

STAND FEBRUAR 2020

PROJEKT- BLÄTTER

NAH- UND FERNVERKEHR

PROJEKT- BLÄTTER

ABGESCHLOSSENE VORHABEN



S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Schaffung einer direkten Schienenanbindung des neuen Stadtteils Gateway Gardens im Nordosten des Flughafens Frankfurt
- Dadurch erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV und Entlastung des Straßennetzes

Fahrzeitgewinn

Die Fahrzeit für Fahrgäste mit dem Ziel Gateway Gardens verringert sich je nach Relation und Verbindung um ca. 20 – 25 Minuten (ab Frankfurt Hbf)

Projektfortschritt seit 2014

- Erlangung Baurecht (Mitte 2014)
- Sicherstellung Finanzierung (Mitte 2015)
- Ausschreibung und Vergabe Hauptbaumaßnahme (Mitte/Ende 2015)
- Bauphase Hauptbaumaßnahme seit 2016
- Inbetriebnahme Dezember 2019

Nächste Schritte

- Durchführung Restarbeiten
- Rückbau und Renaturierung Bestandsstrecke

Reaktivierung Korbach – Frankenberg

Finanzierung

durch Land Hessen, Landkreis Waldeck-Frankenberg, Kurhessenbahn und NVV

Projektnutzen

- Schaffung durchgehender Zugverbindungen von Marburg über Frankenberg und Korbach nach Brilon Stadt
- Lücke im Schienennetz zwischen Korbach und Frankenberg geschlossen
- Anbindung des Landkreises Waldeck-Frankenberg nach Mittel- und Südhessen sowie an den Hochsauerlandkreis und ins Ruhrgebiet
- Erschließung des nördlichen Kreisteils inklusive der Stadt Korbach

Fahrzeitgewinn

Der direkte Fahrzeitgewinn aufgrund der Maßnahme ist vergleichsweise gering und liegt durchschnittlich bei ca. 2 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- Beginn Bauarbeiten zur Reaktivierung ab Mitte 2014
- Eröffnung planmäßiger Reisezugverkehr im September 2015
- März 2014 Beschluss zur Wiedererrichtung des Kreuzungsbahnhofs Viermünden (Ermöglichung der Taktverdichtung von 2- auf 1-Stunden-Takt), seit Fahrplanwechsel Dezember 2017 in Betrieb

Nächste Schritte

- Prüfung von Geschwindigkeitserhöhungen und (außerhalb des unmittelbar reaktivierten Abschnittes) zusätzlichen Bedarfshalten in Wetter, Todenhausen und Lelbach (Abschluss Machbarkeitsstudie Februar 2020)
- Ausrüstung mit digitalem Streckenfunk (Voraussetzung für weitere Ausweitung Verkehrsangebot) bis 2023 geplant

PROJEKT- BLÄTTER

VORHABEN IN REALISIERUNG



Viergleisiger Ausbau Frankfurt West – Friedberg (eigene Gleise für die S6)

1. Baustufe: Frankfurt West – Bad Vilbel
2. Baustufe: Bad Vilbel - Friedberg

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Entmischung von S-Bahn und übrigem Verkehr
- Durchführung eines restriktionsfreien 15-Minuten-Takts auf der S-Bahn auch bis Friedberg
- Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten für Regional- und Fernverkehr auf den Ferngleisen zwischen Frankfurt und Friedberg
- Verbesserung von Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- Barrierefreier Ausbau der S-Bahn-Stationen
- Mehr Züge (+8 Zugpaare Mittelhessen-Express und +3 Zugpaare Horloffthalbahn)

Fahrzeitgewinn

ca. 5 Minuten bei entfallenden Überholungen

Projektfortschritt seit 2014

1. Baustufe:

- Bau Vorabmaßnahmen durchgeführt (Gleiswechselbetrieb)
- Ergänzender Planfeststellungsbeschluss erlassen (Erschütterungen), Klagen anhängig
- Ausschreibung und Vergabe Hauptbaumaßnahme durchgeführt
- Offizieller Baubeginn (symbolischer Spatenstich) 19.12.2017

2. Baustufe:

- Abschluss Entwurfsplanung
- Planänderungsverfahren wird z. Z. durchgeführt

Nächste Schritte

1. Baustufe:

- Weiterführung Hauptbaumaßnahme, Inbetriebnahme 2022/2023

2. Baustufe:

- Kurzfristige Einreichung Unterlagen 2. Planänderungsverfahren bei Planfeststellungsbehörde
- Vorgesehene Inbetriebnahme 2028



Knoten Frankfurt/Main – Homburger Damm

Zweigleisiger Ausbau „Homburger Damm“ (Zufahrt von Bad Homburg / Königstein / Wiesbaden / Limburg in den nördlichen Teil von Frankfurt Hbf)

Finanzierung

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Projektnutzen

- Behinderungen zwischen ein-/ausfahrenden Nahverkehrszügen von / nach Bad Homburg, Königstein und Wiesbaden werden beseitigt
- dadurch Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, um die Nahverkehrszüge von / nach Limburg auf die Nordseite des Hbf zu verlegen
- dadurch Entlastung der Südseite des Hbf von Nahverkehrszügen und Schaffung von Kapazitäten für den Fernverkehr

Fahrzeitgewinn

Direkt durch die Maßnahme kein nennenswerter Fahrzeitgewinn, aber Angebotserweiterung und Pünktlichkeits- bzw. Qualitätsverbesserung im Nahverkehr, Voraussetzung auch für Angebotserweiterung und Pünktlichkeits- bzw. Qualitätsverbesserung im Fernverkehr

Projektfortschritt seit 2014:

- Durchführung und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens
- Abschluss Finanzierungsvertrag mit Bund
- Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen
- Beginn der Baumaßnahmen im Sommer 2017

Nächste Schritte

- Geplante Fertigstellung / Inbetriebnahme Dezember 2021



Knoten Frankfurt Stadion

1. Baustufe: bereits realisiert (seit Mitte 2015)
2. Baustufe seit 4/2012 im Planfeststellungsverfahren
3. Baustufe in der Entwurfsplanung

Finanzierung

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Projektnutzen

- derzeit größter Engpass im Knoten Frankfurt
- zusätzliche Kapazität für Angebotsausweitungen im Fern-, Regional- und Güterverkehr
- Voraussetzungen für Anschluss der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Fahrzeitgewinn

Direkt durch die Maßnahme kein nennenswerter Fahrzeitgewinn, aber Angebotserweiterung und Pünktlichkeits- bzw. Qualitätsverbesserung, Voraussetzung für Fahrzeitgewinne auf NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Projektfortschritt seit 2014

- Weiterführung Planfeststellungsverfahren 2. Baustufe (noch nicht abgeschlossen)
- Beginn Durchführung Vorabmaßnahmen
- Abschluss Vorplanung für 3. Baustufe

Nächste Schritte

- Planfeststellungsbeschluss erwartet für Ende 2020 (2. Baustufe)
- Abschluss Entwurfsplanung und Beginn Planfeststellung 3. Baustufe ca. Mitte 2020
- Beginn Hauptbaumaßnahme 2. Baustufe Ende 2021



S-Bahn plus

S-Bahn plus, insgesamt 14 Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit der S-Bahn Rhein/Main:

- Änderung an der Signaltechnik bzw. Signalversatz zur Ermöglichung gleichzeitiger Zugeinfahrten in den Bahnhöfen Langen und Bischofsheim
- Änderungen an der Zugsicherungstechnik zur Beschleunigung des Betriebes in Kronberg, Bad Soden und Schwalbach Nord
- Blockverdichtungen zur Ermöglichung einer dichteren Zugfolge in Frankfurt West, zwischen Rüsselsheim und Raunheim sowie zwischen Hofheim und Niedernhausen
- Schaffung zusätzlicher Gleis- bzw. Weichenverbindungen zur Vermeidung von Fahrwegkonflikten in Frankfurt Hbf und Höchst Farbwerke
- Betriebsbeschleunigung durch Änderung der Gleislage bzw. Umbau oder Neubau eines Bahnsteiges in Rüsselsheim-Opelwerk (nunmehr Teil Baumaßnahme Digitales Stellwerk Mainz)
- Ausbau des Haltepunkts Hanau-Steinheim zum Kreuzungsbahnhof zur Minderung von Verspätungen
- Schaffung der fahrzeugseitigen (zusätzliche Triebwageneinheit erforderlich) und infrastrukturellen Voraussetzungen für eine sog. „überschlagene Wende“ in Niedernhausen (ankommende S-Bahn fährt nicht unmittelbar wieder zurück, sondern erst als dann folgender Zug, dadurch Verhinderung der Verspätungsübertragung auf den Gegenzug bei unpünktlicher Ankunft der S-Bahn)

Finanzierung

Finanzierung durch Mittel des Landes und des RMV

Projektnutzen

- Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsqualität im gesamten Netz der S-Bahn Rhein-Main
- Maßnahmen sollen insbesondere die Pünktlichkeit der S-Bahnen im Frankfurter S-Bahn-Tunnel verbessern und damit eine Verspätungsübertragung zwischen den verschiedenen Linien vermindern

Fahrzeitgewinn

Kein direkter Fahrzeitgewinn aus den Maßnahmen, aber Verbesserung von Pünktlichkeit und Betriebsqualität

Projektfortschritt seit 2014

- Abschluss von neun Realisierungs- und Finanzierungsverträgen (RuFV):
Maßnahmen Langen, Bischofsheim (Signalversatz), Kronberg, Bad Soden, Schwalbach Nord, Frankfurt Hbf, Frankfurt West, Rüsselsheim - Raunheim und Niedernhausen - Hofheim
- Entwurfsplanung für Maßnahmen Rüsselsheim – Raunheim und Niedernhausen – Hofheim fertiggestellt
- Umsetzung Maßnahmen Langen, Kronberg, Bad Soden, Schwalbach Nord und Bischofsheim (Signalversatz), Niedernhausen – Hofheim und Frankfurt West (Blockverdichtung) sowie Weichenverbindung Frankfurt Hbf in 2018
- Planungsvereinbarung für Maßnahme Überschlagene Wende Niedernhausen

Nächste Schritte

- Umsetzung Blockverdichtung Raunheim – Rüsselsheim in 2020
- Abschluss der Planungsvereinbarung für die Maßnahme Steinheim im 1. Quartal 2020
- Machbarkeitsstudien für ein Folgepaket S-Bahn plus II, 17 weitere Maßnahmen
- Kapazitätssteigerung im Stammstreckentunnel durch Ausstattung mit ETCS (European Train Control System) in Prüfung

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Stadtbahn Europaviertel Frankfurt

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 5 ins Europaviertel

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Leistungsfähige und schnelle Anbindung des neuen Frankfurter Stadtteils Europaviertel an den Öffentlichen Nahverkehr
- Verbesserte Erreichbarkeit der Frankfurter Innenstadt und des überregionalen öffentlichen Verkehrs (über Frankfurt Hbf)

Fahrzeitgewinn

je nach Relation ca. 7 Minuten, dazu umsteigefreie Verbindungen in die FrankfurterInnenstadt

Projektfortschritt seit 2014

- Planfeststellungsbeschluss 19. Mai 2016
- Sicherstellung Finanzierung (Übergabe Bewilligungsbescheid am 7.12.2016)
- Herbst 2016 Beginn Hauptbaumaßnahme

Nächste Schritte

- Weitere Durchführung Hauptbaumaßnahme
- Inbetriebnahme 2025 vorgesehen

PROJEKT- BLÄTTER

VORHABEN IN PLANUNG



Ausbau-/ Neubaustrecke Hanau – Würzburg / Fulda

- viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke Hanau – Gelnhausen
- zwei zusätzliche Gleise Gelnhausen – Fulda
- Aussage Bundesverkehrswegeplan: östlich Gelnhausen zwei Projektvarianten:
 - (a) Führung in Anlehnung an die Bestandsstrecke bis Fulda oder
 - (b) Spessartquerung und südlichere Anbindung an bestehende NBS Fulda – Würzburg in Richtung Norden und ggf. auch in Richtung Süden (Würzburg)

Finanzierung

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Projektnutzen

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Angebotsausweitungen im Fern-, Regional- und Güterverkehr
- Verbesserung von Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- Schaffung von Möglichkeiten der Verkehrslenkung (Entlastung der Bestandsstrecke im Kinzigtal vom nächtlichen Güterverkehr durch Verlagerung auf NBS) und damit nächtliche Lärmentlastung der Anwohner

Fahrzeitgewinn

im Fernverkehr 13 Minuten zwischen Frankfurt und Fulda

Projektfortschritt seit 2014

- Bürgerbeteiligung in Form eines Dialogforums
- Einordnung in Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030
- Ermittlung Ausbauvarianten für Abschnitt Hanau – Gelnhausen durchgeführt (Gleise für schnellen Fernverkehr außen- oder innenliegend, Entscheidung für „schnelle Gleise innen“)
- Mitte 2018 Bestimmung Vorzugsvariante östlich Gelnhausen
- 2019 Antrag der DB Netz AG auf Einleitung Raumordnungsverfahren für Abschnitt östlich Gelnhausen

Nächste Schritte

- Durchführung Raumordnungsverfahren im Abschnitt östlich Gelnhausen, danach weitere Planungsschritte (Planfeststellung)
- Durchführung Parlamentarische Befassung (Bundestag) für Abschnitt Hanau – Gelnhausen
- Durchführung nächster Planungsschritte (Entwurfsplanung) und Planrechtsverfahren für Abschnitt Hanau – Gelnhausen
- 2020: Beginn Vorabmaßnahmen (z. B. zwei Brücken und Elektronisches Stellwerk Gelnhausen) für den Abschnitt Hanau – Gelnhausen
- Fortsetzung Bürgerbeteiligung

Citybahn Wiesbaden

Citybahn Wiesbaden mit Anschluss an die Mainzer Straßenbahn, Weiterführung nach Bad Schwalbach vorgesehen auf der Trasse der Aartalbahn

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Entlastung des an seine Kapazitätsgrenzen gelangten Bussystems
- Verringerung von Schadstoffemissionen, Beitrag zur Luftreinhaltung
- Verknüpfung mit Nahverkehrssystem der Stadt Mainz
- Verbesserung der Verkehrsanbindung des Rheingau-Taunus-Kreises

Fahrzeitgewinn

je nach Relation unterschiedlich, bspw. rund 15 Minuten zwischen Hochschule Rhein-Main und Kastel Brückenkopf

Projektfortschritt seit 2014

- Wiederaufnahme des Projekts durch ESWE
- Zusicherung des Landes für Unterstützung der Vorplanung in Höhe von 15 % der Vorplankosten (max. 465.000 EUR, zzgl. max. 270.000 EUR auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises)
- Abschluss Vorplanung Wiesbaden
- Machbarkeitsstudie Reaktivierung der in Bad Schwalbach nördlich anschließenden Strecke (als „konventionelle“ Eisenbahn) in Bearbeitung

Nächste Schritte

- Abschluss Vorplanung (Abschnitte Mainz und Rheingau-Taunus-Kreis) und Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Einleitung Planfeststellung
- Bürgerentscheid Wiesbaden vorgesehen



Eisenbahnknoten Frankfurt

Knotenuntersuchung Frankfurt

verschiedene Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Frankfurt vorlaufend bzw. ergänzend zum Fernbahntunnel Frankfurt (s. u.) zu verbessern

- Umgestaltung des Bahnhofsvorfeldes des Frankfurter Hauptbahnhofs
- Umgestaltung und teilw. Verlängerung der Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs
- Ausbau der Strecke zwischen Main-Neckar-Brücke und Frankfurt Süd
- Veränderung der Gleisführung und Erweiterung der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Frankfurt Süd

Finanzierung

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Projektnutzen

- Auflösung von Engpässen
- Verminderung von Behinderungen zwischen ein- und ausfahrenden Zügen in Frankfurt Hauptbahnhof
- dadurch Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Fern-, Regional- und z. T. auch Güterverkehr

Fahrzeitgewinn

kein nennenswerter Fahrzeitgewinn, sondern Kapazitätserweiterung ergänzend / vorlaufend zum Fernbahntunnel Frankfurt

Projektfortschritt seit 2014

- beim BMVI aktuell Optimierung Konzept Fernbahntunnel Frankfurt durch ergänzend / vorlaufend benötigte Maßnahmen

Nächste Schritte

- Abschluss der Untersuchungen, welche Maßnahmen ergänzend zum Fernbahntunnel erforderlich sind, bis ca. Mitte 2020

Fernbahntunnel Frankfurt

Aus Knotenuntersuchung Frankfurt im Rahmen des BVWP ermittelte Infrastrukturmaßnahme zur Kapazitätssteigerung und Verkehrsbeschleunigung im Eisenbahnknoten Frankfurt, eingeordnet in Vordringlichen Bedarf des BVWP

- Bau eines zweigleisigen Tunnels von der geplanten dritten Niederräder Mainbrücke unter dem Frankfurter Hauptbahnhof hindurch und Anschluss an die nordmainische oder/und südmainische Strecke östlich von Frankfurt
- Bau eines Tiefbahnhofs unter dem bestehenden Hauptbahnhof mit vier Bahnsteigkanten zur Aufnahme des größten Teils des Fernverkehrs
- Erhalt des bestehenden Hauptbahnhofs in vollem Umfang

Finanzierung

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Projektnutzen

- Schaffung erheblicher – dringend benötigter – zusätzlicher Kapazität im Hauptbahnhof und auf den Zulaufstrecken (speziell Frankfurt Süd) durch Verlagerung des größten Teiles des Fernverkehrs in den Tunnel
- Nutzbarkeit der freiwerdenden Kapazität auf den Bestandsanlagen für Angebotsausweitungen im Nahverkehr
- Fahrzeitgewinne / Beschleunigung für den Fernverkehr

Fahrzeitgewinn

Neben Angebotsausweitungen im Nahverkehr und verbesserter Betriebsqualität Fahrzeitgewinn für den Fernverkehr von ca. acht Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- Durchführung Knotenuntersuchung Frankfurt mit dem Ergebnis der Aufnahme des Fernbahntunnels in den Vordringlichen Bedarf des BVWP
- Beginn Machbarkeitsstudie Fernbahntunnel im September 2019

Nächste Schritte

- Abschluss Machbarkeitsstudie Anfang 2021, daran anschließend Beginn der weiteren Planungsschritte

NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit Wallauer Spange

- 1. Stufe: Wallauer Spange
- 2. Stufe: Teil „Hessen Express“ (inkl. Nordanbindung Darmstadt)
- 3. Stufe: Gesamtausbau Frankfurt - Mannheim

Finanzierung

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Projektnutzen

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Angebotsausweitungen im Fern-, Güter- und Regionalverkehr (z. B. für Anbindung des Terminals 3 des Flughafens Frankfurt)
- im Regionalverkehr insbesondere schnelle Verbindungen zwischen Wiesbaden, Darmstadt und dem Flughafen Frankfurt („Hessen-Express“) über Wallauer Spange und (Richtung Darmstadt) Nordabschnitt NBS Frankfurt - Mannheim
- Beseitigung des derzeit auf den Strecken zwischen Frankfurt und Mannheim bestehenden Kapazitätsengpasses
- Verbesserung von Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- Schaffung von Möglichkeiten der Verkehrslenkung (Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr durch Verlagerung auf NBS) und damit nächtliche Lärmentlastung der Anwohner

Fahrzeitgewinn

im Fernverkehr 9 Minuten zwischen Frankfurt und Mannheim, im Nah- bzw. Regionalverkehr je nach Relation mindestens 15 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- Planungsstopp (2010 bis 2015) überwunden, Planung nunmehr als Mischbetriebsstrecke (Fernverkehr am Tage, Güterverkehr nachts)
- Einordnung in Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 inklusive Wallauer Spange, Anbindung der Strecke Mainz – Darmstadt an die NBS, Nordanbindung Darmstadt (Südanbindung Darmstadt wird derzeit noch untersucht)
- Einrichtung Beteiligungsforum (frühe Bürgerbeteiligung), Auftaktveranstaltung am 30.09.2016
- Wallauer Spange: Vorplanung abgeschlossen, Entscheidung für zweigleisigen Ausbau
- Haltepunkt Delkenheim: Machbarkeitsstudie mit positivem Ergebnis durchgeführt
- Schaffung des Baurechts für Haltepunkt Delkenheim durch Integration in das Planfeststellungsverfahren Wallauer Spange beabsichtigt

Nächste Schritte

- Wallauer Spange: Durchführung Entwurfs- und Genehmigungsplanung ab Mitte 2020, Einleitung Planfeststellung in 2021
- NBS Frankfurt – Mannheim: Auswahl der Vorzugsvariante Mitte 2020, Weiterführung Bürgerbeteiligung
- Nordabschnitt NBS bis Darmstadt (Ausbaustufe Hessen-Express): Antrag für Genehmigungsverfahren Mitte 2020

Nordmainische S-Bahn

Finanzierung

1. Bundes-GVFG
2. Kofinanzierung durch Mittel aus Bundesschienenwegeausbaugesetz (Knoten Frankfurt)

Projektnutzen

- verknüpft die Innenstadt und den Osten der Stadt Frankfurt durch eine Direktverbindung im 15- Minuten-Takt über Maintal mit Hanau
- tragende Säule, um die zukünftigen Verkehrsströme im Rhein-Main-Gebiet zu bewältigen und gleichzeitig die Kapazität des Schienenknotens Frankfurt für den Fernverkehr zu gewährleisten (Engpass Frankfurt – Hanau – Fulda)
- durch zwei neue S-Bahn-Gleise wird eine Entmischung der Verkehre auf der nordmainischen Strecke ermöglicht und Kapazität für zusätzliche Regional-, Fern- und Güterzüge geschaffen
- Barrierefreier Ausbau der S-Bahn-Stationen

Fahrzeitgewinn

je nach Relation bis zu 11 Minuten (z. B. Hanau West –Konstablerwache)

Projektfortschritt seit 2014

- Planfeststellungsverfahren für alle drei Projektabschnitte (Frankfurt, Maintal, Hanau) bis Ende 2014 eingeleitet
- Nutzen-Kosten Untersuchung und Erstellung Finanzierungsvertrag in Arbeit, Finanzierungsvertrag für Vorabmaßnahme (Bahnübergang Hanau) abgeschlossen

Nächste Schritte

- Planfeststellungsbeschlüsse erwartet für 2020/2021
- Baubeginn Vorabmaßnahme BÜ Hanau (offizieller Spatenstich Frühjahr 2020)
- Erstellung Finanzierungsvertrag in Arbeit

Regionaltangente West

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Schaffung neuer umsteigefreier Direktverbindungen u. a. von Bad Homburg, Frankfurt-Praunheim, Eschborn, Frankfurt-Höchst über den Flughafen Frankfurt nach Neu-Isenburg und Dreieich
- Entlastung des sternförmig auf Frankfurt ausgerichteten S-Bahn-Systems durch die o. g. neuen Tangentialverbindungen

Fahrzeitgewinn

je nach Verbindung bis zu 15 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- Beitritt des Landes zur RTW Planungsgesellschaft im Herbst 2014
- Förderung des Projekts durch die EU seit Mitte 2015
- Abschluss Vorplanung
- Durchführung frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
- Antrag auf Planfeststellung Abschnitt Nord im Oktober 2017 gestellt, für Abschnitt Süd 1 im Dezember 2018
- Im Jahr 2019 Beschluss der Gesellschafter zum Bau der RTW

Nächste Schritte

- Einleitung Planfeststellung für Abschnitte Mitte und Süd 2 im Frühjahr 2020
- Planfeststellungsbeschlüsse erwartet für Anfang 2021 (Abschnitte Nord/Süd 1) bzw. Mitte/Ende 2022 (Mitte/Süd 2)

Verlängerung U2

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von Bad Homburg-Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Lückenschluss im Schienennetz, Verknüpfung von Stadtbahn U2, Taunusbahn (Brandoberndorf – Grävenwiesbach – Usingen – Friedrichsdorf – Bad Homburg (–Frankfurt)), S-Bahn und zukünftig RTW am Bahnhof Bad Homburg
- durch Nutzung der verlängerten U2 Richtung Frankfurt Entlastung der S-Bahn südlich von Bad Homburg möglich
- Entlastung der BAB 661, 66 und 5
- Verbesserung der Erreichbarkeit Bad Homburgs als Gewerbestandort (ca. 20.000 Einpendler täglich)

Fahrzeitgewinn

Einrichtung neuer, bislang nicht sinnvoll per ÖPNV bedienter Relationen, Angabe Fahrzeitgewinn aufgrund der neuen Relationen nicht direkt bestimmbar

Projektfortschritt seit 2014

- Planfeststellungsbeschluss 25.01.2016, anhängige Klagen haben keine aufschiebende Wirkung
- Bürgerentscheid im Oktober 2018: 70,3 Prozent sind für das Projekt

Nächste Schritte

- Organisation für Bau und Betrieb der U2-Verlängerung
- Erstellung Umsetzungs- und Terminplan

Schiienenanbindung des Terminals 3

Anbindung des derzeit im Bau befindlichen Terminals 3 des Flughafens Frankfurt an den S-Bahn- und Regionalverkehr

Voraussetzung ist Fertigstellung eines Teils der Bauwerke und der Infrastruktur des nördlichen Abschnittes der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim im Bereich Zeppelinheim, da aufgrund der starken Auslastung der bestehenden Infrastruktur (insbesondere „Riedbahn“ Frankfurt – Mannheim) keine Kapazität zur Nutzung der Schienenanbindung zur Verfügung steht

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Entlastung des bestehenden und nicht erweiterbaren Regionalbahnhofs am Terminal 1 des Flughafens, der aufgrund der dynamischen landseitigen Verkehrsentwicklung seine Kapazitätsgrenze erreicht hat
- Zusätzlich deutliche Verbesserung und Attraktivitätssteigerung der Anbindung des Terminals 3 im ÖPNV

Fahrzeitgewinn

Fahrzeitgewinn durch entfallende Umsteigevorgänge am Terminal 1 und/oder in Zeppelinheim und durch gegenüber Bussen oder flughafeninternen Transportmitteln höhere Geschwindigkeit erheblich, allerdings noch nicht minutengenau bestimmbar (wegen noch nicht eröffnetem Terminal 3 noch keine Verbindung im öffentlichen Verkehr)

Projektfortschritt seit 2014

- Machbarkeitsstudie 2017 abgeschlossen
- Planungsvereinbarung Vorplanung im Dezember 2019 unterzeichnet

Nächste Schritte

- Durchführung Vorplanung
- zeitliche und organisatorische Koordinierung mit notwendigen Baumaßnahmen im nördlichen Abschnitt der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Ausbau Niddertalbahn

Teils zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Kapazitätssteigerungen zur Ausweitung des Verkehrsangebots auf der derzeit sehr stark ausgelasteten Linie (weitere Nachfragesteigerungen prognostiziert)
- Fahrzeitverkürzungen
- Klimafreundliche Verkehrsabwicklung durch Umstellung auf elektrischen Betrieb

Fahrzeitgewinn

im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau S6 Fahrzeitgewinn von 7 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- Machbarkeitsstudie des RMV im Oktober 2019 abgeschlossen
- Vorbereitung Planungsvereinbarung

Nächste Schritte

- Abschluss Planungsvereinbarung
- Durchführung der Vorplanung und folgender Planungsschritte, Ziel Realisierung der Maßnahmen bis zum Fahrplanwechsel 2027/2028

Reaktivierung Horlofftalbahn

Reaktivierung des seit 2003 nicht mehr bedienten Streckenabschnitts Wölfersheim-Södel – Hungen

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Schaffung durchgehender Zugverbindungen von Hungen (einzelne Züge von Lich) über Beienheim nach Friedberg und teils weiter nach Frankfurt
- Schließen der Lücke im Schienennetz zwischen Hungen und Wölfersheim
- Anbindung von Hungen und der südlich gelegenen Orte an das Rhein-Main-Gebiet
- Verbesserte Erschließung des von der Strecke durchquerten Gebietes der Wetterau

Fahrzeitgewinn

je nach Relation Fahrzeitgewinne von bis zu 30 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- erste Nutzen-Kosten-Untersuchung anhand Kostengrobschätzung 2016
- vertiefte Machbarkeitsprüfung / Vorplanung durch RMV und ZOV-Verkehr 2017
- Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2018

Nächste Schritte

- Abschluss Finanzierungsvereinbarung für die weitere Planung
- Einleitung und Durchführung Entwurfs- und Genehmigungsplanung



Elektrifizierung Taunusbahn

Elektrifizierung und Verlängerung der S-Bahn von Friedrichsdorf nach Usingen (1. Bauabschnitt), 2. Bauabschnitt bis Grävenwiesbach geplant, in diesem Zusammenhang weitere Maßnahmen wie die Anlage eines zweigleisigen Abschnittes und Erneuerung der Stellwerkstechnik

Finanzierung

Bundes-GVFG

Projektnutzen

- Erhöhung der Zahl umsteigefreier Verbindungen nach Frankfurt Hbf bzw. erstmalige Einrichtung solcher Verbindungen in die Frankfurter Innenstadt, damit verbesserte Anbindung der Region an das Rhein-Main-Gebiet
- Einbindung in die S-Bahn Rhein Main
- umweltfreundlichere Verkehrsabwicklung

Fahrzeitgewinn

durch entfallende Umsteigevorgänge in die Frankfurter Innenstadt Fahrzeitgewinne von ca. 10 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- Beschluss des Hochtaunuskreises zur Streckenelektrifizierung
- Durchführung Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen

Nächste Schritte

- Durchführung und Abschluss Planfeststellungsverfahren
- Durchführung Baumaßnahmen und Inbetriebnahme Ende 2022 vorgesehen