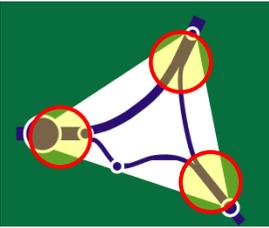




Bahndreieck Spessart

Ausbau/Nebau länderübergreifend
ABS/NBS Hanau – Würzburg/– Fulda



**Knoten, Strecken,
Bündelungs-
abschnitte**

ARGE Bahndreieck Spessart:

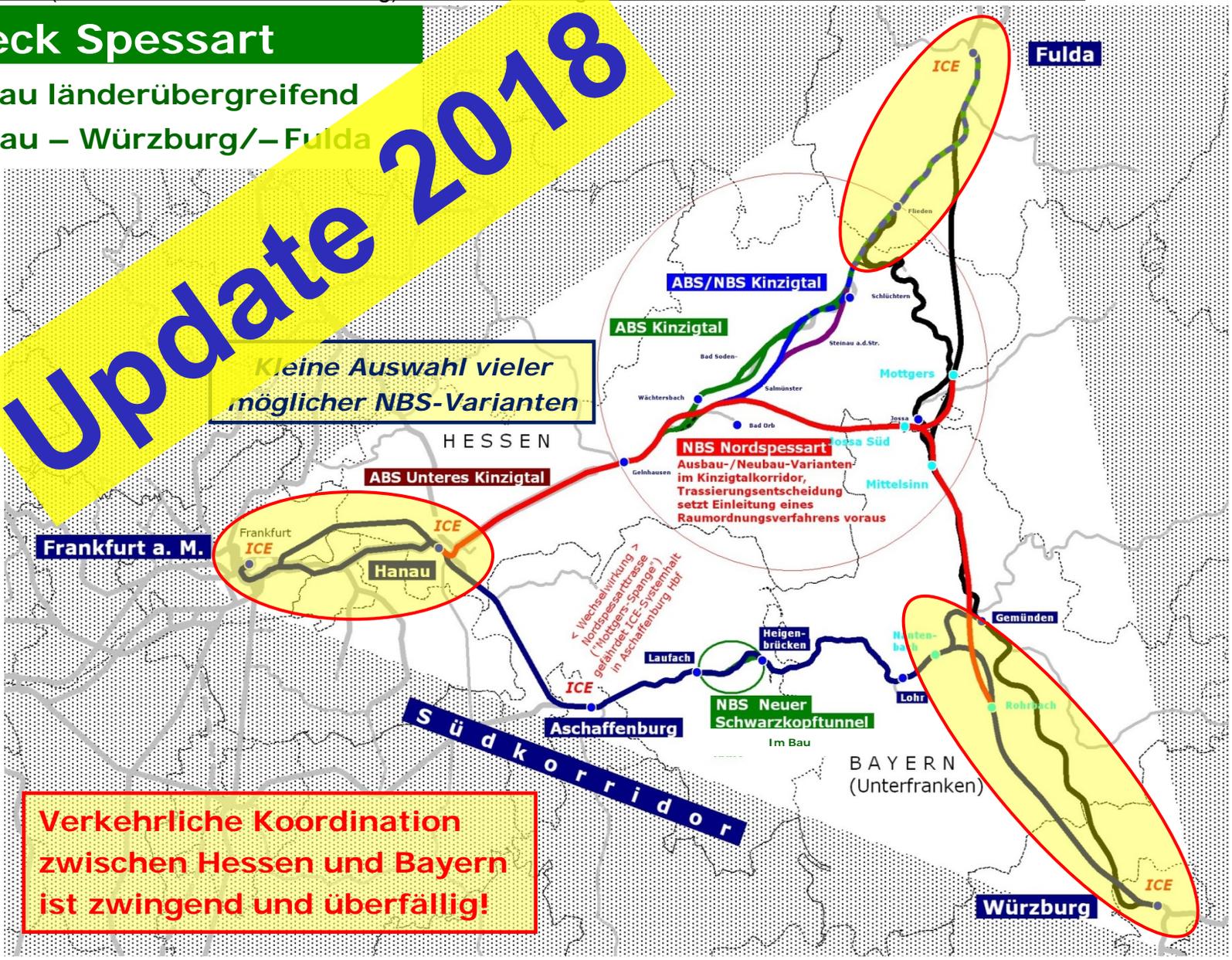
- * BUND Bayern (BN)
- * VCD Bayern
- * VCD Hessen
- * PRO BAHN
- * Pro Bahn & Bus

Treffen seit 2000
= „im 19. Jahr“

Info-Austausch länderübergreifend:

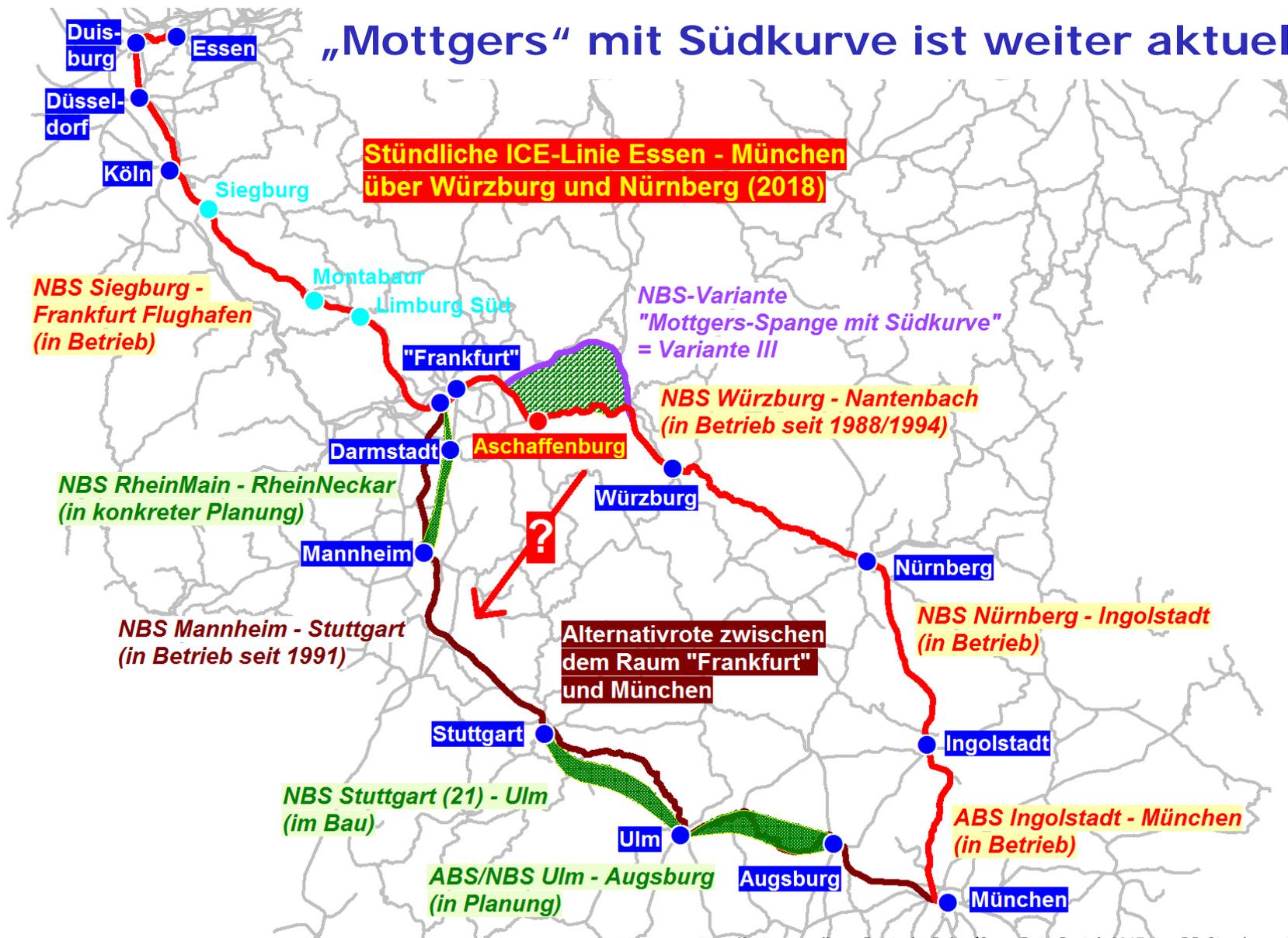
- * Kontinuierliches, ehrenamtliches Engagement in Hessen und Bayern

Update 2018





„Mottgers“ mit Südkurve ist weiter aktuell



Kartengrundlage: Deutsche Bahn (Open-Data-Portal, 2017, nur DB-Streckennetz)

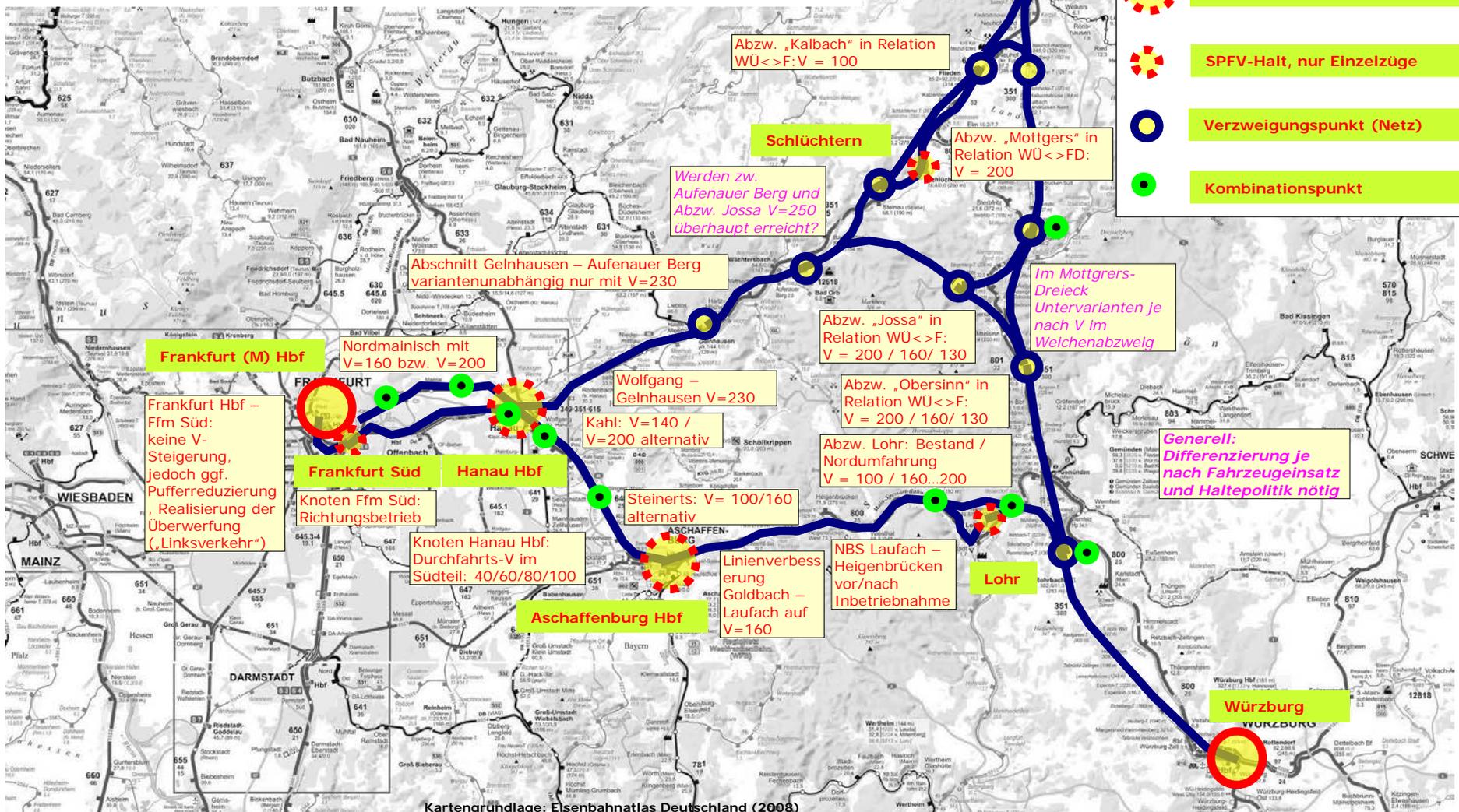


Aktuelle Randbedingungen 2018 (Auswahl)

- ▲ **Lärmschutz an Bestandsstrecken / künftige Ausbaunotwendigkeiten**
- ▲ **BEG-Projekte zum Stationsausbau**
- ▲ **Vorhersagen der Verbände zu Fahrplanwirkungen der Schwarzkopfumfahrung stimmten**
- ▲ **Lokaler (Fehl-)Entscheidungen (Hanau, Dettingen OU, Heigenbrücken) dürfen künftige übergeordnete Ausbaukonzepte nicht negativ vorfestlegen**
- ▲ **Umlegung Verkehrsprognose 2030 (... 2035 ... 2040 ... 2045 ...) steht noch immer aus**
- ▲ **Gutachterliche Ergebnisse zum Deutschland-Takt (Integraler Taktfahrplan) zu erwarten**
- ▲ **Landtagswahlen, ggf. Bundestagswahl (Befindlichkeiten Hessen/Bayern)**
- ▲ **Elektrifizierung Maintalbahn / Reaktivierung Bauchgaubahn bis Großostheim erwogen**
- ▲ **Durchbindung / Zusatzzüge im RB-Bereich aus Aschaffenburg / Miltenberg / Heigenbrücken bis Frankfurt (M) zu ermöglichen**
- ▲ **Positionierung Bad Soden-Salmünster zugunsten Variante I (im Gegensatz zu Gelnhausen)**
- ▲ **Veränderte Führungen von Güterzügen im Plan- wie im Umleitungsfall ist zu ermöglichen**
- ▲ **Künftige Bestellungen der Aufgabenträger (Abstimmung RMV / BEG)**
- ▲ **Option auf 30-Min- Rhythmus im ICE-Netz zwischen Würzburg und Frankfurt(M) bleibt zu wahren**



Fahrzeitberechnung für Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Randbedingungen seit Jahren unklar



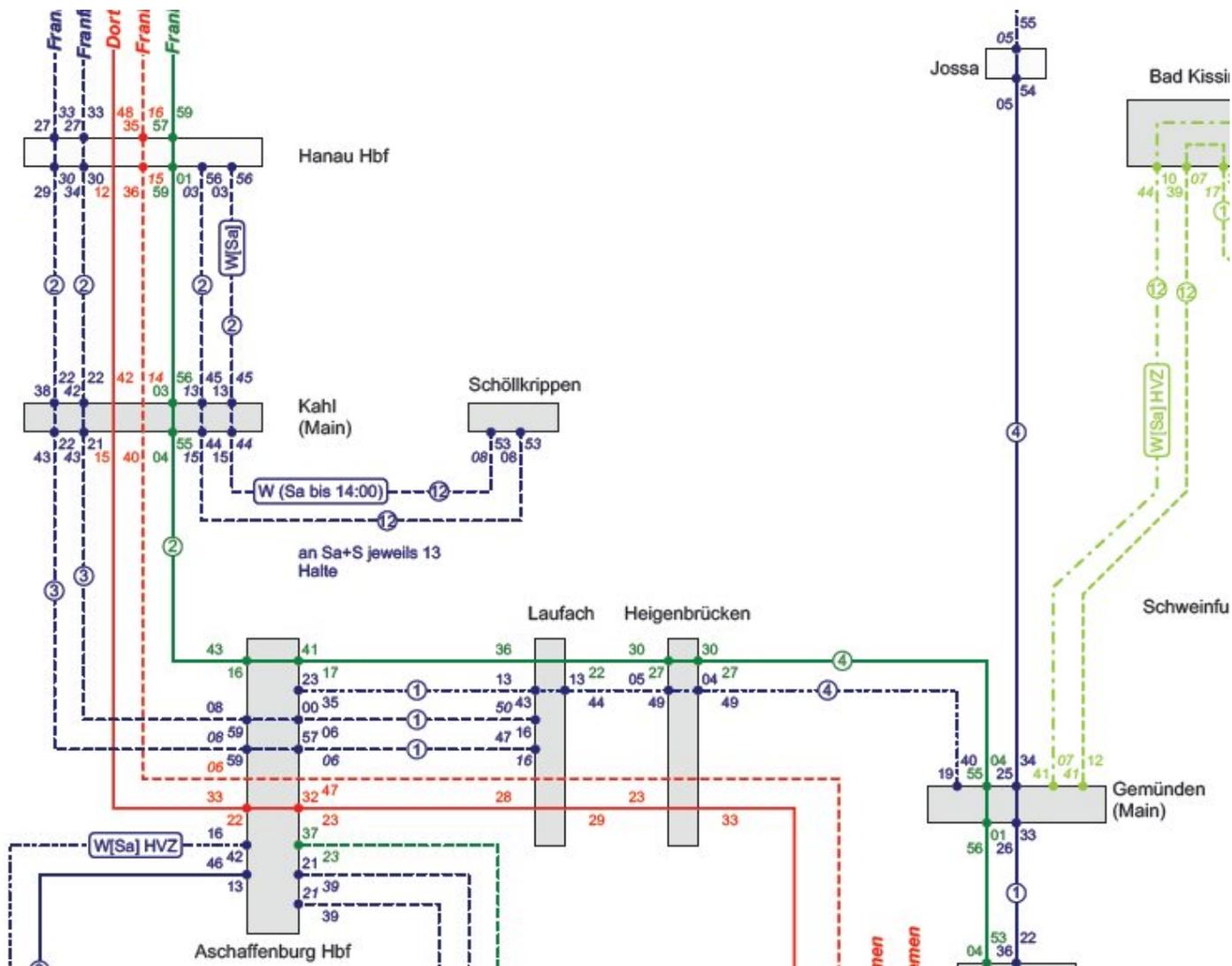
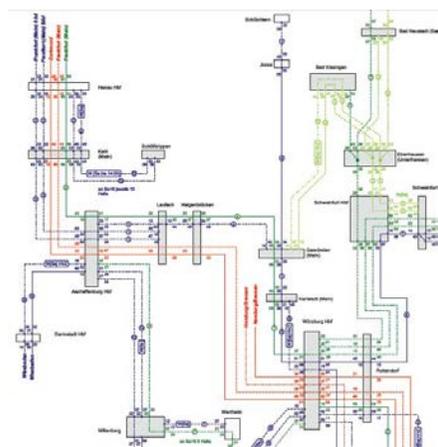


Zielentwicklung des ICE/IC-Angebotes am Untermain

- ▲ Fernverkehrskorridor Frankfurt – Würzburg auf Halbstundenrhythmus auffüttern (= zwei ICE-Züge je Stunde und Richtung)
- ▲ Verspätungseinstreuung durch gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur vermeiden (abschnittsweise Dreigleisigkeit zwischen Aschaffenburg und Hanau)
- ▲ Beseitigung heutiger Geschwindigkeitseinbrüche, abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Aschaffenburg und Frankfurt am Main (nordmainisch)
- ▲ Schaffung der Voraussetzungen für zuverlässige Amschlüsse innerhalb des ICE-Netzes (Korrespondenz-Halte am selben Bahnsteig)
- ▲ Weitgehend merkbare Vertaktung, Füllung bisheriger Angebotslücken
- ▲ Raum-Zeit-Netz-bezogene Klärung künftiger Systemhalte (Aschaffenburg, Hanau, Frankfurt)
- ▲ Verkehrsgeografische Bedeutung des Knotens Würzburg zu den Minuten 30 bzw. 00
- ▲ Verringerung der Fahrzeit Würzburg – Frankfurt am Main auf zuverlässig unter 60 Minuten
- ▲ Eckverbindungen Aschaffenburg <> Norden in Hanau klären (ICE/RE/RB zusammen)
- ▲ Bedeutung von Darmstadt Hbf für Anschlüsse zwischen Untermain und Knoten Mannheim

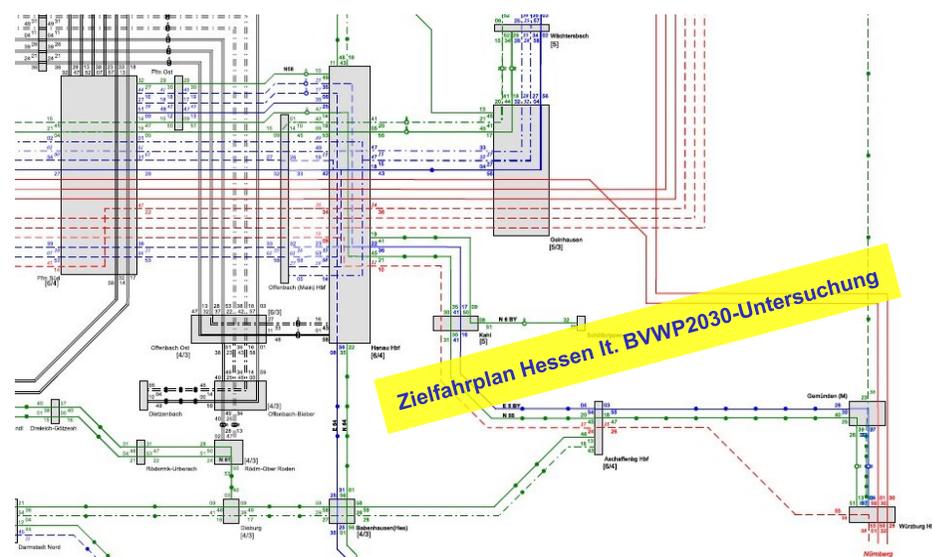
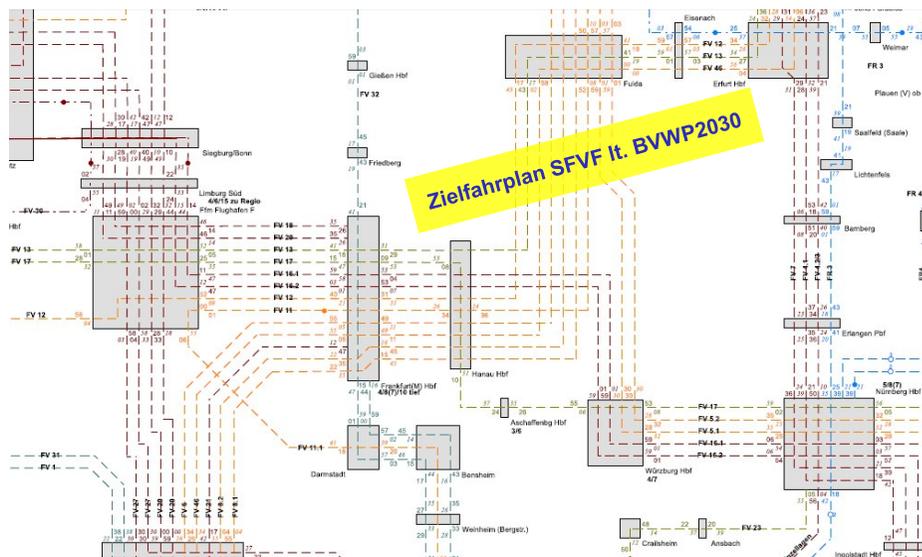
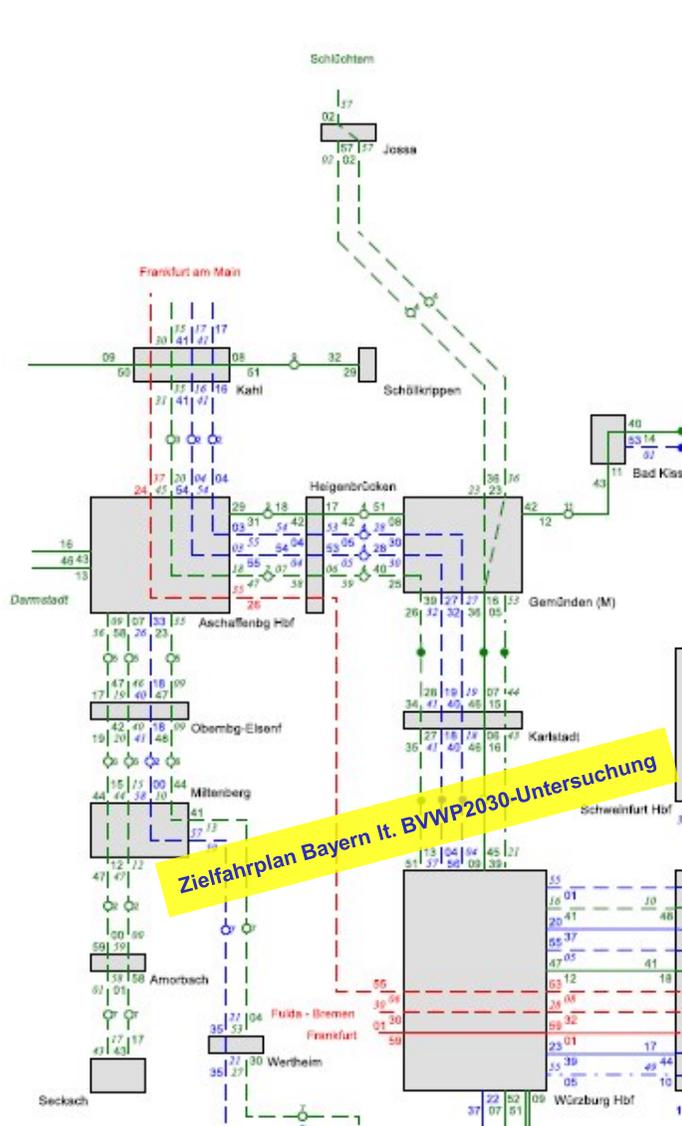


Deutschland-Takt – vom Bestandsfahrplan 2018 (BEG)...





...zum Deutschland-Takt - aber mit W E L C H E N Zielfahrplänen?





Entlastung Mittelrheintal

Verlagerung von Güterzügen
von der Strecke Mainz – Darmstadt –
Aschaffenburg
auf die Strecke Friedberg – Hanau
Rauschwald – Großkrotzenburg -
Aschaffenburg



Kartengrundlage: Deutsche Bahn (Open-Data-Portal, 2017, nur DB-Streckennetz)



Korridor Frankfurt (Main) - Hanau Hbf

▲ Knoten Frankfurt:

- * Umbau Vorfeld
- * Zusatzgleise zwischen Vorfeld und Frankfurt Süd
- * Bestellungen von Linienverlängerungen (Ost-West-Achse) ab/bis Wiesbaden

▲ Fehlende Durchbindung der RB-Linie Aschaffenburg – Frankfurt Süd bis Frankfurt Hbf nicht marktkonform, daher Ausbau des Großknotens Frankfurt am Main zwingend

▲ Problem: Projekt „Nordmainische S-Bahn“ wurde lange Zeit nur als reines Nahverkehrsprojekt geplant

▲ Nordmainische S-Bahn allein löst die diversen Konflikte im Raum Hanau / Aschaffenburg nicht!

▲ Forderungen der Verbände:

- * Mitnutzung der S-Bahn-Gleise für Regionalzüge
- * Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit für Ferngleise auf 200 km/h
- * Sicherstellung ausreichender Überholkapazitäten, z.B. in Frankfurt Ostbf.



Hanau - Großauheim

- ▲ Chance auf dauerhafte Entlastung von Güterfern-, Personenfern- und durchfahrenden Regionalverkehrszügen wurde durch Immobilienentscheidung der Stadt Hanau auf absehbare Zeit vertan.
- ▲ Die enge Ortslage lässt ein Zusatzgleis nicht zu
- ▲ Maßnahmen zur Leistungssteigerung müssen daher umso nötiger auf der Reststrecke Großauheim – Aschaffenburg sowie im Knoten in Hanau Hbf selbst erfolgen
- ▲ Erhöhung der Bahnsteige, Schaffung schienenfreier Zugänge
- ▲ Schallschutz





Großkrotzenburg

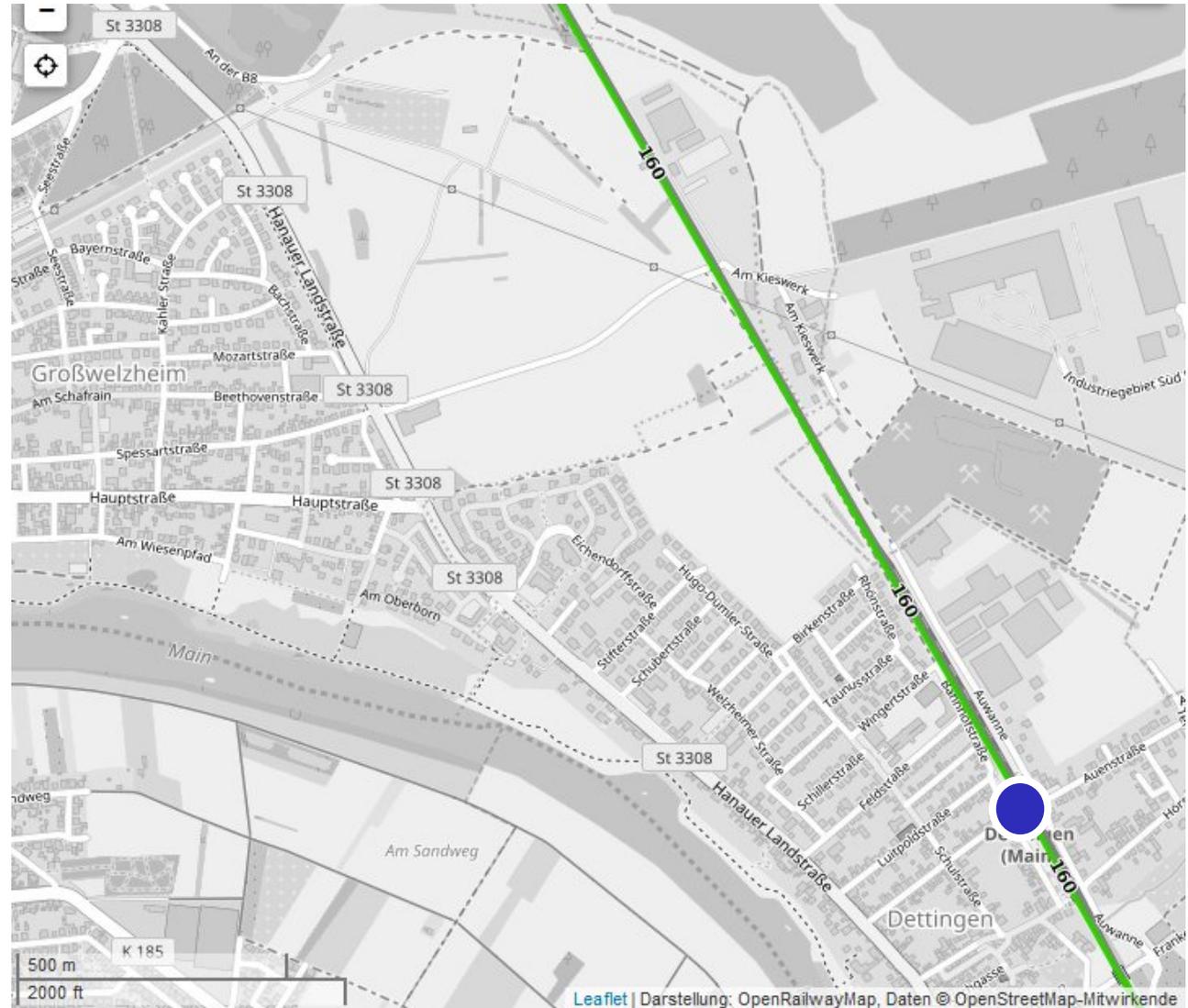
- ▲ Veränderungsanlass u.a. durch zusätzliche Güterzüge der Relation (Friedberg -) Hanau Rauschwald - Aschaffenburg
- ▲ Umbau der Bahnhöfe Großkrotzenburg und Kahl erfordern integrierte Planung (Stellwerkstechnik)
- ▲ 27.10.2017 Gemeindevertreter-sitzung: Antrag „Weiterführung der S8/9 nach Großkrotzenburg“
- ▲ „Schnelle“ Weichen und Bahnsteigerhöhung (kompatibel zu dritter Gleisachse)
- ▲ Schallschutz





Dettingen

- ▲ **BEG-Projekt zur Erhöhung von Bahnsteig 1**
- ▲ **Einbau „schnellerer“ Weichen zur Verkürzung der Fahrzeitverluste im regionalverkehr bzw. bei Überholungen**
- ▲ **Bau der Ortsumfahrung verbaut dritte Gleisachse => Notwendigkeit späterer Umbauten (vgl. Stellungnahme des BUND)**





Rückersbacher Schlucht

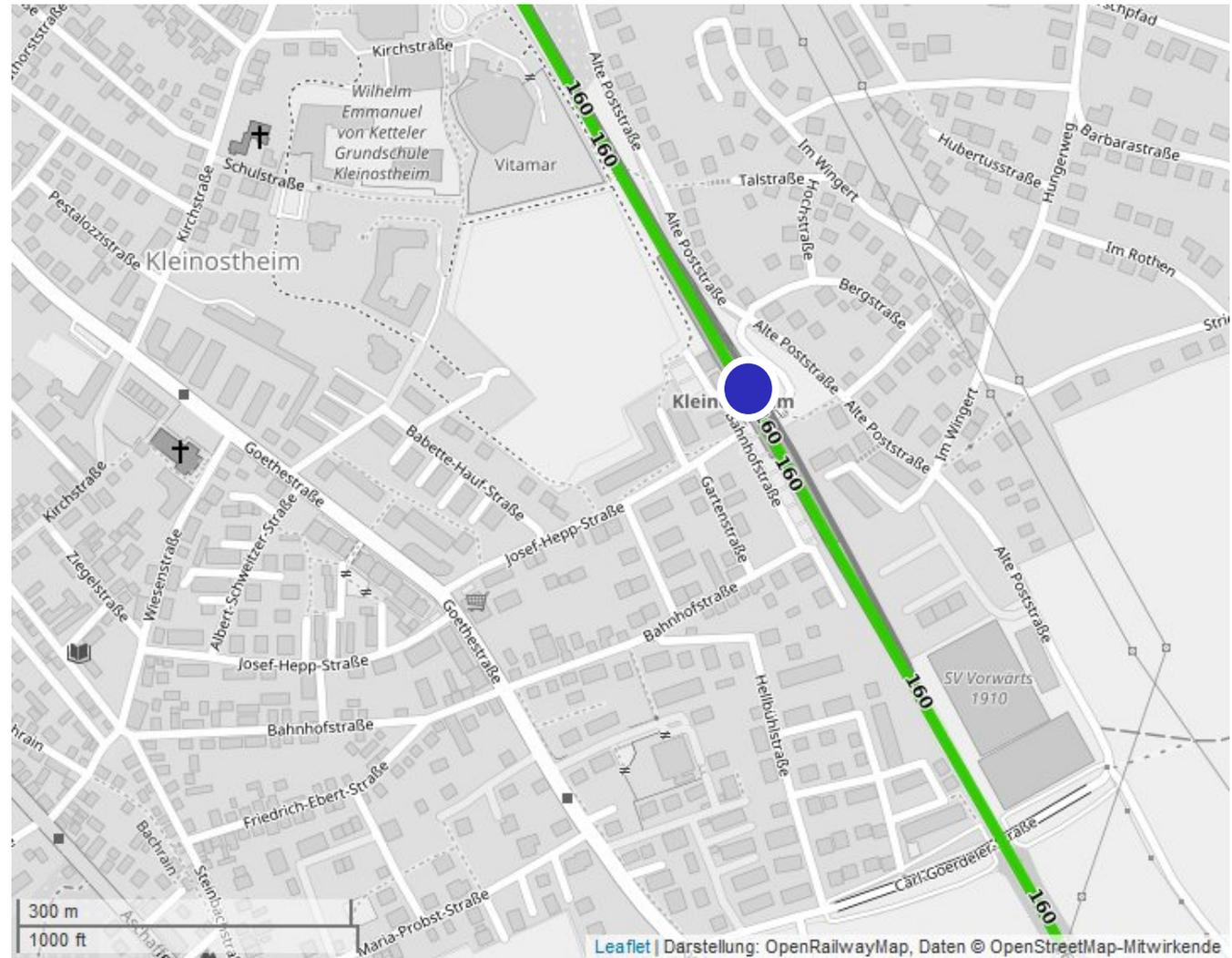
- ▲ Stilllegung zugunsten von „Mainaschaff Nord“ geplant
- ▲ Begründung: „fehlende Kapazitäten“...
- ▲ Vorschlag: Verlegung mit zugleich besserer Erschließung von Kleinostheim Nord statt ersatzloser Auflassung
- ▲ Schallschutz





Kleinostheim

- ▲ **BEG-Projekt:**
Erhöhung von Gleis 1
- ▲ **Umbau des mittleren Bahnsteiges steht noch aus**
(Erhöhung, mobilitätsbehindertengerechter Zugang)
- ▲ **Vorschlag: Bau eines Mittelüberholungs-gleises**
(konfliktfreie Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen)
- ▲ **Schallschutz**





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 der Geschwindigkeiten = Kapazitätserweiterung + besserer Pünktlichkeit
- * Fahrzeitkürzung in SPfV und SPNV
- * Sinnvoller Umbau des Verzweigungsknotens Kahl (Bahnsteiglage/-erhöhung/-zugang)

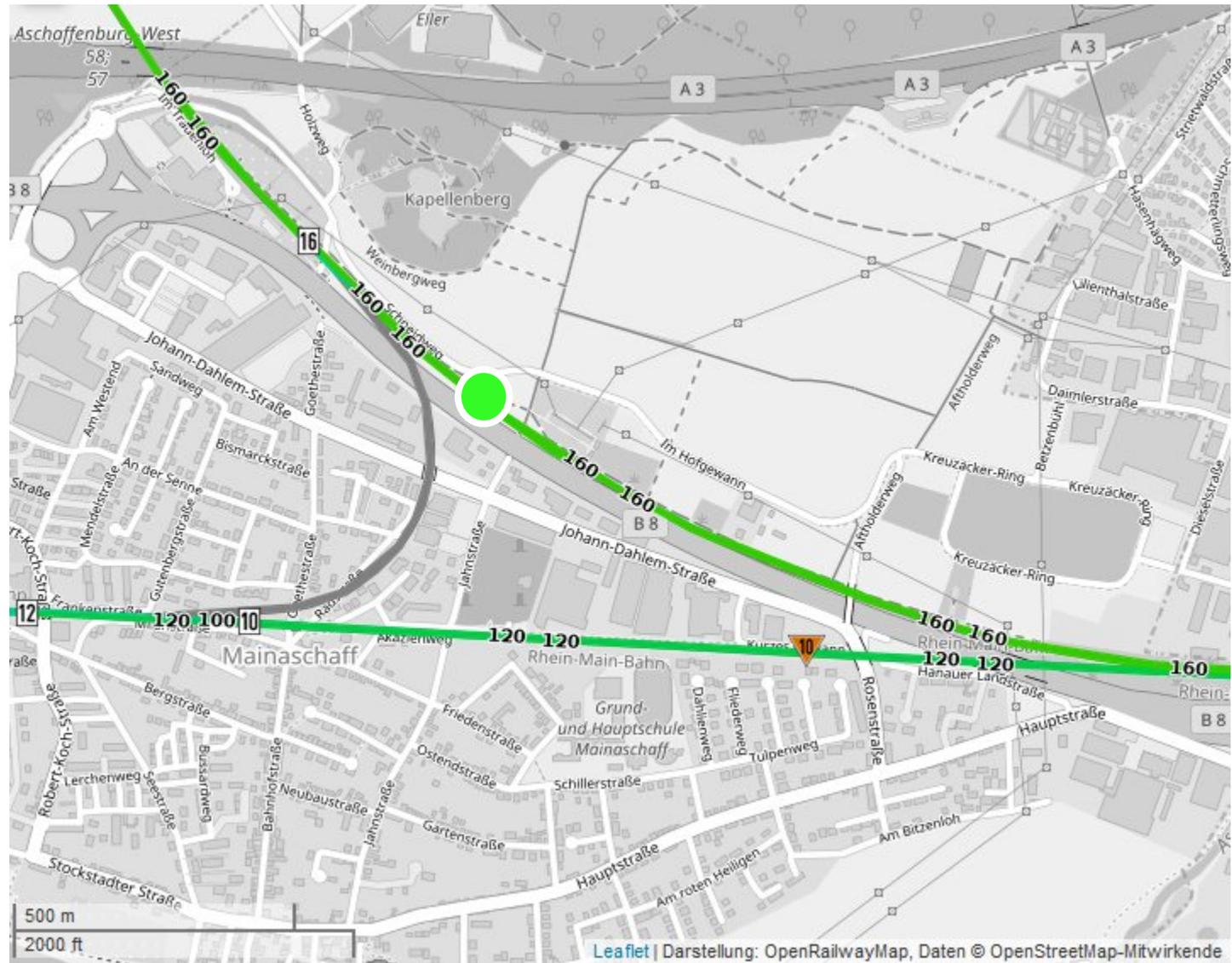
▲ Umsetzung

- * Stufe 1a – aufwärtskompatibler Umbau Bf Kahl (Beseitigung Geschwindigkeitseinbruch)
- * Stufe 1b – Verlängerung 3. Gleis von Kahl nach Dettingen
- ~~* Stufe 1c – „Neuer Südost-Lückenschluss Hanau“ unter Nutzung der „Kohlebahn“~~
- * Stufe 2 – Beseitigung Geschwindigkeitseinbruch am Abzweig Steinerts (100/160 km/h)
- * Stufe 3 – Verlängerung 3. Gleis von Dettingen nach Kleinostheim



Mainaschaff Nord (Neubauprojekt BEG)

- ▲ **BEG-Projekt:**
Neubau eines Haltepunktes
- ▲ **Wechselwirkungen mit Abzweig Steinerts beachten:**
dort z.Z. in Richtung Aschaffenburg nur 100 km/h möglich, obwohl Streckentrasierung weit höhere Entwurfsgeschwindigkeit zuließe (Flachkreuzung)





Aschaffenburg Hbf

Zahlreiche Einzelmaßnahmen als Teile eines Gesamtkonzeptes, u.a.:

- ▲ Wiedereinrichtung einer Weichenverbindung zur konfliktfreien Ausfahrt aus Gleis 7 in Richtung Hanau
- ▲ Schnellere Einfahrt und Vermeidung von Kreuzungskonflikten aus der Strecke nach/von Darmstadt
- ▲ Zusätzliche Deckungssignale (Bahnsteigbelegung, Flügelungskonzepte)
- ▲ Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs



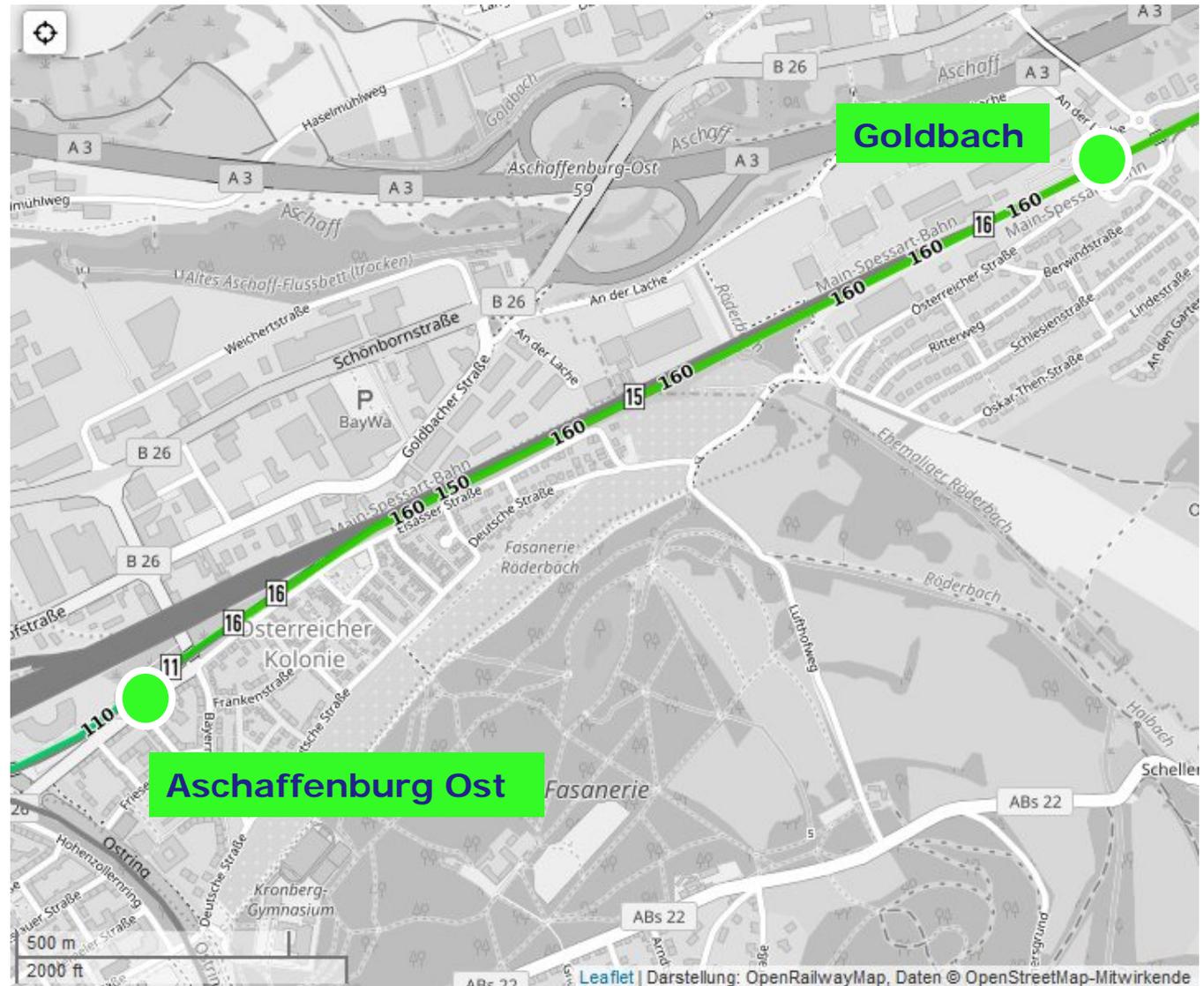


Aschaffenburg Ost (Neubauprojekt BEG)

- ▲ Neubau an Hauptstrecke 5200 geplant
Konsequenz:
keine Entmischung an dieser Stelle

Goldbach (Option)

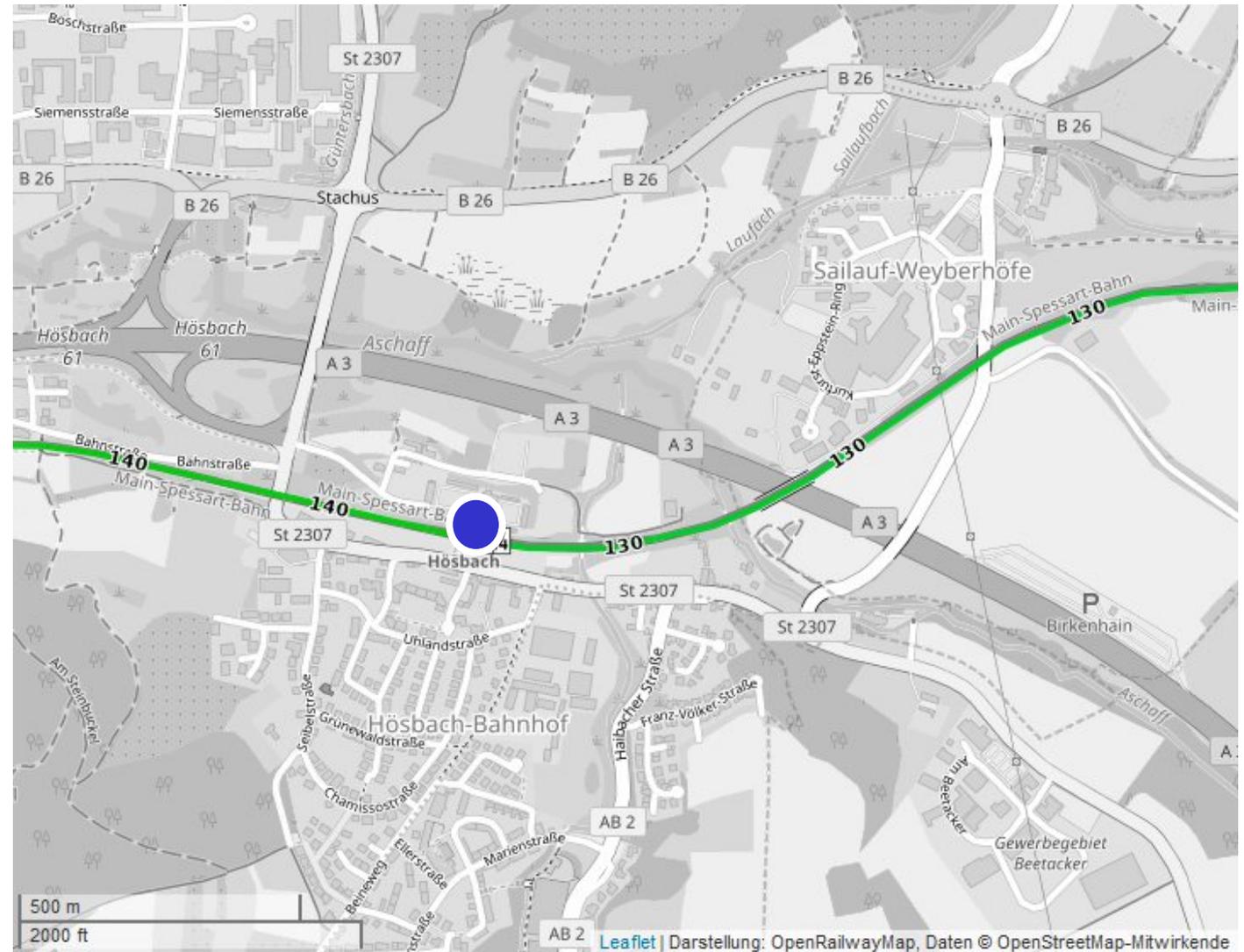
- ▲ Einrichtung wünschenswert
- ▲ Auch hier Problem bei Einrichtung an Strecke 5200





Hösbach

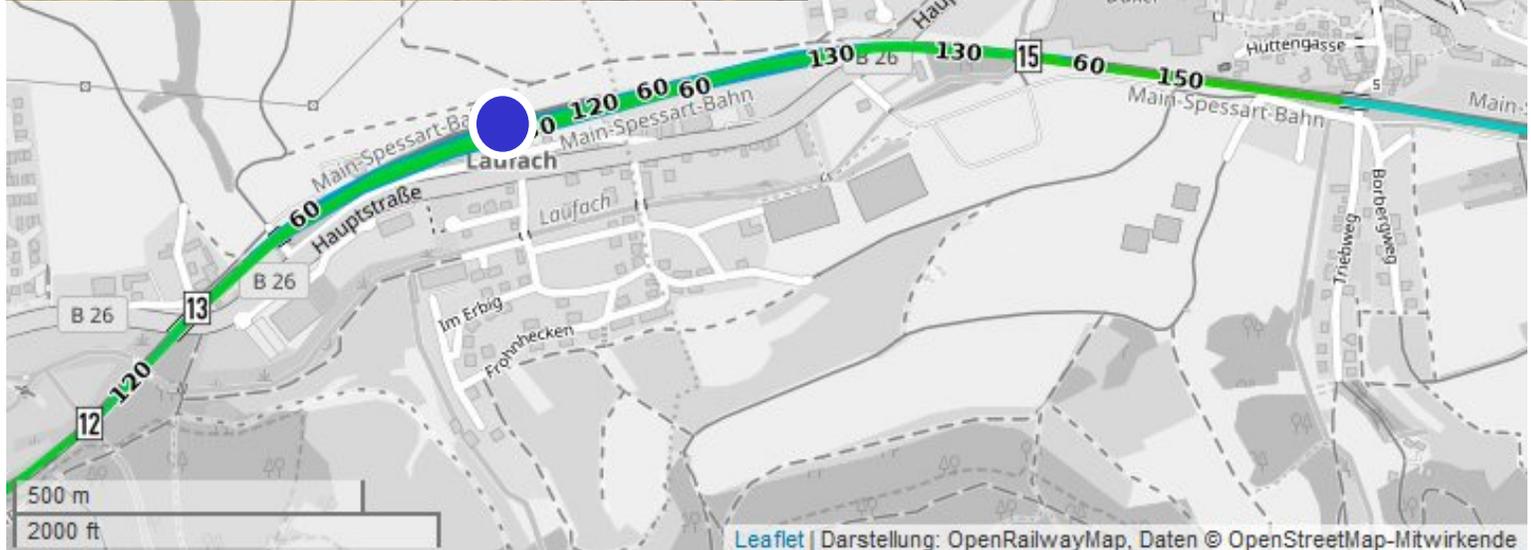
- ▲ Bahnhof hatte früher drei Gleise
- ▲ Im Zuge der „Modernisierung“ Rückbau auf nur zwei Gleise und Entfall früherer Überleitmöglichkeiten
- ▲ Östlich im Anschluss wäre Linienverbesserung vorzusehen
- ▲ Schallschutz





Laufach

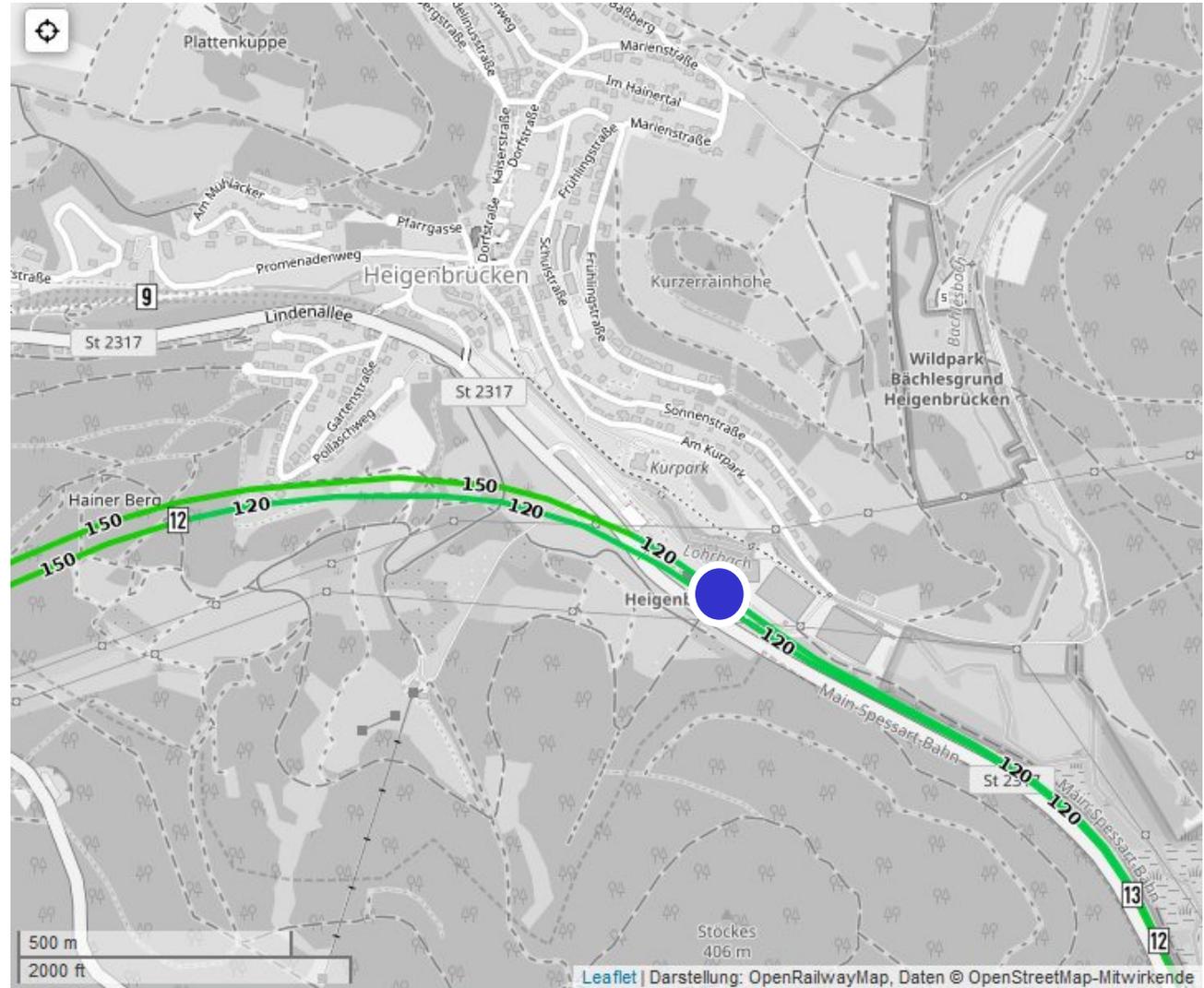
- ▲ Option auf Linienverbesserung in Richtung Hösbach sowie im Bahnhof selbst wurde nicht genutzt
- ▲ Schallschutz
- ▲ Neues Betriebskonzept ermöglicht keinen Übergang zwischen RB- und RE-Linie





Heigenbrücken

- ▲ **Stellungnahme BN/BUND 4.5.2009 (39 Seiten)**
- ▲ **Verlust von RB-Leistungen vorhergesagt**
- ▲ **Keine endenden/wendenden Züge möglich**
- ▲ **Durch Verfüllung Schwarzkopftunnel keine Entmischung RB- / übrige Verkehre möglich**
- ▲ **Neuer Haltepunkt liegt nicht besser zur Besiedlung**
- ▲ **Dauerhafter Geschwindigkeitseinbruch durch ca. 800m-Radius der NBS**





Wiesthal

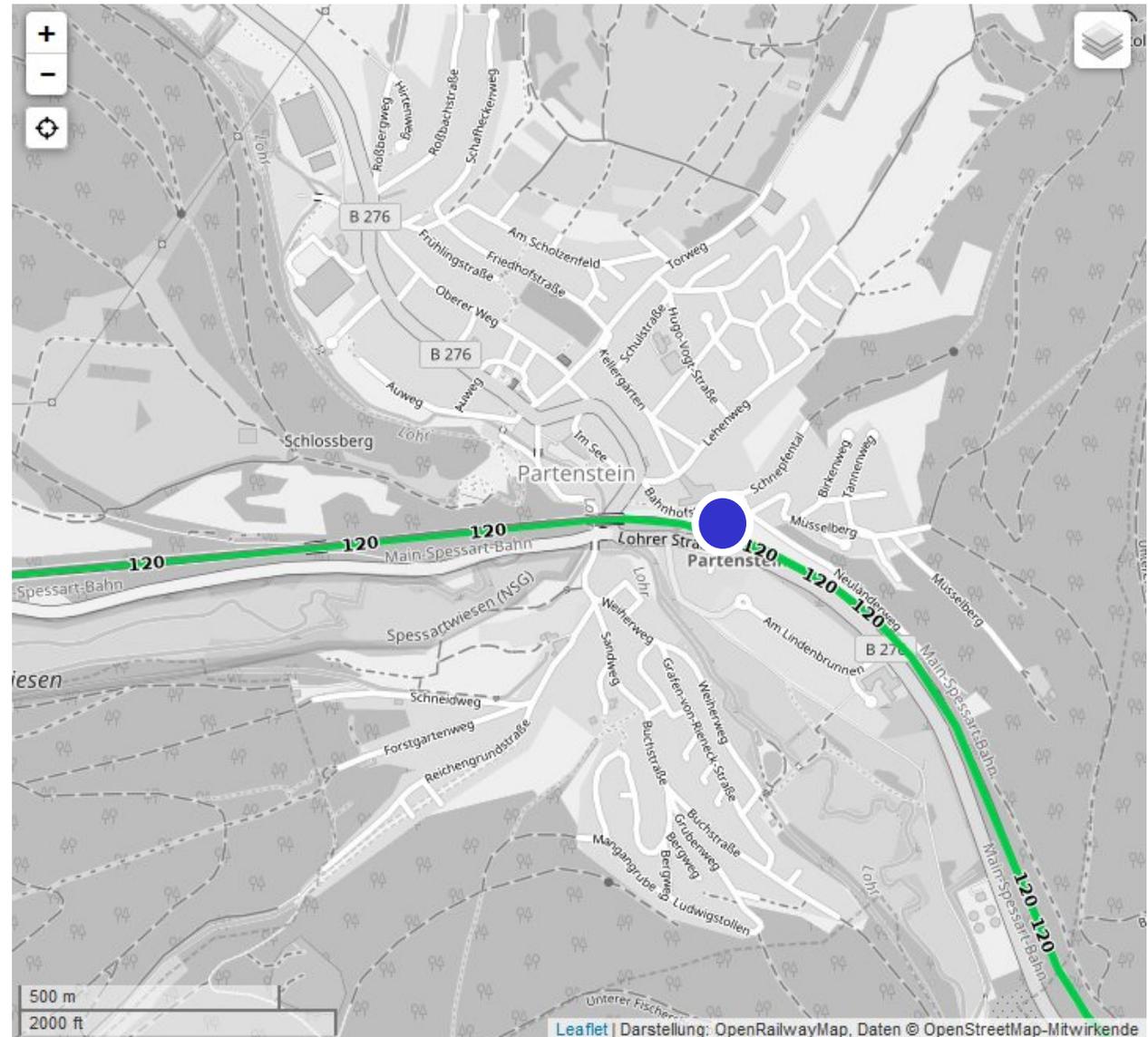
- ▲ Herstellung eines mobilitäts-behinderten-gerechten Zugangs zum Mittelbahnsteig





Partenstein

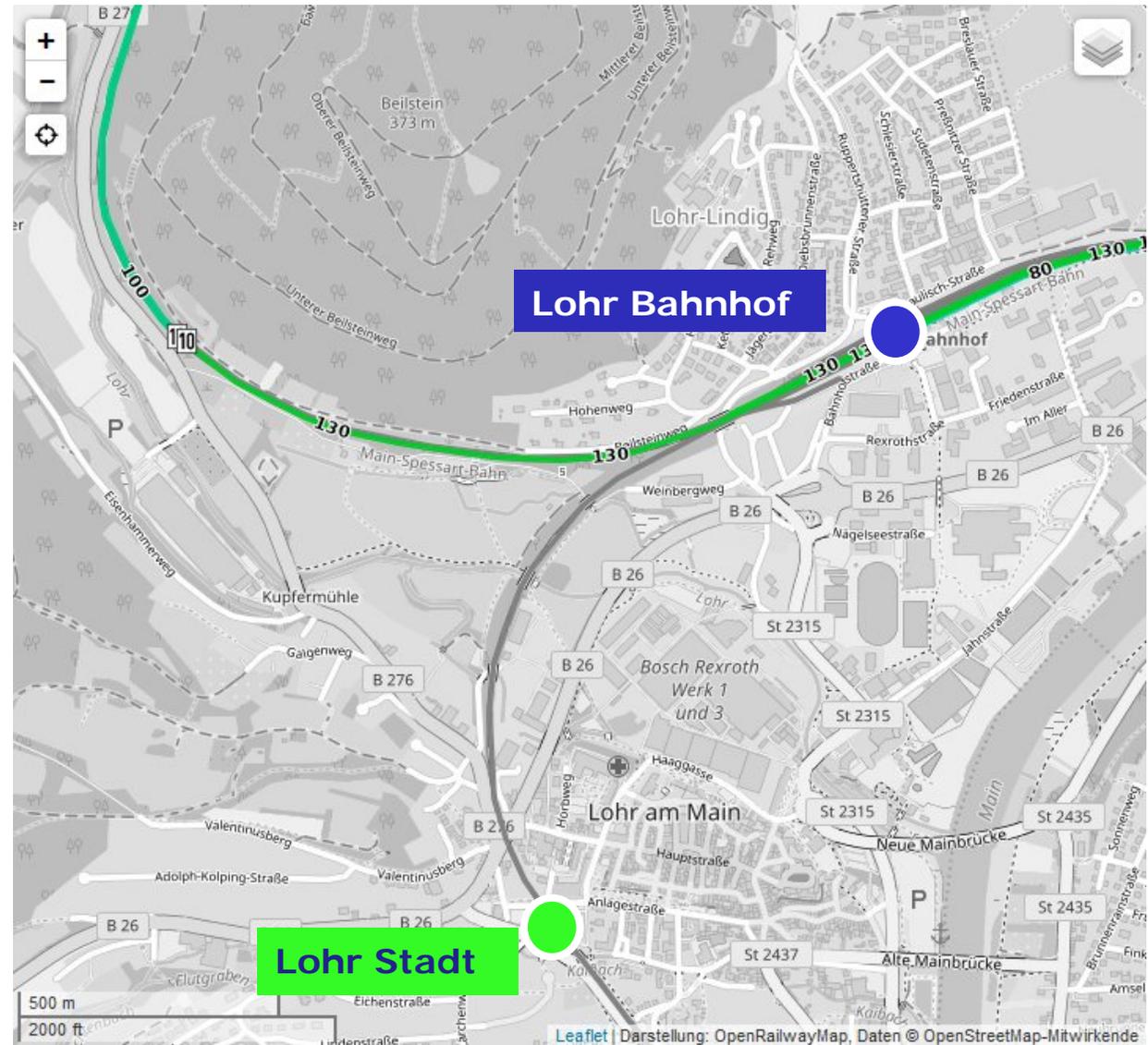
- ▲ Herstellung eines mobilitätsbehindertengerechten Zugangs zu Richtungsbahnsteig nach Gemünden
- ▲ Derzeit keine Überholmöglichkeit mehr vor Ort





Lohr

- ▲ Herstellung der Mobilitätsbehindertene rechtigkeit im Bahnhof
- ▲ (Wieder-)Einrichtung einer siedlungsschwerpunktnahen Station in Lohr Stadt
- ▲ Schallschutz durch Bau der „Nordumfahrung Lohr“
- ▲ Verlagerung von nicht in Lohr haltenden Güter- und Fernzügen auf die Nordumfahrung schafft Kapazitäten für den Regionalverkehr





Baustein für Ausbau von Südkorridor: Nordumfahrung Lohr





Nantenbach

- ▲ Umbau in eine höhenfreie Verzweigung
- ▲ Anschluss der Nordumfahrung Lohr



In Blickrichtung links die Nantenbacher Kurve Richtung Würzburg und rechts die Altstrecke über Gemünden





Neuendorf (Option auf Reaktivierung)

- ▲ Stilllegung 1982
- ▲ Wiedereröffnung und Einbindung in modifiziertes RB-Konzept



Sackenbach (Option auf Neubauprojekt)

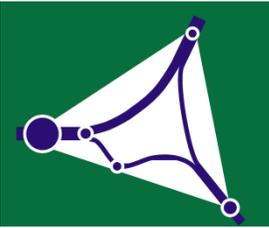
- ▲ Option auf Einbindung in modifiziertes RB-Konzept





Bahndreieck Spessart

Ausbau/Neubau länderübergreifend
ABS/NBS Hanau – Würzburg/– Fulda



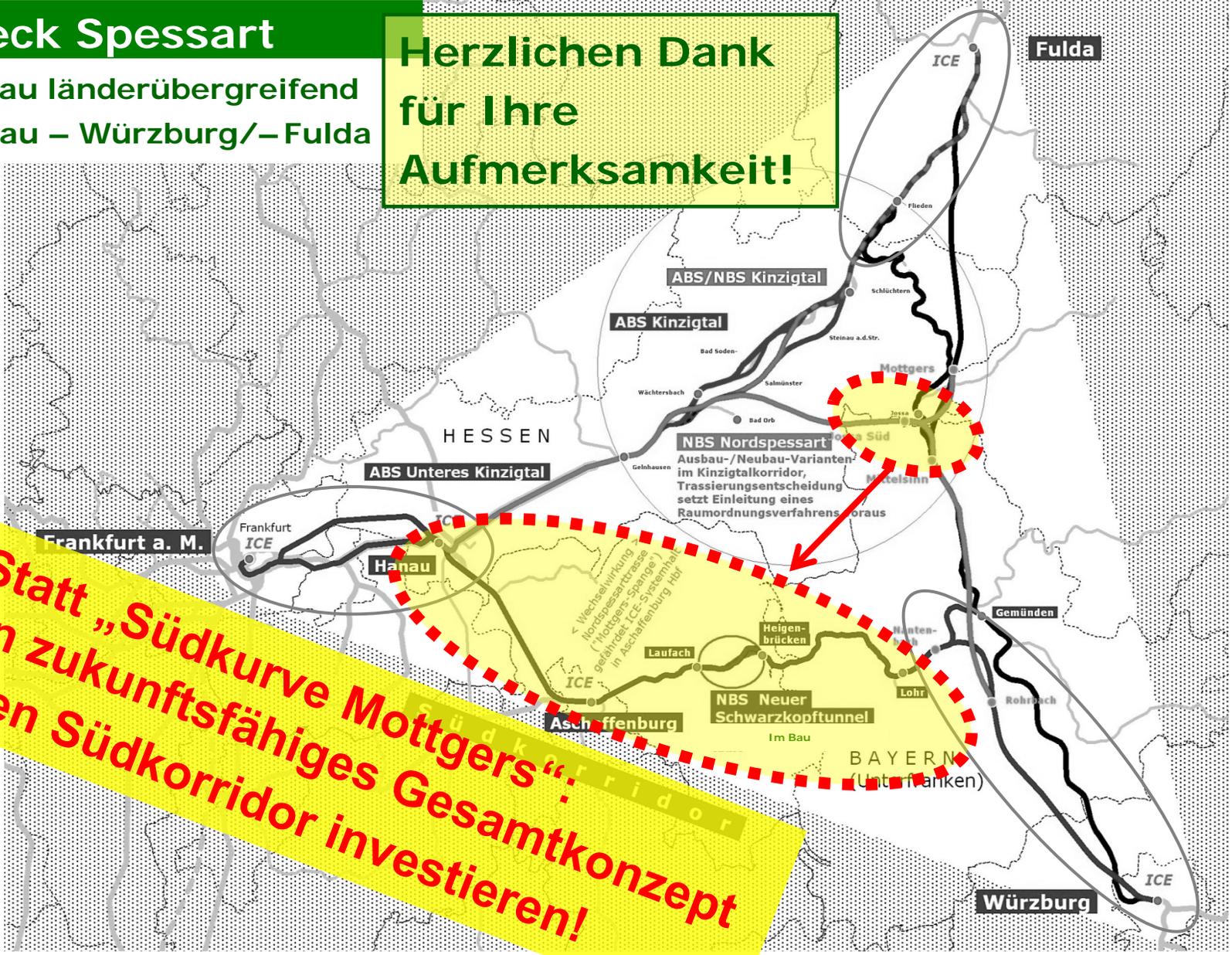
Knoten, Strecken,
Bündelungs-
abschnitte

- AG ICE Bahndreieck Spessart
- BUND Bayern (BN)
- VCD Bayern
- Hessen
- Pro Bahn

Treffen seit 2000
= im 19. J.

Info-Austausch
länderübergreifend
* Kontinuierliches,
ehrenamtliches
Engagement
in Hessen und Bayern

Herzlichen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!



**Statt „Südkurve Mottgers“:
Geld in ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept
für den Südkorridor investieren!**