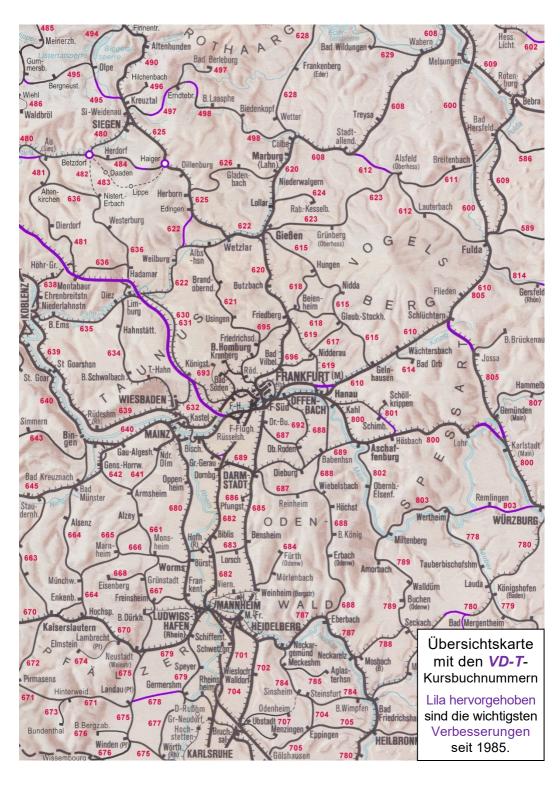
# ===VD-T===

## Der Virtuelle Deutschland-Takt

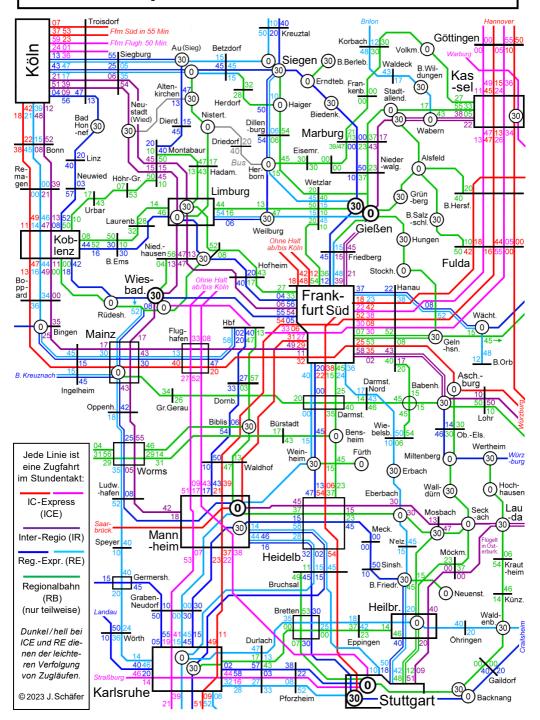
= Strecken 670 bis 699 = SUEDHESSEN



Ein Integraler Taktfahrplan von Jörg Schäfer



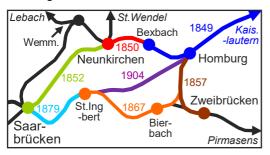
## VD-T-Fahrplan für die Normalverkehrszeit



#### 670 Saarbrücken - Kaiserslautern - Neustadt (Wstr.) - Mannheim

Der bayerische König Ludwig gab 1837 den Auftrag zum Bau einer Bahnlinie in der damals bayerischen Pfalz von Bexbach (heute im Saarland) zur "Rheinschanze" (aus der die Stadt Ludwigshafen entstand). Hauptziel war der Transport von Kohle aus den Gruben in und um Bexbach an den Rhein, um sie dort zu verschiffen.

Von Ludwigshafen bis Neustadt (Weinstr) war die Trassierung im ebenen Gelände einfach und schon nach zwei Jahren Bauzeit konnten die ersten Züge fahren. In den folgenden Jahrzehnten kamen mehrere Strecken über Neunkirchen und St.



Ingbert nach Saarbrücken hinzu. (Die Eröffnungsjahre stehen in der Grafik nebenan.) Sie alle wurden zweigleisig trassiert, aber zunächst nur eingleisig gebaut. Die 15 km lange direkte Verbindung von Homburg nach Rohrbach (heute ein Stadtteil von St.Ingbert) bildete 1904 den Abschluss.

Westlich von Neustadt (Wstr) hat die *Ludwigsbahn* den Charakter einer Gebirgsbahn, denn auf den 33,5 km bis Kaiserslautern überwindet sie 109 Meter Höhenunterschied entlang der Täler von *Speyer-* und *Hochspeyerbach* mit 12 Tunnels. Für den umfangreichen Montanverkehr zwischen Frankreich und Deutschland wurde die Hauptstrecke Saarbrücken - Mannheim schon von 1960 bis 1964 elektrifiziert. Im Mai 1969 ersetzte der neue Ludwigshafener Hauptbahnhof den alten Kopfbahnhof und erleichterte den Betrieb spürbar.

Die *Ludwigsbahn* ist eine wichtige internationale Ost-West-Verbindung. Schon das *Ausbauprogramm der Deutschen Bundesbahn* von 1970 enthielt eine Neubaustrecke von Hochspeyer nach Ludwigshafen, die 10 km kürzer als die Bestandsstrecke war und bis 1985 fertig gestellt sein sollte. Bei Frankenthal war eine Anbindung der Strecke nach Worms vorgesehen. Obwohl sie auch im *Bundesverkehrswegeplan 1973* stand, wurde der Plan nicht umgesetzt.

1991 befuhren die ersten IC-Züge der Linie 9 Saarbrücken - Dresden die *Ludwigsbahn*, wobei die EuroCity-Züge Paris - Frankfurt/Main integriert wurden. Ab 2000 wurden ICE mit Neigetechnik eingesetzt. 2001 kappte die DB aber den Stundentakt und schränkte das Fernverkehrsangebot in den Folgejahren noch weiter ein. Diese Entwicklung wurde glücklicherweise durch die *Schnellbahnachse Paris - Ostfrankreich - Süddeutschland* (POS) und einen französisch-

deutschen Staatsvertrag gestoppt. Sie belebten die Ausbaupläne, und 1993 wurde ein Gutachten mit 4 Neu- und Ausbauvarianten zwischen Hochspeyer und Neustadt (Wstr) präsentiert: Die Fahrzeitgewinne lagen zwischen 1,4 Minuten bei punktuellen Ausbauten (10 Mio.Euro) und 8 Minuten bei weitgehendem Neubau (700 Mio.Euro).

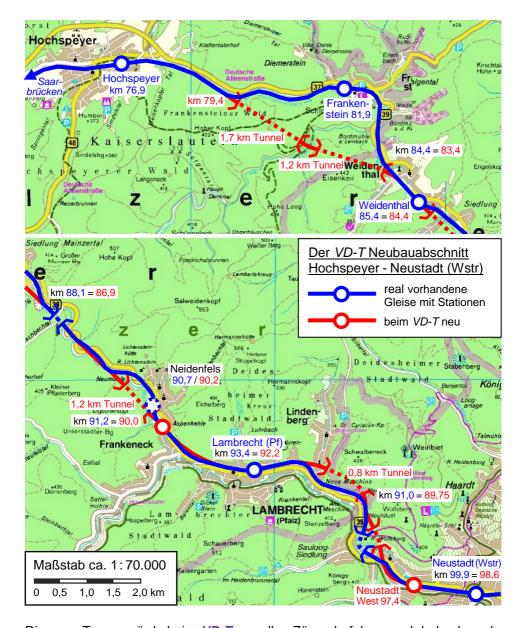
Die Finanzierungsvereinbarung enthielt schließlich rund 350 Millionen DM zwischen Mannheim und Saarbrücken: Zuerst wurde sie für Neigetechnikzüge mit 160 km/h ertüchtigt, wobei der Oberbau St.Ingbert - Kirkel und Neustadt (Wstr) - Ludwigshafen längerfristig 200 km/h ermöglicht. Die neue *Schifferstädter Kurve* erlaubt Fern- und Güterzügen seit 2003 die Umfahrung der Stadt mit 160 km/h. Die Trasse im Pfälzerwald zwischen Neustadt (Wstr) und Kaiserslautern blieb jedoch unverändert und bremst die ICE weiterhin auf 100 km/h ab.

Seit 9.12.2007 fährt der ICE im Zweistundentakt von Frankfurt/Main nach Paris und hält in Deutschland nur noch in Mannheim und Kaiserslautern. In Neustadt und Homburg kann man seither nur noch die abwechselnd dazu im Zweistundentakt fahrenden IC nach Frankfurt, Dresden, Stuttgart und Salzburg benutzen.

Das attraktivste Angebot im Nahverkehr ist der im Stundentakt verkehrende Regional-Express (RE) Kaiserslautern - Saarbrücken. Ab Homburg kommen sündliche Regionalbahnen (RB) hinzu, über Saarbrücken und Merzig nach Trier fahren. Beide werden mit Elektrotriebwagen der Baureihe 425/426 bedient. Zwischen Ludwigshafen und Kaiserslautern fährt seit Ende 2003 die *S-Bahn RheinNeckar*, 2006 wurde sie bis Homburg verlängert. Die Stationen wurden dafür modernisiert und die Bahnsteige auf 76 cm erhöht, um einen ebenerdigen Einstieg in die Triebwagen der Baureihe 425 zu ermöglichen. Es gibt jedoch keine neuen Innenstadtstrecken und der Fahrplan entspricht einer RB.

Beim *VD-T* wäre die *Ludwigsbahn* ab 1985 kontinuierlich für einen *Integralen Taktfahrplan* ausgebaut worden. Bei der Inbetriebnahme des POS-Nord hätten die ICE die Abschnitte Mannheim - Kaiserslautern - Saarbrücken - Metz in jeweils 28 Minuten Fahrzeit geschafft, um in allen vier Städten *Integrale Taktknoten* zur Minute 00 oder 30 zu erreichen. Die Fahrpläne aller anderen Züge könnten perfekt darauf abgestimmt werden.

Auf 110 km hätte der Ausbau der vorhandenen Strecke (mit Erweiterungen von Kurven an einigen Stellen) für "ICE-würdige" Reisezeiten gereicht. Nur im *Pfälzerwald* zwischen Hochspeyer und Neustadt sind mehrere zusammen 11,5 km lange Neubauabschnitte sinnvoller als der Umbau der kurvenreichen Bestandsstrecke. Von den 12 vorhandenen kurzen Tunneln würden 4 weiter genutzt, 8 neue mit einer Gesamtlänge von 7,0 km kämen hinzu.



Die neue Trasse würde beim *VD-T* von allen Zügen befahren und dadurch auch der Regional- und Güterverkehr beschleunigt. Frankenstein würde seine Bahnstation verlieren und durch eine stündliche Regiobuslinie nach Bad Dürkheim auf der Bundesstraße B 37 "entschädigt". Die Akzeptanz für die Eingriffe am westlichen Neustädter Stadtrand würde durch einen neuen Haltepunkt gewonnen.

	Metz Hbf Saarbrücken Hbf	7.31 7.59				7.35 8.25			8.31 8.59				8.35 9.25
	Zug	ICE		RB		RE	RB	RB	ICE		RB		RE
•	Saarbrücken Hbf Saarbr. Universität Sankt Ingbert	8.01     		8.08 8.13 8.19 8.29		8.28 8.33 8.39 8.49	<b>†</b>	Flügel	9.01     		9.08 9.13 9.19 9.29		9.28 9.33 9.39 9.49
31,9 38,4	Homburg (Saar) Hbf Bruchhof Vogelbach BruchmühlbMiesau	- - -		8.31 8.34 8.39 8.41		8.50     		8.52 8.55 I 9.01			9.31 9.34 9.39 9.41		9.50     
49,3 52,7	Hauptstuhl <b>Landstuhl</b> Kindsbach Einsiedlerhof			8.45 8.50 8.53 8.57		9.00   	Kusel 9.07 I I	9.05 9.10 9.13 9.17	  -  -  -		9.45 9.50 9.53 9.57		10.00     
61,9 63,3	Vogelweh Kennelgarten K'lautern Pfaffwerk	               	RB ab	9.00 9.02 9.04 9.06	RB ab	           	           	9.20 9.22 9.24 9.26	           	RB ab	10.00 10.02 10.04 10.06	RB ab	         
75,1	Kaiserslautern Hbf Hochspeyer Weidenthal	8.31   	8.34 8.41 8.46	9.12 Flügel	9.15 9.23 <i>Alzey</i>	9.12   	an	an	9.31   	9.34 9.41 9.46	-	10.15 10.23 <i>Alzey</i>	10.12   
90,4 95,7	Neidenfels Lambrecht (Pfalz) Neustadt (W) West		8.51 8.53 8.57 8.59	(S)		           	(S) ab		 	9.51 9.53 9.57 9.59	(S) ab		         
114, 123,	Neustadt (Weinstr)  Schifferstadt Ludwigshafen Hbf Mannheim Hbf	               	9.01 9.10 9.17 9.21	9.05 9.23 9.35 9.40		9.31 9.40 9.47 9.51	9.35 9.53 10.05 10.10	,	9.59		10.23 10.35		10.31 10.40 10.47 10.51
	Mannheim Hbf 550 Frankfurt (M) Süd	9.01 9.29							10.01 10.29				

Die ICE würden die nebenstehenden Geschwindigkeiten erreichen und wären 18 Minuten schneller als im realen Fahrplan von 2010.

Auch der RE profitiert vom Ausbau: könnte durchgehend 160 km/h fahren und wäre (bei gleich vielen Zwischenhalten) beim *VD-T* 15 Minuten schneller.

Saarbrücken - Homburg	160 km/h
Homburg bis km 60	200 km/h
in Kaiserslautern halten a	<i>lle Züge</i>
km 70 bis Frankenstein	160 km/h
Frankenstein - Lindenberg	200 km/h
Lindenberg bis km 102	160 km/h
km 102 bis 112	200 km/h
km 112 bis Ludwigsh.West	160 km/h
bis Mannheim Hbf	120 km/h

Frankfurt (M) Süd Mannheim Hbf 550					8.31 8.59						
Zug	RE	RB	(S)	RB	ICE		(S)	RE	RB	(S)	RB
km Mannheim Hbf 2,0 Ludwigshafen Hbf 11,4 Schifferstadt	8.09 8.13 8.20 8.29		8.20 8.25 8.37 8.55	8.39 8.43 8.50 8.59	9.01     		8.50 8.55 9.07 9.25	9.09 9.13 9.20 9.29		9.20 9.25 9.37 9.55	9.39 9.43 9.50 9.59
28,7 <b>Neustadt</b> (Weinstr) 30,0 Neustadt (W) West 35,3 Lambrecht (Pfalz) 37,3 Neidenfels	8.31     		an RB	9.01 9.03 9.07 9.09	 		an	9.31     		an RB	10.01 10.03 10.07 10.09
42,9 Weidenthal 50,4 Hochspeyer 60,9 <b>Kaiserslautern</b> Hbf	           	Alzey 8.37 8.45	Flügel 8.48	9.14 9.19 9.26	         	RB ab	RB ab	         	<i>Alzey</i> 9.37 9.45	Flügel 9.48	10.14 10.19 10.26
62,2 K'lautern Pfaffwerk 63,6 Kennelgarten 65,6 Vogelweh	8.50 - -	an	8.54 8.56 8.58 9.00	an	9.31     	9.34 9.36 9.38 9.40	9.43       	9.50 - -	an	9.54 9.56 9.58 10.00	an
68,9 Einsiedlerhof 72,8 Kindsbach 76,2 <b>Landstuhl</b> 81,9 Hauptstuhl	         		9.03 9.07 9.10 9.15		     	9.43 9.47 9.50 9.55	l I 9.53 Kusel	   10.00 		10.03 10.07 10.10 10.15	
86,0 BruchmühlbMiesau 87,1 Vogelbach 93,6 Bruchhof	           		9.19 9.21 9.26 9.29		     	9.59 I 10.05 10.08		         		10.19 10.21 10.26 10.29	
96,2 <b>Homburg</b> (Saar) Hbf 114,8 Sankt Ingbert 121,0 Saarbr. Universität 125,5 <b>Saarbrücken</b> Hbf	9.11 9.22 9.27 9.32		9.30 9.42 9.47 9.52		9.59	Flügel	<b>†</b>	10.12 10.22 10.22 10.30		10.30 10.42 10.47 10.52	
Saarbrücken Hbf Metz Hbf	9.35 10.25				10.01 10.29			10.35 11.25			

Gesamtverkehr Saarbrücken - Homburg → KBS 658, Neustadt - Mannheim → KBS 678

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag und nicht an Wochenenden.

#### 671 Saarbrücken - Pirmasens - Landau (Pfalz) (- Karlsruhe)

Die *Südpfalzbahn* wurde zwischen 1857 und 1895 abschnittsweise eröffnet und entwickelte sich zu einer der wichtigsten Güterverkehrsstrecken in Deutschland. Vor allem Kohle und Eisen aus der *Saargegend* wurden zu den Industriezentren am Oberrhein und nach Süddeutschland transportiert. Der Personenverkehr entwickelte sich erst später, ab Ende der 1880er Jahre gab es nationale und

internationale Fernzüge, z.B. von Saarbrücken über Landau, Germersheim und Stuttgart nach München. Zur Kapazitätserweiterung bekam die Strecke ab 1887 östlich von Bierbach ein zweites Gleis. Einige Jahre später folgte der kreuzungsfreie Ausbau der KBS 671 und 675 in Landau durch neue Brücken.

1938 ging die neue Rheinbrücke bei Maxau in Betrieb (→ KBS 675). Die Schnellzüge von Saarbrücken nach München fuhren danach ab Landau nicht mehr über Germersheim, sondern über Wörth nach Karlsruhe. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Südpfalzbahn wegen ihrer strategischen Bedeutung immer wieder angegriffen und der Bahnbetrieb eingeschränkt. Insbesondere der Bahnhof Dreihof war immer wieder Schauplatz von Kampfhandlungen. Anfang 1945 wurde er bei Fliegerangriffen vollständig zerstört und im März 1945 wurde die Rheinbrücke bei Germersheim gesprengt.

Nach Kriegsende waren mehrere Teilabschnitte so stark zerstört, dass Züge nur noch auf kurzen Strecken fahren konnten. Zwischen 1945 und 1948 demontierte die französische Besatzungsmacht das zweite Gleis als Reparationsleistung. Zudem wurde der westliche Abschnitt (wie schon von 1920 bis 1935) abgetrennt und dem nun *Saarland* genannten Gebiet zugeteilt. Erst nach der wirtschaftlichen Rückgliederung des Saarlandes 1959 entfielen die Zollkontrollen und die *Deutsche Bundesbahn* wurde Eigentümerin der gesamten Strecke.

Die KBS 670 war während ihrer Elektrifizierung von 1960 bis 1964 vor allem im tunnelreichen Abschnitt Kaiserslautern - Neustadt (Weinstr) nur eingeschränkt befahrbar. Zahlreiche Güterzüge wurden über die *Südpfalzstrecke* umgeleitet, wodurch die Zugzahlen ein letztes mal deutlich zunahmen. Nach 1964 wanderte der Durchgangsverkehr dann fast vollständig auf die wesentlich leistungsfähigere Magistrale über Kaiserslautern ab.

Anfang der 1970er Jahre wurde der Wochenendverkehr zwischen Landau und Germersheim eingestellt und 1984 ganz eingestellt (→ KBS 678). Seiher wechseln die Züge in Landau die Fahrtrichtung und fahren über Winden und Wörth nach Karlsruhe. Ab 1985 gab es Eilzüge im Zwei-Stunden-Takt von Saarbrücken nach Karlsruhe, Stuttgart, München oder Basel. Ab 1988 steuerten sie nur noch Karlsruhe oder Stuttgart an und 1991 wurden sie durch Regionalschnellbahnen (RSB) ersetzt, die grundsätzlich in Karlsruhe endeten. Im gleichen Jahr wurde die Verbindungskurve von Homburg nach Einöd abgebaut. Die Einschränkungen gipfelten 1993 in Plänen der Bundesbahndirektion Saarbrücken, den Abschnitt Annweiler - Zweibrücken ganz stillzulegen.

Die Bahnreform 1994 verhinderte zwar das Schlimmste – das Zugangebot wurde aber weiter reduziert. Die RSB verschwanden und nur noch Regionalbahnen

(RB) befuhren die *Südpfalzstrecke* im Stundentakt, womit sie zur reinen Nahverkehrsstrecke verkam. Im Kursbuch wurde sie aufgeteilt, seither erscheint Pirmasens -Saarbrücken als KBS 674 (*Schwarzbachtalbahn*) und Pirmasens -Landau als KBS 675 (*Queichtalbahn*).

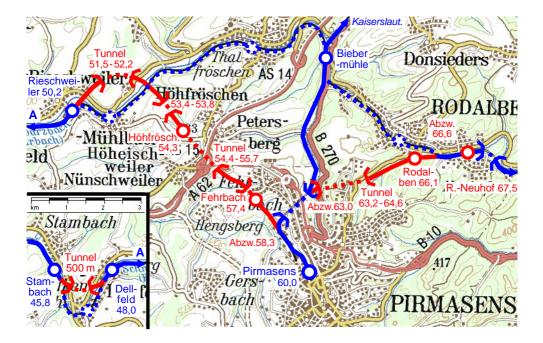
1997 begannen Bemühungen, die Bahn insbesondere durch touristische Angebote attraktiver zu machen. Als erstes wurde der *Rosengartenexpress* eingeführt, der an Sonn- und Feiertagen Landau und Zweibrücken verband. Im gleichen Jahr wurde die *Wieslauterbahn* (→ KBS 673) für regelmäßigen Ausflugszüge reaktiviert.

2002 wurde hingegen in Thaleischweiler-Fröschen der letzte Gütertarifpunkt geschlossen und der Güterverkehr komplett eingestellt. Viele Bahnhöfe wurden danach zurückgebaut und diverse Gütergleise stillgelegt oder demontiert: In Landau West gab es einst umfangreiche Gütergleise, auf deren Trasse heute Park-and-Ride Plätze liegen. Auch das inzwischen abgerissene US-Militärkrankenhaus in Münchweiler besaß ein Anschlussgleis.

Ende 2010 ersetzten Dieseltriebwagen der Baureihe 642 die bisherigen 643er zwischen Saarbrücken und Pirmasens und 628er zwischen Pirmasens und Landau. Ab 2015 sollen Züge aus dem Queichtal mit Regionalzügen in Landau "geflügelt" werden, um wieder umsteigefreie Verbindungen nach Karlsruhe und Neustadt (Weinstr) zu schaffen. Immer wieder diskutiert werden RE von Saarbrücken nach Karlsruhe, wofür zwei Bahnhöfe wieder so weit ausgebaut werden müssten, dass sich Züge ausweichen können.

Für den *Bundesverkehrswegeplan 2015* hat das Land Rheinland-Pfalz den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der gesamten Strecke Saarbrücken - Pirmasens Nord - Germersheim und deren Elektrifizierung als "Ausbaukonzept West-Ost-Korridor" angemeldet. Beim *VD-T* wären diese Forderungen dank der großen Bedeutung der *Südpfalzstrecke* im Jahr 2010 nicht bloß erfüllt, sondern sogar übertroffen worden:

- ➤ Der Abschnitt Landau Germersheim wäre nicht eingestellt, sondern für einen effektiven Betrieb modernisiert worden (→ KBS 678).
- Das Mittelzentrum Pirmasens (über 40.000 Einwohner) ist in der Realität nur über die 7 km lange Stichstrecke zur Biebermühle erreichbar (→ KBS 672). Beim VD-T wird sie durch drei Neubauabschnitte direkt eingebunden, die zusammen 13 km lang sind (davon 4,8 km in 5 Tunnels). Die Fahrzeiten schrumpfen dadurch erheblich, am drastischsten nach Rodalben von real 20 Minuten (mit Fahrtrichtungswechsel in Pirmasens Nord) auf 5 Minuten beim VD-T.



- ➤ In der Normalverkehrszeit verkehren beim *VD-T* doppelt so viele Züge wie in der Realität, nämlich pro Stunde und Richtung ein RE und eine RB. Die Gleise müssen elektrifiziert und einige Kurven aufgeweitet werden, damit die RE durchgehend 100 bis 120 km/h fahren können und die *Integralen Taktknoten* in Saarbrücken (00), Zweibrücken (30) und Landau (30) erreichen.
- Zwischen Zweibrücken und Pirmasens genügt auf 22 der 24 km (90%) ein Streckengleis. Die modernen Kreuzungsbahnhöfe Dellfeld und Höhfröschen haben jeweils ein 1 km langes Ausweichgleis.
- Von Pirmasens bis Landau haben 36 der 54 km (67%) ein Streckengleis. Auf 18 km muss ein zweites Gleis auf dem noch vorhandenen Planum verlegt werden, weil der Fahrplan zwischen Rod.-Neuhof und Hinterweidenthal Nord (13 km), 2 km östlich von Annweiler und zwischen Sieb.-Birkweiler und Godramstein (3 km) "fliegende Zugkreuzungen" erfordert.
- Auf diesem Gleisnetz kommt auch noch ein Güterzug pro Stunde und Richtung von Saarbrücken bis Landau unter: Entweder nimmt er auf den Neubauabschnitten die Steigungen bis zu 25 ‰ in Kauf und umfährt Pirmasens auf einer Verbindungskurve beim Abzweig in km 58,3. Oder er fährt zwischen Rieschweiler und Rodalben auf der "alten" Strecke über Biebermühle.

RE	RE	RB	RE	RE		Zug	RE	RE	RB	RE	RE
8.04 8.12 8.22	8.30 8.38 >	Neun- kirch.	9.04 9.12 9.22	9.30 9.38 >	km 12,5 29,3	Saarbrücken Hbf St. Ingbert Bierbach	9.30 9.22 >	9.56 9.48 9.38	Neun- kirch.	10.30 10.22 >	10.56 10.48 10.38
8.29	8.48 >	8.52 9.05	 9.29	9.48	>	Homburg (Saar)	9.12	 9.31	10.08 9.55	10.12	l 10.31
8.31	Kais.	9.06	9.31	Kais.	36,2	Zweibrücken Hbf	Kais.	9.29	9.54	Kais.	10.29
 	-laut.	9.08 9.10 9.13	 	-laut.	38,0 40,0 43,3	ZwRosengarten ZwNiederauerbach Contwig	-laut.	 	9.51 9.49 9.46	-laut.	     
- 1		9.16	I		45,8	Contwig-Stambach		I	9.43		I
8.39         	RB	19/22 9.25 29/31 9.35	9.39     	RB	48,0 50,2 54,3 57,4	Dellfeld Rieschweiler Höhfröschen [neu] Fehrbach [neu]	RB ✓	9.21     	38/41 9.35 29/31 9.25	RB <b>▼</b>	10.21     
8.47	Flügel	9.39	9.47	Flügel	60,0	Pirmasens	Flügel	9.13	9.21	Flügel	10.13
8.49   	8.52 8.56 8.58 9.03	an	9.49             	9.52 9.56 9.58 10.03	66,1 67,5 72,0	Rodalben [verlegt] Rodalben-Neuhof Münchweiler (Rodalb)	9.08 9.03 9.01 8.56	9.11             	ab	9.08 10.03 10.01 9.56	10.11     10.03
I H*) <b>9.09</b> I	9.09 I 9.16 9.19 9.23		   H*)   10.09 	10.09 I 10.16 10.19 10.23	80,5 82,4 88,3 91,1 95,4	Hinterweident. Nord Hinterweidenthal Ost Hauenstein [verlegt] Wilgartswiesen Rinnthal	8.50 I 8.43 8.40 8.36	   H*)   <b>8.50</b> 		9.50 I 9.43 9.40 9.36	   H*)   <b>9.50</b> 
I 9.18 I [22,5]	9.25 28/29 9.33 9.35		10.18   	10.25 28/29 10.33 10.35	,	Annweiler-Sarnstall Annweiler am Trifels Albersweiler SiebeldBirkweiler	8.34 30/31 8.26 8.24	I <b>8.42</b> I [37,5]		9.34 30/31 9.26 9.24	9.42   
           	9.39 9.42 9.44 9.47		[24]         10.29	10.39 10.42 10.44 10.47	111,0 112,0	Godramstein Landau (Pfalz) West Landau (Pfalz) Süd <b>Landau</b> (Pfalz)	8.20 8.17 8.15 8.13	             		9.20 9.17 9.15 9.13	[36]           9.31
9.31 9.44 9.57	9.51 10.14 10.27		10.31 10.44 10.57	10.51 11.14 11.27		Landau (Pfalz) 678 Germersheim Graben-Neudorf	8.09 7.46 7.33	8.29 8.16 8.03		9.09 8.46 8.33	9.29 9.16 9.03
9.33 9.59 10.15	9.50 10.10 10.21		10.33 10.59 11.15	10.50 11.10 11.21		Landau (Pfalz) 675 Wörth (Rhein) Karlsruhe Hbf	8.10 7.50 7.39	8.27 8.01 7.45		9.10 8.50 8.39	9.27 9.01 8.45

H\*) Der Bahnhof Hinterweid.Ost ist sehr abgelegen. Züge halten dort (wie i.d.Realität) nur, wenn es Anschlüsse zu Tourismuszügen auf der KBS 673 nach Bundenthal-Rumbach gibt.

Die Station Hauenstein [*verlegt*] entspricht dem realen Haltepunkt Hausenstein Mitte. Der alte Bahnhof Hauenstein in km 86,9 wird beim *VD-T* nicht mehr bedient, weil das die RB-Fahrzeit verlängert und einen längeren Begegnungsabschnitt bei Annweiler erfordert.

#### 672 Kaiserslautern - Waldfischbach - Pirmasens

Beim Bau der Bahnlinie Zweibrücken - Landau (→ KBS 671) wurde Pirmasens wegen der schwierigen Topografie des Pfälzerwaldes und den zu hohen Kosten nicht direkt angebunden. Stattdessen entstand an der Biebermühle ein Abzweigbahnhof mit rund 7 km langer Stichstrecke nach Pirmasens. Sie ging 1875 zusammen mit dem Hauptbahnabschnitt Zweibrücken - Annweiler in Betrieb.

1904 wurde von Biebermühle aus eine weitere Stichbahn nach Waldfischbach eröffnet und 1913 nach Kaiserslautern verlängert. 1937 wurde der Bahnhof Biebermühle erheblich erweitert und 1938 in Pirmasens Nord umbenannt. 1939 ging zur Steigerung der Leistungsfähigkeit ein zusätzliches Gleis nach Pirmasens in Betrieb: Es lag annähernd parallel zur alten Strecke, stieg jedoch schneller an und erhielt den "neuen Fehrbacher Tunnel" neben dem alten. Nördlich von Biebermühle entstand auch noch eine Verbindungskurve, die im Zweiten Weltkrieg Zugläufe Zweibrücken - Kaiserslautern ohne Fahrtrichtungswechsel erlaubte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnten erst 1946 wieder Züge von Kaiserslautern nach Pirmasens durchfahren, das "Berggleis" südlich der Biebermühle wurde gar erst 1955 reaktiviert. Schon 1977 wurde der Haltepunkt Gelterswoog aufgelassen, in den 1980er Jahren folgten Galgenschanze, Hohenecken, Karlsthal und Burgalben. 1986 schloss die Bundesbahn mit dem Rheinland-Pfalz eine Vereinbarung ab, die unter anderem den Fortbestand der *Biebermühlbahn* sicherte.

Dennoch wurde noch im gleichen Jahr das ältere "Talgleis" südlich der Biebermühle stillgelegt, das schon lange nicht mehr planmäßig befahren worden war. Seit 1997 ist der *Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd* zuständig und veranlasste die Reaktivierung der Station Galgenschanze. 1999 wurde der Güterbahnhof in Pirmasens geschlossen und anschließend alle Gleisanlagen entfernt. 2001 bis 2002 folgte der Umbau des Personenbahnhofs, der nach seiner Modernisierung nur noch drei Bahnsteiggleise hat.

Ende 2011 sollte der Haltepunkt Hohenecken reaktiviert werden. Die Stadt Kaiserslautern stellte aber noch keine Mittel bereit und der Baubeginn wurde bis auf weiteres verschoben. Da alle Züge der realen KBS 673, 674 und 675 von Biebermühle nach Pirmasens weiter fahren kommt das "Berggleis" in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenze. Daher wird auch immer wieder die Reaktivierung des "Talgleises" diskutiert.

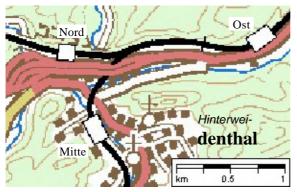
8.01 8.29		9.01 9.29		10.01 10.29		Saarbrücken Hbf Kaisersalutern Hbf	8.01 8.29		9.01 9.29		10.01 10.29
8.01   8.29	8.09 8.31 8.48	9.01   9.29	9.09 9.31 9.48	10.01   10.29	Neustadt (Weinstr)		8.01   8.29	8.09 8.31 8.48	9.01   9.29	9.09 9.31 9.48	10.01   10.29
RE	RB	RB	RB	RB		Zug	RE	RB	RB	RB	RB
8.34	9.01	9.34	10.01	10.34	km	Kaiserslautern Hbf	8.26	8.59	9.26	9.59	10.26
I	9.04	I	10.04	I	1,8	Galgenschanze	- 1	8.56	ı	9.56	- 1
I	9.08	I	10.08	I	5,8	Hohenecken	- 1	8.52	ı	9.52	- 1
8.44	9.14	9.44	10.14	10.44	13,1	Schopp	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16
8.45	9.17	9.45	10.17	10.45	13,1	эспорр	8.15	8.43	9.15	9.43	10.15
	9.23	ı	10.23	ı	19,1	Steinalben	- 1	8.36	I	9.36	I
8.53	9.23 29/31	9.53	10.23 29/31	l 10.53	19,1 23,7		8.07	8.36 29/31	9.07	9.36 29/31	l 10.07
8.53		9.53		1 <b>0.53</b>	- ,	Waldfischbach	8.07		9.07		1 10.07
8.53 I 59/01	29/31	9.53 I 59/01	29/31	I 10.53 I 59/01	23,7	Waldfischbach	I <b>8.07</b> I 59/01	29/31	I 9.07 I 59/01	29/31	I 10.07 I 59/01
I	29/31 9.34	I	29/31 10.34	I	23,7 25,5 29,1	Waldfischbach Burgalben	ı	29/31 8.26	I	29/31 9.26	I
I 59/01	29/31 9.34 9.38	I 59/01	29/31 10.34 10.38	I 59/01	23,7 25,5 29,1	Waldfischbach Burgalben Biebermühle	I 59/01	29/31 8.26 8.22	I 59/01	29/31 9.26 9.22	I 59/01
I 59/01 <b>9.08</b>	29/31 9.34 9.38 9.45	I 59/01 <b>10.08</b>	29/31 10.34 10.38 10.45	I 59/01 <b>11.08</b>	23,7 25,5 29,1	Waldfischbach Burgalben Biebermühle Pirmasens	I 59/01 <b>7.52</b>	29/31 8.26 8.22 8.15	l 59/01 <b>8.52</b>	9.26 9.22 9.15	l 59/01 <b>9.52</b>
59/01 <b>9.08</b> <b>9.13</b>	29/31 9.34 9.38 9.45 <b>9.49</b>	I 59/01 <b>10.08</b> <b>10.13</b>	29/31 10.34 10.38 10.45 <b>10.49</b>	1 59/01 <b>11.08</b> <i>11.13</i>	23,7 25,5 29,1	Waldfischbach Burgalben Biebermühle Pirmasens Pirmasens 691	1 59/01 <b>7.52</b> <b>7.47</b>	29/31 8.26 8.22 8.15 <b>8.11</b>	l 59/01 <b>8.52</b> <b>8.47</b>	29/31 9.26 9.22 9.15 <b>9.11</b>	1 59/01 <b>9.52</b> <b>9.47</b>

Beim *VD-T* hätten sich durch die Integration des Pirmasenser Stadtbahnhofs in die KBS 671 für die KBS 672 ganz neue Voraussetzungen ergeben: Der Bahnhof Bibermühle wäre nur noch eine "normale Station" zur Erschließung des näheren Umfelds, der Name *Pirmasens Nord* wäre missverständlich und wird daher auch nicht verwendet. In die Überschrift wandert dafür der größte Zwischenort Waldfischbach mit 3.950 Einwohnern.

Die vorhandenen Gleisanlagen erlauben einen Regional-Express (RE), der die 1986 verbliebenen drei Zwischenhalte bedient und Pirmasens in 34 Minuten mit dem "30er Taktknoten" in Kaiserslautern verbindet. Für die von den Kommunen gewünschten vier zusätzlichen Stationen und gute Anschlüsse von Kaiserslautern Richtung Landau braucht man eine zusätzliche Regionalbahn (RB). Die notwendigen Begegnungen finden in den real immer noch vorhandenen Kreuzungsbahnhöfen Schopp, Waldfischbach und Biebermühle statt.

#### 673 (Landau / Pfalz -) Hinterweidenthal - Bundenthal-Rumbach

Der Bahnhof Hinterweidenthal-Kaltenbach an der KBS 671 lag etwa 20 Meter über dem Wieslautertal. Um aufwändige Dämme zu sparen, wurde 1911 etwa 2 km weiter östlich als Abzweigpunkt für die neue Nebenbahn ein Bahnhof "auf der grünen Wiese" angelegt. Von diesem führte die 15,3 km lange *Wieslauterbahn* über Hinterweidenthal und Dahn nach Bundenthal-Rumbach.



Hinterweidenthal hat 1.600 Einwohner und drei Bahnhöfe. Die Grafik zeigt die VD-T-Namen.

Die Station "Nord" hieß bis 1970 "Hinterw.-Kaltenbach" und seither einfach "Hinterweidenthal".

Missverständlich wurde das erst 1997 mit der Reaktivierung der Wieslautertalbahn und der beiden anderen Stationen.

Da keine großen Städte an der Strecke lagen war das Aufkommen im Personenverkehr stets verhältnismäßig gering. Die *Deutsche Bundesbahn* stellte ihn daher schon 1966 bis auf den "Bundenthaler" ein – das war ein beliebtes Ausflugszugpaar von und nach Ludwigshafen, das noch 10 Jahre länger fuhr. Der letzte Güterzug erreichte schließlich 1995 das Wieslautertal.

Die Eisenbahnfreunde Dahn e.V. konnten die danach drohende Stilllegung verhindern. 1997 folgte die Reaktivierung an Sonn- und Feiertagen mit zwei Zugpaaren, deren Anzahl sich bald verdoppelte. Obwohl die Fahrgastzahlen stetig stiegen, drohte nach der Jahrtausendwende erneut die Stilllegung. Mit großer Unterstützung aus der Bevölkerung konnte dies jedoch verhindert und das Angebot sogar ausgeweitet werden: Der Fahrplan 2012 enthält mittwochs drei, samstags zwei und an Sonn- und Feiertagen fünf Zugpaare, die teilweise nach Landau, Neustadt (Weinstr.) und Karlsruhe weiter fahren. Eine weitere Ausweitung des Angebots ist geplant.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung wohl ähnlich verlaufen. Den einsam gelegenen Bahnhof Hinterweidenthal Ost würden die Züge der KBS 671 wie in der Realität nur bedienen, wenn die *Wieslauterbahn* fährt. Für attraktive Anschlüsse in beiden Richtungen würden die RE Saarbrücken - Karlsruhe in Hinterweidenthal Ost statt Hauenstein halten.

	3.49 9.06	10.49 11.06	12.49 13.06	Pirmasens Hbf 671 Hinterweidenthal Nord	11.11 10.54	13.11 12.54	15.11 14.54
1	3.31 3.54	10.31 10.54	12.31 12.54	Landau (Pfalz) 671 Hinterweidenthal Nord	11.29 11.06	13.29 13.06	15.29 15.06
	TZ	TZ	TZ	Tourismuszüge	TZ	TZ	TZ
9	9.11 9.14 9.24 9.30	11.11 11.14 11.24 11.30	13.11 13.14 13.24 13.30	7,8 Dahn 10,8 Busenberg-Schindhard	10.49 10.45 10.35 10.29	12.35 12.29	14.49 14.45 14.35 14.29
Ľ	9.40	11.40	13.40	15,1 Bundenthal-Rumbach	10.20	12.20	14.20

Dabei kann ein Triebwagen, der zwischen Frauenstein und Bundenthal-Rumbach pendelt, einen attraktiven Zwei-Stunden-Takt anbieten.

Bis 2020 wäre das Ziel des *VD-T* ein täglicher Stundentakt auf der *Wieslauterbahn*. Und zwar mit einer 300 Meter langen (und 25‰ steilen) neuen Verbindungskurve zum Bahnhof Hinterweidenthal Nord: Die dann nur noch 14,0 km lange Strecke würde so ausgebaut werden, dass ein Triebwagen in einer Stunde nach Bundenthal-Rumbach und zurück kommt. Die RE halten dann natürlich in Hinterweidenthal Nord statt Hauenstein und bieten sehr gute Anschlüsse.

#### 674 (Neustadt/Weinstr.-) Lambrecht - Elmstein

Das Kuckucksbähnel ist 12,97 km lang und liegt im mittleren Pfälzerwald zwischen Kaiserslautern und Neustadt (Weinstr). 1902 ging der erste Abschnitt bis zur Sattelmühle als reines Industriegleis in Betrieb. 1909 wurden die Verlängerung nach Elmstein und der Personenverkehr eröffnet. Aber nur bis 1960 fuhren Personenzüge, da die Nachfrage durch die dünne Besiedlung der Region gering war. 1977 wurde der Güterverkehr westlich von Frankeneck eingestellt, die drohende Stilllegung verhinderte der Landkreis, indem er die Trasse kaufte.

1984 wurde der Museumsbetrieb aufgenommen. Die *Kuckucksbähnel*-Züge starten in der Regel in Neustadt (Weinstr) auf Gleis 5 und befahren zunächst 7 km der Hauptsrecke Mannheim - Saarbrücken (→ KBS 670). In Lambrecht halten sie auf Gleis 1 und biegen dann auf die Nebenbahn ab. Wegen des großen Fahrgastandrangs mussten die Züge schon bald verlängert werden. Der Fahrplan 2012 enthielt an 20 Sonn- und Feiertagen von April bis Oktober jeweils zwei Zugpaare, die von Neustadt nach Elmstein etwa 70 Minuten brauchten. An weiteren 15 Sonderfahrtagen verkehrten Züge zu besonderen Ereignissen.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung wohl ähnlich verlaufen. Die *Integralen Takt-knoten* in Neustadt (Weinstr) zu den Minuten 00 und 30 böten sehr gute Zuganschlüsse in alle Richtungen.

#### 675 Neustadt (Weinstr.) - Landau - Winden - Wörth - Karlsruhe

Die *Pfälzische Maximiliansbahn* von Neustadt über Landau nach Weißenburg (heute Wissembourg) wurde 1855 eröffnet. Sie war nur eingleisig, der spätere Anbau eines zweiten Gleises wurde aber berücksichtigt. Da sie vorwiegend dem Transitverkehr dienen sollte gab es nur wenige Bahnhöfe und Unterwegshalte. Weißenburg fungierte als Zollbahnhof zwischen Bayern und Frankreich.

Die Fernzüge Köln - Bingerbrück - Rockenhausen - Neustadt (Weinstr.) - Weißenburg (Elsaß) - Straßburg - Basel fuhren als Konkurrenz zur *Badischen Eisenbahn* im Rheintal. Nach Eröffnung des Abzweigs von Winden nach Karlsruhe 1856 gewann der Abschnitt Neustadt - Winden an Bedeutung und wurde bis 1867 zweigleisig ausgebaut. Während des Deutsch-Französischen Kriegs 1870/1871 erhielt auch die Fortsetzung nach Weißenburg das zweite Gleis. Deutschland gewann den Krieg und verleibte sich Elsaß und Lothringen ein, wodurch die Zollkontrollen in Weißenburg entfielen.

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg wurde das aber 1918 wieder rückgängig gemacht und in Winden und Kapsweyer Zollstationen eingerichtet. Die französische Besetzung der Pfalz erschwerte den Betrieb und sorgte für einen weiteren Rückgang der Zugzahlen. Die letzte Bedeutung im Fernverkehr verlor der Abschnitt Winden - Wissembourg schließlich 1938, als zwischen Wörth und Karlsruhe die feste Rheinbrücke in Betrieb ging. (*Die weitere Entwicklung nach Wissembourg wird bei der KBS 677 beschrieben.*)

Zwischen 1862 und 1865 ging abschnittsweise die Verbindung von Winden an der *Maximiliansbahn* zur badischen Hauptstadt Karlsruhe in Betrieb. Sie diente nur dem Nahverkehr, da sie den Rhein mit einer "Pontonbrücke" überquerte, deren technische und betriebliche Unzulänglichkeiten viel Zeit kosteten.

Nach jahrzehntelangen Planungen wurde am 17.1.1938 endlich die "feste Rheinbrücke" bei Maxau eingeweiht. Sie besaß zwei Stahlfachwerk-Überbauten für die Straße und die zweigleisige Bahnstrecke. Die Züge konnten auf ihr uneingeschränkt fahren, so dass sich die Verkehrsströme von den Achsen Landau - Germersheim - Bruchsal und Neustadt - Landau - Wissembourg nach Karlsruhe umorientierten.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs löste eine amerikanische Artilleriegranate die von Deutschen vorbereitete Sprengung der Rheinbrücke aus und zerstörte sie. Die Züge konnten daher im westlichen Streckenteil nur noch bis Wörth fahren, wo die französische Besatzungsmacht das zweite Streckengleis bis Winden als Reparationsleistung abbaute.



Die erste Brücke über den Rhein für Straßen- und Schienenverkehr westlich von Karlsruhe hatte 34 Kähne (= Pontons), die jeweils etwa 7 Meter lange Fahrbahnen mit Schienen trugen. Die mittleren sechs Kähne wurden (zu festgelegten Zeiten) ausgefahren, damit Schiffe auf dem Rhein durchfahren konnten. Die geringe Tragfähigkeit (100 t) erforderte besonders leicht gebaute Lokomotiven, die den Zug vor der Brücke übernahmen und danach wieder abgaben. Dadurch war die Bahnstrecke für den Fernverkehr wenig geeignet, so dass der Fahrplan von 1925 z.B. nur 5 Personenzugpaare enthielt. Bei Eisgang auf dem Rhein musste die Pontonbrücke aus Sicherheitsgründen abgebaut und in den Hafen geschleppt werden.

1947 entstand südlich vom bisherigen Standort eine Behelfsbrücke mit einem Gleis und Straßenfahrbahn, die zunächst als Provisorium gedacht war, sich jedoch (so weit es die Bahn betraf) zur Dauerlösung entwickelte. Erst nach einem Schiffsunfall 1987 entschloss man sich zu einem Neubau, und die eingleisige neue Bahnbrücke wurde schließlich 1991 eröffnet. Neun Jahre später wurde sie auf zwei Gleise erweitert, da sie nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn von Karlsruhe nach Wörth 1997 zum Nadelöhr geworden war.

1974 wurden die 13 km zwischen Karlsruhe und Wörth für den regen Güterverkehr zu den Baggerseen, dem Mercedes-Benz-LKW-Werk und dem Wörther Rheinhafen elektrifiziert. 2010 wurde die Oberleitung für die Stadtbahn nach Germersheim verlängert. Seit 1997 fahren in der *Normalverkehrszeit* je Stunde und Richtung ein RE und eine RB von Neustadt über Winden nach Karlsruhe. Hinzu kommt eine RB von Neustadt nach Wissembourg, die zwischen Landau und Winden nicht hält.

8.01 8.29		9.01 9.29		10.01 10.29		Kaiserslautern Hbf Neustadt (Weinstr)	9.59 9.31		10.59 10.31		11.59 11.31
8.09 8.29		9.09 9.29		10.09 10.29		Mannheim Hbf Neustadt (Weinstr)	9.51 9.31		10.51 10.31		11.51 11.31
RE	RB	RE	RB	RE		Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.34	9.05	9.34	10.05	10.34	km	Neustadt (Weinstr)	9.26	9.55	10.26	10.55	11.26
I	9.07	ı	10.07	- 1	1,8	Neustadt (Wstr) Süd	I	9.52	- 1	10.52	I
I	9.10	ı	10.10	- 1	4,4	Diedesfeld	I	9.49	I	10.49	I
- 1	9.12	ı	10.12	- 1	5,9	MaikamKirrweiler	I	9.47	- 1	10.47	I
8.41	9.16	9.41	10.16	10.41	8,5	Edenkoben	9.19	9.44	10.19	10.44	11.19
[43]	9.19	-	10.19	[43]	10,6	Edesheim (Pfalz)	- 1	9.41	[17]	10.41	I
- 1	9.22	- 1	10.22	- 1	13,7	Knöringen-Essingen	- 1	9.38	- 1	10.38	I
- 1	9.24	- 1	10.24	- 1	15,8	Dammheim	- 1	9.36	- 1	10.36	I
8.48	9.27	9.48	10.27	10.48	10 /	Landau (Pfalz)	9.12	9.33	10.12	10.33	11.12
8.50	9.33	9.50	10.33	10.50	10,4	Landau (Flaiz)	9.10	9.27	10.10	10.27	11.10
- 1	9.37	- 1	10.37	- 1	23,8	Insheim	- 1	9.22	- 1	10.22	I
- 1	9.40	- 1	10.40	- 1	26,2	Rohrbach (Pfalz)	- 1	9.20	- 1	10.20	I
- 1	9.42	- 1	10.42	- 1	28,3	Steinweiler	- 1	9.17	- 1	10.17	I
8.59	9.45	9.59	10.45	10.59	21.0	Winden (Pfalz)	9.01	9.15	10.01	10.15	11.01
9.01	9.46	10.01	10.46	11.01	31,0	Williaeli (Flaiz)	8.59	9.14	9.59	10.14	10.59
I	9.51	[06]	10.51	- 1	38,0	Kandel	[54]	9.08	- 1	10.08	[54]
- 1	9.56	- 1	10.56	- 1	42,9	Wörth Mozartstr.	- 1	9.03	- 1	10.03	I
9.10	9.59	10.10	10.59	11.10	11 Q	Wörth (Rhein)	8.50	9.01	9.50	10.01	10.50
9.11	10.00	10.11	11.00	11.11	44,0	Worth (Kilelli)	8.49	9.00	9.49	10.00	10.49
- 1	10.02	1	11.02	- 1	46,4	Maximiliansau West	- 1	8.57	- 1	9.57	I
I	10.04	I	11.04	I	47,6	Maxau	I	8.55	I	9.55	I
I	10.07	I	11.07	ı	50,3	Ka-Knielingen	I	8.52	I	9.52	
ı	10.10	1	11.10	1	53,3	Karlsruhe West	I	8.49	- 1	9.49	ı
9.21	10.15	10.21	11.15	11.21	57,6	Karlsruhe Hbf	8.39	8.45	9.39	9.45	10.39

Beim *VD-T* ist das Angebot der KBS 675 auf den ersten Blick etwas schlechter als in der Realität, weil es "nur" stündliche RE und RB von Neustadt nach Karlsruhe gibt und keine zusätzlichen RB nach Wissembourg. Man muss aber bedenken, dass die KBS 671 zusätzlich stündliche RE und RB über Germersheim nach Karlsruhe enthält, die in Landau perfekt mit der KBS 675 verknüpft sind.

Zudem würde Winden zur attraktiven "Verteilstelle für Flügelzüge": Stündlich zur Minute 57 kämen einzelne Triebwagen (Tw) aus Bad Bergzabern auf Gleis 2 und aus Wissembourg auf Gleis 3 an. 2 Minuten später würden zwei zusammen gekuppelte Tw als RE aus Neustadt nach Gleis 2 und als RE aus Karlsruhe nach Gleis 3 hinterherfahren. In beiden Gleisen würden anschließend die beiden vorderen Tw neu verbunden und der dritte Tw abgehängt. Zur Min.01 fahren dann zwei Tw zusammen

aus Gleis 2 nach Karlsruhe und aus Gleis 3 nach Neustadt weiter. Und zur Min.03 fahren schließlich die beiden letzten Tw nach Bad Bergzabern und Wissembourg ab. Für zwei Drittel aller denkbaren Relationen entstehen dabei Direktverbindungen und die übrigen Anschlüsse (z.B.von Wissembourg nach Karlsruhe) klappen mit bequemen Umsteigen am "gleichen Bahnsteig gegenüber" zwischen Gleis 2 und 3.

#### 676 Bad Bergzabern - Winden - Wissembourg

Eigentlich sind zwei separate Tabellen Winden - Bad Bergzabern und Winden - Wissembourg sinnvoller. Das würde die Zugläufe besser abbilden. Beim VD-T wären aber durch die zahlreichen Reaktivierungen in Rheinland-Pfalz die 600er Kursbuchnummern knapp geworden. Und da man die beiden Strecken übersichtlich zusammen fassen kann, geschieht das beim VD-T unter der gemeinsamen Nummer 676.

1868 gab der bayerische König Ludwig II. die Erlaubnis für den Bau der Strecke Winden - Bergzabern - Dahn - Pirmasens - Zweibrücken. Zwei Jahre später wurde der <u>erste Abschnitt bis Bergzabern</u> eröffnet und die Nachfrage entwickelte sich gut. Dennoch begann man erst 1899 mit konkreten Planungen für die Verlängerung, die sich jedoch als schwierig und teuer erwies, da sie mehrere Täler kreuzte. Einfacher waren andere Nebenbahnen in den Tälern wie die 1911 eröffnete *Wieslauterbahn* (→ KBS 673), die Dahn über Hinterweidenthal an das Schienennetz anschloss. Bergzabern blieb daher dauerhaft eine Endstation.

Obwohl die Züge recht gut besetzt waren und es sogar ein Eilzugpaar von/nach Karlsruhe gab, stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) 1981 der zuletzt mit Schienenbussen betriebenen Personenverkehr ein. 1983 baute sie die Strecke teilweise zurück, unter anderem verlor Kapellen-Drusweiler sein Abstellgleis. Ab 1990 löste die Bundeswehr ihre Kasernen in Bad Bergzabern auf, wodurch der Güterverkehr ab 1990 stark zurück ging und 1995 komplett eingestellt wurde.

Im gleichen Jahr erfolgte erfreulicherweise die Reaktivierung des Personenverkehrs im Rahmen des *Rheinland-Pfalz-Taktes* mit Dieseltriebwagen der Baureihe 628. Seit 2010 fährt *DB Regio RheinNeckar* tagsüber mit der Baureihe 643 im Stundentakt.

Die Strecke <u>Winden - Weißenburg</u> (heute <u>Wissembourg</u>) war ein Teilstück der 1855 eröffneten *Pfälzischen Maximiliansbahn*. Durch die deutsch-französische Grenze 1918 und die Inbetriebnahme der Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe 1938 verlor sie aber ihre überregionale Bedeutung (→ KBS 675).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Zugverkehr nur in geringem Umfang wieder aufgenommen und das zweite Gleis zwischen Winden und Kapsweyer als Reparationsleistung für Frankreich abgebaut. Ab 1955 wuchs die Konkurrenz des privaten PKW-Verkehrs immer stärker an, und die *DB* verschärfte die Situation auch noch, indem sie immer mehr Busse parallel zur Schiene fahren ließ. 1975 bekam sie dann endlich "grünes Licht von der Politik" und stellte den Personenzug von Winden nach Wissembourg ein. Anschließend wurde auch südlich von Kapsweyer das zweite Gleis abgebaut. 1992 fuhr der letzte Güterzug nach Schaidt, sodass sogar die Gesamtstilllegung drohte.

Der Rheinland-Pfalz-Takt brachte 1996 endlich wieder positive Nachrichten: Die Deutsche Bahn, Rheinland-Pfalz, der Landkreis Südliche Weinstraße und die Region Elsaß einigten sich auf Investitionen von rund 8,5 Millionen DM für die Reaktivierung mit modernen Standards. Ein Jahr später fuhren wieder Personenzüge von Winden nach Wissembourg im Stundentakt und tariflich in den Karlsruher Verkehrsverbund integriert.

RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.43	9.43	10.43	km	Bad Bergzabern	9.17	10.17	11.17
8.46	9.46	10.46	2,1	Kapellen-Drusweile	9.13	10.13	11.13
8.50	9.50	10.50	5,0	Barbelroth	9.09	10.09	11.09
8.57	9.57	10.57	10,0	Winden (Pfalz)	9.03	10.03	11.03
9.01	10.01	11.01		Winden (Pfalz) 695	8.59	9.59	10.59
9.10	10.10	11.10		Wörth (Rhein)	8.50	9.50	10.50
9.21	10.21	11.21		Karlsruhe Hbf	8.39	9.39	10.39
8.34	9.34	10.34		Neustadt (Weinstr)	9.26	10.26	11.26
8.50	9.50	10.50		Landau (Pfalz)	9.10	10.10	11.10
8.59	9.59	10.59		Winden (Pfalz) 695	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
9.03	10.03	11.03	km	Winden (Pfalz)	8.57	9.57	10.57
9.08	10.08	11.08	5,5	Schaidt	8.51	9.51	10.51
9.12	10.12	11.12	8,7	Steinfeld (Pfalz)	8.47	9.47	10.47
9.14	10.14	11.14	10,1	Kapsweyer	8.45	9.45	10.45
9.16	10.16	11.16	11,9	Schweighofen	8.43	9.43	10.43
9.21	10.21	11.21	15,8	Wissembourg	8.39	9.39	10.39
9.25	10.25	11.25		Wissembourg	8.35	9.35	10.35
9.59	10.59	11.59		Haguenau	8.01	9.01	10.01
10.37	11.37	12.37		Strasbourg SNCF	7.23	8.23	9.23

Die Staatsgrenze Deutschland - Frankreich liegt in km 13,5

Beim *VD-T* gäbe es wie in der Realität stündliche Züge auf der Gesamtstrecke.

Die Triebwagen von Bad Bergzabern würden nicht nur Winden ansteuern, sondern als Flügelzüge nach Karlsruhe weiter fahren.

Von Wissembourg gäbe es Flügelzüge nach Neustadt (Weinstraße), die attraktive Direktverbindungen herstellen.

Die RE der KBS 695 sollen sich in Winden an einem Mittelbahn-

steig begegnen. Dadurch muss man beim Umsteigen nur wenige Schritte laufen, wenn es (wie z.B. von Wissembourg nach Karlsruhe) keine direkten *Flügelzüge* gibt.

#### 677 Germersheim - Wörth - Karlsruhe / Lauterbourg

Eigentlich sind zwei separate Tabellen Germersheim - Karlsruhe und Wörth - Lauterbourg sinnvoller. Das würde die Zugläufe besser abbilden. Beim VD-T wären aber durch die zahlreichen Reaktivierungen in Rheinland-Pfalz die 600er Kursbuchnummern knapp geworden. Und da man die beiden Strecken übersichtlich zusammen fassen kann, geschieht das beim VD-T unter der gemeinsamen Nummer 677.

1864 wurde die Stichstrecke Mannheim - Schifferstadt nach Germersheim verlängert (→ KBS 679). Noch im selben Jahr bildete sich ein Komitee für die Fortsetzung nach Wörth. Dabei war zunächst unklar, ob Germersheim westlich oder östlich umfahren werden sollte. Der *Deutsch-Französische Krieg* verzögerte das Projekt, und nach der französischen Niederlage kamen 1871 Elsaß und Lothringen zum Deutschen Reich. Die 1876 eröffnete Strecke Germersheim - Wörth - Lauterburg - Straßburg lag daher komplett auf deutschem Staatsgebiet.

In den ersten Jahrzehnten diente die neue Nord-Süd-Hauptachse vor allem dem Güterverkehr. Bis 1906 wurde sie von Schifferstadt bis Lauterburg zweigleisig ausgebaut. Dank der größeren Kapazitäten nutzten dann auch Schnellzüge von Berlin nach Straßburg die kürzere Strecke über Germersheim, die zuvor über Neustadt und die *Pfälzische Maximiliansbahn* (→ KBS 675) gefahren waren. Hauptkonkurrent wurde die rechtsrheinische *Badische Hauptbahn* Mannheim - Basel (→ KBS 700).

Nach dem Ersten Weltkrieg kamen Elsaß und Lothringen zu Frankreich zurück, womit auch der Fernverkehr über Wörth endete. Erst Ende der 1920er Jahre entspannten sich die Beziehungen zwischen Deutschland und Frankreich, was sich auch am stetig zunehmenden Güterverkehr über die Grenze zeigte. Der mäßige Personenverkehr endete nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs erneut, Güterzüge fuhren hingegen bis Kriegsende ohne große Unterbrechungen.

1945 kam der Fernverkehr völlig zum Erliegen und zwischen Schifferstadt, Germersheim und Wörth fuhren nur noch lokale Züge. Nach der Elektrifizierung der Strecken Mannheim - Schifferstadt (1964) und Karlsruhe - Wörth (1974) musste man meistens Richtung Germersheim umsteigen. Da die Nachfrage in der Nordhälfte größer war, pendelten einige Züge nur zwischen Schifferstadt und Germersheim. Dementsprechend wurde auch nur die Nordhälfte bis 2006 elektrifiziert und in die S-Bahn RheinNeckar integriert (→ KBS 679). Triebwagen der Baureihe 425.2 bieten ganztägig einen Halbstundentakt.

Der Abschnitt Germersheim - Wörth wurde erst 2010 elektrifiziert und in das Netz der *Karlsruher Stadtbahn* aufgenommen. Die neu geschaffenen Linien S51 und S52 bieten mit GT8-Triebwagen mindestens stündlich Direktverbindungen von der Karlsruher Innenstadt über Wörth nach Germersheim.

Am schlimmsten traf es den Abschnitt Wörth - Lauterbourg, er wurde nach 1945 auf ein Gleis zurückgebaut und zur Nebenbahn herabgestuft. Der Verkehr über die Grenze wurde stark eingeschränkt und Berg als letzter Bahnhof auf deutscher Seite Endstation für die meisten Personenzüge. Am 11.6.1980 fuhr letztmals der (hauptsächlich französischen Soldaten dienende) Eilzug Ludwigshafen - Straßburg und der grenzüberschreitende Personenverkehr endete. Am 1.6.1984 stellte die Deutsche Bundesbahn auch den übrigen Personenverkehr zwischen Wörth und Berg ein, den zuletzt Schienenbusse erledigten. Güterzüge verkehrten jedoch weiterhin, meistens wurden sie von französischen Lokomotiven gezogen.

7.30 7.47 8.12	8.1	17	8.30 8.47 9.12	9.1	17	9.3 9.4 10.	<b>47</b>			Mannheim Hbf Schifferstadt Germersheim 678	_	43	10.30 10.13 9.48	11.00 10.43 10.18	11.	13	12.0 11.4 11.1	13
RE	R	В	RE	R	В	R	E			Zug	R	В	RE	RB	R	E	RE	3
8.18   	8.5 8.5 8.5	51 53 58	9.18         9.25	9.5 9.5 9.5	51 53 58	10.           			km 1,6 3,5 8,4 9,0	Germersheim Germersheim Süd GeSondernheim BeAm Mühlbuckel Bellheim	9. 9. 9. 9.	09 06 02	9.42         9.35	10.11 10.09 10.06 10.02 10.01			11.1 11.0 11.0 11.0	)9 )6 )2
8.28           	9.0	04	9.28   9.32 	10.	04 08	10. 10. 10.	32		13,6 17,0	Rülzheim Rülzh. Freizeitzentr. Rheinzabern Rh'z. Rappengasse	8. 8. 8.	56 52	9.32   9.28 	9.58 9.56 9.52 9.51	10. 1 10.	.28	10.5 10.5 10.5 10.5	56 52
8.35         	9.1	12 17	9.35   9.40	10.	12 17	10. 10. 10.	35		20,2 24,4	Rh'z. Alte Römerstr. Jockgrim Wörth Zügelstr.		50 47 43 41	9.25   9.20	9.50 9.47 9.43 9.41	10. 10. 10.	25	10.5 10.4 10.4 10.4	17 13
8.41                   	9.2 9.2 9.3	24 27 30	9.41         9.51	10. 10. 10.	24 27 30	10.           			28,7 31,4 34,4	Wörth (Rhein) Bf  Maxau  Ka-Knielingen  Karlsruhe West  Karlsruhe Hbf	8. 8. 8. 8.	36 33 30	9.19         9.09	9.39 9.36 9.33 9.30 9.25	10.           		10.3 10.3 10.3 10.3	36 33 30
R	B *)		F	RB *)			RE	3 *)		Zug		RB	*)	RI	3 *)		T	RB *)
8	3.43 3.45 3.48		Ş	9.43 9.45 9.48			10. 10. 10.		km 1,6 4,5	Wörth (Rhein) Bf Maxim Im Rüsten Hagenbach		9.1 9.1 9.1	4	10	.17 .14 .11			11.17 11.14 11.11
8	3.51 3.54 3.59		Ş	9.51 9.54 9.59			10. 10. 10.	54	7,4 9,7 15,1	Neuburg am Rhein Berg (Pfalz) <b>Lauterbourg</b>		9.0 9.0 9.0	6	10	.08 .06 .01			11.08 11.06 11.01
9	9.01 9.20 9.58		1	0.01 0.20 0.58				.01 .20 .58		Lauterbourg SNCF Roeschwoog Strasbourg		8.5 8.4 8.0	0	9.	59 40 02			10.59 10.40 10.02

**Gesamtverkehr Wörth** (Rhein) - **Karlsruhe siehe KBS 712**; Staatsgrenze = km 37,0;\*) Anschluss von / nach Karlsruhe siehe Fahrplan der Gegenrichtung

Nach der *deutschen Bahnreform* 1996 zeigten die Politiker wieder mehr Interesse an der Schiene: Von 1999 bis 2002 fuhren an Sonn- und Feiertagen von April bis Oktober Ausflugszüge ohne Zwischenhalt von Wörth bis Lauterbourg. Die Reaktivierung des täglichen Personenzugverkehrs folgte am 15.12.2002. An den stillgelegten Bahnhöfen Hagenbach, Neuburg und Berg wurden moderne Bahnsteige errichtet. Der Haltepunkt *Maximiliansau Im Rüsten* kam neu hinzu, da der Ort Maximiliansau an die Bahn heran gewachsen war.

Die *Karlsruher Stadtbahn* erreichte Wörth schon 1997 (→ KBS 712), da wäre auch der *VD-T* nicht schneller gewesen. Die *S-Bahn RheinNeckar* hätte Germersheim aber vor 2006 erreicht und nicht im Bahnhof am nördlichen Stadtrand gewendet, sondern innenstadtnah dort, wo heute der Haltepunkt *Germersheim Mitte/Hafen* liegt (→ KBS 679). Der Lückenschluss wäre dann nicht als S- oder Stadtbahn erfolgt, sondern als RB-/RE-Linie mit modernen Fahrzeugen: Da sie ab Wörth immer auf der schnelleren DB-Strecke zum Karlsruher Hauptbahnhof fahren, brauchen sie keine alternativen Antriebssysteme.

Die Verbindung von Wörth über die Straßenbahnstrecke in die Karlsruher Innenstadt stellt die zusätzliche Linie 5 dar, die konsequent im 20-Minuten-Takt fährt und in Wörth gute Anschlüsse zu den RB und RE herstellt (→ KBS 712). Zwischen Wörth und Lauterbourg gäbe es beim *VD-T* einen konsequenten Stundentakt mit französischen Dieseltriebwagen, die bis Strasbourg durchfahren. In Wörth müsste man zwar umsteigen, hätte aber wenigstens sofort Anschluss in den wichtigen Richtungen nach Karlsruhe und Germersheim.

### 678 Landau (Pfalz) - Germersheim - Graben-Neudorf - Bruchsal

#### a) Landau (Pfalz) - Germersheim

Ab Ende der 1880er Jahre fuhren nationale und internationale Fernzüge, z.B. von Saarbrücken über Landau, Germersheim und Stuttgart nach München. Zur Kapazitätserweiterung wurde die Strecke ab 1887 zweigleisig ausgebaut (→ KBS 671). Einige Jahre später folgte der kreuzungsfreie Ausbau der Strecken in Landau durch neue Brücken. Ähnlich militärisch motivierte Pläne gab es für Germersheim mit der Verlegung des gesamten Eisenbahngeländes. Sie wurden aber bis zum Ersten Weltkrieg nicht realisiert und danach aus Kostengründen verworfen.

1938 ging die neue Rheinbrücke bei Maxau in Betrieb (→ KBS 675). Die Schnellzüge von Saarbrücken nach München fuhren danach ab Landau nicht mehr über Germersheim, sondern über Wörth nach Karlsruhe. Germersheim sah dafür immer mehr Militärzüge für Munitionstransporte und den Bau des *Westwalls*.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die *Südpfalzbahn* wegen ihrer strategischen Bedeutung immer wieder angegriffen, wodurch der Verkehr eingeschränkt wurde.

Anfang der 1970er Jahre wurde der Wochenendverkehr zwischen Landau und Germersheim eingestellt, 1980 wurde das Werktagsangebot von 12 auf 6 Zugpaare halbiert und am 1.6.1984 schließlich ganz eingestellt. Danach wurden die Bahnhofsgebäude verkauft und alle Schranken zurückgebaut. Güterzüge mussten danach an jedem Übergang anhalten und das Personal den Verkehr sichern. Die Transporte gingen durch die Aufgabe des Rangierbahnhofs Landau und die bundesweite Einstellung des Zuckerrübentransports auf DB-Schienen immer mehr zurück und wurden schließlich zum 31.12.1991 ebenfalls beendet.

[Ein paar Ausflugs- und Präsentationszüge fuhren auch danach noch von Landau nach Germersheim. Etwa 1995 wurde die Reaktivierung des Personenverkehrs untersucht, die zu erwartenden Umbaukosten waren jedoch zu hoch. Stattdessen wurden die teilweise noch vorhandenen Güter- und Abstellgleise in den Bahnhöfen abgebaut und die Strecke zum 31.12.1999 formell stillgelegt.]

#### b) Bruchsal - Graben-Neudorf - Germersheim

Die 21 km von Bruchsal nach Rheinsheim wurden 1874 eröffnet. Die Verlängerung nach Germersheim folgte erst drei Jahre später, weil Gestaltung und Lage der Rheinbrücke lange diskutiert wurden. Das Militär verlangte einen Standort, der das Schussfeld der Festung Germersheim nicht behinderte. Die *Bruhrainbahn* wurde Teil der überregionalen Verbindung Bruchsal - Germersheim - Landau - Zweibrücken - Saarbrücken und für den stetig wachsenden Verkehr bis zur Jahrhundertwende zweigleisig ausgebaut.

1909 ging die niveaufreie Einfädelung in die *Rheinbahn* (→ KBS 701) nördlich von Graben-Neudorf in Betrieb. Von 1927 bis 1930 wurde die Rheinbrücke verstärkt, um den wachsenden Zuggewichten gerecht zu werden. Ab 1938 fuhren aber nur noch Ferngüterzüge darüber, da der Personenfernverkehr nur noch die Route über Karlsruhe, Wörth und Landau nach Saarbrücken nutzte.

Im Zweiten Weltkrieg fuhren wieder zahlreiche Militärzüge über die *Bruhrainbahn*. Ihre Brücke wurde am 24.3.1945 als letzte Bahnbrücke über den Rhein in der Region gesprengt. Fortan pendelten nur noch Lokalzüge zwischen Graben-Neudorf und Rheinsheim, weshalb dieser Abschnitt auf ein Gleis zurückgebaut wurde. Zwischen Graben-Neudorf und Bruchsal fuhren weiterhin Fernzüge, dieser Abschnitt blieb zweigleisig und wurde bis 1958 elektrifiziert. 1967 wurde eine neue Rheinbrücke bei Germersheim eröffnet – entgegen den Erwartungen erreichte sie aber nur noch bei Umleitungen überregionale Bedeutung.

1994 wurde das Angebot im Rahmen des *Rheinland-Pfalz-Takts* zum Stundentakt verdichtet. Dabei ging die neue Station *Graben-Neudorf Nord* in Betrieb und der Bahnhof *Rheinsheim* wurde zum Haltepunkt zurückgebaut. Im Mai 2000 kam die RE-Linie Mainz - Germersheim - Graben-Neudorf - Karlsruhe im Zwei-Stunden-Takt hinzu. Ende 2004 wurden die mit Lokomotiven der Baureihe 218 bespannten Wendezüge vollständig durch Dieseltriebwagen der Baureihe 628 ersetzt.

2010 und 2011 bekam auch der Abschnitt Graben-Neudorf - Germersheim eine Oberleitung und drei neue Stationen: Bruchsal Sportzentrum, Am Mantel und Germersheim Mitte/Rhein. Die bereits vorhandenen 6 Stationen wurden modernisiert und die Bahnsteige auf 76 cm Höhe und 140 m Länge gebracht. Am 11.12.11 wurde die neue S-Bahn-Linie 33 zwischen Bruchsal und Germersheim eröffnet. Seither fahren Triebwagen der Baureihe 425 der S-Bahn *RheinNeckar* tagsüber im Stundentakt von Bruchsal über Schifferstadt nach Mannheim durch, wofür sie 78 Minuten brauchen.

7.04 7.49 8.29			7.52 8.47		8.04 8.49 9.29		Saarbrücken Hbf Pirmasens Landau (Pfalz) 671	9.56 9.11 8.31		10.08 9.13			10.56 10.11 9.31
RE	RB	RB	RB		RE		Zug	RE	RB	RB		RB	RE
8.31     			8.51 8.54 8.58 9.01		9.31     	km 3,1 7,2 10,1	Landau (Pfalz) Dammheim Hochstadt (Pfalz) Zeiskam	8.29       		9.09 9.05 9.01 8.58			9.29     
             		ab	9.04 9.08 9.12 9.14		           	16,7 21,0	Lustadt Westheim (Pfalz) Germersheim Nord	               		8.55 8.51 8.48 8.46		an	           
8.46   		9.06 10/13 9.16	9.16 I I		9.46   	25,6	Germersheim [neu] Rheinsheim Philippsburg (Bad)	8.14   		8.44 I I		8.54 47/50 8.43	9.14   
 	ab <b>8.35</b> <b>8.59</b>	9.20 > 9.25	l > 9.27	ab 9.05 9.29	 	>	Huttenheim Mannheim Hbf 701  Graben-Neudorf	 	ab <b>8.25</b> <b>8.01</b>	l > 8.33	ab <b>8.55</b> <b>8.31</b>	8.39 > 8.35	 
9.01 > 9.15	9.03 9.08 >	an	9.31 > 9.45	9.33 9.38 >	10.01 > 10.15	42,2	Karlsdorf Karlsruhe Hbf 701	7.59 > 7.45	7.57 7.52	8.29 > 8.15	8.27 8.22 >	ab	8.59 > 8.45
an	9.10 9.12 9.14		an	9.40 9.42 9.44	an	44,1 46,0 46,7	Bruchs. Sportzentr.	ab	7.50 7.48 7.46	ab	8.20 8.18 8.16		an
	9.21 9.34			9.51 10.03			Bruchsal 702 Karlsruhe Hbf		7.39 7.26		9.51 10.03		

Der Abschnitt Landau - Germersheim wäre beim *VD-T* nicht eingestellt, sondern für einen effektiven Betrieb mit bis zu 120 km/h modernisiert worden. 3 km zwischen Hochstadt (Pfalz) und Zeiskam hätten wieder ihr zweites Streckengleis erhalten, damit sich die RB ohne Zeitverlust während der Fahrt begegnen können.

In <u>Germersheim</u> wäre der reale Bahnhof am nördlichen Stadtrand "nur noch" ein Haltepunkt. Als Verknüpfungspunkt zu den KBS 677und 679 wäre 1,4 km weiter ein neuer zentrumsnaher Bahnhof entstanden (etwa dort, wo der reale Haltepunkt Germesrsheim Mitte/Rhein liegt). In <u>Graben-Neudorf</u> entstehen halbstündlich perfekte *Integrale Taktknoten* mit der KBS 701: Der Triebwagen aus Germersheim wird an den RE nach Karlsruhe angehängt. Dieser kuppelt dafür einen Triebwagen ab, der als RB nach Bruchsal weiter fährt. Es entstehen sehr attraktive umsteigefreie Verbindungen (z.B. Germersheim - Karlsruhe in 29 Minuten).

Einziger Wermutstropfen dabei ist, dass die Zeit nicht reicht, damit die Züge von/nach Landau zwischen Germersheim und Graben-Neudorf halten. Dafür muss entweder (wie im Fahrplan dargestellt) ein zusätzlicher Triebwagen pendeln oder das Busliniennetz verdichtet werden: Von Philippsburg nach Mannheim wären z.B. Bahn-Bus-Anschlüsse in Waghäusel noch attraktiver.

#### 679 Mannheim - Schifferstadt - Neustadt (Wstr) / Germersheim

Die Entwicklung des Fernverkehrs nach Neustadt (Weinstr.) wird bei der KBS 670 Mannheim - Saarbrücken beschrieben.

Die *Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft* eröffnete 1847 zeitgleich mit dem *Ludwigsbahn-Abschnitt* nach Neustadt die in Schifferstadt abzweigende Stichstrecke nach Speyer. Erst 17 Jahre später folgte die Verlängerung nach Germersheim, weil die dortige Festung den Weiterbau verzögert hatte. 1876 wurde schließlich die Verbindung über Wörth (Rhein) nach Straßburg bzw. Karlsruhe eröffnet ( $\rightarrow$  KBS 677).

Um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, wurden beide Äste (nach Neustadt und Germersheim) bis 1906 zweigleisig ausgebaut. Während der Fernverkehr über Neustadt (Weinstr.) Richtung Saarbrücken weiter wuchs, gab es über Germersheim und Wörth ins Elsaß durch die Grenzziehung nach den Weltkriegen kaum noch Bedarf. Dort fuhren ab 1945 nur noch Regionalzüge.

Der Nahverkehr im Großraum Ludwigshafen / Mannheim nahm ab 1950 stetig zu. Aber erst kurz vor der Jahrtausendwende konnten sich die Politiker der Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg für eine "echte S-Bahn" zur Lösung der Verkehrsprobleme entscheiden. Die *S-Bahn RheinNeckar* von Mannheim nach Speyer und Kaiserslautern nahm 2003 den Betrieb auf.

Alle Stationen waren modernisiert und die (in der Regel 210 Meter langen) Bahnsteige für den ebenerdigen Einstieg in die Triebwagen der Baureihe 425 auf 76 cm erhöht worden. Der innenstadtnahe Bahnhof *Ludwigshafen Mitte* am Berliner Platz entstand komplett neu. Die Verlängerungen von Speyer nach Germersheim und Kaiserslautern nach Homburg (Saar) bildeten 2006 den Abschluss der ersten Ausbaustufe der *S-Bahn RheinNeckar*.

Für die dringend erforderliche Kapazitätserhöhung entstand 2007 eine zusätzliche Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen und ein Jahr später ging die 6,8 km lange Nordumfahrung von Schifferstadt in Betrieb. 2010 bis 2014 wurden die dazwischen liegenden 8 km von 2 auf 3 Gleise erweitert. Ende 2011 wurde die Verlängerung von Germersheim nach Bruchsal als S 33 eröffnet (→ KBS 678).

Dank der schienenfreundlicheren Rahmenbedingungen hätten sich die Politiker beim *VD-T* schon viel früher für die *S-Bahn RheinNeckar* entschieden. Zwischen

	Heidelberg Hbf Mannheim Hbf		8.01 8.17	8.11 8.27		8.31 8.47		8.41 8.57		9.01 9.17	9.11 9.27	
,	Zug	RE	(S)	(S)	RE	(S)	ICE	(S)	RE	(S)	(S)	RE
km	Mannheim Hbf	8.09	8.20	8.30	8.39	8.50	9.01	9.00	9.09	9.20	9.30	9.39
0,9	Ludwigshafen Mitte	ı	8.22	8.32	- 1	8.52	- 1	9.02	- 1	9.22	9.32	I
2,0	Ludwigshafen Hbf	8.13	8.25	8.35	8.43	8.55	[03]	9.05	9.13	9.25	9.35	9.43
4,0	LudwMundenheim	- 1	8.28	8.38	- 1	8.58	- 1	9.08	1	9.28	9.38	- 1
5,8	Rheingönheim	ı	8.30	8.40	- 1	9.00	- 1	9.10	- 1	9.30	9.40	- 1
8,7	Limburgerhof	- 1	8.33	8.43	- 1	9.03	- 1	9.13	- 1	9.33	9.43	I
12,7	Schifferstadt	8.20	8.37	8.47	8.50	9.07	<	9.17	9.20	9.37	9.47	9.50
>	Schifferstadt Süd	>	>	8.50	^	>	^	9.20	>	>	9.50	>
<	Speyer Nord-West	<	<	8.54	<	<	<	9.24	<	<	9.54	<
>	Speyer Hbf	>	>	8.56	>	>	>	9.26	>	>	9.56	>
<	Speyer Süd	<	<	8.58	<	<	<	9.28	<	<	9.58	<
>	Berghausen (Pfalz)	^	>	9.01	>	>	>	9.31	^	>	10.01	>
<	Heiligenstein	<	٧	9.03	<	<	٧	9.33	٧	<	10.03	<
>	Lingenfeld	>	>	9.07	>	>	>	9.37	>	>	10.07	>
>	Germersheim Nord	>	>	9.10	>	>	>	9.40	>	>	10.10	>
<	Germersheim	<	<	9.12	<	<	<	9.42	<	<	10.12	<
17,5	Böhl-Iggelheim	-	8.42	an	ı	9.12	[9,5]	an		9.42	an	- 1
21,3	Haßloch	ı	8.46		- 1	9.16	- 1		- 1	9.46		- 1
27,3	Mußbach Süd	I	8.51		I	9.21	I		- 1	9.51		I
28,7	Neustadt-Böbig	I	8.53		ı	9.23	ı		I	9.53		I
30,2	Neustadt (Weinstr)	8.29	8.55		8.59	9.25	[14]		9.29	9.55		9.59
	Kaiserslautern Hbf	8.48			9.26		9.29		9.48			10.26
	Saarbrücken Hbf	9.30			9.59		9.59		10.30			10.59

Mannheim und Schifferstadt wären daher schon vor 2010 durchgehend 3 bis 4 Gleise gelegen, damit Fern-, Nah- und Güterverkehr attraktive Fahrpläne bekommen.

- Wie i.d. Realität fahren nach Schifferstadt 4 S-Bahnen pro Stunde, allerdings nicht 4 stündliche Linien, sondern 2 Linien im 30-Minuten-Takt. Das ist leichter zu merken und attraktiver. Möglich ist das, weil beim VD-T die S-Bahnen nicht so weit ins Umland fahren und es dadurch weniger Abhängigkeiten vom überregionalen Verkehr gibt.
- Zusätzliche Angebote gibt es (im Vergleich zur Realität) vor allem durch RB und RE, die im S-Bahn-Bereich nur an den wichtigen Stationen halten und weiter entfernte Ziele ansteuern. Fahrgäste stimmen "mit den Füßen" regelmäßig für solche schnellen Stadt-Umland-Verbindungen ab, während die (meist autofahrenden) Politiker den nur auf dem Papier reizvollen überlangen S-Bahn-Linien den Vorzug geben.
- ➤ In Germersheim fahren die S-Bahnen 1,4 km weiter: Die *VD-T*-Station *Germ. Nord* entspricht dem realen Bahnhof am nördlichen Stadtrand und die *VD-T*-Endstation *Germersheim* dem zentrumsnahen realen Haltepunkt *Germesrsheim Mitte/Rhein*.

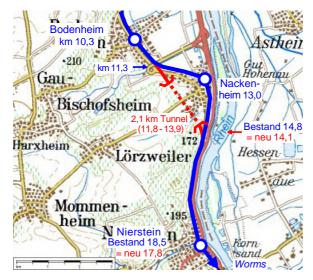
	Saarbrücken Hbf Kaiserslautern Hbf	7.30 8.12		<b>8.01</b> 8.34			8.30 9.12		9.01 9.31			<b>9.01</b> 9.34
	Zug	RE	(S)	RE	(S)	(S)	RE	(S)	ICE	(S)	(S)	RE
	Neustadt (Weinstr)	8.31	8.35	9.01		9.05	9.31		[46]	9.35		10.01
	Neustadt-Böbig	- 1	8.37	- 1		9.07	- [		- 1	9.37		I
	Mußbach Süd	- 1	8.39	- 1		9.09	- [		- 1	9.39		I
	Haßloch	- 1	8.44	- 1		9.14	- [		- 1	9.44		I
	Böhl-Iggelheim	ı	8.48	ı	ab	9.18	I	ab	[50,5]	9.48	ab	I
0,0	Germersheim	<	<	<b>'</b>	8.48	<b>'</b>	<	9.18	<	<b>'</b>	9.48	<
1,4	Germersheim Nord	>	>	>	8.50	>	>	9.20	>	>	9.50	>
4,7	Lingenfeld	>	>	>	8.53	>	>	9.23	>	>	9.53	>
9,7	Heiligenstein	<	<	<	8.57	<	<	9.27	<	<	9.57	<
11,1	Berghausen (Pfalz)	>	>	^	8.59	^	>	9.29	>	^	9.59	>
13,7	Speyer Süd	<	<	<	9.02	<	<	9.32	<	<	10.02	<
14,8	Speyer Hbf	>	>	>	9.04	>	>	9.34	>	>	10.04	>
16,1	Speyer Nord-West	<	<	<	9.06	<	<	9.36	<	<	10.06	<
21,6	Schifferstadt Süd	>	>	>	9.10	>	>	9.40	>	>	10.10	>
23,9	Schifferstadt	8.40	8.53	9.10	9.13	9.23	9.40	9.43	<	9.53	10.13	10.10
27,9	Limburgerhof	- 1	8.57	- 1	9.17	9.27	- [	9.47	- 1	9.57	10.17	I
30,8	Rheingönheim	- 1	9.00	- 1	9.20	9.30	- [	9.50	- 1	10.00	10.20	I
32,6	LudwMundenheim	I	9.02	I	9.22	9.32	I	9.52	ı	10.02	10.22	I
34,6	Ludwigshafen Hbf	8.47	9.05	9.17	9.25	9.35	9.47	9.55	[57]	10.05	10.25	10.17
35,7	Ludwigshafen Mitte	- 1	9.07	- 1	9.27	9.37	- [	9.57	- 1	10.07	10.27	I
36,6	Mannheim Hbf	8.51	9.10	9.21	9.30	9.40	9.51	10.00	9.59	10.10	10.30	10.21
	Heidelberg Hbf Mannheim Hbf		9.13 9.29		9.33 9.49	9.43 9.59		10.03 10.19		10.13 10.29	10.33 10.49	

#### 680 Mainz - Worms - Ludwigshafen (Rhein) - Mannheim

Die 67 km lange linksrheinische Bahnlinie Mainz - Worms - Ludwigshafen wurde 1853 eröffnet. Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung wurde sie schon relativ bald zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Bis 2002 fuhren zahlreiche Fernverkehrszüge aus dem Ruhrgebiet über Köln, Mainz und Mannheim nach Karlsruhe oder Stuttgart. Nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt 2002 blieben aber nur noch zwei IC-Linien, die jeweils etwa zweistündlich fahren und keinen vernünftigen Takt ergeben.

Darunter leidet das eigentlich recht dichte Nahverkehrsangebot: Die zweistündliche RE-Linie 4 Mainz - Ludwigshafen - Karlsruhe kann weder die IC zum Stundentakt ergänzen noch attraktive *Integrale Taktknoten* bilden. Die RB-Linie 44 fährt zwar in der *Normalverkehrszeit* zweimal pro Stunde, erreicht aber durch ständig wechselnde Anschlusszeiten und IC-Überholungen ebenfalls keinen vernünftigen Takt.

Die Deutsche Bahn AG (DB) behauptet, dass bessere Fahrpläne nur nach aufwändigen Ausbaumaßnahmen möglich wären. Die Linie 5 Mainz - Worms - Mannheim - Bensheim der S-Bahn RheinNeckar geht daher voraussichtlich erst 2015 (mit den zwei neuen Haltepunkten Dienheim und Frankenthal Süd) in Betrieb. Dabei verschweigt die DB aber, dass durch die Schnellfahrtstrecke Köln - Frankfurt viele Züge auf die Riedbahn (→ KBS 655) verlagert wurden und die Strecke über Worms eigentlich schon erhebliche Entlastung bekam. Die ineffizienten Fahrpläne von Intercity- und Güterzügen "vernichten" aber einen Großteil davon.



Das wäre beim VD-T natürlich anders, denn die Angebotsgestaltung aus "einer Hand" für den Fern- und Nahverkehr ist ja eines seiner wesentlichen Merkmale. Es gäbe daher eine exakt stündliche IC-Linie Köln - Wiesbaden - Mainz -Mannheim. Für den Integralen Taktfahrplan muss sie zwischen Mainz und Worms um beschleunigt drei Minuten werden. Dafür bietet sich der nebenan abgebildete 3 km lange Neubauabschnitt an, um den Geschwindigkeitseinbruch im engen *Nackenheimer Bogen* zu beseitigen. Die Bestandsstrecke mit dem Haltepunkt Nackenheim würde eingleisig weiterbetrieben und "fliegende Überholungen" ohne lange Wartezeiten ermöglichen.

Ebenfalls stündlich fährt die RE-Linie Mainz - Worms - Ludwigshafen - Mannheim, die in Ludwigshafen einen "Flügelzug" nach Karlsruhe abkuppelt. Sie hält beim *VD-T* etwas häufiger als in der Realität, da sie keine "IC-Ersatzfunktion" hat. Längere RB-Reisezeiten durch die sechs blau dargestellten neuen Haltepunkte sind daher akzeptabel. (Bei den drei kleinsten Orten hält nur jeder zweite Zug, wodurch ein angemessener Stundentakt entsteht.)

Köln Hbf Koblenz Hbf Wiesbaden Hbf Mainz Hbf 650	6.18 7.13 < 8.00	7.45 7.59	8.15 8.29	7.31 > 8.32 8.42		7.18 8.13 < 9.00	8.45 8.59	9.15 9.29	8.31 > 9.32 9.42		8.18 9.13 < 10.00
Zug	RE	<b>K</b>	RB	IC	(S1)	RE	<b>K</b>	RB	IC	(S1)	RE
km Mainz Hbf 1,8 Mz-Römisch.Theater 3,8 Mainz-Weisenau 6,8 Mz-Laubenheim	8.04       	8.07 8.09 8.12 8.15	8.35 8.37 8.40 8.43	8.44     		9.04     	9.07 9.09 9.12 9.15	9.35 9.37 9.40 9.43	9.44     		10.04     
<ul><li>10,3 Bodenheim</li><li>13,0 Nackenheim</li><li>18,5 Nierstein</li><li>20,4 <b>Oppenheim</b></li></ul>	8.11 >     8.17	8.18 > 8.24 8.27	8.46 8.49 w.re.	[50] ^	v.li. 8.51 8.56 8.59	9.11 >   9.17	9.18 > 9.24 9.27	9.46 9.49 w.re.	    53] 	v.li. 9.51 9.56 9.59	10.11     10.17
22,7 Dienheim 27,8 Guntersblum 30,8 Alsheim 33,7 Mettenheim	 	8.29 8.33 8.36 8.39			I 9.04 9.07 I		9.29 9.33 9.36 9.39			I 10.04 10.07 I	  -  -  -
37,7 Osthofen 43,1 Worms-Neuhausen 45,9 <b>Worms</b> Hbf	8.28   8.34	8.42 8.47 8.50		         	9.12 9.17 9.20	9.28   9.34	9.42 9.47 9.50		         	10.12 10.17 10.20	10.28   10.34
47,8 Worms Süd 51,1 Bobenheim 52,4 Roxheim	8.36     	8.51 8.53 8.56 8.58		9.06     	9.21 9.23 9.26 9.28	9.36     	9.51 9.53 9.56 9.58		10.06     	10.21 10.23 10.26 10.28	10.36     
57,0 Frankenthal Bf 60,8 Studernheim 62,8 Oggersheim	8.44                 	9.02 9.06 9.08 9.12			9.32 9.36 9.38 9.42	9.44               	10.02 10.06 10.08 10.12			10.32 10.36 10.38 10.42	10.44     10.51
67,3 <b>Ludwigshafen</b> Hbf 68,4 <b>Ludwigshafen</b> Mitte 69,3 <b>Mannheim</b> Hbf	8.53   8.56	9.13 9.15 9.18		         	9.43 9.45 9.48	9.53   9.56	10.13 10.15 10.18		         		
Mannheim Hbf Heidelberg Hbf	9.03 9.19	9.23 9.39		9.33 9.49	9.53 10.09	10.02 10.18	10.23 10.39		10.32 10.48	10.53 11.09	11.02 11.18

Von Worms nach Mannheim gibt es beim *VD-T* schon zwei schnelle Verbindungen pro Stunde und Richtung in der *Normalverkehrszeit* (mit IC und RE). Daher fahren die RB aus Mainz nicht zusätzlich "beschleunigt" durch (mit Halten nur in Frankenthal und Ludwigshafen Hbf). Stattdessen werden sie in Worms zur S-Bahn, die bis Mannheim Hbf nur fünfmal häufiger hält und dabei auch die zentrumsnahe Station *Ludwigshafen Mitte* bedient.

	Heidelberg Hbf Mannheim Hbf	7.41 7.57	7.51 8.07	8.11 8.34		8.21 8.37	8.41 8.57	8.51 9.07	9.11 9.34		9.21 9.37	9.41 9.57
	Zug	RE	(S1)	IC	RB	(S1)	RE	(S1)	IC	RB	(S1)	RE
km 0,9	Mannheim Hbf Ludwigshafen Mitte	8.04   8.07	8.12 8.14 8.17	8.42   		8.42 8.44 8.47	9.04   9.07	9.12 9.14 9.17	<b>9.42</b>   		9.42 9.44 9.47	10.04   10.07
2,0 6,5 8,5 12,3	Ludwigshafen Hbf  Oggersheim Studernheim Frankenthal Bf	8.09                 	8.18 8.22 8.24 8.27			8.48 8.52 8.54 8.57	9.09             	9.18 9.22 9.24 8.55			9.48 9.52 9.54 9.57	10.09     10.16
18,2 21,5	Roxheim Bobenheim Worms Süd	               	8.31 8.33 8.36 8.39	               		9.01 9.03 9.06 9.09	           	8.59 9.33 9.36 9.39	             		10.01 10.03 10.06 10.09	         
26,2	Worms Hbf Worms-Neuhausen Osthofen	8.26   8.32	8.40 8.43 8.48	8.55   		9.10 9.13 9.18	9.26   9.32	9.40 9.43 9.48	9.55   		10.10 10.13 10.18	10.26   10.32
38,5 41,5	Mettenheim Alsheim Guntersblum Dienheim		1 8.53 8.56 I	1 1 1		9.21 9.24 9.27 9.31	 	1 9.53 9.56 I	1 1 1		10.21 10.24 10.27 10.31	 
50,8 56,3	Oppenheim Nierstein Nackenheim Bodenheim	8.43   	9.01 9.04 9.09 w.re.	  [07]  > 	v.li. 9.11 9.14	9.33 9.36 > 9.42	9.43   	10.01 10.04 10.09 w.re.	     >  [10]	v.li. 10.11 10.14	10.33 10.36 > 10.42	10.43   
65,5 67,5	Mz-Laubenheim Mainz-Weisenau Mz-Römisch.Theater <b>Mainz</b> Hbf	             		           	9.17 9.20 9.22 9.25	9.45 9.48 9.50 9.53	           		         	10.17 10.20 10.22 10.25	10.45 10.48 10.50 10.53	         
	Mainz Hbf 650 Wiesbaden Hbf Koblenz Hbf Köln Hbf	9.00 < 9.47 10.46		9.18 9.28 > 10.39	9.31 9.45	10.01 10.15	10.00 < 10.47 11.46		10.18 10.28 > 11.39		11.01 11.15	11.00 < 11.47 12.46

Die 6 neuen VD-T-Stationen sind grün und die S-Bahnen zur leichteren Orientierung lila.

#### 681 Weinheim (Bergstr) - Mannheim - Heidelberg - Weinheim

Zwischen 1887 und 1892 erbaute die private Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft ein 60 km langes meterspuriges Schienennetz im Dreieck der Städte Mannheim, Heidelberg und Weinheim. 1911 ging sie (unter Federführung der Stadt Mannheim) in der kommunalen Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) auf, um die Elektrifizierung und Erweiterungen zu ermöglichen.

1949 wurde als letztes Teilstück Weinheim - Heidelberg elektrifiziert und 1956 der durchgehende Rundverkehr mit elektrischen Triebwagen aufgenommen. 1995 ging das Konzept *MVG 2000* mit großen Veränderungen für die *OEG* in Betrieb: Die bis dahin aus Weinheim am Vorplatz des Mannheimer Hauptbahnhofs und aus Heidelberg in Mannh.-Kurpfalzbrücke endenden Züge wurden mit der Führung durch die Mannheimer Innenstadt zu einem echten Ring verbunden. Seit 2006 trägt die *OEG* auf der gesamten Fahrtstrecke die Linien-Nummer 5.

#### 682 Frankfurt (Main) - Groß-Gerau - Biblis - Mannheim

Die *Riedbahn* wurde bis 1869 erbaut, um die Landeshauptstadt Darmstadt des *Großherzogtums Hessen* mit Worms zu verbinden, der zweitwichtigsten Stadt in dessen *Provinz Rheinhessen*. Das Gleis führte von Darmstadt über Goddelau und Biblis zum Bahnhof Rosengarten am Ostufer des Rheins. Ab dort musste man Fähren nach Worms benutzen, denn die feste Brücke wurde erst 1900 eröffnet.

1879 ging der Abzweig von Biblis über Waldhof nach Mannheim in Betrieb, wo das Gleis zunächst nördlich der heutigen Kurpfalzbrücke endete. Ein halbes Jahr später folgte die Zweigstrecke von Goddelau nach Frankfurt. Bei Groß-Gerau überquert sie auf einer Brücke die *Rhein-Main-Bahn* (→ KBS 689), umsteigen kann man dort bis heute nicht. Die neue Strecke bekam einen eigenen Haltepunkt beim kleinen Dorf Dornberg, das die Kreisstadt Groß-Gerau 1939 eingemeindete.

1880 wurde die Umfahrung Mannheims mit einer Trasse über Käfertal und die Rheintalbahn fertig. Danach konnten die Züge der *Riedbahn* auf einem Bogen nach Westen zum Mannheimer Hbf fahren. Vor der Weiterfahrt in Richtung Karlsruhe und Stuttgart mussten sie dort die Fahrtrichtung wechseln.

Schon bald überwog der Verkehr in Nord-Süd-Richtung, sodass man heute die Verbindung Frankfurt - Biblis - Mannheim als *Riedbahn* bezeichnet. Um 1900 herum baute die *Preußische Staatsbahn* zwei Verbindungskurven von Dornberg nach Osten und Westen zur *Rhein-Main-Bahn*. Die wichtigere war die zum Bahnhof Groß-Gerau. Sie wurde später zweigleisig ausgebaut und zeitweise auch von Personenzügen befahren.

1964 elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die knapp 70 km lange Oberleitungslücke zwischen Frankfurt und Mannheim. 1975 legte sie Darmstadt - Goddelau wegen geringer Nachfrage still und baute 8 km westlich der Autobahn A 76 ab. Ein Reststück von 2 km wird in Darmstadt noch als Anschlussbahn betrieben.

Mit zunehmendem Verkehr wurde der Fahrtrichtungswechsel in Mannheim für Fernzüge von Frankfurt nach Basel und Stuttgart zur immer größeren betrieblichen



Ausschnitt aus dem <u>Eisenbahnatlas 2010</u> von Schweers + Wall, ergänzt mit den VD-T-Kursbuchnummern.

682 = Riedbahn, 685 = Main-Neckar-Bahn.

R = Ursprüngliche Trasse der Riedbahn von Darmstadt nach Goddelau, 1975 größtenteils abgebaut.

Geplante Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim:

V = Flughafen - Neu Isenburg nur b. VD-T.

 W = Neu Isenburg -Darmstadt real fünf-, vier- und dreigleisig.
 Beim VD-T durchgehend viergleisig.

X = Stadion - Abzw. Griesheim / Walldorf nur in der Realität.

**Y** = **VD-T** entspricht der Realität.

<mark>Z</mark> = Verb.kurve Groß-Gerau nur b. **VD-T**. Belastung. Bis 1985 entstand daher in Mannheim die westliche Einführung, auf der die *Riedbahn*-Züge in einem großen Bogen den Hauptbahnhof von Westen her erreichen. Die alte Trasse benutzen in Mannheim seither vor allem Güterzüge.

Für den *ICE*-Verkehr baute die *DB* die KBS 682 ab 1991 abschnittsweise aus, beseitigte 27 Bahnübergänge und beschleunigte die Bahnhofsdurchfahrten. 2006 konnten *ICE* auf 50 km zwischen Frankfurt und Mannheim 200 km/h fahren. Da neben zahlreichen *ICE* auch noch stündliche RE Frankfurt - Mannheim (die über eine Stunde brauchten) und RB Biblis - Mannheim fuhren, erklärte die *DB* die *Riedbahn* als "stark überlastet".

Mit 650 Zügen pro Tag zählte der Korridor Frankfurt - Mannheim mit den KBS 680, 682 und 685 im Jahr 2007 zu den meistbelasteten deutschen Bahnstrecken. Nachhaltige Entlastung erwartete die *DB* nur durch eine zusätzliche Strecke für *ICE* mit bis zu 300 km/h, die dann auf den drei Bestandsstrecken Platz für langsamere Züge machen. Der Bau der Schnellfahrstrecke wird zwar schon lange geplant und diskutiert, ein konkreter Baubeginn ist aber leider nicht absehbar.

Zug	ICE	RE	RB	ICE	RB	ICE	RE	RB	ICE	RB	ICE
km Frankfurt (M) Süd	8.31	8.15		8.54	8.45	9.31	9.15		9.54	9.45	10.31
6,0 Frankfurt (M) Stadion	- 1	ı		- 1	- 1	- 1	- 1	\	- 1	ı	- 1
14,5 Walldorf (Hess)	- 1	8.24	M	- 1	8.54	- 1	9.24	$\mathbf{A}$	- 1	9.54	- 1
26,4 Groß-Gerau	- 1	8.32	Flügel	- 1	9.02	- 1	9.32	Flügel	I	10.02	1
- Dornberg	- 1	8.34	8.36	- 1	9.03	- 1	9.34	9.36		10.03	- 1
30,2 G-Gerau-Dornheim	- 1	- 1	8.40	- 1	9.07	- 1	I	9.40	- 1	10.07	- 1
32,8 RiedstWolfskehlen	- 1	ı	8.43	- 1	9.10	- 1	- 1	9.43	- 1	10.10	- 1
35,1 Riedstadt-Goddelau	- 1	8.40	8.46	- 1	9.13	- 1	9.40	9.46	I	10.13	- 1
38,1 Stockstadt (Rhein)	- 1	ı	8.49	- 1	9.16	- 1	ı	9.49	I	10.16	- 1
41,2 Biebesheim	- 1	ı	8.52	- 1	9.19	- 1	- 1	9.52	- 1	10.19	- 1
44,4 Gernsheim	- 1	8.46	8.56	- 1	9.22	- 1	9.46	9.56	- 1	10.22	- 1
49,3 Groß Rohrheim	- 1	- 1	an	- 1	9.26	- 1	- 1	an	- 1	10.26	- 1
52,7 <b>-Biblis</b> 683	- 1	8.52		_	9.30	_	9.52			10.30	- 1
32,7 · <b>DIDIIS</b> 003	nach	8.53		nach	9.32	nach	9.53		nach	10.32	nach
55,7 Bobstadt	Paris	- 1		Mün-	9.35	Paris	- 1		Mün-	10.35	Paris
57,8 Bürstadt	- 1	8.58		chen	9.37	- 1	9.58		chen	10.37	- 1
63,2 Lampertheim	- 1	9.03		- 1	9.41	- 1	10.03		- 1	10.41	- 1
71,3 MaWaldhof	- 1	9.09		_	9.47	_	10.09			10.47	- 1
72,3 MaLuzenberg	I	I		I	9.49	I	I		I	10.49	1
74,2 MaNeckarstadt	- 1	ı		- 1	9.51	- 1	- 1		I	10.51	- 1
75,6 MaHandelshafen	- 1	ı		- 1	9.53	- 1	- 1		I	10.53	- 1
77,7 <b>Mannheim</b> Hbf	8.59	9.16		9.21	9.56	9.59	10.16		10.21	10.56	10.59
Mannheim Hbf 679	9.04	9.20		9.30	10.00		10.20		10.30	11.00	11.04
Ludwigshafen Hbf	9.07	9.25		9.35	10.05	10.07	10.25		10.35	11.05	11.07

Der *VD-T* hätte die Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim schon bis zur Jahrtausendwende parallel zur Autobahn A5 gebaut, weil dort vier ICE-Linien schneller voran kommen. Dafür hätte er beim Ausbau der *Riedbahn* gespart, denn 140 bis 160 km/h genügen für die verbleibenden Personen- und Güterzüge.

Dank geringerer Geschwindigkeitsunterschiede bietet die Strecke mehr Platz. Daher fahren beim *VD-T* zusätzlich zur halbstündlichen S 9 nach Groß-Gerau (→ KBS 699) in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) jeweils stündliche RE und RB. Der RE hängt in GG-Dornberg den letzten Triebwagen ab, damit er zwei Minuten später als RB bis Gernsheim hinterher fährt. Der Halbstundentakt geht daher 9 km weiter als in der Realität, wo die S-Bahn in Riedstadt-Goddelau wendet.

Da die S9 beim *VD-T* nicht in GG-Dornberg hält, müssen die RE- und RB-Fahrgäste bei Bedarf in Walldorf umsteigen. Die Verbindungen von GG-Dornberg zum Groß-Gerauer Stadtzentrum und zum Bahnhof an der *Rhein-Main-Bahn* übernehmen wie in der Realität fünf stündliche Stadtbuslinien.

Ludwigshafen Hbf Mannheim Hbf 679	8.25 8.30		8.35 8.40	8.53 8.56	8.55 9.00	9.25 9.30		9.35 9.40	9.53 9.56	9.55 10.00	10.25 10.30
Zug	ICE	RB	RE	ICE	RB	ICE	RB	RE	ICE	RB	ICE
km <b>Mannheim</b> Hbf	8.39		8.44	9.01	9.04	9.39		9.44	10.01	10.04	10.39
2,1 ManHandelshafen			- 1	- 1	9.06	- 1		ı	- 1	10.06	- 1
3,5 MannhNeckarstadt	- 1		- 1	- 1	9.08	- 1		ı		10.08	I
5,4 MannhLuzenberg			I		9.10	I		ı		10.10	- 1
6,4 MannhWaldhof	_		8.50	$\perp$	9.12	- 1		9.50		10.12	- 1
14,5 Lampertheim	- 1		8.56	- 1	9.18	- 1		9.56	- 1	10.18	- 1
19,9 Bürstadt	von		9.01	- 1	9.22	von		10.01	- 1	10.22	von
22,0 Bobstadt	Mün-		- 1	von	9.24	Mün-		- 1	von	10.24	Mün-
25,0 <b>Biblis</b> 683	chen		9.06	Paris	9.28	chen		10.06	Paris	10.28	chen
25,0 <b>DIDIIS</b> 005			9.07		9.30	- 1		10.07		10.30	J
28,4 Groß Rohrheim	- 1	ab	- 1	- 1	9.33	- 1	ab	- 1		10.33	- 1
33,3 Gernsheim	- 1	9.04	9.13	- 1	9.37	-1	10.04	10.13	- 1	10.37	- 1
36,5 Biebesheim	- 1	9.07	- 1	- 1	9.40	- 1	10.07	- 1	1	10.40	- 1
39,6 Stockstadt (Rhein)	- 1	9.10	1	- 1	9.43	- 1	10.10	- 1	- 1	10.43	- 1
42,6 RiedstGoddelau		9.13	9.19	- 1	9.46	- 1	10.13	10.19		10.46	1
44,9 RiedstWolfskehlen	- 1	9.16	- 1	- 1	9.49	- 1	10.16	1	- 1	10.49	- 1
47,5 G-Gerau-Dornheim	- 1	9.19	- 1	- 1	9.52	-1	10.19	- 1	- 1	10.52	- 1
51,3 Groß-Gerau	- 1	9.23	9.25	- 1	9.56	-1	10.23	10.25	- 1	10.56	- 1
51,3 - Dornberg		Flügel	9.27	- 1	9.57	- 1	Flügel	10.27		10.57	- 1
63,2 Walldorf (Hess)	- 1	\ \	9.35	- 1	10.05	-1	\ \d	10.35		11.05	- 1
71,7 Frankfurt (M) Stadion	- 1	4	1	- 1	1	-1	4	- 1		1	1
77,7 Frankfurt (M) Süd	9.06		9.45	9.29	10.15	10.06		10.45	10.29	11.15	10.06

#### 683 Worms - Biblis / Bürstadt - Lorsch - Bensheim

Die 1869 eröffnete und 23,9 km lange *Nibelungenbahn* kam zu ihrem Namen, weil mehrere Orte an ihr in der *Nibelungensage* auftauchen. Sie lag 2012 vollständig im *Verkehrsverbund Rhein-Neckar* (VRN) und wurde von der *Deutschen Bahn AG* (DB) mit Dieseltriebwagen der Baureihe 628 bedient. Montags bis freitags fuhren stündlich Regionalbahnen (RB) von Worms nach Bensheim, die sich in Bürstadt begegneten. Bis Hofheim kamen stündliche RB nach Biblis hinzu, welche die *DB* jedoch in der Tabelle der Hauptstrecke Frankfurt - Mannheim veröffentlichte.

Bei der Ausschreibung des *Streckenbündels Rheinhessen/Weinstraße* wurde unter anderem die Modernisierung der *Nibelungenbahn* angestrebt, vor allem die Bahnsteige sollten für barrierefreien Zugang zu den Zügen auf 55 cm erhöht werden. Die Erneuerung der Sicherungstechnik war aber nicht mehr geplant. Um die schlechten Verbindungen zwischen Worms und Darmstadt zu verbessern, forderte die Region immer wieder die Verlängerung der *Nibelungenbahnzüge*. Das wird aber – wenn überhaupt – erst nach einer Entlastung der *Main-Neckar-Bahn* durch die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim möglich.



Im "Turmbahnhof" Bürstadt halten die Züge der "Riedbahn" Frankfurt -Mannheim oben und der "Nibelungenbahn" Worms -Bensheim unten.

Im Bild ein Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 auf dem Weg nach Bensheim.

Beim *VD-T* gäbe es wie in der Realität jeweils stündliche RB von Worms nach Biblis und Bensheim. Zu besseren Übersicht fasst er sie in der Tabelle 683 zusammen. Beide RB würden an ihrem östlichen Endpunkt als "Flügelzug" an eine RB nach Frankfurt Süd angekuppelt und dadurch zahlreiche attraktive Direktverbindungen herstellen.

Leider knapp verpasst würden in Hofheim die Anschlüsse "übers Eck" von Bensheim nach Biblis. Das nimmt der *VD-T* aber in Kauf, da alle wichtigen Verbindungen ersatzweise über die KBS 682 oder 685 klappen.

8.04 8.09 8.24	8.42 8.48 9.09	9.04 9.09 9.24	9.42 9.48 10.09	10.04 10.09 10.24	Ludwigshafen Hbf		9.56 9.51 9.36	10.18 10.12 9.51	10.56 10.51 10.36	11.18 11.12 10.51	11.56 11.51 11.36
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.31 8.34 8.38	9.14 9.17 9.21 9.26	9.31 9.34 9.38	10.14 10.17 10.21 10.26	10.31 10.34 10.38	km 2,3 5,6	Worms Hbf Worms Brücke Hofheim (Ried) 10,0 Biblis	9.29 9.26 9.22 >	9.46 9.43 9.39 9.34	10.29 10.26 10.22 >	10.46 10.43 10.39 10.34	11.29 11.26 11.22 >
< >	9.30 9.56	٧ ٨	10.30 10.56	۷ ۸		Biblis 682 GG-Dornberg	۸ ۸	9.30 9.03	۷ ۸	10.30 10.03	<b>v</b>
8.42 8.45 8.50 8.54 8.57	^ v ^ v ^	9.42 9.45 9.50 9.54 9.57	^ v ^ v ^	10.42 10.45 10.50 10.54 10.57	12,9	Bürstadt Riedrode Lorsch Bensheim Süd <b>Bensheim</b>	9.17 9.14 9.09 9.05 9.03	^	10.17 10.14 10.09 10.05 10.03	^ v ^ v ^	11.17 11.14 11.09 11.05 11.03
9.01 9.25 9.44	> < 10.15	10.01 10.25 10.44	> < 11.15	11.01 11.25 11.44		Bensheim 685 Darmstadt Hbf Frankfurt (M) Süd	8.59 8.35 8.16	> < 8.45	9.59 9.35 9.16	> < 9.45	10.59 10.35 10.16

## 684 Weinheim (Bergstr) - Mörlenbach - Fürth (Odenwald)

Nach dem Bau der *Main-Neckar-Bahn* 1846 (→ KBS 685) verlangte auch der *Vordere Odenwald* einen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Unterschiedliche Trassen über Bensheim oder Heppenheim nach Worms wurden diskutiert und 1869 als erstes Teilstück die *Nibelungenbahn* eröffnet (→ KBS 683).

Wegen des schwierigen Berggeländes am Rande des Odenwaldes wurde schließlich von Weinheim aus durch das relativ flache Weschnitztal weiter gebaut. Die Vermessungen begannen 1890 und die Bauarbeiten 1893. Bis Birkenau erforderte der enge Talabschnitt drei Tunnel und zwei größere Brücken. 1895 ging die Weschnitztalbahn in Betrieb – die ursprünglich gedachte Weiterführung über Erbach bis nach Wertheim zur Verknüpfung der drei Nord-Süd-Strecken Main-Neckar-Bahn, Odenwaldbahn und Maintalbahn wurde aber nicht verwirklicht.

Auch eine Trasse von Worms über Heppenheim in den Odenwald war lange geplant, dann aber nicht gebaut worden. Für die Direktverbindung des Odenwaldes nach Worms entstand bis 1905 "nur" die Verbindungsbahn Weinheim - Viernheim - Lampertheim - Worms ( $\rightarrow$  KBS 681).

Seit 1995 fuhr die *Deutschen Bahn AG* (DB) mit Dieseltriebwagen der Baureihe 628 auf der *Weschnitztalbahn*. Die Aufgaben des Zugleiters verlagerte sie Ende 2010 vom Stellwerk Weinheim (Bergstr) nach Wiebelsbach.

2015 verdichtete der zuständige *Verkehrsverbund Rhein-Neckar* (VRN) das Angebot Montag bis Freitag zum durchgehenden 30-Minuten-Takt, seither setzt die DB moderne niederflurige LINT-Triebwagen der Baureihe 648 ein. Die Zugkreuzungen finden in Birkenau und Rimbach statt. Da aber in Weinheim kein Zug Anschluss in alle Richtungen hat, gibt es von Fürth und Mörlenbach nur ieweils stündlich gute Verbindungen nach Mannheim, Heidelberg und Frankfurt.

Dieses Angebot wäre auch beim *VD-T* möglich, da sich die RB der KBS 685 zu den Minuten 15 und 45 in Weinheim begegnen. Attraktiver sind aber die RE zur Minute 30 mit schnellen Anschlüssen nach Mannheim, Heidelberg und Frankfurt.

Beim *VD-T* gibt es daher auf der KBS 684 in der *Normalverkehrszeit* "nur" einen Stundentakt, dafür aber wesentlich kürzere Reisezeiten. Dank einer Beschleunigung um zwei Minuten kommt ein Triebwagen in einer Stunde hin und zurück – in der Realität setzt die *DB* hingegen im 30-Minuten-Takt drei Triebwagen ein.

7.41 8.01 8.29		8.41 9.01 9.29		9.41 10.01 10.29		Frankfurt Süd 685 Darmstadt Hbf Weinheim (Bergstr)	9.19 8.31 8.31		10.19 9.31 9.31		11.19 10.31 10.31
8.11 8.29	8.47 9.13	9.11 9.29	9.47 10.13	10.11 10.29		Mannheim Hbf 685 Weinheim (Bergstr)	8.49 8.31	9.13 8.46	9.49 9.31	10.13 9.46	10.49 10.31
RB		RB		RB		Zug	RB		RB		RB
8.34 8.39 8.42	9.18 9.25 9.28	9.34 9.39 9.42	10.18 10.25 10.28	10.34 10.39 10.42	km 4,3 6,7	<b>Weinheim</b> (Bergstr) Birkenau Reisen (Hess)	8.26 8.20 8.17	8.42 8.35 8.32	9.26 9.20 9.17	9.42 9.35 9.32	10.26 10.20 10.17
8.46 > <	9.31 9.40 9.47	9.46	10.31 10.40 10.47	10.46	9,1 > <	Mörlenbach Kreidach Wald-Michelbach	8.13 > <	8.29 8.20 8.13	9.13 > <	9.29 9.20 9.13	10.13 > <
8.49 8.53 8.55 8.58	> Beer- feld.	9.49 9.53 9.55 9.58	> Beer- feld.	10.49 10.53 10.55 10.58	13,4 14,9	Zotzenbach Rimbach LörzenbFahrenbach <b>Fürth</b> (Odenwald)	8.10 8.06 8.04 8.02	> Beer- feld.	9.10 9.06 9.04 9.02	> Beer- feld.	10.10 10.06 10.04 10.02
9.02 9.20 9.56		10.02 10.20 10.56		11.02 11.20 11.56		Fürth (Odenw) Reichelsheim Reinheim 687	7.58 7.40 7.04		8.58 8.40 8.04		9.58 9.40 9.04

Einen Teil des durch den effektiveren Zugverkehr eingesparten Geldes würde der *VD-T* investieren, um die Verbindungen nach Norden und Osten zu verbessern:

➤ Der Anschluss nach Reinheim entspricht der realen *VRN*-Buslinie 693, die an Werktagen schon stündlich, an Wochenenden aber nur alle zwei Stunden fährt. Beim *VD-T* erreichen die Busse in Reinheim den *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 mit RE-Anschlüssen nach Frankfurt und Erbach (→ KBS 687).

➤ Für die zweite Achse verlängert der *VD-T* die *VRN*-Buslinie 683, die in der Realität an Werktagen stündlich und an Wochenenden alle zwei Stunden zwischen Weinheim und Mörlenbach pendelt. Auf dem Weg nach Weinheim bedient sie mehr Stationen als die RB und erschließt dadurch zusätzliches Fahrgastpotenzial. Und auf dem Weg nach Erbach integriert sie mehrere Buslinien, die in der Realität nur unregelmäßig und mit schlechten Anschlüssen fahren (→ KBS 687).

# 685 Frankfurt - Darmstadt - Weinheim - Mannheim / Heidelberg

Die *Main-Neckar-Bahn* wurde 1846 eröffnet. Sie begann in Frankfurt im *Main-Neckar-Bahnhof*, einem der drei Frankfurter Westbahnhöfe. Er lag am (heutigen) Willy-Brandt-Platz im Winkel zwischen Münchener Straße und Gallusanlage, südlich des Bahnhofs der Taunus-Eisenbahn. Das größte Empfangsgebäude erhielt Darmstadt, dort waren auch die Verwaltung der Bahn und die zentralen Werkstätten untergebracht. 1861 bekam er eine große Bahnsteighalle, wurde 1871 nach Westen erheblich erweitert und das Empfangsgebäude 1877 aufgestockt.

Am Anfang gab es täglich zwei Zugpaare, bereits im Herbst 1846 waren es drei, 1847 musste das Angebot auf fünf erhöht werden und 1889 waren es 20. Die Güter wurden erst ab 1848 in getrennten Zügen transportiert - in den ersten 15 Betriebsjahren steigerte sich das Frachtaufkommen um das dreißigfache. 1882 ging etwa 1 km westlich von der ersten Main-Neckar-Brücke eine neue viergleisige Brücke in Betrieb. Sie war notwendig, um die Darmstädter Strecke in den neuen Frankfurter Hauptbahnhof einzuleiten. 1888, nach Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs, kaufte die Stadt Frankfurt die jetzt nicht mehr benutzte alte Main-Neckar-Brücke und baute sie zur Straßenbrücke um.

1956 wurde das erste Teilstück Heidelberg - Mannheim-Friedrichsfeld elektrifiziert, 1957 folgte die Gesamtstrecke bis Frankfurt. 1997 ging der Südast der Linien S3 und S4 der S-Bahn Rhein-Main in Betrieb: Seither ist die KBS 685 von Frankfurt bis Langen und von Egelsbach bis Erzhausen viergleisig und von Langen bis Egelsbach und Erzhausen bis Darmstadt dreigleisig. Die Bahnhöfe wurden grundlegend erneuert und die meisten Bahnsteige an den Ferngleisen abgebaut.

Heute teilt sich die *Main-Neckar-Bahn* die Last des Nord-Süd-Verkehrs mit der *Riedbahn*, die weiter westlich in der Rheinebene (unter Umgehung von Darmstadt) über Groß-Gerau nach Mannheim und Worms führt. Dennoch ist die *Main-Neckar-Bahn* an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt: 250 Züge fahren täglich in jeder Richtung. Entlastung soll eine neue Schnellfahrtstrecke von Frankfurt nach Mannheim bringen, auf der ICE mit bis zu 300 km/h fahren sollen. Deren Bau ist aber noch nicht konkret abzusehen.

Der *VD-T* hätte die Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim schon bis zur Jahrtausendwende parallel zur Autobahn A5 gebaut, weil dort vier ICE-Linien schneller voran kommen. Auf der *Main-Neckar-Bahn* hätte man mehr Platz und könnte den Regionalverkehr beschleunigen und verdichten:

In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) gibt es einen stündlichen RE, der von Frankfurt Süd nach Heidelberg Hbf 66 Minuten braucht. In Weinheim kuppelt er bedarfsgerecht einen *Flügelzug* nach Mannheim ab. Hinzu kommt eine stündliche RB, um auch die kleineren Orte direkt mit Frankfurt und Mannheim zu verbinden.

	Zug	RB	ICE	ICE	RE	RE	RB	RB	ICE	ICE	RE	RE
km	Frankfurt (Main) Hbf	ab	von	>	8.24	ab		ab	von	>	9.24	ab
>	Frankfurt (Main) Süd	8.18	Köln	8.22	>	8.41		9.18	Köln	9.22	>	9.41
<	Ffm-Flughafen	>	8.28	>	<	>		>	9.28	>	<	>
7,2	Neu Isenburg	ı		- 1	ı	ı		ı	1	- 1	I	I
13,8	Langen (Hess)	8.27	- 1	- 1	8.34	8.50	ab	9.27	- 1	- 1	9.34	9.50
>	Darmstadt Nord	>	>	>	8.42	>	8.45	>	>	>	9.42	>
27.9	Darmstadt Hbf	8.36	_	- 1	^	8.59	8.51	9.36	_		>	9.59
21,0	Daimstaut Hol	8.38		_	n.Er-	9.01	9.04	9.38	- 1		n.Er-	10.01
34,4	Darmstadt-Eberbach	8.43	- 1	- 1	bach	I	9.12	9.43	- 1	I	bach	1
40,7	Bickenbach (Bergstr)	8.48		I		9.09	>	9.48				10.09
43,1	Hähnlein-Alsbach	8.51	_			- 1	Pfung	9.51	- 1	1		I
44,5	Zwingenberg	8.53		- 1		- 1	-stadt	9.53	- 1	- 1		I
47,2	Bensheim-Auebach	8.56	- 1	- 1		ı		9.56	- 1	I		I
49.5	Bensheim	8.59		- 1		9.15		9.59	- 1			10.15
40,0	Denoncini	9.01	- 1	1		9.16	RB	10.01	- 1	1		10.16
53,7	Heppenheim	9.05		- 1		9.20		10.05	- 1	- 1		10.20
57,1	Laudenbach (Bergstr)	9.08		- 1	,	ı		10.08	- 1	- 1		I
59,4	Hemsbach	9.11	- 1	- 1	$\mathbf{k}$	9.25		10.11	- 1	1	$\mathbf{K}$	10.25
63.8	Weinheim (Bergstr)	9.15		- 1	Flügel	9.29	ab	10.15			Flügel	10.29
05,0	weimiemi (beigsti)	9.16		_	9.33	9.31	9.46	10.16			10.33	10.31
67,0	WeinhLützelsachs.	9.19	- 1	- 1	I	I	9.49	10.19	- 1	I	I	I
69,2	HeddeshHirschb.	9.22	- 1	- 1	I	I	9.52	10.22	- 1	I	I	I
73,9	Ladenburg	9.26		I	9.40	I	9.56	10.26			10.40	ı
77,1	MaFriedrichsfeld	9.30	- 1	- 1	ı	9.39	10.00		1	1	I	10.39
>	MaSeckenheim	9.35	Mün-	nach	I	>	10.05			nach	I	>
<	ARENA/Maimarkt	9.38	chen	Basel	I	<	10.08		chen	Basel	ı	<
<	Mannheim Hbf	9.43	<	<	9.49	<	10.13	10.43	<	<	10.49	<
84,8	PfaffengrWiebling.	an	- 1	- 1	an	I	an	an	1	- 1	an	I
87,5	Heidelberg Hbf		8.51	8.54		9.47			9.51	9.54		10.47
	Stuttgart Hbf 708		9.29	10.10					10.29	11.10		

	Stuttgart Hbf 708		7.50	8.31					8.50	9.31		
	Zug	RB	ICE	ICE	RB	RE	RE	RB	ICE	ICE	RB	RE
	Heidelberg Hbf		9.06	9.09		9.13			10.06	10.09		10.13
	PfaffengrWiebling.	ab	I	I	ab	I		ab			ab	I
km	Mannheim Hbf	8.17	von	Mün-	8.47	>	9.11	9.17	von	Mün-	9.47	>
4,3	ARENA/Maimarkt	8.21	Basel	chen	8.51	>	- 1	9.21	Basel	chen	9.51	>
6,1	MaSeckenheim	8.24	<	<	8.54	<	- 1	9.24	<	<	9.54	<
10,0	MaFriedrichsfeld	8.29			8.59	9.21	I	9.29	- 1		9.59	10.21
13,2	Ladenburg	8.33			9.03	I	9.20	9.33	_		10.03	- 1
17,9	Heddesh./Hirschberg	8.37	- 1	- 1	9.07	- 1	- 1	9.37	- 1	- 1	10.07	- 1
20,1	WeinhLützelsachs.	8.40	- 1	- 1	9.10	- 1	- 1	9.40	- 1	- 1	10.10	- 1
22.2	Weinheim (Bergstr)	8.43			9.13	9.29	9.27	9.43			10.13	10.29
23,3	weimeim (bergsir)	8.44	I	I	an	9.31	Flügel	9.44	- 1	- 1	an	10.31
27,7	Hemsbach	8.48	- 1	- 1		9.35		9.48	- 1	- 1		10.35
30,0	Laudenbach (Bergstr)	8.51	- 1	- 1		- 1	_	9.51	- 1	- 1		- 1
33,4	Heppenheim (Bergstr)	8.55	- 1	- 1		9.40		9.55	- 1	- 1		10.40
27.0	Danahaim	8.59	- 1	- 1		9.44		9.59	- 1	- 1		10.44
37,6	Bensheim	9.01			RB	9.45		10.01			RB	10.45
39.9	Bensheim-Auebach	9.03				1		10.03	- 1	1		1
42,6	Zwingenberg (Bergstr)	9.06	1	1	Pfung	- 1		10.06	- 1	1	Pfung	- 1
	Hähnlein-Alsbach	9.08	- 1	- 1	-stadt	ı		10.08	- 1	- 1	-stadt	1
46,4	Bickenbach (Bergstr)	9.11	I	I	>	9.51		10.11	- 1		>	10.51
52,7	Darmstadt-Eberbach	9.16	1	1	9.48	- 1	v.Er-	10.16	- 1	1	10.48	- 1
50.0	Danna da di Ulai	9.22	- 1	- 1	9.56	9.59	bach	10.22	- 1	1	10.56	10.59
59,3	Darmstadt Hbf	9.24			10.09	10.01	>	10.24	- 1		11.09	11.01
>	Darmstadt Nord	>	>	>	10.15	>	10.18	>	>	>	11.15	>
73,3	Langen (Hess)	9.33	- 1	- 1	an	10.10	10.26	10.33	- 1	- 1	an	11.10
79,9	Neu Isenburg	- 1	- 1	I		I	- 1	- 1	- 1	I		I
>	Ffm-Flughafen	>	I	9.32		>	>	>	- 1	10.32		>
<	Frankfurt (Main) Süd	9.42	9.38	nach		10.19	<	10.42	10.38	nach		11.19
87,1	Frankfurt (Main) Hbf	an	>	Köln		an	10.36	an	>	Köln		an

# 686 Darmstadt Nord - Darmstadt Hbf - Pfungstadt

Schon am 30.4.1955 stellte die *Deutsche Bundesbahn* den Personenverkehr auf der 1,8 km kurzen Stichbahn Eberbach - Pfungstadt ein. Güterzüge rollten noch bis 31.5.97, überwiegend mit Holz und Zuckerrüben beladen.

Die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation beschloss 2005, die stillgelegte Strecke für die inzwischen 25.000 Einwohner von Pfungstadt wieder in Betrieb zu nehmen. Die Investitionen von 7 Millionen Euro teilten sich der Bund und das Land Hessen. Die Inbetriebnahme fand zum Fahrplanwechsel am 11.12.11 statt.

Die *Odenwaldbahn* beschaffte dafür einen zusätzlichen *Itino*-Dieseltriebwagen, der (mit 12 Minuten Fahrzeit) meist stündlich zwischen Darmstadt und Pfungstadt pendelt. Die Pfungstädter Stadtbuslinien P, PE und PG bieten zusätzliche Verbindungen nach Darmstadt und Eberstadt.

Der *VD-T* hätte sich bei der Reaktivierung für elektrischen Betrieb entschieden und für 1,8 km Oberleitung etwa 2 Millionen Euro mehr investiert. Dafür verbraucht er nicht tagein tagaus auf den 6,6 km Darmstadt Hbf - Eberstadt Dieselkraftstoff unter Fahrdraht. Es gibt einen S-Bahn-artigen Halbstundentakt mit zwei neuen Stationen und vielen guten Anschlüssen: Die RB ab Darmstadt Nord zur Min. 20 braucht mit kurzem Stopp im Hbf 19 Minuten nach Pfungstadt und die RB ab Darmstadt Nord zur Min.47 braucht mit RE-Korrespondenz im Hbf 28 Minuten.

Aschaffenb.Hbf 688		13.34	1	Höchst	14.10			14.34	I	Höchst
Frankfurt Süd 685	13.41	>	14.18	>	F Hbf	14.41		>	15.18	>
Darmstadt Nord	>	14.15	>	14.40	14.42	>		15.15	>	15.40
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB
km Darmstadt Nord	<b>'</b>	14.20	^	14.41	14.47	٧		15.20	^	15.41
1,8 DaNachtweide	<	14.23	>	- 1	14.50	<		15.23	>	I
3.8 <b>Darmstadt</b> Hbf	13.59	14.26	14.36	14.46	14.53	14.59	v.li.	15.26	15.36	15.46
o,o Darmstaat ribi	14.01	14.28	14.38	an	w.re.	15.01	15.04	15.28	15.38	an
5,7 Darmstadt Süd	- 1	14.31	- 1			- 1	15.07	15.31	- 1	
7,5 -Schirmschneise	I	14.33	1			- 1	15.09	15.33	- 1	
10,4 DaEberstadt	I	14.36	14.43			- 1	15.12	15.36	15.43	
12,2 Pfungstadt	>	14.39	>		A)	>	15.15	15.39	>	
Weinheim (Bergstr)	14.29		15.15			15.29			16.15	
Mannheim Hbf 685	14.47		15.43			15.47			16.43	
Mannheim Hbf 685	13.13			13.17			14.13			14.17
Weinheim (Bergstr)	13.31			13.44			14.31			14.44
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB
km Pfungstadt	>	A)		>	14.21	14.45	>	A)		>
1,8 DaEberstadt	I			14.16	14.24	14.48	- 1			15.16
4,7 -Schirmschneise	I			- 1	14.27	14.51	- 1			I
6,5 Darmstadt Süd	I			- 1	14.29	14.53	ı			- 1
8.4 <b>Darmstadt</b> Hbf	13.59	v.li.	ab	14.22	14.32	14.56	14.59	v.li.	ab	15.22
o,	14.01	14.07	14.14	14.24	14.34	w.re.	15.01	15.07	15.14	15.24
10,4 DaNachtweide	<	14.10	ı	>	14.37		<	15.10	- 1	>
12,2 Darmstadt Nord	<	14.13	14.18	>	14.40		<	15.13	15.18	>
Darmstadt Nord	>	14.18	14.19	>	14.45		>	15.18	15.19	>
Frankfurt Süd 685	14.19	F Hbf	>	14.42	>		15.19	F Hbf	>	15.42
Aschaffenb.Hbf 688		14.50			15.26			15.50		

A) Montag - Freitag nachmittags ab Darmst. Nord weiter nach Aschaffenburg (→ KBS 689)

# 687 Frankfurt (M) - Darmstadt - Erbach (Odenw) - Eberbach

Die Hessische Odenwaldbahn wurde ab 1868 mit großräumigen Perspektiven gebaut: Der Verkehr aus dem Odenwald sollte sowohl über Reinheim in die damalige Residenzstadt Darmstadt des *Großherzogtums Hessen* als auch über Babenhausen und Hanau nach Frankfurt am Main fließen. Dazu entstand quasi "auf der grünen Wiese" der Abzweigbahnhof Wiebelsbach-Heubach.

Die 54 km von Darmstadt bis Erbach gingen 1871 in Betrieb, die Personenzüge brauchten dafür zwei Stunden. Die Verbindung Hanau - Wiebelsbach-Heubach war erst elf Jahre später durchgängig befahrbar (→ KBS 688).

Der südlichste Abschnitt mit der Wasserscheide zwischen Main und Neckar und der Grenze zwischen Hessen und Baden war der aufwändigste: Von Erbach bis Eberbach waren Steigungen von 1:70 und viele Kunstbauten erforderlich, unter anderem das *Himbächelviadukt* und der *Krähbergtunnel*. Am 27.5.1882 wurde er fertig und damit die *Hessische Odenwaldbahn* auf ganzer Länge befahrbar.

Ab 1925 gab es neben dem Nahverkehr auch drei *Heckeneilzüge*, die Frankfurt mit Stuttgart in 3½ Stunden verbanden. Der Lokwechsel fand zunächst in Heilbronn, später in Eberbach statt. 1970 zog die letzte Dampflok Züge durch den Odenwald, sie wurden von Dieselloks der Baureihe 212 abgelöst. Ab 1991 übernahmen auch Triebwagen der Baureihe 628/928 die Personenzüge.

Ab 1970 kam es zu zahlreiche Rückbauten an der *Odenwaldbahn*, Haltepunkte wurden geschlossen und Bahnhöfe zu Haltepunkten zurückgestuft. Zwischen Erbach und Eberbach gab es auf 30 km keine Kreuzungsmöglichkeit mehr, was die Kapazität der Strecke spürbar einschränkte. Zeitweise war dieser Abschnitt sogar von der Stilllegung bedroht.

2001 stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den zuletzt nur noch geringen Güterverkehr ein. 2004 fuhr der letzte Personenzüge von Frankfurt nach Stuttgart durch, weil Baden-Württemberg kein Interesse mehr daran gezeigt hatte.

Ab 2005 erneuerte *DB Netz* die Odenwaldbahn nachhaltig: Die Höchstgeschwindigkeit erhöhte sie stellenweise von 90 auf 120 km/h und ersetzte die vielfach noch von örtlichem Personal bedienten mechanischen Formsignale durch ferngesteuerte Lichtsignale. Zudem verbesserte sie an vielen Stationen den Zugang zu den Zügen durch neue Bahnsteige.

Seit Ende 2005 fährt die *VIAS GmbH* mit zweiteiligen *Itino*-Dieseltriebzügen. Die Fahrzeit von Darmstadt nach Eberbach verringerte sich dadurch von 77 Minuten

(1982) auf 54 Minuten, was der beachtlichen Reisegeschwindigkeit von 62 km/h entspricht. Die Nachfrage nahm dadurch stark zu, wofür *VIAS* bis 2010 den Triebwagen-Bestand auf 26 *Itinos* erhöhte.



Drei Itino-Triebwagen treffen sich im Bahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach, der bis 2007 Wiebelsbach-Heubach hieß. Seither steht dort das neue elektronische Stellwerk, das alle Signale der hessischen Odenwaldbahn fernsteuert.

Durch eine neue Gleisverbindung können seit 2005 auch Personenzüge direkt von Frankfurt nach Darmstadt Nord fahren. Der Verzicht auf den Fahrtrichtungswechsel in Darmstadt Hbf spart 10 Minuten, sodass die *VIAS*-RE von Frankfurt Hbf nach Erbach nur noch 88 Minuten brauchen. Allerdings fahren sie nur unregelmäßig und sind nicht perfekt in die Taktraster eingepasst.

Der *VD-T* würde das Angebot besser verzahnen und die RE von Frankfurt nach Erbach stündlich anbieten. Beim zweiminütigen Aufenthalt in Darmstadt Nord gäbe es Anschlüsse vom und zum RE Wiesbaden - Mainz - Aschaffenburg am gleichen Bahnsteig gegenüber (→ KBS 689). Zwischen Reinheim und Erbach halten die RE nur viermal, um die 31 km in 28 Minuten zu schaffen und damit zwei *Integrale Taktknoten* zu bilden.

Die zusätzlichen RB pendeln im Stundentakt zwischen Darmstadt und Höchst. Mümling-Grumbach, Bad König-Zell und Erbach Nord würden beim *VD-T* daher nur von Bussen bedient. In diesem dicht bebauten Abschnitt des Mümlingtals fahren auch in der Realität viele Busse zusätzlich zur Bahn. Eine Linie kann so vertaktet und beschleunigt werden, dass sie in Höchst Anschluss von der RB aus Darmstadt und in Michelstadt Anschluss zum RE nach Stuttgart bietet.

7.24 7.34 >		Pfung -stadt 8.32	8.24 8.34 >		Pfung -stadt 9.32	9.24 9.34 >		Langen (Hessen) 9 Darmstadt Hbf 685		9.36 9.26 >	Pfung -stadt 9.28			Pfung -stadt 10.28		11.36 11.26 >	Pfung -stadt 11.28
RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB		Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB
< 7.42	8.14 8.18	8.34 8.40	< 8.42	9.14 9.18	9.34 9.40	< 9.42	10.14 10.18	km 4.5	Darmstadt Hbf  Darmstadt Nord	< 9.18	9.26 9.20	9.46 9.42	< 10.18	10.26 10.20	10.46 10.42	< 11.18	11.26 11.20
7.44 7.47	8.19 8.22 8.25	an	8.44 8.47 	9.19 9.22 9.25	an	9.44 9.47 	10.19 10.22 10.25	7,5 9,4	Darmstadt Ost Da.TU-Lichtwiese	9.17 9.13 	ab	9.41 9.37 9.34	10.17 10.13	ab	10.41 10.37 10.34	11.17 11.13 	ab
1 1 59/01 1 <b>8.08</b>	29/31 8.35 8.41 8.46 8.50		I I 59/01 I <b>9.08</b>	29/31 9.35 9.41 9.46 9.50	1	I I 59/01 I <b>10.08</b>	29/31 10.35 10.41 10.46 10.50	16,0 23,5 28,6	Reinheim (Odenw)	I I 59/01 I <b>8.52</b>		29/31 9.25 9.19 9.14 9.10	I I 59/01 I <b>9.52</b>	1	29/31 10.25 10.19 10.14 10.10	1 59/01 1 <b>10.52</b>	
8.09 8.14   8.20	8.52 8.57 an	ab 9.02 9.06 9.12	9.09 9.14   9.20	9.52 9.57 an	ab 10.02 10.06 10.12	10.09 10.14   10.20		- /	Wiebelsbach Höchst (Odenw) MümlGrumbach Bad König	8.51 8.46   8.40	an 8.58 8.54 8.48	9.07 9.02 ab	9.46   9.40	an 9.58 9.54 9.48	10.07 10.02 ab	10.46   10.40	an
8.25 > 8.29		9.15 22/28 9.31 E*)	9.25   9.29		10.15 22/28 10.31 E*)	10.25   10.29	<b>1</b>	>	Bad König-Zell Michelstadt Stockheim Erbach (Odenw)	8.35   8.31	8.45 32/38 8.29 E*)	<b>1</b>	9.35   9.31	9.45 32/38 9.29 E*)	<b>3</b>	10.35   10.31	10.45 32/38 10.29 E*)
8.32 8.38 <	8.33 8.43 49/03		9.32 9.38 >	9.33 9.43 49/03		10.32 10.38 >	10.33 10.43 49/03	61,4	,	8.28 8.21 		9.27 9.17 57/11	9.28 9.21 		10.27 10.17 49/03	10.28 10.21 	
8.45 8.49 8.59	(B) > 9.25		9.45 9.49 9.59	(B) > 10.25		10.45 10.49 10.59	(B) > 11.25	68,5 72,1 85,0	Schöllenbach Hesseneck-Kailb. <b>Eberbach</b>	8.15 8.11 8.01		(B) > 8.35	9.15 9.11 9.01		(B) > 9.35	10.15 10.11 10.01	
9.01 9.39 10.16	9.31 10.19		10.01 10.39 11.16	10.31 11.19		11.01 11.39 11.16	11.31 12.19		Eberbach 705 Heilbronn Hbf Stuttgart Hbf	7.59 7.21 6.44		8.29 7.41	8.59 8.21 7.44		9.29 8.41	9.59 9.21 8.44	

#### Zur Fahrplantabelle: Gesamtverkehr Frankfurt - Darmstadt → KBS 696

- (B) Die Busse von Erbach fahren ab Beerfelden nach Weinheim (Bergstr), siehe unten. Zwischen Beerfelden und Eberbach pendelt ein Bus im Stundentakt. In Beerfelden steigen nur wenige Fahrgäste um, weil man von Erbach und Hetzbach mit dem Zug viel schneller nach Eberbach, Heilbronn und Stuttgart kommt.
- E \*) Den realen Haltepunkt *Erbach Nord* bedienen "nur" Citybusse halbstündlich. Dazu fasst der *VD-T* die in der Realität separat fahrenden Stadtbuslinien von Michelstadt und Erbach zusammen.

In der Realität enden die RE in Erbach und die RB fahren weiter, weshalb die Reise von Darmstadt Hbf nach Eberbach 98 Minuten dauert. An beiden Endstationen gibt es nur mäßig gute Anschlüsse. Beim *VD-T* fahren hingegen die RE von Frankfurt über Heilbronn nach Stuttgart durch. Fast drei Stunden für die Gesamtstrecke sind zwar keine Konkurrenz zum ICE über Heidelberg oder Mannheim – aber für viele Städte dazwischen werden die öffentlichen Verkehrsmittel durch die neuen *Heckeneilzüge* viel attraktiver.

### Erbach - Beerfelden - Wald-Michelbach - Mörlenbach - Weinheim

Der Odenwaldkreis ist der südlichste Landkreis in Hessen und abseits vom Mümlingtal nur dünn besiedelt. Der Bach entspringt bei Beerfelden, das mit 3.500 Einwohnern die größte Ortschaft in diesem Bereich des Odenwalds ist. Obwohl das keine guten Voraussetzungen für öffentliche Verkehrsmittel sind, betreiben die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) und die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH (VGG) einige vertaktete Buslinien, die nicht nur (wie andernorts üblich) dem Berufs- und Schülerverkehr dienen.

Der *VD-T* würde die *OREG*-Linien 50 Erbach - Beerfelden - Eberbach und 55 Beerfelden - Olfen - Affolterbach mit den *OREG*-Linien 681 Affolterbach - Wald-Michel-

			Regio-Buslinie		
8.33	9.33	km	Erbach (Odenw) Bf	9.27	10.27
8.43	9.43	8	BeerfHetzbach Bf	9.17	10.17
8.49	9.49	12	Beerfelden Post	9.11	10.11
9.00	10.00	20	Olfen	9.00	10.00
9.06	10.06	24	Affolterbach	8.54	9.54
9.13	10.13	29	Wald-Michelbach	8.47	9.47
9.20	10.20	34	Kreidach	8.40	9.40
9.29	10.29	40	Mörlenbach Bf	8.31	9.31
9.35	10.35	46	Birkenau	8.25	9.25
9.42	10.42	50	Weinheim (Bergstr)	8.18	9.18

bach und 683 Wald-Michelbach - Mörlenbach zu einer attraktiven Ost-West-Achse verknüpfen und als Ergänzung zur KBS 684 nach Weinheim verlängern.

Dadurch entstehen viele neue Reisemöglichkeiten, die noch mehr Bürger zu dazu bringen, Bahnen und Busse als Alternative zum PKW zu nutzen.

#### 688 Hanau - Babenhausen - Groß-Umstadt - Wiebelsbach

Die Verbindung der Hessischen Odenwaldbahn (→ KBS 687) nach Hanau ging in drei Schritten in Betrieb: 29.6.1870 Babenhausen - Groß-Umstadt, 27.12.1870 Groß-Umstadt - Wiebelsbach-Heubach und 1.5.1882 Hanau - Babenhausen. Die Züge von Erbach fuhren fortan abwechselnd nach Darmstadt und Hanau, meist gab es in der anderen Richtung gute Anschlüsse in Wiebelsbach-Heubach.

In Babenhausen kreuzte das Gleis die schon bestehende *Rhein-Main-Bahn* (→ KBS 689). Wegen des stetig zunehmenden Verkehrs wurde dieser Bahnhof von 1915 bis 1929 grundlegend umgebaut und erweitert. Die Gleise legte man etwa 5 Meter höher und ersetzte die Bahnübergänge durch Unterführungen. Die Bahnsteige wurden zwischen den Gleisen neu gebaut und mit einem Fußgängertunnel erschlossen. Östlich davon führt eine Brücke das Gleis der *Odenwaldbahn* über das Gleispaar der *Rhein-Main-Bahn*.

Ab 1925 fuhren neben den Nahverkehrszügen täglich drei *Heckeneilzüge* in 3½ Stunden von Frankfurt über Hanau, Erbach und Heilbronn nach Stuttgart. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) in den Personenzügen meist dreiachsige Umbauwagen ein, zwischen Hanau und Wiebelsbach fuhren auch Schienenbusse. In den 1970er Jahren baute die *DB* zahlreiche Nebengleise zurück, stufte Bahnhöfe zu Haltepunkten zurück (Langstadt und Klein-Umstadt) und gab kleinere Stationen komplett auf (Richen).

Zeitweise drohte sogar die komplette Einstellung des Schienenverkehrs zwischen Babenhausen und Wiebelsbach. Das änderte sich erst 1996 mit der *Regionalisierung des Nahverkehrs* und der Übernahme des finanziellen Risikos durch die Bundesländer. Der Nahverkehr wurde vertaktet und mit modernisierten Reisezugwagen sowie Triebwagen der Baureihe 628 attraktiver.

Ab der Jahrtausendwende modernisierte die *DB* die Infrastruktur mit großem Aufwand und hob die Geschwindigkeit von 90 auf bis zu 120 km/h an. Noch vorhandene Formsignale (die Betriebsbeamte vor Ort bedienten) wurden durch Lichtsignale ersetzt und vom neuen Zentralstellwerk in Wiebelsbach aus ferngesteuert.

Seit Ende 2005 bedient die *VIAS GmbH* die KBS 687 und 688 mit zweiteiligen *Itino*-Dieseltriebwagen. Zwischen Hanau, Babenhausen und Wiebelsbach fahren die RB täglich im Stundentakt. Hinzu kommen fünf RE-Zugpaare von Frankfurt nach Erbach und zurück: montags bis freitags zu den Pendlerzeiten und am Wochenende zu den Ausflugszeiten im 2-Stunden-Takt. In und zwischen den jeweils rund 20.000 Einwohner zählenden Städten Seligenstadt, Babenhausen und Groß-Umstadt gibt es zudem zahlreiche Buslinien.

Beim *VD-T* fahren alle RE über Darmstadt, weil sie dort schneller vorankommen. Die Rahmenbedingungen auf der KBS 688 sind nicht ideal, weil man die RB weder in Hanau noch in Wiebelsbach an einen *Integralen Taktknoten* anbinden kann.

Die günstigste Fahrlage ist Hanau 25 - Wiebelsbach 06 bis 54 - Hanau 35 bis 25 usw., würde aber im Stundentakt lange Standzeiten und den Einsatz von drei Triebwagen erfordern. Sie wird daher nur zweistündlich genutzt, wobei sich die Triebwagen in Klein-Auheim kreuzen. Im Wechsel dazu fahren ebenfalls zweistündlich Züge, die sich in Babenhausen kreuzen. Zusammen ergibt sich ein 45-75-Rhythmus, der bei stärkerer Nachfrage mit einem dritten Triebwagen zu einem ungefähren 40-Minuten-Takt verdichtet werden kann.

12.32 13.09 13.21	12.47 13.31 13.51	13.47 14.31 14.51	14.32 15.09 15.21	14.47 15.31 15.51		Fulda Gelnhausen Hanau Hbf 610	14.13 13.29 13.09	14.28 13.51 13.39	15.13 14.29 14.09	16.13 15.29 15.09	16.28 15.51 15.39
12.57 < 13.21	13.50 13.59 14.07	14.27 < 14.51	14.57 < 15.21	15.50 15.59 16.07		Frankfurt (M) Süd Offenbach Hbf Hanau Hbf 699	13.10 13.00 12.53	14.03 > 13.39	14.33 < 14.09	15.10 15.00 14.53	16.03 < 15.39
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.25 28/31 13.34 13.39 13.42	14.11 14.14 14.17 14.22 I	14.55       15.02 	15.25 28/31 15.34 15.39 15.42	16.14 16.17	km 2,6 5,1 9,8 12,6	Hanau Hbf Klein-Auheim Hainburg-Hainstadt Seligenstadt (Hess) MainhZellhausen	12.49 12.45 12.42 12.37 I	13.35 28/31 13.25 13.20 13.17	14.05       13.57 	14.49 14.45 14.42 14.37	15.35 28/31 15.25 15.20 15.17
13.48 13.52 13.56	29/30 14.34 14.38	09/12 15.16 15.20	15.48 15.52 15.56		24,1	Babenhausen Langstadt Klein-Umstadt	29/30 12.25 12.21	13.11 13.07 13.03	47/50 13.43 13.39	29/30 14.25 14.21	15.11 15.07 15.03
13.59 14.01 14.06	14.41 14.43 14.48	15.24 15.27 an	15.59 16.01 16.06	16.41 16.43 16.48	29,6 31,1 35,0		12.18 12.16 12.12	13.00 12.58 12.54	13.35 13.33 ab	14.18 14.16 14.12	15.00 14.58 14.54
14.10 14.19 14.46	<b>14.52</b> <b>14.59</b> D 15.2		16.10 16.19 16.46			GU-Wiebelsbach Reinheim (Odenw) Darmstadt Hbf 687 D	<b>12.08</b> <b>12.01</b> 11.34	12.50 12.41 <b>12.14</b>	С	<b>14.08</b> <b>14.01</b> 17.26	14.50 14.41 14.14
14.09 14.29	14.52 H *)	15.09 15.29	16.09 16.29			GU-Wiebelsbach Erbach (Odenw) 687	14.52 H *)	12.51 12.31	13.51 13.31	16.52 H *)	14.51 14.31

Die blauen Züge fahren nur Montag bis Freitag nachmittags im 2-Stunden-Takt; D = In Darmstadt Nord umsteigen; H = Anschlusszug fährt nur bis/ab Höchst (Odenw)

Die schwarzen RB nach Süden haben in Babenhausen abwechselnd Anschluss zu oder von der RB nach Wiesbaden, die dort zur Minute 45 am gleichen Bahnsteig hält (→ KBS 689). Durch Anpassungen beim dichten Busnetz können dort und bei vielen anderen Anschlüssen, die nur alle zwei Stunden klappen, auch in der Zwischenstunde gute Verbindungen hergestellt werden.

# 689 (Wiesbaden -) Mainz - Darmstadt - Dieburg - Aschaffenb.

Die Rhein-Main-Bahn wurde von der privaten Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft (HLG) geplant, gebaut und ab 1858 betrieben. Sie war eine Konkurrenz zu der rechtsmainischen Verbindung über Frankfurt (→ KBS 691). Dort musste man in der Anfangszeit aufwändig umsteigen, weil die *Taunusbahn* nach Wiesbaden und die *Hanauer Bahn* in Frankfurt an zwei verschiedenen Bahnhöfen endeten. Der Nachteil der *Rhein-Main-Bahn* war, dass man nach Mainz nur mit einer Rheinfähre ab Gustavsburg kam. Die Reise von Aschaffenburg nach Mainz dauerte dadurch etwa 3 Stunden.

Nach dem Deutsch-Französischen Krieg verlegte die *HLG* zwischen 1871 und 1873 das schon beim Bau vorbereitete zweite Gleis und eröffnete 1879 in Groß-Gerau die Verbindungskurve zur *Riedbahn* (→ KBS 685). 15 Jahre später geriet die *HLG* in immer größere Geldschwierigkeiten und wurde schließlich 1897 verstaatlicht.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden die Aufgaben zwischen den nicht mehr konkurrierenden Bahnlinien sinnvoll aufgeteilt: Nördlich des Mains bedienten vor allem Personenzüge die Großstädte Frankfurt, Offenbach und Hanau. Und südlich des Mains fuhren vor allem Güterzüge auf der steigungsarmen *Rhein-Main-Bahn* an den Großstädten vorbei.

Seit dem 9.5.1960 ist die KBS 688 durchgängig elektrifiziert. 1971 ersetzte eine Brücke in Groß-Gerau den viel befahrenen Bahnübergang der Bundesstraße B44, der häufig für Staus und Ärger gesorgt hatte.

Ab 1994 fuhr die *InterRegio*-Linie 23 von Emden nach Heidelberg im Zwei-Stunden-Takt über Mainz und Darmstadt. Am 15.12.02 wurde sie in eine *InterCity-*Linie umgewandelt und alle Züge über Mannheim statt Darmstadt geleitet. Da der *Rhein-Main-Verkehrsverbund* für die KBS 688 keinen Ersatz bestellte, sind dort nur noch Regionalbahnen (RB) unterwegs. Sie halten überall, wechseln in Darmstadt Hbf die Fahrtrichtung und brauchen von Wiesbaden nach Aschaffenburg 95 bis 100 Minuten. Sie fahren tagsüber stündlich und im Berufsverkehr halbstündlich. (Wiesbaden - Darmstadt auch Montag - Freitag nachmittags halbstündlich.)

Beim *VD-T* wäre das überregionale Angebot 2002 nicht ersatzlos entfallen. Er hätte die stündlich durchfahrenden Züge auf 84 Minuten von Wiesbaden nach Aschaffenburg beschleunigt, indem sie an drei kleineren Stationen nicht halten und in Darmstadt nicht zum Hauptbahnhof fahren, um den Richtungswechsel zu sparen. Der Bahnhof Darmstadt Nord ist genauso weit vom Stadtzentrum entfernt

und wird ebenfalls von Straßenbahnen angefahren. Durch die Korrespondenz mit dem RE Frankfurt - Darmstadt Nord - Eberbach - Stuttgart (→ KBS 687) gibt es viele attraktive Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber.

Um Darmstadt Hbf nicht abzuhängen, pendeln den ganzen Tag über zusätzliche RB zwischen Wiesbaden und Darmstadt. Sie profitieren auch davon, dass es beim VD-T (im Gegensatz zur Realität) in Groß-Gerau Anschluss zur S-Bahn nach Frankfurt gibt ( $\rightarrow$  KBS 699).

13.01 13.10		13.31 13.40	14.01 14.10			Wiesbaden Hbf Mainz Hbf 698	14.59 14.49	15.29 15.19		15.59 15.49	16.29 16.19
RE *)	RB	RB	RE*)	RB		Zug	RE *)	RB	RB	RE*)	RB
13.11 13.14   13.19		13.45 13.47 13.50 13.53	14.14 		km 1,8 4,6 7,4	Mainz Hbf Mainz Röm.Theater Mainz-Gustavsburg Mainz-Bischofsheim	14.58 14.45   14.40	15.15 15.12 15.09 15.06		15.58 15.45   15.40	16.15 16.12 16.09 16.06
13.25 13.28		13.56 14.01 14.04	_		16,5	Bauschheim Nauheim <b>Groß-Gerau</b> Bf	14.34 14.31	15.03 14.58 14.55		l 15.34 15.31	16.03 15.58 15.55
13.29   13.34 	Pfung -stadt >	14.05 14.08 14.12 14.18	14.29   14.34  >	Pfung -stadt >	22,0 26,6	Klein-Gerau Weiterstadt	14.30   14.25 	14.54 14.51 14.47 14.42	Pfung -stadt >		15.54 15.51 15.47 15.42
D) <b>40</b> /45 13.48 13.52 13.59	14.07 14.13 14.16 14.20 14.27	an	D) <b>40</b> /45 14.48 14.52 14.59	15.07 15.13 15.16 15.20 15.27	37,8 40,4 45,6	Darmstadt Hbf  Darmstadt Nord  DaKranichstein  Grube Messel	D) 15/ <b>20</b> 14.11 14.07 14.01	ab	14.53 14.47 14.43 14.39 14.33	D) 15/ <b>20</b> 15.11 15.07 15.01	ab
14.01 14.04 14.07 14.10 14.13	14.31 14.34 14.37 14.40 14.43		15.01 15.04 15.07 15.10 15.13	15.31 15.34 15.37 15.40 15.43	57,6 59,9 61,4	Dieburg  Altheim (Hessen) Hergershausen Sickenhausen  Babenhausen	13.59 13.55 13.52 13.49 13.46		14.29 14.25 14.22 14.19 14.16	14.59 14.55 14.52 14.49 14.46	
14.14 14.20 14.22 14.26	14.50		15.14 15.20 15.22 15.26	15.44 15.50 15.52 15.56	71,7 73,6	Stockstadt (Main) Mainaschaff Aschaffenburg Hbf	13.45 13.39 13.37 13.34		14.15 14.09 14.07 14.04		
14.31 15.15 16.15			15.31 16.15 17.15	16.01 16.39 17.25		Aschaffenburg Hbf Würzburg Hbf Nürnberg Hbf 800	13.29 12.45 11.45		13.59 13.21 12.35	14.29 13.45 12.45	

D) Anschluss von/nach Darmstadt Hbf → KBS 686; \*) Ab Darmstadt Nord RB;
Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags;
Gesamtverkehr Darmstadt Hbf – Darmstadt Nord → KBS 686

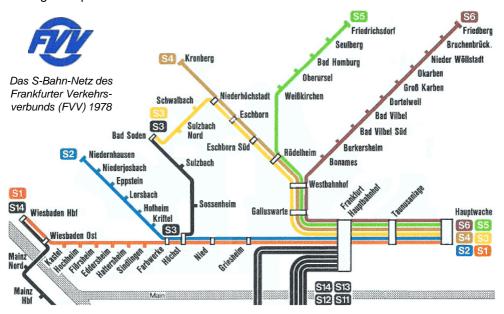
# 690 Der Bahnknoten Frankfurt am Main

## a) Die S-Bahn Rhein-Main

In der VD-T-Kursbuchlogik gehört die Nummer 690 dem S-Bahn-Gesamtverkehr Frankfurt West - Hauptbahnhof - Südbahnhof / Offenbach. Auf den seitenlangen Abdruck der Tabellen wird hier verzichtet, auf Seite 57 gibt es eine grafische Übersicht der Fahrzeiten in der Normalverkehrszeit (NVZ). Im folgenden werden die Geschichte der S-Bahn im Großraum Frankfurt, die reale Systematik und die Abweichungen davon beim VD-T beschrieben.

Anfang der 1960er Jahre begannen Planungen für eine unterirdische *Verbindungsbahn* (V-Bahn) zwischen Frankfurt Hbf und der Hauptwache, dem zentralen Verkehrsknoten der Frankfurter Innenstadt. Im Oktober 1968 schlossen die *Deutsche Bundesbahn* (DB), das Land Hessen und die Stadt Frankfurt die Finanzierungsverträge ab. Parallel zu den Arbeiten für die S-Bahn wurde ab 1969 das Schienennetz im Umland modernisiert: 1972 wurden die *Limesbahn* zwischen Bad Soden und Niederhöchstadt und die *Kelsterbacher Querspange* mit dem unterirdischen Bahnhof am Flughafen eröffnet. (Bis zur Eröffnung des 200 Meter entfernten Fernbahnhof im Jahr 1999 hielten dort auch Fernverkehrszüge.)

Nach der Lieferung der ersten Elektrotriebwagen der Baureihe 420 begann 1976 der Vorlaufbetrieb: Die "420er" fuhren als normale Nahverkehrszüge, um sie im Alltag zu erproben und die Lokführer zu schulen.



Am 28.5.78 eröffnete die *DB* die ersten 2 km der *S-Bahn-Stammstrecke* mit den drei unterirdischen Stationen *Hauptbahnhof*, *Taunusanlage* und *Hauptwache*. Die sechs Linien, die im 20-/40-/60-Minuten-Takt durch den Tunnel fuhren, nummerierte sie im Uhrzeigersinn von S1 (nach Wiesbaden) bis S6 (nach Friedberg). Auch die weiterhin mit lokbespannten Zügen oberirdisch nach Frankfurt Hbf fahrenden Linien wurden einbezogen und (weiter im Uhrzeigersinn) von S7 und S8 nach Hanau über S12 nach Darmstadt bis S14 nach Wiesbaden bezeichnet.

1980 kam die S15 Flughafen - Hauptbahnhof - Hauptwache auf der *Stammstrecke* dazu und 1983 wurde deren Tunnel um 600 Meter nach Osten zum neuen Bahnhof *Konstablerwache* verlängert.

1990 wuchs der *City-Tunnel* erneut mit den Stationen *Ostendstraße*, *Lokalbahnhof* und *Frankfurt Süd* um 2 km. Die vier Gleise des Südbahnhofes boten viel Platz zum Wenden und boten neben dem *Außenbahnhof* endlich eine zweite große Abstellanlage im Stadtgebiet. Alle Linien außer der S 15 wurden zum Südbahnhof verlängert. Die S 5 und S 6 fuhren ab 1991 noch eine Station zur *Stresemannallee* weiter.

1992 folgte mit der Station *Mühlberg* der erste Teil des Abzweigs vom *City-Tunnel* Richtung Offenbach. (Es war der erste S-Bahnhof in Frankfurt ohne Stützen und Säulen, um den Reisenden ein erhöhtes Sicherheitsgefühl zu vermitteln.) Die Linien S1 und S2 wendeten fortan am *Mühlberg*.

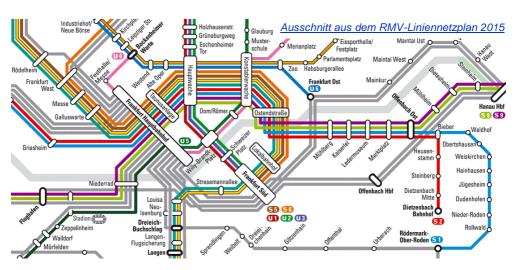
1995 ersetzte der *Rhein-Main-Verkehrsverbund* (RMV) den *Frankfurter Verkehrsverbund* und verdichtete das Taktraster auf 15-/30-/60-Minuten. In Offenbach ging ein weiterer *City-Tunnel* mitten durch die Innenstadt in Betrieb, der den Hauptbahnhof nicht berührt. Die S14 wurde in S8 umbenannt und fuhr nicht mehr Frankfurt Süd an, sondern über Offenbach nach Hanau. Die S1 wurde umdirigiert und endete in Offenbach Ost, dafür steuerte die S2 wieder Frankfurt Süd an.

1997 wurde die S3 nach Darmstadt und die S4 nach Langen verlängert und dafür die Endstationen von S5 und S6 zum Südbahnhof zurückverlegt. Die schlecht ausgelastete S3 zwischen Frankfurt-Höchst und Bad Soden wurde durch kürzere Dieseltriebwagen ersetzt, die zudem seltener fuhren. 1999 kam mit der S9 eine dritte S-Bahn nach Wiesbaden dazu, seither werden auf drei verschiedenen Linienwegen viele Stationen alternativ angefahren.

Die S7 von Riedstadt-Goddelau nach Frankfurt Hbf ging 2002 in Betrieb. Wegen Kapazitätsmangel im *Frankfurter Citytunnel* steuert sie "nur" die oberirdischen Bahnsteige an. Im Jahr darauf folgten (nach sehr langer Planungszeit) die *Rodgaulinien* nach Dietzenbach (S2) und Rödermark-Ober-Roden (S1).

Die *Deutsche Bahn AG* (DB) optimierte 2010 für 8 Millionen Euro das Signalsystem im *Frankfurter City-Tunnel*, um seine Kapazität von 22 auf 24 Züge pro Stunde und Richtung zu steigern. Seitdem fahren die S-Bahnen ganztägig im 5-Minuten-Takt nach Frankfurt Süd, nach Offenbach Ost gibt es tagsüber einige Lücken im 5-Minuten-Takt. Die *DB* verzichtete auf eine *Linienzugbeeinflussung* (wie in München), weil sie etwa 90 Millionen Euro gekostet und "nur" zwei Züge pro Stunde mehr erlaubt hätte.

Seit 2013 renoviert die *DB* nach und nach die *Stammstreckenbahnhöfe*. Sie wirkten immer weniger einladend, nachdem die Deckenverkleidungen neuen Brandschutzvorschriften geopfert wurden und der Vandalismus stetig zunahm. Den Anfang machte der Hauptbahnhof, dessen Wände weiß und grün statt zuvor weiß und orange gestrichen wurden. In den Sommerferien 2015 und 2016 sperrte die DB den *Citytunnel* in Frankfurt vollständig, um ein neues elektronisches Stellwerk für rund 95 Millionen Euro anzuschließen.

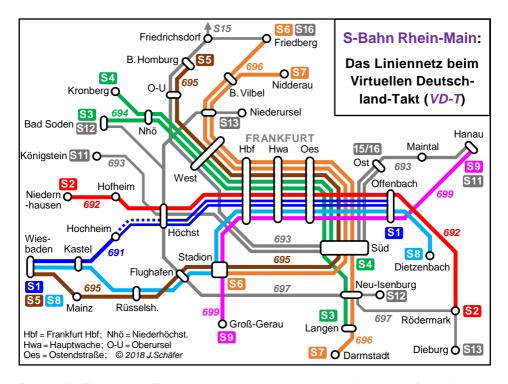


Vom 1970 geplanten Netz fehlte 2017 nur noch die *nordmainische S-Bahn* über Maintal nach Hanau. Das Planfeststellungsverfahren verzögerte sich immer wieder und wurde erst 2014 in drei Abschnitten eingeleitet. Im Sommer 2017 gingen die Verantwortlichen davon aus, dass die S-Bahn 2022 eröffnet werden könnte.

Das S-Bahn-Netz ist westlastig und die sechs von Westen kommenden Linien begrenzen seine Kapazität. (Die S7 wendet deshalb im Hauptbahnhof oberirdisch.) Nach Osten gibt es nur vier Außenäste und die S4 und S5 enden am Südbahnhof. Der *RMV* erwartet keine Probleme, wenn er ihre Ziele nach Fertigstellung der nordmainischen S-Bahn zum Ostbahnhof und nach Hanau verlegt.

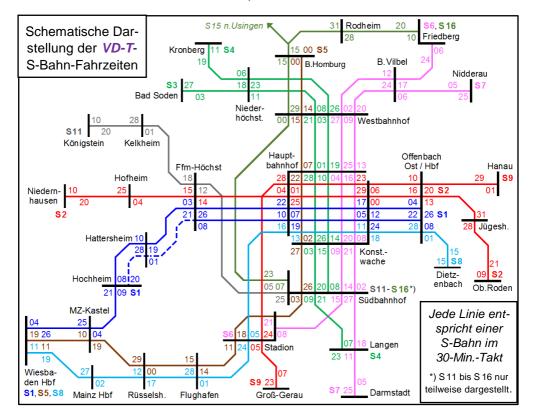
Eine häufige Ursache für Verspätungen sind die *Mischbetriebsstrecken*, auf denen sich die S-Bahnen die Trassen mit dem Fern-, Regional- und Güterverkehr teilen müssen. Dort eingebrachte Verspätungen wirken sich im *Citytunnel* auch auf die anderen Linien aus. Die *Main-Weser-Bahn* (S6) sollte schon seit der Jahrtausendwende zwei zusätzliche Gleise bekommen. Aber erst 2015 rückten die Maschinen für den ersten Bauabschnitt nach Bad Vilbel an. Sehr eng wird es immer wieder auch für die S7 nach Riedstadt. Nachhaltige Entlastung wird aber erst die geplante Neubaustrecke nach Mannheim bringen.

Außerdem plant die *DB* zusätzliche Stationen an den bestehenden Linien, um weitere Siedlungsschwerpunkte zu erschließen. Die Region fordert vor allem die Bahnhöfe *Oberrad* und *An den Eichen* an den Linien nach Offenbach und *Ginnheim* an der S6 nachdrücklich.



Beim *VD-T* wäre die Entwicklung ähnlich, aber schneller verlaufen. Ab dem Jahr 2000 hätte der neue *ICE-Fernbahnhof* Frankfurt Süd aus möglichst vielen Richtungen ohne Umsteigen erreichbar sein müssen. Für den *VD-T* der Anlass, die S-Bahn nicht mehr isoliert zu betrachten, sondern ein Gesamtkonzept mit den anschließenden Bahnstrecken ins Umland zu entwickeln.

Ein wichtiger Aspekt ist die gleichmäßigere Auslastung des *Frankfurter Citytunnels*. Der *VD-T* leitet die S5 vom Stadion über den Südbahnhof in den *Citytunnel* und erreicht damit, dass von Osten und Westen her jeweils 5 Hauptachsen mit 15-Minuten-Takt einmünden. Dadurch folgen sich die Züge ganztägig alle 3 Minuten, während es real zwar oft 2½ Minuten, ab und zu aber auch 5 Minuten sind.



- ➤ Das vorliegende *VD-T*-Konzept betrachtet nur die *Normalverkehrszeit* (NVZ). In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) würde das Angebot für Pendler und Schüler natürlich verdichtet. Während der sprunghaft zunehmenden Nachfrage Montag bis Freitag zwischen 6 und 7.30 Uhr könnte man den Fahrplan im *Citytunnel* auch zum 2 ½ Min.-Takt verdichten. Und die zusätzlichen S-Bahnen zu den besonders wichtigen Zielen schicken.
- ➤ Wie in der Realität bildet der *VD-T* die zwei Achsen Westbahnhof *Citytunnel* Südbahnhof und Höchst / Stadion *Citytunnel* Offenbach, die allerdings "nur" alle 6 Minuten (statt real meistens alle 5 Minuten) bedient werden. Auf überlagerten Außenästen gibt es daher keine exakten 15-Minuten-Takte, sondern "nur" 12-18-Minuten-Rhythmen.

➤ Die S5 wendet wie in der Realität alle 30 Minuten in Bad Homburg. Die Fahrten nach Friedrichsdorf übernimmt die neue S14 / 15, die nicht in den *Citytunnel* fährt, sondern nach Frankfurt Süd. Auf die S-Bahn von der Konstablerwache zum Ostbahnhof (parallel zur 1999 eröffneten U-Bahn-Linie 6!) verzichtet der *VD-T* bewusst, um mit der S11/12 Hanau dauerhaft mit Frankfurt Süd zu verbinden.

## b) Frankfurt Hauptbahnhof

Der Frankfurter Hauptbahnhof ist in der Realität der größte und wichtigste Bahnhof der Mainmetropole. Mit täglich etwa 450.000 Reisenden ist er (zusammen mit München Hbf) der nach Hamburg Hbf am zweitstärksten genutzte Fernbahnhof in Deutschland. An Spitzentagen passieren fast 1.200 Züge den Kopfbahnhof.

1866 annektierte das Königreich Preußen die Staaten Frankfurt, Hessen-Kassel und Nassau und beseitigte die politischen Hindernisse für einen Centralbahnhof. Die Frankfurter Stadträte ließen die bis dahin verstreuten "Westbahnhöfe" außerhalb der damals bebauten Fläche zusammenfassen. Auf der frei werdenden Fläche entstand ein neuer Stadtteil mit der Kaiserstraße als Hauptachse.

Nach nur fünf Jahren Bauzeit wurde der *Centralbahnhof* am 18.8.1888 mit drei neuartigen Bahnhofshallen in Eisenkonstruktion eingeweiht. Die je Halle drei Bahnsteige boten insgesamt 18 Gleisen Platz. Es gab einen *Linienbetrieb*, wobei die Ein- und Ausfahrgleise einer Richtung direkt nebeneinander lagen. 1924 wurde das Gebäude um zwei äußere Hallen auf 25 Gleise erweitert.

Im Zweiten Weltkrieg war der Hauptbahnhof mehrfach Ziel von Luftangriffen der Alliierten. Das Empfangsgebäude wurde nur wenig beschädigt, die Verglasung der Bahnsteighallen aber zerstört. Um die Fahrgäste vor Regen zu schützen, schloss die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die ehemaligen Glasflächen zum Teil mit Holz. Dieses Provisorium blieb nahezu 60 Jahre erhalten!

Zwischen 1955 und 1957 baute die *DB* einen 22 m hohen Stellwerksturm mit dem damals größten und modernsten Gleisbildstellwerk Europas (mit *Zugnummern-meldeanlage*). 16 Beamte steuerten die 15.000 Relais der Anlage. Das Gebäude zwischen den Gleisen 9 und 10 steht heute unter Denkmalschutz. 1956 wurde der Bahnhof vollständig elektrifiziert.

Ab 1960 baute die *DB* ihre größte Gepäck- und Expressgutabfertigung unter dem Bahnhof, die jährlich 15 Millionen Sendungen abfertigte. Zu den Anlagen zählten 2 Bahnpostämter, 70 Lastenaufzüge und ein Versorgungszentrum für den Bahnhof und die Speisewagen mit eigener Konditorei, Großbäckerei und Metzgerei.

Wegen stetig zunehmender innerstädtischer Verkehrsprobleme griff man zu dieser Zeit auch die Idee der innerstädtischen *Verbindungsbahn* wieder auf. Mit dem *B-Tunnel* für die U-Stadtbahn begann 1971 der Bau im Untergrund. Als Verteilungsebene entstand bis 1798 eine große Ladenpassage (B-Ebene), von der aus man durch zahlreiche Gänge und Treppen den U-Bahnhof (C-Ebene) und den S-Bahnhof (D-Ebene) erreicht. Hinzu kommt eine dreigeschossige Tiefgarage, die zum Teil auch als Zivilschutzraum genutzt werden kann.

Für den ICE-Verkehr ab Juni 1991 verbreiterte, erhöhte und verlängerte die *DB* die beiden Bahnsteige der Gleise 6 bis 9. Den Platz dafür gewann sie durch den Abriss der (zu der Zeit schon funktionslosen) Gepäckbahnsteige. Von 2002 bis 2006 wurden für 117 Millionen Euro die unter Denkmalschutz stehenden Dächer der fünf Bahnsteighallen im laufenden Betrieb komplett erneuert.

Ende 2001 begannen die Arbeiten für das *Elektronische Stellwerk*, dessen vierstufige Inbetriebnahme in der *Betriebszentrale Frankfurt* bis zum 27.11.05 dauerte. Die Ein- und Ausfahrten wurden von 30 km/h auf 40 bis 60 km/h beschleunigt, mit zusätzlichen Weichen neue *Fahrstraßen* geschaffen und 13 Bahnsteiggleise durch *Deckungssignale* in zwei Abschnitte eingeteilt. 6 Fahrdienstleiter und ein Knotendisponent steuern seither 845 Stelleinheiten fern, darunter 340 Weichen und Gleissperren sowie 67 Hauptsignale.

Um die verkehrlichen Nachteile von Kopfbahnhöfen im Allgemeinen und des Frankfurter Bahnknotens im Speziellen zu mildern, wurden immer wieder Ideen und Vorschläge vorgebracht, wegen technischer Probleme und fehlender Wirtschaftlichkeit aber immer verworfen. Um 1995 entstand das Konzept *Frankfurt 21* mit einem zwölfgleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof umzubauen. 2001 wurde es wegen fehlender Finanzierung zurückgestellt und fortan das bescheidenere Projekt *RheinMain* plus verfolgt.

Fast der gesamte Fernverkehr soll auf der Hbf-Südseite auf den Gleisen 1 bis 8 konzentriert und Fahrstraßenkonflikte vermindert werden. Ein Teil des Regionalverkehrs soll dafür auf die Nordseite verlagert werden. Dazu ist bis 2030 unter anderem der Bau der *Kraftwerkskurve* von Frankfurt Süd in die Bahnsteiggleise 1 bis 3a sowie der Einbau zusätzlicher Weichen im Vorfeld geplant.

Bis 2020 will die DB den Zugang zur B-Ebene und den Bahnhofsvorplatz für 175 Millionen Euro umbauen. Dabei sollen (unter Einbeziehung nicht mehr genutzter Kellergeschosse) für weitere 135 Millionen Euro mehr als 1000 Quadratmeter neuer Einkaufsflächen entstehen.

Im Jahresfahrplan 2010 fuhren 12 der 22 deutschen ICE- und 2 der 3 ICE-Sprinter-Linien über Frankfurt Hbf. Seit Juni 2007 verbindet eine ICE-Linie Frankfurt Hbf zweistündlich mit Paris. 2009 kam einmal täglich ein TGV nach Paris und 2012 ein TGV nach Marseille dazu. Die Verlegung einiger ICE zum Flughafen- und zum Südbahnhof entlasten den Hbf: Zwei ICE-Linien halten planmäßig nur am Flughafen, eine von ihnen fährt anschließend noch den Südbahnhof an.

Im Regionalverkehr ist Frankfurt Hbf der Hauptknotenpunkt des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), 15 Linien beginnen oder enden dort. Er wird von allen neun S-Bahn-Linien angefahren, wobei die S7 als einzige oberirdisch wendet. An Spitzentagen verkehren bis zu 650 Regionalverkehrszüge und 120 S-Bahnen, hinzu kommen die U-Stadtbahnlinien U4 und U5, die Straßenbahnlinien 11, 12, 16, 17, 20 und 21 sowie die Omnibuslinien 33, 37, 46 und 64 am Hbf.

Beim *VD-T* hätte man nicht nur über die "verkehrlichen Nachteile des Frankfurter Bahnknotens" nachgedacht, sondern sie auch grundsätzlich behoben. Und zwar durch den Ausbau des Durchgangsbahnhofs *Frankfurt Süd* zur Hauptstation für den Fernverkehr. Viele IC und ICE müssen dadurch nicht zweimal mit maximal 80 km/h über die Mainbrücke schleichen und kommen dadurch mehr als fünf Minuten schneller voran.

Im Hauptbahnhof würden beim *VD-T* nur noch RE und RB halten. In der *Normalverkehrszeit* kommen pro Stunde acht Züge an und fahren auch wieder ab. Dafür reichen 3 Bahnsteige mit 6 Gleisen. Im *Berufs- und Schülerverkehr* verdreifacht sich aber das Aufkommen, weil die erforderlichen zusätzlichen Züge nicht in den Citytunnel passen und daher größtenteils den Hauptbahnhof ansteuern. Seine Anlagen würden daher nur geringfügig auf 18 Gleise reduziert und die 1924 erbauten äußeren Hallen für andere Zwecke frei. Zum Beispiel für Einkaufsflächen, um auf den teuren Ausbau der Kellergeschosse zu verzichten.

## c) Der Bahnhof Frankfurt Süd

Der heutige Bahnhof *Frankfurt Süd* ging am 15.11.1873 mit der südmainischen Strecke über Offenbach nach Fulda als *Bebraer Bahnhof* in Betrieb. Er liegt im Stadtteil Sachsenhausen in einem großstädtisch geprägten Gründerzeitbezirk.1914 wurde das bis heute erhaltene Empfangsgebäude im Jugendstil eröffnet. Für den U-Bahn-Bau wurde es abgetragen und nach Ende der Tunnelarbeiten wieder aufgebaut. Es beherbergt seitdem auch ein Bürgerhaus und Kulturzentrum.

Im Laufe der Jahre wurde der Südbahnhof immer wieder erweitert. Zuletzt 1990, als der Frankfurter *Citytunnel* ihn von Nordosten her erreichte (→ Seite 54). Seit-

her zählt er 9 durchgehende Gleise an 5 Bahnsteigen. Die *S-Bahn* nutzt die beiden nördlichen und der Regional- und Fernverkehr die drei südlichen Bahnsteige.

In den 1990er Jahren gab es weit gediehene Pläne, den Südbahnhof zur Hauptstation für den Fernverkehr auszubauen. Viele IC und ICE müssten nicht mehr mit maximal 80 km/h zwei mal über die *Main-Neckar-Brücke* schleichen und sich beim Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof gegenseitig behindern. Die Einwohner Frankfurts wehrten sich aber vehement und erfolgreich gegen den Prestigeverlust ihres Hauptbahnhofs. Daher hakten nur vereinzelt IC und ICE zu dessen Entlastung im Südbahnhof. Die meisten Fernreisenden "verlieren" deshalb weiterhin bei einer Fahrt durch Frankfurt durch Umweg und Richtungswechsel über 10 Minuten.

Im Nahverkehr gibt es hingegen keine RE, RB oder S-Bahn, die am Südbahnhof durchfährt. Und der städtische Nahverkehr bietet zahlreiche Anschlüsse: Die U-Stadtbahnen der *A-Strecke* (U1 bis U3 und U8) enden unterirdisch und die Straßenbahnlinien 14, 15, 16, 19 und zahlreiche Stadt- und Regionalbusse halten vor dem Empfangsgebäude.

Das Konzept Frankfurt RheinMainplus soll weitere ICE-Stopps zum Südbahnhof verlagern und dessen Kapazität steigern: Der Ostkopf bekommt parallele Einund Ausfahrten zu den nord- und südmainischen Strecken und die Gleise 9 und 10 werden für Güterzüge auf 750 Meter verlängert und Richtung Stadion besser angebunden. Die Strecke Darmstadt soll höhenfrei angebunden werden und bis zur Main-Neckar-Brücke ist der Ausbau auf vier Gleise zur Entmischung von Fernund Regionalverkehr geplant. Dabei soll vom Rechts- auf Linksbetrieb gewechselt werden, um den Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof zu erleichtern.

Die beim *VD-T* unterstellte bessere Verkehrspolitik seit 1985 hätte auch dazu geführt, dass man in Frankfurt keine lauwarmen Kompromisse abschließt: Der Ausbau des Durchgangsbahnhofs *Frankfurt Süd* ist wesentlich billiger und stadtverträglicher als des Kopfbahnhofs *Frankfurt Hbf* für gleiche Kapazitäten. Zudem müssen nicht Millionen von Euros investiert werden, um den Zeitverlust in der Mainmetropole auf Schnellfahrstrecken zu kompensieren.

Da die meisten Fernverkehrszüge in Frankfurt Süd nur kurz halten, genügen vier 400 Meter lange Bahnsteiggleise für IC und ICE. Die übrigen fünf Bahnsteiggleise "halbiert" der *VD-T* durch Weichenverbindungen etwas neben der Bahnsteigmitte, wodurch 5 Halteplätze für bis zu 150 Meter und 5 Halteplätze für bis zu 210 Meter lange Züge entstehen. 14 Züge können somit gleichzeitig bereit stehen und dank *Flügelungen* bis zu drei mal so viele Ziele ansteuern.

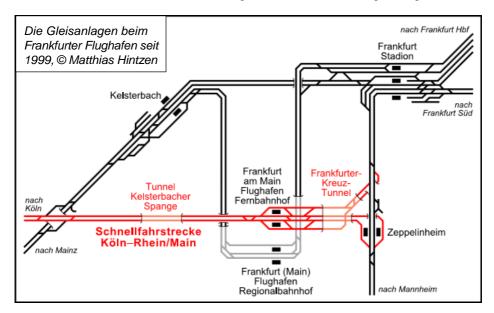
Damit die Fußwege im langgestreckten Südbahnhof nicht zu weit werden, baut der *VD-T* zusätzlich zur vorhandenen Unterführung in der Bahnsteigmitte für jeden Bahnsteig zwei zusätzliche Zugänge: Im Westen zur Unterführung der Schweizer Straße, in der die Straßenbahnlinien 14 hält. Und im Osten zu einer neuen Unterführung für die Bruchstraße, die südlich der Gleise auf den Grethenweg stößt.

## c) Der Flughafen und das Schienennetz südlich von Frankfurt

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich der Frankfurter Flughafen dank seiner zentralen Lage zum wichtigsten Verkehrsflughafen der *Bundesrepublik Deutschland*. 1952 wurden über 400.000 Passagiere gezählt und 1957 über eine Million.

1960 war der Flughafen mit 81.000 Starts und Landungen der zweitgrößte in Europa nach London-Heathrow. 36 Fluggesellschaften beförderten 2,2 Millionen Personen, 46.910 t Facht und 11.875 t Luftpost. Man plante daher einen Ausbau für bis zu 15 Millionen Passagiere jährlich und eine dritte Startbahn im Westen. 1965 begannen die Bauarbeiten für das neue *Terminal Mitte* (heute *Terminal 1*), das schließlich über eine Milliarde DM kostete. Bundespräsident Gustav Heinemann eröffnete 1972 den über 200.000 Quadratmeter fassenden Gebäudekomplex.

Darunter lag der neue *Flughafenbahnhof*. Der dreigleisige Tiefbahnhof und die 7,5 km lange zweigleisige Verbindung zum Bestandsnetz entstanden gleichzeitig. Die 100 Millionen DM teilten sich hälftig der Bund und die Flughafengesellschaft.



1990 begannen die Bauarbeiten für das neue *Terminal 2* auf dem Gelände der abgerissenen Empfangsanlage Ost. Am 24.10.94 wurde es mit den *Fluggastbereichen D und E* eröffnet und steigerte die Kapazität auf 54 Millionen Personen jährlich. Gleichzeitig ging die 3,8 km lange *SkyLine* mit vier Stationen in Betrieb. Die 18 Triebwagen der vollautomatischen Hochbahn fahren ähnlich wie Busse mit Gummirädern auf einer Betonfahrbahn. In deren Mitte liegen drei Schienen: Eine zur Spurführung und zwei für die Zu- und Ableitung des Fahrstromes.

Schon 1988 übertrafen 7,5 Millionen Fahrgäste am Flughafenbahnhof die optimistischsten Prognosen aus seiner Bauzeit: 6,5 Millionen benutzten die S-Bahn, 0,25 Mio den *Lufthansa Airport Express* und 0,75 Mio die IC und den übrigen Fernverkehr. An durchschnittlichen Werktagen stiegen 25.000 Personen ein und aus und der Bahnhof war bis an seine Kapazitätsgrenze ausgereizt. Im Frühjahr 1990 entschied der Vorstand der *Deutschen Bahn AG* deshalb, etwa 200 Meter weiter nördlich einen zusätzlichen Fernbahnhof am Flughafen zu bauen.



Blick nach Westen, der Flughafen-Fernbahnhof liegt am rechten Bildrand zwischen Bundesstraße B43 und Autobahn A3. Er wurde größtenteils mit einer sechsstöckigen Bürolandschaft überbaut und erinnert an ein UFO. Die grün markierte S-Bahn liegt unter dem "Ankunftbogen" vor dem Terminal 1 am linken Bildrand. (© 23.7.15 fraport.de)

Das 660 Meter lange und bis zu 55 Meter breite Gebäude wurde nach knapp vier Jahren Bauzeit 1999 eröffnet. Der Bahnhof hat vier Gleise mit zwei jeweils etwa 15 Meter breiten Mittelbahnsteigen und ist die größte deutsche Flughafenstation. 2010 wurden täglich 210 Fernzüge und rund 30.000 Reisende gezählt. 2015 kamen 17,6 % aller Fluggäste mit Fernzügen in Frankfurt an.

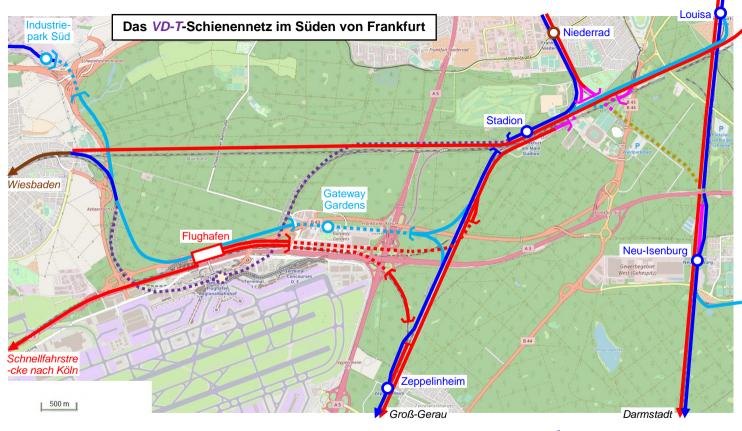
Der *VD-T* unterstellt eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik seit 1985. Die hätte die besonders umweltschädlichen Flugzeuge nicht mit Steuermilliarden subventioniert, sondern vor allem im innerdeutschen Verkehr auf die Schiene verlagert. Das bedeutet mehr Zubringerzüge zum Frankfurter Flughafen und das Aufkommen im Bahnhof wäre (trotz weniger Fluggästen) wie in der Realität gewachsen.

Beim *VD-T* gäbe es allerdings nicht zwei etwa 200 Meter auseinander liegende Flughafenbahnhöfe. Das spielt zwar für Fluggäste keine große Rolle, sie müssen zu den Terminals ohnehin relativ weite Fußwege zurücklegen. Das Umsteigen zwischen den Zügen dauert dadurch aber mindestens 3 Minuten länger und ist unbequem. Das belastet vor allem die ICE von Köln nach Mannheim, die in Frankfurt an keiner anderen Stationen mit kürzeren Fußwegen zur S-Bahn halten.

Der *VD-T* hätte den alten und ohne Tageslicht muffigen Flughafenbahnhof geschlossen und dafür die neue Station größer gebaut. Sie wäre bis zu 65 statt 55 Meter breit, damit zusätzlich 2½ Gleise und ein Mittelbahnsteig hineinpassen. (Wobei alle Bahnsteige nur etwa 12 Meter breit wären, was immer noch über Bahnhöfen mit vergleichbarem Fahrgastaufkommen liegt.)

Von 6 bis 20 Uhr halten durchschnittlich 12 Fernzüge pro Stunde, dafür genügen die drei südlichen Gleise 1 bis 3. Die Gleise 4 und 5 "halbiert" der *VD-T* durch Weichenverbindungen etwas neben der Bahnsteigmitte, wodurch je zwei Halteplätze für bis zu 150 und 210 Meter lange Züge entstehen. Gleis 6 liegt nördlich vom zusätzlichen Bahnsteig und endet in dessen Mitte an einem Prellbock, dort wendet die S 6 alle 30 Minuten. Und Gleis 7 liegt unmittelbar neben Gleis 6, wodurch es nur westlich von dessen Prellbock den Bahnsteig nutzen kann.

In der Realität gibt es nur einen Zugang in der Bahnsteigmitte: Der Verbindungsgang führt über eine 200 Meter lange und 12 Meter breite Brücke zum Ankunftbogen, wo neben der S-Bahn auch zahlreiche Buslinien halten. Der VD-T hätte den Flughafenbahnhof knapp 100 Meter weiter westlich angelegt und mit zwei 200 Meter voneinander entfernten Zugängen erschlossen. Der östliche entspräche weitgehend dem Verbindungsgang. Und der westliche läge etwa dort, wo die Brücke der Nordpassage zwar zum Bahnhofsgebäude, nicht aber zu den Gleisen führt. Die Brücke wäre natürlich größer und breiter und würde auch ein Gleis der SkyLine aufnehmen, damit sie direkt über den Gleisen halten kann.



## Vorhandene Schienenpaare:

überwiegend Fernzüge
überwiegend S-Bahnen
Mischverkehr

### Neubau beim *VD-T*:

überwiegend Fernzüge
überwiegend S-Bahnen
Mischverkehr

....

Die alte Flughafenschleife mit dem "Regional"bahnhof" entfällt beim *VD-T*, dafür bekommt der neue "Fernbahnhof" 6 statt 4 Gleise.

#### 691 Wiesbaden - Kastel - Frankf.-Höchst - Frankfurt - Offenbach

# S1 Wiesbaden - Kastel - Ffm-Höchst - Ffm Citytunnel - OffenbachS8 Wiesbaden - Mainz - Ffm Citytunnel - Offenbach - Dietzenbach

Dem rechtsmainischen Eisenbahnbau gingen langjährige Verhandlungen der drei souveränen Staaten voraus, deren Territorien die Trasse berührte: die *Freie Stadt Frankfurt*, das *Herzogtum Nassau* (mit der Hauptstadt Wiesbaden) und das *Großherzogtum Hessen* für den Abschnitt in Mainz-Kastel. Vor allem letzteres verzögerte den Bau, weil es einen Abzug von Verkehr aus dem eigenen Land befürchtete.

1835 wurde ein Konsortium zum Bau der Bahn gegründet. Die ausgegebenen Aktien waren sofort 40-fach überzeichnet, sodass die Planungen schon 1837 beginnen konnten. Die private *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft* (TEG) wurde am 12.8.38 in Frankfurt gegründet und die erste Teilstrecke bis ins damals nassauische Städtchen Höchst am 26.9.39 eröffnet. Am 24.11.39 erreichten die Schienen Hattersheim, am 13.4.40 Mainz-Kastel und am 19.5.40 den *Wiesbadener Taunusbahnhof* an der Rheinstraße.

Die Strecke war ursprünglich 43,4 km lang. Dazu kamen ab 1845 noch die 6,6 km der *Sodener Bahn* von Höchst nach Bad Soden (→ KBS 697). Anfangs standen sechs Dampflokomotiven, 87 Personen- und 44 Güterwagen zur Verfügung.

Ab 1863 litt die *TEG* unter der Konkurrenz der linksmainischen Strecke Frankfurt - Mainz der *Hessischen Ludwigsbahn* (HLB). Am 1.1.72 übernahm die *HLB* die *TEG*, verkaufte sie aber schon am 3.5.72 an die Preußische Staatsbahn weiter. 1888 wurde die Strecke in Frankfurt zum weiter westlich liegenden neuen Hauptbahnhof um etwa 1 km. Das Gleiche geschah 1906 in Wiesbaden, als der heutige Hauptbahnhof den alten *Taunusbahnhof* ersetzte.

Ab 1920 erlangte die *Taunusbahn* große Bedeutung im Fern-, Nah- und teilweise auch im Güterverkehr. Im Zweiten Weltkrieg wurden bei Luftangriffen vor allem die Hauptbahnhöfe von Wiesbaden und Frankfurt sowie der Bereich um Mainz-Kastel zerstört. Nach der Reparatur erreichte die Strecke wieder ihre frühere Bedeutung, wobei sich Güterzüge zunehmend zwischen dem Abzweig Kostheim und dem Bahnhof Wiesbaden Ost konzentrierten. Im Januar 1961 begann der elektrische Betrieb.

Nach Einführung des zweiklassigen InterCity-Netzes 1979 fuhr noch etwa jeder zweite Zug von Köln nach Frankfurt über Wiesbaden und die *Taunusbahn*. Der

Fahrzeitverlust durch den Kopfbahnhof und den seinerzeit noch erforderlichen Lokwechsel führten zu einer allmählichen Ausdünnung der Fernzüge über Wiesbaden: Über Mainz war kein Richtungswechsel erforderlich und die Fahrzeiten damit kürzer, zudem konnte man den Frankfurter Flughafen ins Fernverkehrsnetz integrieren, Ab Mai 1991 pendelten nur noch kurze IC-Züge zwischen Frankfurt und Wiesbaden, die mangels Nachfrage vier Jahre später eingestellt wurden.



Der ICE 1650 hatte am 29.8.16 Frankfurt Hbf verlassen und gerade den Kilometer 1 Richtung Mannheim passiert. (Foto von Karl-Hans Fischer)

Seit der Gründung des *Frankfurter Verkehrsverbundes* (FVV) ist *die Taunusbahn* in den Verbundtarif integriert. Seit der Betriebsaufnahme der S-Bahn verkehrt nach Wiesbaden die Linie S1. Zwischen Frankfurt Hbf und Höchst nutzt sie aber nicht mehr die Trasse der Taunus-Eisenbahn. Daneben fuhren Eilzüge, teilweise auch von/nach Koblenz. Ab 1980 kam zwischen Wiesbaden Hbf und Ost die S14 hinzu (die seit 1995 S8 heißt).

1995 löste der *Rhein-Main-Verkehrsverbund* (RMV) den *FVV* ab. Im Sommer 2000 wurde die S9 eingeführt, welche die Taunus-Eisenbahn von Wiesbaden Hbf bis zum Abzweig Kostheim befuhr. Die RE-Linie Neuwied - Koblenz - Rüdesheim - Wiesbaden - Frankfurt fährt weitgehend im Stundentakt, im Berufsverkehr teilweise halbstündlich. Planmäßigen Fernverkehr gab es 2015 nicht mehr, lediglich der Abschnitt Wiesbaden Ost - Wiesbaden Hbf wurde noch regelmäßig befahren.

Im 1970 vorgelegten Ausbauprogramm für das deutsche Schienennetz sollten Frankfurt, Mainz und Wiesbaden über zwei Verbindungskurven an die Neubaustrecke Köln - Groß-Gerau angebunden werden. Beim 1992 eingeleiteten Raumordnungsverfahrens der Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main war südwestlich von Eddersheim noch eine Verbindungskurve zur Schnellfahrstrecke Richtung Köln vorgesehen, letztlich aber nicht realisiert.

Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2010 betreibt das Frankfurter Unternehmen *VIAS* Taunus-Eisenbahn und rechte Rheinstrecke im Stadt-Express-Verkehr.

	Koblenz Hbf 639	Oe-W.					7.18				Oe-W.	
	Zug	IR	RE	S1	S1	S8	RE	S1	S1	S8	IR	RE
km 3,4 7,8 12,8	Wiesbaden Hbf Wiesbaden Ost Mainz-Kastel Hochheim (Main)	8.05       	Mainz > <b>8.13</b>	ab 8.20	8.26 8.30 8.34 8.38	8.20 8.24 > <	8.33                 	ab 8.50	8.56 9.00 9.04 9.08	8.50 8.54 >	9.05	Mainz > <b>9.13</b>
22,3 26,3 29,0	Flörsheim (Main) Eddersheim Hattersheim (Main) Ffm-Sindlingen Ffm-Höchst Farbwerke		l l z 8.23 l	8.25 8.28 8.31 8.34 8.36	8.43 8.46 8.49 8.52 8.54	>	l l z 8.53 l	8.55 8.58 9.01 9.04 9.06	9.13 9.16 9.19 9.22 9.24	>		I I z 9.23 I I
34,1 36,7	Frankfurt-Höchst Bf Ffm-Nied Ffm-Griesheim Frankfurt (M) Hbf tief	>	8.28       8.37	8.38 8.41 8.44 8.49	8.56 8.59 9.02 9.07	< > < 9.13	8.58             	9.08 9.11 9.14 9.19	9.26 9.29 9.32 9.37	< > < 9.43	^	9.28       9.37
> 41,8 42,6	Ffm Hauptwache	26/30 < >	an (o)	> 8.51 8.53	> 9.09 9.11 9.12	> 9.15 9.17	an (o)	> 9.21 9.23	> 9.39 9.41 9.42	> 9.45 9.47	26/30 < >	an (o)
44,0	Ffm Konstablerwache Ffm Ostendstraße Ffm Mühlberg	als ICE nach		8.54 8.56 8.58	9.12 9.14 9.16	9.18 9.20 9.22		9.24 9.26 9.28	9.42 9.44 9.46	9.48 9.50 9.52	als ICE nach	
48,1 49,0 49,9 51,0	Offenbach Hbf	Bre- men		9.01 9.03 9.05 9.08	9.19 9.21 9.23 9.26	9.25 9.27 9.29 >		9.31 9.33 9.35 9.38	9.49 9.51 9.53 9.56	9.55 9.57 9.59 >	Bre- men	
	Heusenstamm 692 Dietzenbach Bf				*) RB Hanau	9.37 9.45			*) RE Hanau	10.07 10.15		

<sup>\*)</sup> In Offenbach Hbf Anschluss zum RE oder RB nach Hanau → KBS 699

Es setzt 19 Niederflurtriebzüge des Typs *Flirt* ein. Die bis dahin eingesetzten Regional-Express-Züge der *Deutschen Bahn* entfielen, sodass zwischen Koblenz und Wiesbaden alle Haltestellen im Stundentakt bedient werden. In

den Hauptverkehrszeiten gibt es zwischen Frankfurt und Wiesbaden einen Halbstundentakt, zugleich wurde in diesem Abschnitt die abendliche Bedienung ausgeweitet.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung ähnlich, aber viel schneller verlaufen. Wie in der Realität berührt der *Offenbacher Citytunnel* den Hauptbahnhof nicht. Durch eine 600 Meter lange Verbindungskurve fahren aber die in Offenbach endenden S-Bahnen dorthin, statt wie in der Realität am Bahnhof Offenbach Ost zu wenden. Zu den Minuten 00 und 30 gibt es in Offenbach Hbf *Integrale Taktknoten* mit guten Anschlüssen zu den RB und RE Richtung Hanau und Frankfurt Süd.

	Dietzenbach Bf Heusenstamm 692			7.45 7.52	Hanau *) RB			8.15 8.22	Hanau *) RB			
	Zug	IR	RE	S8	S1	S1	RE	S8	S1	S1	IR	RE
km 1,1 2,0 2,9	Offenbach Hbf Offenbach Marktplatz Offenb.Ledermuseum Offenbach Kaiserlai	als ICE		> 8.00 8.02 8.04	8.04 8.06 8.08 8.10	8.22 8.24 8.26 8.28		> 8.30 8.32 8.34	8.04 8.36 8.38 8.40	8.22 8.54 8.56 8.58	als ICE	
5,6 7,0 7,8	Ffm Mühlberg Ffm Ostendstraße Ffm Konstablerwache	von Bre- men		8.07 8.09 8.11	8.13 8.15 8.17	8.31 8.33 8.35		8.37 8.39 8.41	8.43 8.45 8.47	9.01 9.03 9.05	von Bre- men	
8,4 9,2 >	Ffm Hauptwache Ffm Taunusanlage <b>Frankfurt</b> (M) Süd	> < 30/34	ab (o)	8.12 8.14 >	8.18 8.20 >	8.36 8.38 >	ab (o)	8.42 8.44 >	8.48 8.50 >	9.06 9.08 >	> < 30/34	ab(o)
14,3 16,9	Frankfurt (M) Hbf tief Ffm-Griesheim Ffm-Nied Frankfurt-Höchst Bf	^	8.23                 	8.16	8.22 8.27 8.30 8.33	8.40 8.45 8.48 8.51	8.53           9.01	8.46 < > <	8.52 8.57 9.00 9.03	9.10 9.15 9.18 9.21	^	9.23       9.31
22,0 24,7 28,7	Ffm-Höchst Farbwerke Ffm-Sindlingen Hattersheim (Main) Eddersheim Flörsheim (Main)	 	l z 8.36 l		8.35 8.37 8.40 8.43 8.46	8.53 8.55 8.58 9.01 9.04	I I z 9.06 I I	>	9.05 9.07 9.10 9.13 9.16	9.23 9.25 9.28 9.31 9.34		I I z 9.36 I I
43,2 47,6	Hochheim (Main) Mainz-Kastel Wiesbaden Ost Wiesbaden Hbf Koblenz Hbf 639	       8.55     Oe-W.	8.46 > Mainz	< > 9.05 9.10	8.51 8.55 8.59 9.04	9.10 an	9.16     9.26	< > 9.35 9.40	9.21 9.25 9.29 9.34	9.40 an	       9.55     Oe-W.	9.46 > Mainz

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags.

z = Die RE halten nur, wenn die blauen RB nicht fahren; (o) An/ab Frankfurt (M) Hbf oben

#### 692 Niedernhs.- Hofheim - Frankfurt - Offenbach - Rödermark

# S2 Niedernhs. - Ffm-Höchst - Ffm Citytunnel - Offenbach - Rödermark S8 Wiesbaden - Mainz - Ffm Citytunnel - Offenbach - Dietzenbach

Unmittelbar nach der Eröffnung der *Rhein-Main-Bahn* von Mainz nach Aschaffenburg durch die *Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft* (HLB → KBS 688) wollte diese auch einen Anschluss nach Frankfurt herstellen. Dazu entstand das Projekt einer bei Bischofsheim abzweigenden und dem Main am linken Ufer nach Frankfurt folgenden Bahn. Sie trat damit in Konkurrenz zur *Taunus-Eisenbahn* am rechten Mainufer (→ KBS 691).

Der Bau der Strecke dauerte nur 1½ Jahre. Am 20.12.62 fand die Probefahrt und die Eröffnung am 3.1.63 statt. Die Strecke führte in Frankfurt vom "Bahnhof Goldstein" (später *Sportfeld* und heute *Stadion*) ursprünglich zum "Bahnhof Forsthaus" (heute nur noch Abzweigstelle). Nach Kreuzung der Main-Neckar-Eisenbahn schwenkte die Trasse im weiten Bogen nach Norden und mündete etwa in Höhe der heutigen S-Bahn-Station Stresemannallee in die Main-Neckar-Eisenbahn und verlief zusammen mit dieser über die heutige Friedensbrücke zum Main-Neckar-Bahnhof.

Diese Einfahrt wurde ab dem 16.1.82 durch die Trasse über den Bahnhof Niederrad und die Niederräder Mainbrücke ersetzt. 1888 ersetzte der neue "Centralbahnhof" die drei Frankfurter Westbahnhöfe. Das ursprüngliche Streckenende wurde nach Osten zum 1873 eröffneten Bahnhof Sachsenhausen (heute Frankfurt Süd) verschwenkt und dient seitdem als Umgehungsstrecke des Frankfurter Hauptbahnhofes.

Mit der *HLB* ging die Strecke ab dem 1.2.0897 auf die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft über. Seit 15.12.1958 ist die Strecke elektrifiziert.

Seit 1999 ermöglicht die Verbindungsstrecke Raunheim Mönchwald - Mönchhof den Anschluss an die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main. Die Strecke wird von einzelnen Züge der ICE-Linien 20, 31, 50 und 91 sowie der IC-Linie 31 befahren. Die Züge des Regionalverkehrs und der S-Bahn Rhein-Main fahren zwischen dem Bahnhof Kelsterbach und der "Abzweigstelle Frankfurt-Schwanheim Fernbahn" über die *Flughafenschleife*.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung ähnlich, aber viel schneller verlaufen. Um den wirtschaftsstarken Großraum Frankfurt vom ausufernden PKW-Verkehr zu entlasten, wären schon bis zur Jahrtausendwende S-Bahnen nach Dietzenbach und Ober Roden gefahren.

	Montabaur .imburg (Lahn) 630		8.06 8.18			8.32 8.44	9.01		8.50	9.06 9.18	
Z	Ľug	S2	RE	S8	S2	IR	IC	S2	RB	RE	S8
3,3 N 4,8 E 6,6 E	liedernhausen (Ts) liederjosbach ppstein-Bremthal ppstein orsbach	8.20 8.23 8.25 8.27 8.31	8.45       		8.50 8.53 8.55 8.57 9.01	9.01	9.15	9.20 9.23 9.25 9.27 9.31	9.30       	9.45 - - -	
17,3 K 19,6 F 21,5 F	lofheim (Taunus) (riftel fm-Zeilsheim fm-Höchst Farbwerke Frankfurt-Höchst Bf	8.34 8.37 8.39 8.42 8.44	8.55         9.01	Wies- baden <	9.04 9.07 9.09 9.12 9.14	^	S8 Wies- baden <	9.34 9.37 9.39 9.42 9.44	9.40 I I I 9.46	9.55         10.01	Wies- baden <
24,6 F 27,4 F	rankfurt Flughafen fm-Nied fm-Griesheim rankfurt (M) Süd	> 8.47 8.50 <	^ v ^ v	9.07 < >	> 9.17 9.20 <	15/16	9.37 < >	> 9.47 9.50 <	>	^ v ^ v	10.07 < > <
32,7 F 33,5 F	rankfurt (M) Hbf tief fm Taunusanlage fm Hauptwache fm Konstablerwache	8.55 8.57 8.59 9.00	<b>9.09</b> an (o)	9.13 9.15 9.17 9.18	9.25 9.27 9.29 9.30	an	9.43 9.45 9.47 9.48	9.55 9.57 9.59 10.00	an	<b>10.09</b> an (o)	10.13 10.15 10.17 10.18
36,3 F 39,0 C	fm Ostendstraße fm Mühlberg Offenbach Kaiserlai Offenb.Ledermuseum	9.02 9.04 9.07 9.09		9.20 9.22 9.25 9.27	9.32 9.34 9.37 9.39		9.50 9.52 9.55 9.57	10.02 10.04 10.07 10.09			10.20 10.22 10.25 10.27
42,4 O 45,1 O	Offenbach Marktplatz Offenbach Ost Offenbach-Bieber Offenbach-Waldhof	9.11 9.13 9.16 9.18		9.29 9.31 9.34 >	9.41 9.43 9.46 9.48		9.59 10.01 10.04 >	10.11 10.13 10.16 10.18			10.29 10.31 10.34
< D > D	Heusenstamm DietzenbSterinberg Dietzenbach Mitte Dietzenbach Bf	^ ^ ^ V		9.37 9.41 9.43 9.45	^ ^ ^ V		10.07 10.11 10.13 10.15	^ ^ ^ V			10.37 10.41 10.43 10.45
51,9 R 53,3 R	Obertshausen Rodgau-Westkirchen Rodgau-Hainhausen Rodgau-Jügesheim	9.21 9.24 9.26 9.28		an	9.51 9.54 9.56 9.58		an	10.21 10.24 10.26 10.28			an
58,6 R 60,6 R	Rodgau-Dudenhofen Rodgau-Nieder Roden Rodgau-Rollwald RödermOber Roden	9.31 9.33 9.36 9.39			10.01 10.03 10.06 10.09			10.31 10.33 10.36 10.39			
D	Rödermark-Ob.Roden Dieburg 689 Dreieich-Buchschl. 689	9.45 9.56	9.45 > 10.02		10.15 10.26	10.15 > 10.32		10.45 10.56		10.45 > 11.02	

Dreieich-Buchschl. 689 Dieburg 689	7.27 >		8.04		7.57 >		8.34	8.27		9.04
Rödermark-Ob.Roden	7.44		8.15		8.14		8.45	8.44		9.15
Zug	S2	S8	RE	RB	S2	S8	IR	S2	S8	RE
RödermOber Roden Rodgau-Rollwald Rodgau-Nieder Roden Rodgau-Dudenhofen	7.51 7.53 7.56 7.58				8.21 8.23 8.26 8.28			8.51 8.53 8.56 8.58		
Rodgau-Jügesheim Rodgau-Hainhausen Rodgau-Westkirchen Obertshausen	8.01 8.03 8.06 8.08	ab			8.31 8.33 8.36 8.38	ab		9.01 9.03 9.06 9.08	ab	
km Dietzenbach Bf 1,2 Dietzenbach Mitte 2,2 DietzenbSterinberg 6,1 Heusenstamm	> < >	8.15 8.16 8.18 8.22			^ v ^ v	8.45 8.46 8.48 8.52		^ v ^ v	9.15 9.16 9.18 9.22	
<ul> <li>Offenbach-Waldhof</li> <li>9,7 Offenbach-Bieber</li> <li>12,4 Offenbach Ost</li> <li>13,9 Offenbach Marktplatz</li> </ul>	8.11 8.13 8.16 8.17	> 8.25 8.28 8.29			8.41 8.43 8.46 8.47	> 8.55 8.58 8.59		9.11 9.13 9.16 9.17	> 9.25 9.28 9.29	
<ul><li>14,9 Offenb.Ledermuseum</li><li>15,8 Offenbach Kaiserlai</li><li>18,5 Ffm Mühlberg</li><li>19,9 Ffm Ostendstraße</li></ul>	8.20 8.22 8.25 8.27	8.32 8.34 8.37 8.39			8.50 8.52 8.55 8.57	9.02 9.04 9.07 9.09		9.20 9.22 9.25 9.27	9.32 9.34 9.37 9.39	
<ul><li>20,7 Ffm Konstablerwache</li><li>21,3 Ffm Hauptwache</li><li>22,1 Ffm Taunusanlage</li><li>22,9 Frankfurt (M) Hbf tief</li></ul>	8.29 8.30 8.32 8.34	8.41 8.42 8.44 8.46	ab (o) <b>8.51</b>	ab	8.59 9.00 9.02 9.04	9.11 9.12 9.14 9.16	ab	9.29 9.30 9.32 9.34	9.41 9.42 9.44 9.46	ab (o) <b>9.51</b>
Frankfurt (M) Süd 27,4 Ffm-Griesheim 30,2 Ffm-Nied > Frankfurt Flughafen	< 8.39 8.42 >	< > < < 8.52	v	9.04 > < >	< 9.09 9.12 >	< > < 9.22	<b>9.34</b> > < 44/45	< 9.39 9.42 >	<ul><li></li><li></li><li>9.52</li></ul>	v
32,2 Frankfurt-Höchst Bf 33,3 Ffm-Höchst Farbwerke 35,2 Ffm-Zeilsheim 37,5 Kriftel 39,9 <b>Hofheim</b> (Taunus)	8.45 8.47 8.50 8.52 8.55	< Wies- baden	8.58   	9.13 I I 9.19	9.15 9.17 9.20 9.22 9.25	< Wies- baden IC	v	9.45 9.47 9.50 9.52 9.55	< Wies- baden	9.58         10.04
44,1 Lorsbach 48,2 Eppstein 50,0 Eppstein-Bremthal 51,5 Niederjosbach 54,8 <b>Niedernhausen</b> (Ts)	8.58 9.02 9.04 9.06 9.10		             	             	9.28 9.32 9.34 9.36 9.40	Mainz	             	9.58 10.02 10.04 10.06 10.10		           
Limburg (Lahn) 630 Montabaur			9.42 9.54	10.10		> 9.59	10.16 10.28			10.42 10.54

## 693 Königstein / Bad Soden - Frankfurt Süd - Maintal - Hanau

#### S11 Königstein - Höchst - Frankf.Süd - Frankf.Ost - Maintal - Hanau

#### a) Höchst - Königstein (Taunus)

Im März 1901 begann die Aktiengesellschaft für Bahnbau und -betrieb (BBB) mit dem Bau, und schon am 20.2.02 wurde die knapp 19 km lange Strecke von Höchst nach Königstein eröffnet. Zur Verfügung standen zunächst drei Dampfloks, zwölf Personenwagen, zwei kombinierte Post- und Packwagen sowie drei Güterwagen. Ungewöhnlich für Kleinbahnen war, dass man drei Wagenklassen anbot. Die Bahn hatte ihren Schwerpunkt bei der Personenbeförderung.

1927 wurde der Kraftverkehr Königstein mit der Buslinie Frankfurt - Kronberg - Königstein eingerichtet. Am 1.12.46 wurde der 64 %-Anteil der AG für Verkehrswesen verstaatlicht und die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) den Hessischen Landesbahnen eingegliedert. 1959 erfolgte die Umstellung von Dampf auf Diesel und seit 1970 fordert die Bevölkerung immer wieder eine "echte" S-Bahn.

1987 benötigte die *FKE* neue Triebwagen, um einerseits den geforderten 30-Minuten-Takt einzuhalten und andererseits ältere Triebwagen auszumustern. Bei Probefahrten erreichte nur der sechsachsige dieselelektrische Triebwagen der Firma *Linke-Hofmann-Busch* auf den steilen Abschnitten die erforderlichen Geschwindigkeiten. Daher bestellte man acht kurzgekuppelte Trieb- und Steuerwagen mit an die S-Bahnsteige Einstiegshöhe von 96 cm.

Als der Verkehrsverband Hochtaunus 1992 die *Taunusbahn* reaktivierte, griff man auf den bewährten *VT2E* zurück und beschaffte elf weitere Exemplare. Die *FKE* bestellte für den gestiegenen Bedarf nach Königstein ein gleichartiges Fahrzeug mit. Von 1989 bis 1995 trugen die Triebwagen die Linenbezeichnung "K-Bahn", der sich (wie "T-Bahn" für die Taunusbahn) in den 6 Jahren einprägte und auch heute noch oft verwendet wird.

1995 wurde der *Rhein-Main-Verkehrsverbund* (RMV) gegründet, damit endete die kurze Geschichte der K- und T-Bahn. Beide wurden nach dem einheitlichen *RMV*-Nummernschema benannt und das Angebot weiter verdichtet.

Von Mitte 2006 bis 2007 wurden die *VT2E* bei Bombardier in Berlin modernisiert. Die Lüftungs- und Heizungsanlage wurde erneuert, der Antrieb bekam eine bessere Geräuschdämmung und die Fahrtzielkästen eine LED-Anzeige. Auch die Inneneinrichtung wurde modernisiert und auch 1.Klasse-Abteile eingerichtet, die Klapptische und Netzanschlüssen für Laptops bieten.

2014 bestellte der RMV bei der Firma Alstom in Berlin neue Triebwagen mit Brennstoffzellen-Antrieb. Sie sollen ab Ende 2018 auf den Linien 11, 12, 15 und 21 des Taunus-Netzes eingesetzt werden.

#### b) Frankfurt Süd - Maintal - Hanau

Die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft konstituierte sich 1844 und bekam noch im gleichen Jahr die Konzessionen von der Freien Stadt Frankfurt und dem Kurfürstentum Hessen. Der Bau begann 1845 und am 10. 9.1848 wurde die 16,4 km lange Strecke vom Hanauer Bahnhof in Frankfurt zum heutigen Bahnhof Hanau West nahe der Innenstadt eröffnet. Sie war zunächst ein Inselbetrieb ohne Anschluss an andere Bahnlinien.

Erst 1854 kam es in Hanau zum Anschluss an die bayerische *Ludwigs-West-Bahn* (→ KBS 800). Die Nachfrage nahm daraufhin sprunghaft zu und führte 1859 zum Anschluss an die *Städtische Verbindungsbahn* in Frankfurt und dadurch an das übrige Eisenbahnnetz. Zum 31.12.72 kaufte die private *Hessische Ludwigsbahn* die rechtsmainische Strecke und mit deren Verstaatlichung kam sie am 1.4.1897 an die preußische *Eisenbahndirektion Frankfurt*.

Die Verbindungsbahn war auf Dauer nicht in der Lage, den kompletten Personenund Güterverkehr zu bewältigen. Daher baute man von 1911 und 1913 eine neue Brücke über den Main zum heutigen Bahnhof *Frankfurt Süd* an der Strecke nach Offenbach. Der *Hanauer Bahnhof* wurde als Kopfbahnhof überflüssig, geschlossen und weiter östlich vom neuen Durchgangsbahnhof Frankfurt Ost ersetzt.

Im Fahrplan von 2010 fuhren täglich von 5 bis 23 Uhr zwei RB pro Stunde von Hanau Hbf nach Frankfurt. Jede zweite fuhr bis zum Hauptbahnhof und jede zweite nur zum Südbahnhof, um den Knotenbahnhof zu entlasten. Vereinzelt steuern sie über den Südbahnhof hinaus den Flughafen-Regionalbahnhof an.

Bis Ende 2015 betrieb *DB Regio* die RB mit E-Loks der Baureihen 111 und 143 und fünf modernisierten "Silberlingen". Der Einsatz der Baureihe 110 endete sukzessive bis Dezember 2012. Seither setzt sie nur noch Triebzüge der Baureihe 425 auf den RB-Linien RB 58 und RE 59 ein. Ab Ende 2018 wird die *Hessische Landesbahn* die Strecke Frankfurt - Hanau - Laufach mit *Alstom Coradia Continental*- Triebwagen übernehmen.

Nach dem Abriss des Frankfurter Hauptgüterbahnhofs ist der Ostbahnhof der größte Güterbahnhof der Hessenmetropole mit einem Containerbahnhof und Anschlüssen zum Osthafen. Durchgehende Güterzüge nutzen hauptsächlich die nordmainische Strecke, da sie über die Umgehungsbahn kreuzungsfrei Richtung Mainz und Mannheim fahren können.

Schon 1983 wurde beim Bau des *Frankfurter Citytunnels* ein 300 Meter langer Abzweig zum Ostbahnhof vorbereitet. Beim Weiterbau sollen der Main und die 1996 eröffnete U-Bahn-Linie 6 zum Ostbahnhof unterquert werden. An den neuen unterirdischen Bahnhof Frankfurt Ost schließt sich eine 550 Meter lange 40 ‰-Rampe an. 2,3 km östlich der *Konstablerwache* erreicht die Neubaustrecke das Niveau der vorhandenen Strecke. Bis Hanau Hbf bekommt sie zwei zusätzliche Gleise nördlich davon und die neue Station *Frankfurter-Fechenheim*.

Die Kosten wurden 2010 auf 425 Millionen Euro geschätzt, was den "volkswirtschaftlichen Nutzen" in Frage stellt. Wenn die Planer ihn rechnerisch nachweisen können, übernimmt der Bund 60%, das Land 27,5% und die Kommunen Hanau, Maintal und Main-Kinzig-Kreis 12,5% der Kosten. Für einzelne Bauwerke wie die Beseitigung der Bahnübergänge in Hanau bestand schon 2015 Baurecht.



Bemerkenswert ist, dass es in Hanau Hbf immer noch Formsignale gibt. Jörg Schäfer fotografierte am 25.9.13 einen IC nach Frankfurt, den 101 052 schob. Daneben wartete der HLB-Triebwagen 508 115 auf den nächsten Einsatz nach Schöllkrippen.

Seit 2001 kritisieren Fahrgastverbände die S-Bahn-Pläne, da die Stationen weit von der Bebauung der Stadt Maintal entfernt liegen. Das Angebot wird daher trotz hoher Kosten nicht viel attraktiver als die bisherigen RB- und Buslinien. Sie wünschen sich eine *Zweisystem-Stadtbahn*, die am Bahnhof Frankfurt Ost auf die städtischen Gleise wechselt. Sie könnte über Hanau hinaus nach Aschaffenburg oder Friedberg verlängert werden und auch die innerstädtische Erschließung in Maintal und Hanau verbessern. Bei etwa gleichen Kosten bekäme man ihrer

Meinung nach eine bessere Erschließung als bei der S-Bahn. Die schon weit gediehenen Pläne für eine Stadtbahn in Hanau wurden allerdings im März 2004 vom Stadtrat aus Kostengründen abgelehnt. Eine Kosten-Nutzen-Untersuchung ergab kurz darauf für eine "klassische S-Bahn" das beste Ergebnis.

#### c) Maßnahmen beim VD-T

Beim *VD-T* schafft der *ICE-Fernbahnhof* Frankfurt Süd mit der nordmainischen Schnellfahrstrecke nach Hanau (→ KBS 610) andere Rahmenbedingungen: Die Strecke über Maintal wäre schon bis zur Jahrtausendwende viergleisig ausgebaut worden, um Platz für fünf ICE pro Stunde und Richtung zu schaffen.

Auf die S-Bahn von der Konstablerwache zum Ostbahnhof (parallel zur 1999 eröffneten U-Bahn-Linie 6!) hätte der *VD-T* dabei bewusst verzichtet. Stattdessen aber dafür gesorgt, dass sich U- und S-Bahnen am Ostbahnhof am gleichen Bahnsteig gegenüber stehen und kurze Fußwege beim Umsteigen bieten.

Die S 11 wäre Bestandteil eines Gesamtkonzepts für den *Citytunnel* und alle Bahnstrecken ins Umland: Sie verbindet viele Ziele direkt mit dem Südbahnhof und bieten zudem in Höchst, Niederrad und Frankfurt Ost viele attraktive Anschlüsse.

S11	S15	S11	S15	S11		Zug	S11	S15	S11	S15	S11
8.20 8.24 8.28 8.31		8.50 8.54 8.58 9.01		9.20 9.24 9.28 9.31	km 2,7 6,0 7,3	Königstein (Taunus) Schneidhain Kelkheim-Hornau Kelkheim	9.10 9.05 9.01 8.58		9.40 9.35 9.31 9.28		10.10 10.05 10.01 9.58
8.33 8.35 8.38 8.40	Bad Hom- burg	9.03 9.05 9.08 9.10	Bad Hom- burg	9.33 9.35 9.38 9.40	12,9	Kelkheim-Münster Liederbach Liederbach Süd Ffm-Unterliederbach	8.56 8.54 8.51 8.49	Bad Hom- burg	9.26 9.24 9.21 9.19	Bad Hom- burg	9.56 9.54 9.51 9.49
8.43 8.49 > 8.55	> < 9.01 9.07	9.13 9.19 > 9.25	> < 9.31 9.37	9.43 9.49 > 9.55	23,8	Frankfurt-Höchst Ffm-Niederrad Frankfurt (M) West Frankfurt (M) Süd	8.46 8.40 > 8.35	> < 8.58 8.52	9.16 9.10 > 9.05	> < 9.28 9.22	9.46 9.40 > 9.35
8.57 9.00 9.03 9.06 9.09	9.09 9.12 9.15 an	9.27 9.30 9.33 9.36 9.39	9.39 9.42 9.45 an	9.57 10.00 10.03 10.06 10.09	32,0 33,6 36,8	Frankfurt (M) Ost Frm-Fechenheim Ffm-Mainkur Maintal West	8.33 8.29 8.26 8.23 8.20	8.50 8.47 8.45 ab	9.03 8.59 8.56 8.53 8.50	9.20 9.17 9.15 ab	9.33 9.29 9.26 9.23 9.20
9.12 9.15 9.18 9.21		9.42 9.45 9.48 9.51		10.12 10.15 10.18 10.21	45,2 47,6	Maintal Ost Hanau-Wilhelmsbad Hanau West <b>Hanau</b> Hbf	8.17 8.14 8.11 8.09		8.47 8.44 8.41 8.39		9.17 9.14 9.11 9.09

## 694 Bad Soden / Kronberg - Frankfurt West - Frankfurt Süd

- S3 Kronberg Frankfurt West Citytunnel Frankfurt Süd
- S4 Bad Soden Frankfurt West Citytunnel Frankf. Süd Langen
- S7 Nidderau Bad Vilbel Frankf. Citytunnel Langen Darmstadt

### a) Frankfurt-Rödelheim - Niederhöchstädt - Kronberg (Taunus)

Die Cronberger Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete am 1.11.1874 die 9,8 km lange Zweigstrecke von der Homburger Bahn (→ KBS 995). Aufgabe der Bahn war vor allem der damals schon starke Tourismus von Frankfurt in den Vordertaunus. Da viele wohlhabende Frankfurter Bürger dort einen (Zweit-)Wohnsitz hatten, begann der bis heute stetig wachsende Pendlerverkehr. Schon vor der Jahrhundertwende gab es durchgehende Züge von Frankfurt nach Kronberg. Am 1.1.1914 übernahmen die Preußischen Staatseisenbahnen die Strecke.

Schon ab dem Sommerfahrplan 1954 richtete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) einen halb- bis ganzstündlichen Taktverkehr ein. Seit dem 27.9.70 fahren die Züge elektrisch. Seit dem 28.5.78 fährt die Frankfurter S-Bahn nach Kronberg. In den folgenden Jahren baute die *DB* den Abschnitt Rödelheim - Niederhöchstadt schrittweise zweigleisig aus, nur die letzten 3,5 km bis Kronberg sind nach wie vor eingleisig.

Etwa 1 km vor der Endstation lag die nicht öffentliche Station *Werk Braun*, die nur während der Hauptverkehrszeit bedient wurde und nur von den Mitarbeitern der Firma genutzt werden konnte. Diese wurde 1999 ausgebaut und unter dem Namen *Kronberg Süd* der Allgemeinheit zugänglich gemacht.

## b) Niederhöchstädt - Bad Soden (Taunus)

Anlass zum Bau der 5,2 km langen *Limesbahn* war die zeitgleiche (1962-73) Errichtung der Großsiedlung Limesstadt in Schwalbach. Auch die annähernd parallel verlaufende und ebenfalls damals gebaute Straßentangente Limesspange (L3014) trägt den Limes im Namen, der in Wirklichkeit erlief.

Von 1962 bis 1973 baute die Gemeinde Schwalbach "auf der grünen Wiese" die Wohnsiedlung *Limesstadt*. (Der namensgebende römische Grenzwall verlief allerdings etwa 10 km weiter nördlich.) Mit Unterstützung des aus der Region stammenden Bundesverkehrsministers Georg Leber gelang es, eine von Anfang an elektrische Zweigstrecke mitzubauen.

Am 22.12.70 begann der Pendelverkehr zwischen Niederhöchstadt und der neuen Station *Schwalbach Limesbahnhof.* Am 6.11.72 wurde die Lücke nach Bad Soden geschlossen und durchgehende Züge nach Frankfurt angebunden. Seit 28.5.78 fährt die Frankfurter S-Bahn-Linie S3 nach Bad Soden. Am 31.10.08 ging nach Investitionen von knapp 2 Millionen Euro die neue Station *Schwalbach Nord* in Betrieb, die vor allem das Gewerbegebiet "Am Kronberger Hang" erschließt.

#### c) Frankfurt - Langen - Darmstadt

Die Geschichte der 1846 eröffneten *Main-Neckar-Bahn* wird bei der KBS 685 beschrieben. Seit 1997 hat die S-Bahn von Frankfurt bis Darmstadt durchgehend eigene Gleise. Sie sind in der Grafik nebenan blau hervorgehoben und tauschen zwei mal die Seite mit den Ferngleisen: Beim *Forsthaus Frankfurt* (km 59) auf einer Brücke von Ost nach West und bei Egelsbach (km 70) durch eine Unterführung von West nach Ost.

Südlich vom Forsthaus Frankfurt liegen auf 6 km bis Dreieich-Buchschlag 5 Gleise nebeneinander im Wald: Links zwei für die S-Bahn, in der Mitte zwei für die Fernzüge und rechts ein Gleis für den Nahverkehr. Weiter bis Langen (ca.3 km) und von Egelsbach bis Erzhausen (ca.3 km) liegen vier Gleise nebeneinander und auf den übrigen 11 km bis Darmstadt drei Gleise. Dort genügt der S 3 für beide Richtungen ein Gleis, weil sie höchstens halbstündlich fährt.

## d) Dreieich - Ober Roden - Dieburg

Die 15 km von Dreieich-Buchschlag (damals *Buchschlag-Sprendlingen*) nach Rödermark-Ober-Roden (damals *Ober-Roden*) wurde am 1.4.1905 eröffnet. Die Züge fuhren bald über beide Endpunkte hinaus, da die meisten Pendler aus der Region Reinheim und Dieburg nach Frankfurt oder zum Opelwerk nach Rüsselsheim wollten. Dafür war die *Dreieichbahn* günstiger als die *Rodgaubahn* über Offenbach (→ KBS 692).



Bis 1962 wurden Personen- und Güterzüge von Dampflokomotiven gezogen, dann lösten sie neue Dieselloks der Baureihe V 100 ab. Zu Beginn der 1980er Jahre zählte die *Dreieichbahn* zu den einstellungsgefährdeten Strecken. Seit 1990 gibt es keine regelmäßigen Güterzüge mehr.

Durch das Engagement der *Interessengemeinschaft Dreieichbahn* (IGDB) und der kommunalen Politik gelang es, die Stilllegung zu verhindern. Von 1995 bis 1998 wurde die Strecke umfassend modernisiert. Die Kosten dafür teilten sich die Deutsche Bahn AG (DB), das Land Hessen und die Anliegerkommunen.

Um die Jahrtausendwende stuften die Verantwortlichen die Verlängerung der Frankfurter S-Bahn nur von Offenbach bis Ober-Roden als wirtschaftlich ein (→ KBS 692). Daher wurden die letzten 8,5 km bis Dieburg nur für Dieselbetrieb ausgebaut und die RB nach Dreieich-Buchschlag durchgebunden.

Seit dem 15.7.16 fahren montags bis freitags stündlich Triebwagen der Baureihen 642 und 646 als RB von Frankfurt Hbf nach Dieburg durch. Zwischen Ober-Roden und Buchschlag wird der Takt zeitweise auf 30 Minuten verdichtet.

## e) Maßnahmen beim VD-T

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung ähnlich verlaufen. Allerdings hätte er die S-Bahn durchgängig auf der Oststeite der Fernbahngleise verlegt und zwei Kreuzungsbauwerke sowie den 6 km langen fünfgleisigen Abschnitt gespart.

Die Regionaltangente West fährt auf einer neuen unterirdischen Spange vom Stadion nach Neu-Isenburg. Beim Verknüpfungsbauwerk nördlich von Neu-Isenburg liegen etwa 500 Meter weit bis zu sechs Gleise nebeneinander, damit möglichst viele Züge gleichzeitig ohne gegenseitige Beeinträchtigungen fahren können (→ Grafik bei KBS 690c).

Die Linien S3 und S4 fahren zusammen nicht wie in der Realität exakt viertelstündlich, sondern im 12-18-Minuten-Rhythmus. Das ist erforderlich, um mit den Linien S5 bis S7 zwischen Frankfurt West und Frankfurt Süd einen exakten 6-Minuten-Takt zu erreichen.

	Zug	RE	S3	S11	S4	<b>S</b> 7	S3	RB	S4	S11	S7	RE	RE
km 1,4 3,3 4,1			8.01 8.03 8.06 8.08		ab		8.31 8.33 8.36 8.38		ab				
> < 5,2 6,8 8,5	Kronberg (Taunus) Kronberg (Ts) Süd Niederhöchstadt Eschborn Eschborn-Süd		> < 8.11 8.13 8.15		8.19 8.21 8.23 8.25 8.27	Nidd- -erau	> < 8.41 8.43 8.45		8.49 8.51 8.53 8.55 8.57		Nidd- -erau		
14,3 15,2	Ffm-Rödelheim Frankfurt (M) West Frankfurt (M) Messe Ffm Galluswarte		8.18 8.21 8.23 8.25	ab (o)	8.30 8.33 8.35 8.37	> 8.39 8.41 8.43	8.48 8.51 8.53 8.55		9.00 9.03 9.05 9.07	ab (o)	> 9.09 9.11 9.13	ab (o)	
18,5 19,3	Frankfurt (M) Hbf tief Ffm Taunusanlage Ffm Hauptwache Ffm Konstablerwache		8.28 8.30 8.32 8.33	8.44 < > <	8.40 8.42 8.44 8.45	8.46 8.48 8.50 8.51	8.58 9.00 9.02 9.03		9.10 9.12 9.14 9.15	9.14 <	9.16 9.18 9.20 9.21	9.24 < > <	
22,1 22,7	Ffm Ostendstraße Ffm Lokalbahnhof <b>Frankfurt</b> (M) Süd	ab <b>8.41</b>	8.35 8.37 8.39	>	8.47 8.49 8.51	8.53 8.55 8.57	9.05 9.07 9.09	ab 9.18	9.17 9.19 9.21	<b>^ ^ ^</b>	9.23 9.25 9.27	> v	ab <b>9.41</b>
25,2 28,7	Ffm Stresemannallee Ffm-Louisa Neu-Isenburg Bf Dreieich-Buchschalg	       	8.41 8.43 8.46 8.49	< > 8.51 8.55	an	8.59 9.01 9.04 9.07	9.11 9.13 9.16 9.19	 	an	< > 9.21 9.25	9.29 9.31 9.34 9.37	v	  -  -
	LangFlugsicherung Langen (Hessen) Bf DreiSprendlingen Dreieich-Weibelfeld	8.50 > <	8.51 8.53 an	> < 8.58 9.01		9.09 9.11 > <	9.21 9.23 an	9.27 > <		> < 9.28 9.31	9.39 9.41 > <	9.34 > <	9.50 > <
> < >	DreiDreieichenhain Dreieich-Götzenhain Dreieich-Offenthal Rödermark-Urberach	^ v ^ v		9.03 9.05 9.08 9.11		^ v v		<b>&gt; Y Y Y</b>		9.33 9.35 9.38 9.41	<b>^ V ^ V</b>	Er- bach	^ v v
> < >	Röderm Ober Roden Eppertshausen Münster (b.Dieburg) Dieburg	^ v ^ v		14/15 9.18 9.21 9.25		^ v ^ v		^ v ^ v		44/45 9.48 9.51 9.55	^ v ^ v		^ v ^ v
40,1 42,4 44,3	Egelsbach Erzhausen Darmst Wixhausen Darmst Arheiligen Darmstadt Hbf	        8.59		an		9.14 9.16 9.18 9.20 9.25		               		an	9.44 9.46 9.48 9.50 9.55		               
	Bensheim 685 Mannheim Hbf	9.15 9.49						9.59 10.43					10.15 10.49

Mannheim Hbf Bensheim 685	7.11 7.45					7.17 8.01						8.11 8.45
Zug	RE	RE	S7	S11	S4	RB	<b>S</b> 3	S7	S11	S4	S3	RE
Darmstadt Hbf Darmst Arheiligen Darmst Wixhausen Erzhausen Egelsbach	8.01       		8.05 8.09 8.11 8.13 8.15	ab		8.24       		8.35 8.39 8.41 8.43 8.45	ab			9.01
km <b>Dieburg</b> 2,6 Münster (b.Dieburg) 5,2 Eppertshausen 8,5 <b>RödermOber Rod</b>	> < < > > en <		>	8.05 8.08 8.11 14/15		^ v ^ v		^ v ^ v	8.35 8.38 8.41 14/15			v
<ul><li>10,9 Rödermark-Urberac</li><li>14,6 Dreieich-Offenthal</li><li>16,6 Dreieich-Götzenhair</li><li>18,3 DreiDreieichenhair</li></ul>	< >	Er- bach	> < >	8.18 8.21 8.24 8.26		^ v ^ v		^ v ^ v	8.48 8.51 8.54 8.56			v
19,5 Dreieich-Weibelfeld 20,9 DreiSprendlingen > Langen (Hessen) B < LangFlugsicherung		> < <b>8.26</b> 	> < 8.18 8.20	8.28 8.31 > <		> < 8.33 I	ab 8.36 8.38	> < 8.48 8.50	8.58 9.01 > <		ab 9.06 9.08	< > 9.10
23,5 Dreieich-Buchschalg 27,0 Neu Isenburg 30,5 Ffm-Louisa 31,8 Ffm Stresemannalle	I   I	       	8.22 8.25 8.28 8.30	8.34 8.38 > <	ab		8.40 8.43 8.46 8.48	8.52 8.55 8.58 9.00	9.04 9.08 > <	ab	9.10 9.13 9.16 9.18	
33,0 <b>Frankfurt</b> (M) Süd 33,6 Ffm Lokalbahnhof 35,0 Ffm Ostendstraße	<b>8.19</b> an	> < >	8.32 8.34 8.36	<b>^ ^ ^</b>	8.38 8.40 8.42	8.42 an	8.50 8.52 8.54	9.02 9.04 9.06	<b>^ ^</b>	9.08 9.10 9.12	9.20 9.22 9.24	<b>9.19</b> an
35,8 Ffm Konstablerwach 36,4 Ffm Hauptwache 37,2 Ffm Taunusanlage 38,0 <b>Frankfurt</b> (M) Hbf ti		<ul><li></li><li></li><li>8.36</li></ul>	8.38 8.39 8.41 8.43	< > < 8.46	8.44 8.45 8.47 8.49		8.56 8.57 8.59 9.01	9.08 9.09 9.11 9.13	< > < 9.16	9.14 9.15 9.17 9.19	9.26 9.27 9.29 9.31	
39,7 Ffm Galluswarte 40,5 Frankfurt (M) Messe 41,4 Frankfurt (M) West 44,7 Ffm-Rödelheim		an (o)	8.46 8.48 8.50 >	an (o)	8.52 8.54 8.56 8.59		9.04 9.06 9.08 9.11	9.16 9.18 9.20 >	an (o)	9.22 9.24 9.26 9.29	9.34 9.36 9.38 9.41	
47,2 Eschborn-Süd 48,9 Eschborn 50,5 Niederhöchstadt 53,0 Kronberg (Ts) Süd 54,2 <b>Kronberg</b> (Taunus)			Nidd- -erau		9.02 9.04 9.06 9.09 9.11		9.14 9.16 9.18 >	Nidd- -erau		9.32 9.34 9.36 9.39 9.41	9.44 9.46 9.48 >	
Schwalbach Nord Schwalbach Limes Sulzbach (Ts) Nord Bad Soden (Taunus	)				an		9.21 9.23 9.26 9.29			an	9.51 9.53 9.56 9.59	

## 695 Friedrichsdorf - B. Homburg - Frankf. West - Frankfurt Süd

## S5 Bad Homburg - Frankfurt Citytunnel - Kelsterbach - Wiesbaden S15 Usingen / Friedberg - Frankfurt West - Frankf. Süd - Frankf. Ost

#### a) Homburger Bahn

Schon früh bemühte sich Homburg um eine leistungsfähige Verkehrsverbindung nach Frankfurt. Das war für den Kur- und Badebetrieb sowie die Spielbank von großer wirtschaftlicher Bedeutung. 1850 fuhr eine Pferdeomnibuslinie im Stundentakt teils direkt über Bonames, teils über Oberursel nach Frankfurt. Sie genügte der wachsenden Nachfrage aber bald nicht mehr.

Eisenbahnprojekte scheiterten 1836, 1845, 1851 und 1856. Ursachen waren die Kosten und die Kleinstaaterei, die schließlich verwirklichte 18 km lange Strecke berührte nämlich vier unabhängigen Staaten: die Freie Stadt Frankfurt, das Großherzogtum Hessen (Darmstadt), das Herzogtum Nassau und die Landgrafschaft Hessen-Homburg. Das Kurfürstentum Hessen-Kassel stand dem Projekt so ablehnend gegenüber, dass die Bahn sein Territorium umfahren musste und die *Main-Weser-Bahn* nicht in Bockenheim erreichte.

Nach zähen Verhandlungen wurde ein Kompromiss für den Streckenverlauf und mit der Spielbank in Homburg ein Finanzier gefunden. Alle beteiligten Staaten erteilten 1859 eine Konzession und die *Homburger Eisenbahn-Gesellschaft* (HEG) wurde gegründet. Der Bau kam schnell voran und schon am 10.9.60 fuhren die ersten Personenzüge, Güterzüge folgten ab dem 6.10.60. Die *HEG* benutzte in Frankfurt einen Anbau des *Main-Weser-Bahnhofs* und fuhr auf den Gleisen der *Taunus-Eisenbahn* bis zum Rebstockgelände. Dort begann ihre eigene Trasse, die in Homburg in einem Kopfbahnhof an der Louisenstraße endete. Anfangs fuhren täglich acht Zugpaare.

Nach dem Krieg von 1866 kam fast die ganze Strecke durch Annexionen zum Königreich Preußen. Die Schließung der Homburger Spielbank durch den neuen Staat führte 1872 zu einem spürbaren Rückgang der Fahrgastzahlen. 1873 bis 1874 baute eine private Gesellschaft die *Cronberger Eisenbahn*. Sie benutzte die *HEG*-Trasse bis zum Bahnhof Rödelheim mit. Am 1.1.80 kaufte Preußen die *HEG*, weil diese die anteiligen Kosten für den neuen Frankfurter Hauptbahnhof nicht aufbringen konnte oder wollte. 1884 wurde die Anbindung der *Homburger Bahn* an die ebenfalls verstaatlichte *Main-Weser-Bahn* im Bahnhof *Bockenheim* (heute *Frankfurt West*) eröffnet. Dadurch verkürzte sich die Trasse auf 15,6 km ab dem Westbahnhof, die alte Trasse wurde anschließend abgebaut.

1895 ging die *Usinger Bahn* Homburg - Friedrichsdorf - Usingen in Betrieb und wurde einige Jahre später bis Wetzlar verlängert (→ KBS 621). In Homburg bekam sie 200 Meter vom vorhandenen Endbahnhof entfernt einen zweiten Kopfbahnhof. Ein Verbindungsgleis erlaubte zwar den Austausch von Güterwagen, durchgehende Personenzüge gab es aber nicht. In "Homburg Neu" begannen ab 1901 auch die Züge der neuen Strecke von Friedrichsdorf nach Friedberg.

Erst 1907 ersetzte ein neuer Durchgangsbahnhof die beiden alten Bahnhöfe und bis 1912 wurde die Strecke Frankfurt - Homburg - Friedrichsdorf - Friedberg (vor allem aus militärischen Gründen) zweigleisig ausgebaut. Der Beginn der weiterhin eingleisigen *Usinger Bahn* wurde nach Friedrichsdorf zurückgezogen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahmen die Pendlerströme von Frankfurt nach Friedrichsdorf stetig zu. Ab 1954 fuhren *Wendezüge* im Halbstundentakt, zunächst mit Dampfloks der Baureihe 78 und später mit V 80- und V 100- Diesellokomotiven Die Verlängerung nach Friedberg wurde hingegen wegen Kriegsschäden und sinkender Rentabilität wieder zur eingleisigen Nebenbahn zurückgestuft.

Nach der Elektrifizierung wurden ab 26.9.70 die *Wendezüge* meist mit E-Loks der Baureihe 141 bespannt. Am 25.9.77 begann mit Triebzügen der Baureihe 420 der S-Bahn-Betrieb von Frankfurt Hbf nach Friedrichsdorf. Dafür bekam der Abschnitt vom neuen Tiefbahnhof bis Frankfurt West vier Gleise. In Frankfurt West entstand für die östlich gelegenen S-Bahn-Gleise ein Überwerfungsbauwerk samt Abzweigen nach Rödelheim/Friedberg und somit Bahnsteige in Hochlage über den Regionalbahnsteigen.

Mit dem Eintritt in den *Frankfurter Verkehrsverbund* (FVV) kam 1993 die *Taunusbahn* als Linie hinzu, zunächst nur ab Friedrichsdorf, dann ab Bad Homburg und Frankfurt Hbf (oben). Zwischen 2003 und 2006 wurde der S-Bahn-Verkehr auf die neuere Baureihe 423 umgestellt.

### **b)** Friedrichsdorf (Taunus) - Friedberg (Hess)

1860 wurde die 18 km lange Bahnlinie Frankfurt - Homburg eröffnet und 35 Jahre später nach Usingen verlängert (→ KBS 621). Und 1901 ging schließlich die Verbindung Friedrichsdorf - Friedberg zur *Main-Weser-Bahn* (→ KBS 620) in Betrieb. Zwischen 1907 und 1912 wurde die gesamte Strecke Friedrichsdorf - Homburg - Frankfurt zweigleisig ausgebaut und in Bad Homburg ein neuer Durchgangsbahnhof gebaut. Danach nutzten auch Eilzüge von Wiesbaden über Höchst nach Bad Nauheim und ein tägliches D-Zugpaar Berlin - Wiesbaden die Strecke.

Wegen sinkender Rentabilität wurde nach 1920 das zweite Gleis teilweise abgebaut, im "Dritten Reich" aber (erneut mit militärischen Hintergedanken) wieder verlegt. Die *Deutsche Bundesbahn* reduzierte bis 1950 erneut den Streckenteil Friedberg - Rosbach auf ein Gleis, bis 1968 folgte Rosbach - Friedrichsdorf. Während der Streckenteil Frankfurt - Friedrichsdorf bis 1970 elektrifiziert wurde und in Bad Homburg ein neues Zentral-Relaisstellwerk erhielt, blieb es östlich von Friedrichsdorf bei den alten mechanischen Stellwerken.

Der Unterschied wurde gegen Ende des 20. Jahrhunderts immer größer: Westlich von Friedrichsdorf wurde die S5 mit dichten Takten eröffnet und östlich davon das Angebot immer weiter ausgedünnt. Erst die Erweiterung des *Rhein-Main-Verkehrsverbunds* bis Friedberg stoppte 1995 diesen Trend. 1998 übernahm die *Butzbach-Licher Eisenbahn* die Betriebsführung im Stundentakt. Der große Erfolg sorgte für Überlegungen, die Strecke wieder zweigleisig auszubauen und/ oder zu elektrifizieren. Man entschied sich jedoch für eine sparsamere Modernisierung mit vollständiger Erneuerung aller Gleisanlagen und Stationen. Seit 2002 betreibt die *Hessische Landesbahn* die KBS 621 mit Triebwagen der Baureihe GTW 2/6 in der *Normalverkehrszeit* im 30- oder 60-Minuten-Takt.

#### c) Maßnahmen beim VD-T

Beim VD-T wäre die Entwicklung bis 1995 ähnlich verlaufen. Dann hätte er aber ein Gesamtkonzept mit den anschließenden Bahnlinien nach Usingen ( $\rightarrow$  KBS 622) und Friedberg ( $\rightarrow$  621) sowie der Frankfurter U-Stadtbahn entwickelt.

Die S5 wendet wie in der Realität alle 30 Minuten in Bad Homburg, die Fahrten nach Friedrichsdorf übernimmt die neue S15: Bei schwächerer Nachfrage fährt sie abwechselnd nach Usingen und Friedberg weiter, bei stärkerer Nachfrage werden ab Frankfurt zwei Triebwagen zusammen gekuppelt und in Bad Homburg "geflügelt".

An ihrem südlichen Linienende steuert die S 15 nicht den *Frankfurter Citytunnel* an, sondern ab dem Westbahnhof direkt den Südbahnhof, wo die meisten Fernzüge halten. Dann fährt sie noch zwei Stationen weiter zum neuen innerstädtischen Verknüpfungspunkt *Frankfurt-Fechenheim*, um das nordmainische Angebot der S 12 zu verdichten (→KBS 693).

Am neuen Turmbahnhof Westhausen gibt es Anschluss zur *Regionaltangente West* ( $\rightarrow$  697) und zur U-Stadtbahn. Und sie besten Anschlüsse zum Frankfurter Hbf und in die Innenstadt hat man am Westbahnhof: Dort hält nämlich 3 Minuten später am "gleichen Bahnsteig gegenüber" die S3.

12.44 13.01 13.17		13.01 13.29 13.45		13.44 14.01 14.17		Marburg (Lahn) Gießen Hbf Friedberg 620	14.16 13.59 13.43		14.59 14.31 14.15		15.16 14.59 14.43
S15	S5	S15	S5	S15		Zug	S15	S5	S15	S5	S15
13.20 13.23 13.28 13.31		13.50 13.53 13.58 14.01		14.20 14.23 14.28 14.31	km 3,2 7,8 11,4	0	13.40 13.36 13.31 13.28		14.10 14.06 14.01 13.58		14.40 14.36 14.31 14.28
13.34 13.38 13.40 13.44	ab	I 14.07 (S) 14.12	ab	14.34 14.38 14.40 14.44	16,2 17,4	Burgholzhausen Friedrichsdorf (Ts) Seulburg	13.25 13.21 13.19 13.16	an	I 13.52 (S) 13.48	an	14.25 14.21 14.19 14.16
13.46 13.49 I I 13.54	14.03 14.05 14.07	_	14.30 14.33 14.35 14.37 14.40	14.46 14.49 I I 14.54	24,8 26,4 27,7	Bad Homburg  Oberursel (Taunus)  OberursStierstadt  WeißkirchSteinbach  Ffm-Westhausen	13.14 13.10 I I 13.05	13.26 13.24 13.22	13.40 I I	14.00 13.56 13.54 13.52 13.49	14.14 14.10 I I 14.05
13.57 00/01 I (H)	14.12 14.15 14.17 14.19		14.42 14.45 14.47 14.49	14.57 00/01 I (H)	36,8 37,7	Ffm-Rödelheim Frankfurt (M) West Frankfurt (M) Messe Ffm-Galluswarte	13.02 58/59 I (H)	13.17 13.14 13.12 13.10		13.47 13.44 13.42 13.40	14.02 58/59 I (H)
>	14.22 14.24 14.26 14.27	^ v v v	14.52 14.54 14.56 14.57	\ \ \ \ \ \	40,9 41,7	Frankfurt Hbf tief Ffm Taunusanlage Ffm Hauptwache Ffm Konstablerwache	\ \ \ \ \ \	13.07 13.05 13.03 13.02	\ \ \ \ \ \	13.37 13.35 13.33 13.32	\ \ \ \ \ \
> < 14.07	14.29 14.31 14.33	> < 14.37	14.59 15.01 15.03	> < 15.07	44,0	Ffm Ostendstraße Ffm Lokalbahnhof Frankfurt (M) Süd	> < 12.52	13.00 12.58 12.56	<	13.30 13.28 13.26	> < 13.52
14.09 14.12 14.15	14.33 > <	14.39 14.42 14.45	15.03 > <	15.09 15.12 15.15	45,1 ^	47,5 Frankfurt (M) Ost 49,1 Ffm-Fechenheim	12.50 12.47 12.45	12.56 > <	13.20 13.17 13.15	13.26 > <	13.50 13.47 13.45
an	14.35 14.37 14.40 14.45	an	15.05 15.07 15.10 15.15	an	47,6 51,1	Ffm Stresemannallee Ffm-Louisa Frankfurt (M) Stadion Frankfurt Flughafen	ab	12.54 12.52 12.49 12.44	ab	13.24 13.22 13.19 13.14	ab
	14.59 15.19		15.29 15.49			Rüsselsheim 698 Wiesbaden Hbf		12.30 12.11		13.00 12.41	

#### Gesamtverkehr Frankfurt Süd - Fechenheim → KBS 693

(H) Anschluss nach/von Frankfurt Hbf u. Citytunnel in 3 Minuten am Bahnsteig gegenüber ( $\rightarrow$  KBS 696). (S) Zustieg in Seulburg im Zugteil von/nach Wetzlar möglich ( $\rightarrow$  KBS 622)



423 373 fuhr am 7.8.2010 als S6 nach Bad Nauheim in den Frankfurter Westbahnhof ein. Im Hintergrund steht der markante Frankfurter Messeturm.

## 696 Friedberg / Nidderau - Frankfurt Citytunnel - Flughafen

S6 Friedberg - Bad Vilbel - Frankfurt Citytunnel - Frankf. Flughafen S7 Nidderau - Bad Vilbel - Frankf. Citytunnel - Langen - Darmstadt

## a) Frankfurt - Bad Vilbel - Friedberg

Zwischen Frankfurt West und Friedberg teilen sich S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterzüge die zwei Gleise der *Main-Weser-Bahn* (→ KBS 620). Um den Betrieb zu entzerren, soll die Strecke schon seit der Jahrtausendwende auf vier Gleise ausgebaut werden, damit die S-Bahn-Züge unabhängig werden.

Nach langwierigen Verhandlungen wurde 2004 das Planfeststellungsverfahren für den ersten Ausbauabschnitt bis Bad Vilbel abgeschlossen. Es wurde aber nicht umgesetzt, sondern immer wieder ergänzt und dadurch erst 2009 wirksam. Die Gleise sollen weitgehend mit 2 bis 6 Meter hohen Schallschutzwänden "versteckt" und ein Altarm der Nidda als Ausgleichsmaßnahme renaturiert werden.

Ende 2011 wies der *Hessische Verwaltungsgerichtshof* Klagen von Anwohnern und Bürgerinitiativen, nachdem die *Deutsche Bahn AG* (DB) Nachbesserungen zugesagt hatte. Im Mai 2015 kündigte die *DB* den Beginn der Bauarbeiten für das zweite Halbjahr 2017 an. Bis Ende 2022 will sie für 323 Millionen Euro 12,6 km Gleis und die Station *Ginnheim* (mit Anschluss zu den U-Stadtbahnlinien 1 und 9) neu bauen sowie fünf Stationen umbauen.

#### b) Bad Vilbel - Nidderau

Die eingleisige *Niddertalbahn* wurde 1905 von Stockheim bis Nidderau eröffnet und 1907 bis Bad Vilbel verlängert. Um das Jahr 1980 drohte (wie auf vielen anderen Zweigstrecken) die Stilllegung. Dann wurde sie aber als eine von drei "Nicht-S-Bahn-Linien" in den Frankfurter Verkehrsverbund integriert und der Fahrplan verdichtet. Dadurch wuchs die Nachfrage von 1985 bis 2010 um 330 % von 1.800 auf 6.000 Fahrgäste pro Tag.

Seit der Jahrtausendwende flossen Millionenbeträge in die Modernisierung der *Niddertalbahn*. Der Oberbau wurde komplett erneuert und alle Bahnsteige an die Ausstiegshöhe der Doppelstockwagen (76 cm) angepasst. 2007 ging in Altenstadt ein elektronisches Stellwerk mit ausgelagerten Modulen in Niederdorfelden und Nidderau in Betrieb. 2008 wurde die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h erhöht und der Takt werktags verdichtet. Seither fahren die RB im Halbstundenbis Stundentakt teilweise sogar bis Frankfurt Hbf durch.

Die Kommunen fordern vom *Rhein-Main-Verkehrsverbund* den weiteren Ausbau der Strecke. Durch Elektrifizierung soll der kostenintensive Inselbetrieb mit Dieseltriebwagen und diesellokbespannten Doppelstockzügen mit der Neuvergabe 2028 enden. Punktuelle Ausbaumaßnahmen (wie Kreuzungsbahnhöfe und zweigleisige Abschnitte) sollen eine weitere Taktverdichtung ermöglichen. Als Alternativen werden eine elektrifizierte Regionalbahn, ein Abzweig von der S-Bahn nach Friedberg und die Verlängerung der U-Stadtbahnlinie 5 untersucht.

## c) Maßnahmen beim *VD-T*

Beim *VD-T* hätte die S-Bahn nach Friedberg schon bis zur Jahrtausendwende eigene Gleise und einen neuen Bahnhof in Ginnheim bekommen. Allerdings hätte die Bestandsstrecke nur bis Bad Vilbel vier Gleise bekommen, da die S 6 ab dort nur halbstündlich nach Friedberg fährt. Dafür reicht ein zusätzliches Gleis in Seitenlage mit einem zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Bruchenbrücken und Nieder Wöllstädt. Jede zweite S-Bahn biegt beim *VD-T* in Friedberg

auf die *Niddertalbahn* ab, die dafür bis Nidderau elektrifiziert würde. Für den 30-Minuten-Takt reicht das vorhandene Gleis, nur zwischen Niederdorfelden und

Marburg (L) Hbf Gießen Hbf 620	7.44 8.01				8.01 8.30				8.44 9.01		
Zug	IR	S7	S6	S8	RE	S7	S6	S8	IR	S7	S6
km <b>Friedberg</b> (Hess) 4,2 Bruchenbrücken 7,1 Nieder Wöllstadt 10,3 Okarben	8.16     	ab	8.24 8.28 8.31 8.34		8.46     	ab	8.54 8.58 9.01 9.04		9.16    - 	ab	9.24 9.28 9.31 9.34
> Nidderau < Nidderau-Windeck 12,5 Groß Karben 15,5 Dortelweil	v v	8.05 8.07 <	> < 8.36 8.39		v v	8.35 8.37 <	> < 9.06 9.09		v v	9.05 9.07 <	> < 9.36 9.39
<ul> <li>Schöneck-Büdesheim</li> <li>SchönKilianstädten</li> <li>Oberdorfelden</li> <li>Niederdorfelden</li> <li>B.Vilbel-Gronau</li> </ul>	^	8.10 8.13 8.16 8.18 8.20	>			8.40 8.43 8.46 8.48 8.50	>		^	9.10 9.13 9.16 9.18 9.20	^
17,7 <b>Bad Vilbel</b> Bf 19,0 Bad Vilbel Süd 21,6 Ffm-Berkersheim 23,5 Ffm-Frankfurter Berg		8.24 8.26 8.29 8.31	8.42 8.44 8.47 8.49		8.56     	8.54 8.56 8.59 9.01	9.12 9.14 9.17 9.19			9.24 9.26 9.29 9.31	9.42 9.44 9.47 9.49
25,7 Ffm-Eschersheim 27,3 Ffm-Ginnheim 30,5 Frankfurt (M) West 31,4 Frankfurt (M) Messe 32,2 Ffm Galluswarte	   1   32/33 	8.34 8.36 8.39 8.41 8.43	8.52 8.54 8.57 8.59 9.01	Offen -bach >	           	9.04 9.06 9.09 9.11 9.13	9.22 9.24 9.27 9.29 9.31	Offen -bach >	 	9.34 9.36 9.39 9.41 9.43	9.52 9.54 9.57 9.59 10.01
33,9 <b>Frankfurt</b> (M) Hbf tief 34,7 Ffm Taunusanlage 35,5 Ffm Hauptwache	^ v ^	8.46 8.48 8.50	9.04 9.06 9.08	9.16 9.14 9.12	^ v ^	9.16 9.18 9.20	9.34 9.36 9.38	9.46 9.44 9.42	^ v ^	9.46 9.48 9.50	10.04 10.06 10.08
36,1 Ffm Konstablerwache 36,9 Ffm Ostendstraße 38,3 Ffm Lokalbahnhof 38,9 <b>Frankfurt</b> (M) Süd	<ul><li></li><li></li><li>8.39</li></ul>	8.51 8.53 8.55 8.57	9.09 9.11 9.13 9.15	00 ^ v	<ul><li></li><li></li><li>9.12</li></ul>	9.21 9.23 9.25 9.27	9.39 9.41 9.43 9.45	00 ^ v	<ul><li>&gt;</li><li>9.39</li></ul>	9.51 9.53 9.55 9.57	10.09 10.11 10.13 10.15
40,1 Ffm Stresemannallee 41,4 Ffm-Louisa 44,9 <b>Frankfurt</b> (M) Stadion 48,1 Gateway Gardens 49,8 <b>Frankfurt</b> Flughafen	an	8.59 9.01 > <	9.17 9.19 I 9.24 9.26	> < 9.24   9.29	an	9.29 9.31 > <	9.47 9.49 I 9.54 9.56	> < 9.54   9.59	an	9.59 10.01 > <	10.17 10.19 I 10.24 10.26
Mainz Hbf Wiesbaden Hbf 698		Darm -stadt		9.57 10.11		Darm -stadt		10.27 10.41		Darm -stadt	

Schöneck-Kilianstädten braucht man für "fliegende Zugkreuzungen" ein zweites Gleis. Auf Verkehrsspitzen würde der VD-T mit zusätzlichen RB von Frankfurt Süd über Nidderau nach Glauburg-Stockheim reagieren ( $\rightarrow$  KBS 618).

Wiesbaden Hbf Mainz Hbf 698		7.19 7.32		Darm -stadt		7.49 8.02		Darm -stadt		8.19 8.32	
Zug	IR	S8	S6	S7	RE	S8	S6	S7	IR	S8	S6
km Frankfurt Flughafen 1,8 Gateway Gardens 4,9 Frankfurt (M) Stadion 24,1 Ffm-Louisa 25,4 Ffm Stresemannallee	ab	8.00 > 8.05 > <	8.03 8.05 I 8.10 8.12	>	ab	8.30 > 8.35 > <	8.33 8.35 I 8.40 8.42	> < > > 8.58 9.00	an	9.00 > 9.05 > <	9.03 9.05 I 9.10 9.12
26,6 Frankfurt (M) Süd 27,2 Ffm Lokalbahnhof 28,6 Ffm Ostendstraße 29,4 Ffm Konstablerwache 30,0 Ffm Hauptwache	8.21 < > < < >	> C C	8.14 8.16 8.18 8.20	8.32 8.34 8.36 8.38	8.48 < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > < > <	> C C	8.44 8.46 8.48 8.50	9.02 9.04 9.06 9.08	9.21 <	> C C	9.14 9.16 9.18 9.20
30,8 Ffm Taunusanlage 31,6 Frankfurt (M) Hbf tief	· · ·	8.15 8.13	8.23 8.25	8.41 8.43	· · ·	8.45 8.43	8.53 8.55	9.11 9.13	· · ·	9.15 9.13	9.23 9.25
33,3 Ffm Galluswarte 34,1 Frankfurt (M) Messe 35,0 Frankfurt (M) West 38,2 Ffm-Ginnheim 39,8 Ffm-Eschersheim	     27/28   	> Offen -bach	8.28 8.30 8.32 8.35 8.37	8.46 8.48 8.50 8.53 8.55	<b>RE</b> - 54/55 - -	> Offen -bach	8.58 9.00 9.02 9.05 9.07	9.16 9.18 9.20 9.23 9.25	     32/33   	> Offen -bach	9.28 9.30 9.32 9.35 9.37
42,0 Ffm-Frankfurter Berg 43,9 Ffm-Berkersheim 46,5 Bad Vilbel Süd 47,8 <b>Bad Vilbel</b> Bf	1 1 1		8.40 8.42 8.45 8.47	8.58 9.00 9.03 9.05	           		9.10 9.12 9.15 9.17	9.28 9.30 9.33 9.35	 		9.40 9.42 9.45 9.47
<ul> <li>4,1 B.Vilbel-Gronau</li> <li>6,1 Niederdorfelden</li> <li>7,3 Oberdorfelden</li> <li>8,6 SchönKilianstädten</li> <li>10,9 Schöneck-Büdesheim</li> </ul>	^ v ^ v ^		^ v ^ v ^	9.09 9.11 9.13 9.16 9.19	^ v ^ v ^		^ v ^ v ^	9.39 9.41 9.43 9.46 9.49	^ v ^ v ^		<pre>^</pre>
> Dortelweil < Groß Karben 13,7 Nidderau-Windeck 14,8 <b>Nidderau</b>	v ^		8.50 8.53 < >	> < 9.22 9.25	v ^		9.20 9.23 < >	> < 9.52 9.55	v ^		9.50 9.53 <
Okarben Nieder Wöllstadt Bruchenbrücken <b>Friedberg</b> (Hess)	             		8.55 8.58 9.01 9.06	an	           		9.25 9.28 9.31 9.36	an	           		9.55 9.58 10.01 10.06
Gießen Hbf 620 Marburg (L) Hbf	8.59 9.16				9.30 9.59				9.59 10.16		

C = Die S8 fährt die Stationen im Frankfurter Citytunnel in umgekehrter Reihenfolge an

## 697 Niederursel / B.Soden - Höchst - Neu-Isenburg / Walldorf

### S12 Bad Soden - Höchst - Frankfurt Flughafen - Neu-Isenburg

## S13 Niederursel - Höchst - Frankfurt Flughafen - Walldorf

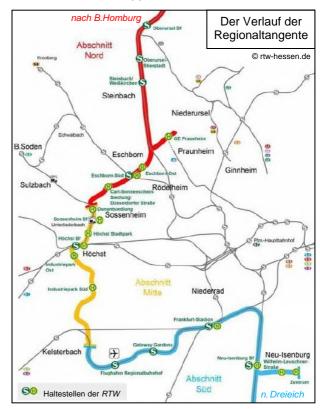
#### a) Die geplante Regionaltangente West (RTW)

Seit Ende der 1990er Jahre wird die *RTW* als Ergänzung für das Schnellbahnnetz des Rhein-Main-Gebiets geplant. Im Gegensatz zu den meisten vorhandenen Linien soll sie nicht radial auf Frankfurt zulaufen, sondern tangentiale Verbindungen schaffen. Dadurch werden viele Reisewege beschleunigt und die Umsteigevorgänge in der Frankfurter Innenstadt nehmen ab. Das entlastet den an seine Kapazitätsgrenze kommenden *City-Tunnel*.

Die *RTW* ist eines der zentralen Verkehrsprojekte, die das Land Hessen 2010 in sein Zehn-Punkte-Programm aufgenommen hat. Daher übernehmen Bund und Land einen Großteil der Investitionen von knapp 330 Millionen Euro. Auf zwei

Drittel der Strecke wird vorhandene Infrastruktur genutzt, dort fahren neue Zweisystem-Triebwagen als "klassische Eisenbahn". Ein Drittel wird zweigleisig neu gebaut, dort fahren die Triebwagen kostengünstiger nach Straßenbahn-Vorschriften. Erfolgreiche Vorbilder dafür gibt es z.B. in Karlsruhe und Kassel.

Zwei Linien mit unterschiedlichen Zielen sollen jeweils halbstündlich fahren und sich von Eschborn bis Neu-Isenburg zum 15-Minuten-Takt überlagern. 2017 standen mit Neu-Isenburg Zentrum und Dreieich-Buchschlag die Ziele im Süden fest. Im Norden waren nur Bad Homburg



und ein Abzweig von Eschborn nach Praunheim gesetzt. Die oberirdische Fortsetzung zum *Nordwestzentrum* schien zu teuer, da die *Europäische Schule* im Weg steht und einen 18 Meter tiefen Tunnel erfordert. Alternative wurde eine Trasse nach Niederursel entlang der Autobahn A5 untersucht. Da dieser Ast weniger Nachfrage verspricht, dachte man auch eine *Flügelung* in Sossenheim an, bei der ein Zugteil seine Fahrt über Sulzbach nach Bad Soden fortsetzt.

Der *Rhein-Main-Verkehrsverbund* prognostizierte für die *RTW* 46.000 Fahrgäste täglich, von denen 80 % in Frankfurt ein- oder aussteigen. 2015 wurden die Vorplanungen auf Frankfurter Stadtgebiet abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren im März 2017 eröffnet und die Inbetriebnahme wird für 2023 angepeilt.

#### b) Bad Soden - Frankfurt-Höchst

1845 gründete das das Bankhaus Bethmann die Sodener Actien-Gesellschaft zum Bau eines Kurhauses und einer Eisenbahnstrecke nach Frankfurt. Die 6,6 km kurze Strecke wurde am 22.5.47 eröffnet und gehört zu den ältesten Nebenbahnen in Deutschland. In Höchst ermöglichte die Gleislage durchgehenden Verkehr Richtung Wiesbaden, nach Frankfurt war ein Richtungswechsel erforderlich. Die Betriebsführung übernahm von Anfang an die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Sodener Bahn fuhr zunächst nur in den Sommermonaten. 1860 legte die Betreibergesellschaft die Strecke still und forderte Subventionen von der nassauischen Regierung, was diese jedoch ablehnte. Erst am 1.10.63, nachdem die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke für 100.000 Gulden gekauft hatte, ging sie wieder in Betrieb. Zum 1.1.72 wurde die Sodener Bahn an die Preußischen Staatsbahn verkauft und fuhr seitdem auch im Winter.

Seit 1972 gibt es in Bad Soden Anschluss zur Limesbahn nach Niederhöchstadt, wo man ohne Fahrtrichtungswechsel nach Frankfurt weiterfahren kann. Sechs Jahre später wurde die Sodener Bahn elektrifiziert und von 1979 bis 1997 Teil der Frankfurter S-Bahn-Linie 3. Die Züge waren zwischen Höchst und Bad Soden aber meist schwach besetzt, daher wurde der S-Bahn-Betrieb eingestellt.

Seit 1997 betreibt die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn die Sodener Bahn. Sie setzt trotz vorhandener Oberleitung (wie auf den anderen Taunusstrecken) Diesel-Triebwagen der Typen LINT und VT2E ein.

#### c) Frankfurt-Höchst und Industriepark

Frankfurt-Höchst ist mit 12 Gleisen der zweitgrößte Bahnhof der Mainmetropole. Früher hielten dort auch Fernverkehrszüge. Nach der Eröffnung des etwa 6 km

entfernten Flughafenbahnhofs wurden sie aber schrittweise auf die südmainische Strecke über Stadion, Flughafen und Rüsselsheim verlagert (→ KBS 698). Der Bahnhof Höchst ist nach wie vor der wichtigste ÖPNV-Knoten im Westen Frankfurts mit zahlreichen S-Bahn-, Vorort- und Regionalzughalten. Im Fahrplan 2017 wurden 8 Gleise und 3 von 4 Inselbahnsteigen regelmäßig genutzt.

Am westlichen Rand des Güterbahnhofs wurde 1967 der Haltepunkt *Farbwerke Hoechst* (nahe dessen *Tor Nord*) errichtet. Seit 1978 halten die S-Bahn-Linien 1 und 2 an dem Mittelbahnsteig, der einen langen Tunnel bis zum Werksgelände hat. Nach der Auflösung der *Hoechst AG* 1998 wurden das 4 km² große Gelände in *Industriepark* und der Haltepunkt in *Höchst Farbwerke* umbenannt.

Der Industriepark ist einer der größten Chemie- und Pharmastandorte in Europa. Seit 2000 wurden jährlich mehr als 300 Millionen Euro investiert und die Arbeitsplätze nahmen bis 2005 auf rund 22.000 in 90 Unternehmen zu. Das riesige Gelände ist an alle Verkehrsträger angebunden und verfügt sogar über einen eigenen Binnenhafen. Das interne Straßennetz ist 72 km und das interne Gleisnetz 57 km lang. Hinzu kommen rund 800 km Rohrleitungen für Erdgas, Ethylen, Technische Gase, Druckluft, Dampf, Wasser, Kältemitteln sowie Vor- und Zwischenprodukte.

Der *Industriepark* dehnt sich in Ost-West-Richtung etwa 2 km am Main entlang aus. An drei Stellen wird er überquert, zuletzt wurde 1970 bis 1972 die 300 Meter lange *Werksbrücke West* als Schrägseilbrücke errichtet. Ihre Breite von 30,95 m ermöglichte in der Mitte ein Bahngleis und Rohrleitungen und zwei abgetrennte Außenseiten mit jeweils zweispuriger Fahrbahn und Gehweg. Die Westseite ist öffentlich zugänglich und seit einigen Jahren für motorisierten Verkehr gesperrt.

Ein Manko des *Industrieparks* ist die fehlende Schienenverbindung zum nur 6 km entfernten Flughafen. Das soll durch die *Regionaltangente West* anders werden. Das neue Gleispaar soll nach Straßenbahnvorschriften vom Bahnhof Höchst über die Leunabrücke zum Flughafen und weiter nach Neu-Isenburg führen. Der genaue Streckenverlauf neben oder im *Industriepark* ist noch unklar.

#### d) Frankfurt-Stadion - Neu-Isenburg

<u>Der Bahnhof Goldstein</u> ging 1863 mit der *Hessischen Ludwigsbahn* in Betrieb (→ KBS 698) und 1879 wurde dort die *Riedbahn* nach Mannheim angeschlossen (→ KBS 682). 1925 wurde in der Nähe das *Frankfurter Waldstadion* eröffnet und die Station 1937 in *Frankfurt-Sportfeld* umgetauft, da das recht weit entfernte Dorf Goldstein unbedeutend war. Im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 bekam der Bahnhof den für internationales Publikum besser verständlichen Namen *Frankfurt-Stadion*.

Für die *Flughafenschleife* baute die *Deutsche Bundesbahn* von 1976 bis 1979 auf der Nordseite des Bahnhofs zwei Gleise für die S-Bahn neu. Für den 210 m langen und 96 cm hohen Mittelbahnsteig wurde die vorhandene Unterführung zum Bahnsteig zwischen den Gleisen 4 und 5 verlängert.

Die 1846 eröffnete Main-Neckar-Bahn wurde gradlinig von Frankfurt nach Darmstadt trassiert und führte mehr als 2 km westlich an Neu-Isenburg vorbei. Die Kleinstadt bekam deshalb erst 1852 eine Station. Ende 1873 gingen zwei Rangier- und ein Anschlussgleis zur Ziegelei der *Philipp Holzmann & Cie. KG* in Betrieb. Alle dazu erforderlichen Weichen mussten zunächst vor Ort von Hand bedient werden. Erst 1876 wurde das erste Stellwerk mit Drahtverbindungen zu den Weichen gebaut.

Um den Transport von Gütern in die Stadt zu erleichtern, ging am 1.4.1903 eine 2,6 km lange Stichstrecke in Betrieb. Der neue Stadtbahnhof bestand aus einer Gleisharfe mit sechs Gleisen und zwei manuell betriebenen Drehscheiben, über die man zahlreiche Anschlussgleise erreichte.

Planmäßige Personenzüge gab es auf der Stichstrecke nie. Die Neu-Isenburger nutzten stattdessen die *Waldbahn* vom nördlichen Stadtrand nach Frankfurt. Am 15.12.2003 wurde der Güterverkehr eingestellt, die Strecke Ende 2006 offiziell stillgelegt und die Gleise in den folgenden Jahren teilweise entfernt.

## e) Maßnahmen beim VD-T

Der *VD-T* hätte die *Regionaltangente West* (RTW) schon bis 2010 in Betrieb genommen. Allerdings nicht mit relativ teuren *Zweisystem-Triebwagen*, sondern als "klassische Eisenbahn" mit elektrischen Niederflur-Triebwagen. Dafür nimmt er auf 500 Meter in Niederursel und 5 km bei Höchst höhere Baukosten in Kauf. Im Gegenzug genügt größtenteils eine eingleisige Trasse, da die *RTW* auf 80 % ihres Weges unabhängig vom übrigen Schienen- und Straßenverkehr bleibt.

Der kürzere Nordast der S 12 nutzt das vorhandene Gleis der *Sodener Bahn* von Sossenheim über Sulzbach nach Bad Soden. Die S 13 fährt nach Niederursel, wo das Fahrgastpotenzial seit der Jahrtausendwende durch das große Neubaugebiet am Riedberg und den Uni-Campus erheblich gewachsen ist. 2010 eröffnete die Stadt Frankfurt deshalb die 3,8 km lange oberirdische Stadtbahnstrecke zwischen Niederursel (an der U3) und Kalbach (an der U2).

Bad Homburg steuert die *RTW* beim *VD-T* nicht an, um Parallelverkehr mit den S-Bahn-Linien 5, 15 und 16 zu vermeiden. Stattdessen kann man im neuen Turmbahnhof Westhausen umsteigen. Frankfurt könnte seine U-Stadtbahnlinie 6 von Praunheim dorthin auf vorhandenen Betriebsgleisen verlängern oder etwa 1 km zum *RTW*-Bahnhof Praunheim Nord neu bauen.

Im langgestreckten Bahnhof Höchst nutzt die *RTW* auf 3 km das vorhandene breite Gleisfeld mitsamt des Haltepunkts *Farbwerke*. Danach biegt sie über ein neues Verbindungsgleis nach Süden ab, fährt 3 km auf dem Gleis des *Industrieparks* und überquert dabei auf der *Werksbrücke West* den Main. Bis zur *Flughafenschleife* östlich von Kelsterbach sind dann nur noch 2 km neu zu bauen.

Zwischen dem Stadion und Neu-Isenburg fährt der *VD-T* nicht auf der vorhandenen, engen und eingleisigen Verbindungskurve, sondern baut 2 km geradlinig und zweigleisig größtenteils im Tunnel neu. Davon profitieren neben der *RTW* auch viele Güterzüge nach Darmstadt. Die Neu-Isenburger Stadtstrecke und die *Dreieichbahn* werden ausgebaut und elektrifiziert.

Das *VD-T*-Konzept erfordert 11 km Neubau von Niederursel nach Sossenheim und südlich von Höchst. Nur 2 km davon (Niederursel West - Praunheim Nord) sind zweigleisig und nur 500 Meter liegen (nördlich von Niederursel) im Tunnel. Schon beim Neubau des Flughafenbahnhofs hätte er auch für die S-Bahn eine Verbindungskurve nach Süden gebaut. Die S 13 kann erreicht dadurch in Walldorf attraktive Anschlüsse zu den RB und RE nach Biblis und Mannheim (→ KBS 699).

S13	S12	S13	S12	S13		Zug	S13	S12	S13	S12	S13
8.12 8.16 8.18 8.21	ab	8.42 8.46 8.48 8.51	ab	9.12 9.16 9.18 9.21	km 3,0 4,2 5,9	Niederursel Bf Praunheim Nord Ffm-Westhausen Eschborn Süd	8.48 8.43 8.41 8.38	an	9.18 9.13 9.11 9.08	an	9.48 9.43 9.41 9.38
> < 8.26 8.28	8.33 8.36 8.39 8.41	>	9.03 9.06 9.09 9.11	> < 9.26 9.28	> < 9,0	Bad Soden (Taunus) Sulzbach (Taunus) Sossenheim	> < 8.33 8.31	8.57 8.53 8.50 8.48	> < 9.03 9.01	9.27 9.23 9.20 9.18	> < 9.33 9.31
8.29 8.31 8.33 8.35 8.39	8.47 8.49 8.51 8.53 8.57	8.59 9.01 9.03 9.05 9.09	9.17 9.19 9.21 9.23 9.27	9.29 9.31 9.33 9.35 9.39	11,8 14,0 15,6	Frankfurt-Höchst  Höchst Farbwerke Ffm-Sindlingen Ost Industriepark Süd	8.30 8.28 8.26 8.24 8.20	8.42 8.40 8.38 8.36 8.32	9.00 8.58 8.56 8.54 8.50	9.12 9.10 9.08 9.06 9.02	9.30 9.28 9.26 9.24 9.20
8.40 8.42 8.45 8.50	8.58       <	9.10 9.12 9.15 9.20	9.28       <   <	9.40 9.42 9.45 9.50		Frankfurt Flughafen Gateway Gardens 24,8 Zeppelinheim 29,1 Walldorf	8.19 8.17 8.14 8.10	8.31         	8.49 8.47 8.44 8.40	9.01 I <	9.19 9.17 9.14 9.10
an	9.02 9.07 9.09 9.11	an	9.32 9.37 9.39 9.41	an	30,5	Frankfurt (M) Stadion Neu-Isenburg Bf W-Leuschner-Str. <b>Neu-Isenb.</b> Zentrum	ab	8.27 8.22 8.20 8.19	ab	8.57 8.52 8.50 8.49	ab

Km-Angaben für die S12: 0,0 Bad Soden - 2,3 Sulzbach - 4,9 Sossenheim

## 698 Wiesbaden - Mainz - Rüsselsh. - F-Flughafen - Frankfurt

# S 5 Wiesbaden - Kastel - Flughafen - Ffm Citytunnel - Bad HomburgS 8 Wiesbad. - Mainz - Flughafen - Citytunnel - Offenb. - Dietzenbach

Unmittelbar nach der Eröffnung der *Rhein-Main-Bahn* von Mainz nach Aschaffenburg durch die *Hessische-Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft* (→ KBS 688) wollte diese auch einen Anschluss nach Frankfurt. Und zwar mit einer bei Bischofsheim abzweigenden und dem Main am Südufer nach Frankfurt folgenden Bahn. Sie trat damit in Konkurrenz zur nordmainischen *Taunus-Eisenbahn* (→ KBS 691).

Der Bau der Strecke dauerte nur 1½ Jahre. Am 20.12.62 fand die Probefahrt und die Eröffnung am 3.1.63 statt. Die Strecke führte in Frankfurt vom "Bahnhof Goldstein" (später *Sportfeld* und heute *Stadion*) ursprünglich zum "Bahnhof Forsthaus" (heute nur noch eine *Abzweigstelle*). Nach einem weiten Bogen gen Norden mündete sie bei der heutigen S-Bahn-Station Stresemannallee in die *Main-Neckar-Eisenbahn* und verlief zusammen mit dieser über die heutige Friedensbrücke zum *Main-Neckar-Bahnhof*.

Ab dem 16.1.82 fuhren die Züge über den Bahnhof Niederrad und die Niederräder Mainbrücke. 1888 ersetzte der neue "Centralbahnhof" die drei Frankfurter Westbahnhöfe. Das ursprüngliche Streckenende wurde nach Osten zum 1873 eröffneten Bahnhof Sachsenhausen (heute *Frankfurt Süd*) verschwenkt und dient seitdem als Umgehungsstrecke des Frankfurter Hauptbahnhofes.

Mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft ging die Strecke ab dem 1.2.1897 auf die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft über. Seit dem 15.12.1958 ist die KBS 698 elektrifiziert.

Am 14.3.72 eröffnete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den *Flughafenbahnhof* zwischen Kelsterbach und Stadion (→ KBS 690c). Die meisten Züge fuhren ihn fortan über die neue 7,5 km lange *Flughafenschleife* an, was ihre Fahrzeit um 3 bis 5 Minuten verlängerte.

Am 28.5.78 ging die *S-Bahn-Stammstrecke* in Frankfurt mit sechs Linien in Betrieb, welche die *DB* im Uhrzeigersinn von S1 (nach Wiesbaden) bis S6 (nach Friedberg) durchnummerierte. Auch die lokbespannten Zügen, die weiterhin oberirdisch nach Frankfurt Hbf fuhren, bezog sie ein. Die höchste Liniennummer bekam die S14 Frankfurt Hbf - Flughafen - Rüsselsheim - Mainz - Wiesbaden.

Ab 1983 schickte die DB auch die S 14 in den *Citytunnel*, den sie gleichzeitig um 600 Meter zur Konstablerwache verlängerte. Ab 1990 ging es unterirdisch weiter

zum Frankfurter Südbahnhof. 1995 wurde die S14 in S8 umbenannt und steuerte durch den neuen Tunnel in Offenbach Hanau an (→ KBS 690a).

1999 ging eine dritte S-Bahn-Linie von Frankfurt nach Wiesbaden in Betrieb: Die neue S9 ergänzt seither die S8 zwischen Offenbach und Rüsselsheim zum 15-Minuten-Takt. Dann fährt sie aber nicht den Umweg über Mainz Hbf, sondern über die *Kostheimer Spange* und Mainz-Kastel nach Wiesbaden, das sie dadurch 8 Minuten schneller erreicht.

	Koblenz Hbf Bingen Hbf 640	7.49 8.26		8.13 					8.16 9.01			8.49 9.26
	Zug	IR	S5	IC	S 8	RE	RE	S5	RE	S 8	IC/RB	IR
km 3,4 7,6	<b>Wiesbaden</b> Hbf Wiesbaden Ost Mainz Nord	^ v ^	8.41 8.45 >	v ^ v	8.49 8.53 8.57	Saar- brück. >	9.01   	9.11 9.15 >	v ^ v	9.19 9.23 9.27	9.31   	\ \ \ \
9,8	Mainz Hbf	8.42	<	9.00	9.01	8.57	9.10	<	9.26	9.31	9.40	9.42
•	Mz Römisch. Theater	8.44     	< > < 8.49	9.02     	9.02 9.05 9.08 >	9.04	9.11 9.14      >	< > < 9.19	9.29     	9.32 9.35 9.38 >	9.45 9.47 9.50 >	9.44     
> <	Mainz-Bischofsheim Hochheim (Main) Frankfurt (M)- Höchst Rüsselsh. Opelwerk	- ^ v -	8.55	- ^ v -	9.11 > < 9.15	<ul><li>9.13</li><li>9.28</li><li>&gt;</li></ul>	9.19 > Darm -stadt	9.25	- ^ ^ -	9.41 > < 9.45	9.50 > Darm -stadt	- ^ ^ -
25,7	Rüsselsheim Bf Raunheim Kelsterbach	^ v	9.00 9.03 9.09 9.13	         	9.17 9.20 9.26 9.30	\ \ \ \ \ \		9.30 9.33 9.39 9.43	9.38           	9.47 9.50 9.56 10.00		- · · ·
43,2	Frankfurt Flughafen Frankfurt (M) Stadion Ffm-Niederrad Frankfurt Hbf oben	^	9.14 9.18 >	9.19     >   <	9.31 9.35 9.38	<ul><li></li><li></li><li></li><li>9.37</li></ul>		9.44 9.48 >	9.48     10.02	10.00 10.01 10.05 10.08		\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \
50,2 51,0	Frankfurt (M) Hbf tief Ffm Taunusanlage Ffm Hauptwache Ffm Konstablerwache	^ v ^ v	C C C 9.31	^ v ^ v	9.43 9.45 9.47 9.48	an		C C C 10.01	an	10.13 10.15 10.17 10.18		>
53,8	Ffm Ostendstraße Ffm Mühlberg Frankfurt (M) Süd	> < 9.11	9.29 > 9.26	> < 9.32	9.50 9.52 >			9.59 > 9.56		10.20 10.22 >		> < 10.11
	Offenbach Marktplatz Heusenstamm Dietzenbach Bf 692	an	> Bad Homb	> Nürn- berg	9.59 10.07 10.15			> Bad Homb		10.29 10.37 10.45		an

C = Die S5 fährt die Stationen im Frankfurter Citytunnel in umgekehrter Reihenfolge an;

Beim *VD-T* gibt es wie in der Realität drei S-Bahn-Linien, die auf verschiedenen Wegen von Frankfurt nach Wiesbaden fahren. Um die Verbindungen zum Fernbahnhof Frankfurt Süd zu verbessern, fährt die S 5 vom Flughafen direkt dorthin und dann die Stationen im *Frankfurter Citytunnel* in umgekehrter Reihenfolge an.

Vom Flughafen zur Konstablerwache brauchen S 5 und S 8 jeweils 17 Minuten. Ziele westlich der Konstablerwache erreicht man schneller mit der S 8 und Ziele südlich davon schneller mit der S 5.

	Dietzenbach Bf 692 Heusenstamm	Nürn- berg	Bad Homb			8.15 8.22		Bad Homb		8.45 8.52		Nürn- berg
	Offenbach Marktplatz	>	>	ab		8.30		>		9.00		>
	Zug	IC	S5	IR	RB/IC	S 8	RE	S5	RE	S 8	RE	IC
km	Frankfurt (M) Süd	8.28	8.33	8.49		>		9.03		>		9.28
0,6	Ffm Mühlberg	<	>	<		8.37		>		9.07		<
<	Ffm Ostendstraße	>	8.30	>		8.39		9.00		9.09		>
>	Ffm Konstablerwache	<	8.28	<		8.41		8.58		9.11		<
<	Ffm Hauptwache	>	С	>		8.42		С		9.12		>
>	Ffm Taunusanlage	<	С	<		8.44		С		9.14		<
_ <	Frankfurt (M) Hbf tief	>	С	>		8.46	ab	С		9.16	ab	>
>	Frankfurt Hbf oben	<	<	<		<	8.58	<		<	9.23	<
<	Ffm-Niederrad	>	>	>		8.51		>		9.21	<	>
7,9	Frankfurt (M) Stadion	8.41	8.41 8.45			8.54 8.58	9.12	9.11 9.15		9.24 9.28	>	9.41
>	Frankfurt Flughafen			<			-	-			>	
45.5	IZ-1-4	8.42	8.46	>		8.59	9.13	9.16		9.29	<	9.42
- , -	Kelsterbach Raunheim		8.50 8.56	>		9.03 9.09	l	9.20 9.26		9.33	< >	
,	Rüsselsheim Bf	li	8.59			9.12	9.20	9.29		9.42		
				·	D	-			D		,	-
28,1	Rüsselsh. Opelwerk Frankfurt (M)- Höchst	 	9.01	) >	Darm -stadt	9.14	 	9.31	Darm -stadt	9.44	> 9.31	) >
<	Hochheim (Main)	<	<	<	-siaui >	<i>'</i>	<		-siaui >		9.46	<
31,5	Mainz-Bischofsheim	ì	9.04	ì	9.06	9.18	ì	9.34	9.40	9.48	<	ì
38,2	Mainz-Kastel	- 1	9.10		>	>	ı	9.40	>	>	>	I
<	Mainz-Gustavsburg	- 1	<	- 1	9.09	9.21	- 1	<	- 1	9.51	<	1
>	Mz Römisch. Theater	- 1	>	- 1	9.12	9.24	- 1	>	9.45	9.54	>	1
<	Mainz Hbf	8.58	<	9.16	9.15	9.27	9.31	<	9.48	9.57	9.56	9.58
	Walliz Hol	9.00	<	9.18	9.19	9.28	9.34	<	9.49	9.58	10.03	10.00
>	Mainz Nord	>	>	>	- 1	9.32	>	>	- 1	10.02		>
42,6		<	9.14	<	- 1	9.36	<	9.44	- 1	10.06		<
46,0	Wiesbaden Hbf	>	9.19	>	9.29	9.41	>	9.49	9.59	10.11	brück.	>
	Bingen Hbf 640	- 1		9.34			9.59					- 1
	Koblenz Hbf	9.47		10.11			10.44					10.47

#### 699 Groß-Gerau - Frankfurt - Offenbach- Hanau

Die Entwicklung der *Riedbahn* wird bei der KBS 682 beschrieben: 1869 ging die Verbindung Darmstadt - Goddelau - Biblis - Worms in Betrieb. Erst zehn Jahre später folgten die Strecken von Biblis nach Mannheim und von Goddelau über Groß-Gerau nach Frankfurt. In den folgenden Jahrzehnten bildete sich die heutige *Riedbahn* Frankfurt - Biblis - Mannheim als Hauptachse heraus und wurde zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Bereits Mitte der 1980er Jahre war die Strecke häufig überlastet und die Betriebsqualität abschnittsweise unbefriedigend. An vertakteten Nahverkehr war unter diesen Umständen nicht zu denken, die Züge mussten vorhandene Fahrplanlücken nutzen und längere Aufenthalte für Überholungen in Kauf nehmen. Von 1985 bis 2001 wurde die Riedbahn von Zeppelinheim bis Groß Gerau für 200 km/h ausgebaut. Das verschlechterte die Situation für Nahverkehrszüge sogar, weil die Reisezeitunterschiede immer weiter zunahmen.

In Groß-Gerau gibt es zwei Verbindungskurven von Biblis Richtung Mainz und Aschaffenburg. Diese werden in der Realität aber nur von Güterzügen benutzt, weshalb man zwischen den KBS 682 und 688 nicht umsteigen kann.

Von 2009 bis 2012 wurde der fünfgleisige Bahnhof Groß-Gerau-Dornberg für 6,7 Millionen Euro grundlegend modernisiert. Die beiden Mittelbahnsteige bekamen Aufzüge und die Bahnsteigunterführung auf beiden Seiten großzügige Vorplätze mit Bushaltestellen und Park + Ride - Plätzen. (Der *Hausbahnsteig* neben Gleis 1 wurde nicht renoviert, weil er am Verbindungsgleis zur KBS 688 liegt und dort planmäßig keine Personenzüge halten.)

Die S7 von Frankfurt über Groß-Gerau nach Riedstadt-Goddelau ging 2002 in Betrieb und fährt ganztägig im 30-Minuten-Takt. Wegen Kapazitätsmangel im Frankfurter Citytunnel fährt sie in Frankfurt Hbf "nur" an den oberirdischen Bahnsteigen ab. Der S7-Inselbetrieb hat zudem den Vorteil, dass Verspätungen aus dem zweigleisigen Mischverkehr zwischen Zeppelinheim und Goddelau sich nicht so gravierend auf das übrige S-Bahn-Netz auswirken. Zusätzlich zur S-Bahn fährt die stündliche RE-Linie 70, die von Frankfurt Hbf nach Mannheim Hbf mit 13 Zwischenstopps 67 bis 69 Minuten braucht.

Geplant ist, das neue *Terminal 3* des Frankfurter Flughafens mit der *Riedbahn* zu erschließen. Für die Verbindungskurve und den unterirdischen S-Bahnhof wurden 2015 etwa 120 Millionen Euro geschätzt. Sie sollen aber erst nach Fertigstellung der *Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim* gebaut werden, weil dann die Kapazität der *Riedbahn* ausreicht, die S7 bis Groß Gerau-Dornberg zum 15-Minuten-Takt zu verdichten. Konkrete Termine waren bis 2017 jedoch nicht absehbar.

Der *VD-T* hätte die *Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim* wegen ihres großen Nutzens schon bis zur Jahrtausendwende parallel zur Autobahn A5 gebaut. Dafür hätte er beim Ausbau der *Riedbahn* gespart, weil dort planmäßig keine IC und ICE mehr fahren. Für die verbleibenden Personen- und Güterzüge genügen 140 bis 160 km/h.

Mit geringeren Geschwindigkeitsunterschiede verkraftet das vorhandene Gleispaar mehr Züge. Daher fahren beim *VD-T* bis Groß-Gerau halbstündlich S-Bahnen und zusätzlich jeweils stündliche RE und RB. Die S 9 biegt 1,5 km vor Dornberg über eine neue Verbindungskurve zum Bahnhof Groß-Gerau ab, der näher am Stadtzentrum liegt als der Bahnhof GG-Dornberg.

	Mannheim Hbf Biblis 682	7.44 8.07			8.04 8.30			8.44 9.07			9.04 9.30	
	Mainz Hbf Darmstadt Groß Gerau 689	<b>&gt; \ &gt;</b>	8.11 < 8.28	D-No. <b>8.20</b> <b>8.30</b>	^ v ^	D-Hbf 8.42 8.54	8.45 < 9.04	^ v ^	9.11 < 9.28	D-No. <b>9.20</b> <b>9.30</b>	^ V ^	D-Hbf 9.42 9.54
	Zug	RE	RB	S9	RB	RE	S9	RE	RB	S9	RB	RE
9,0 l 11,7 l	<b>Groß Gerau</b> Mörfelden Walldorf (Hessen) Zeppelinheim	<   8.35 		8.38 8.42 8.45 8.49	<     9.05 		9.08 9.12 9.15 9.19	<   9.35 		9.38 9.42 9.45 9.49	< I 10.05 I	
22,0   26,4	Frankfurt (M) Stadion Ffm-Niederrad <b>Frankfurt</b> (M) Hbf tief <b>Frankfurt</b> Hbf oben	- ^ v ^	ab 8.45	8.53 8.56 9.01	- ^ v ^	ab <b>9.15</b>	9.23 9.26 9.31	- ^ v ^	ab 9.45	9.53 9.56 10.01 >	- ^ v ^	ab <b>10.15</b>
27,4   28,2	Frankfurt (M) Süd Ffm Taunusanlage Ffm Hauptwache Ffm Konstablerwache	<b>8.45</b> an	8.50 > < >	< 9.03 9.05 9.07	9.15 an	9.20 > < >	<ul><li>9.33</li><li>9.35</li><li>9.37</li></ul>	<b>9.45</b> an	9.50 > < >	<ul><li>10.03</li><li>10.05</li><li>10.07</li></ul>	10.15 an	10.20 > < >
31,0   33,7 (	Ffm Ostendstraße Ffm Mühlberg Offenbach Kaiserlai Offenb.Ledermuseum			9.08 9.10 9.13 9.15		·	9.38 9.40 9.43 9.45		v	10.08 10.10 10.13 10.15		
>	Offenbach Marktplatz <b>Offenbach</b> Hbf Offenbach Ost		< 8.59 I	9.17 > 9.19		< 9.29 	9.47 > 9.49		< 9.59 I	10.17 > 10.19		< 10.29
46,0   49,5	Mühlheim (Main) MühlhDietesheim Steinheim (Main) <b>Hanau</b> Hbf		I I I 9.07	9.23 9.25 9.28 9.31		             	9.53 9.55 9.58 10.01		             	10.23 10.25 10.28 10.31		         
	Hanau Hbf 610 Gelnhausen Fulda		9.09 9.29 10.13			9.39 9.51 10.28			10.09 10.29 11.13			10.39 10.51 11.28

Da die S9 beim *VD-T* nicht in GG-Dornberg hält, müssen die RE- und RB-Fahrgäste bei Bedarf in Walldorf umsteigen. Die Verbindungen zwischen den beiden Groß-Gerauer Bahnhöfen und dem Stadtzentrum übernehmen wie in der Realität fünf stündliche Stadtbuslinien.

Im Bahnhof Groß-Gerau muss für die wendende S-Bahn nur der vorhandene Bahnsteig für Gleis 4 auf 96 cm erhöht werden. Die Züge der *Main-Neckar-Bahn* halten wie in der Realität nach Mainz auf Gleis 2 (am gleichen Bahnsteig gegenüber) und Richtung Darmstadt auf Gleis 1 (vor dem Empfangsgebäude). Das Gleis 3 dient nur Güterzügen und hat keinen Bahnsteig.

Fulda Gelnhausen Hanau Hbf 610			7.32 8.09 8.21			7.47 8.31 8.51			8.32 9.09 9.21		,
Zug	RE	S9	RE	RB	S9	RB	RE	S9	RE	RB	S9
km Hanau Hbf 1,9 Steinheim (Main) 5,4 MühlhDietesheim 6,9 Mühlheim (Main)		7.59 8.01 8.04 8.06	8.23     		8.29 8.31 8.34 8.36	8.53       		8.59 9.01 9.04 9.06	9.23     		9.29 9.31 9.34 9.36
<ul><li>11,3 Offenbach Ost</li><li>Offenbach Hbf</li><li>12,9 Offenbach Marktplatz</li></ul>		8.10 > 8.12	8.30 <		8.40 > 8.42	9.00 <		9.10 > 9.12	9.30 <		9.40 > 9.42
<ul><li>16,4 Offenb.Ledermuseum</li><li>17,7 Offenbach Kaiserlai</li><li>20,4 Ffm Mühlberg</li><li>21,8 Ffm Ostendstraße</li></ul>		8.14 8.16 8.19 8.21	^ v ^ v		8.44 8.46 8.49 8.51	^ v ^ v		9.14 9.16 9.19 9.21	^ v ^ v		9.44 9.46 9.49 9.51
22,6 Ffm Konstablerwache 23,2 Ffm Hauptwache 24,0 Ffm Taunusanlage > Frankfurt (M) Süd	ab <b>8.15</b>	8.23 8.24 8.26	>	ab 8.45	8.53 8.54 8.56 >	> < > 9.10	ab <b>9.15</b>	9.23 9.24 9.26 >	>	ab 9.45	9.53 9.54 9.56 >
Frankfurt Hbf oben 24,8 Frankfurt (M) Hbf tief 29,2 Ffm-Niederrad 31,0 Frankfurt (M) Stadion	< > < 	< 8.28 8.33 8.36	<b>8.45</b> an	< > < 	< 8.58 9.03 9.06	9.15 an	v	<ul><li>9.28</li><li>9.33</li><li>9.36</li></ul>	<b>9.45</b> an	- × × ×	< 9.58 10.03 10.06
35,2 Zeppelinheim 39,5 Walldorf (Hessen) 42,2 Mörfelden 51,2 <b>Groß-Gerau</b>	8.24       	8.40 8.44 8.47 8.52		1 8.54 1 >	9.10 9.14 9.17 9.22		9.24    -    -	9.40 9.44 9.47 9.52		9.54   	10.10 10.14 10.17 10.22
Groß-Gerau 689 Darmstadt Mainz Hbf	< > <	8.55 > 9.15	9.05 9.18 D-Hbf	< > <	<b>9.29</b> <b>9.40</b> D-No.	9.31 > 9.48	·	9.55 > 10.18	10.05 10.18 D-Hbf	<	<b>10.29</b> <b>10.40</b> D-No.
Biblis 682 Mannheim Hbf 682	8.52 9.16			9.30 9.55			9.52 10.16			10.30 10.55	

D-Hbf = Anschluss nach Darmstadt Hbf, D-No. = nach Darmstadt Nord