hafeneisenbahn (Gesamtbereich)		Das derzeitige IT-System der Hafeneisenbahn erfüllt nicht mehr in vollem Umfang die gestiegenen Anforderungen hinsichtlich Verarbeitung der Datenmengen, der Datensicherung des Datenaustauschs und der Anwenderfreundlichkeit.
Bremische Hafeneisenbahn	Instandsetzung des Fischereihafengleises. Seit 2018 erfolgt die abschnittsweise Ertüchtigung des Fischereihafengleises. Auf Grundlage eines Masterplans soll die Infrastruktur auf die zukünftigen Bedarfe ausgerichtet werden.	Stammgleis Bremerhaven Fischereihafen	Bremische Hafeneisenbahn - Fischereihafengleis		Das Fischereihafengleis erschließt die Industrie- und Hafenflächen im Bereich des Fischereihafens in Bremerhaven. Für die zukünftige Entwicklung des Fischereihafengleises wird ein Masterplan erarbeitet.
City-Bahn Chemnitz GmbH	Erneuerung von 25 km Fahrleitung	6639	Stollberg (Sachs)	Chemnitz Abzw. Altchemnitz	Erhaltung des technisch einwandfreien Zustands der Pilotstrecke des Chemnitz Modells
City-Bahn Chemnitz GmbH	Erneuerung Sekundärtechnik in den Gleichrichterunterwerken, SPS mit Schutz- und Steuertechnik auf Grund Abkündigung der Ersatzteile	6639	Stollberg (Sachs)	Chemnitz Abzw. Altchemnitz	Erhaltung des technisch einwandfreien Zustands der Pilotstrecke des Chemnitzer Modells

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
DE Infrastruktur GmbH	Ersatz Brückenbauwerk 9608 durch Dammbauwerk: Das Brückenbauwerk 9608 ist in den Jahren 1906/1907 errichtet worden. Im Jahr 1963 wurde die Fahrbahnplatte im Zuge der Elektrifizierung der DB-Strecke zur Vergrößerung des Lichtraums angehoben und die Auflagerbänke neu gestaltet. Die Bausubstanz ist abgängig und eine Instandsetzung technisch und wirtschaftlich nicht vertretbar. Neben einer Kostenschätzung für einen Ersatzneubau wurden kostengünstige Alternativen erarbeitet. Ein Ersatz des Bauwerks soll in Form eines Teilrückbaus mit anschließender Verfüllung und Profilierung als Dammbauwerk erfolgen.	Brückenbauwerk 9608 (Strecke 9621)	RA Obereving Süd	Abzw. Hardenberg und DO-Obereving (DB)	Das abgängige Kreuzungsbauwerk aus dem Jahr 1907 überführt das öffentliche Gleis 9621 der DE Infrastruktur GmbH (DI) und den Anschluss zum Bahnhof Obereving West der DB über die stillgelegte Strecke (2101) der DB. Das öffentliche Gleis der DI stellt die Hauptverbindung der DI-eigenen Rangieranlage Obereving Süd mit dem gesamten Hafen dar.
DE Infrastruktur GmbH	Ersatz der vorhandenen Brücken im Dortmunder Stadtgebiet über die Straßen: I) Lindenhorster Straße (Bauwerk 9603 in km 7,109) II) Evinger Straße (Bauwerk 9604 in km 7,440) III) Magdeburger Straße (Bauwerk 9605 in km 7,858) IV) Burgholzstraße (Bauwerk 9606 in km 8,216)	eingleisiges Streckengleise 9621/9623	RA Obereving Süd	RA Dortmund Westerholz	Das Streckengleis 9621/9623 verbindet die Containerumschlagsanlagen des Dortmunder Hafens mit den Rangieranlagen und ihren Anschlüssen zur DB. Die vier Bauwerke aus dem Jahr 1907 entsprechen teilweise nicht mehr den Anforderungen an den Straßenverkehr und teilweise sind sie abgängig. Daher sollen die Bauwerke durch Neubauten ersetzt werden.
DE Infrastruktur GmbH	Zur Digitalisierung logistischer Prozesse unseres Schienengüterverkehrs soll ein automatisches Zugerfassungssystem an drei Standorten installiert werden. Ziel ist die Registrierung von UIC-Nummern, Containercodes (BIC/ILU), Zustand des Wagens und von möglichem Gefahrgut.	gesamte Infrastruktur			Erleichterung bei der Abrechnung und Dokumentation. Insbesondere fehlen Schnittstellen zu Anschließern bei Einzelwagenzustellungen und Sonderfahrten.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
DE Infrastruktur GmbH	Vollanschluss der Gleisanlage der DE Infrastruktur GmbH (DI) an das elektronische Stellwerk (ESTW) Westfalenhütte: Es erfolgt eine LST-Anbindung der Rangieranlagen Dortmund Nord UBF und Dortmund Westerholz sowie ein LST-Ausbau vja 4 Bahnübergängen im Dortmunder Nord-Westen mit Anbindung an das ESTW Westfalenhütte.	gesamte Strecke von der Rangieranlage Obereving Süd bis Übergabebahnhof Dortmund Nord	RA Obereving Süd	Dortmund Nord UBF	Durch die wachsenden Verkehre, insbesondere im Containerumschlag, wird eine Anbindung der Bahnübergänge, Weichen und Signale an das ESTW Westfalenhütte erforderlich. Gleichzeitig erfolgt eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik für das Fahren von 700 m langen Zügen. Die Verkehrssicherheit an den Bahnübergängen wird zu dem erhöht.
DE Infrastruktur GmbH	Bau eines neuen Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung vom DB Bahnhof Dortmund-Obereving in die Rangieranlage Rüschebrink und Elektrifizierung des Anschlusses an die DE-Werkstatt.	Gleis 9642	DB Dortmund-Obereving	RA Rüschebrink	Der Bau eines Zuführungsgleises mit elektrischer Oberleitung ist notwendig, um Züge mit E-Traktion direkt vom DB-Bahnhof Dortmund-Obereving in die Rangieranlage Rüschebrink einfahren lassen zu können und E-Loks der DE-Werkstatt zuzuführen.
DE Infrastruktur GmbH	Geplant ist eine Erweiterung der Gleisanlage der DE Infrastruktur GmbH nördlich der KV-Anlage "Am Hafenbahnhof" in Dortmund Deusen mit einer Anbindung zu den DB-Strecken 2131 und 2650. Im ersten Schritt ist die Anbindung an die Strecke 2131 bei ca. km 0,04 und somit ein Anschluss Richtung Osten und den DB-Bahnhof Obereving-West geplant. Im zweiten Schritt ist die Anbindung an die Strecke 2650 in Richtung Nord-Westen geplant.	Neubau nördlich der KV-Anlage	KV-Anlage "Am Hafenbahnhof" in Dortmund		Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Entlastung der eingleisigen Strecke im Dortmunder Stadtgebiet durch Schaffung von Redundanz.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Neubau einer Lichtzeichenanlage an dem technisch nicht gesicherten Bahnübergang im Zuge der Straße Am Großen Feld in Stuhr-Groß Mackenstedt in Bahn-km 8,335..	Ortsgebiet Stuhr-Groß Mackenstedt	Delmenhorst Df	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Neubau einer Lichtzeichenanlage an dem technisch nicht gesicherten Bahnübergang im Zuge der Siekstraße in Stuhr-Groß Mackenstedt in Bahn-km 8,613.	Ortsgebiet Stuhr-Groß Mackenstedt	Delmenhorst Df	Harpstedt	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Erneuerung der vorhandenen Blinklichtanlage mit einer Lichtzeichenanlage inkl. Halbschranken im Zuge der Straße Riedeweg in Delmenhorst in Bahn-km 3,291.	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst Df	Harpstedt	Die Blinklichtanlage der Bauart LO 1/57 ist abgängig. Durch die Lichtzeichenanlage mit Halbschranken wird die Verkehrssicherheit erhöht.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Erneuerung der vorhandenen Blinklichtanlage mit einer Lichtzeichenanlage im Zuge der Straße Uferweg in Delmenhorst in Bahn-km 1,317.	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst Df	Harpstedt	Die Blinklichtanlage der Bauart LO 1/57 ist abgängig. Durch die Lichtzeichenanlage wird die Verkehrssicherheit erhöht.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Erneuerung des Brückenbauwerkes über den Hoyersgraben in Delmenhorst Höhe Bahnübergang Uferweg in Bahn-km 1,327.	Stadtgebiet Delmenhorst	Delmenhorst Df	Harpstedt	Das Brückenbauwerk ist abgängig. Bei der Bauwerksprüfung wurden zum Teil erhebliche Schäden an der Stahlkonstruktion und den Widerlagern festgestellt.
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerungen an vier technisch nicht gesicherten Bahnübergängen in Bahn-km 7,662, 15,350, 16,371 und 16,637.	Strecke Delmenhorst - Harpstedt	Delmenhorst Df	Harpstedt	Erneuerungen der BÜ sind aufgrund abgängiger bituminöser Befestigungen und Entwässerungsproblemen erforderlich.
DeltaPort Niederrheinhäfen	Elektrifizierung (3 km) zur Anbindung des Hafens an das E-Netz. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im Güterverkehr.	Spellen - Hafen Emmelsum Anschlüsse Contargo und Sappi/Jerich	Spellen	Hafen Emmelsum Anschlüsse Contargo und Sappi/Jerich	
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Sicherung der Bahnübergänge auf der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterlandverkehr sowie Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremerhaven-Wulsdorf	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Ostebrücke Bremervörde	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) und Herstellung der durchgängigen Streckenklasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Spurplanänderung Bahnhof Bremervörde	Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde		Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremervörde zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung Stellwerk Bremervörde	Bremerhaven-Wulsdorf - Buxtehude	Bremervörde	Hesedorf	Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremervörde und Verbesserung der Sicherheit insbesondere bei gleichzeitiger Durchführung von Zug- und Rangierfahrten zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Sanierung der Brücke über die Aue der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Bargstedt	Harsefeld	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV-Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung der Brücke über die K77 der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Bargstedt	Harsefeld	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV-Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Ertüchtigung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde	Hesedorf	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV-Strecke Bremervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Abschnittsweise Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Hesedorf	Buxtehude	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Hamburg, Taktverdichtung des bestehenden SPNV, in Verbindung mit der für die Anbindung des Hafen Stade-Bützfleth geplanten Verbindungskurve in Bremervörde zur Strecke Rotenburg (Wümme) - Bremervörde eine Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Hafen Hamburg

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Kapazitätserhöhung der Strecke Bremervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Hesedorf	Buxtehude	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der ländlichen Region im Großraum Hamburg, Taktverdichtung des bestehenden SPNV, in Ver- bindung mit der für die Anbindung des Hafens Stade-Bützfleth geplan- ten Verbindungskurve in Bremervörde zur Strecke Rotenburg (Wüm- me) - Bremervörde eine Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Hafen Hamburg
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Ertüchtigung der Strecke Bre- mervörde - Buxtehude	Bremervörde - Buxtehude	Kutenholz	Bargstedt	Verringerung der Langsamfahrstellen auf der SPNV-Strecke Bre- mervörde - Buxtehude
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Signalisierung der Strecke Bre- mervörde - Rotenburg (Wümme)	Bremervörde - Rotenburg (Wüm- me)	Bremervörde	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bre- mervörde - Rotenburg (Wümme)
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Durchgängige Herstellung Strecken- klasse D4 zur Entlastung des Knotens Bremen Hbf vom Hafenhinterland- verkehr sowie zur Umsetzung der EBO-Änderung vom Dezember 2012	Bremervörde - Rotenburg (Wüm- me)	Bremervörde	Rotenburg (Wümme)	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Bremerhaven - Bre- mervörde - Rotenburg (Wümme)
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Verbindungskurve zwischen der EVB-Strecke Rotenburg (Wümme) - Bremervörde und der DB-Strecke Verden (Aller) - Rotenburg (Wümme)	Rotenburg (Wüm- me)	Waffensen (evb)	Unterstedt (DB)	Vermeidung des Kopfmachens in Rotenburg (Wümme) für Verkehre über die EVB-Strecke von und nach Bremervörde und zur Entlastung des Knotens Bremen vom Hafenhinterlandverkehr aus und in Richtung Bremerhaven
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Anbindung des Hafens Stade- Bützfleth an die EVB	Stade	Stade		Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandver- kehr aus Untereibe - Raum
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Verbindungskurve Hesedorf - Be- vern	Stade - Bremervör- de - Rotenburg (Wümme)	Hesedorf	Bevern	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus dem Untereibe - Raum und zur Ver- meidung vom "Kopfmachen" der Züge im Bahnhof Bremervörde
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Abschnittsweise zweigleisiger Aus- bau, Elektrifizierung und Signalisie- rung der Strecke Hesedorf - Stade	Stade - Hesedorf - Rotenburg (Wüm- me)	Hesedorf	Stade	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stade - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) zur Entlastung des Knotens Hamburg - Harburg vom Hafenhinterlandverkehr aus dem Untereibe - Raum
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Neubau Verbindungskurve Zeven der Strecken Bremervörde - Zeven und Zeven - Tostedt	Zeven	Zeven (Süd)	Zeven (Nord)	Vermeidung des "Kopfmachens" im Bf Zeven für Fahrten Von Bremer- haven Richtung Hamburg und umgekehrt,; Entlastung der DB-Strecke Rotenburg (Wümme) - Tostedt

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung der Brücke über die Aue der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Zeven (Nord)	Erhöhung der Streckenklasse auf D4 und Ersatz eines abgängigen Bauwerks
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Erneuerung der Brücke über die Strecke Bremervörde - Rotenburg (Wümme) der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Zeven (Nord)	Erhöhung der Streckenklasse auf D4 und Ersatz eines abgängigen Bauwerks
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Oberbauertüchtigung der Strecke Zeven - Tostedt	Zeven - Tostedt	Zeven (Süd)	Tostedt	Entlastung der DB-Strecke Rotenburg (Wümme) - Tostedt
Emsländische Eisenbahn	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 7 km	Strecke Lathen - Werlte	a) Lathen b) Ostenwalde	a) Rupennest b) Werlte	Sicherung der Schienenanbindung der Samtgemeinden Sögel und Werlte
Emsländische Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 11 km	Meppen - Essen (Oldbg.) verschiedene Streckenabschnitte	Meppen	Essen (Oldbg.)	Sicherung der Schienenanbindung der Strecke Meppen - Essen (Oldbg.)
Emsländische Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 4 km	Ocholt - Sedelsberg - verschiedene Streckenabschnitte	Ocholt	Sedelsberg	Sicherung der Schienenanbindung der Strecke Ocholt - Sedelsberg
Emsländische Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung auf einer Länge von ca. 10 km	Strecke Lathen - Werlte, Streckenabschnitt Sögel - Werlte	Sögel	Werlte	Sicherung der Schienenanbindung auf dem Streckenabschnitt Sögel - Werlte
Erms-Neckar-Bahn AG	Reaktivierung einschließlich Elektrifizierung im Zuge der Regionalstadtbahn	9464	Albstadt-Ebingen	Onstmettingen	Die Regionalstadtbahn Neckar-Alb soll bestehende Eisenbahnstrecken und stillgelegte Eisenbahnstrecken mit den Innenstädten von Reutlingen und Tübingen mit TramTrain-Fahrzeugen vernetzen
Erms-Neckar-Bahn AG	Neubau einer 2 km Verbindungsstrecke von Obergimpfern nach Bad Rappenau	9410 - Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt	Obergimpfern	Bad Rappenau	Die Ausrichtung der Verkehrsströme weiter Teile der Infrastruktur ist in Richtung Heilbronn ausgerichtet. Vor diesem Hintergrund ist der Neubau einer Verbindungsstrecke von Obergimpfern nach Bad Rappenau mit einer Länge von rund 2 Kilometern zweckmäßig.
Erms-Neckar-Bahn AG	Elektrifizierung der Strecke	9410 - Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt	Obergimpfern	Bad Rappenau	Die Ausrichtung der Verkehrsströme weiter Teile der Infrastruktur ist in Richtung Heilbronn ausgerichtet. Vor diesem Hintergrund ist der Neubau einer Verbindungsstrecke von Obergimpfern nach Bad Rappenau mit einer Länge von rund 2 Kilometern zweckmäßig. Mit der

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
					Elektrifizierung der Infrastruktur besteht die Möglichkeit der Durchbindung der Stadtbahnverkehre Richtung Heilbronn
Erms-Neckar-Bahn AG	Reaktivierung einschließlich Elektrifizierung im Zuge der Regionalstadtbahn	KBS 764	Reutlingen Hbf	Gönningen/Mönsingen	Die Regionalstadtbahn Neckar-Alb soll bestehende Eisenbahnstrecken und stillgelegte Eisenbahnstrecken mit den Innenstädten vja Reutlingen und Tübingen mit TramTrain-Fahrzeugen vernetzen
Erms-Neckar-Bahn AG	Grundsanierung der Strecke Kleinengstingen - Münsingen – Schelklingen zur dauerhaften Erschließung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb	Kleinengstingen - Münsingen - Schelklingen (Baden-Württemberg, Schwäb. Alb)	Kleinengstingen	Schelklingen	Die Schwäbische Albbahn erschließt das Biosphärengebiet Schwäbische Alb im ÖPNV (v.a. Schülerverkehr und touristischer Verkehr). Da die Strecke von der DB Netz gepachtet ist, stehen derzeit keine Bundes- oder Landesmittel zur Grundsanierung zur Verfügung. Diese ist aber in den nächsten 10 Jahren zwingend erforderlich
Euregio Verkehrs-schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung (3 km) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV. Die Maßnahme ist Teil des weiteren Ausbaukonzepts für die Euregiobahn Aachen.	Eschweiler-Weisweiler - Langerwehe	Eschweiler-Weisweiler	Langerwehe	
Euregio Verkehrs-schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung (20 km) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV. Die Maßnahme ist Teil des weiteren Ausbaukonzepts für die Euregiobahn Aachen.	Herzogenrath - Stolberg Hbf	Herzogenrath	Stolberg Hbf	
Euregio Verkehrs-schienennetz GmbH (EVS)	Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.	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
Euregio Verkehrs-schienennetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV und im Güterverkehr. Die Maßnahme ist Teil des weiteren Ausbaukonzepts für die Euregiobahn Aachen.	Stolberg Hbf - Eschweiler-Weisweiler - Frenz	Stolberg Hbf	Frenz	

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Euregio Verkehrs-schienenetz GmbH (EVS)	Elektrifizierung (4 km) zur Verbesserung der Betriebsqualität Die Maßnahme ist Teil des weiteren Ausbau-konzepts für die Euregiobahn Aachen.	Stolberg Hbf - Stol-berg Altstadt	Stolberg Hbf	Stolberg Alt-stadt	
Fels Netz GmbH	EBO - gerechte Erneuerung Bahn-übergang (BÜ) im km 2,47 - Ausbau der Kreuzung L 164 / Strecke 6803 km 2,47	Land Sachsen-Anhalt Strecke 6803 Röblingen am See - Schraplau	6803 km 2,47 / L 164 - Sted-ten	6803 km 2,47 / L 164 - Sted-ten	Der Bahnübergang entspricht nicht den Anforderungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO). Sicherung und Signalisierung sind gemäß §11 Abs. 6 EBO herzustellen. Die vorhandene und abgängige BÜSA der Bauart WSSB Hs 64b ist durch eine den Anforderungen der EBO entsprechenden Lichtzeichenanlage zu ersetzen und der Kreuzungspunkt entsprechend auszubauen.
Fels Netz GmbH	Oberbauerneuerung Strecke 6803	Land Sachsen-Anhalt Strecke 6803 Röblingen am See - Schraplau	Schraplau	Schraplau	Die Strecke 6803 hat einen Gleisabschluss im Gleis 1 Bf. Schraplau. Der Oberbau Gleis 1 im Bahnhof Schraplau Weiche 1 bis Gleisabschluss ist stark verschlissen und muss erneuert werden. Über diesen Gleisabschnitt sind Verkehre mit Priorität A zur Kraftwerksversorgung und somit zur Stromversorgung Mitteldeutschlands abzusichern.
Fels Netz GmbH	Eisenbahnüberführungen (EÜ) 6864	Land Sachsen-Anhalt Strecke 6864	Michaelstein	Hornberg	Die Strecken 6867 und 6864 wurden in 2006 durch die Fels Netz GmbH von der DB Netz AG übernommen und werden seitdem von der Fels Netz GmbH betrieben. Der von der DB AG und dem vorherigen Betreiber, der Deutschen Reichsbahn zu vertretende Reparatur- und Investitionsstau an den Bauwerken war zum Zeitpunkt des Betreiberwechsels erheblich. Aktuell besteht auf der Strecke 6864 an drei Bauwerken noch Sanierungsbedarf. Die Bauwerke müssen in Teilen erneuert bzw. saniert werden.
Fels Netz GmbH	Oberbauerneuerung 6867 und 6864	Land Sachsen-Anhalt Strecken 6867 und 6864	Blankenburg	Hornberg	Die Strecken 6867 und 6864 wurden in 2006 durch die Fels Netz GmbH von der DB Netz AG übernommen und werden seitdem von der Fels Netz GmbH betrieben. Der von der DB AG und dem vorherigen Betreiber, der Deutschen Reichsbahn zu vertretende Reparatur- und Investitionsstau ist erheblich. In mehreren Abschnitten der Strecken ist der Oberbau sehr stark verschlissen, abgängig und muss erneuert werden.

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

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

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

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung (Stufe 1) des Streckenabschnitts Ehrenfeld - Bickendorf sowie der Gleise 12-13 (vollelektrifiziert), und 21 (teilelektrifiziert) und der Gleise in Richtung ehemaliger Lokschuppen.	9604	Köln - Ehrenfeld (DB)	Köln-Bickendorf (HGK)	Die HGK befindet sich aktuell in den Planungen, den Streckenabschnitt Köln-Ehrenfeld (DB Netz) – Köln-Bickendorf (HGK Netz) zu elektrifizieren (Stufe 1). Neben diesem Streckenabschnitt werden die Gleise 12-13 (vollelektrifiziert) und 21 (teilelektrifiziert). Weiter werden die Gleise in Richtung ehemaliger Lokschuppen elektrifiziert. Diese Gleise sollen der Zwischenabstellung von E-Lokomotiven dienen. IBN ist für Ende 2019 geplant. Durch diese Maßnahme sollen aus dem Fernverkehr elektrisch geführte Transporte mit Ziel „Köln-Niehl Hafen“ und „Köln-Niehl, Containerterminal Nord“ das HGK-Netz – ohne Berührung der Knoten Köln-Eifeltor oder Gremberg – direkt erreichen. Traktionswechsel von E- auf D-Traktion dann in Köln-Bickendorf.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung (Stufe 2) der Gleise 8-11 im Bf. Köln-Bickendorf.	9604	Bf. Köln-Bickendorf		Durch die weitere Elektrifizierung (Stufe 2) soll mehr Zugkapazität – insbesondere im Hinblick auf das Containerterminal Nord – aufgenommen werden können. Die beschriebenen Effekte der Stufe 1 gelten hier ebenfalls.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung (Stufe 3) des Streckenabschnitts Köln-Bickendorf Köln - Nippes (DB/Gbf)	9604	Köln-Bickendorf (HGK)	Köln-Nippes (Gbf/DB)	Die beschriebenen Effekte der Stufe 1 und 2 gelten hier ebenfalls.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Signaltechnische Aufrüstung Zugleitstrecke Stellwerk Kendenich - Awanst Ville Nord für höhere Streckenauslastung. Neu- und Umbau von Gleisanlagen	Bf Kendenich - Awanst Ville Nord / Nord Süd Bahn (Rheinbraun)	Bf Kendenich	Awanst Ville Nord	Die Awanst Ville Nord ist über eine Zugleitstrecke an das Streckennetz der HGK angeschlossen. Diese Sicherungsart läßt nur eine begrenzte Anzahl von Zugfahrten zu. Um die Attraktivität des Standortes zu erhöhen und zu erwartende Mehrverkehre betrieblich sicher aufnehmen und abwickeln zu können, ist es erforderlich, das überwiegend auf mündliche Absprachen beruhende Verfahren durch technische Einrichtungen zu ersetzen und die Gleisanlagen durch Um- und Neubauten zu erweitern. Das Verkehrsaufkommen wächst stetig.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Unterwerk Querbahn Wesseling - Brühl Vochem	Bf Wesseling - Bf Brühl Vochem	Bahnhof Wesseling	Bahnhof Brühl Vochem	Die Stromeinspeisung für die zweigleisige ca. 6 km lange elektrifizierte Strecke (Fahrleitung 12 km) zwischen dem Bahnhof Wesseling und dem Bahnhof Brühl Vochem erfolgt zur Zeit durch Unterwerke an der Linie 16 und Linie 18. Die daraus resultierenden Leitungslängen ermöglichen nur eine eingeschränkte Taktfolge auf der Strecke. Um eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen ist geplant, ein eigenes Unterwerk für die Spannungsversorgung der Strecke neu zu bauen. Die Querbahn verbindet das zur Zeit von der KVB genutzte BW Wesseling mit der Linie 18 und ermöglicht im Störfall eine Umleitung der Züge der Linien 16 und 18 sowie von Sonderverkehren.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau einer Verbindungskurve Brühl Vochem Gbf (DB) - Brühl Brücke (HGK)	Brühl Vochem - Köln Godorf Rheinhafen	Bf Brühl Vochem Gbf (DB)	Bf Brühl Vochem HGK	Der Neubau einer Verbindungskurve zwischen den Bahnhöfen Brühl-Vochem Gbf (DB) und Brühl Vochem (HGK) ermöglicht eine direkte Anbindung des Rheinhafens Köln Godorf und der im Umfeld ansässigen Industrie an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG. Zur Zeit ist bei allen ein- und ausfahrenden Zügen von und nach Richtung Rheinhafen Köln-Godorf, ein Kopfwechsel des Triebfahrzeugs im Bahnhof Brühl-Vochem durchzuführen. Durch den Neubau der Gleisanlage und dem Einbau entsprechender Sicherungstechnik (Blockabhängigkeit) werden Betriebsabläufe sicherer, beschleunigt und optimiert.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Elektrifizierung BW Brühl Vochem	BW Brühl Vochem im Bahnhof Brühl Vochem	Brühl Gbf (DB)	BW Brühl Vochem (Bf Br. Vochem)	Das Verbindungsgleis zwischen den Bahnhöfen Brühl Vochem Gbf (DB) und Brühl Vochem Bvf (HGK) ist nicht elektrifiziert. Eine Zuführung von Zügen oder Fahrzeugen in das BW bzw. in das Gleisnetz der HGK erfolgt durch Dieseltraktion. Im BW Brühl Vochem werden Triebfahrzeuge und Güterwagen der HGK und von anderen Eisenbahnunternehmen untersucht und Instand gesetzt. Der Bau einer 15 KV Fahrleitung in Bereichen des BW und des Bf sowie im Zuführungsgleis führt zu einer Kostenoptimierung, einer besseren Vermarktung der Dienstleistungen und zu einer Erweiterung des Dienstleistungsspektrums des EIU.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau Eisenbahnüberführung Hubert Protz Straße	Frechen Bahnhof - Benzelrath (Gz) km 19.494	Frechen Bahnhof	Nord - Süd Bahn Rheinbraun	Die eingleisige Eisenbahnüberführung befindet sich in Bahnkilometer 19.494 der nicht elektrifizierten Strecke Frechen Bahnhof - Benzelrath in Frechen. 1945 wurden die vorhandenen Widerlager der im Krieg zerstörten Gewölbebrücke für die Aufnahme eines Stahlüberbaues modifiziert. Die Brücke ist Bestandteil der Gz Strecke Frechen - Benzelrath, die den Anschluss des HGK Gleisnetzes an die Nord - Süd Bahn der Fa. Rheinbraun. ermöglicht. Über einen Abzweig sind die Quarzwerke Frechen an das Gleis angeschlossen. Starke Rostbildung an Überbau und Lagern erfordern eine Erneuerung.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Bickendorf	Köln Bickendorf	Köln Niehl Hafen - Köln Bickendorf - Frechen	km 4.300 - 12.261	Das Stellwerk Bickendorf ist eine 1977 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart SpDrL 30. Der Bahnhof Bickendorf stellt die Verbindung des Rheinhafen in Köln-Niehl mit den Bahnhöfen Köln Nippes, Köln Ehrenfeld, der DB Netz AG her und ermöglicht ca. 20 Gleisanschlüssen den unmittelbaren Zugang zum internationalen schienengebundenen Güterverkehr. Durch die Inbetriebnahme des KLV Terminals Nord der HGK wird mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen gerechnet. Eine Elektrifizierung und/oder Optimierung der Anlage ist in der vorhandenen Sicherungstechnik nicht zu realisieren. Für die 40 Jahre alte Anlage stehen Ersatzteile nur noch eingeschränkt zur Verfügung.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Unterwerkstechnik Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Übergabestelle Köln H. Lübke Ufer	Bf Hersel	Die stark frequentierte, ca. 18 km lange elektrifizierte zweigleisige Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 16 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Die technischen Anlagen der Bahnstromunterwerke sind über 30 Jahre alt. Ersatzbeschaffung und Reparatur diverser elektr. Bauteile sind, bedingt durch die Aufkündigung der Produktreihe (Fachfirma), nicht mehr möglich. Um Verfügbarkeit und Sicherheit der Anlage zu gewährleisten, ist eine Anpassung der Anlagen auf den Stand der Technik erforderlich.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Fahrleitungsanlage Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Übergabestelle Köln H. Lübke Ufer	Bf Hersel	Die stark frequentierte, ca. 18 km (36 km Fahrleitung) lange elektrifizierte zweigleisige Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 16 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Bedingt durch die hohe Auslastung unterliegt die 1960 errichtete Fahrleitungsanlage einem großen Verschleiß und muss in den nächsten Jahren in den Bereichen Betonmaste, Tragseile und Verstärkerleitungen erneuert werden, um die Sicherheit und Verfügbarkeit der Strecke zu erhalten.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Barrierefreier Ausbau von Bahnsteigen im Mischverkehrsbereich Linie 16	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	Haltepunkt Urfeld	Bf Hersel	Die Strecke Bf Wesseling - Bf Hersel ist nach Mischverkehrskriterien aufgebaut. Die Bahnsteighöhe von 35 cm ermöglicht die Vorbeifahrt von Güterzügen und Stadtbahnfahrzeugen. Im Zuge der Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs und eines barrierefreien Zugangs zu den Stadtbahnen ist es notwendig, die Bahnsteighöhe auf 90 cm anzupassen. Dies ist nur realisierbar durch eine getrennte Spurführung für EBO und Stadtbahnfahrzeuge um die Option Güterverkehr auf der Strecke nicht aufzugeben.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung Fahrleitung Linie 18	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter	Übergabestelle Köln Klettenberg	Übergabestelle Bornheim Alfter	Die stark frequentierte elektrifizierte und überwiegend zweigleisige Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter wird von Stadtbahnfahrzeugen befahren und ist als Linie 18 in das Liniennetz der KVB und der SWB eingebunden. Bedingt durch die Taktfolge unterliegt die Fahrleitung einem hohen Verschleiß und muss in Teilbereichen in den nächsten Jahren erneuert werden, um die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlage zu erhalten.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau EÜ Königstraße	Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter (Linie 18) km 22.490	Haltepunkt Dersdorf	Bahnhof Bornheim	Die eingleisige Eisenbahnüberführung befindet sich in Bahnkilometer 22.490 der elektrifizierten Strecke Köln Klettenberg - Brühl Mitte - Bornheim Alfter in Bornheim Brenig und wurde 1929 als massive Betonbogenbrücke über der L 183 Königstraße errichtet. Die Brücke ist Bestandteil der stark frequentierten Linie 18 der KVB/SWB, die die Ortschaften im Vorgebirge mit den Städten Köln und Bonn verbindet. Die Brücke weist Risse in den Widerlagerwänden, Vertikal- und Horizontalrisse in den Flügelwänden und Längs- und Schrägrisse an der Unterseite des Überbaus auf. Die Tragfähigkeit ist nur für Stadtbahnfahrzeuge gegeben.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Köln Niehl	Köln Niehl	Köln Niehl Hafen - Köln Bickendorf - Frechen	km 3.700 - 0.000	Das Stellwerk Niehl ist eine 1972 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart SpDrL 30 für den Bahnhof Köln Niehl. Der Bahnhof Köln Niehl ist wichtiger Bestandteil der Strecke Köln Niehl Hafen - Köln Bickendorf - Frechen. Über den Bahnhof Köln Niehl wird die Verbindung des Rheinhafens in Köln-Niehl mit den Bahnhöfen Köln Nippes, Köln Ehrenfeld, der DB Netz AG hergestellt. Ca. 17 Gleisanschließern wird der unmittelbare Zugang zum internationalen schienegebundenen Güterverkehr ermöglicht. Durch die Inbetriebnahme des KLV Terminals Nord der HGK wird mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen gerechnet. Eine Elektrifizierung und/oder Optimierung der Anlage ist in der vorhandenen Sicherungstechnik nicht zu realisieren. Für die 45 Jahre alte Anlage stehen Ersatzteile nur noch eingeschränkt zur Verfügung.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur für das KV Terminal Nord	Köln Niehl Hafen - Köln Niehl - Köln Bickendorf - Abzw 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 Abstellgleis.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Neubau von Lärmschutzwänden zwischen den Bahnhöfen Bickendorf und Niehl	Köln Niehl Hafen - Köln Niehl - Köln Bickendorf - Köln Lind	Bf Niehl	Bf Bickendorf	Durch die Zunahme des Eisenbahnbetriebes der unmittelbar an eine Wohnbebauung grenzenden Bahnhöfe Niehl und Bickendorf steigt auch die Anzahl der Beschwerden über die durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufenen Immissionen. Um auch zukünftig eine uneingeschränkte Nutzung der Infrastrukturanlagen zu ermöglichen, ist es erforderlich, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Hersel	Rhein - Sieg - Kreis	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	km 22.065 - 23.067	Das Stellwerk Hersel ist eine 1968 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart DrS für den Bahnhof Bornheim Hersel. Der Bahnhof Bornheim Hersel ist wichtiger Bestandteil der Strecke Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel die in das Nahverkehrsnetz der Region Bonn - Köln integriert ist und über die der Stadtbahnverkehr der Linie 16 abgewickelt wird. Umbauten oder Erweiterungen der Anlage sind nicht möglich. Die auf Relais-technik basierende Stellwerkstechnik ist zum Teil 50 Jahre alt. Ein Support für die Ersatzteile kann mittelfristig nicht aufrecht gehalten werden. Zum Teil sind Ersatzteile vom Hersteller bereits abgekündigt.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung der Zugsicherungstechnik Stellwerk Wesseling	Rhein Erft Kreis, Rhein - Sieg - Kreis	Köln Heinrich Lübke Ufer - Wesseling - Bornheim Hersel	angr. Betriebsstellen Köln Sürth (Rsf), Bornheim Hersel (Hf), Brühl Vochem (Bvf), Köln Godorf Hafen	Das Stellwerk Wesseling ist eine 1978 in Betrieb genommene Gleisbildstellwerksanlage der Bauart SpDrS60. Über das Stellwerk Wesseling wird in Teilabschnitten von Köln-Godorf bis Bornheim-Hersel der Betrieb auf der Stadtbahnlinie 16 abgewickelt. Der Bahnhof Wesseling stellt die Verbindung mit dem Bahnhof Brühl Vochem der DB Netz AG her und ermöglicht den ortsansässigen Gleisanschließern den unmittelbaren Zugang zum internationalen schienengebundenen Güterverkehr. Umbauten oder Erweiterungen der Anlage sind nicht möglich. Die auf Relais-technik basierende Stellwerkstechnik ist zum Teil 40 Jahre alt. Ein Support für die Ersatzteile kann mittelfristig nicht aufrecht gehalten werden. Zum Teil sind Ersatzteile vom Hersteller bereits abgekündigt.
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Güterverkehr Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Personenverkehr Schienen- und Schwellenerneuerung Bereich Mischverkehr	Streckennetz HGK			Das Streckennetz der HGK beläuft sich auf ca. 251 km. Um das Netz wettbewerbsfähig und sicher vorzuhalten und zu betreiben sind abhängig vom Verschleiß Ersatzinvestitionen im Gleisbau erforderlich. Diese Investitionen beziehen sich auf die stark frequentierten Strecken des ÖPNV, die als Linie 7 Bestandteil des Liniennetzes der KVB und als Linie 16 und Linie 18 in das Liniennetz der SWB und KVB eingebunden sind, sowie auf die Güterzug- und Mischverkehrsstrecken, die im Kölner Raum die Anbindung der Häfen und diverser Gleisanschließer an das Schienennetz der Deutschen Bahn gewährleisten.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Häfen und Güterverkehr Köln AG	Erneuerung von Bahnübergängen im Streckennetz der HGK	Streckenetz der HGK			Auf Grund von zum Teil geänderter Verkehrsbedingungen steht im Zeitraum 2017 - 2020 die Erneuerung von 10 Bahnübergängen im Streckennetz der HGK an. Für die bis zu 50 Jahre alten Anlagen sind Ersatzteile nicht mehr verfügbar, eine Erweiterung oder Umbau der Anlagen ist nicht möglich.
Hamburg Port Authority AöR	Zweigleisiger Ausbau der Verbindung Kattwykbrücke - Bahnhofsteil Hohe Schaar und zweigleisige Durchfahrt Bft Hohe Schaar	1253	Hamburg Hohe Schaar	Hamburg-Hausbruch	Der Ausbau des Abschnitts Hohe Schaar bis zur neuen Kattwykbrücke ist Teil der 2-Achsen-Modells der Hafenbahn, mit dem eine zweite leistungsfähige Anbindung des Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz realisiert werden soll.
Hamburg Port Authority AöR	Bau einer neuen Vorstellgruppe südlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe	Bft Alte Süderelbe			Vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsmengen Erhöhung der Gleiskapazitäten für die Zugbildung und Pufferung der Züge im Westhafen durch Neubau einer Vorstellgruppe mit bis zu 16 Gleisen. Schaffung von Gleiskapazitäten zur Behandlung von 835m langen Zügen im Westhafen.
Hamburg Port Authority AöR	Neubau einer Verbindung vom Bahnhofsteil Altenwerder Ost in Richtung der Kattwykbrücke (Südliche Bahnanbindung Altenwerder)	Bft Altenwerder Ost - Kattwykbrücke			Der Neubau der Verbindung vom Bahnhofsteil Altenwerder Ost in Richtung der Kattwykbrücke ist Teil der 2-Achsen-Modells der Hafenbahn, mit dem eine zweite leistungsfähige Anbindung des Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz realisiert werden soll. Durch die südliche Anbindung des Bft Altenwerder Ost wird eine direkte Verbindung von diesem in Richtung der Kattwykbrücke geschaffen, wodurch die stark belasteten Abschnitte im Nordkopf des Bft Alte Süderelbe und auf der Strecke vom Bft Alte Süderelbe in Richtung Hamburg-Hausbruch entlastet werden.
Hamburg Port Authority AöR	Neubau der Veddelkanalbrücke	Bft Hamburg Süd			Ersatzneubau der bestehenden Veddelkanalbrücke.
Hamburg Port Authority AöR	Errichtung einer zweigleisigen Umfahrung westlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe	Hafen Hamburg - Bft Alte Süderelbe			Der Nordkopf des Bahnhofsteils Alte Süderelbe ist aufgrund sich kreuzender Fahrwege und hoher Belastung durch Zug- und Rangierfahrten ein Engpassbereich im Westhafen. Durch die westliche Umfahrung des Bft Alte Süderelbe werden sich kreuzende Fahrwege aufgelöst und die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität in diesem Bereich erhöht.
Hamburg Port Authority AöR	Umbau des Bahnhofsteils Ross zur Herstellung zuglanger Vorstellgleise für den Containerverkehr	Hafen Hamburg, Bft Ross			Um den wachsenden Containerverkehr bedarfsgerecht abwickeln zu können, sind im Bereich des Bft Ross zusätzliche zuglanger Vorstellgleise erforderlich.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Hamburg Port Authority AöR	Jährliches Bauprogramm der Hafensbahn	Hafenbahn Hamburg	gesamtes Hafensbahn-netz		Abwicklung einer Vielzahl verschiedener Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionen im jährlich fortgeschriebenen Bauprogramm der Hafensbahn. Im Zuge von grundhaften Gleiserneuerungen werden z.T. auch umfangreichere Um-/Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Anlagen an geänderte Anforderungen im Rahmen des Bauprogramms umgesetzt.
Hamburg Port Authority AöR	Optimierung der Trassierung und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhofsteil Hamburg Süd	Hafenbahn Hamburg	Bahnhofsteil Hamburg Süd		Die Trassierung im Bahnhofsteil Hamburg Süd soll angepasst werden, um zusätzliche Kapazitäten für 740m lange Züge im wachsenden Containerverkehr bereitstellen zu können. Der betrieblich nicht mehr erforderliche Ablaufberg wird in diesem Zuge zurückgebaut und die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert.
Hamburg Port Authority AöR	Errichtung von Rail-Data-Gates an den Zufahrten zum Hafensbahnnetz	Hafenbahn Hamburg	Netzgrenzen Veddel und Kornweide		Die Rail-Data-Gates ermöglichen die photographische Erfassung der ein- und ausfahrenden Züge. Mit Hilfe einer OCR-Software werden relevante Daten zu Wagen- und Ladungseigenschaften an das Transportmanagementsystem transPORT rail der Hafensbahn weitergeleitet. Eine der drei Zufahrten zum Hafen ist bereits mit einem Rail-Data-Gate ausgestattet, die verbleibenden beiden Zufahrten sollen entsprechend nachgerüstet werden.
Hamburg Port Authority AöR	Schaffung einer direkten Verbindung zwischen dem DB-Bahnhof Unterelbe-Seehafen und dem Netz der Hafensbahn	Hafenbahn Hamburg / DB-Bahnhof Unterelbe-Seehafen			Durch einen Abzweig von der ebenfalls in Planung befindlichen Verbindung zwischen dem Bft Alte Süderelbe und der Kattwykbrücke in Richtung des Unterelbe-Seehafens entsteht eine weitere Verknüpfung zwischen Hafensbahn und DB-Netz. Verkehre können so Gebiete mit Wohnbebauung umfahren, wodurch Lärmimmissionen reduziert werden. Gleichzeitig können die Abstellkapazitäten des Bahnhofs Unterelbe-Seehafen effizienter für Hafensverkehre genutzt werden.
Hamburg Port Authority AöR	Neubau einer direkten Verbindung vom Bft Alte Süderelbe in Richtung Kattwykbrücke	Hamburg Alte Süderelbe - Kattwykbrücke			Durch den Neubau einer direkten Verbindung vom Bahnhofsteil Alte Süderelbe in Richtung der Kattwykbrücke mit Anbindung an die ebenfalls in Planung befindliche Südliche Bahnanbindung Altenwerder wird eine zweite leistungsfähige Anbindung des gesamten Westhafens an das übergeordnete Eisenbahnnetz ermöglicht. Dieses erhöht die Flexibilität in der Betriebsabwicklung und erhöht die Kapazität entsprechend der Verkehrsprognosen.
Hanau Hafen GmbH	Austausch der 11 Km Gleisanlage inkl. der 35 Weichen	Hafensbahngleise in der Mitte von Deutschland	Hanau Hbf	Hanau Hafen und zurück	Die Gleisanlagen sind zwischen 30-50 Jahre alt. Bisher wurden ca. 3 km Gleis und 10 Weichen erneuert. Die Restlichen Gleise und Weichen müssen ebenfalls erneuert werden um die Jahresumschlag von ca. 1,5 Mio. Tonnen Güter weiter zu bewältigen.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Neubau Ölauffangwannen im Bereich der Fahrzeugeinsatzstelle am Bahnhof Wernigerode Westerntor, Bahnhofsteil Wernigerode	Bahnhof Wernigerode Westerntor, Bahnhofsteil Wernigerode	Bahnhof Wernigerode Westerntor	Bahnhofsteil Westerntor	Einbau / Nachrüstung von Ölauffangwannen bzw. -tassen in Fahrzeugbehandlungsgleise der Fahrzeugeinsatzstelle Wernigerode mit dem Ziel das nach Möglichkeit die Abtropfverluste, welche bei der Vor- und Nachbehandlung von Schienenfahrzeugen entstehen können, flexibel in allen Gleisbereichen aufzufangen und der Entsorgung zuzuführen.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Errichtung optimaler Kreuzungsstellen zwischen Schierke und Brocken	Drei Annen Hohne - Brocken	Schierke	Brocken	Zu Spitzenzeiten sind die Reisezüge im Abschnitt Drei Annen Hohne - Brocken stark überlastet (Besetzungen von über 200 %). Weitere Züge können auf Grund fehlender Kreuzungsstellen an optimaler Stelle nicht verkehren. Insoweit ist eine Anpassung der Kreuzungsstellen an einen optimalen Fahrplan erforderlich (Bau von zwei neuen Bahnhöfen).
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 2,140 - 2,740 auf der Strecke Gernrode - Hasselfelde	Gernrode - Hasselfelde	Haltepunkt Osterteich	Haltepunkte Sternhaus Haferfeld	Verschlossener Oberbau, Lagefehler
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Erneuerung des Oberbaus km 22,270 - km 30,500 der Strecke Gernrode - Hasselfelde	Gernrode - Hasselfelde	Straßberg	Günthersberge	verschlossener Oberbau
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Sanierung Strecke Stiege - Hasselfelde	Gernrode (Harz) - Hasselfelde	Stiege	Hasselfelde	Die Strecke Stiege - Hasselfelde wurde bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn bis 1992 stark vernachlässigt. Deshalb ist bereits seit Jahren die Geschwindigkeit auf 10 - 20 km/h herabgesetzt. Eine Sanierung zum Erreichen der Ausbaugeschwindigkeit von 30 - 40 km/h ist dringend erforderlich.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Technische Sicherung von Bahnübergängen	Gesamtnetz der HSB			Um den technischen Standard einer NE-Bahn der alten Bundesländer zu erreichen, sind im gesamten Streckennetz der HSB noch ca. 30 Bahnübergänge mit technischen Sicherungsanlagen auszurüsten.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Fahrzeugwerkstatt für schwere Instandhaltung	HSB-Strecke 1, Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Bahnhof Wernigerode Westerntor	Bahnhofsteil Westerntor	Neben der Werkstatt für die laufende Instandsetzung in Wernigerode wird der Neubau einer Werkstatt für die "schwere Instandsetzung" benötigt, um auch weiterhin dauerhaft die für den täglichen Betrieb benötigten Lokomotiven unterhalten zu können.
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	Neubau der Eisenbahnüberführung km 14,173 auf der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Haltepunkt Netzkater	Bahnhof Eisfelder Tal-mühle	Wegen erheblicher 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 starke Fugenschäden auf. Wege der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands absehbar die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Harzer Schmalspur- bahnen GmbH	Sanierung der Behrebrücke bei Ilfeld (Viadukt) im km 13,057 der Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor	Haltepunkt Ilfeld Bad	Haltepunkt Netzkater	Die Abdichtung der Gewölbereihe ist mehrfach schadhaft, insbesondere im Bereich der Kämpfer sind sehr starke Aussinterungen vorhanden. Der Beton ist an diesen Stellen vielfach bis zu den Bewehrungseisen abgeplatzt. Außerdem sind die Bewehrungseisen bis zu 25 % abgerostet. Weiterhin sind die Stirnmauerverlängerungen einschließlich Geländer bis auf 10 cm abgesackt. Die vorhandenen Geländerabstände sind zu gering. Im Bereich der Ufermauern sind Unterspülungen und starke Ausbrüche zu verzeichnen. Aufgrund der erheblichen Brückenmängel muss bei weiterer Verschlechterung des Gesamtbauzustands in absehbarer Zeit die zulässige Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit abgesenkt werden.
Harzer Schmalspur- bahnen GmbH	Neubau einer Anschlussstrecke auf der Höhe von Wietfeld bis Braunlage	Wietfeld - Braunlage	Wietfeld	Braunlage	Zur touristischen Aufwertung von Braunlage ist ein Anschluss an das Netz der HSB angedacht. Diese Anbindung gab es bereits bis 1945 (auf einer anderen Trasse), die Unterbrechung erfolgte durch Ziehung der Zonengrenze.
Harzer Schmalspur- bahnen GmbH (HSB), Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode	Stützmauersanierung auf dem Bahnhof Alexisbad (km 14,1 - 14,5)	Gernrode - Hasselfelde			Die Teilbereiche der Stützwand sind stark abgängig, eingefallen und entsprechen vom Unterhaltungszustand sowie aus statischer Sicht auf Dauer nicht den betrieblichen Erfordernissen. Durch den Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht (LfB) wurde eine halbjährliche Kontrolle angeordnet.
Harzer Schmalspur- bahnen GmbH (HSB), Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode	Aufbau Steinfangnetz und Ertüchtigung Prallwand im km 11,9 - 12,4 zur Vermeidung von Steinschlagereignissen.	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor			Der Steinschlagschutz in diesem Bereich ist nicht mehr ausreichend. Die Änderung der Großwetterlage sowie der am Standort zunehmende Bewuchs und die mangelnde forstwirtschaftliche Unterhaltung in diesem Bereich lösen ohne Vorwarnung Steinschlagereignisse aus. Die vorhandenen Schutzmaßnahmen sind nicht mehr ausreichend.
Harzer Schmalspur- bahnen GmbH (HSB), Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode	Bahnsteigsanierung auf den Bahnhöfen: - Steinerne Renne (Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor), - Bahnhof Drei Annen Hohne (Strecke Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor), - Bahnhof Schierke (Strecke Drei Annen Hohne - Brocken), - Bahnhof Brocken, Gleis 3 (Strecke Drei Annen Hohne - Brocken).	Nordhausen Nord - Wernigerode Westerntor, Drei Annen Hohne - Brocken			Auf Grund folgender Mängel der Bahnsteiganlagen ist es erforderlich eine Sanierung auszuführen: - defekte Bahnsteigkanten, - starke unebene Pflasterbefestigungen, - fehlende frostsichere Gründungen, - sowie problematische Untergrundverhältnisse, - starken Verwitterungen - Barrierefreiheit nicht vorhanden.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Harzer Schmalspur-bahnen GmbH (HSB), Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode	Digitales Betriebsfunknetz - 2020 Planung und Neubau	Streckennetz kom- plett			Die bisherigen analogen Funkanlagen und die verschiedenen Endgeräte sollen aufgrund Ihrer langen Betriebszeit, erschwerter Ersatzteilversorgung und den neuen Anforderungen im Hinblick der sicheren Kommunikation durch ein standardisiertes, digitales Funksystem abgelöst werden. Mit einem digitalen Funksystem nach dem DMR-Standard im 2m-Band mit Trunking-Funktionen soll die Plattform geschaffen werden.
Harzer Schmalspur-bahnen GmbH (HSB), Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode	Erneuerung des Oberbaus in mehreren Abschnitten auf den Strecken: a. Nordhausen Nord - Wernigerode b. Westerntor (2.070 m) Drei Annen Hohne - Brocken (1.520 m) c. Hp Osterteich - Hp Sternhaus Haferfeld (600 m)	Diverse Abschnitte			
HLB Basis AG	Erneuerung der Gleise und Weichen	9360	Ffm.-Höchst	Königstein	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 1,6 km Gleis u. 1 Weiche 2017: 0,8 km Gleis 2018: 0,7 km Gleis 2019: 1,1 km Gleis u. 1 Weiche
HLB Basis AG	Erneuerung des Relaisstellwerkes	9360	Ffm.-Höchst	Königstein	Erneuerung des zentralen Stellwerks (Innen- und Außenanlage)
HLB Basis AG	Ausrüstung der Bahnsteige mit Fahrgastinformationssystem	9360	Ffm.-Höchst	Königstein	Ausrüstung der Bahnsteige mit optischem Fahrgastinformationssystem
HLB Basis AG	Sanierung bzw. Erneuerung von 13 Brückenbauwerken	9374	Friedrichsdorf	Brandobersdorf	Grundhafte Sanierung von 13 Brückenbauwerken (ca. 1-2 / Jahr)
HLB Basis AG	Gesamterneuerungsbedarf von ca. 14 km Gleis und 15 Weichen	9374	Friedrichsdorf	Brandobersdorf	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 1,6 km Gleis u. 1 Weichen 2017: 0,7 km Gleis u. 3 Weichen 2018: 1,3 km Gleis u. 5 Weichen 2019: 2,4 km Gleis u. 2 Weichen

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
HLB Basis AG	Erneuerung Stellwerk Usingen	9374	Friedrichsdorf	Brandobern- dorf	Erneuerung des Stellwerks (Innen- und Außenanlage) mit Neubau Kabeltrasse
HLB Basis AG	Elektrifizierung des Streckenabschnittes Friedrichsdorf-Usingen	9374	Friedrichsdorf	Usingen	Elektrifizierung des Streckenabschnittes Friedrichsdorf-Usingen mit 15 kV 16,7 Hz.
HLB Basis AG	abschnittsweise Sanierung Tunnelbauwerk 1300m	9374	Grävenwies- bach	Brandobern- dorf	Durch Durchfeuchtung des Tunnels ist der Betrieb durch Eisbildung und langfristig die Stabilität der Tunnelwand gefährdet. Auf ca. 1/4 der gesamten Tunnellänge (1300m) besteht starker Sanierungs- bzw. Erneuerungsbedarf
HLB Basis AG	Teilweise Erneuerung der Gleise und Weichen	9390	Kassel Wil- helmshöhe	Baunatal	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 0,5 km Gleis u. 2 Weichen 2017: 0,5 km Gleis 2018: 0,5 km Gleis 2019: 0,5 km Gleis
HLB Basis AG	Erweiterung / Verlängerung der Gleisanlage	9390	Kassel Wil- helmshöhe	Kassel Wil- helmshöhe	Schnellere operative Durchführung der Zugübergabe / -übernahme; Schnellere Abwicklung von Zügen zwischen Kassel und dem GVZ-Terminal
HLB Basis AG	Teilweise Erneuerung der Gleise und Weichen	9390	Baunatal	Baunatal- Großenritte	Abschnittsweise Erneuerung von Gleisen und Weichen. Konkret geplant: 2016: 2 Weichen 2017: 2 Weichen 2018: 2 Weichen 2019: 0,5 km Gleis
Ilmebahn GmbH	Elektrifizierung	Einbeck- Salzderhelden - Einbeck Mitte	Einbeck- Saltderhelden	Einbeck- Mitte	Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV.
K+S Kali GmbH	Elektrifizierung (24 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im Güterverkehr. Die Strecke schließt drei Verbundbergwerke des Kalibergbaus an.	Gerstungen - He- ringen (Werra) - Unterebreizbach	Infrastruktur- grenze DB	Unterebreiz- bach	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein	Erneuerung Schrankenansätze BÜ Stumme-Loch Weg	KSW Betriebsab- teilung Eisern Sie-	Bf. Eintracht		

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
GmbH		gener Eisenbahn (ESE)			
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Stützmauer zwischen Effertsuferbrücke und Siegbrücke	KSW Betriebsabt. Eisern Siegener Eisenbahn (ESE)	Bahnhof Ein- tracht		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Schwellensatz Weiche 3 Umfahrung Salchendorf	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Herdorf	Salchendorf	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Weiche 2 und Weiche 4 im Bahnhof Herdorf FGE	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Bahnhof Her- dorf FGE		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	125 m Gleiserneuerung zw. Weiche 1 Umfahrung Salchendorf und BÜ Wildener Straße	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Salchendorf	Pfannenber	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	60 m Gleiserneuerung oberhalb BÜ Malscheider Weg Richtung Neunkir- chen	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Herdorf FGE	Salchendorf	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung BÜ Hellergarten	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Herdorf FGE	Salchendorf	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung BÜ Hohenseelbachstra- ße, Neunkirchen	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Herdorf	Salchendorf	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung BÜ Rensdorfstraße, Neunkirchen Salchendorf	KSW Betriebsab- teilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Salchendorf	Pfannenber	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein	Erneuerung BÜ Wildener Straße, Bahn-km 0,160	KSW Betriebsab- teilung Freien	Salchendorf	Pfannenber	

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
GmbH		Grunder Eisenbahn (FGE)			
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Korrosijasschutz Hellerbrücke Neunkirchen	KSW Betriebsabteilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Herdorf FGE	Salchendorf	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Weiche 6 im Bahnhof Herdorf FGE	KSW Betriebsabteilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Bahnhof Herdorf FGE		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Weiche 1 Bahnhof Salchendorf	KSW Betriebsabteilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Herdorf	Salchendorf	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung Weiche 1 im Bahnhof Herdorf FGE Erneuerung Weiche 3 im Bahnhof Herdorf FGE Erneuerung Weiche 5 im Bahnhof Herdorf FGE 44 m Gleiserneuerung WA W 1 bis Anschlussgrenze DB im Bahnhof Herdorf FGE 250 m Gleiserneuerung Gleis 2 im Bahnhof Herdorf FGE 250 m Gleiserneuerung Gleis 3 im Bahnhof Herdorf FGE 200 m Gleiserneuerung Gleis 4 im Bahnhof Herdorf FGE 150 m Gleiserneuerung Gleis 5 im Bahnhof Herdorf FGE	KSW Betriebsabteilung Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	Bahnhof Herdorf FGE		
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	450 m Erneuerung Gleis 6, Weidenau Vorbf.	KSW Betriebsabteilung Kleinbahn Weidenau-Deuz	Weidenau Vorbf.		

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung BÜ Einheitsstraße	KSW Betriebsabteilung Kleinbahn Weidenau-Deuz (KDW)	Weidenau Vorbf.	Awanst Herrenwiese	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	310 m Gleiserneuerung Weiche 30 Awanst bis Siegbrücke und Erneuerung Weiche 30	KSW Betriebsabteilung Kleinbahn Weidenau-Deuz (KWD)	Weidenau Vorbf.	Awanst Herrenwiese	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	Erneuerung BÜ Auf den Hütten und BÜ Billweg	KSW Betriebsabteilung Kleinbahn Weidenau-Deuz (KWD)	Weidenau DB	Weidenau Vorbf.	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	445 m Gleiserneuerung zwischen BÜ Mühlbergstraße Richtung Kreuztal DB	KSW Betriebsabteilung Siegener Kreisbahn (SK)	Kreuztal	Buschhütten	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	160 m Gleiserneuerung Gleis 7 Kreuztal	KSW Betriebsabteilung Siegener Kreisbahn (SK)	Kreuztal	Buschhütten	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	360 m Gleiserneuerung zwischen BÜ Mühlbergstraße und Anschluss Althaus	KSW Betriebsabteilung Siegener Kreisbahn (SK)	Kreuztal	Buschhütten	
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	670 m Gleiserneuerung ohne Schwellen Anschlussweiche Siebel bis Streckenende	KSW Betriebsabteilung Siegener Kreisbahn (SK)	Kreuztal	Buschhütten	
Mecklenburgische Bäderbahn Mollie GmbH	Erneuerung Mollistraße	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- km 0,5 + - km 0,8 +15 Erneuerung Gleisanlagen einschl. Tiefbau und Entwässerung
Mecklenburgische Bäderbahn Mollie GmbH	Sanierung Standsicherheit Wagenhalle Bad Doberan	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- Böschungsabbrüche am Hang - Wagenhalle zum Teil Nutzungseinschränkungen hat / hatte aufgrund Böschungsabbrüche - derzeit finden regelmäßige Messungen statt - Sanierungsempfehlung (Gutachten) für 2019 liegt vor

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH	Bahnhof Bad Doberan - Gleisplanra- tionalisierung und Ersatz abgängiger Weichen	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- Rückbau und Lückenschluss W 56 sowie Rückbau Gleis 54 (betrieb- lich nicht genutzt) - einschl. Erneuerung W 57 - Erneuerung W 54 - Erneuerung Überweg Aufsichtsgebäude
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH	Streckenertüchtigung - km 8,6 + 10 - km 11,6 + 20	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	- Optimierung Gradiente - Einbau Planumsschicht / Vlies und Ertüchtigung Entwässerung - Herstellung Randweg - Schwellenwechsel km 10,8 + 10 - km 11,6 + 20
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Erneuerung der Bahnsteigkanten 1+2 sowie der Weichen 1+2 des Bahnho- fes Rennbahn	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Die Bahnsteigkanten beider Bahnsteige sind in Holzschwellen ausge- bildet. Die Schwellen werden durch Pfosten gehalten und sind komplett abgängig. Die Einfahr- als auch die Ausfahrweiche lagern auf Holz- schwellen, die teilweise schadhaft sind und bereits einen höheren re- gelmäßigen Instandsetzungsaufwand erzeugen. Zudem wurden diese aus altbrauchbaren Materialien gebaut und Beschädigungen des G8- Gipfels (2007) durch Überfahrten von Wasserwerfern sind ebenfalls noch verzeichnenbar. Die normative Nutzungsdauer der Weichen ist erreicht/überschritten.
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Erneuerung Gleis km 0,378-0,459 und km 0,474-0,807 "Mollistraße"	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Hier ist die grundhafte Erneuerung erforderlich, da normative Nut- zungsdauer der im Jahr 1996 eingebauten Holzschwellen nach 25 Jah- ren erreicht bzw. überschritten ist. Hier ist ein kompletter Tausch der Holzschwellen, einschließlich der Kiesbettung erforderlich. Aufgrund der guten Erfahrungen in der Goethestraße sowie in Kühlungsborn Mitte ist beabsichtigt, nach Abstimmung mit dem Denkmalschutz, auch in der Mollistraße Gleistragplatten einzubauen.
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	grundhafte Erneuerung der Einde- ckungen der Bahnübergänge km 10,2 (Steilküste) und km 14,8 (zur Asbeck) und Schwellentausch km 5,1 - 5,4	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Der Bahnübergang km 10,2 ist die Zuwegung zum Campingplatz und wird durch entsprechende Fahrzeuge stark beansprucht. Die vorhande- ne Eindeckung ist komplett abgängig. Aufgrund des geplanten Wohn- /Feriengebietes ist die Erneuerung dieses Bahnübergangs in Gleistragplatten angeraten. Ebenso verhält es sich mit der Eindeckung des BÜ 14,8, Zur Asbeck. Im Bereich km 5,1-5,4 muss es zum Austausch schadhafter BS900 Schwellen kommen.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Erweiterung der Wagenhalle im Bahnhof Bad Doberan	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH beabsichtigt im Rahmen einer Optimierung der Nutzungskonzeption zur Abstellung der Wageneinheiten, um zukünftigen Ansprüchen der Wagenhauptuntersuchungen nach §32 ESBO – Bereitstellung von Hilfszugtechnik und Abstellung des Nebenbaufahrzeugs Nr. 996-007 – gerecht zu werden, die Erweiterung der Wagenhalle im Bestand. Mit der Ergänzung der Nutzungslänge von rund 107 Metern können bereits vorhandene Abstelldefizite kompensiert und zukünftiger Abstellbedarf von Wageneinheiten berücksichtigt werden. Die Abstellanlagen sollen durch eine Überdachung mit seitlichem Wetterschutz gegen Witterungseinflüsse geschützt werden. Die Tragkonstruktion wird je nach statischen Erfordernissen gewählt.
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Schwellenwechsel km 5,510-6,362	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Aufgrund von Gleisverwerfungen im Juni/Juli 2019 im Streckennetz der MBB und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)	Neubau der Strecke von Bad Doberan nach Warnemünde und von Kühlungsborn nach Rerik	6996	Bad Doberan	Kühlungsborn West	Die Schmalspurbahn Molli verkehrt zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn und übernimmt eine wichtige Funktion für den SPNV und für den Tourismus in der Region östlich von Rostock. Eine Verlängerung der Streckenführung in die ebenfalls touristisch wichtigen Orte Warnemünde und Rerik könnte zu einer Aufwertung des öffentlichen Verkehrsangebotes sowie zu weiteren touristischen Aktivitäten rund um das Erlebnis Schmalspurbahn führen.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Minden	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Str.		Der Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße ist der Übergangsbahnhof von der MKB zum Netz der DB. Der Bahnhof ist der zentrale Rangier-, Zugbildungs- und Abstellbahnhof der MKB. An den Bahnhof schließen die meisten Hafen- und Industriestammgleise an. Der größte Gleisanschlusskunde ist ein namhaftes Unternehmen der chemischen Industrie mit Gefahrguttransporten auf der Schiene (ca. 32.000 t/a). Außerdem werden Containertransporte zum Industriehafen in Minden abgewickelt.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus; Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen	Minden - Hille	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Str.	Bf Hille	Auf der genannten Strecke werden gegenwärtig folgende Transporte durchgeführt: - Getränketransporte (ca. 100.000 t/a) - Zellulosetransporte - Flüssiggastransporte (Propangas ca. 5.000 t/a) Die Strecke stellt außerdem die Anbindung folgender Häfen des Mittel-landkanals sicher: Westhafen in Minden, Hafen Hille-Nord und Hafen Hille-Süd

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus; Instandsetzung der Brückenbauwerke entsprechend den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen	Minden - Kleinenbremen	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Str.	Bf Nammen-Grube	Auf der genannten Strecke werden in unregelmäßiger Folge Bau-stofftransporte durchgeführt. Der Betreiber einer Erzgrube hat in 2008 seine Anschlussbahn mit erheblichem Aufwand und Förderung aus Mitteln des EBA reaktiviert und bemüht sich, neue Geschäftsfelder und damit Transporte auf der Schiene zu gewinnen.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Abschnittsweise Instandsetzung des Oberbaus	Verschiedene Haf- und Industrie-gleise 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 unregel-mäßig.
Mittelfränkische Eisenbahnbetriebs-gesellschaft mbH	Instandsetzung der Streckung zur Reaktivierung für den PV und GV	Nödlingen - Dombühl	Nödlingen	Dombühl	s. Anhang
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen und Fahrleitungsverstärkung sowie Anlagen zur Bahnstromversorgung im gesamten Streckennetz (Neubau eines Gleichrichterunterwerks).	Gesamtes Stre-ckennetz (Stre-ckennummer: 9400, 9401, 9402, 9403)	Mannheim - Heidelberg - Weinheim - Mannheim	Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheim	Die Infrastruktur im Streckennetz weist einen Investitionsstau auf. Zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Betriebs sind Erneuerungen der Fahrleitungsanlage geplant. Die Erneuerung/der Neubau von Gleichrichterunterwerken ist zur Erhöhung der Versorgungssi-cherheit bei Störungen (n-1-Redundanz) und für den weiter zuneh-menden Einsatz von Niederflurfahrzeugen sowie von Zugverbänden erforderlich.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Erneuerung von Gleisen inkl. Wei-chen und Kreuzungen im gesamten Streckennetz	Gesamtes Stre-ckennetz (Stre-ckennummer: 9400, 9401, 9402, 9403)	Mannheim - Heidelberg - Weinheim - Mannheim	Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheim	Die Infrastruktur im Streckennetz weist einen Investitionsstau auf. Zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Betriebs sind ver-schiedene Gleiserneuerungen geplant. Geplantes Investitionsvolumen der kommenden Jahre: - 2021: ca. 3,8 Mio. Euro (netto) / - 2022: ca. 2,0 Mio. Euro (netto) - - 2023: ca. 0,5 Mio. Euro (netto)
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Erneuerung und Ausbau der Zugsicherungsanlagen sowie der techni-schen Sicherungen der Bahnüber-gänge im gesamten Streckennetz	Gesamtes Stre-ckennetz (Stre-ckennummer: 9400, 9401, 9402, 9403)	Mannheim - Heidelberg - Weinheim - Mannheim	Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheim	Die Infrastruktur im Streckennetz weist einen Investitionsstau auf. Die Erneuerungen der Bahnübergangssicherungsanlagen sind zum Erhalt der Betriebssicherheit erforderlich. Die vorhandenen Zugsicherungs-anlagen sollen auf den aktuellen Stand der Technik ausgebaut und er-weitert werden, um die bestehenden und prognostizierten Verkehre durchführen zu können.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau von bestehenden Haltepunkten sowie Neubau und Verlegung von Haltepunkten in Wieblingen	Mannheim - Heidelberg (Streckennummer: 9402)	Mannheim	Heidelberg	Die Haltepunkte Taubenfeld, Wieblingen Mitte und SRH Campus in Wieblingen sind nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Zudem beträgt der Abstand der Haltepunkte Wieblingen Mitte und SRH Campus ca. 1 km. Zur Verbesserung der Einzugsbereiche der Strecke ist sowohl der Neubau des Haltepunkts Schollengewann als auch die Verlegung des Haltepunkts SRH Campus geplant. Durch Anhebung aller Bahnsteige auf 30 cm über Schienenoberkante und Einrichtung von taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau des Haltepunkts Duale Hochschule in Mannheim	Mannheim - Heidelberg (Streckennummer: 9402)	Mannheim	Heidelberg	Der Haltepunkt Duale Hochschule ist nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Außerdem ist der Haltepunkt nur über eine Fußgängerbrücke erreichbar. Deshalb ist die Einrichtung einer signalisierten Fußgängerquerung über die Seckenheimer Landstraße geplant. Durch Anhebung der Bahnsteige auf 30 cm über Schienenoberkante sowie Einrichtung einer signalisierten Fußgängerquerung und von taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau des Haltepunkts Neu-Edingen Gewerbegebiet in Edingen	Mannheim - Heidelberg (Streckennummer: 9402)	Mannheim	Heidelberg	Der Haltepunkt Neu-Edingen Gewerbegebiet ist nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Außerdem ist der Haltepunkt nur über Treppenanlagen erreichbar. Deshalb ist die Einrichtung von Zugangsrampen geplant. Durch Einrichtung von Zugangsrampen und taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau des Haltepunkts Gneisenaustraße Süd in Heidelberg	Mannheim - Heidelberg (Streckennummer: 9402)	Mannheim	Heidelberg	Der Haltepunkt Gneisenaustraße Süd ist nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Außerdem ist der Haltepunkt nur über Treppenanlagen erreichbar. Deshalb ist die Einrichtung von Zugangsrampen geplant. Durch Einrichtung von Zugangsrampen und taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau von Haltepunkten in Mannheim (Stadtteil Oststadt)	Mannheim - Heidelberg (Streckennummer: 9402)	Mannheim	Heidelberg	Die Haltepunkte Lessingstraße und Fernmeldeturm sind nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Durch Anhebung der Bahnsteige auf 30 cm über Schienenoberkante und Einrichtung von taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau von Haltepunkten in Viernheim	Mannheim - Weinheim (Streckennummer: 9400)	Mannheim	Weinheim	Die Haltepunkte Tivoli, Kapellenberg, Viernheim Ost und Walter-Gropius-Allee in Viernheim sind nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Durch Anhebung der Bahnsteige auf 30 cm über Schienenoberkante und Einrichtung von taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau von Haltepunkten in Weinheim	Mannheim - Weinheim (Streckennummer: 9400)	Mannheim	Weinheim	Die Haltepunkte Freiburger Straße, Blumenstraße, Stahlbad und Händelstraße in Weinheim sind nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Durch Anhebung der Bahnsteige auf 30 cm über Schienenoberkante und Einrichtung von taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht.
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Barrierefreier Ausbau von bestehenden Haltepunkten bzw. Neubau von barrierefreien Haltepunkten im Mannheimer Norden zur Erschließung von Konversionsflächen	Mannheim - Weinheim (Streckennummer: 9400)	Mannheim	Weinheim	Die Haltepunkte Bensheimer Straße und Platz der Freundschaft sind nicht nach dem heutigen Stand der Technik und Regelwerke ausgebaut. Durch Anhebung der Bahnsteige auf 30 cm über Schienenoberkante und Einrichtung von taktilen Leitsystemen wird die Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteiganlagen und Fahrzeugen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen deutlich verbessert. Hierdurch wird ein stufenloser Ein- und Ausstieg in die Niederflurfahrzeuge ermöglicht. Außerdem wird durch die geplante Stadtbahnerschließung des ehemaligen Benjamin-Franklin-Villages ein Umbau des Haltepunkts Bensheimer Straße notwendig, um von der bestehenden Strecke einen Anschluss an die Neubaustrecke herstellen zu können. Zur besseren Erschließung der Konversionsflächen ist darüber hinaus der Bau von zwei neuen barrierefreien Haltepunkten geplant: Eisenlohrplatz und Columbus.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
MV Mannheimer Verkehr GmbH	Neuordnung, Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau des Bahnhofs in Käfertal	Mannheim - Weinheim (Streckennummer: 9400, 9403)	Bahnhof Mannheim Käfertal	Bahnhof Mannheim Käfertal	Der Bahnhof Käfertal ist ein wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt im Mannheimer Nordosten. Die Kapazitätsgrenze der Bahnsteiganlage (drei Bahnsteige) sowie der Gleisanlage (Abzweig in Richtung Viernheim bzw. Heddesheim) ist bereits heute erreicht. Die geplante Stadtbahnerschließung des ehemaligen Benjamin-Franklin-Villages inkl. einer Taktverdichtung würde zu erheblichen Kapazitätsengpässen im Bereich des Bahnhofs führen. Um die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs zu sichern bzw. zu erhöhen, sind Umbauten und Anpassungen an der Bahnsteiganlage (4. Bahnsteig) sowie der Gleisanlage inkl. der Wendeschleife und der Abstellanlage auf dem angrenzenden Betriebsgelände notwendig.
neg Niebüll GmbH	Ausbau vorhandener Bahnhöfe zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik	1201	Niebüll	Awanst Süderlügum	Beschleunigung des Betriebsablaufs/Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast; Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.
neg Niebüll GmbH	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./und Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).	1201	Niebüll	HP Süderlügum	Information an die Fahrgäste zur aktuellen Betriebslage (Anschluss-sicherung, SEV, Verschiebungen im Fahrplan ...); Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Unterstützung der Disposition; Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Einbau des dänischen Zugsicherungssystems ATC (an technisch gesicherten Bahnübergängen)	1201	gesamte Strecke		BÜ der Strecke verfügen über PZB. Es kommen jedoch auch dänische Fahrzeuge zum Einsatz, die über ATC, aber nicht PZB verfügen. Forderung der Landeseisenbahnaufsicht nach gleichwertiger Sicherheit beim Einsatz dän. Fahrzeuge
neg Niebüll GmbH	Ausbau von Bahnhöfen zu Kreuzungsbahnhöfen durch Einbau von EOW-Technik	9100	Niebüll	Dagebüll-Mole	Beschleunigung des Betriebsablaufs/Verkürzung der Reisezeit für den Fahrgast; Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Erhöhung der Sicherheit.
neg Niebüll GmbH	Aufbau eines (dynamischen) Fahrgastinformationssystems bzw./und Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).	9100	Niebüll	Dagebüll-Mole	Information an die Fahrgäste zur aktuellen Betriebslage (Anschluss-sicherung, SEV, Verschiebungen im Fahrplan ...); Steigerung des Reisekomforts für den Fahrgast. Unterstützung der Disposition; Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.	9100	Niebüll	Dagebüll-Mole	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend $V_{max} = 80$ km/h; Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr
neg Niebüll GmbH	Neubau technischer BÜ-Sicherungen an bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.	9100	Niebüll	Awanst Süderlügum	Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend $V_{max} = 80$ km/h; Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenverkehr

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
neg Niebüll GmbH	Einbau einer streckenseitigen Zugsi- cherung	9100	gesamte Stre- cke		Status quo: eingleisige Strecke (Vmax = 80 km/h) mit Begegnungsver- kehr im Personenverkehr. Im Nachgang zum Unglück von Hordorf und in Hinblick auf die Novellierung des AEG wird der Einbau eines Zugsi- cherungssystems erforderlich
neg Niebüll GmbH	Neubau/ Änderung technischer BÜ- Sicherungen	9129	Tornesch	Uetersen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßen- und Schienenver- kehr; Erreichen einer konstanten Streckengeschwindigkeit (VE = 30 km/h)/ Beschleunigung des Betriebsablaufs
neg Niebüll GmbH	Einbau von RFW und EOW-Technik	9129	Tornesch	Uetersen	Beschleunigung des Betriebsablaufs; Erhöhung der Sicherheit
neg Niebüll GmbH	Ausbau der vorhandenen Anlagen (Gleise, Ladestraße ...) für den Kombi- nierten Verkehr.	Gleisanlagen Neu- münster Gbf			Zwecks Durchführung vom Kombi-Verkehren im Raum Neumünster sollen die vorhandenen Gleisanlagen erweitert werden. Damit könnte man konkreten Anfragen von EVU nachkommen und evtl. weitere Neu- verkehre ins Leben rufen.
neg Niebüll GmbH	Elektrifizierung (13 km) zur Ermög- lichung durchgehender E-Traktion im SPNV und im Güterverkehr. Weiter- führung Ri. Tønder (DK) in Absprache mit Dänemark.	Niebüll - Süderlü- gum - Bundesgren- ze	Niebüll	Süderlugum Grenze	
neg Niebüll GmbH	Elektrifizierung	Tornesch - Ueter- sen	Tornesch	Uetersen	Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzung zur betrieblichen Durchbindung des elektrischen SPNV
Neuss- Düsseldorf Häfen GmbH & Co.KG	Hafen Neuss, HB 4 Ost, Gleis 3 Hafen Neuss, HB 4 West, Landseiti- ges Gleis Hafen Neuss, Gleis Danziger Str. Hafen Neuss, HB 3 Ost, Wasserseiti- ges Gleis Hafen Neuss, HB 3 Ost, Mittleres Gleis Hafen Neuss, Bereich Kran 22, LS- Gleis und WS-Gleis Hafen Neuss, WA W 11 bis WE W 52 Hafen Neuss, Notgleis Bereich Blü- cherstr. / Scharnhorststr. Hafen Neuss, Floßhafenstraße Gleis 1 und Gleis 2 Hafen Neuss, Bereich Wendersplatz Hafen Düsseldorf, Auflösung IBW 790 zu EW + 60 m Gleiserneuerung	Hafen Neuss / Ha- fen Düsseldorf			Zuführungsgleise Umschlagbereiche Abstellbereiche Zugbildungsbereiche

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
	Hafen Neuss, Memeler Straße, Wei- che 459 Hafen Neuss, BÜ Duisburger Straße Hafen Düsseldorf, BÜ Fringsstraße				
Neuss- Düsseldorf Häfen GmbH & Co.KG	Hafen Neuss, Gleisbogen zwischen W 571 und W 572 Hafen Düsseldorf, Zuführung DCH bis einschl. BÜ Wesermünder Str. Hafen Düsseldorf, Zuführung DCH von BÜ WesermünderStr. bis WA Weiche DCH	Hafen Neuss / Ha- fen Düsseldorf			KV- Verkehre (Zu- und Nachläufe) Zuführungsgleise
Neuss- Düsseldorf Häfen GmbH & Co.KG	Hafen Neuss, Bypass Wako, zusätzli- che Gleislänge von ca. 170 m plus 2 Weichen	Hafen Neuss / Ha- fen Düsseldorf			KV-Verkehre (Bessere betriebliche Abwicklung)

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Neuss- Düsseldorf Hafen GmbH & Co.KG	Hafen Neuss, Übergabebahnhof Gleis 6 Hafen Neuss, Übergabebahnhof Gleis 13 Hafen Neuss, Vorbahnhof Gleis 1 Hafen Neuss, Vorbahnhof Gleis 4 Hafen Neuss, Übergabebahnhof, Weiche 2, 3 und 6 Hafen Neuss, Übergabebahnhof, Weiche 33 Hafen Neuss, BÜ Heerdterbuschstraße Gleis 32 und 33 einschl. Anschlüsse	Hafen Neuss / Hafen Düsseldorf			Übergabebahnhof Neuss Hessor Vorbahnhof
Niederbarnimer Eisenbahn AG	Wiederaufbau der eingleisigen Stammstrecke der NEB AG zwischen dem Bhf. Berlin-Wilhelmsruh (in veränderte Lage auf der Nordbahn) und dem Abzweig Schönwalde der NEB Strecke Bln-Karow - Basdorf zur Wiederinbetriebnahme für den SPNV sowie zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Abzweig Schönwalde - Basdorf (Gesamtlänge 17 km).	vom nordöstlichen Berlin ins Brandenburger Umland (DB 6501)	Bln-Wilhelmsruh	Basdorf	Die Wiederinbetriebnahme dieses Streckenabschnitts wird seit vielen Jahren in Berlin und Brandenburg diskutiert. Im Lückenschlussprogramm (Wiederaufbau teilungsbedingter Streckenabschnitte) ist diese NE Infrastruktur "vergessen" worden. Die Länder Berlin und Brandenburg haben im Jahr 2008 eine Nutzen-Kostenanalyse bezüglich der Wiederinbetriebnahme dieser Strecke beauftragt. Im Ergebnis hat der Gutachter unter Beachtung der Durchbindung bis Bln-Gesundbrunnen bei Verknüpfung am Bhf. Bln.-Wilhelmsruh einen Nutzen-Kostenquotienten von größer 2 ermittelt.
Norddeutsche Naturstein-Rail	Sanierung und teilweiser Neubau der Entwässerung des Bahndamms.	6892	Abzw Florastraße	Bf Altenhausen	Derzeit bestehen durch nicht vorhandene oder nicht funktionstüchtige Entwässerungen ein spürbar erhöhter Instandhaltungsaufwand
Norddeutsche Naturstein-Rail	Schwellenwechsel von ca. 5.000 Betonschwellen mit Holzdübeln verteilt auf mehrere Abschnitte; abschnittsweise Gleiserneuerung	6892/6893	Abzw Florastraße	Awanst Dönstedt/ BF Altenhausen	Die derzeit verbauten Schwellen sind abgängig und müssen mittelfristig ersetzt werden. Zusätzlich stark abgefahrene Schienen in einigen Bögen.
Norddeutsche Naturstein-Rail	Umrüstung der mechanisch ortsgestellten Weiche W1 auf einen elektrischen Antrieb. Umbau des BÜ km 4,700 von Handeinschaltung über Einschaltung auf Einschaltkontakte.	6892/6893	Abzw Sülpingen		Die Maßnahmen würden die Kapazität der Strecke deutlich erhöhen

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
OHE	Elektrifizierung (61 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im Güterverkehr. nach Reaktivierung ggf. Weiterführung von Beckedorf nach Hermannsburg.	Soltau - Bergen (b. Celle) /Bergen (b. Celle) Lagerbf. - Beckedorf - Celle	Soltau	Celle (mit Bergen Lager-bahnhof)	
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Elektrifizierung	9111	Lüneburg Westseite	Lüneburg Rettmer	Anbindung der Hochschulstandorte durch Verlängerung der vom Metronom bedienten Linie
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Elektrifizierung	9170	Soltau	Celle	Schaffung einer durchgehenden Fahrmöglichkeit für den elektrischen Schienengüterverkehr
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Direkte Verbindung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd) und Soltau (Süd) - Hützel	Bahnhof Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Soltau (Süd)	Durch eine Verbindungskurve der beiden Strecken soll die Strecke für den Durchgangsverkehr attraktiver werden. Die Zuglängenbegrenzung durch die Gleislängen im Bahnhof Soltau (Süd) für das Umlaufen entfällt.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Direkte Verbindung zwischen der DB / OHE im Bahnhof Winsen (Luhe)	Bahnhof Winsen (Luhe)	Winsen (Luhe)		Die heutige Verbindung ist durch mehrfache Sägebewegungen nicht sinnvoll für Züge nutzbar. Eine direkte Verbindung erlaubt den Übergang von Ganzzügen in Richtung Maschen.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Änderung des Anschlusses DB / OHE im Bahnhof Munster (Örtze)	Beckedorf - Munster (Örtze)	Bahnhof Munster		Aufgrund von Umbauarbeiten im DB Bahnhof Munster und einer geänderten Nachfrage soll die Eisenbahninfrastruktur dem Bedarf angepasst werden, um in Zukunft günstigere Unterhaltungskosten zu haben. Dazu muss die Anschlussweiche an einem anderen Ort wieder eingebaut und die LST der DB angepasst werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Ausbau der Strecke Celle - Soltau - Winsen für den Seehafenhinterlandverkehr.	Celle (Nord) - Soltau - Winsen (Luhe)	Celle (Nord)	Winsen (Luhe)	Kapazitätsengpässe bestehen im Seehafenhinterlandverkehr. Mit dem Ausbau der Strecke können zusätzliche hochwertige Trassen bereitgestellt werden. Hierzu müssen jedoch vor allem folgende Einzelmaßnahmen realisiert werden: Gleisverbindung im Bf. Winsen/Luhe, Verbindungskurve in Soltau, Oberbausanierung, Modernisierung der Leittechnik, technische Sicherung von BÜ, Umfahrung Salzhausen.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Erneuerung der Fernsteuerung Celle - Soltau	Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord)	Soltau (Süd)	Sämtliche 10 Relaisstellwerke an der Strecke Celle - Soltau werden zentral von Celle aus ferngesteuert. Die Fernsteuertechnik ist über 40 Jahre alt und sehr störungsanfällig, die Relaisstellwerke sind noch in einem guten Zustand. Ersatzteile für die Fernsteuerung gibt es nicht mehr. In einem 4-Jahresprogramm soll die Fernsteuertechnik ersetzt werden. Start 2010 - 2013

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Ertüchtigung der Strecke Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord) - Soltau (Süd)	Celle (Nord)	Soltau (Süd)	Die Strecke soll für den Seehafenhinterlandverkehr ausgebaut werden. Dazu ist der Oberbau abschnittsweise zu erneuern, die Anzahl der Bahnhöfe soll reduziert, ein neues Signalsystem installiert werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur im Elbeseitenkanalhafen Wittingen. Die Eisenbahninfrastruktur im Hafen Wittingen (Trimodal) ist noch aus dem Entstehungsjahr 1974.	Celle Nord - Wittingen West (OHE)	Bahnhof Wittingen Hafen		Der trimodale Umschlag von Gütern im Hafen Wittingen ist in den letzten Jahren mit den üblichen Schwankungen ständig gewachsen und hat sich für die Region als wichtiger Standortfaktor etabliert. Neue Industrieansiedlungen sind konkret in der Planung bzw. im Bau, durch den Neubau der A39 direkt am Hafen wird der Standort in Zukunft noch aufgewertet. Die Eisenbahninfrastruktur ist den steigenden Anforderungen nicht mehr gewachsen und muss erneuert und erweitert werden.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Umbau der Gleisverbindung OHE / DB im Bahnhof Wittingen	DB Strecke Gifhorn - Wieren	Wittingen		Der Hafen Wittingen (Elbe-Seitenkanal) liegt an der Strecke Celle - Wittingen. Züge aus Richtung Osten können nur 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 Frequenzierung ist die Zukunft der OHE Strecke ungewiss. Durch diese Maßnahme wird der Gleisanschluss für den Hafen Wittingen dauerhaft gesichert.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Investitionsprogramm 2010: Strecke Soltau - Winsen 3.468 m Gleiserneuerung Strecke Celle - Soltau 930 m Gleiserneuerung; Bf. Celle Nord 2 Weichenrenewerungen Strecke Hützel - Winsen eine Brückensanierung	Gesamte Netz der OHE			Die OHE betreibt ein Netz von 280 km Länge für die regionale Güterverkehrsbedienung. Das jährliche Bauprogramm soll die Strecke für die Zukunft befahrbar halten. Mit der heutigen Investitionsförderung lässt sich das Netz nicht mehr wirtschaftlich weiterbetreiben. Der größte Anteilseigner der OHE, Arriva Deutschland, hat sich bei der Übernahme verpflichtet, einige Strecken bis 2016 weiter zu betreiben, ohne Erhöhung der Investitionsförderung ist die Einstellung der Strecken nach dem Auslaufen der Betriebsverpflichtung im Jahr 2016 wahrscheinlich.
Osthannoversche Eisenbahnen AG	Sanierung der Strecke Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Soltau (Süd) - Winsen (Luhe) - Niedermarschacht	Winsen (Luhe)	Niedermarschacht	Für den Erhalt der Strecke müssen ca. 30 % des Oberbaus erneuert werden
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Verlängerung von 6 Gleisen der Richtungsgruppe auf > 740 m mit Elektrifizierung der derzeit teilüberspannten Gleise und Anbindung ans Stellwerk	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Richtungsgruppe		Derzeit können Züge mit einer Zuglänge vja über 600 m nur mit erhöhtem Aufwand in Wustermark Rbf behandelt werden. Seit Jahren wird eine wachsende Nachfrage für Züge bis 740 m Länge verzeichnet. Die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre würde deutlich erhöht.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Schwellenwechsel von ca. 2.000 Alkalischwellen verteilt auf mehrere Abschnitte	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	gesamter Bf		Die Schwellen sind abgängig und müssen ersetzt werden.
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Änderung der Gleisfreimeldeabschnitte in den Stellwerksbezirken Wot und Wme	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Einfahrgruppe		Im Jahr 2014 erfolgte die Inbetriebnahme des Stw Wme und die Inbetriebnahme der Gleisfreimeldeanlage im Stw Wot. Im jeweiligen Stellwerksbezirk sind alle Weichen in einem Gleisfreimeldeabschnitt zusammengefasst. Durch die Auftrennung dieser würden parallele Fahrmöglichkeiten entstehen, welche aufgrund der stark zunehmenden Verkehre mittlerweile erforderlich sind. Zusätzlich wird die Nutzlänge der Gleise der Einfahrgruppe um ca. 23 m bis 50 m erhöht.
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Vollständige Elektrifizierung der bisher nur teilüberspannten Ausziehgleise 165 und 166.	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Ausziehgleise		Ankommende/ausgehende Züge könnten mit der Strecken E-Lok aus den Hauptgleisen ohne Einschränkungen bezüglich der Länge oder Position der Lok in die/aus der Richtungsgruppe rangieren. Durch den Entfall des Einsatzes einer separaten Rangierlok würde sich die Wirtschaftlichkeit erhöhen.
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Wiederaufbau Gl. 126 inklusive Elektrifizierung und Errichtung von Elektranten	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Lokabstellgruppe		Es besteht ein erhöhter Bedarf an Gleisen für die Abstellung von Lokomotiven. Alle in Betrieb befindlichen Lokabstellgleise sind voll ausgelastet.
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Anbindung der Ladestraße Gleis 14 über eine neue Weichenverbindung aus der Richtungsgruppe inklusive Verlängerung und Ertüchtigung der Ladestraße.	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Ladestraße		Ladestraße (ca. 500 m Länge) am Gleis 14 (ca. 900m Nutzlänge) ist derzeit nur mit mehrfachen Sägefahrten erreichbar; aufgrund kurzer Nutzlänge des Ausziehgleises ist zudem die Zustellung der Züge in mehreren Teilen notwendig. Mit Durchführung des Projekts könnte die Rangiertechnologie erheblich vereinfacht werden: Verkehre zur Ladestraße würden beschleunigt und die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert.
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Ausbau des Wustermark Rbf zu einem Betriebsbahnhof für den Personenverkehr inkl. Ver- und Entsorgungsanlagen, Vorheizanlagen, Reinigung der Fahrzeuge und Kleininstandhaltung sowie Elektrifizierung einzelner Gleise.	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring			Im gesamten Großraum Berlin sind kaum freie Kapazitäten innerhalb der Betriebsbahnhöfe des Personenverkehrs; freie Abstellkapazitäten sind ebenfalls knapp. Durch den Ausbau in Wustermark Rbf würde sich die Wirtschaftlichkeit der Flixtrain Verkehre erheblich erhöhen. Zusätzlich könnten bestehende Anlagen entlastet werden und die Voraussetzung geschaffen werden, mehr Personenverkehrsleistungen zu erbringen.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Errichtung eines Stw, welches Zug-ein- und Ausfahrten vja/nach Westen (BAR, Hannover) in die /aus der Richtungsgruppe ermöglicht.	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Richtungsgruppe		Derzeit sind umfangreiche Rangierfahrten erforderlich, um mit einem aus Westen ankommenden Zuges in die Richtungsgruppe zu gelangen, da der Bereich nicht mit einem Stw und Zugfahrstraßen ausgerüstet ist. Ausfahrten sind aufgrund von zahlreichen Handweichen sehr aufwändig. Die Abwicklung von Verkehren würde erheblich beschleunigt und deren Wirtschaftlichkeit erhöht.
Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG	Elektrifizierung eines zweiten Verkehrsgleises von der Einfahrgruppe über die Richtungsgruppe die Lokabstellgruppe bis zu den westlichen Ausziehgleisen.	Wustermark Rbf, Str. Berlin - Hannover, Berliner Außenring	Einfahrgruppe, Richtungsgruppe, Lokabstellgruppe, Ausziehgleise		Aufgrund der Zunahme von Verkehren entstehen teilweise lange Wartezeiten und großer dispositiver Aufwand, da nur ein elektrifiziertes Verkehrsgleis innerhalb des Wustermark Rbf besteht. Mit weiter zunehmenden Verkehren wird sich das Problem verschärfen.
Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	Elektrifizierung	6938 6939	Neustadt (Dossse)	Priemerburg	
Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	Ertüchtigung der Strecke Meyenburg - Karow (Meckl) - Priemerburg für den SGV als dauerhafte Ausweichroute zum Seehafen Rostock (Seehafen hinterlandverkehr); Erneuerung 15.000 m Streckengleis und 2 Brückenbauwerke mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Meyenburg - Güstrow (nördliches Brandenburg; Mecklenburg)	Meyenburg	Priemerburg (div. Bauabschnitte)	Die Strecke Meyenburg - Priemerburg stellt den Lückenschluss in der Nebenbahnverbindung Neustadt/Dosse - Güstrow als Alternativroute für die Hauptbahnen Berlin - Rostock und Magdeburg - Wismar dar. Auf der Strecke findet kein planmäßiger Zugverkehr statt, so dass eine weitere Vorhaltung der Strecke nicht dauerhaft gesichert ist.
Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	Ertüchtigung des Streckenabschnitts Pritzwalk - Falkenhagen (Prign) und den SGV zur dauerhaften Sicherung der gleisseitigen Erschließung des Gewerbeparks Prignitz; Erneuerung 7000 m Streckengleis und 3 Gewölbebrücken mit Achslast- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Pritzwalk - Meyenburg (nördliches Brandenburg; Prignitz)	Pritzwalk	Falkenhagen (Prign)	Der Gewerbepark Prignitz in 16928 Falkenhagen liegt an der BAB 24 und wird durch eine an die Strecke Pritzwalk - Meyenburg (bestellter SPNV) angebundene Anschlussbahn erschlossen. Durch die auf der Strecke liegende Bestellung von SPNV durch das Land Brandenburg werden keinerlei Investmittel für die Ertüchtigung des Streckenabschnitts durch das Land Brandenburg in Aussicht gestellt. Dadurch ist die Bedienung mit zeitgemäßem SGV (hohe Zuglasten) künftig gefährdet.
Regio Infra Service Sachsen GmbH	Elektrifizierung	6620	Niederwiesa	Hainichen	
Regio Infra Service Sachsen GmbH	Elektrifizierung	6641	St. Egidien	Stollberg	

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Regio Infra Service Sachsen GmbH	Elektrifizierung (6 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV. 750 V Gleichstrom für Stadtbahnbetrieb; Verbindung mit Stollberg (Sachs.) durch Neubaustrecke.	Niederwürschnitz - Oelsnitz	Niederwürschnitz	Oelsnitz	
Regiobahn	Elektrifizierung (10 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV und im Güterverkehr.	Düsseldorf - Gerresheim - Abzw. Dornap	Düsseldorf - Gerresheim	Abzw. Dornap	
Regiobahn	Elektrifizierung (7 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV. Nach Reaktivierung weiter nach Viersen.	Neuss Pbf - Kaarster See	Neuss Pbf	Kaarster See	
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord: Auflösung DKW 2/3 in eine EW 2, einschl. Anpassung der Gleisstromkreise, der Signaltechnik und der Weichenheizung	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus den ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH und Verbio Zörbig. Die DKW 2/3 wurde bis 2001 zur Abwicklung des Personenverkehrs zwischen Bf. Bitterfeld und Stumsdorf genutzt. Der Personenverkehr ist eingestellt. Das Personenzuggleis ist im Bf. Bitterfeld nicht mehr in das Gleisnetz angebunden. Die DKW 2/3 wird nur einseitig befahren. Auflösung der DKW 49-190-1:9 in eine EW 49-Pa-190_1:9 erforderlich. Anpassung: Gleisstromisolierung, Sicherungstechnik, Weichenheizung.
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4,001 (über Gl. Bitterfeld- Zörbig ZIG) Sanierung Brückenbauwerk Nr. IV 4.001 (über Gl. 44 RBB)	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld	Zörbig/ Gl. 44	Die Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH betreibt die Infrastruktur im ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Integriert sind die 2 Brückenbauwerke über die Strecke nach Zörbig und über Gl. 44. Beide Brücken sind aus monolithischer Stahlbetonkonstruktion, Baujahr 1938. Die Brückenbelastung ist UIC 60, 22,5 t; Stützweite 7,20, 10,70, 7,20 m; Länge Bauwerk 25,90 m; Breite Bauwerk 4,60 m
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord: Erneuerung Gleise und Weichen	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert. Liegedauer 25 Jahre. Weichen sind mit Weichholzunterschwellung als Erstausstattung eingebaut. Gleise und Weichen sind im Rahmen des Kostenbudgets der RBB in den letzten Jahren teilerneuert. Bedarf in den nächsten Jahren 10 WE und 2.500 m Gleis
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Bahnhof Bitterfeld Nord: Gleisisolierung - Gleichstromkreise; Erneuerung Isolierstöße und Anschlusskäs-	Bahnhof Bitterfeld Nord (Tarifpunkt)	Bf. Bitterfeld DB Netz (km 1,831)	Bahnhof BTF Nord (Rangierverkehr)	Bahnhof Bitterfeld Nord ist Tarifpunkt für alle ein- und ausgehenden Wagen/Züge aus ChemiePark Bitterfeld Wolfen GmbH. Gleis- und Weichenanlagen sind isoliert. Liegedauer 25 Jahre. Isolierstöße und

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
	ten				Anschlusskästen verschlissen
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Verbindungsgleise zwischen den Arealen Schwellenauswechslung	Regiobahn Bitter- feld Berlin GmbH	Bahnhof BTF Nord	Areal A, B, C,D	Eine Vielzahl der Gleise sind Anfang der 90-er Jahre erneuert bzw. neu trassiert worden. Es kamen vorwiegend Betonschwellen Bs 65/66 und B70 zum Einsatz. Diese Schwellen weisen in Größenordnungen Risse (Alkalischäden) auf. Die Sicherheit ist auf lange Sicht gefährdet. Gle- ches Problem wie bei DB Netz AG.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 13,918; Neubau Lichtzeichen- anlage mit Halbschranken am BÜ K20 Langenbrücker Str. in Langen- brück	Osnabrück- Eversburg - Alten- rheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreu- zungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 18,068; Neubau Lichtzeichen- anlage mit Halb- und Fußweg- schranken am BÜ Berentelgweg in Mettingen	Osnabrück- Eversburg - Alten- rheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreu- zungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E- km 19,090; Neubau Lichtzeichen- anlage mit Halb- und Fußweg- schranken am BÜ L599/Schlickelde I in Mettingen	Osnabrück- Eversburg - Alten- rheine	Mettingen	Recke	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen (Eisenbahnkreu- zungsmaßnahme)
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 20,215 und E-km 20,824, Ortslage Espel	Osnabrück- Eversburg - Alten- rheine	Mettingen	Recke	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 28,950 und E-km 31,950, Ortslage Zumwalde	Osnabrück- Eversburg - Alten- rheine	Recke	Uffeln	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Streckensanierung zwischen E-km 36,974 und E-km 37,630, Ortslage Uthuisen	Osnabrück- Eversburg - Alten- rheine	Hörstel- Ostenwalde	Rheine Kanal- hafen	Oberbausanierung (Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	E-km 115,200; Bhf. Spelle: Reakti- vierung Gleis 1 einschließlich Erneue- rung zweier Weichen.	Rheine - Spelle	Spelle		Erneuerung eines Bahnhofsgleises, das seit 2001 für den Eisenbahnbe- trieb gesperrt ist, zur Erhöhung der Abstell- und Verladekapazitäten

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel) E-km 112,950-112,400 E-km 112,400-111,850 E-km 111,850-111,300 E-km 111,300-110-750 E-km 110,750-110,200 E-km 110,200-109,650 Austausch vja Weichenschwellen an div. Weichen und Asphaltarbeiten an div. Bahnübergängen	Strecke 2273 Rheine-Spelle	Rheine	Spelle	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel, Weichenaustausch),Reinvestitija zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Schwellenwechselarbeiten Brücke über die Hörsteler Aa E-km 34,510	Strecke 9208 Osnabrück-Eversburg-Altenrheine	Osnabrück-Eversburg	Altenrheine	Brückenschwellensanierung, Investition zur Erhaltung der Betriebssicherheit und Standsicherheit
Regionalverkehr Ruhr- Lippe GmbH	Korrosiionsschutzarbeiten und Beschichtungserneuerung im Trogbereich der Brücke über die Ruhr: E-km 2,143	Strecke 9284 Neheim Hüsten-Arnsberg	Neheim-Hüsten	Arnsberg	Bauwerkssanierung, Investition zur Erhaltung und Standsicherheit
Regionalverkehr Ruhr- Lippe GmbH	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel) E-km 6,310-7,000 E-km 8,300-9,300 E-km 9,368-10,390 Austausch vja Weichenschwellen an div. Weichen und Asphaltarbeiten an div. Bahnübergängen	Strecke 9284 Neheim Hüsten-Arnsberg Süd	Neheim-Hüsten	Arnsberg Süd	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Regionalverkehr Ruhr- Lippe GmbH	Brücke über die Ahse E-km 4,251	Strecke 9286 Hamm-Schmehausen	Hamm	Schmehausen	Bauwerkssanierung, Investition zur Erhaltung und Standsicherheit und Betriebssicherheit
Regionalverkehr Ruhr- Lippe GmbH	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel) E-km 8,300-9,300 E-km 8,00-8,950 Austausch vja Weichenschwellen an div. Weichen und Asphaltarbeiten an div. Bahnübergängen	Strecke 9286 Hamm-Schmehausen	Hamm	Schmehausen	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Regionalverkehr Ruhr- Lippe GmbH	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel) E-km 8,300-9,300 E-km 8,00-8,950 Austausch on Weichenschwellen an div. Weichen und Asphaltarbeiten an div. Bahnübergängen	Strecke 9286 Hamm-Schmehausen	Hamm	Schmehausen	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Rhein Sieg Verkehrs-ges. GmbH, Troisdorf	Gleiserneuerung des bestehenden Gleiskörpers	Niederkassel Mjadorf, von Johannesstraße bis Niederkassel Rheidt, Binger Str.			Aufrechterhaltung des betriebssicheren Zustands
Rheinbahn Düsseldorf	Schwellenwechsel Stahl auf Beton	Neuss Vorbahnhof	Neuss Vorbahnhof	Betriebshof Heerd	Stahlschwellenaufleger verrottet, Umbau auf Betonschwellen
Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH	Lieferung und Einbau von Gleis S49 auf Holzschwellen mit Befestigung sowie Durchführung von Gleisbauarbeiten	Niederkassel-Mondorf, BÜ Robert-Bosch-Straße, Bahn-km 8,306 und Niederkassel-Rheidt,v	vor BÜ Südsdstraße, Bahn-km 8,85 auf der Str8strecke der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn	von Troisdorf-West nach Niederkassel-Lülsdorf	Das Holzschwellen-Gleis liegt seit 1968 in dem angegebenen Bereich. In den letzten Jahren wurden Sicherungsmaßnahmen durch Einzelschwellenaustausch durchgeführt. Die Grenze der Belastbarkeit nach Streckenklasse D ist nun erreicht. Die Gleisanlage soll in einen besseren, weiterhin betriebssicheren Zustand gesetzt werden. Die Erneuerung wird ausschließlich auf der Hauptstrecke vorgenommen und nicht auf teilweise stillgelegten Umfahrungen.
rnv GmbH	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen und Fahrleitungsverstärkung im gesamten Streckennetz.	Ludwigshafen Oggersheim - Bad Dürkheim (Streckennummer: 9340)	Ludwigshafen Oggersheim	Bad Dürkheim Bahnhof	Die Infrastruktur im Streckennetz weist einen Investitionsstau auf. Zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Betriebs sind Erneuerungen der Fahrleitungsanlage geplant.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
rnv GmbH	Erneuerung von Gleisen inkl. Weichen und Kreuzungen im gesamten Streckennetz und damit einhergehend Brückensanierungen entlang der Strecke	Ludwigshafen Oggersheim - Bad Dürkheim (Streckennummer: 9340)	Ludwigshafen Oggersheim	Bad Dürkheim Bahnhof	Die Infrastruktur im Streckennetz weist einen Investitionsstau auf. Zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Betriebs sind verschiedene Gleiserneuerungen und Brückensanierungen geplant. Geplantes Investitionsvolumen der kommenden Jahre: - 2021: ca. 1,6 Mio. Euro (netto) - 2022: ca. 3,2 Mio. Euro (netto) - 2023: ca. 3,3 Mio. Euro (netto)
rnv GmbH	Projekt "RHB 2010": Das Projekt umfasst die Erneuerung der Infrastruktur in verschiedenen Bereichen zur Sicherung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrs, u. a. durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h sowie die Einführung von Eilzügen zwischen Bad Dürkheim und Heidelberg.	Ludwigshafen Oggersheim - Bad Dürkheim (Streckennummer: 9340)	Ludwigshafen Oggersheim	Bad Dürkheim Bahnhof	Zur Realisierung ist ein nachhaltiger Ausbau der Infrastruktur erforderlich, da die technischen Anlagen teilweise in einem veralteten Zustand sind und in vielen Bereichen nicht mehr den Anforderungen an ein modernes, zuverlässiges Nahverkehrssystem gerecht werden. Daher sind Investitionen zur technischen Sicherung der Bahnübergänge und die Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen bzw. Park+Ride-Anlagen zur Förderung der Intermodalität notwendig. Es ist beabsichtigt, zusätzlich zu den heutigen Nutzern (Berufs- und Schülerverkehr) neue Fahrgäste, insbesondere für den Einkaufs- und Freizeitverkehr, zu gewinnen.
rnv GmbH	Einrichtung von Überleitstellen entlang der Strecke	Ludwigshafen Oggersheim - Bad Dürkheim (Streckennummer: 9340)	Ludwigshafen Oggersheim	Bad Dürkheim Bahnhof	Um bei Baumaßnahmen den Betrieb aufrecht erhalten und um flexibel auf Betriebsstörungen reagieren zu können, ist die Einrichtung von insgesamt drei neuen Überleitstellen in Oggersheim (in Fahrtrichtung Bad Dürkheim) und in Maxdorf (in Fahrtrichtung Bad Dürkheim und in Fahrtrichtung Oggersheim) geplant.
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Bahnsteigbau, Oberbauerneuerung	Beuel - St. Augustin - Hangelar			Steigerung der Ein- und Aussteigerlast
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung (2 km) Brücken und Durchlasserneuerung	Eggmühl-Langquaid	ganze Strecke		Lasterhaltung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Oberbauerneuerung	Kall-Hellenthal	ganze Strecke		Lasterhaltung, Verkürzung der Fahrzeiten
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Kunstbauwerke	Osberghausen - Waldbröhl - Monbach	ganze Strecke		Lasterhaltung
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Brücken und Oberbauinstandsetzung	Passau-Freyung	gesamte Strecke		Wiederinbetriebnahme
RSE Rhein-Sieg-	Oberbauerneuerung	Rahden-Uchte	ganze Strecke		Schwellenerneuerung

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Eisenbahn GmbH					
Rurtalbahn	Elektrifizierung (25 km) zur Verbesserung der Betriebsqualität. Nach Reaktivierung weiter nach Hückelhoven-Baal und Ratheim.	Düren - Jülich - Linnich	Düren	Linnich	
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Gesellschaft Mannheim mbH	Erweiterung des Container-Terminals mit Neubau von 3 Stück Gleisen in fester Fahrbahn. Trimodaler Umschlag.	Mannheim, Handelshafen 1	Mannheim-Handelshafen	Mannheim Handelshafen	Der Container-Umschlag nimmt ständig zu. Die vorhandenen Flächen, Umschlagsanlagen, Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen reichen nicht mehr aus.
Staatliche Rhein-Neckar-Hafen-Gesellschaft Mannheim mbH	Bau von 3 Stück automatischen Wagenzählanlagen zur Erfassung der Wagenanzahl je Achsanzahl.	Mannheim, Handelshafen 1 und MA-Rheinau, Rheinauhafen 2	Mannheim-Handelshafen	Mannheim Rheinau Hafen	Bei den quartalsmäßigen Meldungen der EVUs wurden Differenzen festgestellt. Die Abrechnung der 10 Stück EVUs wird mit der Wagenzählanlage einfacher und so dokumentierbar.
Städtische Häfen Hannover	Sanierung der Gleise auf dem Übergabebahnhof in Hannover-Linden. Hier: Erneuerung des Gleises 541.	1750	Hannover-Linden Hafen		Seit 2010 werden die Gleise und Weichen des Übergabebahnhofs schrittweise durchgearbeitet, um seine Funktionalität zu erhalten.
Städtische Häfen Hannover	Erneuerung einer technischen BÜ-Sicherung.	Hannover, Hansastrasse 38	Nordhafen		Aufgrund des Alters der Anlage ist die Ersatzteilversorgung nicht mehr gegeben.
Städtische Häfen Hannover	Erneuerung von zwei technischen BÜ-Sicherungen.	Hannover-Linden, Davenstedter Straße	Hafen Linden		Wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der Straße ist der Ausbau der Sicherungseinrichtungen (u.a. durch die Ausrüstung mit Halbschranken) erforderlich. Zudem ist die Ersatzteilbeschaffung für die Bestandsanlagen aufgrund ihres hohen Alters nicht mehr gesichert.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Erneuerung von 2 technischen Sicherungen von BÜ	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Aufgrund des hohen Anlagenalters (über 50 Jahre) ist eine Ersatzteilbeschaffung nicht mehr möglich.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Neuanbindung zur DB Netz AG; 2. Bauabschnitt	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Verlängerung des bestehenden Zufüßrgleises zur DB Netz AG zur Übernahme und Übergabe von Ganzzügen mit einer Gesamtlänge von mehr als 580 m. Durchführung von Dreiecksfahrten, zum Drehen von Fahrzeugen.
Stadtwerke Koblenz GmbH	Neubau einer technischen Sicherung mit Halbschranken am BÜ "Marienfelder Straße"	Serviceeinrichtung Koblenz-Lützel Rheinhafen			Der Neubau ist durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Straße erforderlich.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Stadtwerke Osnabrück	An verschiedenen Bereichen der Gleisanlagen im Hafen werden Schwellenwechsel, Weichenschwellenwechsel, Weichenerneuerungen sowie Erneuerung von Bahnübergängen durchgeführt.	Hafen Osnabrück			Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes sowie zur Erhaltung der Betriebssicherheit mit voller Streckengeschwindigkeit und Belastbarkeit mit den vollen zulässigen Achslasten sind Ertüchtigungsmaßnahmen an Gleisen und Weichen erforderlich. Schienen sind teilweise abgefahren, die Holzschwellen haben die Grenze der Liegedauer erreicht. Dadurch ist eine kraftschlüssige Verbindung zwischen Schiene und Schwelle teilweise nicht mehr gegeben. Außerdem ist die Schotterbettung verunreinigt und gewährleistet nicht mehr die Lagestabilität der Gleise.
Stadtwerke Ulm Verkehr GmbH	Das Schienenmaterial ist z.T. über 100 Jahre alt und sollte erneuert werden. Bei der Ertüchtigung der Strecke in 2013 war darauf verzichtet worden, da man von einer weiteren Nutzungsdauer von 25 Jahren ausgegangen war.	5350 (Senden)-Weißenhorn	von km 0,91 bis Weißenhorn		Das Schienenmaterial ist aufgrund seines Alters z.T. schadhaft. Aufgrund von Schienenfehlern kommt es immer wieder zu Geschwindigkeitsreduzierungen mit der Folge von Zugverspätungen
Stadtwerke Ulm Verkehr GmbH	Elektrifizierung (10 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV. (Regio-S-Bahn Donau-Iller)	Senden - Weißenhorn	Senden	Weißenhorn	
SWEG Schienenwege GmbH	Elektrifizierung (27 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV.	Hechingen - Gammertingen	Hechingen	Gammertingen	
SWEG Schienenwege GmbH	Elektrifizierung (3 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV. (Ringzug)	Hüfingen Mitte - Bräunlingen Bf.	Hüfingen Mitte	Bräunlingen Bf.	
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Aufhöhung des Bahnsteigs im Bf Tegernsee für die Barrierefreiheit gemäß BGG	Bf Tegernsee	Schaftlach	Tegernsee	Gemäß des BGG muss der bestehende Bahnsteig auf 760 mm über SO gebracht werden. Bisher hat der Denkmalschutz diese Maßnahme verhindert. Neue Planungen lassen dies nun zu.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Ersatzbeschaffung der ESTW für die Bf Tegernsee und Gmund	Bf Tegernsee, Bf Gmund	Bf Schaftlach	Bf Tegernsee	Die Ersatzteilverhaltung seitens des Herstellers für die Stellwerke der Bauart SICAS S5 aus dem Jahr 1998 für den signalisierten Zugleitbetrieb ist abgekündigt worden.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Aufbau einer Ringbahn um den Tegernsee unter Verwendung der Infrastruktur der TBG (EBO) vom Bf Tegernsee nach Glashütte (Kreuth)	Landkreis Miesbach, Tegernsee und Umgebung	Bf Tegernsee	Glashütte, Gemeinde Kreuth	Der Straßenverkehr kommt oft durch hohes Pkw-Aufkommen zwischen den Orten Kreuth, Tegernsee und München zum Erliegen. Der regionale Busverkehr kommt im Stau der Straße nicht mehr zu der Schnittstelle zum SPNV in Richtung München, den Bf Tegernsee und Gmund am Tegernsee, durch. In den Tälern am See hat man keine Erweiterungsmöglichkeiten der Straße. Nur noch eine eingleisige Schienenstrecke nach EBO und BOStrab mit Kreuzungsmöglichkeiten für die Begegnungen der Straßenbahn kann den Verkehr flüssig halten und unabhängig von der Straße die Anschlussmöglichkeiten zum SPNV sichern. Im Tegernseer Tal sind Luftkurorte, die durch den Straßenverkehr in ihrer Existenz bedroht sind.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Eine Überlandstraßenbahn/Stadtbahn als Querverbindung von Bf Weilheim über Bf Bad Tölz zum Bf Miesbach (Weiterführung Rosenheim)	Oberbayern Linie zwischen den Kreisstädten Weilheim bis Miesbach	Bf Weilheim	Bf Miesbach	Im Voralpenland laufen alle Eisenbahnverbindungen auf die Landeshauptstadt München zu. Es gibt bisher keine Querverbindung der betreffenden Kreisstädte am Alpenrand. Durch stetigen Bevölkerungszuwachs muss die Schieneninfrastruktur für den ÖPNV/SPNV ergänzt werden. Durch den expandierenden Flächenverbrauch müssen jetzt die Grundstücke für die Trassenführung gesichert werden.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Elektrifizierung (12 km) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPNV.	Schaftlach - Tegernsee	Schaftlach	Tegernsee	Um den durchgängigen elektrischen Betrieb zu gewährleisten ist im Zuge der Elektrifizierung der Strecken der Bayerischen Oberlandbahn auch die Elektrifizierung der Tegernsee-Bahn erforderlich.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Ersatzbeschaffung der Seeuferwegbrücke im Bf Gmund am Tegernsee	Schaftlach - Tegernsee	Gmund	Tegernsee	Die Brücke ist über 100 Jahre alt und durch Bodensenkungen, die von Bebauungen in der Nachbarschaft ausgelöst wurden, beschädigt.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Ausbau der Teilstrecke Schaftlach - Gmund mit einem zweiten Gleis. Der Hp Moosrain muss zu einer Betriebsstelle aufgebaut und mit einem Mittelbahnsteig versehen werden.	Schaftlach - Tegernsee	Schaftlach	Tegernsee	Die BEG plant einen immer dichteren Takt des SPNV (Halbstundentakt) auf den Strecken der Oberlandbahn. Im Zuge eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke Holzkirchen - Schaftlach - Bad Tölz sollte auch die Tegernsee Bahn beschleunigt werden. Außerdem kann im Störfall auf der Oberlandbahn besser auf die Wiedereinrichtung des Taktverkehrs reagiert werden.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Ortschaft Bad Iburg, "In den Wellen"	Ibbenbüren	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund von Materialermüdung an der vorhandenen Brücke ist eine Sanierung unabdinglich, um die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Brückensanierung zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Ortschaft Harsewinkel, "Brücke über die Lutter"	Ibbenbüren	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund von Materialermüdung an der vorhandenen Brücke ist eine Sanierung unabdinglich, um die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Weichenschwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Gütersloh, Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Aufgrund Materialermüdung von Weichenschwellensätzen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Weiterhin umfasst dieses, dass neuer Gleisschotter eingebracht werden muss, mind. zwei Stopfdurchgänge je Weiche und eine schleiftechnische Bearbeitung notwendig sind. Folgende Weichen sind im Bf GT- Nord betroffen: EW1, EW2, EW3, EW4, DW12-13
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Gütersloh, Nähe Bf Gütersloh Nord	Bf Gütersloh Nord	Hövelhof	Aufgrund Materialermüdung von Bahnschwellen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Der Streckenabschnitt von Km 69,190 bis Km 69,390 beinhaltet gleichzeitig einen notwendigen Bodenaustausch und befindet sich in einer Unterführung.
Teutoburger Wald-Eisenbahn AG	Schwellenwechsel zur Erhaltung der Betriebssicherheit	Stadt Lengerich, bei Lengerich Pbf	Ibbenbüren	Bf Lengerich / Hohne	Aufgrund Materialermüdung von Bahnschwellen (Holzschwellen) müssen diese zur Erhaltung der Betriebssicherheit gewechselt werden. Der Streckenabschnitt von Km 16,896 bis Km 17,500 beinhaltet gleichzeitig zwei Lückenschlüsse.
Torsten Meincke Eisenbahn GmbH	Elektrifizierung (4 km) zur Ermöglichung durchgehender E-Traktion im SPFV und im Güterverkehr.	Hagenow Land - Hagenow Stadt	Hagenow Land	Hagenow Stadt	
Usedomer Bäderbahn GmbH	Reaktivierung der Strecke Swinemünde - Ducherow (historische Südanbindung der Insel Usedom)	Insel Usedom	Endpunkt Swinemünde	Bahnhof Ducherow	Mit diesem Projekt soll die Reisezeit zwischen Berlin und Heringsdorf von heute 4 h auf dann 2 h verkürzt werden. Mit dieser Reisezeitverkürzung wird die Bahn im Wettbewerb zum Kfz gestärkt und der Verkehr kann nachhaltig auf die Bahn verlagert werden. Ein weiteres Problem soll durch die Strecke vermieden werden. Durch die Öffnung der Grenze und den weiteren Ausbau des Hafens Swinemünde ist mittelfristig mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen in Swinemünde (Westseite) zu rechnen. Diese Verkehre sollen nicht über die Straße abgewickelt werden, da sonst der Tourismus auf der Insel nachhaltig Schaden nimmt.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Reaktivierung der Darßbahn (Barth-Zingst- Prerow)	Velgast - Barth (Halbinsel Fischland-Darß-Zingst)	Endpunkt Barth	Prerow (Darß)	Die UBB hat 2002 die Strecke Velgast - Barth übernommen. Seitdem betreibt sie die Reaktivierung der Darßbahn bis Prerow. 2007 hat die UBB die nicht mehr betriebsfähige Strecke auf dem Festland bis zur Meinungenbrücke gekauft, den Abschnitt Velgast - Barth komplett saniert und auf 100 km/h vmax ausgebaut. Mit der Reaktivierung soll die Bahn attraktiver und der Autoverkehr auf der Halbinsel reduziert werden. Die UBB geht von ähnlichen Fahrgaststeigerungsraten aus wie auf Usedom, da die Voraussetzungen ähnlich sind. Bei der Strecke handelt es sich noch um eine eisenbahnrechtlich gewidmete Trasse.

Infrastrukturbetreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Usedomer Bäderbahn GmbH	Schließung bzw. technische Sicherung von 6 höhengleichen Bahnübergängen	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Zwischen Koserow und Zempin befinden sich 6 technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Um diese zu beseitigen bzw. technisch zu sichern, sind umfangreiche Straßenbaumaßnahmen und der Bau von 2 Sicherungsanlagen erforderlich.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Umbau des Haltepunktes Bannemin zu einem Kreuzungsbahnhof	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Wolgast	Bahnhof Trassenheide	Aufgrund des sehr stark gestiegenen Fahrgastaufkommens ist das heutige Zugangebot nicht mehr ausreichend. Um eine weitere Verdichtung auf einen 20-min-Takt zwischen Wolgast und Swinemünde zu ermöglichen, ist der Bau von 2 Kreuzungsbahnhöfen auf der Insel Usedom notwendig, da die Streckenkapazität mit dem zur Zeit angebotenen 30-min-Takt zu 100 % ausgelastet ist.
Usedomer Bäderbahn GmbH	Neubau des Haltepunktes Dammerow Strand	Züssow - Swinemünde (Insel Usedom)	Bahnhof Zempin	Bahnhof Koserow	Bei Dammerow Strand liegt die Bahn nur ca. 30 m vom Strand entfernt. Außerdem befinden sich dort verschiedene touristische Attraktionen (Gedenkaltier, Hafen, Freilichtkino, Hotelanlagen). Zur besseren Erschließung der Region und zur Steigerung der Attraktivität der UBB in den Oberzentren Greifswald und Stralsund soll dieser Haltepunkt dienen (Motto "Mit der Bahn an den Strand").
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	SPNV Reaktivierung des Streckenabschnittes Verden (Aller) Süd bis Haltepunkt Hohenaverbergen bzw. Bf. Armsen. Streckenertüchtigung (Ausbau) Oberbau und deren Bauwerke (eine Brücke) sowie Bahnübergänge signaltechnisch sichern und ggf. die Strecke elektrifizieren. Hinzu wird an gewissen Stellen ein Schallschutz erforderlich werden. Bis in den 1960iger Jahren wurde auf der seit 1910 bestehenden öffentliche Eisenbahnstrecke Schienenpersonennahverkehr betrieben. Seinerzeit durch den Straßenpersonenverkehr dann ersetzt. Ziel der Maßnahme ist die Verlagerung des MIV auf den SPNV und Verkürzung der Reisezeiten. Darüber hinaus verhindert die Reaktivierung eine drohende Streckenstilllegung, der bis dato rein im Güterverkehr genutzten Eisenbahnstrecke.	9140	Verden (Aller) Süd	Armsen	Der MIV nimmt in einer rasanten Steigerung stetig zu. Das Landes- und Bundesfernverkehrsstraßennetz führt durch die Stadt Verden (Aller) (L 160, B215) und ist stark belastet. In den Hauptverkehrszeiten (Berufs-, Schülerverkehr) kommt es regelmäßig zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen mit Rückstaus. Darüber hinaus entstehen Umweltbelastungen. Die Idee ist, den derzeit im Bahnhof Verden (DB AG) endenden elektrischen Triebzüge der Regio-S-Bahn Bremen zu verlängern und bis Haltepunkt Eitze, Hohenaverbergen oder Armsen zu verlängern und dort jeweils auf die Gegenrichtung zu wenden. Die zulässige Streckengeschwindigkeit müsste im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens auf 60 km/h angehoben, um einen attraktiven SPNV anzubieten. Die Reisezeit zwischen Abgangs-/Haltepunkt bis Verden und weiter bis zum Oberzentrum Bremen würde sich erheblich verringern.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Verkehrsbetriebe Extertal GmbH	Elektrifizierung der Streckenteile der VBE in Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Gesamtstrecke. Nach Reaktivierung weiter nach Barntrup.	Lage - Lemgo-Lüttfeld	Infrastruktur-grenze DB	Lüttfeld (- Barntrup)	
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH	Ertüchtigung der Strecke Eystrup-Syke auf dem Abschnitt Bruchhausen Vilsen bis Heiligenfelde				Der Streckenabschnitt Hoya Eystrup ist weitgehend ertüchtigt. Erneuerung von zwei Brücken ist hier noch offen. Güterverkehr liegt bei derzeit knapp 200.000 Tonnen/Jahr. Tendenz noch leicht steigend. Um Kunden stabil bedienen zu können, wenn Brücken saniert werden, ist auch der Streckenabschnitt Bruchhausen - Vilsen Heiligenfelde zu ertüchtigen. Dies dient der Stabilisierung der Verkehre. Der M364Hauptkunde avisiert aber bei einer Ertüchtigung der Strecke auch Verkehre via Seehäfen aus dem M352Norden kommend zusätzlich zu den bereits vorhandenen. Letter of intent hierzu liegt vor
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Ertüchtigung des Streckenabschnittes auf einer Länge von rd. 10 km	Bohmte-Schwegermoor	Bohmte	Schwegermoor	Wiederherstellung einer für den Güterverkehr nutzbaren Infrastruktur, Gleisanbindung von zwei potentiellen Güterverkehrskunden
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Ertüchtigung des Streckenabschnittes auf einer Länge von rd. 2,5 km	Holzhausen-Heddinghausen - Bohmte	Holzhausen-Heddinghausen	Preußisch Oldendorf	Wiederherstellung der durchgehend und ohne Einschränkungen nutzbaren Infrastruktur zwischen Holzhausen-Heddinghausen und Bohmte
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Bau von insgesamt 10 technischen Bahnübergangs-Sicherungsanlagen	Holzhausen-Heddinghausen - Bohmte	Holzhausen-Heddinghausen	Preußisch Oldendorf	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Beseitigung von betrieblichen Einschränkungen (Langsamfahrstellen, Postensicherung)
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Bau von insgesamt 4 technischen Bahnübergangs-Sicherungsanlagen	Holzhausen-Heddinghausen - Bohmte	Preußisch Oldendorf	Bohmte	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Beseitigung von betrieblichen Einschränkungen (Langsamfahrstellen, Postensicherung)
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Ertüchtigung des Streckenabschnittes auf einer Länge von rd. 4,5 km	Holzhausen-Heddinghausen - Bohmte	Preußisch Oldendorf	Bohmte	Wiederherstellung der durchgehend und ohne Einschränkungen nutzbaren Infrastruktur zwischen Holzhausen-Heddinghausen und Bohmte
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Bau von zwei Kreuzungsbahnhöfen	Dissen/Bad Rotenfelde-Osnabrück, Hörne ("Haller Willem")	Dissen	Osnabrück	Mit dem Bau von zwei Kreuzungsbahnhöfen ist es möglich, anstelle des heutigen Stundentaktes einen Halbstunden-Takt zu realisieren.

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
VPS-Infrastruktur GmbH	Instandhaltungsmaßnahmen am Oberbau der öffentlichen Gleisanlage in Salzgitter Strecke A auf 2 km Länge mit zus. 5 Weichen.	Strecke A	Bf Salzgitter Voßpaß	Bf Salzgitter Beddingen	Anbindung der Gleisnetzinfrastruktur an die DB- Strecken. Transporte der Stahlindustrie im Raum Salzgitter
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Bau eines Zentralstellwerks als Ersatz für 4 bestehende Stellwerke inkl. Bahnübergangsanlage	Bf Wanne Osthafen, Bf Wanne Übf, Bf Wanne Übf Süd			In einem Radius von ca. 2 km sind derzeit 4 Stellwerke älterer Technik (mechanisch, elektro-mechanisch) vorhanden. Mit Hilfe eines neuen Zentralstellwerks wird unter Verbesserung der betrieblichen Abwicklung eine moderne zentrale Technik geschaffen. Die Einbindung der Bahnübergangsanlage dient zusätzlich der Sicherheit des kreuzenden Verkehrs.
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Erneuerung und Erweiterung der Gleisanlagen im Bf Wanne Übergabe und Bf Wanne Übergabe Süd	Bf Wanne Übf, Bf Wanne Übf Süd			Das Gleisbild der beiden Bahnhöfe entspricht in seiner Ausgestaltung und den zur Verfügung stehenden Gleis- und Aufstelllängen nicht mehr den Bedürfnissen der WHE und ihrer Kunden. Die Umgestaltung der beiden Bereiche ist insbesondere im Hinblick auf den zunehmenden Einsatz von Ganzzügen erforderlich.
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Erweiterung / Verlängerung der Gleisanlage, gesamte Elektrifizierung des Übergabebahnhof Üwf, Erweiterung der Anbindung WHE - DB Netz	Bf Wanne-Eickel Bereich Wst, Brw, Üwf (Infra der WHE)			Schnellere operative Durchführung der Zugübergabe / -übernahme; Bessere Platzangebote; höhere Frequentierung im Übergang von WHE auf DB
Wanne-Herner-Eisenbahn (WHE)	Elektrifizierung	Übergabebahnhof Wanne Üwf	Übergabebahnhof Wanne Üwf		Anbindung des Hafens an das E-Netz. Ermöglichung durchgehender E-Traktion im Güterverkehr.
Westerwaldbahn GmbH	Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen von Km 0,000 - Km 8,350	Betzdorf - Daaden	Betzdorf	Daadene	Notwendige und präventive Oberbauarbeiten und Bauwerkssanierungen
Westerwaldbahn GmbH	Oberbauarbeiten von Km 5,700 - Km 10,600	Scheuerfeld - Bindweide	Elben	Bindweide	Im Bahnhof Bindweide liegt der Betriebshof der Westerwaldbahn (Werkstatt). Somit zwangsweise Nutzung der Strecke Scheuerfeld-Bindweide für Überführungsfahrten aller Schienenfahrzeuge. In den vergangenen Jahren konnten die Ausgaben für Fremdleistungen, Stoffe und Waren nicht erwirtschaftet werden.
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Gemeindestraße Osthusener-Straße in Wadersloh /Liesborn	Lippstadt-Beckum	E-km 9,745		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Gemeindestraße Osthusener-Straße in Bad-Waldliesborn	Lippstadt-Beckum	E-km 9,745		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Kreisstraße Stadtstraße Wilhelmstraße in Beckum	Lippstadt-Beckum	E-km 28,160		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Kreisstraße Stadtstraße Nordstraße in Beckum	Lippstadt-Beckum	E-km 28,445		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Streckensanierung mit Schienen- und Schwellenwechsel, inklusive Schotteraustausch in folgenden Streckenabschnitten der Strecke Lippstadt-Beckum: E-km 19,845-20,197 E-km 13,295-13,745 E-km 14,600-16,390 E-km 11,365-12,730 Weichenaustausch in folgenden Streckenabschnitten der Strecke Lippstadt-Beckum: Weiche 14 im Bahnhof Lippstadt Nord Weiche 33 im Bahnhof Beckum Weiche 5 im Bahnhof Beckum	Lippstadt-Beckum	Lippstadt	Beckum	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel, Weichenaustausch), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Kreisstraße Waldliesborner Straße in Liesborn	Lippstadt-Beckum	E-km 9,860		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Gemeindestraße Völlinghauserweg in Anröchte	Lippstadt-Warstein	E-km 12,270		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am Bahnübergang Gemeindestraße Brückenstraße in Anröchte	Lippstadt-Warstein	E-km 12,635		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am Bahnübergang Landstraße 747 Kliever Straße in Anröchte	Lippstadt-Warstein	E-km 13,112		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am Bahnübergang Kreisstraße nach Mellrich in Anröchte	Lippstadt-Warstein	E-km 13,950		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am Bahnübergang Gemeindeweg Südring in Anröchte	Lippstadt-Warstein	E-km 14,968		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am Bahnübergang Haupterschließungsstraße Gewerbegebiet Erwitte Nord in Erwitte	Lippstadt-Warstein	E-km 4,760		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken am Bahnübergang Gemeindestraße Weingarten in Lippstadt	Lippstadt-Warstein	E-km 1,003		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Korrisionsschutzarbeiten und Beschichtungserneuerung am 1. / 2. Bauwerk (jeweils 40m) der Lippebrücke: E-km 1,160	Lippstadt-Warstein	Lippstadt	Lippstadt Nord	Bauwerkssanierung, Investition zur Erhaltung und Standsicherheit und Betriebssicherheit

Infrastruktur-betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs-stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Streckensanierung mit Schienen- und Schwellenwechsel, inklusive Schottertausch in folgenden Streckenabschnitten der Strecke Lippstadt-Warstein: E-km 2,525-4,567 E-km 18,558-18,932 E-km 19,898-21,540 E-km 22,270-23,310 E-km 15,400-17,490 Weichenaustausch in folgenden Streckenabschnitten der Strecke Lippstadt-Warstein: Weiche 1 Bahnhof Anröchte	Lippstadt-Warstein	Lippstadt	Warstein	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel, Weichenaustausch), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Streckensanierung mit Schienen- und Schwellenwechsel, inklusive Schottertausch in folgenden Streckenabschnitten der Strecke Neubeckum-Ennigerloh: E-km 2,875-3,335 E-km 6,152-7,143	Neubeckum-Ennigerloh	Neubeckum	Ennigerloh	Oberbausanierung (Schienen- und Schwellenwechsel), Reinvestition zur Erhaltung der Betriebssicherheit
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Bahnübergang (technisch gesichert) zu Erschließung Baugebiet, hierzu Rückbau und Zusammenführung zweier vorhandener, nicht technisch gesicherten Bahnübergängen Kohkamp in Sendenhorst/Albersloh	Neubeckum-Münster	E-km 21,624		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Franz-Hegemann Straße in Warstein	Strecke Industriebahn der Stadt Warstein	E-km 0,478		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Neubau Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschränken am Bahnübergang Franz-Hegemann Straße in Warstein	Strecke Industriebahn der Stadt Warstein	E-km 0,018		Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnübergänge (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme)

Infrastruktur- betreiber	Maßnahmenvorschlag	Strecke / Anlage	von Betriebs- stelle	bis Betriebsstelle	Hintergrund/Problembeschreibung
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Ausbau, Ober- und Unterbauerneuerung, Bü-Erneuerung	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Hemmingen	Heimerdingen	Fahrzeitverkürzung zwecks Umsetzung eines rationellen Betriebskonzepts und deutlich verbesserter Anbindung (30-Minuten-Takt) des künftigen SPNV-Endpunkts Heimerdingen, Erhöhung des Fahrkomforts
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Modernisierung aller Bahnhöfe und aller Fahrgastanlagen	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal-Gymnasium	Heimerdingen	Anlagen veraltet, kein barrierefreier Einstieg möglich, Beschleunigung des Betriebsablaufs zur Fahrzeitverkürzung und rationeller Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal	Heimerdingen	Derzeitiges Streckensicherungssystem nicht mehr anpassbar, Beschleunigung des Betriebsablaufs zur Fahrzeitverkürzung und rationaler Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Hemmingen - Heimerdingen
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Elektrifizierung	Strohgäubahn Korntal - Heimerdingen	Korntal	Hemmingen	Mit der Elektrifizierung der Strecke kann die Betriebsqualität verbessert und die Durchbindung des elektrischen SPNV ermöglicht werden.
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Elektrifizierung	Tälesbahn Nürtingen - Neuffen	Nürtingen	Neuffen	Mit der Elektrifizierung der Strecke kann die Betriebsqualität verbessert und die Durchbindung des elektrischen SPNV ermöglicht werden.
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslautalbahn (ZVVW)	Sanierung Remsbrücke	Wieslautalbahn (Schorndorf- Rudersberg- Oberndorf- Welzheim)	Schorndorf	Haubersbronn	Brücke (Baujahr 1908) altersbedingt sanierungsbedürftig, Fahrzeitverkürzung durch Beseitigung der eingerichteten Langsamfahrstelle
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslautalbahn (ZVVW)	Modernisierung und evtl. Verlängerung Bahnsteige	Wieslautalbahn Schorndorf- Rudersberg- Oberndorf- Welzheim	Schorndorf	Rudersberg- Oberndorf	Ermöglichung des barrierefreien Einstiegs in moderne Niederflurfahrzeuge, Ermöglichung längerer Züge zur Abwicklung des steigenden Fahrgastaufkommens und langer Züge im Touristikverkehr nach Welzheim, Einrichtung von Fahrgastinformationseinrichtungen (Lautsprecher, ggf. dynamische Fahrgastinformation)
Zweckverb. Verkehrsverband Wieslautalbahn (ZVVW)	Elektrifizierung	Wieslautalbahn Schorndorf- Rudersberg- Oberndorf- Welzheim	Schorndorf	Oberndorf	