

Str. Nr.	Abschnitt Von Betriebsstelle	Bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4000 4020	Karlsruhe	Basel	Keine ausreichenden Überholmöglichkeiten, keine Abstellung/ Pufferung möglich	Einrichtung von Abstell- und Überholmöglichkeiten
4000	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf	Hbf Mangelnde Kapazität, betrieblicher Engpass, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Kurzfristig sollten die als "Umleiterstrecke" in 2010 realisierten Gleise auch nach Ent-fall des Bedarfs der "Umleitung" erhalten bleiben, um die geschilderten Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Langfristige Lösungsmöglichkeit: Herstellung der Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg; kreuzungsarmer Anschluss Main-Neckar-Bahn an den Rbf Mannheim; viergleisiger Ausbau zw. HD-Wieblingen und HD-Hbf
4000	Offenburg	Basel	Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende in Emmendingen	Blockverdichtung Ausfahrt Emmendingen
4000	Offenburg		Zu lange Zugfolgezeiten nach Bahnsteigwende	Blockverdichtung Ausfahrt Offenburg
4000	Singen (Htw)	Konstanz	Mangelnde betriebliche Flexibilität; keine Überleitmöglichkeit im Streckenabschnitt Radolfzell – Konstanz; kein Gleiswechselbetrieb	Schaffung von Überleitmöglichkeiten bzw. Gleiswechselbetrieb zwischen Radolfzell und Konstanz
4010	Frankfurt	Stadion Mannheim	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten im FV	Zweigleisige Neubaustrecke für 250 bis 300 km/h
4010	Mannheim- Käfertal	Mannheim Hbf	Betriebserschwerisse und Verzögerungen durch seit Jahren andauernd bestehenden „zeitweilig eingleisigen Betrieb (ZEB)“	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit
4020	Karlsruhe Hbf	Rastatt	Mangelnde Kapazität im Abschnitt Karlsruhe Hbf – Durmernheim	Dreigleisiger Ausbau von Karlsruhe Hbf bis Durmersheim (Nord)
4020 4240	Karlsruhe Hbf	Rastatt	Behinderungen durch Fahrstraßen-aus-schlüsse im Bf. Rastatt	Höhenfreie Verknüpfung der KBS 702 Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt mit der KBS 710.41 Rastatt – Freudenstadt im Bf. Rastatt
4061 4062	Mannheim- Friedrichsfeld	Mannheim- Friedrichsfeld Süd Einf/Ausf.	Mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Bau einer niveaufreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in die Main- Neckar-Bahn

Str. Nr.	Abschnitt Von Betriebsstelle	Bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4104	Weinheim	Fürth (Odenwald)	Betriebliche Nachteile und Reisezeitverlust aufgrund von Langsamfahrstellen. Zu kurze Bahnsteige verhindern wirtschaftlichen Triebwageneinsatz nach Ausschreibung	Beseitigung Langsamfahrstellen (insbes. Bei BÜ); Verlängerung Bahnsteige für Ausschreibung
4111	Heidelberg Hbf	Neckargemünd	Wirtschaftlicher Betrieb am Abend und am Wochenende im S-Bahn-Verkehr ohne Kuppeln und Flügeln nicht möglich	Flügeln und Kuppeln in Neckargemünd
4115	Steinsfurt	Eppingen	Niedrige Geschwindigkeit wegen unbeschränkter BÜ; infolge zu kurzer Wendezeit Verspätungsübertragung auch auf Strecke 4114	Technische Sicherung bzw. Auflassung der BÜ
4124	Seckach	Buchen (- Miltenberg)	Mangelnde Attraktivität des Angebots aufgrund ausstehender Strecken und Stationsmodernisierung	Trassierung, Gleiserneuerung und technische Sicherung BÜ zur Fahrzeioptimierung; neue Stationen
4214 4215	Karlsruhe-West	Karlsruhe-Dammerstock	Mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung und Verbindungskurve	Wiederaufbau und Elektrifizierung der Verbindungskurve
4250	Hattingen	Singen (Htw)	Falsche Blockeinteilung im Streckenabschnitt Engen - Singen. Der Bf. Singen kann nur im 5-Minutenabstand verlassen bzw. erreicht werden, so dass unattraktive Aufenthaltszeiten entstehen	Möglichst kurzfristige Verkürzung des Blockabstandes zwischen Engen und Singen
4260	Kehl	Appenweier	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr; zu geringe Trassenkapazität im Nahverkehr	2-gleisiger Ausbau der Nordkurve. Ausbau der gesamten Strecke (inkl. Südkurve) für Geschwindigkeiten bis 160 km/h.
4500	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Elektrifizierung der Strecke; zusätzlich Geschwindigkeitserhöhung
4500	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Bau einer Verbindungskurve zur Umfahrung Friedrichshafen-Stadt auf alter Strecke
4500	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Kurzfristig: Einbau von Blocksignalen in Meckenbeuren
4530	Friedrichshafen	Lindau-Aeschach	Mangelnde Kapazität	Elektrifizierung der Strecke; zweigleisiger Ausbau des Abschnittes Friedrichshafen-Lindau
4600 4661	Horb Tuttlingen	Tuttlingen Hattingen	Überlastung der eingleisigen Strecke durch das Zusammentreffen von Fahrplantrassen des ICE/T mit SPNV (Verschärfung durch Ringzugkonzept des SPNV absehbar).	Schaffung von Nutzungsmöglichkeiten für den Güterverkehr.

Str. Nr.	Abschnitt Von Betriebsstelle	Bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4700 4710 5300	Kornwestheim	Augsburg	Zu geringe Anhängelasten; überhöhter Aufwand durch Nachschiebeerfordernis auf der Geislinger Steige	Ausbau der Alternativstrecke Kornwestheim - Schorndorf - Aalen - Donauwörth - Augsburg mit ausreichenden und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten
4700	Plochingen	Ulm	Behinderungen am niveaufreien Bahnsteigzugang Beimerstetten	Niveaufreier Bahnsteigzugang
4920 4922	Wertheim	Bad Mergentheim	Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstand und dadurch mangelnde Attraktivität	Modernisierung Stationen; Oberbaumaßnahmen zur Fahrzeitorientierung; zusätzliche Stationen
4930	Backnang	Schwäbisch-Hall Hessental	Mangelnde Kapazität	Partieller Ausbau der Strecke durch die Wiedererrichtung des Kreuzungsbahnhofs Fornsbach
KN	Knoten Mannheim		Besonderer betrieblicher Engpass	Bahnsteigverlängerung
KN	Knoten Ulm		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr	Spurplanänderungen
ZBA	Basel Bad Rbf		Fehlende Gleise für Zugbildungsaufgaben	Reaktivierung von Gleisen in der ehem. C-Gruppe des Bahnhofs Basel Bad Rbf
ZBA	Basel Bad Rbf und Weil (Rhein)		Aufgrund fehlender bzw. unzureichender Lokwechsel- und Puffergleise in Basel Bad Rbf (Gr A) und Weil (Rhein) bestehen betriebliche Einschränkungen für die Übergabe/Übernahme von Zügen, die entsprechende konzeptionelle Änderungen erforderlich machen und Mehrkosten für den internationalen Schienengüterverkehr verursachen.	Schaffung zusätzlicher Lokwechsel- und Puffergleise in den Bahnhöfen Basel Bad Rbf und/oder Weil (Rh)
ZBA	Karlsruhe Gbf		In Karlsruhe Gbf stehen zum großen Teil nur Gleisanlagen für die Zugbildung und Pufferung von Zügen zur Verfügung, die - zu kurz sind, - nur einseitig angebunden sind (Stumpfgleise), - nur teilweise elektrifiziert sind, - keine Zugein- und -ausfahrten in beide Richtungen zulassen, d. h., Züge müssen je nach Ein-/Ausfahrtrichtung umgesetzt werden.	Schaffung einer Zugbildungs-/Puffergruppe mit mindestens 3 el. Gleisen von 700 m Länge, die jeweils beidseitige Ein-/Ausfahrten zulassen (Flächen sind vorhanden)

<b>Str. Nr.</b>	<b>Abschnitt Von Betriebsstelle</b>	<b>Bis Betriebsstelle</b>	<b>Problembeschreibung</b>	<b>Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht</b>
ZBA	Mannheim-Friedrichsfeld und/oder Mannheim Rbf		Aufgrund fehlender Personalwechsel-/Puffergleise in Mannheim-Friedrichsfeld (oder Mannheim Rbf) und Pufferung der Züge auf den Zulaufstrecken auf unterschiedlichen Bahnhöfen, kann keine Systematisierung des Personaleinsatzes vorgenommen werden bzw. werden unproduktive Arbeitszeiten generiert. Gleichzeitig wäre - insbesondere in Richtung Süden - eine Bündelung von Güterzügen bzw. Entzerrung der Verkehrsarten PV/GV besser möglich.	Gleiskapazität für Personalwechsel und kurzfristige Pufferung von Güterzügen schaffen.