



1 S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens

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 Schienenverkehr. 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 zehn 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 zwölf Quadratkilometer großen Waldfläche im Schwanheimer Wald durch Rückbau, Rekultivierung und Aufforstung der alten Bestandsstrecke.

Meilensteine

- 2016: Baubeginn
- 2019: Inbetriebnahme
- 2020/2021: Rückbau der alten Bestandsstrecke mit anschließender Rekultivierung und Aufforstung

Weitere Informationen

www.s-bahn-gatewaygardens.de





2 Schienenanbindung Terminal 3

Das neue Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens soll im Jahr 2026 eröffnet werden und eine Kapazität für bis zu 19 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 – Darmstadt Nord) 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

- 2020: Projektstart
- 2023: Festlegung des Streckenverlaufs
- ab 2025: Beginn des Planfeststellungsverfahrens

Weitere Informationen

www.schiienenanbindung-terminal3.de



3 Eigene Gleise für die S6

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

Schnellere und verlässlichere Fahrten für die S6.

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

- 2023: Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren Bad Vilbel – Friedberg (2. Baustufe)
- 2024: Inbetriebnahme Frankfurt West – Bad Vilbel (1. Baustufe)

Weitere Informationen

www.s6-frankfurt-friedberg.de



4 Nordmainische S-Bahn

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 und damit auf den Deutschlandtakt einzahlen.

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

- 2024: Planfeststellungsbeschlüsse für Abschnitt 1 (Frankfurt) und 2 (Maintal)
- 2025: Baubeginn in Frankfurt und Maintal
- vsl. 2026: Planfeststellungsbeschluss für Abschnitt 3 (Hanau)
- 2027: Baubeginn Tunnel

Weitere Informationen

www.nordmainische-s-bahn.de



5 S-Bahn^{plus}

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 Infrastrukturmaßnahmen 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

- 2016: Inbetriebnahmen der optimierten Leit- und Sicherungstechnik in Kronberg, Bad Soden sowie Schwalbach Nord
- 2017: Inbetriebnahmen der optimierten Durchrutschwege in Mainz-Bischofsheim und Langen
- 2018: Inbetriebnahmen der Blockverdichtungen Niedernhausen – Hofheim und Frankfurt West
- 2020: Inbetriebnahme der Blockverdichtung Rüsselsheim – Raunheim
- 2025: Abschluss Vorplanung der überschlagenen Wende Niedernhausen
- 2026: vsl. Abschluss Planfeststellungsverfahren für den Haltepunkt Steinheim

Weitere Informationen

www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/s-bahnplus



6 Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke Frankfurt

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

- 2015: Baubeginn
- 2018: Inbetriebnahme

7 Regionaltangente West (RTW)

Mit wachsender Bevölkerung, steigenden Pendlerzahlen und höheren Mobilitätsanforderungen steht die Region Frankfurt-Rhein-Main vor der Aufgabe, den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) leistungsfähig und zukunftsfest auszubauen. Ein zentraler Baustein der Verkehrswende ist die Regionaltangente West (RTW): Sie ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte im Rhein-Main-Gebiet, ein zentraler Baustein der Verkehrswende.

Die RTW Planungsgesellschaft mbH wurde 2008 gegründet, nachdem die Projektidee seit den 1990er-Jahren regionalplanerisch vorbereitet worden war. Ziel ist die Planung, der Bau und der Betrieb einer tangentialen Schienenverbindung westlich von Frankfurt am Main.

Auf rund 52 Kilometern entsteht eine leistungsfähige Verbindung zwischen Bad Homburg, Eschborn, Frankfurt-Höchst, dem Flughafen Frankfurt, Neu-Isenburg und weiteren Kommunen im Westen und Südwesten der Region – ohne Umweg über den Frankfurter Hauptbahnhof. Hauptbahnhof und City-Tunnel werden entlastet, eine neue Nord-Süd-Tangente geschaffen und das RMV-Netz strukturell gestärkt.

Die RTW nutzt bestehende Strecken und ergänzt sie gezielt durch Neubauabschnitte. Ein Zweisystemkonzept ermöglicht den Betrieb nach Eisenbahnrecht (EBO) und Straßenbahnrecht (BOStrab). So werden vorhandene Infrastrukturen effizient eingebunden und neue Verbindungen flexibel geschaffen.

Zentrales Zukunftsprojekt der Rhein-Main-Region

Die RTW ist mehr als eine neue Bahnlinie – sie verändert die Verkehrsstruktur der Region nachhaltig. Sie stärkt den Wirtschaftsstandort Rhein-Main, verbessert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Wohngebieten, vernetzt zentrale Entwicklungsachsen und unterstützt die klima- und verkehrspolitischen Ziele von Bund, Land und Kommunen.

Mit einer gesicherten Finanzierung von rund 95 % durch den Bund und das Land Hessen ist das Projekt wirtschaftlich abgesichert und langfristig verankert. Die RTW ist damit ein Schlüsselprojekt für eine nachhaltige und leistungsfähige Mobilitätsstruktur.

Kommunale Verantwortung und regionale Partnerschaft

Die RTW Planungsgesellschaft mbH ist ein gemeinsames Projekt der Region. Gesellschafter sind Kommunen, Landkreise, das Land Hessen sowie der Rhein-Main-Verkehrsverbund. Planung, Bau und Betrieb liegen damit in öffentlicher Verantwortung. Die partnerschaftliche Trägerschaft unterstreicht die regionale Verankerung und macht die RTW zu einem Beispiel interkommunaler Zusammenarbeit.

Aktueller Projektstand

Die Umsetzung erfolgt in fünf Planfeststellungsabschnitten (PfA). Für drei Abschnitte liegt Baurecht vor: PfA Süd 1 (seit 2022), PfA Nord (seit 2023) und PfA Mitte (seit

7 Regionaltangente West (RTW)

August 2024). Diese Abschnitte befinden sich im Bau, parallel laufen die Genehmigungs- und Planungsarbeiten für die weiteren Abschnitte.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Direkte tangentielle Verbindungen zwischen bestehenden S-Bahn-Linien verkürzen Reisezeiten deutlich und schaffen attraktive Wegebeziehungen außerhalb der Innenstadt. So reduziert sich die Reisezeit – je nach Strecke und Fahrplan – um rund 25 bis 50 Prozent. So wird zum Beispiel die Verbindung Nordwestzentrum – Industriepark Höchst ungefähr halb so lang. Auch zwischen Bad Homburg und Eschborn Süd verkürzt sich die Reisezeit deutlich – um mehr als ein Drittel. Viele Ziele sind künftig ohne Umstieg erreichbar – das stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV.

Mehr Verbindungen

Rund 2 Millionen zusätzliche Zugkilometer pro Jahr schaffen neue Kapazitäten außerhalb des City-Tunnels. Zwei Linien im 15-Minuten-Takt ergänzen die bestehende S-Bahn-Leistung und erhöhen die Stabilität des Gesamtsystems.

Mehr Komfort

Moderne, leise Zwei-System-Fahrzeuge, direkte Netzverknüpfungen und der Wegfall vieler Umstiege über den Hauptbahnhof steigern den Reisekomfort. Zugleich verbessert sich die Erreichbarkeit zentraler Ziele wie des Regionalbahnhofs am Flughafen Frankfurt. Die Tangentialverbindung entlastet stark frequentierte Innenstadtstrecken spürbar.

Mehr Kapazität

Ein Vollzug bietet Platz für rund 720 Fahrgäste und schafft zusätzliche Beförderungsreserven im RMV-Netz – eine wichtige Voraussetzung für das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Die RTW verlagert Verkehr vom Auto auf die Schiene. Das reduziert CO₂-Emissionen, entlastet Straßen und Innenstädte und verbessert den Lärmschutz.

Meilensteine

- 2017: Beginn der Planfeststellungsverfahren
- 2022: Baubeginn im PfA Süd 1
- 2023: Baubeginn im PfA Nord
- 2024: Baubeginn im PfA Mitte
- 2030: geplante Gesamtinbetriebnahme der Strecke

Weitere Informationen

www.regionaltangente-west.de



8 Niddertalbahn

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.

Durch das Projekt wird die heute eingleisige Strecke deshalb abschnittsweise auf zwei Gleise erweitert und die Geschwindigkeit auf verschiedenen Abschnitten angehoben. Dazu müssen viele Bauwerke wie Brücken, Bahnübergänge und Verkehrsstationen umfangreich angepasst und modernisiert werden. Nach dem Ausbau sind mehr Züge auf der Strecke unterwegs. Der heutige Stundentakt wird auf einen Halbstundentakt verbessert. In der Hauptverkehrszeit fahren die Züge sogar alle Viertelstunde, morgens in Richtung Frankfurt und nachmittags in Richtung Glauburg-Stockheim.

Für eine leisere und umweltfreundlichere Niddertalbahn wird die gesamte Strecke elektrifiziert. Züge fahren künftig mit Strom anstatt Diesel. Ende Januar 2026 sind die Planfeststellungsunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt zur Einsicht und Abgabe von Stellungnahmen veröffentlicht worden. Damit hat das Verfahren zur Erteilung einer Baugenehmigung begonnen.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Um bis zu 10 Minuten kürzere Fahrzeit in der Relation Frankfurt – Glauburg-Stockheim.

Mehr Verbindungen

Größtenteils durchgängige Direktverbindungen nach Frankfurt und mehr Züge sowohl generell als auch in der Hauptverkehrszeit.

Mehr Kapazität

Durch zweigleisige Abschnitte auf der Niddertalbahn schaffen wir die Voraussetzungen, dass künftig mehr Züge auf der Strecke unterwegs sein können als bisher.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Leiser und klimafreundlicher durch die Elektrifizierung der Strecke.

Meilensteine

- 2020: Projektstart
- 2023: Beginn der Entwurfsplanung
- 2025: Einreichung Planfeststellungsunterlagen



9 Knoten Frankfurt-Stadion

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 von der Verkehrsstation „Frankfurt (Main) Stadion“ zum Hauptbahnhof an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die Strecke wird daher bis voraussichtlich 2032 zwischen Stadion und Hauptbahnhof um zwei Gleise erweitert. Die Arbeiten laufen seit August 2022. Durch die zusätzlichen Kapazitäten können nach der Inbetriebnahme die S-Bahn sowie der Fern- und Regionalverkehr getrennt voneinander fahren.

Mit der Beseitigung dieses Engpasses wird die Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken und des gesamten Hauptbahnhofs verbessert. Der Schienenverkehr in der ganzen Rhein-Main-Region wird dann besser fließen.

Projektnutzen

Mehr Kapazität

Besserer Verkehrsfluss für die 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 werden außerdem Eidechsen umgesiedelt.

Meilensteine

- 2022: Baubeginn
- 2025: Beginn Planfeststellungsverfahren 3. Baustufe
- ab 2026: Bau der dritten Mainbrücke
- vsl. 2032: Inbetriebnahme 2. Baustufe

Weitere Informationen

www.knoten-stadion.de



10 Homburger Damm

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, erhielt 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

- 2017: Baubeginn
- 2021: Inbetriebnahme



11 Fernbahntunnel Frankfurt

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. Um die Kapazitäten zu erweitern, muss deshalb die Anzahl der Gleise erhöht werden. Aufgrund der dichten innerstädtischen Bebauung ist dies nur durch einen Tunnel mit unterirdischer Station möglich: den Fernbahntunnel Frankfurt.

Der Tunnel unterfährt das Stadtgebiet auf einer Länge von rund acht Kilometern, wird aus östlicher bzw. westlicher Richtung auf den Hauptbahnhof zulaufen und dort mit vier unterirdischen Gleisen in bis zu 30 Meter Tiefe an eine neue unterirdische Station anschließen. Von dieser aus soll ein möglichst kurzer und komfortabler Umstieg zum weiterhin bestehenden Kopfbahnhof möglich sein. Mit diesen zusätzlichen Kapazitäten können die prognostizierten Mehrverkehre des Deutschlandtakts abgefahren und der Engpass im Knoten Frankfurt aufgelöst werden. Nicht zuletzt profitiert auch der Nahverkehr von den freiwerdenden Bahnsteigen und Gleiskapazitäten im oberirdischen Bahnhof.

Für die Machbarkeitsstudie zum neuen Fernbahntunnel wurde ein vorläufiger Untersuchungsraum definiert, der von der Niederräder Brücke über den Frankfurter Hauptbahnhof Richtung Osten bis nach Oberrad und Fechenheim führt. Das Ergebnis: Die Umsetzung des Fernbahntunnels ist möglich, dabei stellt der südliche Korridor die verkehrlich und technisch beste Variante dar und ist damit Grundlage für die weitere Planung, die nach dem im Juni 2021 erfolgten Projektstart begann. Zwischenzeitlich konnten in einem umfangreichen Abschichtungsprozess die Anzahl der möglichen Varianten deutlich reduziert werden. Somit befinden sich seit Herbst 2025 nur noch drei Stationsvarianten und je zwei Trassierungsvarianten in den Bereichen Ost und West in der engeren Auswahl für die weitere Vorplanung.

Für ergänzende oberirdische Maßnahmen an Haupt- und Südbahnhof läuft bereits die Grundlagenermittlung bzw. Vorplanung. Durch diese Maßnahmen wird die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur optimiert und die Engpässe im Verkehrsknoten Frankfurt, insbesondere auch im Bereich Frankfurt Süd, aufgelöst.

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.

Mehr Verbindungen

Häufigere Zugverbindungen, dichtere Takte: Der Fernbahntunnel als zentrales Element des Deutschlandtakts ermöglicht zukünftig die Verbindung der wichtigen Hauptachsen des Fernverkehrs im halbständlichen Rhythmus.





11 Fernbahntunnel Frankfurt

Meilensteine

- 2020: Beginn der Vorplanung für die oberirdischen Maßnahmen
- 2023: Beginn der Planung für den Fernbahntunnel mit Dialogforum
- vsl. 2027: Abschluss der Vorplanung

Weitere Informationen

www.fernbahntunnel-frankfurt.de



12 Wallauer Spange

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 mit drei Verbindungen pro Stunde von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen. In einer weiteren Ausbaustufe wird eine der beiden Linien im Halbstundentakt 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 16 Minuten verkürzt werden. Die Fahrzeit von Wiesbaden nach Darmstadt wird zukünftig nur noch eine halbe Stunde betragen. Darüber hinaus plant die Bahn einen Haltepunkt im Bereich der Landesstraße 3017. Die Planung der umgebenden Infrastruktur (u. a. Park&Ride-Anlage und Bushaltestellen) liegt in kommunaler Verantwortung. Die Wallauer Spange ist die erste der drei Baustufen der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

In 16 Minuten von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen. In 30 Minuten von Wiesbaden nach Darmstadt.

Mehr Verbindungen

Dreimal pro Stunde von Wiesbaden Hauptbahnhof zum Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens. Und dann weiter nach Darmstadt oder Frankfurt.

Meilensteine

- 2024: Beginn des Planfeststellungsverfahrens
- 2027: Baurecht
- ab 2027: Baubeginn

Weitere Informationen

www.wallauer-spange.de



13 Frankfurt – Mannheim

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 Frankfurt – Mannheim 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

- 2024: Beginn des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt 1 (Frankfurt – Darmstadt Nord).
- vsl. 2026: Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag

Weitere Informationen

www.frankfurt-mannheim.de



14 ABS Hanau – Gelnhausen

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 und barrierefreie Bahnhöfe erhöhen den Komfort für die Fahrgäste.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

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

Mehr Schnelligkeit

Kürzere Reisezeiten im Fernverkehr – rund 10 Minuten schneller mit dem ICE von Frankfurt nach Fulda.

Meilensteine

- 2024: Baubeginn
- vsl. 2036: Gesamtinbetriebnahme

Weitere Informationen

hanau-fulda.deutschebahn.com



15 NBS Gelnhausen – Fulda

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 dem 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 zehn 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 größtenteils 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

- 2014: Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung
- 2023: Abschluss des Raumordnungsverfahrens
- 2026: Abschluss der Vorplanung
- 2027-2028: Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag

Weitere Informationen

hanau-fulda.deutschebahn.com



16 ABS/NBS Fulda – Gerstungen

Die wichtige Magistrale Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin ist bereits heute eine der meistbefahrenen 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 mehr Kapazität zwischen Fulda und Bebra zu schaffen. Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorplanung.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Mit dem ICE 10 Minuten schneller von Fulda nach Erfurt und kürzere Fahrzeiten in die Metropolen Frankfurt und Berlin stärken die Landkreise Hersfeld-Rotenburg und Fulda.

Mehr Kapazität

Entlastung der Bestandsstrecke durch Entmischung der Verkehre.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Geringe Umweltauswirkungen durch hohen Tunnelanteil.
Verringerung von Lärmbelastung durch siedlungsferne Streckenführung in Verbindung mit Lärmschutz.

Mehr Verbindungen

Aufwertung des Bahnhofs Bad Hersfeld durch direkte Einbindung der Neubaustrecke.

Meilensteine

- 2017: Beginn der Grundlagenermittlung
- 2022: Veröffentlichung der Vorzugsvariante
- 2023: Beginn der Vorplanung und Verzicht auf Raumordnungsverfahren
- 2025: Veröffentlichung der Vorzugs-Trassierungslinie

Weitere Informationen

www.fulda-gerstungen.de



17 Horlofftbahn

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

- 2021: Beginn der Vorplanung
- 2025: Planfeststellungsbeschluss
- vsl. 2027: Beginn Hauptbauarbeiten



18 Kurve Kassel

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.

Die Vorplanung ist abgeschlossen. Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, welche mit Einreichen der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt ca. 2027 endet. Anschließend beginnt die Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

20 km Streckenverkürzung zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland, Engpassbeseitigung rund um Hannover und Magdeburg, kein Rangieren mehr in Kassel (bis zu 45 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

- 2017: Beginn der Vorentwurfsplanung
- 2021: Variantenentscheid
- 2024: Abschluss des Raumordnungsverfahrens
- vsl. 2027: Einreichung der Planfeststellungsunterlagen

Weitere Informationen

www.kurve-kassel.de



19 ABS Hagen – Siegen – Hanau (PA 4)

Die Bahnstrecke Hagen – Siegen – Hanau ist bereits heute ausgelastet. Daher soll die 241 Kilometer lange Strecke ausgebaut werden, um sie fit für steigenden Anforderungen in der Zukunft zu machen. In Hessen entstehen längere Überholgleise, neue Überleitstellen und die Signaltechnik wird optimiert. Durch einen Kreuzungstunnel im Bereich des Gleisdreiecks Gießen-Kleinlinden soll der Verkehr flüssiger zwischen Friedberg und Wetzlar rollen. Im Streckenabschnitt in Nordrhein-Westfalen werden die dortigen Tunnel so erweitert, dass dort zukünftig auch mit Containern beladene Züge durchfahren können.

Durch den Ausbau der Strecke können die schnelleren Züge des Personenverkehrs langsamere Züge des Güterverkehrs überholen. Somit schafft das Bahnprojekt eine höhere Kapazität der Strecke, wodurch die Verkehre entmischt und Engpässe aufgelöst werden.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Durch den Ausbau von Überholgleisen können die schnelleren Züge des Personenverkehrs die langsameren Güterzüge überholen.

Mehr Verbindungen

Das Bahnprojekt ermöglicht durch den Ausbau zukünftig mehr Züge auf der Strecke.

Mehr Kapazität

Engpässe werden aufgelöst. Durch die Entmischung der Verkehrsarten profitieren sowohl Güterverkehr als auch Personennahverkehr.

Meilensteine

- 2022: Projektstart und Beginn der Grundlagenermittlung
- ca. 2027: Abschluss der Vorplanung