



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 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 2020/2021

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 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 2023
- Beginn des Planfeststellungsverfahrens ab 2025

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

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): laufendes Planfeststellungsverfahren

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. 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

- Vorabmaßnahme (neue Eisenbahnüberführung Frankfurter Landstraße in Hanau) seit September 2020, Inbetriebnahme Mai 2023
- Planfeststellungsbeschluss für die Abschnitte 1 und 2 vsl. in der zweiten Jahreshälfte 2023
- Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 3 vsl. Juni 2024
- Baubeginn vsl. 2024

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 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 2017 erfolgt
- Inbetriebnahmen der Blockverdichtungen Niedernhausen–Hofheim und Frankfurt West in 2018 erfolgt
- Inbetriebnahme der Blockverdichtung Rüsselsheim-Raunheim Ende 2020 erfolgt
- Weitere Maßnahmen in Planung: Farbwerke Höchst, Ausbau Rüsselsheim-Opelwerk und „Überschlagene Wende“ Niedernhausen, 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

- Baubeginn 2015
- Inbetriebnahme 2018

7 Regionaltangente West (RTW)

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 EU unterstützt das Vorhaben finanziell, da die RTW als Schnittstelle der transeuropäischen Transportnetze einen Mehrwert für Europa bedeutet.

Die RTW nutzt, wo dies möglich ist, bereits vorhandene Eisenbahnabschnitte, verbleibende Lücken werden mit neu gebauten Stadtbahnabschnitten geschlossen. Dies schont den Finanzierungsbedarf und verringert den Eingriff in bestehende Strukturen. Ein für beide Abschnitte konzipiertes Zweisystemfahrzeug macht dies möglich. Dicht besiedelte Gebiete werden so auf möglichst schonende Weise erschlossen. Die Führung der RTW über bereits vorhandene Umsteigestationen erlaubt optimale Verknüpfungen mit dem übrigen Schienenpersonenverkehr

Im November 2019 wurde 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. Seit Ende Januar 2022 liegt für den Planfeststellungsabschnitt Süd 1 der Planfeststellungsbeschluss vor. Mit einem Planfeststellungsbeschluss für den PFA Nord wird zeitnah gerechnet, für den PFA Mitte Anfang 2024, nachgelagert folgen sodann die anderen Abschnitte. Der Betriebsbeginn wird für 2028 erwartet.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Mit den neuen tangentialen Direkt- und Querverbindungen zwischen den S-Bahnen kommen Fahrgäste schneller und direkter an ihr Fahrziel. Es entsteht damit eine direkte Nord-Südverbindung – ohne Umsteigen und schneller als bisher. Zum Beispiel kommt man von Bad Homburg nach Frankfurt Höchst mit der RTW in 24 Minuten und spart so 27 Minuten Fahrzeit, von Bad Soden bis zum Flughafen fährt man mit einer Zeitersparnis von 14 Minuten.

Mehr Verbindungen

Die RTW entlastet den Verkehrsknoten Frankfurter Hauptbahnhof und den City Tunnel und schafft neue Kapazitäten mit 2 Millionen zusätzlichen Zugkilometern pro Jahr dank eines Konzepts mit 2 Linien im Kernbereich mit 15- Minuten-Takt. Damit steigert die RTW die Leistungsfähigkeit des gesamten ÖPNV-Netzes. (S-Bahn: insgesamt ca. 12 Mio. Zugkilometer pro Jahr)

Mehr Komfort

Neue, umsteigefreie Verbindungen im tangentialen Verkehr ohne Frankfurt Hauptbahnhof ermöglichen ein Ankommen mit komfortablen leisen Fahrzeugen

7 Regionaltangente West (RTW)

ohne Umsteigen durch Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz. Durch die neue tangentielle Verbindung werden hochbelastete Bahnstrecken in Richtung Frankfurter Innenstadt merklich entlastet. Außerdem wird die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen (nicht zuletzt des Regionalbahnhofs am Flughafen Frankfurt) entlang der RTW verbessert.

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-Austoß zu reduzieren, liegt in der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV). . Mit der zu erwartenden Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs von der Straße auf die Schiene wird ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet. .

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

- Beginn Planfeststellungsverfahren 2017
- Baubeginn im PfA Süd 1 2022
- Inbetriebnahme 2027/2028

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.

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

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

Mehr Lärm- & Umweltschutz

Leiser und klimafreundlicher durch die Elektrifizierung der Strecke.

Meilensteine

- Projektstart 2020



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 2030 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

- Baubeginn 2022
- Bau der Mainbrücke ab 2025
- Inbetriebnahme 2. Baustufe vsl. 2030
- Gesamtinbetriebnahme vsl. 2030

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

- Baubeginn 2017
- Inbetriebnahme 2021



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. Bahnen im Hauptbahnhof müssen teilweise auf Reisende warten, die in einem verspäteten Zug sitzen. Um die Kapazitäten erweitern zu können, 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 ca. 10 Kilometer lange Tunnel wird aus östlicher bzw. westlicher Richtung auf den Hauptbahnhof zulaufen und dort mit vier unterirdischen Gleisen in ca. 30 Meter Tiefe an einen neuen Tiefbahnhof anschließen. 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 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. 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 halbstündlichen Rhythmus.





11 Fernbahntunnel Frankfurt

Meilensteine

- Start der Vorplanung für die oberirdischen Maßnahmen 2020
- Auftakt planungsbegleitender Dialog 2022
- Planungsstart Fernbahntunnel im März 2023

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-Parkhaus und Busbahnhof) 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

- Antrag auf Planfeststellung Jahreswechsel 2022/2023
- Baubeginn 2025
- Inbetriebnahme ab 2027

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

- Inbetriebnahme nach 2030

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 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

- 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
- Anfang 2023 Abschluss der Einwendungsfrist im Planfeststellungsabschnitt 5.17 (Gelnhausen)
- 2023 Fertigstellung der Brückenüberbauten für die Wirtschaftswegebrücke und des ersten Bauabschnitts der A66 in Fahrtrichtung Fulda
- Ende 2023 Abschluss der Vorabmaßnahmen in Hailer (Personenunterführung)

Weitere Informationen

www.hanau-wuerzburg-fulda.de



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 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 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

- Variantenentscheid für das Raumordnungsverfahren Mitte 2018 erfolgt
- Auslegung der Unterlagen zur Raumordnung 2020
- Start der Vorplanung (Leistungsphase 2) Anfang 2023
- Abschluss Raumordnungsverfahren durch die Regierungspräsidien Sommer 2023

Weitere Informationen

www.hanau-wuerzburg-fulda.de



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 den Ausschreibungen zur Vorplanung.

Projektnutzen

Mehr Schnelligkeit

Mit dem ICE 10 Minuten schneller von Fulda nach Erfurt. 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

- Start Grundlagenermittlung 2017
- Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2018
- Veröffentlichung Vorzugsvariante 2022
- Start der Vorplanung 2023

Weitere Informationen

www.fulda-gerstungen.de



17 Horlofftalbahn

Als Horlofftalbahn 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 Horlofftalbahn 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
- Erreichung Planrecht vsl. Ende 2024
- Baubeginn Anfang vsl. 2025
- Inbetriebnahme Ende vsl. 2025



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.

Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorplanung und wird 2023 im Rahmen der sogenannten Parlamentarischen Befassung im Deutschen Bundestag behandelt. Danach beginnt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

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

- Start Vorentwurfsplanung 2017
- Seit 2019 Öffentlichkeitsbeteiligung
- Variantenentscheid 2021
- Abschluss Raumordnungsverfahren vsl Frühjahr 2023
- Befassung im Deutschen Bundestag vsl. Mitte 2023

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. Es entstehen längere Überholgleise und die Signaltechnik wird optimiert. Verbessert werden soll auch die Einbindung der Strecke aus Herborn in den Bahnknoten Gießen-Bergwald.

Die geplanten Maßnahmen ermöglichen damit insgesamt mehr Züge auf der Strecke. Durch den Ausbau der Gleise können außerdem die schnelleren Züge des Personenverkehrs langsamere Züge des Güterverkehrs überholen. Somit schafft das Bahnprojekt eine höhere Kapazität der Strecke und bietet durch den Ausbau von Überholgleisen außerdem Vorteile für alle Verkehre.

Auch einige der Bahnhöfe und Haltepunkte an der Strecke werden umgebaut und erneuert. Hier werden Anpassungen vorgenommen, um eine barrierefreie Nutzung der Bahnhöfe zu ermöglichen.

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.

Mehr Komfort

Der Umbau der Bahnhöfe schafft einen barrierefreien Zugang zu den Zügen.

Meilensteine

- Projektstart 2022
- Planungsauftrag 2022
- Grundlagenermittlung 2022
- Vorplanung 2023/2024