

Würzburg Hauptbahnhof

Der **Würzburger Hauptbahnhof** (abgekürzt *Würzburg Hbf*) ist ein Fernverkehrsbahnhof in der unterfränkischen Regierungsbezirkshauptstadt Würzburg. Er entstand 1863 im Norden der Innenstadt als Ersatz für den früheren Ludwigsbahnhof im Stadtzentrum, dessen Kapazitäten nach der drastischen Zunahme des Eisenbahnverkehrs ausgeschöpft waren. Noch heute ist der Würzburger Hauptbahnhof mit 34.000 Reisenden pro Tag^[1] bayernweit einer der bedeutendsten Bahnhöfe, da er im Schnittpunkt mehrerer stark frequentierter Schienenverkehrsachsen liegt. Insbesondere sind die Strecken in Nord-Süd-Richtung von Hamburg und Bremen nach München sowie in West-Ost-Richtung aus den Metropolregionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main nach Nürnberg und Wien von Bedeutung. Würzburg ist neben Aschaffenburg der zweite unterfränkische und im Taktverkehr bediente ICE-Bahnhof. Der Stadt und dem Landkreis Würzburg dient der Hauptbahnhof durch seine Verknüpfung von Eisenbahn-, Straßenbahn- und Omnibusverkehr als wichtigste Drehscheibe des öffentlichen Nahverkehrs.

Inhaltsverzeichnis

Geschichte

Vorgeschichte

- Würzburgs Anschluss an die Ludwigs-West-Bahn

- Der erste Bahnhof von 1852: Der Ludwigsbahnhof

Verlegung und Neubau

- Hintergrund: Neue Bahnstrecken nach Ansbach, Fürth und Heidelberg

- Der neue Bahnhof außerhalb der Innenstadt

- Zerstörung im Zweiten Weltkrieg, Stunde Null und Wiederaufbau

- Deutsche Teilung und jüngere Entwicklung seit den 1980er Jahren

- Arcaden-Planung ab 2004

Der Bahnhof heute

- Baulicher und infrastruktureller Zustand

- Empfangsgebäude

- Bahnsteige und Gleisanlagen

- Bahnhofsvorplatz

Verkehrsanbindung

- Eisenbahnstrecken

- Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr

- Verknüpfung mit dem Straßenbahn- und Omnibusverkehr

Entwicklung seit 2010

- Modernisierung des Bahnhofs und seines Umfeldes

- Barrierefreier Ausbau und Sanierung im Rahmen der Landesgartenschau 2018

- Neuordnung des Bahnhofsumfelds

- Sonstiges

- Eisenbahnunfall am 16. Februar 2020

Trivia

Literatur

Weblinks

Einzelnachweise

Geschichte

Vorgeschichte

Würzburgs Anschluss an die Ludwigs-West-Bahn

Die Stadt Würzburg – bis 1814 Hauptstadt des gleichnamigen Großherzogtums unter Ferdinand III. – gehörte Mitte des 19. Jahrhunderts zum zweiten Mal zu Bayern, da das Königreich nach dem Wiener Kongress als Ausgleich für den Verlust von Tirol und der rechtsrheinischen Pfalz Gebiete in Franken zugestanden bekam. Aufgrund seiner Randlage in Bayern erhielt Würzburg jedoch keinen Anschluss an die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die das gesamte Königreich durchquerte. Auf Drängen des bayerischen Landtags wurde die Stadt nur wenige Jahre später über die zweite Staatsbahnstrecke, die Ludwigs-Westbahn, an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Nachdem im Jahre 1852 die Bauarbeiten begonnen hatten, konnte am 1. Juni 1854 mit der Eröffnung des rund 40 Kilometer langen Abschnitts Schweinfurt–Würzburg die dritte Etappe der insgesamt rund 200 Kilometer langen Ludwigs-West-Bahn eröffnet werden. In der vierten und letzten Etappe wurde die Strecke über Gemünden am Main und Aschaffenburg zur bayerischen Landesgrenze bei Kahl am Main verlängert und am 1. Oktober desselben Jahres in Betrieb genommen.

Der erste Bahnhof von 1852: Der Ludwigsbahnhof

Zu diesem Zweck wurde der erste Würzburger Bahnhof, der nach König Ludwig I. benannte Ludwigsbahnhof, erbaut^[2] und 1856 fertiggestellt.^[3] Auf Wunsch des Kriegsministeriums wurde der Bahnhof trotz der höheren Grunderwerbskosten innerhalb der Stadtbefestigung erbaut, genau an der Stelle, wo sich heute das Mainfranken Theater befindet. Dies hatte jedoch zur Folge, dass aufgrund der bereits dichten Bebauung nur ein Kopfbahnhof möglich war. Das Areal, auf dem der Bahnhof Platz finden sollte, war etwa 400 Meter lang und zwischen 50 und 100 Meter breit und musste neben dem Empfangsgebäude und der Bahnsteighalle auch noch einen Lokschuppen und eine Remise zur Abstellung der Waggons aufnehmen. Darüber hinaus

Würzburg Hbf



Daten

Lage im Netz	Kreuzungsbahnhof
Bahnsteiggleise	11
Abkürzung	NWH
IBNR	8000260
Preisklasse	2
Eröffnung	1. Juni 1854
Profil auf Bahnhof.de	Wuerzburg_Hbf (https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/Wuerzburg_Hbf.html)

Lage

Stadt/Gemeinde	Würzburg
Land	Bayern
Staat	Deutschland
Koordinaten	49° 48′ 5″ N, 9° 56′ 8″ O
Höhe (SO)	181 m

Eisenbahnstrecken

- Würzburg–Hannover (KBS 351)
- Würzburg–Stuttgart (KBS 780)
- Würzburg–Aschaffenburg (KBS 800)
- Würzburg–Nürnberg (KBS 805)
- Würzburg–Treuchtlingen (KBS 920)

Bahnhöfe in Bayern

beinhaltete es eine Werkstatt zur Instandhaltung der Fahrzeuge und eine Lagerhalle für Güter. Als zweite bauliche Herausforderung kam die Unebenheit des Geländes hinzu, weshalb die Gleise auf bis zu fünf Meter hohen Dämmen verlegt werden mussten und somit über dem Niveau der umliegenden Straßen lagen.

Architekt war der Königliche Baurat Gottfried von Neureuther, dessen Neorenaissance-Stil viele Stationsbauten der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen prägte und der den Würzburger Bahnhof als eines der schwierigsten Bauwerke der Ludwigs-West-Bahn bezeichnete. Das Empfangsgebäude war ein zweigeschossiger Bau, dessen Vorderfront nach Westen zur Theaterstraße zeigte, wo ein Vorplatz als repräsentatives Entrée zur Stadt gestaltet wurde. Im aufgrund der Hochlage der Gleise etwas erhöhten Erdgeschoss des mit Muschelkalk und Sandstein verkleideten Gebäudes befanden sich unter anderem die Wartesäle und ein Restaurant. In östlicher Richtung schloss sich an das Empfangsgebäude eine 100 Meter lange und 24 Meter breite Bahnsteighalle an. Unter dem 13 Meter hohen freihängenden Dach befanden sich je ein Gleis für Personen- und Güterzüge und zwei Umfahrgleise, die jeweils durch einen eigenen Torbogen aus der Halle hinausführten. Größere Probleme bereitete die Einführung der Gleise in die Bahnhofsanlage, da nur zwei Gleise durch den Festungswall führten, die sich unmittelbar nach der Überquerung des Wallgrabens Richtung Schweinfurt und Gemünden verzweigten. Da jedoch für Güterzüge der nördliche Teil und für Personenzüge der südliche Teil des Bahnhofes vorgesehen war, mussten auf der Brücke über den Wallgraben Kreuzungsweichen eingefügt werden, die eine Einführung in den richtigen Teil des Bahnhofes ermöglichten. Dieser Umstand schränkte nach der Zunahme insbesondere des Güterverkehrs die Kapazitäten deutlich ein.



Ludwigsbahnhof



Blick von den Zufahrtsgleisen auf die Bahnsteighalle

Verlegung und Neubau

Hintergrund: Neue Bahnstrecken nach Ansbach, Fürth und Heidelberg

In den darauffolgenden Jahren wuchs der Eisenbahnverkehr stetig an. Zwar verhinderte der Mangel an Rohstoffen einen schnellen wirtschaftlichen Aufschwung, durch den Bau neuer Strecken wurde Würzburg aber zum Eisenbahnknotenpunkt. Zunächst wurde ab 1861 eine knapp 90 Kilometer lange Verbindung zwischen Würzburg und Ansbach gebaut, von wo aus mittels einer von der Stadt Ansbach in Eigenregie gebauten Strecke die Ludwig-Süd-Nord-Bahn in Gunzenhausen erreicht wurde. Auf diese Weise erhielt Würzburg ab 1864 eine kürzere Anbindung an die großen Städte Augsburg und München. Schon ein Jahr später wurde eine direkte Strecke zwischen Rottendorf und Fürth eröffnet, die beim Bau der Ludwigs-West-Bahn zugunsten der aufgrund ihrer einfacheren Topografie bevorzugten Streckenführung über Bamberg das Nachsehen gehabt hatte. Gleichzeitig wurde der mit der alten Trasse nach Bamberg gemeinsam genutzte Abschnitt Würzburg–Rottendorf auf zwei Gleise erweitert. 1866 ging schließlich mit der Badischen Odenwaldbahn die vorerst letzte Eisenbahnstrecke nach Würzburg in Betrieb. Sie entstand hauptsächlich auf Wunsch Bayerns, um die damals bayerische Rheinpfalz an das eigene Eisenbahnnetz anzuschließen und führte von Würzburg über Osterburken und Mosbach nach Heidelberg.



Ein Regionalzug im östlichen Gleisvorfeld

Der neue Bahnhof außerhalb der Innenstadt

Den Verkehr der zusätzlichen Strecken konnte der Kopfbahnhof nicht mehr aufnehmen. Eine Erweiterung der Anlagen, die schon von Beginn an knapp bemessen waren, ließ die dichte Bebauung der Innenstadt nicht mehr zu. Um größere Kapazitäten für den Personenverkehr zu schaffen, war zunächst eine Verlagerung des Güter- und Rangierverkehrs an einen separaten Standort geplant. Vor dem Hintergrund des ständig wachsenden Eisenbahnverkehrs und angesichts der betrieblichen Vorteile eines Durchgangsbahnhofs fiel 1862 die Entscheidung für einen Bahnhofsneubau unterhalb des Schalksbergs nahe der berühmten Weinlage „Würzburger Stein“ im Norden der Stadt. Auf diesem bislang nur dünn bebauten Gebiet stand genug Platz zur Anlage eines großflächigen Durchgangsbahnhofs zur Verfügung. Mit dem Neubau des Bahnhofs ging auch eine umfangreiche Neuordnung des Straßengefüges einher. Die Erschließung der bislang hauptsächlich aus engen und verwinkelten Gassen bestehenden Innenstadt wurde durch die Aufweitung bestehender Straßenzüge und den Durchbruch der zentralen Schönbornstraße stark verbessert. Am 18. April 1866 wurde die Bahnhofstraße als direkte Verbindung zwischen dem außerhalb gelegenen Bahnhofskomplex und dem Stadtzentrum eröffnet.^[4] Durch die 1870^[5] neu angelegte und 1874 fertiggestellte Kaiserstraße^[6] wurde eine weitere Verbindung hergestellt. In unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs bildete sich daraufhin ein neues Stadtquartier, an Stelle der ehemaligen Stadtumwallung wurde der Ringpark im englischen Stil angelegt. Zwischen dem Bahnhof und dem Mainufer entstanden Institute der Julius-Maximilians-Universität und imposante Gründerzeitvillen. Weiterhin entstand nordöstlich des Bahnhofsgeländes ein eigener Stadtteil für Eisenbahnbedienstete.

Mit dem Bau des Empfangsgebäudes wurde der Architekt Friedrich Bürklein beauftragt, der nach dem Neubau des Münchner Centralbahnhofs unter anderem für die Bahnhöfe in Augsburg, Bamberg, Nördlingen, Nürnberg und Bad Kissingen verantwortlich gewesen war. 1863 wurde mit dem Bau begonnen, im Juni 1864 nahm der neue Bahnhof seinen Betrieb auf und nach einer zwischenzeitlich vorgenommenen Erweiterung war das Gebäude 1869 fertiggestellt. Der Alte Bahnhof wurde 1864 stillgelegt und im August 1868 von der staatlichen Eisenbahnverwaltung an die Stadt Würzburg verkauft.^{[7][8]}

Das Empfangsgebäude war ein imposanter Bau, der aus einer zweigeschossigen Mittelhalle bestand, die von zwei erhöhten Seitenbauten begrenzt wurde. Im Erdgeschoss bestand die gesamte Front der Mittelhalle aus arkadenähnlichen Torbögen, die den Zugang zum Inneren des Bahnhofs darstellten. Dort befanden sich neben einem Salon für den König die damals üblichen Einrichtungen eines Bahnhofs, wie etwa die Wartesäle für vier Klassen, zwei Restaurants, Fahrkarten- und Gepäckschalter sowie mehrere Verwaltungsräume. Die Räume des oberen Geschosses waren für die Bediensteten als Wohnungen vorgesehen. Durch die auch hier auf Dämmen verlegten Gleise lagen die Bahnsteige wiederum eine Ebene über dem Straßenniveau. Daher führte in der Mitte der Empfangsgebäudes eine Freitreppe in die von 14 Marmorsäulen getragene Bahnhofshalle.



Der Bahnhof im Jahre 1919

Die Gleisanlagen wurden äußerst großflächig angelegt, nördlich des Bahnsteigbereiches wurden Abstellgleise, Lokomotiv- und Wagenhallen und Instandhaltungswerkstätten errichtet. Östlich entstanden zusätzlich noch die Betriebsanlagen der Badischen Staatseisenbahnen, die den Betrieb auf der Odenwaldbahn Richtung Heidelberg durchführten, da diese nur mit etwa 20 Kilometern in Bayern lag.

Als Verbindung des neuen Bahnhofs mit der Altstadt wurde von 1872 bis 1874 die Kaiserstraße angelegt.^[9] Die Halle des alten Bahnhofs, genannt „Ludwigshalle“, wurde weiterhin, unter anderem als Festhalle genutzt, etwa 1882 zur 300-Jahr-Feier der Universität.^[10]

Zerstörung im Zweiten Weltkrieg, Stunde Null und Wiederaufbau

Bis kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs lebte Würzburg noch in der Illusion, von einem Luftangriff verschont zu bleiben, da in der Stadt keine nennenswerte Industrie angesiedelt war und sie zudem mit drei Krankenhäusern als Lazarettstadt galt. Allerdings hatte Würzburg große Bedeutung im Eisenbahnverkehr, dem logistischen Rückgrat der deutschen Rüstung. Am 23. Februar 1945 wurden in einem gezielten Luftangriff der United States Army Air Force^[11] große Teile des Bahnhofsgeländes durch rund 200 Bomben zerstört oder in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt. Am Abend des 16. März 1945, also 2 Wochen vor der Kapitulation der Stadt, starteten in England nochmals 225 viermotorige Bomber des Typs Avro Lancaster der Royal Air Force um das Stadtgebiet zu zerstören („dehousing“).^[12] Nach dem Bahnhofsbau von Friedrich Bürklein, der bereits am 23. Februar zerstört worden war, fiel nun auch das Empfangsgebäude des ehemaligen Ludwigsbahnhofes der Bombardierung zum Opfer. Die „Ludwigshalle“ war noch bis 1945 als Museum bzw. als Behelfsschule genutzt worden.

Siehe auch: Bombenangriff auf Würzburg am 16. März 1945

Die Ruine des Ludwigsbahnhofs wurde bis Mitte der 1960er Jahre abgetragen und schuf dem heutigen Mainfranken Theater Würzburg Platz. Kurz nach Kriegsende begann der Wiederaufbau der Bahnanlagen. Da auch das Bahnhofsgebäude fast vollständig zerstört worden war, entschloss sich die damalige Deutsche Bundesbahn und der ausführende Architekt Bundesbahnberrater Hans Kern gegen eine Rekonstruktion des Bauwerks und für einen Neubau. Es handelte sich um ein Gebäude in der schlichten Nachkriegsarchitektur der fünfziger Jahre. Die gesamte breite Vorderfront wurde verglast, Betonsäulen stützten das leicht überhängende Dach ab. Mit dem Bau der Empfangshalle wurde 1952 begonnen, am 2. Oktober 1954 erfolgte die Eröffnung anlässlich des Abschlusses der Elektrifizierung der Strecke Fürth–Würzburg. In weiteren Bauabschnitten wurde das Gebäude bis 1961 noch vervollständigt. Im Inneren entstand eine große Empfangshalle, die unter anderem einen Fahrkartenschalter sowie diverse Geschäfte beherbergte. Die nördliche Seitenwand der Halle schmückte ein auf Steinplatten angebrachtes Mosaik des Eichstätter Künstlers Alois Wünsche-Mitterecker, das das Schnittbild einer Dampflokomotive der Baureihe 44 in Originalgröße zeigte. Da sich durch die Erschütterungen einfallender Züge wiederholt Teile aus der Wandverkleidung lösten, wurde das Mosaik bereits 1958 wieder entfernt und stattdessen im Nürnberger Verkehrsmuseum eingebaut.

Deutsche Teilung und jüngere Entwicklung seit den 1980er Jahren

Der Würzburger Hauptbahnhof war durch seine zentrale Lage in Deutschland stets ein wichtiger Knotenpunkt im Eisenbahnverkehr, mit der Deutschen Teilung nahm die Bedeutung nochmals zu. Während der Eisenbahnverkehr zwischen dem Norden und Südosten der Republik zuvor auf mehrere Routen verteilt wurde, waren nun die Wege durch den Thüringer Wald, den Frankenwald und das Vogtland nicht praktikabel. Alle Züge mussten westlich der innerdeutschen Grenze verkehren, was für die auf München zulaufenden Strecken über Würzburg und Nürnberg oder via Mannheim und Stuttgart eine erhebliche Mehrbelastung bedeutete.

Im Jahresfahrplan 1979/80 wurden am Würzburger Hauptbahnhof an Werktagen 300 Personen-, 250 Güterzugfahrten sowie 100 sonstige Zugfahrten abgewickelt. Etwa 60 Personen- und 50 Güterzüge wurden rangierdienstlich behandelt.^[13]

Die hohe Frequentierung auf den Zulaufstrecken führte dazu, dass die alten Trassen mittels zweier neuer Strecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg) von schnellfahrenden Zügen entlastet wurden. Im Laufe des Fahrplanjahres 1991 fuhren erste ICE-Garnituren



Bereits fünf Kilometer vom Hauptbahnhof Würzburg entfernt, auf der Maintalbrücke Veitshöchheim, erreichen ICE-3-Züge 200 km/h

Würzburg an, allerdings noch unter der Bezeichnung „Intercity“. Im Mai 1992 wurde Würzburg durch die ICE-Linie Hamburg–Würzburg–München zum ICE-Halt.^[14]

Arcaden-Planung ab 2004

Im Jahr 2004 wurden von der Stadt Würzburg Pläne veröffentlicht, auf dem westlich des Bahnhofs gelegenen Post-Areal durch die Essener Management für Immobilien AG (mfi) ein 20.000 Quadratmeter großes Einkaufszentrum samt einer Veranstaltungshalle errichten zu lassen. Die sogenannten „Würzburg Arcaden“ sollten sich bis auf den heutigen Busbahnhof erstrecken, der an den Standort des Quellenbach-Parkhauses verlegt worden wäre. Der ehrgeizige Zeitplan sah eine Realisierung des Projekts bis Ende 2006 vor, eine Bürgerinitiative warnte jedoch vor drastischen Eingriffen in den Ringpark und wollte einen Bürgerentscheid erwirken. Bevor es jedoch dazu kam, wurde das Projekt im Oktober 2004 wegen Differenzen mit dem Betreiber der Veranstaltungshalle aufgegeben.

Nachdem das Projekt im ersten Anlauf gescheitert war, brachte die mfi AG im Juli 2005 eine überarbeitete Version auf den Tisch. Entgegen den ursprünglichen Planungen war eine Bebauung des Busbahnhofs nicht mehr vorgesehen, stattdessen sollten die Arcaden über den Westflügel des Hauptbahnhofs fortgesetzt und ein Übergang zum Empfangsgebäude geschaffen werden. Die aus dem Verkauf des Westflügels erwirtschafteten Erlöse beabsichtigte die Deutsche Bahn in die Modernisierung des Empfangsgebäudes zu investieren. Von der mfi AG wurde zugesichert, die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Verlegung des Busbahnhofs auf die östliche Bahnhofseite und die Begrünung des derzeitigen Standortes zu finanzieren. Weitreichende Veränderungen waren auch im Bereich des Straßen- und Straßenbahnverkehrs geplant, so sollten der Hauger- und Röntgenring abschnittsweise auf fünf Spuren verbreitert und die Straßenbahntrasse nach Grombühl vom Haugerring in die Haugerglaxisstraße verlegt werden.^[15]

Am 14. Dezember 2005 stimmte der Stadtrat mit knapper Mehrheit für den Bau der Würzburg Arcaden und stellte so die Weichen für das 250-Millionen-Euro-Projekt. Mitte 2006 wurde schließlich ein Architektenwettbewerb für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes gestartet, der zugunsten des Stuttgarter Büros Auer+Weber+Assoziierte und den Hamburger Landschaftsarchitekten WES & Partner entschieden wurde.

Die Bürgerinitiative „Ringpark-in-Gefahr“ erwirkte bei der Stadt einen Bürgerentscheid, der am 3. Dezember 2006 stattfand. Sie warnte trotz der geplanten Renaturierung der Busbahnhof-Flächen vor weiteren Eingriffen in den Ringpark, einem drohenden Verkehrskollaps und der Verödung der Innenstadt nach der Eröffnung des Einkaufszentrums. Bei einer Wahlbeteiligung von über 40 Prozent entschieden sich die Würzburger Bürger mit rund 51 zu 49 Prozent gegen das Gemeinschaftsprojekt von mfi, Bahn und Stadt – eine Mehrheit von 985 Stimmen gab den Ausschlag. Von vielen Bürgern wurde nach der Abstimmung die unübersichtliche und nur schwer verständliche Gestaltung des Abstimmungszettels kritisiert, so waren mehr als 12 Prozent aller abgegebenen Stimmen ungültig.



Das Posthochhaus, links das für die Arcaden vorgesehene Areal



Siegerentwurf des Architektenwettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes

Das Gelände wurde Anfang 2016 schließlich vom neuen mfi-Eigentümer Unibail-Rodamco an die Würzburger Beethovengruppe verkauft, die eine Mischnutzung mit Wohnungen, Hotels, Büros und Nahversorgungseinrichtungen plant.^[16]

Der Bahnhof heute

Baulicher und infrastruktureller Zustand

Empfangsgebäude

Da das Empfangsgebäude seit seiner Fertigstellung bis heute nur geringfügig verändert wurde, ist die Grundstruktur des damaligen Konzeptes noch heute nahezu vollständig erhalten. Im Rahmen der schrittweisen Sanierung wurde das Empfangsgebäude ab 2012 komplett umgestaltet. Bereits im Jahr 2010 war eine energetische Sanierung des Gebäudes und zugleich die Erneuerung der Fassade vorgenommen worden. An der Ostseite der Eingangshalle befindet sich seit dem Umbau neben dem Reisezentrum ein Fast-Food-Restaurant. Die Bahnhofsmision ist in den Westflügel des Gebäudes verlegt und der Ostausgang verschlossen worden. Im Sommer 2006 in der Mitte der Halle aufgestellte Verkaufspavillons wurden bei der Umgestaltung entfernt. Seitdem befinden sich alle Geschäfte an den Rändern der Eingangshalle. Die Toilettenanlage, welche lange als unhygienisch kritisiert worden war, wurde ebenfalls erneuert. Außerdem befinden sich in der oberen Etage im westlichen Gebäudeteil Konferenz- und im östlichen Teil Geschäftsräume.

Bei den Umbauarbeiten wurde der s-förmige Zugang zur Bahnsteigunterführung, welcher sich vorher am Nordwestende der Halle befand, provisorisch an das Nordostende verlegt, wo er jetzt gerade verläuft.

Im westlichen Gebäudeteil war bis zum Juni 2007 das Restaurant „Bürgerstuben“ untergebracht. Vor dem Hintergrund der geplanten Bahnhofsmmodernisierung im Rahmen des Arcaden-Projekts wurde dem Betreiber SSP Deutschland, dem Nachfolger des bahneigenen Gastronomiebetriebs Mitropa, im Oktober 2006 gekündigt. Auf eine Rücknahme der Kündigung seitens der Deutschen Bahn nach dem Scheitern der Arcaden ging SSP nicht ein.

Bahnsteige und Gleisanlagen

Der Bahnhof verfügt auch heute über umfangreiche Gleisanlagen, auf denen neben dem Personenverkehr auch viele Güterzüge die mainfränkische Stadt passieren. Die südlichen beiden Gleise (201 und 202) sind ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten. Der Hausbahnsteig, lange Zeit zweckentfremdet als Intercity-Parkplatz genutzt, wurde beim Bau der neuen Bahnsteigunterführung saniert und seitdem wieder von Zügen bedient. Der Personenverkehr wird an sechs Bahnsteigen durchgeführt:

- Bahnsteig A: Gleis 1 (Nahverkehr); Länge: 210 m
- *Bahnsteig B*: Gleise 2 und 3 (Nahverkehr); Länge: 435 m



Eingangshalle des Würzburger Hauptbahnhofes (2008)



Eingangshalle des Würzburger Hauptbahnhofes (2018)

- **Bahnsteig C:** Gleise 4 und 5 (Fern- und Nahverkehr); Länge: 444 m
- **Bahnsteig D:** Gleise 6 und 7 (Fern- und Nahverkehr); Länge: 417 m
- **Bahnsteig E:** Gleise 8 und 9 (Nahverkehr); Länge: 300 m
- **Bahnsteig F:** Gleise 10 und 11 (Nahverkehr); Länge: 329 m

Alle Bahnsteige sind 76 cm hoch und haben somit eine der zwei in Deutschland gebräuchlichen Normhöhen. Ein stufenfreier Einstieg ist dennoch in keinen der hier verkehrenden Züge möglich, da die Deutsche Bahn keine Fernverkehrszüge mit Einstiegshöhen von 76 cm besitzt, die hier verkehrenden Züge des Regionalverkehrs größtenteils älteren Baujahres und ebenfalls nur über mehrere Stufen im Einstiegsbereich zu erreichen sind. Die von der DB-Tochter Westfrankenbahn teilweise auf der Strecke nach Bad Mergentheim eingesetzten Neubautriebwagen der Baureihe 642 bieten trotz ihrer Niederflurbauweise ebenfalls keine Barrierefreiheit, da deren Einstieg auf 55 cm Höhe liegt, so dass die Fahrgäste hier eine Stufe hinab steigen müssen. Drei der fünf Bahnsteige (B, C und D) sind von ihrer Länge her fernverkehrstauglich und in fünf Bahnsteigabschnitte unterteilt. Die Bahnsteige C und D sind planmäßig für die bis zu 410 Meter langen ICE-Züge vorgesehen und auf nahezu ihrer vollen Länge überdacht. Ende 2006 wurden die früher üblichen Zugzielanzeiger mit Fallblättern auf den Bahnsteigen und in der Unterführung durch moderne Bildschirme in LCD-Technik ersetzt.



Das gesamte Bahnhofsgelände mit Blick Richtung Südosten



Bahnsteigunterführung

Die Bahnsteige sind derzeit durch zwei Tunnel zu erreichen, die auf Straßenniveau liegen. Der alte Tunnel erschließt dabei aktuell noch die Bahnsteige A, E und F und ist ebenso wie die Bahnsteige selbst nicht für das gegenwärtige Fahrgastaufkommen ausgelegt. Die Zugänge sind hierbei nicht unmittelbar barrierefrei, einzig Bahnsteig A verfügt über einen Aufzug. Bahnsteig E kann jedoch über einen Umweg durch einen Tunnel westlich des Bahnhofs über eine längere Rampe erreicht werden. Der nachträglich errichtete Bahnsteig F kann barrierefrei nur über einen Übergang von Bahnsteig E über das Gleisbett erreicht werden. Der neue Tunnel erschließt die Bahnsteige B bis D und ist etwa doppelt so breit wie die alte Unterführung. Diese neue Unterführung ist durch Aufzüge und ein taktiles Leitsystem barrierefrei ausgebaut, derzeit sind jedoch nur die Treppen im Westen fertiggestellt.

Im Herbst 2015 wurde mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs begonnen. Dabei wurde zunächst der Hausbahnsteig (Gleis 1) reaktiviert und der dort gelegene Intercity-Parkplatz nach Osten verlagert. Im Anschluss wurde, angefangen mit Bahnsteig B, begonnen alle Bahnsteige mit einem neuen Bodenbelag zu versehen und das Dach sowie die Aufbauten zu erneuern. Bei diesen Arbeiten werden auch neue Aufgänge und Aufzugsschächte integriert, die in die ebenfalls neue, verbreiterte Bahnsteigunterführung führen. Diese Arbeiten wurden auf den Bahnsteigen B bis D im April 2018 abgeschlossen. Die übrigen Bahnsteige E und F sollen bis Mitte 2019 fertiggestellt werden. Im Anschluss daran soll die alte Unterführung bis 2021 zurückgebaut werden. Auf den Bahnsteigen B, C und D wurde im Rahmen der Sanierung die Reihenfolge der Bahnsteigabschnitte umgekehrt, damit diese den aktuellen Vorgaben der Bahn entsprechen. Auf den übrigen Bahnsteigen bleibt die alte Ordnung bis zu deren Sanierung erhalten.^[17]

1959 ging ein DrS-Stellwerk in Betrieb. Die 4,7 Millionen D-Mark teure Anlage ersetzte fünf alte Stellwerke und sparte 28 Dienstposten ein. 1969 wurde die Anlage um ein Rangierstellwerk (SpDrS-600-Technik) ergänzt. Diese Anlage, welche Kosten in Höhe von 1,2 Millionen D-Mark verursachte, sparte acht Posten ein.^[13]

In den 1970er Jahren wurde die Einführung der Neubaustrecke Hannover–Würzburg in den Hauptbahnhof Würzburg geplant. Die Strecke war dabei so einzuführen, dass von der Neubaustrecke alle Bahnsteiggleise erreicht werden können. Um die Zahl der zeitgleich ein- und ausfahrenden Züge zu erhöhen, wurde die Neubaustrecke zwischen die beiden Gleise der Bahnstrecke Würzburg – Aschaffenburg gelegt. Gleichzeitig sollte es möglich werden, bei voll belegten Bahnsteiggleisen 750 m lange Güterzüge zur Überholung in den Bahnhof zu nehmen. Aus diesen und anderen Anforderungen wurde ein stufenweise umsetzbarer Rahmenplan für den Ausbau des Würzburger Hauptbahnhofs entwickelt.^[18]

Um den steigende Leistungsfähigkeitsanforderungen durch die im Bau befindliche Neubaustrecke sowie das dritte Gleis nach Rottendorf gerecht zu werden, wurde der Westkopf vollständig und der Ostkopf teilweise umgebaut.^[13] 1984 ist dazu ein neues Stellwerk in Betrieb genommen worden.^[19] Von 1989^[20] bis 1999 wurden die Bahnhofseinfahrten umfassend umgebaut. Durch den Einbau schlankerer Weichen und Verbesserungen an der Signaltechnik konnte die Leistungsfähigkeit des Knotens gesteigert werden. Die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit im Ostkopf wurde dabei von 40 auf 80 km/h und im Westkopf von 60 auf 80 km/h angehoben, die Ausfahrt zur Schnellfahrstrecke kann mit 100 km/h befahren werden. Darüber hinaus wurden die Verkehrsströme in der Ein- und Ausfahrt weitgehend kreuzungsfrei gestaltet, der Güterverkehr auf die Südseite des Bahnhofs konzentriert. Die Kapazität der Gleisanlagen konnte durch diese Maßnahmen wesentlich erhöht und der Betrieb weniger störungsanfällig abgewickelt werden. Der Fahrzeitgewinn im Fernverkehr liegt bei etwa zwei, in Verbindung mit Ausbauten an der Bahnstrecke Würzburg–Nürnberg etwa sieben Minuten. Die Kosten des Ausbaus beliefen sich auf etwa 115 Millionen D-Mark (rund 60 Millionen Euro).^[21] Bereits zwischen 1988 und 1991 war die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit am Ostkopf von 40 auf 60 km/h angehoben worden.^[22]



Umfangreiche Gleisarbeiten im Westkopf (Juni 1987)

Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz erstreckt sich vom Empfangsgebäude bis zum Röntgen- beziehungsweise Haugerring. Er wurde östlich und westlich von zwei Pavillonzeilen begrenzt, die verschiedene Geschäfte beherbergten. Die teils maroden Pavillons wurden 2016 abgerissen und die sich daraus ergebende Freifläche vorübergehend begrünt. Ein Neubau der Pavillons ist nicht vor 2019 zu erwarten.^[23]

In der Mitte des Platzes steht auf einem Podest der Kiliansbrunnen, der anlässlich des Kilianifestes am 8. Juli 1895 von Prinzregent Luitpold eingeweiht^[24] wurde, und als einziges Relikt des früheren Bahnhofs noch existiert. Der Kiliansbrunnen war eine Gegengabe des Prinzregenten Luitpold an die Würzburger, nachdem diese vor der Residenz den Frankoniabrunnen zu Ehren von Luitpold errichtet hatten.^[25]



Kiliansbrunnen

Über den Becken des Brunnens stand von 1895 bis 1943 eine bronzenen Statue des Heiligen Kilian. Diese wurde 1943 demontiert, um sie für die Rüstungsproduktion einzuschmelzen. Im Jahr 1949 wurde diese Statue aus einem Hamburger Schrottlager zurückgekauft, (im Rahmen des Wiederaufbaus der Stadt Würzburg nach dem Zweiten Weltkrieg) montiert und am 8. Juli 1949 wieder ihrer Bestimmung übergeben.^[26] Der aus italienischem Carrara-Marmor bestehende Brunnen wurde zuletzt in den 1970er Jahren sandgestrahlt. Danach wurde der Marmor porös. Der Brunnen wurde wegen Einsturzgefahr einige Jahre abgestützt, im April 2007 zwecks Sanierung abgebaut, in die nahe gelegene Frankenhalle transportiert

und dort restauriert. Soweit möglich wurden die alten Teile wieder verwendet, irreparable Teile wurden durch neue Teile nach historischem Vorbild ersetzt. Die Kosten von rund einer Million Euro wurden von der Stadt und dem Freistaat Bayern getragen. Am 24. Juli 2009 wurde der Brunnen neu eingeweiht.^[27] Der Frankenapostel Kilian krönt den Brunnen und ist segnend der Stadt zugewandt. Fischfang und Weinbau werden in Reliefs dargestellt.^[28]

Um den Kiliansbrunnen herum führt eine Wendeschleife der Straßenbahn Würzburg, die hier zwei Haltestellen bedient.



Rundum-Panorama, Dezember 2018

Als Kugelpanorama anzeigen (https://tools.wmflabs.org/panoviewer/#W%C3%BCrzburg_Hauptbahnhof_%E2%80%93_Rundum-Panorama.jpg)

Verkehrsanbindung

Eisenbahnstrecken

Am Hauptbahnhof Würzburg kreuzen sich mehrere wichtige Schienenverkehrsachsen. Alle Strecken sind elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut, die stark frequentierte Passage von Würzburg bis Rottendorf verfügt über drei Gleise. Die Schnellfahrstrecke aus Richtung Fulda ist fahrplanmäßig größtenteils mit 250 km/h befahrbar. Die Weiterführung Richtung Nürnberg kann abschnittsweise mit bis zu 200 km/h befahren werden. Auf den übrigen, vorwiegend im Regionalverkehr befahrenen Strecken erreichen die Züge Geschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h. Im Folgenden eine Übersicht über die hier beginnenden und endenden Kursbuchstrecken:



Westliches Gleisvorfeld des Würzburger Hauptbahnhofs, in der Bildmitte die Rampe der Schnellfahrstrecke

- KBS 351 nach Fulda–Kassel–Göttingen–Hannover (Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg)
- KBS 570 nach Grimmenthal–Arnstadt–Erfurt (Mainfranken-Thüringen-Express)
- KBS 780 nach Heilbronn–Stuttgart (Frankenbahn)
- KBS 800 nach Aschaffenburg (Main-Spessart-Express)
- KBS 805 nach Nürnberg (Bahnstrecke Nürnberg–Würzburg)
- KBS 810 nach Bamberg (Bahnstrecke Bamberg–Würzburg)
- KBS 900 nach München
- KBS 920 nach Ansbach–Treuchtlingen (Bahnstrecke Treuchtlingen–Würzburg)

Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr

Der Würzburger Hauptbahnhof ist mittels folgender Linien an das Eisenbahnnetz angebunden (Stand: Fahrplanjahr 2018):

Fernverkehr:

Zuggattung	Strecke		Takt	Fahrzeuge im Regelbetrieb	
ICE 25	<u>Lübeck HBF –</u>	<u>Hamburg HBF – Hamburg-Harburg –</u>	<u>Hannover HBF – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda – Würzburg HBF – Nürnberg HBF – Ingolstadt HBF – München HBF</u>	einzelne Züge	<u>ICE 2, ICE 1</u>
	<u>Hamburg-Altona – Hamburg-Dammtor –</u>		<u>Stundentakt</u>		
	<u>Bremen HBF –</u>	<u>Zweistundentakt</u>			
ICE 31	<u>Dortmund HBF – Hagen HBF – Wuppertal HBF – Solingen HBF – Köln HBF – Bonn HBF – Koblenz HBF – Mainz HBF – Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt (Main) HBF – Hanau HBF – Würzburg HBF – Nürnberg HBF – Ingolstadt HBF – München HBF</u>		ein Zugpaar	<u>ICE T</u>	
ICE 41	<u>Dortmund HBF – Bochum HBF – Essen HBF – Duisburg HBF – Düsseldorf HBF – Köln Messe/Deutz – Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt (Main) HBF – Aschaffenburg HBF –</u>		<u>Würzburg HBF – Nürnberg HBF – Ingolstadt HBF – München HBF</u>	Stundentakt	<u>ICE 3</u>
	<u>Frankfurt (Main) HBF – Mainz HBF – Wiesbaden HBF – Köln Messe/Deutz – Düsseldorf HBF – Duisburg HBF – Essen HBF – Bochum HBF – Dortmund HBF – Hamm (Westf) – Soest – Lippstadt – Paderborn HBF – Altenbeken – Warburg (Westf) – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda –</u>			ein Zugpaar	
ICE 91	<u>Dortmund HBF –</u>	<u>Hagen HBF – Wuppertal HBF – Solingen HBF –</u>	<u>Würzburg HBF – Nürnberg HBF – Regensburg HBF – Plattling – Passau HBF – Linz HBF – St. Pölten – Wien HBF</u>	Zweistundentakt	<u>ICE T</u>
		<u>Bochum HBF – Essen HBF – Duisburg HBF – Düsseldorf HBF –</u>		<u>Köln HBF – Bonn HBF – Koblenz HBF – Mainz HBF – Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt (Main) HBF – Hanau HBF –</u>	
IC 26	<u>Hamburg-Altona – Hamburg-Dammtor – Hamburg HBF – Hamburg-Harburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover HBF – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda – Würzburg HBF – Steinach (b. Rothenburg) – Ansbach – Treuchtlingen – Donauwörth – Augsburg HBF –</u>		<u>München-Pasing – München Ost – Rosenheim – Bad Endorf – Prien a. Chiemsee – Übersee – Traunstein – Freilassing – Piding – Bad Reichenhall – Berchtesgaden HBF</u>	ein Zugpaar	<u>IC</u>
			<u>Buchloe –</u>		

		<u>Kaufbeuren</u> – <u>Kempten (Allgäu)</u> <u>HBF</u> – <u>Immenstadt</u> – <u>Sonthofen</u> – <u>Oberstdorf</u>		
IC 31	<u>Kiel HBF</u> – <u>Neumünster</u> –	<u>Hamburg HBF</u> – <u>Hamburg-Harburg</u> – <u>Bremen HBF</u> – <u>Osnabrück HBF</u> – <u>Münster (Westf) HBF</u> – <u>Dortmund HBF</u> – <u>Hagen HBF</u> – <u>Wuppertal HBF</u> – <u>Solingen HBF</u> – <u>Köln HBF</u> – <u>Bonn HBF</u> – <u>Koblenz HBF</u> – <u>Mainz HBF</u> – <u>Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof</u> – <u>Frankfurt (Main) HBF</u> – <u>Hanau HBF</u> – <u>Würzburg HBF</u> – <u>Nürnberg HBF</u> (– <u>Regensburg HBF</u> – <u>Straubing</u> – <u>Plattling</u> – <u>Passau HBF</u>)	ein Zugpaar	<u>IC</u>
	<u>Hamburg Altona</u> –		zwei Zugpaare	
EN	<u>Hamburg Altona</u> – <u>Hamburg Dammtor</u> – <u>Hamburg HBF</u> – <u>Hannover HBF</u> – <u>Göttingen</u> – <u>Würzburg HBF</u> – <u>Nürnberg HBF</u> – <u>Augsburg HBF</u> – <u>München HBF</u> – <u>Rosenheim</u> – <u>Kufstein</u> – <u>Wörgl HBF</u> – <u>Jenbach</u> – <u>Innsbruck HBF</u>		ein Zugpaar	<u>ÖBB-Nightjet</u>
EN	<u>Köln HBF</u> – <u>Bonn HBF</u> – <u>Koblenz HBF</u> – <u>Mainz HBF</u> – <u>Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof</u> – <u>Frankfurt (Main) Süd</u> – <u>Würzburg HBF</u> – <u>Nürnberg HBF</u> – <u>Regensburg HBF</u> – <u>Passau HBF</u> – <u>Wels HBF</u> – <u>Linz HBF</u> – <u>Amstetten</u> – <u>St. Pölten</u> – <u>Wien HBF</u> – <u>Wien HBF</u> (Autoreisezuganlage)		ein Zugpaar	<u>ÖBB-Nightjet</u>

Regionalverkehr:

Zuggattung	Strecke		Takt	Fahrzeuge im Regelbetrieb
RE	Würzburg HBF – Schweinfurt HBF – Ebenhausen (Unterfr)	<u>Bad Kissingen – Hammelburg</u> Münnerstadt – Bad Neustadt (Saale) – Mellrichstadt – Grimmenthal – Suhl – Zella- Mehlis – Plaue (Thür) – Arnstadt HBF – Neudietendorf – Erfurt HBF	Zweistundentakt	BR 612
RE	Würzburg HBF – Schweinfurt HBF – Haßfurt – <u>Bamberg</u> (– Forchheim – <u>Erlangen</u> – <u>Fürth (Bay)</u> HBF – <u>Nürnberg HBF</u>)		(Zwei-)Stundentakt	BR 442, BR 445
RE	Würzburg HBF – <u>Rottendorf</u> – Dettelbach – Buchbrunn-Mainstockheim – Kitzingen – Iphofen – Markt Bibart – Neustadt (Aisch) – Emskirchen – Siegersdorf – <u>Fürth (Bay) HBF</u> – <u>Nürnberg HBF</u>		Stundentakt	BR 440
RE	Würzburg HBF – <u>Lauda</u> – <u>Osterburken</u> – Möckmühl – <u>Bad Friedrichshall HBF</u> – Neckarsulm – <u>Heilbronn HBF</u> – <u>Bietigheim-</u> <u>Bissingen</u> – <u>Ludwigsburg</u> – <u>Stuttgart HBF</u>		Stundentakt	BR 146 + Doppelstockwagen
RE	Würzburg HBF – <u>Karlstadt</u> – <u>Gemünden (Main)</u> – <u>Lohr</u> – <u>Aschaffenburg HBF</u> – <u>Hanau HBF</u> – <u>Offenbach (Main) HBF</u> – <u>Frankfurt (Main) Süd</u> – <u>Frankfurt (Main) HBF</u>		Stundentakt	BR 445
RB	(Schlüchtern – Sterbfritz –) <u>Jossa</u> – <u>Obersinn</u> – <u>Mittelsinn</u> – <u>Burgsinn</u> – <u>Rieneck</u> – <u>Gemünden</u> (<u>Main</u>) – <u>Wernfeld</u> – <u>Karlstadt</u> – <u>Himmelstadt</u> – <u>Retzbach-</u> <u>Zellingen</u> – <u>Thüngersheim</u> – <u>Veitshöchheim</u> – <u>Würzburg-Zell</u> – Würzburg HBF – <u>Rottendorf</u> – <u>Seligenstadt</u> – <u>Bergtheim</u> – <u>Essleben</u> – <u>Waigolshausen</u> – <u>Schweinfurt HBF</u> – <u>Schweinfurt Mitte</u> – <u>Schweinfurt Stadt</u> – <u>Schonungen</u> – <u>Haßfurt</u> – <u>Zeil (Main)</u> – <u>Ebelsbach-Eltmann</u> – <u>Oberhaid</u> – <u>Bamberg</u>		(Zwei-)Stundentakt	BR 440n
RB	<u>Karlstadt</u> – <u>Himmelstadt</u> – <u>Retzbach-Zellingen</u> – <u>Thüngersheim</u> – <u>Veitshöchheim</u> – <u>Würzburg-Zell</u> – Würzburg HBF – <u>Würzburg Süd</u> – <u>Winterhausen</u> – <u>Goßmannsdorf</u> – <u>Ochsenfurt</u> – <u>Marktbreit</u> – <u>Uffenheim</u> – <u>Steinach (b.</u> <u>Rothenburg)</u> – <u>Burgbernheim-Wildbad</u> – <u>Oberdachstetten</u> – <u>Ansbach</u> – <u>Triesdorf</u> – <u>Muhr a.</u> <u>See</u> – <u>Gunzenhausen</u> – <u>Treuchtlingen</u>		Stundentakt	BR 425, BR 440
RB	Würzburg HBF – <u>Würzburg Süd</u> – <u>Reichenberg</u> – <u>Geroldshausen</u> – <u>Kirchheim (Unterfr)</u> – <u>Gaubüttelbrunn</u> – <u>Wittighausen</u> – <u>Zimmern</u> – <u>Grünsfeld</u> – <u>Gerlachsheim</u> – <u>Lauda</u>		Stundentakt	BR 425

RB	Würzburg HBF – Rottendorf – Seligenstadt – Bergtheim – Essleben – Wäigolshausen – Schweinfurt HBF – Schweinfurt Mitte – Schweinfurt Stadt	Stundentakt (HVZ)	BR 425, BR 440
RB	Würzburg HBF – Rottendorf – Dettelbach – Buchbrunn-Mainstockheim – Kitzingen	Stundentakt (HVZ)	BR 425, BR 426
RB	Würzburg HBF – Würzburg Süd – Winterhausen – Goßmannsdorf – Ochsenfurt – Marktbreit	Stundentakt (HVZ)	BR 425

Fernverkehrslinien

Bedingt durch seine günstige Lage, durchfahren schon immer Fernzüge aus ganz Deutschland und den Nachbarländern den Würzburger Hauptbahnhof. Daher wurde er auch von mehreren Linien des 1957 von mehreren europäischen Eisenbahngesellschaften als Komfortzug eingeführten Trans-Europ-Express (TEE) angefahren. Mit einer innerdeutschen Binnenlinie und zwei Linien nach Wien beziehungsweise Klagenfurt wurden jedoch nur Städte des nahen Nachbarlandes Österreich direkt erreicht.

- TEE 21/22 „Rheinpfeil“ Dortmund – Frankfurt – Würzburg – (Nürnberg –) München
- TEE 90/91 „Blauer Enzian“ Hamburg – Würzburg – München – Klagenfurt
- TEE 26/27 „Prinz Eugen“ Bremen – Würzburg – Nürnberg – Wien

Als die Deutsche Bundesbahn ab 1968 schrittweise ein neues Intercity-Netz einführte, das mit zweiklassigen Zügen bei den Fahrgästen mehr Zuspruch fand als der nur die erste Klasse führende TEE, wurden die Verbindungen nach und nach eingestellt.

Am 27. Mai 1988 wurde mit dem Teilstück Fulda–Würzburg der erste größere Abschnitt der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg in Betrieb genommen. Um 12:58 Uhr erreichte der InterCityExperimental als offizieller Eröffnungszug feierlich den Hauptbahnhof Würzburg. Am 28. und 29. Mai wurde die Eröffnung des Abschnitts mit einem großen Bahnhofsfest gefeiert, wobei zahlreiche Pendelfahrten nach Fulda angeboten wurden. Als planmäßiger Reisezug über die Neubaustrecke verließ IC 686 Herrenchiemsee am 29. Mai um 9:17 Uhr den Würzburger Hauptbahnhof. Erster regulär über die NBS ankommender Zug war IC 581 Veit Stoß um 10:42 Uhr.^[29]



ICE-Begegnung im östlichen Gleisvorfeld

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1991 nahm der Intercity-Express als neu geschaffene höchste Zuggattung der Deutschen Bundesbahn den Betrieb auf, führte mit der Linie Hamburg–München über Hannover, Frankfurt (Main), Mannheim und Stuttgart allerdings an Würzburg vorbei. Nach der Auslieferung weiterer ICE-Garnituren konnten ab dem 31. März 1992 mit einer zweiten Verbindung zwischen Hamburg und München, die südlich von Fulda aber eine östlichere Route nahm, die nordbayerischen Städte Würzburg und Nürnberg angebunden werden. Mit Lieferung der neuen Züge des ICE 2 konnte ab 1997 zweistündlich ein Flügelzug nach Bremen angeboten werden. Während nahezu der gesamte durch Würzburg führende Nord-Süd-Fernverkehr bereits 1992 auf ICE-Verbindungen umgestellt worden war, wurde die Ost-West-Linie lange Zeit noch von Intercitys befahren. Erst nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main im Jahr 2002 wurden die bisherigen Intercity-Verbindungen aus dem Ruhrgebiet nach Nürnberg oder München durch zweistündliche ICE-Züge größtenteils ersetzt. Hier kommen seitdem die 300 km/h schnellen ICE-3-Züge zum Einsatz. Nach der Einbindung der Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt–München in das bundesweite Fernverkehrsnetz im Dezember 2006 wurde diese Verbindung auf einen Stundentakt verdichtet und die Züge in einzelnen

Fahrplanlagen auf Doppeltraktionen erweitert. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wurde die IC/EC-Linie von Dortmund nach Wien auf ICE-Züge mit Neigetechnik umgestellt, sodass nun in Würzburg vier der fünf von der Deutschen Bahn eingesetzten ICE-Zugtypen halten.



Zwei ICE-Züge der Linie 25 treffen sich im Würzburger Hauptbahnhof

Bis Dezember 2006 orientierten sich alle Fernverkehrszüge am Taktknoten zur Minute 30, womit zwischen Fern- und Regionalverkehr generell gegenseitige Anschlussmöglichkeiten bestand. Seit zu Beginn des Fahrplanjahres 2007 die ICE-Linie 41 auf einen Stundentakt verdichtet wurde, berühren die Züge

dieser Linie den Würzburger Hauptbahnhof etwa zur vollen Stunde. Durch die gegenseitigen Anschlussmöglichkeiten zur ebenfalls in ihrer Fahrplanlage verschobenen Regionalbahn-Linie Richtung Schweinfurt und Gemünden (Main) wurde so ein zweiter Taktknoten etabliert, die Korrespondenz zwischen den ICE-Linien 25 und 41 ging hingegen verloren. Alle übrigen ICE- und IC-Linien erreichen und verlassen den Bahnhof weiterhin zur halben Stunde und haben Anschluss an alle Regional-Express-Linien sowie die Regionalbahnen nach Treuchtlingen und Crailsheim. In Richtung Nürnberg entsteht somit ein halbstündliches Fernverkehrsangebot mit Taktlücken, da einige Züge der Linie 25 anstatt über Nürnberg über Augsburg verkehren. Die ICE-Züge nach München (Linie 25) beziehungsweise Wien (Linie 31) verlassen den Würzburger Hauptbahnhof stets zur selben Stunde im Abstand von etwa fünf Minuten.

Neben den im festen Taktverkehr angebotenen Linien existieren noch einige weitere Intercity- und Eurocity-Verbindungen, die jedoch nicht an allen Wochentagen oder nur mit einem Zugpaar pro Tag verkehren, so beispielsweise mit den Zielen Berchtesgaden, Garmisch-Partenkirchen, Oberstdorf, Rostock oder Hannover. Mit EuroNight-Zügen bestehen beispielsweise Reisemöglichkeiten nach Kopenhagen, Wien, Düsseldorf oder München; Nachtzüge verkehren über Berlin, Stralsund nach Binz.

Regionalverkehrslinien

Auf den Strecken rund um Würzburg wird vom DB-Regio-Geschäftsbereich Regio Franken und der eigenständigen DB-Tochtergesellschaft Westfrankenbahn ein dichtes Verkehrsangebot gefahren. Mit sechs Regional-Express-Linien ist Würzburg direkt an Großstädte wie Nürnberg, Stuttgart, Frankfurt (Main) und Erfurt angebunden, durch vier Regionalbahn-Linien wird die Naherschließung der Gemeinden im Einzugsbereich sichergestellt. Die Deutsche Bahn setzte auf den meisten Strecken lokbespannte Wendezüge aus ehemaligen n-Wagen ein. Zuglokomotiven waren üblicherweise die Baureihen 111, 112, 143 und seit Mitte 2006 auch die neue Baureihe 146.2. Die Züge nach Nürnberg über Bamberg wurden mit Doppelstockwagen der dritten Gattung und BR 146.2 betrieben. Seit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2010 werden Züge der Alstom Coradia Continental eingesetzt.



Ein ICE 3 fährt über die Rampe westlich des Hauptbahnhofs auf die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg



Eine Modus-Garnitur und ein Dieseltriebwagen der Baureihe 612 im Würzburger Hauptbahnhof

Jedoch ist die Anzahl der Züge nicht ausreichend, weshalb ab dem Jahr 2013 auch Züge der Baureihe 425 eingesetzt werden. Der Regional-Express nach Bamberg wird auch seit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2013 mit Zügen dieser Baureihe gefahren. Der Regional-Express nach Nürnberg über Bamberg wird mit Bombardier Talent 2 gefahren.

Alle Regional-Express-Züge (bis auf den Mainfranken-Thüringen-Express) und die Regionalbahnen nach Treuchtlingen erreichen den Würzburger Hauptbahnhof kurz vor der halben Stunde und verlassen ihn wenige Minuten nach der halben Stunde wieder. So besteht ein gegenseitiger Anschluss mit zwei Fernverkehrslinien. Die Regionalbahn-Züge Richtung Gemünden (Main) stellen einen Anschluss an die ICE-Linie 41 nach Frankfurt her und fahren zur Minute 1 ab. Die Züge Richtung Schweinfurt bieten einen Anschluss zur ICE-Linie 41 nach München und fahren zur Minute 8 ab. Die Regionalbahnen Richtung Bad Mergentheim fahren, seitdem der Regionalexpress nach Stuttgart ab Nachmittag im Stundentakt verkehrt, ebenfalls kurz nach der vollen Stunde ab. Die Regionalbahnen von und nach Kitzingen werden in Lastrichtung auf die ICE-Linie 41 abgestimmt. Morgens fungieren sie als Zubringer, abends als Abbringer für die Züge von und nach Frankfurt.

Am 8. Juni 2006 hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft den Betrieb des Regionalverkehrs im elektrischen Netz um Würzburg europaweit ausgeschrieben. Es umfasst mit den von hier ausgehenden Strecken nach Schlüchtern, Bamberg, Nürnberg und Treuchtlingen alle Strecken außer der Frankenbahn nach Stuttgart. Die Züge auf dem Streckenast nach Nürnberg sollen als Regional-Express gefahren werden, die übrigen als Regionalbahn. Bestandteil des Wettbewerbsprojekts war eine Ausweitung der jährlichen Zugkilometeranzahl auf 5,7 Millionen, womit insbesondere Taktlücken in den Abendstunden geschlossen und zusätzliche Züge in der Hauptverkehrszeit angeboten werden sollen. Am 9. Februar 2007 wurde der Zuschlag dem bisherigen Betreiber DB Regio erteilt, der nun seine marktbeherrschende Stellung in Unterfranken gesichert hat. Der Betrieb startet stufenweise von Dezember 2009 bis Dezember 2010 und endet einheitlich im Dezember 2021.^[30]

Verknüpfung mit dem Straßenbahn- und Omnibusverkehr

→ *Hauptartikel: Straßenbahn Würzburg und Omnibusverkehr im Raum Würzburg*

Der Würzburger Hauptbahnhof ist neben seiner Funktion als Eisenbahnknotenpunkt auch die zentrale Umsteigestation für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr. Auf dem Bahnhofsvorplatz werden von der Würzburger Straßenbahn die Haltestellen Hauptbahnhof West und Hauptbahnhof Ost bedient. Diese Aufteilung der Abfahrtsbahnsteige für die Züge Richtung Innenstadt (West) und Grombühl (Ost) wurde 1996 als „Provisorium“ bis zum Bau einer neuen zentralen Haltestelle eingeführt, der bislang jedoch noch nicht realisiert wurde. Unmittelbar westlich an den Bahnhofsvorplatzes schließt sich der Busbahnhof an, wo ein Großteil der innerstädtischen und regionalen Omnibuslinien seinen Ausgangspunkt hat.

Entwicklung seit 2010

Modernisierung des Bahnhofs und seines Umfeldes

Barrierefreier Ausbau und Sanierung im Rahmen der Landesgartenschau 2018

Seit 2010 wird der Bahnhof schrittweise saniert.^[31] Ursprünglich sollten diese Arbeiten bis zur Landesgartenschau 2018 abgeschlossen sein, dieser Zeitplan ließ sich jedoch nicht einhalten.

Ab 2010 wurde das Empfangsgebäude energetisch saniert. Hierbei wurde zunächst nahezu die komplette Außenfassade des Gebäudes abgetragen, ebenso das langgezogene Vordach. Im Anschluss wurde eine neue, energiesparende Fassade angebracht und wurden Fenster aus Isolierglas eingesetzt. Das neue Vordach wurde

um 1,5 Meter in Richtung Vorplatz erweitert, auch die Einzelhandelsgeschäfte erhielten neue Fenster. Bei diesen Arbeiten wurde auch der alte Osteingang verschlossen, der Zugang zum Bahnhof erfolgt seitdem allein durch das große Südportal. Auch die markante, große Uhr an der Außenfassade aus dem Jahr 1956 wurde generalüberholt.

Die Neugestaltung der Empfangshalle wurde 2012 begonnen. Dabei wurden, um für mehr Übersichtlichkeit zu sorgen, zunächst die Verkaufsstände in der Mitte der Warthalle entfernt. Im Anschluss wurden alle Verkaufsgeschäfte saniert und auch die Toilettenanlage wurde erneuert. Am ehemaligen Reisezentrum erfolgte ein Durchstich, um einen provisorischen Zugang zur Bahnstufunterführung herzustellen. Das Reisezentrum befindet sich seitdem an der Ostseite der Eingangshalle. Die dort untergebrachte Bahnstufmission wurde dabei in den Westflügel des Gebäudes verlegt. Zudem wurden die in der oberen Etage befindlichen Konferenz- und Geschäftsräume saniert.

Seit Oktober 2015 erfolgt die Sanierung der Bahnsteige, wobei auch eine neue, größere Unterführung gebaut wird. Zunächst wurde dabei der Hausbahnsteig (Gleis 1) reaktiviert, um die während der Sanierung gesperrten Gleise zu kompensieren. Dafür wurde er in Stand gesetzt und mit einem Aufzug barrierefrei ausgebaut. Der dort gelegene Intercity-Parkplatz wurde nach Osten verlegt. Danach wurde mit der Sanierung der übrigen Bahnsteige begonnen. Dabei werden jeweils der Bodenbelag, die Aufbauten sowie das Dach erneuert. Zudem wird jeweils die neue Westtreppe und ein Aufzugschacht für die neue Unterführung errichtet. Außerdem wird die Reihenfolge der Bahnsteigabschnitte umgekehrt, damit diese den aktuellen Vorgaben der Bahn entsprechen. Am 9. April 2018 wurde die neue Unterführung, welche die Bahnsteige B bis D barrierefrei erschließt, pünktlich zur Landesgartenschau 2018 eröffnet.^[32] Bis Mitte 2019 werden nun die Bahnsteige E und F ebenso saniert und an die neue Unterführung angeschlossen. Parallel dazu wird auf den übrigen Bahnsteigen die neue Osttreppe errichtet werden. Abschließend soll dann die alte Unterführung bis 2021 zurückgebaut werden. Dabei können auch die Lücken in Dach und Pflaster über und um die alten Zugänge geschlossen werden, die baulich bedingt beim Ausbau entstehen.^[31]

Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs soll rund 61 Millionen Euro kosten.

Neuordnung des Bahnhofsumfelds

Für die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes gibt es Planungen für den Bau eines Zentralen Omnibusbahnhofs und einer zentralen Haltestelle für die Straßenbahn vor dem Empfangsgebäude. Dabei wäre die Erweiterung des Ringparks auf den Flächen des jetzigen Busbahnhofs möglich. Wo ein möglicher ZOB oder auch ein Fernbusbahnhof errichtet werden könnte ist jedoch noch unklar. Das Gelände westlich des Bahnhofs ist im Besitz der Würzburger Beethovengruppe, das Areal östlich befindet sich derzeit noch im Eigentum von Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn, jedoch hat auch der Investor Gerold Bader Pläne für eine Nutzung dieser Flächen. Auch eine mögliche Verwendung bislang brachliegender Flächen nördlich der Gleisanlagen steht im Raum.^[33]

Im Juni 2016 wurden die teilweise maroden, östlichen Pavillons am Bahnhofsvorplatz abgerissen,^[34] der Abriss der westlichen Pavillons folgte im Dezember 2016.^[35] Diese Flächen wurden vorübergehend begrünt. Ein Neubau der Pavillons soll erst nach der Landesgartenschau 2018 erfolgen. So soll der Bahnhofsvorplatz durch eine einheitliche Gestaltung und den Neubau der Verkaufspavillons attraktiver gestaltet werden. Der Straßenbelag auf dem Vorplatz selbst soll dabei ebenfalls erneuert werden. Der Neubau der Pavillons ist jedoch Stand 2018 fraglich, da sowohl Stadtverwaltung als auch Bürger die offenere Situation auf dem Vorplatz ansprechend finden.



Der Kurzzeitparkplatz auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes, auf diesem Areal sollen künftig der Omnibusbahnhof und die neue Straßenbahntrasse Richtung Grombühl Platz finden

Sonstiges

Eisenbahnunfall am 16. Februar 2020

Am späten Abend des 16. Februar 2020 kam es im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs zu einer Flankenfahrt zwischen einem Güterzug mit Kesselwagen, welcher als Zugfahrt unterwegs war, und einem Regionalzug vom Typ Bombardier Twindexx, welcher als Rangierfahrt vom Abstellgleis zum Bahnsteig unterwegs war. Ersterer fuhr mit der Lok in die hinteren Wagen des Regionalzuges, an beiden Zugeinheiten entgleisten mehrere Wagen. Es entstand ein hoher Sachschaden an den Zügen und Teilen der Schieneninfrastruktur, verletzt wurde niemand. Die Ermittlungen zur Ursache sind noch im Gange.^[36]

Trivia

Am 1. Mai 1988 startete am Hauptbahnhof Würzburg eine Weltrekordfahrt des ICE-Prototypen InterCityExperimental. Der Triebzug erreichte auf dem speziell dafür ausgelegten Streckenabschnitt zwischen Würzburg und Mottgers eine Geschwindigkeit von 406,9 km/h und hielt damit den Weltrekord für Rad-Schienen-Fahrzeuge.



Zuglaufschild der Rekordfahrt

Der Würzburger Hauptbahnhof bekam 2005 bei einem Vergleich von 23 deutschen Bahnhöfen den Titel „Hässlichster Bahnhof Deutschlands“ von der Boulevardzeitung Bild am Sonntag. Zu den Kritikpunkten zählten insbesondere die wenig gepflegten Toiletten, die enge und dunkle Bahnsteigunterführung und die fehlende seniorenrechtliche Ausstattung.^[37]

Literatur

- Erich Preuß (Hrsg.): *Würzburg Hbf.* In: *Das große Archiv der deutschen Bahnhöfe*. GeraMond
- Suse Schmuck: *Der Bahnhof und sein Platz*. Schöningh, Würzburg 2004, ISBN 3-87717-811-1.
- Ulrich Wagner: *Würzburg. Ein verlorenes Stadtbild*. Wartberg, Gudensberg-Gleichen 1994, ISBN 3-86134-225-1.
- Hans-Peter Schäfer: *Planung und Bau der Hauptstrecken bis 1879*. Institut für Geographie, Würzburg 1979, ISSN 0510-9833 (Die Entstehung des mainfränkischen Eisenbahn-Netzes, Teil 1).

Weblinks


Commons: Würzburg Hauptbahnhof (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:W%C3%BCrzburg_Hauptbahnhof?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Gleise in Serviceeinrichtungen (NWH) (https://trassenfinder.de/api/web/infrastrukturen/5/dokumente/NWH_2020_NBS.pdf), DB Netz AG (PDF)
- Gleisanlage sowie einige zulässige Geschwindigkeiten auf der OpenRailwayMap (<https://www.openrailwaymap.org/?lang=de&lat=49.801862624974355&lon=9.942348003387451&zoom=15&style=standard>)
- Steckbrief des Würzburger Hauptbahnhofes in der Stationsdatenbank der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (<https://www.stationsdatenbank.bayern-takt.de/StationsdatenbankBEG/Steckbrief.html?lang=de&efz=8000260>)

- Fotos und weitere Informationen (private Webseite) (<https://www.wuerzburg-fotos.de/thema/wuerzburg-hauptbahnhof/>)
- Hauptbahnhof Würzburg (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wuerzburg-hbf>). Website zum Umbau auf der Homepage der Deutschen Bahn

Einzelnachweise

1. *Weiterer Meilenstein beim barrierefreien Ausbau des Würzburger Hbf erreicht.* (http://www.deutschebahn.com/presse/muenchen/de/aktuell/presseinformationen/15211650/09_15_Meilenstein_Wuerzburger_Hbf.html) In: *deutschebahn.com*. Deutsche Bahn, 15. September 2017, abgerufen am 15. September 2017.
2. *Ludwigsbahnhof Einweihung 1. Juli 1854* (<http://franconica.uni-wuerzburg.de/ub/wuesub/pages/wuesub/33.html>) Ansicht 1854 (http://wuerzburgwiki.de/wiki/Datei:Gleisvorfeld_Ludwigsbahnhof_%28um_1854%29.jpg)
3. Sybille Grübel: *Zeittafel zur Geschichte der Stadt von 1814–2006*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 2, 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 1225–1247; hier: S. 1229.
4. Ulrich Wagner: *Dr. Georg von Zürn – Erster Bürgermeister 1865–1884*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. Band III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. 2007, S. 166–172 und 1267 f.; hier: S. 168 f.
5. Horst-Günter Wagner: *Die Stadtentwicklung Würzburgs 1814–2000*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 2, 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 1299, Anm. 26.
6. Bruno Rottenbach: *Würzburger Straßennamen*. Band 1, Fränkische Gesellschaftsdruckerei, Würzburg 1967, S. 17 f.
7. Sybille Grübel: *Zeittafel zur Geschichte der Stadt von 1814–2006*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 2, 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 1225–1247; hier: S. 1229 f.
8. Harm-Hinrich Brandt: *Würzburger Kommunalpolitik 1869–1918*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände; Band III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Theiss, Stuttgart 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 64–166 und 1254–1267; hier: S. 134.
9. Sybille Grübel: *Zeittafel zur Geschichte der Stadt von 1814–2006*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 2, 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 1225–1247; hier: S. 1231.
10. Horst-Günter Wagner: *Die Stadtentwicklung Würzburgs 1814–2000*. 2007, S. 404.
11. USAAF 23. Februar 1945 (<http://paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/Feb.45.html>)
12. *Einsatzberichte der RAF für März 1945 (engl)* (<https://web.archive.org/web/20120329135141/http://www.raf.mod.uk/bombercommand/mar45.html>) (Memento vom 29. März 2012 im *Internet Archive*)
13. Hans Dieter Baumgärtel: *Das neue SpDrS-600-Zentralstellwerk Würzburg*. In: *Eisenbahntechnische Rundschau*. 29, Nr. 10, 1980, S. 719–722.
14. Marcus Grahner: *ICE-Einsätze ab 1991* (<http://www.grahner.de/fernbahn/ice/ice-eins/ice-eins.htm>)

15. Auslobungstext für den Ideen- und Realisierungswettbewerb „Arcaden Hauptbahnhof Bahnhofsvorplatz“ (<https://web.archive.org/web/20071009042532/http://www.lemonserver.com/wuerzburg-arcaden/upload/pdf/auslobungstext.pdf>) (Memento vom 9. Oktober 2007 im *Internet Archive*) (PDF; 5,16 MiB)
16. *Würzburger kaufen das Post-Areal am Bahnhof.* (<https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Einkaufszentren-Hochhaeuser;art735,9124086>) In: *mainpost.de*. 15. Februar 2016, abgerufen am 18. Juli 2017.
17. *Der Weg zum Zug wird leichter.* (<https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Der-Weg-zum-Zug-wird-leichter;art735,9528584>) In: *mainpost.de*. 10. März 2017, abgerufen am 18. Juli 2017.
18. Helmut Maak: *Der Entwurf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg, Streckenabschnitt hessisch/bayerische Landesgrenze – Würzburg.* In: *Die Bundesbahn*, Jahrgang 53 (1977), Heft 12, S. 883–893, ISSN 0007-5876
19. Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Nürnberg, Projektgruppe Hannover–Würzburg Süd der Bahnbauzentrale (Hrsg.): *Neubaustrecke Hannover–Würzburg. Der Südabschnitt Fulda–Würzburg*, Broschüre (40 S.), April 1986, S. 33
20. Rüdiger Block: *ICE-Rennbahn: Die Neubaustrecken.* In: *Eisenbahn-Kurier Special: Hochgeschwindigkeitsverkehr*. Nr. 21, 1991, ohne ISSN, S. 36–45.
21. Carsten Lorenzen, Bernhard Lindenberger: *Ausbaustrecke Würzburg–Iphofen–Nürnberg*, in *Eisenbahntechnische Rundschau*, 48 (1999), S. 821 ff.
22. *Bald acht Minuten schneller durch Franken.* In: *Die Bahn informiert*, ZDB-ID [2003143-9](#), Heft 3/1992, S. 16–17.
23. *Pavillons am Bahnhof brauchen länger.* (<http://www.tvtouring.de/mediathek/video/pavillons-am-bahnhof-brauchen-laenger/>) Abgerufen am 18. Juli 2017.
24. Hans-Peter Baum: *Prinzregent Luitpold von Bayern (1821–1912) und die Stadt Würzburg.* In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände; Band III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Theiss, Stuttgart 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 173–176; hier: S. 175.
25. Stadt Würzburg (Hrsg.): *Kiliansbrunnen. „Ein Brunnen als Geschenk“.* Prospekt, ca. 2008.
26. Quelle: *Der Heilige Kilian.* In: Robert Meier: *Feurich-Keks und Zucker-Bär*. 2005, S. 68–69
27. *Unser Kiliansbrunnen ist wieder da.* (http://www.geschichtswerkstatt-wuerzburg.de/index.php?option=com_content&view=article&id=63&Itemid=84) Freundeskreises Geschichtswerkstatt Würzburg, abgerufen am 19. September 2010.
28. Erika Kerestely: *Würzburg. Stadtführer mit farbigem Stadtplan.* Hrsg.: Stürtz Stadtführer. Verlagshaus Würzburg GmbH & Co KG, Würzburg 2008, ISBN 978-3-8003-1929-9, S. 75.
29. *Neubauabschnitt Fulda – Würzburg fertiggestellt.* In: *Eisenbahn-Journal*. Heft 06/1988, ISSN 0720-051X, S. 4–10.
30. *Huber: „Bislang größtes Wettbewerbsprojekt im bayerischen SPNV“* (https://web.archive.org/web/20111115083635/http://www.eisenbahn-webkatalog.de/news/index1377/Huber___quot_Bislang_groesstes_Wettbewerbsprojekt_im_bayerischen_SPNV_quot_.html) (Memento des Originals (https://giftbot.toolforge.org/deref.fcgi?url=http%3A%2F%2Fwww.eisenbahn-webkatalog.de%2Fnews%2Findex1377%2FHuber___quot_Bislang_groesstes_Wettbewerbsprojekt_im_bayerischen_SPNV_quot_.html) vom 15. November 2011 im Internet Archive)  **Info:** Der Archivlink wurde automatisch eingesetzt und noch nicht geprüft. Bitte prüfe Original- und Archivlink gemäß Anleitung und entferne dann diesen Hinweis. – Pressemitteilung des Bayerischen Verkehrsministeriums vom 9. Februar 2007
31. *Bauprojekt Würzburg Hauptbahnhof.* (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wuerzburg-hbf>) In: *BauInfoPortal der Deutschen Bahn*. Abgerufen am 18. Juli 2017.
32. *Würzburger Bahnhof kurz vor Gartenschau endlich barrierefrei.* (<http://m.fnp.de/rhein-main/Wuerzburger-Bahnhof-kurz-vor-Gartenschau-endlich-barrierefrei;art1491,2955948>) *Frankfurter Neue Presse*, 9. April 2018, abgerufen am 10. April 2018.

33. *Neugestaltung des Bahnhofs – Geht es bald voran?* (<http://www.wuerzburgerleben.de/2015/07/28/neugestaltung-des-bahnhofs-geht-es-bald-voran/>) Abgerufen am 18. Juli 2017.
 34. *Würzburg: Abriss der Bahnhofs-Pavillons läuft.* (<http://www.radiogong.com/news/regionalnews-aus-mainfranken.html?content=wuerzburger-hauptbahnhof-abriss-pavillons&singleID=47680>) 7. Juni 2016, abgerufen am 21. Dezember 2016.
 35. *Würzburg: Zweiter Teil der Bahnhofspavillons wird abgerissen.* (<http://www.radiogong.com/news/regionalnews-aus-mainfranken.html?content=bagger-bahnhofsvorplatz-abrissarbeiten-teils&singleID=49983>) 14. Dezember 2016, abgerufen am 21. Dezember 2016.
 36. *Regionalzug kollidiert am Würzburger Hauptbahnhof mit Güterzug: Hoher Schaden.* (<https://www.merkur.de/bayern/wuerzburg-hauptbahnhof-zug-regionalexpress-gueterzug-unfall-pendler-bayern-13543967.html>) 21. Februar 2020, abgerufen am 1. Mai 2020.
 37. *Noten für Bahnhöfe: Würzburg auf letztem Platz* in *Main-Post* vom 21. Juli 2005
-

Abgerufen von „https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Würzburg_Hauptbahnhof&oldid=199531595“

Diese Seite wurde zuletzt am 2. Mai 2020 um 14:29 Uhr bearbeitet.

Der Text ist unter der Lizenz „[Creative Commons Attribution/Share Alike](#)“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den [Nutzungsbedingungen](#) und der [Datenschutzrichtlinie](#) einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.