

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						
1		X															NV	Angebot	15-Minuten-Takt nach Friedberg	Neubau Kreuzungsbauwerk Augsburg-Hochzoll						
2		X											X				NV	Angebot	Stündliche S-Bahn Leipzig - Hof	keine						
3		X															NV	Angebot	Durchbindung Regionalexpresslinie aus Frankfurt nach Hof in Bamberg	Elektrifizierung Hochstatt-Marktzeuln - Oberkotzau						
5		X															NV	Angebot	Schnellerer Nahverkehr zwischen Nürnberg und Würzburg	RE über NBS mit Zwischenhalten je nach Verlauf (z. B. Bad Windsheim südlich oder Herzogenaurach nördlich)						
6		X															NV	Angebot	Prüfung Einführung "Bayern-Express" mit schnellen, langlaufenden RE-Linien, Vorbild Hessen-Express, RRX							
7		X															NV	Angebot	Schneller Nahverkehr über NBS Augsburg - Ulm	Verbindungskurven zur Altstrecke						
8		X															NV	Angebot	München: Ganztägige Verdichtung S2 Dachau/Petershausen - Holzkirchen zwischen Dachau und Deisenhofen sowie S7 Wolfratshausen/Geretsried - Kreuzstraße zwischen Höllriegelskreuth und Neubiberg (oder Ottobrunn) auf 10-Minuten-Takt (Hinweis: diese Linien sind im Konzept des Landes im 20-Minuten-Takt vorgesehen)	Stabilisierungsmaßnahmen auf S7 sinnvoll: Zweigleisabschnitte stadteinwärts der heutigen/künftigen Kreuzungen (im 20-Minuten-Takt), d.h.: Baierbrunn - Höllriegelskreuth; Icking - Ebenhausen-Schäftlarn; Höhenkirchen-Siegertsbrunn stadteinwärts; Neubiberg - Perlach - Giesing (Abschnitt Perlach - Giesing wegen neuer Kreuzung Perlach im 10-Minuten-Takt; zudem: in Neuperlach Süd Bahnsteiggleich umsteigen zur U-Bahn, d.h. heutiger Bahnsteig künftig stadtauswärts-Bahnsteig; vgl. auch gleichlautenden Beschluss der Stadt München im Rahmen 2. U-Bahn-Betriebshof); im Falle 10-Minuten-Takt bis Ottobrunn: Verlängerung 2 Gleise bis Ottobrunn oder besser Hohenbrunn						
9		X															NV	Infrastruktur	Stabilisierung S-Bahn München	Nutzen durch stabileren S-Bahn-Verkehr, vgl. alle Maßnahmen hier						
10		X															NV	Angebot	ganztägiger 10-Minuten-Takt im S-Bahn-System	bei anderen Infrastrukturellen Maßnahmen berücksichtigt						
11		X															NV	Angebot	Verdichtung des Verkehrs ins Allgäu, Taktverdichtung der S4, Stabilisierung des Netzes; *keine* Taktlücken zur Netzstabilisierung mehr	Viergleisiger Ausbau München-Pasing - Fürstenfeldbruck (optimal: bis Buchenau, aber schwierige bauliche Situation zwischen Fürstenfeldbruck und Buchenau; ggf. besser mit 2gleisiger Lücke und weiterem 4gleisigen Ausbau westlich von Buchenau)						
12		X															NV	Angebot	Taktverdichtung Verkehr München - Landshut - (Prag / Regensburg); Erhöhung Zuverlässigkeit S1	Ausbau München-Feldmoching - Neufahrn entlang der Autobahn; weitere Option: viergleisig Neulustheim - Moosach und/oder bessere Nutzung der heutigen 3gleisigen Strecke						
13		X															NV, FV	Infrastruktur	Resilienz Verkehr München - Brenner	viergleisiger Ausbau München-Heimeranplatz - München-Solln; durchgehend zweigleisiger Ausbau Holzkirchen - Rosenheim (inklusive Bahnhofsausbau in Heimeranplatz)						

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
14		X															NV, FV	Infrastruktur	Stabilisierung S-Bahn München sowie Brennerverkehre	6gleisiger Ausbau München-Trudering (genauer: ab ca. Höhe Schwablfhofstraße) - Grafing im Anschluss an den Brennerausbau
15		X															NV	Angebot	S-Bahn München nachts durchgängig im Stundentakt	kein Ausbau nötig
16		X															NV	Angebot	München: 10-Minuten-Takt S20 Pasing-Höllriegelskreuth	diverse Verbesserungen der Situation, z.B. Anbindung S20 Pasing, Bahnsteig Heimeranplatz, etc. - Anpassungen ab Heimeranplatz auch im Punkt 105 enthalten
17		X															NV	Angebot	München - Garmisch-Partenkirchen - Innsbruck: RE/RB-Konzept, RE mit kürzerer Fahrzeit München - Garmisch-Partenkirchen (Ziel: 1h, ggf. 1,25h) im 30-Minuten-Takt (bei Ziel Verdopplung Fahrgastzahlen, sonst: Stundentakt), RB mit mehr Halten wie heute München - Murnau - Oberammergau; neue Halte für RB: Diemendorf, Wilzhofen, Polling, etc. ; ggf Flügeln in Weilheim (mit Zugteil Richtung Schongau) und/oder Murnau (dann: RB bis Garmisch-Partenkirchen und ggf. weiter, z.B. Richtung Mittenwald/Innsbrucke und/oder Außerfern); wenn RE nur im Stundentakt, dann sinnvolle Ergänzung im Bereich München - Weilheim, d.h. dort: annäherender 30-Minuten-Takt	2gleisiger Ausbau Garmisch-Partenkirchen - Oberau und Murnau - Tutzing (bei Beibehaltung des heutigen Zweigleisabschnitts und der weiteren Kreuzungsstationen)
18		X															NV	Angebot	Rosenheim - Aschau: Chiemgauexpress mit Reaktivierung Halte Stephanskirchen, Simssee, Krottenmühl, Rimsting	Abzweig Brennerzulaufstrecke (Neubaustrecke) Richtung Salzburg bei Stephanskirchen. Damit können innerösterreichische Züge die Neubaustrecke nutzen und Trassen auf Bestandsstrecke werden frei - entsprechende Planung derzeit als Option erhalten
19		X															NV	Angebot	Verdichtung Oberlandnetz südlich Holzkirchen auf 20-Minuten-Takt (heute: 30-Minuten-Takt) sowie längere Züge	Beschleunigung des Verkehrs durch Aufhebung von BÜs, kleine Netzmaßnahmen, (Teil-)Elektrifizierung; Nutzung der Doppelstrecke direkt südlich Holzkirchen als 2gleisige Strecke (statt 2x 1gleisig); Begegnungsabschnitte entsprechend ergebenden Fahrzeiten nach Elektrifizierung (im Abschnitt Schliersee - Bayrischzell ist heute nur 60-Minuten-Takt möglich)

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
20		X															NV	Angebot	Halt der NV-Züge München Hauptbahnhof - München-Ost - Rosenheim/Mühldorf in München-Süd=München Poccistraße mit direktem Umstieg zur U3/U6 und Überholmöglichkeiten für den Fernverkehr	Viergleisiger neuer Bahnsteig im Bereich Poccistraße (Widerspruch zur Landesplanung: dort nur zwei Bahnsteiggleise geplant)
21		X															NV	Angebot	Fahrzeiten Rosenheim - Salzburg systematisch reduzieren sowie konsequentes RE/RB-Konzept mit zusätzlichen Halten flächig; REs werden schneller ohne Haltreduzierungen durch bessere Infrastruktur	diverse, z.B. Linienverbesserungen, Neuordnung Einfahrt Bahnhof Rosenheim mittels neuer Innbrücke, Geschwindigkeitserhöhungen, kurze Neubaustrecke bei Teisendorf, etc
22		X															NV	Angebot	Neue / schnellere Verbindung Mühldorf - Rottalbahn - Passau	Neubaustrecke Sulzbach - Schärding (Österreich) und (Teil-)Elektrifizierung zur Nutzung durch Elektro/Batteriehybridzüge
23		X															NV	Angebot	Reaktivierung Wasserburg Bahnhof - Wasserburg Stadt	Reaktivierung der Strecke (Stillgelegt, nicht entwidmet)
24		X															NV	Angebot	Fahrzeitverkürzung Murnau - Oberammergau (inklusive kürzerer Umsteigezeiten)	Murnau: Verbindung von Gleis 1 zu Gleis 2 auf halber Nutzlänge (Fahrrichtung Süd nach Nord), damit: Aussteigen der Fahrgäste von Murnau kommend am Bahnsteig an Gleis 1 und Weiterfahrt ohne Fahrrichtungswechsel auf Gleis 2 und damit kürzere Umsteigezeiten in beide Richtungen; Sanierung der Langsamfahrstellen und punktuelle Linienverbesserungen; Reaktivierung der Kreuzungsstation Altenau und Wiedereinbau zweites Gleis Oberammergau
25		X															NV	Angebot	Weilheim - Schongau - Landsberg - Kaufering: Taktverdichtung, Reaktivierung, Elektrifizierung	Flügelzugkonzept München - Weilheim - Schongau etc., dazu Elektrifizierung der Strecke bis Kaufering. Reaktivierung der Strecke Schongau - Landsberg für den Personenverkehr
26		X															NV	Angebot	Lückenschluss Füssen-Reutte	Lückenschluss Füssen-Reutte
27															X		NV	Angebot	Verdichtung der RE-Linie Flensburg - Kiel auf einen 30-Minuten-Takt, Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Eckernförde Nord - Kiel im 30-Minuten-Takt	abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Flensburg – Kiel
28															X		NV	Angebot	Verdichtung der RE-Linie Husum - Rendsburg - Kiel im Streckenabschnitt Büdelsdorf - Kiel auf einen 30-Minuten-Takt, Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Fockbek - Kiel im 30-Minuten-Takt	abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Rendsburg – Kiel

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
29															X		NV	Angebot	Integration der RE-Linie Husum – Rendsburg – Kiel in den Taktknoten Kiel zu den Minuten 00 und 30, Integration der Regio-S-Bahn-Linie Rendsburg-Seemühlen – Kiel in den Taktknoten Kiel zu den Minuten 00 und 30, Integration der RE-Linie Flensburg – Kiel in den Taktknoten Kiel zu den Minuten 00 und 30, Integration der Regio-S-Bahn-Linie Eckernförde – Kiel in den Taktknoten Kiel zu den Minuten 00 und 30	Errichtung eines zusätzlichen Mittelbahnsteiges mit den Bahnsteiggleisen 7 und 8 im Bahnhof Kiel
30															X		NV	Angebot	Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Kiel-Diedrichsdorf/ -Fachhochschule im 30-Minuten-Takt	Ausbau des Streckenabschnitts Kiel-Oppendorf – Kiel-Diedrichsdorf/ -Fachhochschule für die Nutzung im Nahverkehr
31															X		NV	Angebot	Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Schönberger Strand im 30-Minuten-Takt	Errichtung einer Kreuzungsstation in Kiel-Wellingdorf
32															X		NV	Angebot	Verdichtung der RE-Linie Kiel – Lübeck auf einen 30-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von unter 60 Minuten, Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Preetz Süd im 30-Minuten-Takt, Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord – Lübeck im 30-Minuten-Takt	abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Kiel – Lübeck
33						X									X		NV	Angebot	Bahnsteig-Korrespondenz der RE-Linien Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg und Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg, Integration der RB-Linie Neumünster – Ascheberg in den Taktknoten Neumünster zu den Minuten 00 und 30, Integration der RE-Linie Neumünster – Norderstedt in den Taktknoten NMS zu den Minuten 00 und 30, Integration der RB-Linie Neumünster – Norderstedt in den Taktknoten Neumünster zu den Minuten 00 und 30	Errichtung eines zusätzlichen Mittelbahnsteiges mit den Bahnsteiggleisen 7 und 8 im Bahnhof Neumünster

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
34						X									X		NV	Angebot	Einführung einer RE-Linie Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg im 30-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von unter 90 Minuten, Verdichtung der RB-Linie Neumünster – Bad Oldesloe auf einen 30-Minuten-Takt	zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe
35															X		NV	Infrastruktur	Auflösung der Fahrstraßenkreuzungen von und nach Kiel und Burg auf Fehmarn am Abzweig Bad Schwartau	Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes des Streckengleises Kiel – Lübeck am Abzweig Bad Schwartau
36															X		NV	Infrastruktur	Auflösung der Fahrstraßenkreuzungen von und nach Kiel, Burg auf Fehmarn und Travemünde am Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle	Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes des Streckengleises Travemünde – Lübeck am Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle
37															X		NV	Angebot	Integration der RE-Linie Kiel – Lübeck in den Taktknoten Lübeck zu den Minuten 00 und 30, Integration der Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord – Lübeck in den Taktknoten Lübeck zu den Minuten 00 und 30, Integration der RE-Linie Burg auf Fehmarn – Lübeck in den Taktknoten Lübeck zur Minute 00, Integration der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck in den Taktknoten Lübeck zu den Minuten 00 und 30	viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bad Schwartau-Waldhalle – Lübeck
38															X		NV	Infrastruktur	Auflösung der Fahrstraßenkreuzungen der Streckengleise Hamburg – Berlin und Lübeck – Lüneburg im Bahnhof Büchen	Errichtung eines Mittelbahnsteiges an den Streckengleisen Hamburg – Berlin im Bahnhof Büchen (unten), Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes der Streckengleise Lübeck – Lüneburg und eines Mittelbahnsteiges an den Streckengleisen Lübeck – Lüneburg im Bahnhof Büchen (oben)

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
39															X		NV	Angebot	Verlegung der Regionalzüge zwischen Lüneburg und Lübeck: - Schaffung eines reinen RE-Halbstundentaktes auf der Gesamtstrecke - Zugkreuzung zu den Minuten 15 und 45 in Büchen - Zugkreuzung in Echem statt in Lauenburg - Beibehaltung der Einbindung in den Knoten Lüneburg - Einbindung in den Knoten Lüneburg (verlegt auf die Minuten 15/45) - Zusätzlich Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Lüneburg-Büchen im 30-Minuten-Takt zwischen den RE-Zügen	Neue Kreuzungsbahnhöfe in Mölln und Echem abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Lüneburg – Lüneburg verschiedene neue Halte, u.a. Pogeetz, Güster und in Lüneburg
41						X											NV	Angebot	Schaffung einer Ring-/ Tangential-Verbindung im S-Bahn-Verkehr westlich der Norderelbbrücken und der Süderelbbrücken, optional Schaffung einer Ring-/ Tangential-Verbindung im S-Bahn-Verkehr und im Nahverkehr westlich der Norderelbbrücken und der Süderelbbrücken	Errichtung einer Elbquerung für den S-Bahn-Verkehr, optional Errichtung einer Elbquerung im S-Bahn-Verkehr und im Nahverkehr
42						X											NV	Angebot	Planmäßige Nutzung der Güterumgehungsbahn Hamburg für Personenzüge aus Richtung Elmshorn und weiter über Harburg in Richtung Buchholz und/oder Lüneburg mindestens im 30-Minuten-Takt	Ertüchtigung der Güterumgehungsbahn für 30-Minuten-Takt zzgl. zum bestehenden Güterverkehr mit verschiedenen zusätzlichen Halten, u.a. in Barmbek; zusätzlicher östlicher Bahnsteig in Hamburg-Harburg und Erhöhung der Kapazität zwischen Elbbrücken und Hamburg-Harburg
44								X							X		NV	Angebot	Einführung einer RE-Linie Lünebeck – Bad Kleinen – Rostock im 60-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von unter 90 Minuten, Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Lünebeck – Schlutup im 30-Minuten-Takt, Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Lünebeck – Schönberg/ Mecklenburg im 30-Minuten-Takt	zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Lünebeck – Schönberg/ Mecklenburg

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
45								X									NV	Angebot	Lückenschluss Schönberg - Rehna mit stündlicher Direktverbindung von Lübeck über Rehna nach Schwerin in Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie Lübeck - Schönberg	Neubau Schönberg - Rehna
46						X									X		NV	Angebot	Verlängerung des geplanten Halbstundentaktes im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Büchen bis Boizenburg wenigstens in der Hauptverkehrszeit	Neuer Kopfbahnsteig in Boizenburg mit Einfahrt aus Richtung Hamburg
47						X			X						X		NV	Angebot	Berücksichtigung einer neuen östlichen Umfahrung zwischen Harburg und Ahrensburg für den Regionalverkehr	Neubau einer zusätzlichen Güterumfahrung zur Anbindung Maschens an die feste Fehmarnbeltquerung
48						X			X								NV	Angebot	Trasse im Zwei-Stunden-Takt für beschleunigte Regionalzüge Hamburg - Harz	
49						X				X							NV	Angebot	Erhöhung der Taktichte im südlichen Zulauf (ab Lüneburg/Tostedt) auf Hamburg-Harburg im RB-Verkehr auf 15/20 Minuten	Zusätzliche Streckenkapazitäten, ggf. viertes Gleis Lüneburg - Ashausen und weitere Gleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf
50									X								NV	Angebot	Reaktivering Winsen - Salzhausen - Egestorf	Reaktivering in Zusammenhang mit NBS-Bahnhof Egestorf
51						X			X								NV	Angebot	Neue stündliche RE-Linie von Hamburg Hbf über die Neubaustrecke in Richtung Hannover bis Soltau und von dort über die Heidebahn bis Hannover Hbf	Mindestens ein zusätzlicher Regionalbahnhof nördlich von Soltau an der NBS, bevorzugt bei Egestorf; Verbindungskurve von der NBS zur Amerikalinie in Richtung Soltau; zusätzlicher Bahnsteig in Soltau.
52									X								NV	Angebot	Neue stündliche RB-Linie Soltau - Celle - Lehrte - Braunschweig oder - Hildesheim über die NBS Hamburg - Hannover	Reaktivering und Elektrifizierung der Strecke Soltau - Celle bis zur NBS Hamburg - Hannover mit Verbindungskurve in Richtung Süden Neuer Regionalbahnhof in Bergen Zusätzlicher Bahnsteig in Soltau

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
53									X					X			NV	Angebot	Verlegung der Knoten in Lüneburg, Uelzen und Celle auf die Minuten 15 und 45 - Verlegung des halbstündlichen RE Hamburg - Hannover - Einbindung der Regionalzüge aus Richtung Lübeck in den Knoten Lüneburg - Einbindung der reaktivierten Strecke nach Soltau (Kantenfahrzeit knapp über 60 Minuten) in Lüneburg - Einbindung der RB-Linie aus Bremen in Uelzen durch Beschleunigung zwischen Soltau und Uelzen - Geändertes Betriebskonzept zwischen Uelzen und Wieren mit einem Halbstundentakt aus den Linien in Richtung Gifhorn und Salzwedel, dadurch Schaffung einer neuen Korrespondenz in Wieren - Anpassung der S-Bahn-Fahrzeiten zwischen Celle, Hildesheim, Lehrte und Hannover	Siehe einzelne Einträge für Strecken
54							X		X								NV	Angebot	Verlängerung der RB Hamburg - Lüneburg bis Lüneburg-Rettmer	Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Lüneburg - Soltau bis Lüneburg-Rettmer
55									X								NV	Angebot	Stundentakt Lüneburg - Dannenberg Ost	Streckenausbau für 80 km/h, ggf. neue Kreuzungsmöglichkeiten
56									X								NV	Angebot	Neuer Stundentakt auf der reaktivierten Strecke Lüneburg - Soltau mit Einbindung in beide Knoten an den Streckenenden	Reaktivierung zwischen Lüneburg und Soltau für 80 km/h ggf. Verbindungskurve von der NBS nach Bispingen bei Führung der Regionalzüge über die NBS zwischen Bispingen und Soltau Zusätzlicher Bahnsteig in Lüneburg West
57					X				X								NV	Angebot	Beschleunigung der stündlichen RB-Linie Bremen - Uelzen mit Zielfahrzeit von maximal ca. 50 Minuten zwischen Bremen und Soltau und 35 Minuten zwischen Soltau und Uelzen.	Streckenausbau zwischen Langwedel und Uelzen für höhere Geschwindigkeiten, ggf. weitere Kreuzungsgleise oder -abschnitte
58									X								NV	Angebot	Verlegung der RB Uelzen - Gifhorn - Braunschweig um ca. 20 Minuten nach vorne (15/45er-Knoten in Uelzen) mit Kreuzungen in Wieren und Schönewörde Verkürzung der Fahrzeit zwischen Wieren und Gifhorn Stadt um ca. 10 Minuten	Streckenausbau zwischen Wieren und Gifhorn Stadt für 120 km/h Zusätzlicher Kreuzungsbahnhof in Schönewörde

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
59				X					X					X			NV	Angebot	Verlegung des RE Uelzen - Salzwedel - Magdeburg - Leipzig um ca. 15 Minuten nach hinten ab Uelzen mit Beschleunigung zwischen Salzwedel und Stendal (keine Zwischenhalte mehr; 15/45er-Knoten in Uelzen) Zusätzlich stündlicher Flügelzug RB Salzwedel - Stendal mit Vereinigung auf RB Wittenberge - Magdeburg in Stendal; keine Veränderung der Zeitlage der RB	Zweigleisiger Ausbau Uelzen - Salzwedel - Stendal Beifahreranlage in Stendal Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Stendal und Magdeburg auf 160 km/h
60									X								NV	Angebot	Neue S-Bahn Langenhagen - Celle (Halbstundentakt)	Zusätzliche Streckenkapazität zwischen Langenhagen und Abzw. NBS bei Celle, ggf. mittels weiterer Gleise Kreuzungsfreie Verknüpfung zwischen S-Bahn und Ferngleisen in Langenhagen
61									X								NV	Angebot	Neue stündliche Regionalbahn Wittingen - Celle mit guten Anschlüssen in Wittingen	Reaktivierung der Gesamtstrecke
62									X								NV	Angebot	Zusätzliche halbstündliche Verstärkerzüge (S21) zwischen Barsinghausen, Hannover und Seelze (zusätzlich zum Viertelstundentakt nach Wunstorf und zum Halbstundentakt auf der Deisterbahn)	Kapazitätserhöhung auf der S-Bahn-Stammstrecke in Hannover
63									X								NV	Angebot	Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Hannover und Hildesheim: - Halbstundentakt über Sarstedt - Halbstundentakt (ggf. mit stündlichem Umstieg in Lehrte) über Algermissen	
64									X	X							NV	Angebot	S-Bahn Viertelstundentakt Wunstorf - Hannover mit Halt in Lohnde und Reaktivierung der Steinhuder Meerbahn, Betriebskonzept westlich Wunstorf: - 1x stündlich Wunstorf - Minden - 1x stündlich Wunstorf - Nienburg - Halbstündlich Wunstorf - Steinhude	NBS Hannover - Bielefeld wie geplant

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						
65									X								NV	Angebot	Halbstündliche S 6 Burgdorf - Hannover Hbf - Wunstorf - Haste - Barsinghausen (zusätzlich zum Viertelstundentakt Hannover - Wunstorf mit weniger Halten westlich von Hannover Hbf)	Neue Überwerfung von den Gleisen 13/14 in Hannover Hbf zu den S-Bahn-Gleisen in Richtung Wunstorf Kapazitätserhöhung Hannover - Wunstorf auf bestehenden Gleisen						
66									X								NV	Angebot	Reaktivierung Rinteln - Stadthagen mit Durchbindung nach Hannover	Ertüchtigung/Elektrifizierung Rinteln - Stadthagen für mindestens 80 km/h						
67									X								NV, GV, FV	Angebot	Halbstundentakt RE Hannover - Wolfsburg	Vergleisiger Ausbau zwischen Dollbergen und Fallersleben						
68									X	X							NV	Angebot	Mindestens zweistündliche Durchbindung Paderborn - Kreiensen - Bad Harzburg (statt wie heute Umstieg in Holzminden und Kreiensen)							
69									X								NV	Angebot	Stundentakt Kreiensen-Holzminden-Altenbeken im niedersächsischen Abschnitt und Sicherung und Eckanschlusses in Kreiensen	Teilweise Wiederherstellung der Zweigleisigkeit						
70									X	X							NV	Angebot	Durchbindung Paderborn - Northeim - Nordhausen (statt wie heute Umstieg in Bodenfelde und Northeim)	Beifahranlage in Bodenfelde						
71										X							NV	Angebot	Verdichtung zwischen Paderborn, Ottbergen und Holzminden auf Halbstundentakt							
72									X								NV	Angebot	Stundentakt Bodenfelde - Northeim	Ggf. eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit, abhängig vom genauen Fahrplankonzept						
73									X								NV	Infrastruktur	Beschleunigung Göttingen-Bodenfelde	Technische Sicherung von Kreuzungen und Bahnübergängen Vergrößerung von Kurvenradien						
74									X				X	X			NV	Angebot	Vertaktete durchgehende RE-Verbindung Hannover - Goslar - Halle - Leipzig mit Flügelzug Goslar - Bad Harzburg	Ggf. Beifahranlage in Goslar						

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
75									X					X			NV	Angebot	Vertaktete durchgehende RE-Verbindung Göttingen - Goslar - Magdeburg	
76									X								NV	Angebot	Zwei stündliche RE-Züge zwischen Hannover, Hildesheim und Goslar, einschließlich der Direktverbindung nach Halberstadt und Halle (siehe oben)	
77									X	X							NV	Angebot	Umbau und Verdichtung des Angebots zwischen Hameln und Paderborn: Stündliche Verlängerung einer langsamen S-Bahn aus Richtung Hannover nach Paderborn mit Halt auf allen Stationen, dazu stündliche RE-Verbindung Hannover - Paderborn mit Halt südlich von Hameln nur in Bad Pyrmont und Altenbeken	
78									X					X			NV	Infrastruktur	Umsetzung des Lückenschlusses Elend - Braunlage	Neue Zweigstrecke der Harzer Schmalspurbahn
79									X	X							NV	Angebot	Halbstundentakt Bad Bentheim - Gronau	Ggf. eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit, abhängig vom genauen Fahrplankonzept
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

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
82									X	X							NV	Angebot	Verändertes Angebotskonzept zwischen Hameln und Hildesheim: - Beibehaltung der stündlichen Direktverbindung Herford - Hildesheim, jedoch mit kurzem Aufenthalt in Elze und ohne Zwischenhalte bis Hildesheim Hbf (--> Anschluss in Hildesheim an RE Richtung Goslar) - Verlängerung der Linie N 66.b über Elze bis Hameln (--> Halbstundentakt Hildesheim - Hameln; Anschluss an RE nach Göttingen) - Verdichtetes Angebot über Stundentakt hinaus zwischen Rinteln und Hameln	Elektrifizierung Hameln - Elze; ggf. zusätzlicher Kreuzungsbahnhof zwischen Hameln und Eltze
83									X								NV	Angebot	Reaktivierung Aurich - Abelitz (- Emden) mit Halbstundentakt	Reaktivierung für den Personenverkehr und Ausbau östlich von Abelitz, ggf. neuer Straßenbahnhof in Aurich; gemäß Bahnplan Ostfriesland der VEJ
84									X								NV	Angebot	Reaktivierung Norden - Esens mit Anschluss von Benseniel im Stundentakt	Reaktivierung bzw. Neubau der Küstenbahn, abschnittsweise auf neuer Trasse, insbesondere im Abschnitt Esens - Benseniel; gemäß Bahnplan Ostfriesland der VEJ
85									X								NV	Angebot	Reaktivierung Varel - Zetel mit Stundentakt	Reaktivierung bzw. Neubau der Strecke, abschnittsweise auf neuer Trasse; gemäß Bahnplan Ostfriesland der VEJ
86					X				X								NV	Angebot	Stündliche Durchbindung des REs aus Richtung Bremen über Bremerhaven bis Cuxhaven; Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Cuxhaven und Bremen	Elektrifizierung zwischen Bremerhaven und Cuxhaven Anpassungen der Bahnstreiglängen Mindestens eine weitere Kreuzungsmöglichkeit
87									X								NV	Angebot	Zusätzliche stündliche Regionalbahn Cuxhaven - Stade mit gutem Übergang zur S-Bahn in Stade und zusätzlichen Halten	Zusätzlicher Bahnsteig in Stade
88									X								NV	Angebot	Neue stündliche Regionalbahn Bremervörde - Stade - Himmelpforten	Reaktivierung zwischen Hersedorf und Stade
89									X								NV	Angebot	Neue stündliche Regionalbahn Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck - Bremen	Reaktivierung zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck mit Neubau des Abzweigs in Osterholz-Scharmbeck Zusätzlicher Bahnsteig in Bremervörde
90									X								NV	Angebot	Neue stündliche Regionalbahn Tostedt - Zeven	Reaktivierung der Gesamtstrecke

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
91					X				X								NV	Angebot	Verlängerung der Regio-S-Bahn von Nordenham bis Blexen	Reaktivierung und Elektrifizierung zwischen Nordenham und Nordenham-Blexen mit mindestens zwei Zwischenhalten
92					X				X	X							NV	Angebot	<p>Verändertes Verkehrskonzept zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und Osnabrück:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stündliche Direktverbindung Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen mit Regio-S-Bahn mit Halt auf allen Stationen - Zweistündliche Direktverbindung Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen - Hannover entweder mit RE oder IC (Halt nur in Sande, Varel und Rastede) - Stündliche Verlängerung des RRX7 von Osnabrück mit wenigen Zwischenhalten bis Oldenburg, zweistündlich im Wechsel mit RE/IC aus Hannover über Oldenburg hinaus bis Wilhelmshaven (Halt nur in Rastede, Varel und Sande) - Stündliche durchgehende Regionalzüge zwischen Oldenburg und Osnabrück mit zusätzlichen Halten z.B. in Oldenburg-Krusenbusch, Oldenburg-Osternburg - Zusätzliche RB-Züge zwischen Cloppenburg, Oldenburg und Varel mit Halt auf allen Stationen - Neue Linie Ankum - Bersenbrück - Osnabrück im Stundentakt mit Halt auf allen Stationen - Insgesamt Fahrzeitverkürzungen zur besseren Abstimmung und Stabilisierung in den Knoten Oldenburg und Osnabrück 	<p>Elektrifizierung Oldenburg - Osnabrück und anteiliger zweigleisiger Ausbau Dreigleisiger Ausbau Osnabrück-Eversburg - Osnabrück Hbf</p> <p>Zusätzliche Abstellanlagen östlich von Osnabrück Hbf</p> <p>Neue RB-Halte zwischen Oldenburg und Osnabrück</p> <p>Neuer Halt in Oldenburg-Ofenerdiek, ggf. Hahn-Lehmden</p> <p>Neuer Mittelbahnsteig in Sande</p> <p>Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h, wo mit vertretbarem Aufwand möglich</p>
93					X				X	X							NV	Angebot	Zwei stündliche RB-Züge, idealerweise Halbstundentakt, auf der Strecke Bremen - Vechta - Bramsche - Osnabrück, beschleunigte Fahrzeiten	<p>Dreigleisiger Ausbau Osnabrück Hbf - Osnabrück-Eversburg</p> <p>Zusätzliche östliche Abstellgleise in Osnabrück</p> <p>Zusätzliche Bahnsteige in Osnabrück (tief)</p> <p>Ausbau auf 120 km/h und zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Delmenhorst und Hesepe</p> <p>Zweigleisiger Ausbau zwischen Hesepe und Osnabrück-Eversburg</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
94					X				X								NV	Angebot	<p>Wunderline: - Stündliche schnelle Direktverbindung Leeuwarden - Groningen - Leer - Oldenburg - Bremen mit Halt zwischen Leer und Oldenburg nur in Bad Zwischenahn - Beibehaltung des geplanten RB-Studentakts Groningen - Leer mit Verlängerung nach Emden - Stündliche Verlängerung der Regio-S-Bahn über Leer hinaus bis nach Papenburg - Beibehaltung des Stundentakts aus RE/IC von Norddeich über Bremen in Richtung Hannover - Stündliche Verbindung Westerstede - Westerstede-Ocholt - Oldenburg mit Regio-S- Bahn</p>	<p>Elektrifizierung Ihrhove - Groningen Weitere zweigleisige Abschnitte zwischen Oldenburg und Leer Reaktivierung Westerstede - Westerstede-Ocholt ggf. mit Elektrifizierung</p>
95					X				X	X							NV	Angebot	<p>Emslandstrecke: - Verlängerung Regio-S-Bahn aus Leer bis Papenburg (stündlich) - Weitere Taktverdichtung zwischen Meppen und Rheine mit zusätzlichem Stundentakt (ggf. Durchbindung bis Osnabrück oder Münster) - Halt des RE Emden - Münster in Ihrhove, ggf. andere Zeitlage</p>	<p>Neuer Wendebahnsteig und ggf. zusätzliche Weichen in Papenburg</p>
96									X								NV	Angebot	<p>Neue stündliche Regionalbahn Meppen - Haselünne - Essen (- Cloppenburg)</p>	<p>Reaktivierung zwischen Meppen und Essen</p>
97									X								NV	Angebot	<p>Neue stündliche Regionalbahn Friesoythe - Cloppenburg</p>	<p>Reaktivierung der Gesamtstrecke, zusätzlicher Bahnsteig in Cloppenburg</p>
98									X								NV	Angebot	<p>Neue stündliche Regionalbahn Syke - Eystrup mit Ausrichtung auf die Anschlüsse an beiden Endpunkten</p>	<p>Reaktivierung der Gesamtstrecke</p>
99									X								NV	Angebot	<p>Neue stündliche Regionalbahn Diepholz - Sulingen - Nienburg (Weser) mit Einbindung in die Knoten Diepholz, Sulingen und Nienburg (Gesamtfahrzeit < 60 Minuten)</p>	<p>Reaktivierung und Wiederaufbau der Gesamtstrecke, Anpassung der Streckengeschwindigkeit auf erforderliches Niveau für Höchstfahrzeit</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					
100									X								NV	Angebot	Reaktivierung Bassum - Rahden im Stundentakt (RB-Linie mit wenigen Zwischenhalten)	Reaktivierung und Wiederaufbau der Gesamtstrecke, zusätzlicher Bahnsteig in Rahden					
101									X	X							NV	Angebot	Stundentakt Nienburg - Minden - Bielefeld						
102									X	X							NV	Angebot	Reaktivierung Bad Holzhausen - Bohmte mit folgendem Betriebskonzept: 1x stündlich RB Bohmte - Bad Holzhausen - Bielefeld (mit Kopplung an S-Bahn aus Rahden) 1x stündlich RB Lübbecke oder Preußisch Oldendorf - Bad Essen - neue Verbindungskurve - Osnabrück - Münster (Verlängerung der RB66)	Ausbau der Wittlager Kreisbahn für Personenverkehr und Elektrifizierung Beifahranlage in Bad Holzhausen Neue Verbindungskurve südlich von Bohmte zur Strecke nach Osnabrück Ggf. neues Bahnsteiggleis in Lübbecke					
103									X								NV	Angebot	Halbstündlicher Verkehr Nordhorn - Coevorden mit mindestens stündlicher Durchbindung bis Emmen	Elektrifizierung Nordhorn - Coevorden					
104									X	X							NV	Angebot	Neuordnung des schnellen Regionalverkehrs zwischen Westniedersachsen, Ostwestfalen-Lippe und Hannover nach folgenden Maßgaben: - 1x stündlich RE Nordhorn - Rheine - Osnabrück - Hannover mit Nutzung der NBS Bielefeld - Hannover - 1x stündlich Verlängerung einer RRX-Linie über Bielefeld/Herford hinaus bis Hannover über NBS Bielefeld - Hannover - 1x stündlich RE Bielefeld - Osnabrück - Rheine (ggf. Lingen oder Meppen) - 1x stündlich RE Hannover - Minden - Bielefeld - 1x stündlich RE Hannover - Minden - Osnabrück ... bei gleichzeitiger Umsetzung des OWL-Konzepts für den RB- bzw. S-Bahn-Verkehr	Verbindungskurve bei Bad Bentheim Elektrifizierung Bad Bentheim - Nordhorn Verbindungskurve von der Strecke Osnabrück - Löhne - Hannover zur NBS Bielefeld - Hannover an geeigneter Stelle östlich von Löhne Einrichtung von Regionalbahnhöfen zwischen Bielefeld und Hannover an der NBS Zusätzliche Bahnsteiggleise im unteren Bahnhofsteil von Osnabrück Hbf					

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		
105									X	X							NV	Angebot	Zweiter stündlicher Zug auf Haller Willem (Gesamtstrecke) mit Beschleunigung nordwestlich von Halle (Westf)			
106										X							NV	Angebot	Verlängerung RRX bis Detmold oder Altenbeken / Verlagerung der Expressverbindung Bielefeld - Delmold - Altenbeken (ggf. Paderborn) auf die NBS zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen	Spange zur NBS Hannover - Bielefeld wie geplant		
107									X	X							NV	Angebot	Übernahme des S-Bahn-Konzepts Ostwestfalen-Lippe gemäß Zielfahrplan NRW 2040	mehrere		
108									X	X							NV	Angebot	Übernahme des S-Bahn-Konzepts Münsterland gemäß Zielfahrplan NRW 2040	Verschiedene Maßnahmen erforderlich, vgl. NRW-Zielfahrplan 2040		
109										X							NV	Angebot	Übernahme der Konzepte VRR, goRheinland gemäß Zielfahrplan NRW 2040	mehrere		
110										X							NV	Angebot	Brechung überlanger Linien durch Doppelführung Köln - Dortmund	2 Bahnsteigkanten je Richtung, Zugfolge von 5 auf 3 Minuten herabsetzen		
111										X							NV	Angebot	Zweiter Stundentakt im schnellen Nahverkehr nach Arnheim, möglichst mit Durchbindung aus Richtung Schiphol			
114										X							NV	Angebot	Stündlicher Regionalzug Aachen - Verviers mit Fortführung in Richtung Lüttich oder Spa			
117										X							NV	Angebot	Nachtverkehre im Stundentakt auf den wesentlichen SPNV-Linien an allen Wochentagen			
118										X							NV	Angebot	Reaktivierung ehem. KBS 411 RS- Lennep-Opladen	Bedienungskonzept mit Tram-Trains unter Beibehaltung des vorhandenen Radweges, tlw. Führung im Straßenraum		
119										X							NV	Angebot	Reaktivierung ehem. KBS 403 / 406 W-Oberbarmen-Radevormwald - Halver- Brügge	Bedienungskonzept mit Tram-Trains, tlw. Führung im Straßenraum		
120										X							NV	Infrastruktur	Zusätzliche S-Bahn-Haltepunkte in Wuppertal: Vohwinkel-West, Arrenberg, Raental			

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
121										X							NV	Infrastruktur	Reaktivierung W-Vohwinkel -Varresbeck - ?	Verdichtung des Taktes zwischen Mettmann und W-Vohwinkel auf 15-Min.Takt zur meidung von Rückforderungen für die Ausbaumaßnahme. Die Verlängerung nach Varresbeck bietet sich mindestens zur BUGA 2031 an.
122										X							NV	Infrastruktur	Reaktivierung Gevelsberg West- Witten	Schaffung einer schnelleren RE-Verbindung Köln Wuppertal Witten Bochum/ Dortmund
123										X							NV	Infrastruktur	Ertüchtigung Düsseldorf Gerresheim für das zu erwartende höhere Zugangebot	
124										X							NV	Infrastruktur	W- Vohwinkel: Schaffung einer Gleisverbindung von den Ferngleisen zur Strecke Ri. Essen für RE 49	
125										X							NV	Angebot	Zweite stündliche schnelle Verbindung Köln - Siegen	Zweigleisiger Ausbau der verbliebenen eingleisigen Abschnitte
126										X	X						NV	Angebot	Südlich von Kall: Stündlich RE mit allen Halten Zweistündlich RB mit allen Halten Zweistündlich schneller RE mit wenigen Halten möglichst über Trier hinaus bis Luxemburg/Saarbrücken oder Metz	Infrastrukturmaßnahmen gemäß NWR-Zielfahrplan 2032/2040, u.a. zweigleisige Abschnitte südlich von Kall
127										X	X						NV	Angebot	20-Minuten-Takt auf der Ahrtalbahn mit zusätzlicher Umsteigeverbindung nach Bonn	
129													X			X	NV, FV	Angebot	Übernahme Betriebskonzept Ostthüringen gemäß dem durch die Thüringer Verkehrsministerin am 25.3.2022 im BMDV übergebenem Abschlußbericht, inkl.: - Umsteigefreie IC-Linie Frankfurt a. M. – Weimar – Jena – Gera – Chemnitz – Dresden - Halbstundentakt auf den Abschnitten Erfurt – Gera und Chemnitz – Dresden	Konzept kann grundsätzlich mit geplanten/laufenden Investitionen (insbesondere Elektrifizierung MDV) sowie bereits im Zielfahrplan geplanten Trassen umgesetzt werden

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	
130																X	NV	Infrastruktur	Verbesserung Betriebsqualität und -stabilität auf den Strecken - Erfurt - Nordhausen - Gotha - Leinefelde - Eisenach - Eisfeld - Erfurt - Schweinfurt - Gera - Hof	Herstellung zweigleisiger Begegnungsabschnitte	
131							X										X	NV	Angebot	Regionalbahnlinie Bad Salzungen - Vacha - Gerstungen	Lückenschluss Philippsthal (Werra) - Vacha (Wiederaufbau VzG 6707, ca. 3,8 km)
132																	X	NV	Angebot	Regionalbahnlinie (Sömmerda -) Buttstädt - Großheringen (- Jena)	keine
133																	X	NV	Angebot	Regionalbahnlinie Gotha - Gräfenroda	keine
134								X										NV	Infrastruktur	Erhöhung der Betriebsstabilität im SPNV für Züge Berlin - Neustrelitz - Stralsund	Erhöhung der Streckenleitgeschwindigkeit auf 120 - 140 km/h Stralsund - Neustrelitz, mindestens jedoch Neustrelitz - Neubrandenburg
135								X										NV, FV	Infrastruktur	Erhöhung der Betriebsstabilität + Kapazität im SPNV+SPFV+SGV zwischen Rostock und Stralsund	mindestens 2-gleisiger Ausbau Stralsund - Velgast und Rostock - Ribnitz-Dammgarten; erforderlich, um RB Prerow - Stralsund und zusätzliche Fernzüge Hamburg - Heringsdorf und Mitteldeutschland/Berlin - Prerow auf die Strecke zu setzen
136								X										NV	Angebot	Schließung der Fahrplanlücke im SPNV zwischen Neustrelitz und Rostock	stündliches Angebot Berlin - Neustrelitz - Rostock
137								X										NV	Angebot	Verschwenkung der RE-Linie 4 aus Richtung Osten (Pasewalk/Settin) ab Lalendorf nach Rostock über Plaaz mind. alle 2-Stunden für ein nachfragegerechtes Angebot, sowie Herstellung von Trassen für Güterverkehr Hamburg/Lübeck - Stettin	Direktverbindung durch Bau einer Verbindungskurve bei Lalendorf von der Strecke Stettin - Lalendorf auf die Strecke Berlin - Rostock, sowie Elektrifizierung Lalendorf - Staatsgrenze PL/Stettin inkl. Reaktivierung von Kreuzungsgleisen
138								X										NV	Angebot	SPNV-Reaktivierung (Ratzeburg-) Zarrenthin - Hagenow	Sanierung der Strecke, Lückenschluss nach Ratzeburg
139								X										NV	Angebot	Wiederherstellung S-Bahn-Linie in den Seehafen Rostock direkt zum Fährterminal	Gleiswiederherstellung und Anpassung der Leit- und Sicherheitstechnik im Seehafen
140								X										NV	Angebot	ganzjähriger SPNV zum Fährhafen Sassnitz	Erhöhung der Streckenleitgeschwindigkeit Lietzow - Sassnitz Fährhafen und Bereitstellung beider Bahnsteige am Fährterminal
141								X										NV, FV	Infrastruktur	Erhöhung der Betriebsstabilität bei Verspätungen im Hbf Rostock	Beseitigung der eingleisigen Einfahrt in Rostock Hbf aus Richtung Schwaan und Laage

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					
142								X									NV	Angebot	Reaktivierung der Darßbahn bis Prerow (mind. Stundentakt in Verlängerung aus Barth), ggf. Weiterführung als Überlandstraßenbahn in Richtung Ribnitz-Damgarten/Hohe Düne	Wiederaufbau, Neubau bzw. Reaktivierung und Elektrifizierung					
143			X	X				X									NV	Angebot	Zweite Achse Berlin – Rostock über Pritzwalk – Meyenburg – Karow durch Verlängerung der RE2 (statt Stilllegung der Linien RB73 und RB74)	Ausbau Neustadt(Dosse) – Priemerburg für 120 km/h, Knotenbahnhof Karow. Ausbau Wittenberge – Pritzwalk 120 km/h und Ausbau der Bahnhöfe Neustadt(Dosse) und Pritzwalk 5. Bahnsteiggleis in Güstrow					
144				X				X									NV	Angebot	Verdichtung Angermünde – Stralsund: durchgehend Stundentakt	Ausreichend Kapazität					
145								X									NV	Angebot	ganzjähriges SPNV-Verbindung im Jahr auf der Strecke Waren (Müritz) - Karow - Parchim	Sanierung der Strecke und Heraufsetzung der Streckenleitgeschwindigkeit auf 100 - 120 km/h mit Korrespondenzhalt der Strecke Priemerburg - Neustadt/Dosse					
146								X									NV	Angebot	S-Bahn auf Linien S2 und S3 auch am Wochenende stündlich						
147								X									NV	Angebot	Reduzierung der Fahrzeit Rostock - Wismar auf unter 1 Stunde	Erhöhung der Streckenleitgeschwindigkeit					
148								X									NV	Angebot	Wiedereinführung direkter SPNV-Züge von Stralsund über Züssow - Wolgast auf die Insel Usedom.	Grundsätzlich keine Maßnahme erforderlich. Für beschleunigte Züge jedoch weiterer Aus-/Neubau von Kreuzungsmöglichkeiten auf der Insel Usedom.					
149			X	X				X					X	X			NV	Infrastruktur	Mehr Kapazität auf den RE-Linien nach Berlin durch längere Züge und Bahnsteige.	Verlängerung aller Bahnsteige entlang der auf Berlin zuführenden Hauptachsen des RE-Verkehrs auf 210 Meter Länge (wie zentrale Berliner Bahnhöfe)					
150			X	X				X									NV	Angebot	Kürzere Fahrzeiten Berlin-Stettin/Greifswald-Stralsund	Ausbau für 160 km/h Berlin-Angermünde-Stralsund					
151			X	X				X									NV	Angebot	Direktanbindung Berlin-Usedom auf kürzester Strecke	Wiederaufbau der kriegsbedingt unterbrochenen Strecke Ducherow – Usedom					
152				X													NV	Angebot	Stündlicher SPNV über die Grenzübergänge Frankfurt(Oder), Guben und Forst (Lausitz)	Ausreichend Kapazität. Elektrifizierungslücken schließen.					

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
153			X	X													NV, FV	Angebot	Stündliche Verbindung Berlin-Stettin ohne Umsteigen	Anpassung des Liniennetzes, ggf. durch Flügeln
154			X	X													NV, FV	Angebot	Lückenschluss Berliner Nordbahn für Regional- und Fernverkehr B-Gesundbrunnen – Birkenwerder	Noch ausstehende Wiederherstellung dieser wichtigen Strecke, die teilungs- und kriegsbedingt unterbrochen ist
155			X	X				X									NV, FV	Angebot	Taktverdichtung und Qualitätserhöhung der Berliner Nordbahn im Abschnitt Birkenwerder – Neustrelitz	Zusätzliche Blockabschnitte für dichtere Zugfolge und mehr Kapazität
156			X					X									NV, FV	Infrastruktur	Ertüchtigung des Berliner Innenrings, ggf. Führung einzelner Linien oder Taktverdichter über den Innenring. Resilienz bei Störungen aller Art auf Stadtbahn oder Nord-Süd-Tunnel.	Durchgehender zweigleisiger Ausbau des Rings mit Elektrifizierung
157			X														NV, FV	Infrastruktur	Ertüchtigung und Kapazitätssteigerung des gesamten Berliner Bahnknotens, insbesondere der Berliner Stadtbahn und des Nord-Süd-Tunnels	Ausbau mit Hochleistungs-Digitalisierung für kürzest mögliche Zugfolge
158			X	X													NV	Angebot	Berliner Nahverkehrs-Tangente Ost	Ausbau des Ostabschnitts des Berliner Außenrings für dichten SPNV
159			X	X													NV	Infrastruktur	Ertüchtigung des Berliner Außenrings	Dreigleisiger Ausbau (zwei Richtungsgleise gegen Uhrzeigersinn, ein Gleis im Uhrzeigersinn, ggf. nur abschnittsweise), Bau der Nordwest- Verbindungskurve in Wustermark
160			X	X										X			NV	Angebot	Taktverdichtung Berlin-Rathenow-Stendal über die ausgebaute Stammbahn: - Stündliche, beschleunigte RE-Linie Flughafen BER - Stendal nur mit Halt in Rathenow zwischen Wustermark und Stendal - Stündliche RE-Linie aus Richtung Berlin bis Rathenow mit allen Zwischenhalten - Stündliche RB-Linie Rathenow - Stendal mit allen Zwischenhalten	Durchgehend zweigleisiger Ausbau der Lehrter Stammbahn und Elektrifizierung
161				X													NV	Angebot	Reaktivierung SPNV nach Ketzin und Einbindung in Liniennetz	Reaktivierung und Einbindung in Lehrter Stammbahn
162				X									X				NV	Angebot	Ausbau Cottbus – Dresden für Ziel-Fahrzeit von 70 – 80 Minuten (heute 100 Minuten)	Noch zu definieren (Ausbau für 160 km/h, zusätzliche zweigleisige 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
163				X													NV	Angebot	Verdichtung Lübbenau – Senftenberg auf Halbstundentakt, dadurch Herstellung aller Anschlüsse in Calau (auch Finsterwalde – Senftenberg)	Ausbau der eingleisigen Strecke und des Umsteigeknotens Calau
164			X	X													NV	Angebot	Verbesserung Prignitz-Express mit Ziel-Fahrzeit Neuruppin – Berlin Hbf von ca. 60 Minuten	Einführung nach Berlin erneut zu prüfen, ggf. auch über Berliner Nordbahn
165			X	X													NV	Angebot	Ausbau und Ertüchtigung Wriezener Bahn für dichteren Takt	Neue Kreuzungsbahnhöfe und Geschwindigkeitserhöhung
166				X													NV	Infrastruktur	Ausbau Königs Wusterhausen als leistungsfähigen Knoten für SPNV und Güterverkehr (KV-Terminal!)	Noch zu definieren
167			X	X													NV	Angebot	Verdichtung Heidekrautbahn und Verknüpfung im Berliner SPNV-Netz	NEB: Ausbau für 120 km/h und abschnittsweise zweigleisig, Elektrifizierungsinseln. DB Netz: Leistungsfähige niveaufreie Einführungen in B-Karow und Wilhelmsruh.
168			X	X													NV	Infrastruktur	Verbesserung der Zuverlässigkeit und Reduzierung Fahrplanabhängigkeiten bei Verbindungskurve Dresdener Bahn zum Berliner Außenring	Zweigleisige Verbindungskurve mit Puffer-Möglichkeit durch Überholgleise
169				X													NV	Angebot	Taktverdichtung und Qualitätsverbesserung im Bahnknoten Potsdam	Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Golm – Potsdam Park Sanssouci und Bahnhof Park Sanssouci ohne niveaugleiche Kreuzungen
170			X	X													NV, FV	Angebot	Mehr Kapazität und Qualität auf der Berliner Ostbahn Berlin – Kostrzyn und der Strecke Berlin-Frankfurt(Oder), Verbesserung Polen-Verkehr	Ausbau Berliner Ostbahn: Zweigleisig, Elektrifizierung, 160km/h
171				X													NV	Angebot	Flügelung/Stärken/Schwächen wichtiger RE-Linien nach Berlin	Ertüchtigung von wichtigen Bahnhöfen zum Flügeln, Stärken und Schwächen, u.a. Brandenburg(Havel) Hbf, Wustermark, Rathenow, Nauen, Neustadt(Dosse), Löwenberg, Eberswalde, Angermünde, Frankfurt(Oder), Lübbenau, Ruhland, Luckau-Uckro, Ludwigsfelde, Jüterbog, Michendorf, Bad Belzig
172			X	X													NV	Angebot	Schnelle Verbindung Templin – Berlin über Eberswalde, mit Flügelung von RE in Eberswalde	Ausbau für 120 km/h im Abschnitt Britz – Templin, Elektrifizierungsinsel Templin

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		
173			X	X													NV	Angebot	Schnelle Verbindung Templin – Berlin über Löwenberg (Flügelung in Löwenberg mit RE-Linie)	Ausbau Templin – Löwenberg für 120 km/h, Elektrifizierungsinsel Templin		
174				X									X				NV	Angebot	Stündlich schnelles Angebot (Berlin -) Cottbus – Görlitz mit Kantenzzeit <45 Minuten durch Verlängerung einer Linie von Berlin in Cottbus	Streckenausbau mit ausreichender Kapazität		
175				X									X				NV	Angebot	Durchbindung E90 BB von Elsterwerda nach Chemnitz (zweistündlich)			
176				X									X				NV	Angebot	Durchbindung RE aus Richtung Berlin in Falkenberg bis Riesa mit Anschluss in Riesa nach Dresden und Chemnitz			
177				X										X			NV	Angebot	Verdichtung RE1 im Abschnitt Brandenburg(Havel) – Magdeburg auf Halbstundentakt			
178				X									X	X			NV	Angebot	Stündliche Verlängerung E4 BB aus Nauen in Lutherstadt Wittenberg über Bitterfeld nach Leipzig Hbf	Ggf. Kapazitätserhöhung südlich Lutherstadt Wittenberg		
179				X									X				NV	Angebot	Stündliches Angebot jeweils von Cottbus und Senftenberg über Kamenz nach Dresden	Reaktivierung und Ausbau		
180													X				NV	Angebot	Verdichtung RB Decin - Rumburk auf Stundentakt	Kreuzungsbahnhof zwischen Bad Schandau und Sebnitz mit gleichzeitiger Einfahrt		
181													X				NV	Angebot	Verdichtung RB Neustadt (Sachs) - Sebnitz (Sachs) auf Stundentakt	keine		
182													X				NV	Angebot	S8 Dresden via S-Bahn Gleise für Takt auf "Stammstrecke"	Erreichbarkeit Mittelhalle Dresden von S-Bahn Gleisen		
183													X				NV	Angebot	Ergänzung Haltepunkt Dresden-Staufenbergallee	Ggf. Kapazitätserhöhung und geringfügige Beschleunigung (durch Elektrifizierung)		
184													X				NV	Angebot	Kantenzzeit RE Dresden Hbf - Görlitz < 60 Minuten	Elektrifizierung Dresden - Görlitz + Ertüchtigung v_max 160km/h		
185													X				NV	Angebot	Kantenzzeit RB Dresden Hbf - Görlitz < 90 Minuten	Elektrifizierung Dresden - Görlitz + Ertüchtigung v_max 160km/h		
186													X				NV	Angebot	Stündlich jeweils RB und RE umsteigefrei Dresden - Görlitz und Dresden - Zittau (- Liberec)	Zugdeckungssignale Bischofswerda, ggf. zusätzliche Kreuzungshalte oder gleichzeitige Einfachten Bischofswerda - Zittau		
187													X				NV	Angebot	Kantenzzeit RB Zittau - Görlitz < 30 Minuten	Elektrifizierung Zittau - Görlitz (polnischer Gleichstrom) und Erhöhung Streckenhöchstgeschwindigkeit, viergleisige Osteinfahrt Görlitz		

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
188													X				NV	Angebot	Kantenzzeit RB Görlitz - Cottbus < 60 Minuten	Elektrifizierung Görlitz - Cottbus + Ertüchtigung v_max 160 km/h
189													X				NV	Angebot	Stundentakt Hoyerswerda - Görlitz mit Kantenzzeit <60 Minuten	Keine, Elektrische Traktion
190													X				NV	Angebot	Stündliche RB Rumburk - Ebersbach - Löbau	ggf. Streckenbeschleunigung
191													X				NV	Angebot	Durchbindung S 1.a SL <> N 32 SA (Dresden - Riesa - Leipzig)	keine
192													X				NV	Angebot	Reaktivierung Döbeln - Meißen (Zielfahrzeit 42 Minuten)	Streckenertüchtigung ggf. Elektrifizierung
193													X				NV	Angebot	Zweistündlicher Regionalexpress Chemnitz - Elsterwerda (alternierend zu FR-Trasse) mit 60 Minuten Fahrzeit	Ggf. leichte Erhöhung v_max
194													X				NV	Angebot	RB/S-Bahn Beucha - Trebsen mindestens stündlich	Reaktivierung und Ausbau, drittes Gleis Stötteritz - Wurzen
195													X				NV	Angebot	Verdichtung RB - Bad Lausick - Geithain auf Stundentakt	keiner
196													X				NV	Angebot	Durchbindung S-Bahn Neukieritzsch - Geithain - Chemnitz	Wiederaufbau zweites Gleis Chemnitz - Geithain
197													X				NV	Angebot	Verlängerung S-Bahn Chemnitz - Burgstädt nach Rochlitz	Reaktivierung Narsdorf - Rochlitz, Wiederaufbau zweites Gleis Chemnitz - Geithain
198													X				NV	Angebot	Verlängerung RB Freiberg - Holzgau nach Moldava	Reaktivierung des Streckenabschnitts
199													X				NV	Angebot	Stündliche RB Marienberg - Pockau-Lengefeld - Chemnitz (mit Flügelung)	Beifahranlage Pockau-Lengefeld
200													X				NV	Angebot	Verdichtung RB - Annaberg-Buchholz - Cranzahl auf Stundentakt	minimale Beschleunigung, ggf. BEMU ausreichend
201													X				NV	Angebot	Nullsymmetrie Zwickau - Johannegeorgenstadt (u. Anschluss Aue)	keine, ggf. Beschleunigung in Abstimmung mit CZ
202													X				NV	Angebot	Nullsymmetrie Oelsnitz - Glauchau	keine, ggf. zusätzlicher Kreuzungsbahnhof
203													X				NV	Angebot	Verdichtung RB Adorf - Cheb auf Stundentakt	Zweigleisiger Begegnungsabschnitt Bad Brambach - Vojtanov
204													X				NV	Angebot	Verdichtung RB - Plauen - Mehltheuer auf Stundentakt	keine
205	X												X				NV	Angebot	Verdichtung RE Blankenstein - Marxgrün auf Stundentakt und Durchbindung nach Hof	Beifahranlage Marxgrün

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
206									X								NV	Angebot	Taktverdichtung Wittmund - Wilhelmshaven auf 30 Minuten von Mo - Fr an Werktagen (wenigstens in HVZ) Verkürzung der Umsteigezeiten in Sande und Stabilisierung der Kurzwende in Esens durch Verlegung der planmäßigen stündlichen Zugkreuzung nach Jever Zusätzlich verstärkte Durchbindung von Zügen aus Richtung Esens in Richtung Oldenburg und zurück	Zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten in Jever und Wittmund Technische Sicherung/Aufhebung von Bahnübergängen zwischen Wittmund und Schortens-Heidmühle Neuer Mittelbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten in Sande Elektrifizierung von Gleis 2 in Sande Zusätzliche Weichenverbindung vom nördlichen Gleis der Umfahrung Sande in Richtung Heidmühle am Abzwei Weißer Floh Beifahranlage in Sande
207									X								NV	Angebot	Änderung des Regio-S-Bahn-Konzepts westlich von Bremen: - Verlängerung des Halbstundentakts zwischen Bremen und Hude bis Oldenburg mit zusätzlichem Halt in Drielake - Anbindung Nordenhams über eine beschleunigte Expresslinie mit Halt zwischen Hude und Bremen nur in Delmenhorst (stündlich)	Neuer Halt Oldenburg-Drielake
208											X						NV	Angebot	Einrichtung von Tangentiallinien mit Umfahrung von Koblenz Hbf: - Cochem - Koblenz-Lützel - Neuwied mit Anschluss Richtung Trier in Cochem sowie in Koblenz-Lützel Richtung Andernach/Bonn - Lahnstein - Koblenz-Ehrenbreitstein - Neuwied - Linz (ggf. bis Kasbach) mit Anschluss zur Lahntalbahn Richtung Gießen sowie mit Anschluss aus Richtung Wiesbaden in Niederlahnstein	Ausbau des HPs Koblenz-Lützel zu zweitem Koblenzer Knoten (barrierefrei), idealerweise mit Bedienung der Bahnsteige im Richtungsbetrieb
209											X						NV	Angebot	Reaktivierung/Wiederaufbau Koblenz-Lützel - Ochtendung	

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
210											X						NV	Angebot	Reaktivierung Kaisersesch - Gerolstein (Eifelquerbahn)	
211											X						NV	Angebot	Reaktivierung Neuwied - Montabaur (Brexachtalbahn)	
212											X						NV	Angebot	Reaktivierung Langenlonsheim - Simmern (Hunsrückquerbahn)	
213											X						NV	Angebot	Einführung einer umsteigefreien und zuverlässigen Verbindung zwischen Mainz, Worms und Kaiserslautern über die zu reaktivierende Zellertalbahn (Monsheim - Münchweiler)	
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 Ruhrthalbahn	
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-Feudingen, 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 Dietzhöztalbahn zwischen Dillenburg, Eschenburg und Dietzhöztal, mit einem Regelbetrieb, am Beginn 60. Min-Takt, bei finalem Ausbau auf 30 Min.-Takt.	Reaktivierung der Dietzhöztalbahn im gesamten Abschnitt, teilweise Verlegung oder Neuanlage von Bahnstationen. Bau eines Kreuzungsbahnhofs. Ausbau nach dem Konzept des Vereins Dietzhöztalbahn 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 -Gießen/Uderborn 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 Bezeichnung en RE24, RE25, RB44 (heute westlicher Teilst 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.) grundlegende 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, Schwalmthal (Hess.)-Brauerschwend, Schwalmthal (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	Horloffthalbahn - Änderung der Liniennummern von im alten Planwerk RB31 und RB32 in richtiger Weise RB47 und RB48	
298							X										NV	Angebot	Horloffthalbahn / 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/Horloffthalbahn: 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	
312		X															NV	Angebot	Reaktivierung der Bahnlinie Wächtersbach-Bad Orb als Linie RB122, 60 Min-Takt angepasst auf RE 50 von/nach Frankfurt, Prüfung der langfristigen Einführung eines 30 Min-Taktes auch mit Anpassung an Züge RB 51 von/ nach Frankfurt und RE 50 von/nach Fulda	Reaktivierung / Wiederaufbau der Bahnstrecke inkl. Bahnstationen, Umbau der Strecke auf Normalspur, Prüfung der Realisierung eines Dreischienengleises zwecks eines Weiterbetriebes der Museumsbahn
313		X															NV	Infrastruktur	Kinzgaltstrecke Fulda-Gelnhausen-Hanau, Wiederaufbau und Wiederinbetriebnahme des Haltepunkts Kerzell. Halt der RE53 (neu) und der RB120	Wiederaufbau des Mittelbahnsteigs und einer Fußgängerunterführung
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 Fahrzeitoptimierung

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						
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 Hanau 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						
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.							

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
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 Tzf 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.
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 Kelheim 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.

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							
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 Neubautrasse 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.							
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.								

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
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).	
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)

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						
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						
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)						

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						
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	Zweigesystem-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/Oppheimer 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.						
345				X				X									NV	Angebot	SPNV-Reaktivierung des Abschnittes Wittstock – Mirow	Wiederaufbau der abgebauten Strecke						
346								X									NV	Angebot	RB 41 SPNV-Reaktivierung Dabel - Blankenberg (Meckl.), ggf. mit Abschnitt Karow - Dabel zur Vervollständigung des Netzes	Streckenertüchtigung						
347								X									NV	Angebot	RB 16 SPNV-Reaktivierung Neustrelitz - Feldberg	Streckenertüchtigung						

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						
348								X									NV	Angebot	RB 63 SPNV-Reaktivierung Greifswald – Lubmin	Streckenertüchtigung						
349								X									NV	Angebot	RB 64 SPNV-Reaktivierung Neubrandenburg - Friedland	Streckenertüchtigung						
350								X									NV	Angebot	künftige S4 Wismar - Bad Doberan und S6 Rostock - Graal-Müritz sollten als echte S-Bahn mit einem Halbstunden-Takt verkehren und nicht nur mit Einzelleistungen einen Stundentakt zu einem teilweisen Halbstundentakt ergänzen.	Schaffung hinreichender Streckenkapazität						
351								X									NV	Angebot	saisonal Verdichtung der RB 16 zwischen Neustrelitz und Mirow	Schaffung hinreichender Streckenkapazität						
352								X									NV	Angebot	Verdichtung des stündlichen Angebotes zwischen Stralsund und Greifswald mit Einzelfahrten in Verlängerung der RB 29 Stralsund – Binz (siehe auch in Verbindung mit Nr. 148)	Ggf. Kapazitätsmaßnahmen auf Abschnitt Stralsund – Züssow/Ducherow erforderlich						
353								X									NV	Angebot	Verdichtung des SPNV als S5 zwischen Rostock Hbf und Tessin mit mehr als stündlichem Verkehr werktags	ggf. zusätzliche Kreuzungsstelle erforderlich						
354								X									NV	Angebot	Verdichtung des stündlichen Angebotes zwischen Ludwigslust und Schwerin mit Einzelfahrten der RB 18	Schaffung hinreichender Streckenkapazität						
356								X									NV	Angebot	Verdichtung des Angebotes als RE6 zwischen Pasewalk und Stettin zum Stundentakt (siehe auch in Verbindung mit Nr. 137)							
357								X									NV	Angebot	Verdichtung des RE9 Stralsund - Rostock zum Stundentakt im SPNV	2-gleisiger Ausbau (teilweise) erforderlich, siehe auch Nr. 135)						
358								X									NV	Angebot	Verdichtung des SPNV-Angebotes mit der RB 17 zwischen Ludwigslust und Wittenberge zum Stundentakt (zusammen mit RE 8)	Ggf. Kapazitätserhöhung zwischen Ludwigslust und Wittenberge erforderlich						
359								X									NV	Angebot	Einführung einer mindestens stündlichen RB-Linie zwischen Ter Apel und Haren/Meppen als Lückenschluss zwischen geplanter Nedersachsenlijn und Emslandstrecke	Neubau zwischen Ter Apel und Haren (Ems), ggf. Verbindungskurve in Richtung Meppen						

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		
360									X								NV	Angebot	Verdichtung des RE-Verkehrs Bremen - Osnabrück wenigstens in der Hauptverkehrszeit	Neubau zwischen Ter Apel und Haren (Ems), ggf. Verbindungskurve in Richtung Meppen		
371	X																NV	Angebot	Durchgehende RE Heidelberg – Stuttgart über Bretten – Mühlacker			
372	X																NV	Angebot	Durchgehende RE Karlsruhe – Heilbronn – Crailsheim (– Nürnberg)			
373	X																NV	Angebot	RE Karlsruhe – Strasbourg			
374	X	X															NV	Angebot	RE Heidelberg – Osterburken – Würzburg			
375	X																NV	Angebot	RB Osterburken – Lauda stündlich			
376	X																NV	Angebot	Neues S-Bahn- und Regionalverkehrskonzept „Nahverkehrsdreieck“ in Stuttgart	mehrere Massnahmen gem. Landeskonzept		
377	X																NV	Angebot	Neues S-Bahn-Konzept Freiburg: 15-Minuten-Takt Gottenheim – Kirchzarten – Titisee, keine Zugflügelungen mehr	Abschnittsweise 2-gleisiger Ausbau Gottenheim – Freiburg und Freiburg – Kirchzarten sowie im Bereich Posthalde		
378	X																NV	Angebot	durchgehende S/RE Freiburg – Ulm	Elektrifizierung Donautalbahn		
379	X																NV	Angebot	RB Radolfzell – Mengen – Ulm	Reaktivierung Biberbahn		
380	X																NV	Angebot	RB Waldshut – Weizen	Reaktivierung Wutachtalbahn		
381	X																NV	Angebot	RB Schopfheim – Bad Säckingen	Reaktivierung Wehrtalbahn		
382	X																NV	Angebot	RB Basel – Kandern	Reaktivierung Kandertalbahn		
383		X															NV	Angebot	Bahnsteiggleiche Anschlüsse in Ansbach	Überwerfungsbauwerk für höhenfreie Kreuzungen Dombühl - Nürnberg und Würzburg - Treuchtlingen		
384		X															NV	Angebot	Saubere Überlagerung zum Stundentakt in Nordostbayern	ggf. kleine Maßnahmen (gleichzeitige Einfahrten)		

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		
385		X															NV	Angebot	S-Bahn-Verlängerung Hersbruck (r Pegnitz) - Hartmannshof, etwa halbstündlicher Versatz zur linken Pegnitzstrecke	keine, ggf. zur stabilisierung partiell zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve der Pegnitzstrecken		
386		X															NV	Angebot	stündliche S-Bahn-Verlängerung Hartmannshof - Amberg; Übernahme Halte Etzelwang, Sulzbach-Rosenberg Hütte, Reaktivierung Halte Altmannshof und Luitpoldhütte	keine		
387		X															NV	Angebot	stündliche S-Bahn-Verlängerung Hartmannshof - Weiden; Übernahme Halt Etzelwang, Thansüß, Röthenbach von RE (dafür stündlich) Reaktivierung Halte Röckenricht, Großalbershof, Schönwind, Etzenricht, Ullersricht	Elektrifizierung, zusätzliche Begegnungsabschnitte/Kreuzungsbahnhöfe.		
388		X															NV	Angebot	Studententakt Cham - Waldkirchen	Anhebung v_max, Auflassung von Bü		
389		X															NV	Angebot	Verdichtung Nürnberger S-Bahn im Kernbereich auf 15-Minuten-Takt	Zusätzliche Begegnungsabschnitte/Kreuzungsbahnhöfe		
390		X															NV	Angebot	Reaktivierung Ilztalbahn (ggf. mit Fußnote wie Höllentalbahn)	keine		
391		X															NV	Angebot	Halbstudententakt Forchheim - Ebermannstadt	Anhebung v_max, Auflassung von Bü, ggf. Kreuzungsbahnhof		
392		X															NV	Angebot	Reaktivierung Steigerwaldbahn (ggf. mit Fußnote wie Höllentalbahn)	ggf. Anhebung v_max für Knoten		
393		X															NV	Angebot	Halbstudententakt Regio S-Bahn Würzburg - Volkach (ggf. mit Flügelung von/nach Schweinfurt), reaktivierte/neue Halte Würzburg-Wöllriedershof, Würzburg-Heimgarten, Vogelsburg	Beifahranlage Volkach, Anhebung v_max oder Kreuzungsbahnhof, Berücksichtigung neue Halte bei viergleisigem Ausbau Rottendorf - Würzburg		
394		X															NV	Angebot	Halbstudententakt Regio S-Bahn Würzburg - Schweinfurt Stadt (ggf. mit Flügelung von/nach Volkach), stündlich nach Bamberg, reaktivierte/neue Halte Würzburg-Wöllriedershof, Würzburg-Heimgarten, Oberpleichfeld, Bergheinfeld	Berücksichtigung neue Halte bei viergleisigem Ausbau Rottendorf - Würzburg		
395		X															NV	Angebot	RE Würzburg - Schweinfurt - Erfurt mit Neigetechnik und stündlich	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						
396		X															NV	Angebot	Halbstündliche Regio-S-Bahn Würzburg - Kitzingen, stündlich bis Markt Einersheim, reaktivierte/neue Halte Würzburg-Wöllriedershof, Würzburg-Heimgarten, Sickershausen, Mainbernheim, Markt Einersheim	Berücksichtigung neue Halte bei viergleisigem Ausbau Rottendorf - Würzburg						
397		X															NV	Angebot	IRE-Konzept auf NBS Nürnberg - Würzburg, je stündliche Linie Würzburg - ABS - Neustadt (Aisch) - NBS - Nürnberg und Würzburg - NBS - Neustadt (Aisch) - ABS - Fürth - Nürnberg	Berücksichtigung bei Überleitungsplanung						
398		X															NV	Angebot	Stündliche S-Bahn Würzburg - Lauda - Osterburken/Weikersheim, neue/zu reaktivierende Halte Heidingsfeld West, Sachsenflur, Unterschüpf, Schweigern, Wölchingen, Hirschlanden, Rosenberg, Einbindung in Vollknoten Würzburg	Anhebung v_max, Elektrifizierung Königshofen - Weikersheim						
399		X															NV	Angebot	Stündlicher IRE Würzburg - Treuchtlingen - München (Zielfahrzeit Würzburg - Ansbach < 60 Minuten)	ggf. Anhebung v_max für Durchfahrtsgleise						
400		X															NV	Angebot	Stündliche Regio-S-Bahn-Linie Würzburg - Ansbach (mit Anschluss oder Durchbindung auf S-Bahn Nürnberg, Flügelung nach Rothenburg), neue/zu reaktivierende Halte Heidingsfeld Ost, Heidingsfeld Randersacker, Oschenfurt West, Obernbreit, Herrnberchteim, halbstündliche Verdichtung bis Marktbreit	ggf. Anhebung v_max						
401		X															NV	Angebot	Stündliche Regio-S-Bahn-Linie Würzburg - Rothenburg (mit Anschluss oder Durchbindung auf S-Bahn Nürnberg, Flügelung nach Ansbach), neue/zu reaktivierende Halte Heidingsfeld Ost, Heidingsfeld Randersacker, Oschenfurt West, Obernbreit, Herrnberchteim, Rothenburg Wildbad, halbstündliche Verdichtung bis Marktbreit	Reaktivierung bis Rothenburg Wildbad, Elektrifizierung Steinach - Rothenburg Wildbad						

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						
402		X															NV	Angebot	Regio-S-Bahn Würzburg - Karlstadt im 15-Minuten-Takt, bis Gemünden im 30 Minuten-Takt, Durchbindung nach Lohr Süd und Flieden/Fulda (vgl. Anmeldungen Hessen), Verlegung Haltepunkt Würzburg-Zell Richtung Brücke, neue/zu reaktivierende Halte Veitshöchheim-Geißberg, Lohr Psychiatrie, Lohr Süd	Reaktiveringung und Elektrifizierung bis Lohr Süd						
403		X															NV	Angebot	IRE Würzburg - Aschaffenburg via NBS mit Anschluss auf Regio-S-Bahn in Lohr Stadt, geeignete Durchbindung in Aschaffenburg	ggf. zusätzliche Bahnsteigkante in Lohr Bahnhof						
404		X															NV	Angebot	RB via Werrabahn stündlich nach Coburg	ggf. zusätzlicher Kreuzungsbahnhof						
405		X															NV	Angebot	Einbungung der Stercke Roth - Hiltpoltstein in S-Bahn Nürnberg	Elektrifizierung						
406		X															NV	Angebot	stündliche Verlängerung S-Bahn Nürnberg bis Crailsheim	keine						
407		X															NV	Angebot	halbstündliche S-Bahn bis Simmelsdorf-Hüttenbach	Begegnungsabschnitt/Kreuzungsbahnhof/Anhebung v_max						
408	X	X															NV	Angebot	München - Memmingen - Lindau: RE 96 zum Stundentakt ausbauen, insbesondere keine Taktlücken mehr in den Morgen- und Abendstunden! RE/RB - Konzept entwickeln: d. h. RE 96 mit kürzer Kantenzzeit zwischen Lindau und Memmingen - hält nicht mehr an kleinen Stationen - dafür ergänzt durch RB 92 mit Stundentakt zwischen Memmingen und Lindau, dadurch ergibt sich auch Potential für Einrichtung neuer Halte (ggf. Ungerhausen, Mooshausen, Aichstetten Nord, Leutkirch Nord, Altmannshofen). Angepasst an die noch weiter wachsenden Fahrgastzahlen: mindestens die Möglichkeit für Doppeltraktionen an allen Bahnhöfen.	Deutlich Erhöhung der zweigleisigen Streckenabschnitte wo geeignet (u. a. in den Bereichen Kißlegg-Leutkirch, Memmingen- Mindelheim, Rammingen-Buchloe) - bis hin zur Prüfung eines vollständigen zweigleisigen Ausbaus Hergatz bis Buchloe. Angepasster mehrgleisiger Ausbau zw. Pasing und Geltendorf (siehe auch Lfd. Nr. 11). Ergänzend Prüfung ob durch ETCS Level 2 maßgebliche Kapazitätssteigerungen möglich sind. Ausbau der Bahnsteige für Doppeltraktion. Prüfung eines ergänzenden Neubaustreckenabschnitts Memmingen-Aichstetten ohne "Tannheimer Bogen", für Fernverkehr und RE 96, z. B. auf der ehemaligen Trasse der Legauer Bahn. Prüfung (Wieder-)Einrichtung von RB-Bahnhöfen entlang der Strecke.						

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
409	X	X															NV	Angebot	Ulm - Memmingen - (Kempten - Oberstdorf): RE 75 zu konstantem Stundentakt ausbauen. Stündliche Bedienung des Bhf. Bad Grönenbach. Verkürzung der Kantenzzeit Memmingen - Ulm auf unter 30 Minuten (Kempten - Ulm auf unter 45 Minuten), um bessere Vertaktung der Knoten zu ermöglichen. Auch für die RS 7 zw. Ulm - Memmingen Verkürzung der Kantenzzeit unter 45 Minuten und Prüfung einer stündlichen Durchbindung als RB 92 Richtung Lindau (siehe Ideen BY Lfd. Nr 81). Angepasst an noch wachsende Fahrgastzahlen 30-Minuten-Takt bei der RS 7 mit zusätzlich alternierender stündlichen Durchbindung auf eine noch zu etablierende RB Richtung Kempten und Oberstorf mit Potential für neue Halte.	Elektrifizierung Neu-Ulm - Memmingen - mindestens bis Kempten. Prüfung bis Oberstdorf. Deutlich Erhöhung der zweigleisigen Streckenabschnitte - bis hin zur Prüfung eines vollständigen zweigleisigen Ausbaus zw. Ulm - Kempten. Ergänzend Prüfung ob durch ETCS Level 2 maßgebliche Kapazitätssteigerungen möglich sind. Notwendiger Kapazitätsausbau im Bahnhof Memmingen, ggf. mit Überwerfungsbauwerk und Bahnsteig an Gleis 6 mit mind. 150 m und Berücksichtigung Potential für weiteren Ausbau.
410		X											X				FV	Angebot	Mindestens zweistündliche FR-Linie München/Nürnberg - Hof - Leipzig, Führung via Bayreuth prüfen	Beschleunigung Waldbahn oder Fernverkehrstauglichkeit City-Tunnel, ggf. Neigetchnik
411		X															FV	Angebot	Anschlussreichung FR 5.b (Praha - Furth - Nürnberg) <> FV 7 (Sprinter von/nach Berlin)	Einsatz von Neigetchnikfahrzeugen, Installation ETCS mit geeignetem Infrastruktutprofil
412													X				FV	Angebot	direkte IC-Linie Chemnitz - Berlin (via Riesa)	keine
413													X				FV	Angebot	Durchbindung FR 36 (Aachen - Chemnitz) nach Dresden	keine
414		X															FV	Angebot	Ums-Eck-Anschluss Weiden <> Amberg mit FR 4 und FR 5b	Einsatz von Neigetchnikfahrzeugen, Installation ETCS mit geeignetem Infrastruktutprofil, ggf. erhöhung Streckengeschwindigkeit
415	X	X															FV	Angebot	Fernverkehr Stundentakt München - Zürich, Flügel Buchloe - Nürnberg zweistündlich prüfen	Partieller zweigleisiger Ausbau, bei Flügel Elektrifizierung Augsburg - Buchloe
416	X	X															FV	Angebot	Fernverkehr Doppeltraktionsfähigkeit München - Zürich	Verlängerung der Bahnsteige auf 400m
417	X	X															FV	Angebot	Beschleunigter Fernverkehr Stuttgart - Nürnberg via Murrbahn, Zielfahrzeit 1:45	zweigleisiger Ausbau Murrbahn, Schwäbisch-Hall Hessental - Nürnberg 200 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
418		X															FV	Angebot	Stundentakt (... -) Nürnberg - Wien Verbesserung Anschluss Regensburg	Entweder Kapazitätsausweitungen via Passau oder alle 2h via München Flughafen über NBS München - Ingolstadt Streckenausbau + Neitech bis in Nürnberg Hbf
419		X															FV	Angebot	Zielfahrzeit München - Nürnberg ca. 55 Minuten: Hebung der Potentiale einer NBS München - Ingolstadt	Zusätzliche Umfahrung ingolstadt mit 300 km/h
420										X							FV	Angebot	Vertaktete IC-Züge Hamm über Emmerich in Richtung Amsterdam	keine
421										X							FV	Angebot	FV 29a Hamm - Hamburg auf Stundentakt verdichten und Halt Bielefeld einsetzen, evtl Halt Langenhagen, evtl mit Korrespondenz Hamm für schnellste Verbindung Köln - Hamburg	keine, evtl. Bahnseig Langenhagen
422										X							FV	Angebot	FV Ruhrgebiet - Paderborn - Kassel - Erfurt - Gera / - Würzburg - München entsprechend dem Vorschlag in mKok 2024 über Hamm-Kurve	keine
423									X	X							FV	Angebot	Verdichtung FV Hannover - Bremen auf Halbstundentakt auf der Basis der Verlagerung von Güterzügen auf Lehrte - NBS - Soltau, Verlängert bis Wilhelmshaven	Güterspange Celle - NBS - Soltau Zweigleisige Amerikalinie
424									X	X							FV	Angebot	Amsterdam - Berlin im Abschnitt Osnabrück - Hannover 15 Minuten schneller (46 Min.)	Verbudzbgssoabge Kirchlengern - NBS über Löhne oder an Schweicheln vorbei
425									X	X							FV	Angebot	Umzeichnung des FR Münster - Hamburg in FV (Grundtakt ist als FR für Wettbewerber bezeichnet!)	keine
426									X	X							FV	Angebot	Einrichtung Fernverkehr Amsterdam - (NBS ist gerade beschlossen!) - Groningen - Bremen - Hamburg in Korrespondenz einer der Linien von Münster, die nach Bremerhaven weitergeführt wird. Direktverbindung weitgehend kompensiert mit oben Nr. 15	keine außer den ohnehin geplanten

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						
427		X															FV	Angebot	Korridor Nürnberg–München: - FV5, FV7, FV16 via Umfahrung Ingolstadt - Stündliches Flügelkonzept FV4 prüfen --> 15/45-Knoten Ingolstadt prüfen (bessere Einbindung der RE in 00/30-Knoten Nürnberg und Regensb.)	NBS Burgrain – Rohrbach (Umfahrung Ingolstadt) Kantenzzeit Nürnberg–München unter 60min (Umsteiger im Kopfbahnhof beachten)						
428		X															FV	Angebot	Korridor Würzburg–Ansbach–Augsburg: - FV17b und FV90/91 über Ansbach nach Augsburg Hbf (ab dann Verknüpfung M Ost, M Hbf, Österreich) - Über-Eck-Anschluss / Ansbach: FV17b (Aschaffenburg) <> FR16 (Aalen) - Über-Eck-Anschluss / Ansbach: FV90/91 (Aschaffenburg/Hannover) <> FR15 (Schwäbisch Hall)	Einbeziehung Würzburg–Treuchtlingen in NBS Würzburg–Nürnberg als Y-Trasse (analog Würzburg–Fulda/Frankfurt) Zielzeit Würzburg–Ansbach = 36 Minuten Ausbau Knoten Ansbach für bahnsteiggleichen Über-Eck-Umstieg, 400 m Bahnsteige Umfahrung Gunzenhausen						
429		X															FV	Angebot	Korridor Augsburg–München: - FV25a stündlich bis München Ost, bei fehlender Kapazität alle 2h ab München Ost über Pasing bis Augsburg Hbf (weiter bis S, WÜ oder N) - FV93 nach München Ost via Donauwörth (Ersatz für FV17b via Ansbach)	ggf. Ertüchtigung Gl. 101 in Augsburg Hbf als Wendegleis für ÖBB-Railjets Ertüchtigung A Hbf für bahnsteiggleicher Über-Eck-Anschlüsse Nürnberg<>Ulm oder Weichensteller-Umstiege (München Hbf / Ost / Flughafen <> Ulm / Würzburg / Nürnberg) 2gleisiger bzw. 4gleisiger Ausbau Pasing–Ostbahnhof (i.V.m. S-Bahn-Südring)						
430		X															FV	Angebot	Allgäu: - Verlängerung FR2 oder FR5 gedreht ab Nürnberg über Augsburg bis Lindau/Oberstdorf	Elektrifizierung Augsburg–Hergatz/Oberstdorf Überwerfungsbauwerke in Buchloe für bahnsteiggleichen Umstieg						
431	X	X															FV	Angebot	Anbindung München-Flughafen: - FV45 via Ulm–Augsburg–Pasing und/oder Feldmoching bis Flughafen München (weiter bis Salzburg, Wien oder Regensburg)	Keine, Prüfung Abschnitt Pasing - Freising Süd notwendig						
432													X			X	NV, FV	Angebot	Umsteigefreie IC-Linie Frankfurt a. M. – Weimar – Jena – Gera – Chemnitz – Dresden integriert in NV-Halbstundentakt Erfurt - Gera und Chemnitz - Dresden gem. ans BMDV übergebener Studie Betriebskonzept Ostthüringen	Konzept kann grundsätzlich mit geplanten/laufenden Investitionen (insbes. Elektrifizierung MDV) und im Zielfahrplan D-Takt bereits angelegten Trassen umgesetzt werden Prüfung Knoten Frankfurt explizit notwendig						

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
433													X		X		FV	Angebot	Durchbindung FR 16.a <> FR 3 in Leipzig zur Herstellung umsteigefreier Verbindungen zwischen Ostthüringen - Berlin/Ostsee	keine
434						X		X							X		FV	Angebot	Umsteigefreie FV-Linie Hamburg - Schwerin - Güstrow - Pasewalk - Heringsdorf/Stettin (ggf. Flügelumlauf in Pasewalk)	Elektrifizierung Lalendorf - Staatsgrenze PL/Stettin, Reaktivierung/Neubau von Kreuzungsgleisen zwischen Lalendorf und Pasewalk (siehe auch NV)
435			X	X				X						X			FV	Angebot	FV-Linie Mitteldeutschland (Region Halle/Leipzig) - Berlin - Neustrelitz - Stralsund - Prerow zweistündlich	1 zusätzliches Kreuzungsgleis zwischen Demmin und Grimmen und Erhöhung der Streckenleitgeschwindigkeit Neustrelitz - Stralsund (siehe auch NV), Bahnsteigverlängerungen
436			X	X					X					X			FV	Angebot	FR-Linie Berlin - Stendal - Uelzen - Bremen/Hamburg (Bedienung der Äste im zweistündlichen Wechsel)	Ausbau der Amerikalinie für mindestens 160 km/h bei überwiegender Zweigleisigkeit Zusätzliche Kapazität zwischen Bremen und Langwedel (viertes Gleis) Überwerfungsbauwerk Uelzen
437					X				X								FV	Angebot	Wiederherstellung des Fernverkehrsanschlusses des Nordharzes (z.B. Goslar, Bad Harzburg) sowie der Nordseeküste in Cuxhaven in Einzellagen (nördlich Lehrte zweistündlich)	
438	X	X															FV	Angebot	FR Würzburg - Aalen - Ulm	Elektrifizierung Ulm-Aalen, Lauda - Crailsheim
439	X																FV	Angebot	Beschleunigung Salzburg - Kufstein	Anbindung Brennerordzulauf an Strecke von Salzburg
440		X											X				FV	Angebot	Durchbindung Nürnberg/München - Hof - Dresden - Görlitz, Kantenzzeit Dresden - Görlitz <60 Minuten	Elektrifizierung + Beschleunigung Görlitz - Dresden
441													X				FV	Angebot	Zweistündige FR-Linie Leipzig - Plauen - Cheb mit Durchbindung innerschlesisch	Elektrifizierung zweigleisiger Wiederaufbau Plauen - Grenze
442		X															FV	Angebot	München - Salzburg im FV auf 58 Minuten reduzieren (inklusive Halt in München-Ost und Rosenheim)	Neubaustrecken entlang der A8 etwa im Bereich Pfraundorf - Bernau sowie Bernhaupten - Teisenberg und Ertüchtigung der Bestandsstrecke zwischen den Abschnitten
443													X				FV	Angebot	Beschleunigung Fernverkehr Dresden - Leipzig (Ausnutzung Ausbauziel 47 Minuten LL - DH, weitere Verkürzung Kocklesbergtunnel)	ggf. weitere Ausbauten zur Knoteneinbindung
444													X				FV	Angebot	Zweistündliche FR Linie Dresden - Děčín - Usti (Durchbindung weiter nach CZ)	keine
445													X				FV	Angebot	Zweistündliche FR Linie Dresden - Heidenau - SFS - Usti (Durchbindung weiter nach CZ)	Regionalbahnhof Heidenau (Zuglänge >205m (besser 410m), Erreichbarkeit von SFS-Gleisen)

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
446													X				FV	Angebot	Zweistündliche FR-Linie Leipzig - Falkenberg - Horka (Turmbahnhof) - Węgliniec - Wrocław	Neubau Horka (Turmbahnhof)
447			X	X									X				FV	Angebot	Zweistündliche EC-Linie Berlin - Horka - Węgliniec - Wrocław	Elektrifizierung Görlitz - Cottbus + Ertüchtigung v_max 160 km/h
448			X	X			X						X				FV	Angebot	Zweistündliche FR-Linie Ostsee - Berlin - Cottbus - Horka (Turmbahnhof) - Görlitz - Zittau - Liberec	Elektrifizierung Liberec - Cottbus + Ertüchtigung v_max 160 km/h + Neubau Horka (Turmbahnhof)
449			X	X													FV	Angebot	Zweistündliche FR-Linie Berlin - Küstrin - PL	Ausbau Berliner Ostbahn: Zweigleisig, Elektrifizierung, 160km/h
450	X	X															FV	Angebot	IC 2013 o. ä.: Zweistündliche Weiterführung FV-Linie aus Nord- bzw. Westdeutschland via Ulm - Memmingen - Kempten - Oberstdorf.	Elektrifizierung Ulm - Kempten und Einsatz von Zweikraftlokomotiven, ggf. Prüfung Elektrifizierung bis Oberstdorf. Zumindest partieller zweigleisiger Ausbau der Strecke. Kapazitätsausbau Bahnhof Memmingen, Verlängerung eines zusätzlichen Bahnsteigs.
451		X											X				FV	Angebot	Zielfahrzeit Nürnberg - Saalfeld - Leipzig 3h10 min (Knoteneinbindung Leipzig)	keine, Einsatz Neigetechnik
452	X	X															FV	Angebot	Zweistündliche Durchbindung (Rhein/Ruhr -) Ulm - Friedrichshafen - Lindau (- Vorarlberg)	ggfs. Ausweichstellen zw. Friedrichshafen und Lindau
453	X	X															FV	Angebot	Zweistündliche Linie Stuttgart - Würzburg - Bamberg mit Anschluss an FV Richtung Erfurt	keine
454							X		X	X							FV	Angebot	Vertaktete Durchbindung von Einzellagen NRW - Frankfurt nach Darmstadt	keine
455		X															NV	Angebot	Darstellung notwendiger HVZ-Verstärker Mühldorf - München	Viergleisiger Ausbau Markt Schwaben - München-Riem
456		X															NV	Angebot	Herstellung Ums-Eck-Anschluss Passau - Landshut in Neumarkt-St.Veit, z.B. mit Taktverdichtung Landshut - Mühldorf unter Bedienung des O-Knotens Mühldorf	Ausweichstellen, falls nur mit Taktverdichtung zu erreichen
457		X															NV	Angebot	S-Bahn-Verlängerung S-Bahn Salzburg Richtung Mühldorf	Zusätzliche Kreuzungs- und Überholbahnhöfe, sowie Blockverdichtung, weitere Haltepunkte
458		X															NV	Angebot	Einbindung Mühldorf - Traunstein in 30-Knoten Mühldorf, Direktverbindung Mühldorf - Traunreuth	Verlegung von Begegnungsbahnhöfen, Verbindungskurve Traunreuth