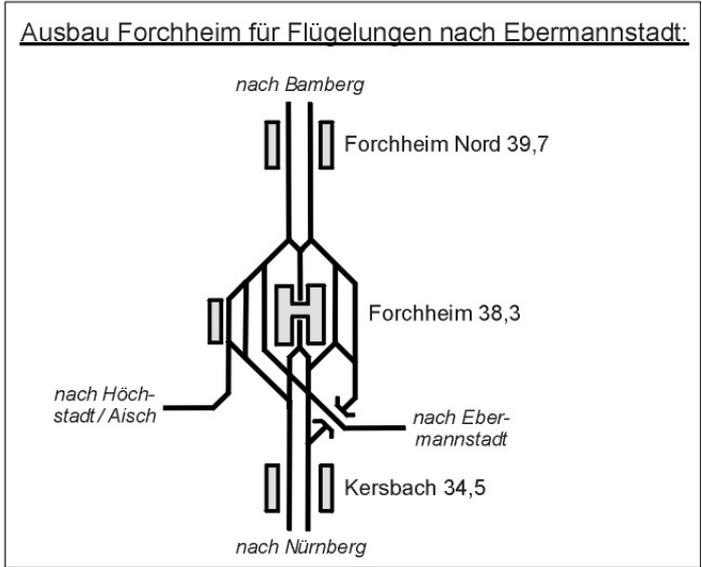
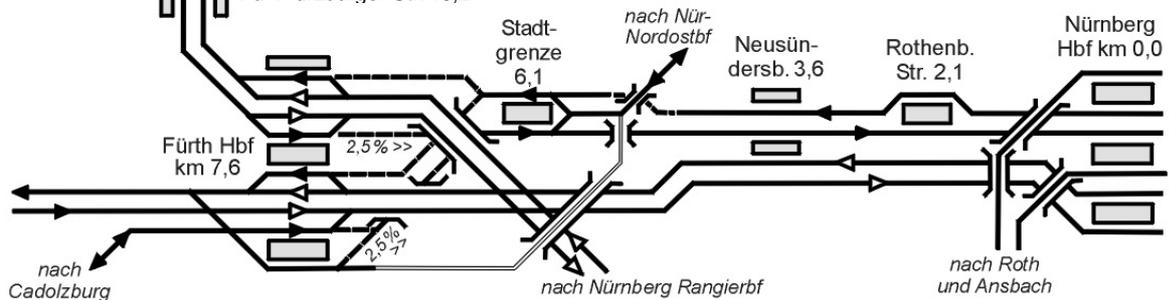
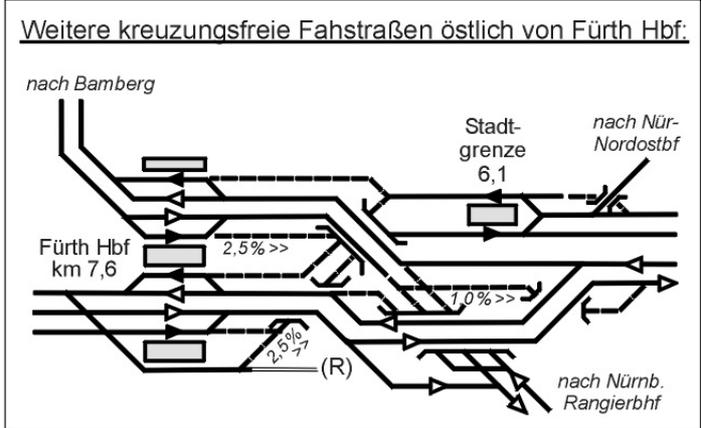


Große Kapazität für wenig Investitionen – Das bessere Bahnkonzept für Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg
 Entwurf von Jörg Schäfer, aktualisiert im Februar 2009



Für die Reaktivierung der Zweigstrecke Erlangen-Herzogenaurach ist ein dreigleisiger Abschnitt zwischen Erlangen Hbf und Bruck vorgesehen. Auf dem neuen westlichen Gleis sollen vor allem die Züge der Aurachtalbahn in beiden Richtungen im 30-Minuten-Takt fahren. An allen drei gemeinsamen Stationen hätte die Aurachtalbahn eigene Bahnsteige, die kürzer und niedriger als die der S-Bahn sein können. Dennoch gibt es in Erlangen Hbf und Erlangen-Bruck Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber!

Zusätzlich kann das neue Gleis auch von anderen Zügen nach Nürnberg für „fliegende Überholungen“ benutzt werden oder wenn Güterzügen ausgewichen werden soll, die auf der Ostseite der Gleise in den Güterbahnhof ein- und ausfahren.



Erläuterungen

Betrieblich würde die Strecke beim umseitigen Vorschlag in drei Abschnitte geteilt: 1) Der Südabschnitt Nürnberg - Fürth Ost würde mit zwei Gleisen für jede Richtung vollwertig viergleisig ausgebaut. 2) In Fürth würde eine leistungsfähige „Schaltzentrale“ entstehen, die viele gleichzeitige Zugfahrten zwischen den anschließenden Strecken erlaubt. 3) Der 54 km lange Nordabschnitt Bamberg - Forchheim - Fürth West würde „nur“ umfassend modernisiert und zu einer leistungsfähigen zweigleisigen Schnellfahrstrecke bis zu 230 km/h ausgebaut.

1) Nürnberg Hbf - Fürth Ost



Blick von der Jansenbrücke Richtung Fürth auf den Bahnhof Neusündersbühl: Für zwei zusätzliche Gleise wäre südlich des Bahnsteigs (am linken Bildrand) Platz gewesen. Neue Treppenaufgänge hätten kurze Fußwege und attraktive Anschlüsse zu den Buslinien 35 und 38 ermöglicht, die mindestens alle 20 Minuten über die Jansenbrücke fahren.

Die knapp 6 km zwischen dem Weichenbereich des Nürnberger Hauptbahnhofs und der Stadtgrenze würden mit zwei Gleisen für jede Richtung vollwertig viergleisig ausgebaut. Planmäßig dient das nördliche Gleispaar dem Nahverkehr und das südliche dem Fernverkehr. Dank der Überwerfungsbauwerke in Fürth kann man die Züge aber auch problemlos auf das andere Gleispaar umleiten.

Da es keine eingleisigen Begegnungsabschnitte gibt, können die S-Bahnhalte an den Stellen angelegt werden, an denen sie die meisten Fahrgäste erreichen. Vor allem der Bahnhof Neusündersbühl könnte dadurch gerettet werden: Eine offizielle Untersuchung bestätigte, dass er der S-Bahn täglich über 2.000 neue Fahrgäste brächte. Nur verursacht er bei der „S-Bahn nach DB-Art“ so hohe Mehrkosten, dass er das Gesamtergebnis verschlechtert.

2) Die „Schaltzentrale“ in Fürth

Eine völlige Neugestaltung würde der Fürther Hauptbahnhof erfahren: Statt bisher 7 Gleisen mit 4 Bahnsteigen hätte er bei gleichem Flächenbedarf 9 Gleise mit 3 Bahnsteigen: Für die Fern- und Güterzüge nach Würzburg und Bamberg stünde dadurch jeweils ein Gleispaar ohne Bahnsteigkante zur Verfügung.

Das Hauptbild enthält nur die kreuzungsfreie Ausfädelung der aus dem Westen kommenden S-Bahnen (aus Erlangen, Neustadt/A, Markt Erlbach und evtl. auch Cadolzburg) zu den beiden Nahverkehrsgleisen nach Nürnberg. Dank einer zulässigen Steigung von 2,5% sind dazu nur drei kurze Rampen erforderlich. In der Nebenkarte sieht man weitere gleichzeitige Durchfahrtsmöglichkeiten für den Fern- und Güterverkehr: Für Rampen mit maximal 1,0% braucht man wesentlich längere Rampen. Glücklicherweise steht die notwendige Fläche zwischen den Streckenkilometern 6,1 (möglicher S-Bahnhof Stadtgrenze) und 7,6 (Fürth Hbf) dafür zur Verfügung.

Ein besonderes Schickel ist die Anbindung des Nordrings an den neuen S-Bahnhof Stadtgrenze: Dadurch könnte eine S-Bahn-Linie Gräfenberg - Heroldsberg - Nürnberg Nordost - Fürth - Zirndorf - Cadolzburg gebildet werden, die nicht auf dem bestehenden Gleis an dem Umsteigeknoten vorbei fährt. Das mit dünner Linie dargestellte bestehende Gleis der Ringbahn könnte dafür aufgelassen werden! (R) In der Nebenkarte ist das Gleis Fürth Hbf - Nürnberg Nordost aber nur der besseren Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

3) Bamberg - Forchheim - Fürth West

Die Strecke ist bereits geradlinig trassiert, zweigleisig und elektrifiziert. Der Ausbau könnte sich daher auf die Beseitigung der noch vorhandenen ebenerdigen Bahnsteigzugänge und die Modernisierung der Weichen- und Signaltechnik beschränken. Wie bei den DB-Neubaustrecken wären in Stadeln (km 14,7), Baiersdorf (km 30,9) und Hirschaid (km 51) leistungsfähige Überholbahnhöfe sinnvoll, an deren Außengleisen Bahnsteige für den Regionalverkehr liegen.

Für Forchheim sind zwei Varianten dargestellt: Die einfachere Lösung im Hauptbild ist „nur“ ein weiterer Überholbahnhof mit bahnsteiglosen Schnellfahrgleisen in der Mitte. Züge der beiden Zweigstrecken nach Höchstadt/A. und Ebermannstadt halten an den Außenkanten der Bahnsteige, die an den Überholgleisen liegen. Dadurch können die Fahrgäste wenigstens in einer Richtung am gleichen Bahnsteig gegenüber umsteigen.

Die aufwändigere Lösung für Forchheim in der Nebenkarte würde „Flügelungen“ erlauben: Da die Nachfrage in den REs ab Nürnberg kontinuierlich abnimmt, wäre es sinnvoll, Richtung Bamberg einen Zugteil in Forchheim abzuhängen und Richtung Nürnberg anzuhängen. Idealerweise würde dazu ein Triebwagen eingesetzt, der nach Ebermannstadt weiter fährt. Dadurch bliebe den vielen Reisenden zwischen der Fränkischen Schweiz und dem Zentrum des Ballungsraums das Umsteigen in Forchheim erspart. Mit einem Überwerfungsbauwerk südlich von Forchheim muss dieser Triebwagen das Schnellfahr Gleis Nürnberg - Bamberg nicht ebenerdig kreuzen.