

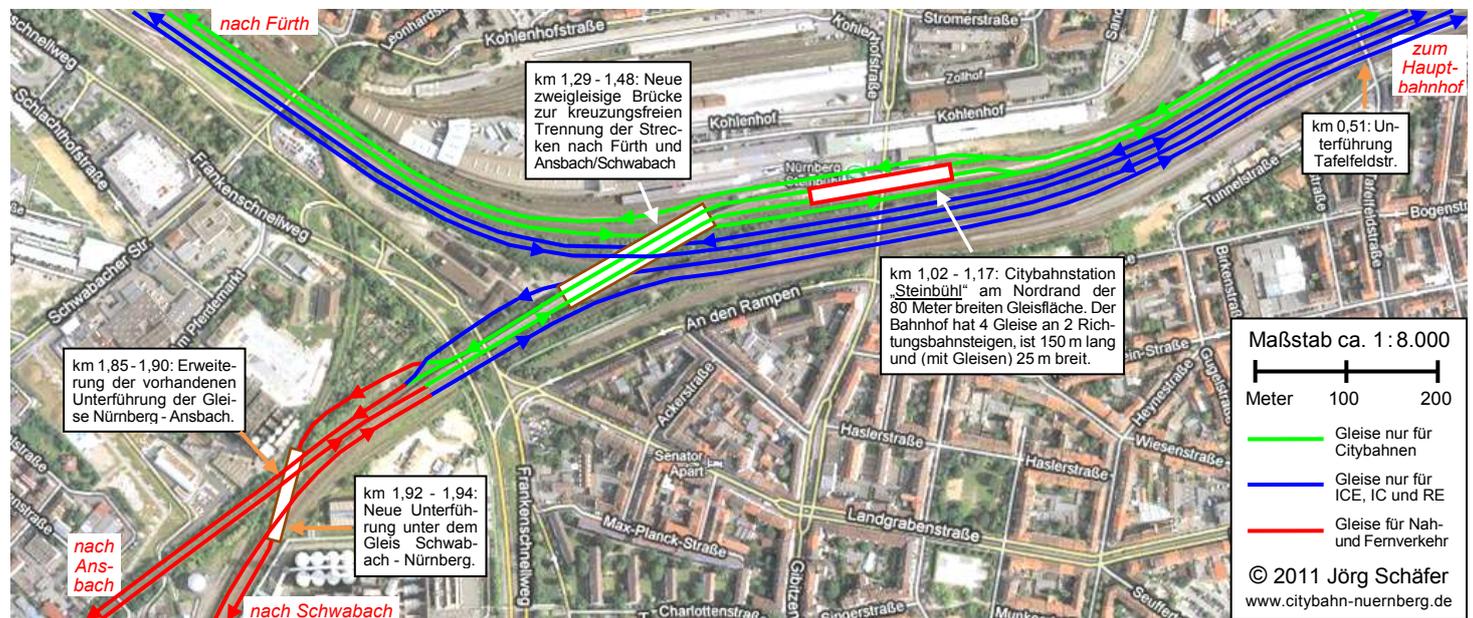
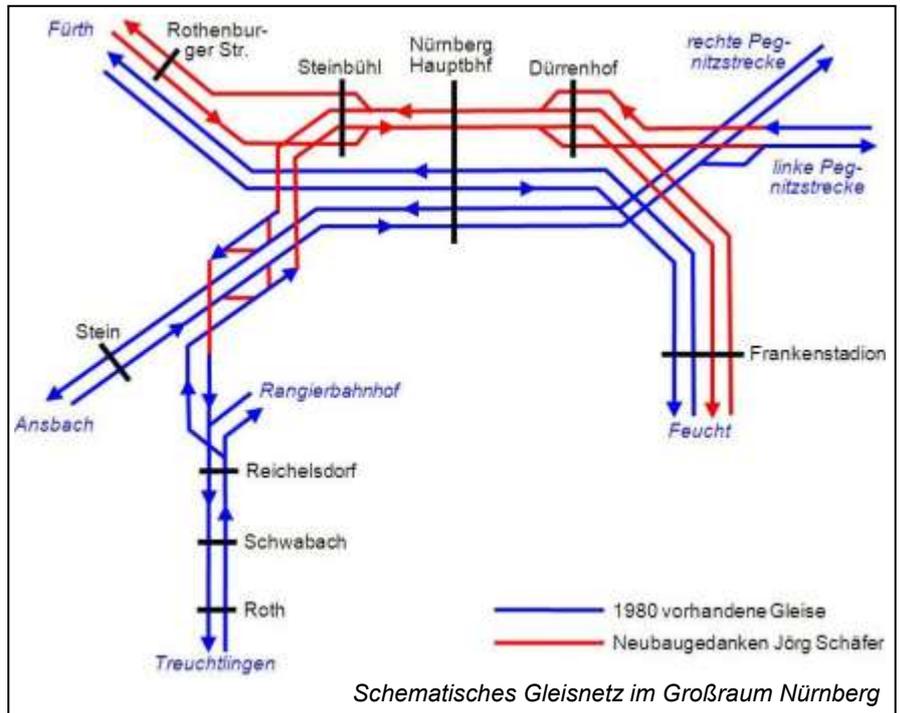
Die Gleisanlagen der virtuellen Citybahn in der Nürnberger Stadtmittle

Im Großraum Nürnberg führen in den 1980er Jahren nur zwischen Fürth, Nürnberg und Roth so viele Fern- und Güterzüge, dass vertaktete S-Bahnen auf den vorhandenen zweigleisigen Strecken nicht untergebracht werden konnten. Dort hätte man lieber „klotzen statt kleckern“ sollen, um für das Gesamtsystem Reserven und Stabilität zu gewinnen:

- Vollwertiger viergleisiger Ausbau des „Citybahn-Herzstücks“ Nürnberg Hbf - Fürth Hbf mit 2 Gleisen für jede Richtung. (In der Realität wird die Kapazität durch Gegenverkehr auf den beiden Außengleisen eingeschränkt.) Der Bahnhof Neusündersbühl würde mit attraktiven Verknüpfungen zu den Buslinien auf dem „mittleren Ring“ ausgebaut und der Bahnhof Doos durch den Bahnhof Stadtgrenze ersetzt, an dem man zur virtuellen Stadtbahn umsteigen kann.

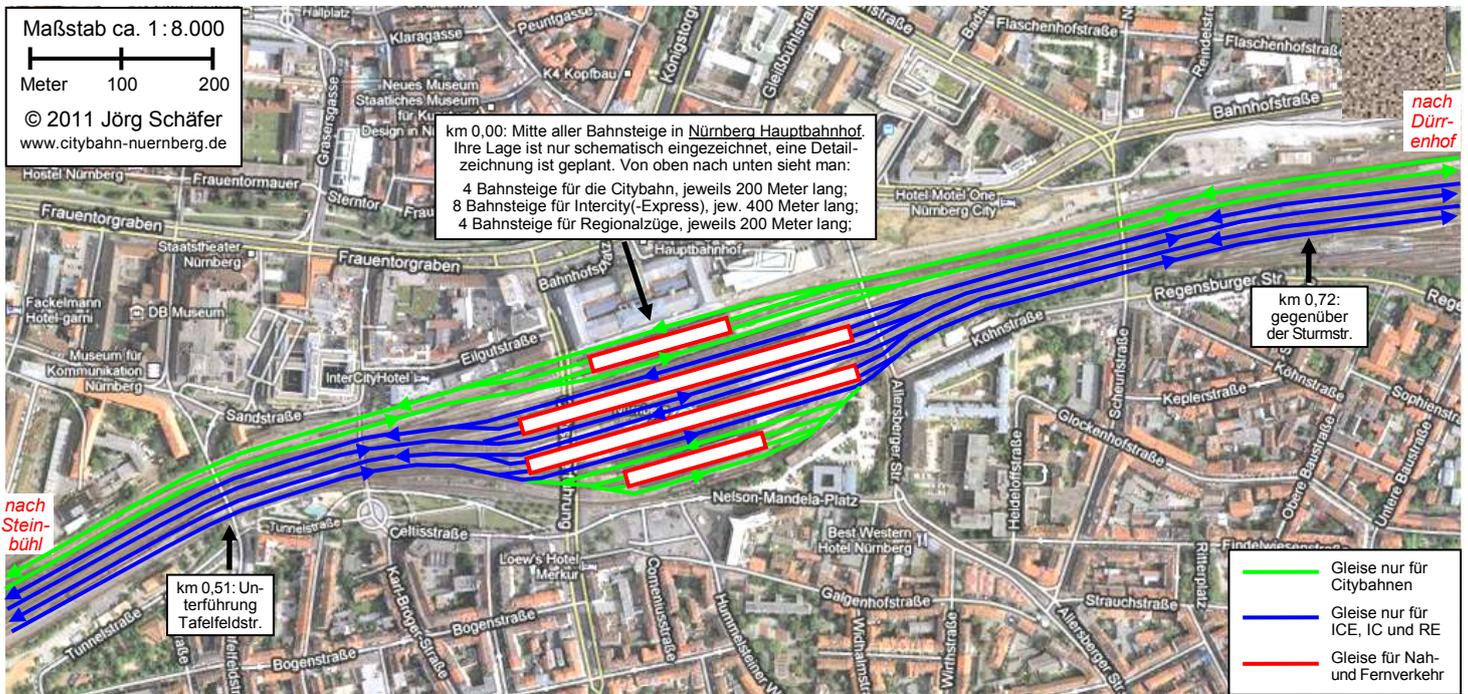
- Zwischen der Stadtgrenze und dem Fürther Hauptbahnhof besitzt die Bahn einen bis zu 50 Meter breiten Geländestreifen, auf dem bis zu 20 Gleise parallel liegen. Dort könnten Brücken für Gleise gebaut werden, um kreuzungsfrei andere Gleise zu überqueren und möglichst viele gleichzeitige Zugfahrten zu ermöglichen.

- Für die Citybahn über Schwabach nach Roth wären keine zusätzlichen Gleise erforderlich gewesen, wenn man sich schon früher für die Fernbahn-Neubaustrecke entlang der Autobahn nach Ingolstadt entschieden hätte. Dafür hätte man allerdings bis zu ihrem Abzweig bei Feucht zusätzliche Gleise für die Citybahn gebraucht.



Die genannten Ausbauten hätten genug Flexibilität gebracht, um die Citybahnen auf den Außenästen tagsüber und am Wochenende im 30- oder 60-Minuten-Takt auf den vorhandenen Gleise unterzubringen. Im Berufs- und Schülerverkehr muss das Angebot natürlich verdichtet werden. Allerdings könnte auf den vorhandenen Gleisen nicht überall ein „sauberer“ 20-Minuten-Takt geboten werden. Dafür hätte der Kompromiss in Kauf genommen werden müssen, dass zusätzliche Eilzüge und Citybahnen ohne Takt bedarfsgerecht eingeschoben werden.

Die Stadtplanausschnitte zeigen, wie die Gleise in der Stadtmittle neu geordnet werden könnten, um möglichst viele gleichzeitige Zugfahrten zu ermöglichen und damit die Kapazität zu erweitern.



Zwischen den Bahnhöfen Steinbühl, Hauptbahnhof und Dürrenhof entsteht eine 2,5 km lange „Stammstrecke“, auf der die Citybahnen unabhängig von anderen Zügen auf eigenen Gleisen fahren können. Die vorhandene Bahnfläche ist breit genug, um dort durchgehend vier Gleise nebeneinander zu legen. Das erscheint aber angesichts der dichtesten Belegung mit 12 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit nicht erforderlich.

Die Pläne enthalten nur in den Bahnhöfen vier Gleise mit zwei Inselbahnsteigen dazwischen. Dazwischen werden die Strecken auf ein Gleis pro Richtung zusammengeführt, wodurch man auch weniger Weichen für freizügige Durchbindungen der verschiedenen Linien braucht.

Westlich vom Bahnhof Steinbühl sind zwei Kreuzungsbauwerke erforderlich, um die Citybahn kreuzungsfrei in die Strecken nach Ansbach und Schwabach einzufädeln. Die Einfädelung östlich von Fürth Hbf wird auf der Citybahn-Hauptseite beschrieben.

Östlich vom Bahnhof Dürrenhof sind zunächst (wie in der Realität) zwei Kreuzungsbauwerke erforderlich, um die Citybahn kreuzungsfrei nach Feucht auszufädeln. Weiter östlich sorgen zwei weitere Kreuzungsbauwerke für die Entflechtung der rechten und linken Pegnitzstrecke. Dabei sind die Anlagen so geplant, dass die (stärker befahrene) rechte Pegnitzstrecke immer „freie Fahrt“ bekommt, während es auf dem Weg zur linken Pegnitzstrecke einige Fahrstraßenausschlüsse gibt.

