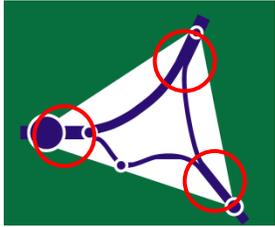




# Bahndreieck Spessart

Variantenübersicht Ausbau/Nebau  
 „ABS/NBS Hanau – Würzburg/– Fulda“



**Knoten, Strecken,  
 Bündelungs-  
 abschnitte**

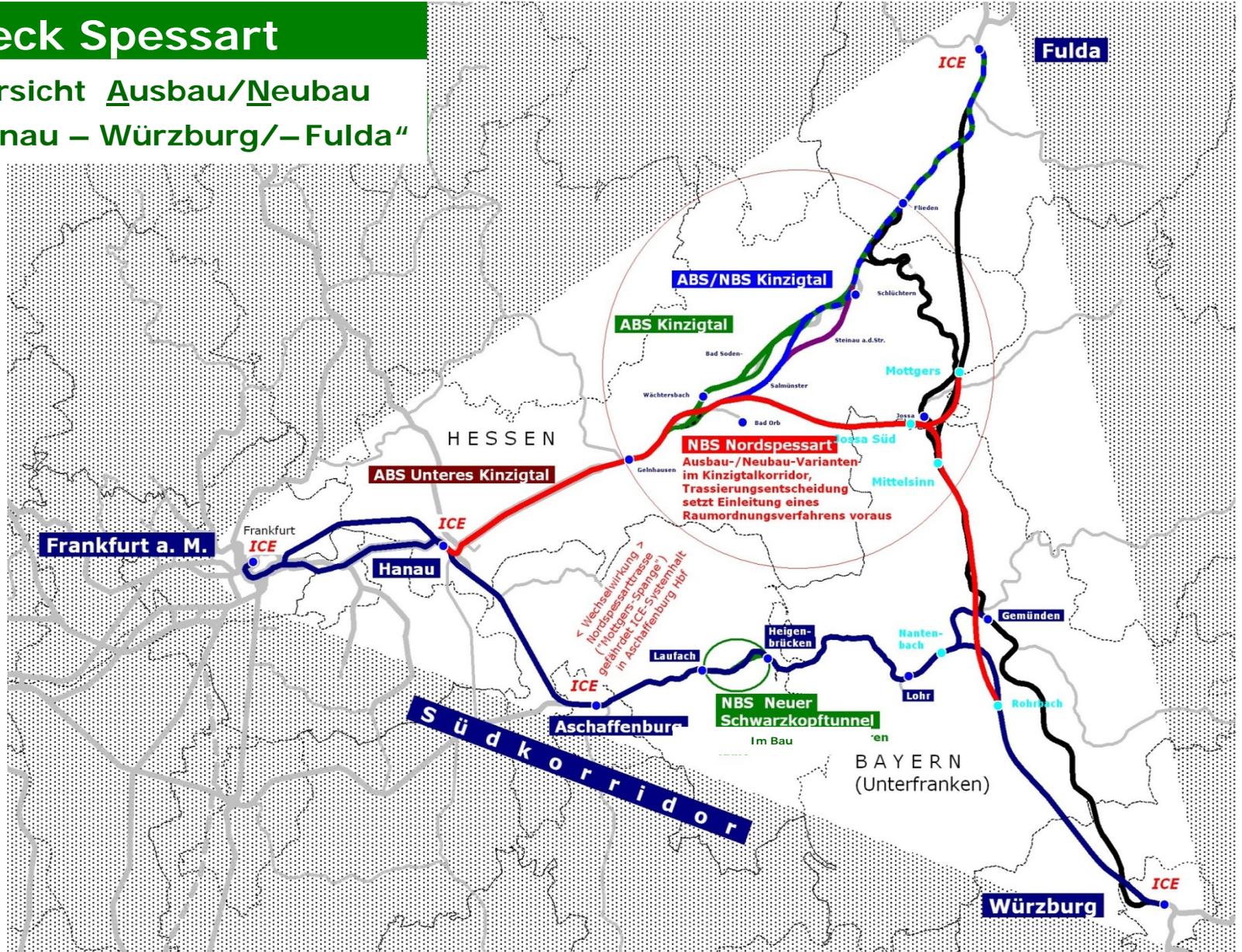
## ARGE Bahndreieck Spessart:

- \* BUND (BN) Bayern
- \* VCD Bayern
- \* VCD Hessen
- \* PRO BAHN
- \* Pro Bahn & Bus

Treffen seit 2000  
 = „im 16. Jahr“

Info-Austausch  
 länderübergreifend:

- \* Kontinuierliches, ehrenamtliches Engagement in Hessen und Bayern



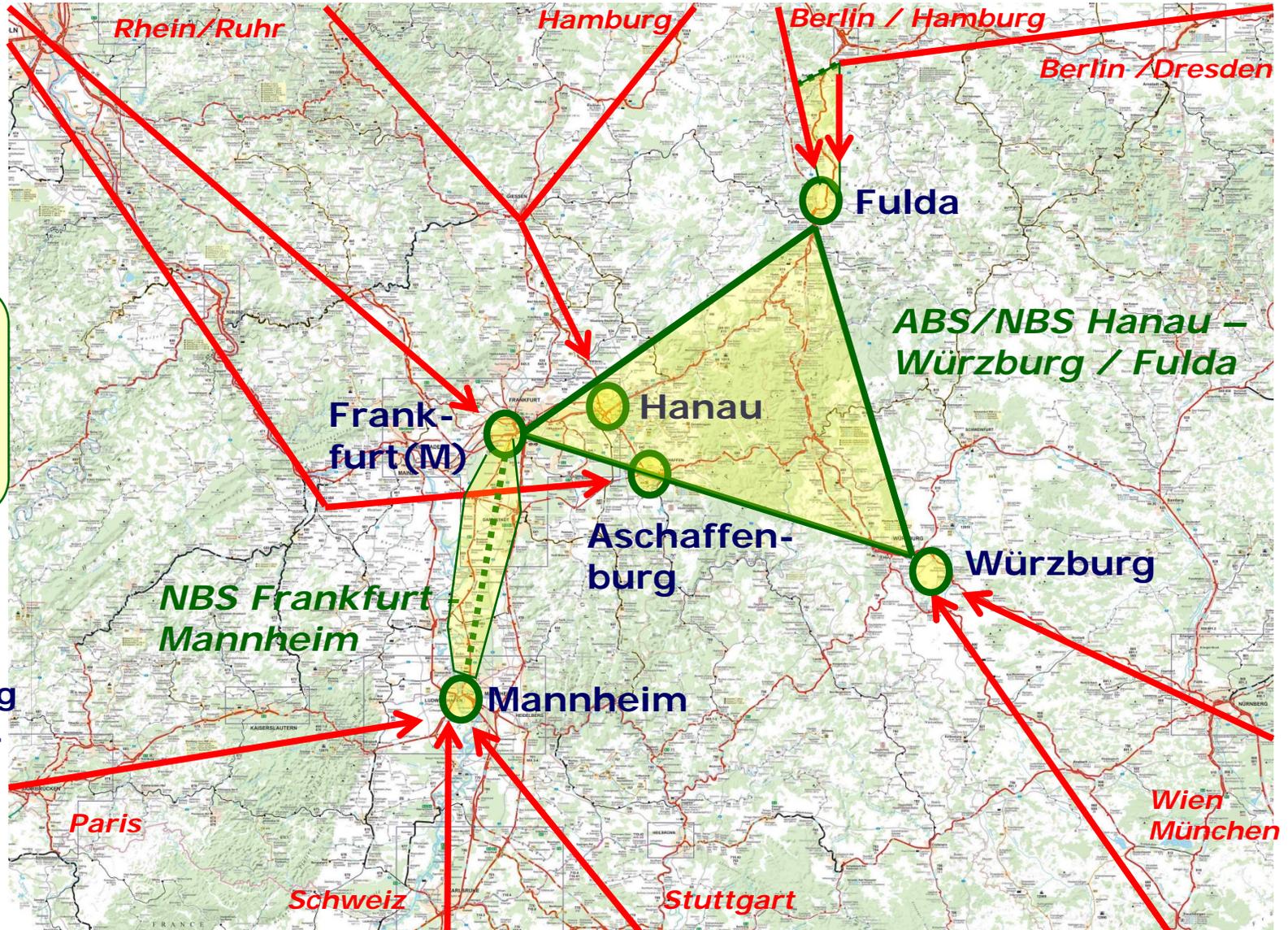


# Das Bahndreieck Spessart im Eisenbahnnetz

▲ Zentrale Lage im EU-weiten Schienen-Netz

▲ Projektkette (Bebra –) Fulda – Frankfurt – Mannheim

▲ Rolle der Knoten Hanau und Aschaffenburg für Personen- und Güterverkehr



Kartengrundlage: Eisenbahnatlas Deutschland (2008)

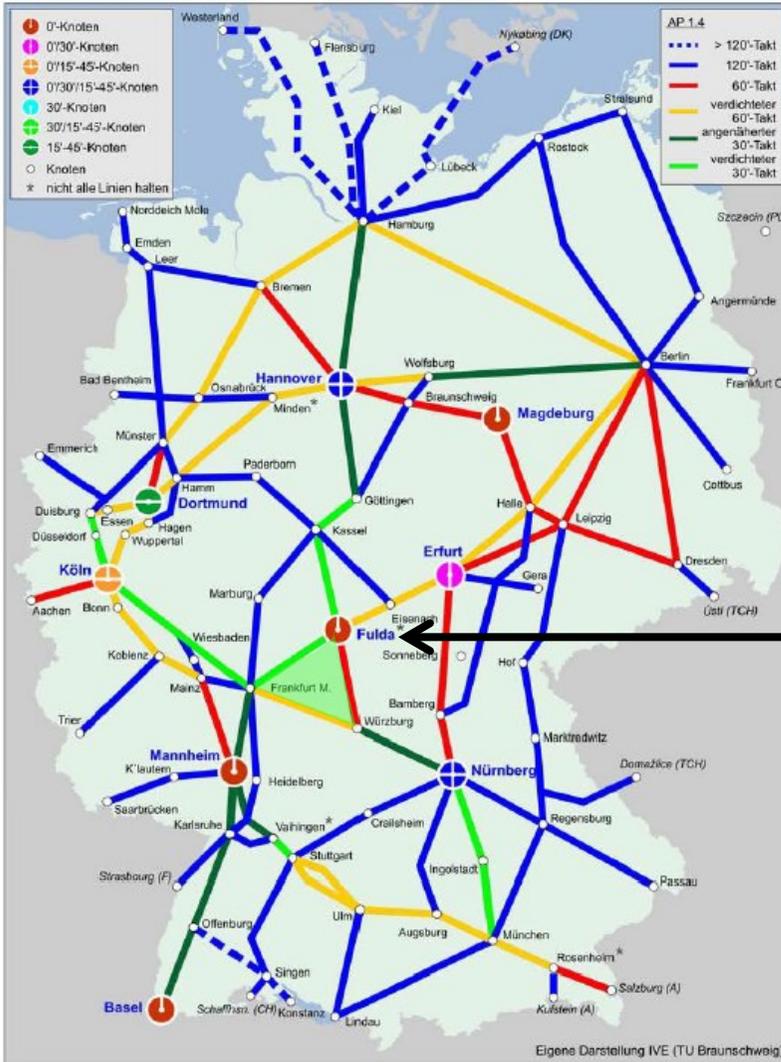




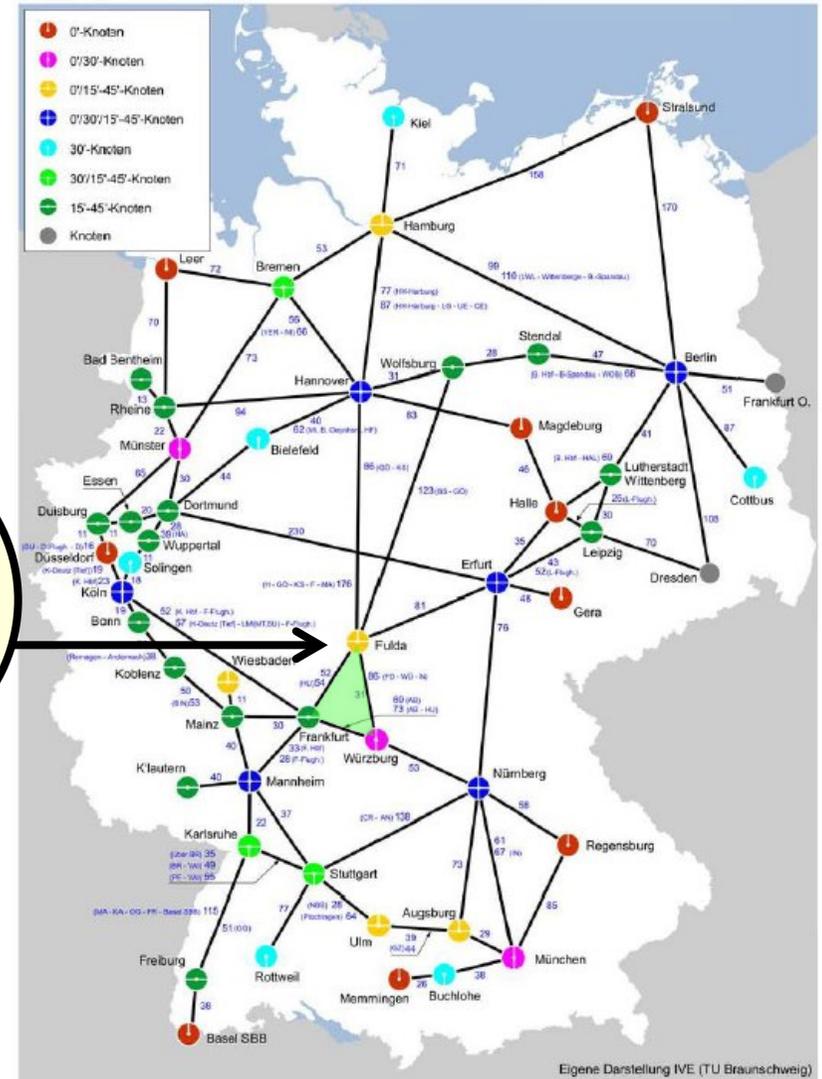


# Integraler Taktfahrplan... und seine Umsetzung vor Ort?

Takte im SPFV (AP 1.4)



Taktknoten und Kantenzfahrzeiten (AP 1.4)



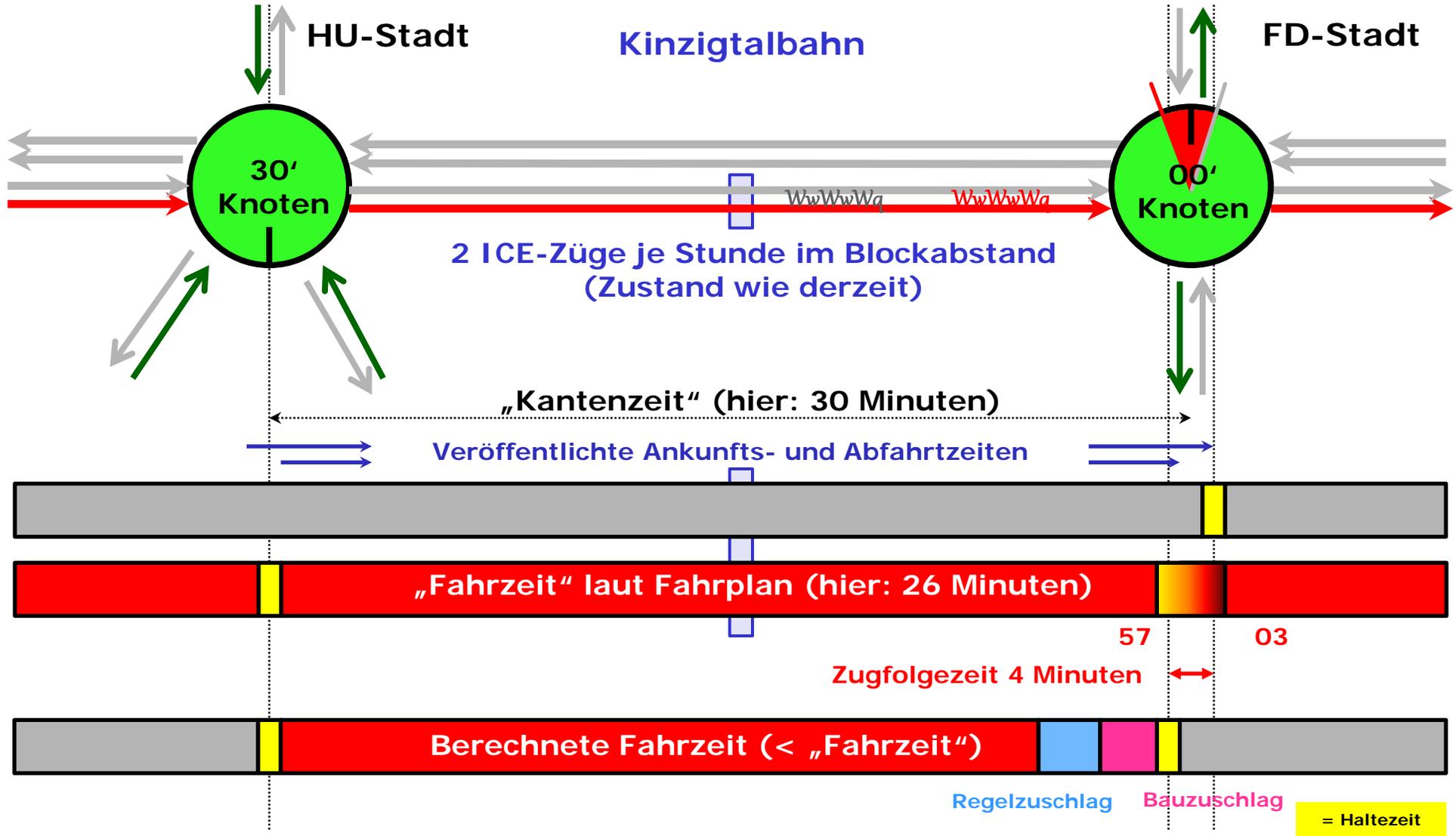
Liefert der BVWP 2015 brauchbare Aussagen zur ITF-Entwicklung und dessen Umsetzung?

00  
Knoten  
Fulda

ITF-Nutzen v.a. für „kleinere“ IC(E)-Systemhalte!



# Mehrere ICE-Linien im Knoten führen zur Knotenspreizung





# Umsteige-Zielknoten im Integralen Taktfahrplan (ITF)

- ▲ Dargestellt sind Ziele im Regionalverkehr
- ▲ ...und im Fernverkehr
- ▲ Die Betriebsrealität sieht anders aus...
- ▲ langfristiges, flexibles Gesamtkonzept für Netz & Fahrplan nötig

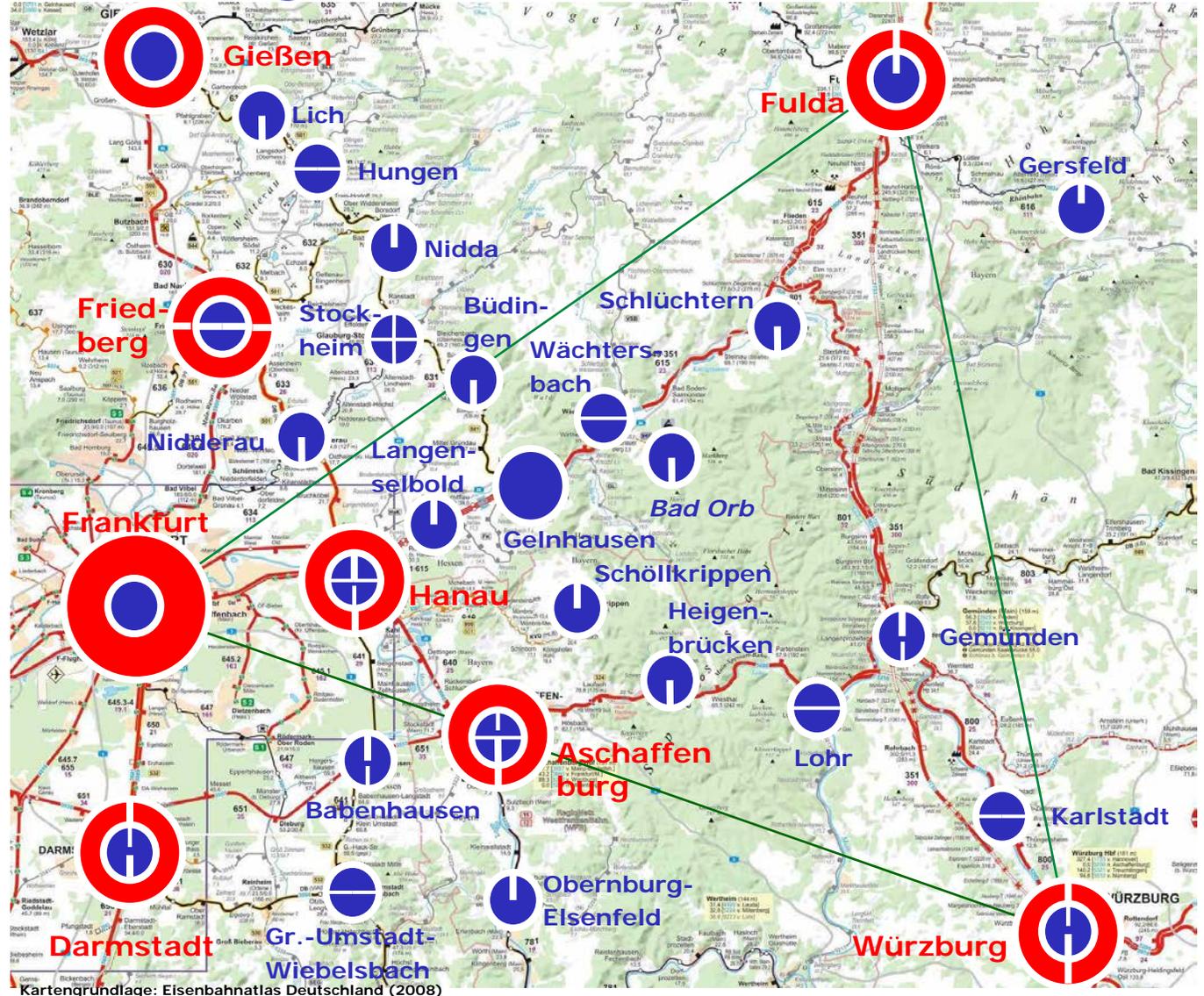
  Knoten zur Minute 00 / 30

 Knoten zu den Min. 15 / 45

 Zugpassagen über die gesamte Stunde verteilt

*Kursive Schrift = potenzieller SPNV-Knoten*

 Systemhalt im ICE/IC-Netz





## In 20 Minuten aufholen, was in 20 Jahren versäumt wurde?

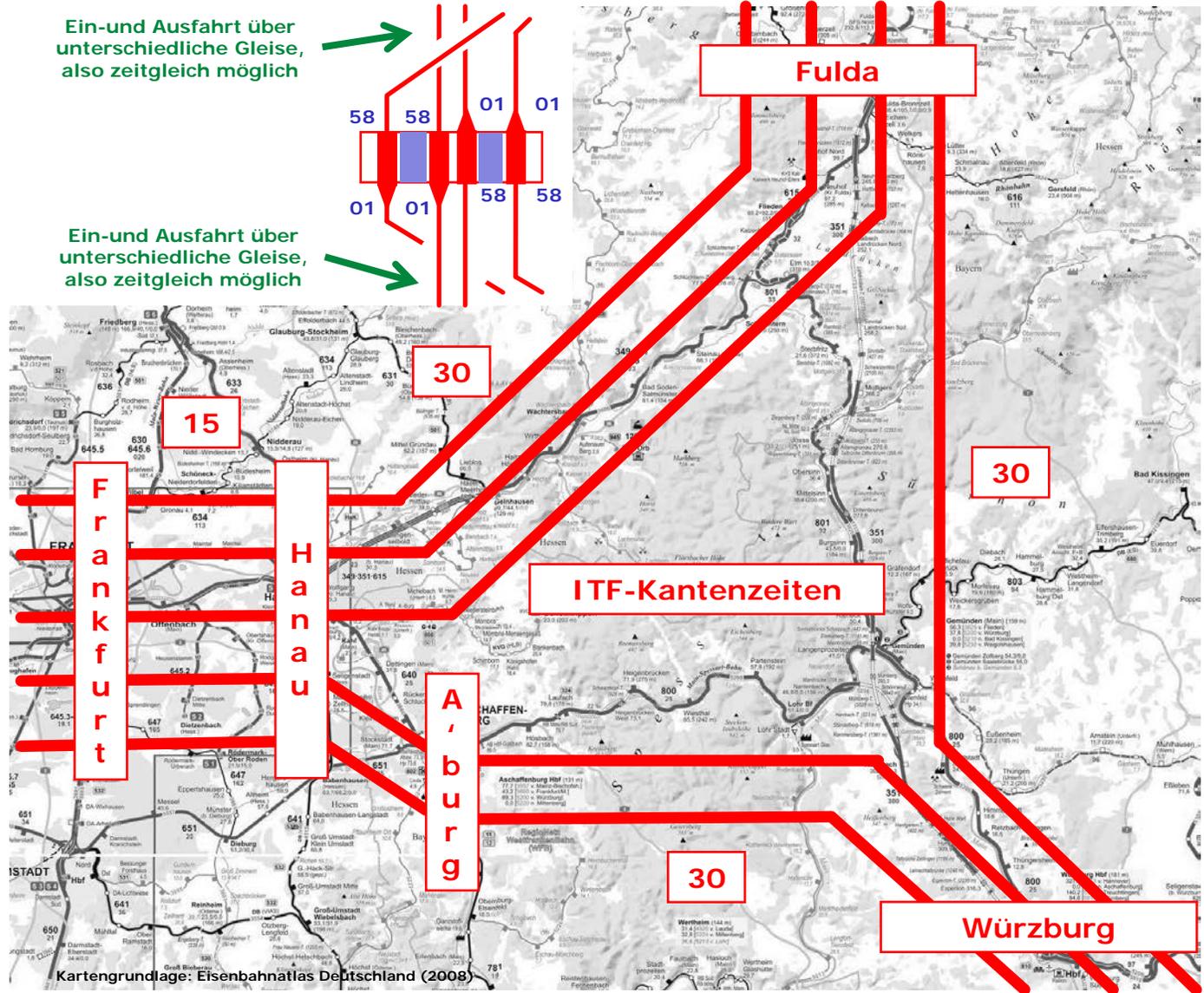
- ▲ Richtungsbetrieb mit innenliegenden Schnellfahrgeleisen
- ▲ Außenbahnsteige machen 50% der Ebenenwechsel für die Fahrgäste überflüssig
- ▲ Fahrplanstabilität / Angebotsverfügbarkeit / Eckanschlüsse sicherstellen
- ▲ Heutige Fahrzeiten / Zeitlagen der SE-Linie sind nicht marktkonform
- ▲ Mehrbestellungen sowohl auf der RE- als auch auf der und SE-Linie (Abstimmung)
- ▲ Knoten Frankfurt:
  - \* Umabu Vorfeld
  - \* Zusatzgleise zwischen Vorfeld und Frankfurt Süd
  - \* Bestellungen von Linienverlängerungen (Ost-West-Achse) ab/bis Wiesbaden
- ▲ 30-Min- Rhythmus im ICE-Netz zwischen Würzburg und Frankfurt(M)
- ▲ Durchbindung / Zusatzzüge im SE-Bereich aus Aschaffenburg / Miltenberg / Heigenbrücken bis Frankfurt (M)
- ▲ Ausbau Hanau – Nantenbach mit abschnittsweisen Zusatzgleisen
- ▲ Raum für Planungsoptionen (Bsp. Drehung des RE Würzburg – Fulda um 30 Min)



# Einbindung des Bahndreiecks in den bundesweiten ITF

- ▲ Unabhängige Zufahrtsgleise von Norden und Süden ermöglichen im Knoten Fulda bahnsteiggleiche ICE-Korrespondenzen ohne Haltezeitverlängerung

- ▲ Mit kintztigtalnaher NBS und Ausbauten zwischen Hanau und Nantenbach werden im Bahndreieck nahezu optimale Kantenzeiten möglich

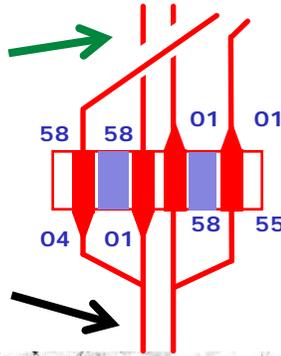




# Schwerwiegende ITF-Konflikte durch „Mottgers-Spange“

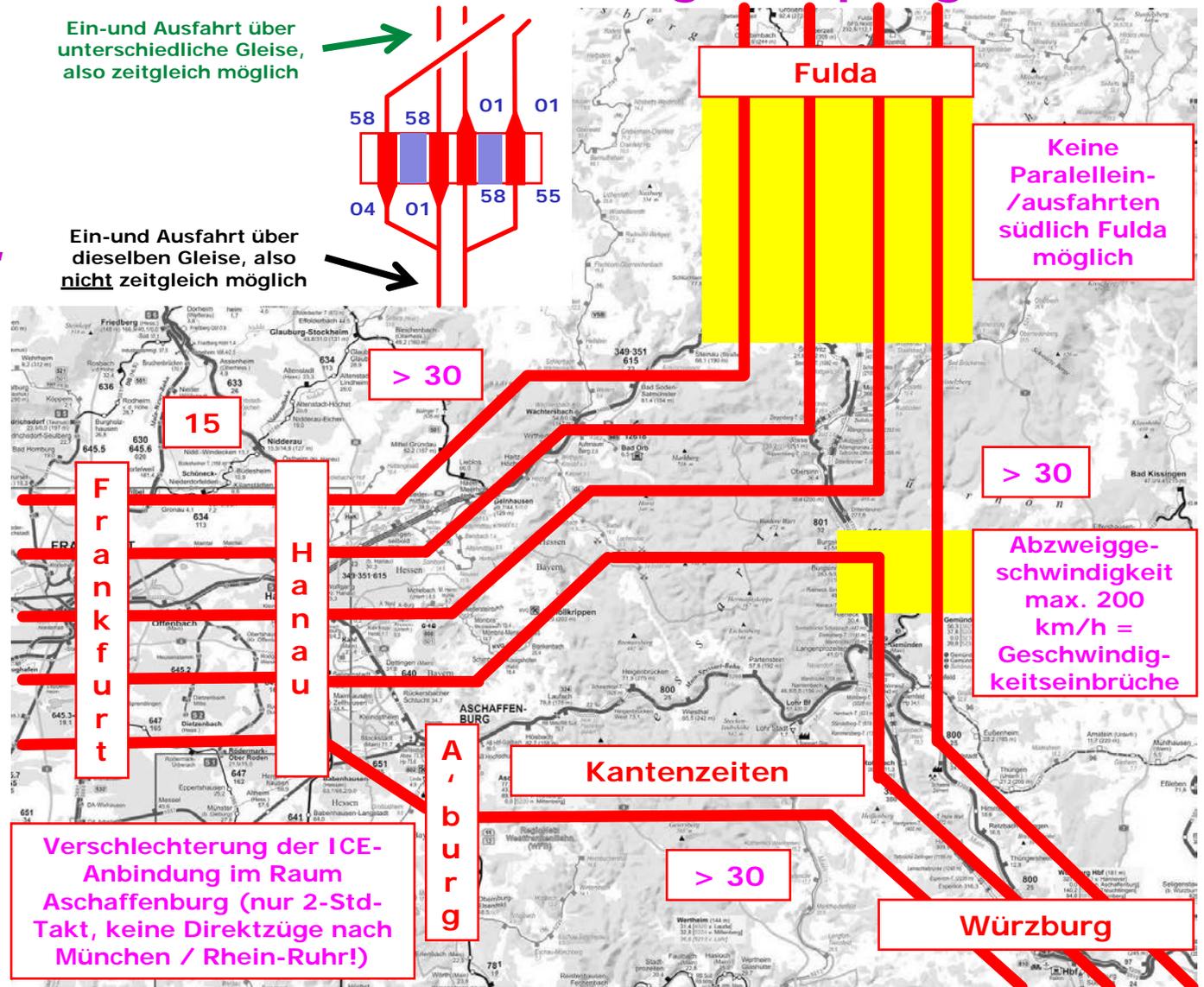
- ▲ Die Variante „Mottgers-Spange“ verhindert zeitgleiche Ein- und Ausfahrten aus/in Richtung Süden, verlängert damit Korrespondenzaufenthaltszeiten in Fulda bzw. dehnt dauerhaft die Kantenzeiten

Ein- und Ausfahrt über unterschiedliche Gleise, also zeitgleich möglich



Ein- und Ausfahrt über dieselben Gleise, also nicht zeitgleich möglich

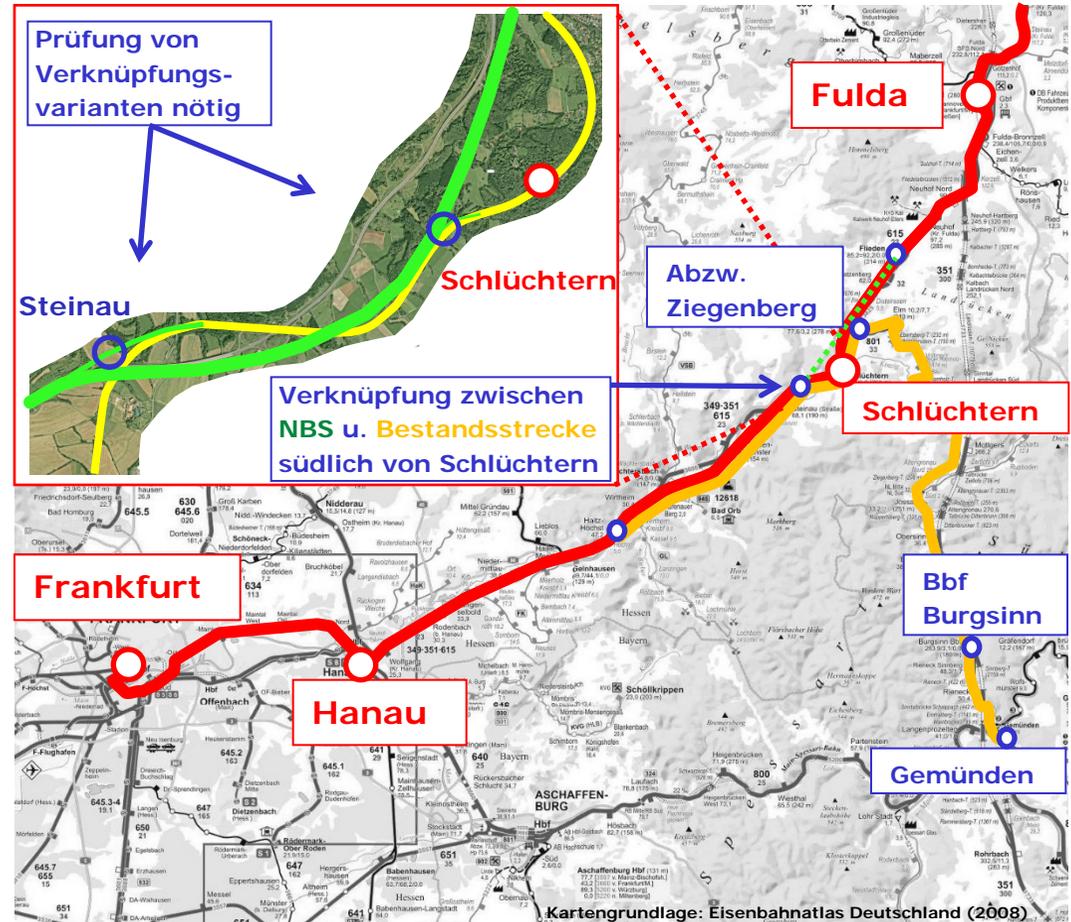
- ▲ Durch Begrenzung der Abzweiggeschwindigkeiten an allen drei Verzweigungspunkten auf max. 200 km/h Geschwindigkeitseinbrüche bzw. Fahrzeitverlängerungen auf mehreren ICE-Linien





# Vorteile einer Netzverknüpfung NBS/Bestand südl. Schlüchtern

- ▲ **Schnelle IC(E)-Verbindungen als Verstärker in Hauptverkehrszeiten mit Halten in Schlüchtern u. Hanau**
- ▲ **Verkürzte Überlagerungsstrecke SPFV / SGV verringert Trassenverschnitt und erleichtert v.a. bergwärts fahrenden Güterzüge die Nutzung der NBS auch tagsüber**
- ▲ **Nutzung der NBS auch für Umleiterverkehre über Schlüchtern – Abzw. Ziegenberg – Elm – Burgsinn – Gemünden**
- ▲ **Aufwendiger Betriebsbahnhof auf der NBS verzichtbar**
- ▲ **Option für SPNV-Nutzung bei Streckensperrung zwischen Gelnhausen und Schlüchtern**



- ▲ **Nutzen für Baulogistik und abschnittsweise Inbetriebnahme**

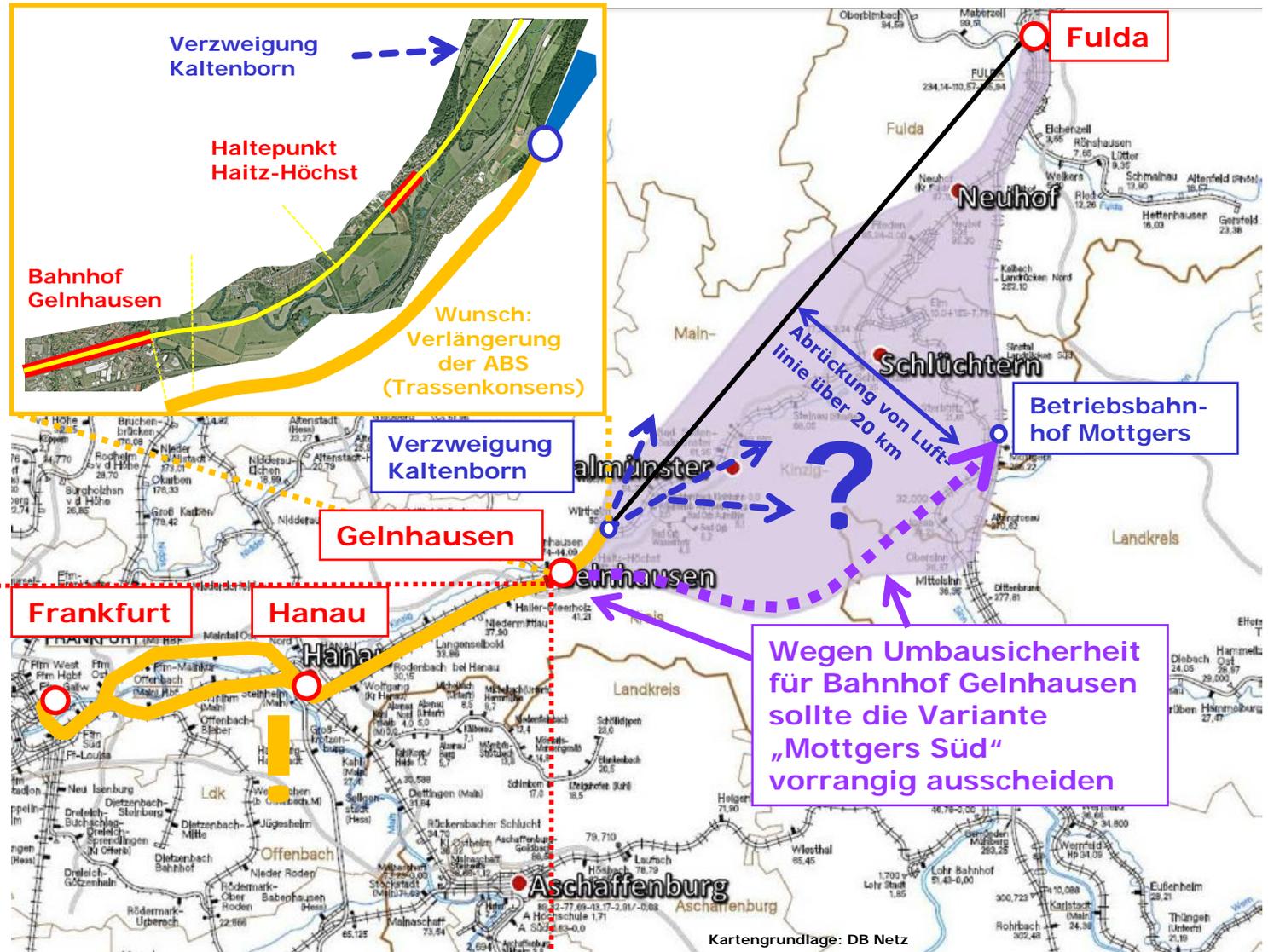


# Schnittstelle Gelnhausen zwischen ABS und NBS

- ▲ **Trassierung offen:**  
Abschnitt im Suchraum zwischen Gelnhausen und Fulda

(dort relativ geringe Dichte im Schienennetz)

- ▲ **Konsens:**  
Abschnitt Frankfurt(M) – Gelnhausen (bis auf Entscheidung zum Knoten Hanau und zur Lage der Schnellfahrgeleise „innen“ oder „außen“)





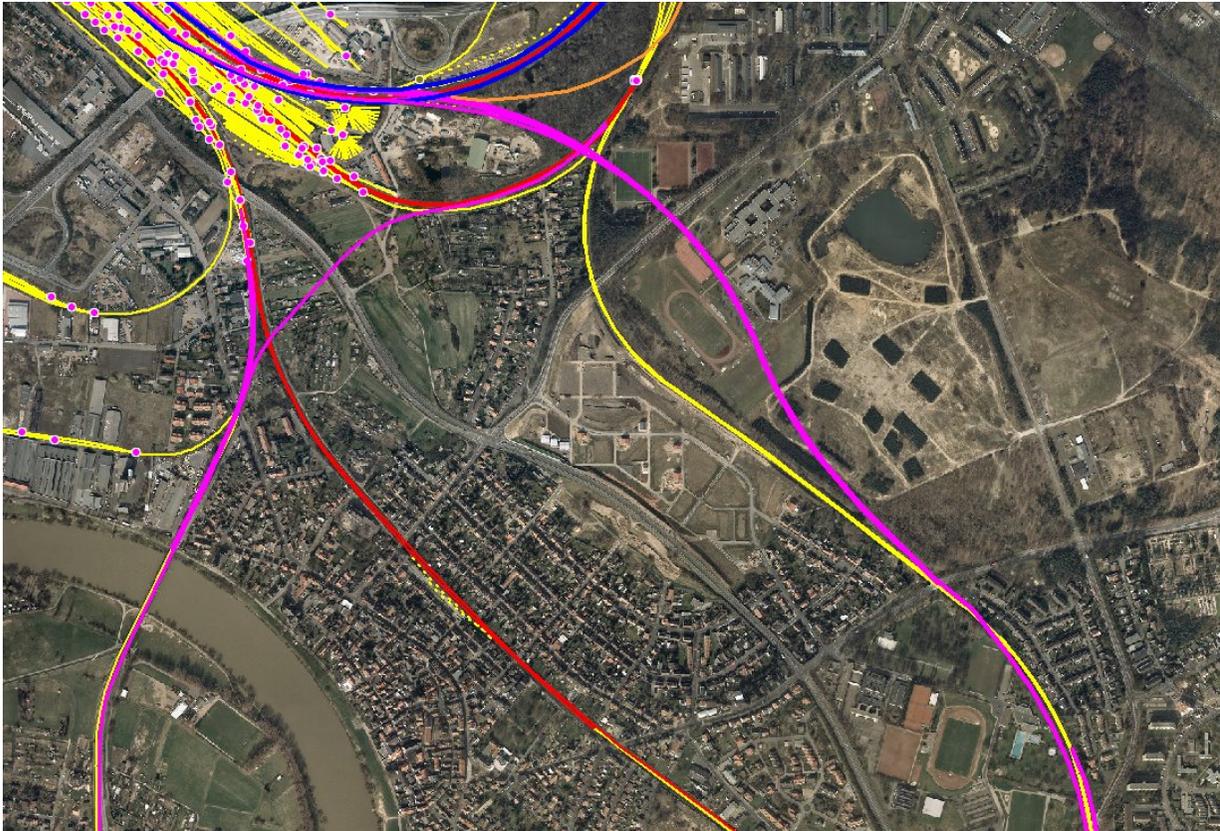
# Bahnhof Gelnhausen: Komplettneubau erforderlich





## Verbindungskurve Rauschwald - Klein-Auheim

- ▲ Ziele: Vermeidung höhengleicher Kreuzungen, Vermeidung von Umwegen
- ▲ Randbedingungen: Baufälligkeit der Mainbrücken, Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ)
- ▲ Lösung: Verbindungsspangen mit sinnvollen Trassierung (aufwärtskompatibel)





## 3. Gleis zwischen Großkrotzenburg und Kleinostheim

### ▲ Ausgangssituation:

- \* Überholungen Regional- durch Fernverkehr im Bf Großkrotzenburg nicht am Bahnsteig
- \* verdichtete Belegung durch Regionalzüge Hanau – Kahl – Schöllkrippen
- \* Gleislücke zwischen Großkrotzenburg und Kahl gerade einmal 1400 Meter
- \* weitere Gleislücken bis Kleinostheim: 3100m, 4800m
- \* 3. Gleis mit nur 9,3 km echtem Neubau machbar (Rest: vorhandene Bahnhofsgleise)

### ▲ Ziele:

- \* Entmischung = Kapazitätserweiterung plus besserer Pünktlichkeit
- \* Fahrzeitkürzung in SPFV und SPNV
- \* Langfristig sinnvoller Umbau des Abzweigknotens Kahl (Bahnsteiglage/-erhöhung)

### ▲ Umsetzung:

- \* Stufe 1a – aufwärtskompatibler Umbau Bf Kahl (Beseitigung Geschwindigkeitseinbruch)
- \* Stufe 1b – „Neuer Südost-Lückenschluss Hanau“ unter Nutzung der „Kohlebahn“
- \* Stufe 1c – Verlängerung 3. Gleis von Kahl nach Dettingen
- \* Stufe 2 – Verlängerung 3. Gleis von Dettingen nach Kleinostheim
- \* Stufe 3 – Höhenfreie Verzweigung der Strecken 3660 (Frankfurt Süd – Aschaffenburg) und 3557 (Darmstadt – Aschaffenburg) im Westen von Aschaffenburg



## Durchfahrt Großauheim / Entschärfung der BÜ-Problematik

### Ist-Zustand:

- ▲ (Fast) alle Schienenverkehre müssen zwangsläufig durch Großauheimer Kerngebiet
- ▲ Drei höhengleiche Bahnübergänge mitten in der engen Bebauung
- ▲ Optimale Erschließung von Großauheim durch die zentral gelegene Station
- ▲ Eine Schienenumfahrung von Großauheim existiert bereits weitestgehend
- ▲ Bahnsteig Richtung Hanau / Frankfurt ist nur höhengleich erreichbar

### Soll-Zustand:

- ▲ Erhalt der heutigen zentrale gelegenen Verkehrsstation!
- ▲ Bahnsteigerhöhung und Zugangsverbesserung
- ▲ Umleitung möglichst aller Durchgangsverkehre über die „Kohlebahn“



# Sinnvolle Streckenreaktivierungen – jeder Fall liegt anders

1) Bad Orb - Wächtersbach

2) Lohr Bf – Lohr Stadt

3) Aschaffenburg Süd –  
Großostheim

4) Gemünden –  
Waigolshausen

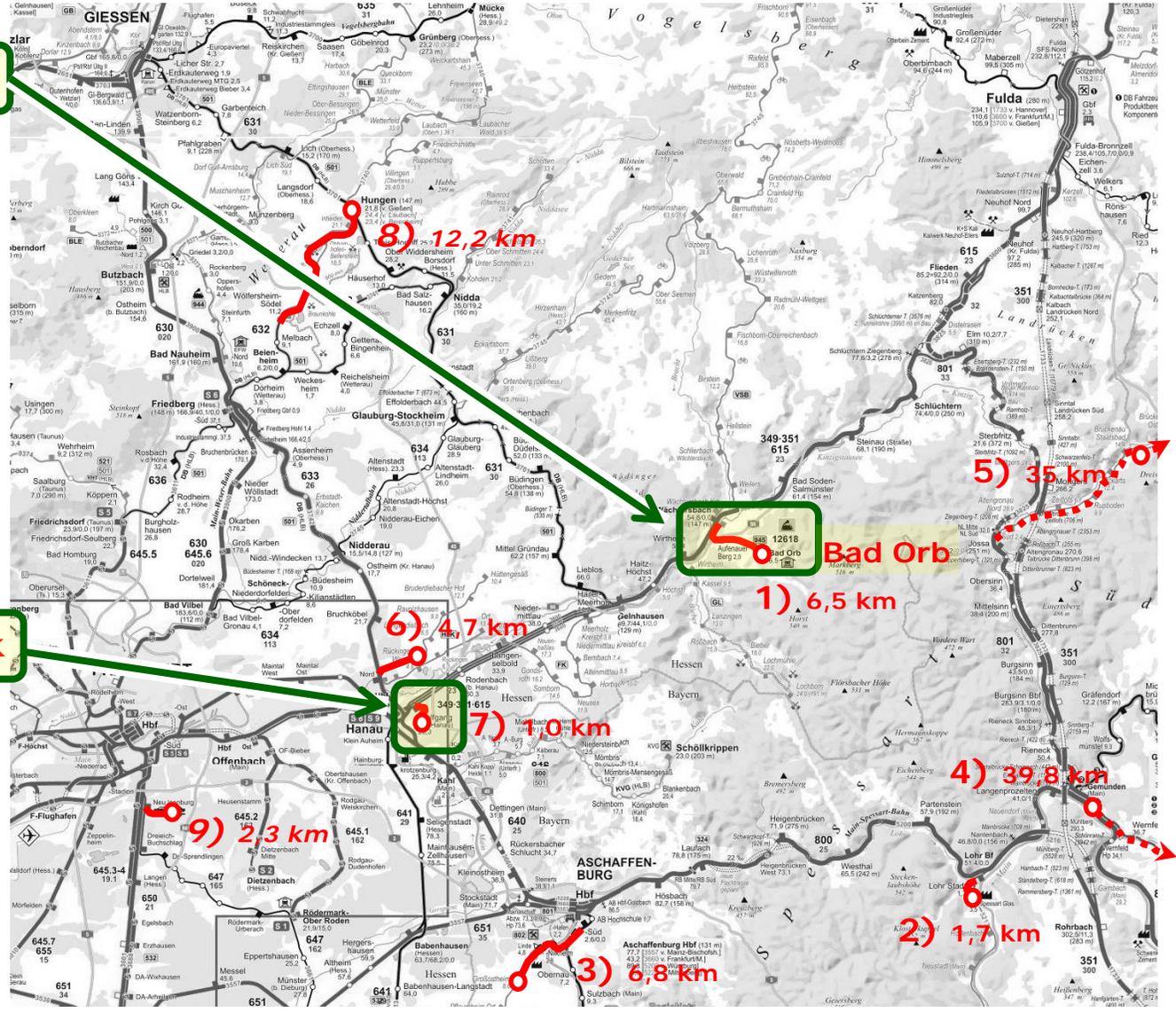
5) Jossa - Wildflecken

6) Hanau Nord – Erlensee

7) Wolfgang – Gewerbepark

8) Hungen – Wölfersheim

9) Neu Isenburg Bf –  
Neu Isenburg Stadt



Kartengrundlage: Eisenbahnatlas Deutschland (2008)



# Der („welcher?“) Fahrplan bestimmt die Infrastruktur!

*(und nicht schon wieder umgekehrt...)*