

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																				
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																				
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukurmaßnahmen
54							X		X								NV	Angebot	Verlängerung der RB Hamburg - Lüneburg bis Lüneburg-Rettmer	Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Lüneburg - Soltau bis Lüneburg-Rettmer
81							X							X		X	NV	Angebot	Beschleunigung des RE Kassel - Nordhausen - Halle durch weniger Zwischenhalte bei gleichzeitiger Verdichtung der S-Bahn und Streckenausbau auf bis zu 140 km/h; Herstellung eines guten Anschlusses an eine schnelle Verbindung nach Leipzig oder Durchbindung	Streckenausbau auf 140 km/h
131							X									X	NV	Angebot	Regionalbahnlinie Bad Salzungen - Vacha - Gerstungen	Lückenschluss Philippsthal (Werra) - Vacha (Wiederaufbau VzG 6707, ca. 3,8 km)
214							X		X					X		X	NV	Infrastruktur	Beschleunigung des RE-Verkehrs Kassel-Halle im Bereich Eichenberg	Ausbau der Verbindungskurven, des Gleisdreiecks nördlich des Bahnhofes Eichenberg in Richtung Leinefelde in eine Zweigleisigkeit, d.h. Achse Eichenberg-Leinefelde (Hessen-Thüringen) und Göttingen-Leinefelde (Niedersachsen-Thüringen).
215							X		X							X	NV	Infrastruktur	Wiederherstellung sämtlicher Ausweichgleise zwischen Kassel Hbf. und Eichenberg	Ausbau Gleisanlagen/Bahnsteige zur Ausweichung/Überholung/Kreuzung in Hann. Münden, Gertenbach und Witzenhausen, insbes. auch im Hinblick auf immer wieder notwendige Umleitungen für den Fernverkehr als Ausweichstrecke zur Schnellfahrstrecke zwischen Kassel und Göttingen.
216							X		X					X		X	NV	Infrastruktur	Beschleunigung Streckenausbau Halle-Kasseler-Bahn	Ausbau zwischen Eichenberg und Halle (Saale) zur Geschwindigkeitserhöhung
217							X		X								NV	Angebot	Verdichtung der RB87 zwischen Göttingen und Bebra auf einen 30 Min.-Takt, dadurch Verkürzung des Aufenthalts in Eschwege; Einbindung in die Knoten Eichenberg und Bebra.	Bau eines weiteren Bahnsteigs in Eschwege (Stadtbahnhof/Kopfbahnhof). Dadurch können durchgehende Züge, teils in überschlagender Wende fahren und es können gleichzeitig Züge in Eschwege enden. Beseitigung der Eingleisigkeit im Bereich Eschwege-Niederhone, durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Eschwege und Einfädelung Eschwege-West.

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
218							X		X								NV	Angebot	neue Linie RB83: Umsteigefreie SPNV-Verbindung Eschwege-Stadt nach Kassel Hbf. in einem 60 Min-Takt über Eichenberg, wenn keine eigene durchgängige Verbindung möglich, wegen Trassenbelegung, dann Kopplung/Flügelung in Eichenberg.	Bau eines weiteren Bahnsteigs in Eschwege (Stadtbahnhof/Kopfbahnhof). Dadurch können durchgehende Züge, teils in überschlager Wende fahren und es können gleichzeitig Züge in Eschwege enden. Beseitigung der Eingleisigkeit im Bereich Eschwege-Niederhone, durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Eschwege und Einfädelung Eschwege-West.
219							X										NV	Angebot	RB87, Wiederherstellung des Haltepunkts Oberrieden (Stadt Bad Sooden-Allendorf) an der Bahnstrecke Göttingen-Bebra	Neubau der Bahnsteige und des Umfeldes in Bad Sooden-Allendorf, ST Oberrieden.
220							X										NV	Angebot	Wiederherstellung des Bahnhofs / Bahnhalts Cornberg an der Bahnstrecke Göttingen-Bebra	Ausbau der vorhandenen Gesamtanlage, welche heute als Verschiebebahnhof dient, durch den Wiederaufbau als Personenbahnhof, inkl. Kreuzungsbahnhof
221							X										NV	Angebot	stärkere Durchbindung von RE-Linien und RB-Linien durch den Bahnhof in Bebra (Göttingen-Fulda sowie Kassel-Fulda, Kassel-Erfurt, Kassel-Bad Salzungen (Reaktivierung/Neubau Werratalbahn) und erforderliche Kapazitätssteigerung	Wiederaufbau des Bahnsteigs Gleis 1 und 2 des Bahnhofs Bebra, Verlagerung der Verkehrsachse Fulda-Bebra-Kassel und Fulda-Bebra-Göttingen wieder komplett auf die Seite der Gleise 1, 2 und 3. Nutzung des Gleises 8 wieder als Kapazität der Achse Kassel-Bebra-Erfurt.
222							X									X	NV	Angebot	Schaffung einer RE-Direktverbindung - RE 8 Kassel Hbf.-KS-Wilhelmshöhe-Bebra-Eisenach-Gotha-Erfurt, Takt alle 60 Minuten, zusätzlich zur vorhandenen Linie RB 6 Bebra-Eisenach	
223							X									X	NV, FV	Infrastruktur	Trennung des Regionalzugverkehrs und des Fernzugverkehrs zwischen Osthessen und Thüringen auf der Hauptstrecke vom Raum Bebra bis nach Erfurt.	Ausbau der Hauptstrecke zu einer Viergleisigkeit zwischen der Einfädelung der Neubaustrecke bei Wildeck-Hönebach und Erfurt, Trennung von je zwei Gleisen zwischen RB- und RE-Verkehr einerseits sowie ICE-/IC-Verkehr andererseits.

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
224							X									X	NV	Angebot	Reaktivierung der Werratalbahn Bad Salzungen-Vacha-Philippsthal-Gerstungen sowie Schaffung von RB/RE-Direktverbindungen Meiningen-Bad Salzungen-Vacha-Bebra-Kassel / ggf. Bad Hersfeld.	Reaktivierung der Werratalbahn zwischen Bad Salzungen und Gerstungen, inkl. Wiederaufbau des abgebauten Abschnitts zwischen Vacha und Philipsthal oder Nutzung der K+S-Betriebsgleise. Neubau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen Wildeck-Raßdorf und Werra-Suhl-Tal-Dankmarshausen. Diese kann im Rahmen des Neubaus des Überführungsbauwerks der neuen Schnellfahrtstrecke (Fulda-)Langenschwarz-Hönebach(-Gerstungen-Eisenbach-Erfurt) geplant werden, ggf. als Bauvorleistung erfolgen. Das Überführungsbauwerk SFS/Neubaustrecke-Bestandsstrecke muss Bereich von Wildeck-Hönebach bzw. Wildeck-Raßdorf errichtet werden. Im Bereich von Wildeck sollte auf jeden Fall eine komplette Trennung zwischen Fernverkehr und Regionalverkehr erfolgen, der Fernverkehr sollte zwei eigene Gleise haben. Das gilt auch für die Überführungsbauwerke.
225							X									X	NV	Angebot	RB88 (Meiningen-)Bad Salzungen-Vacha-Philippsthal-Heringen-Wildeck-Bebra (teilweise Weiterfahrt nach Kassel bzw. Bad Hersfeld), Fahrten im 60-Minuten-Takt - Flügelung/Kopplung in Heringen mit RB89	
226							X									X	NV	Angebot	RB89 (Meiningen-)Bad Salzungen-Vacha-Philippsthal-Heringen-Gerstungen - Fahrten im 60-Minuten-Takt - Flügelung/Kopplung in Heringen mit RB88	
227							X										NV	Angebot	Schaffung einer RT-Schnellverbindung - Linie RT 3 - im 30 Min.-Takt von Hess. Lichtenau über die Lossetaltrasse, d.h. KS-Bettenhausen und KS-Niederzwehren nach KS-Wilhelmshöhe.	Ausbau der Umfahrung über die alte Trasse im Bereich Kaufungen
228							X			X							NV	Angebot	Beschleunigung des RE-Verkehrs (Linien RE11 und RE17), des Fernverkehrs und des Güterzugverkehrs auf der Strecke Warburg-Kassel, Wiedereinrichtung des Bahnhofs Liebenau als Umsteigepunkt zwischen RE-Verkehr und Regio-Tram-Verkehr (RT)	Neubau einer Bahnstrecke als Abkürzung zwischen Hofgeismar und Liebenau zur Umgehung der "Hümmer Kurve" mit ihrer langsamen Geschwindigkeit. Nutzung der Altstrecke von Hofgeismar über HOG-Hümme bis nach Liebenau im Normalbetrieb lediglich als RT-Strecke. Dreigleisiger Ausbau des Abschnitts zwischen Hofgeismar und Espenau-Mönchehof, dem künftigen Abzweig des Güterverkehrs Kurve Kassel. Beschleunigung der Gesamtstrecke Warburg-Kassel durch Infrastrukturausbau, Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h.

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
229							X		X	X							NV	Angebot	Wiederaufnahme von Zugverkehr auf der ehemaligen Carlsbahn als Erschließung des nördlichen Landkreises Kassel als Verkehr mit der Regio-Tram (RT) Nordhessen, Idee wurde im Gespräch zwischen PRO BAHN und der NVV-Geschäftsführung besprochen. Zunächst Verlängerung bis Trendelburg (Kernort).	Wiederaufbau der Carlsbahn zwischen HOG-Hümme und Trendelburg (Kernort). Auf diesem Abschnitt ist der Bahndamm noch ungenutzt vorhanden. Der Abschnitt zwischen Trendelburg und Bad Karlshafen wird aktuell abschnittsweise für andere Zwecke genutzt. Ein Wiederaufbau bis Bad Karlshafen muss auf jeden Fall mit untersucht/geplant werden.						
230							X		X	X							NV	Angebot	Verlängerung der RT-Verkehrs der heutigen Linie RT1 über HOG-Hümme hinaus. D.h. als Linie RT 1 auf dem Streckenabschnitt der Altstrecke "Hümmer Kurve" bis Liebenau mit Einrichtung der früheren Unterwegshalte. Des Weiteren als Linie RT2 als Verlängerung von HOG-Hümme bis nach Trendelburg (Kernort), Untersuchung der Verlängerung bis nach Bad Karlshafen. Zwischen HOG-Hümme und Kassel gemeinsame vertaktete Führung der RT1 und der RT2	Siehe Infrastrukturmaßnahmen der beiden vorweg genannten Punkte. Außerdem Wiederaufbau der Bahnhaltepunkte der Bahnhaltepunkte Trendelburg-Eberschütz und Liebenau-Lamerden in RT-Standard sowie Wiedereröffnung/Ertüchtigung des Bahnhofs Liebenau (Kernort) für den RE- und den RT-Verkehr als Umsteigepunkt. Erweiterung der Gleisanlagen als neuer Endpunkt der Linie RT1 sowie der Durchgangsgleise mit Bahnsteigkanten für die RE-Linien RE11 und RE17.						
231							X			X							NV	Angebot	Einrichtung des RE11 auch im Abschnitt Paderborn-Kassel auf einen 60-Min.-Takt und des RE17 auf einen 60-Minuten-Takt, der RE17 als Bedienung zwischen Kassel und Warburg							
232							X										NV	Angebot	RE17: Obere Ruhrtalbahn, Wiederaufbau/Wiedereröffnung des Bahnhaltepunkts Diemelstadt-Wrexen	Neubau der Bahnsteige und des Umfeldes in Diemelstadt-Wrexen						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																						
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																						
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen		
233							X			X							NV	Angebot	Linie RB97: Einrichtung eines konstanten 60 Min.-Takts auf der Uplandbahn zwischen Korbach und Brilon und Prüfung von Durchbindungen mit Zügen der Oberen Ruhrtalbahn			
234							X										NV	Infrastruktur	Bahnstrecke Kassel-Korbach, Verlängerung der Zweigleisigkeit bis Ahnatal-Weimar zur Fahrplanstabilität			
235							X										NV	Angebot	RE4/RB4 - Ausbau der Bahnstrecke Kassel-Korbach, d.h. Elektrifizierung mindestens bis Wolfhagen, Prüfung der Elektrifizierung bis Korbach, bzw. alternative Antriebe, Verdichtung auf einen 30 Min.-Takt, in Nebenzeiten 60 Min.-Takt - Bezeichnung aller Fahrten Kassel-Korbach nur als Regionalbahn (RB)	Ausbau der Bahnstrecke Kassel-Korbach, d.h. Elektrifizierung mindestens bis Wolfhagen, Prüfung der Elektrifizierung bis Korbach, Erhöhung auf mindestens 80-100 km/h im gesamten Streckenverlauf, Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen bei Feldwegen/Wirtschaftswegen		
236							X										NV	Angebot	RB97/RE97, Verdichtung der Unteren Edertalbahn zwischen Korbach, Frankenberg (Eder) und Marburg in der Hauptverkehrszeit auf einen regelmäßigen 30-Minuten-Takt mit allen Unterwegshalten sowie von Sonderverkehren (Ausflugsverkehr Edersee aus/in Richtung Marburg, Gießen und Frankfurt am Main). Abschaffung des bisherigen Konzeptes der Bedarfshalte und Erhebung aller Halte zu regulären Halten. Bezeichnung aller Fahrten Marburg-Korbach nur als Regionalbahn (RB)	Untere Edertalbahn, RE97/RB97 (dann RB97), Neubau eines zweiten Kreuzungsbahnhofs zwischen Korbach und Frankenberg (Eder), insbesondere um Verstärkungsfahrten und Sonderzugfahrten zum Edersee durchzuführen		
237							X										NV	Angebot	RB97/RE97 (dann RB97), Erhöhung der Geschwindigkeit der Unteren Edertalbahn und der Burgwaldbahn Korbach-Frankenberg-Cölbe auf 80 km/h-100 km/h	Aufrüstung der Signal- und Steuerungstechnik sowie insbesondere Beseitigung eines großen Teils der schienengleichen Bahnübergänge von Feldwegen/Wirtschaftswegen.		

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukurmaßnahmen
238							X										NV	Angebot	Wiederherstellung der RB zwischen Frankenberg (Eder) und Battenberg (Eder) - Güterverkehr für Firma Vissmann - als Linie RB107 Flügelung/Kopplung in Frankenberg mit Zügen der RB-Züge aus/in Richtung Korbach - zur gemeinsamen Fahrt über die RB97 der Burgwaldbahn Frankenberg-Cölbe-Marburg, Schaffung eines 30 Min.-Taktes zwischen Frankenberg und Marburg.	Reaktivierung der Oberen Edertalbahn zwischen Frankenberg (Eder) und Battenberg (Eder)
239							X										NV	Angebot	Herstellung einer RT-Verbindung - als RT 6 - von der Kassel-Naumburger-Eisenbahn über den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe nach Kassel Hbf. mindestens im 30 Min.-Takt.	Neubau der Einfädelung und von Überführungsbauwerken südlich des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe, damit die Züge aus/in Richtung Baunatal mit den Gleisen 7 bis 10 des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe verbunden sind.
240							X										NV	Infrastruktur	RB39 Wabern-Bad Wildungen, Ausbau von Bad Wildungen mit zwei Kopfgleisen, Beschleunigung der Strecke auf 80-100 km/h, Erhalt und Wiederaufbau aller Kreuzungsbauwerke, Schaffung eines 30 Min./60 Min.-Takts, Bezeichnung aller Fahrten Kassel-Bad Wildungen nur als Regionalbahn (RB)	Ausbau des Bahnhofs Bad Wildungen mit zwei Gleisen/Bahnsteigen für den Personenverkehr. Beschleunigung der Strecke auf 80-100 km/h, Erhalt und Wiederaufbau aller Kreuzungsbauwerke
241							X										NV	Infrastruktur	(RE98), RB38, RB39, RB5, RT5, Flexiblere Möglichkeiten im Bahnhof Baunatal-Guntershausen zur Zugbeschleunigung	Ausbau der Bahnanlagen im Bahnhof Baunatal-Guntershausen zur flexibleren Andienung der Bahnsteigkanten für Personenzüge.
242							X										NV	Angebot	Schaffung von RB-Verkehr als Linie RB105 in 60 Min.-Takt zwischen Marburg.-Kirchhain-Schwalmsstadt-Treysa und Homberg (Efze) mit Verlängerung nach Melsungen und Durchbindung nach Kassel. Gemeinsame Fahrt mit den kurzstreckigen Regionalbahnen der Ohmtalbahn (RB106) mit Flügelung/Kopplung in Kirchhain. Beschleunigung zwischen Melsungen und Kassel.	Reaktivierung der Nordhessischen Kanonenbahn zwischen Schwalmsstadt-Treysa und Homberg (Efze) sowie Wiederaufbau zwischen Homberg (Efze) und Malsfeld

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																				
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																				
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
243							X			X							NV	Angebot	Obere Lahntalbahn - RB94 - durchgängige Regionalbahnen zwischen Marburg und Siegen im 60 Minuten-Takt	1.) Durchgängige Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Erndtebrück und Marburg sowie Ortsende Erndtebrück und Siegen auf 80-100 km/h 2.) Max. Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen, wo irgend möglich, insbesondere bei Feldwegen, bei Bedarf Ersatz durch Über- und Unterführungen 3.) Wiedereröffnung/Wiederaufbau der Bahnhaltdepunkte Biedenkopf-Ludwigshütte, Biedenkopf-Süd und Lahntal-Göttingen (letzterer etwa an Stelle des früheren Bahnhofs Sarnau) 4.) Ausbau/Wiederherstellung von Kreuzungsbahnhöfen in: Bad-Laasphe Oberndorf, Bad Laasphe-Feuding, Biedenkopf, Lahntal-Caldern
244							X			X							NV	Angebot	Obere Lahntalbahn - Einrichtung einer Zusatzlinie RB104 zwischen Bad Laasphe und Marburg im Stundentakt, als Ergänzung zur RB94 in diesem Abschnitt, Flüglung/Kopplung mit dem Ast der RB96 von/nach Bad Berleburg in Erndtebrück.	Unter Beachtung der auszubauenden Infrastruktur in der vorhergehenden Zeile.
245							X			X							NV	Angebot	Strecke Siegen-Marburg (Obere Lahntalbahn) - Einrichtung einer Regionalbahn RB108 zwischen Siegen Hbf. und Hilchenbach im Stundentakt, als Ergänzung zur RB94 in diesem Abschnitt	Unter Beachtung der auszubauenden Infrastruktur in der vorhergehenden Zeile.
246							X										NV	Infrastruktur	Neubau einer Entlastungsstrecke der Main-Weser-Bahn zwischen Edermünde-Grifte und Kassel-Oberzwehren für die RE-Züge (heute RE30, RE98) und Fernzüge	Neubau einer Entlastungsstrecke der Main-Weser-Bahn zwischen Edermünde-Grifte und Kassel-Oberzwehren, abschnittsweise entlang der Autobahn A 49 im Bereich Baunatal

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
247							X										NV	Infrastruktur	Schaffung von schnelleren Verbindungen durch Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Kassel-Gießen, Reduzierung der Reisezeit für Fernzüge und ggf. schnelle Regional-Express-Züge zwischen Kassel-Gießen von 80 Minuten auf 60 Minuten	1.) Neubaustrecke zwischen Edermünde-Grifte und Kassel-Oberzwehren (siehe extra Hinweis) 2.) Abschnittsweise Neutrassierung zwischen Edermünde-Grifte und Schwalmstadt-Treysa zur Beseitigung kleinerer Kurvenradien 3.) Beseitigung aller noch vorhandenen 15 schienengleichen Bahnübergänge zwischen Kassel und Marburg und bei Bedarf Ersatz durch Über- und Unterführungen 4.) Ausbau "aller" Bahnstationen, auch der kleineren Bahnstationen 5.) Wiederherstellung des Hausbahnsteigs in Neustadt (Hessen) - Gleis 1 6.) Bau eines Hausbahnsteigs in Stadtallendorf als Wendeanlage aus südlicher Fahrtrichtung 7.) weiterer Ausbau des Bahnhofs Lollar durch Wiederherstellung des Gleises 3 und Umbau zum Mittelbahnsteig als Verbesserung für die reaktivierte Lumdatalbahn (RB43) sowie grundlegende Erneuerung des Gleises 11 8.) Keine schienengleichen Übergänge mehr für Fahrgäste, kompletter Ersatz durch barrierefreie Unter- oder Überführungen 9.) Umsetzung möglichst vieler Maßnahmen im Rahmen der vorgesehenen Grundsanierung/Komplettspernung 2028/2029 anstreben. 10.) Zurüstung der Strecke auf ETCS, alterantiver Betrieb oder Rückfallebene auf PZB						
248							X										NV, FV	Infrastruktur	Beschleunigung des Fern- und Regionalzugverkehrs der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Friedberg-Gießen durch umfassende Ausbaumaßnahmen. Beschleunigung für die Linien ohne Unterwegshalte auf abschnittsweise auf 200 km/h	Viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg (Hess.) und Gießen. Bau eines weiteren Bahnsteigs (ggf. Mittelbahnsteigs) in Bad Nauheim und in Butzbach. Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Langgöns. Verhinderung von Nahe der Bahnstrecke liegenden Bebauungsplänen auf ehem. Bahnliegenschaften, Zurüstung der Strecke auf ETCS, alterantiver Betrieb oder Rückfallebene auf PZB						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
249							X										NV	Infrastruktur	Optimierung der Kapazitäten der "Hauptbahnhöfe" von Gießen und Marburg sowie in Marburg-Süd, um sämtliche Zugleistungen deutlich ausbauen zu können.	Marburg: Erweiterung der Kopfgleise auf der Westseite des "Hauptbahnhofs" über das Gleis 1 a hinaus, insbesondere für die in Marburg endenden Züge aus südlicher Richtung unter Beachtung des Wiederaufbaus der Salzbödebahn, Prüfung eines Bahnsteigs Gleis 9 und 10. Marburg-Süd: Bau von drei Kopfgleisen südlich des Bahnhalts Marburg-Süd (Fläche der ehemaligen Marburger Kreisbahn) als Wendeanlage für die SPNV-Linien, welche in Marburg enden, insbesondere heute schon Kurhessenbahn. Gießen: Bau eines weiteren Mittelbahnsteigs mit Gleis 7+8 wegen fehlender Kapazitäten, insbesondere auch im Hinblick auf den viergleisigen Ausbau sowie die Reaktivierung der Lumdatalbahn. Ausbau des vorhandenen Gleises 10 mit einer Bahnsteigkante von 55 cm, barrierefreier Ausbau der Bahnsteigkante Gleis 11, Schaffung einer durchgehenden Fußgängerunterführung. Umbau der Gleisanlagen auf der Westseite, so dass mit Personenzügen über die heutigen Gütergleisanlagen im südlichen Ein- und Ausfahrtsbereich, von Wetzlar kommend direkt in die Gleise 7+8 sowie 4+5 eingefahren werden kann.
250							X										NV, FV	Infrastruktur	Ertüchtigung der Fernverkehrsbahnhöfe der Main-Weser-Bahn durch Bahnsteigverlängerungen, so dass auch ICE1 und ICE4 dort halten können	Ausbau der Bahnsteige der Durchgangsgleise in den Bahnhöfen mit Fernverkehrshalt entlang der Main-Weser-Bahn auf 400 m, d.h. vorrangig die Bahnhöfe Gießen, Gleis 2+3 sowie Marburg heute Gleis 4+5

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																				
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																				
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
251							X			X							NV	Infrastruktur	Beschleunigung der heutigen Fernverkehrs- und Regionalzuglinien (DB-FV-Linie 34 sowie heutige RE99, RB95, RB96 und RB40 durch Ausbau der Dillstrecke zwischen Siegen und Gießen.	1.) Ausbau aller Bahnstationen der Dillstrecke auf eine einheitliche Bahnsteighöhe und Bahnsteiglänge. 55 cm mit Bauvorleistung 76 cm über Schienenoberkante, Länge mindestens 250 m, Durchführung einer gemeinsamen Planung aller Stationen der Dillstrecke, zumindest der kleineren Bahnstationen. 2.) Erweiterung und Wiederherstellung von Gleisanlagen/Bahnsteigen zur Ausweitung/Überholung/Kreuzung in Wilnsdorf-Rudersdorf, Haiger, Herborn (Hessen), Sinn, Ehringshausen (Dill), Aßlar und Wetzlar-Dutenhofen 3..) Ausbau/Neubau des Giersbergtunnels, Aufweitung zu einer durchgängigen Zweigleisigkeit, Umbau des Gleisvorfeldes östlich des Siegener Hauptbahnhofs 4.) Ausbau des Bahnhofs Wilnsdorf-Rudersdorf durch Beseitigung der ebenerdigen Gleisüberquerung und Neubau einer Fußgängerunterführung. 5.) Erweiterung und Verlegung des Bahnhofs Haiger auf der Dillstrecke, Bau von zwei Mittelbahnsteigen auch zur Überhol- und Wendemöglichkeit von Zügen, Neubau einer durchgehenden Personenunterführung. 6.) Neustart der Planung für den Umbau des Bahnhofs Wetzlar-Dutenhofen, Verlegung des Bahnhofs um 500 m in östliche Richtung.
252							X			X							NV	Angebot	Komplette Überarbeitung des aktuell im Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf) dargestellten Konzepts der RE-Linien der Dillstrecke und der Main-Weser-Bahn. Zusammenfassung des RE30 und RE98/RE99 ein neues Gesamtkonzept. Erhalt des heutigen "Oer-Knotens" in Gießen im RE-Verkehr. Änderung der Umsteigebeziehungen gegenüber dem 3. Gutachterentwurf, so dass zwischen den schnellen RE-Verbindungen der Main-Weser-Bahn und den Regionalbahnen (RB) der Vogelsbergbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn die passenden Umstiege bestehen und nicht zu den neuen RE-Verbindungen der Vogelsbergbahn.	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
253							X										NV	Angebot	Zusammenfassung des RE30 und des RE98 in einen Stundentakt als RE 30 (neu) mit großem Wagenmaterial von 800-1000 Sitzplätzen, Stundentakt auf der Gesamtstrecke der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt a.M., Friedberg (Hess.), Gießen, Marburg, KS-Wilhelmshöhe und Kassel.	
254							X										NV	Angebot	Zusammenfassung des Nordteils des seitherigen RE98 sowie die Verstärkerfahrten des RE38 zu einer neuen Linie RB35 - im 60 Min.Takt von/ab Kassel/Hbf.-KS-Wilhelmshöhe-Baunatal/Gunthershausen-Edermünde/Grifte-Wabern-Schwalmstadt/Treysa-Stadtallendorf (im nordhessischen Teil mit Halt an allen Bahnstationen), jedoch südlich Stadtallendorf als RE-Leistung mit Halten nur in Marburg, Gießen und Friedberg. Zwischen Kassel und Wabern Bildung eines 30 Min,-Takts mit der Linie RB39 (Kassel-Wabern-Bad Wildungen).	
255							X			X							NV	Angebot	Teil 1 Dillstrecke: Wiederherstellung des konstanten Stundentakts des RE-Verkehrs zwischen Siegen Hbf. und Gießen, welcher seit Einrichtung der (IC) DB-FV-Linie 34 nicht mehr besteht, d.h. seither Linie RE99, dann Linien RE98 und RE99 - gemeinsam alle 60 Minuten	
256							X			X							NV	Angebot	Teil 2 Dillstrecke: RE 99 Siegen-Haiger-Dillenburg-Herborn-Wetzlar-Gießen-Friedberg-Frankfurt alle 120 Minuten	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																						
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																						
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen		
257							X			X							NV	Angebot	Teil 3 Dillstrecke: Festigung des RE34 (NRW) Dortmund-Lethmate-Siegen als dauerhafte Einrichtung (Zielnetz 2040). Er wurde insbes. wegen der kaputten Autobahnbrücken der A 45 aktuell eingerichtet, dies als Ergänzung zum DB-FV (IC)34. Prüfung der Durchbindung RE34/RE99 Dortmund-Lethmate-Siegen-Wetzlar-Gießen-Frankfurt.			
258							X			X							NV	Angebot	Teil 4: Dillstrecke: Wiederherstellung der Direktverbindungen zwischen Köln und Gießen. Neue Linie RE98 als Teil des RRX-Konzepts: Geldern-Krefeld-Köln-Troisdorf-Au-Betzdorf-Siegen-Haiger-Dillenburg-Herborn-Wetzlar-Gießen alle 120 Minuten			
259							X			X							NV	Angebot	Teil 5 Dillstrecke - in Kombination RRX des RE 9 (Zielnetz 2040 NRW): Gekoppelter RE9 / RE98: Alle 60 Minuten - Geldern-Krefeld-Köln-Troisdorf-Au (Sieg). Teilung in langsamen und schnelleren Teil, jeweils alle 60 Min. a) langsamer Teil: Au(Sieg)-Betzdorf-Siegen-Kreuztal mit allen Unterwegshalten b1) schnellerer Teil alle 120 Min. als RE9 nur in Wissen-Betzdorf-Siegen b2) schnellerer Teil alle 120 Min. als RE98 nur in Wissen-Betzdorf-Siegen-weiter Haiger-Dillenburg-Herborn-Wetzlar-Gießen.	Durchgängiger zweigleisiger Ausbau der Siegstrecke, Beseitigung aller eingleisigen Abschnitte.		

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
260							X			X							NV	Angebot	Teil 6: Dillstrecke - Verlängerung des Dillstrecken-Asts des heutigen Mittelhessen-Express/Mittelhessen-Netz, RB 40, Frankfurt a.M.-Friedberg-Bad Nauheim-Butzbach-Gießen-Wetzlar-Herborn-Dillenburg, dann weiter über Haiger bis nach Siegen Hbf. im 60 Min.-Takt . Halt an allen Unterwegshalten zwischen Gießen und Siegen, Ersatz der Restleistung des heutigen RB95 Dillenburg-Siegen und der seit 2021 durchgeführten Langsamfahrten des RE99 zwischen Dillenburg und Siegen.	
261							X			X							NV	Angebot	Anpassung der RB/RE-Liniennummern in Nordrhein-Westfalen, um Dopplungen zu vermeiden. Fall RB40 nach Verlängerung des Mittelhessen-Express bis nach Siegen. Die RB40 muss trotz NRW-Verlängerung bleiben, dafür muss die heutige RB40 Essen-Bochum-Witten-Hagen eine andere RB-Liniennummer im NRW-System erhalten.	
262							X			X							NV	Angebot	Schaffung einer neuen Linie RB42 im Mittelhessen-Netz (Mittelhessen-Express) Stadtallendorf-Kirchhain-Marburg-Gießen-Wetzlar-Herborn-Dillenburg -Haiger mit Halt auf allen Unterwegshalten. Einbindung der heutigen Kurzstreckenfahrten Marburg-Gießen der Linie RB41. Taktung alle 60 Minuten, dadurch Ergänzung zu 30 Min.-Takt mit RB41 für alle Unterwegshalte zwischen Stadtallendorf und Gießen sowie mit RB40 zwischen Gießen und Haiger.	Ausbau des Bahnhofs Haiger, Neubau eines Hausbahnsteigs mit Gleis 1 und eines östlichen Außenbahnsteigs als Gleis 4 als Ergänzung der heute einzigen Personenbahnsteigs (Gleis 2+3) auf der Dillstrecke. So können Züge überholt werden und gleichzeitig in Haiger halten bzw. auch in Haiger enden, was heute nicht möglich ist.

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
263							X			X							NV	Angebot	Beibehaltung des heutigen Mittelhessen-Express-Systems mit Flügelung/Kopplung der RB40 und RB41 in Gießen für die Fahrten von und nach Frankfurt a.M. - Löschung der anderen Varianten der Flügelung und Kopplung in Gießen aus dem 3. Entwurf des Deutschlandtakts	
264							X			X	X						NV	Angebot	Einführung des durchgängigen Taktverkehrs der Linie RB96 zwischen Betzdorf und Dillenburg mit einem 60 Min.-Takt.	
265							X			X	X						NV	Infrastruktur	Umbenennung der Daadetal-Bahn von RB97 in RB109, um die Dopplung mit der RB97 der Kurhessenbahn zu vermeiden	
266							X				X						NV	Angebot	erhebliche Verkürzung der Fahrtzeiten auf der Strecke Limburg-Montabaur-Siershahn (heute RB 29)	Beschleunigung der Strecke von 50 km/h auf 80-100 km/h, Schaffung von neuen Kreuzungsbahnhöfen
267							X			X	X						NV	Angebot	deutlich kürzere Fahrtzeiten auf der Westerwald-Sieg-Bahn (RB 90), da mit Fahrplankonzept 3. D-Takt nur geringfügig kürzer	Erneuerung der Stellwerks-, Leit- und Sicherungstechnik Erhöhung der Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke Au (Sieg)-Altenkirchen-Westerburg-Limburg auf 80-100 km/h (nicht nur abschnittsweise), Beseitigung aller Langsamfahrtstellen (z. B. Nistertal-Büdingen - 10 km/h), Schließung bzw. technische Sicherung von Bahnübergängen

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																											
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																											
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen							
268							X										NV	Angebot	Schaffung einer RB 101 als Reaktivierung der Dietzhöltalbahn zwischen Dillenburg, Eschenburg und Dietzhöltal, mit einem Regelbetrieb, am Beginn 60. Min-Takt, bei finalem Ausbau auf 30 Min.-Takt.	Reaktivierung der Dietzhöltalbahn im gesamten Abschnitt, teilweise Verlegung oder Neuanlage von Bahnstationen. Bau eines Kreuzungsbahnhofs. Ausbau nach dem Konzept des Vereins Dietzhöltalbahn e.V.							
269							X										NV	Angebot	Neue RB-Linie RB 102: von Marburg über die Main-Weser-Bahn bis Weimar-Niederwalgern und ab dort über die wieder aufgebaute Salzbödebahn über Gladenbach nach Bad Endbach-Hartenrod im 30 Min.-Takt. Anpassung der Umsteigebeziehung in Niederwalgern in der Relation Salzbödebahn von/in Richtung Gießen (Frankfurt)	Die Salzbödebahn zwischen Weimar-Niederwalgern und Bad Endbach-Hartenrod muss wieder aufgebaut werden, die entsprechenden Untersuchungsverfahren laufen.							
270							X										NV	Angebot	Neue RB-Linie RB43: Lumdatabahn Gießen-Lollar-Staufenberg-Rabenau (Hess.) als Reaktivierung, zunächst im 60 Min.-Takt, nach Fertigstellung eines Kreuzungsbauwerks im 30 Min.-Takt. - Änderung gegenüber dem Vorgängerplan - 3. Entwurf Deutschlandtakt.	Bau eines Kreuzungsbauwerks in Allendorf (Lumda) und erweiterte Infrastruktur in Staufenberg-Mainzlar aufgrund der Wiedereinbetriebnahme als Güterverkehrsstrecke im Abschnitt zwischen Lollar und Staufenberg-Mainzlar. Hier auch Möglichkeit einer zweiten Kreuzung.							
271							X										NV	Angebot	Neue RE-Linie (RE 26) Marburg-Kirchhain-Gemünden (Felda)-Alsfeld-Lauterbach-Fulda in Flügelung/Kopplung mit RE24 Limburg-Gießen-Fulda (Kopplung in Gemünden/Felda). Fahrt im 60 Min.-Takt	Reaktivierung und Wiederaufbau der Ohmtalbahn zwischen Kirchhain und Gemünden (Felda), Errichtung von Kreuzungsbahnhöfen in Nieder-Ofleiden und Homberg (Ohm).							
272							X										NV	Angebot	Neue RB-Linie (RB106) Marburg-Kirchhain-Gemünden (Felda) mit Halt an allen Unterwegsstationen.	Siehe Anmerkung eine Zeile vorher							

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
293							X										NV	Angebot	<p>Vogelsbergbahn: Umbau des Regionalzugangebots durch Wiedereinführung von RE-Verkehr:</p> <p>1a) RE24: Limburg-Weilburg-Wetzlar-Gießen-Alsfeld-Lauterbach-Fulda alle 120 Minuten</p> <p>1b) RE26 (neu): Marburg-Kirchhain-Gemünden-Alsfeld-Lauterbach-Fulda im 60-Minuten-Takt, gekoppelt mit RE24 östlich von Gemünden (Felda)</p> <p>2.) RB-Linie 44: Gießen-Alsfeld-Lauterbach.-Fulda alle 60 Minuten</p> <p>3.) RB-Linie 114: Gießen-Alsfeld mit Einzelfahrten in Hauptverkehrszeit nach Frankfurt a.M. alle 60 Minuten und Halt an allen Unterwegsstationen</p> <p>4.) RB-Linie 113: Alsfeld-Lauterbach-Fulda alle 60 Minuten mit Halt an allen Unterwegsstationen.</p> <p>Anmerkung: Dadurch entsteht ein RB-Takt alle 30 Minuten auf der gesamten Vogelsbergbahn</p>	
273							X										NV	Angebot	<p>Main-Weser-Bahn im Abschnitt südlich Gießen, Neuordnung der Regionalbahnen mit allen Unterwegshalten zwischen Gießen und Friedberg (Hess.) Linie RB37 Gießen-Friedberg-Bad Vilbel-Frankfurt a.M. alle 60 Minuten, Linie RB36 Gießen-Friedberg-Friedrichsdorf-Bad Homburg-Oberursel-Frankfurt/West-Frankfurt Hbf. alle 60 Minuten. Dadurch zusammen RB36 und RB37 zwischen Gießen und Friedberg (Hess.) alle 30 Minuten.</p>	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
274							X										NV	Angebot	Neuordnung "Brunnenbahn" Friedrichsdorf-Friedberg, 1.) Alle 60 Min. Einbinsung einer weiteren RTW-Linie als Linie S14 (andere RTW-Linien S12 und S13) auf der Achse Frankfurt-Flughafen über Frankfurt-Höchst nach Oberursel-Bad Homburg und weiter über Friedrichsdorf nach Friedberg, ggf. als Flüglung/Kopplung in RTW-Netz. 2.) Alle 60 Min. vorweg genannte Linie RB36 Gießen-Friedberg-Friedrichsdorf-Bad Homburg-Frankfurt.	Ausbau der Bahnstrecke Friedberg-Friedrichsdorf, Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau, soweit städtebaulich möglich, siedlungstechnische Konflikte ggf. in Rosbach-Rodheim und in Friedrichsdorf-Burgholzhausen.						
275							X										NV	Angebot	Brunnenbahn (heute RB16). Eine Verlängerung bis Bad Homburg wird begrüßt. Eine Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Friedrichsdorf - Friedberg als Umgehungsstrecke der Main-Weser-Bahn für Züge bis 210 Meter Länge ist anzustreben	Eine Wendezeit von nur 3 Minuten - wie im 3. Gutachterentwurf vorgesehen - entspricht nicht den international üblichen Standards und wird von den Personalvertretungen der Betreiber kaum genehmigt. Es sind geeignete Maßnahmen zur Verkürzung der Fahrzeit zu ergreifen.						
276							X										NV	Angebot	Ausdehnung der Taktung auf der Strecke Friedberg-Hanau in einen 30 Min.-Takt, Verbesserung der Fahrplanstabilität der Bahnstrecke Friedberg-Hanau, Beschleunigung der Fahrzeit. Änderung der Linienbezeichnung gegenüber dem 3. Plan Deutschlandtakt, Nennung der seit 2016 eingeführten Bezeichnung RE 49.	Ausbau der Bahnstrecke Friedberg-Hanau (heute RB49), Neubau der Verkehrsstationen ohne schienengleiche Fußgängerquerung. Grundhafte Erneuerung der Bahnhöfe Niddatal-Assenheim und Nidderau-Ostheim , beide weiterhin/wieder als Kreuzungs- und Überholbahnhöfe, wegen der künftig stärkeren Nutzung als Güterverkehrsstrecke. Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Erbstadt/Kaichen.						
277							X										NV	Angebot	Fahrten der Linie S 6 mit verkürztem Linienweg, alle 30 Min. (zunächst zwischen Langen und Groß-Karben) als Linie S 16 bezeichnen, nur die Züge des gesamten Linienwegs Darmstadt bis Friedberg werden dann noch die Bezeichnung S 6 tragen.							

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukurmaßnahmen
278							X										NV	Angebot	1.) Verlängerung der S5 nach Usingen (bereits teilweise in Umsetzung) 2.) Neue RB-Linie - RB15 - Usingen-Grävenwiesbach-Brandoberndorf-Wetzlar-Gießen 3.) Neue RE-Linie RE115 - Wetzlar-Brandoberndorf-Grävenwiesbach-Usingen-Bad Homburg-Frankfurt a.M. als Verstärker in der Hauptverkehrszeit, ggf. bei Möglichkeit auch als Mehrleistung.	Ausbau der Taunusbahn auch im Abschnitt Usingen-Brandoberndorf und Verlängerung durch Wiederaufbau der Trasse der Solmsbachtalbahn bis Solms-Albshausen mit Anschluss an die Lahntalbahn. Zusätzlicher Ausbau des Streckenabschnitts Usingen-Friedrichsdorf, welcher auch nach dem aktuell geplanten S-Bahn-Ausbau in weiten Abschnitten eingleisig bleibt. Ausbau von weiteren Abschnitten in eine Zweigleisigkeit.
279							X										NV	Infrastruktur	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Raum Wiesbaden durch Wiederherstellung der 4 Gleise zwischen Wiesbaden Ost und Wiesbaden Hauptbahnhof	Wiederherstellung des vierten Gleises zwischen Wiesbden Ost und Wiesbaden Hauptbahnhof
280							X				X						NV	Angebot	Wiederherstellung der Teilung der heutigen RB45 in eine Leistung der Vogelsbergbahn (RB44) und eine Leistung der Lahntalbahn (RB45).	
281							X				X						NV	Angebot	Änderung der Linienbezeichnung gegenüber dem Deutschlandtakt, Nennung der seit 2016 eingeführten Bezeichnungen RE24, RE25, RB44 (heute westlicher Teilstrecke RB45)	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
282							X				X						NV	Angebot	Verknüpfung der RB23 (Lahn-Eifel-Bahn) mit der RB45 (West) Limburg-Gießen und damit Schaffung durchgängiger Regionalbahnverbindungen (RB) auf der Gesamtstrecke der Lahntalbahn zwischen Gießen und Koblenz als Ergänzung zu den RE-Linien RE24 und RE25. Einführung eines 30-Minuten-Takts der vorweg genannten RB-Linien auf der Lahntalbahn.							
283							X				X						NV	Angebot	Schaffung eines 60-Minuten-Takts der heutigen RE24 und RE25 durchgängig auf der Achse Gießen-Limburg-Koblenz							
284							X				X						NV	Angebot	Durchbindung aller aus Richtung Wetzlar kommenden und in Gießen endenden Regionalbahnen (RB) durch das Stadtgebiet Gießen auf dem Teilabschnitt der Vogelsbergbahn bis an den östlichen Stadtrand an einen neuen Bahnhofpunkt	Zweigleisiger Ausbau der Vogelsbergbahn im Stadtgebiet Gießen bis an den östlichen Stadtrand. Dort Neubau des Bahnhofpunktes "Gießen-Uderborn" mit einer umfassenden Wendeanlage, auch zur Erschließung des umfassenden Wohn- und Gewerbequartiers des ehemaligen US-Depots in Gießen.						
285							X				X						NV	Infrastruktur	Umstellung aller Linien der Lahntalbahn auf E-Züge (heute RE24, RE25, RB23 und RB45) im Rahmen einer Elektrifizierung	Elektrifizierung der Lahntalbahn auf dem gesamten Abschnitt zwischen Koblenz und Wetzlar. Bereitstellung umfassender Planungs- und Investitionsmittel. Planung der Aufweitung von Tunnelbauwerken, anstatt diese nur eingleisig auszulegen oder im Tunnel ohne Oberleitung zu fahren. Letztere Variante nur als zweite Möglichkeit in Betracht ziehen.						
286							X				X						NV	Infrastruktur	Beschleunigung der Linien der Lahntalbahn mit durchgängiger Zweigleisigkeit	Durchgängiger zweigleisiger Ausbau der Lahntalbahn im gesamten Abschnitt, d.h. Beseitigung eingleisiger Abschnitte im Bereich Lahnstein und Diez/Nassau.						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
287							X				X						NV	Infrastruktur	Wiederaufbau und Erweiterung von Kreuzungsbahnhöfen der Lahntalbahn zur Beschleunigung der RB- und RE-Linien	Wiederaufbau bzw. Erweiterung der Gleisanlagen/Bahnsteige zur Ausweichung/Überholung/Kreuzung Bahnhöfe/Kreuzungsbahnhöfe: - Bad Ems - Nassau - Diez - Limburg-Eschhofen - Runkel-Kerkerbach - Runkel-Arfurt - Weinbach-Gräveneck - Weilburg (Bau eines neuen Hausbahnsteigs oder Mittelbahnsteigs) - Leun-Stockhausen - Solms-Albshausen						
288							X				X						NV	Infrastruktur	Beschleunigung der Linien der Lahntalbahn durch einheitliche Bahnanlagen	Bau einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante, mit einer Bauvorleistung für eine evtl. spätere Erhöhung auf 76 cm, sowie einer Länge von mindestens 200 m, für alle Bahnsteige der Lahntalbahn zwischen Koblenz und Gießen. Durchführung von Gesamtplanungen, so dass die Haltepunkte zumindest in größeren Teilstreckenabschnitten gleichzeitig grundhaft erneuert werden, um schnell die Barrierefreiheit herzustellen. Verzicht auf den Bau nur eines Bahnsteigs am Bahnhofpunkt Aumenau (wegen Zwangslage zum Flussbett der Lahn), ggf. Verlegung des Haltepunkts. Verlegung des Haltepunkts Arfurt näher an die Ortslage des Runkeler Ortsteils Arfurt.						
290							X				X						NV	Angebot	deutlich kürzere Fahrtzeiten auf der Westerwald-Sieg-Bahn (RB 90), mit Farplankonzept 3. D-Takt nur geringfügig kürzer	Erneuerung der Stellwerks-, Leit- und Sicherungstechnik Erhöhung der Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke Au (Sieg)-Altenkirchen-Westerburg-Limburg auf 80 km/h (nicht nur abschnittsweise), Beseitigung aller Langsamfahrtstellen (z. B. Nistertal-Büdingen - 10 km/h), Schließung bzw. technische Sicherung von Bahnübergängen						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
291							X										NV	Infrastruktur	Main-Lahn-Bahn (Taunusstrecke), Ertüchtigung der Strecke bzgl. der Bahnstationen	1.) Anpassung der Bahnsteighöhen auf 76 cm über Schienenoberkante und Einsatz von allseits gleichen Zügen mit entsprechender Einstiegshöhe 2.) Wiederaufbau und Erweiterung der Kreuzungsbahnhöfe in: Brechen-Niederbrechen, Bad Camberg und Idstein Anmerkung: So dass in beiden Fahrtrichtungen problemlos überholt werden kann. 3.) Wiederaufbau und Neubau von Bahnstationen in: - Niedernhausen-Niederseelbach						
292							X				X						NV	Angebot	Reaktivierung der Aartalbahn Diez-Bad Schwalbach-Taunusstein-Wiesbaden(-Mainz) 1.) neue RB-Linie 91 - Schaffung als Direktverbindung Limburg - Diez - Hahnstätten - Bad Schwalbach-Taunusstein - Wiesbaden 2.) neue RB-Linie 92 - Schaffung als Direktverbindung Koblenz-Lahnstein-Diez-Hahnstätten - Bad Schwalbach -Taunusstein - Mainz -Oppenheim / Alzey	Reaktivierung der Aartalbahn Diez-Bad Schwalbach-Taunusstein-Wiesbaden(-Mainz), Elektrifizierung der Strecke erforderlich, Wiesbaden Gleis 11 wieder reaktivieren (heute: Fahrradverleih)						
294							X										NV	Angebot	Vogelsbergbahn: Erhöhung der Flexibilität des Fahrplans durch die Ertüchtigung der Strecke, Beschleunigung auf 100 km/h, Reisezeitreduzierung zwischen Gießen und Fulda von heute 105 Minuten um eine deutliche Größe unter Anpassung der Knoten in Gießen "und" Fulda.	1.) weitgehender zweigleisiger Ausbau, zumindest im Stadtgebiet Gießen und weitreichenden Abschnitten zwischen Gießen und Mücke sowie zwischen Lauterbach (Hess.) und Fulda 2.) Prüfung der Elektrifizierung der Vogelsbergbahn 3.) grundhafte Erneuerung aller Bahnsteige, auch der kleinen Unterwegshalte auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm, mit späterer Option auf 76 cm über Schienenoberkante 4.) Wiederaufbau und Erweiterung der Kreuzungsbahnhöfe in: Großen-Buseck, Reiskirchen (Kreis Gießen), Grünberg (Hess.), Mücke, Burg- und Nieder-Gemünden (dann Gemünden (Felda)-Nieder-Gemünden), Alsfeld, Lauterbach-Wallenrod, Bad Salzschlirf, Großenlüder, Fulda-Maberzell 5.) Wiederaufbau und Neubau von Bahnstationen in: Gießen-Ulmer Dreieck, Gießen-Uderborn, Gießen-Rödgen, Buseck-Großen-Buseck-Ost, Reiskirchen-Lindenstruth, Gemünden (Felda)-Burg-Gemünden, Alsfeld-Altenburg, Schwalmatal (Hess.)-Brauerschwend, Schwalmatal (Hess.)-Renzendorf, Lauterbach (Hess.)-Heblos Lauterbach (Hess.)-Industriegebiet Nord (bei B 254), Bad Salzschlirf-Süd, Fulda-Industriepark West, Fulda-Maberzell, Fulda Bonifatiusstraße						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
295							X										NV	Angebot	Vogelsbergbahn - Änderung der Liniennummern von im alten Planwerk RB35 in richtiger Weise RB45, bitte beachten: In der hier genannten Neuordnung wird eine Aufspaltung empfohlen.	
296							X										NV	Angebot	Lahn-Kinzig-Bahn - Änderung der Liniennummern von im alten Planwerk RB36 in richtiger Weise RB46	
297							X										NV	Angebot	Horlofftalbahn - Änderung der Liniennummern von im alten Planwerk RB31 und RB32 in richtiger Weise RB47 und RB48	
298							X										NV	Angebot	Horlofftalbahn / Lahn-Kinzig-Bahn: Durchbindung der RB47 nicht nur in Teilleistung bis Lich (wie vorgesehen), sondern Durchbindung bis nach Gießen, d.h. Linie RB 47 Friedberg-Beienheim-Wölfersheim-Hungen-Lich-Pohlheim-Gießen, Flügelung/Kopplung mit Linie RB116 in Hungen bis/von Gießen	
299							X										NV	Angebot	Lahn-Kinzig-Bahn/Horlofftalbahn: Verstärker als RB116: auf dem Abschnitt zwischen Hungen und Nidda, Flügelung/Kopplung mit RB47 in Hungen von und nach Gießen, dadurch ergibt sich ein 30 Min.-Takt zwischen Nidda und Gießen.	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																											
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																											
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen							
300							X										NV	Angebot	Einrichtung der gem. RNVP nach der Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus vorgesehenen durchgängigen Züge in der HVZ von der Horloffthalbahn bis nach Frankfurt a.M. als Linie RB38 - Streckenführung: Frankfurt a.M.-Bad Vilbel-Friedberg-Beienheim - Flügelung in Teil a nach/von Wölfersheim-Hungen-Lich sowie Teil b nach/von Nidda.								
301							X										NV	Angebot	Lahn-Kinzig-Bahn: Verstärker als RB117: auf dem Abschnitt zwischen Nidda-Glauburg/Stockheim-Büdingen-Gelnhausen, dadurch ergibt sich ein 30 Min.-Takt zwischen Nidda und Gelnhausen								
302							X										NV	Angebot	Lahn-Kinzig-Bahn und Niddertalbahn - Flexibilisierung durch Streckenerweiterung. Schaffung einer Verbindung als Verlängerung des Stockheimer Lieschens mit jeder zweiten Fahrt - Linie RB34 A - später Linie S 7, mit Einfahrt in Bahnhof Stockheim, - Linie RB34 B - Auslassen von Stockheim, neu Stockheim-Süd, Büdingen, Gründau-Lieblös-Gelnhausen. Linien im 60 Minuten-Takt, zusammen 30 Minuten-Takt.	Bau eines Gleisdreiecks in Glauburg-Stockheim, um ohne Fahrtrichtungswechsel zwischen der Niddertalbahn und Büdingen/Gelnhausen fahren zu können, dadurch Herstellung der Direktanbindung von Niederorfelden, Schöneck, Nidderau und Altenstadt umsteigefrei an die Kreisstadt des Main-Kinzig-Kreises							
303							X										NV	Infrastruktur	Lahn-Kinzig-Bahn: Erhöhung der Flexibilität des Fahrplans	1.) Zweigleisiger Ausbau, soweit ohne Konflikte mit bebauten Ortslagen möglich, zwischen Glauburg-Stockheim und Gelnhausen 2) Wiederaufbau und Erweiterung der Kreuzungsbahnhöfe in: Pohlheim-Pfahlgraben, Lich, Ober-Widdersheim, Ranstadt, Büdingen-Büches und Büdingen 3.) Wiederaufbau und Neubau von Bahnstationen in: Pohlheim-Hausen, Pohlheim-Garbenteich, Pohlheim-Pfahlgraben, Lich-West, Hungen-Süd, Glauburg-Stockheim-Ost, Ortenberg-Bleichenbach (Stationsverlegung), Büdingen-Süd 4.) Beschleunigung der Strecke auf 80-100 km/h							

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukurmaßnahmen
305							X										NV	Angebot	Lahn-Kinzig-Bahn - Änderung der Liniennummern von im alten Planwerk RB31 und RB32 in richtiger Weise RB47 und RB48	
306							X										NV	Infrastruktur	Bahnstrecke Fulda-Bad Hersfeld: Erhöhung der Flexibilität des Fahrplans durch Ertüchtigung der Strecke	1.) Wiederaufbau und Erweiterung der Kreuzungsbahnhöfe in: Petersberg-Marbach, Hünfeld (um ein Gleis mit Bahnsteig), Burghaun, Haunetal-Neukirchen, Hauneck-Oberhaun/-Unterhaun 2.) Wiederaufbau und Neubau von Bahnstationen in: Petersberg-Götzenhof/-Steinau, Petersberg-Marbach, Hauneck-Oberhaun/-Unterhaun, Ludwigsau-Mecklar
307							X										NV	Infrastruktur	Rhönbahn Fulda-Gersfeld (Rhön): Erhöhung der Flexibilität des Fahrplans durch Ertüchtigung der Strecke	1.) Wiederaufbau der Kreuzungsbahnhöfe in Fulda-Bronzell und Eichenzell-Welkers 2.) Wiederaufbau und Neubau der Bahnstation Fulda-Bronzell und Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr. 3.) Wiederherstellung 2. Bahnsteig und 2. Gleis am Endbahnhof Gersfeld (Rhön)
308		X					X										NV	Infrastruktur	Bahnstrecke Flieden-Gemünden(Main), Erhöhung der Flexibilität des Fahrplans durch Ertüchtigung der Strecke	1.) Wiederaufbau und Erweiterung der Kreuzungsbahnhöfe in Schlüchtern-Vollmerz, Sinnatal-Mottgers und Sinnatal-Jossa; 2.) Wiederaufbau und Neubau der Bahnstationen in Schlüchtern-Elm, Schlüchtern-Vollmerz, Sinnatal-Annerz, Sinnatal-Mottgers und Sinnatal-Altengronau
309		X					X										NV	Angebot	Teil 1: Bahnstrecke Flieden-Gemünden (Main) - Veränderung des Fahrplans durch Änderung der Regionalzuglinien - Wiedereinführung des umsteigefreien RE-Verkehrs zwischen Fulda und Würzburg auf folgender Strecke: RE53: Fulda-Flieden-Sinnatal-Jossa-Burgsinn-(dann über Schnellfahrstrecke)-Würzburg Hbf mit Möglichkeit der Verknüpfung des RE Würzburg-Stuttgart - alle 120 Minuten	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
310		X					X										NV	Angebot	Teil 2: Bahnstrecke Flieden-Gemünden (Main) - Veränderung des Fahrplans durch Änderung der Regionalzuglinien - RB-Linie 120 im Zwei-Stunden-Takt - Fulda-Flieden-Sinntal/Jossa-Burgsinn-Gemünden(Main)-Würzburg mit allen Unterwegshalten - damit Bildung eines 60-Min-Takts mit der Linie RB 121 (heute RB53) ab Schlüchtern-Elm							
311		X					X										NV	Angebot	Teil 3: Bahnstrecke Flieden-Gemünden (Main) - Veränderung des Fahrplans durch Änderung der Regionalzuglinien - RB-Linie 121 im Zwei-Stunden-Takt - Schlüchtern-Sinntal/Jossa-Burgsinn-Gemünden(Main)-Würzburg mit allen Unterwegshalten - damit Bildung eines 60-Min-Takts mit der Linie RB 120 ab Schlüchtern-Elm							
314		X					X										NV	Angebot	Kahlgrundbahn (RB56): Zwischen Schöllkrippen, Kahl am Main und Hanau, stets Durchbindung bis Hanau, nach Fertigstellung des (Fernbahn-)tunnels Frankfurt am Main, Durchbindung bis Frankfurt (Main) Hbf oder Frankfurt-Süd	Im Bereich Kahl am Main sollte die Einfädelung in die Durchgangsstrecke zwischen Aschaffenburg und Hanau deutlich optimiert werden. Die Weichen sollten einen schnelleren Gleiswechsel ermöglichen als heute. Da die Trasse zwischen Hanau und Aschaffenburg viergleisig ausgebaut werden soll, ist dann eine Einfädelung in die Nahverkehrsgleise und in die Fernbahngleise in Kahl geboten. Dadurch erfolgt die Beschleunigung der RB56 in Kahl am Main mit einer Fahrzeitorientierung						
315		X					X										NV	Infrastruktur	Beseitigung des Engpasses Bahnhof Stockstadt (Main) zur Optimierung der RB75, Reduzierung der Fahrtzeit um 5-7 Minuten, dadurch Verbesserung der Anschlussqualität in Aschaffenburg.	Beseitigung des Engpasses Bahnhof Stockstadt (Main) durch Ausbau der Verkehrsstation mit Mittelbahnsteig, Fußgängerunterführung und Beseitigung von Konflikten mit dem Individualverkehr						
316							X										NV	Angebot	S-Bahnanschluss für die Kommune Erlensee, hierzu Verlängerung eine der beiden Linien der nordmainischen S-Bahn (S 4) im 30 Minuten-Takt nach Erlensee mit Halt in Hanau Nord	Reaktivierung des Streckenabzweiges Hanau-Erlensee, welcher zwischen Hanu Nord und Bruchköbel von der Strecke Hanau-Friedberg abzweigt, am Besten noch die Strecke etwas über die alten Gleise hinaus verlängern, um einen zentraleren Haltepunkt für die S-Bahn schaffen zu können						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
317							X										NV	Angebot	S-Bahnanschluss für den Stadtteil Hanau-Wolfgang durch eine der S-Bahn-Linien der südmainischen Seite (S 8, S 9), vorrangig die S 8.							
318							X										NV	Angebot	Trassenführung aller geplanten Regionaltangenten, welche neben der Regionaltangente West, so dass sie weitgehend das Stadtgebiet Frankfurt aussparen	Bau von neuen Bahnverbindungen von Bad Homburg nach Bad Vilbel und von Bad Vilbel über Maintal nach Offenbach-Ost und weiter nach Obertshausen, sowie von Neu-Isenburg über Obertshausen nach Seligenstadt, mehr unter den einzelnen Punkten.						
319							X										NV	Angebot	Regionaltangente Nord (RTN) im 30 Min.-Takt von Bad Homburg nach Bad Vilbel	Neue Trasse der RTN, welche so in Bad Homburg beginnt, dass sie in die RRW ohne Fahrtrichtungwechsel im Bahnhof Bad Homburg einmündet, Streifung der nördlichen Frankfurter Stadtteil und Endung in einem auszubauenden Bahnhof Bad Vilbel / ggf. Bad Vilbel-Nord - ggf. als Turmbahnhof, zur Weiterführung in die RTO.						
320							X										NV	Angebot	Beibehaltung der Bezeichnung der S-Bahn-Nummern S 3 (Bad Soden) und S 4 (Kronberg), keine Zusammenfassung als Linie S 3 in Ast a und Ast b. Führung der Linien S 3 und S 4 über die nordmainische S-Bahn nach Hanau bzw. darüber hinaus.							
321							X										NV	Angebot	Schaffung einer Bahnverbindung, RB13, (MTZ-Bahn) zum großen ECE-Einkaufszentrum (10:00 bis 20:00/22:00 Uhr - 170 Geschäfte, ca. 100.000 qm Verkaufsfläche, 4.500 Parkplätze, bis 15.000 Besucher [geschätzt]), zus. Gastronomie und Kinopolis (12 Säle), 1x Monat sonntags Flohmarkt	1,1 km lange Neubaustrecke; in der Anfangsphase unter Nutzung der Tfz der RB 12 und einer Betriebszeit von 9:00 und 1:00 Uhr, alle 30 Minuten. Bei Bedarf Ausweitung Betriebsbeginn an Werktagen auf 6:00 Uhr. Sonntags Stundentakt. Umstieg von/nach Königstein im noch zu bauenden "Bf Schwalkaldener Straße" (mit Parkanlage für 900 PKW) am Bahnsteig gegenüber innerhalb von 30 Sekunden (wie S-Bahn Berlin/HH üblich). Bisher nur gute ÖPNV-Busanbindung.						
322							X										NV	Angebot	in der HVZ 7,5-Minutentakt auf der [derzeitigen] S3 und S4 zwischen Frankfurt Hbf und Eschborn Süd mit (neu:) S 41, ab Frankfurt-Rödelheim direkt nach Frankfurt HBF (hoch) über den Rebstöcker- (Kaiser-) Damm bei Umgehung von F-West, F-Messe, F-Galluswarte	zwei Weichen vor dem Haltepunkt Eschborn Süd, entsprechende Signalisierung. Ggf. betriebliche Erweiterung der Umläufe bis Eschborn Bf erforderlich.						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukurmaßnahmen						
323							X										NV	Infrastruktur	Königsteiner Bahn (RB 12). Elektrifizierung der gesamten 15,9 km langen Nebenstrecke. Taktverdichtung zwischen (Frankfurt Hbf -) F-Höchst und Kelkheim (- Kelkheim Hornau) an A in der HVZ (morgens und nachmittags) nach Fahrplanvorschlag des DT, 3. Gutachterentwurf. Zweigleisiger Ausbau zwischen ca. km 2,2 und 5,4.	Zweigleisige Erweiterung der Strecke zwischen ca. km 2,2 und 5,4. Rückbau des Keuzungsbahnhofs Liederbach bei Errichtung von jeweils 2. Außenbahnsteig in Liederbach und Liederbach Süd. Bei Endpunkt der Verdichtertzüge in Kelkheim muss der Hp Kelkheim Hornau dergestalt signalisiert werden, dass hier bei Bedarf eine vorzeitige Wende möglich ist.						
324							X										NV	Angebot	Regionaltangente Ost (RTO) im nördlichen Teil in 30 Min-Takt als S-Bahn-Betrieb zwischen Bad Vilbel (Bad Vilbel Nord) im weiteren Verlauf über Frankfurt-Bergen-Enkheim (eigener S-Bahnhof), dann Maintal-Bischofsheim, dort weiter im RTO südlichen Teil	Neue Trasse der RTO - nördlicher Teil, der in Bad Vilbel/Nord beginnt, dort Einfädelungen in die Niddertalbahn (Richtung Glauburg-Stockheim) und zweigleisig in die Main-Weser-Bahn Richtung Friedberg hat. Neue Station Bad Vilbel-Nord (ggf. Turmbahnhof), weitere Stationen Frankfurt-Bergen-Enkheim und Maintal-Nord, Neubau eines Gleisdreiecks Bischofsheim-West. Einmündung der RTO-Nord in die RTO-Süd mit einer Überführung der nordmainischen Strecke, S-Bahn und Fernbahn. Zweigleisige Verbindungskurve aus Richtung Bad Vilbel in/aus Richtung Frankfurt-Ost sowie eingleisige Verbindungskurve aus Richtung Bad Vilbel in Richtung Hanau.						
325							X										NV, FV	Angebot	Regionaltangente Ost (nördlicher Teil) auch zur Nutzung von Fernverkehr nutzbar machen, d.h. ICE / IC - Führung aller Fernverkehrslinien der Main-Weser-Bahn muss für allen Fernverkehr aus/in Richtung Gießen/Marburg nutzbar sein. Fernzüge sollen dann aus Richtung Osten in den Tunnel fahren und die heutige FV-Linie 26 könnte auch über Zeppelinheim und den nördlichen Abschnitt der NBS/SFS Darmstadt erreichen.	Ausbau der gesamten Trasse der Regionaltangente Ost (RTO) nach EBO-Bauweise, kein Abschnitt nach BOStrab wie bei der RTW. Durchgängig Zweigleisigkeit gewährleisten.						
326							X										NV	Angebot	Regionaltangente Ost (RTO) im südlichen Teil in 30 Min-Takt als S-Bahn-Betrieb zwischen Maintal-Nord/Bischofsheim (Gleisdreieck), dann über neue Mainbrücke und folgend Haltepunkte OF-Rumpenheim, OF-Bürgel, darauf folgend OF-Ost, weiter über OF-Bieber nach Obertshausen.	Neue Trasse der RTO -südlicher Teil von dem Gleisdreieck Maintal-Bischofsheim mit einer neuen Mainbrücke und entlang der nordöstlichen Stadtteile von Offenbach (Rumpenheim und Bürgel) bis zum Bahnhof Offenbach-Ost. Hier mündet die Neubaustrasse ein, dies so, dass kein Fahrtrichtungswechsel von/in Richtung Offenbach-Bieber (Trassen heutige S1 und S2) nötig ist. Die Züge fahren dann auf der heutigen S-Bahntrasse bis Obertshausen weiter. Ausbauten und Ertüchtigungen zwischen Offenbach-Ost und Obertshausen.						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung

Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.

Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
327							X										NV	Angebot	gem. vorher beschriebener S-Bahn-Takte der RTO - Führung der neuen S-Bahn-Linie S 18 (neu) von Bad Homburg über Bad Vilbel, Maintal und Offenbach-Ost nach Obertshausen. Keine Verwendung der Liniennummer S 9, Beibehaltung dieser Bezeichnung etwa auf dem heutigen Linienweg.	
328							X										NV	Angebot	Regionaltangente Süd (RTS) als neue Linie S 17, alle 30 Minuten von Neu-Isenburg (Endstation der RTW) über Gravenbruch, Heusenstamm (Kreuzung mit S2) direkt nach Obertshausen, Umstieg in Obertshausen in S1 und RTO möglich, östlich von Obertshausen Weiterführung nördlich von Rodgau-Weißkirchen mit Bahnstation Rodgau-Weißkirchen/Nord mit Verknüpfung zum Autobahn-Rastplatz und im Anschluss Weiterführung nach Seligenstadt (Verknüpfung mit Odenwaldbahn (Hanauer Ast).	Zwei Neubauabschnitte sind notwendig, Abschnitt 1 von Neu-Isenburg über Heusenstamm nach Obertshausen und Abschnitt 2 von Obertshausen über Weißkirchen-Nord (A 3) nach Seligenstadt. Die Gesamtstrecke muss zweigleisig ausgebaut sein.
329							X										NV	Angebot	Beibehaltung der Bezeichnung der S-Bahn-Nummern S 8 (Wiesbaden-Mainz-FFM Flughafen-FFM Hbf.-Offenbach-Hanau) und S 9 (Wiesbaden-Kastel-FFM Flughafen-FFM Hbf.-Offenbach-Hanau), keine Zusammenfassung als Linie S 8 in Ast a und Ast b.	
330							X										NV	Angebot	Beibehaltung des heutigen Linienwegs der Linie S 9 im westlichen Abschnitt Wiesbaden-Kastel-Bischofsheim, keine Einkürzung als Teil der Linie S 8 zwischen Hanau und Bischofsheim (Kr. Groß-Gerau).	

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																				
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																				
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukurmaßnahmen
331							X				X						NV	Infrastruktur	Fahrplanstabilität durch Streckenausbau der Strecke Frankfurt-Mainz, da der D-Takt hier eine starke Angebotsausweitung im Schienenpersonennahverkehr vorsieht	viergleisiger Ausbau der Strecke Frankfurt-Mainz zwischen Mainz-Bischofsheim und Frankfurt-Stadion
332							X										NV	Angebot	Stündlich schnelle Führung RE 85 (Frankfurt - Hanau - Wiebelsbach) mit Anschlüssen in Wiebelsbach nach Darmstadt und Erbach	zweigleisige Abschnitte Hainstadt-Seligenstadt, Langstadt-Klein Umstadt (VzG 4113)
333							X										NV	Infrastruktur	Möglichkeit der Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Odenwaldbahn schaffen	Bahnsteige an der Gesamtstrecke auf 250 m verlängern (2023: 120 m), Odenwaldbahn, VzG 4113, 3554
334	X						X										NV	Angebot	RE 80 bzw. RE 85 zweistündlich von Erbach verlängern bis Eberbach	Blockteilung zwischen Hetzbach und Eberbach (VzG 4113)
335	X						X										NV	Angebot	Zug der Odenwaldbahn (RE130) mind. zweistündlich ab Eberbach bis mind. Heilbronn	keine

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																										
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																										
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen						
336							X										NV	Angebot	Gersprenztalbahn Groß-Bieberau - Reinheim reaktivieren mit Flügelzügen nach Frankfurt (zur RB 82)	Reaktivierung Strecke 9350, Ertüchtigung Signaltechnik in Reinheim (Odw) für Flügelzugbetrieb						
337							X										GV	Infrastruktur	Güterverkehrsbedienung für Odenwaldbahn ermöglichen	Über die im Deutschlandtakt vorgesehenen Maßnahmen hinaus weitere Kreuzungsbahnhöfe wiederherstellen: Klein-Auheim, BK-Zell (VzG 4113), Zeilhard, Otzberg (VzG 3554)						
338							X										GV	Infrastruktur	Dichteren NV und GV ermöglichen	Blockteilung zwischen DA-Kranichstein und Messel, Messel und Dieburg, Dieburg und Babenhausen, Babenhausen und Stockstadt (VzG 3557)						
339							X										NV	Angebot	Taktfahrplan (zwei Züge pro h und Richtung) ohne überlange Unterwegsaufenthalte	Zweigleisigkeit Lorsch - Bürstadt (VzG 3571)						
340							X										GV	Infrastruktur	Für Umleitungsverkehr Güterzüge ertüchtigen	Elektrifizierung, durchgehend zweigleisiger Ausbau (VzG 3571), Zweigleisigkeit Lorsch - Bürstadt (VzG 3571)						
341							X										NV	Angebot	Regionalbahn-Linie (RB 131) Groß-Zimmern - Frankfurt Süd	Reaktivierung Groß-Zimmern - Darmstadt Ost (VzG 3555), eingleisig, Kreuzungsbahnhof Gundernhausen						
342							X										NV	Angebot	Zweissystem-Stadtbahn für Stadtregion Darmstadt: Stündliche Regiotram Groß-Zimmern - Darmstadt Friedensplatz, stündliche Regiotram Groß-Bieberau - Reinheim - Darmstadt - Friedensplatz	Zweigleisige BO-Strab-Strecke in Normalspur Darmstadt Ost - Darmstadt Friedensplatz, mit Dreischienengleis ums Darmstädter Schloss. Am Ostbahnhof Darmstadt verknüpft mit Odenwaldbahn (VzG 3554). Kreuzungsbahnhof Zeilhard, Blockteilung Darmstadt Ost - Ober-Ramstadt (VzG 3554).						
343							X				X						NV	Angebot	Schaffung von neuen SPNV-Verbindungen (RB 131/132) aus Richtung Mannheim/Worms - Biblis - Riedstadt-Goddelau - Groß-Gerau-Dornberg - Groß-Gerau - nach Mainz-Bischofsheim - Mainz Hbf - Wiesbaden Hbf	Erhöhung des Hausbahnsteig 1 in Groß-Gerau-Dornberg im Zuge der Riedbahn-Sanierung in 2024. Ebenso prüfen, ob erst Fertigstellung der NBS Ffm - Mannheim notwendig ist somit Riedbahn weitgehend SPNV-frei sein wird.						
344							X				X						NV	Infrastruktur	Schaffung eines neuen Haltepunkts Rüsselsheim-West im Zuge der RB-Linie 75	Haltepunkt-Neubau am Schnittpunkt "Bahnstrecke Mainz-Darmstadt/Oppenheimer Straße/Im Wüsten Forst". Prüfung einer räumlichen Verlegung der Oberleitungsstrom-Trennungsstelle unmittelbar hinter dem Südkopf des Rangierbahnhof Mainz-Bischofsheim. Grund: Projektiertes neues Wohnbaugebiet "Eselswiese" für mindestens 3.000 neue Einwohner im Osten des Rüsselsheimer Stadtteils Bauschheim, also der Bahnstrecke Darmstadt - Mainz räumlich zugewandt.						

PRO BAHN, Fachausschüsse Nahverkehrsorganisation und Fernverkehr: Forderungsliste für Angebotsverbesserungen bei der Deutschlandtaktfortschreibung																				
Alle Angaben basieren auf dem dritten Entwurf des Deutschlandtakts von Mitte 2020. Das dort genannte Angebot sowie die dafür nötigen Infrastrukturausbauten werden als umgesetzt vorausgesetzt.																				
Lfd. Nr.	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Verkehr	Art	Gewünschte Verbesserung	Nötige Infrastrukturmaßnahmen
454							X			X	X						FV	Angebot	Vertaktete Durchbindung von Einzellagen NRW - Frankfurt nach Darmstadt	keine