

# **Verlängerung der Kahlgrundbahn (Bembel) bis nach Frankfurt/Main**



# Aktuelle Faktenlage

- Streckennetz: Schöllkrippen – Hanau
- Nicht-elektrifizierter Streckenabschnitt: **Schöllkrippen – Kahl**
- Elektrifizierte Streckenabschnitt: **Kahl – Hanau**
- Finanzierung erfolgt durch BEG (Bayerischer Streckenabschnitt) + RMV (ab hessischer Landesgrenze)
- Betrieben durch Dieseltriebwagen
- Betreiber Westfrankenbahn (DB RegioNetz)
- Vertragspartner: Westfrankenbahn, Bayerische Eisenbahngesellschaft, Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Vertragsende: Dezember 2027

# Begründungen für Petition

- Häufiges Verpassen von Anschlussverbindungen
- Lange Wartezeiten
- Zu geringe Taktung (Stoßzeiten)
- Fahrzeiten nicht kompatibel mit Arbeits-/Unterrichtszeiten
- Umsteiger-Bahnhöfe nicht barrierefrei
- Frustration über ÖPNV bei vielen Reisenden spürbar
- PKW zuverlässigeres/schnelleres Verkehrsmittel

# Argumente für Ausbau des Strecknetzes

- Ungenutzte Schienenpotentiale Richtung Frankfurt  
(laut. Zwischenbericht des Siedlungsgutachtens Bayerischer Untermain)
- Straßenverkehr-Überlastung
- Überlastung bestehender Zugverbindungen (Stoßzeiten)
- Parksituation an Pendler-Knotenpunkten siehe Mobilitätsleitbild der Stadt Hanau <https://zukunft-hanau.de/stadtforum7/>
- Erleichterung für alle Reisende, vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkung
- Klimaneutralität bis 2030 bzw. bis 2050 für FFM
- Verkehrswende

# Ausbau des Strecknetzes möglich durch:

- Flügeln mit Odenwaldbahn (Hanau Hbf)
- Direkte Durchbindung der Kahlgrundbahn bis Frankfurt/Main (über Frankfurt-Ost bzw. Offenbach)

# Flügeln mit Odenwaldbahn

## Vorteile:

- Keine zusätzlichen Trassen- und Halteentgelte

## Nachteile:

- Gegenwärtig technisch nicht möglich
- Zuverlässigkeit hängt von Pünktlichkeit beider Bahnen ab
- Zeit- und Personalkostenaufwand fürs Flügeln
- Zuglängen der Odenwaldbahn (Zukunft: 4-teilig)

Nicht favorisierte Variante!

# Direkte Durchbindung der Kahlgrundbahn

## Vorteile:

- Bembel bleibt unabhängig von anderen Bahnen
- Kein längerer Zwischenstopp durch Flügeln

## Nachteile:

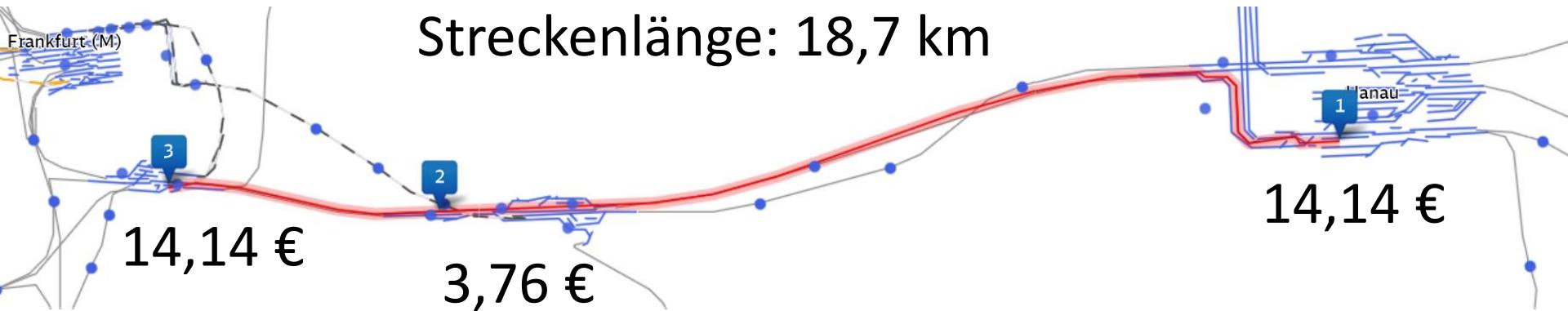
- Zusätzliche Trassen- und Halteentgelte
- Eventueller Mangel an Trassenvakanz?

**Favorisierte Variante!**

# Informationen zu Ausbaumaßnahmen

## Route Hanau Hbf – Offenbach Hbf – FFM Süd

- Fahrzeit: 14 min (Zugtyp V-Tfz – DB 642 (720 kW))
- Trassennutzungskosten: 96,00 €
- Haltestellenkosten:

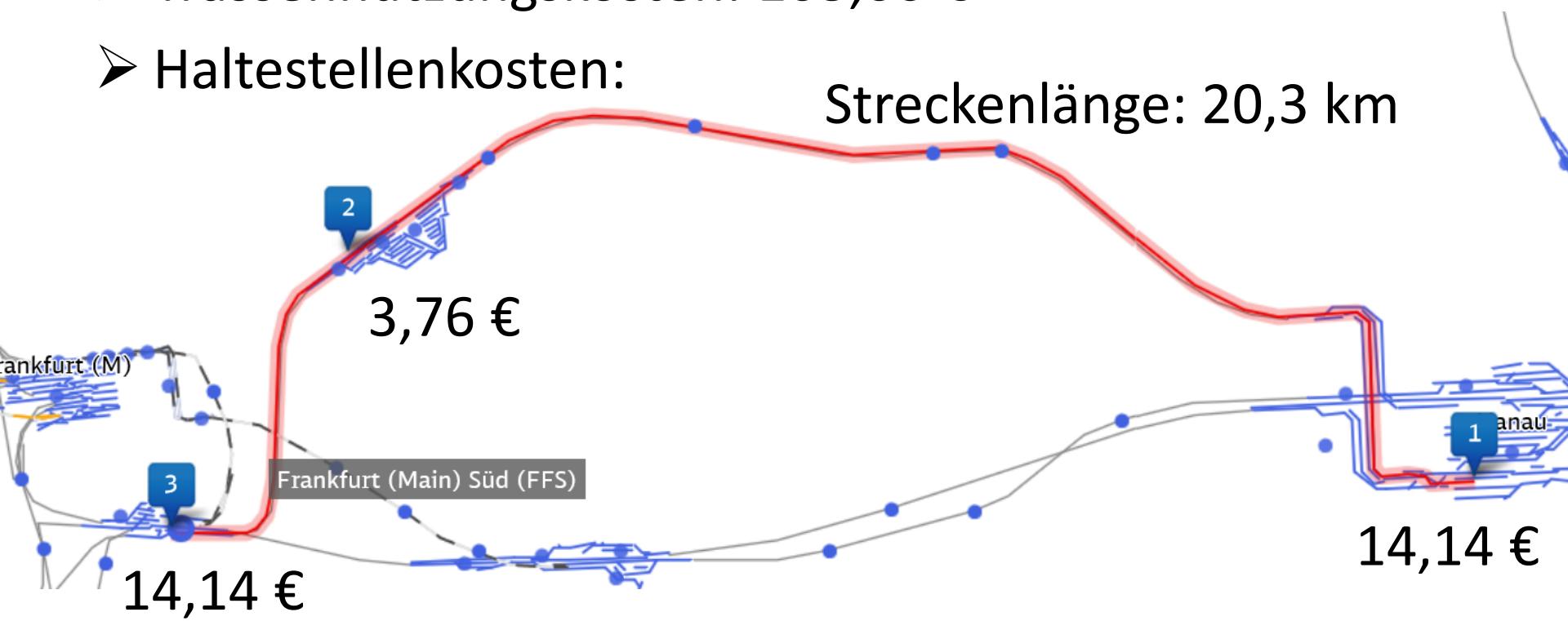


# Informationen zu Ausbaumaßnahmen

## Route Hanau Hbf – Frankfurt Ost – FFM Süd

- Fahrzeit: 17 min (Zugtyp V-Tfz – DB 642 (720 kW))
- Trassennutzungskosten: 103,00 €
- Haltestellenkosten:

Streckenlänge: 20,3 km



# Informationen zu Ausbaumaßnahmen

## Mögliche emissionsarme Zug-Typen:

### ➤ EcoTrain:

- Umrüstung vorhandener Dieselfahrzeuge
- Wechsel von Dieselmotoren zu Elektromotoren
- Betrieben durch Dieselelektrischer Generator + Batterie
- Speicherung u. a. von Bremsenergie
- Fahren mit Strom ohne Oberleitung
- Überall einsetzbar mehr Informationen hierzu unter:

[https://www.dbregio.de/db\\_regio/view/zukunft/hybridantrieb.shtml](https://www.dbregio.de/db_regio/view/zukunft/hybridantrieb.shtml)

# Informationen zu Ausbaumaßnahmen

## Mögliche emissionsarme Zug-Typen:

### ➤ Batterie-Triebzug:

- Einsatz auf nicht elektrifizierten Strecken möglich
- Günstiger als Diesel
- Geräusch- und emmisionsarm
- Energiespeicherung erfolgt über Oberleitung
- Reichweite ca. 100 Kilometer mehr Informationen hierzu:

<https://www.youtube.com/watch?v=bNgiboGfDXY> +

<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/batterie-triebzug>

A photograph of a modern regional train, specifically a DB Regio train, stopped at a station. The train is painted in a red and grey livery with 'DB' and 'RMV' branding. It is positioned on a track next to a paved platform. Bare trees are visible in the background.

Befürwortung des Projekts!

- Viel positiver Zuspruch von Seiten der Bevölkerung
- Vorhaben längst überfällig lt. Petitionskommentare
- Petitionskommentare suggerieren Zunahme des Tages-Tourismus für Frankfurt und Kahlgrund
- Positiver Zuspruch und Unterstützung von vielen Vertretern der Kommunalpolitik
- Netzwerke aus Experten/Verantwortlichen sind bereits entstanden und werden weiter ausgebaut
- 2020er Jahre werden ***Jahrzehnt der Schiene*** lt. Bundesverkehrsministerium (?)



Aktuelle Hindernisse!

- Kommunikation mit Vertragspartner (BEG, RMV, Westfrankenbahn) sehr schwierig
- Genauer Inhalt des aktuellen Verkehrsvertrages noch unbekannt
- Wenig Wille zum aktiven Handeln bei Vertragspartnern/Verantwortlichen
- Maßnahmen zur Verkehrswende oft nur Lippenbekenntnisse
- Starkes Ungleichgewicht bei Verkehrsetat – **Straße** hat nach wie vor Priorität gegenüber **Schiene**
- Jahrzehntelange Vernachlässigung des Nahverkehrs

- Elektrifizierung der Nebenstrecke Schöllkrippen – Kahl aktuell nicht rentabel
- Frankfurt-Ost als Endbahnhof ungeeignet – gegenwärtig keinerlei Bereitschaft zur Reaktivierung stillgelegter Gleise
- Frankfurt-Süd als Endbahnhof ungeeignet aufgrund von „ANGEBLICHER“ Überlastung lt. Pro Bahn
  - Weitere Informationen zur „angeblichen“ Überlastung unter: <https://www.openpetition.de/petition/blog/verlaengerung-der-kahlgrundbahn-bembel-bis-nach-frankfurt-ost-sued-hbf/13>
- Anfahrt von Frankfurt-Hbf nicht vor 2040 möglich
- Pro Bahn schlägt als möglichen End-Bahnhof ***Frankfurt-Stadion*** vor



**Frankfurt-Stadion  
als sinnvolle Alternative?**

- Sechs Gleise vorhanden / keine Überlastung
- Gute + schnelle Anbindung an Flughafen + Frankfurt-Hbf
- Gute + schnelle Anbindung an westliches Rhein-Main-Gebiet (Rüsselsheim, Mainz, Wiesbaden etc.)
- Halt in Frankfurt-Niederrad möglich
- Gute Anbindung an Odenwald, Bergstraße, nördliches Baden-Württemberg
- Attraktive Freizeitmöglichkeiten – Stadion, Schwimmbad, Natur etc. (Tagestourismus!)

Noch Fragen, Wünsche,  
Anregungen, Vorschläge, Kritik?