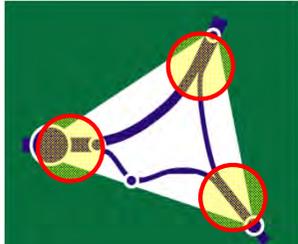




Bahndreieck Spessart

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



Knoten, Strecken,
 Bündelungs-
 abschnitte

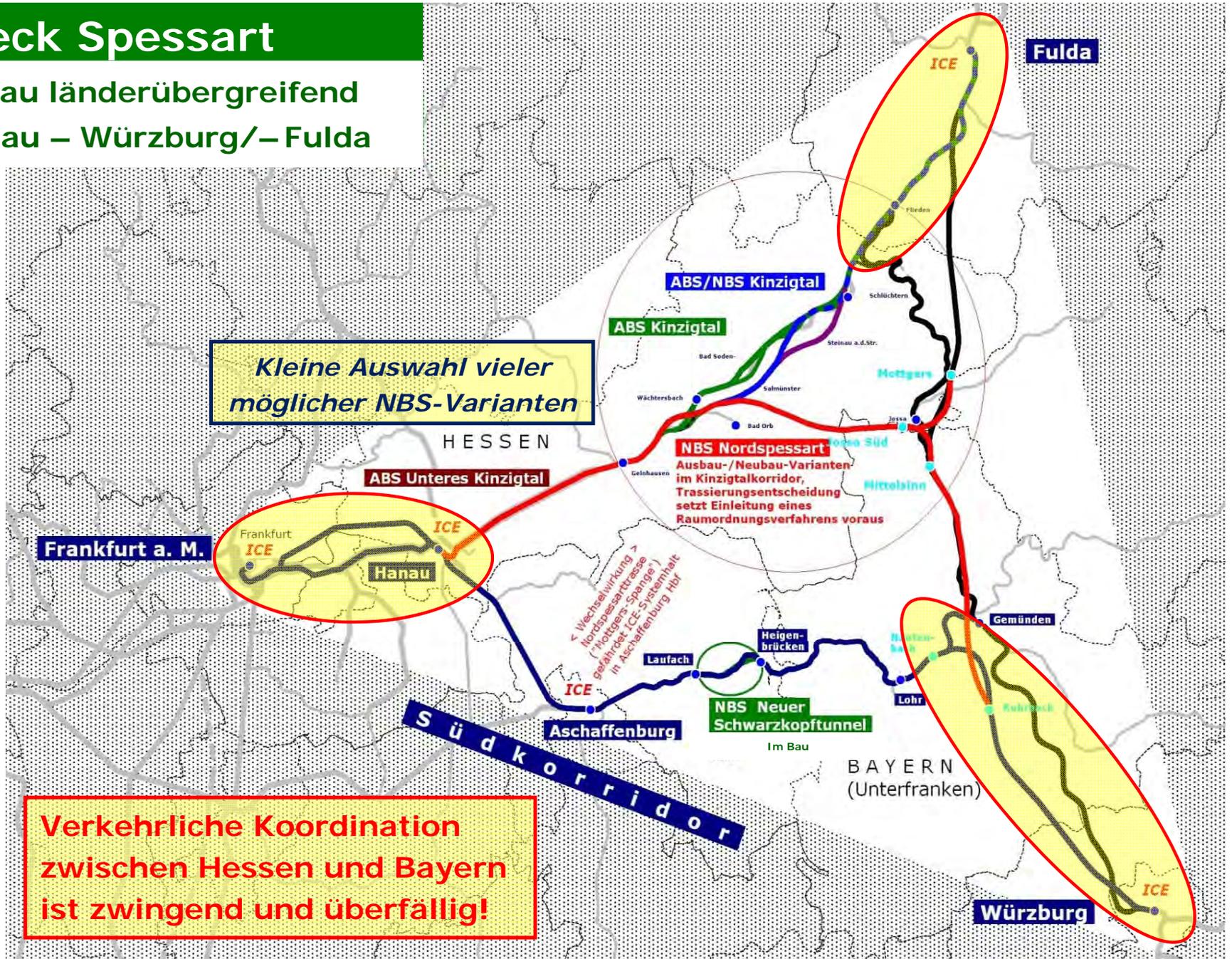
ARGE Bahndreieck Spessart:

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

Treffen seit 2000
 = „im 17. Jahr“

Info-Austausch
 länderübergreifend:

- * Kontinuierliches, ehrenamtliches Engagement in Hessen und Bayern



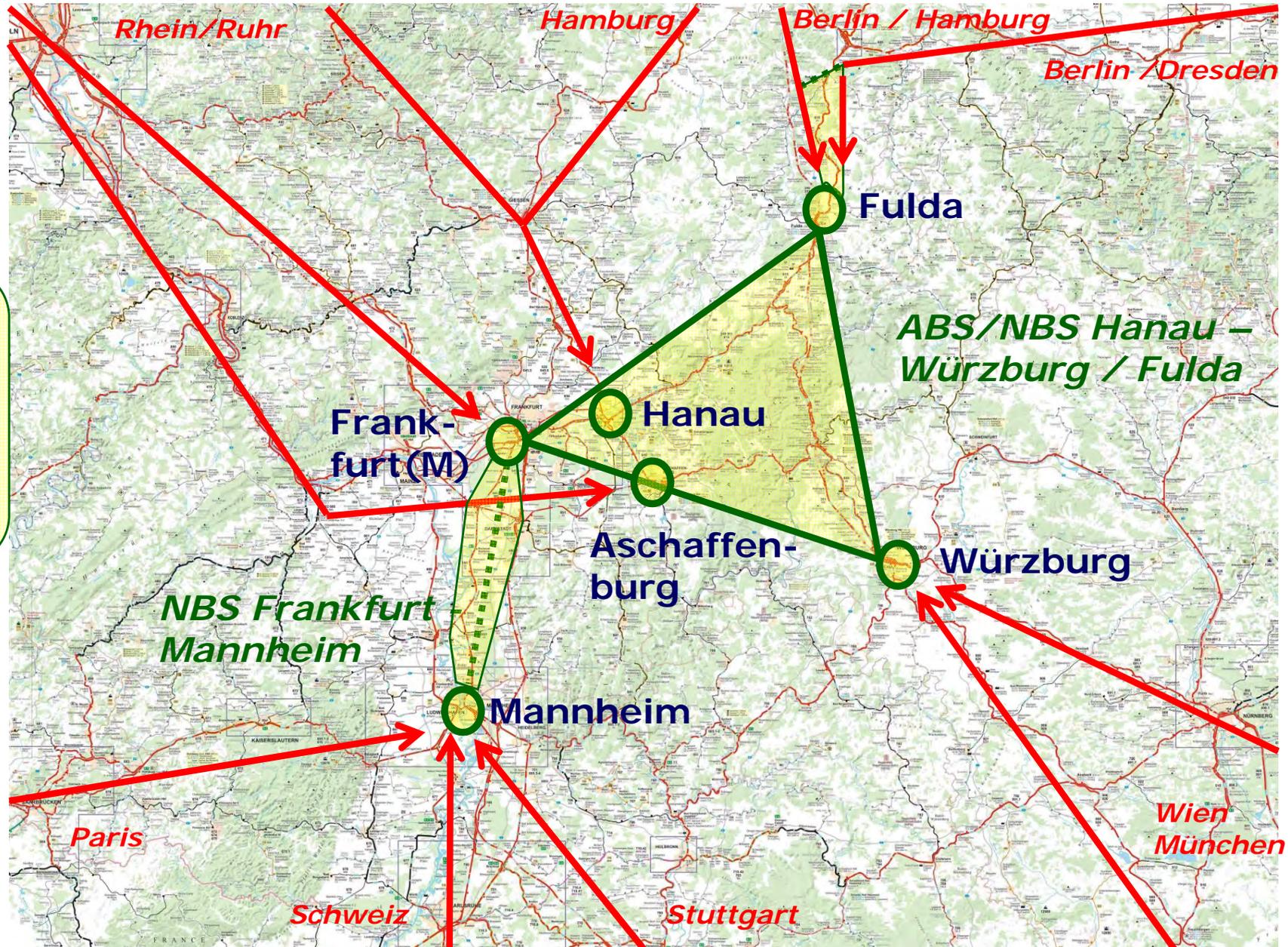


Das Bahndreieck Spessart im Eisenbahnnetz

▲ **Zentrale Lage im EU-weiten Schienen-Netz**

▲ **Projektkette (Bebra –) Fulda – Frankfurt – Mannheim nur gemeinsam wirksam!**

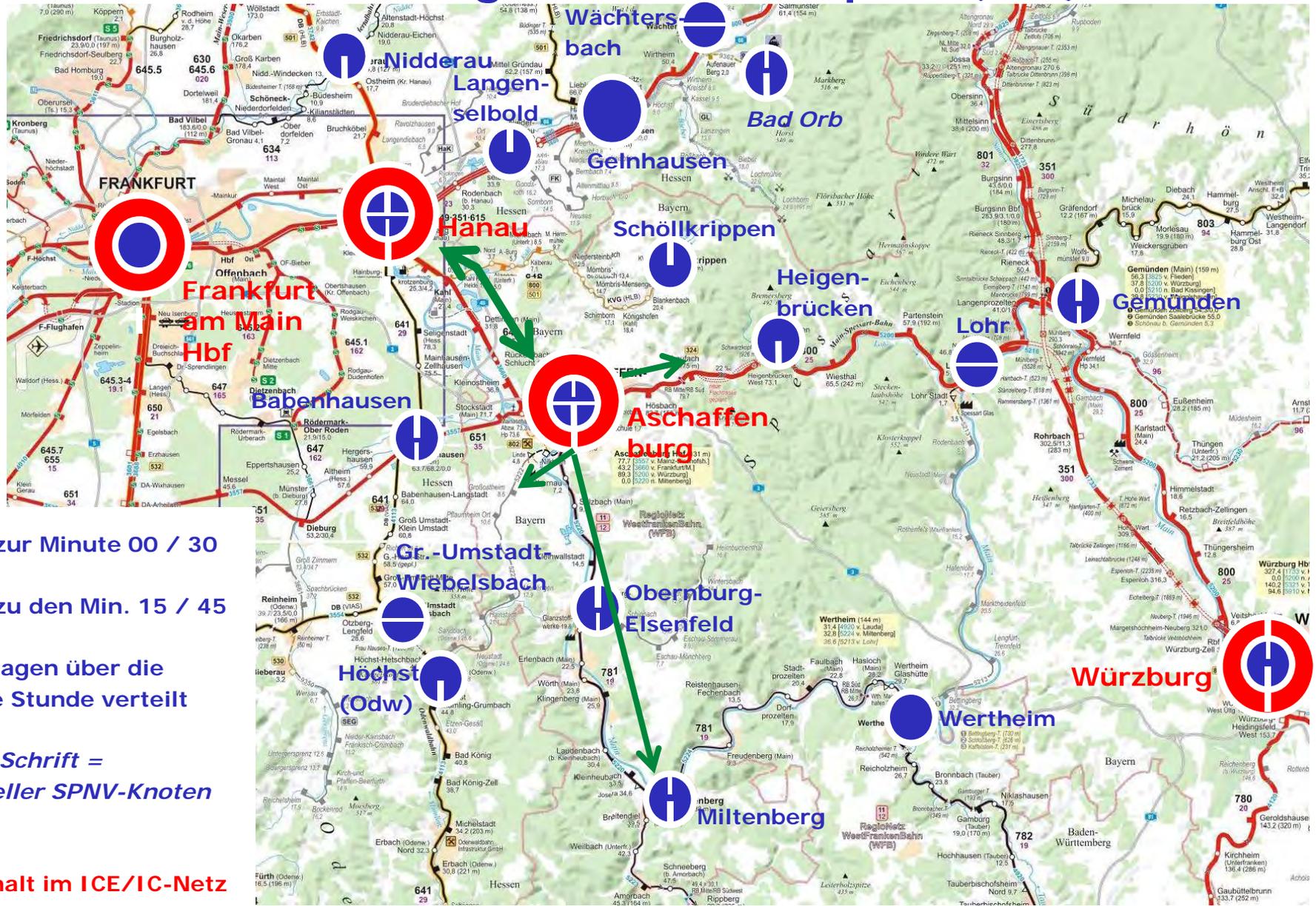
▲ **Rolle der Knoten Hanau und Aschaffenburg für Personen- und Güterverkehr**



Kartengrundlage: Eisenbahnatlas Deutschland (2008)



Umsteige-Zielknoten im Integralen Taktfahrplan (ITF)



Kartengrundlage: Eisenbahnatlas Deutschland (2008)



Knoten zur Minute 00 / 30

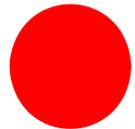


Knoten zu den Min. 15 / 45



Zugpassagen über die gesamte Stunde verteilt

Kursive Schrift = potenzieller SPNV-Knoten

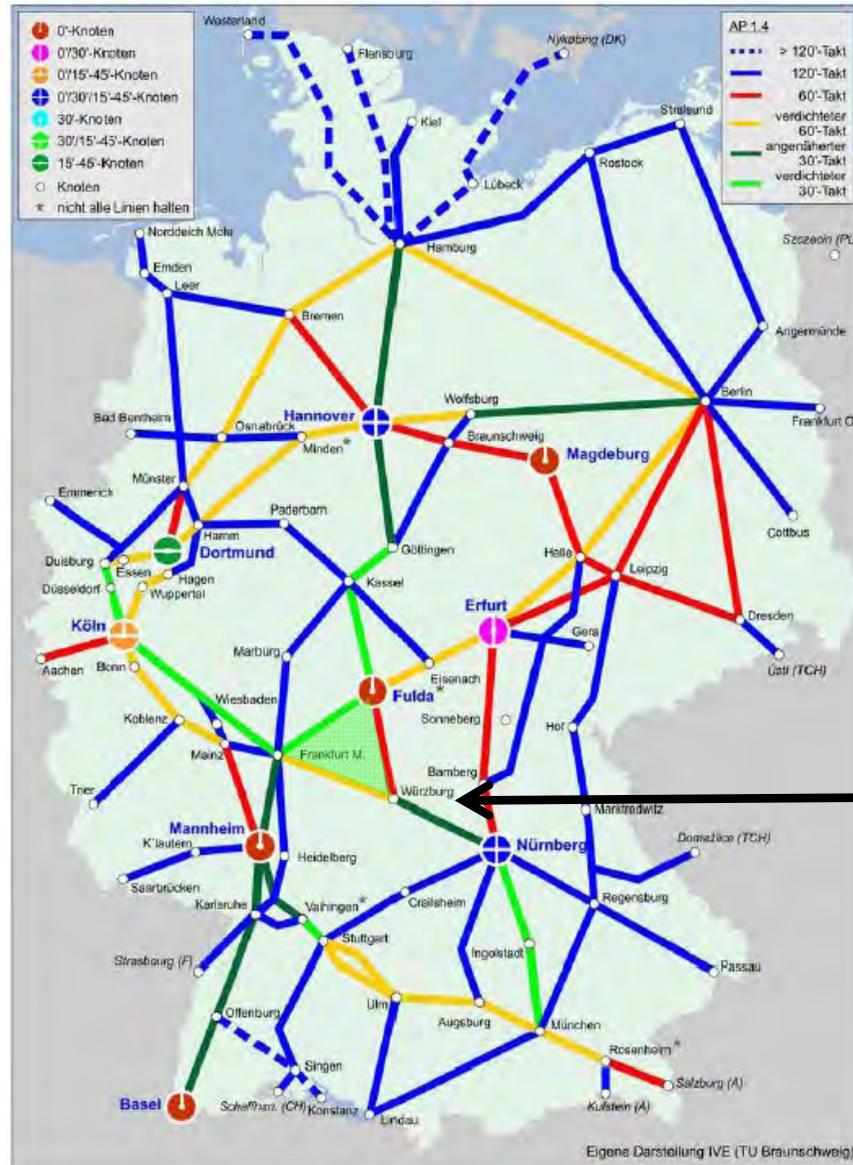


Systemhalt im ICE/IC-Netz

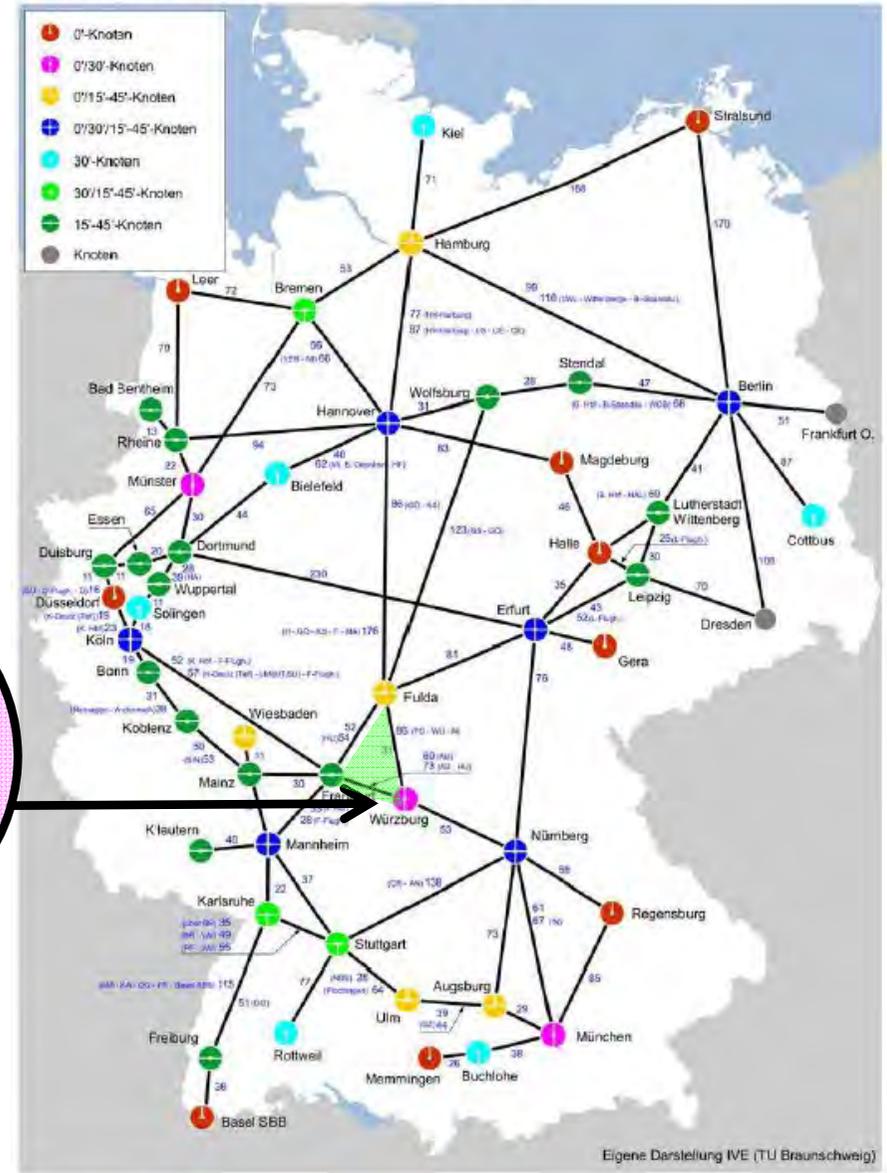


Integraler Taktfahrplan... und seine Umsetzung vor Ort?

Takte im SPFV (AP 1.4)



Taktknoten und Kantenfahrzeiten (AP 1.4)



Der BVWP 2030 liefert **keine konkreten Aussagen zur ITF-Entwicklung und dessen Umsetzung**



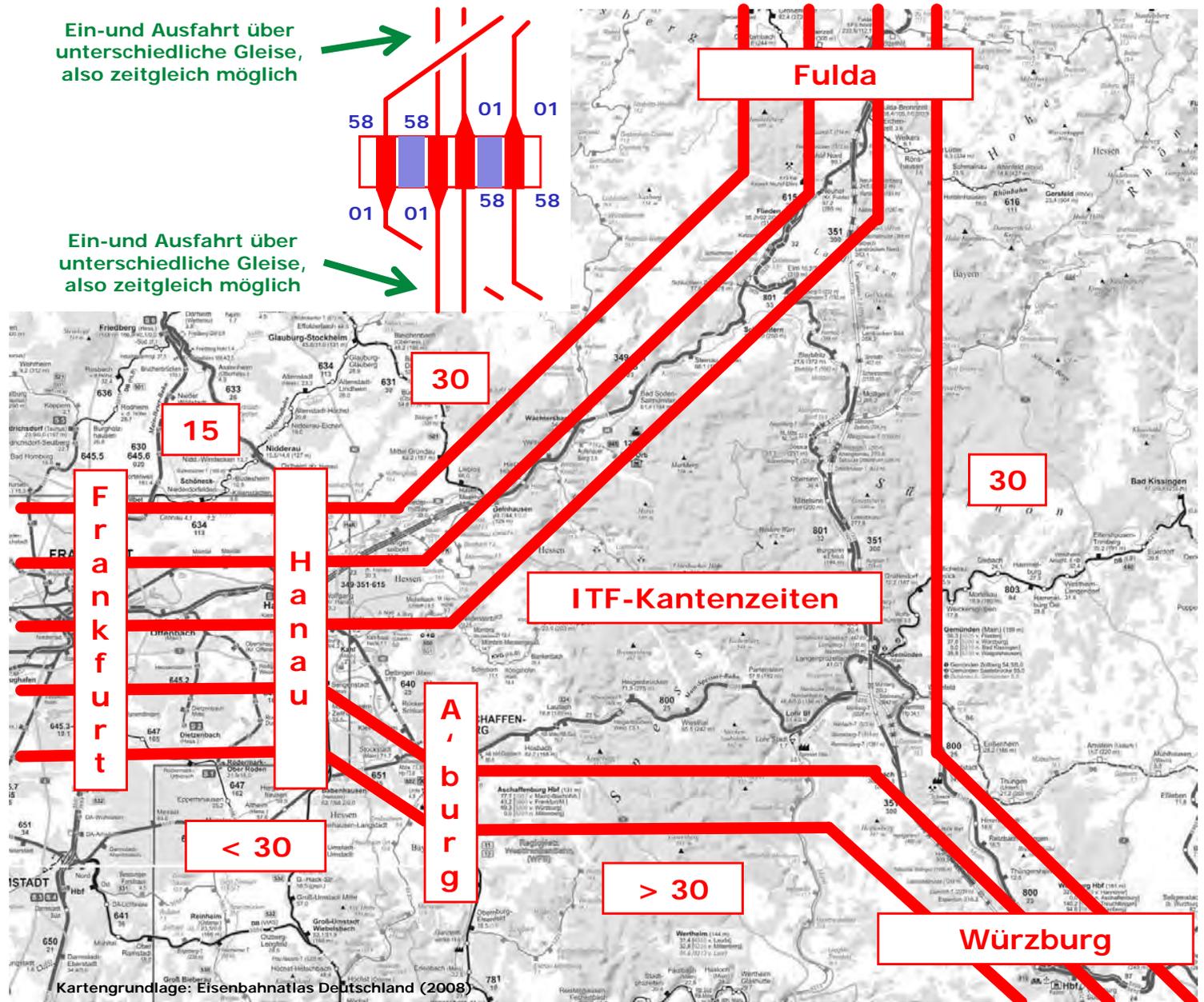
ITF-Nutzen resultiert für „kleinere“ ICE-Knoten!



Einbindung des Bahndreiecks in den bundesweiten ITF

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

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

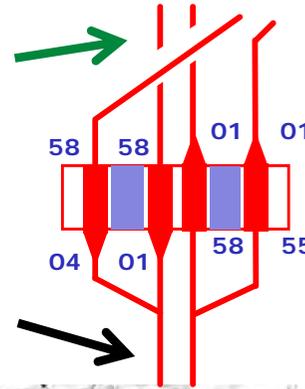




Schwerwiegende ITF-Konflikte durch „Mottgers-Spange“

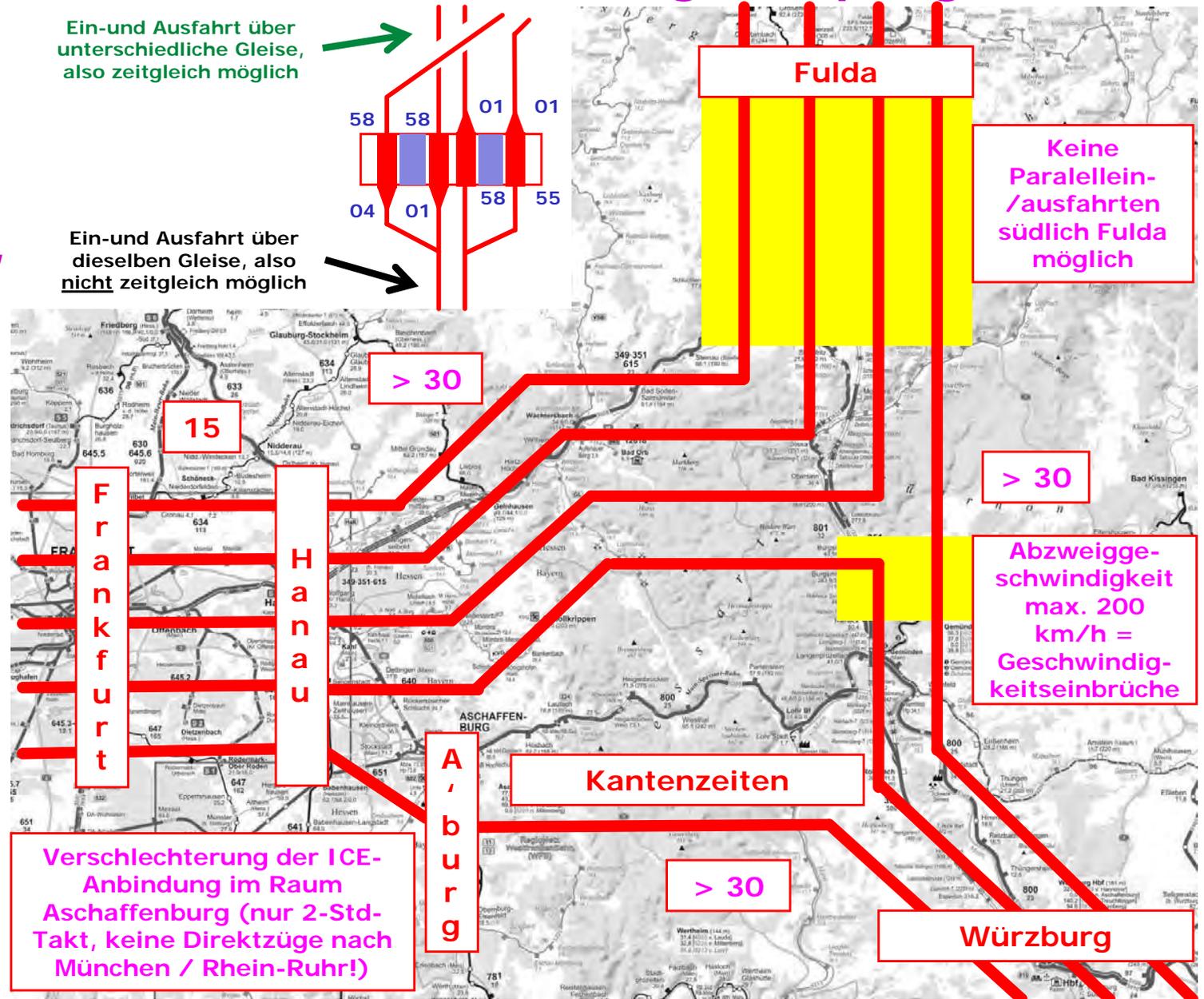
- ▲ Die Variante „Mottgers-Spange“ verhindert zeitgleiche Ein- und Ausfahrten aus/in Richtung Süden, verlängert damit Korrespondenzaufenthaltszeiten in Fulda bzw. dehnt dauerhaft die Kantenzeiten

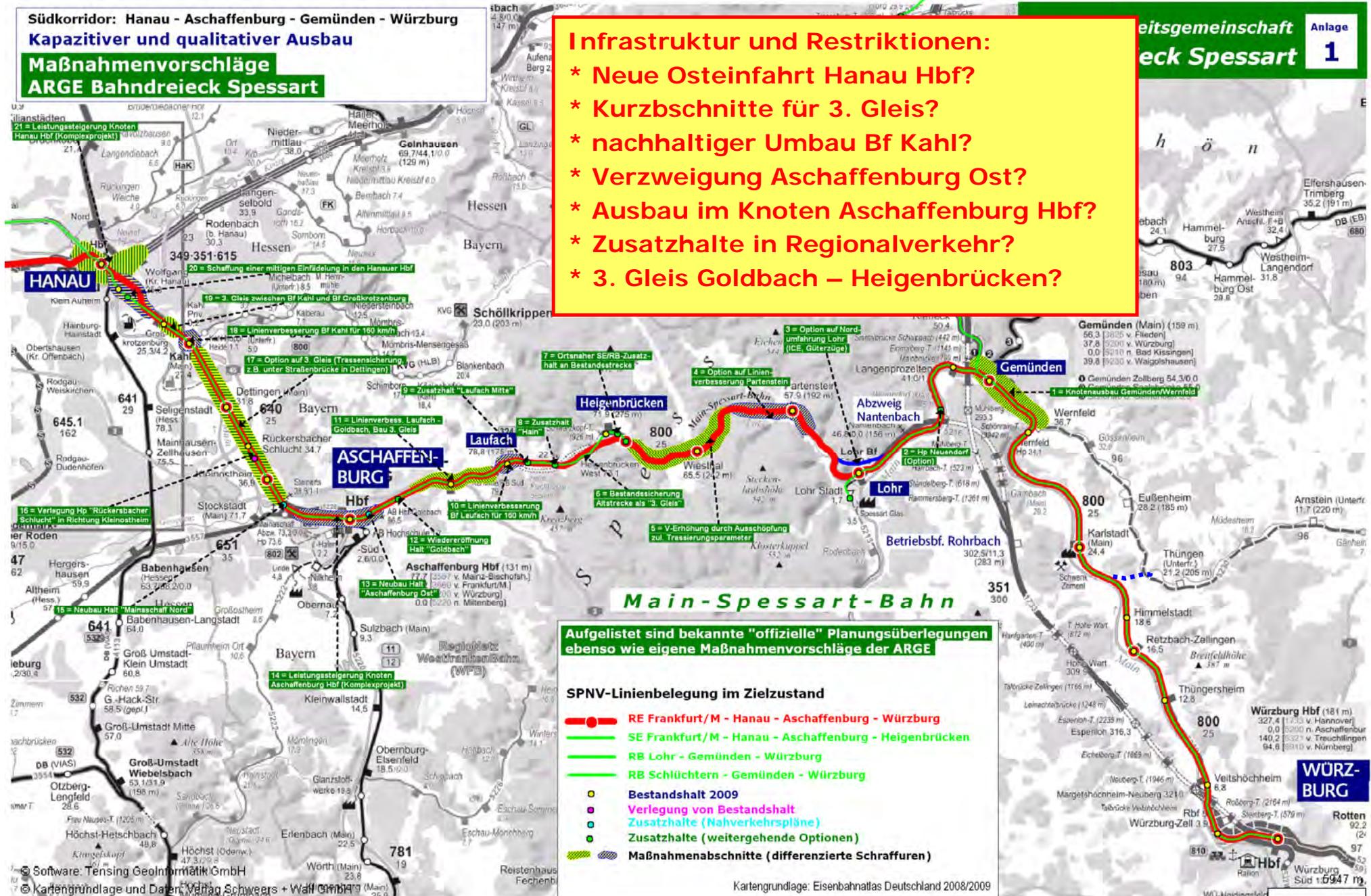
Ein- und Ausfahrt über unterschiedliche Gleise, also zeitgleich möglich



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







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

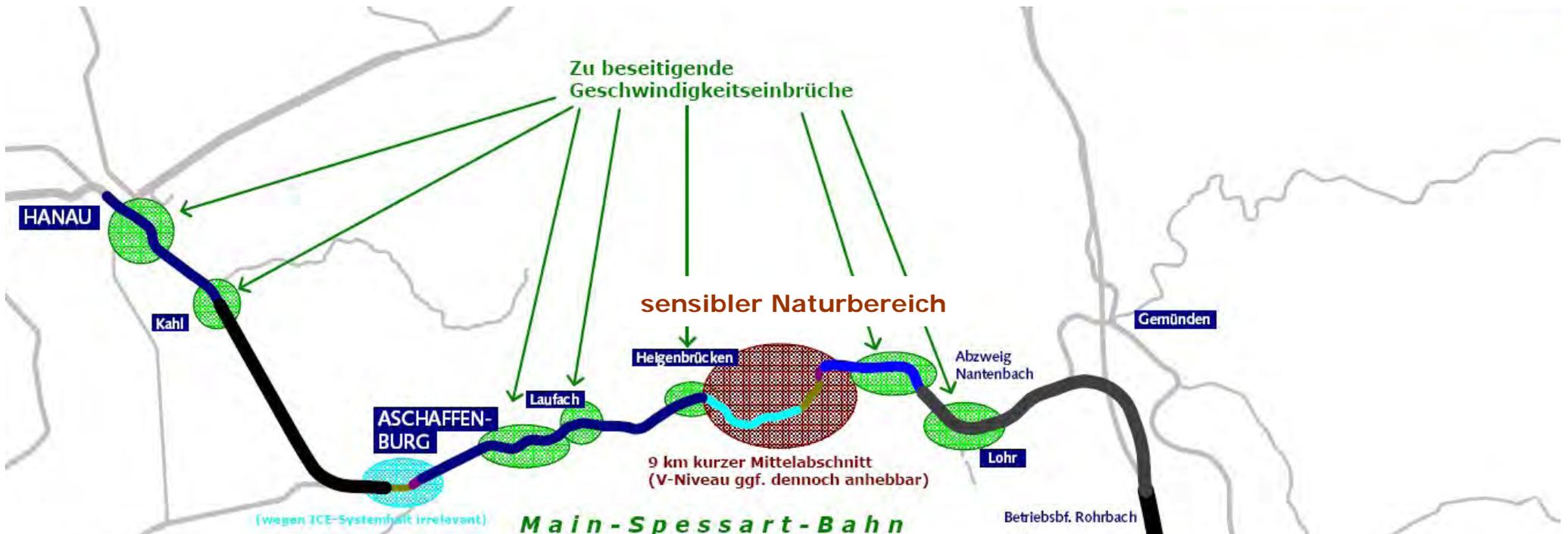
- * Entmischung der Geschwindigkeiten = Kapazitätserweiterung + besserer Pünktlichkeit
- * Fahrzeitkürzung in SPfV und SPNV
- * Sinnvoller Umbau des Verzweigungsknotens Kahl (Bahnsteiglage/-erhöhung/-zugang)

▲ 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 – 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



Bausteine zur Erhöhung und Verstetigung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten

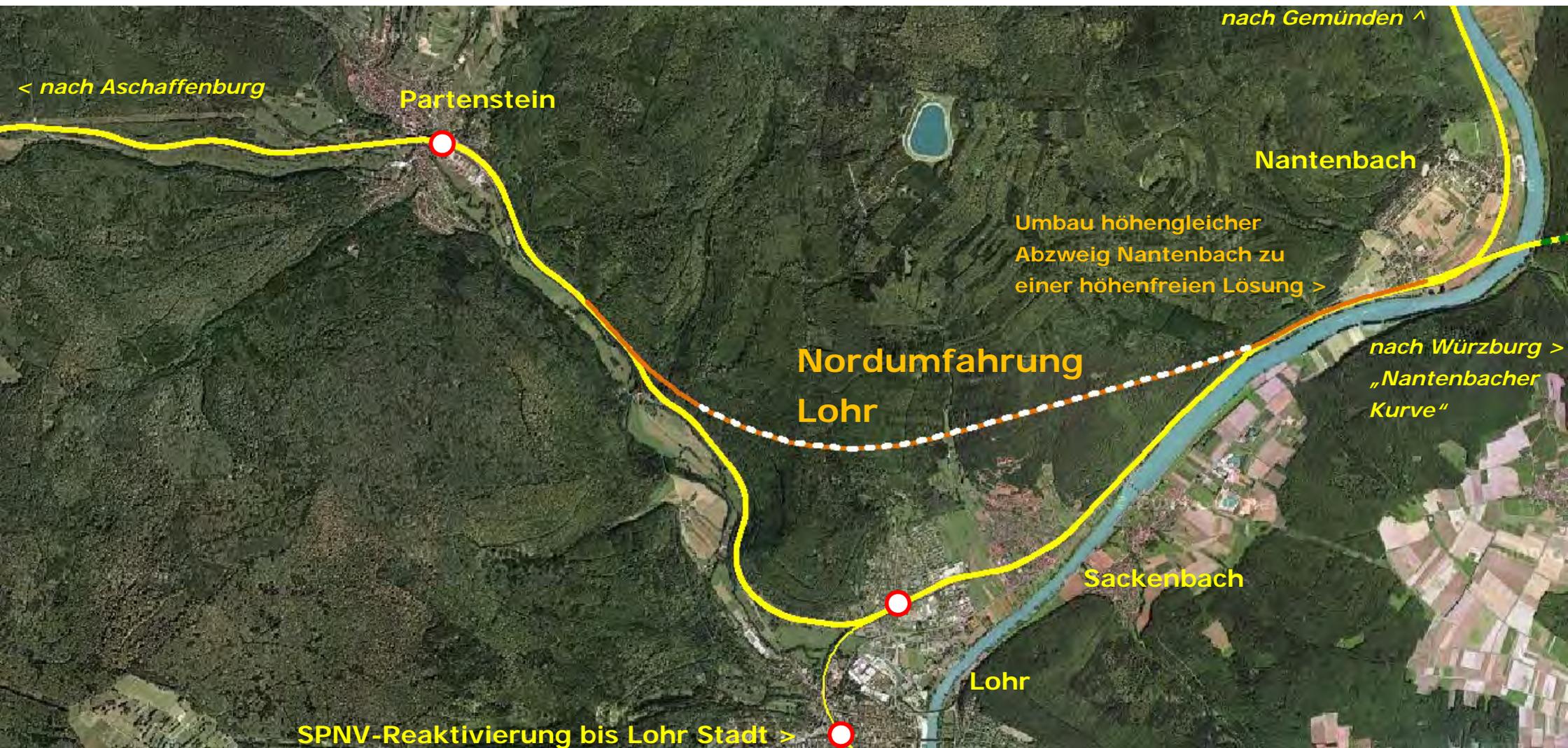


Mit moderatem Ausbaukonzept sind von den ca. 125 Streckenkilometern zwischen Frankfurt(M) nach Würzburg ganze **17 km = 13,6%** nur **zweigleisig**:



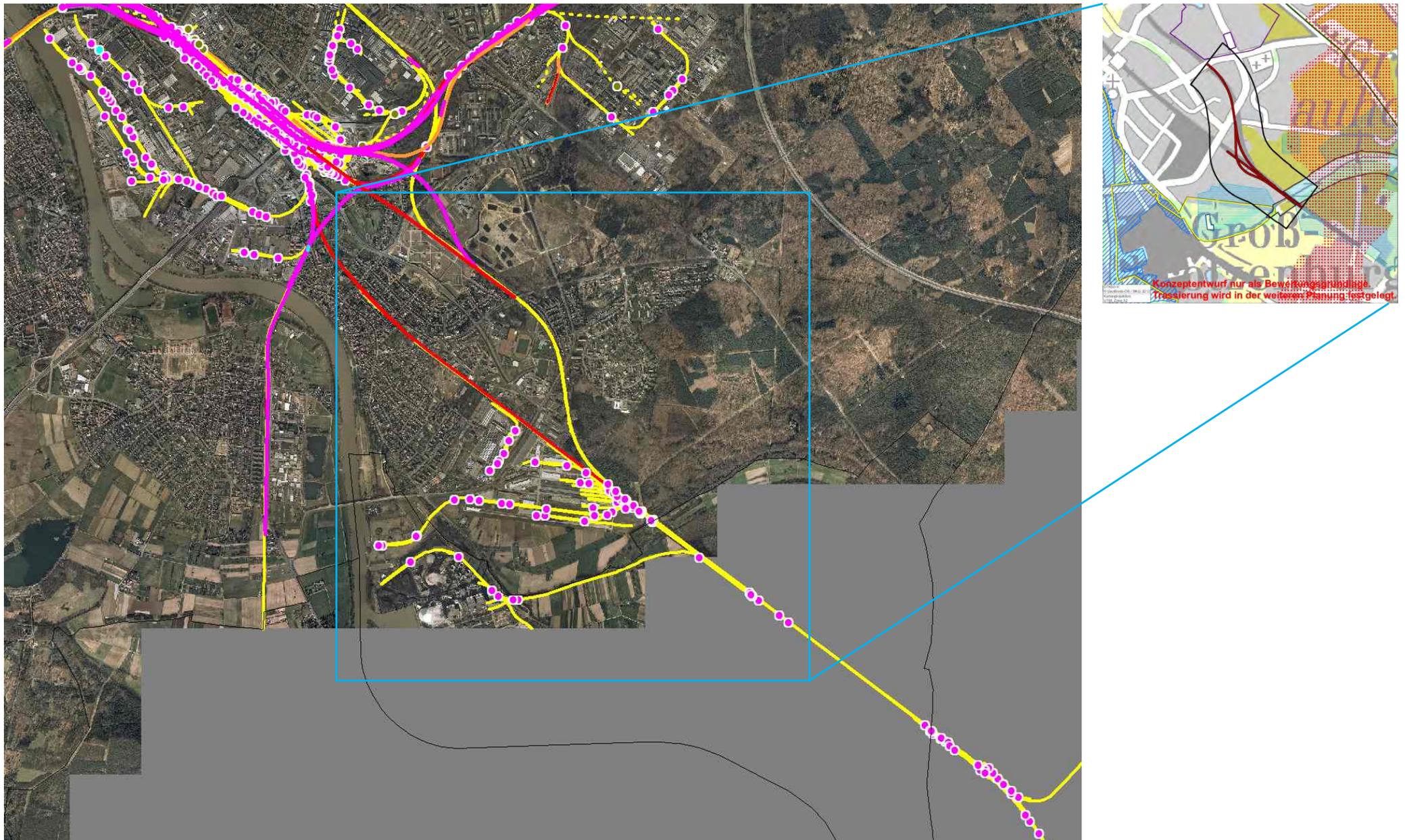


Baustein für Ausbau von Südkorridor: Nordumfahrung Lohr





Aussage „tiefe“ des BVWP-Erstentwurfs „2030“?





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 Abschlüsse 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/SE/RB zusammen)
- ▲ Bedeutung von Darmstadt Hbf für Anschlüsse zwischen Untermain und Mannheim



Kernforderungen für den Südkorridor Würzburg – Aschaffenburg – Hanau – Frankfurt aus Fahrgastsicht

- ▲ Fahrplanstabilität / Angebotsverfügbarkeit / Eckanschlüsse (z.B. Hanau) sicherstellen
- ▲ Abschnittsweise Nutzung von Zusatzgleisen als Möglichkeiten für fliegende Überholungen zwischen Frankfurt am Main und Nantenbach
- ▲ Fehlende Durchbindung der RB-Linie Aschaffenburg – Frankfurt Süd bis Frankfurt Hbf nicht marktkonform, daher Ausbau des Großknotens Frankfurt am Main zwingend
- ▲ Nordmainische S-Bahn löst die Konflikte im Frankfurter Umland nicht sondern verschärft sie sogar
- ▲ Knoten Frankfurt:
 - * Umbau Vorfeld
 - * Zusatzgleise zwischen Vorfeld und Frankfurt Süd
 - * Bestellungen von Linienverlängerungen (Ost-West-Achse) ab/bis Wiesbaden
- ▲ Mehrbestellungen sowohl auf der RE- als auch auf der und SE-Linie (Abstimmung RMV / BEG)
- ▲ 30-Min- Rhythmus im ICE-Netz zwischen Würzburg und Frankfurt(M)
- ▲ Durchbindung / Zusatzzüge im SE-Bereich aus Aschaffenburg / Miltenberg / Heigenbrücken bis Frankfurt (M) ermöglichen
- ▲ Raum für Planungsoptionen (Reaktivierungen, veränderte Fahrzeitlagen der Zuglinien)



Der („welcher?“) **Fahrplan**

bestimmt

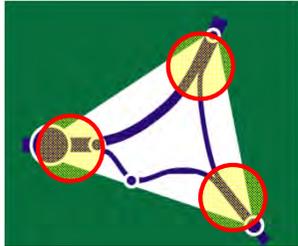
die Infrastruktur!

(und nicht schon wieder umgekehrt...)



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 17. Jahr“

Herzlichen Dank
 für Ihre
Aufmerksamkeit!

