



Online-Infotermin

Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Aschaffenburg
und Kurve Mainaschaff

29. Oktober 2025



Deutschlandtakt

Begrüßung

- 1. Grundlage für die Planung**
- 2. Inhalte und Ziele der Projekte**
- 3. ABS Hanau–Aschaffenburg: Eingang Ergebnisse Machbarkeitsstudien**
- 4. Fragerunde**
- 5. Kurve Mainaschaff: Eingang Ergebnisse Machbarkeitsstudie**
- 6. Fragerunde**
- 7. Ausblick**

Grundlage für die Planung

Die Verantwortlichkeiten beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur in Deutschland



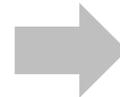
Auftraggeber Bundestag
verabschiedet den Bedarfsplan Schiene
mit den konkreten Projekten



Vertretung Auftraggeber
beauftragt die Projekte



genehmigt die Finanzierung der
Projekte im Auftrag des BMV



Vorhabensträgerin
(techn. und kaufm. Projektabwicklung)

Die Ausbaustrecke ist Teil der im Deutschlandtakt betrachteten Strecke Frankfurt–Würzburg (ABS / NBS), Zielfahrtzeit: 53 Minuten



Bewertungsgrundlage

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

lfd. Nr.	Vorhaben
44	Deutschland-Takt



76	Hanau – Aschaffenburg	<p>Verkehrliches Ziel laut Zielfahrplan: 3660</p> <p>Kapazitätssteigerung bzw. Engpassbeseitigung sowie Beitrag zur Zielfahrtzeit Frankfurt – Würzburg von 53 Minuten (inkl. 2 Minuten Haltezeit in Aschaffenburg) zur Anschlussherstellung</p> <p>SPFV/SGV-Wirkung: unmittelbar</p> <p>Beschreibung der Maßnahme: viergleisiger Ausbau Großkrotzenburg – Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf den Ferngleisen auf 230 km/h (Abschnitt Großauheim – Steinerts), Bau niveaufreier Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts (in Steinerts sowohl von den schnellen als auch von den langsamen Gleisen in die Kurve Richtung Mainaschaff)</p>	139	Aschaffenburg – Würzburg	<p>Verkehrliches Ziel laut Zielfahrplan: 5216</p> <p>Für den SPNV und SPFV soll durch Kapazitätssteigerung Mehrverkehr ermöglicht werden. Außerdem sollen die Knotenzeiten in Frankfurt und Würzburg (Knoten 0 und 30) sowie ein Beitrag zur Zielfahrtzeit von 53 Minuten – inklusive zwei Minuten Haltezeit in Aschaffenburg – geschaffen werden. So werden bessere Anschlüsse möglich.</p> <p>SPFV/SGV-Wirkung: unmittelbar</p> <p>Beschreibung der Maßnahme: Bau einer zweigleisigen Strecke Heigenbrücken (Abzweig niveaufrei) – Abzweig Nantenbach (Abzw. niveaufrei) für 230 km/h</p>
----	-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Änderung der verkehrlichen Ziele durch Fortschreibung erster Entwurf Deutschlandtakt möglich

Inhalte und Ziele der Projekte

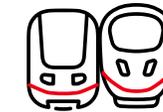
Zielvorgaben Streckenausbau aus Deutschlandtakt 2030



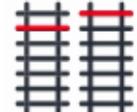
- Strecke 3660 Frankfurt Süd – Aschaffenburg, Abschnitt Hanau-Großauheim – Mainaschaff – Steinerts
- Viergleisiger Ausbau der Strecke 3660 mit Geschwindigkeitserhöhung Bestandsgleise auf bis zu 230 km/h und niveaufreie Einbindung der Strecke 3672



Zeitersparnis



mehr Regional- und Fernverkehrszüge



mehr Kapazität

Zielvorgaben Kurve Mainaschaff aus Deutschlandtakt 2030



- Höhenfreie Einbindung der Verbindungskurve in die Strecken 3557 in Richtung Darmstadt und 3660 in Richtung Hanau
- Planung einer Weichenverbindung in Darmstadt Nord (Kranichstein) erfolgt sukzessive im weiteren Projektverlauf



mehr Kapazität

Zwischen Hanau und Aschaffenburg wäre der Qualitätsfaktor zur Betriebsqualität ohne Ausbau in weiten Teilen mangelhaft



Strecke	Tageszeitraum (6 - 22 Uhr) ☀				Nachtzeitraum (6- 22 Uhr) 🌙			
	Richtung		Gegenrichtung		Richtung		Gegenrichtung	
	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor
3660 Hanau Südseite - Großkrotzenburg	117 %	1,49	129 %	2,01	26 %	0,05	26 %	0,05
3660 Großkrotzenburg - Kahl am Main	140 %	> 2,5	155 %	> 2,5	38 %	0,10	33 %	0,07
3660 Kahl am Main - Steinerts	122 %	1,69	136 %	2,42	34 %	0,08	29 %	0,05
3660 Steinerts - Aschaffenburg Hbf	101 %	1,03	111 %	1,32	29 %	0,06	27 %	0,05



Durch den Ausbau wäre trotz Erhöhung der Zugzahlen eine Betriebsqualität durchgängig im optimalen Bereich erreichbar



	Tageszeitraum (6 - 22 Uhr) ☀				Nachtzeitraum (6- 22 Uhr) 🌙			
	Richtung		Gegenrichtung		Richtung		Gegenrichtung	
Strecke	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor	Nutzungsgrad	Qualitätsfaktor
3660 Hanau Südseite - Großkrotzenburg	93 %	0,83	101 %	1,02	22 %	0,03	21 %	0,03
3660 Großkrotzenburg - Kahl am Main (innen)	34 %	0,08	35 %	0,08	8 %	0,00	4 %	0,00
3660 Großkrotzenburg - Kahl am Main (außen)	83 %	0,62	91 %	0,78	25 %	0,04	25 %	0,04
3660 Kahl am Main - Steinerts (innen)	34 %	0,08	35 %	0,08	8 %	0,00	4 %	0,00
3660 Kahl am Main - Steinerts (außen)	69 %	0,41	77 %	0,52	22 %	0,03	21 %	0,03
3660 Steinerts - Aschaffenburg Hbf	81 %	0,61	87 %	0,71	25 %	0,04	23 %	0,04



ABS Hanau–Aschaffenburg: Eingang Ergebnisse Machbarkeitsstudien

Entlang der Ausbaustrecke wurden zu verschiedenen Themen technische Machbarkeitsstudien beauftragt



Abgeschlossene Machbarkeitsstudien:

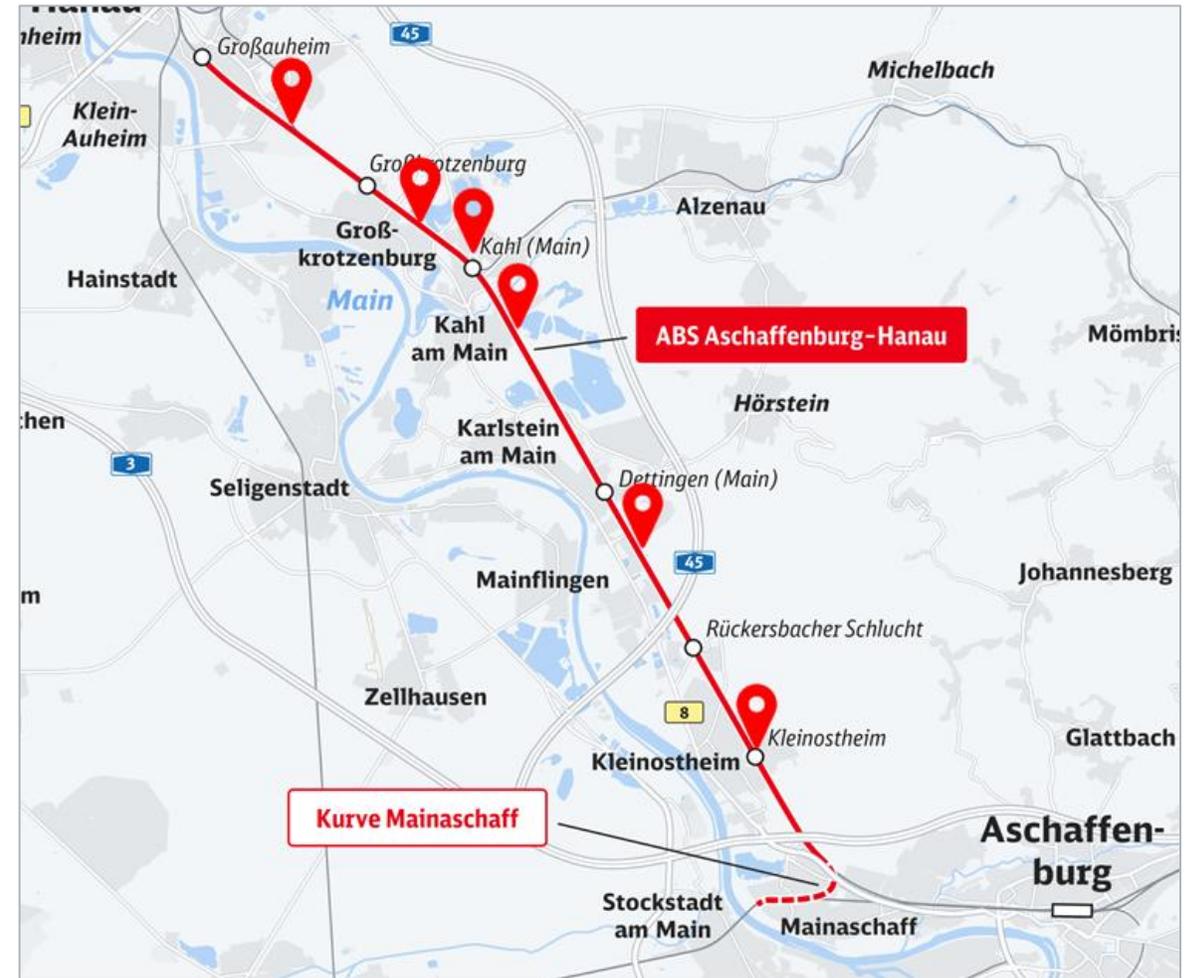
- Überwerfungsbauwerk Großauheim
- Trassierung Bahnhof Kahl am Main
- Mauselöcher - Personendurchlässe in den Gemeinden

Umfang Machbarkeitsstudien:

- Erläuterungsbericht, Lagepläne und Bauwerksskizzen
- Grobkostenschätzung
- Empfehlung



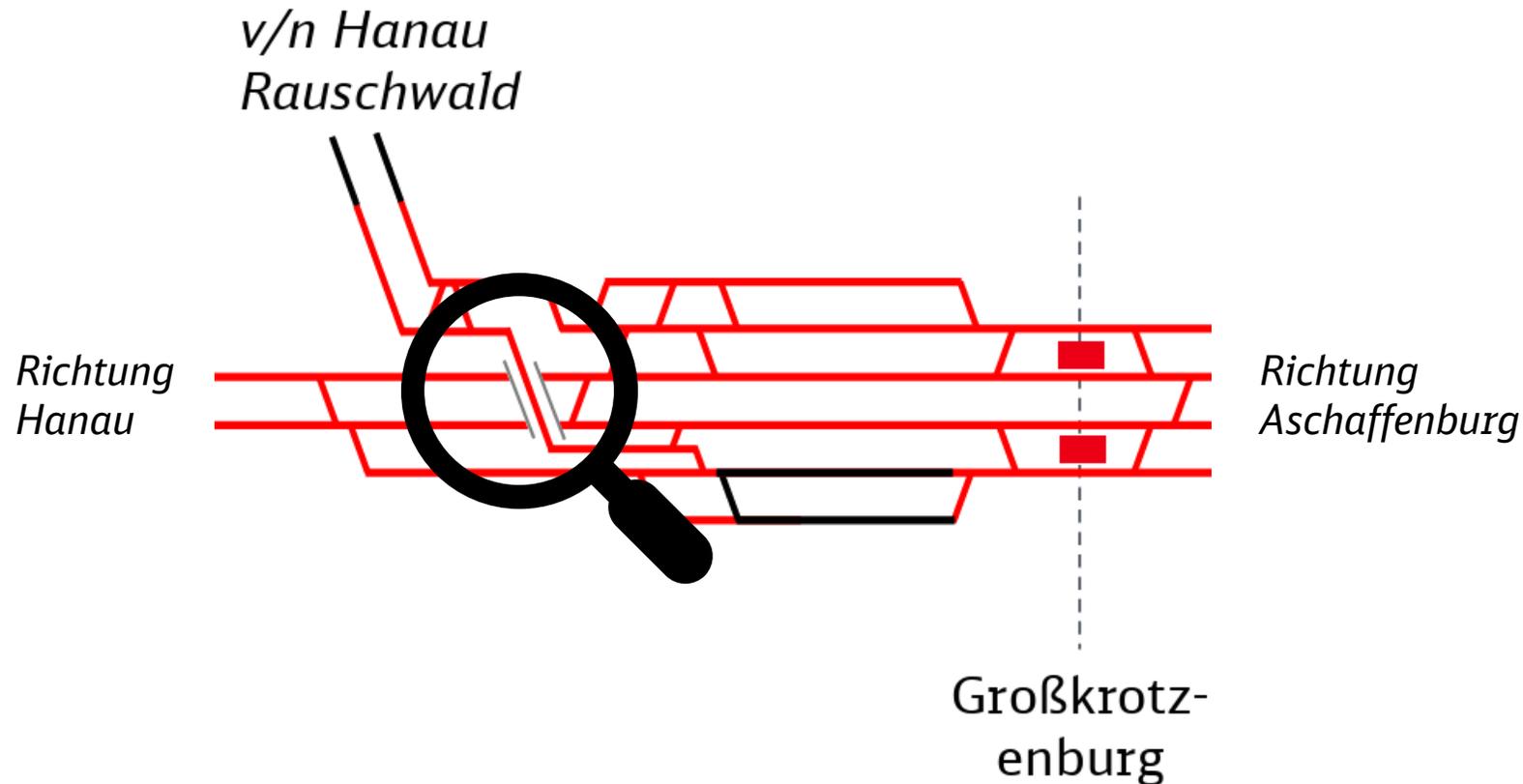
Beauftragung der Untersuchung zur grundsätzlichen Machbarkeit (HOAI Lph 1)



Machbarkeitsstudie Überwerfungsbauwerk Großauheim



- **Ziel:** Untersuchung der Erstellung einer höhenfreien Einbindung der Strecke 3672 (Kurve Rauschwald) in die Strecke 3660

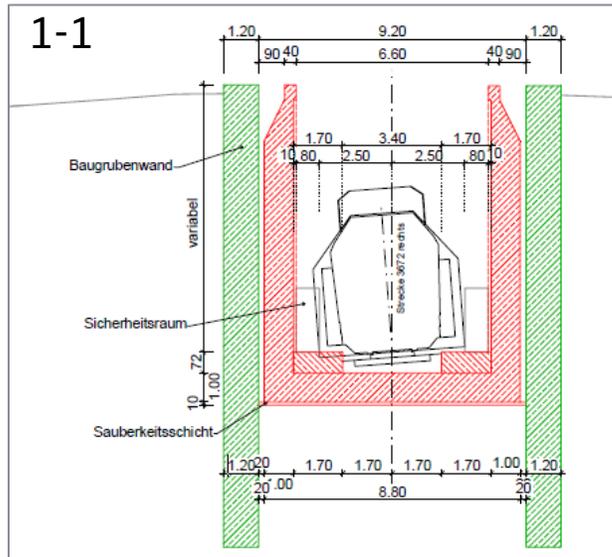


Machbarkeitsstudie Überwerfungsbauwerk Großauheim – Betroffenenheiten Großauheim

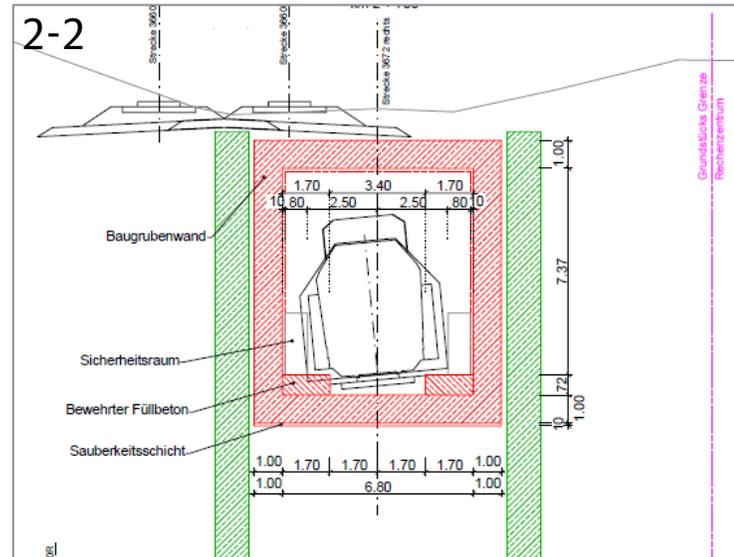


- 1) Anpassungen Brückenbauwerk Depotstraße erforderlich
- 2) Anpassungen Brückenbauwerk Alter Kahler Weg erforderlich
- 3) Anpassung Brückenbauwerk Depotstraße erforderlich
- 4) Überwerfung als Tunnelbauwerk

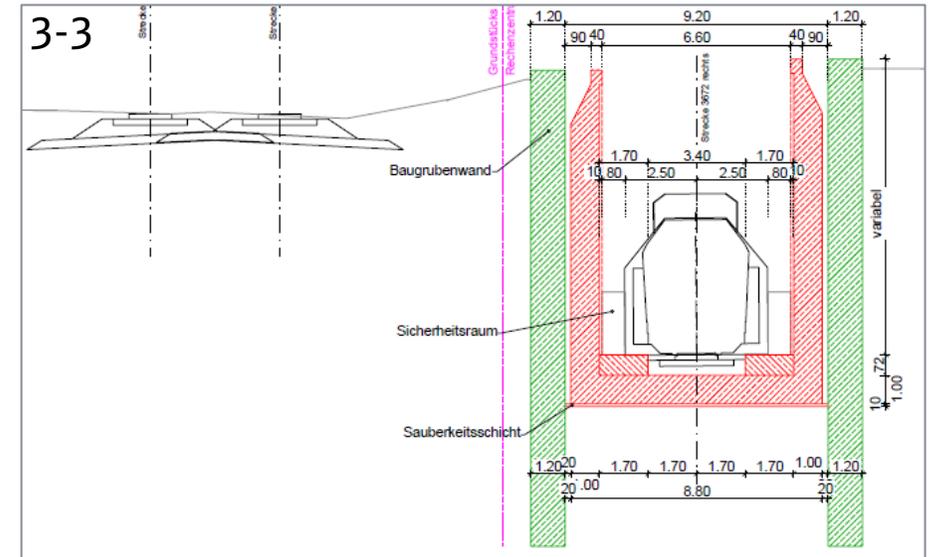
Beispiel: Kurve Rauschwald Lösungsvariante Teiltunnel



Querschnitt Trog Nord



Querschnitte Tunnel



Querschnitte Trog Süd

Machbarkeitsstudie Überwerfungsbauwerk Großauheim – Betroffenheiten Großkrotzenburg

- 1) Anpassungen und Verlegung Haltepunkt Großkrotzenburg erforderlich
- 2) Anpassungen Brückenbauwerk Waitzweg erforderlich

Machbarkeitsstudie Überwerfungsbauwerk Großauheim



- **Ergebnisse:**
 - Ausbau der Strecke wird von geplantem Bau des Rechenzentrums der Stadt Hanau beeinflusst
 - Tunnel ist als Überwerfungsbauwerk für den viergleisigen Ausbau an dieser Stelle besser geeignet als eine Brücke
 - Es bestehen Abhängigkeiten zum Bahnhof Großkrotzenburg

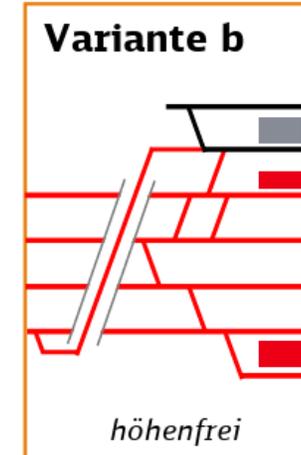
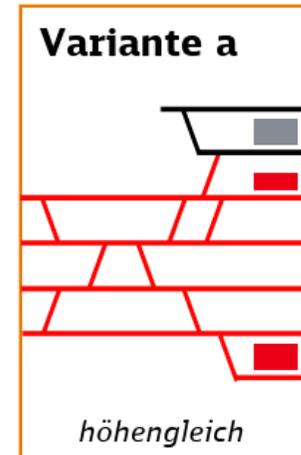
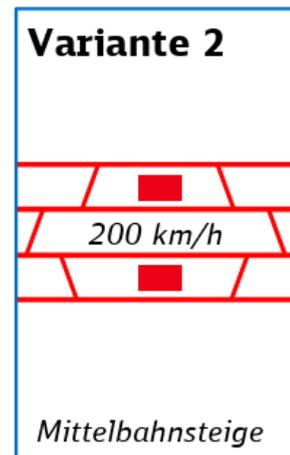
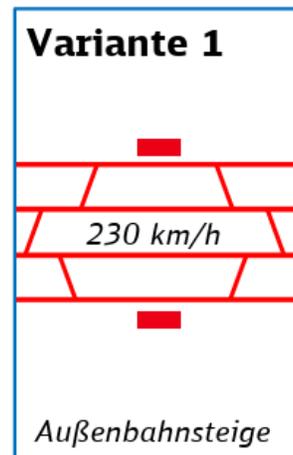


Abzweig Kurve Rauschwald

Machbarkeitsstudie: Trassierung Bahnhof Kahl am Main



- **Ziel:** Zukünftige Trassierung und Lage des Bahnhofes Kahl am Main und Einbindung der Kahlgrundbahn (KVG)
- Folgende Varianten werden untersucht:



Betroffenheiten nördlich des Bahnhofes Kahl am Main



1

2

3

- 1) Anpassung Freigerichtstraße
- 2) Weichenverbindung für Einbindung Kahlgrundbahn
- 3) Umbau Brücke Hessen Mobil

Betroffenheiten Bahnhof Kahl am Main – Variante 1

Außenbahnsteige



- 1) Auflösung des Bahnübergangs erforderlich
- 2) Anpassungen Hanauer und Freigerichtstraße erforderlich
- 3) Bahnsteige am Bahnhof können im Rahmen der Ausbaustrecke um 60 m verlängert werden
- 4) Ggf. Anpassung Bebauung erforderlich

Betroffenheiten Bahnhof Kahl am Main – Variante 2 Mittelbahnsteige



- 1) Auflösung des Bahnübergangs erforderlich
- 2) Anpassungen Hanauer und Freigerichtstraße erforderlich
- 3) Bahnsteige am Bahnhof können im Rahmen der Ausbaustrecke um 60 m verlängert werden
- 4) Ggf. Anpassung Bebauung erforderlich
- 5) Gleisanlagen rücken in nördliche Richtung: Anpassung Bahnsteig Kahlgrundbahn erforderlich

Betroffenheiten südlich des Bahnhofes Kahl am Main



- 1) Anpassungen Alzenauer Straße
- 2) Anpassungen Industriestraße
- 3) Umbau bzw. Erweiterung der Eisenbahnbrücken auf dem Abschnitt erforderlich

Machbarkeitsstudie: Trassierung Bahnhof Kahl am Main



- **Ergebnisse:**
- Alle untersuchten Varianten werden als grundsätzlich machbar eingestuft, allerdings: Ausbau der Infrastruktur im Bahnhof Kahl (Main) erforderlich



Machbarkeitsstudie zu den Personendurchlässen „Mauselöcher“

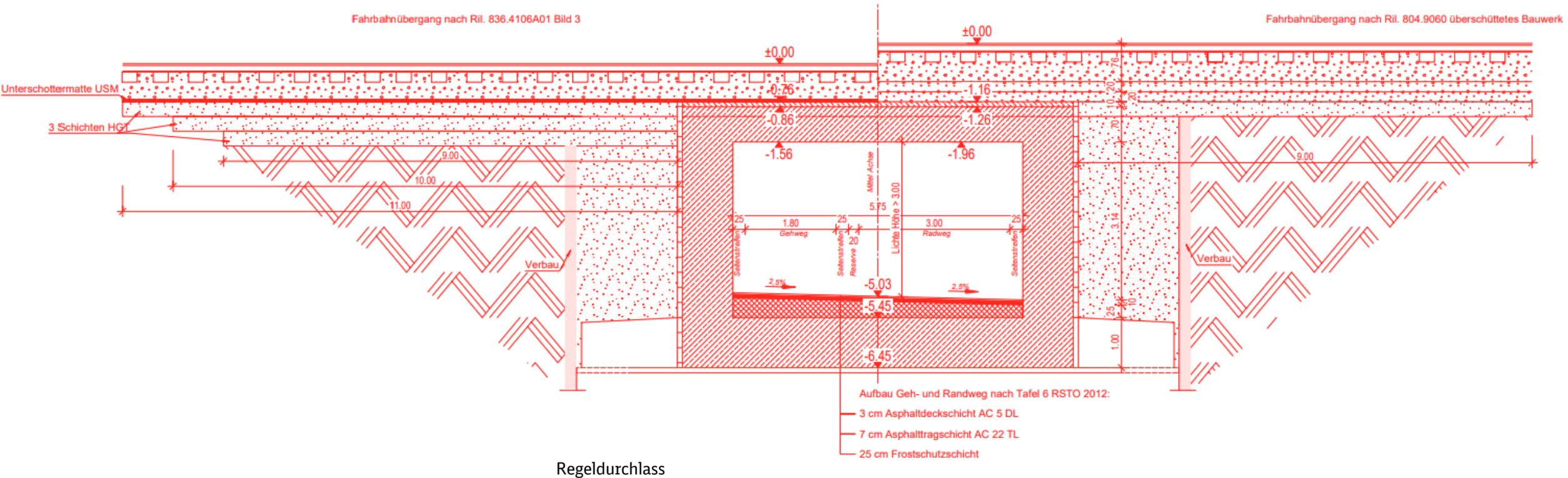


- **Ziel:** Umgang mit Bahnquerungen (Mauselöcher) unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus
- **Ergebnis:**
 - Mauselöcher sind grundsätzlich durch ein „Standardmauseloch“ ersetzbar
 - Kostenvorteil Standard überwiegt Kostenteilung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
 - Konflikt nur an einem Bauwerk mit Denkmalschutz



Mauseloch Kleinostheim (Bahn-km 36,3)

Ein Konzept für alle Mauselöcher, das breit genug für Fuß- und Radverkehr ist



Beispiel eines Durchlasses für den Rad- und Fußwegeverkehr, Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten erfolgt individuell



Durchlass Hörsteiner Weg in Dettingen



Gespräche zu Brückenbauwerken durchgeführt oder geplant



- Abstimmungen mit Hessen Mobil zu den betroffenen Brückenbauwerken in Hessen - Großauheim und Großkrotzenburg - haben stattgefunden
- Abstimmungen mit dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg zu den betroffenen Brückenbauwerken in Bayern - Kahl am Main, Dettingen, Kleinostheim und Mainaschaff - geplant
- Abstimmungen mit der Autobahn GmbH des Bundes zu den betroffenen Brückenbauwerken der A45 und A3 in Kleinostheim und Mainaschaff geplant



Brückenbauwerk L3308 Großkrotzenburg (Bahn-km 25,8)

Betroffenheiten Mainaschaff Steinerts



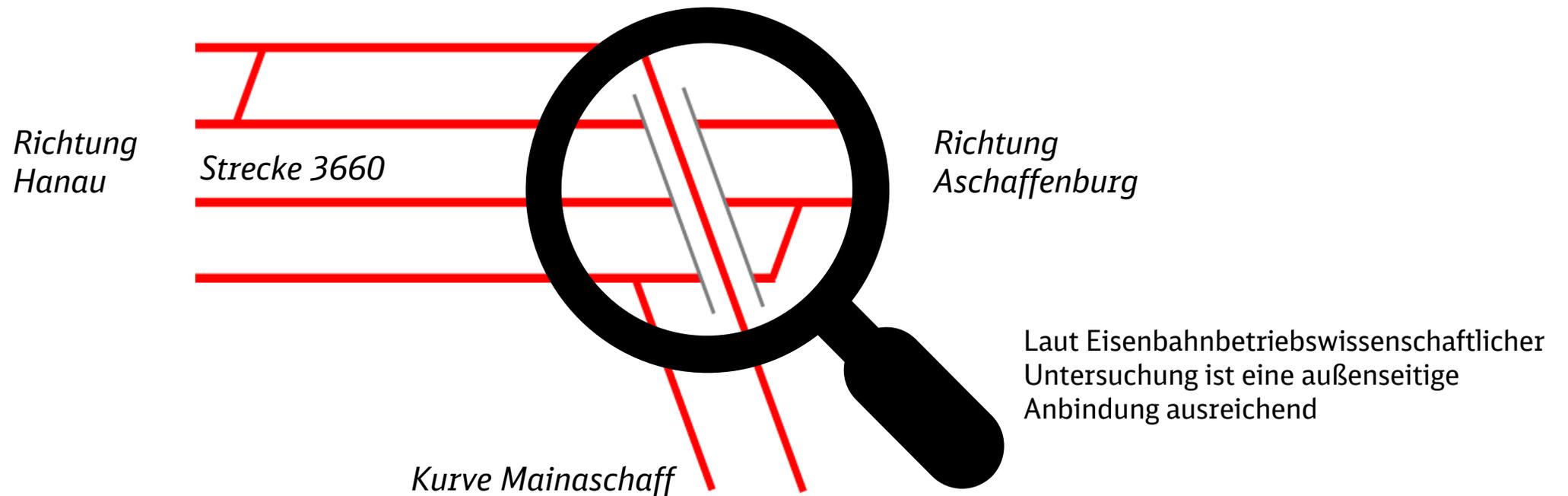
- 1) Beginn Überwerfung als Trogbauwerk
- 2) Anpassung Brückenbauwerk A3 erforderlich
- 3) Anpassung Brückenbauwerk Industriestraße erforderlich
- 4) Auflösung des Bahnübergangs erforderlich

Zeit für Ihre Fragen

Kurve Mainaschaff: Eingang Ergebnisse Machbarkeitsstudie

Technische Machbarkeitsstudie für das komplexe Überwerfungsbauwerk Mainaschaff

- **Ziel:** Höhenfreie Einbindung der Strecke 5227 (Kurve Mainaschaff) in die Strecken 3660 (Ost) und 3557 (West)

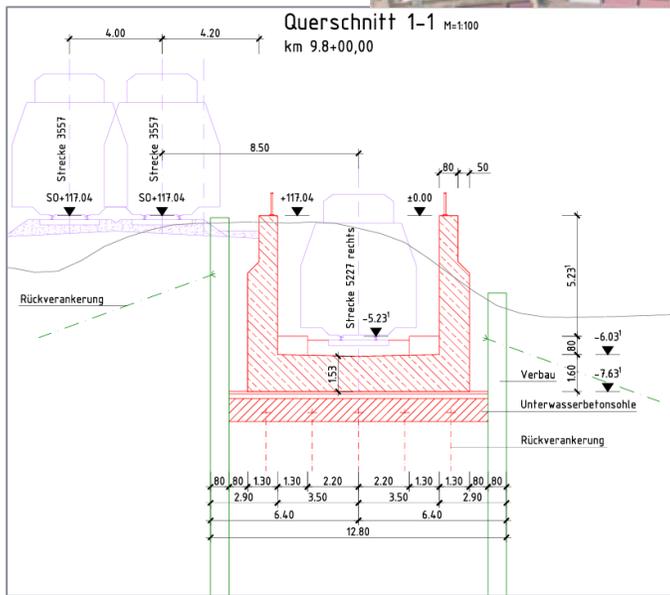


Betroffenheiten Verbindungskurve Mainaschaff

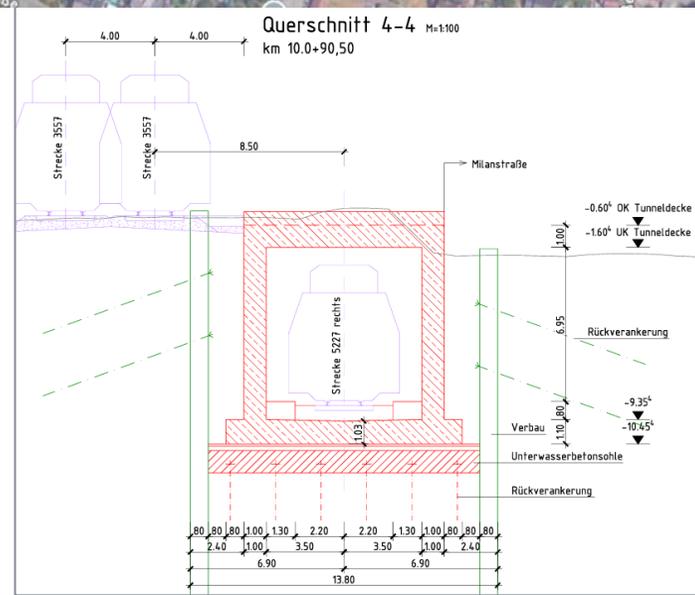


- 1) Anpassung Brückenbauwerk B8 erforderlich
- 2) Anpassung Brückenbauwerk Johann-Dahlem-Straße erforderlich
- 3) Überwerfung als Tunnelbauwerk

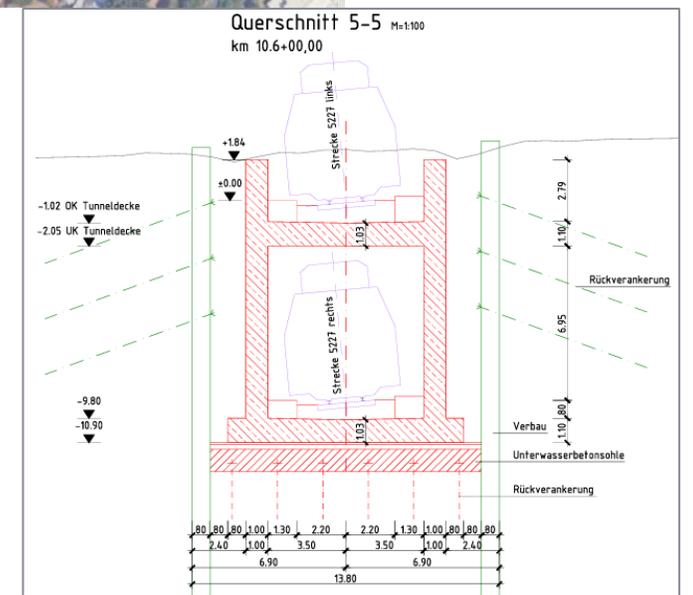
Beispiel: Kurve Mainaschaff Lösungsvariante Teiltunnel



Querschnitt Trog



Querschnitte Tunnel



Querschnitte Tunnel

Betroffenheiten Mainaschaff Ost



- 1) Auflösung der Bahnübergänge erforderlich
- 2) Anpassung Brückenbauwerk Robert-Koch-Straße erforderlich
- 3) Beginn Überwerfung als Trogbauwerk
- 4) Anpassung Brückenbauwerk Mittelweg erforderlich

Technische Machbarkeitsstudie für das komplexe Überwerfungsbauwerk Mainaschaff



- **Ergebnisse:**
 - Konflikt aufgrund Bebauung Mainaschaff
 - Lärmschutz in Kurve problematisch
 - Neigung/Steigung ist begrenzender Faktor
 - Zweites Gleis auf der Kurve Mainaschaff durch Trog- und Tunnelbau tiefer legen, um höhenfreie Anbindung zu erreichen
 - Die Hälfte des Zugverkehrs auf der Kurve verlief im Tunnel und nicht mehr auf freier Strecke
 - Empfehlung: im südlichen Bereich auf höhenfreie Anbindung verzichten



Abzweig Steinerts Kurve Mainaschaff (Bahn-km 38,8)

Zeit für Ihre Fragen

Ausblick

2023



- Planungsbeginn auf Grundlage des Planungsauftrages vom Bundesministerium für Verkehr
- Erste Gespräche mit betroffenen Gemeinden

2024



- Infoveranstaltung für politische Stakeholder
- Beauftragung erster Machbarkeitsstudien
- Abschluss Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

2025



- Start Betriebliche Aufgabenstellung
- Arbeit an Abschluss der Machbarkeitsstudien
- Online Info-Termin für Stakeholder aus Politik, Verwaltung und Fachverbänden

2026



- Abschluss Betriebliche Aufgabenstellung
- Beauftragung Baugrunduntersuchungen
- Ausschreibung Vorplanung (bei Finanzierungsfreigabe)

Bleiben Sie in Kontakt mit uns



Informationen auf unserer **Webseite** unter:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hanau-aschaffenburg>



Fragen und Anregungen gerne an das **Projektpostfach**:

hanau-aschaffenburg@deutschebahn.com



Vielen Dank

29.10.2025 |

