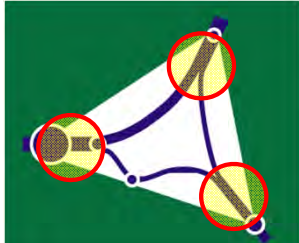




# Bahndreieck Spessart

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



Knoten, Strecken,  
 Bündlungs-  
 abschnitte

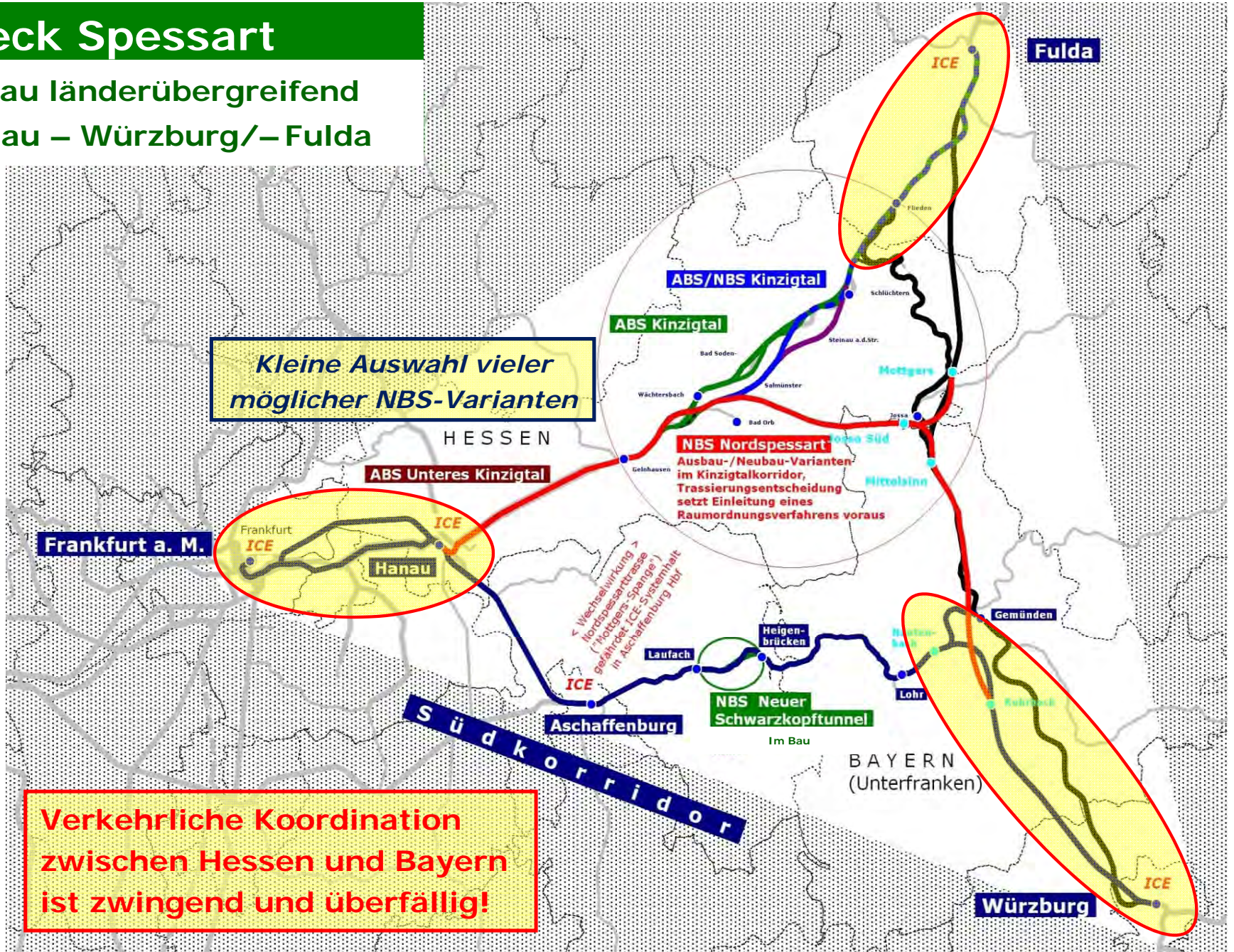
## ARGE Bahndreieck Spessart:

- \* 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





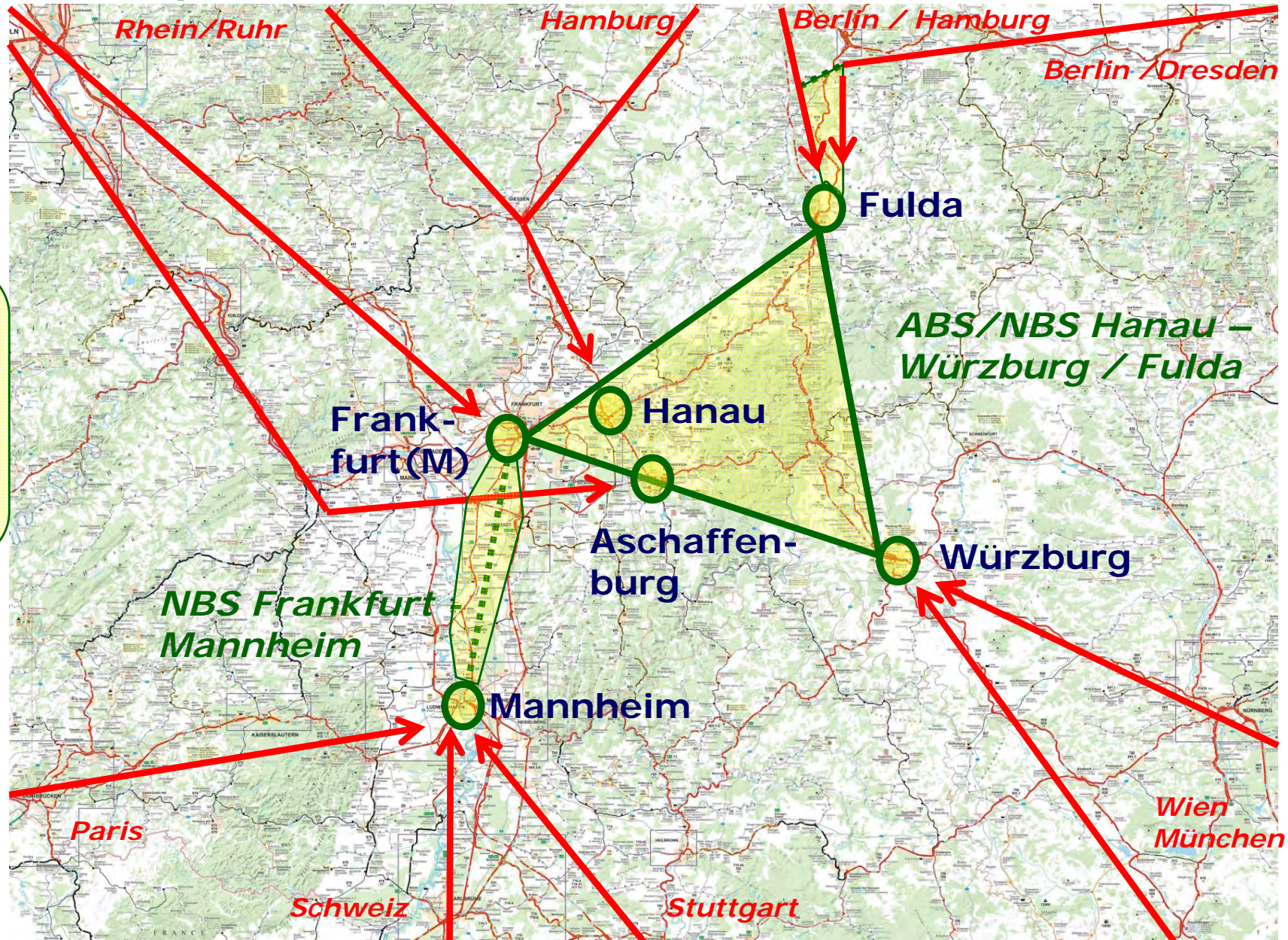


# Das Bahndreieck Spessart im Eisenbahnnetz

▲ **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**

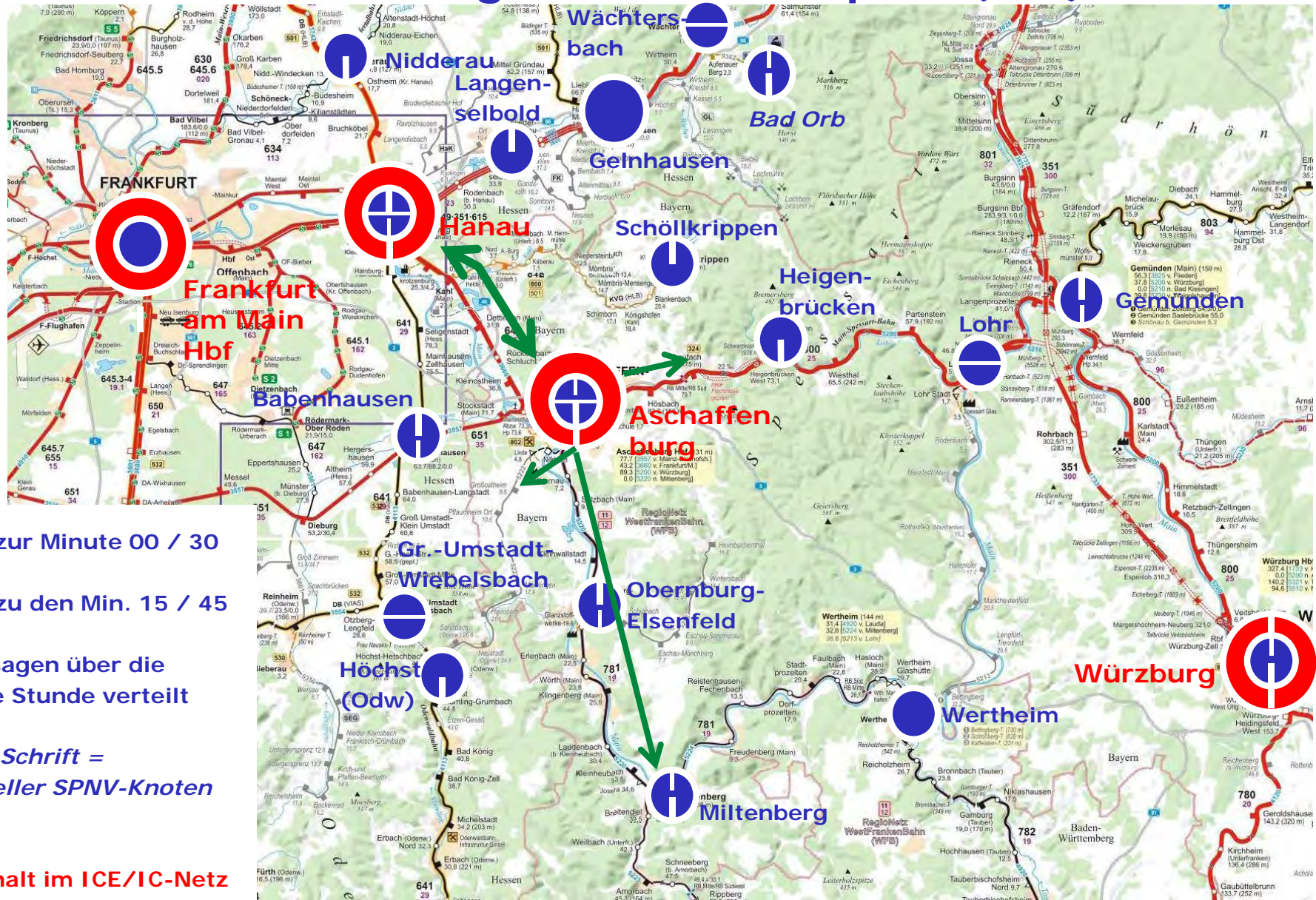


Kartengrundlage: Eisenbahnatlas  
Deutschland (2008)





# Umsteige-Zielknoten im Integralen Taktfahrplan (ITF)



Kartengrundlage: Eisenbahnatlas Deutschland (2008)



Knoten zur Minute 00 / 30

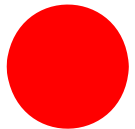


Knoten zu den Min. 15 / 45



Zugpassagen über die gesamte Stunde verteilt

*Kursive Schrift = potenzieller SPNV-Knoten*



Systemhalt im ICE/IC-Netz



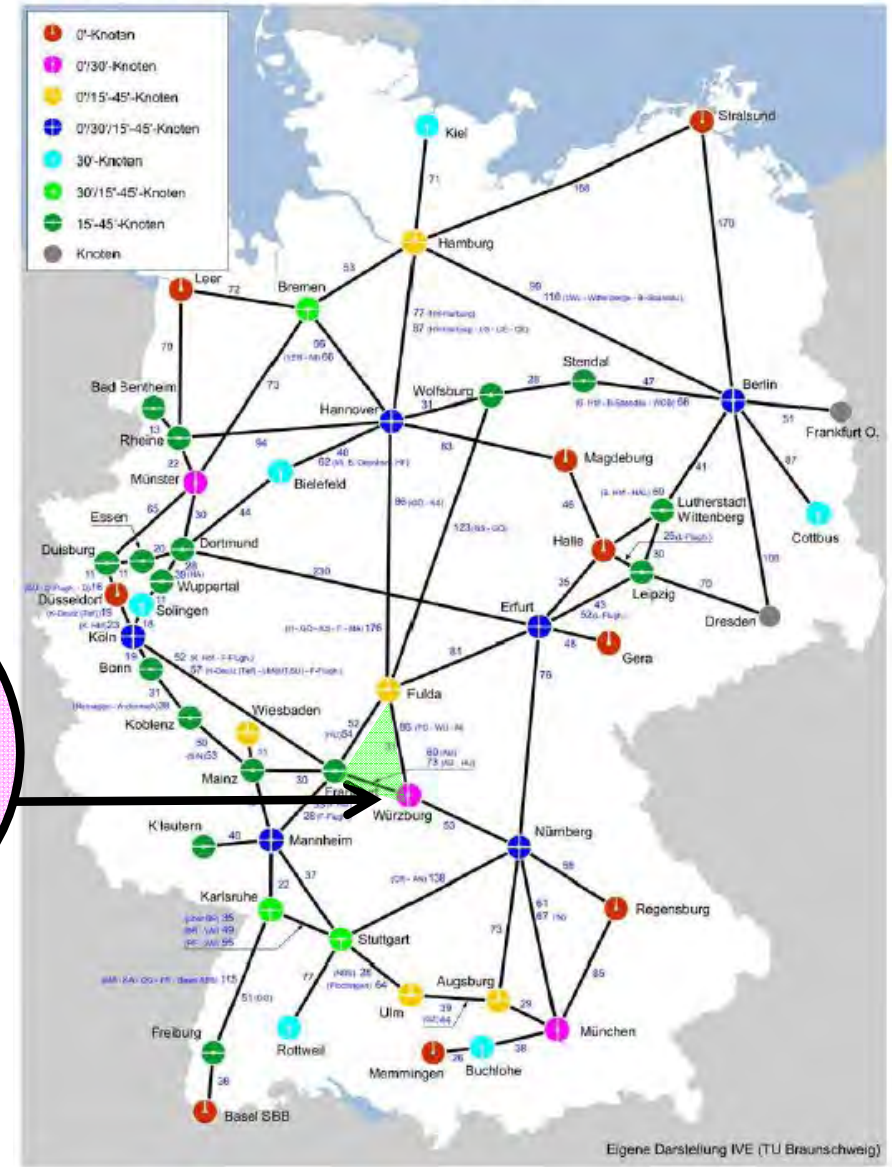


# Integraler Taktfahrplan... und seine Umsetzung vor Ort?

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!

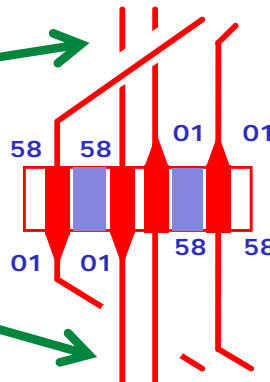




# Einbindung des Bahndreiecks in den bundesweiten ITF

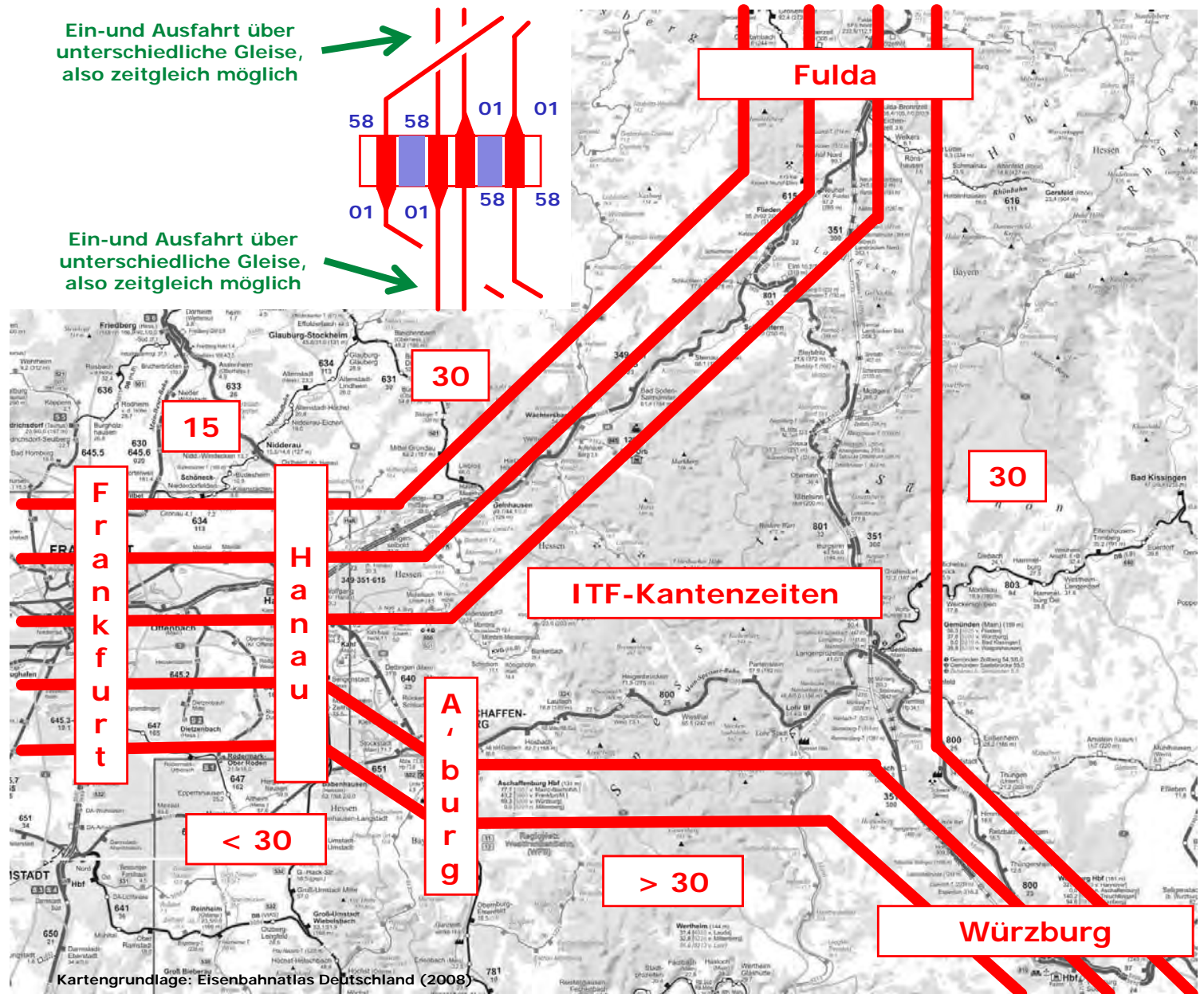
- ▲ Unabhängige Zufahrtsgleise von Norden und Süden ermöglichen im Knoten Fulda bahnsteiggleiche ICE-Korrespondenzen ohne Haltezeitverlängerung

Ein- und Ausfahrt über unterschiedliche Gleise, also zeitgleich möglich



Ein- und Ausfahrt über unterschiedliche Gleise, also zeitgleich möglich

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

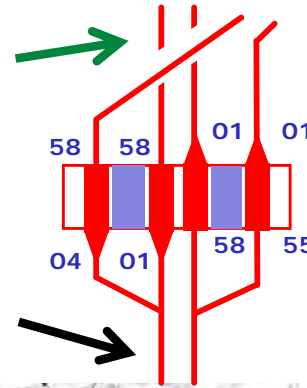




# Schwerwiegende ITF-Konflikte durch „Mottgers-Spange“

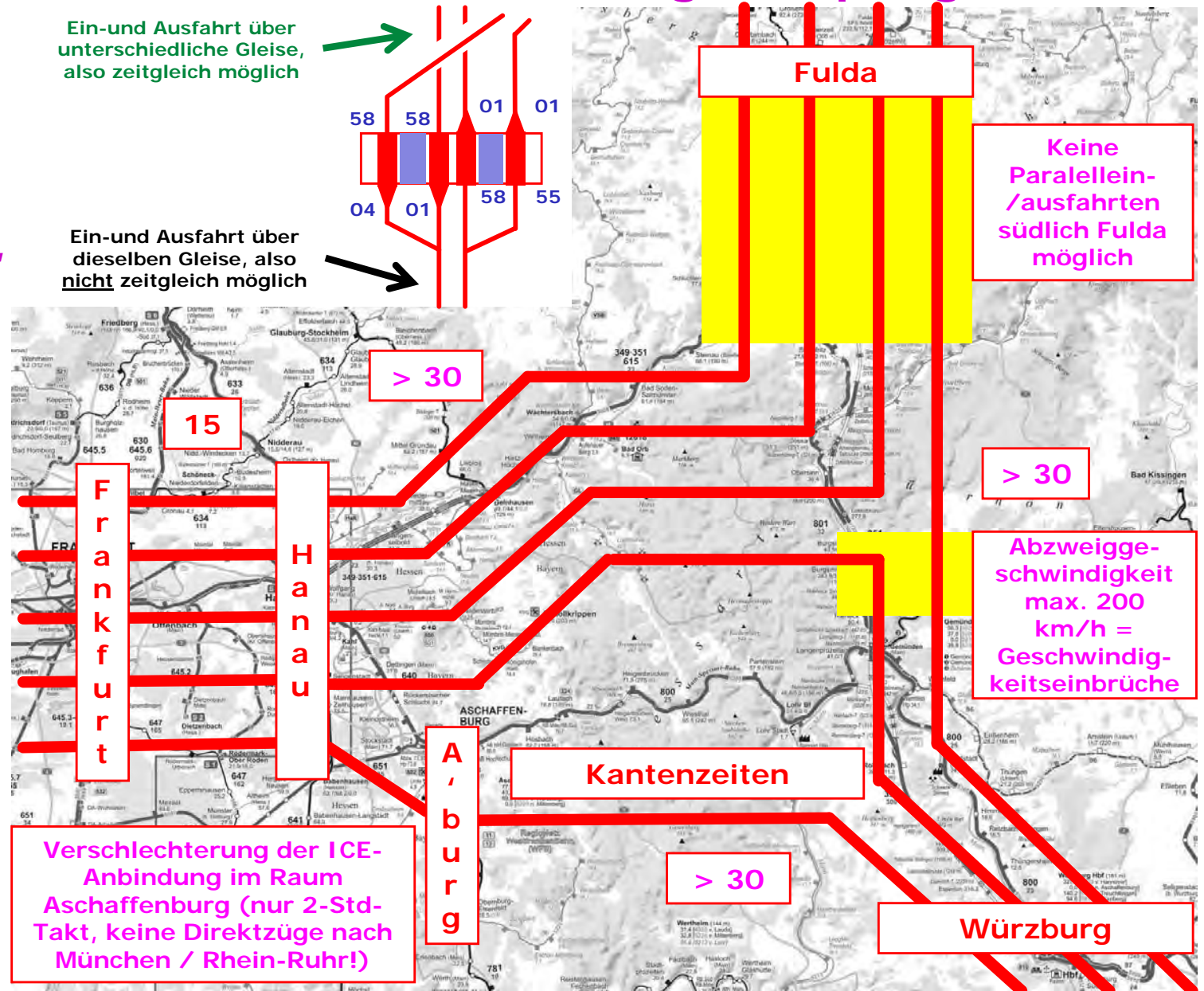
- ▲ Die Variante „Mottgers-Spange“ verhindert zeitgleiche Ein- und Ausfahrten aus/in Richtung Süden, verlängert damit Korrespondenzaufenthaltszeiten in Fulda bzw. dehnt dauerhaft die Kantenzeiten

Ein- und Ausfahrt über unterschiedliche Gleise, also zeitgleich möglich

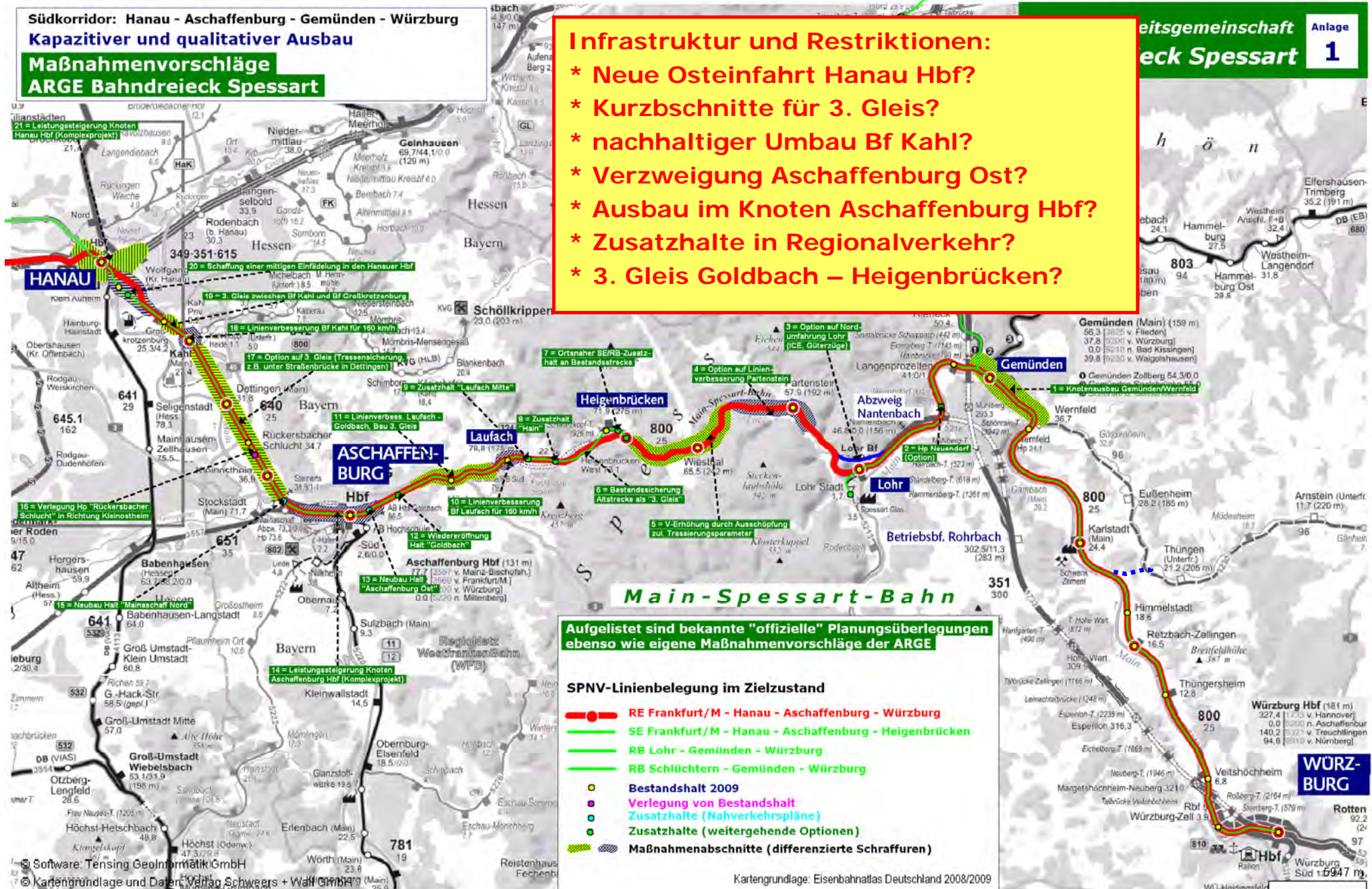


Ein- und Ausfahrt über dieselben Gleise, also nicht zeitgleich möglich

- ▲ 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)

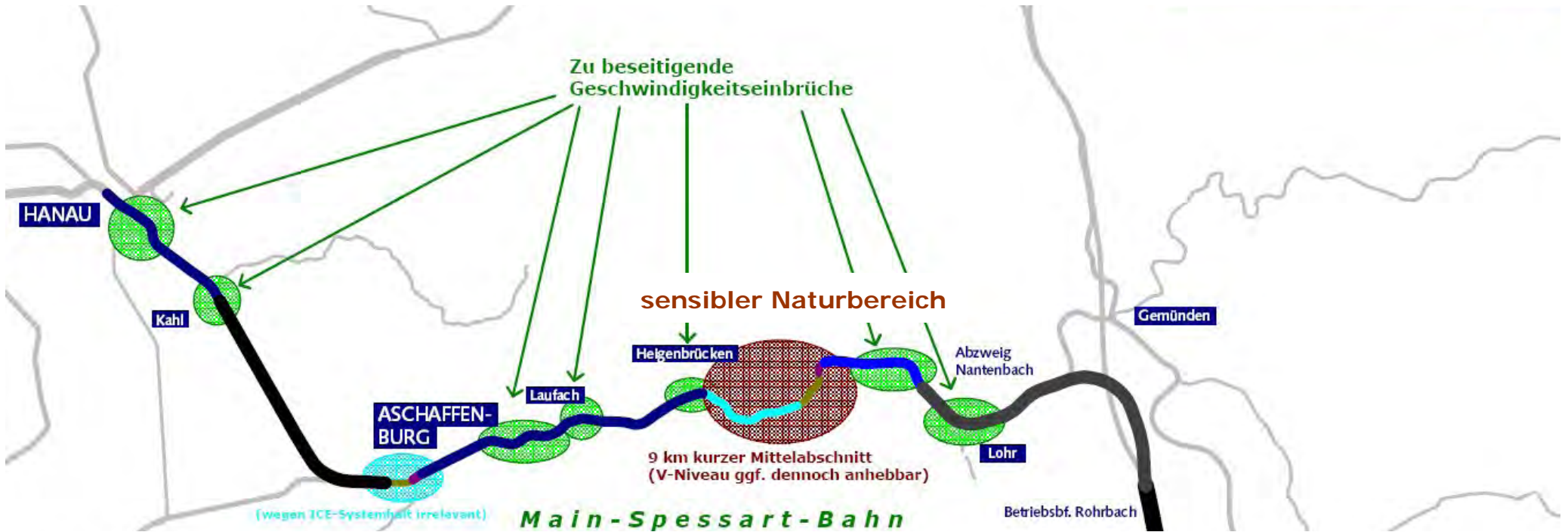
### ▲ Umsetzung

- \* 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



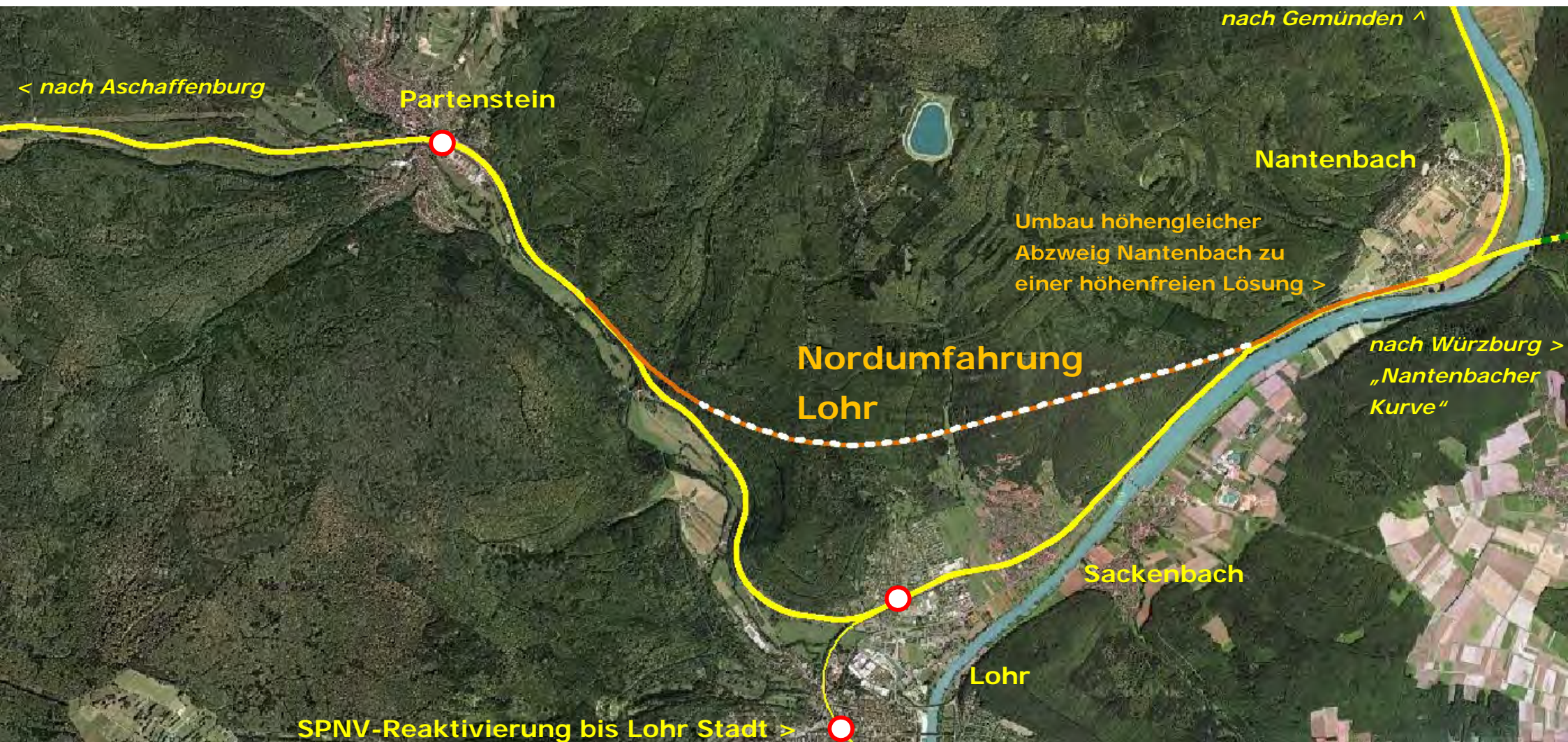
Mit moderatem Ausbaukonzept sind von den ca. 125 Streckenkilometern zwischen Frankfurt(M) nach Würzburg ganze **17 km = 13,6%** nur **zweigleisig**:







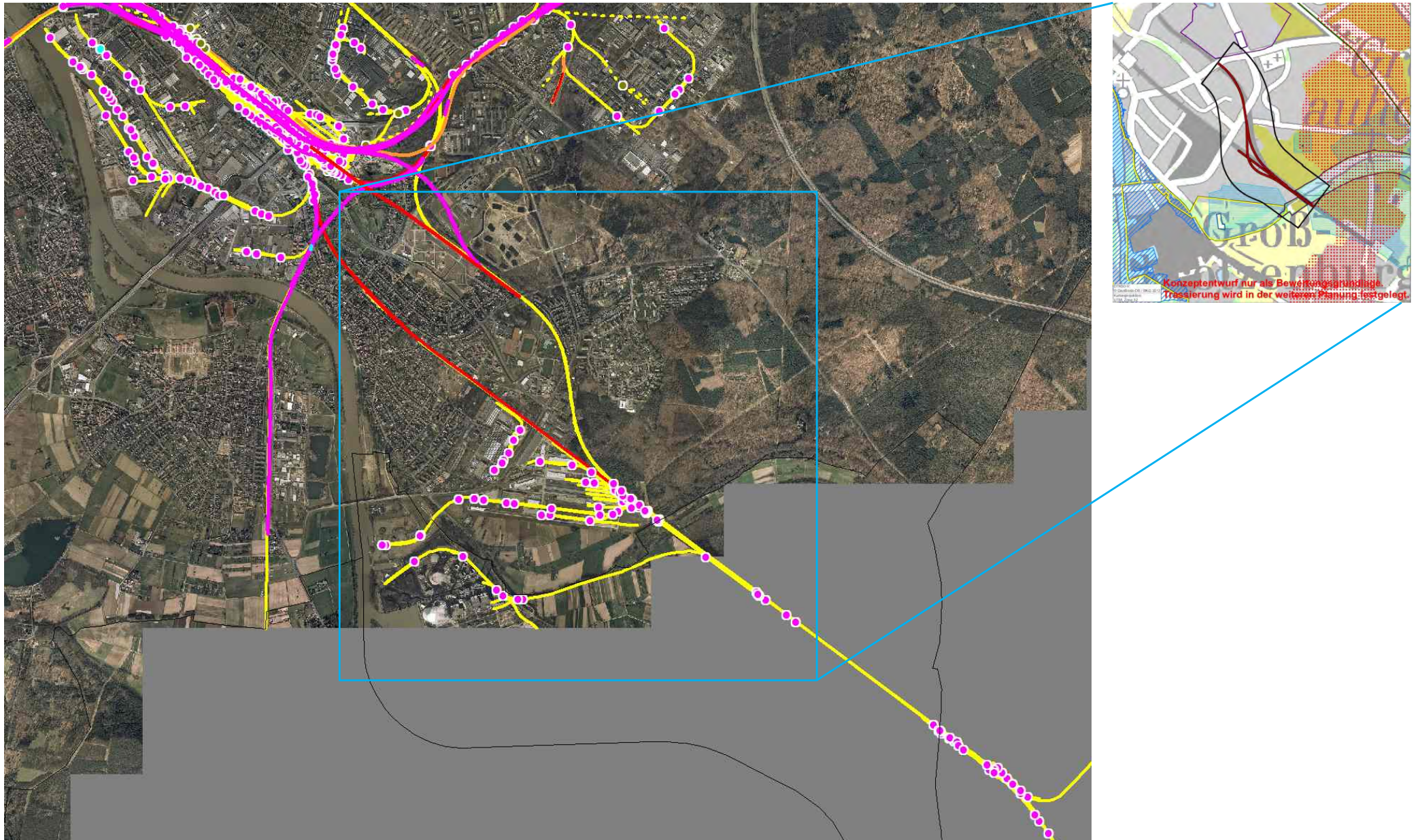
## Baustein für Ausbau von Südkorridor: Nordumfahrung Lohr







## 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!

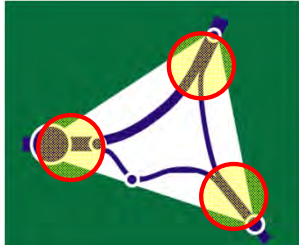
*(und nicht schon wieder umgekehrt...)*





# Bahndreieck Spessart

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



Knoten, Strecken,  
 Bündlungs-  
 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!

