



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Vorhaben/Maßnahmen in der Region Süd-West (Bezug: Planfall Deutschlandtakt, Bedarfsplan Schiene)

Strecke/Knoten	Verkehrliches Ziel laut Zielfahrplan	Beschreibung der Maßnahme	Stand Was ist der nächste Schritt?
Koblenz – Trier	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke, Harmonisierung der SPFV / SPNV Konzepte durch planmäßige Überholungen, Ermöglichung der Einbindung in den Knoten Koblenz	Bau eines Bahnsteigs in Bullay (DB) am Ausweichgleis in Richtung Trier (heute Gleis 3)	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Knoten Wiesbaden	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke für zusätzlichen Mehrverkehr im SPNV, Anschlussherstellung in Wiesbaden Hbf	Bau paralleler Weichenverbindungen auf der Strecke Wiesbaden Hbf – Abzw. Wiesbaden Kinzenberg am Abzw. Kinzenberg, Ausrüstung des Abschnittes Wiesbaden Hbf – Abzw. Kinzenberg für GWB (Nutzung durch die Linie N21 HE)	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Knoten Wiesbaden	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke für zusätzlichen Mehrverkehr im SPNV durch zusätzliche Belegungsmöglichkeiten in Wiesbaden Hbf für die S-Bahnen Rhein-Main und Rhein-Neckar	Abzw. Kaiserbrücke Ost – Wiesbaden Hbf: Reaktivierung des zweiten Gleises der Strecke 3528 zwischen Wiesbaden Ost und Wiesbaden Salzbach mit zusätzlichem Bau von Weichenverbindungen in Wiesbaden Salzbach zur Ermöglichung paralleler Fahrten von Wiesbaden in Richtung Mainz (via Strecken 3603 und 2528) und Frankfurt (via Strecken 3505 – 3603)	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Mainz – Frankfurt Flughafen	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung für die Mischverkehrsstrecke aufgrund der Ausweitung des SPV-Mengengerüsts	Bau eines dritten Gleises Mainz-Bischofsheim Pbf – Abzw. Mönchwald und niveaufreie Anbindungen an das Bestandsnetz	Planungsaufnahme nach Anpassung BSWAG möglich; Änderung des BSWAG in Vorbereitung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Mainz – Frankfurt Flughafen	Kapazitätssteigerung für zusätzlichen Mehrverkehr im SPFV und SPNV zwischen den Abzweigen Mönchhof und Mönchwald; Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung zur optimierten Knoteneinbindung des SPV in Mainz und Frankfurt	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Abzw. Mönchhof – Abzw. Mönchwald, niveaufreier Ausbau beider Abzweige mittels Überwerfungsbauwerken	Planungsaufnahme nach Anpassung BSWAG möglich; - Änderung des BSWAG in Vorbereitung
Kassel – Gießen / Bebra	Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke, Beseitigung von Trassenkonflikten zwischen RegioTram (RT) Kassel – Melsungen und SPNV Frankfurt – Kassel sowie der gewünschten Fahrlage der Linie FR36 (bedingt durch Knoteneinbindungen in Kassel und Eisenach)	Errichtung von neuen Bahnsteiggleisen in Baunatal-Guntershausen: ein Bahnsteiggleis auf der Außenseite (Strecke Guxhagen – Kassel, in Fahrtrichtung Kassel) und ein Bahnsteiggleis auf der Innenseite (Strecke Wabern – Kassel, in Fahrtrichtung Kassel), zusätzlich Verschwenkung der bestehenden Hauptgleise nach Westen; Nordkopf: DKW statt bestehender Gleiskreuzung zur Ermöglichung paralleler Fahrmöglichkeiten von Gleis 1 nach Kassel und von Kassel auf Gleis 3; Südkopf: neue Weichenverbindung von Gleis 3 in das Streckengleis nach Guxhagen	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Fulda – Eisenach	Erreichung einer Zielfahrzeit Frankfurt – Eisenach von 80 Minuten bei 2 Zwischenhalten (zur Erreichung der Zielfahrzeit tragen auch andere Maßnahmen bei) sowie einer Zielfahrzeit Fulda – Eisenach von 43 Min. (inkl. 2 Minuten Haltezeit in Bad Hersfeld NBS), Anschlussherstellung	Erhöhung der Geschwindigkeit der BVWP-Maßnahme (Verbindung von der NBS Würzburg – Hannover an die Strecke Bebra – Eisenach) von 200 km/h auf 230 km/h zur Erreichung der Zielfahrzeit	in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Frankfurt – Fulda / Gersfeld – Fulda	Qualitätssteigerung aufgrund Mengenwachstum und geänderte Knoteneinbindung in Fulda; Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung, um Züge der Rhönbahn unabhängig von Zügen der Relation Frankfurt – Fulda verkehren zu lassen	Umbau der Weichenverbindungen im Bft Fulda-Bronnzell	in Planung
Gießen – Fulda	Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der HVZ; bessere Einbindung in die SPFV-Knoten in Gießen und Fulda (Anschluss Herstellung)	zweigleisiger Ausbau westlich des Kreuzungsbahnhofs Großen Buseck (Richtung Gießen); Anpassung LST	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Gießen – Fulda	Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der HVZ; Verkürzung der Fahrzeit Reiskirchen – Grünberg mit zwei Zwischenhalten auf 8 Minuten zur verbesserten Knoteneinbindung in die SPFV-Knoten Gießen und Fulda (Anschluss Herstellung)	Streckenausbau mit Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Reiskirchen und Grünberg	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Gießen – Fulda	Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der HVZ; bessere Einbindung in die SPFV-Knoten in Gießen und Fulda (Anschluss Herstellung)	zweigleisiger Ausbau Grünberg – östlich von Grünberg im Bereich des Kreuzungsbahnhofs; Anpassung LST	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Gießen – Fulda	Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der HVZ; bessere Einbindung in die SPFV-Knoten in Gießen und Fulda (Anschluss Herstellung)	Ausbau des Bahnhofes Burg- und Niedergemünden zum Kreuzungsbahnhof; Anpassung LST	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Gießen – Fulda	Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der HVZ; bessere Einbindung in die SPFV-Knoten in Gießen und Fulda (Anschlussherstellung)	zweigleisiger Ausbau im Bereich des Kreuzungsbahnhofs Zell-Romrod; Anpassung LST	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Gießen – Fulda	Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der HVZ; bessere Einbindung in die SPFV-Knoten in Gießen und Fulda (Anschlussherstellung)	Errichtung eines zweiten Bahnsteigs in Wallenrod; Anpassung LST	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Gießen – Kassel	Lösung eines Kreuzungskonflikts zwischen dem Regionalverkehr und einer neuen Fahrlage des SPFV im Nordkopf von Cölbe auf einer Mischverkehrsstrecke	je eine neue Weichenverbindung im nördlichen und südlichen Bahnhofskopf von Cölbe zw. Gleis 4,3 und 2 sowie der Strecke 2870, Verschwenkung des Durchfahrtsgleises Nord-Süd auf Gleis 2	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Gießen – Frankfurt	Kapazitätssteigerung für die Mischverkehrsstrecke zur Ermöglichung der Ausweitung des SPNV Mengengerüsts	Frankfurt West: Achsverschwenkung um eine Achse nach Westen, um Gleis 4 für das Puffern der Züge von der S-Bahn-Strecke (3684) auf die Strecke 3900 nutzen zu können	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite	Engpassbeseitigung für zusätzlichen Mehrverkehr im SPFV bei südmainischer Anbindung des Fernbahntunnels Frankfurt und einer Zielfahrzeit Frankfurt – Fulda von 35 Minuten (nonstop)	Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Strecke Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite mit bis zu 200 km/h	Die Maßnahme kann alternativ durch eine zweiseitige Anbindung (nordmainisch und südmainisch) auf der Ostseite des Fernbahntunnels Frankfurt ersetzt werden, und wird im Rahmen der laufenden Planungen zum Knoten Frankfurt betrachtet.



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Knoten Hanau	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung für die Mischverkehrsstrecke zur Aufnahme des Mehrverkehrs Frankfurt – Hanau im SPV durch Entflechtung der Fahrtbeziehungen Offenbach – Fulda und Aschaffenburg – Offenbach	Bau eines Überwerfungsbauwerkes im Ostkopf von Hanau Hbf	Betrachtung im Rahmen der laufenden Planungen zum Knoten Frankfurt
Hanau – Aschaffenburg	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung sowie Beitrag zur Zielfahrzeit Frankfurt – Würzburg von 53 Minuten (inkl. 2 Minuten Haltezeit in Aschaffenburg) zur Anschlussherstellung	viergleisiger Ausbau Großkrotzenburg – Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf den Ferngleisen auf 230 km/h (Abschnitt Großauheim – Steinerts), Bau niveaufreier Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts (in Steinerts sowohl von den schnellen als auch von den langsamen Gleisen in die Kurve Richtung Mainaschaff)	Abstimmung zur Planungsaufnahme läuft
Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	Betrachtung im Rahmen der laufenden Planungen zum 3-gleisigen Ausbau Groß-Gerau Dornberg - Riedstadt-Goddelau)
Mainz- Bischofsheim – Darmstadt Hbf	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Bau einer niveaufreien Kreuzung der Strecke Mainz – Aschaffenburg mit der Nordanbindung von Darmstadt an die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bereich Abzw. Weiterstadt Stockschneise	In Planung im Rahmen der NBS Frankfurt - Mannheim
Darmstadt – NBS R/M- R/N – Mannheim	Anbindung von Darmstadt an die SFS Rhein/Main – Rhein/Neckar in Richtung Süden und Umsetzung des SPFV Mengengerüsts im Korridor Frankfurt – Mannheim	Bau einer eingleisigen Südanbindung von Darmstadt an die SFS Rhein/Main -- Rhein/Neckar mit niveaufreier Einbindung	in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Knoten Ludwigshafen	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	<ul style="list-style-type: none">- Bau zweier Weichenverbindungen in Ludwigshafen Hbf hoch (Süd)- durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke 3522 (Mainz – Mannheim) im Bahnhofsbereich Ludwigshafen- Bau einer Verbindung vom südlichem Bahnsteiggleis in Ludwigshafen Hoch zu Gleis 12 (ohne Bahnsteig) in gleicher Richtung (östlich der Bahnsteige)	in Planung
Knoten Ludwigshafen	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Ludwigshafen-Mundenheim: zweigleisige Einbindung des Gbf Ludwigshafen in die Strecke Richtung Schifferstadt sowie Bau von zwei Weichenverbindungen vom mittigen Puffergleis 503 ins Gleis 502 (Richtung Gbf und Richtung Lu-Rheingönheim)	in Planung
Knoten Mannheim	Kapazitätssteigerung und Engpassbeseitigung im Hinblick auf den SGV	Bau eines Wartegleises in Friedrichsfeld Süd für den Güterverkehr der Relation Heidelberg – Mannheim Rbf mit 740 m Nutzlänge	in Planung
Knoten Mannheim	Fahrzeitverkürzung im SPfV um 1 Minute (ggü. Fahrplan 2021) zum Erreichen der erforderlichen Zielfahrzeiten Richtung Basel SBB (95 Minuten) und Stuttgart (31 Minuten) zur Anschlussherstellung	Mannheim Hbf: Bau von Schnellfahrweichen im Südkopf des Bahnhofes für schnellere Ein- und Ausfahrten	in Planung
Bruchsal – Rheinsheim, Rheinsheim – Rohrbach	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	zweigleisiger Ausbau Germersheim – Graben-Neudorf sowie Ertüchtigung Graben-Neudorf für SGV mit 740 m Nutzlänge	Betrachtung im Rahmen der laufenden Planung zur NBS Mannheim – Karlsruhe



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Abzw. Appenweier Renchtal – Bad Griesbach	Kapazitätssteigerung und Engpassbeseitigung im SGV zur Ermöglichung des Betriebs des im Zielfahrplan angestrebten Mengengerüsts	höhenfreier Ausbau der Einbindung der Renchtalbahn in die badische Rheintalbahn am Abzw. Appenweier Renchtal	Planungsaufnahme möglich
Appenweier Kurve – Appenweier Muhrhaag	Kapazitätssteigerung und Engpassbeseitigung im SGV	zweigleisiger Ausbau Appenweier Kurve – Appenweier Muhrhaag mit mittigem Wartegleis für den Güterverkehr auf der SFS Karlsruhe – Basel	in Planung
Knoten Stuttgart	Fahrzeitverkürzung Mannheim – Stuttgart um rund 5 Minuten (ggü. Fahrplan 2021), um in Stuttgart bessere Anschlüsse herstellen zu können (Zielfahrzeit Stuttgart – Mannheim: 31 Minuten), zudem Kapazitätserweiterung im Nordzulauf von Stuttgart für zusätzlichen Mehrverkehr im SPfV	Neubaustrecke Langes Feld – Stuttgart Hbf im Nordzulauf Stuttgart	Planungsaufnahme nach Anpassung BSWAG möglich; - Änderung des BSWAG in Vorbereitung
Knoten Stuttgart	Kapazitätsausweitung für zusätzlichen Mehrverkehr im SPNV	Stuttgart Hbf – Stuttgart-Feuerbach: Einbindung der Bestandsstrecke aus Richtung Feuerbach/Zuffenhausen in den Zulauf Tunnel Bad Cannstatt (sogenannte „P-Option“)	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Knoten Stuttgart	Steigerung Kapazität, Fahrplanoptimierung, Anschlusssicherung	Stuttgart-Bad Cannstatt: Bau einer Weichenverbindung für eine verbesserte Anbindung des Abstellbahnhofs	Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen
Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Steigerung Kapazität, Fahrplanoptimierung, Anschlusssicherung	Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h	in Planung
Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Steigerung Kapazität, Fahrplanoptimierung, Anschlusssicherung	Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach durch entsprechende technische Umbauten	in Planung



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

Stuttgart – Singen	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Böblingen: Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV in Richtung Kornwestheim mit 740 m Nutzlänge	Abstimmung zur Planungsaufnahme läuft
Stuttgart – Horb – Singen	Kapazitätsausweitung entsprechend der SGV-Prognose	Bau eines mittigen Überholgleises Wurmlingen – Tuttlingen für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	Abstimmung zur Planungsaufnahme läuft
Augsburg – Ulm	Zielfahrzeit Augsburgs – Ulm (nonstop) von 26 Minuten zur Knoteneinbindung, Kapazitätsausweitung für Mehrverkehr	Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg	in Planung
Augsburg – Ulm	Konfliktvermeidung mit veränderten Fahrlagen SPFV	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen	in Planung
Donauwörth – Augsburg	Konfliktvermeidung mit veränderten Fahrlagen SPFV	Augsburg-Oberhausen: Ertüchtigung von Gleis 170 zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten	Abstimmung zur Planungsaufnahme läuft
Knoten Donauwörth	Kapazitätssteigerung durch Reduktion von Kreuzungskonflikten zwischen SPV und SGV bei angestrebter Linienstruktur und Verkehrsmenge	Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5	in Planung
Knoten Donauwörth	Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung, damit Züge durchgehend von Ulm nach Regensburg (Strecke 5381) verkehren können, ohne Kreuzungskonflikte mit Zügen auf der Relation Nürnberg – Augsburg zu verursachen	Bau eines Überwerfungsbauwerks in Donauwörth für durchgehende Züge auf der Strecke 5381	Abstimmung der Planungsaufnahme läuft



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

NBS Frankfurt a.M. – Mannheim	Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr Erhöhung der Betriebsqualität		in Planung
NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe und 3. Gleis Karlsruhe – Durmersheim	Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr Erhöhung der Betriebsqualität		in Planung
Großknoten Mannheim	Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor; Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienungsangebote des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs Erhöhung der Betriebsqualität durch Entmischung von schnellen und langsamen Zügen	Achsverschwenkung in Mannheim Hbf mit Optimierung der Gleisvorfelder, 4-gleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf, 3-gleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd, Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld zur höhenfreien Verknüpfung der Main-Neckar-Bahn mit Mannheim Rbf, 1-gleisiger Neubau einer höhenfreien Verbindungskurve von Strecke 4060 zu Strecke 4020 bei Schwetzingen, Neubau mittiges Puffergleis in Neu-Edingen, Neubau 740m-Überholgleise in Ludwigshafen Hbf durch Verlängerung der Gleise 105 und 106, Neubau 1-gleisige, elektrifizierte Verbindungskurve in der Relation BASF Gbf - Worms (Studernheimer Kurve), Ertüchtigung Nordkopf Worms	Überwiegend in Planung
ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Rheintalbahn)	Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor;	2-gleisige NBS "Offenburg Nord" - Hügelheim parallel zur A 5, Vmax = 160 km/h, mit zwei 1-gleisigen Güterzugtunneln Offenburg, Variante 1c (Umfahrung Stadtgebiet),	Vorhaben befindet sich abschnittsweise in der Planung, im Bau oder im Betrieb. Die



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

		<p>Ausfädelung "Offenburg Nord" bei Strecken-km 143,0 (Kernforderungen 1 "Tunnel Offenburg", 2 "Autobahnparallele" lt. Beschluss des Projektbeirats Rheintalbahn); Ausbau Bestandsstrecke (4000) Offenburg - Kenzingen auf Vmax = 250 km/h; 3. u. 4. Gleis Friesenheim - Lahr u. Ringsheim - Kenzingen, Vmax = 160 km/h; 3. u. 4. Gleis Hülgelheim - Müllheim, Vmax = 250 km/h, Ausbau Bestandsstrecke (4000) Kenzingen - Freiburg (BrsG) - Buggingen auf Vmax = 200 km/h; 1-gleisige Verbindungskurve zwischen NBS u. Bestandsstrecke (4000) in Höhe Riegel für SGV von u. nach Freiburg, Vmax = 120 km/h; Umsetzung der Kernforderungen 3 (erhöhter Schallschutz Riegel - Schallstadt), 4 (Bürgertrasse Bad Krozingen - Buggingen) u. der optimierten Kernforderung 6 (erhöhter Schallschutz Hülgelheim - Müllheim (- Auggen), Knoten Hülgelheim kreuzungsfrei)</p>	<p>Inbetriebnahme der NBS ist 2035, die Gesamtinbetriebnahme 2041 geplant.</p>
<p>ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (POS Nord), Kehl – Appenweier (POS Süd)</p>	<p>Geschwindigkeitserhöhung</p>	<p>Abschnitt Ludwigshafen - Limburgerhof dreigleisig Streckenabschnitte Ludwigshafen - Neustadt und Kaiserslautern - St. Ingbert für Geschwindigkeiten von 200 km/h ertüchtigt</p>	<p>Die Inbetriebnahme der POS Nord erfolgte 2018. Die POS Süd befindet sich in der Planungsphase.</p>
<p>NBS Wendlingen – Ulm</p>	<p>Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Ulm Kapazität für mehr Züge</p>	<p>Neubau der Strecke nach Ulm für Geschwindigkeiten bis 250 km/h in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden</p>	<p>Die Inbetriebnahme ist Ende 2022 geplant.</p>
<p>ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)</p>	<p>Verkürzung der Fahrzeiten im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Stuttgart, Singen und Zürich (deutschlandtaktgerechter Ausbau) Erweiterung der Streckenkapazität für Personen- und Güterverkehre,</p>	<p>Zweigleisiger Neubau Station Flughafen NBS – Böblingen-Goldberg („Gäubahntunnel“), Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart – Singen, Ertüchtigung der Strecke Herrenberg – Eutingen, Vmax = 160 km/h, Eingleisiger Neubau Neckarhausen – Sulz Vmax = 160 km/h, Zweigleisiger Ausbau Sulz – Epfendorf, Zweigleisiger Ausbau Rietheim – Tuttlingen, Neubau</p>	<p>Der Abschnitt Horb – Neckarhausen geht vsl. 2023 in Betrieb. Die restlichen Abschnitte befinden sich in der Planungsphase</p>



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

	güterverkehrstaugliche Streckenerüchtigung	Singener Kurve inkl. Anpassung des Haltepunkts Singen Landesgartenschau, Profilerweiterung von Tunnel auf P/C 400	
ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	Engpassbeseitigung, teilweise Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor	3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax = 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax = 200 km/h; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz, Vmax = 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax = 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach	Baubeginn für einen ersten Abschnitt zwischen Hanau und Fulda ist 2023 geplant. Die übrigen Streckenabschnitte befinden sich in der Planungsphase.
ABS Hagen – Siegen – Hanau	Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr	Profilerweiterung der Tunnel: Nachrodter Tunnel Pragpauler Tunnel Hünengraben-Tunnel Buchholzer Tunnel Husberger Tunnel Ütterlingser Tunnel Werdohler Tunnel Baukloher Tunnel Sieseler Tunnel Rahrbacher Tunnel Puffergleise in Gießen-Bergwald abschnittsweise Blockverdichtung höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg Überholgleise	Die Vorplanung wird vsl. 2025 fertiggestellt.
Großknoten Frankfurt a.M.	Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität	2-gleisiger Neubau Frankfurt-Stadion – Frankfurt Hbf (3. Niederräder Brücke), Neubau 2-gleisiges Überwerfungsbauwerk Frankfurt-Stadion in der Relation Frankfurt Süd – Frankfurt-Stadion – Frankfurt Flughafen	Die Teilmaßnahmen befinden sich teilweise in der Planung, im Bau oder wurden bereits fertiggestellt. Für den



Deutschlandtakt

Bringt Schienen und Fahrplan in Einklang.

	Kapazitätserhöhung zwischen Frankfurt Süd und Hanau	Regionalbahnhof, Blockverdichtung Zeppelinheim – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof, 2-gleisiger Neubau der „Nordmainischen S-Bahn“, Neubau 2-gleisiger Fernbahntunnel Frankfurt mit 4-gleisigen Tiefbahnhof Frankfurt Hbf, Vmax = 120 km/h, neue 1-gleisige Weichenverbindung in Darmstadt Nord, Neubau eines Gleises mit höhenfreien Einbindungen der 2-gleisigen Verbindungskurve Mainaschaff	Fernbahntunnel erfolgt die Grundlagenermittlung.
ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringhausen)	Engpassbeseitigung, Transportkostensenkung, Attraktivitätssteigerung des Laufwegs für Güterzüge	Neubau Espenau-Mönchehof - Fuldataal-Ihringhausen 1-gleisige NBS Espenau-Mönchehof - Fuldataal-Ihringhausen, Länge 6 km, höhengleiche Einbindungen in Bestandsstrecken	Die Parlamentarische Befassung für die Vorzugstrasse der DB AG wird vorbereitet.