

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 ist deshalb eine zusätzliche straßenunabhängige Lösung erforderlich. Das Projekt umfasst die Trassenverlegung der S-Bahn-Strecke zwischen Frankfurt-Stadion und Frankfurt-Flughafen Regionalbahnhof sowie den Bau der neuen Verkehrsstation Gateway Gardens.

Dadurch erhält der neue Stadtteil eine direkte und komfortable Verkehrsanbindung 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 ab 2020

Weitere Informationen

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

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

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 ab 2022
- Bad Vilbel-Friedberg (2. Baustufe): Inbetriebnahme ab 2028 geplant

Weitere Informationen

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

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. 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 (Bahnübergang): Baubeginn ab Ende 2019
- Geplante Inbetriebnahme 2028

Weitere Informationen

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

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 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 Maßnahmen in Steinheim und Farbwerke Höchst für 2024/2025 geplant
- Weitere Umsetzungen in Planung: Ausbau Rüsselsheim-Opelwerk und überschlagene Wende Niedernhausen

Weitere Informationen

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

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

- Baubeginn 2015
- Inbetriebnahme 2018

Regionaltangente West (RTW)

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentiale 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.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Unterschiedliche Fahrzeitgewinne von bis zu 30 Minuten in der Relation Bad Homburg-Industriepark Höchst oder ca. 20 Minuten zwischen Neu-Isenburg Zentrum und Regionalbahnhof Frankfurt Flughafen.

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

Ca. 30 Prozent der zukünftigen Fahrgäste der RTW kommen vom Pkw. So werden voraussichtlich bis zu 70 Mio. Pkw-Kilometer pro Jahr vermieden. Besserer Lärmschutz auch an Bestandsstrecken sowie ressourcenschonende Trassierung im Linienverlauf.

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: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für den Abschnitt Süd 2
- 2019: Einreichung Planfeststellungsunterlagen für die Abschnitte Mitte und Süd 2
- 2024/2025: derzeit geplante Inbetriebnahme

Weitere Informationen

www.rwthessen.de

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 vom Frankfurter Stadion zum Hauptbahnhof an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die Strecke wird daher bis 2028 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 2020 geplant
- Ab 2026 abschnittsweise Inbetriebnahme 2. und 3. Baustufe

Weitere Informationen

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/frankfurt-m-stadion>

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, 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 2021

Weitere Informationen

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

Knoten Frankfurt Hbf/Süd

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.

Im Bereich Frankfurt Hauptbahnhof bis Frankfurt Süd werden die Bahnanlagen angepasst und teilweise neu gebaut.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

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

Mehr Kapazität

Kapazitätserhöhung im Zulauf auf den Hauptbahnhof Frankfurt, Anpassung des Bahnhofsvorfeldes für flexiblere Fahrtmöglichkeiten, Erhöhung der Bahnsteigkapazität.

Meilensteine

- Grundlagenermittlung läuft

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 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 2025

Weitere Informationen

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/rhein-main-rhein-neckar>

Rhein/Main–Rhein/Neckar

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. 40 zusätzliche ICE-/IC-Züge zwischen Frankfurt und Mannheim.

Mehr Kapazität

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

Mehr Umwelt- & Lärmschutz

Entlastung der bestehenden Eisenbahnstrecken von nächtlichem Güterverkehr und Lärm.

Meilensteine

- Inbetriebnahme nach 2030

Weitere Informationen

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

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 Schnelligkeit

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

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 Schall- und Umweltschutz geplant.

Meilensteine

- Baubeginn Kabelverlege- und Tiefbauarbeiten für das Elektronische Stellwerk Gelnhausen Ende 2019
- Baubeginn Vorabmaßnahmen A66, Wirtschaftsweg/Personenunterführung Hailer-Meerholz und ESTW Gelnhausen (Modulgebäude) Ende 2020

Weitere Informationen

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

NBS Gelnhausen–Fulda

Die Bahnstrecke zwischen Hanau, Gelnhausen und Fulda ist eine der wichtigsten und am stärksten befahrenen Strecken Deutschlands. Um die Infrastruktur dem wachsenden Verkehr anzupassen, wird jetzt eine Neubaustrecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Gelnhausen und Fulda geplant.

Mit der Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda sollen insbesondere der bestehende Kapazitätsengpass zwischen Hanau und Fulda aufgelöst sowie die Reisezeit zwischen Frankfurt und Fulda verkürzt werden. Außerdem werden die Voraussetzungen für einen schnelleren Nahverkehr für die Region geschaffen.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

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

Mehr Kapazität

Die zusätzliche Strecke erweitert die Kapazitäten. Engpässe werden durch die Entmischung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs aufgelöst.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Insgesamt werden Mensch, Natur und Umwelt entlastet. Durch die Verlagerung der Güterzüge auf die Neubaustrecke fahren nachts kaum Züge auf der Kinzigtalstrecke. Das heißt: Deutlich weniger Lärm für die Anwohner. Außerdem sind Maßnahmen für den Schallschutz und den Umweltschutz geplant.

Meilensteine

- Variantenentscheid für das Raumordnungsverfahren Mitte 2018 erfolgt
- Einreichung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren Mitte 2019

Weitere Informationen

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

ABS/NBS Fulda–Gerstungen

Das Projekt „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda–Gerstungen“ befindet sich aktuell in der Grundlagenermittlung. Die geplante Strecke soll die Reisezeit zwischen Fulda und Erfurt verkürzen und die Bestandsstrecke entlasten.

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

Weitere Informationen

www.fulda-gerstungen.de

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.

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 Auflösung 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
- Durchführung Raumordnungsverfahren ca. 2019

Weitere Informationen

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/kurve-kassel>