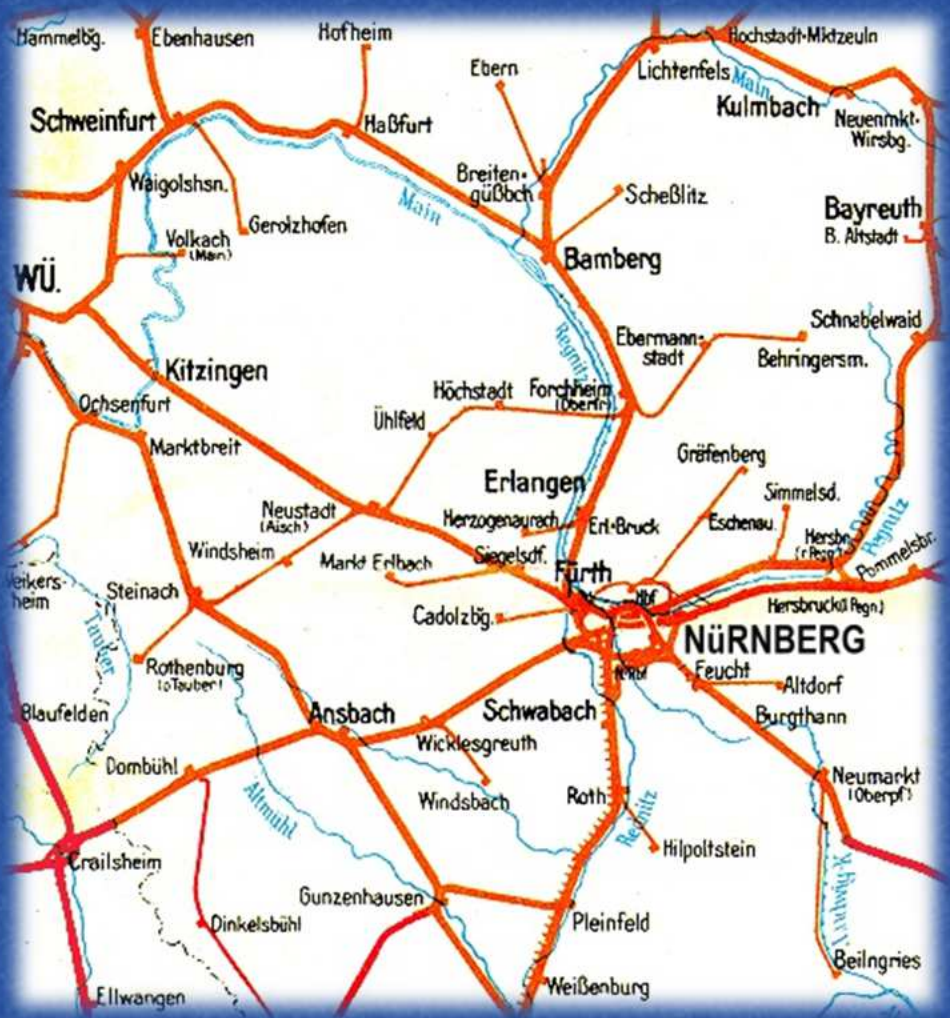
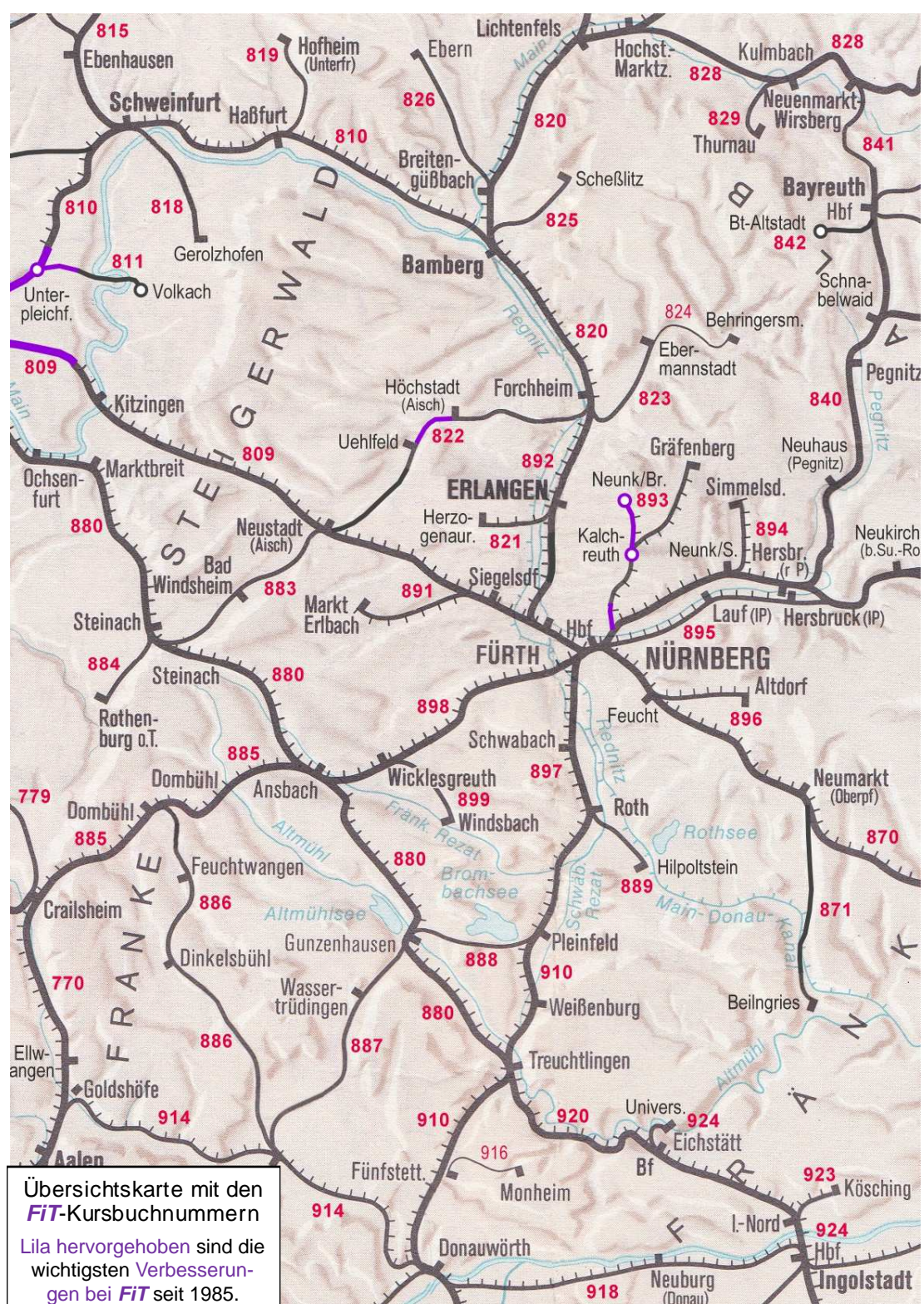


FRANKEN *in* TAKT



„Von der Tauber zum Main“ 1995
Ein *Integraler Takt*fahrplan von Jörg Schäfer

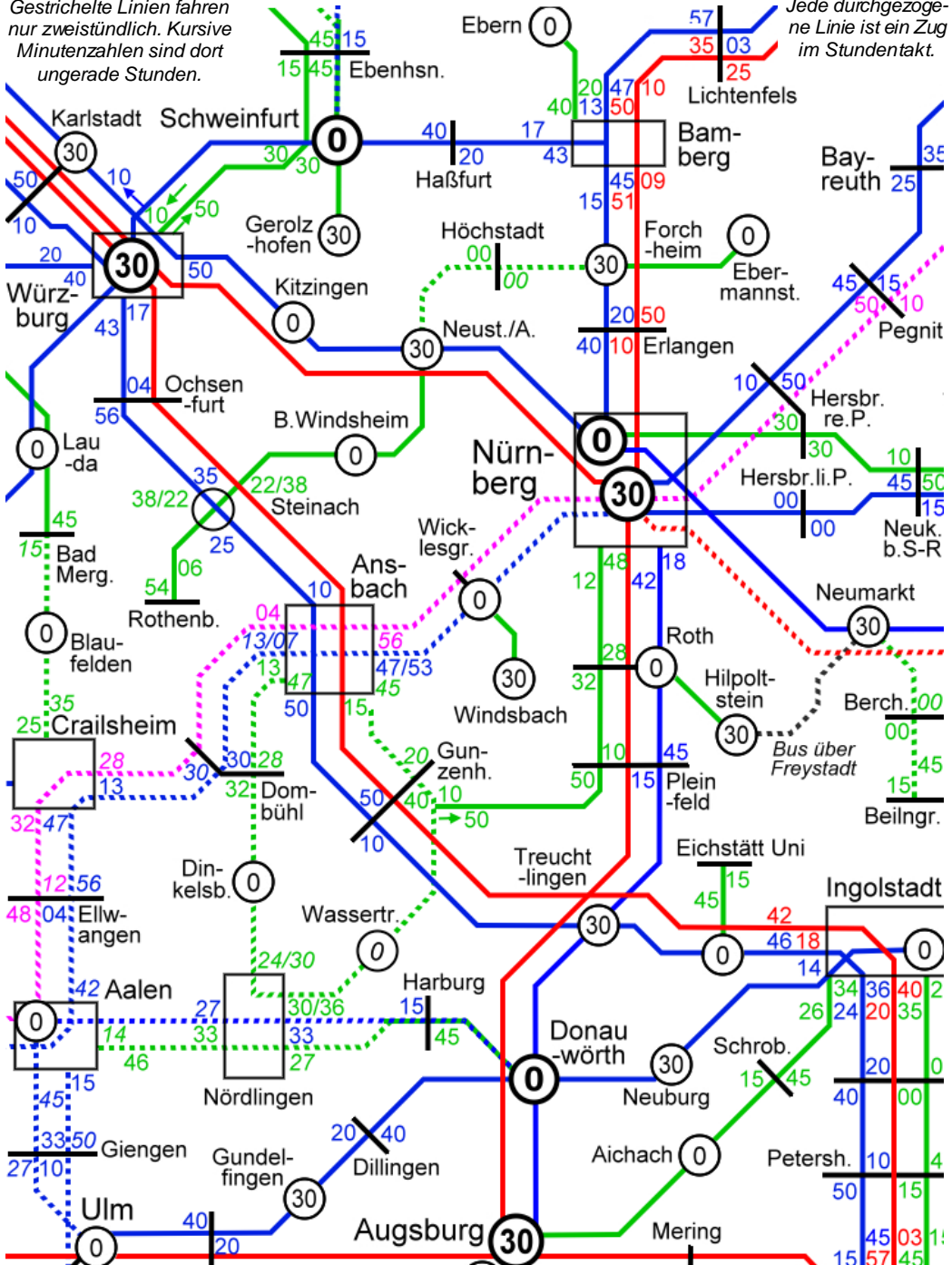


Übersichtskarte mit den **FIT**-Kursbuchnummern
 Lila hervorgehoben sind die wichtigsten **Verbesserungen** bei **FIT** seit 1985.

Grafischer Fahrplan Normalverkehrszeit

Gestrichelte Linien fahren nur zweistündlich.
Kursive Minutenzahlen sind dort ungerade Stunden.

Jede durchgezogene Linie ist ein Zug im Stundentakt.



Eine fiktive Momentaufnahme Mitte der 1990er Jahre

Wie könnte der Bahnverkehr in Franken und den angrenzenden Regionen aussehen, wenn seit 1980 eine schienenfreundlichere Politik gemacht worden wäre? Diese Frage beantwortet Jörg Schäfer seit 2010 auf seinen Webseiten www.citybahn-nuernberg.de und www.franken-in-takt.de.

Seine Zielvorstellungen für 2010 findet man bei den unterstrichenen Links. Aber natürlich hätte es Zwischenschritte dorthin gegeben. Dieses Konzept beschreibt einen Zustand, der 1995 denkbar gewesen wäre: Im Gegensatz zur Realität hätte *Franken in Takt (FIT)* schon alle Fahrpläne vertaktet und ein dichtes *Citybahn-Netz* für den Großraum Nürnberg fertig gestellt.

Der Stundentakt wäre aber erst auf den Strecken mit guter Nachfrage Standard. Auf einigen Zweigstrecken in ländlichen Regionen gäbe es in der hier betrachteten *Normalverkehrszeit* (NVZ) auch noch Zwei-Stunden-Takte.

In der Realität 1995 war die *Deutsche Bahn AG* (DB) noch allein für den Fern- und Nahverkehr auf der Schiene verantwortlich. Es stand aber schon fest, dass ab 1.1.1996 die Bundesländer die Zuständigkeit für den Nahverkehr übernehmen würden. Der Freistaat Bayern gründete dafür die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* (BEG), die seither in seinem Auftrag den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) plant, bestellt und bezahlt.

Nah- und Fernverkehrszüge wären auch bei *FIT* das Rückgrat des Öffentlichen Personenverkehrs. Sie wären aber nicht wie in der Realität betrieblich, verkehrlich und tariflich weitgehend untereinander und vom übrigen Nahverkehr auf der Straße (mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen) getrennt, sondern würden sich gegenseitig optimal ergänzen.

Beste Voraussetzungen dafür bietet der *Integrale Taktfahrplan* (ITF), bei dem sich möglichst viele Züge in Knotenbahnhöfen treffen und Anschluss untereinander herstellen: [Bei www.wikipedia.de gibt es sehr gute Erklärungen zur ITF-Systematik.]

Busse (und in großen Städten auch U- oder Straßenbahnen), die kurz vorher den Bahnhof erreichen und wenig später abfahren, bieten Anschluss zu allen Zügen. Wenn vor dem Bahnhof mehrere Busse warten, können die Fahrgäste im Nahbereich natürlich auch „nur“ zwischen den Bussen umsteigen.

770 Auszug: (Nürnberg -) Crailsheim - Aalen (- Stuttgart)

Bei **FiT** bekommt die Hauptstrecke Stuttgart - Aalen - Crailsheim die Nummer 770. Die hintere 0 betont die Bedeutung, die diese Strecke eigentlich hat.

1861 wurde die *Remsbahn* bis Wasseralfingen eröffnet – dort lagen die bedeutenden *Schwäbischen Hüttenwerke*, die unter anderem auch sämtliche Schienen für die Strecke lieferten. Der schnellste Zug brauchte von Stuttgart nach Wasseralfingen knapp 3 Stunden. 1863 folgte die Verlängerung nach Nördlingen, wo bereits die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* fuhr. Es war (nach Ulm / Neu-Ulm) die zweite grenzüberschreitende Verbindung der beiden deutschen Staaten.

Die *Remsbahn* wurde zunächst eingleisig gebaut, ein zweites Gleis aber von Anfang an vorgesehen. Es erreichte von Stuttgart aus bis 1926 Aalen. Damit war der heutige Stand der Zweigleisigkeit erreicht, weil die 7 km bis Goldshöfe schon 1866 mit der neuen Strecke über Ellwangen nach Crailsheim ausgebaut wurden.



628 347 verließ am 8.10.13 Ellwangen als RB Richtung Aalen. Bei **FiT** hätte es schon 1995 zusätzliche RB ab Ellwangen gegeben, die Anschluss zum IC bieten.

Bis 1972 bekam die Strecke Stuttgart - Aalen - Donauwörth eine Oberleitung, um als elektrische Ausweichstrecke von Stuttgart nach München zu dienen.

1985 schloss die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die Fahrdrathlücke zwischen Ansbach, Crailsheim und Goldshöfe. Seither fahren die Züge von Nürnberg nach Stuttgart mit elektrischen Lokomotiven über die *Remsbahn*. Im Fahrplan 1995 fuhr zweistündlich ein IR, der bis Aalen 77 Minuten brauchte und nur in Ansbach, Crailsheim und Ellwangen hielt. Hinzu kamen in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) unregelmäßige Eil- und Nahverkehrszüge, die teilweise ab Crailsheim und teilweise nur ab Ellwangen nach Aalen fuhren. In Jagstzell, Schwabsberg und Schrezheim hielten montags bis freitags nur noch 5 bis 8 Züge pro Richtung und an Wochenenden noch weniger.

In der Realität gab es leider auch 2018 immer noch keine Perspektive für eine deutliche Beschleunigung des Fernverkehrs zwischen Nürnberg und Stuttgart. Das meiste Geld für den Fernverkehr floss immer noch in wenige überteuerte ICE-Schnellfahrstrecken. *FiT* hätte die Achse hingegen gezielt ausgebaut und bei der Elektrifizierung 1985 nicht nur eine Oberleitung über die kurvenreiche eingleisige Trasse südlich von Crailsheim gehängt: Zwischen Jagstzell und Ellwangen hätte man 3,2 km zweigleisig ausgebaut und 4,8 km neu trassiert, damit sich die Züge während der Fahrt mit bis zu 160 km/h ausweichen können.

| | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|--------|-------|------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 8.36 | 9.36 | | | 10.36 | Nürnberg Hbf | 10.24 | 11.24 | | | 12.24 |
| 9.13 | 10.04 | | | 11.13 | Ansbach | 9.56 | 10.47 | | | 11.56 |
| 9.46 | 10.31 | | | 11.46 | Crailsheim 885 | 9.29 | 10.14 | | | 11.29 |
| E | IR | RB | RB | E | Zug | IR | E | RB | RB | IR |
| 9.48 | 10.33 | | | 11.48 | km Crailsheim | 9.27 | 10.12 | | | 11.27 |
| 9.52 | | ab | | 11.52 | 5,2 Jagstheim | | 10.07 | | | |
| 9.58 | | ab | | 11.58 | 12,6 Jagstzell | | 10.01 | | an | |
| 10.04 | 10.48 | 11.14 | Nörd- | 12.04 | 20,8 Ellwangen | 9.11 | 9.55 | Nörd- | 11.06 | 11.11 |
| | | 11.16 | lingen | | 22,7 Schrezheim | | | lingen | 11.03 | |
| 10.09 | | 11.19 | > | 12.09 | 26,2 Schwabsberg | | 9.50 | > | 11.00 | |
| | | 11.23 | 12.06 | | 29,9 Goldshöfe | | | 9.53 | 10.56 | |
| | | 11.26 | 12.09 | | 32,8 Hofen (bei Aalen) | | | 9.50 | 10.53 | |
| | | 11.28 | 12.11 | | 34,6 Wasseralfingen | | | 9.48 | 10.51 | |
| 10.17 | 10.59 | 11.31 | 12.14 | 12.17 | 36,6 Aalen | 9.01 | 9.43 | 9.46 | 10.49 | 11.01 |
| 10.19 | 11.01 | | | 12.19 | Aalen 770 | 8.59 | 9.41 | | | 10.59 |
| 10.33 | 11.15 | | | 12.33 | Schwäb.Gmünd | 8.44 | 9.27 | | | 10.44 |
| 10.47 | 11.29 | | | 12.47 | Schorndorf | 8.30 | 9.13 | | | 10.30 |
| 11.12 | 11.52 | | | 13.12 | Stuttgart Hbf | 8.08 | 8.48 | | | 10.08 |

Das Nahverkehrsangebot würde besser differenziert, um für mehr Kundengruppen attraktiv zu werden: Zusätzlich zu den zweistündlichen IC hätte es 1995 zweistündliche Eilzüge gegeben, die auch wieder in Jagstheim halten. Und zwischen Ellwangen und Aalen hätten zweistündliche RB (mit Taktverdichtungen im Berufs- und Schülerverkehr) dafür gesorgt, dass jede Station mindestens 10 mal pro Tag und Richtung bedient wird.

779 Lauda - Bad Mergentheim - Weikersheim - Crailsheim

Bis 1806 wäre die gesamte KBS 779 auf fränkischem Gebiet gelegen. Dann wurde Westfranken aber zwischen Württemberg und Baden aufgeteilt, wobei die neue Grenze bei Mergentheim verlief. Deswegen entstand dort beim Bahnbau 1869 ein repräsentativer Grenzbahnhof.

Für den Kurbetrieb in Mergentheim hatte die bis Weikersheim im Taubertal liegende Linie von Beginn an große Bedeutung, 1939 gab es kurzzeitig sogar eine Kurswagenverbindung Berlin - Bad Mergentheim. Von etwa 1950 bis 1990 fuhren „Heckeneilzüge“ von Frankfurt über Wertheim, Lauda und Crailsheim nach Ulm. Die Bad Mergentheimer Kurgäste wurden zudem von 1968 bis 1988 mit Kurswagen aus Hamburg und Duisburg bzw. Dortmund bedacht.

Ab 1990 beabsichtigte die Deutsche Bundesbahn mehrfach die Stilllegung. Um die vermeintliche Ineffizienz zu betonen, setzte sie auch schwere Dieselloks der Baureihe 218 mit nur einem Reisezugwagen ein. Erst die Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 brachte ein Umdenken. 2003 folgten umfangreiche Modernisierungen für 15 Millionen Euro. Seit 2006 ist die DB-Tochter *Westfrankenbahn* für Infrastruktur und Verkehr verantwortlich, wobei sie überwiegend Diesellokomotiven der Baureihe 628 und 642 einsetzt.

Von Lauda nach Crailsheim brauchten die Züge 1995 zwischen 57 und 84 Minuten. Südlich von Niederstetten gab es montags bis freitags nur 8 Zugpaare, 3 wendeten in Weikersheim und an Schultagen eines von 12.47 bis 12.52 in Niederstetten.

Die meisten Züge fuhren ab Crailsheim nach Aalen weiter, zum IR gab es oft längere Wartezeiten. Vereinzelt wurde sogar der wichtige Anschluss von und nach Stuttgart um wenige Minuten verpasst!

FiT hätte die KBS 779 bis 1995 nur geringfügig beschleunigt, weil zur Verbindung der Integralen Taktknoten in Lauda (Min.00) und Crailsheim (Min.30) eine Fahrzeit von 80 Minuten genügt. Wichtig wäre gewesen, durch die Reaktivierung der vier grün dargestellten Stationen zusätzliches Fahrgastpotenzial zu erschließen.

Die Zugkreuzungen zur Minute 00 in Blaufelden bieten sehr gute Voraussetzungen für Busanschlüsse ins Umland: Nach Westen können Standardlinienbusse auf den Spuren der 1900 eröffneten und 1996 stillgelegten Nebenbahn über Gerabronn nach Langenburg fahren. Nach Osten reichen Kleinbusse für die Verbindung über Brettheim nach Rothenburg.

| 12.35 | 13.35 | 14.35 | 15.35 | 16.35 | Würzburg Hbf | 13.25 | 14.25 | 15.25 | 16.25 | 17.25 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 12.59 | 13.59 | 14.59 | 15.59 | 16.59 | Lauda | 13.01 | 14.01 | 15.01 | 16.01 | 17.01 |
| RB | RB | RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB | RB | RB |
| 13.04 | 14.04 | 15.04 | 16.04 | 17.04 | km Lauda | 12.56 | 13.56 | 14.56 | 15.56 | 16.56 |
| 13.07 | 14.07 | 15.07 | 16.07 | 17.07 | 2,5 Königshofen | 12.52 | 13.52 | 14.52 | 15.52 | 16.52 |
| | 14.11 | | 16.11 | | 6,4 Edelfingen | | 13.48 | | 15.48 | |
| 13.13 | 14.15 | 15.13 | 16.15 | 17.13 | 9,9 B.Mergentheim | 12.46 | 13.44 | 14.46 | 15.44 | 16.46 |
| 13.14 | 14.16 | 15.14 | 16.16 | 17.14 | 12,9 Igersheim | 12.45 | 13.43 | 14.45 | 15.43 | 16.45 |
| 13.18 | 14.20 | 15.18 | 16.20 | 17.18 | 15,4 Markelsheim | 12.41 | 13.39 | 14.41 | 15.39 | 16.41 |
| 13.21 | 14.23 | 15.21 | 16.23 | 17.21 | 18,2 Elpersheim | 12.38 | 13.36 | 14.38 | 15.36 | 16.38 |
| 13.24 | | 15.24 | | 17.24 | 21,0 Weikersheim | 12.35 | | 14.35 | | 16.35 |
| 13.28 | 14.28 | 15.28 | 16.28 | 17.28 | 24,2 Laudenbach | 12.31 | 13.31 | 14.31 | 15.31 | 16.31 |
| 13.30 | 14.31 | 15.30 | 16.31 | 17.30 | 28,0 Vorbachzimmern | 12.29 | 13.28 | 14.29 | 15.28 | 16.29 |
| 13.34 | 14.35 | 15.34 | 16.35 | 17.34 | 30,3 Niederstetten | 12.25 | 13.24 | 14.25 | 15.24 | 16.25 |
| V 38 | 14.39 | V 38 | 14.39 | V 38 | | V 21 | 13.20 | V 21 | 13.20 | V 21 |
| 13.41 | 14.43 | 15.41 | 16.43 | 17.41 | | 12.18 | 13.16 | 14.18 | 15.16 | 16.18 |
| 13.46 | | 15.46 | | 17.46 | 34,5 Oberstetten | 12.13 | | 14.13 | | 16.13 |
| 13.52 | 14.52 | 15.52 | 16.52 | 17.52 | 39,8 Schrozberg | 12.07 | 13.07 | 14.07 | 15.07 | 16.07 |
| 13.58 | 14.58 | 15.58 | 16.58 | 17.58 | 46,7 Blaufelden | 12.01 | 13.01 | 14.01 | 15.01 | 16.01 |
| 14.01 | 15.01 | 16.01 | 17.01 | 18.01 | 54,4 Rot am See | 11.58 | 12.58 | 13.58 | 14.58 | 15.58 |
| 14.08 | 15.08 | 16.08 | 17.08 | 18.08 | 59,9 Wallhausen | 11.51 | 12.51 | 13.51 | 14.51 | 15.51 |
| 14.14 | 15.14 | 16.14 | 17.14 | 18.14 | 64,8 Satteldorf | 11.45 | 12.45 | 13.45 | 14.45 | 15.45 |
| 14.19 | 15.19 | 16.19 | 17.19 | 18.19 | 68,9 Crailsheim | 11.40 | 12.40 | 13.40 | 14.40 | 15.40 |
| 14.25 | 15.25 | 16.25 | 17.25 | 18.25 | | 11.35 | 12.35 | 13.35 | 14.35 | 15.35 |
| 14.33 | 15.32 | 14.33 | 15.32 | 14.33 | Crailsheim 770 | 11.27 | 12.28 | 11.27 | 12.28 | 11.27 |
| 14.59 | B *) | 14.59 | B *) | 14.59 | Aalen | 11.01 | B *) | 11.01 | B *) | 11.01 |
| 15.52 | 16.55 | 15.52 | 16.55 | 15.52 | Stuttgart Hbf | 10.08 | 11.05 | 10.08 | 11.05 | 10.08 |

Die blauen Züge fahren nur montags - freitags an Werktagen;

V = Zug hält nur vormittags und an Wochenenden zur angegebenen Minute;

B*) Anschluss-Eilzug fährt über Backnang

809 Würzburg - Kitzingen - Neustadt / Aisch - Fürth - Nürnberg

Die 1854 fertiggestellte erste Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Würzburg war 152 km lang und machte im Regnitz- und Maintal einen großen Bogen über Bamberg und Schweinfurt. Zwischen 1861 und 1865 entstand die 57 km kürzere Linie von Fürth über Neustadt und Kitzingen nach Rottendorf. Wegen stetig wachsender Nachfrage wurde die neue Trasse bis 1891 zweigleisig ausgebaut.

Obwohl die Deutsche Wehrmacht die Mainbrücke in Kitzingen und die Aurachbrücke bei Emskirchen gegen Ende des Zweiten Weltkriegs sprengte, war die Strecke schon Ende 1945 wieder durchgängig befahrbar. Durch die veränderten Verkehrsströme im geteilten Deutschland wuchs die Bedeutung der Achse Nürnberg - Würzburg erheblich, daher wurde sie schon von 1952 bis 1954 elektrifiziert.

In den 1960er Jahren ersetzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) mehrere höhen- gleiche Bahnübergänge durch Brücken und Unterführungen oder ließ sie ersatzlos auf. Bis 1968 lösten elektrische Drucktastenstellwerke mit Selbstblockbetrieb alle mechanischen Stellwerke ab. 1982 schloss die DB die Bahnhöfe und Halte- punkte Wü-Heimgarten, Sickershausen, Mainbernheim, Markt Einersheim und Hellmitzheim für den Personenverkehr, zehn Jahre später folgte Langenfeld.

Seit 1973 gab es mehr oder weniger großzügige Ausbau-Vorhaben für die KBS 809. Aber erst der von der Neubaustrecke Hannover - Würzburg (→ KBS 805) erwartete Nachfragezuwachs brachte sichtbare Fortschritte: Von 1980 bis 1985 erweiterte die *DB* den Abschnitt Würzburg - Rottendorf auf drei Gleise. Da auf diesen 7 km Züge nach Nürnberg und Schweinfurt fuhren, war sie schon Anfang der 1980er Jahre mit werktags bis zu 290 Reise- und Güterzüge überlastet.

Der *Bundesverkehrswegeplan 1985* enthielt dann das Projekt *ABS 8/2 Würzburg - Nürnberg*. 1990 liefen die Planungsarbeiten an und ab 1992 investierte die *DB* knapp 300 Millionen DM in umfangreiche Linienverbesserungen und Blockver- dichtungen vor. Zudem verlängerte sie zu kurze Überholgleise und beseitigte ebenerdige Bahnübergänge und Bahnsteigzugänge. Zwischen Neustadt (A) und Iphofen können ICE seit 1999 bis zu 200 km/h fahren. Auf den folgenden beson- ders kurvenreichen 32 km bis Würzburg waren nur Tempoverbesserungen von 10 bis 40 km/h möglich und in den Bahnhöfen Neustadt, Rottendorf und Kitzingen müssen alle Züge bis heute auf 100 km/h abbremesen.

1995 fuhren in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) zwischen Würzburg und Nürnberg jeweils stündlich ein ICE oder IC und ein Eilzug. Hinzu kamen ungefähr stündlich (aber mit Angebotslücken) Regionalbahnen von Würzburg bis Kitzingen und von Fürth über Siegelsdorf nach Markt Erlbach.

FIT hätte die KBS 809 bis 1995 ähnlich wie in der Realität ausgebaut. Zwischen Würzburg und Rottendorf gäbe es aber kein drittes Gleis, weil die Züge nach Schweinfurt auf einer neuen und direkteren Trasse fahren (→ KBS 810). Das hätte erlaubt, den Haltepunkt *Heimgarten* zwischen dem gleichnamigen Wohngebiet und dem Gewerbegebiet *Aumühle* zu einer attraktiven Umsteigestation mit den dort verkehrenden Stadtbuslinien auszubauen.



Neustadt (Aisch) am 13.5.15: Links zwei 440er und rechts der abgestellte 648 321.

Der **FIT**-Fahrplan für 1995 ähnelt in der *NVZ* der Realität. Allerdings fahren alle Eilzüge und RB exakt stündlich, auch nach Kitzingen und Markt Erlbach. Die Eilzüge brauchen wie in der Realität 67 Minuten von Nürnberg nach Würzburg und halten in Langenfeld statt in Rottendorf.

Im Gegensatz zur Realität enden die Eilzüge aber nicht in Würzburg, sondern fahren mainabwärts weiter und erreichen Frankfurt noch vor dem folgenden IC (→ KBS 800). Er macht dem schnelleren IC zwischen den Großstädten keine Konkurrenz, ist aber z.B. von Frankfurt nach Lohr und Kitzingen oder von Nürnberg nach Karlstadt und Offenbach attraktiver als die reale Umsteige Verbindung.

Bei starker Nachfrage bestünde die Gefahr, dass die Eilzüge durch längere Aufenthalte für das Ein- und Aussteigen aus dem Takt kommen und die Pünktlichkeit bis Frankfurt beeinträchtigen. Daher halten die Eilzüge montags bis freitags nachmittags nicht in Langenfeld und erhalten etwas gestreckte Fahrzeiten. Eine zusätzliche RB bedient dann diese beiden Stationen und verdichtet für die großen Städte das Angebot zum 20-40-Minuten-Rhythmus.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|
| Frankfurt (M) Hbf | | | 12.25 | | 13.21 | | 13.25 | | | | 14.21 | 14.25 | | | 15.21 | | 15.25 |
| Aschaffenburg Hbf | Fulda | | 12.55 | | 13.49 | | 13.55 | | | Fulda | 14.49 | 14.55 | | | 15.49 | | 15.55 |
| Karlstadt (Main) | > | | 13.30 | | | | 14.31 | | | > | | 15.31 | | | | | 16.31 |
| Würzburg Hbf 800 | 13.28 | | 13.45 | | 14.29 | | 14.47 | | | 15.28 | 15.29 | 15.47 | | | 16.29 | | 16.47 |
| FiT 1995 | ICE | RB | E | CB | IC | RB | E (c) | CB | RB | ICE | RB | E (c) | CB | RB | ICE | RB | E (c) |
| km Würzburg Hbf | 13.32 | 13.35 | 13.48 | | 14.31 | 14.35 | 14.50 | | 15.03 | 15.32 | 15.35 | 15.50 | | 16.03 | 16.31 | 16.35 | 16.50 |
| 2,3 Wü.-Heimgarten | | 13.38 | | | | 14.38 | | | | | 15.38 | | | | | 16.38 | |
| 8,0 Rottendorf | | 13.43 | | | | 14.43 | | | 15.09 | | 15.43 | | | 16.09 | | 16.43 | |
| 14,1 Dettelbach | | 13.48 | | | | 14.48 | | | | | 15.48 | | | | | 16.48 | |
| 19,3 Buchbr.-Mainst. | | 13.53 | | | | 14.53 | | | | | 15.53 | | | | | 16.53 | |
| 23,0 Kitzingen | | 13.57 | 14.02 | | | 14.57 | 15.04 | | 15.19 | | 15.57 | 16.04 | | 16.19 | | 16.57 | 17.04 |
| 32,5 Iphofen | | an | 14.09 | | | an | | | 15.26 | | an | | | 16.26 | | an | |
| 46,6 Markt Bibart | | | 14.17 | | | | 15.18 | | 15.35 | | | 16.18 | | 16.35 | | | 17.18 |
| 53,7 Langenfeld | | | 14.23 | | | | | | 15.41 | | | | | 16.41 | | | |
| 61,3 Neustadt West | | | 14.29 | ab | | | 15.29 | ab | 15.47 | | | 16.29 | ab | 16.47 | | | 17.29 |
| | | | 14.30 | 14.35 | | | 15.30 | 15.35 | 15.48 | | | 16.30 | 16.35 | 16.48 | | | 17.30 |
| 70,8 Emskirchen | | | | 14.43 | | | | 15.43 | 15.57 | | | | 16.43 | 16.57 | | | |
| 85,1 Siegelsdorf | | | | 14.54 | | | | 15.54 | 16.05 | | | | 16.54 | 17.05 | | | |
| 94,6 Fürth Hbf | | | 14.47 | 15.04 | | | 15.47 | 16.04 | 16.12 | | | 16.47 | 17.04 | 17.12 | | | 17.47 |
| 102,2 Nürnberg Hbf | 14.28 | | 14.55 | 15.15 | 15.27 | | 15.55 | 16.15 | 16.20 | 16.28 | | 16.55 | 17.15 | 17.20 | 17.27 | | 17.55 |

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen;

(c) Der Eilzug fährt am Wochenende 2 Minuten früher in Würzburg ab und hält auch in Langenfeld und Iphofen.

Den Bahnhof Langenfeld hätte **FiT** 1992 auch geschlossen, weil er dem Streckenausbau auf 200 km/h im Weg war. Allerdings wäre 200 Meter weiter südlich ein neuer Haltepunkt entstanden, dessen Außenbahnsteige günstiger zur Wohnbebauung von Langenfeld (1.000) und Baudenbach (1.150 Einwohner) liegen.

| FIT 1995 | IC | CB | E | RB | ICE | CB | E (c) | RB | IC | RB | CB | E (c) | RB | ICE | RB | CB | E (c) |
|---------------------------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|----------------|--------------|-------|--------------|--------------|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|--------------|
| km Nürnberg Hbf | 12.33 | 12.44 | 13.05 | | 13.32 | 13.44 | 14.05 | | 14.33 | 14.40 | 14.44 | 15.05 | | 15.32 | 14.40 | 15.44 | 16.05 |
| 7,6 Fürth Hbf | | 12.55 | 13.12 | | | 13.55 | 14.12 | | | 14.47 | 14.55 | 15.12 | | | 14.47 | 15.55 | 16.12 |
| 17,1 Siegersdorf | | 13.05 | | | | 14.05 | | | | 14.54 | 15.05 | | | | 14.54 | 16.05 | |
| 31,4 Emskirchen | | 13.16 | | | | 14.16 | | | | 15.02 | 15.16 | | | | 15.02 | 16.16 | |
| 40,9 Neustadt West | | 13.25 | 13.29 | | | 14.25 | 14.29 | | | 15.11 | 15.25 | 15.29 | | | 15.11 | 16.25 | 16.29 |
| | | an | 13.30 | | | an | 14.30 | | | 15.12 | an | 15.30 | | | 15.12 | an | 16.30 |
| 48,5 Langenfeld | | | 13.36 | | | | | | | 15.18 | | | | | 15.18 | | |
| 55,6 Markt Bibart | | | 13.42 | | | | 14.41 | | | 15.24 | | 15.41 | | | 15.24 | | 16.41 |
| 69,7 Iphofen | | | 13.50 | ab | | | | ab | | 15.33 | | | ab | | 15.33 | | |
| 79,2 Kitzingen | | | 13.57 | 14.03 | | | 14.55 | 15.03 | | 15.40 | | 15.55 | 16.03 | | 15.40 | | 16.55 |
| 82,9 Buchbr.-Mainst. | | | | 14.06 | | | | 15.06 | | | | | 16.06 | | | | |
| 88,1 Dettelbach | | | | 14.11 | | | | 15.11 | | | | | 16.11 | | | | |
| 94,2 Rottendorf | | | | 14.16 | | von | | 15.16 | | 15.50 | | | 16.16 | | 15.50 | | |
| 99,9 Wü-Heimgarten | | | | 14.21 | | Mün- | | 15.21 | | | | | 16.21 | | | | |
| 102,2 Würzburg Hbf | 13.29 | | 14.12 | 14.25 | 14.28 | München | 15.10 | 15.25 | 15.29 | 15.57 | | 16.10 | 16.25 | 16.28 | 15.57 | | 17.10 |
| <i>Würzburg Hbf 800</i> | 13.31 | | 14.15 | | 14.32 | 14.31 | 15.13 | | 15.31 | | | 16.13 | 16.31 | 16.32 | | | 17.13 |
| <i>Karlstadt (Main)</i> | | | 14.29 | | > | | 15.28 | | | | | 16.28 | | > | | | 17.28 |
| <i>Aschaffenburg Hbf</i> | 14.11 | | 15.05 | | Fulda | 15.11 | 16.05 | | 16.11 | | | 17.05 | 17.11 | Fulda | | | 18.05 |
| <i>Frankfurt (M) Hbf</i> | 14.39 | | 15.35 | | | 15.39 | 16.35 | | 16.39 | | | 17.35 | 17.39 | | | | 18.35 |

In Neustadt (Aisch) gibt es bei **FIT** drei Zugstationen: Zur leichteren Unterscheidung bekommt der Bahnhof, an dem die KBS 809, 821 und 883 zusammen treffen, den neuen Namen „Neustadt (Aisch) West“.

Den Bahnhof Neustadt (A) West hätte **FIT** für die *Citybahn* (→ KBS 891) und die Züge nach Forchheim (→ KBS 821) umgebaut. Den Radius der Durchfahrungsgleise hätte man dabei im östlichen Weichenbereich um etwa 100 Meter vergrößert, damit IC und ICE nur noch auf 120 km/h abbremsen müssen.

810 Würzburg - Schweinfurt - Haßfurt - Bamberg

Als um 1850 die Entscheidung über die Trasse der *Ludwigs-Westbahn* fiel, war der Anstieg zur Hochfläche nördlich von Würzburg noch zu steil für die Züge. Um einen Tunnel zu vermeiden, bauten die Ingenieure einen großen Bogen nach Osten über Rottendorf. Von Bamberg ausgehend wurde die *Westbahn* am 1.8.52 bis Haßfurt, am 3.11.52 bis Schweinfurt und am 1.7.54 bis Würzburg eröffnet.

Da es noch keine direkte Bahnlinie von Nürnberg nach Würzburg gab, hatte die *Westbahn* große Bedeutung für den Ost-West-Fernverkehr. 1865 wurde dann aber die kürzere Linie von Fürth nach Rottendorf durch den Steigerwald fertig (→ KBS 809) und über Schweinfurt fuhren viel weniger Züge.

Nach der Fertigstellung der Bahnstrecke Erfurt - Schweinfurt 1884 (→ KBS 815) fuhren immer mehr Schnellzüge von Berlin über Erfurt, Meiningen, Schweinfurt und Würzburg nach Stuttgart. Auch im Maintal nach Bamberg nahm der Verkehr wieder stetig zu, daher bekam die KBS 810 von 1897 bis 1908 auf ganzer Länge ein zweites Streckengleis.

Nach dem Zweiten Weltkrieg beendete die innerdeutsche Grenze jeglichen Zugverkehr zwischen Schweinfurt und Meiningen. Dafür nahm das Ost-West-Aufkommen zwischen Würzburg, Bamberg und Hof erheblich zu, weil man in der BRD die kürzeren Verbindungen durch Thüringen nicht mehr nutzen konnte.

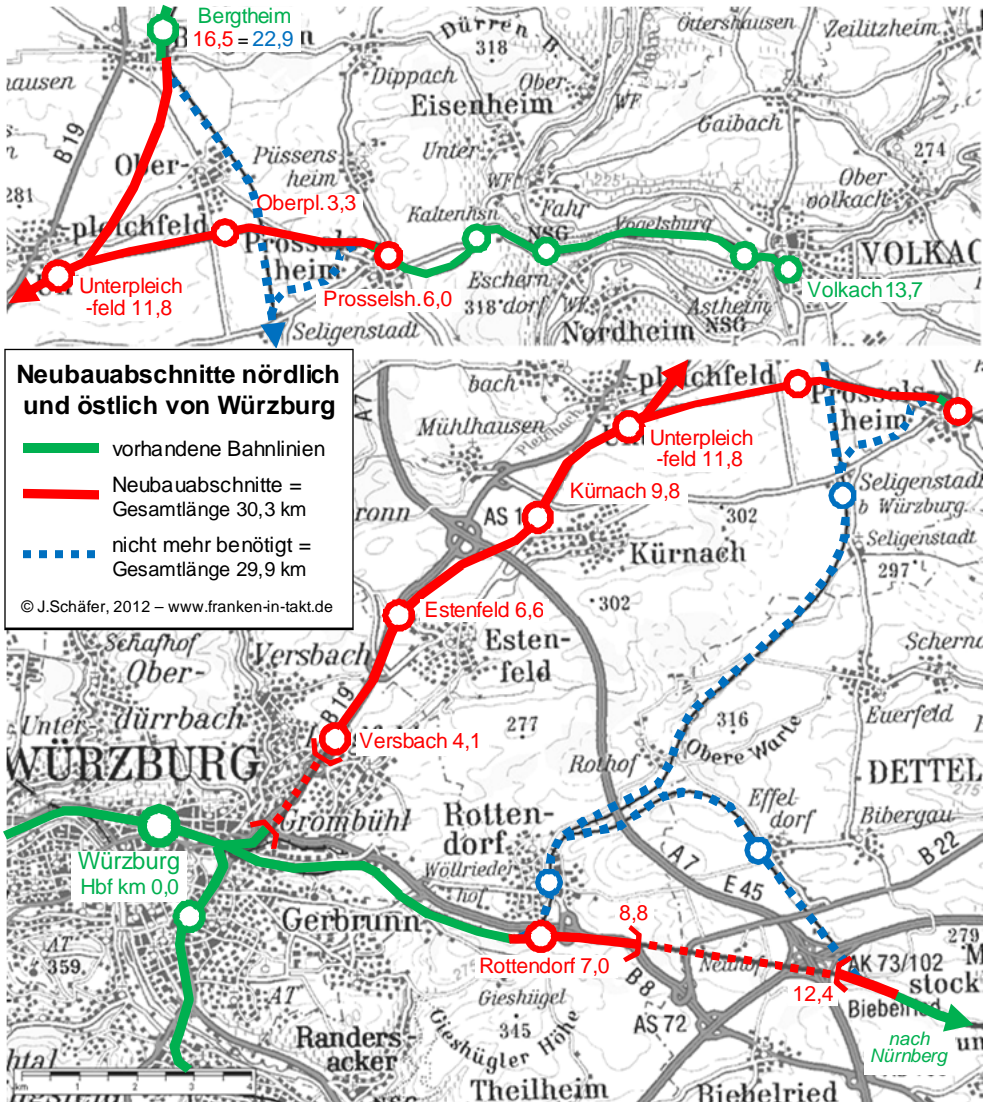
Zur Entlastung des Engpasses Würzburg - Gemünden schickte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) ab 1950 immer mehr Güterzüge über Bamberg, Schweinfurt und die *Werntalbahn* (→ KBS 812) nach Gemünden. Vor allem für diese elektrifizierte die DB 1971 die Gleise von Bamberg bis Waigolshausen. Rottendorf an der bereits elektrisch betriebenen KBS 809 erreichte der Fahrdraht ein Jahr später.

1978 schloss die DB zwischen Bamberg und Schweinfurt (wie auf vielen anderen Hauptstrecken) 6 von 12 Bahnhöfen und Haltepunkten, um Kosten zu sparen und die Kapazitäten zu erhöhen. Westlich von Schweinfurt traf es nur Berggrheinfeld auf dem Abschnitt, den auch die Güterzüge der *Werntalbahn* mitbenutzen. Zwischen Würzburg und Rottendorf blieben hingegen alle Stationen geöffnet.

Als Ergänzung zur Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg baute die DB 1988 die 8 km von Würzburg bis Rottendorf dreigleisig aus, um die wachsende Zahl von Zügen nach Nürnberg bewältigen zu können. Nach der Wiedervereinigung verkehrten etwa 10 Jahre lang wieder *InterRegios* (IR) von Erfurt über Schweinfurt

und Würzburg nach Stuttgart. Nach dem Rückzug des *DB*-Fernverkehrs aus der Fläche wurden sie 2001 durch RE mit Neigetechnik-Triebwagen ersetzt.

Im realen Fahrplan von 1995 fuhren in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) etwa stündlich Eilzüge oder IR zwischen Würzburg und Schweinfurt und dann abwechselnd weiter nach Meiningen oder Bamberg. Hinzu kamen stündliche Regionalbahnen auf der Gesamtstrecke.



Eine wesentliche Grundlage von **FIT** ist, dass es eine bessere Verkehrspolitik in Deutschland ab etwa 1980 voraussetzt. Die Schnellfahrstrecke von Hannover wäre deshalb nach Frankfurt (M) statt Würzburg gebaut worden. Zwischen Fulda und Würzburg hätten „nur“ mehrere Aus- und Neubauabschnitte das vorhandene Schienennetz wesentlich leistungsfähiger gemacht (→ KBS 805).

Östlich von Würzburg hätte **FIT** dafür nicht nur 8 km dreigleisig ausgebaut, sondern mehr investiert, um der Region einen wesentlich besseren Zugverkehr zu bieten: In den 1980er Jahren war die direkte Trasse nach Schweinfurt bahntechnisch kein Problem mehr, und neben der großzügig ausgebauten Bundesstraße B19 gab es auch eine umweltverträgliche Trasse:

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|--------------|------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Frankfurt (M) 800 | 7.21 | | 7.25 | | | 8.21 | | 8.25 | | | 9.21 |
| Aschaffenburg | 7.48 | ↙ | 7.55 | | | 8.48 | ↙ | 8.55 | | | 9.48 |
| Karlstadt (Main) | | 8.35 | 8.30 | | | | 9.35 | 9.30 | | | |
| Würzburg Hbf | 8.29 | < | 8.45 | | | 9.29 | < | 9.45 | | | 10.29 |
| Zug | E/RB | RB | RB | IR | RB | E/RB | RB | RB | IR | RB | E/RB |
| km Würzburg Hbf | 8.35 | > | 8.49 | 9.04 | 9.22 | 9.35 | > | 9.49 | 10.04 | 10.22 | 10.35 |
| 4,1 Würzb.-Versbach | | < | 8.52 | | 9.25 | | < | 9.52 | | 10.25 | |
| 6,6 Estenfeld | | > | 8.55 | | 9.28 | | > | 9.55 | | 10.28 | |
| 9,8 Kürnach | | < | 8.58 | | 9.31 | | < | 9.58 | | 10.31 | |
| 11,8 Unterpleichfeld | 8.43 | > | 9.01 | | 9.34 | 9.43 | > | 10.01 | | 10.34 | 10.43 |
| 16,5 Bergtheim | | < | 9.05 | | Volk- | | < | 10.05 | | Volk- | |
| 19,2 Opferbaum | | > | 9.08 | | ach | | > | 10.08 | | ach | |
| 22,0 Eßleben | | > | 9.11 | | | | > | 10.11 | | | |
| 25,6 Waigolshausen | | 9.06 | 9.14 | | | | 10.06 | 10.14 | | | |
| 30,6 Bergtheimfeld | | 9.10 | 9.18 | | E | | 10.10 | 10.18 | | E | |
| 37,0 Schweinfurt Hbf | 8.58 | 9.16 | 9.24 | 9.27 | ab | 9.58 | 10.16 | 10.24 | 10.27 | ab | 10.58 |
| | 8.59 | an | 9.25 | 9.31 | 9.34 | 9.59 | an | 10.25 | 10.31 | 10.34 | 10.59 |
| 38,3 Schweinfurt Mitte | 9.01 | | 9.27 | > | | 10.01 | | 10.27 | > | | 11.01 |
| 39,5 Schw. Mainkai | 9.03 | | 9.29 | < | 9.37 | 10.03 | | 10.29 | < | 10.37 | 11.03 |
| 44,5 Schonungen | | | 9.33 | Erfurt | | | | 10.33 | Mein- | | |
| 54,0 Untertheres | | | 9.40 | | | | | 10.40 | ingen | | |
| 61,3 Haßfurt | 9.16 | | 9.46 | | 9.50 | 10.16 | | 10.46 | | 10.50 | 11.16 |
| 68,4 Zeil am Main | 9.22 | | an | | | 10.22 | | an | | | 11.22 |
| 74,0 Ebelsb.-Eltmann | 9.27 | | | | | 10.27 | | | | | 11.27 |
| 81,2 Staffelbach | 9.32 | | | | | 10.32 | | | | | 11.32 |
| 86,6 Oberhaid | 9.37 | | | | | 10.37 | | | | | 11.37 |
| 93,8 Bamberg | 9.43 | | | | 10.09 | 10.43 | | | | 11.09 | 11.43 |
| Bamberg 892 | 9.47 | | | | 10.14 | 10.50 | | | | 11.14 | 11.47 |
| Erlangen Hbf | 10.09 | | | | 10.39 | 11.09 | | | | 11.39 | 12.09 |
| Nürnberg Hbf | 10.25 | | | | 10.58 | 11.25 | | | | 11.58 | 12.25 |
| Bamberg 820 | 9.48 | | | | 10.15 | 10.48 | | | | 11.12 | 11.48 |
| Lichtenfels | 10.07 | | | | 10.31 | 11.07 | | | | 11.27 | 12.07 |

Auf den ersten 2 km hätte **FIT** vorhandene Bahnhofsgleise sowie nicht mehr benötigte Flächen im alten Würzburger Güterbahnhof genutzt. Nach einem 1,7 km langen Tunnel mit 20‰ Steigung entsteht in km 4,1 die neue Station Versbach. Oberirdisch geht es über Estenfeld, Kürnach und Unterpleichfeld nach Bergtheim weiter, wo man auf das vorhandene Gleispaar stößt. (Der neue Strecken-km 16,1 entspricht dem Bestands-km 22,5.)

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|--------------|
| <i>Lichtenfels</i> | 7.53 | | | 8.33 | | 8.53 | 9.29 | | | | 9.53 |
| <i>Bamberg 820</i> | 8.12 | | | 8.48 | | 9.12 | 9.45 | | | | 10.12 |
| <i>Nürnberg Hbf</i> | 7.35 | | | 8.02 | | 8.35 | 9.02 | | | | 9.35 |
| <i>Erlangen Hbf</i> | 7.50 | | | 8.20 | | 8.50 | 9.20 | | | | 9.50 |
| <i>Bamberg 820</i> | 8.13 | | | 8.46 | | 9.10 | 9.46 | | | | 10.13 |
| Zug | RB / E | E | IR | RB | RB | RB | E | IR | RB | RB | RB |
| km Bamberg | 8.17 | 8.51 | | | | 9.17 | 9.51 | | | | 10.17 |
| 7,2 Oberhaid | 8.22 | | | | | 9.22 | | | | | 10.22 |
| 12,6 Staffelbach | 8.27 | | | | | 9.27 | | | | | |
| 19,8 Ebelsb.-Eltmann | 8.33 | | | | | 9.33 | | | | | 10.33 |
| 25,4 Zeil am Main | 8.38 | | | ab | | 9.38 | | | ab | | 10.38 |
| 32,5 Haßfurt | 8.44 | 9.10 | | 9.15 | | 9.44 | 10.10 | | 10.15 | | 10.44 |
| 39,8 Untertheres | | | Mein- | 9.20 | | | | | 10.20 | | |
| 49,3 Schonungen | | | ingen | 9.27 | | | | Erfurt | 10.27 | | |
| 54,3 Schw. Mainkai | 8.57 | 9.23 | > | 9.31 | | 9.57 | 10.23 | > | 10.31 | | 10.57 |
| 55,5 Schweinfurt Mitte | 8.59 | | < | 9.33 | | 9.59 | | < | 10.33 | | 10.59 |
| 56,8 Schweinfurt Hbf | 9.01 | 9.26 | 9.29 | 9.35 | ab | 10.01 | 10.26 | 10.29 | 10.35 | ab | 11.01 |
| | 9.02 | an | 9.33 | 9.36 | 9.42 | 10.02 | an | 10.33 | 10.36 | 10.42 | 11.02 |
| 63,2 Bergtheim | | | | 9.41 | 9.47 | | | | 10.41 | 10.47 | |
| 68,2 Waigolshausen | | | | 9.45 | 9.51 | | | | 10.45 | 10.51 | |
| 71,8 Eßleben | | RB | | 9.48 | > | | RB | | 10.48 | > | |
| 74,6 Opferbaum | | Vol- | | 9.51 | < | | Vol- | | 10.51 | < | |
| 77,3 Bergtheim | | kach | | 9.54 | > | | kach | | 10.54 | > | |
| 82,0 Unterpleichfeld | 9.16 | 9.25 | | 9.58 | < | 10.16 | 10.25 | | 10.58 | < | 11.16 |
| 84,0 Kürnach | | 9.28 | | 10.01 | > | | 10.28 | | 11.01 | > | |
| 87,2 Estenfeld | | 9.31 | | 10.04 | < | | 10.31 | | 11.04 | < | |
| 89,7 Würzb.-Versbach | | 9.34 | | 10.07 | > | | 10.34 | | 11.07 | > | |
| 93,8 Würzburg Hbf | 9.25 | 9.38 | 9.56 | 10.11 | < | 10.25 | 10.38 | 10.56 | 11.11 | < | 11.25 |
| <i>Würzburg Hbf</i> | 9.31 | | | 10.15 | > | 10.31 | | | 11.15 | > | 11.31 |
| <i>Karlstadt (Main)</i> | | | | 10.29 | 10.25 | | | | 11.29 | 11.25 | |
| <i>Aschaffenburg</i> | 10.12 | | | 11.05 | ↙ | 11.12 | | | 12.05 | | 12.12 |
| <i>Frankfurt (M) 800</i> | 10.39 | | | 11.35 | | 11.39 | | | 12.35 | | 12.39 |

Den Bahnhof Schweinfurt Stadt benennt **FIT** in Schweinfurt Mainkai um, weil es verwirrt, wenn die Züge zuerst in der „Mitte“ und dann in der „Stadt“ halten: Wo muss man aussteigen will, wenn man ins Stadtzentrum will? Mit dem neuen Namen ist das eindeutig.

Auf der Hochfläche können vier neue Stationen für 20.000 Einwohner angelegt werden, wofür nur 200 Einwohner im kleinen Prosselsheimer Ortsteil Seligenstadt ihren Bahnanschluss verlieren. Rottendorf (mit 5.300 Einwohnern) bliebe durch die Züge nach Kitzingen erschlossen (→ KBS 809). Die Strecke Würzburg - Schweinfurt wird 6,4 km kürzer, was die Eilzüge um 3 Minuten beschleunigt und die Fahrzeit der RB mit zwei zusätzlichen Stops bei 35 Minuten belässt.

Die neue Trasse wäre bei **FIT** im Nahbereich von Würzburg so attraktiv, dass sich ein S-Bahn-artiger Halbstundentakt lohnt. Nördlich von Unterpleichfeld reicht aber für die geringere Nachfrage ein Stundentakt, deshalb biegt jede zweite RB auf die KBS 811 nach Volkach ab. Auch das überregionale Angebot wäre 1995 dichter als in der Realität gewesen, weil die IR nach Erfurt / Meiningen und die Eilzüge über Bamberg nach Nürnberg jeweils stündlich fahren.

In den ersten **FIT**-Fahrplanentwürfen wendeten die RB aus Würzburg in Schweinfurt am Mainkai. Allerdings würden sie dort über eine Stunde lang stehen, weil die knappe Wendezeit von Minute 29 bis 31 für eine Zuggarnitur nicht reicht. Es bietet sich an, die RB stattdessen bis Haßfurt zu verlängern und zwei Stationen (Schonungen und Untertheres) zu reaktivieren. In Haßfurt gibt es gute Anschlüsse zum folgenden Eilzug – und zum *Hofheimerle* (→ KBS 819), das nur dank dieser RB im exakten Stundentakt fahren kann.

➤ In Untertheres und Staffelbach halten die Züge nicht exakt dort, wo bis 1978 die flachen Bahnsteige lagen. Wichtig ist, dass die Fahrgäste keine Gleise überschreiten und auf kurzen Wegen zu Parkplätzen und Fahrradabstellplätzen kommen. Für die Gemeinde Theres wäre auch ein neuer Haltepunkt zwischen Unter- und Obertheres an der Mainbrücke denkbar. Und bei Staffelbach wäre eine neue Mainbrücke nach Viereth-Trunstadt zumindest für Fußgänger und Radfahrer sinnvoll.

811 (Würzburg -) Unterpleichfeld - Volkach (Main)

Die 10,6 km lange Lokalbahn Seligenstadt - Volkach wurde am 14.2.09 eröffnet. Das aufwändigste Bauwerk war die Mainbrücke kurz vor Volkach, die sowohl dem Straßen- als auch dem Schienenverkehr diente. Sie wurde kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs gesprengt und 1949 durch ein Provisorium ersetzt, das nur wenige Jahre genutzt werden sollte. Es blieb aber 60 Jahre in Betrieb!

Der regelmäßige Personenverkehr endete schon am 28.9.68, aber auch danach kamen immer wieder Sonderzüge aus ganz Süddeutschland zur Winzerstadt in der Mainschleife. Vor allem das Mineralöltanklager der Bundeswehr in Volkach sorgte für hohes Frachtaufkommen. Dennoch ließ die *Deutsche Bahn AG* (DB)

Ende 1991 den letzten Güterzug fahren. Am 28.5.94 legte die DB die *Mainschleifenbahn* schließlich still.

Unmittelbar danach gründete sich in Volkach die *Interessengemeinschaft Mainschleifenbahn* (IGM), um die Strecke zu retten. Das gelang größtenteils, nur den Abbau der Abzweigweiche von der Hauptstrecke Würzburg - Schweinfurt im Bahnhof Seligenstadt 1998 konnte man nicht verhindern. Und die Volkacher Mainbrücke durften die Züge wegen „mangelnder Tragfähigkeit“ nicht mehr befahren - obwohl es für die schwereren Militärfahrzeuge keine Gewichtsbeschränkung gab!



Der Bahnhof Volkach kann seit 1991 nicht mehr von Zügen angefahren werden. Das gelbe Gebäude links hinten war das Empfangsgebäude. Dennoch baute die Stadt Volkach um die Jahrtausendwende ihren Omnibusbahnhof direkt daneben. Beste Voraussetzungen also für FiT, dort attraktive Anschlüsse vom Zug zu Bussen ins Umland anzubieten. (Bild von www.mainschleifenbahn.de)

1997 untersuchte die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* (BEG) eine mögliche Reaktivierung, die jedoch trotz positiver Ergebnisse nicht umgesetzt wurde. 2001 gründeten die *IGM*, der Landkreis Kitzingen und die Stadt Volkach einen Förderverein zum Streckenunterhalt. Dieser pachtete die *Mainschleifenbahn* für 25 Jahre von der *DB* und führte umfangreiche Sanierungsarbeiten durch. Unter anderem legte er neue Bahnsteige nördlich vom Bahnhof Seligenstadt und westlich der Volkacher Mainbrücke an. Im September 2003 begann der Ausflugs- und Sonderverkehr, der großen Zuspruch fand und seither im Sommerhalbjahr an allen Wochenenden angeboten wird.

Leider gelang es der IGM nicht, die Genehmigung zur Befahrung der Volkacher Mainbrücke zu bekommen. Noch ärgerlicher ist, dass der 199 Meter lange Ersatzbau von 2009 bis 2011 ohne Schienen errichtet wurde. Nur das alte Brückenhaus blieb auf Drängen der IGM stehen und ist nun Teil der neuen Endstation *Volkach-Astheim*. 2011 kaufte der Förderverein das Gleis von dort bis Seligenstadt von der DB und sicherte die Zukunft damit langfristig.

Der regelmäßige Personenverkehr der *Mainschleifenbahn* wurde schon vor dem angenommenen „*FIT*-Auftakt“ im Jahr 1980 eingestellt. Und zunächst wäre die Konsolidierung anderer Strecken vorrangig gewesen. *FIT* hätte die Strecke nach Volkach aber in sein „mittelfristiges Zielnetz“ aufgenommen und dafür gesorgt, dass der Verkehr im damaligen Umfang erhalten bleibt: Also Güter- und Sonderzüge zwischen den Bahnhöfen Seligenstadt und Volkach.

Bei der Neutrassierung der KBS 810 zwischen Würzburg und Bergtheim hätte dann die große Stunde der *Mainschleifenbahn* geschlagen: Ein 5,7 km langer eingleisiger Abzweig von Unterpleichfeld nach Prosselsheim hätte sie angeschlossen und die folgenden 7,7 km bis Volkach hätten eine Oberleitung bekommen.

| | | | | | | |
|------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--|------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| 8.02 8.16 | 9.02 9.16 | 10.02 10.16 | <i>Schweinfurt Hbf</i> <i>Unterpleichf. 810</i> | 8.58 8.43 | 9.58 9.43 | 10.58 10.43 |
| 8.22 8.28 8.33 | 9.22 9.28 9.33 | 10.22 10.28 10.33 | <i>Würzburg Hbf</i> <i>Estenfeld</i> <i>Unterpleichf. 810</i> | 8.38 8.31 8.26 | 9.38 9.31 9.26 | 10.38 10.31 10.26 |
| RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB |
| 8.34 8.38 8.42 8.45 | 9.34 9.38 9.42 9.45 | 10.34 10.38 10.42 10.45 | km Unterpleichfeld 3,3 Oberpleichfeld 6,0 Prosselsheim 8,0 x Eisenheim | 8.25 8.21 8.17 8.14 | 9.25 9.21 9.17 9.14 | 10.25 10.21 10.17 10.14 |
| 8.47 8.52 8.54 | 9.47 9.52 9.54 | 10.47 10.52 10.54 | 9,1 x Escherndorf 13,0 Astheim 13,7 Volkach (Main) | 8.12 8.07 8.06 | 9.12 9.07 9.06 | 10.12 10.07 10.06 |
| 9.02 9.22 | 10.02 10.22 | 11.02 11.22 | <i>Volkach (Main)</i> <i>Gerolzhofen</i> 🚋 | 7.58 7.38 | 8.58 8.38 | 9.58 9.38 |


Bei *FIT* würden in der *Normalverkehrszeit* stündlich elektrische Triebwagen von Würzburg über Unterpleichfeld nach Volkach fahren und für sehr attraktive Direktverbindungen sorgen. Zudem gäbe es gute Anschlüsse in Unterpleichfeld zum Eilzug nach Schweinfurt und in Volkach zum Bus nach Gerolzhofen.

818 Schweinfurt - Gerolzhofen

Die 49,9 km lange Strecke Schweinfurt - Gerolzhofen - Kitzingen war eine der längsten Nebenbahnen der *Bundesbahndirektion Nürnberg*. Sie verläuft im westlichen Vorland des Steigerwaldes, und Gerolzhofen bezeichnet sich gern als „Tor zum Steigerwald“. Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Mainbrücke in Kitzingen von Truppen der Deutschen Wehrmacht gesprengt und trotz jahrelanger Bemühungen der Städte Kitzingen und Gerolzhofen nicht wieder aufgebaut. Die Züge endeten daher im Vorstadtbahnhof Kitzingen-Et washausen.

Für den Personenverkehr hatte das natürlich negative Folgen, weil man zu vielen Zielen in Kitzingen in einen Bus umsteigen oder weite Fußwege in Kauf nehmen musste. Am 31.5.1981 fuhr schließlich der letzte Personenzug nach Et washausen, und am 29.5.87 wurde auch der Abschnitt Schweinfurt - Gerolzhofen auf Busverkehr umgestellt.

Für den Güterverkehr bedeutete die fehlende Verbindung zur Hauptstrecke Würzburg - Nürnberg in Kitzingen allerdings den Erhalt der gesamten Reststrecke: Denn nur so konnten der Stützpunkt der US-Army und die Gewerbebetriebe im Kitzinger Norden auf der Schiene erreicht werden. Noch in den 1990er Jahren fuhren werktags zwei Güterzüge von Schweinfurt nach Et washausen und zurück!

| | | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|---|------|-------|-------|-------|-------|
| 7.51 | 8.51 | 9.51 | 10.51 | 11.51 | Bamberg | 9.09 | 10.09 | 11.09 | 12.09 | 13.09 |
| 8.10 | 9.10 | 10.10 | 11.10 | 12.10 | Haßfurt | 8.50 | 9.50 | 10.50 | 11.50 | 12.50 |
| 8.26 | 9.26 | 10.26 | 11.26 | 12.26 | Schweinfurt 810 | 8.34 | 9.34 | 10.34 | 11.34 | 12.34 |
| 8.04 | 9.04 | 10.04 | 11.04 | 12.04 | Würzburg Hbf | 8.56 | 9.56 | 10.56 | 11.56 | 12.56 |
| 8.27 | 9.27 | 10.27 | 11.27 | 12.27 | Schweinfurt 810 | 8.33 | 9.33 | 10.33 | 11.33 | 12.33 |
| RB | RB | RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB | RB | RB |
| 8.31 | 9.31 | 10.31 | 11.31 | 12.31 | km Schweinfurt Hbf | 8.29 | 9.29 | 10.29 | 11.29 | 12.29 |
| 8.34 | 9.34 | 10.34 | 11.34 | 12.34 | 1,9 Schw.-Maxbrücke | 8.26 | 9.26 | 10.26 | 11.26 | 12.26 |
| 8.36 | 9.36 | 10.36 | 11.36 | 12.36 | 3,0 Sennfeld | 8.23 | 9.23 | 10.23 | 11.23 | 12.23 |
| 8.39 | 9.39 | 10.39 | 11.39 | 12.39 | 5,5 Gochsheim | 8.20 | 9.20 | 10.20 | 11.20 | 12.20 |
| 8.44 | 9.44 | 10.44 | 11.44 | 12.44 | 10,0 Grettstadt | 8.15 | 9.15 | 10.15 | 11.15 | 12.15 |
| 8.48 | 9.48 | 10.48 | 11.48 | 12.48 | 13,6 Sulzheim | 8.11 | 9.11 | 10.11 | 11.11 | 12.11 |
| 8.51 | 9.51 | 10.51 | 11.51 | 12.51 | 15,8 Alitzheim | 8.08 | 9.08 | 10.08 | 11.08 | 12.08 |
| 8.57 | 9.57 | 10.57 | 11.57 | 12.57 | 19,9 Gerolzhofen | 8.03 | 9.03 | 10.03 | 11.03 | 12.03 |
| 9.05 | 10.05 | 11.05 | 12.05 | 13.05 | Gerolzhofen  | 7.55 | 8.55 | 9.55 | 10.55 | 11.55 |
| 9.25 | 10.25 | 11.25 | 12.25 | 13.25 | Wiesentheid | 7.35 | 8.35 | 9.35 | 10.35 | 11.35 |
| 9.50 | 10.50 | 11.50 | 12.50 | 13.50 | Kitzingen 809 | 7.10 | 8.10 | 9.10 | 10.10 | 11.10 |

FiT hätte den Personenverkehr zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen 1987 natürlich nicht eingestellt. Die Orte an diesem Abschnitt haben großes Fahrgast-

potenzial, das durch die Integration in den Schweinfurter Verkehrsverbund und den neuen Haltepunkt Sennfeld noch besser erschlossen würde.

[Der neue Haltepunkt Sennfeld ist für die 4.000 Einwohner der Gemeinde wesentlich attraktiver als der alte Bahnhof *Schweinfurt-Sennfeld*. Diese Station auf Schweinfurter Stadtgebiet nennt **FiT** zur leichteren Unterscheidung *Maxbrücke*. Die Innenstadt liegt nur knapp einen Kilometer entfernt am anderen Mainufer.]

Die 1995 verfügbaren Dieseltriebwagen beschleunigten noch nicht gut genug, um 19,9 km mit 6 Zwischenstopps im Stundentakt zu schaffen. Daher sieht der Fahrplan vor, dass die Triebwagen in Schweinfurt Hbf auf die KBS 815 wechseln und nach Bad Kissingen weiter fahren.

In Gerolzhofen gibt es attraktive Anschlüsse zum Bus über Wiesentheid nach Kitzingen. Der Anschluss vom Zug zum Bus nach Volkach (→ KBS 811) klappt leider nicht so gut.

819 Haßfurt - Königsberg - Hofheim

Grundlage für das *Hofheimerle* war ein Staatsvertrag zwischen dem Königreich Bayern und dem Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha, der den Anschluss der sächsischen Enklave Königsberg regelte. Das Gleis wurde nicht direkt von Haßfurt entlang der Nassach nach Hofheim verlegt, sondern machte den Umweg über Königsberg mit aufwändiger Streckenführung. Am 15.3.1892 fuhr der erste öffentliche Zug auf der 15,5 km langen *Sekundärbahn*.

Anfangs gab es zwei Personenzugpaare pro Tag. Zum Einsatz kamen unter anderem die Dampflokomotiven der Baureihen 98.10 und später 98.11. Ab 1959 übernahmen Schienenbusse die Personenzüge. 1965 wurde neben dem neuen Schulzentrum der Haltepunkt *Haßfurt-Gymnasium* eröffnet, der lange Zeit für hohe Fahrgastzahlen sorgte. 1976 gab es an Werktagen acht Zugpaare, die durchschnittlich 24 Minuten pro Richtung brauchten.

Am 24.9.1994 stellte die *Deutsche Bundesbahn* den Güter- und am 31.7.95 den Personenzugverkehr ein. Am 1.12.95 folgte die offizielle Stilllegung und im Januar 1997 war der Rückbau der Gleise abgeschlossen. Das Empfangsgebäude in Hofheim beherbergt ein kleines Museum zur Streckengeschichte.

FiT hätte den Personenverkehr auf der Zweigstrecke natürlich nicht eingestellt, sondern zum regelmäßigen Stunden- bis Zweistundentakt erweitert. Der Fahrplan wird dadurch erschwert, dass es in Haßfurt keinen *Integralen Taktknoten* gibt und die Züge nach Bamberg und Schweinfurt mit bis zu 8 Minuten Abstand halten.

Ein Triebwagen kann die KBS 819 daher nur mit unsymmetrischen Fahrzeiten im Stundentakt bedienen. Um die besseren Anschlüsse der Nachfrage anzupassen, wird der Fahrplan mittags um 30 Minuten verschoben:

| | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|--------|--------------|--------------|--------------|--|
| <i>Nürnberg Hbf</i> | 5.35 | 6.35 | 7.35 | | 16.02 | 17.02 | 18.02 | |
| <i>Bamberg</i> | 6.17 | 7.17 | 8.17 | | 16.51 | 17.51 | 18.51 | |
| <i>Haßfurt 810</i> | 6.44 | 7.44 | 8.44 | | 17.10 | 18.10 | 19.10 | |
| <i>Würzburg Hbf</i> | 5.49 | 6.49 | 7.49 | | 15.35 | 16.35 | 17.35 | |
| <i>Schweinfurt Hbf</i> | 6.25 | 7.25 | 8.25 | | 15.59 | 16.59 | 17.59 | |
| <i>Haßfurt 810</i> | 6.46 | 7.46 | 8.46 | | 16.16 | 17.16 | 18.16 | |
| Zug | RB | RB | RB | | RB | RB | RB | |
| km Haßfurt Bf | 6.49 | 7.49 | 8.49 | links | 16.19 | 17.19 | 18.19 | |
| 1,2 Haßf. Gymnas. | 6.51 | 7.51 | 8.51 | Vor- | 16.21 | 17.21 | 18.21 | |
| 5,0 x Prappach | 6.56 | 7.56 | 8.56 | mittag | 16.26 | 17.26 | 18.26 | |
| 7,7 Königsberg (Ufr) | 7.00 | 8.00 | 9.00 | | 16.30 | 17.30 | 18.30 | |
| 10,9 Junkersdorf | 7.04 | 8.04 | 9.04 | rechts | 16.34 | 17.34 | 18.34 | |
| 13,5 x Rügheim | 7.08 | 8.08 | 9.08 | Nach- | 16.38 | 17.38 | 18.38 | |
| 15,5 Hofheim | 7.12 | 8.12 | 9.12 | mittag | 16.42 | 17.42 | 18.42 | |

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

| | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|--------|--------------|--------------|--------------|--|
| Zug | RB | RB | RB | | RB | RB | RB | |
| km Hofheim | 6.18 | 7.18 | 8.18 | links | 15.48 | 16.48 | 17.48 | |
| 2,0 x Rügheim | 6.21 | 7.21 | 8.21 | Vor- | 15.51 | 16.51 | 17.51 | |
| 4,6 Junkersdorf | 6.25 | 7.25 | 8.25 | mittag | 15.55 | 16.55 | 17.55 | |
| 7,8 Königsberg (Ufr) | 6.29 | 7.29 | 8.29 | | 15.59 | 16.59 | 17.59 | |
| 10,5 x Prappach | 6.33 | 7.33 | 8.33 | rechts | 16.03 | 17.03 | 18.03 | |
| 14,3 Haßf. Gymnas. | 6.38 | 7.38 | 8.38 | Nach- | 16.08 | 17.08 | 18.08 | |
| 15,5 Haßfurt Bf | 6.41 | 7.41 | 8.41 | mittag | 16.11 | 17.11 | 18.11 | |
| <i>Haßfurt 810</i> | 6.44 | 7.44 | 8.44 | | 16.15 | 17.15 | 18.15 | |
| <i>Schweinfurt Hbf</i> | 7.01 | 8.01 | 9.01 | | 16.35 | 17.35 | 18.35 | |
| <i>Würzburg Hbf</i> | 7.25 | 8.25 | 9.25 | | 17.11 | 18.11 | 19.11 | |
| <i>Haßfurt 810</i> | 6.50 | 7.50 | 8.50 | | 16.16 | 17.16 | 18.16 | |
| <i>Bamberg</i> | 7.09 | 8.09 | 9.09 | | 16.43 | 17.43 | 18.43 | |
| <i>Nürnberg Hbf</i> | 7.58 | 8.58 | 9.58 | | 17.25 | 18.25 | 19.25 | |

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

Morgens wollen die meisten Bürger in die großen Städte zu Arbeit oder Schule und abends wieder zurück. Bei **FiT** müssten die Fahrgäste aus Hofheim, Königsberg und den Zwischenstationen zu vielen Zielen nur ein mal in Haßfurt umsteigen, weil die Anschluss-Eilzüge nach Würzburg und Nürnberg durchfahren.

Gegen diese *Lastichtung* müssen die Fahrgäste mit RB weiter fahren und auch in Bamberg umsteigen. Immerhin ist auf dem Weg zu den in Haßfurt wendenden RB (von und nach Würzburg Hbf) kein Treppensteigen erforderlich, weil die auf Gleis 3 Nord halten und das *Hofheimerle* auf Gleis 3 Süd.

820 Nürnberg - Forchheim - Bamberg - Lichtenfels (- Saalfeld)

Die Strecke Nürnberg - Lichtenfels ging am 1.9.1844 als Teil der ersten bayerischen Fernbahn in Betrieb. Um der 1835 eröffneten *Ludwigsbahn* Nürnberg - Fürth keine Konkurrenz zu machen, führte sie (parallel zum *Ludwig-Donau-Main-Kanal*) östlich an Fürth vorbei. Erst 1876 entstand der „Fürther Bogen“, der die Gleise über den neuen Fürther Hauptbahnhof führte. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg wurde die Hauptachse München - Nürnberg - Leipzig - Berlin durchgängig elektrifiziert.

Ab 1945 verlor die Strecke wegen der Teilung Deutschlands erheblich an Bedeutung, da die meisten Fernzüge nach Jena, Leipzig und Berlin entfielen. Im Rahmen von Testfahrten erreichten 1963 und 1964 Reisezüge zwischen Bamberg und Forchheim erstmals in Deutschland eine Geschwindigkeit von 200 km/h.

Im Gegensatz zum Fernverkehr nahm der Nahverkehr im Großraum Nürnberg stetig zu, und ab 1975 fuhren die Personenzüge zwischen Nürnberg und Erlangen ganztägig im 30-Minuten-Takt. Dieses System wurde aber nach der „Wende“ 1989 durch den anwachsenden Fernverkehr immer weiter aufgeweicht.

Bundes- und *Reichsbahn* behaupteten 1991, dass sie die prognostizierten massiven Verkehrszuwächse nach Sachsen und Thüringen nur mit einer zweigleisigen Neubaustrecke von Nürnberg nach Halle/Leipzig bewältigen könnten. Die bestehende Strecke erfüllte nördlich von Lichtenfels nicht ihre „Anforderungen an einen modernen Schienenweg“ hinsichtlich Geschwindigkeiten und Fahrzeiten.

Im Raumordnungsverfahren wurden drei Neubau-Varianten untersucht: Sie fädelten nördlich von Lichtenfels, Staffelstein oder Ebensfeld aus der Bestandsstrecke aus und führten an Rödentel/Coburg und Stadtilm/Großbreitenbach vorbei nach Erfurt. Auf der schließlich ausgewählten Variante Ebensfeld - Coburg - Großbreitenbach - Möbisburg - Erfurt sollte die Fahrt von Nürnberg nach Erfurt mit bis zu 250 km/h nur noch 75 Minuten dauern. 8 Milliarden DM wollte man investieren und die *Neubaustrecke* (NBS) möglichst bis 2000 in Betrieb nehmen.

Die Bestandsstrecke Lichtenfels - Kronach - Saalfeld baute die *Deutsche Bahn AG* (DB) bis 1995 wieder durchgehend zweigleisig mit Oberleitung aus. Weitere Verbesserungen unterblieben aber, weil man den vermeintlichen Nutzen der NBS über Erfurt nicht beeinträchtigen wollte. Mit kürzere Reisezeiten auf der Bestandsstrecke hätte sie ja noch weniger Zeitvorteile gebracht ...

Mitte 1996 lag für 75 NBS-km Baurecht vor. Zwar wurde schon an mehreren nicht zusammenhängenden Stücken gebaut. Es wurde aber immer klarer, dass weder der Zeit- noch der Kostenrahmen auch nur annähernd zu halten waren. Und auch der Verkehr zwischen den alten und neuen Bundesländern nahm bei weitem nicht so stark zu, wie man in der Euphorie nach der Wiedervereinigung gedacht hatte.

Die neue rot-grüne verhängte daher am 30.3.99 einen Baustopp für die NBS. Rund 650 Millionen DM hatte man bis dahin in das Projekt investiert. Die Bundesregierung verfolgte in Abstimmung mit der DB eine neue Strategie, die „deutlich stärker die Erhaltung und Ertüchtigung bestehender Strecken“ zum Ziel hatte. Schon weit fortgeschrittene NBS-Abschnitte wie Erfurt - Arnstadt sollten „qualifiziert an das vorhandene Schienennetz angeschlossen werden“.

Aber schon ein Jahr dachte man wieder daran, die Gesamtstrecke doch zu realisieren. Vor allem die Bundesländer Bayern und Thüringen machten sich dafür stark und erklärten sich bereit, 50 Millionen DM beizutragen. Zunächst sollte Erfurt - Ilmenau fertiggestellt und dann nach Ebensfeld weiter gebaut werden.

Mitte März 2002 hob die Bundesregierung den Baustopp auf und kündigte an, mit der DB rasch die Finanzierung zu regeln. Die Zahl der erwarteten Züge wurde in der Folge halbiert und die voraussichtlichen Kosten dafür verdoppelt. Um eine Inbetriebnahme bis 2016 zu erreichen, wurde zudem vor allem in den Neubaubauabschnitt investiert. Dabei nahm man in Kauf, dass nach dessen Fertigstellung die zweigleisige Bestandsstrecke Fürth - Ebensfeld überlastet sein würde.

Ab 2014 intensivierte die DB die Bauarbeiten am Übergang zwischen Neu- und Ausbaustrecke bei Ebensfeld, um den auf Dezember 2017 verschobenen Termin einzuhalten. (Eine nochmalige Verzögerung war „politisch unerwünscht.“) Mehrere mehrwöchige Komplettsperren zwischen Bamberg und Lichtenfels waren die Folge, bei denen die Fahrgäste unter schlecht abgestimmten Bus-Ersatzverkehren litten, soweit sie nicht gleich in den PKW umstiegen.

Am 10.12.17 wurde die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Ebensfeld - Erfurt schließlich mit zahlreichen Provisorien eröffnet. Seither fährt dort tagsüber ein ICE pro Stunde und Richtung und nur gelegentlich mal ein Güterzug. Was für eine beschämende Bilanz für ein fast 6 Milliarden Euro teures Prestigeobjekt!

Jörg Schäfer lehnte mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald schon 1993 ab und schlug stattdessen für die vorhandenen Strecken über Saalfeld und Hof ein Ausbaupaket vor, das wesentlich früher Nutzen gebracht hätte. Bis 1995 wären schon in Betrieb gegangen:

- Die 25 kurvenreichen Kilometer zwischen Saalfeld und Probstzella wurden nach dem Zweiten Weltkrieg in der DDR auf ein Gleis zurückgebaut. *franken-plan* schlug vor, auf den Wiederaufbau des zweiten Gleises und die Elektrifizierung der alten Trasse zu verzichten und stattdessen 15 km komplett neu zu bauen. Davon hätten nicht nur ICs profitiert, sondern alle Züge wären bis zu 10 Minuten schneller voran gekommen!
- Die 95 km von Kronach über Lichtenfels nach Erlangen sind so geradlinig trassiert, dass Geschwindigkeiten bis 230 km/h mit überschaubarem Aufwand möglich sind. *FiT* hätte schon bis 1995 die Signalisierung mit einer *Linienzugbeeinflussung* (LZB) ergänzt und alle höhengleichen Straßenkreuzungen und Bahnsteigzugänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt.
- Ein Überwerfungsbauwerk östlich des Bahnhofs Hochstadt-Marktzeuln hätte gegenseitige Behinderungen bei gleichzeitigen Zugfahrten auf den Strecken von und nach Hof und Saalfeld verhindert und dadurch die Kapazität verbessert.



Der dargestellte Fahrplan hätte 1995 auf dem vorhandenen Gleispaar nur in Breiten-
güßbach Probleme gemacht. Das ist aber kein Wunder, wenn man die alte Signal-
technik und die ebenerdigen Bahnsteigzugänge betrachtet. Die DB baute erst 2015
während einer halbjährigen Vollsperrung aufwändig einen neuen Bahnhof an gleicher
Stelle. *FiT* hätte 300 Meter weiter nördlich schon 1995 bei laufendem Betrieb eine
neue Station mit 4 Gleisen und 2 Außenbahnsteigen gebaut. Dort läge sie günstiger
zur Ortsmitte und bekäme neue Zugänge zur Bahnhofstr./Am Klingen und Bachgasse/
Schützenstraße. Nördlich davon gäbe es eine Unterführung für das Gleis nach Ebern,
damit die Züge der KBS 826 ohne Behinderung der Gegenrichtung abbiegen können.

Auf der besseren Infrastruktur gäbe es natürlich auch mehr Züge: In der Realität fahren 1995 nur zweistündlich *InterCities* (IC, ohne Neigetechnik), die für die 180 km Nürnberg - Saalfeld mit Stopps in Erlangen, Bamberg und Lichtenfels genau zwei Stunden brauchten. Bei *FIT* wäre die Strecke 10 km kürzer und die *IC* (ohne Neigetechnik) eine Viertelstunde schneller. Im Wechsel zu den zweistündlichen IC nach Leipzig fahren zweistündliche *InterRegios* (IR) nach Halle: Sie halten auch in Forchheim und Kronach und brauchen dadurch bis Saalfeld 7 Minuten länger.

Nördlich von Bamberg gibt es mit Schweinfurt, Coburg, Saalfeld und Kulmbach vier Richtungen, die gute Anschlüsse von und nach Nürnberg verlangen. Eine Folge davon ist, dass die Nachfrage in den Zügen nördlich von Bamberg erheblich abnimmt. *FIT* hätte daher schon 1995 für die Eilzüge moderne elektrische Triebwagen eingesetzt, die in Bamberg getrennt werden und dann einzeln Lichtenfels und Schweinfurt (→ KBS 810) ansteuern.

| Zug | IC | CB | E | RB | RB | IR | RB | E | RB | RB | IC |
|-----------------------|--------------|-------|--------------|-------|------|--------------|-------|--------------|-------|-------|--------------|
| km Nürnberg Hbf | 8.35 | 8.34 | 9.02 | | | 9.35 | 9.34 | 10.02 | | | 10.35 |
| 7,6 Fürth Hbf | | 8.45 | 9.09 | | | | 9.45 | 10.09 | | | |
| 23,5 Erlangen | 8.51 | 9.03 | 9.20 | | | 9.51 | 10.03 | 10.20 | | | 10.51 |
| | | 9.18 | 9.29 | | ab | 9.59 | 10.18 | 10.29 | | ab | |
| 38,3 Forchheim | | an | 9.30 | | 9.34 | 10.00 | an | 10.30 | | 10.34 | |
| 39,6 Forchheim Nord | | | | | 9.36 | | | | | 10.36 | |
| 45,3 Eggolsheim | | | | | 9.40 | | | | | 10.40 | |
| 48,5 Buttenheim | | | | | 9.43 | | | | | 10.43 | |
| 51,2 Hirschaid | | | 9.38 | Würz | 9.46 | | | 10.38 | Würz | 10.46 | |
| 54,8 Strullendorf | | | | -burg | 9.49 | | | | -burg | 10.49 | |
| 60,4 Bamb.-Gereuth | | | | > | 9.54 | | | | > | 10.54 | |
| | 9.10 | ab | 9.46 | 9.43 | 9.57 | 10.13 | ab | 10.46 | 10.43 | 10.57 | 11.10 |
| 62,4 Bamberg | 9.12 | 9.22 | 9.48 | 9.52 | an | 10.15 | 10.22 | 10.48 | 10.52 | an | 11.12 |
| 65,9 Hallstadt | | 9.25 | | 9.55 | | | 10.25 | | 10.55 | | |
| 68,0 Kemmern | | 9.28 | | 9.57 | | | 10.28 | | 10.57 | | |
| 70,0 Breitengüßbach | | 9.31 | | 10.00 | | | 10.31 | | 11.00 | | |
| 74,5 Ebing | | > | | 10.04 | | | > | | 11.04 | | |
| 76,7 Zapfendorf | | Ebern | | 10.06 | | | Ebern | | 11.06 | | |
| 80,7 Reundorf-Grundf. | | | | 10.10 | | | | | 11.10 | | |
| 82,6 Ebensfeld | | | | 10.12 | | | | | 11.12 | | |
| 88,1 Bad Staffelstein | | | 10.01 | 10.17 | | | | 11.01 | 11.17 | | |
| 94,3 Lichtenfels | 9.27 | | 10.07 | 10.23 | | 10.31 | | 11.07 | 11.23 | | 11.27 |
| Lichtenfels 835 | 9.28 | | 10.09 | | | 10.32 | | 11.09 | | | 11.28 |
| Kronach | | | 10.31 | | | 10.44 | | 11.22 | | | |
| Saalfeld (Saale) | 10.19 | | Sonneb. | | | 11.27 | | 12.15 | | | 12.19 |

Gesamtverkehr Nürnberg - Erlangen - Forchheim → KBS 892

Bei **FiT** treffen sich zwischen den Minuten 08 und 22 sowie 38 und 52 jeweils fünf Züge in Bamberg und schaffen für alle möglichen Verbindungen attraktive Anschlüsse, oft sogar am gleichen Bahnsteig gegenüber. (* Auf Gleis 7 halten zwei Züge. Der Triebwagen aus Scheßlitz fährt als zweiter ein und als erster wieder aus.)

| Min. | Gleis 1 | Gleis 2 | Gleis 3 | Gleis 6 | Gleis 7 |
|-----------|----------------------------|----------------|--------------|----------------|---------------|
| 40 | | 43 RB v. Wü | 45 IR v. Lif | 46 E v. Nür | 38 v. Ebern |
| 52 | | 52 RB n. Lif | 47 IR n. Nür | 48 Lif + 51 Wü | 09 v. Scheßl. |
| 00 | 57 RB v. Fo 03 RB n. Fo | | | | vormittags *) |
| 08 | | 09 Wü + 12 Lif | 08 RB v. Lif | 13 IR v. Nür | 17 n. Scheßl. |
| 20 | | 14 E n. Nür | 17 RB n. Wü | 15 IR n. Lif | 22 n. Ebern |

| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-------------|------|-------|-------------|-------|--------------|-------|---------|--------------|--------------|--------------|
| Saalfeld (Saale) | 7.41 | | | 7.45 | | 8.33 | | Sonneb. | | 9.41 | |
| Kronach | | | | 8.38 | | 9.15 | | 9.31 | | | |
| Lichtenfels 835 | 8.32 | | | 8.51 | | 9.28 | | 9.51 | | 10.32 | |
| Zug | IC | RB | RB | E | RB | IR | RB | RB | RE | RB | IC |
| km Lichtenfels | 8.33 | | 8.38 | 8.53 | | 9.29 | | 9.38 | 9.53 | | 10.33 |
| 6,2 Bad Staffelstein | | | 8.42 | 8.58 | | | | 9.42 | 9.58 | | |
| 11,7 Ebensfeld | | | 8.47 | | | | | 9.47 | | | |
| 13,3 Reundorf-Grundf. | | | 8.49 | | | | | 9.49 | | | |
| 17,6 Zapfendorf | | | 8.53 | | Ebern | | | 9.53 | | Ebern | |
| 19,8 Ebing | | | 8.55 | | > | | | 9.55 | | > | |
| 24,3 Breitengüßbach | | | 8.59 | | 9.28 | | | 9.59 | | 10.28 | |
| 26,3 Kemmern | | | 9.01 | | 9.31 | | | 10.01 | | 10.31 | |
| 28,4 Hallstadt | | | 9.04 | | 9.34 | | | 10.04 | | 10.34 | |
| | 8.48 | ab | 9.08 | 9.12 | 9.38 | 9.45 | ab | 10.08 | 10.12 | 10.38 | 10.48 |
| 31,9 Bamberg | 8.50 | 9.03 | > | 9.14 | an | 9.47 | 10.03 | > | 10.14 | an | 10.50 |
| 33,9 Bamb.-Gereuth | | 9.05 | Würz | | | | 10.05 | Würz | | | |
| 39,5 Strullendorf | | 9.10 | -burg | | | | 10.10 | -burg | | | |
| 43,1 Hirschaid | | 9.13 | | 9.21 | | | 10.13 | | 10.21 | | |
| 45,8 Buttenheim | | 9.16 | | | | | 10.16 | | | | |
| 49,0 Eggolsheim | | 9.19 | | | | | 10.19 | | | | |
| 54,7 Forchheim Nord | | 9.23 | | | | | 10.23 | | | | |
| | | 9.26 | | 9.29 | | 9.59 | 10.26 | | 10.29 | | |
| 56,0 Forchheim | | an | | 9.30 | | 10.00 | an | | 10.30 | | |
| 70,8 Erlangen | 9.09 | | | 9.39 | | 10.09 | | | 10.39 | | 11.09 |
| 86,7 Fürth Hbf | | | | 9.50 | | | | | 10.50 | | |
| 94,3 Nürnberg Hbf | 9.25 | | | 9.58 | | 10.25 | | | 10.58 | | 11.25 |

Von Bamberg nach Lichtenfels und Ebern fahren jeweils stündliche RB, die sich bis Breitengüßbach zum Halbstundentakt ergänzen. Und zwischen Forchheim und Bamberg pendelt ein Triebwagen als stündliche RB.

Da die Regionalbahnen (RB) nicht (wie teilweise in der Realität) dem Verkehr über größere Entfernungen dienen, können sie an den neuen Stationen Forchheim-Nord, Bamberg-Gereuth, Kemmern und Reundorf-Grundfeld halten, um die Region besser zu erschließen.

821 Erlangen - Herzogenaurach

Die 8,7 km kurze Nebenbahn von Erlangen-Bruck nach Herzogenaurach wurde am 16.4.1894 eröffnet. Von Anfang an fuhren alle Personenzüge auf der KBS 820 2,8 km weiter bis zum entfernten Erlanger „Hauptbahnhof“ (der offiziell bis heute nicht so heißt). 1945 sprengten deutsche Truppen kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs die Regnitzbrücke zwischen Bruck und Frauenaaurach. Erst nach fünf Monaten konnten die Züge wieder über eine Behelfsbrücke fahren, ein Ersatzneubau wurde 1950 gebaut.

Ab 1960 sorgten die Sportartikelhersteller Adidas und Puma sowie die Firma Schäffler in Herzogenaurach für stetig zunehmenden Pendler- und Güterverkehr. Der Adidas-Werksanschluss entstand als Verlängerung des Streckengleises nach Westen. 1971 bekam das neue *Großkraftwerk* im Erlangener Hafen (neben dem neuen *Main-Donau-Kanal*) ein 2,43 km langes Anschlussgleis zum Bahnhof Frauenaaurach. Für die schweren Kohlenzüge wurden die Gleise bis dorthin elektrifiziert und verstärkt.

Die Nebenbahn gehörte zu den rentabelsten der *Bundesbahndirektion Nürnberg*. Der Fahrplan 1963 enthielt werktags 14 Personen- und 2 bis 3 Güterzugpaare. Dennoch reduzierte die *Deutsche Bundesbahn* das Angebot ab 1975 schrittweise und machte sich selbst mit *Bahnbussen* Konkurrenz. Zuletzt fuhr nur noch montags bis freitags gegen 14 Uhr ein *Alibi-Zugpaar*, um die Beförderungspflicht zu erfüllen. Nach Genehmigung der Stilllegung durch das Bundesverkehrsministerium war ab 28.9.84 auch damit Schluss.

Es blieben nur noch die werktäglichen Güterzüge und hin und wieder Sonderzüge des Gymnasiums Herzogenaurach oder der Stadtverwaltung. Nachdem auch die drei großen Arbeitgeber ihre Waren nur noch auf der Straße versandten, fuhr am 25.9.94 der letzte Güterzug von Frauenaaurach nach Herzogenaurach und am 28.5.95 wurde der 6 km lange Abschnitt stillgelegt. Es blieben nur noch die Güter-

züge zur Müllumladeanlage im Erlangener Hafen, die in Frauenaaurach ihre Richtung ändern. Alle anderen Anschlüsse in dem weiträumigen Industriegebiet wurden bis zur Jahrtausendwende stillgelegt, teilweise gegen den Willen der Betriebe.

FIT hätte die *Aurachtalbahn* natürlich nicht stillgelegt, sondern ihrem großen Fahrgastpotenzial angemessen ausgebaut. Nach dem Ausbau der *Citybahn*-Linien 1 und 2 (→ KBS 892) hätten 1985 die 3 neuen Stationen *Paul-Gossen-Str.*, *Bruck Rosenau* und *Bruck Süd* den ungünstig gelegenen Abzweighbahnhof *Erlangen-Bruck* ersetzt. Von Nürnberg und Fürth nach Herzogenaurach wäre das Umsteigen am neuen Inselbahnsteig der *Paul-Gossen-Str.* bequemer geworden.

In Herzogenaurach hätte **FIT** das Anschlussgleis der Firma Adidas umgenutzt und um 400 Meter nach Westen verlängert. Statt am Schüttbahnsteig in km 11,5 vor dem alten Empfangsgebäude (das wie in der Realität abgerissen würde) halten die Züge an den neuen und modernen Stationen *Herzogenaurach Ost* (neben der Ostpforte der Firma Schäffler mit 8.000 Arbeitsplätzen) und *Schütt* (nur 100 Meter vom Stadtzentrum entfernt neben der Realschule).

Bis 1990 war es kein Problem, die RB aus Herzogenaurach auf der KBS 820 zum Erlanger Hbf zu verlängern und auf Gleis 3 oder 4 wenden zu lassen. Nach der deutschen Wiedervereinigung nahm der Zugverkehr aber erheblich zu. **FIT** hätte deshalb westlich vom Seitenbahnsteig von Gleis 4 das neue Gleis 5 verlegt, das nur 100 Meter lang ist und vor dem Abgang zur Unterführung endet.

| | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 12.34 | 13.04 | 13.34 | 14.04 | 14.34 | Nürnberg Hbf | 14.25 | 14.55 | 15.25 | 15.55 | 16.25 |
| 12.45 | 13.15 | 13.45 | 14.15 | 14.45 | Fürth Hbf | 14.14 | 14.44 | 15.14 | 15.44 | 16.14 |
| 13.00 | 13.30 | 14.00 | 14.30 | 15.00 | P.-Gossen-Str. 892 | 13.59 | 14.29 | 14.59 | 15.29 | 15.59 |
| <C11> | <C11> | <C11> | <C11> | <C11> | Zug | <C11> | <C11> | <C11> | <C11> | <C11> |
| 13.04 | 13.35 | 14.04 | 14.35 | 15.04 | km Erlangen Hbf | 13.56 | 14.25 | 14.56 | 15.25 | 15.56 |
| 13.06 | 13.37 | 14.06 | 14.37 | 15.06 | 1,0 Paul-Gossen-Str. | 13.53 | 14.22 | 14.53 | 15.22 | 15.53 |
| 13.09 | 13.40 | 14.09 | 14.40 | 15.09 | 3,7 Er-Bruck Rosenau | 13.50 | 14.19 | 14.50 | 15.19 | 15.50 |
| 13.11 | 13.42 | 14.11 | 14.42 | 15.11 | 5,2 Frauenaaurach | 13.48 | 14.17 | 14.48 | 15.17 | 15.48 |
| 13.13 | 44/47 | 14.13 | 44/47 | 15.13 | 6,4 Kriegenbrunn | 13.46 | 12/15 | 14.46 | 12/15 | 15.46 |
| 13.16 | 13.50 | 14.16 | 14.50 | 15.16 | 9,2 Niederndorf | 13.43 | 14.09 | 14.43 | 15.09 | 15.43 |
| 13.18 | 13.52 | 14.18 | 14.52 | 15.18 | 10,1 Hauptendorf | 13.41 | 14.07 | 14.41 | 15.07 | 15.41 |
| 13.20 | 13.54 | 14.20 | 14.54 | 15.20 | 11,0 Herzogenaur. Ost | 13.39 | 14.05 | 14.39 | 15.05 | 15.39 |
| 13.22 | 13.56 | 14.22 | 14.56 | 15.22 | 12,0 Herzogen.Schütt | 13.38 | 14.04 | 14.38 | 15.04 | 15.38 |

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

In der *Hauptverkehrszeit* erreicht man die blauen Züge mit der RB über Erlangen, z.B. Nürnberg Hbf 16:12 - Erlangen Hbf 16:30 bis 16:35 - Herzogenaurach 16:56 Uhr und Herzogenaurach 16:04 - Erlangen Hbf 16:25 bis 16:29 - Nürnberg Hbf 16:48 Uhr.

Von Erlangen Hbf bis zum Abzweig im alten Bahnhof Bruck lagen schon 1985 fast durchgängig mehr als drei Gleise, wurden aber teilweise nur zum Abstellen und Rangieren von Güterwagen genutzt. **FIT** hätte den Bereich so umgestaltet, dass drei flexibel in beiden Richtungen befahrbare Hauptgleise entstehen. Züge der *Aurachtalbahn* bleiben auf dem westlichen Gleis, ohne andere Züge zu beeinträchtigen. Und auch Züge aus dem östlich der Strecke gelegenen Güterbahnhof kommen einfacher zum Hauptbahnhof und nach Bruck.

Bis 1995 hätte **FIT** die 6,5 km vom Frauenaauracher Bahnhofsende bis zur neuen Endstation Schütt elektrifiziert und die *Aurachtalbahn* (in der *Normal-* und *Schwachverkehrszeit*) mit den elektrischen Triebwagen der Baureihe 422 als *Citybahn*-Linie 11 betrieben. In der *Hauptverkehrszeit* fahren lokbespannte Züge im Halbstundentakt. Voraussetzung dafür ist ein Ausweichgleis in Kriegenbrunn.

822 Forchheim - Höchstadt (Aisch) - Neustadt (Aisch)

Ab 1860 bemühten sich die Städte Forchheim, Höchstadt und Neustadt um eine Bahnverbindung. Ab Adelsdorf sollte sie im fruchtbaren Aischgrund liegen und geringen technischen Aufwand erfordern. Die Bischofsstadt Bamberg befürchtete dadurch aber eine Beeinträchtigung ihrer starken Wirtschaftsbeziehungen zum Aischgrund und bekämpfte das Vorhaben. Zudem genehmigte das Bayerische Verkehrsministerium nur selten durchgehende Nebenlinien als Konkurrenz zu vorhandenen Hauptbahnen.

Erst als Forchheim und Höchstadt das Projekt auf eine 22,7 km lange Stichstrecke halbierten, wurde es genehmigt. Am 16.11.1892 eröffnete die Bayerische Staatsbahn die nach schlichten Standards gebaute *Lokalbahn*. Wie üblich fuhren zunächst täglich drei Zugpaare. Zwölf Jahre später bekamen endlich auch die Orte zwischen Neustadt und Uehlfeld mit einer 15,4 km langen *Lokalbahn* ihren Bahnanschluss. Die Endstation legte man bei Demantsfürth so an, dass die Verlängerung nach Höchstadt problemlos möglich war. Trotz mehrerer Versuche bis 1930 wurde die knapp 8 km lange Lücke aber nie geschlossen. Auch nach Uehlfeld fuhren zunächst drei Zugpaare täglich, ab 1914 wurden es vier.

Bis 1920 benutzten die Züge aus Ebermannstadt und Höchstadt auf den letzten Kilometern vor Forchheim das Gleispaar der Hauptstrecke Nürnberg - Bamberg. Das beeinträchtigte deren Kapazität erheblich. Um das zu ändern, erweiterte die *Deutsche Reichsbahn* die Brücke über den Trubbach am südlichen Forchheimer Stadtrand auf vier Gleise und verlängerte die Nebenbahnen bis zu den Bahnhofsgleisen 1 und 5. (Etwa 1990 machte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) das wieder rückgängig, um Betriebskosten zu sparen.)

Die Nachfrage im Aischgrund war auf der östlichen Stichstrecke immer größer, weil der umfangreiche Verkehr von und zu der Kreisstadt Höchststadt zwangsläufig über Forchheim lief. 1948 wurde zu einem Rekordjahr mit fast 300.000 Fahrgästen.

Ab 1960 nahm die Nachfrage wie auf den meisten anderen Nebenbahnen stetig ab. Die DB reagierte darauf mit schrittweisen Angebotsreduzierungen. Der letzte reguläre Personenzug von Neustadt nach Dem.-Uehlfeld fuhr schon am 30.5.76, Güterzüge rollten noch bis zum 23.9.93. Anschließend wurde das Gleis abgebaut und Teile der Trasse für Umgehungsstraßen und den *Aischtalradweg* verwendet.

Der Personenverkehr von Forchheim nach Höchststadt endete am 28.9.84 und am 2.3.95 erreichte der letzte Güterzug die Stadt im Aischgrund. Bis zum Hemhofer Bahnhof im Ortsteil Zeckern fuhren noch bis zum 31.12.99 Güterzüge und gelegentlich auch Museumszüge.



Als Jörg Schäfer den Aischgrund wenige Wochen vor der Einstellung des Personenverkehrs besuchte, waren alle Gleisanlagen in Höchststadt noch intakt. 211 261 umfuhr im September 1984 die Personen- und Expressgutwagen des letzten "Alibi-Zugpaares", das kurz vor 16 Uhr in Höchststadt angekommen war.

In den 1990er Jahren gehörte die Strecke Forchheim - Höchststadt zum *Maximalnetz* der angedachten *Stadt-Umland-Bahn* für Erlangen. Die Pläne wurden aber

immer weiter gestutzt, zuletzt sollte ein Dieselbetrieb im Stundentakt von Forchheim nach Hemhofen die erste Betriebsstufe werden. 2002 scheiterten die weit gediehenen Verhandlungen im bayerischen Verkehrsministerium, weil die Anliegergemeinden das damit verbundene finanzielle Risiko nicht tragen wollten.

Bald darauf startete *DB Netz* das Verfahren zur Abgabe und Stilllegung der Infrastruktur. Am 1.4.05 wurde es genehmigt und am 21.2.08 folgte die endgültige Entwidmung. Seither existiert die *Aischgrundbahn* auch juristisch nicht mehr.

| 10.15 10.30 | | 12.15 12.30 | 13.15 13.30 | 14.15 14.30 | Bamberg Forchheim 892 | 12.45 12.30 | | 14.45 14.30 | 15.45 15.30 | 16.45 16.30 |
|---|----------------|---|---|---|--|---|----------------|---|---|---|
| 10.02 10.21 10.29 | | 12.02 12.21 12.29 | 13.02 13.21 13.29 | 14.02 14.21 14.29 | Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Forchheim 892 | 12.58 12.39 12.31 | | 14.58 14.39 14.31 | 15.58 15.39 15.31 | 16.58 16.39 16.31 |
| RB | RB | RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB | RB | RB |
| 10.34 10.38 10.41 10.44 | | 12.34 12.38 12.41 12.44 | 13.34 13.38 13.41 13.44 | 14.34 14.38 14.41 14.44 | km Forchheim 4,3 Hausen 7,0 Heroldsbach 9,4 x Poppendorf | 12.26 12.21 12.17 12.14 | | 14.26 14.21 14.17 14.14 | 15.26 15.21 15.17 15.14 | 16.26 16.21 16.17 16.14 |
| 10.47 10.51 10.55 10.59 | | 12.47 12.51 12.55 12.59 | 13.47 13.51 13.55 13.59 | 14.47 14.51 14.55 14.59 | 11,8 Zeckern 15,4 Adelsdorf 19,4 x Gremsdorf 22,7 Höchstadt (Aisch) | 12.11 12.07 12.03 12.00 | | 14.11 14.07 14.03 14.00 | 15.11 15.07 15.03 15.00 | 16.11 16.07 16.03 16.00 |
| 11.00 11.03 11.08 11.11 11.13 | | 13.00 13.03 13.08 13.11 13.13 | 14.00 14.03 14.08 14.11 14.13 | 15.00 15.03 15.08 15.11 15.13 | 25,4 Lonnerstadt 30,6 Uehlfeld 33,5 x Dachsbach 35,0 Gerhardshofen | 11.59 11.56 11.51 11.48 11.46 | | 13.59 13.56 13.51 13.48 13.46 | 14.59 14.56 14.51 14.48 14.46 | 15.59 15.56 15.51 15.48 15.46 |
| 11.17 11.21 11.24 11.27 | | 13.17 13.21 12.32 12.35 | 14.17 14.21 14.24 14.27 | 15.17 15.21 15.24 15.27 | 39,5 x Gutenstetten 42,3 Diespeck 44,5 Neustadt (A) Mitte 46,0 Neustadt (A) West | 11.41 11.38 11.35 11.33 | | 13.41 13.38 12.28 12.25 | 14.41 14.38 14.35 14.33 | 15.41 15.38 15.35 15.33 |
| 11.34 11.55 | 12.36 12.57 | 13.34 13.55 | 14.34 14.55 | 15.34 15.55 | Neustadt (A) West B.Windsheim 883 | 11.26 11.05 | 12.24 12.03 | 13.26 13.05 | 14.26 14.05 | 15.26 15.05 |
| 11.30 11.55 | | 13.30 13.55 | 14.30 14.55 | 15.30 15.55 | Neustadt (A) West Nürnberg Hbf 891 | 11.29 11.05 | | 13.29 13.05 | 14.29 14.05 | 15.29 15.05 |

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen;

An Wochenenden wenden stattdessen zweistündlich die RB aus Bad Windsheim in Neustadt (A) Mitte.

Von Höchstadt (Aisch) nach Nürnberg Hbf genügen für das Umsteigen in Neustadt (A) West 3 Minuten, weil die Züge auf den Gleisen 5 und 6a am gleichen Bahnsteig halten.

Bei **FiT** wäre der Lückenschluss zwischen Höchststadt und Uehlfeld eine der ersten Baumaßnahmen ab 1985 gewesen. Die 7,8 km Gleisbau hätten im weiten Aischgrund wenig Aufwand verursacht und weniger als ein U-Bahn-Kilometer in München oder Nürnberg gekostet.

Beim Umbau von Neustadt (A) West für die *Citybahn* (→ KBS 891) hätte **FiT** das natürliche Gefälle dafür genutzt, das Gleis der KBS 822 unter der Hauptstrecke hindurch auf die Südseite des Bahnhofs zu führen. Das erleichtert die Durchbindung der Züge von Forchheim nach Steinach, was vor allem für die innenstadtnahe Station Neustadt Mitte attraktivere Verbindungen nach Westen bringt. Außerdem kann man die knappen Umlaufzeiten der KBS 822 (2 Triebwagen für 46 km) durch die großzügigen Umläufe der KBS-883 (2 Triebwagen für 29 km) abmildern.

Um auch im Stundentakt attraktive Anschlüssen an beiden Endstationen zu erreichen, dürfen die Züge bei ihrer Begegnung in Höchststadt keine Zeit verlieren. **FiT** baut daher auf beiden Seiten jeweils 1,5 km zweigleisig aus. Dadurch entsteht nicht nur im oberen Aischgrund ein „rundes Angebot“, sondern auch eine touristisch attraktive Reisekette von Nördlingen über Rothenburg, Bad Windsheim, Neustadt, Höchststadt und Forchheim nach Ebermannstadt.

823 Forchheim - Ebermannstadt

Die *Bayerische Staatsbahn* eröffnete am 1.6.91 die knapp 15 km lange *Lokalbahn* von Forchheim ins Wiesenttal aufwärts zur damaligen Kreisstadt Ebermannstadt. Der Weiterbau war sowohl im Wiesenttal nach Gößweinstein als auch im Leinleintal nach Heiligenstadt möglich. Gebaut wurden zuerst die 11 km nach Heiligenstadt, da sich die anderen Gemeinden nicht auf eine Streckenführung einigen konnten. Die feierliche Eröffnung fand am 4.10.1915 statt.

Nach dem Ersten Weltkrieg begann die *Deutsche Reichsbahn* den schon 1912 genehmigten Bau im Wiesenttal, konnte jedoch aus finanziellen Gründen nur jeweils kurze Abschnitte fertigstellen. So erreichte das Gleis vom Abzweigbahnhof Gasseldorf 1922 Muggendorf und 1927 den Bahnhof Gößweinstein, der weit entfernt vom Ort im Tal liegt. 1930 wurde der Bahnhof Behringersmühle eröffnet.

Es gibt keinen größeren Ort in der Nähe, aber durch das Zusammentreffen von drei Tälern viel „Hinterland“. Die Fortsetzung nach Pottenstein oder gar Pegnitz (an der KBS 860 Nürnberg - Bayreuth) kam wegen der einsetzenden Weltwirtschaftskrise und der später wachsenden Bedeutung des Straßenverkehrs nicht mehr zustande.

Rund 50 Jahre lang war die *Wiesenttalbahn* die wichtigste Verbindung in die Fränkischen Schweiz und sorgte für den Aufschwung des Fremdenverkehrs. Im Sommerfahrplan gab es regelmäßig durchfahrende Ausflugszüge von Nürnberg und Bamberg nach Behringersmühle, die zahlreiche Wanderer nutzten.

Schon 1960 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) wegen der geringen Nachfrage den Personenverkehr nach Heiligenstadt ein und 1968 den Güterverkehr. Zum 30.5.1976 folgte der Abschnitt Ebermannstadt - Behringersmühle. Da der Güterverkehr dort immer bescheiden war, wollte die DB bald darauf die Gleise abbauen. Gegen die absehbare Entwicklung regte sich schon 1974 Widerstand, und es gelang der *Dampfbahn Fränkische Schweiz*, die Bahnstrecke zu kaufen. Seit 1980 betreibt sie erfolgreich einen touristischen Eisenbahnverkehr, der im Sommerhalbjahr nach einem festen Fahrplan betrieben wird (→ KBS 824).

FiT hätte auf dem täglich befahrenen Abschnitt Forchheim - Ebermannstadt schon bis 1990 einen Stundentakt mit Dieseltriebwagen eingerichtet. (In der Realität gab es den erst ab 2000.) Die RB pendeln mit 60 bis 80 km/h recht gemächlich hin und her. Mehr ist eben nicht erforderlich.

| 8.15 8.30 | 9.15 9.30 | 10.15 10.30 | Bamberg Forchheim 892 | 9.45 9.31 | 10.45 10.31 | 11.45 11.31 |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|--|----------------------|-------------------------|-------------------------|
| 8.02 8.09 8.29 | 9.02 9.09 9.29 | 10.02 10.09 10.29 | Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Forchheim 892 | 9.58 9.39 9.31 | 10.58 10.39 10.31 | 11.58 11.39 11.31 |
| RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB |
| 8.34 | 9.34 | 10.34 | km Forchheim | 9.26 | 10.26 | 11.26 |
| 8.39 | 9.39 | 10.39 | 3,4 Pinzberg | 9.20 | 10.20 | 11.20 |
| 8.41 | 9.41 | 10.41 | 4,5 Gosberg | 9.18 | 10.18 | 11.18 |
| 8.43 | 9.43 | 10.43 | 6,1 Wiesenthau | 9.16 | 10.16 | 11.16 |
| 8.46 | 9.46 | 10.46 | 8,8 Kirchehrenbach | 9.13 | 10.13 | 11.13 |
| 8.51 | 9.51 | 10.51 | 12,3 Pretzfeld | 9.08 | 10.08 | 11.08 |
| 8.55 | 9.55 | 10.55 | 14,8 Ebermannstadt | 9.05 | 10.05 | 11.05 |
| 9.02 9.27 10.10 | 10.02 10.27 11.10 | 11.02 11.27 12.10 | Ebermannst.  Gößweinstein Pegnitz | 8.58 8.33 7.50 | 9.58 9.33 8.50 | 10.58 10.33 9.50 |

1995 müssten Fahrgäste auch bei **FiT** in Forchheim noch umsteigen. Denn es gab noch keine geeigneten Speichetriebwagen, die man als „Flügelzüge“ an die elektrischen Triebwagen der KBS 820 kuppeln konnte. Im Gegensatz zur Realität könnte man aber zumindest in einer Richtung (von und zum RE Nürnberg - Bamberg) am gleichen Bahnsteig gegenüber umsteigen, ohne Treppen zu steigen.

824 (Museumsbahn) **Ebermannstadt - Behringersmühle**

Bei der KBS 823 wird beschrieben, dass die *Deutsche Bundesbahn* (DB) wegen der geringen Nachfrage den Personenverkehr von Ebermannstadt nach Behringersmühle am 30.5.1976 einstellte. Da der Güterverkehr dort immer bescheiden war, wollte die *DB* bald darauf die Gleise abbauen. Gegen die absehbare Entwicklung gründeten 1974 einige eisenbahnbegeisterte Idealisten den *Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.* (DFS) - zu einer Zeit, als die DB gerade ihre letzten Dampflokomotiven ausmusterte.

1978 konnte die *DFS* nach langen Verhandlungen die 16 km lange Bahnstrecke kaufen und 1980 bekam sie endlich die Betriebsgenehmigung. Als erster öffentlicher Museumszug fuhr der von der *Regentalbahn* erworbenen Dieseltriebwagen VT 135 069. Im Sommer 1983 leitete die mühsam renovierte Dampflokomotive „Nürnberg“ die lang ersehnte Renaissance des Dampfbetriebs im Wiesental ein. 1991 bis 1994 ließ die *DFS* ihre bis dahin drei Dampflokomotiven im Dampfloswerk Meiningen hauptuntersuchen und mit neugebauten Kesseln ausrüsten.



Die Diesellok 60 114 hielt am 10.7.11 mit einem Museumszug im Stil der 1960er Jahre von Behringersmühle kommend in Gasseldorf. Bis 1968 zweigte links vom Bildrand ein Gleis zum 9 km entfernten Heiligenstadt ab.

Die historischen Züge in der Fränkischen Schweiz wurden bei Besuchern von nah und fern immer beliebter. Seit der Jahrtausendwende fahren vom 1. Mai bis 31. Oktober an allen Sonn- und Feiertagen *DFS*-Züge und befördern jährlich rund 25.000 Gäste.

Inzwischen hat die *DFS* vier Dampf-, vier Diesel- und eine Akkumulatorlok. Hinzu kommt ein Dieseltriebwagen sowie viele historische Reisezug- und Güterwagen. Seit 2011 werden die wertvollsten in einer zweigleisigen, 60 Meter langen Fahrzeughalle abgestellt, die der Verein größtenteils in Eigenleistung errichtete.

Bei *FIT* wäre die Entwicklung wahrscheinlich genau so verlaufen. Die *DFS* hätte davon profitiert, dass es auf der KBS 823 schon früher Taktverkehr und von Behringermühle gute Busanschlüsse nach Osten gegeben hätte.

→ Offizielle Webseite des Vereins: www.dfs.ebermannstadt.de

825 Bamberg - Scheßlitz (- Hollfeld - Bayreuth)

Schon 1898 schlug die *Königliche Regierung von Oberfranken* in Bayreuth eine Bahnlinie über Hollfeld und Scheßlitz nach Bamberg vor, um die Gegensätze zwischen den „beiden geschichtlich und nach Konfessionen einander fremden Teile des Regierungsbezirkes“ abzubauen. Wie so oft lehnte die Abgeordnetenversammlung in München aber eine durchgehende Nebenbahn ab und genehmigte nur zwei Stichbahnen: Die 32,7 km lange *Hummelgaubahn* vom evangelischen Bayreuth nach Hollfeld wurde am 12.3.04 eröffnet und das 13,8 km lange *Schäälzer Bockerla* vom katholischen Bamberg nach Scheßlitz folgte am 30.9.08.

Schon bald forderte die Region, die 24 km lange Schienenlücke zu schließen. Unzählige Trassenvarianten, Hauptbahnüberlegungen und Eingaben an das Ministerium führten 1920 sogar zu Absteckungs- und Rodungsarbeiten für die Trasse. Die *Fränkische-Schweiz-Querbahn* scheiterte dennoch an den hohen Baukosten im schwierigen Gelände und der ablehnenden Haltung von Hollfeld und Scheßlitz. Sie wollten die Vorteile behalten, die ihnen das große Verkehrsaufkommen der Endbahnhöfe brachte.

Für die Straße galt das schon damals nicht, denn die Strecke Bamberg - Scheßlitz - Thurnau - Bayreuth fand sich schon 1937 im Grundnetz der *Reichsautobahnen*. Kriegsbedingt begannen die Arbeiten erst Anfang der 1960er Jahre, und ab 1972 war die autobahnähnliche Bundesstraße B 505 (zunächst mit einer Fahrspur pro Richtung) durchgängig befahrbar. Zwischen 1988 und 1996 wurde sie als Autobahn A70 vierspurig ausgebaut.

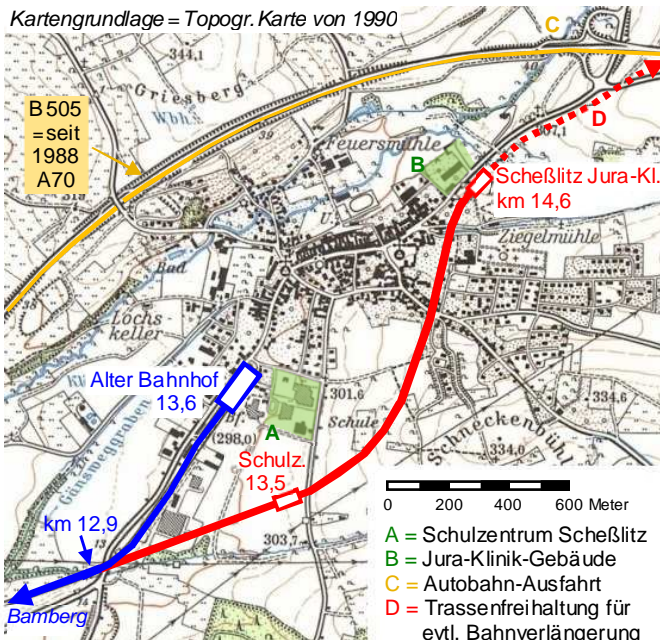
Beide Nebenbahnen litten nach dem Zweiten Weltkrieg unter der einseitigen Bevorzugung des Straßenverkehrs und der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung. Der Einsatz moderner Schienenbusse der Baureihen 795 und 798 brachte nur einen Zeitaufschub: Schon am 28.9.74 fuhr der letzte Zug nach Hollfeld – Gleise, Weichen und Signale wurden bald darauf abgebaut.

Nach Scheßlitz war die Nachfrage stets größer und vor allem im Schülerverkehr immer „viel los“. Dennoch zog die *Deutsche Bundesbahn* (DB) auch dort ihr „übliches Stilllegungsritual“ mit schrittweisen Einschränkungen durch: Der letzte Personenzug fuhr am 31.5.85 und am 27.5.1988 steuerte der letzte Güterzug Scheßlitz an. Schon im folgenden Winter baute die *DB* die Gleise bis Bruckertshof ab. Ab Juni 1989 entstand auf der alten Trasse das Autobahnkreuz Bamberg.

Auf den letzten 3 km der Strecke sorgten Transporte zur Hauptwerkstätte für Kraftwagen der *Deutschen Post* bis 1995 für hohes Frachtaufkommen. Bis 1999 fuhren noch gelegentlich Güterzüge zu einer Gemüsegroßhandlung und am 31.10.01 wurde auch der Abschnitt Bamberg - Bruckertshof stillgelegt.

Bei den für **FIT** vorausgesetzten besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen hätte man die Strecke nach Scheßlitz natürlich nicht aufgegeben. Beim *Autobahnkreuz Bamberg* hätte das Gleis eine (technisch problemlos mögliche)

Kartengrundlage = Topogr. Karte von 1990



Unterführung bekommen. Und in Scheßlitz hätte man die Strecke um 1 km verlängert, um die erheblich erweiterte *Juraklinik* besser zu erschließen und Park + Ride aus dem Hinterland zu erleichtern. (Der alte Bahnhof lag südwestlich vom Stadtzentrum. Fast alle Pendler mussten „mitten durch“, um die Züge zu erreichen - auch die Benutzer der Autobahn, da es nur nördlich von Scheßlitz eine Ausfahrt gab.)

Ärgerlich war, dass bis 1985 Bamberger Stadtbusse schlecht abgestimmt zu den Zügen nach Bruckertshof und Gundelsheim fuhren und die Fahrscheine gegenseitig nicht anerkannt wurden. Ein „Bamberger Verkehrsverbund“ hätte mit dem Stundentakt nach Scheßlitz wahrscheinlich für eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen gesorgt. Und das *Schääzer Bockerla* hätte sich zur Keimzelle einer *Stadtbahn für Bamberg* entwickeln können, die sich langfristig bis Ebern und Burgebrach ausgedehnt hätte.

Im **FIT**-Fahrplan für 1995 begegnen sich die IC, IR und Eilzüge in Bamberg zu den Minuten 15 und 45. Ein Triebwagen kann die KBS 825 daher nur mit unsymmetrischen Fahrzeiten attraktiv im Stundentakt bedienen. Um die besseren Anschlüsse in der Richtung mit stärkerer Nachfrage anzubieten, wird der Fahrplan mittags um 26 Minuten verschoben:

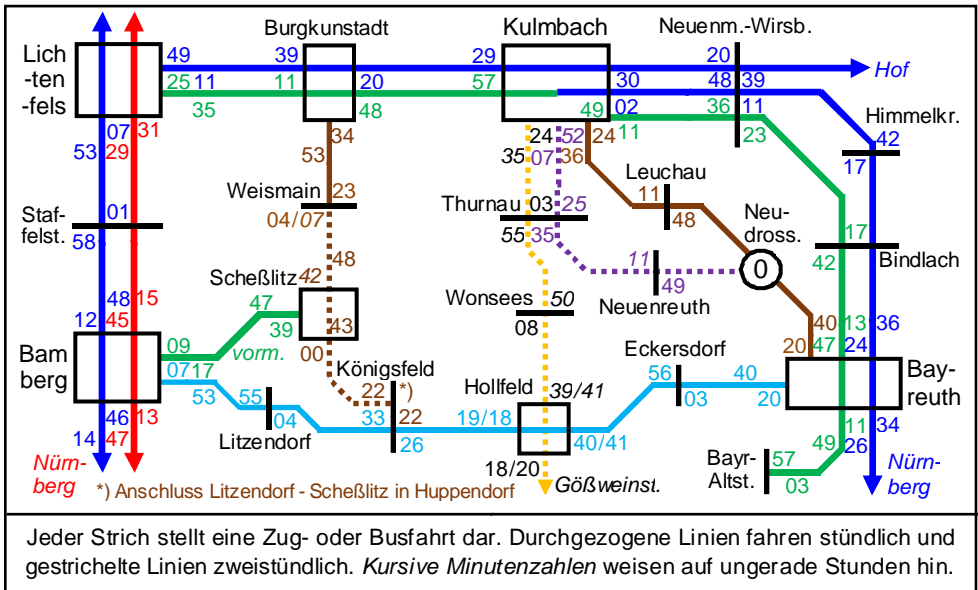
| | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------------|--|--------------------|--------------|---|-------------------|--------------|--|--------------------|--------------|
| 7.04 | 8.04 | | 12.35 | 13.35 | Würzburg Hbf | 10.25 | 11.25 | | 15.56 | 16.56 |
| 7.34 | 8.34 | | 12.59 | 13.59 | Schweinfurt Hbf | 10.01 | 11.01 | | 15.26 | 16.26 |
| 8.09 | 9.09 | | 13.43 | 14.43 | Bamberg 820 | 9.17 | 10.17 | | 14.51 | 15.51 |
| 7.35 | 8.35 | | 13.02 | 14.02 | Nürnberg Hbf | 9.58 | 10.58 | | 15.25 | 16.25 |
| 7.51 | 8.51 | | 13.20 | 14.20 | Erlangen | 9.39 | 10.39 | | 14.59 | 15.59 |
| 8.13 | 9.10 | | 13.46 | 14.46 | Bamberg 820 | 9.14 | 10.14 | | 14.50 | 15.47 |
| vormittags | | | nachmittags | | Zug | vormittags | | | nachmittags | |
| RB | RB | | RB | RB | | RB | RB | | RB | RB |
| 8.17 | 9.17 | | 13.51 | 14.51 | km Bamberg Bf | 9.09 | 10.09 | | 14.43 | 15.43 |
| 8.20 | 9.20 | | 13.54 | 14.54 | 2,8 Ba.-Bruckertshof | 9.05 | 10.05 | | 14.39 | 15.39 |
| 8.23 | 9.23 | | 13.57 | 14.57 | 4,2 Gundelsheim | 9.02 | 10.02 | | 14.36 | 15.36 |
| 8.26 | 9.26 | | 14.00 | 15.00 | 6,5 Memmelsdorf (Ofr) | 8.59 | 9.59 | | 14.33 | 15.33 |
| 8.29 | 9.29 | | 14.03 | 15.03 | 8,1 Drosendorf | 8.56 | 9.56 | | 14.30 | 15.30 |
| 8.33 | 9.33 | | 14.07 | 15.07 | 11,2 Wiesengiech | 8.52 | 9.52 | | 14.26 | 15.26 |
| 8.37 | 9.37 | | 14.11 | 15.11 | 13,6 Scheßlitz Schulzentr. | 8.48 | 9.48 | | 14.22 | 15.22 |
| 8.39 | 9.39 | | 14.13 | 15.13 | 14,7 Scheßlitz Jura-Klinik | 8.47 | 9.47 | | 14.21 | 15.21 |
| 8.48 | 10.00 | | 14.18 | 15.17 | Scheßlitz Ju.-Kl.  | 8.43 | 9.42 | | 14.00 | 15.11 |
| > | 10.22 | | > | 15.38 | Königsfeld | 8.22 | > | | 13.38 | > |
| 9.23 | K*) | | 14.53 | | Weismain | | 9.07 | | K*) | 14.36 |
| 9.34 | | | 15.06 | | Burgkunstadt | | 8.53 | | | 14.25 |

K*) Bus wendet in Königsf. und hat Anschluss zum/vom Bus über Hollfeld nach/von Bayreuth.

Den Lückenschluss zwischen Scheßlitz und Bayreuth hätte es auch bei **FIT** bis 1995 nicht gegeben. Man hätte aber beim vierspurigen Ausbau der Autobahn A70 versucht, eine eingleisige Trasse daneben freizuhalten: Vom neuen Endbahnhof Scheßlitz bis Harsdorf an der KBS 841 fehlen 40 Gleis-km. Wenn es sie gäbe, bräuchten Eilzüge von Bamberg nach Bayreuth (mit 6 oder 7 Zwischenstopps) nur

etwa 50 Minuten. Mit Umsteigen in Lichtenfels dauert es im **FIT**-Fahrplan 1995 hingegen 71 bis 74 Minuten – in der Realität waren es sogar 1 ½ Stunden!

1995 hätte **FIT** das Angebot zwischen Bamberg und Bayreuth mit vertakteten *Regiobussen* verbessert. Rückgrat ist eine stündliche Schnellbuslinie, die für die knapp 60 Straßen-km nur 87 Minuten braucht und an beiden Bahnhöfen attraktive Zuganschlüsse erreicht. An vielen kleinen Zwischenstationen halten die Schnellbusse nur abwechselnd zweistündlich oder gar nicht. Sie starten in Bamberg am ZOB und fahren in Bayreuth über den ZOB zum Bahnhof. Von Zentrum zu Zentrum ist man dadurch 5 Minuten schneller als mit dem Zug und muss nicht umsteigen.



Die **hellblauen Schnellbusse** fahren in 87 Minuten von Bamberg über Litzendorf, Hollfeld und Eckersdorf nach Bayreuth. In Königsfeld haben sie Anschluss zur braunen Linie (siehe unten) und in Hollfeld zur gelben Linie von Gößweinstein nach Kulmbach. Dadurch entstehen viele gute Verbindungen, die es in der Realität selbst im Jahr 2018 nur teilweise gab.

Die **braunen Kleinbusse** fahren südlich von Scheßlitz eine 28 km große Runde, um mehr Orte zu erschließen. Wie bei der KBS 825 ist der Fahrplan unsymmetrisch so, dass es in der Richtung mit größerer Nachfrage bessere Anschlüsse gibt. Dargestellt ist der Vormittag, daher hat man in Scheßlitz aus beiden Richtungen gute Zuganschlüsse nach Bamberg. In Königsfeld wartet der braune Kleinbus aber nicht auf den hellblauen Bus aus Hollfeld.

Am Nachmittag kommt der Zug aus Bamberg zur Minute 13 in Scheßlitz an, und der braune Kleinbus fährt zur Min. 18 nach Burgkunstadt bzw. Min.17 nach Königsfeld ab. Die Runde nach Süden macht er „anders herum“ über Ludwag 26, Huppendorf 35 (→ Anschluss nach Bamberg), Königsfeld 38, Steinfeld 44 und Würgau 54 nach Scheßlitz 00.

826 Bamberg - Breitengüßbach - Ebern (- Maroldsweisach)

1892 genehmigte der Bayerische Landtag die Nebenbahn von Ober- nach Unterfranken, die in Breitengüßbach von der Hauptstrecke Bamberg - Lichtenfels abzweigt (→ KBS 820). Am 24.10.95 gingen die 18,3 km bis Ebern in Betrieb und am 26.10.97 folgten die 15,2 km bis Maroldsweisach. Die Steinbrüche in Maroldsweisach und Voccawind sorgten für einen umfangreichen Güterverkehr mit Basaltschotter, ansonsten dominierte der Berufs-, Schüler- und Güterverkehr nach Ebern, das bis 1972 Kreisstadt war.

Ab 1962 sorgte das Panzergrenadierbataillon 101 in Ebern für zusätzlichen Verkehr. Gleichzeitig konnten sich aber immer mehr Bürger einen eigenen PKW leisten, den sie für die Fahrt zur Arbeit und in der Freizeit bevorzugten. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) reagierte auf die rückgängige Nachfrage wie bei vielen anderen Strecken mit Einschränkungen im Fahrplan. Zudem ließ sie ab 1974 immer mehr Züge schon in Ebern wenden.

Das Bundesverkehrsministerium zierte sich, die Einstellung des Personenverkehrs im damaligen *Zonenrandgebiet* zu genehmigen. Die DB reagierte darauf, indem sie ab 1984 nur noch montags bis freitags nachmittags ein „Alibi-Zugpaar“ nach „Maro“ schickte. Drei Jahre später gab die Politik nach, und die DB wurde am 27.5.88 endlich den Personenverkehr von Ebern nach Maroldsweisach los.

Obwohl am Endbahnhof immer noch Schotter verladen wurde, investierte die DB nichts mehr in die Gleise nördlich von Ebern. Es war daher nicht überraschend, dass sie diesen Abschnitt am 16.4.97 aus „technischen Gründen“ komplett sperrte. Ein Jahr später pachtete zwar die *Bahngesellschaft Waldhof AG* die 15,2 km, konnte den Verkehr aber nicht wiederbeleben. Am 14.2.03 folgte die rechtliche Stilllegung und bis Jahresende wurden alle Gleise abgebaut.

Zwischen Ebern und Breitengüßbach fuhren zwar über den 27.5.88 hinaus Personenzüge, allerdings nur noch montags bis freitags und oft musste man nach Bamberg umsteigen. Es schien daher nur noch eine Frage der Zeit zu sein, bis man auch dort mit dem Bus vorlieb nehmen müsste.

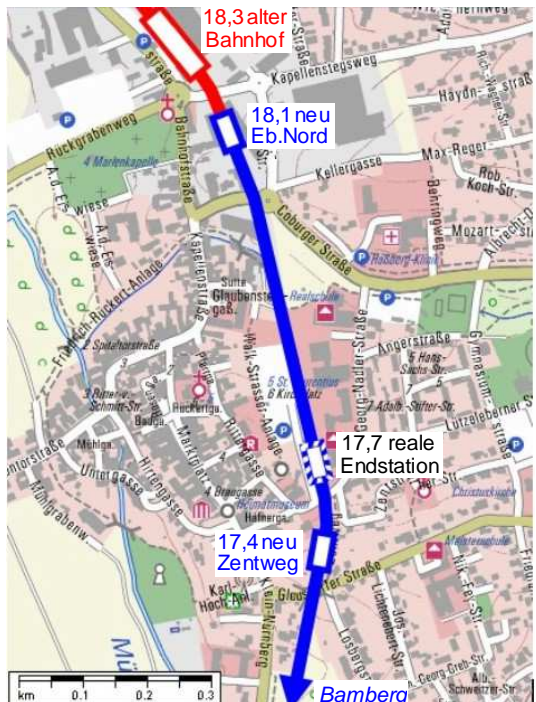
Die Rettung brachte 1996 die *Regionalisierung des Schienennahverkehrs*, bei der die Bundesländer die Verantwortung übernahmen. Ab 23.5.96 fuhren auch am Wochenende wieder Personenzüge, allerdings blieb die KBS 826 noch fast 15 Jahre lang eine der wenigen Strecken im neuen *Bayerntakt*, die montags bis freitags nicht stündlich bedient wurden. Ab Juni 2001 brachten moderne Dieseltriebwagen der Baureihe 642 einen höheren Fahrkomfort.

Nach dem Rückzug der Bundeswehr aus Ebern stellte die *DB* den Güterverkehr am 21.11.01 nördlich vom Tanklager bei Baunach ein. Die Stadt Ebern erwarb das fast 2.000 m² große Bahnhofsgelände für 300.000 DM, ließ alle Gebäude abreißen und nutzte es für Gewerbeflächen und einen großzügigen neuen Kreisverkehr. Den Zielpunkt für die Personenzüge verlegte man ab 13.9.04 um 600 Meter nach Süden an einen schlichten neuen Seitenbahnsteig.


Am 1.1.2010 kam die KBS 826 in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg*. Von April bis Juni 2011 wurde sie komplett gesperrt und Schienen und Schotter erneuert. So weit es noch Weichen gab, baute man sie (mit Ausnahme vom Tanklager Baunach) nicht wieder ein. Das zulässige Tempo wurde von 50 auf 60 km/h angehoben und dadurch endlich ein Stundentakt möglich. Seit dem 12.6.11 setzt das Verkehrsunternehmen *agilis* RegioShuttles der Baureihe 650 ein. Weiter nach Maroldsweisach fahren aber montags bis freitags nur noch 6 Busse!

Die verbliebene KBS 826 nach Ebern war ab 1996 eine der wenigen Strecken im neuen *Bayerntakt*, die montags bis freitags nicht stündlich bedient wurde. Immerhin aber wurde ihr Fortbestand vertraglich gesichert.

2004 schrumpfte die Strecke aber nochmals um 600 Meter, als der großflächige Bahnhof Ebern nördlich der Innenstadt durch einen schlichten Haltepunkt östlich davon ersetzt wurde.



Den Stundentakt hätte es bei **FIT** natürlich schon 1995 gegeben. Die RB wären abschnittsweise sogar 80 km/ gefahren, um in Ebern zweimal zu halten und dennoch rechtzeitig zurück nach Breitengüßbach zu kommen: Um den Bussen die kurvenreiche Fahrt durch die Innenstadt zu ersparen, wäre die Endstation nur 200 Meter nach Süden auf die andere Seite des Kapellenstegwegs „gewandert“. Den Haltepunkt Zentweg gäbe es zusätzlich, um Ebern besser zu erschließen.

| | | | | | | |
|-------------|-------------|--------------|---|-------------|--------------|--------------|
| 7.04 | 8.04 | 9.04 | Würzburg Hbf (u) | 9.56 | 10.56 | 11.56 |
| 7.34 | 8.34 | 9.34 | Schweinfurt Hbf | 9.26 | 10.26 | 11.26 |
| 8.09 | 9.09 | 10.09 | Bamberg 820 | 8.51 | 9.51 | 10.51 |
| 7.35 | 8.35 | 9.35 | Nürnberg Hbf | 9.25 | 10.25 | 11.25 |
| 7.51 | 8.51 | 9.51 | Erlangen | 9.09 | 10.09 | 11.09 |
| 8.13 | 9.10 | 10.13 | Bamberg 820 | 8.50 | 9.47 | 10.50 |
| RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB |
| 8.23 | 9.23 | 10.23 | km Bamberg | 8.37 | 9.37 | 10.37 |
| 8.26 | 9.26 | 10.26 | 3,5 Hallstadt | 8.33 | 9.33 | 10.33 |
| 8.29 | 9.29 | 10.29 | 5,6 Kemmern | 8.30 | 9.30 | 10.30 |
| 8.32 | 9.32 | 10.32 | 7,6 Breitengüßbach | 8.27 | 9.27 | 10.27 |
| 8.37 | 9.37 | 10.37 | 11,4 Baunach | 8.22 | 9.22 | 10.22 |
| 8.42 | 9.42 | 10.42 | 15,4 Reckendorf | 8.17 | 9.17 | 10.17 |
| 8.46 | 9.46 | 10.46 | 17,9 Manndorf | 8.13 | 9.13 | 10.13 |
| 8.50 | 9.50 | 10.50 | 21,0 Rentweinsdorf | 8.09 | 9.09 | 10.09 |
| 8.55 | 9.55 | 10.55 | 25,1 Ebern, Zentweg | 8.04 | 9.04 | 10.04 |
| 8.57 | 9.57 | 10.57 | 25,7 Ebern Nord | 8.03 | 9.03 | 10.03 |
| 9.03 | 10.03 | 11.03 | Ebern Nord  | 7.57 | 8.57 | 9.57 |
| 9.25 | 10.25 | 11.25 | Maroldsweisach | 7.34 | 8.34 | 9.34 |
| 9.52 | | 11.52 | Bad Königshofen | 7.07 | | 9.07 |
| 10.26 | | 12.26 | Bad Neustadt (S) | 6.34 | | 8.34 |

(u) Von und nach Würzburg in Schweinfurt → **InterRegio** umsteigen

Die 15,2 km nach Maroldsweisach hätten auch bei **FIT** ihren zuletzt kläglichen Schienennahverkehr verloren – das Fahrgastpotenzial ist einfach zu gering. Allerdings hätte die Region als Ersatz eine vertaktete **Regiobuslinie** bekommen, die nicht nur nach Süden gute Anschlüsse bietet.

Jörg Schäfer hat den Maro-Express seit 1994 mehrfach besucht. Seine Fotos finden Sie bei www.bahnbilder.de in der **Kategorie KBS 826**.

828 (Bamberg -) Lichtenfels - Kulmbach - Himmelkron - Hof

In der Realität gab es seit der Kursbuchreform 1972 die sehr lange Tabelle 810 von Würzburg über Bamberg nach Hof, und einige Schnell- und Eilzüge befuhren auch die ganzen 220 km. Nach der Elektrifizierung und Beschleunigung der Strecken über Nürnberg wurden es aber immer weniger durchgehende Züge. 1993 teilte die DB die alte KBS 810 in Bamberg, und die Osthälfte nach Hof bekam die neue Nummer 850.

Bei **FiT** wird der ganze Abschnitt Lichtenfels - Hof zunächst zur KBS 828. Für die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Bayreuth - Hof (→ KBS 840) entsteht bis 1995 ein neuer Knotenbahnhof bei Himmelkron, der auch zur Tabelle 828 kommt.

Um die Jahrtausendwende wird die Aus- und Neubaustrecke fertig und es gibt stündlich ICE, die mit bis zu 200 km/h von Nürnberg über Hof nach Dresden fahren. Die Stationen östlich von Himmelkron kommen dann zur KBS 840 und die KBS 828 wird auf den Abschnitt Lichtenfels - Himmelkron verkürzt. Der Verlust der „0“ als letzte Ziffer zeigt, dass die Züge vorwiegend der Erschließung der Region dienen.

Der Abschnitt Lichtenfels - Neuenmarkt-Wirsberg ging am 15.10.1846 als Teil der ersten bayerischen Fernbahnlinie, der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn*, in Betrieb. Er liegt im breiten Maintal und bereitete den Bauingenieuren keine großen Probleme. Erst östlich von Neuenmarkt-Wirsberg wurde es mit dem Aufstieg in das Fichtelgebirge schwierig. Dafür entstand bis zum 1.11.1848 die kurvenreiche Strecke nach Hof, deren bekanntester Abschnitt die „Schiefe Ebene“ bis Marktschorgast mit einer durchschnittlichen Steigung von 23‰ wurde.

Die ursprünglich eingleisige Strecke wurde bis 1891 zweigleisig ausgebaut. Die Elektrifizierung von Bamberg nach Hochstadt-Marktzeuln und weiter über die *Frankenwaldbahn* (→ KBS 836) nach Saalfeld folgte 1939. In den 1960er Jahren wurde das zweite Streckengleis von Marktschorgast bis Stammbach wegen geringem Verkehrsaufkommens zurückgebaut.

Seit Ende 2012 fahren montags bis freitags tagsüber zwei RE- und zwei RB-Linien jeweils im 2-Stunden-Takt zwischen Lichtenfels, Kulmbach und Neuenmarkt-Wirsberg. Im Westen kommen sie von Coburg, Bad Rodach oder Bamberg und im Osten fahren sie nach Hof oder Bayreuth weiter. Die Angebotsdichte ist daher gut, die Verständlichkeit und Merkbarkeit für die Kunden aber schlecht.

Bei **FiT** gäbe es täglich einen leicht merkbaren Fahrplan mit jeweils stündlichen Eilzügen nach Hof und RB nach Bayreuth. Die Eilzüge begegnen sich in Kulmbach

und Münchberg und bieten dadurch sehr gute Anschlüsse zu den Zweigstrecken nach Thurnau (→ KBS 829) und Helmbrechts (→ KBS 838). Zwischen Marktschorgast und Hof bedienen sie vier Stationen nur abwechselnd im 2-Stunden-Takt, um den *Integralen Taktknoten* in Hof zur Minute 30 zu erreichen.

Die RB nach Bayreuth müssten in Neuenm.-Wirsberg 8 Minuten auf den Eilzug aus Hof warten. Das machen sie aber nicht und fahren stattdessen ab Kulmbach als Eilzug über Himmelkron nach Bayreuth (→ KBS 841). Sie beschleunigen dabei viele Verbindungen in Oberfranken, von Bamberg nach Bayreuth kommt man z.B. stündlich in 71 bzw. 74 Minuten. Ab der 25.000-Einwohner-Kreisstadt Kulmbach fährt eine zusätzliche RB und erfüllt die Nahverkehrsaufgaben (→ KBS 841).

| | | | | | | | | | | |
|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 8.02 | 8.35 | 9.02 | 9.35 | 10.02 | Nürnberg Hbf | 10.58 | 12.25 | 11.58 | 13.25 | 12.58 |
| 8.48 | 9.12 | 9.48 | 10.15 | 10.48 | Bamberg 820 | 10.12 | 10.48 | 11.12 | 11.45 | 12.12 |
| 9.07 | 9.27 | 10.07 | 10.31 | 11.07 | Lichtenfels 820 | 9.53 | 10.33 | 10.53 | 11.29 | 11.53 |
| E | RB | E | RB | E | Zug | E | RB/E | E | RB | E |
| 9.11 | 9.35 | 10.11 | 10.35 | 11.11 | km Lichtenfels | 9.49 | 10.25 | 10.49 | 11.25 | 11.49 |
| | 9.39 | | 10.39 | | 4,2 Michelau | | 10.20 | | 11.20 | |
| | 9.43 | | 10.43 | | 8,3 Hochstadt (Main) | | 10.16 | | 11.16 | |
| 9.20 | 9.48 | 10.20 | 10.48 | 11.20 | 13,9 Burgkunstadt | 9.39 | 10.11 | 10.39 | 11.11 | 11.39 |
| | 9.53 | | 10.53 | | 19,8 Mainroth | | 10.06 | | 11.06 | |
| | 9.57 | | 10.57 | | 24,7 Mainleus | | 10.02 | | 11.02 | |
| 9.30 | 10.02 | 10.30 | 11.02 | 11.30 | 30,1 Kulmbach | 9.29 | 9.57 | 10.29 | 51/56 | 11.29 |
| 9.39 | 10.11 | 10.39 | 11.11 | 11.39 | 42,5 Neuenm.-Wirsb. | 9.20 | 9.48 | 10.20 | 10.48 | 11.20 |
| > | 10.17 | > | 11.17 | > | > Himmelkron | > | 9.42 | > | > | > |
| 9.46 | > | 10.46 | > | 11.46 | 49,9 Marktschorgast | 9.13 | > | 10.13 | > | 11.13 |
| | Bay- | 10.56 | Bay- | | 61,2 Stammbach | 9.03 | Bay- | | Bay- | 11.03 |
| 10.03 | reuth | 11.05 | reuth | 12.03 | 71,1 Münchberg | 8.54 | reuth | 9.56 | reuth | 10.54 |
| 10.09 | | | | 12.09 | 77,7 Seulbitz | | | 9.50 | | |
| | | 11.14 | | | 81,8 Förbau | 8.45 | | | | 10.45 |
| 10.15 | | 11.17 | | 12.15 | 84,3 Schwarzenbach (S) | 8.42 | | 9.44 | | 10.42 |
| 10.20 | | | | 12.20 | 89,7 Oberlotzau | | | 9.39 | | |
| 10.26 | | 11.26 | | 12.26 | 95,3 Hof Hbf | 8.34 | | 9.34 | | 10.34 |
| 10.35 | | 11.35 | | 12.35 | Hof Hbf | 8.25 | | 9.25 | | 10.25 |
| 10.53 | | 11.53 | | 12.53 | Plauen oberer Bf | 8.07 | | 9.07 | | 10.07 |
| 11.25 | | 12.25 | | 13.25 | Zwickau Hbf | 7.35 | | 8.35 | | 9.35 |

Gesamtverkehr Kulmbach - Neuenmarkt-Wirsberg siehe KBS 841

In Stammbach gibt es Anschluss zur zweistündlichen Buslinie
 Stammbach Bf 9:07 Uhr - Gefrees 9:19 - Weißenstadt 9:37 - Röslau Bf 9:52 Uhr.

829 Kulmbach - Thurnau (- Bayreuth)

Das Bayerische *Lokalbahngesetz* vom 10.8.1904 genehmigte unter 30 Strecken auch die 37 km lange Verbindung von Bayreuth-Altstadt (an der KBS 826 nach Hollfeld) über Thurnau nach Kulmbach. Um die Kosten zu begrenzen, nahm man zahlreiche Kurven und Steigungen in Kauf. Zudem mussten die Gemeinden die notwendigen Flächen unentgeltlich zur Verfügung stellen. Der Nordteil Kulmbach - Thurnau ging am 11.10.08 und der Südteil bis Bayreuth am 26.6.09 in Betrieb.

Wie bei Nebenbahnen üblich gab es täglich drei Zugpaare. Personal und Lokomotiven übernachteten in Thurnau in einem Maschinenhaus mit zweiständigem Lokschuppen. Während des Ersten Weltkriegs musste eine einzige Lokomotive ein reduziertes Angebot mit zwei Zugpaaren schaffen. Erst 1937 wurde zwischen Kulmbach und Thurnau an Werktagen das dritte Zugpaar wieder eingeführt.










Nach den Zerstörungen in Bayreuth am Ende des Zweiten Weltkriegs wendeten die Züge bis Mai 1947 an der *Herzoghöhe*. In den Folgejahren wurde das Angebot auf werktags 6 und sonntags 4 Zugpaare verdichtet. Ab Mai 1953 setzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) Schienenbusse der Baureihe 795 ein: Von Kulmbach nach Thurnau fahren 7½ Zugpaare täglich und von Bayreuth nach Thurnau 6 Zugpaare.

Dennoch gingen ab 1960 die Fahrgastzahlen stetig zurück. Vor allem zwischen Bayreuth und Thurnau machte sich der große Umweg gegenüber der direkten Bundesstraße B 85 immer negativer bemerkbar. Die *DB* reagierte darauf (wie bei vielen anderen Nebenbahnen) mit Angebotseinschränkungen und stellte schon am 3.6.73 den Personenverkehr südlich von Thurnau ganz ein.

Noch bis 1982 fuhrn Güterzüge von Kulmbach bis Drossenfeld, dann wendeten sie (wie die Personenzüge) in Thurnau. Die Gleisanlagen im Bahnhof Thurnau reduzierte die *DB* anschließend erheblich und riss das Empfangsgebäude und die Güterhalle 1985 ab. Am 3.9.93 fuhr der letzte Personenzug von Kulmbach nach Thurnau. Nach Melkendorf kamen noch bis Ende 1998 vereinzelt Güterzüge.

Auch **FIT** hätte den Personenverkehr auf der Nordhälfte eingestellt, weil das Fahrgastpotenzial einfach zu gering ist: Die größten Orte sind Thurnau und Kasendorf mit rund 3.000 bzw. 1.000 Einwohnern. Zudem zieht die Buslinie 8635 Kulmbach - Neudrossenfeld - Bayreuth den größten Teil des Durchgangsverkehrs auf sich.

Im Gegensatz zur Realität, wo das Busangebot seit 1973 immer schlechter wurde, gäbe es bei **FIT** aber als Ersatz zwei zuverlässige und vertaktete Regiobuslinien. Sie binden auch Orte ein, die früher nicht an der Schiene lagen und erschließen die Region dadurch besser.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|--|
| Bayr. | 8.34 | Bayr. | 10.34 | Bayr. | Hof Hbf | 9.26 | Bayr. | 11.26 | Bayr. | 13.26 |
| 7.48 | 9.20 | 9.48 | 11.20 | 11.48 | Neuenm.-Wirsb. | 8.39 | 10.11 | 10.39 | 12.11 | 12.39 |
| 7.57 | 9.29 | 9.57 | 11.29 | 11.57 | Kulmbach 828 | 8.30 | 10.02 | 10.30 | 12.02 | 12.30 |
| 7.35 | 9.11 | 9.35 | 11.11 | 11.35 | Lichtenfels | 8.49 | 10.25 | 10.49 | 12.25 | 12.49 |
| 8.02 | 9.30 | 10.02 | 11.30 | 12.02 | Kulmbach 828 | 8.29 | 9.57 | 10.29 | 11.57 | 12.29 |
|  |  |  |  |  | Bus |  |  |  |  |  |
| 8.07 | 9.35 | 10.07 | 11.35 | 12.07 | km Kulmbach Bf | 8.24 | 9.52 | 10.24 | 11.52 | 12.24 |
| 8.09 | 9.37 | 10.09 | 11.37 | 12.09 | 1 Kulmbach Mitte | 8.21 | 9.49 | 10.21 | 11.49 | 12.21 |
| 8.14 | 9.42 | 10.14 | 11.42 | 12.14 | 4 Melkendorf | 8.16 | 9.44 | 10.16 | 11.44 | 12.16 |
| 8.17 | 9.45 | 10.17 | 11.45 | 12.17 | 6 Katschenreuth | 8.13 | 9.41 | 10.13 | 11.41 | 12.13 |
| > | 9.50 | > | 11.50 | > | > 10 Döllnitz | 8.08 | > | 10.08 | > | 12.08 |
| 8.22 | < | 10.22 | < | 12.22 | 9,5 Krumme Fohre | < | 9.36 | < | 11.36 | < |
| 8.27 | > | 10.27 | > | 12.27 | 12,5 Kasendorf | > | 9.31 | > | 11.31 | > |
| 33/37 | 9.55 | 33/37 | 11.55 | 33/37 | 16 13 Thurnau | 8.03 | 23/26 | 10.03 | 23/26 | 12.03 |
| > | 10.01 | > | 12.01 | > | > 17 Leesau | 7.57 | > | 9.57 | > | 11.57 |
| > | 10.08 | > | 12.08 | > | > 22 Wonsees | 7.50 | > | 9.50 | > | 11.50 |
| < | 10.13 | < | 12.13 | < | < 25 Kainach | 7.45 | < | 9.45 | < | 11.45 |
| > | 10.18 | > | 12.18 | > | > 28 Holfeld | 7.41 | > | 9.41 | > | 11.41 |
| 8.41 | A*) | 10.41 | A*) | 12.41 | 18 Limmersdorf | B*) | 9.19 | B*) | 11.19 | B*) |
| 8.49 | | 10.49 | | 12.49 | 24 Neuenreuth | | 9.11 | | 11.11 | |
| 8.55 | | 10.55 | | 12.55 | 28 Neudrossenfeld | | 9.05 | | 11.05 | |
| 8.59 | 9.02 | 10.59 | 11.02 | 12.59 | Neudrossenf.  | 8.58 | 9.01 | 10.58 | 11.01 | 12.58 |
| 9.20 | > | 11.20 | > | 13.20 | Bayreuth Hbf | > | 8.40 | > | 10.40 | > |
| | 9.24 | | 11.24 | | Kulmbach Bf | 8.36 | | 10.36 | | 12.36 |

A*) Anschluss zu den Bussen nach Bamberg (ab Min.19) und Bayreuth (ab Min.41)

B*) Anschluss von den Bussen aus Bayreuth (an Min.18) und Bamberg (an Min.40)

Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags fahren beide Linien jeweils stündlich

Auch wenn die Busse in der *Normalverkehrszeit* nur im Zwei-Stunden-Takt fahren, ergeben sich durch die Anschlüsse an beiden Endstationen für viele Verbindungen stündlich Reisemöglichkeiten. Die Grafik bei der KBS 825 zeigt z.B.:

Neuenreuth - Kulmbach in 41 Min. direkt und in 35 Min. über Neudrossenfeld,
 Kasendorf - Bayreuth in 55 Min. über Kulmbach und in 62 Min. über Neudrossenf.,
 Holfeld - Lichtenfels 68 Min. über Kulmbach und 70 Min. über Bamberg.

840 Nürnberg - Pegnitz - Bayreuth / Marktredwitz (- Hof)

Bayreuth erhielt schon 1848 durch die Stichbahn nach Neuenmarkt-Wirsberg den Anschluss nach Norden an die *Ludwigs-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 820 und 828). Viele Ziele waren aber nur mit großen Umwegen erreichbar, daher gab es bald Wünsche nach einer kürzeren Verbindung nach Nürnberg. Varianten über Forchheim und Ebermannstadt, Gräfenberg und Pegnitz, Schnaittach und Betzenstein sowie Neuhaus und Pegnitz standen zur Auswahl. 1874 genehmigte das Verkehrsministerium die letztgenannte Trasse und nach nur dreijähriger Bauzeit gingen die 93,2 km von Nürnberg nach Bayreuth am 15.7.1877 in Betrieb.

Schnabelwaid war mit 472 m über NN der höchstgelegene Bahnhof. Die dort abzweigende Strecke nach Marktredwitz wurde am 15.8.78 eröffnet. Durch die Verknüpfung mit der KBS 850 Regensburg - Hof und den Weiterbau über Schirnding nach Eger wurde dieser Ast immer wichtiger. Das führte dazu, dass man 1898 und 1899 zwischen Nürnberg und Marktredwitz das (beim Bau schon vorbereitete) zweite Gleis verlegte. Schnabelwaid wurde zum Umsteigebahnhof mit 5 Hauptgleisen und 4 Bahnsteigen. Da es aber keine Bahnsteigunterführung gab, waren drei Bahnsteige nur mit Überschreiten anderer Gleise erreichbar.

Obwohl die Strecke von Nürnberg nach Hof über Marktredwitz mit 165,7 km nur 1,9 km kürzer als die Strecke über Bayreuth war, nutzten fast alle Güterzüge diese geradlinigere und mit weniger Steigungen versehene Trasse. Für Personenzüge war das Fahrgastpotenzial von Bayreuth wichtiger: Im Reichsbahnkursbuch von 1939 gab es täglich 6 Schnellzugpaare, die von Nürnberg über Bayreuth nach Hof 2:40 bis 3:10 Stunden brauchten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Fernverkehr nach Sachsen und Tschechien durch die neuen Grenzen stark zurück. Nur noch wenige Schnell- und Eilzüge fuhren größtenteils über Marktredwitz. Zur Besserung der Anbindung des „Zonenrandgebiets“ schlug die *Deutsche Bundesbahn* Mitte der 1980er Jahre zwei Alternativen vor: Elektrifizierung der Bestandsstrecken oder Einsatz von Dieseltriebwagen mit Neigetechnik nach dem Vorbild des italienischen *Pendolino*. Sie befuhren die Kurven mit bis zu 30% höherer Geschwindigkeit.

Die Politiker entschieden sich für die kostengünstigere zweite Variante. Ab 1992 wurden die neuen 50 Meter langen Triebwagen der Baureihe 610 eingesetzt, die in den dafür ausgebauten Kurven bis zu 160 km/h erreichten. Sie fuhren von Nürnberg nach Bayreuth stündlich in 56 (statt zuvor 70) Minuten und von Nürnberg über Marktredwitz nach Hof zweistündlich in 96 (statt zuvor 120) Minuten.



610 007 im August 1992 als Regional-SchnellBahn (RSB) in Nürnberg Hbf. Hansjörg Brutzer nahm ihn in seiner ersten mintgrün-weißen Lackierung auf.

Die Züge nach Bayreuth und Hof wurden im Bahnhof der Kreisstadt Pegnitz „geflügelt“. Man musste deshalb nicht mehr im Abzweigbahnhof der 1.000-Einwohner-Gemeinde Schnabelwaid umsteigen. Dieser wurde daher auf 3 Durchgangsgleise zurückgebaut. Seit dem Abzug des örtlichen Personals können Personenzüge nur noch am „Hausbahnsteig“ von Gleis 1 halten, den man ohne Überschreiten der anderen Gleise erreicht.

Noch bevor der erste *Pendolino* von Nürnberg nach Oberfranken startete, „überholte“ der Zusammenbruch der DDR die Entwicklung: Nach der „Wende“ galt es, die Achse Nürnberg / Regensburg - Hof - Leipzig / Dresden rasch für die stark zunehmenden Verkehrsströme zwischen Süddeutschland und Sachsen auszubauen. Die erste Projektstufe der nunmehr *Franken-Sachsen-Magistrale* getauften Achse kam in den *Bundesverkehrswegeplan* (BVWP) 1992.

Zwischen Hof und Plauen wurde zwar bis 1993 das nach dem Krieg abgebaute zweite Gleis wieder verlegt. Ansonsten sanierte man aber nur die maroden Gleis- und Signalanlagen der *Deutschen Reichsbahn* – die Bundespolitiker hatten sich inzwischen nämlich entschieden, den Großteil der Investitionen in der Neubau- strecke (Nürnberg -) Ebersfeld - Erfurt zu bündeln (→ KBS 820).

Die *InterRegios* (IR) brauchten daher 1995 von Nürnberg nach Dresden 5:24 Stunden: Bei 270 km Luftlinie war das eine Reisegeschwindigkeit von nur 47 km/h!

Kein Wunder, dass immer mehr Fahrgäste die Reise mit dem PKW auf den großzügig ausgebauten Autobahnen A 72 und A 4 bevorzugten und die ohnehin nur zweistündlichen *IR* immer leerer wurden.

2001 ging zwar die 3 km lange *Schlömener Kurve* in Betrieb, um den Fahrtrichtungswechsel der *Diesel-ICE* in Neuenmarkt-Wirsberg einzusparen. Die anschließenden Strecken wurden aber nicht ausgebaut, wodurch die Fahrt über Bayreuth mindestens zehn Minuten länger als über Marktredwitz dauerte. Zudem sorgten einige eingleisige Abschnitte zwischen Hof und Bayreuth für fatale Domino-Effekte bei verspäteten Zügen.

Nicht einmal der in der Kleinstadt Reichenbach endende Fahrdraht wurde nach Süden verlängert. Erst im *BVWP 2003* kam der elektrische Lückenschluss nach Nürnberg in den *Vordringlichen Bedarf*. Was aber wieder keine konkreten Folgen hatte. Nur die schlechte Wirtschaftslage und ein Arbeitsmarktprogramm von 2009 brachten kleine Fortschritte: Ende 2012 fuhr endlich die erste elektrische Lok nach Plauen und ein Jahr später nach Hof. Die Elektrifizierung von 74 Strecken-km kosteten 160 Millionen Euro, wofür rund 175 km Gleis mit Oberleitung überspannt, 3000 Masten gesetzt und 31 Brücken um- oder neugebaut wurden.

Auch 2018 war noch unklar, wann die verbleibenden 165 km von Hof nach Nürnberg eine Oberleitung bekommen. Vor allem der Abschnitt im oberen Pegnitztal galt wegen der zahlreichen Kunstbauten als anspruchsvoll und teuer. Im *BVWP 2030* war die Elektrifizierung von Nürnberg über Marktredwitz bis Hof und zur tschechischen Grenze mit Gesamtkosten von 1,2 Milliarden Euro als *Vordringlicher Bedarf* eingestuft, hatte aber ein mäßiges Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3.

Jörg Schäfer schlug schon kurz nach der Wende mit der Arbeitsgruppe [frankenplan](#) vor, die „Gunst der Stunde“ für den Ausbau der direkten Route von Pegnitz über Bayreuth nach Hof zu nutzen. Der Bund war durch die Vereinigungseuphorie und die erwarteten rasanten Nachfragesteigerungen zu Milliardeninvestitionen bereit. Der umfassende Aus- und Neubau der parallelen Autobahn A9 wurde ohne große Diskussionen bewilligt. Die *DB* leitete aber das meiste Geld, das ihr in Aussicht gestellt wurde, in die überdimensionierte Schnellfahrstrecke (Nürnberg -) Ebersfeld - Erfurt um.

Bei einer besseren Verkehrspolitik hätte es statt der sündhaft teuren Neubau-strecke durch den Thüringer Wald ein Ausbaupaket für alle Bahnverbindungen von Franken nach Thüringen und Sachsen gegeben. Langfristig hätte *FIT* von Nürnberg nach Dresden fast die Hälfte der Strecke neu trassiert und von 391 auf 340 km verkürzt. Bis 1995 wären allerdings nur zwischen Hof und Chemnitz längere Neubauabschnitte in Betrieb gegangen: Einerseits bestand dort der größte

Handlungsbedarf und andererseits war Eile geboten: Besonders in den *neuen Bundesländern* nahm die Ablehnung gegen neue Straßen- und Bahnprojekte genauso schnell zu, wie die Vereinigungseuphorie schwand.

Zwischen Nürnberg und Hof hätte **FIT** zunächst durch attraktivere Fahrzeuge für Verbesserungen gesorgt: Es gab schon 1990 mehrere serienreife Reisezugwagen mit *Passiver Neigetechnik* für bis zu 200 km/h: Sie hätten als *InterRegio* stündlich mit drei Zwischenstopps die *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Nürnberg und Hof verbunden. [In der Realität modernisierte die *DB* nur halbherzig 20 Jahre alte Schnellzugwagen. Was dazu führte, dass die *IR* für die 166 km von Nürnberg nach Hof mit einem Zwischenstopp 107 Minuten brauchten, während die *Pendolini* mit drei Stopps 6 Minuten schneller waren.]

Für den Antrieb der *IR* hätte **FIT** vorhandene Diesel- und E-Loks eingesetzt. Um den Zeitaufwand für den Lokwechsel in Hof zu verringern, hätten sie (und die neuen Wagen) automatische Kupplungen wie die *Pendolini* bekommen.



Die spanische Firma Talgo stellt seit 1950 Gliederzüge mit 13 Meter kurzen Wagenkästen her. Seit 1980 haben sie eine passive Neigetechnik, deren Auslenkung mit 3,5 Grad etwa die Hälfte der Pendolini erreicht. 1989 bis 1999 baute Talgo von der sechsten Generation 353 Schlaf- und Sitzwagen. Die DB beschaffte davon aber nur einmalig 112 Wagen für fünf Schlafwenzüge. Stefan Schaarschmidt fotografierte am 20.7.04 die E-Lok 112 107 mit einem Talgo-Nachtzug bei Ramelsloh.

| Real | FIT | InterRegio (IR) 1995 | | Real | FIT | Bemerkungen |
|--------------|--------------|----------------------------|-----|--------------|--------------|--|
| 11.55 | 12.55 | km | km | 16.03 | 15.05 | <i>FIT</i> durch Gleis- und Signal-erneuerung sowie <i>Passive Neigetechnik (PNT)</i> 10 % schneller |
| 12.33 | 13.30 | 40 | 40 | 15.25 | 14.30 | |
| 13.04 | 13.59 | 80 | 80 | 14.53 | 14.01 | |
| 13.07 | 14.01 | 80 80 Chemnitz Hbf | | 14.51 | 13.59 | <i>FIT</i> durch 10 km Neubau bei Lichtenstein 8 km kürzer |
| 13.43 | 14.29 | 128 120 Zwickau Hbf | | 14.15 | 13.57 | |
| 13.46 | 14.31 | 151 | 141 | 14.13 | 13.25 | Westlich von Neumark 2,5 km neu Lokwechsel dauerte 11- 14 Minuten |
| 03/14 | | 177 | 167 | 40/54 | | |
| 38/40 | 05/07 | 177 167 Plauen ober. Bf | | 14/16 | 49/51 | <i>FIT</i> durch 8 km langen neuen Vogtlandtunnel 16 km kürzer |
| 15.18 | 15.25 | 225 199 Hof Hbf | | 12.38 | 12.35 | |
| 15.31 | 15.31 | 267 241 Marktredwitz | | 12.26 | 12.29 | Realer Aufenthalt in Hof 12 bis 13 Minuten ohne großen Nutzen |
| 16.00 | 15.58 | 391 365 Nürnberg Hbf | | 11.57 | 12.02 | |
| 17.19 | 17.18 | | | 10.39 | 10.42 | |
| 5:24 | 4:23 | Dauer in Stunden : Minuten | | 5:24 | 4:20 | <i>FIT</i> 1:01 Std bzw. 19 % schneller |

| Zug | E | IR | CB | E/RB | E | IR | CB | E/RB | E | IR |
|---------------------------|--------------|--------------|-------|--------------|--------------|--------------|-------|--------------|--------------|--------------|
| km Nürnberg Hbf | 12.36 | 12.42 | 12.53 | 13.11 | 13.36 | 13.42 | 13.53 | 14.11 | 14.36 | 14.42 |
| 3,9 N-Ostbahnhof | | | 12.58 | | | | 13.58 | | | |
| 16,8 Lauf (rechts d.P.) | 12.46 | | 13.11 | | 13.46 | | 14.11 | | 14.46 | |
| 28,5 Hersbruck (re.d.P.) | | | 13.24 | 28/33 | | | 14.24 | 28/33 | | |
| 32,0 Hohenstadt | | | an | 13.36 | | | an | 14.36 | | |
| 34,8 Eschenbach | | | | 13.39 | | | | 14.39 | | |
| 39,2 Vorra | | | | 13.43 | | | | 14.43 | | |
| 41,8 Artelshofen | | | | 13.46 | | | | 14.46 | | |
| 44,5 Rupprechtstegen | | | | 13.49 | | | | 14.49 | | |
| 47,6 Velden | | | | 13.52 | | | | 14.52 | | |
| 50,7 Neuhaus (Pegnitz) | 13.05 | | | 13.56 | 14.05 | | | 14.56 | 15.05 | |
| 66,9 Pegnitz | 13.15 | 13.23 | RB | an | 14.15 | 14.23 | RB | an | 15.15 | 15.23 |
| 75,0 Schnabelwaid | | | | | 14.22 | | | | | |
| > Creußen | 13.23 | > | ab | | | > | ab | | 15.23 | > |
| < Bayreuth Hbf | 13.32 | < | 13.39 | | 14.32 | < | 14.39 | | 15.32 | < |
| 93,7 Kirchenlaibach | Kulm | 13.42 | 14.00 | | Kulm | 14.42 | 15.00 | | Kulm | 15.42 |
| 97,5 Haidenaab-Göppm. | -bach | | 14.04 | | -bach | | 15.04 | | -bach | |
| 102,4 Immenreuth | | | 14.08 | | | | 15.08 | | | |
| 112,8 Neusorg | | | 14.15 | | | | 15.15 | | | |
| 121,2 Waldershof | | | 14.22 | | | | 15.22 | | | |
| 124,2 Marktredwitz | | 14.01 | 14.26 | | | 15.01 | 15.26 | | | 16.01 |
| Marktredwitz 850 | | 14.03 | 14.45 | | | 15.03 | 15.45 | | | 16.03 |
| Hof Hbf | | 14.29 | 15.23 | | | 15.29 | 16.23 | | | 16.29 |

Die Bahnhöfe Hersbruck (km 27,7), Hohenstadt (33,4) und Vorra (39,8) wurden 1877 so angelegt, dass sie (mit bis zu 2 km langen Fußwegen) mehrere umliegende Orte erschließen. Das war kein Problem, so lange es keine Alternativen zu den Zügen gab. Wenn aber ein PKW vor der Haustür wartet, schreckt der weite Fußweg zur Station viele potenzielle Fahrgäste ab. **FiT** ersetzt daher die Bahnhöfe durch je zwei neue Stationen in besserer Lage zur Wohnbebauung.

Die Oberleitung der *Citybahn* könnte im neuen Bahnhof Hersbruck (km 28,5) enden. Es wäre aber sinnvoll, bis km 31,5 und die anschließende Verbindungskurve nach Pommelsbrunn an der KBS 895 zu elektrifizieren, damit man die links der Pegnitz verkehrende Linie C 1 bei Störungen umleiten kann. **FiT** hätte darüber hinaus noch 8,5 km der KBS 840 bis zum alten Bahnhof Vorra elektrifiziert.

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------|--------------|---------------|-----------|--------------|--------------|---------------|-----------|--------------|--------------|
| <i>Hof Hbf</i> | 13.31 | | | 13.37 | 14.31 | | | 14.37 | 15.31 | |
| <i>Marktredwitz 850</i> | 13.57 | | | 14.15 | 14.57 | | | 15.15 | 15.57 | |
| Zug | IR | E | RB / E | RB | IR | E | RB / E | RB | IR | E |
| Marktredwitz | 13.59 | | | 14.34 | 14.59 | | | 15.34 | 15.59 | |
| Waldershof | | | | 14.37 | | | | 15.37 | | |
| Neusorg | | | | 14.44 | | | | 15.44 | | |
| Immenreuth | | | | 14.51 | | | | 15.51 | | |
| Haidenaab-Göppm. | | Kulm | | 14.55 | | Kulm | | 15.55 | | Kulm |
| Kirchenlaibach | 14.18 | -bach | | 14.59 | 15.18 | -bach | | 15.59 | 16.18 | -bach |
| km Bayreuth Hbf | > | 14.28 | | 15.21 | > | 15.28 | | 16.21 | > | 16.28 |
| 12,6 Creußen | < | 14.36 | | an | < | | | an | < | 16.36 |
| 18,2 Schnabelwaid | | | | | | 15.38 | | | | |
| 26,3 Pegnitz | 14.37 | 14.44 | ab | | 15.37 | 15.44 | ab | | 16.37 | 16.44 |
| 42,5 Neuhaus (Pegnitz) | | 14.54 | 15.04 | | | 15.54 | 16.04 | | | 16.54 |
| 45,6 Velden | | | 15.07 | | | | 16.07 | | | |
| 48,7 Rupprechtstegen | | | 15.10 | | | | 16.10 | | | |
| 51,4 Artelshofen | | | 15.13 | CB | | | 16.13 | CB | | |
| 54,0 Vorra | | | 15.16 | | | | 16.16 | | | |
| 58,4 Eschenbach | | | 15.20 | | | | 16.20 | | | |
| 61,2 Hohenstadt | | | 15.23 | ab | | | 16.23 | ab | | |
| 64,7 Hersbruck (re.d.P.) | | | 26/31 | 9.36 | | | 26/31 | 10.36 | | |
| 76,4 Lauf (rechts d.P.) | | 15.13 | | 9.48 | | 16.13 | | 10.48 | | 17.13 |
| 89,3 N-Ostbahnhof | | | | 10.01 | | | | 11.01 | | |
| 93,2 Nürnberg Hbf | 15.18 | 15.24 | 15.49 | 10.06 | 16.18 | 16.24 | 16.49 | 11.06 | 17.18 | 17.24 |
| <i>Nürnberg Hbf 898</i> | | 15.36 | | 10.08 | | 10.36 | | 11.08 | | 17.36 |
| <i>Heilsbronn</i> | | | | 10.35 | | 10.52 | | 11.35 | | |
| <i>Ansbach</i> | | 16.02 | | | | 11.07 | | w 11.56 | | 18.02 |

Gesamtverkehr Nürnberg - Hersbruck (re.d.P.) → KBS 894; w = in Wicklesgr.umsteigen

***) Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.**

Dessen lange gerade Fläche wäre sehr gut für den Lokwechsel bei Güterzügen geeignet. Die Baukosten sind akzeptabel, weil zwischen Hersbruck und Vorrä nur zwei Pegnitzbrücken liegen.

Die folgenden 11 km bis Neuhaus sind hingegen mit 14 Brücken und 7 Tunnels (zusammen 1,5 km lang) „gespickt“. Die Ausrüstung mit einer Oberleitung ist dadurch sehr teuer. **FiT** hätte daher vor der deutschen Wiedervereinigung für die RB elektrische Triebwagen mit Stromspeicher eingesetzt. Die Akkumulatoren müssten nur für 22 km reichen und wären auch mit den vor 1990 verfügbaren Materialien relativ klein gewesen. Nach der „Wende“ hätte man natürlich den elektrischen Lückenschluss zwischen Vorrä und Reichenbach im Vogtland in Angriff genommen. Bis 1995 hätte der Fahrdrat aber erst von Norden her Hof erreicht.

➤ Die Eilzüge nach Bayreuth halten bei **FiT** in der Kreisstadt Lauf statt in Hersbruck. Dort gibt es gute Anschlüsse zur *Citybahn*-Linie 6 von und nach Simmelsdorf (→ KBS 894). Dafür halten die Eilzüge nach Weiden in Hersbruck und hängen dort einen Triebwagen ab, der als RB nach Neuhaus weiter fährt.

➤ Bei **FiT** halten die *IR* auch stündlich in Kirchenlaibach, daher brauchen die Eilzüge keinen „Flügelzug“ nach Marktredwitz mehr. Das verkürzt deren Aufenthalt in Pegnitz enorm und sie kommen schneller als in der Realität nach Bayreuth, obwohl sie zusätzlich abwechselnd in Schnabelwaid und Creußen halten.

841 Bayreuth-Altstadt - Bayreuth Hbf - Neuenmarkt-Wirsberg

a) Bayreuth Hbf - Neuenmarkt-Wirsberg

Die 21 km lange Strecke wurde als erste Privatbahn durch einen Vertrag mit dem Königreich Bayern gebaut. Die Stadt Bayreuth finanzierte den Bahnbau und verpachtete die Anlagen nach der Eröffnung am 28.11.53 an die Staatsbahn. 1905 wurde die Pachtstrecke schließlich verstaatlicht.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Durchgangsverkehr nach Thüringen und Sachsen erheblich ab und zwischen Bayreuth und Neuenmarkt-Wirsberg pendelten fast nur noch Schienenbusse als Nahverkehrszüge.

Erst nach der Deutschen Wiedervereinigung fuhren wieder Fernzüge von Nürnberg über Bayreuth nach Hof (und weiter nach Leipzig oder Dresden). Dabei mussten

sie in Neuenmarkt-Wirsberg die Fahrtrichtung wechseln. Am 10.6.01 ging die *Schlömener Kurve* als östliche Umfahrung in Betrieb, über die bis 2006 vor allem lokbespannte IC und ICE-Dieseltriebwagen mit Neigetechnik fuhren. Nach der Einstellung des Fernverkehrs fuhren zeitweise überhaupt keine Züge mehr planmäßig über die *Schlömener Kurve*. Seit 15.12.13 wird sie wieder von der zweistündlichen RE-Linie Nürnberg - Bayreuth - Hof genutzt.



Nur zwei Jahre lang fuhren ICE von Nürnberg nach Dresden und brachten dabei auch nach Bayreuth hochwertigen Fernverkehr. Das Foto schoss Jörg Schäfer am 11.8.02 am nördlichen Einfahrsignal von Trebgast.

2001 begann der planmäßige Einsatz der extra für die KBS 840 entwickelten ICE-Dieseltriebzüge mit Neigetechnik. 6 der 8 täglichen Zugpaare fuhren über Bayreuth und 2 Zugpaare in Tagesrandlage über Marktredwitz. Sie verkürzten die Reisezeit von Nürnberg nach Dresden um bis zu 80 Minuten, ab 2005 sollte sie unter 4 Stunden liegen.

Nach einem Achsbruch bei Gutenfürst musste die Baureihe 605 aber ab 2.12.02 die Neigetechnik abschalten und fuhr regelmäßig große Verspätungen ein. Im Juli 2003 stellte die DB alle Triebzüge ab und setzte (wie zuvor) Wagenzüge mit Dieselloks und Triebwagen der Baureihe 612 von Nürnberg nach Dresden ein. Drei Monate später waren die Diesel-ICE zwar laut Hersteller wieder für den „bogenschnellen“ Betrieb bereit. Die DB entschied sich aber gegen ihren erneuten Einsatz. Stattdessen lackierte sie Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 612 mit Neigetechnik um und setzte sie als InterCitys ein. Aber auch mit ihnen gab es immer wieder Probleme, daher stellte die DB Ende 2006 den Fernverkehr ganz ein.

b) Bayreuth Hbf - Bayreuth-Altstadt (- Hollfeld)

Am 12.3.1904 wurde die 31,1 km lange Nebenbahn von Bayreuth nach Hollfeld eröffnet. Von Bayreuth Hbf bis zur Abzweigstelle Kreuzstein in km 1,6 fuhren die Züge auf der eingleisigen Hauptbahn nach Schnabelwaid (→ KBS 840). Die ebenfalls eingleisige Hauptbahn nach Kirchenlaibach (→ KBS 845) liegt bis dorthin parallel, wodurch der täuschende Eindruck von Zweigleisigkeit entsteht.

Wie auf bayrischen Lokalbahnen üblich, beheimatete man Personal und Lokomotiven am Endpunkt der Strecke. Dort übernachteten sie und fuhren nachfragegerecht am frühen Morgen den ersten Zug stadteinwärts. Hollfeld hatte drei Hauptgleise und mehrere Nebengleise. Der zweistöckige Lokschuppen mit Wohngebäude und das Empfangsgebäude sind heute noch erhalten.

Am 26.6.1909 ging die Nebenbahn nach Thurnau in Betrieb (→ KBS 829). Bis zum Bayreutherr Stadtteil Altstadt nutzte sie das Gleis der Hollfelder Bahn mit. Der Bahnhof wurde dafür erheblich erweitert. Die Zugfahrt von Bayreuth nach Hollfeld dauerte anfangs zwei Stunden, wobei drei Zugpaare verkehrten. Bis zum Zweiten Weltkrieg kam ein viertes Zugpaar hinzu und die Fahrzeit der typisch bayrischen Lokalbahn-Züge wurde auf rund 1½ Stunden verkürzt.

Ab 1950 lösten die Schienenbusse der Baureihe 795 die Dampflokomotiven ab. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) verdichtete den Fahrplan und verkürzte die Fahrzeit auf etwa eine Stunde. Dennoch wanderten immer mehr Fahrgäste zu PKW und Bussen ab, zumal die Straße von Bayreuth nach Hollfeld direkter trassiert ist. (24 Straßen-km statt 34 Bahn-km.)

Ab 1972 setzte die *DB* fabrikneue Triebwagen der Baureihe 614 nach Hollfeld ein und 1973 bauten Stadt und Landkreis Bayreuth die „Realschule 2“ in der Nähe des Bahnhofs Bayreuth-Altstadt. Trotz wieder zunehmender Fahrgastzahlen stellte die *DB* aber am 28.9.74 den Personenverkehr ein und schon ein Jahr später folgte der letzte Güterzug. Westlich von Altstadt wurden die Gleise bald abgebaut, weil man die Trasse teilweise zur Erweiterung von Straßen brauchte. Bis Obersees wurde sie zum Radweg umgebaut und Anfang der 2000er Jahre asphaltiert.

Nur die zahlreichen Gleisanschlüsse im Bayreuther Stadtgebiet bediente die *DB* noch 20 Jahre lang auf der Schiene. Ende der 1980er Jahre wurde die direkt neben dem Gleis liegende Universität Bayreuth umfassend erweitert. Die Stadtverwaltung untersuchte einen neuen Haltepunkt an der Brücke über den Emil-Warburg-Weg. Man hätte ihn gut mit den städtischen Bussen verknüpfen und zumindest den Fortbestand der ersten 700 Meter (ab dem *Abzweig Kreuzstein*) sichern können. Es kam aber zu keinen konkreten Beschlüssen.

Am 30.9.94 löste die Deutsche Bahn den Gütertarifpunkt Bayreuth-Altstadt auf, 14 Tage später verließ der letzte Güterzug den Bahnhof. Am 4.6.95 kam letztmals ein Personenzug auf die Strecke, als ein moderner Dieseltriebwagen der Baureihe 628 im Zweistundentakt zwischen Weidenberg und Röhrensee pendelte, um Zukunftsperspektiven zu zeigen. Kurz danach kaufte die Stadt Bayreuth die 3,7 km vom *Abzw. Kreuzstein* bis zum Bahnhof Altstadt. Ein Gutachten kam Ende 1996 jedoch zu dem Ergebnis, dass die Reaktivierung unwirtschaftlich wäre. Das Projekt wurde daher „beerdigt“ und die Trasse für einen Radweg genutzt.

c) Erklärung zum Bahnhof „Bayreuth-Altstadt“

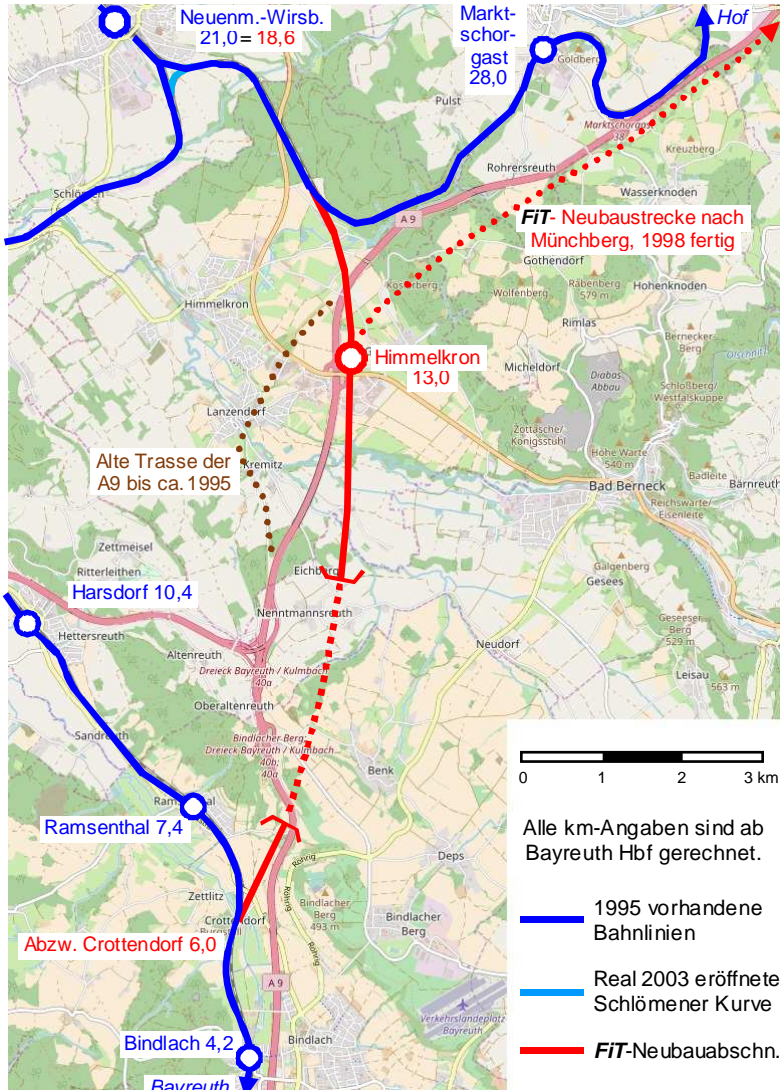
Der Name „Bayreuth Altstadt“ ist etwas verwirrend: Denn es handelt sich dabei nicht um das historische Stadtzentrum, sondern einen mehr oder wenig zufällig so genannten Stadtteil. Der Bahnhof lag nur 100 Meter von der *Johannes-Kepler-Realschule* und dem Berufsschulzentrum entfernt, die regelmäßig für großes Schüleraufkommen sorgen. Zudem bot er sich am Südwestrand der geschlossenen Bebauung als Verknüpfungspunkt zu den zahlreich dort verkehrenden Buslinien und als Park+Ride-Platz an. Zwar wären die Züge bis Bayreuth Hbf im Fahrplan nur eine Minute schneller als die Busse gewesen – sie hätten sich aber seltener verspätet, weil sie nicht auf der Straße im Stau stecken bleiben.

d) Maßnahmen bei *FIT*

In der Realität baute die *DB* nur östlich von Neuenenm.-Wirsberg eine 500 Meter lange Verbindungskurve mit engen Radien. Bei der von *FIT* unterstellten besseren Verkehrspolitik wäre hingegen die gesamte Achse Bayreuth - Bindlach - Münchberg - Hof für bis zu 230 km/h aus- und neugebaut worden. 1995 wären davon aber erst der zweigleisige Ausbau Bayreuth Süd - Bindlach - Crottendorf und die daran anschließenden 10 Neubau-km über den Bahnhof Himmelkron zum Abzweig der KBS 828 westlich der *Schiefen Ebene* in Betrieb gewesen. Sie unterfährt in einem 3,6 km langen Tunnel den Höhenzug beim Autobahndreieck Bayreuth-Kulmbach und überquert dann auf zwei Brücken das Tal des *Weißes Mains*.

Von Bayreuth nach Neuenmarkt-Wirsberg pendeln wie in der Realität stündlich RB, die bei *FIT* aber immer sehr gute Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber zu den Eilzügen nach Hof haben (→ KBS 828). Im Gegensatz zur Realität enden sie in Kulmbach, weil sie 8 Minuten auf die Weiterfahrt warten müssten, um gute Anschlüsse in Lichtenfels zu erreichen. Diese Aufgabe übernimmt der folgende Eilzug, der Bayreuth dadurch auch attraktive Verbindungen nach Lichtenfels und Bamberg bringt.

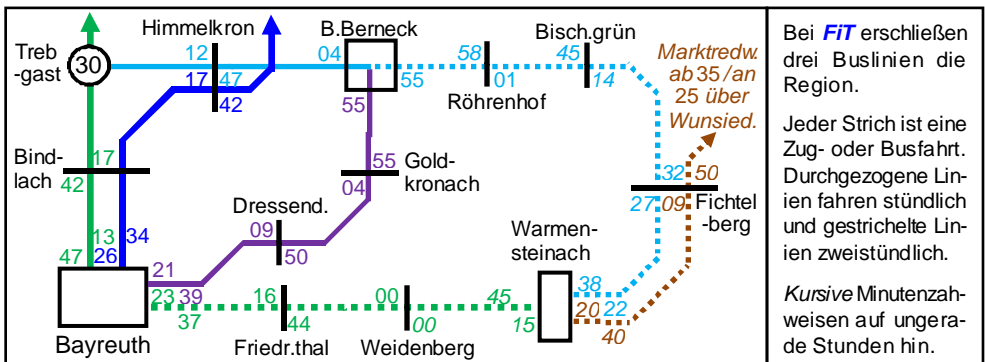
Die RB von und nach Kulmbach hätten in Bayreuth Hbf 26 Minuten Wendezeit. Das reicht, um sie 5,3 km weiter nach Bayreuth-Altstadt zu schicken und dabei vier neue Stationen zu bedienen. **FIT** hätte daher das Angebot der Stadt Bayreuth für einen neuen Haltepunkt an der Universität dankbar angenommen. Das Ergebnis wäre eine Durchmesserlinie, die in Bayreuth als „Stadtbahn“ vermarktet wird und in der natürlich auch der Stadtverkehrstarif gilt. In Bayreuth Hbf gäbe es gute Anschlüsse zu den Eilzügen nach Nürnberg und Weiden (→ KBS 844).





| Nürnberg Hbf | 12.36 | | | | 13.36 | | | | 14.36 | |
|-------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| Pegnitz 840 | 13.16 | | | | 14.16 | | | | 15.16 | |
| Zug | E | | RB | RB | E | | RB | RB | E | |
| km Bayreuth-Altstadt | > | | Markt | 14.03 | > | | Markt | 15.03 | > | |
| 4,0 L.-Thoma-Brücke | < | | -redw. | 14.05 | < | | -redw. | 15.05 | < | |
| 2,7 Universität (Mensa) | > | | > | 14.07 | > | | > | 15.07 | > | |
| 1,1 Bayr.-Dürschnitz | < | | 14.19 | 14.09 | < | | 15.19 | 15.09 | < | |
| 5,3 Bayreuth Hbf | 13.32 | ab | 14.21 | 14.11 | 14.32 | ab | 15.21 | 15.11 | 15.32 | ab |
| 9,5 Bindlach | 13.34 | 13.40 | an | 14.13 | 14.34 | 14.40 | an | 15.13 | 15.34 | 15.40 |
| > Neudrossenfeld | | > | | 14.17 | | > | | 15.17 | | > |
| < Himmelkron | > | 01/02 | > | > | 01/02 | > | > | 01/02 | > | 01/02 |
| 12,7 Ramsenthal | 13.42 | < | E | < | 14.42 | < | E | < | 15.42 | < |
| 15,7 Harsdorf | > | > | von | 14.20 | > | > | von | 15.20 | > | > |
| 21,0 Trebgast | < | < | Hof | 14.23 | < | < | Hof | 15.23 | < | < |
| 26,3 Neuenm.-Wirsberg | > | > | > | 28/31 | > | > | > | 28/31 | > | > |
| 30,0 Ludwigschorgast | 13.48 | < | 14.20 | 14.36 | 14.48 | < | 15.20 | 15.36 | 15.48 | < |
| 32,4 Untersteinach | | < | | 14.40 | | < | | 15.40 | | < |
| 38,7 Kulmbach | | > | | 14.43 | | > | | 15.43 | | > |
| Lichtenfels 828 | 13.57 | 14.24 | 14.29 | 14.49 | 14.57 | 15.24 | 15.29 | 15.49 | 15.57 | 16.24 |
| Bamberg 820 | 14.25 | | 14.49 | NW*) | 15.25 | | 15.49 | NW*) | 16.25 | |
| | 14.48 | | 15.12 | | 15.45 | | 16.12 | | 16.48 | |

NW*) RB hat in Neuenmarkt-Wirsberg Anschluss zum Eilzug nach Hof.
Umsteigezeit 3 Minuten am gleichen Bahnsteig gegenüber.

Am neuen Bahnhof Himmelkron stünde für jeden Eilzug aus Nürnberg ein Bus bereit, der die Fahrgäste nach Bad Berneck bringt. Ab dort geht es abwechselnd weiter über Bischofsgrün und Fichtelberg nach Warmensteinach (mit RB-Anschluss) oder über Goldkronach nach Bayreuth (mit Eilzug-Anschluss):



| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|------------------------------|-------|-----------------------|---|------------------------------|-------|-----------------------|---|------------------------------|-------|
| Bamberg 820 Lichtenfels 828 | 13.12 13.35 | NW*) | 13.48 14.11 | | 14.15 14.35 | | 14.48 15.11 | NW*) | 15.12 15.35 | |
| 1,00 Zug | E | RB | E |  | E | RB | E |  | E | RB |
| km Kulmbach | 14.02 | 14.11 | 14.30 | 14.36 | 15.02 | 15.11 | 15.30 | 15.36 | 16.02 | 16.11 |
| 6,3 Untersteinach | > | 14.16 | > | > | < | 15.16 | > | < | > | 16.16 |
| 8,7 Ludwigschorgast | < | 14.19 | < | < | < | 15.19 | < | > | < | 16.19 |
| 12,4 Neuenm.-Wirsb. | 14.11 | 14.23 | 14.39 | < | 15.11 | 15.23 | 15.39 | < | 16.11 | 16.23 |
| > Trebgast | > | 28/31 | > | < | > | 28/31 | > | < | > | 28/31 |
| < Harsdorf | < | 14.36 | nach | > | < | 15.36 | nach | > | < | 16.36 |
| > Ramsenthal | > | 14.39 | Hof | < | > | 15.39 | Hof | < | > | 16.39 |
| 18,9 Himmelkron | 14.17 | < | | < | 15.17 | < | | < | 16.17 | < |
| < Neudrossenfeld | > | > | | 58/59 | > | > | | 58/59 | > | > |
| 27,7 Bindlach | | 14.42 | RB | > | | 15.42 | RB | > | | 16.42 |
| 31,9 Bayreuth Hbf | 14.26 | 14.47 | ab | 15.20 | 15.26 | 15.47 | ab | 16.20 | 16.26 | 16.47 |
| | 14.28 | 14.49 | 14.39 | an | 15.28 | 15.49 | 15.39 | an | 16.28 | 16.49 |
| 33,0 Bayr.-Dürschnitz | < | 14.53 | 14.41 | | < | 15.53 | 15.41 | | < | 16.53 |
| 34,6 Universität (Mensa) | > | 14.53 | > | | > | 15.53 | > | | > | 16.53 |
| 35,9 L.-Thoma-Brücke | < | 14.55 | Markt | | < | 15.55 | Markt | | < | 16.55 |
| 37,2 Bayreuth-Altstadt | > | 14.57 | -redw. | | > | 15.57 | -redw. | | > | 16.57 |
| Pegnitz 840 Nürnberg Hbf | 14.43 15.24 | | | | 15.43 16.24 | | | | 16.43 17.24 | |

842 Bayreuth - Weidenberg - Warmensteinach

Die knapp 23 km lange *Lokalbahn* wurde am 15.8.1896 eröffnet und das Personal und die Lokomotiven wie üblich am Endbahnhof Warmensteinach stationiert. Der Verkehr anfangs eher gering, es gab täglich drei Zugpaare. 1944 gab es werktags vier und 1963 täglich sechs Personenzugpaare. Eine Besonderheit war der Wintersportverkehr, für den auch Züge nach Nürnberg und Bamberg durchfuhren. Bis zu vier Sonderzüge standen sonntags in Warmensteinach, teilweise hatten sie zwei Tenderlokomotiven und mehrere vierachsige Eilzugwagen.


Ab Mai 1982 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Betrieb an Wochenenden ein. Es gab nur noch montags bis freitags 3 Züge nach Bayreuth und 2 Züge nach Warmensteinach, hinzu kamen einige Busse. Die *DB* führte nur noch die dringendsten Reparaturen an den Gleisen durch, und ab 1.1.1993 sperrte sie (entgegen geltendem Gesetz) den Abschnitt östlich von Weidenberg. Die Proteste dagegen waren nur halbherzig, daher wiederholte die *DB* das gleiche Spiel auch auf dem unteren Teilstück und sperrte die Strecke am 10.6.01 ganz.

Dieses mal nahmen die Politiker das feindliche Verhalten der *DB* nicht einfach so hin und sorgten schließlich dafür, dass die *DB* die Strecke an die *Deutsche Regio-*

naleisenbahn (DRE) verkaufen musste. Nach notdürftigen Reparaturen fuhren ab 5.5.02 wieder Züge nach Weidenberg, der Betrieb endete aber am 1.6.04 erneut. Grund dafür war der Abriss der Bahnbrücke über die Autobahn A9, um deren sechsspurigen Ausbau (mit „Einhausung“) zu ermöglichen.

Die Bahnlinie bekam im folgenden Jahr eine neue und längere Brücke, zudem wurden der Oberbau und die Gleise bis Weidenberg von Grund auf erneuert. Leider wurden dabei alle Nebengleise „abgehängt“, sodass auch in das Bayreuther Industriegebiet St.Georgen keine Güter mehr auf der Schiene rollen können. Ab 10.1.07 fuhren Dieseltriebwagen der Baureihe 628 montags bis freitags 7 mal nach Weidenberg und 8 mal nach Bayreuth. Weiter nach Warmensteinach musste man in Busse umsteigen.

Im September 2009 reaktivierte die *Firma Zapf* ihren Gleisanschluss in Görschnitz, um Fertiggaragen per Bahn nach Österreich und Italien zu versenden. Seit dem 12.6.11 bedient das Verkehrsunternehmen *agilis* das neugeschaffene *Dieselnetz Oberfranken* mit *RegioShuttles* der Baureihe 650. Nach Weidenberg gibt es seither (auch am Wochenende) einen Stundentakt.

| | | | | | | | |
|-------|-------|-------|------|--|-------|-------|-------|
| 11.36 | 12.36 | 13.36 | | Nürnberg Hbf | 14.24 | 15.24 | 16.24 |
| 12.16 | 13.16 | 14.16 | | Pegnitz | 13.43 | 14.43 | 15.43 |
| 12.33 | 13.33 | 14.33 | | Bayreuth Hbf 840 | 13.27 | 14.27 | 15.27 |
| 11.35 | 12.35 | 13.35 | | Weiden | 14.25 | 15.25 | 16.25 |
| 12.13 | 13.13 | 14.13 | | Kirchenlaibach | 13.46 | 14.46 | 15.46 |
| 12.29 | 13.29 | 14.29 | | Bayreuth Hbf 844 | 13.31 | 14.31 | 15.31 |
| RB | RB | RB | | Zug | RB | RB | RB |
| 12.37 | 13.37 | 14.37 | km | Bayreuth Hbf | 14.23 | 15.23 | 16.23 |
| 12.39 | 13.39 | 14.39 | 1,9 | Bayr. St.Georgen | 14.20 | 15.20 | 16.20 |
| 12.41 | 13.41 | 14.41 | 3,6 | Laineck | 14.18 | 15.18 | 16.18 |
| 12.43 | 13.43 | 14.43 | 4,5 | Friedrichsthal | 14.16 | 15.16 | 16.16 |
| 12.47 | 13.47 | 14.47 | 6,9 | Döhlau | 14.12 | 15.12 | 16.12 |
| 12.52 | 13.52 | 14.52 | 10,0 | Untersteinach | 14.07 | 15.07 | 16.07 |
| 12.54 | 13.54 | 14.54 | 11,7 | Görschnitz | 14.05 | 15.05 | 16.05 |
| 12.58 | 58/03 | 14.58 | 13,9 | Weidenberg | 14.01 | 56/01 | 16.01 |
| 13.01 | 14.01 | 15.01 | 15,6 | Mengersreuth | 13.58 | 14.53 | 15.58 |
| 13.04 | 14.04 | 15.04 | 17,6 | Sophienthal | 13.55 | 14.50 | 15.55 |
| 13.08 | 14.08 | 15.08 | 19,8 | Zainhammer | 13.51 | 14.46 | 15.51 |
| 13.13 | 14.13 | 15.13 | 22,9 | Warmensteinach | 13.47 | 14.42 | 15.47 |
| 13.22 | 14.25 | 15.22 | | Warmensteinach  | 13.20 | 14.20 | 15.20 |
| 13.32 | 14.35 | 15.32 | | Fichtelberg | 13.10 | 14.10 | 15.10 |
| 13.45 | MAK | 15.45 | | Bischofsgrün | 12.50 | MAK | 14.50 |

Die Busse fahren in der *Normalverkehrszeit* die 7 km Warmensteinach - Fichtelberg doppelt. Daher gibt es ab Warmensteinach zur Minute 40 einen weiteren Anschluss nach Marktredwitz (Grafik → KBS 841).

Montag bis Freitag fahren nur nach Marktredwitz (MAK) zusätzliche Busse. Sie sind unsymmetrisch, damit in der der Richtung mit der größeren Nachfrage kürzere Wartezeiten entstehen.

Die blau dargestellten RB und Busse fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Die Reaktivierung des oberen Abschnitts nach Warmensteinach wird immer unwahrscheinlicher, die Gleise wurden schon 2007 hinter Mengersreuth größtenteils abgebaut. 2010 besagte ein Gutachten, dass es für die erforderlichen Investitionen zu wenig Fahrgäste gäbe. Dabei wurde aber nur der Zuwachs auf diesem Abschnitt gezählt und nicht berücksichtigt, dass auch westlich von Weidenberg (ohne Mehraufwand) mehr Fahrgäste in den Zügen säßen. Nach und nach rückten immer mehr Politiker von der Bahnreaktivierung ab, und 2017 begann schließlich der Bau eines Radwegs auf der früheren Gleistrasse.

FIT hätte das Gleis östlich von Weidenberg 1993 natürlich nicht wegen „technischer Mängel“ kurzfristig stillgelegt. Stattdessen hätte man die ganze Strecke nach und nach saniert, damit die Züge die knapp 23 km in 36 Minuten schaffen.

Schon 1995 hätte es ein vertaktetes Angebot gegeben: In der *Normalverkehrszeit* zweistündlich und montags bis freitags vor 8.00 Uhr und ab 12.00 Uhr stündlich. In Bayreuth ergeben sich perfekte Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber zu den Eilzügen nach Nürnberg. Um lange Standzeiten auf der KBS 844 zu vermeiden, fahren die Züge aus Warmensteinach als Eilzug nach Weiden weiter.

844 Bayreuth - Kirchenlaibach - Pressath - Weiden

Die *Bayerische Ostbahngesellschaft* erhielt am 3.1.1862 die Konzession zum Bau der Strecke Irrenlohe (bei Schwandorf) - Weiden - Bayreuth. Die Arbeiten begannen noch im selben Jahr und am 1.12.1863 wurde die 90 km lange Bahnlinie feierlich eröffnet. Von Schwandorf bis Irrenlohe verlief sie eingleisig parallel zur ebenfalls eingleisigen Ostbahnstrecke Regensburg - Schwandorf - Amberg - Nürnberg. Bahnkörper und Kunstbauten wurden von Anfang an für ein zweites Gleises bemessen, die Strecke zwischen Bayreuth und Weiden ist aber bis heute eingleisig und nicht elektrifiziert.

In Bayreuth konnte man in die Züge der „Pachtbahn“ nach Neuenmarkt-Wirsberg (→ KBS 840) umsteigen. Zunächst fuhren nur drei Personenzugpaare zwischen Bayreuth und Schwandorf, doch schon nach wenigen Jahren kam ein internationaler „Courierzug“ von Köln nach Wien hinzu. Am 1.11.1865 wurde die Strecke Hof - Eger - Weiden eröffnet (→ KBS 850), deren Züge nach Regensburg weiter fuhren. Die meisten Züge aus Bayreuth endeten dafür fortan in Weiden.

Am 1.1.1876 übernahm die Bayerische Staatsbahn die Gleise nach der Verstaatlichung der *Ostbahngesellschaft*. 1877/78 erweiterte sie Kirchenlaibach für die *Fichtelgebirgsbahn* (→ KBS 845): Der neue Kreuzungsbahnhof bekam 7 Durch-

gangsgleise mit Bahnsteigen, 4 weitere Haupt- und 4 Nebengleise. Nach der Aufgabe des regionalen Güterverkehrs baute die *Deutsche Bahn AG* ab der Jahrtausendwende 3 Bahnsteiggleise, die meisten Güterverkehrsanlagen und das Bahnbetriebswerk im Süden des Bahnhofes zurück.

Am 12.6.11 übernahm die Verkehrsgesellschaft *agilis* mit 38 RegioShuttle-Triebwagen den Betrieb auf den nicht-elektrifizierten Nahverkehrsstrecken in Oberfranken. Darunter auch die KBS 844 im Stundentakt. Die Anschlüsse in Marktredwitz waren jedoch teilweise schlecht. Daher wurde das Angebot ab 13.12.15 zwischen Bayreuth und Kirchenlaibach durch eine zusätzliche RB-Linie nach Marktredwitz verdichtet: Bis auf einzelne Taktlücken am Vormittag ergänzen sie die RB nach Weiden zu einem halbstündlichen Rhythmus.

Auch bei *FIT* gibt es zwei Linien zwischen Bayreuth und Kirchenlaibach, um die vielen Anschlusswünsche gut zu erfüllen. Die Eilzüge kommen in Bayreuth zur Minute 29 an und fahren schon 31 wieder ab. Das schaffen ein Fahrer und ein Triebwagen nicht. Um uneffektiv lange Standzeiten zu vermeiden, fahren die Züge als

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------------|---|--------------------|--|-----------------------|---|--|--|--|-------------------------|--|----------------|
| 11.42 12.23 | 11.36 12.16 | > | 12.42 13.23 | > | 12.36 13.16 | 13.42 14.23 | Nürnberg Hbf Pegnitz Warmensteinach Bayreuth Hbf 840 | 14.13 13.37 | > | 15.13 14.37 | > | 16.24 15.43 | 16.13 15.37 |
| E | RB | | E | RB | E | | Zug | E | RB | E | RB | E | |
| 12.31 | 12.39 12.41 12.44 | | 13.31 13.23 | | 13.39 13.41 13.44 | | km Bayreuth Hbf 1,1 Bayr.-Dürschnitz 3,8 Bayr.-Eremitage | 13.29 | 14.21 14.18 14.15 | 14.29 | 15.21 15.18 15.15 | 15.29 | |
| 12.40 12.46 | 12.48 12.53 12.59 | | 13.37 13.29 | | 13.48 13.53 13.59 | | 8,0 Stockau 12,6 Seybothenreuth 18,8 Kirchenlaibach | 13.19 13.13 | 14.11 14.06 14.00 | 14.24 14.13 | 15.11 15.06 15.00 | 15.19 15.13 | |
| 12.47 > | 13.00 13.26 | > | 13.47 13.39 | > | 14.00 14.26 | > | > Marktredwitz 840 | 13.12 > | 13.59 13.34 | 14.12 > | 14.59 14.34 | 15.12 > | |
| 12.53 58/01 | an 13.53 | an 58/01 | 14.53 14.45 | an 58/01 | 14.47 14.39 | 14.53 14.45 | 25,8 Neustadt a. Kulm 31,3 Trabit | 13.06 58/01 | ab 14.06 | 14.06 58/01 | ab 14.34 | 15.06 58/01 | |
| 13.07 13.13 13.20 13.25 | | | 14.07 14.13 14.20 14.25 | | 15.07 15.13 15.20 15.25 | | 37,2 Pressath 43,2 Schwarzenbach 53,1 W-Brandweier 58,1 Weiden | 12.52 12.46 12.39 12.35 | | 13.52 13.46 13.39 13.35 | | 14.52 14.46 14.39 14.35 | |
| 13.31 13.59 14.26 | | | 14.27 14.19 15.26 | | 15.31 15.59 16.26 | | Weiden 850 Schwandorf Regensburg Hbf | 12.29 12.01 11.34 | | 13.33 13.01 12.34 | | 14.29 14.01 13.34 | |

Gesamtverkehr Bayreuth Hbf - Bayr.-Dürschnitz → KBS 841

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

RB nach Warmensteinach weiter. Das ermöglicht auch, dass die Eilzüge Himmelskron - Nürnberg und die Züge Warmensteinach - Weiden in Bayreuth Hbf am gleichen Bahnsteig halten und viele Umsteiger nur kurze Fußwege zurücklegen müssen.

FIT verbessert die Erschließung der Region mit drei neuen Stationen:

- Der Haltepunkt *Dürschnitz* liegt am gemeinsamen Abschnitt mit der KBS 840 und wird auch von den Zügen nach Bayreuth-Altstadt bedient (→ KBS 841).
- Der Haltepunkt *Eremitage* liegt beim *Eremitagepark* zwischen den Bayreuther Stadtteilen Sankt Johannis, Colmdorf und Aichig. Schon am 1.12.1910 wurde dort eine Station mit eingeschossigem Empfangsgebäude in Holzbauweise eröffnet. 1939 kamen ein kleines Stellwerk und ein Kreuzungsgleis hinzu, die beide 1971 zurückgebaut wurden. Seit 1973 halten keine Züge mehr und das Empfangsgebäude wurde inzwischen abgerissen.
- Der Haltepunkt *Brandweiher* liegt beim gleichnamigen Weidener Stadtteil. Nicht weit entfernt ist das großflächige Industriegebiet West.

Der Bahnhof *Neustadt am Kulm* heißt in der Realität *Kemnath-Neustadt* und liegt zwischen den beiden Orten: Zur Ortsmitte von Neustadt (1.200 Einwohner) sind es „nur“ 3 km, daher verwendet **FIT** diesen Namen für die Station.

850 Hof - Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg

*In der Realität wurde die Hauptstrecke Hof - Regensburg 1992 von 850 in 855 umbenannt. **FIT** hätte ihr die Nummer gelassen, die sie 1972 bei der Kursbuchreform bekommen hatte. Die hintere 0 betont die Bedeutung, die sie für Ostoberfranken und die Oberpfalz wieder bekommen sollte.*

Die heute wie „aus einem Guss“ wirkende Hauptstrecke besteht eigentlich aus vielen Teilen, die zwischen 1859 und 1882 eröffnet wurden: Als erstes 1859 Regensburg - Schwandorf (mit Weiterführung nach Hersbruck) und vier Jahre später die Verlängerung nach Weiden. 1864 folgte Weiden - Wiesau - Waldsassen, und ab dem 1.11.1865 konnte man über Eger und Selb-Plößberg nach Hof fahren.

Die Reise führte jedoch durch benachbartes Ausland, denn Eger lag im Kaiserreich Österreich. 1877 folgte die Verbindung von Marktredwitz nach Hof, und erst weitere fünf Jahre später wurde am 1.6.1882 schließlich die Lücke zwischen Wiesau und Marktredwitz geschlossen. Erst dann war die heute so normal erscheinende Verbindung von Regensburg nach Hof (ohne Umweg durch Böhmen) fertig.

Die KBS 850 wurde Anfang des 20. Jahrhunderts auf voller Länge zweigleisig ausgebaut und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h, nachdem sie 2005 für bogenschnellen Betrieb ausgebaut wurde. Die Elektrifizierung ist zwar seit der „Wende“ 1989 geplant, aber immer noch nicht konkret absehbar. Bedeutung für den Fernverkehr hat nur noch der nördliche Teil Hof - Marktredwitz, der zwei- stündlich von Langlauf-REs Dresden - Hof - Nürnberg bedient wird. Von Hof nach Regensburg fahren unmittelbar nach der „Wende“ zweistündlich InterRegios (IR), ihr Fahrplan wurde aber nach und nach ausgedünnt und 2001 war ganz Schluss.

Die BEG bestellte als leidlichen Ersatz einen Vierstundentakt, den die *Regentalbahn* unter dem Markennamen „ALEX“ fährt.



1995 setzte die Deutsche Bahn AG noch eine bunte Fahrzeugflotte ein. In Schwandorf standen ein mintgrüner VT 628, eine blau-beige V 211 und die rote 218 229.

FIT hätte die IR von Nürnberg und Regensburg nach Hof nach der Wende langfristig etabliert und weiter entwickelt. Statt 150 Meter langer lokbespannter Züge hätte es kürzere Wagengruppen mit *passiver Neigetechnik* gegeben. (Erklärung zu den Fahrzeugen → KBS 840). Die Region hätte durch mehr Flexibilität und die Zweigstrecken durch bessere Anschlüsse profitiert. Mit der Zeit wäre die Nachfrage kontinuierlich gestiegen und die Züge wären länger geworden.

Zwischen Regenstauf und Maxhütte-Haidhof wurde das Gleis 1859 in einer großen Schleife um einen Hügel herum trassiert. Die Züge müssen dort stark abbremsen und verlieren viel Zeit. **FIT** hätte dort schon bis 1990 eine 4,5 km lange neue Trasse gebaut und den Abschnitt um 3 km verkürzt.

Bis Weiden sind die geografischen Gegebenheiten dann sehr günstig, der *IR* ist zwischen den Städten jeweils eine knappe halbe Stunde unterwegs und erreicht *Integrale Taktknoten* zur Minute 00 und 30. Nördlich von Weiden klappt das auf der kurvenreichen Trasse leider nicht, daher kommt der *IR* erst 8 Minuten nach

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------------|--------------|-------|-------|--------------|-------|-------|---------------|--------------|-------|
| <i>Zwickau Hbf</i> | Leipz. | 15.35 | | | 16.35 | | | Leipz. | 17.35 | |
| <i>Plauen oberer Bf</i> | 13.59 | 14.07 | | | 15.07 | | | 15.59 | 16.07 | |
| <i>Hof Hbf</i> | 14.17 | 14.25 | | | 15.25 | | | 16.17 | 16.25 | |
| Zug | IR | IR | RB | RB | IR | RB | RB | IR | IR | RB |
| km Hof Hbf | 14.23 | 14.31 | 14.39 | | 15.31 | 15.39 | | 16.23 | 16.31 | 16.39 |
| 5,6 Oberkotzau | | | 14.44 | | | 15.44 | | | | 16.44 |
| 11,5 Martinlamitz | | | 14.49 | | | 15.49 | | | | 16.49 |
| 18,0 Kirchenlamitz Ost | | | 14.55 | | | 15.55 | | | | 16.55 |
| 23,1 Marktleuthen | | | 15.00 | Selb | | 16.00 | Selb | | | 17.00 |
| 30,2 Röslau | | | 15.06 | > | | 16.06 | > | | | 17.06 |
| 34,1 Wuns.-Holenbrunn | | | 15.10 | 15.46 | | 16.10 | 16.37 | | | 17.10 |
| | 15.49 | 14.57 | 15.17 | 15.53 | 15.57 | 16.17 | 16.44 | 17.49 | 16.57 | 17.17 |
| 41,5 Markttredwitz | | | | | | | | | | |
| | 14.51 | 14.59 | 15.18 | an | 15.59 | 16.18 | an | 16.51 | 16.59 | 17.18 |
| 51,2 Pechbrunn | | > | 15.26 | | > | 16.26 | | | > | 17.26 |
| 59,3 Wiesau (Oberpf) | | Karls | 15.34 | | Karls | 16.34 | | | Karls | 17.34 |
| 69,7 Reuth (b Erabend.) | | ruhe | 15.43 | | ruhe | 16.43 | | | ruhe | 17.43 |
| 77,2 Windischeschenb. | | | 15.50 | Floß | E | 16.50 | | | | 17.50 |
| 84,6 Neustadt (W) West | | | 15.57 | > | Bay- | 16.57 | Floß | | | 17.57 |
| 87,3 Altenstadt (Waldn) | | | 16.00 | 16.18 | reuth | 17.00 | 17.20 | | | 18.00 |
| | 15.29 | | 16.06 | 16.23 | 16.25 | 17.06 | 17.25 | 17.29 | | 18.06 |
| 92,6 Weiden | | | | | | | | | | |
| | 15.31 | | 16.07 | an | 16.27 | 17.07 | an | 17.31 | | 18.07 |
| 97,7 Rothenstadt | | | 16.11 | | | 17.11 | | | | 18.11 |
| 101,1 Unterwildenau | | | 16.15 | | | 17.15 | | | | 18.15 |
| 103,5 Luhe | | | 16.18 | | | 17.18 | | | | 18.18 |
| 109,7 Wernberg-Köblitz | | | 16.23 | | 16.39 | 17.23 | | | | 18.23 |
| 116,4 Pfreimd | | | 16.29 | | | 17.29 | | | | 18.29 |
| 120,9 Nabburg | | | 16.34 | | | 17.34 | | | | 18.34 |
| 128,3 Schwarzenfeld | | | 16.40 | | | 17.40 | | | | 18.40 |
| 131,3 Irrenlohe | | | 16.43 | | | 17.43 | | | | 18.43 |
| | 15.59 | | 16.49 | | 16.59 | 17.49 | | 17.59 | | 18.49 |
| 136,6 Schwandorf | | | | | | | | | | |
| | 16.01 | | 16.50 | | 17.01 | 17.50 | | 18.01 | | 18.50 |
| 152,0 Maxhütte-Haidhof | | | 17.01 | | | 18.01 | | | | 19.01 |
| 161,1 Regenstauf | | | 17.08 | | | 18.08 | | | | 19.08 |
| 171,1 Regensb.-Harthof | | | 17.15 | | | 18.15 | | | | 19.15 |
| 176,2 Regensburg Hbf | 16.25 | | 17.20 | | 17.25 | 18.20 | | 18.25 | | 19.20 |
| <i>Regensburg Hbf</i> | 16.33 | 16.31 | | | 17.33 | | | 18.33 | 18.31 | |
| <i>Plattling 875</i> | > | 16.59 | | | > | | | > | 18.59 | |
| <i>Landshut</i> | 17.09 | <i>Wien</i> | | | 18.09 | | | 19.09 | <i>Wien</i> | |
| <i>München Hbf 930</i> | 17.56 | | | | 18.56 | | | 19.56 | | |

dem IR aus Nürnberg in Marktredwitz an. Man hat daher zwar Anschluss von Nürnberg nach Leipzig, nicht aber von Regensburg nach Dresden. Die Fahrgäste müssen daher leider die voraus fahrende RB benutzen.

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| München Hbf 930 | 12.04 | | | 13.04 | | | | 14.04 | | |
| Landshut | 12.51 | | | 13.51 | | | Wien | 14.51 | | |
| Plattling 875 | > | | 13.04 | > | | 14.04 | 15.01 | > | | 15.04 |
| Regensburg Hbf | 13.27 | | 13.49 | 14.27 | | 14.49 | 15.29 | 15.27 | | 15.49 |
| Zug | IR | RB | RB | E | RB | RB | | IR | RB | RB |
| km Regensburg Hbf | 13.35 | | 13.40 | 14.35 | | 14.40 | | 15.35 | | 15.40 |
| 5,1 Regensb.-Harthof | | | 13.45 | | | 14.45 | | | | 15.45 |
| 15,1 Regenstauf | | | 13.52 | | | 14.52 | | | | 15.52 |
| 24,2 Maxhütte-Haidhof | | | 13.59 | | | 14.59 | | | | 15.59 |
| 39,6 Schwandorf | 13.59 | | 14.10 | 14.59 | | 15.10 | | 15.59 | | 16.10 |
| | 14.01 | | 14.11 | 15.01 | | 15.11 | | 16.01 | | 16.11 |
| 44,9 Irrenlohe | | | 14.16 | | | 15.16 | | | | 16.16 |
| 47,9 Schwarzenfeld | | | 14.19 | | | 15.19 | | | | 16.19 |
| 55,3 Nabburg | | | 14.25 | | | 15.25 | | | | 16.25 |
| 59,8 Pfreimd | | | 14.30 | | | 15.30 | | | | 16.30 |
| 66,5 Wernberg-Köblitz | | | 14.36 | 15.20 | | 15.36 | | | | 16.36 |
| 72,7 Luhe | | | 14.41 | | | 15.41 | | | | 16.41 |
| 75,1 Unterwildenau | | | 14.44 | | | 15.44 | | | | 16.44 |
| 78,5 Rothenstadt | | | 14.48 | | | 15.48 | | | | 16.48 |
| 83,6 Weiden | 14.29 | ab | 14.53 | 15.33 | ab | 15.53 | | 16.29 | ab | 16.53 |
| | 14.31 | 14.35 | 14.54 | 15.35 | 15.37 | 15.54 | | 16.31 | 16.35 | 16.54 |
| 88,9 Altstadt (Waldn) | | 14.40 | 14.59 | Bay- | 15.42 | 15.59 | | | 16.40 | 16.59 |
| 91,6 Neustadt (W) West | | > | 15.02 | reuth | > | 16.02 | | | > | 17.02 |
| 99,0 Windischeschenb. | | Floß | 15.09 | IR | Floß | 16.09 | IR | | Floß | 17.09 |
| 106,5 Reuth (b Erbind.) | | | 15.16 | Karls | | 16.16 | Karls | | | 17.16 |
| 116,9 Wiesau (Oberpf) | | | 15.25 | ruhe | | 16.25 | ruhe | | | 17.25 |
| 125,0 Pechbrunn | | | 15.33 | > | | 16.33 | > | | | 17.33 |
| 135,3 Marktredwitz | 15.09 | ab | 15.42 | 16.01 | ab | 16.42 | 17.01 | 17.09 | ab | 17.42 |
| | 15.11 | 15.16 | 15.43 | 16.03 | 16.07 | 16.43 | 17.03 | 17.11 | 17.16 | 17.43 |
| 142,1 Wuns.-Holenbrunn | | 15.21 | 15.49 | | 16.13 | 16.49 | | | 17.21 | 17.49 |
| 146,0 Röslau | | > | 15.53 | | > | 16.53 | | | > | 17.53 |
| 153,1 Marktleuthen | | Selb | 15.59 | | Selb | 16.59 | | | Selb | 17.59 |
| 158,2 Kirchenlamitz Ost | | | 16.04 | | | 17.04 | | | | 18.04 |
| 164,7 Martinlamitz | | | 16.10 | | | 17.10 | | | | 18.10 |
| 170,6 Oberkotzau | | | 16.15 | | | 17.15 | | | | 18.15 |
| 176,2 Hof Hbf | 15.37 | | 16.21 | 16.29 | | 17.21 | 17.29 | 17.37 | | 18.21 |
| Hof Hbf | 15.43 | | | 16.35 | | | 17.35 | 17.43 | | |
| Plauen oberer Bf | 16.01 | | | 16.53 | | | 17.53 | 18.01 | | |
| Zwickau Hbf | Leipz. | | | 17.25 | | | 18.25 | Leipz. | | |

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Um die *Integralen Taktknoten* in Schwandorf und Weiden stündlich zu bedienen, fährt im Wechsel zum IR zweistündlich ein Eilzug und biegt dann nach Bayreuth ab (→ KBS 844). Er hält auch in Wernberg, und das in nur 3 Minuten Abstand zur RB der Gegenrichtung. Das ermöglicht attraktive Anschlüsse zur Buslinie Sulzbach-Rosenberg - Vohenstrauß. Die zweite wichtige Ost-West-Buslinie fährt von Amberg nach Oberviechtach und kreuzt im Bahnhof Nabburg, wo die RB um 9 Minuten versetzt halten.

Ergänzend zu den IR und RE fährt bei **FIT** stündlich eine RB, die für die 176 km von Hof nach Regensburg 161 Minuten braucht. Nur wenige Fahrgäste nutzen sie auf ganzer Länge, die meisten steigen unterwegs ein und aus. Für Wunsiedel-Holenbrunn und Altenstadt bieten zudem die RB von den Zweigstrecken zusätzliche IR-Anschlüsse.

855 (Nürnberg -) Neukirchen - Freihung - Weiden

Die *Königlich Privilegierte Gesellschaft der Ostbahnen* erbaute die 48,7 km lange Bahnlinie von Neukirchen (a.d. Hauptstrecke Nürnberg - Schwandorf) nach Ullersricht (a.d. Hauptstrecke Hof - Schwandorf) von 1873 bis 1875. Fast 100 Jahre lang erfüllte die *Nebenbahn* die Bedürfnisse der Region mit guten Anschlüssen. Bemerkenswert ist die Hochstufung zur eingleisigen *Hauptbahn* am 30.9.1973 nach der Modernisierung der Gleise und Signalanlagen. Die Bahnhöfe Großalbershof, Freihung, Röthenbach und Weiherhammer bekamen Drucktastenstellwerke und einige kleinere Stationen wurden aufgelassen. Die zulässige Geschwindigkeit wurde von 60 auf 120 km/h erhöht.

Ab 23.5.93 wurde das Angebot durch den Einsatz der Neigetechnik-Triebwagen Baureihe 610 („Pendolino“) nochmals nachhaltig verbessert: Die zunächst als *Regional-Schnell-Bahnen* (RSB) bezeichneten Zügen fuhr im 2-Stunden-Takt und brauchten nur eine Stunde von Nürnberg nach Weiden - damit waren sie bis zu 30 Minuten schneller als die lokbespannten Eilzüge zuvor. Seit 1995 heißen die Züge *Regional-Express* (RE) und seit 2002 fahren sie im Stundentakt.

FIT bedient die KBS 855 wie in der Realität stündlich mit Eilzügen, allerdings ohne Neigetechnik. Durch einen großzügigen Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Vilseck können sie zweistündlich auch in Schönwind halten. Um die Kapazität an die höhere Nachfrage im Großraum Nürnberg anzupassen, wird bis Hersbruck ein Triebwagen angehängt, der als RB nach Neuhaus weiter fährt (→ KBS 840).

| | | | | | | |
|-------|-------|-------|----------------------|-------|-------|-------|
| 8.11 | 9.11 | 10.11 | Nürnberg Hbf 894 | 9.49 | 10.49 | 11.49 |
| 8.30 | 9.30 | 10.30 | Hersbruck re.d.P. | 9.30 | 10.30 | 11.30 |
| E | E | E | Zug | E | E | E |
| 8.44 | 9.44 | 10.44 | km Neukirchen b.S-R. | 9.15 | 10.15 | 11.15 |
| 8.55 | | 10.55 | 14,4 Schönlind | | 10.04 | |
| 9.00 | 58/00 | 11.00 | 20,0 Vilseck | 59/01 | 9.59 | 59/01 |
| 9.07 | 10.07 | 11.07 | 29,5 Freihung | 8.52 | 9.52 | 10.52 |
| 9.17 | 10.17 | 11.17 | 42,1 Weiherhammer | 8.42 | 9.42 | 10.42 |
| 9.20 | 10.20 | 11.20 | 44,9 Etzenricht | 8.39 | 9.39 | 10.39 |
| 9.26 | 10.26 | 11.26 | 51,5 Weiden | 8.34 | 9.34 | 10.34 |
| 9.31 | 11.03 | 11.31 | Weiden 850 | 8.29 | 9.03 | 10.29 |
| 10.26 | 12.23 | 10.26 | Regensburg Hbf | 7.35 | 7.52 | 10.26 |
| 9.58 | 10.31 | 11.58 | Weiden 850 | 8.02 | 9.29 | 10.02 |
| 11.07 | 11.38 | 10.26 | Hof Hbf | 6.53 | 8.22 | 10.26 |

In Weiden wird in geraden Stunden der Eilzug nach Regensburg leider knapp verpasst. Daher gibt es nur abwechselnd im 2-Stunden-Takt gute *IR*-Anschlüsse nach Marktredwitz/ Hof und Schwandorf / Regensburg. Zum Glück sind die *Integralen Taktknoten* in Weiden so attraktiv, dass in jeder Stunde zur Minute 30 viele Busse halten vor dem Empfangsgebäude und Anschlüsse in die Stadt und deren Umgebung anbieten.

860 Nürnberg - Lauf - Amberg - Kümmersbruck / Schwandorf

Die *Bayerische Ostbahn* eröffnete 1859 die erste Verbindung von Nürnberg nach Regensburg über Amberg und Schwandorf. Um die aufwändige Querung der Fränkischen Alb zwischen Neumarkt und Regensburg zu vermeiden, nahm sie dabei fast 50 km Umweg in Kauf. Die direkte KBS 870 ging erst 1873 in Betrieb.

Bis 1861 erbaute die *Ostbahn* die Bahnlinie Schwandorf - Cham - Furth im Wald. Dort hatte man Anschluss zur gleichzeitig fertiggestellten österreichischen Linie über Pilsen nach Prag. Nach 15 Jahren ging die Strecke durch Verstaatlichung an die *Königlich Bayerische Staatseisenbahnen* über. Zwischen 1892 und 1910 eröffnete diese von Amberg aus drei abzweigende Nebenbahnen nach Schnaittenbach, Lauterhofen und Schmidmühlen. (Bis 1976 verloren alle den Personenverkehr und seit 1985 fahren nur noch nach Schnaittenbach Güterzüge.)

Für das stetig wachsende Verkehrsaufkommen bekam der Abschnitt Nürnberg - Schwandorf bis 1912 ein zweites Streckengleis. Dieses wurde jedoch wegen akutem Schienenmangel im Zweiten Weltkrieg von Mögeldorf bis Hersbruck und von Amberg bis Irrenlohe (Abzweigbahnhof 4 km vor Schwandorf) wieder abgebaut.

Erst 1983 verlegte die *Deutsche Bundesbahn* für die erste Nürnberger S-Bahn nach Lauf (links der Pegnitz) das zweite Gleis erneut und elektrifizierte den 17 km langen Abschnitt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Fernverkehr nach Tschechien durch die neuen Grenzen stark zurück. Nur noch wenige Schnell- und Eilzüge fuhren von Nürnberg über Schwandorf, Furth im Wald und Pilsen nach Prag. Zur Verkürzung der Reisezeiten setzte die *DB* ab 1993 Dieseltriebwagen mit Neigetechnik nach dem Vorbild des italienischen *Pendolino* ein. Sie befuhren die Kurven mit bis zu 30% höherer Geschwindigkeit und verkürzten die Reisezeit von Nürnberg nach Schwandorf von 70 bis 75 Minuten auf knapp eine Stunde.

2010 verlegte die *DB* auch auf den 10 km von Lauf bis Hersbruck wieder das zweite Gleis und elektrifizierte 20 km neu, um die S1 nach Hartmannshof zu verlängern. Östlich davon gibt es bis heute keinen Fahrdraht, und von Amberg bis Irrenlohe ist die Strecke immer noch eingleisig.



Am 24.7.12 erreichte der aus Schwandorf kommende Pendolino 610 003 den Bahnhof Amberg. Auf Gleis 3 wartete 928 402 auf seinen nächsten Einsatz als RB. (©J.Schäfer)

Seit 12.12.10 fährt die S1 in der *Normalverkehrszeit* alle 20 Minuten auf der *linken Pegnitzstrecke*: Jeder dritte Zug wendet in Lauf, jeder dritte in Hersbruck und

jeder dritte Zug in Hartmannshof, das dadurch nur stündlich angefahren wird. Dort hat man Anschluss an den stündlichen RE, der in Neukirchen nach Weiden und Schwandorf *geflügelt* wird.

Das **FIT**-Fahrplangefüge erfordert für die Eilzüge Nürnberg - Schwandorf „nur“ eine Fahrzeit von 70 Minuten, was beschleunigungsstarke Dieseltriebwagen auch ohne *Neigetechnik* schaffen. Im Gegensatz zur Realität fahren sie über die linke Pegnitzstrecke, um die Attraktivität der Bahnhöfe und die Verknüpfungen mit der *Citybahn* zu verbessern (→ KBS 895). In Neukirchen gibt es zudem sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ von Amberg nach Weiden (→ KBS 855).

Der **FIT**-Fahrplan bietet zwischen Nürnberg und Schwandorf mit stündlichen Eilzügen ein vertrautes Bild. Es gibt aber mehr zusätzliche Züge ohne *Neigetechnik*: Während 1995 in der Realität montags bis freitags nur vier RB von Amberg nach Nürnberg fahren, wären es bei **FIT** zehn (stündlich von 5:30 bis 8:30 und 13:30 bis 18:30 Uhr.) *Rosenberg Hütte* würde dabei regelmäßig bedient und bliebe im Bewusstsein der Bevölkerung eine attraktive Alternative zum 3 km entfernten Bahnhof Sulzbach-Rosenberg.

| E | RB | E | RB | E | Zug | E | RB | E | RB | E |
|--------|-------|--------|-------|--------|--------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|
| 12.44 | 13.22 | 13.44 | 14.22 | 14.44 | km Nürnberg Hbf | 14.16 | 14.38 | 15.16 | 15.38 | 16.16 |
| | 13.30 | | 14.30 | | 11,6 Röthenbach (P) | | 14.29 | | 15.29 | |
| 12.56 | 13.36 | | 14.36 | | 16,8 Lauf (links d.Peg.) | 14.03 | 14.23 | 15.03 | 15.23 | 16.03 |
| 13.04 | 13.44 | 14.04 | 14.44 | 15.04 | 28,0 Hersbruck (li.d.P.) | 13.55 | 14.15 | 14.55 | 15.15 | 15.55 |
| | 13.49 | | 14.49 | | 33,8 Pommelsbrunn | | 14.10 | | 15.10 | |
| 13.17 | 13.59 | 14.17 | 14.59 | 15.17 | 45,1 Neukirchen b.S-R. | 13.42 | 14.00 | 14.42 | 15.00 | 15.42 |
| 13.26 | 14.08 | 14.26 | 15.08 | 15.26 | 55,2 Sulzbach-Rosenb. | 13.33 | 13.51 | 14.33 | 14.51 | 15.33 |
| c13.29 | 14.11 | | 15.11 | c15.29 | 58,2 Rosenberg Hütte | | 13.48 | c14.30 | 14.48 | |
| 13.37 | 14.19 | 14.36 | 15.19 | 15.37 | 67,1 Amberg | 13.23 | 13.40 | 14.22 | 14.40 | 15.23 |
| 13.38 | 14.20 | 14.37 | 15.20 | 15.38 | 68,4 Amberg-Dultplatz | 13.22 | 13.39 | 14.21 | 14.39 | 15.22 |
| | 14.22 | c14.39 | 15.22 | | > 69,5 Drahthammer | c13.20 | 13.37 | | 14.37 | c15.20 |
| > | 14.24 | > | 15.24 | > | < 71,0 Kümmersbruck | > | 13.35 | > | 14.35 | > |
| < | 14.27 | < | 15.27 | < | 93,6 Schwandorf | < | 13.33 | < | 14.33 | < |
| 13.55 | an | 14.55 | an | 15.55 | | 13.05 | ab | 14.05 | ab | 15.05 |
| 14.04 | | 15.05 | | 16.04 | Schwandorf 865 | 12.55 | | 13.56 | | 14.55 |
| 14.24 | | 15.33 | | 16.24 | Roding | 12.27 | | 13.36 | | 14.27 |
| 14.34 | | 15.48 | | 16.34 | Cham | 12.12 | | 13.26 | | 14.12 |
| 14.01 | | 15.01 | | 15.01 | Schwandorf 850 | 12.59 | | 13.59 | | 14.59 |
| 14.25 | | 15.25 | | 15.25 | Regensburg Hbf | 12.35 | | 13.35 | | 14.35 |
| 15.56 | | 16.56 | | 16.56 | München Hbf | 11.04 | | 12.04 | | 13.04 |

c = Die Eilzüge halten nur an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen

Die RB wenden nicht am Bahnhof Amberg, sondern fahren auf der ehemaligen Nebenbahn nach Schmidmühlen weiter bis Kümmersbrück. Das bringt der Schiene einen Wettbewerbsvorteil, denn in der *Hauptverkehrszeit* schaffen weder Bus noch PKW die 4 km in weniger als zehn Minuten. Das Gleis wurde noch bis 1988 von Güterzügen befahren und wäre mit wenig Aufwand für Personenzüge nutzbar gewesen.







Die Gemeinde Kümmersbruck entstand 1972 durch den Zusammenschluss der bis dahin selbständigen Gemeinden Theuern, Köfering und Gärmersdorf und wurde dank der Nähe zu Amberg eine begehrte Wohngemeinde. Die Bevölkerung nahm durch die Ausweisung von Baugebieten entlang der Bahnlinie erheblich zu. (1987 = 7.640 und 2008 = 10.033 Einwohner.) Amberg und Kümmersbruck waren schon 1990 zusammengewachsen und **FIT** hätte darauf mit der Reaktivierung eines Streckenstücks und drei attraktiven Stationen reagiert:

- *Dultplatz* ist eine neue Station am Abzweig der Nebenbahn von der Hauptstrecke. Daher können dort auch die Eilzüge halten, wenn die RB nicht verkehren.
- *Drahthammer* war bis 1972 ein umfangreicher Bahnhof, weil dort die Nebenbahn nach Lauterhofen abzweigte (→ KBS 861). Für den schlichten Haltepunkt neben dem Amberger Siemeswerk genügt ein 10 Meter breiter Streifen, sodass (wie in der Realität) genug Platz für die neue Siemensstraße geblieben wäre.
- Der Bahnhof *Kümmersbrück* hieß bis zum Gleisabbau 1990 *Haselmühl*. Er liegt günstig zum neuen Gemeindezentrum und bietet auch gute Verknüpfungsmöglichkeiten zu Buslinien in die Umgebung. Busse in das untere Vilstal um Schmidmühlen könnten z.B. ab der Amberger Stadtmitte durch das westliche Stadtgebiet nach Kümmersbruck fahren und dadurch dichten Parallelverkehr vermeiden.

861 Amberg - Kastl - Lauterhofen - Neumarkt / OPf.

1903 wurde die 28,4 km lange Strecke von Amberg nach Lauterhofen eröffnet. Wie die meisten Nebenbahnen in Bayern war sie eine Stichbahn, obwohl die größten Orte Kastl und Lauterhofen damals schon zum Bezirksamt Neumarkt gehörten und viel Verkehr dorthin orientiert war. Am Endpunkt sorgte ein Steinbruch für zusätzliches Aufkommen zu den sonst üblichen Frachten einer landwirtschaftlich geprägten Gegend.

Bis in die 1920er Jahre war die Verlängerung der Bahnlinie nach Neumarkt geplant. Erst 1930 aber bekamen Kastl und Lauterhofen eine Kraftpostverbindung in ihre Bezirksstadt, die später zur Bahnbuslinie Amberg - Neumarkt ausgebaut wurde. Der Schienenpersonenverkehr endete daher schon 1962 und der Güterverkehr folgte 10 Jahre später. Die Gleise wurden anschließend abgebaut, und ein Großteil der Trasse dient heute dem *Schweppermann-Radweg*.

| 8.04 | 10.04 | 11.04 | | 9.59 | 10.59 | 11.59 |
|---|---|---|-----------------------------|---|---|---|
| 8.17 | 10.17 | 11.17 | | 9.42 | 10.42 | 11.42 |
|  |  |  | Bus |  |  |  |
| 8.21 | 10.21 | 12.21 | km Amberg Bf | 9.37 | 11.37 | 13.37 |
| 8.24 | 10.24 | 12.24 | 2 Amberg West | 9.33 | 11.33 | 13.33 |
| 8.35 | 10.35 | 12.35 | 10 Ursensollen | 9.22 | 11.22 | 13.22 |
| 8.41 | 10.41 | 12.41 | 14 Giggelsberg | 9.16 | 11.16 | 13.16 |
| 8.48 | 10.48 | 12.48 | 19 Kastl | 9.09 | 11.09 | 13.09 |
| 8.57 | 10.57 | 12.57 | 25 Lauterhofen | 9.00 | 11.00 | 13.00 |
| 9.05 | 11.05 | 13.05 | 30 Trautmannshofen | 8.52 | 10.52 | 12.52 |
| 9.12 | 11.12 | 13.12 | 35 Pilsach | 8.45 | 10.45 | 12.45 |
| 9.20 | 11.20 | 13.20 | 40 Neum.-Schafhof | 8.37 | 10.37 | 12.37 |
| 9.25 | 11.25 | 13.25 | 43 Neumarkt (Opf) Bf | 8.33 | 10.33 | 12.33 |
| 9.31 | 11.31 | 13.31 | <i>Neumarkt OPf 896</i> | 8.29 | 10.29 | 12.29 |
| 9.53 | 11.53 | 13.53 | <i>Nürnberg Hbf</i> | 8.06 | 10.06 | 12.06 |
| 9.31 | 11.31 | 13.31 | <i>Neumarkt OPf 870</i> | 8.29 | 10.29 | 12.29 |
| 10.15 | 12.15 | 14.15 | <i>Regensburg Hbf</i> | 7.48 | 9.48 | 11.48 |

FIT geht davon aus, dass ab 1985 eine bessere Verkehrspolitik gemacht worden wäre. Da war die Bahnlinie schon über zehn Jahre verschwunden und das Verkehrspotenzial zu gering, um viel Geld in den Wiederaufbau zu stecken. Man hätte daher das in der Realität nur sporadische Busangebot verdichtet und vertaktet: Mit attraktiven Zuganschlüssen in Neumarkt und Amberg wäre eine in der *Normalverkehrszeit* zweistündliche *Regiobuslinie* 1995 ein gutes Angebot für die relativ dünn besiedelte Gegend gewesen.

870 Nürnberg - Neumarkt/OPf. - Regensburg (- Passau)

Die *Bayerische Ostbahn* eröffnete Ende 1859 die erste Verbindung von Nürnberg nach Regensburg über Amberg und Schwandorf (→ KBS 860). Um die aufwändige Querung der *Fränkischen Alb* zwischen Neumarkt und Regensburg zu vermeiden, nahm sie fast 50 km Umweg gegenüber der Luftlinie von 90 km in Kauf.

Ab 1869 baute die *Ostbahn* dann doch die direktere Linie: 1871 gingen die ersten 36 km von Nürnberg nach Neumarkt in Betrieb und zwei Jahre später folgten die 64 km bis Regensburg. Am aufwändigsten waren der Aufstieg von Neumarkt (426 m über dem Meeresspiegel) über Deining Bahnhof (485 m) nach Batzhausen (517 m) auf der *Fränkischen Alb* und die Flussbrücken über die *Weißer Laber* bei Batzhausen und die *Donau* bei Prüfening. Die Höhenzüge bei Kleinalfalterbach und Seubersdorf wurden in tiefen Einschnitten durchquert.

Die Strecke wurde Teil der Magistrale Frankfurt - Nürnberg - Passau - Wien, wodurch Reise- und Güterverkehr rasch zunahm. Schon zwischen 1894 und 1896 wurde sie daher zweigleisig ausgebaut und 1950 elektrifiziert. Ab 1971 kam zwar der TEE Prinz Eugen an die Donau, in ihr neues IC-Netz nahm die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die KBS 870 aber nicht auf. Zwischen 1973 und 1978 verkehrten *City-D-Züge* als Zubringer zwischen Nürnberg und Regensburg. Ab den 1980er Jahren fuhren vereinzelt IC oder EC von Frankfurt über Nürnberg bis Passau und meist weiter nach Wien. Seit der Jahrtausendwende gibt es annähernd zweistündlich IC oder EC.

Am 15.6.1988 begannen die Bauarbeiten für die zweite Nürnberger S-Bahn-Linie nach Altdorf. Der Abschnitt Nürnberg - Feucht wurde so umgebaut, dass die S 2 seit 21.11.92 eigene Gleise neben der Fernbahn benutzt. Die Regionalzüge nach Neumarkt wurden zeitgleich zum angenäherten Stundentakt verdichtet, weiter nach Regensburg gab es noch bis 1996 große Fahrplanlücken.

Zwischen Nürnberg Hbf und dem Abzweig Reichswald (bei Feucht) fahren seit 2006 auch die Züge der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt - München. Dort sind bis zu 200 km/h möglich, ansonsten waren auf der kurvenreichen Strecke nach Regensburg oft nur 120 km/h möglich. 2007 wurde die KBS 870 mit 6,7 Millionen Euro für aktive Neigetechik ertüchtigt und die mögliche nonstop-Fahrzeit von Nürnberg Hbf nach Regensburg Hbf von 61 auf 51 Minuten verkürzt.

Am 12.12.10 ging zwischen Nürnberg und Neumarkt zusätzlich die S-Bahn-Linie 3 in Betrieb. Sie benutzt durchgehend die Ferngleise und hält bis Feucht nicht an

den Stationen der S2. Der Einsatz der Elektrotriebwagen „Talent 2“ verzögerte sich bis Juni 2012, so lange setzte die DB E-Loks *Bombardier TRAXX* und umgebaute „Silberlinge“ als Ersatzgarnituren ein.

Die stündlichen RB zwischen Neumarkt und Regensburg betreibt seit 12.12.10 *agilis* mit Elektrotriebwagen, die weitgehend der DB-Baureihe 440 entsprechen. Die Eilzug-Linie Nürnberg - Neumarkt - Regensburg - Landshut - München fuhr 2018 immer noch nur alle 2 Stunden, meist mit E-Loks der Baureihe 111 und Doppelstockwagen.

FiT hätte die KBS 870 schon bis 1995 so ausgebaut, dass IC ohne *Neigetechnik* Nürnberg Hbf - Regensburg Hbf in 58 Minuten schaffen und dadurch an beiden Stationen *Integrale Taktknoten* zur Minute 30 erreichen. Die Eilzüge wären als *Rückgrat des Nahverkehrs* stündlich gefahren und in Neumarkt perfekt auf die ebenfalls stündlichen Citybahnen abgestimmt worden.

| | 11.21 | | 11.25 | | 12.21 | 12.25 | | 13.21 | | 13.25 | |
|----------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| Frankfurt (M) Hbf | 11.21 | | 11.25 | | 12.21 | 12.25 | | 13.21 | | 13.25 | |
| Würzburg Hbf | 12.31 | | 12.48 | | 13.32 | 13.48 | | 14.31 | | 14.48 | |
| Nürnberg Hbf 800 | 13.27 | | 13.55 | | 14.28 | 14.55 | | 15.27 | | 15.55 | |
| Zug | IC | CB | E | RB | CB | E | RB | IC | CB | E | RB |
| km Nürnberg Hbf | 13.31 | 13.47 | 14.07 | | 14.47 | 15.07 | | 15.31 | 15.47 | 16.07 | |
| 12,5 Feucht | | 14.01 | 14.15 | | 15.01 | 15.15 | | | 16.01 | 16.15 | |
| 21,6 Burghthann | | 14.11 | | | 15.11 | | | | 16.11 | | |
| 27,1 Postbauer-Heng | | 14.16 | | ↙ | 15.16 | | ↘ | | 16.16 | | ↘ |
| | | 14.26 | 14.29 | Flügel | 15.26 | 15.29 | Flügel | | 16.26 | 16.29 | Flügel |
| 36,2 Neumarkt (OPf) | [49] | an | 14.31 | 14.34 | an | 15.31 | 15.34 | | an | 16.31 | 16.34 |
| 46,5 Deining | | | | | | | 15.41 | | | | |
| 52,8 Batzhausen | | | | 14.45 | | | 15.47 | | | | 16.45 |
| 56,6 Seubersdorf | | | | 14.49 | | | 15.51 | | | | 16.49 |
| 63,9 Parsberg | | | 14.48 | 14.55 | | 15.48 | 15.57 | | RB | 16.48 | 16.55 |
| 69,9 Mausheim | | | | | | | 16.02 | | v.li. | | |
| 74,4 Beratzhausen | [12] | | 14.56 | 15.03 | | 15.56 | 16.07 | [12] | 16.16 | 16.56 | 17.03 |
| 81,1 Laaber | | | | 15.09 | | | w.re. | | 16.22 | | 17.09 |
| 85,6 Deuerling | | | | 15.13 | | | | | 16.26 | | 17.13 |
| 88,0 Undorf | | | | 15.16 | | | | | 16.29 | | 17.16 |
| 91,0 Etterzhausen | | | | 15.20 | | | | | 16.33 | | 17.20 |
| 96,9 Reg.-Prüfening | | | | 15.25 | | | | | 16.38 | | 17.25 |
| 100,6 Regensburg Hbf | 14.29 | | 15.15 | 15.29 | | 16.15 | ↙ | 16.29 | 16.42 | 17.15 | 17.29 |
| Regensburg Hbf | 14.31 | | 15.17 | 15.33 | | 16.17 | 16.33 | 16.31 | | 17.17 | 17.33 |
| Plattling | 14.59 | | 15.55 | > | | 16.55 | > | 16.59 | | 17.55 | > |
| Passau 875 | 15.26 | | 16.34 | < | | | < | 17.26 | | 18.34 | < |
| Landshut | | | | 16.09 | | | 17.09 | | | | 18.09 |
| München Hbf 930 | | | | 16.56 | | | 17.56 | | | | 18.56 |

Um das Angebot der Nachfrage anzupassen, fahren die Eilzüge ab Nürnberg mit zwei elektrischen Triebwagen: Der vordere fährt ab Neumarkt als Eilzug nach Regensburg weiter und hält (wie in der Realität) nur in Parsberg und Beratzhausen. Der hintere Triebwagen folgt 3 Minuten später und bedient als RB alle Stationen. Dadurch bekommen auch die kleineren Orte auf der *Fränkischen Alb* stündlich Direktverbindungen nach Nürnberg und Regensburg.

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--|
| München Hbf 930 | | 12.04 | | | 13.04 | | | | 2.00 | | | |
| Landshut | | 12.51 | | | 13.51 | | | | 2.00 | | | |
| Passau 875 | 12.34 | > | | | > | | | 14.34 | > | | | |
| Plattling | 13.01 | < | 13.05 | | < | 14.05 | | 15.01 | < | | 15.05 | |
| Regensburg Hbf | 13.29 | 13.27 | 13.43 | | 14.27 | 14.43 | | 15.29 | #### | | 15.43 | |
| Zug | IC | RB | E | CB | RB | E | RB | IC | RB | E | CB | |
| km Regensburg Hbf | 13.31 | ↙ | 13.45 | | 14.31 | 14.45 | 15.18 | 15.31 | ↙ | 15.45 | | |
| 3,7 Reg.-Prüfening | | | | | 14.35 | | 15.22 | | | | | |
| 9,6 Etterzhäusen | | | | | 14.40 | | 15.27 | | | | | |
| 12,6 Undorf | | | | | 14.44 | | 15.31 | | | | | |
| 15,0 Deuring | | | | | 14.47 | | 15.34 | | | | | |
| 19,5 Laaber | | v.li. | | | 14.51 | | 15.38 | | v.li. | | | |
| 26,2 Beratzhausen | | 13.53 | 14.04 | | 14.57 | 15.04 | 15.44 | [48] | 15.53 | 16.04 | | |
| 30,7 Mausheim | | 13.58 | | | | | w.re. | | 15.58 | | | |
| 36,7 Parsberg | | 14.03 | 14.12 | | 15.05 | 15.12 | | | 16.03 | 16.12 | | |
| 44,0 Seubersdorf | | 14.09 | | | 15.11 | | | | 16.09 | | | |
| 47,8 Batzhäusen | | 14.13 | | | 15.15 | | | | 16.13 | | | |
| 54,1 Deining | | 14.19 | | | | | | | 16.19 | | | |
| | | 14.26 | 14.29 | ab | 15.26 | 15.29 | CB | | 16.26 | 16.29 | | |
| 64,4 Neumarkt (OPf) | [10] | Flügel | 14.31 | 14.34 | Flügel | 15.31 | 15.34 | | Flügel | 16.31 | 16.34 | |
| 73,5 Postbauer-Heng | | ↘ | | 14.43 | ↘ | | 15.43 | | | | 16.43 | |
| 79,0 Burgthann | | | | 14.48 | | | 15.48 | | | | 16.48 | |
| 88,1 Feucht | | | 14.44 | 14.58 | | 15.44 | 15.58 | | | 16.44 | 16.58 | |
| 100,6 Nürnberg Hbf | 14.29 | | 14.53 | 15.13 | | 15.53 | 16.13 | 16.29 | | 16.53 | 17.13 | |
| Nürnberg Hbf 800 | 14.33 | | 15.05 | 15.32 | | 16.05 | | 16.33 | | 17.05 | 17.32 | |
| Würzburg Hbf | 15.29 | | 16.12 | 16.28 | | 17.12 | | 17.29 | | 18.12 | 18.28 | |
| Frankfurt (M) Hbf | 16.39 | | 17.35 | 17.39 | | 18.35 | | 18.39 | | 19.35 | 19.39 | |

Gesamtverkehr Nürnberg Hbf - Neumarkt siehe KBS 896

Die RB warten in Regensburg zweistündlich auf die InterRegios aus München. Daher können sie nicht in Mausheim und Deining halten.

871 (Nürnberg -) Neumarkt OPf. - Berching - Beilngries

1886 wurden die Pläne für den Bahnanschluss der Gemeinden südlich von Neumarkt (Oberpfalz) konkret und 27,0 km von Neumarkt nach Beilngries trassiert. Das abseits gelegene Freystadt bekam eine 9,8 km lange Stichbahn nach Greißelbach. Am 1.6.1888 wurden beide Strecken eröffnet. Die 10,0 km lange Verlängerung im Altmühltal nach Dietfurt folgte erst am 11.9.1909.

Von 1885 bis 1898 entstand die 35,2 km lange Schmalspurbahn von Eichstätt ins Altmühltal nach Kinding. Am 5.11.29 folgte der normalspurige Lückenschluss zum neuen Bahnhof Beilngries, der etwa 300 Meter weiter von der Stadt entfernt lag als sein Vorgänger. Bis 1934 wurde die Schmalspurbahn nach Eichstätt umgebaut, damit normalspurige Züge von Neumarkt nach Eichstätt durchfahren konnten. Die Fahrzeit von 2½ bis 3 Stunden für 65 Bahnkilometer war aber wenig attraktiv, sodass kaum Durchgangsverkehr in diesen Abschnitt des Altmühltals kam.



Die Nachfrage war auf dem zuletzt gebauten Abschnitt immer am schwächsten. So wundert es nicht, dass dort wegen der rasch zunehmenden Konkurrenz von PKW und LKW schon nach 26 Jahren (am 2.10.55) der letzte Personenzug fuhr. Der letzte Güterzug folgte am 3.6.70, anschließend wurde das Gleis abgebaut.

Nicht besser erging es dem Abschnitt Beilngries - Dietfurt: Dort endete der Personenverkehr am 31.7.66 und der Güterverkehr am 26.5.1967, das Gleis verschwand 1968. Zwischen Freystadt und Greißelbach fuhr zwar schon im Juli 1960 der letzte Personenzug, der Güterverkehr hielt sich aber bis zum 31.12.77. Im Frühjahr darauf folgte der Rückbau.

Ab 1966 pendelten daher nur noch zwischen Neumarkt und Beilngries Personenzüge, die für die 26,7 km 45 bis 50 Minuten brauchten. Ihre Attraktivität wurde auch dadurch geschmälert, dass sie weiterhin im weit von der Stadt entfernten „neuen“ Beilngrieser Bahnhof wendeten. Den „alten Bahnhof“ in km 27,0 erreichten nur noch Güterzüge, die Fahrgäste mussten die 300 Meter laufen oder selber fahren. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) reagierte in den folgenden Jahren auf die schwindende Nachfrage wie auf vielen anderen Strecken mit Kürzungen: Ab 1982 gab es nur noch fünf Zugpaare montags bis freitags an Werktagen.




Im September 1987 hatte 211 201 einen Nahverkehrszug mit vierachsigen Umbauwagen nach Beilngries gebracht. Sie wendete im "neuen" Bahnhof, der erst 1929 mit der Verbindungsbahn nach Eichstätt erbaut wurde. Rechts das Empfangsgebäude.

Willkommene Unterstützung bei ihren Stilllegungsabsichten bekam die *DB* durch den Bau des *Main-Donau-Kanals*, der bei Beilngries die Bahntrasse kreuzt und eine neue Gleistrasse erfordert hätte. Um das zu vermeiden, stellte die *DB* am 25.9.87 den Personenverkehr ein, und knapp zwei Jahre später folgte am 29.7.89 der letzte Güterzug südlich von Greißeibach. Zwischen 28.8. und 30.11.89 wurde die Strecke abgebaut, nur knapp 8 km bei Neumarkt blieben in Betrieb.

Zum 31.10.91 legte die *DB* auch diesen Abschnitt still und baute das Gleise bis km 5,5 zurück. Das Reststück wurde zu einem „Nebengleis“ des Bahnhofs Neumarkt herabgestuft und eine neue Nordzufahrt zur Firma *Max Bögl* errichtet. Am 1.1.05 übernahm *Max Bögl* das Anschlussgleis. Seitdem stieg das Frachtaufkommen stetig und der Anschluss wird inzwischen täglich bedient.

Das Jubiläum „125 Jahre Sulztalbahn“ wurde am 2.6.13 mit Dampfzügen auf dem verbliebenen Gleisabschnitt und einem Bahnhofsfest in Greißeibach gefeiert. Das Gleisfeld vor dem Werkstor wurde a.d. Namen "Bahnhof Schlierferheide" getauft.

Bei *FIT* wäre der Personenverkehr auf der *Sulztalbahn* natürlich nicht eingestellt, sondern zum regelmäßigen Ein- bis Zwei-Stunden-Takt erweitert worden. Die Begegnung der Eilzüge zur Minute 30 in Neumarkt bietet optimale Voraussetzungen für die Anschlüsse nach Beilngries.

| | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|
| 12.45 13.29 | 13.45 14.29 | 14.45 15.29 | Regensb. Hbf 870 Neumarkt OPf | 14.15 13.31 | 15.15 14.31 | 16.15 15.31 |
| 13.07 13.15 13.29 | 14.07 14.15 14.29 | 15.07 15.15 15.29 | Nürnberg Hbf 896 Feucht Neumarkt OPf | 13.53 13.44 13.31 | 14.53 14.44 14.31 | 15.53 15.44 15.31 |
| RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB |
| 13.34 | 14.34 | 15.34 | km Neumarkt Bf | 13.26 | 14.26 | 15.26 |
| 13.37 | 14.37 | 15.37 | 1,5 Neumarkt Süd | 13.22 | 14.22 | 15.22 |
| 13.41 | 14.41 | 15.41 | 4,3 Sengenthal | 13.18 | 14.18 | 15.18 |
| 13.46 | 14.46 | 15.46 | 7,2 Greißelbach | 13.13 | 14.13 | 15.13 |
| 13.52 | 14.52 | 15.52 | 11,7 Mülhausen | 13.07 | 14.07 | 15.07 |
| 13.58 | 58/03 | 15.58 | 15,8 Pollanten | 13.01 | 56/01 | 15.01 |
| 14.01 | 15.06 | 16.01 | 17,2 x Sollngriesbach | 12.58 | 13.53 | 14.58 |
| 14.04 | 15.09 | 16.04 | 19,0 Berching | 12.55 | 13.50 | 14.55 |
| 14.09 | 15.14 | 16.09 | 23,2 x Plankstetten | 12.50 | 13.45 | 14.50 |
| 14.15 | 15.20 | 16.15 | 27,0 Beilngries | 12.45 | 13.40 | 14.45 |
| 14.26 | 15.26 | 16.26 | <i>Beilngries</i>  | 12.34 | 13.34 | 14.34 |
| 14.51 | 15.51 | 16.51 | <i>Denkendorf</i> | 12.08 | 13.08 | 14.08 |
| 15.04 | 16.04 | 17.04 | <i>Stammham</i> | 11.55 | 12.55 | 13.55 |
| 15.23 | 16.23 | 17.23 | <i>Ingolstadt Nordbf</i> | 11.36 | 12.36 | 13.36 |
| 15.28 | 16.28 | 17.28 | <i>Ingolstadt ZOB</i> | 11.32 | 12.32 | 13.32 |

Am Bahnhof Beilngries treffen sich zweistündlich 1 Zug und 4 Busse (Grafik → KBS 889).

Die blau dargestellten RB und Busse fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Die Nord-Süd-Buslinie stellt wichtige Verbindungen für die Region her:

Am Ingolstädter Nordbahnhof erreichen sie Züge nach Ingolst. Hbf und Treuchtlingen (Min. 29 und 30) und fahren zum ZOB in der Stadtmitte weiter.

- Neuer Haltepunkt *Greißelbach* bei km 7,2, um die Wege zur Firma *Max Bögl* und (über die in den 1990er Jahren neue gebaute Straße) zum Ort Greißelbach zu verkürzen. Der alte dreigleisige Abzweigbahnhof lag in km 7,5.
- Neutrassierung von Bahn und paralleler Bundesstraße B 299 von km 7,3 bis 8,1, um zwei kurz aufeinander folgende Bahnübergänge mit engen Straßenkurven aufzuheben. Die B 299 läge danach auf dem Planum vom alten Bahnhof Greißelbach und das Bahngleis östlich davon.
- Neuer Haltepunkt *Sollngriesbach*, um 850 Einwohnern der Berchinger Stadtteile Sollngriesbach und Rappersdorf kürzere Wege zur Bahn zu bieten.
- Fahrt bis zum „alten“ Bahnhof Beilngries in km 27,0, um die Fußwege zur Stadt zu verkürzen. Der Main-Donau-Kanal hätte dann 1990 einen Neubau der Endstation erzwungen, wofür es neben der großzügig neu trassierten B 299 genügend Platz für einen innenstadtnahen Bahnsteig gab.

Jörg Schäfer hat die *Sulztalbahn* in den 1980er Jahren mehrfach besucht. Seine Fotos finden Sie bei www.bahnbilder.de in der [Kategorie ex-KBS 871](#).

Private Webseiten mit Details zur Geschichte und zahlreichen Fotos:

<http://sulztalbahn.de/>
<http://appelsmeier.hp.altmuehlnet.de>

880 Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen (- München)

Bei der „großen Nummernreform“ 1971 bekam die 277 km lange Nord-Süd-Achse Würzburg - Treuchtlingen - München die Nummer 920. Die 1996 erfolgte Teilung in Treuchtlingen war sinnvoll, weil die Tabellen dadurch übersichtlicher wurden. Allerdings behielt die Nordhälfte Würzburg - Treuchtlingen fälschlicherweise die 920 und wanderte dadurch statistisch in den südbayerischen 900er-Nummernkreis.

Richtiger wäre die Beibehaltung dieser Nummer für die Südhälfte München - Treuchtlingen gewesen. Für die Nordhälfte war die (mit der „0“ an letzter Stelle angemessene) 880 frei. **FIT** nimmt diese und passt die Zweigstrecken 881 (ab Ochsenfurt) bis 888 (ab Gunzenhausen) von Nord nach Süd aufsteigend an. Die 889 (ab Roth) hat keinen Kontakt zum „88er Stamm“ und bildet den Übergang zum folgenden „89er Nummernkreis“ für den Großraum Nürnberg.

Die heute „wie aus einem Guss“ wirkende Strecke entstand aus drei Teilen: Da die Stadt Ansbach zunächst keinen Anschluss an die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 887 und 897) hatte, ließ sie auf eigene Rechnung einen Anschluss nach Gunzenhausen bauen. Den Betrieb auf dieser dritten bayerischen *Pachtbahn* nach Neuenmarkt - Bayreuth (1853) und Pasing - Starnberg (1854) führte ab 1.7.1859 die *Königlich Bayerische Staatseisenbahn* (KBSE) durch.

Das Bahnbaugesetz von 1861 enthielt die Verbindung von Würzburg nach Ansbach. Für die meisten Diskussionen hatte dabei die Anbindung von Rothenburg ob der Tauber gesorgt: Aufgrund der schwierigen Topographie musste sich die ehemalige freie Reichsstadt mit einem 10 km entfernten Bahnhof beim kleinen Ort Steinach abfinden. Am 1.7.1864 wurden die 89 km eröffnet und Ansbach dadurch zum Durchgangsbahnhof.

Am 2.10.1869 nahm die *KBSE* die Strecken von Treuchtlingen nach Pleinfeld und Gunzenhausen in Betrieb und am 12.4.1870 Treuchtlingen - Eichstätt Bahnhof - Ingolstadt. Dadurch entfiel für die Züge von Nürnberg nach München der Umweg über Nördlingen. Die Nachfrage nahm rasch zu, und schon 1878 fuhren täglich über 50 Züge zwischen Würzburg, Ansbach und Treuchtlingen. Die Strecke wurde daher bis 1892 Stück für Stück zweigleisig ausgebaut.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Bedeutung für den Fernverkehr rasant: Durch die Teilung Deutschlands hatten sich die großen Verkehrsströme aus der Ost-West- in die Nord-Süd-Richtung gedreht. Der Weg war über Ansbach 24 km kürzer als über Nürnberg und weniger dicht befahren. Bis zum 15.3.1965 elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) daher das Gleispaar zwischen Würzburg und Treuchtlingen, bei Oberdachstetten entstand dabei ein Umspannwerk.

Ab 1970 fuhr das neue DB-Spitzenprodukt *InterCity* (IC) stündlich von Würzburg nach Augsburg, ohne jedoch in Ansbach oder Treuchtlingen zu halten. Nur vereinzelte D-Züge hielten dort noch in der Nord-Süd-Richtung.

1978 führte die *Bundesbahndirektion Nürnberg* auf der KBS 880 das Pilotprojekt zum „eilzugmäßigen Fahren“ ein und ließ auf der Hälfte der 28 Stationen keine Personenzüge mehr halten. Den südlichen Abschnitt traf es besonders hart, denn auf den 25 km ab Gunzenhausen gibt es überhaupt keine Zusteigemöglichkeit mehr. Die ersatzweise eingerichtete Bahnbuslinie wurde nur schlecht genutzt, weil sie mit schlechterem Komfort und längeren Reisezeiten enttäuschte. Schon bald gab es nur noch wenige Fahrten im Berufs- und Schülerverkehr.

1993 wiederholte sich die Entwicklung im Güterverkehr: Die *DB* schloss alle Verlademöglichkeiten auf den kleineren Bahnhöfen und die meisten Betriebe waren nicht bereit, ihre Frachten zu den wenigen verbliebenen Bahnhöfen zu bringen.



Dieses Foto vom Bahnhof Steinach bei Rothenburg schmückte das Titelbild des Buches „Franken in Takt“, das im Juni 1988 erschien. Damals sehr selten war, dass sich vier Züge in einem Bahnhof begegnen und gegenseitig gute Anschlüsse bieten. Damals konnte man wenigstens noch zwischen Gleis 4 und Gleis 5 am gleichen Bahnsteig umsteigen (links). Heute müssen alle Fahrgäste immer Treppen steigen, weil nur die Züge der Hauptstrecke Würzburg - Ansbach mit Gleis 2 und 3 den gleichen Bahnsteig benutzen. (Das Bild schoss Jörg Schäfer am 25.9.87.)

Ab 1994 ersetzten *InterRegios* (IR) im 4-Stunden-Takt die defizitären D-Züge, die Fahrplanlage war z.B. Würzburg 7:48 - Steinach 8:22 - Ansbach 8:40/41 - Gunzenhausen. 8:58 - Treuchtlingen 9.11/13 - Ingolstadt 9:44 - München Hbf 10:29 Uhr. Im Nahverkehr gab es aber noch keinen Taktverkehr und teilweise bis zu zwei-stündige Lücken im Angebot.

Für den Nahverkehr brachte die Bahnreform 1996 spürbare Fortschritte. Das Angebot wurde in den Folgejahren stetig bis zum RB-Studentakt an sieben Tagen pro Woche verdichtet. Im Fernverkehr stellte die *DB* aber nach und nach bundesweit alle IR-Linien ein und bot nur teilweise IC als Ersatz. Zwischen Würzburg, Ansbach, Treuchtlingen und München gibt es seit 2006 nur noch täglich ein IC-Zugpaar zur Mittagszeit.

Eigentlich sollten mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt (→ KBS 920) ab 2006 alle anderen Fernzüge über Nürnberg geleitet werden und dort halten. Kapazitätsprobleme auf der KBS 809 verhindern das aber bis heute, so dass immer noch ICE zweistündlich nonstop über Ansbach fahren.

Fahrzeitberechnungen der *DB* ergaben 2007, dass die RB eine weitere Station zwischen Steinach und Ansbach bedienen können, ohne ihre Anschlüsse zu gefährden. In Frage kamen *Burgbernheim-Wildbad* und *Lehrberg*. Letzteres hatte zwar das doppelte Fahrgastpotenzial, aber keine nutzbaren Bahnsteige mehr und der Zugang zum Gleis nach Ansbach hätte eine neue Unterführung erfordert. Daher wurde am 12.12.10 *Burgbernheim-Wildbad* mit zwei schlichten Außenbahnsteigen reaktiviert. Seit 2011 setzt DB Regio im Rahmen des *Würzburger E-Netzes* elektrische Triebwagen der Baureihe 440 ein.

1995 hätte es bei *FIT* auf der KBS 880 nur wenige bedarfsorientierte Fernzüge ohne Takt gegeben. Das ist weniger als der 4-Stunden-Takt der *IR* in der Realität. Dafür wäre das Nahverkehrsangebot dichter und besser differenziert: Die Eilzüge fahren exakt stündlich, legen auf den 140 km von Würzburg bis Treuchtlingen nur 11 Zwischenstopps ein (statt 13 bei den realen RB) und sind 6 Minuten schneller.

➤ Statt dreimal zwischen Würzburg und Ochsenfurt halten die Eilzüge wieder in Herrnbereuth. Nördlich von Ansbach hätte *FIT* das aufkommensstärkere Lehrberg statt Burgbernheim-Wildbad reaktiviert. Und in Triesdorf und Muhr am See halten Eilzüge nur abwechselnd, um einen Stopp in Markt Berolzheim zu ermöglichen.

| | 7.18 8.28 | | 8.18 9.28 | | Frankfurt (M) Hbf Würzburg Hbf 800 | | 11.42 10.32 | | 12.42 11.32 | |
|-------|--|--|--|--|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|-------|
| RB | RE | RB | RE | RB | Zug | RB | RE | RB | RE | RB |
| 8.05 | 8.43 | 9.05 | 9.43 | 10.05 | km Würzburg Hbf | 9.55 | 10.17 | 10.55 | 11.17 | 11.55 |
| 8.08 | | 9.08 | | 10.08 | 2,6 Würzburg Süd | 9.51 | | 10.51 | | 11.51 |
| 8.11 | | 9.11 | | 10.11 | 6,3 Heidingsfeld Ost | 9.48 | | 10.48 | | 11.48 |
| 8.16 | | 9.16 | | 10.16 | 11,7 Eibelstadt | 9.43 | | 10.43 | | 11.43 |
| 8.19 | | 9.19 | | 10.19 | 14,0 Winterhausen | 9.40 | | 10.40 | | 11.40 |
| 8.22 | | 9.22 | | 10.22 | 16,9 Goßmannsdorf | 9.37 | | 10.37 | | 11.37 |
| 8.25 | | 9.25 | | 10.25 | 20,0 Ochsenfurt Nord | 9.34 | | 10.34 | | 11.34 |
| 8.28 | 8.56 | 9.28 | 9.57 | 10.28 | 21,2 Ochsenfurt | 9.32 | 10.03 | 10.32 | 9.57 | 11.32 |
| an | 9.01 9.09 9.15 9.24 | an | 10.02 10.10 10.15 10.24 | an | 26,7 Marktbreit 37,6 Herrnberechtheim 44,0 Uffenheim | ab | 9.58 9.50 9.44 9.35 | ab | 10.02 10.10 10.44 10.35 | ab |
| | 9.25 9.34 9.42 9.49 | | 10.25 10.34 10.42 10.49 | | 57,1 Steinach b.Roth. 69,4 Oberdachstetten 80,6 Lehrberg | | 9.34 9.25 9.17 9.11 | | 10.34 10.25 10.17 10.11 | |
| ab | | | | ab | 88,8 Ansbach | an | | | | an |
| 9.14 | 9.51 | | 10.51 | 11.14 | | 8.46 | 9.09 | | 10.09 | 10.46 |
| 9.20 | | | | 11.20 | 96,0 Wolfartswinden | 8.40 | | | | 10.40 |
| 9.27 | 10.02 | | | 11.27 | 104,6 Triesdorf | 8.33 | | | 9.58 | 10.33 |
| 9.32 | | | 11.06 | 11.32 | 110,4 Muhr am See | 8.28 | 8.54 | | | 10.28 |
| 9.37 | 10.11 | | 11.11 | 11.37 | 116,5 Gunzenhausen | 8.23 | 8.49 | | 9.49 | 10.23 |
| 9.38 | 10.12 | | 11.12 | 11.38 | | 8.22 | 8.48 | | 9.48 | 10.22 |
| > | 10.21 | | 11.21 | > | 132,2 Markt Berolzheim | > | 8.39 | | 9.39 | > |
| Nördl | 10.27 | | 11.27 | Nördl | 140,2 Treuchtlingen | Nördl | 8.33 | | 9.33 | Nördl |
| | 10.34 11.25 (A) | 10.31 < 11.13 (A) | 11.34 12.25 (A) | 11.31 < 12.13 (A) | Treuchtlingen 925 Augsburg Hbf Ingolstadt Hbf München Hbf | 8.29 7.47 | 8.26 7.35 (A) | 9.29 8.47 | 9.26 8.35 (A) | |
| | 12.09 | | 13.09 | | | | 6.51 | | 7.51 | |

(A) Nach München Hbf in Augsburg in den ICE umsteigen

- Von Würzburg bis Ochsenfurt fahren zusätzlich stündliche RB, um die drei nicht mehr von Eilzügen bedienten Stationen zu übernehmen und die drei grün dargestellten neu zu bedienen. Von Ansbach bis Gunzenhausen fahren zweistündlich die RB nach Nördlingen (→ KBS 888). Sie bedienen den neuen Haltepunkt Wolfartswinden (in der Nähe eines großen Ansbacher Industriegebiets) und ergänzen das Angebot für Triesdorf und Muhr am See zu einem 30-90-Minuten-Rhythmus.

883 Neustadt / Aisch - Bad Windsheim - Steinach

Die Bayerische Staatsbahn nahm am 6.8.1876 den Zugbetrieb im Aischgrund von Neustadt / Aisch bis zur ehemals freien Reichsstadt Windsheim auf. Die Verlängerung nach Westen bis Steinach (an der KBS 880 Würzburg - Ansbach) folgte erst über zwei Jahrzehnte später am 1.8.1898.

Die Nachfrage entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg unterschiedlich: Die östlichen 15,3 km zwischen Neustadt und Bad Windsheim profitierten vom starken Binnenverkehr und der Nähe zum Großraum Nürnberg. Die westlichen 13,7 km bis Steinach litten hingegen darunter, dass alle wichtigen Nahziele (Rothenburg, Ansbach und Uffenheim) nur mit Umsteigen erreichbar waren. Wobei den Fahrgästen mitunter lange Wartezeiten in Steinach zugemutet wurden.

Der Abschnitt Bad Windsheim - Steinach war daher in den 1980er Jahren akut von der Stilllegung bedroht. Zeitweise gab es dort montags bis freitags nur noch 6 Zugpaare und am Wochenende fuhren nur Busse. Die Rettung brachte 1996 die Regionalisierung des Bahnverkehrs. Die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* bezog die Gesamtstrecke in den neuen Stundentakt ein und verbesserte dabei die Anschlüsse an beiden Endpunkten. Die Nachfrage stabilisierte sich seither, ist aber nach wie vor östlich von Bad Windsheim größer als westlich davon.

Seit dem 14.12.08 gehört die *Aischgrundbahn* zum „Dieselnetz Nürnberg“. *DB Regio* setzt seither unter dem Markennamen „Mittelfrankenbahn“ neue Dieseltriebwagen der Baureihe 648 ein.

Wie in der Realität fahren die RB bei **FIT** recht gemächlich und kreuzen sich in Bad Windsheim. Mehr als 60 - 80 km/h sind eben nicht erforderlich, um die *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Neustadt und Steinach zu verbinden. Mit den drei grünen neuen Stationen würde die Region jedoch besser als in der Realität erschlossen.

Außerdem enden die RB bei **FIT** nicht im weit vom Zentrum entfernten Bahnhof Neustadt (A) West, sondern fahren auf der KBS 822 weiter zur zentrumsnahen Station Neustadt (A) Mitte. Zweistündlich braucht man nur 25 Minuten von dort nach Bad Windsheim – das ist wesentlich attraktiver als in der Realität. Dafür kann man in Kauf nehmen, dass die in Neustadt (A) West umsteigenden Fahrgäste zwei Minuten länger warten müssen.

Besser wäre bei **FIT** auch das Angebot zwischen Neustadt, Bad Windsheim und Rothenburg für den starken Binnenverkehr: Zusätzliche Busse nach Rothenburg verkürzen in Steinach alle zwei Stunden die Wartezeit von 17 auf 4 Minuten und die Reisezeit dadurch um bis zu 25 % (→ KBS 884).

| | | | | | | | | | | |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 8.05 | 9.05 | 10.05 | 11.05 | 12.05 | Nürnberg Hbf 891 | 9.55 | 10.55 | 11.55 | 12.55 | 13.55 |
| 8.12 | 9.12 | 10.12 | 11.12 | 12.12 | Fürth Hbf | 9.47 | 10.47 | 11.47 | 12.47 | 13.47 |
| 8.29 | 9.29 | 10.29 | 11.29 | 12.29 | Neustadt (A) West | 9.30 | 10.30 | 11.30 | 12.30 | 13.30 |
| | 8.34 | | 10.34 | | Forchheim 822 | 10.26 | | 12.26 | | 14.26 |
| 8.32 | 9.24 | 10.32 | 11.24 | 12.32 | Neustadt (A) Mitte | 9.35 | 10.28 | 11.35 | 12.28 | 13.35 |
| 8.35 | 9.27 | 10.35 | 11.27 | 12.35 | Neustadt (A) West | 9.33 | 10.25 | 11.33 | 12.25 | 13.33 |
| RB | RB | RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB | RB | RB |
| 8.36 | 9.34 | 10.36 | 11.34 | 12.36 | km Neustadt (A) West | 9.26 | 10.24 | 11.26 | 12.24 | 13.26 |
| 8.39 | 9.37 | 10.39 | 11.37 | 12.39 | 2,0 Birkenfeld | 9.23 | 10.21 | 11.23 | 12.21 | 13.23 |
| 8.42 | 9.40 | 10.42 | 11.40 | 12.42 | 4,0 Dietersheim | 9.20 | 10.18 | 11.20 | 12.18 | 13.20 |
| 8.45 | 9.43 | 10.45 | 11.43 | 12.45 | 5,8 Dottenheim | 9.17 | 10.15 | 11.17 | 12.15 | 13.17 |
| 8.50 | 9.48 | 10.50 | 11.48 | 12.50 | 9,5 Ipsheim | 9.12 | 10.10 | 11.12 | 12.10 | 13.12 |
| 8.55 | 9.53 | 10.55 | 11.53 | 12.55 | 14,3 Külsheim | 9.07 | 10.05 | 11.07 | 12.05 | 13.07 |
| 8.57 | 9.55 | 10.57 | 11.55 | 12.57 | 15,3 Bad Windsheim | 9.05 | 10.03 | 11.05 | 12.03 | 13.05 |
| 9.02 | 10.02 | 11.02 | 12.02 | 13.02 | | 8.57 | 9.57 | 10.57 | 11.57 | 12.57 |
| 9.04 | 10.04 | 11.04 | 12.04 | 13.04 | 16,3 B.Windsheim Süd | 8.55 | 9.55 | 10.55 | 11.55 | 12.55 |
| 9.08 | 10.08 | 11.08 | 12.08 | 13.08 | 19,2 Illesheim | 8.51 | 9.51 | 10.51 | 11.51 | 12.51 |
| 9.12 | 10.12 | 11.12 | 12.12 | 13.12 | 22,6 Ottenhofen | 8.47 | 9.47 | 10.47 | 11.47 | 12.47 |
| 9.16 | 10.16 | 11.16 | 12.16 | 13.16 | 25,3 Burgbernheim | 8.43 | 9.43 | 10.43 | 11.43 | 12.43 |
| 9.21 | 10.21 | 11.21 | 12.21 | 13.21 | 29,0 Steinach b.R.o.T. | 8.38 | 9.38 | 10.38 | 11.38 | 12.38 |
| 9.25 | 10.25 | 11.25 | 12.25 | 13.25 | Steinach 880 | 8.34 | 9.34 | 10.34 | 11.34 | 12.34 |
| 9.49 | 10.49 | 11.49 | 12.49 | 13.49 | Ansbach | 8.11 | 9.11 | 10.11 | 11.11 | 12.11 |
| 9.35 | 10.35 | 11.35 | 12.35 | 13.35 | Steinach 880 | 8.24 | 9.24 | 10.24 | 11.24 | 12.24 |
| 10.17 | 11.17 | 12.17 | 13.17 | 14.17 | Würzburg Hbf | 7.43 | 8.43 | 9.43 | 10.43 | 11.43 |

Montags bis freitags nachmittags fahren die RB exakt stündlich von Forchheim (Minute 34) über Neustadt (West) (Min. 27 bis 34) nach Bad Windsheim (Min. 55).

„Neustadt (A) West“ ist der bestehende Bahnhof, der etwa 2 km von der Stadtmitte entfernt liegt. Dort treffen sich die KBS 809, 822 und 883. **FIT** benennt ihn um, damit er leichter von den beiden anderen Stationen in Neustadt zu unterscheiden ist: Sie liegen an den KBS 809 und 821 dichter an der Stadtmitte

884 Steinach - Rothenburg o.d.Tauber

Beim Bau der Verbindung von Würzburg nach Ansbach bis 1864 musste sich Rothenburg ob der Tauber wegen der schwierigen Topographie an der Frankenhöhe mit dem 10 km entfernten Bahnhof beim kleinen Ort Steinach abfinden (→ KBS 880). Am 1.11.1873 bescherte eine 11 km lange Nebenbahn der ehemals freien Reichsstadt endlich einen direkten Anschluss.

Die Weiterführung der Stichstrecke nach Süden wurde zunächst zurückgestellt. Erst 1900 wurde der Bau der 25,7 km nach Dombühl genehmigt und bis 1.8.05 fertig gestellt. Wegen der Europäischen Wasserscheide zwischen Rhein und Donau konnte man den größten Ort Schillingsfürst nur mit einem Kopfbahnhof befriedigend erschließen. In Rothenburg endeten die Züge aus beiden Richtungen und boten gegenseitig nur selten gute Anschlüsse.

Die Nachfrage auf dem Südabschnitt war stets geringer. Bereits in den 1930er Jahren setzte die *Deutsche Reichsbahn* zur Kosteneinsparung Triebwagen ein. In den 1950ern verkehrte täglich ein Schienenbus als *Reichsstädtezug* Rothenburg - Dombühl - Dinkelsbühl - Nördlingen - Donauwörth - Augsburg - München und zurück. Da auch der Güterverkehr stetig zurück ging, stellte die *Deutsche Bundesbahn* am 25.9.71 den Gesamtverkehr zwischen Gebstättel und Dombühl ein.

Auf den 2,5 km nach Gebstättel fuhren noch bis Ende 1990 Güterzüge, seither wird nur noch der AEG-Werksanschluss am südlichen Rothenburger Stadtrand bedient.

Auf dem Nordteil Steinach - Rothenburg fuhren die Personenzüge 1995 montags bis freitags ungefähr stündlich mit einer großen Lücke zwischen 9 und 11 Uhr. Am Wochenende gab es weniger Züge und zeitweise mussten die Fahrgäste (unter ihnen viele Touristen) sich mit Bussen begnügen. Die fuhren nicht auf der direkten Staatsstraße, sondern steuerten über enge Kreisstraßen auch die kleinen Dörfer Hartershofen und Schweindsorf an.

1997 wurde der Nordteil als R82 in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* einbezogen. Im März 2006 erhielt *DB Regio Mittelfranken* den Zuschlag für das „Dieselnetz Nürnberg“, zu dem auch die KBS 884 gehörte. Seit 14.12.08 fahren Dieseltriebwagen Baureihe 648 als *Mittelfrankenbahn* täglich im Stundentakt.

Das Angebot zwischen Rothenburg, Schillingsfürst und Dombühl war 1995 unbefriedigend, weil die Busse nicht vertaktet waren und teilweise große Umwege fuhren. Für die ehemals 25,7 Schienen-km brauchten sie 45 und 60 Minuten und boten oft nur in Rothenburg oder Dombühl gute Anschlüsse zu den Zügen.



Im Bahnhof Rothenburg ob der Tauber ist für Nebenbahnverhältnisse viel los. Für den Güterzug zum AEG-Gleisanschluss wurde bis 2010 zeitweise sogar noch das mechanische Stellwerk besetzt. 212 301 von DB Cargo (!) fuhr daher am 27.10.00 „auf Hp 1“ mit zwei Bn-wagen als RB nach Steinach ab. Links rangierte 364 862 mit Güterwagen.

Zwischen Steinach und Rothenburg ist das **FIT**-Angebot 1995 auf der Schiene ähnlich wie in der Realität: Dieseltriebwagen pendeln stündlich und bieten in Steinach nur nach Ansbach attraktive Anschlüsse, weil die Ankunft und Abfahrt aller Züge bis zu 17 Minuten auseinander liegt.

In Rothenburg wenden die Züge aber nicht am *Bahnhof*, sondern fahren 900 Meter weiter zum früheren Haltepunkt *Wildbad*. Dieses liegt aber etwa 1 km entfernt und etwa 30 Meter tiefer im Taubertal. **FIT** nennt die neue Station Spitalhof nach dem nur 100 Meter entfernten Gebäude, in dem das Dienstleistungszentrum der Stadtverwaltung untergebracht ist. Direkt neben dem Gleis liegen mehrere große Parkplätze, die teilweise auch für Park+Ride genutzt werden können. Während Busse und PKW vom *Spitalhof* zum *Bahnhof* mit einem Umweg über zwei große Kreuzungen 2 bis 3 Minuten brauchen, schafft es der Zug in einer Minute.

Der Bahnübergang am südlichen Bahnhofsende ist ein Stauschwerpunkt in Rothenburg. Nicht wegen des Güterzugs, für den Montag bis Freitag ein mal pro Richtung die alte Schranke per Hand herunter gekurbelt wird. Sondern wegen der Kreuzung unmittelbar davor, die für die Haupttrichtungen enge Kurven aufweist. Die Stadt wäre wohl nicht begeistert, wenn für die Züge im Stundentakt die Schranke häufiger geschlossen und die Situation verschärft würde. Es böte sich

an, die Straße dort abzusenken und unter dem Bahngleis mit einem großen Kreisverkehr für einen flüssigeren Verkehrsablauf zu sorgen.

| | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----------------------------|------------------------------|---|---|---|-----------------------------|------------------------------|---|------------------------------|
| 7.43 8.24 | B.Wi- ndsh. | 8.43 9.24 | 9.43 10.24 | B.Wi- ndsh. | Würzburg Hbf Steinach 880 | B.Wi- ndsh. | 10.17 9.35 | 11.17 10.35 | B.Wi- ndsh. | 12.17 11.35 |
| 8.11 8.34 | > 9.21 | 9.11 9.34 | 10.11 10.34 | > 11.21 | Ansbach Steinach 880 | > 8.38 | 9.49 9.25 | 10.49 10.25 | > 10.38 | 11.49 11.25 |
| RB |  | RB | RB |  | Zug |  | RB | RB |  | RB |
| 8.38 8.44 > | 9.25 < 9.32 | 9.38 9.44 > | 10.38 10.44 > | 11.25 < 11.32 | km Steinach 5,2 x Hartershofen > Reichelshofen | 8.34 < 8.27 | 9.21 9.15 > | 10.21 10.15 > | 10.34 < 10.27 | 11.21 11.15 > |
| 8.47 8.52 8.54 | < 9.43 9.45 | 9.47 9.52 9.54 | 10.47 10.52 10.54 | < 11.43 11.45 | 7,3 x Schweinsdorf 11,1 Rothenburg o.d.T Bf 12,0 Rothenb.-Spitalhof | < 8.16 8.14 | 9.12 9.07 9.05 | 10.12 10.07 10.05 | < 10.16 10.14 | 11.12 11.07 11.05 |
| 8.58 9.38 | 9.46 10.26 | | 10.58 11.38 | 11.46 12.26 | Rothenb.-Spitalhof Dombühl  | 8.13 7.34 | 9.01 8.21 | | 10.13 9.34 | 11.01 10.21 |

Für die Verbindungen nach Süden sind die Voraussetzungen wie in der Realität schlecht, weil die Zeit zwischen der Zugankunft in Rothenburg (Minute 54) und den Abfahrten in Dombühl (Minute 30) nur für nonstop fahrende Schnellbusse reicht. **FIT** gibt sich aber nicht mit einem „entweder oder“ zufrieden, sondern stellt mit gezielten Busverlängerungen im Norden und Süden zweistündlich abwechselnd attraktive Verbindungen für viele Reiseketten her:

Buslinie A = Rothenb.-Wildbad (z.B. 8.58 Anschluss von der RB aus Steinach) - Insingingen 9.15 - Dombühl 9.38 (Anschluss vom RE aus Nürnberg) - Feuchtwangen 9.58 (Anschluss zu Bussen nach Dinkelsbühl und Ansbach).

Buslinie B = Steinach (z.B. 9.25 Anschluss von der RB aus Bad Windsheim) - Rothenb.-Wildbad 9.45 - Schillingsfürst 10.11 - Dombühl 10.26 (Anschluss zum RE nach Ansbach und Nürnberg sowie zur RB nach Dinkelsbühl und Nördlingen).

Attraktiver als die etwa eine Stunde dauernden Bahn-Bus-Verbindungen zwischen Steichach und Dombühl wären natürlich exakte Stundentakte mit schnellen Anschlüssen an beiden Endpunkten. *Integrale Taktknoten* in Steinach und Dombühl lassen sich aber nur auf der Schiene in maximal 52 Minuten verbinden.

FIT hätte daher schon 1985 die Trasse gesichert: Von Rothenburg bis Gebstättel und westlich von Dombühl wurde das Gleis noch befahren und dazwischen fehlten nur 19 km. Auf 14 km lag die alte Bahntrasse noch größtenteils unverbaut in der Landschaft, und nur 5 km hätte man (ohne Kopfbahnhof in Schillingsfürst) neu bauen müssen. Weitere Details → **FIT**-Konzept für das Jahr 2010.

885 Nürnberg - Ansbach - Dombühl - Crailsheim (- Stuttgart)

Seit der „großen Nummernreform“ 1971 wird diese Strecke – abgesehen vom Gesamtverkehr im Großraum Nürnberg – mit der württembergischen Nummer 785 bezeichnet. Eine Umbenennung des fränkischen Abschnitts mit Brechung der Tabellen in Crailsheim verbessert die Übersichtlichkeit, da die Züge abwechselnd über Backnang (KBS 775) und Aalen (KBS 770) weiter fahren.

Erste Planungen für eine Bahnlinie von Nürnberg nach Stuttgart orientierten sich mit einer Trasse über Fürth und Zirndorf nach Ansbach an den vorhandenen Landstraßen. Eine starke Interessengruppe aus Stein mit dem Unternehmer Lothar von Faber an der Spitze setzte aber eine direktere und aufwändigere Linienführung südlich von Fürth durch. Am 15.5.1875 wurden die knapp 44 km von Nürnberg bis Ansbach eröffnet, einen Monat später folgte die Verlängerung nach Dombühl und am 15.4.1876 über die Staatsgrenze nach Crailsheim.

Der Abschnitt Ansbach - Crailsheim wurde aus strategischen Gründen (als „Aufmarschstrecke“ Richtung Frankreich) gleich zweigleisig gebaut. Bis 1888 erreichte das „Doppelgleis“ Nürnberg. Der Verkehr nahm stetig zu und sah auch hochwertige Schnellzüge wie den *Paris-Karlsbad-Express*. Am 19.5.1972 nahm die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den elektrischen Betrieb zwischen Nürnberg und Ansbach auf – da die Verlängerung nach Crailsheim erst 1985 folgte, wechselten fast alle Ost-West-Güterzüge 13 Jahre lang in Ansbach die Lok. Die meisten Personenzüge fuhrten aber weiterhin mit Dieselloks bis Nürnberg durch.

Der *Bundesverkehrswegeplan 1985* enthielt die Ausbaustrecke Nürnberg - Stuttgart, die durch Linienverbesserungen und Signalanpassungen für bis zu 200 km/h ertüchtigt werden sollte. Im folgenden *Bundesverkehrswegeplan 1992* gab es das Projekt aber nicht mehr – durch die deutsche Wiedervereinigung hatten sich die Prioritäten geändert.

Das Verkehrsaufkommen ist sehr unterschiedlich: Ansbach zählt noch zum erweiterten Großraum Nürnberg. Seit 2010 fahren für den starken Binnenverkehr S-Bahnen teilweise im 20-Minuten-Takt (→ KBS 898). Westlich von Ansbach ist die Region dünn besiedelt. Es gibt nur stündliche Personenzüge nach Crailsheim, und zwar IC und RE abwechselnd. Die IC halten unterwegs nicht und werden wenig genutzt, weil Sonderangebote wie Ländertickets und Verbundfahrkarten nicht gelten. Die RE gehören zu den letzten Zügen mit umgebauten „Silberlingen“ und E-Loks der Baureihen 111 oder 143. Sie halten unterwegs in Dombühl (in beiden Richtungen auf Gleis 1) und Schnelldorf (an zwei neuen Außenbahnsteigen) – beide Orte werden dadurch nur zweistündlich bedient.



Blick nach Westen auf Dombühl am 22.7.05: 143 961 hielt mit dem RE nach Nürnberg außerplanmäßig auf Gleis 4, weil Gleis 1 von einem Sonderzug besetzt war. Bei FIT hätten nur an diesem Inselbahnsteig Züge gehalten, um kurze Fußwege beim Umsteigen zu bieten. (Foto von Jörg Schäfer)

Am 7.10.09 vereinbarten das Bayerische Verkehrsministerium und die *Deutsche Bahn AG* (DB) die Verlängerung der S-Bahn von Ansbach nach Dombühl. Nur alle 2 Stunden (!) soll eine S4 weiter fahren und die neue Endstation dafür eine neue Unterführung und 3 Bahnsteige für 7 Millionen Euro bekommen! Und wenn die Zweigstrecke nach Dinkelsbühl reaktiviert würde (→ KBS 886), müssten weitere Umbauten für 2 Millionen Euro erfolgen. Ursprünglich sollte die S4 ab Ende 2013 nach Dombühl fahren. Die DB verzögerte die Planungen aber immer wieder, und schließlich war es erst im Dezember 2017 so weit.

Auch bei *FIT* gibt es ein teures Projekt zwischen Ansbach und Crailsheim. Aber statt die unbefriedigende Trassierung bei Dombühl mit Millionenaufwand zu zementieren, brächte ein 8,9 km langer Neubauabschnitt neben der Autobahn A6 ab der Jahrtausendwende viele Vorteile. Die Umsteigefunktion übernimmt dann der neue Bahnhof Vehlberg etwa 3 km weiter südlich.

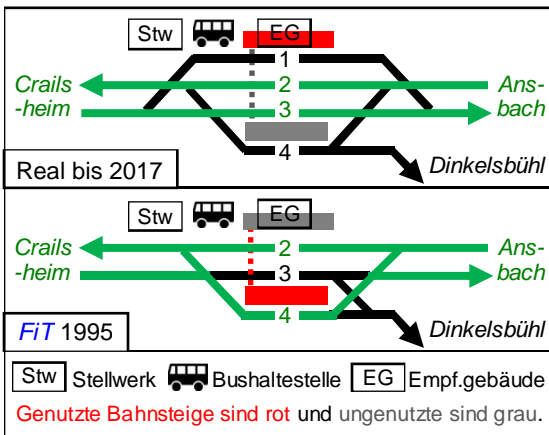
Das bedeutet natürlich, dass *FIT* den Bahnhof Dombühl nicht mehr grundlegend umgestaltet hätte. Und den Betreiber dennoch beschleunigt hätte, weil die Züge nicht mehr einen Kilometer weit mit 40 km/h zum einzigen Bahnsteig am Überholgleis 1 schleichen müssen. Stattdessen halten die Züge von und nach Crailsheim

etwa stündlich auf Gleis 4 und die Züge von und nach Dinkelsbühl etwa stündlich auf Gleis 3. Zum bequemen Umsteigen reichen wenige Schritte über den vorhandenen Bahnsteig, den **FIT** auf 55 cm erhöht hätte.

| IR | RB | RE | RB | IR | Zug | IR | RB | RE | RB | IR |
|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 9.36 | | 10.36 | | 11.36 | km Nürnberg Hbf | 10.24 | | 11.24 | | 12.24 |
| | | 10.52 | Wi.*) | | 25,4 Heilsbronn | | Wi.*) | 11.06 | | |
| | | 10.58 | 11.45 | | 32,5 Wicklesgreuth | | 10.14 | 11.01 | | |
| 10.02 | ab | 11.07 | 11.55 | 12.02 | 43,7 Ansbach | 9.58 | 10.05 | 10.53 | an | 11.58 |
| 10.04 | 10.13 | 11.13 | an | 12.04 | 53,8 Leutersh.-Wied. | 9.56 | ab | 10.47 | 10.47 | 11.56 |
| | 10.20 | 11.20 | | | 67,1 Dombühl | | | 10.39 | 10.39 | |
| | 10.29 | 11.29 | | | 78,4 Schnelldorf | | | 10.30 | 10.30 | |
| | 10.32 | 11.30 | | | 90,4 Crailsheim | | | 10.29 | 10.27 | |
| | DKB | 11.37 | | | | | | 10.22 | DKB | |
| 10.31 | | 11.46 | | 12.31 | | 9.29 | | 10.14 | | 11.29 |
| 10.33 | | 11.48 | | 12.33 | Crailsheim 770 | 9.27 | | 10.12 | | 11.27 |
| 10.59 | | 12.17 | | 12.59 | Aalen | 9.01 | | 9.43 | | 11.01 |
| 11.52 | | 13.12 | | 13.52 | Stuttgart Hbf | 8.08 | | 8.48 | | 10.08 |

Gesamtverkehr Nürnberg - Heilsbronn - Ansbach siehe KBS 898

Wi.*) RB kommt von Windsbach, Anschluss ab Nürnberg mit CB bis Wicklesgreuth.



Die Grafik nebenan zeigt, wie **FIT** den Bahnhof Dombühl attraktiver macht: Das innen liegende Überholgleis 3 ersetzt die außen liegenden Überholgleise 1 und 4.

Zu den Bussen und den Parkplätzen auf dem Bahnhofsvorplatz führt ein Weg über Gleis 2 und 3, der mit Schranken (wie an Bahnübergängen) gesichert ist. Der Fahrdienstleiter im nur 20 Meter entfernten Stellwerk öffnet und schließt sie zugabhängig.

Da zwischen Nürnberg und Crailsheim nur etwa ein Güterzug pro Stunde und Richtung fährt, kann man in Kauf nehmen, dass während des *Integralen Takt-knotens* in Dombühl keine anderen Züge durchfahren können. Die Fahrstraßenkreuzung von Gleis 3 nach und von Gleis 4 nach Ansbach ist unschädlich, da **FIT** ohnehin nicht will, dass die Züge den Anschlussreisenden „vor der Nase wegfahren“.

Schon zur Jahrtausendwende entwickelte Jörg Schäfer für PRO BAHN die Idee des *Frankenhöhe-Sprinters*: Das sollte ein Eilzug oder Regionalexpress sein, der viele Ziele in Westmittelfranken direkt mit Nürnberg verbindet. Da die Nachfrage mit der Entfernung zu Nürnberg stetig abnimmt, bieten sich *Flügelungen* an: Drei Triebwagen fahren zusammen in Nürnberg ab und werden dann z.B. in Ansbach, Steinach und Dombühl getrennt, um ihre Ziele einzeln zu erreichen.

886 (Ansbach -) Dombühl - Dinkelsbühl - Nördlingen

Schon 1857 bemühten sich Feuchtwangen und Herrieden um Anschluss an das entstehende Eisenbahnnetz. Die Bahnlinie von Nürnberg nach Stuttgart sollte zwischen Ansbach und Crailsheim beide Städte berühren. Die „vielen Höhenzüge und Flusstäler“ waren für den Bahnbau zu damaliger Zeit aber zu kostspielig. Die Staatsbahn wählte daher die günstigere Linie über Leutershausen und Dombühl (→ KBS 885).

Das bayerische Vizinalbahngesetz von 1869 legte zehn neue Strecken fest, um das Schienennetz zu ergänzen. Voraussetzung war, dass die Anliegergemeinden die Grundstücke und Erdarbeiten selbst finanzieren. Die Verbindung Dombühl - Feuchtwangen wurde mit 1,2 Millionen Mark veranschlagt, von denen auf die Stadt Feuchtwangen ein Fünftel entfiel. Die 11 km lange Vizinalbahn ging am 15.4.1876 in Betrieb. Der Endbahnhof lag im Hinblick auf eine spätere Verlängerung nach Süden westlich der Sulzach, „womit eine beträchtliche Entfernung zum Stadtmittelpunkt in Kauf genommen wurde“ (etwa 750 Meter).

Auch die 30 km von Nördlingen nach Dinkelsbühl wurden als Vizinalbahn gebaut und am 2.7.1876 eröffnet. Das größte Bauwerk war die Wörnitzbrücke in Wilburgstetten. Das fehlende Zwischenstück Dinkelsbühl - Feuchtwangen genehmigte die Staatskammer in München 1879. Es wurde zwar noch nach Hauptbahnkriterien gebaut, ab 1.6.1881 jedoch als Nebenbahn betrieben.

In den 1950er Jahren enthielten die Fahrpläne an Werktagen etwa 10 Zugpaare. Die Fahrt von Dombühl nach Nördlingen dauerte rund 1½ Stunden, zu denen oft noch 10 bis 15 Minuten Pause in Dinkelsbühl hinzukamen. Auf die Anschlusszüge mussten die Fahrgäste oft lange warten, was die Abwanderung zum PKW beschleunigte. Am 1.6.1985 ließ die *Deutsche Bundesbahn* (DB) schließlich den letzten planmäßigen Personenzug fahren. Neben der geringen Nachfrage war dafür auch der große betriebliche Aufwand für sieben Bahnhöfe mit mechanischen Stellwerken und deren Bedienpersonal verantwortlich.

Aufgrund der touristischen Bedeutung der Region nahm das *Bayerische Eisenbahnmuseum* (BEM) in Nördlingen schon am 3.9.1988 einen Museumsbetrieb auf. Dieser konnte aufgrund vielfältiger Irrungen und Wirrungen leider nicht konsequent weiterentwickelt werden, sondern musste immer wieder unterbrochen und auf verschiedenen Teilstrecken neu etabliert werden.

Nach der Einstellung des Personenverkehrs fuhren die Güterzüge zunächst nur noch zwischen Nördlingen und Feuchtwangen. 1998 änderte die DB ihr Konzept und stellte die Wagen von Norden her bis Wilburgstetten zu. Zur Sicherung der planmäßig nicht mehr befahrenen Gleise kaufte der kommunale *Zweckverband Romantische Schiene* ein Jahr später die 23 km Nördlingen - Wilburgstetten.

Zu diesem Zeitpunkt war auch schon das Ende des DB-Güterverkehrs zwischen Dombühl und Wilburgstetten absehbar, das schließlich am 15.12.02 folgte. Die BEM-Tochter *BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH* pachtete daher diesen Abschnitt langfristig. Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten konnten ab 7.4.01 wieder Museums- und Güterzüge zwischen Nördlingen und Dinkelsbühl rollen.

2006 erbaute die *Bayernbahn* in 4 Monaten die erste Nebenbahn-Neubaustrecke in Bayern nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Kosten von 1,5 Millionen Euro übernahm das Großsägwerk Rettenmeier, das danach auf der alten Trasse sein Betriebsgelände erweitern konnte. Am 8.12.2006 gingen die 1,6 km zwischen dem Bahnübergang bei Knittelsbach und Wilburgstetten in Betrieb. Das Holzunternehmen stellte allerdings fünf Jahre später seine umfangreichen Gütertransporte auf der Schiene wieder ein.

Im Mai 2009 gaben die an der Strecke liegenden Landkreise eine Machbarkeitsstudie über die Reaktivierung des Personenverkehrs in Auftrag. Im August 2012 kam heraus, dass die geforderten 1.000 Fahrgäste täglich nur zwischen Dombühl und Dinkelsbühl erreicht werden. Ein Arbeitskreis mit den Aufgabenträgern wurde gebildet, aber die Ausarbeitung der Details verzögerte sich immer wieder. Derzeit wird „Ende 2022“ als der frühestmöglicher Betriebsbeginn genannt.

FIT hätte die „Romantische Schiene“ 1985 nicht stillgelegt, sondern etappenweise modernisiert: Die Fahrgäste müssen nicht mehr in Dombühl umsteigen und mitunter lange auf Anschlusszüge warten, sondern kommen direkt nach Ansbach. Die Kreisstadt ist für die meisten Einwohner das wichtigste Ziel.

Die 54 km lange Strecke kann nur mit großem Aufwand so beschleunigt werden, dass Triebwagen sie in 52 Minuten bewältigen und „echte Taktknoten“ an beiden Enden erreichen. Die zweistündlich verschobenen Anschlüsse in Nördlingen

bringen aber genau die 4 Minuten, die man braucht, um (im 2-Stunden-Takt) alle gewünschten Stationen zu bedienen. Auf der nachfragestärkeren Nordhälfte verdichten Busse das Angebot bis Dinkelsbühl zum ungefähren Stundentakt und bedienen auch die kleinen Orte an der Bundesstraße B 25.

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------|---|----------------------------------|---|----------------------------------|---|------------------------------|---|--------------------------------|---|----------------------------------|
| 8.14 8.29 | | 10.14 10.29 | | 12.14 12.29 | <i>Crailsheim</i> <i>Vehlberg 885</i> | 9.46 9.30 | | 11.46 11.30 | | 13.46 13.30 |
| 7.36 8.13 8.29 | 8.36 9.13 9.29 | 9.36 10.13 10.29 | 10.36 11.13 11.29 | 11.36 12.13 12.29 | <i>Nürnberg Hbf</i> <i>Ansbach</i> <i>Vehlberg 885</i> | 10.24 9.47 9.30 | 11.24 10.47 10.30 | 12.24 11.47 11.30 | 13.24 12.47 12.30 | 14.24 13.47 13.30 |
| RB |  | RB |  | RB | Zug | RB |  | RB |  | RB |
| 8.32 8.36 < | 9.35 > 9.44 | 10.32 10.36 < | 11.35 > 11.44 | 12.32 12.36 < | km Dombühl 3,3 x Vehlberg 6,2 x Dorfgütingen | 9.27 9.23 < | 10.25 > 10.16 | 11.27 11.23 < | 12.25 > 12.16 | 13.27 13.23 < |
| 8.44 8.50 8.53 8.58 | 9.53 < <i>w.AN</i> | 10.44 10.50 10.53 10.58 | 11.53 < <i>w.AN</i> | 12.44 12.50 12.53 12.58 | 11,1 Feuchtwangen 17,3 x Schopfloch 19,4 x Lehengütingen 23,8 Dinkelsbühl | 9.15 9.09 9.06 9.01 | 10.07 < <i>v.AN</i> | 11.15 < 11.06 11.01 | 12.07 < <i>v.AN</i> | 13.15 13.09 13.06 13.01 |
| 9.01 9.07 9.15 | | 11.01 11.07 11.15 | | 13.01 13.07 13.15 | 31,1 x Wilburgstetten 39,5 Fremdingen | 8.58 8.52 8.44 | | 10.58 10.52 10.44 | | 12.58 12.52 12.44 |
| 9.20 9.25 9.30 | | 11.20 11.25 11.30 | | 13.20 13.25 13.30 | 45,2 x Marktoffingen 49,9 Wallerstein 54,1 Nördlingen | 8.39 8.34 8.30 | | 10.39 10.34 10.30 | | 12.39 12.34 12.30 |
| 9.34 9.55 | | 11.34 11.55 | | 13.34 13.55 | <i>Nördlingen 915</i> <i>Donauwörth</i> | 8.26 8.05 | | 10.26 10.05 | | 12.26 12.05 |
| 9.34 10.14 | | 11.34 12.14 | | 13.34 14.14 | <i>Nördlingen 915</i> <i>Aalen</i> | 8.26 7.46 | | 10.26 9.46 | | 12.26 11.46 |

887 Ansbach - Gunzenhausen - Wassertrüding. - Nördlingen

Der 56 km lange Abschnitt Nördlingen - Gunzenhausen - Pleinfeld wurde 1849 als Teil der ersten bayerischen Hauptstrecke München - Nürnberg - Hof eröffnet. Den Umweg über Nördlingen wählten die Bahnbauer, weil dort der Anschluss an das württembergische Bahnnetz erfolgen sollte. Zudem ließ die *Fränkische Alb* zwischen Donauwörth und Treuchtlingen den Bau und Betrieb einer direkten Strecke für damalige Verhältnisse unwirtschaftlich erscheinen.

Die große geschichtliche Bedeutung dieses Abschnitts erkennt man heute noch an der geradlinigen Linienführung und den breiten Dämmen. Die *Ludwigs-Süd-Nord-Bahn* wurde zwar zunächst nur eingleisig gebaut, bei größeren Bauwerken aber gleich der Untergrund für ein zweites Gleis vorbereitet. Nördlingen - Pleinfeld

verlor jedoch bis 1906 durch die Fertigstellung der direkteren Trasse über Treuchtlingen (→ KBS 910) den Durchgangsverkehr und blieb daher eingeleisig.

Obwohl der Fahrplan danach mit 4 bis 5 Zügen pro Tag und Richtung an eine Nebenbahn erinnerte, wurde die KBS 887 weiterhin als Hauptbahn betrieben. Das merkte man vor allem daran, dass in Cronheim, Wassertrüdingen, Oettingen und Dürrenzimmern mächtige Stellwerke standen, in denen Fahrdienstleiter im Schichtdienst Weichen und Signale stellten und damit den Zugverkehr regelten.

Ab 1933 wuchs die Bedeutung der *Hesselbergbahn* wieder, da die NSDAP für ihre heimlichen Kriegsvorbereitungen 1 km östlich von Langlau eine Munitionsanstalt (Muna) mit eigenem Gleisanschluss errichtete. Zudem hielten die Nazis jedes Jahr zur Sommersonnenwende die „Frankentage“ mit pseudoreligiösem Charakter am Hesselberg ab. Die Bahn war das Haupttransportmittel für über 100.000 Besucher, die bis 1938 dorthin strömten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die *Hesselbergbahn* wie viele andere Zweigstrecken ihre letzte große Blüte: Für die meisten Bürger war sie das einzige Verkehrsmittel, und „Hamsterfahrer“ aus Nürnberg und Ansbach belagerten die Züge zusätzlich. Ab 1955 machte sich jedoch das „Wirtschaftswunder“ bemerkbar: Immer mehr Arbeiter konnten sich ein Moped oder ein Auto leisten und fuhren nicht mehr mit dem Personenzug. Und immer mehr Unternehmer setzten auf den LKW statt den Güterzug.

Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) reagierte darauf mit Fahrpläneinschränkungen und kürzeren Zügen. 1958 bekam das Bahnbetriebswerk (Bw) Nördlingen die ersten elektrischen Triebwagen, die ihren Strom aus unterflur angeordneten Akkumulatoren bezogen. Doch erst 1972 begann die große Zeit der nun als Baureihe 515 bezeichneten Triebwagen. Sie prägten bis zur Einstellung des Personenverkehrs das Bild der *Hesselbergbahn*.

Vor allem südlich von Gunzenhausen saßen immer weniger Fahrgäste in den Zügen. Während in Nürnberg das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ groß gefeiert wurde, kürzte die *DB* den Fahrplan dort zum 1.6.85 drastisch: Nur noch zwei lokbespannte Zugpaare verblieben montags bis freitags, gleichzeitig wurden die umweltfreundlichen Akkutriebwagen aus Nördlingen abgezogen. Ein halbes Jahr später endete der Personenverkehr am 29.9.1985.

Immerhin konnten auch danach noch Züge fahren. Da die *DB* aber die Fahrdienstleiter aus den Stellwerken abzog, musste das Zugpersonal vor Ort die Weichen stellen und Schranken schließen. Nur noch sporadisch befuhren daher Sonderzüge die Gleise.

Güterwagen stellte die *DB* nur noch von Nördlingen aus bis Wassertrüdingen zu, und am 1.9.1995 sperrte sie die Nordhälfte bis Gunzenhausen. Obwohl das *Schwarzkopf*-Werk in Wassertrüdingen immer noch mehrere Güterwagen pro Tag erhielt, stellte die *DB* knapp zwei Jahre später (am 1.6.1997) auch den Betrieb auf der Südhälfte ein.

Das drohende Schicksal vieler anderer Zweigstrecken, nämlich Entwidmung und Abbau, verhinderte das *Bayerische Eisenbahnmuseum* (BEM) in Nördlingen: Es hatte schon seit 1985 erfolgreich Museumszüge nach Wassertrüdingen und Gunzenhausen eingesetzt und wollte diese Tradition fortsetzen. Dazu wurde die Tochterfirma *BayernBahn Betriebsgesellschaft* gegründet, die 1999 diesen Abschnitt zunächst pachtete und 2002 käuflich erwarb. Ab 8.6.2003 konnten wieder Museumszüge auf der Gesamtstrecke fahren.






Die BEM-Lok 52 8195 dampfte am 14.Juni 2009 über die Wörnitzbrücke bei Oettingen mit ihrem Sonderzug nach Nördlingen. (Bild von J.Schäfer)

Ab Oktober 2004 bediente die *Bayernbahn* das *Schwarzkopf*-Werk in Wassertrüdingen wieder ab Nördlingen auf der Schiene und stellte zunächst zwei mal pro Woche Kesselwagen mit Industriealkohol zu. Ab Januar 2010 wurde der Güterverkehr erheblich erweitert: Montags bis freitags ist seither täglich ein Güterzug mit 16 bis 20 Güterwagen ab Wassertrüdingen unterwegs. In Gunzenhausen werden die Wagen der Firma *Schwarzkopf* an eine E-Lok übergeben, die sie nach Monheim am Rhein in das Logistikzentrum der Firma *Henkel* bringt. Die Diesellok

nimmt auf dem Rückweg leere Güterwagen nach Wassertrüdingen mit, die im Schwarzkopf-Werk bis zum nächsten Tag wieder beladen werden.

Bis zur *Kleinen Landesgartenschau 2019* in Wassertrüdingen soll zumindest der Personenverkehr nach Gunzenhausen reaktiviert werden. Positive Gutachten liegen vor, aber bis Anfang 2018 gab es noch keine konkreten Beschlüsse.

FIT hätte die *Hesselbergbahn* nicht teilweise stillgelegt, sondern etappenweise modernisiert. Die kostenträchtigen Stellwerke in Cronheim, Wassertrüdingen, Oettingen und Dürrenzimmern wären geschlossen und die Weichen (soweit noch erforderlich) aus Gunzenhausen ferngestellt worden.

| | | | | | | | | | | |
|-------------|---|--------------|---|--------------|-----------------------------|--------------|---|--------------|---|--------------|
| 7.36 | | 9.36 | | 11.36 | <i>Nürnberg Hbf</i> | 10.24 | | 12.24 | | 14.24 |
| 7.52 | | 9.52 | | 11.52 | <i>Heilsbronn</i> | 10.07 | | 12.07 | | 14.07 |
| 8.07 | | 10.07 | | 12.07 | <i>Ansbach 898</i> | 9.53 | | 11.53 | | 13.53 |
| RB | | RB | | RB | Zug | RB | | RB | | RB |
| 8.14 | | 10.14 | | 12.14 | km Ansbach | 9.46 | | 11.46 | | 13.46 |
| 8.27 | | 10.27 | | 12.27 | 15,8 Triesdorf | 9.33 | | 11.33 | | 13.33 |
| 8.37 | | 10.37 | | 12.37 | 27,7 Gunzenhausen | 9.23 | | 11.23 | | 13.23 |
| 8.38 | | 10.38 | | 12.38 | 30,4 <i>Unterwurbach</i> | 9.22 | | 11.22 | | 13.22 |
| 8.41 | | 10.41 | | 12.41 | 35,7 Cronheim | 9.18 | | 11.18 | | 13.18 |
| 8.47 | | 10.47 | | 12.47 | 38,7 Unterschwaningen | 9.12 | | 11.12 | | 13.12 |
| 8.51 | | 10.51 | | 12.51 | 42,3 Wassertrüdingen | 9.08 | | 11.08 | | 13.08 |
| 8.56 | | 10.56 | | 12.56 | 46,4 Auhausen | 9.04 | | 11.04 | | 13.04 |
| 9.01 | | 11.01 | | 13.01 | 52,7 <i>Hainsfarth</i> | 8.59 | | 10.59 | | 12.59 |
| 9.05 |  | 11.05 |  | 13.05 | 46,4 Auhausen | 8.54 |  | 10.54 |  | 12.54 |
| 9.10 |  | 11.10 |  | 13.10 | 52,7 <i>Hainsfarth</i> | 8.49 |  | 10.49 |  | 12.49 |
| 9.13 | 10.05 | 11.13 | 12.05 | 13.13 | 54,1 Oettingen | 8.46 | 9.55 | 10.46 | 11.55 | 12.46 |
| > | 10.14 | > | 12.14 | > | > Dürrenzimmern | > | 9.46 | > | 11.46 | > |
| < | 10.18 | < | 12.18 | < | < Löpsingen | < | 9.42 | < | 11.42 | < |
| 9.24 | 10.26 | 11.24 | 12.26 | 13.24 | 67,1 Nördlingen | 8.36 | 9.34 | 10.36 | 11.34 | 12.36 |
| 9.28 | 10.34 | 11.28 | 12.34 | 13.28 | <i>Nördlingen 915</i> | 8.32 | 9.26 | 10.32 | 11.26 | 12.32 |
| 9.55 | 10.55 | 11.55 | 12.55 | 13.55 | <i>Donauwörth</i> | 8.05 | 9.05 | 10.05 | 11.05 | 12.05 |
| 9.28 | 10.34 | 11.28 | 12.34 | 13.28 | <i>Nördlingen 915</i> | 8.32 | 9.26 | 10.32 | 11.26 | 12.32 |
| 9.55 | 11.14 | 11.55 | 13.14 | 13.55 | <i>Aalen</i> | 8.05 | 8.46 | 10.05 | 10.46 | 12.05 |

Der Fahrplan 1995 erzwingt die Teilung des Angebots in Gunzenhausen: Östlich davon pendeln RB über Pleinfeld und Roth nach Nürnberg (→ KBS 888) und westlich davon zwischen Ansbach und Nördlingen. Optimale Anschlüsse in Ansbach und Nördlingen sowie neue Stationen für Wolfartswinden, Unterwurbach und Löpsingen erschließen zusätzliches Fahrgastpotenzial.

Jörg Schäfer hat die *Hesselbergbahn* seit 1985 mehrfach besucht. Seine Fotos finden Sie bei www.bahnbilder.de in der [Kategorie ex-KBS 883](#)

888 (Nürnberg -) Pleinfeld - Gunzenhausen

Die Entwicklung der *Hesselbergbahn* wird bei der KBS 887 beschrieben. Auch nach der Einstellung des Personenverkehrs nach Nördlingen am 29.9.85 pendelten nach Pleinfeld montags bis freitags Personenzüge, deren Komfort aber zunächst immer schlechter wurde: Auf die 1985 noch recht zeitgemäß wirkenden Akkutriebwagen folgten Reisezugwagen, die die DB in den Nachkriegsjahren zur Linderung der Materialknappheit aus Altbeständen zusammengebaut hatte. Ab 1990 wurden diese durch zweiachsige Schienenbusse ersetzt, die ihre planmäßige Lebensdauer schon deutlich überschritten hatten. Die Stilllegung der letzten 16,8 km schien daher schon absehbar, konnte aber doch abgewendet werden.

Ab 1992 ging es wieder bergauf: Zunächst wurde Pleinfeld - Gunzenhausen als R 62 in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN) aufgenommen, wodurch viele Fahrgäste günstigere Tickets bekamen. Und zwei Jahre später lösten die damals modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 die betagten Schienenbusse ab. 1996 wurde das Angebot montags bis freitags (mit wenigen Ausnahmen) zum Stundentakt verdichtet und am Wochenende fuhren wieder Züge im 2-Stunden-Takt. Und seit 2002 setzt die DB moderne Triebwagen der Baureihe 642 ein: Ihr Einstiegsbereich ist nur etwa 60 cm hoch, wodurch von den üblichen Bahnsteigen aus nur noch eine Stufe zu überwinden ist.

FiT hätte die *Hesselbergbahn* nicht teilweise stillgelegt, sondern etappenweise modernisiert. Der Fahrplan 1995 erzwingt die Teilung des Angebots in Gunzenhausen: Westlich davon pendeln RB von Ansbach nach Nördlingen (→ KBS 887) und östlich davon über Pleinfeld und Roth nach Nürnberg. Die umsteigefreien Verbindungen erhöhen auch den Anreiz für Ausflügler (mit Sport- und Bade-sachen), für die Fahrt in das *Fränkische Seenland* den Zug zu benutzen.

| | | | | | | |
|-------------|--------------|--------------|---------------------------|-------------|--------------|--------------|
| 8.31 | 9.31 | 10.31 | <i>Treuchtlingen</i> | 9.29 | 10.29 | 11.29 |
| 8.46 | 9.46 | 10.46 | <i>Pleinfeld 898</i> | 9.13 | 10.13 | 11.13 |
| 8.15 | 9.15 | 10.15 | <i>Nürnberg Hbf</i> | 9.45 | 10.45 | 11.45 |
| 8.34 | 9.34 | 10.34 | <i>Roth</i> | 9.25 | 10.25 | 11.25 |
| 8.49 | 9.49 | 10.49 | <i>Pleinfeld 898</i> | 9.11 | 10.11 | 11.11 |
| RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB |
| 8.50 | 9.50 | 10.50 | km Pleinfeld | 9.10 | 10.10 | 11.10 |
| 8.54 | 9.54 | 10.54 | 4,0 Ramsberg | 9.05 | 10.05 | 11.05 |
| 58/03 | 9.59 | 58/03 | 9,0 Langlau | 9.01 | 56/01 | 59/01 |
| 9.08 | 10.04 | 11.08 | 15,1 Frickenfelden | 8.55 | 9.51 | 10.55 |
| 9.11 | 10.07 | 11.11 | 16,8 Gunzenhausen | 8.53 | 9.48 | 10.53 |
| 9.38 | 10.12 | 11.38 | <i>Gunzenhausen</i> | 8.48 | 9.37 | 10.48 |
| > | 10.27 | > | <i>Treuchtling. 880</i> | 8.33 | > | 10.33 |
| 10.20 | | 12.20 | <i>Nördlingen 888</i> | | <i>Ansb.</i> | |

Im 1995 noch vorhandenen Kreuzungsbahnhof Langlau weichen sich die Züge aus. Die Übergangszeit in Gunzenhausen zum Eilzug nach Treuchtlingen ist leider knapp. Mit abwechselnd längeren Aufenthalten in Langlau klappt es wenigstens zweistündlich. Als Alternative kann man stündlich über Pleinfeld fahren.


889 (Nürnberg -) Roth - Hilpoltstein

1887 wurde die 39,2 km lange Nebenbahn Roth - Greding eröffnet, die vom Volksmund bald den Spitznamen „Gredl“ bekam. Wie die meisten Nebenbahnen in Bayern war sie eine Stichbahn, obwohl die Endbahnhöfe Beilngries und Kinding nur jeweils 10 km entfernt lagen. Das bayerische Verkehrsministerium hatte (im Gegensatz zu den meisten anderen deutschen Ländern) kein Interesse, durch Abkürzungen Verkehr von den Hauptstrecken abzuziehen.

Eine Verbindung zwischen den Bahnlinien wurde zwar in der Region immer wieder gefordert, kam aber nicht zustande. Stattdessen entstand in den 1930er Jahren die Autobahn Nürnberg - München, die bei Greding dicht neben der Bahn verlief. Mit der zunehmenden Motorisierung erwuchs daraus ab 1960 eine übermächtige Konkurrenz, und die Fahrgastzahlen gingen rapide zurück.

1972 wurde der Gesamtverkehr auf den 12 km Thalmässing - Greding eingestellt, und zwei Jahre später folgte der Personenverkehr auf den 16 km Hilpoltstein - Thalmässing. Der Güterverkehr endete 1998, seither pendeln nur noch auf den 11,0 km zwischen Roth und Hilpoltstein RB im Stundentakt. Sie haben in Roth gute Anschlüsse an REs nach Nürnberg und Treuchtlingen – damit muss man bei den aktuellen Standards in Bayern zufrieden sein.

FIT hätte die Attraktivität für die 15.000 Anwohner der Strecke bis 1995 mit folgenden Maßnahmen gesteigert:

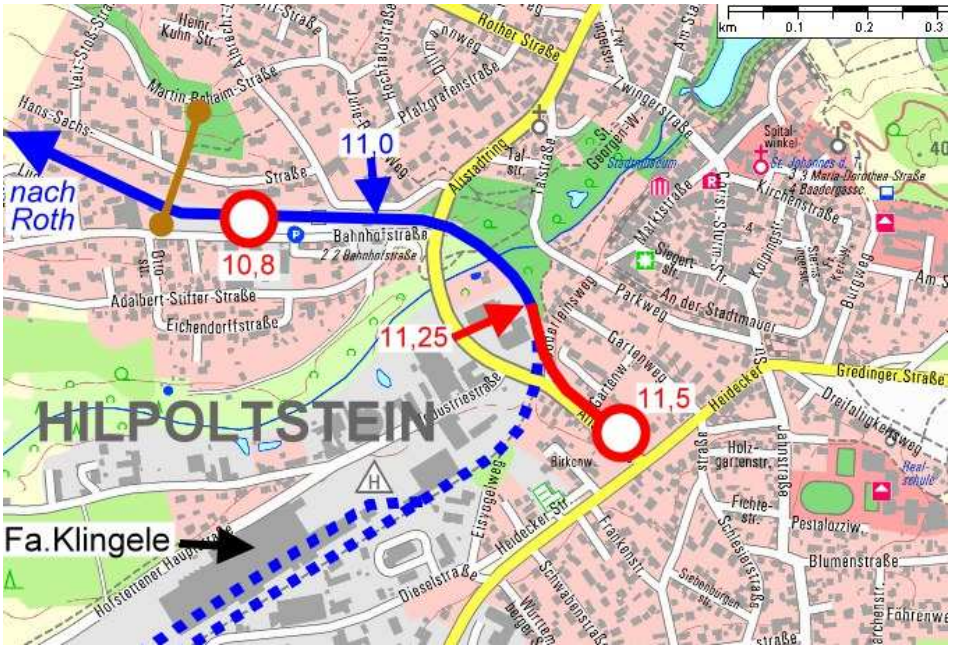
| 8.37 8.58 | 9.37 9.58 | 10.37 10.58 | Weißenburg Roth 898 | 9.23 9.04 | #### #### | 11.23 11.04 |
|----------------------------|---------------------|------------------------------|---|--------------|---------------------------|----------------|
| 8.43 9.00 | 9.43 10.00 | 10.43 11.00 | Nürnberg Hbf Roth 898 | 9.15 8.58 | #### 9.58 | 11.15 10.58 |
| RB | RB | RB | Zug | RB | RB | RB |
| 9.05 | 10.05 | 11.05 | km Roth Bf | 8.55 | 9.55 | 10.55 |
| 9.08 | 10.08 | 11.08 | 1,6 Roth-Lohgarten | 8.52 | 9.52 | 10.52 |
| 9.11 | 10.11 | 11.11 | 4,4 Roth-Hofstetten | 8.49 | 9.49 | 10.49 |
| 9.14 | 10.14 | 11.14 | 6,1 Eckersmühlen Bf | 8.46 | 9.46 | 10.46 |
| 9.16 | 10.16 | 11.16 | 6,8 Eckersm. Mitte | 8.44 | 9.44 | 10.44 |
| 9.21 | 10.21 | 11.21 | 10,8 Hilpoltstein West | 8.39 | 9.39 | 10.39 |
| 9.23 | 10.23 | 11.23 | 11,5 Hilpoltstein (neu) | 8.37 | 9.37 | 10.37 |
| 9.28 > 9.52 10.10 | 10.28 10.40 > | 11.28 > 11.52 12.10 | Hilpoltstein  Heideck Thalmässing Greding | 8.32 8.20 | 9.32 > 9.08 8.50 | 10.32 10.20 |

➤ Reaktivierung der Station Roth-Hofstetten und neuer Haltepunkt in Eckersmühlen. (Der Bahnhof liegt am westlichen Ortsrand.)

➤ Verlängerung in Hilpoltstein um 600 Meter, damit die Züge nicht am Stadtrand wenden.

➤ Alle Züge haben Busanschlüsse, um sie auch für Fahrten nach Süden und Osten interessant zu machen.

➤ Sobald geeignete Triebwagen zur Verfügung stehen, bieten „Flügelungen“ in Roth umsteigefreie Verbindungen nach Schwabach und Nürnberg.



Linienbeschreibung in Hilpoltstein anhand der Streckenkilometer:

10,8 = Neuer Haltepunkt „Hilpoltstein West“ etwa 100 Meter westlich vom realen Endpunkt und etwa 200 Meter westlich zum privat genutzten Empfangsgebäude in km 11,0.

Braune Linie westlich davon = neuer Fuß- und Radweg zur besseren Erschließung der westlichen und nördlichen Stadtteile. Das nach Norden deutlich ansteigende Gelände kann für eine Brücke über die Gleise genutzt werden.

11,2 = Mitte der 6 Meter hohen Brücke über den Gänsbach.

11,25 = Ende der noch bis 1998 von Güterzügen befahrenen Trasse und Beginn des 300 Meter langen Neubauabschnitts für die Regionalbahnen.

11,4 = Die rot dargestellte neue Trasse schwenkt parallel zum Altstadtring ein.

11,5 = Bahnsteigmitte des neuen Endbahnhofs „Hilpoltstein“

11,55 = Neuer Prellbock vor der Heidecker Straße.

Blau gestrichelt ist die alte Gredl-Trasse, auf der noch bis 2002 Güterzüge fuhren. Die Firma Klingele empfing und versandte bis zum Schluss mindestens 5 Güterwagen täglich und hätte das gerne auch weiter gemacht.

Die neue Endstation in Hilpoltstein wäre bei **FiT** schon 1995 eine **ÖPNV-Dreh-scheibe** geworden: Bei jedem Zug stünden zwei Busse am Bahnsteig gegenüber, um attraktive Anschlüsse in das weite Umland zu bieten. Die folgende Grafik zeigt, dass es nicht das Ziel ist, alle Bürger zur Fahrt mit der **Gredl** zu bewegen.

