

Bahnausbau

(Vollständige Fassung des Artikels im Niederfeld-Rundblick, Ausgabe 34, Dezember 2021)

Rund um Seligenstadt gibt es Planungen und Möglichkeiten, das Reisen mit der Bahn attraktiver zu machen.

1. Odenwaldbahn erweitern

2005 wurde die Odenwaldbahn modernisiert, auf feste Fahrplankarte umgestellt und bis Frankfurt-Hauptbahnhof verlängert.

Die schnelle Verbindung nach Hanau und Frankfurt ist attraktiv und zieht immer mehr Fahrgäste an. Da die Strecke nur eingleisig ist, wird es schwierig, noch mehr Personen zu befördern oder Verspätungen auszugleichen.

Bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Main (RMV) angestoßen ist der zweigleisige Ausbau südlich Babenhausen und zwischen Hainstadt und Seligenstadt.

Die Hainburger Gemeindevertretung hat bereits zugestimmt, dass die Bahn bis zum Triebweg am „Tannenhof“ so ausgebaut werden kann. Jetzt ist die DB-Netz am Zug.

Ohne große Eingriffe in Natur und vorhandene Bausubstanz wäre noch sinnvoll, den Seligenstädter Bahnhof wieder vollständig zweigleisig machen - zwischen den Bahnübergängen Frankfurter Straße und Giselastraße (wie vor 2005). Dazu bräuchte man nicht einmal Unterführungen, denn die Fahrgäste können die Gleise an den Bahnübergängen sicher und barrierefrei queren.

So könnten Verspätungen leichter ausgeglichen werden, und es wären mehr Züge auf der Strecke möglich.

Es ist schade, dass die Züge der Odenwaldbahn südlich des Hanauer Hauptbahnhofes so langsam fahren müssen. Die Trasse ist eingleisig und verwinkelt. Auch die betagte Mainbrücke zwingt alle Züge zu langsamer Fahrt.

Da die einstigen Bautz-Werke stillgelegt sind und ihre Fläche mit Wohnhäusern bebaut werden soll, wird das Bautz-Anschlussgleis nicht mehr benötigt.

Somit kann man die Odenwaldstrecke ab Hanau-Hbf zweigleisig ausbauen. Wenn man die zu sanierende Mainbrücke doppelgleisig ersetzt, gibt es keine weiteren Hindernisse für eine schnelle zweigleisige Bahn bis zum ersten Bahnübergang in Klein-Auheim, an der Obergasse. So würde die Odenwaldbahn auch auf Hanauer Gebiet viel schneller.

2. Elektrifizierung der Odenwaldbahn

Seit der Beschleunigung der Odenwaldbahn gibt es Probleme mit den Dieseltriebwagen, weil die Dieselmotoren wegen der starken Beanspruchung beim Anfahren und an Steigungen schnell verschleifen. Bei elektrischem Betrieb wäre es einfacher.

Fachleute rechnen vor, dass es generell schon ab 50 Triebfahrzeugen pro Tag wirtschaftlicher ist, auf elektrischen Oberleitungsbetrieb umzustellen. Auf der Odenwaldbahn fahren täglich mehr als 80 Dieseltriebzüge. Für die Umwelt wäre elektrischer Betrieb besser.

Auf den Abschnitten Darmstadt – Frankfurt, Hanau – Frankfurt und an den Bahnhöfen Babenhausen und Eberbach am Neckar ist bereits Oberleitung vorhanden.

Auf der Gesamtstrecke gibt es nur vier Stellen, wo der Raum oberhalb der Triebwagen etwas geringer ist:

- die Auheimer Mainbrücke in Hanau,

- der Engelberg-Tunnel bei Reinheim,
- der Frau-Nauses-Tunnel zwischen Wiebelsbach und Höchst-Hetschbach,
- der Krähberg-Tunnel in Oberzent.

Für solche Bereiche haben sich inzwischen Deckenstromschienen bewährt.

Falls man nicht überall Oberleitung installieren will, gibt es inzwischen Triebwagen mit Akkus, die – wo vorhanden – durch Strom aus der Oberleitung angetrieben werden und ihre Akkus aufladen. Nur wo keine Oberleitung ist, brauchen sie Akkustrom.

3. Fernbahntunnel rund um Frankfurt

Verspätungen der Odenwaldbahn kommen meist von den Strecken Hanau - Frankfurt oder Darmstadt - Frankfurt, wo die Odenwald-Züge auf Gleisen fahren, die auch von anderen Bahnen genutzt werden - vor allem vom Fernverkehr, der stets Vorrang hat. Verspätungen der Fernbahnen bewirken so auch Verspätungen bei der Vias-Odenwaldbahn, die in ihrem eigenen Netz sonst minutengenau fährt.

Wenn die Fernbahnen rund um Frankfurt/M in neue Fernbahn-Tunnel verlegt werden, wäre mehr Platz auf den oberirdischen Bahnstrecken. Nach den bisherigen Planungen werden die Fernbahntunnel frühestens ab 2036 zur Verfügung stehen. So lange werden viele Nutzer der Odenwaldbahn nicht warten wollen.

4. Südtangente Frankfurt-Süd - Offenbach - Seligenstadt - Aschaffenburg

Um der chronischen Verstopfung der S-Bahn-Tunnel Offenbach-Frankfurt entgegenzuwirken, plant man eine "Südtangente" Frankfurt-Flughafen - Frankfurt-Süd - Offenbach-Hbf.

Die wird besser nicht über die stark befahrene Bahn nach Mühlheim - Hanau fortgesetzt, sondern über die vorhandene (und nicht überlastete) S-Bahn-Strecke ab Offenbach-Ost - Bieber - Waldhof – Obertshausen. Von dort entlang der B448 und der L3416 nach Hainstadt-Süd (mit einem Haltepunkt dort, "Königsberger/Görlitzer Str."). Diese Verbindungsbahn könnte nördlich des Triebwegs in die Odenwaldbahn nach Seligenstadt – Babenhausen einmünden.

Wenn man südlich von Harreshausen, kurz vor der Bahnbrücke über die Rhein-Main-Bahn (Aschaffenburg - Babenhausen - Darmstadt), eine Verbindungskurve zur Strecke nach Stockstadt baut, hätte man eine schnelle Bahn nach Aschaffenburg – ohne den zeitraubenden Umweg über Babenhausen.

Franz Roski