

S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens 1

Der neue Stadtteil Gateway Gardens liegt zwischen dem Airport, dem Frankfurter Kreuz und dem Flughafen-Fernbahnhof. Auf insgesamt 20 Baufeldern entsteht hier ein neues Gewerbegebiet mit Büro- und Konferenzgebäuden, Hotels, Gastronomiebetrieben, Einzelhandel sowie ein Nahversorgungszentrum. 18.000 Menschen werden dauerhaft hier arbeiten.

Für eine zukunftsfähige Verkehrsanbindung war deshalb eine zusätzliche straßenunabhängige Lösung erforderlich: Der Anschluss des neuen Quartiers an den öffentlichen Schienenahverkehr. Nach nur drei Jahren Bauzeit nahm die S-Bahn-Anbindung Ende 2019 pünktlich ihren Betrieb auf. Das Projekt umfasste die Trassenverlegung der S-Bahn-Strecke zwischen Frankfurt-Stadion und Frankfurt-Flughafen Regionalbahnhof sowie den Bau der neuen Station Gateway Gardens.

Dadurch erhielt der neue Stadtteil eine direkte und komfortable Verkehrsverbindung an die Frankfurter Innenstadt in nur 10 Minuten (ca. 20-25 Minuten schneller als bisher) sowie nach Wiesbaden. Zusätzlich wird das hochfrequentierte Straßennetz im Umkreis des Flughafens und des Frankfurter Kreuzes entlastet.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Ca. 20-25 Minuten Zeitersparnis von Frankfurt Hbf nach Gateway Gardens.

Mehr Verbindungen

Hohe Frequenz durch den 15-Minuten-Takt.

Mehr Komfort

Moderner, barrierefreier Neubau der S-Bahn-Station Gateway Gardens.

Mehr Kapazität

Deutliche Entlastung des Straßennetzes rund um das Frankfurter Kreuz.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Neue Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt: Schaffung einer zusammenhängenden 12 km² großen Waldfläche im Schwanheimer Wald durch Rückbau, Rekultivierung und Aufforstung der alten Bestandsstrecke.

Meilensteine

- Baubeginn 2016
- Inbetriebnahme 2019
- Rückbau der alten Bestandsstrecke mit anschließender Rekultivierung und Aufforstung seit 2020

Weitere Informationen

<https://www.s-bahn-gatewaygardens.de/>

Schiienenanbindung Terminal 3 2

Das neue Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens soll im Jahr 2024 eröffnet werden und eine Kapazität für bis zu 21 Millionen Passagiere bieten. Damit die An- und Abreise zum neuen Terminal nicht nur über die vorhandenen Transportsysteme am Flughafen oder über das Straßennetz möglich ist, soll das Terminal 3 mit einer zweigleisigen Strecke an das Schienennetz angebunden werden. Zwischen den Bahnhöfen Zeppelinheim und Walldorf (Hessen) wird daher eine zweigleisige Kurve inklusive eines Tunnelabschnitts für die neue Station unterhalb des Terminals gebaut. Eine entsprechende Vorsorgemaßnahme dazu ist bereits getroffen.

Damit wird das Terminal 3 über die S7 und den RE 70 (Frankfurt – Mannheim) direkt an den Frankfurter Hauptbahnhof angebunden und ist von Frankfurt aus in einer deutlich kürzeren Fahrtzeit als beispielsweise über den Regionalbahnhof (Flughafen) und das Flughafengelände erreichbar. Des Weiteren führt der Bau der neuen Station unter Terminal 3 zur Entlastung der nicht ausbaufähigen Station Flughafen Regionalbahnhof.

Die Schienenanbindung des Terminals 3 erfolgt in Abstimmung mit den Planungen zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim und betrifft dort den Planfeststellungsabschnitt 1 (Zeppelinheim – Weiterstadt) südlich des Bahnhofs Zeppelinheim.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Kürzere Reisezeiten gegenüber einer Anreise mit dem Bus oder über die vorhandenen Bahnhöfe von Terminal 1.

Entfall von Umsteigevorgängen an den Bahnhöfen von Terminal 1.

Direkte Anbindung an den Frankfurter Hauptbahnhof.

Mehr Verbindungen

15-Minuten-Takt mit der S-Bahn-Linie S7 von Frankfurt Hbf zu Terminal 3.

Stündliche Verbindung mit RE-Linie 70 (Frankfurt – Mannheim).

Mehr Komfort

Moderner, barrierefreier Neubau der Station Frankfurt Flughafen Terminal 3.

Meilensteine

- Projektstart 2020
- Festlegung des Streckenverlaufs 2022
- Beginn des Planfeststellungsverfahrens ab 2025

Eigene Gleise für die S6 3

Die S6 zwischen Frankfurt-West und Friedberg stößt an ihre Kapazitätsgrenze. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten sind in Frankfurt zu viele Züge unterwegs. Dabei wird der Fahrplan zusätzlich durch viele Ausnahmen eingeschränkt.

Die Lösung: systemeigene Gleise für die S6. Das heißt: Gleise, die ausschließlich der S-Bahn zur Verfügung stehen. Die verschiedenen Zugarten können dann getrennt voneinander abgewickelt werden und der S-Bahn-Verkehr in Frankfurt ist nicht mehr von den Zeitfenstern der Fernverkehrs- und Regionalzüge abhängig. Das verspricht pünktlichere Züge und regelmäßige Abfahrtszeiten mit einem 15-Minuten-Takt.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Die Fahrzeit mit der S6 verkürzt sich um rund 5 Minuten.

Mehr Verbindungen

Einheitlicher 15-Minuten-Takt für die S6.

Mehr Kapazität

Mehr Züge durch Verlängerung der S6 von Groß-Karben bis Friedberg. Zusätzliche Zugverbindungen im Regionalverkehr aus Mittelhessen in Richtung Frankfurt möglich.

Mehr Komfort

Barrierefreier Ausbau und Modernisierung von 11 Stationen zwischen Frankfurt und Friedberg. Neubau der Station Frankfurt-Ginnheim.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Schaffen neuer Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt durch Rekultivierung von Altarmen der Nidda. Umfangreiche Verbesserung des Schallschutzes.

Meilensteine

- Frankfurt West–Bad Vilbel (1. Baustufe): Baubeginn Ende 2017, Inbetriebnahme Ende 2023
- Bad Vilbel–Friedberg (2. Baustufe): Beginn der Hauptbaumaßnahmen im Anschluss an die 1. Baustufe ab 2023, Inbetriebnahme ab 2028 geplant

Weitere Informationen

<https://www.s6-frankfurt-friedberg.de>

Nordmainische S-Bahn 4

Mit der Nordmainischen S-Bahn werden die östliche Innenstadt Frankfurts, Maintal sowie westliche Stadtteile Hanau direkt an das S-Bahn-Netz Rhein-Main angeschlossen. Von den höheren Streckenkapazitäten werden insbesondere Berufspendler profitieren. Darüber hinaus wird das verbesserte Zusammenspiel von Nah- und Fernverkehr zu mehr Zuverlässigkeit, Komfort und Pünktlichkeit führen. Entlang aller Streckenabschnitte sind umfassende Lärmschutzmaßnahmen geplant.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Höhere Streckenkapazitäten sorgen für kürzere Fahrzeiten (u. a. 11 Minuten schneller von Hanau West in die Frankfurter City).

Mehr Verbindungen

Mehr Zugverbindungen ermöglichen zu den Hauptverkehrszeiten den 15-Minuten-Takt.

Mehr Komfort

Unterführungen statt Bahnübergang für Autos, Radfahrer und Fußgänger. Modernisierung/Neubau und barrierefreier Ausbau von Stationen.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Umfassende Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke.

Meilensteine

- Vorabmaßnahmen (Leitungsumverlegungen und Kanalarbeiten): Ende 2019
- Vorabmaßnahme (neue Eisenbahnüberführung Frankfurter Landstraße in Hanau): seit September 2020

Weitere Informationen

<https://www.nordmainische-s-bahn.de/>

S-Bahn^{plus} 5

Aufgrund gestiegener Fahrgastzahlen wurde die S-Bahn Rhein-Main in den vergangenen Jahren einer umfassenden Analyse unterzogen. Im Mittelpunkt standen dabei die Kundenerwartungen hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Aus den Ergebnissen dieser Untersuchung entstand das Projekt S-Bahn plus, das insgesamt 13 Infrastrukturprojekte umfasst, mit denen die Betriebsqualität der S-Bahn Rhein-Main kurz- und mittelfristig weiter gesteigert werden kann.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit der einzelnen S-Bahn-Linien wirkt sich direkt positiv auf das gesamte S-Bahn-System aus. Durch die Reduzierung von Verspätungsübertragungen an zentralen Punkten kann der S-Bahn-Verkehr in der gesamten Region stabiler abgewickelt werden.

Projektnutzen

Mehr Kapazität

Pünktlichere und zuverlässigere Abwicklung des gesamten Verkehrs der S-Bahn Rhein-Main.

Mehr Komfort

Minimierung von Verspätungen und deren Übertragung auf andere S-Bahn-Verbindungen (Zugfolgen).

Meilensteine

- Inbetriebnahmen der optimierten Leit- und Sicherungstechnik in Kronberg, Bad Soden sowie Schwalbach Nord in 2016 erfolgt
- Inbetriebnahmen der optimierten Durchrutschwege in Mainz-Bischofsheim und Langen in 2017 erfolgt
- Inbetriebnahmen der Blockverdichtungen Niedernhausen-Hofheim und Frankfurt West in 2018 erfolgt
- Inbetriebnahme der Blockverdichtung Rüsselsheim-Raunheim Ende 2020
- Weitere Maßnahmen in Planung: Farbwerke Höchst, Ausbau Rüsselsheim-Opelwerk und "Überschlagene Wende" Niedernhausen, Steinheim

Weitere Informationen

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/s-bahnplus>

Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke Frankfurt 6

Der Frankfurter Tunnel ist einer der meistbefahrenen Streckenabschnitte im deutschen S-Bahn-Netz. Die über sechs Kilometer lange Strecke mit sieben Stationen wird von acht S-Bahn-Linien befahren. Stündlich verkehren hier zu Spitzenzeiten in jede Richtung 24 S-Züge.

Das vorhandene Stellwerk aus dem Jahr 1978 war nicht mehr zukunftsfähig. Um sicherzustellen, dass der S-Bahn-Verkehr in Frankfurt auch weiterhin zuverlässig und ohne Einschränkungen betrieben werden kann, wurde die Anlage bis zum Sommer 2018 durch ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt.

Projektnutzen

Mehr Kapazität

Sicherstellung der langfristigen Leistungsfähigkeit durch moderne Stellwerkstechnik.

Meilensteine

- Baubeginn 2015
- Inbetriebnahme 2018

Regionaltangente West (RTW) 7

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentielle Schienenverbindung im Rhein-Main-Gebiet zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ballungsraum Frankfurt am Main. Sie dient in erster Linie der besseren Verbindung der westlichen Stadtteile Frankfurts sowie der umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander und deren besserer Anbindung an den Frankfurter Flughafen.

Die RTW soll, wo dies möglich ist, bereits vorhandene Eisenbahn- und Stadtbahnabschnitte nutzen, um den Finanzierungsbedarf und den Eingriff in bestehende Strukturen möglichst gering zu halten. Ein für beide Abschnitte konzipiertes Zweisystemfahrzeug macht dies möglich. Dicht besiedelte Gebiete sollen so auf möglichst schonende Weise erschlossen werden. Die Führung der RTW über bereits vorhandene Umsteigestationen erlaubt optimale Verknüpfungen mit dem übrigen Schienenpersonenverkehr.

Seit November 2019 ist ein wesentlicher Meilenstein erreicht: die Gesellschafter der RTW GmbH haben einhellig die Realisierung des Projektes auch formal beschlossen. Mehr noch, für die neben der Bundes- und Landesförderung verbleibenden kommunalen Finanzierungsanteile sind die Signale auf grün gestellt, die Finanzierung des Baus ist mit der Aufnahme der erforderlichen Mittel in die Haushaltsplanungen sichergestellt.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Unterschiedliche Fahrzeitgewinne von bis zu 30 Minuten zwischen den einzelnen Destinationen.

Mehr Verbindungen

Mit der RTW erhöht sich das Angebot des regionalen Schienenverkehrs signifikant um zusätzlich rund 2 Millionen Zugkilometer pro Jahr (S-Bahn: insgesamt ca. 12 Mio. Zugkilometer pro Jahr) dank eines Konzepts mit 2 Linien im Kernbereich mit 15-Minuten-Takt.

Mehr Komfort

Neue, umsteigefreie Verbindungen im tangentialen Verkehr ohne Frankfurt Hauptbahnhof. Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz.

Mehr Kapazität

Zusätzliche Kapazitäten im RMV-Netz in einem Vollzug für ca. 720 Fahrgäste.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Die Verkehrsintensität in und um Frankfurt nimmt stetig zu. Die einzige Möglichkeit, den Verkehrsinfarkt zu stoppen und weiteren CO₂-Ausstoß zu reduzieren, liegt in der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Meilensteine

- 2017: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Abschnitte Nord und Mitte
- 2017: Planfeststellungsantrag für Nord
- 2018: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für den Abschnitt Süd 1
- 2018: Einreichung Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Süd 1 zur Vollständigkeitsprüfung
- 2019: Offenlage der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Süd 1
- 2020: Gesamte Strecke im Planfeststellungsverfahren
- 2025/2026: Inbetriebnahme derzeit geplant

Weitere Informationen

www.rwthessen.de

Niddertalbahn 8

Die rund 30 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim ist stark ausgelastet. Durch die stetige Zunahme des Personenverkehrs stößt die Niddertalbahn daher vor allem zu Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Künftig soll das Nahverkehrsangebot deutlich verbessert werden.

Die heute eingleisige Strecke soll deshalb abschnittsweise auf zwei Gleise erweitert werden und die Geschwindigkeit auf verschiedenen Abschnitten angehoben werden. Dazu müssen voraussichtlich auch einige Bauwerke wie Brücken, Bahnübergänge und Verkehrsstationen angepasst und modernisiert werden. Nach dem Ausbau können dann mehr Züge auf der Strecke eingesetzt werden und auch – bedingt durch den Ausbau zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel – bis Frankfurt durchfahren.

Und damit nicht genug: Die gesamte Strecke soll zudem elektrifiziert werden. Damit wird die Niddertalbahn nicht nur leiser, sondern auch umweltfreundlicher. Nachdem die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vorliegen, beginnt jetzt die eigentliche Planung für das Projekt.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Kürzere Fahrzeiten.

Mehr Verbindungen

Mehr Direktverbindungen nach Frankfurt und mehr Züge in der Hauptverkehrszeit (ermöglicht auch durch den Ausbau zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel).

Mehr Kapazität

Mehr Züge zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim durch den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Strecke.

Mehr Lärm- & Umweltschutz

Leiser und klimafreundlicher durch die Elektrifizierung der Strecke.

Meilensteine

- Projektstart 2020

Knoten Frankfurt-Stadion 9

Frankfurt am Main gehört zu den Regionen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im Schienennetz der Deutschen Bahn. Durch die stetige Zunahme des Personenverkehrs stoßen heute insbesondere die Zulaufstrecken vom Frankfurter Stadion zum Hauptbahnhof an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die Strecke wird daher bis 2030 zwischen Stadion und Hauptbahnhof um zwei Gleise erweitert. Durch die zusätzlichen Kapazitäten können nach der Inbetriebnahme die S-Bahn sowie der Fern- und Regionalverkehr getrennt voneinander fahren.

Mit der Beseitigung des Engpasses wird die Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken und des gesamten Hauptbahnhofs verbessert. Der Schienenverkehr in der ganzen Rhein-Main-Region wird dann besser fließen. Das Bauprojekt befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.

Projektnutzen

Mehr Kapazität

Besserer Verkehrsfluss im Bereich der Ein- und Ausfahrten des Frankfurter Hauptbahnhofs durch sechsgleisigen Ausbau.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Verbesserungen durch zahlreiche Maßnahmen, unter anderem Schallschutzwände in Niederrad sowie umfangreiche Anpassungen in Zeppelinheim. Im Rahmen des Umweltschutzes wird auch die Umsiedlung von Eidechsen vorgenommen.

Meilensteine

- Baubeginn 2021
- Ab 2026 abschnittsweise Inbetriebnahme 2. und 3. Baustufe

Weitere Informationen

<https://www.knoten-stadion.de/>

Homburger Damm 10

Der Homburger Damm ist eine wichtige Verbindung zwischen der Mainzer Landstraße und der Nordseite des Frankfurter Hauptbahnhofs. Der derzeit eingleisige Damm wird von Zügen in beiden Richtungen befahren, wodurch es immer wieder zu Behinderungen kommt: Ein- und ausfahrende Züge müssen an bestimmten Punkten Züge aus der Gegenrichtung passieren lassen, bevor sie ihre Fahrt fortsetzen können. Um diesen Engpass aufzulösen, erhält der Homburger Damm auf einer Länge von 800 Metern bis 2021 ein zusätzliches Streckengleis.

Projektnutzen

Mehr Kapazität

Engpassauflösung durch flexiblere Steuerung und effizientere Verkehrsabwicklung.
Mehr Pünktlichkeit u.a. für Nahverkehrszüge aus Richtung Limburg.

Meilensteine

- Baubeginn 2017
- Inbetriebnahme Endzustand 2021

Weitere Informationen

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/homburger-damm>

Knoten Frankfurt Hbf (mit Fernbahntunnel) 11

Auf den Gleisen in Richtung Frankfurt wird es eng, denn die Kapazitätsgrenze ist erreicht. Die Folgen: Züge müssen mit ihrer Einfahrt in den Bahnhof warten, bis ein anderer Zug den Weg freigemacht hat. Verspätungen sind vorprogrammiert. Bahnen im Hauptbahnhof müssen teilweise auf Reisende warten, die in einem verspäteten Zug sitzen. Diese Schwierigkeiten sollen durch verschiedene Projekte gelöst werden.

Das zentrale Element für den Eisenbahnknoten Frankfurt Hauptbahnhof ist dabei ein zusätzlicher zweigleisiger Fernbahntunnel mit Tiefbahnhof, der aus östlicher bzw. westlicher Richtung auf den Hauptbahnhof zuläuft und dort mit vier unterirdischen Gleisen an einen neuen Tiefbahnhof anschließt. Von diesem aus soll dann der Umstieg zum auch weiterhin bestehenden Kopfbahnhof möglich sein.

Fernverkehrszüge könnten dadurch bis zu acht Minuten schneller durch den Frankfurter Knoten fahren. Nicht zuletzt würde auch der Nahverkehr von den freiwerdenden Bahnsteigen und Gleiskapazitäten im oberirdischen Bahnhof profitieren.

Für den neuen Fernbahntunnel wurde ein vorläufiger Untersuchungsraum definiert, der von der Niederräder Brücke über den Frankfurter Hauptbahnhof Richtung Osten bis nach Oberrad und Fechenheim führt. Im nächsten Schritt wird mit einer Machbarkeitsstudie die technische Umsetzung geprüft. Weitere Maßnahmen im oberirdischen Zulauf auf den Hauptbahnhof sind weiterhin in Prüfung.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Verbesserung der Pünktlichkeit durch konfliktärmere Führung der Züge im Knoten Frankfurt.

Fahrzeitverkürzungen von bis zu 8 Minuten im Fernverkehr.

Mehr Kapazität

20 Prozent mehr Kapazität am Hauptbahnhof und langfristige Engpassauflösung im Zulauf auf den Hauptbahnhof.

Meilensteine

- Start der Grundlagenermittlung für oberirdische Maßnahmen 2016
- Start der Machbarkeitsstudie für zusätzlichen Fernbahntunnel 2019
- Präsentation Ergebnisse der Machbarkeitsstudie 2021

Wallauer Spange 12

Die etwa vier Kilometer lange Wallauer Spange wird die Lücke zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen schließen. Sie wird ausschließlich für den Personenverkehr errichtet und ermöglicht die Erweiterung des Nahverkehrsangebots in der Region. Unter dem Namen „Hessen-Express“ führen zukünftig zwei neue Linien im Halbstundentakt von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen. In einer weiteren Ausbaustufe wird eine der beiden Linien im Stundentakt nach Darmstadt weitergeführt, die andere Linie wird im Stundentakt zum Frankfurter Hauptbahnhof fahren. Die Fahrzeit zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen kann durch die Wallauer Spange auf 15 Minuten verkürzt werden. Die Fahrzeit von Wiesbaden nach Darmstadt wird zukünftig nur noch eine halbe Stunde betragen. Die Wallauer Spange ist die erste der drei Baustufen der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

In 15 Minuten von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen. In 30 Minuten von Wiesbaden nach Darmstadt.

Mehr Verbindungen

Im Halbstundentakt von Wiesbaden Hauptbahnhof zum Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens. Und dann weiter nach Darmstadt oder Frankfurt.

Meilensteine

- Inbetriebnahme ab 2026

Weitere Informationen

www.wallauer-spange.de

Frankfurt–Mannheim 13

Die bestehenden Bahnstrecken zwischen Frankfurt am Main und Mannheim sind vollständig ausgelastet. Der Korridor hat deutschlandweit mit das größte Verkehrsaufkommen. Laut Prognosen wird der Schienenverkehr auch weiterhin stark zunehmen.

Eine hochwertige Infrastruktur ist daher die Voraussetzung für ein weiteres Wachstum des Verkehrsträgers Schiene. Zwischen Frankfurt und Mannheim wird mit dem Projekt Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar eine neue zweigleisige Strecke geplant, die künftig tagsüber vom Personenfernverkehr und nachts vom Güterverkehr genutzt werden soll.

Die Strecke soll den bestehenden Engpass auflösen, die Kapazität erhöhen und die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim verkürzen. In Verbindung mit der sogenannten Wallauer Spange zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen können die Landeshauptstadt Wiesbaden und die Wissenschaftsstadt Darmstadt schneller vom Flughafen Frankfurt aus erreicht werden. Die Ballungsräume rücken dadurch näher zusammen, was langfristig für eine wesentliche Verbesserung des gesamten Fernverkehrsnetzes sorgt.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

9 Minuten schneller mit dem ICE von Frankfurt nach Mannheim. Und in nur 15 Minuten mit dem Hessen-Express von Darmstadt bzw. Wiesbaden an den Airport Frankfurt.

Mehr Verbindungen

Pro Tag ca. 100 zusätzliche ICE-/IC-Züge zwischen Frankfurt und Mannheim.

Mehr Umwelt- & Lärmschutz

Entlastung der bestehenden Eisenbahnstrecken von nächtlichem Güterverkehr und Lärm.

Mehr Kapazität

Auflösung des Engpasses und Schaffung neuer Kapazitäten durch Entmischung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs.

Meilensteine

- Inbetriebnahme nach 2030

Weitere Informationen

<https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/>

ABS Hanau–Gelnhausen 14

Die Strecke zwischen Hanau, Gelnhausen und Fulda ist eine der wichtigsten und am stärksten befahrenen Bahnstrecken Deutschlands. Auf den vorhandenen Gleisen verkehren Tag für Tag bis zu 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs. Um die Infrastruktur dem zunehmenden Zugverkehr anzupassen, soll die Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen durchgängig auf vier Gleise ausgebaut werden. Die neuen Gleise sollen entlang der bestehenden, überwiegend bereits dreigleisigen Strecke verlegt werden. Bestehende Engpässe werden so aufgelöst, Fahrzeiten verkürzt.

Projektnutzen

Mehr Kapazität

Engpass auflösen. Kapazitäten ausbauen. Fern-, Nah- und Güterverkehr entmischen für mehr Pünktlichkeit.

Mehr Komfort

Moderne Bahnhöfe erhöhen den Komfort für die Fahrgäste.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Es sind umfangreiche Maßnahmen für den Lärm- und Umweltschutz geplant.

Meilensteine

- Baubeginn Kabelverlege- und Tiefbauarbeiten für das Elektronische Stellwerk Gelnhausen Ende 2019
- Baubeginn Vorabmaßnahmen Brücke A66, Wirtschaftsweg und Personenunterführung in Hailer-Meerholz und ESTW Gelnhausen (Modulgebäude) 2021

Weitere Informationen

<https://www.hanau-fulda.de>

NBS Gelnhausen–Fulda 15

Die Bahnstrecke zwischen Gelnhausen und Fulda ist eine der wichtigsten und am stärksten befahrenen Strecken Deutschlands. Um die Verbindung dem wachsenden Verkehr anzupassen, wird eine Neubaustrecke (NBS) geplant.

Zwei zusätzliche Gleise sollen bestehende Engpässe auflösen. Das nutzt Nah-, Fern- und Nahverkehr gleichermaßen. Mehr Kapazität und die Trennung von schnellen und langsamen Zügen verringern Verspätungen. Überdies wird die Reisezeit im Fernverkehr zwischen Frankfurt und Fulda verkürzt.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Rund 10 Minuten schneller von Frankfurt nach Fulda.

Mehr Kapazität

Zwei zusätzliche Gleise für mehr Kapazität. Engpässe werden aufgelöst. Schneller Fernverkehr und langsamer Nah- sowie Güterverkehr werden entmischt.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Insgesamt wird es in der Region leiser. Die Güterzüge fahren nachts auf der Neubaustrecke fernab von Siedlungen statt auf der Bestandsstrecke durch die Orte. Das heißt: Deutlich weniger Lärm für die Bevölkerung. Außerdem verlaufen 70 Prozent der Strecke unterirdisch. Unvermeidbare Eingriffe in die Natur werden ausgeglichen.

Meilensteine

- Variantenentscheid für das Raumordnungsverfahren Mitte 2018 erfolgt
- Auslegung der Unterlagen zur Raumordnung 2020

Weitere Informationen

www.hanau-fulda.de

ABS/NBS Fulda–Gerstungen 16

Die wichtige Magistrale Frankfurt–Fulda–Erfurt–Berlin ist bereits heute eine der meist befahrenen Strecken im deutschen Schienennetz. Prognosen sagen eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs und damit einen starken Anstieg der Streckenauslastung voraus.

Das Bahnprojekt Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda–Gerstungen soll gemäß Bundesverkehrswegeplan dieser Entwicklung gegensteuern und neue Kapazitäten schaffen. Ziel dabei ist es, kürzere Reisezeiten zwischen Fulda und Erfurt zu ermöglichen und die Bestandsstrecke zwischen Fulda und Bebra zu entlasten. Das Projekt befindet sich aktuell in der Grundlagenermittlung.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Mit dem ICE 10 Minuten schneller von Fulda nach Erfurt.

Mehr Kapazität

Entlastung der Bestandsstrecke durch Entmischung der Verkehre.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Insbesondere nachts Lärmreduzierung an der bestehenden Strecke.

Meilensteine

- Start Grundlagenermittlung 2017
- Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2018
- Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren Mitte 2019
- Veröffentlichung Grobkorridore Frühjahr 2020
- Veröffentlichung Trassenkorridore Herbst 2020

Weitere Informationen

www.fulda-gerstungen.de

Horlofftbahn 17

Als Horlofftbahn wird landläufig die Strecke von Friedberg nach Nidda bzw. nach Hungen bezeichnet. Projektziel hier ist die Reaktivierung der zwölf Kilometer langen Teilstrecke zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel mit einem Kreuzungsbahnhof in Berstadt-Wohnbach und einem Haltepunkt in Inheiden. 2003 wurde der Verkehr auf diesem Abschnitt stillgelegt, daher können Reisende derzeit nur über Gießen oder Gelnhausen nach Frankfurt gelangen. Das bedeutet mehr als 50 Minuten Fahrzeit und einen Umstieg. Mit der Reaktivierung der Horlofftbahn verbessert sich die Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet wieder deutlich.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Deutlich spürbare Fahrzeitverkürzung von Hungen ins Rhein-Main-Gebiet.

Mehr Verbindungen

Anbindung des ländlichen Raums zwischen Wölfersheim und Hungen an das Schienennetz nach Wiederinbetriebnahme der Strecke.

Mehr Komfort

Teilweise direkte Verbindungen nach Frankfurt ohne Umstieg.

Meilensteine

- Planungsbeginn 2020

Kurve Kassel 18

Der kürzeste Weg für den Schienengüterverkehr zwischen den Regionen Hamm/Ruhrgebiet und Halle (Saale)/Mitteldeutschland führt über Kassel. Da jedoch keine direkte Verbindung der Eisenbahnstrecken Hamm-Altenbeken-Kassel und Kassel-Nordhausen-Halle (Saale) besteht, ist derzeit ein zeit- und kostenintensiver Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel notwendig.

Zur Beseitigung dieses Engpasses soll das Projekt Kurve Kassel die bestehenden Strecken verbinden und so eine weitere Möglichkeit für den Güterverkehr aus dem Ruhrgebiet in Richtung Ostdeutschland bieten.

Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorentwurfsplanung. Der sogenannte Suchraum, in dem eine neue Güterverkehrsstrecke zur Umfahrung des Rangierbahnhofs Kassel bestimmt und geplant wird, befindet sich nördlich von Kassel.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

20 km Streckenverkürzung zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland, Engpassbeseitigung rund um Hannover und Magdeburg, kein Rangieren mehr in Kassel (bis zu 40 Minuten Zeitersparnis).

Mehr Verbindungen

Zusätzliche Strecke zur Entlastung vorhandener Engpässe.

Mehr Kapazität

Exklusive Güterstrecke zum reibungslosen Warentransport, Mehrverkehr kann aufgenommen werden.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Güterverkehr wird von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert, langfristiger Beitrag zum Erreichen der Klimaziele, Schallschutzmaßnahmen nach neuestem Standard.

Meilensteine

- Start Vorentwurfsplanung 2017
- Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren 2018
- Start Trassenfindungsprozess Ende 2019
- Trassenentscheid/Variantenentscheid Anfang 2021
- Start Raumordnungsverfahren Ende 2021

Weitere Informationen

<https://www.kurve-kassel.de/>