

# **PRO BAHN-Konzept Unterfranken**

---



## **Schienerverkehrsangebot und Netzausbauplanung in der Region Main Rhön**

**Positionspapier Teil 1: Raum Schweinfurt**

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Titelbild:

Auch in Schweinfurt Hbf haben mittlerweile die neuen Triebfahrzeuge VT 642 von Siemens Einzug gehalten und sorgen seit Herbst 2001 mit zeitgemäßem Komfort für attraktives Reisen im Nahverkehr (Foto: Croner)

Verfasser: Thomas Dippert

Gestaltung: Thomas Dippert, Ernst Croner

Dezember 2001

Herausgeber:

PRO BAHN  
Regionalverband Unterfranken  
Am Heigelsbach 23  
97084 Würzburg  
Tel. (09 31) 6 20 25  
Fax. (09 31) 61 92 214

Druck: Eigendruck

## Inhaltsverzeichnis

1	Anlass .....	1
2	Zusammengefasstes Ergebnis.....	2
3	Derzeitige Angebotsplanung mit Neigetechnik-Zügen .....	3
4	Entwicklungspotentiale des Neigezug-Konzepts.....	4
4.1	Der Studentakt Schweinfurt—Mellrichstadt.....	4
4.2	Betriebskonzept für die Saaletalbahn .....	7
4.3	Zusätzliche Haltepunkte auf der Regionalbahnverbindung Schweinfurt—Bamberg, Haltepunkt Schweinfurt-Museum Schäfer und Haltepunkt Schweinfurt/Bergl .....	9
4.4	Reaktivierung des Schienenverkehrs Schweinfurt—Gerolzhofen— Kitzingen .....	11
5	Anlagen.....	13



## 1 Anlass

Mit der Einführung eines erstmals landesweit geplanten Taktverkehrs im Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene leitete Bayern 1998 erste Schritte für eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs ein. Die Potenziale dieses Taktverkehrs müssen nun konsequent weiterentwickelt werden.

Dazu sind notwendigerweise auch Infrastrukturausbauten des Bestandsnetzes erforderlich. Gleise, Weichen und Bahnhöfen müssen dem betrieblichem Bedarf angepasst und „fit für die Zukunft“ gemacht werden.

Denn allzu oft gilt: Der Stau auf der Schiene wird durch den Fahrplan kaschiert. Statt Verbindungen mit attraktiven Reisezeiten auf die Schienen zu bringen, müssen sich Fahrplandisponenten nach einer (oft zu) kurzen Decke strecken und minutenlange Stopps zwecks Zugkreuzung auf den eingleisigen Strecken einplanen. Oder es werden wichtige Anschlussverbindungen in Knotenbahnhöfen nicht erreicht, weil Langsamfahrstellen im Netz kein schnelles Fortkommen und rechtzeitigiges Ankommen ermöglichen.

Kommt auf diese Weise nur ein unvollkommenes, unattraktives Angebot zu Stande, so bleiben Fahrgäste aus. Die Abwärtsspirale mit weiter schrumpfendem, weil vermeintlich entbehrlichem Angebot und erneut sinkenden Fahrgastzahlen kommt in Gang.

Die „**Initiative Bayernnetz**“ setzt gegen dieses Schrumpfbahnkonzept einen neuen Innovationsschub für attraktive Reisezeiten, Topqualität und besseren Service im öffentlichen Verkehr.

Die Initiative für ein modernes Bayern-Netz mit Bahn und Bus will der Vision eines zukunftsfähigen Verkehrs einen **konkreten** Fahrplan geben. In ihr haben sich der Bund Naturschutz in Bayern, der VCD Bayern und PRO BAHN Bayern zu einer gemeinsamen Aktion zusammengeschlossen.

Dazu gehören zum einen Vorschläge, wie sich der konkrete Fahrplanaushang an jeweiligen Bahnhöfen im Bestandsnetz ändert, wenn Investitionen in Infrastruktur und Wagenmaterial umgesetzt und so betriebliche Effizienzen erschlossen werden. Effizienzen, die in ein verbessertes Verkehrsangebot „re-investiert“ werden können und so umweltgerechte Mobilität noch attraktiver machen.

Zum anderen benennt die Initiative Bayernnetz auch Hintergründe und Wirkungsweise, wie ein Qualitätssprung im Öffentlichen Verkehr in Bayerns Mittel- und Großstädten und deren Umland zu organisieren ist. Der zentrale Schlüssel dazu ist die Realisierung moderner Regionalstraßenbahnen bzw. Regionalstadtbahnen. Diese Technik verbindet eine Verdichtung des Strecken- und Haltestellennetzes mit einem Taktangebot bei attraktiven Reisezeiten und verknüpft dazu bestehende „konventionelle“ Eisenbahnstrecken mit einer schienengebunden Feinerschließung. Die Stadt-Umlandbahn kommt im Idealfall von der „Haustür“ im Umland bis teilweise in die Einkaufsstraßen der Städte.

In diesem Positionspapier unterbreiten wir für die „Initiative Bayernnetz“ konkrete Vorschläge für eine Stadt-Umlandbahn für den Raum Schweinfurt und benennen die weiterführenden Perspektiven eines modernen Regionalstadtbahnkonzepts für die Region Würzburg-Schweinfurt. Die Renaissance der Schiene in der Region Main Rhön gewinnt so Kontur. Wir sehen diese Entwicklung auch als beispielhaft für viele Regionen in Bayern und Deutschland.

## 2 Zusammengefasstes Ergebnis

Das seitens der BEG für die Region Main Rhön geplante Neigezugkonzept bildet das „Rückgrat“ eines schnellen Schienenverkehrsangebots in der Region. Es bietet ausgezeichnete Rahmenbedingungen, um daraus schnell weitere Angebotsverbesserungen zu entwickeln. Kurzfristig vorzusehen sind:

### „Main-Rhön-Bahn“, Stufe 1:

- **Studentakt** mit RegionalExpress-Standard im Abschnitt **Schweinfurt—Ebenhausen—Neustadt (Saale)—Mellrichstadt**, Durchbindung dieser RegionalExpress-Linie stündlich wechselnd nach Erfurt bzw. Meiningen—Eisenach
- **Durchbindung des Flügelzugs** Würzburg—Schweinfurt - über Bad Kissingen hinaus weiter **bis Hammelburg** u. zurück
- Integration einer RegionalBahn-Verbindung auf der Relation Bamberg—Schweinfurt, Fahrzeitreserven können für die Bedienung zusätzlicher Halte genutzt werden (**Wiedereröffnung von fünf bis acht Haltepunkten im Maintal**)

Nach umgehender Ertüchtigung der Infrastruktur der Rhön-Bahn folgt ein Angebot gemäß

### „Main-Rhön-Bahn“, Stufe 2:

- **Optimierung des Verkehrsangebots auf der Saaletalbahn**, Anbindung des Nullknotens Gemünden, Durchbindung der Züge über Bad Kissingen—Ebenhausen nach Schweinfurt Stadtmitte, schlankes Umsteigen nach Thüringen
- Verbesserte Schienenverkehrserschließung Schweinfurts und seines Umlands durch neue Haltepunkte Oberwerrn, Schweinfurt-Bergl und Schweinfurt Museum Schäfer (**Stadt-Umland-Bahn Schweinfurt**).

**Stufe 3 der „Main-Rhön-Bahn“** sieht eine Integration der RegionalBahn-Verbindung auf der Relation Würzburg—Schweinfurt in den Aufbau eines Stadtbahnsystems für den nördlichen Landkreis Würzburg auf Basis einer Stadt-Umland-Bahn für Würzburg vor. Unter anderem können Leistungen aus Würzburg nach Volkach mit der RB-Verbindung Schweinfurt Stadt—SW Hbf—Würzburg vertaktet angeboten werden.

Eine Wiederbelebung des **Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke Schweinfurt-Stadtmitte—Gerolzhofen und Kitzingen—Gerolzhofen** auf Basis einer Regiostraßenbahn mit Erschließung der Innenstädte von Schweinfurt, Gerolzhofen und Kitzingen runden die Netzentwicklung ab.

### 3 Derzeitige Angebotsplanung mit Neigetechnik-Zügen

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als zuständiger Aufgabenträger will mit Einführung von Neigetechnikzügen (Baureihe 612) eine Durchbindung von Zügeinheiten zwischen Erfurt—Würzburg weiter nach Hof und zurück veranlassen.

Der etwas detailliertere Zuglauf gestaltet sich wie folgt:

Erfurt—Grimmenthal (Nullknoten)—Neustadt (Saale)—Ebenhausen—Schweinfurt (Richtungswechsel, Nullknoten)—Würzburg (Richtungswechsel)—Schweinfurt (Nullknoten)—Bamberg—Hof.

In Ebenhausen soll eine Zugflügelung vorgenommen werden, ein Zugteil wird in Ebenhausen abgekoppelt und Richtung Bad Kissingen geführt, der verbleibende Zugteil fährt weiter Richtung Erfurt.

Das Angebot soll im Zwei-Stunden-Takt gefahren werden. Das Konzept birgt einigen Charme:

- Die Verbindung Würzburg—Bad Kissingen via Schweinfurt wird zweistündlich umsteigefrei mit Fahrzeit unter einer Stunde und Anbindung an den Fernverkehrsknoten Würzburg gefahren,
- Es entsteht ein Nullknoten in Schweinfurt, die zweistündlich schnellen RegionalExpress-Verbindungen Bamberg—Würzburg bzw. Erfurt—Würzburg bilden im Abschnitt Schweinfurt—Würzburg einen Stundentakt.

Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass auch nach Flügelung ein ausreichendes Sitzplatzangebot vorzuhalten ist.

So muss im Abschnitt Ebenhausen—Grimmenthal—Erfurt am Wochenende ein Sitzplatzangebot von mindestens 400 Sitzplätzen (entspricht drei Einheiten des VT 612 á 144 Sitzplätzen) vorgehalten werden.

## 4 Entwicklungspotentiale des Neigezug-Konzepts

Das vorstehend skizzierte Neigezugkonzept bildet das „Rückgrat“ des schnellen Schienenverkehrsangebots in der Region Main Rhön und bietet ausgezeichnete Rahmenbedingungen, um daraus schnell weitere Angebotsverbesserungen zu entwickeln.

### 4.1 Der Stundentakt Schweinfurt—Mellrichstadt

Die seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) mit Neigezugtechnik geplanten RegionalExpress-Leistungen im Abschnitt (Würzburg—) Schweinfurt—Ebenhausen—Neustadt (Saale)—Mellrichstadt (—Grimmenthal) mit Zugflügelung in Ebenhausen Richtung Bad Kissingen sollen nach derzeitigem Planungsstand zweistündlich erbracht werden.

Derzeit angeboten wird zudem eine RegionalBahn-Verbindung (RB) in der Relation Schweinfurt—Neustadt—Mellrichstadt—Meinigen.

Das derzeitige RB-Angebot ist diktiert durch die eingleisige Streckenführung und muss die notwendigen Zugkreuzungen auf Unterwegsbahnhöfen abwarten. Dadurch werden eine mangelhafte Vertaktung und unattraktiv lange Fahrzeiten erklärbar. Ein solches Angebot ist nicht konkurrenzfähig und kann nicht vermarktet werden.

**Die „Initiative Bayernnetz“ fordert einen „reinen“ Stundentakt Schweinfurt—Mellrichstadt ohne lange Unterwegsaufenthalte und unter Nutzung der bestehenden RegionalBahn-Leistung.**

Dieser Stundentakt erfordert eine klare Gliederung der eingleisigen Strecke insbesondere zur Gewährleistung der notwendigen Zugkreuzungen durch die Infrastruktur.

Zwei Fixpunkte bestimmen dabei das betriebliche Geschehen:

- ein „Nullknoten“ in Schweinfurt (Festlegung durch das BEG-Flügelzugkonzept mit Zugdurchbindung nach Würzburg bzw. schlankem Anschluss zu RE- und RB-Leistung nach Bamberg)
- ein „Nullknoten“ in Grimmenthal, der bei Berücksichtigung derverkehrlichen Verknüpfungswirkung durch die thüringische Planung über kurz oder lang verwirklicht werden wird und durch das Fernziel von zwei Stunden Fahrzeit zwischen Erfurt—Schweinfurt vorgegeben ist. (In der Weiterentwicklung liegt dann ein weiterer Nullknoten in Eisenach).

Daraus abgeleitet müssen folgende Alternativen geprüft werden:

1. Fahrplangestaltung mit Münnerstadt oder Neustadt a. d. Saale als Begegnungsbahnhof des Taktverkehrs
2. Aufbau einer „fliegenden Zugkreuzung“ im Abschnitt Münnerstadt—Neustadt (zweigleisiger Aufbau auf ca. 10 km)
3. Schaffung einer Möglichkeit zur Zugkreuzung im Bereich Oberwerrn—Poppenhausen—Ebenhausen



### Zu Variante 1.)

Ohne wesentliche Investitionen wird ein Stundentakt auf der Strecke planbar, der jedoch wertvolle Fahrplanminuten (ca. sieben Minuten) dadurch verschenkt, dass in Münnerstadt oder Neustadt auf den Gegenzug gewartet werden muss. Auf Dauer keine Lösung, da ineffizient.

### Zu Variante 2.)

Vorteil dieser Lösung ist die Organisation der fahrplantechnisch kürzesten Direktverbindung zwischen Schweinfurt und Bad Neustadt mit unter dreißig Minuten Fahrzeit. Zugleich birgt diese „Schnellverbindung“ auch genau den Nachteil der Lösung: Hohen Kosten für den Infrastrukturaufbau erschließen keinen Zusatznutzen für die verkehrliche Anbindung weiterer Unterwegshalte.

### Zu Variante 3.)

Die Variante ermöglicht vielfältigen Zusatznutzen:

Zunächst kann die geplante Durchbindung des Zugangebots bis Bad Kissingen weiter auf die Saaletalbahn von/bis Hammelburg verlängert werden. Für diesen Flügelzug werden Fahrplanminuten zum Kuppeln in Ebenhausen erforderlich, die dort dann auch zur Verfügung stehen.

Das Angebot bis Hammelburg kann überlagert werden durch einen Zweistundentakt Gemünden—Hammelburg—Bad Kissingen—Ebenhausen—Schweinfurt mit der Möglichkeit zum schlanken Umsteigen in Ebenhausen von und in Richtung Thüringen (Ausbaustufe 2).

Ein solches Fahrplankonzept für Stufe 2 ist der Anlage zu entnehmen und sieht die Wiedereröffnung des Bahnhofs Oberwerrn (zweistündliche Bedienung) und eines Haltepunkts Schweinfurt Bergl (stündlich bis zu drei Züge je Richtung) vor.

Schon zur Ausbaustufe 2 kommt es stündlich zu zwei Zugkreuzungen im Bereich Oberwerrn bis Ebenhausen. Dank lang ausgezogener Ausfahrtsgleise in Ebenhausen und Weichenbestand in Oberwerrn können die erforderlichen Investitionen für den ca. neun Kilometer langen Begegnungsabschnitt einschließlich des Aufbaus eines Bahnsteigs in Oberwerrn und Anbindung an die bestehenden Stellwerke auf unter 13 Millionen € angegeben werden. Die Investition bringt vor allem auch notwendige betriebliche Flexibilität und ermöglicht erst ein attraktives Schienenverkehrsangebot auf der Strecke.

Wird mittelfristig ein Stundentakt auf der Saaletalbahn (zumindest auf der Relation Hammelburg—Schweinfurt) mit Durchbindung nach Schweinfurt Stadt angeboten, so können stündlich bis zu vier Zugkreuzungen im Abschnitt Oberwerrn—Ebenhausen stattfinden.

### **Fazit:**

Ein zweistündlich erbrachtes Angebot Erfurt—Schweinfurt wird mit einem um eine Stunde versetzten Angebot (Eisenach)—Meinigen—Schweinfurt koordiniert. Im Abschnitt Mellrichstadt—Schweinfurt entsteht so ein Stundentakt mit Halt in Mellrichstadt, Bad Neustadt, Münnerstadt, Ebenhausen und - neu - Schweinfurt-Bergl. Die regelmäßige Bedienung des Halts in Burglauer muss von erschließbaren Fahrzeitreserven abhängig gemacht werden. Die Durchbindung eines Takt-

verkehrs auf der Saaletalbahn nach Schweinfurt führt zur Optimierung des Schienenverkehrs im Schweinfurter Norden und im Landkreis Bad Kissingen. Ein notwendigerweise zu leistender zweigleisiger Ausbau von Ebenhausen bis Poppenhausen bzw. Oberwerrn ist schnell umsetzbar und zu bezahlbaren Kosten leistbar (Kosten in etwa gleicher Höhe wie für zwei Kilometer der parallel geplanten Autobahn A70 veranschlagt).

Das vorstehend geforderte Verkehrsangebot führt die Strecke Schweinfurt Mellrichstadt—Grimmenthal an die Kapazitätsgrenze im Personenverkehr (Taktverkehr).

Grundsätzlich ist eine weitergehende Aufwertung der Verbindung Würzburg—Erfurt über Schweinfurt angezeigt. Nach dem Scheitern der überteuerten Ausbaupläne Nürnberg—Erfurt über eine Neubaustrecke Lichtenfels—Coburg ist der Aufbau eines Fernverkehrsangebots Würzburg—Erfurt allemal diskutabel. Die Wirtschaftlichkeit eines durchgängig zweigleisigen Streckenausbaus der KBS 815 (neu) mit Elektrifizierung stellt sich. Der parallel vollzogene Autobahnbau A 71 belegt die Notwendigkeit leistungsfähiger Verkehrsverbindungen auf der Relation.

## 4.2 Betriebskonzept für die Saaletalbahn

Auf der Strecke Gemünden—Hammelburg—Bad Kissingen wird das derzeitige RB-Angebot diktiert durch die eingleisige Streckenführung. Die notwendigen Zugkreuzungen müssen auf Unterwegsbahnhöfen vollzogen werden, lange Aufenthaltszeiten, mangelhafte Vertaktung und unattraktiv lange Fahrzeiten werden so erklärbar. Ein solches Angebot ist langfristig nicht konkurrenzfähig und kann nicht vermarktet werden.

**Als kurzfristige Maßnahme sind die geplanten Flügelzüge von Würzburg über Ebenhausen und Bad Kissingen weiter nach Hammelburg zu verlängern.**

Die Verlängerung der Flügelzüge von Würzburg über Ebenhausen und Bad Kissingen weiter nach Hammelburg ist sofort nach Einführung der Neigezugtechnik umsetzbar (vgl. Fahrplan Saaletalbahn in der Anlage). Die umsteigefreie Verbindung zu den wichtigen Oberzentren in Schweinfurt und Würzburg mit attraktiven Fahrzeiten ist geeignet, im Saaletal nachhaltige Fahrgastpotenziale für die Schiene zu gewinnen.

**Die „Initiative Bayernnetz“ fordert einen „echten“ Stundentakt Bad Kissingen—Gemünden mit Ausrichtung am „Nullknoten“ Gemünden.**

Zur vollen Stunde könn(t)en in Gemünden derzeit und wohl auch zukünftig Anschlüsse in alle Richtungen (Würzburg, Aschaffenburg, Jossa) erreicht werden. Eine Ausrichtung auf diesen Knoten hin ist damit „überlebenswichtig“ für den Fortbestand der Saaltalbahnen. Unter Nutzung der bestehenden RegionalBahn-Leistung ist ein Fahrplankonzept vorzusehen, das die Bedienung als Zubringer/Abholer für Übergangsreisende zu/von Anschlusszügen in Gemünden ermöglicht. Dazu ist ein Stundentakt erforderlich. Dieser Stundentakt erfordert die Verlegung der notwendigen Zugkreuzung auf die fahrplanmäßige Streckensymmetrie stündlich zur Minute 30 im Haltepunkt Diebach.

**Der Haltepunkt Diebach muss zum Bahnhof mit Möglichkeit zur Zugkreuzung aufgewertet werden.**

Erst diese Investition macht die Strecke zukunftsfähig und ermöglicht ein attraktives Schienenverkehrsangebot.

**Die Züge sind von Gemünden bis Schweinfurt und zurück durchzubinden. Dazu sind auch Infrastrukturinvestitionen auf der Strecke Schweinfurt—Ebenhausen erforderlich (vgl. Kap. 4.1).**

Die Durchbindung der Züge von Gemünden über Bad Kissingen nach Schweinfurt kann parallel zum Stundentakt Schweinfurt—Mellrichstadt nur nach Einrichtung der Zugkreuzung zwischen Oberwerrn und Ebenhausen erfolgen. Einen möglichen Fahrplan für die Saaletalbahn mit zweistündlicher Durchbindung zeigt die Anlage.

Wird zudem der Bahnhof Diebach installiert, so ist die Durchbindung von Gemünden nach Schweinfurt attraktiv im Stundentakt möglich. Der Nullknoten in Gemünden wird optimal bedient, Anschlüsse schlank erreicht und aufgenommen. In Schweinfurt können die (teils einzurichtenden) Halte Schweinfurt/Bergl, Hauptbahnhof, Museum Schäfer und Schweinfurt Stadt bedient werden.

Auch bei Einführung des Stundentakts auf der Saaletalbahn können die zunächst als schnell wirkende Maßnahme zu Attraktivitätssteigerung geforderten Flügelzüge von Würzburg bis Hammelburg auf der Saaletalbahn verbleiben:

Eine Zugkreuzung mit dem Stundentaktverkehr wird im Bahnhof Elfershausen-Trimberg organisierbar. Im Abschnitt Bad Kissingen—Hammelburg bedarf es dazu lediglich der ohnehin angezeigten Sanierung der Infrastruktur verbunden mit der Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf die ehemals zulässigen 70, besser 90 km/h. Ergänzend kann die Kurzwende des Flügelzugs im Bahnhof Bad Kissingen durch Einsatz eines zweiten Triebfahrzeugführers beschleunigt werden.

Weitere angezeigte Verbesserungen an der Infrastruktur der Saaletalbahn betreffen:

- Die Einfahrten/Ausfahrten Gemünden und Bad Kissingen werden durch Einbau größerer Weichen von derzeit 30 bzw. 60 km/h Ein- bzw. Ausfahrgeschwindigkeit beschleunigt auf 80 km/h;
- zwecks Fahrplanstabilität sollte auch Morlesau (wieder) Kreuzungsbahnhof werden
- Fahrzeitgewinne können durch eine durchgängige Streckensanierung erschlossen werden und damit neue Halte in Gemünden (Sinnbrücke bzw. Industriegebiet/Rehaklinik) und in Gräfendorf (Ortsmitte) bedient werden,

Zudem sind alle Haltepunkte und Bahnhöfe an der Saaletal-Strecke zu sanieren. Darüber hinaus sind auch die Umsteigebahnhöfe Ebenhausen und Schweinfurt Hbf mit verbessertem Wetterschutz und ausreichend Sitzgelegenheiten auszustatten.

### **4.3 Zusätzliche Haltepunkte auf der Regionalbahnverbindung Schweinfurt—Bamberg, Haltepunkt Schweinfurt-Museum Schäfer und Haltepunkt Schweinfurt/Bergl**

Aus Richtung Bamberg muss die Regionalbahn Bamberg—Schweinfurt Anschluss auf den zweistündlich „nachfahrenden“ RegionalExpress-Zug in Schweinfurt Hbf zur vollen Stunde herstellen. In Gegenrichtung wird der Anschluss für Übergangsreisende aus Richtung Würzburg mit Fahrtziel Maintal Schonungen, Gädheim etc. hergestellt.

Bei stündlichem Umlauf zwischen Bamberg und Schweinfurt sind also ca. fünf bis zehn Minuten Fahrzeitreserven vorhanden, die zur Bedienung weiterer Haltepunkte genutzt werden können.

**Die Haltepunkte Mainberg, Schonungen, Gädheim, und (Ober-)Theres sind von verkehrlich relevanter Bedeutung und daher neu einzurichten.**

**Die Initiative BayernNetz fordert zudem die Einrichtung eines innenstadtnahen Haltepunkts in Schweinfurt.**

Ein Haltepunkt Museum Schäfer kann im Gleiswechselbetrieb bedient werden. Die signaltechnischen und infrastrukturellen Voraussetzungen (Weichenverbindungen etc.) dafür sind vorhanden. Für den Halt von zwei bis drei Zügen je Richtung wird damit am neu einzurichtenden Haltepunkt Museum Schäfer nur eine Bahnsteigkante benötigt (Kosten je ca. 260.000 €).

Der Haltepunkt Museum Schäfer ist mit **einseitiger Bahnsteigkante an der Gutermannpromenade** bei höchstem Nutzen zu geringen Kosten zu erstellen:

- Der Haltepunkt erschließt die Schweinfurter Innenstadt fußläufig
- Der Haltepunkt schafft Chancen für eine attraktive Bahn-Bus-Verknüpfung
- Der Haltepunkt erfordert minimalen Einsatz von Geldmitteln bei optimaler Bedienung von drei bis vier Zuglinien einer „Stadt-Umlandbahn“

Mit ca. dreihundert Metern Fußweg vom Haltepunkt zum Schweinfurter Marktplatz ist eine optimale Erschließung der Innenstadt gegeben. Bei Nutzung des Treppenabgangs mit Bahnunterführung Fischersteig sind in 300 Meter Entfernung der Albrecht-Dürer-Platz und der Zugang zur Fußgängerzone Spitalstraße fußläufig erreichbar. Der Stadtbusknoten Rossmarkt ist in 400 Meter Entfernung fußläufig noch gut erreichbar.

Die Buslinien nach Gerolzhofen/Kitzingen und Schwebheim/Volkach bzw. Röthlein-Heidenfeld sowie Stadtbuslinien (u.a. nach Sennfeld) passieren den vorgeschlagenen Haltepunkt Museum Schäfer unmittelbar am Fischerrain.

Die signaltechnische Ausstattung und die Schieneninfrastruktur (Gleise, Weichen) im Abschnitt Schweinfurt Hbf und Schweinfurt Stadt ermöglichen die Durchbindung folgender Relationen:

- (Gemünden—) Bad Kissingen—Bergl—SW Hbf—Museum Schäfer—SW Stadt

- (Meiningen—) Neustadt/Saale—Bergl—SW Hbf—Museum Schäfer—SW Stadt
- (Bamberg—) Hassfurt—SW Stadt—Museum Schäfer—SW Hbf—Bergl

Der Haltepunkt Museum Schäfer soll dazu im Gleiswechselbetrieb bedient werden. Die durchgebundenen Bahnen aus Meiningen und Gemünden/Hammelburg werden dazu als Sperrfahrt mainseitig vom Hauptbahnhof über den Halt Museum Schäfer bis zum Stadtbahnhof geführt und kehren nach einer Kurzwende vom Stadtbahnhof zurück, um den Halt Museum Schäfer und den Hauptbahnhof umsteigefrei in Richtung Meiningen und Hammelburg/Gemünden anzubinden. (Analog kann die Durchbindung der RB-Leistung aus Würzburg erfolgen, entsprechende Zeitlagen vorausgesetzt.)

Die stündlich zu bedienende RB-Leistung aus Bamberg wird im Gleiswechselbetrieb ab/bis Gädheim auf dem mainnahen Gleis geführt <sup>1</sup>.

In Verbindung mit den vorstehend genannten Relationen kann für Schweinfurt eine umfassende Schienenverkehrserschließung erfolgen. Dazu ist ein weiterer Halt im Westen angezeigt:

### **Die Initiative BayernNetz fordert die Einrichtung eines Haltepunkts Schweinfurt—Bergl/Schulzentrum.**

Der Haltepunkt erschließt ein Wohngebiet mit dichter Bebauung, die Wohnsiedlung der US-Garnison und zudem das Schulzentrum West mit mehr als zehntausend Schülern und Beschäftigten.

Der neu einzurichtende Haltepunkt Bergl kann mit nur einer Bahnsteigkante (Kosten ca. 260.000 €) von bis zu drei Zügen je Richtung bedient werden (vgl. Fahrplankonzept Anlage 1). Damit wird ein äußerst hoher Nutzen bei geringen Kosten erreichbar.

In Verbindung mit der **Elektrifizierung auf wenigen hundert Metern** zwischen Hauptbahnhof SW und Haltepunkt Bergl (Kosten ca. 200.000,- €) erhält Schweinfurt eine Schienenverkehrsanbindung im Charakter einer **Stadt-Umlandbahn mit „Stammstrecke“ Stadtbahnhof —Museum Schäfer—Hauptbahnhof—Bergl.**

Die „Stammstrecke Schweinfurt“ ist umsteigefrei erreichbar aus dem Maintal (bis Bamberg, teils auch Würzburg), aus der Rhön (bis Thüringen) und aus dem Saalelental (bis Gemünden). Details sind dem beigefügten Musterfahrplan (Anlagen) zu entnehmen.

Ein attraktives Angebot mit Taktverkehr und die umsteigefreie Durchbindung der Züge wird für hohes Fahrgastaufkommen auf der Stammstrecke sorgen, das eine Renaissance des Schienenverkehrs für das Schweinfurter Umland anstößt und geeignet ist, Schweinfurt eine nachhaltige Attraktivität als Einkaufsstadt und Wirtschaftsstandort zu verschaffen. So kann die Schaffung der „Stammstrecke“ zudem helfen, die überfällige **Einführung eines Verkehrsverbunds mit Verbundtarif „Region Schweinfurt“** durchzusetzen.

---

<sup>1</sup> Alternativ ist der erneute Aufbau der Weichenverbindung Einfahrt / Schweinfurt Stadt zum Wechselbetrieb erst ab Schweinfurt-Stadt hin auf die Mainseite zu prüfen. Allerdings begünstigt die Reaktivierung eines Halts in Mainberg die Variante, schon ab dort mainseitig zu fahren. Der für eine Reaktivierung bedeutungsvollere Halt Schonungen ist hingegen besser ausgerichtet am Siedlungsschwerpunkt (mainabgewandt) anzubinden.

#### 4.4 Reaktivierung des Schienenverkehrs Schweinfurt—Gerolzhofen—Kitzingen

Die Strecke Schweinfurt—Gerolzhofen—Kitzingen/Etwashausen wurde von der Deutschen Bahn Mitte 2001 zur Stilllegung gem. § 11 AEG angemeldet. Der SPNV wurde mit Fahrplanwechsel zum 30. Mai 1987 aufgegeben, die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) fährt seitdem Schienenersatzverkehr (SEV). Für den Personenverkehr kann nennenswertes Potenzial insbesondere für den Abschnitt bis Gerolzhofen identifiziert werden. Es besteht jedoch starke Konkurrenz durch eine parallel laufende Schnellverkehrsstraße.

Insbesondere die Stadt Gerolzhofen hat im Rahmen des Stilllegungsverfahrens nachhaltiges Interesse am Streckenerhalt signalisiert. Teils sollen Güterverkehrskunden (EDEKA-Bananenkühlwagen, Kernkraftwerk Grafenrheinfeld in Gochsheim, Amerikanische Streitkräfte in Kitzingen, Bundeswehr in Volkach) die Strecke retten.

Im Personenverkehr glauben manche Anliegergemeinden mit einem Bus durch den Ort besser angebunden zu sein, als mit einem Haltepunkt am Ortsrand.

Das Argument ist einfach zu entkräften, wenn je Siedlungsschwerpunkt neue Haltepunkte angelegt werden und so eine Verdichtung von Haltestellen auf einen Abstand von 500 Metern in den Ortschaften entlang der Strecke erreicht wird. Ein Taktverkehr, deutlich schnellere Fahrzeiten bei umsteigefreier Anbindung an die Innenstädte Schweinfurt und Gerolzhofen auf der Schiene liefern den Qualitätssprung im öffentlichen Verkehr, der nachhaltiges Fahrgastaufkommen bewirkt<sup>2</sup>.

Ein Schienenverkehr auf der Strecke (ex-KBS 815) wird dann erfolgreich darstellbar, wenn der Stadtbahnbetrieb nach Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) rationell gefahren und betrieben werden kann.

Einer Änderung wert ist die Anbindung der Strecke in Schweinfurt an den Hauptbahnhof, da sie weit weg von der nahverkehrlich interessanteren Innenstadt liegt. Erneutes Umsteigen bringt Fahrzeitverluste und schmälert die Bequemlichkeit.

Als Alternative ist ein Betrieb als Stichstrecke Gerolzhofen—Sennfeld mit Ausleitung/Gleisneubau über die Schweinfurter Maxbrücke bis zum Marktplatz Schweinfurt vorstellbar. Mit Einrichtung des Haltepunkts „Schweinfurt Museum Schäfer“ auf der Maintalbahn ergibt sich zudem ein interessante Verknüpfung der „Schweinfurter Stammstrecke“ (vgl. Kapitel 4.3) mit der Linie Gerolzhofen—Schweinfurt.

Ein Betriebskonzept für den Streckenast Schweinfurt—Gerolzhofen kann im Stundentakt mit einem Fahrzeug betrieben werden.

Unterwegshalte in Sennfeld (Bahnhof, Ort), Gochsheim (zwei Halte), Grettstadt (zwei Halte) und Alitzheim lassen bei Betrieb mit einem beschleunigungsstarken Triebwagen (Talent/Fa. Talbot, RegioSprinter/Fa. ADTrans, Integral/Fa. Jenbacher) eine Fahrzeit Schweinfurt—Gerolzhofen von unter dreißig Minuten zu. In Gerolzhofen könnte die Attraktivität der Schiene durch Führung einer BOStrab-Strecke in die Innenstadt erhöht werden.

---

<sup>2</sup> Für die Feinerschließung in Gochsheim soll die jetzige Busverkehrsleistung (OVF, Stadtwerke Schweinfurt) besser als Zubringerbus zur Schiene für die Siedlungen von Gochsheim und Weyer eingerichtet werden.

Eine Reaktivierung der Strecke erscheint auch im Zusammenhang mit einer Anbindung an ein Würzburger Stadtbahnnetz in Kitzingen erwägenswert. Dazu sind zwei Alternativen denkbar:

- Eine Führung über die Hauptbahnbrücke in Kitzingen und ein Ausschleifen am linken Mainufer (ggf. auch entlang der Landstraße) nach Etwashausen
- Kopfmachen aus Richtung Würzburg, Führung durch die Innenstadt Kitzingen mit Mainquerung über die bestehende Autobrücke

Das Projekt birgt langfristig Perspektiven, bedeutet aber zusätzliche Investitionen für eine Elektrifizierung der Strecke bzw. für Hybridfahrzeuge mit Mischbetrieb Diesel/Strom bzw. Akku-Antrieb.

Zu prüfen bleibt zudem, inwieweit eine etwa acht Kilometer lange Neubaustrecke (nach Straßenbahnbetriebsordnung, BO-Strab) zwischen Kitzingen und Marktbreit (am linken Mainufer über Marktsteft geführt) eine größere Netzwirkung erzielt.



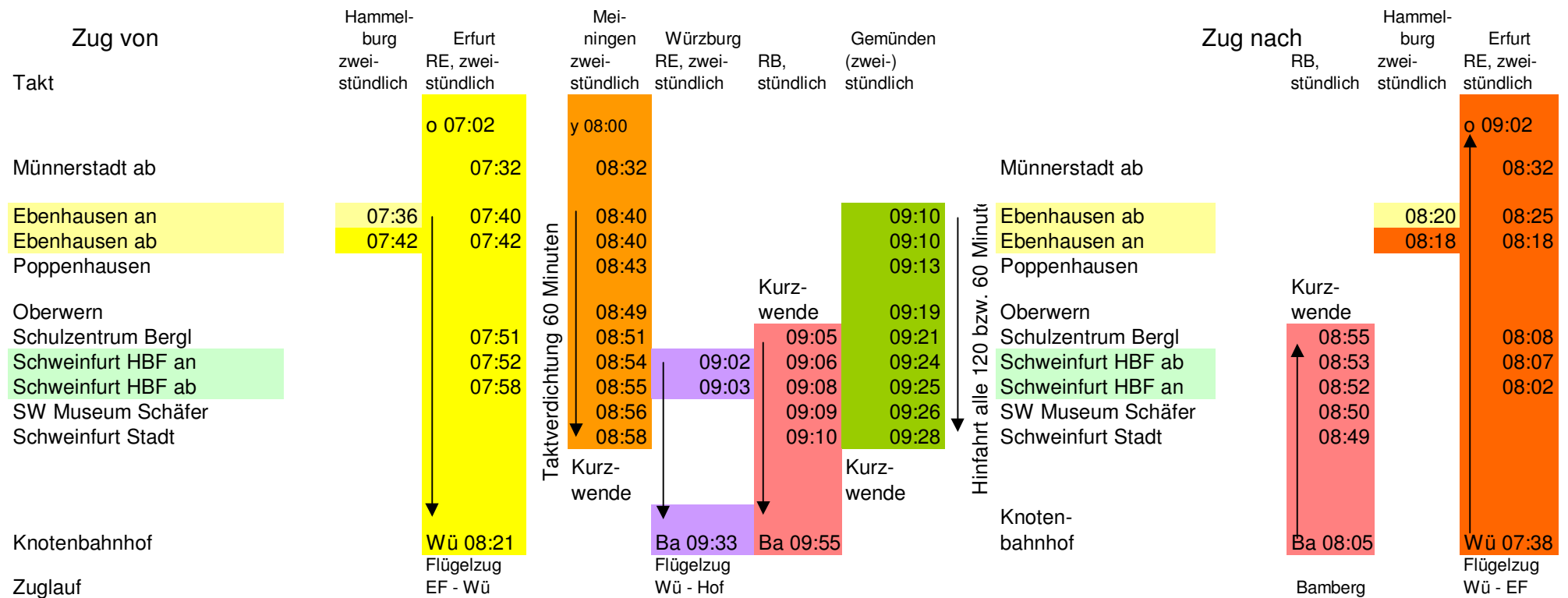
## **5 Anlagen**

- Anlage 1      Musterfahrplan mit Berücksichtigung des BEG-Flügelzugkonzeptes auf der Stammstrecke Schweinfurt mit Main-Rhön-Bahn Stufe 2
- Anlage 2      Musterfahrplan mit Berücksichtigung des BEG-Flügelzugkonzeptes und Betriebskonzept Saaletalbahn nach Realisierung Main-Rhön-Bahn Stufe 2



## Stadt-Umlandbahn Schweinfurt

Fahrplan Stammstrecke SW-Bergl—Stadtbahnhof,  
Durchbindung von Zügen mit Halt Schweinfurt Museum Schäfer



Zugbegegnung Stundentakt SW—Mellrichstadt in Münnerstadt zur Minute x.32, Grimmenthal zur Minute X.02

Legende  
o Grimmenthal ab / an  
y Meiningen ab / an

## Stadt-Umlandbahn Schweinfurt

Fahrplan Saaletalbahn mit Durchbindung von Zügen zum Stadtbahnhof  
mit Halt Schweinfurt Museum Schäfer

Zug von	Hammel- burg zwei- stündlich	Erfurt RE, zwei- stündlich	Mei- ningen zwei- stündlich	Gemünden (zwei-) stündlich	Zug nach	Hammel- burg zwei- stündlich	Erfurt RE, zwei- stündlich	Mei- ningen zwei- stündlich	Gemünden (zwei-) stündlich
Takt RE-Anschluss von / nach Würzburg				07:58					10:00
Gemünden ab alle Unterwegshalte				08:05 ja	Gemünden an alle Unterwegshalte				09:56 ja
Hammelburg an Hammelburg ab	kurz- wende 07:01			08:36	Hammelburg ab Hammelburg an	kurz- wende 08:55			09:25
alle Unterwegshalte	ja			08:36	alle Unterwegshalte	ja			09:25
Bad Kissingen an Bad Kissingen ab	07:22			08:57	Bad Kissingen ab Bad Kissingen an	08:34			10:04
Oerlenbach	07:27			09:02	Oerlenbach	08:29			09:59
Ebenhausen an Ebenhausen ab	07:34			09:08	Ebenhausen ab Ebenhausen an	08:22			09:52
Poppenhausen	07:36	07:40	08:40	09:10	Poppenhausen	08:20	08:25	09:20	09:50
	07:42	07:42	08:40	09:10		08:18	08:18	09:20	09:50
			08:43	09:13				09:17	09:47
			08:49	09:19				09:11	09:41
			08:51	09:21				09:08	09:39
		07:51	08:54	09:24			08:08	09:08	09:39
		07:52	08:55	09:25			08:07	09:07	09:37
		07:58	08:56	09:26			08:02	09:07	09:37
			08:58	09:28				09:05	09:35
								09:04	09:34
Knotenbahnhof	Wü 08:21		Kurz- wende	Kurz- wende	Knotenbahnhof	Wü 07:38		Kurz- wende	Kurz- wende
Zuglauf	Flügelzug EF - Wü					Flügelzug Wü - EF			

Taktverdichtung 60 Minuten

Hinfahrt alle 120 bzw. 60 Minuten

Rückfahrt alle 120 bzw. 60 Minuten