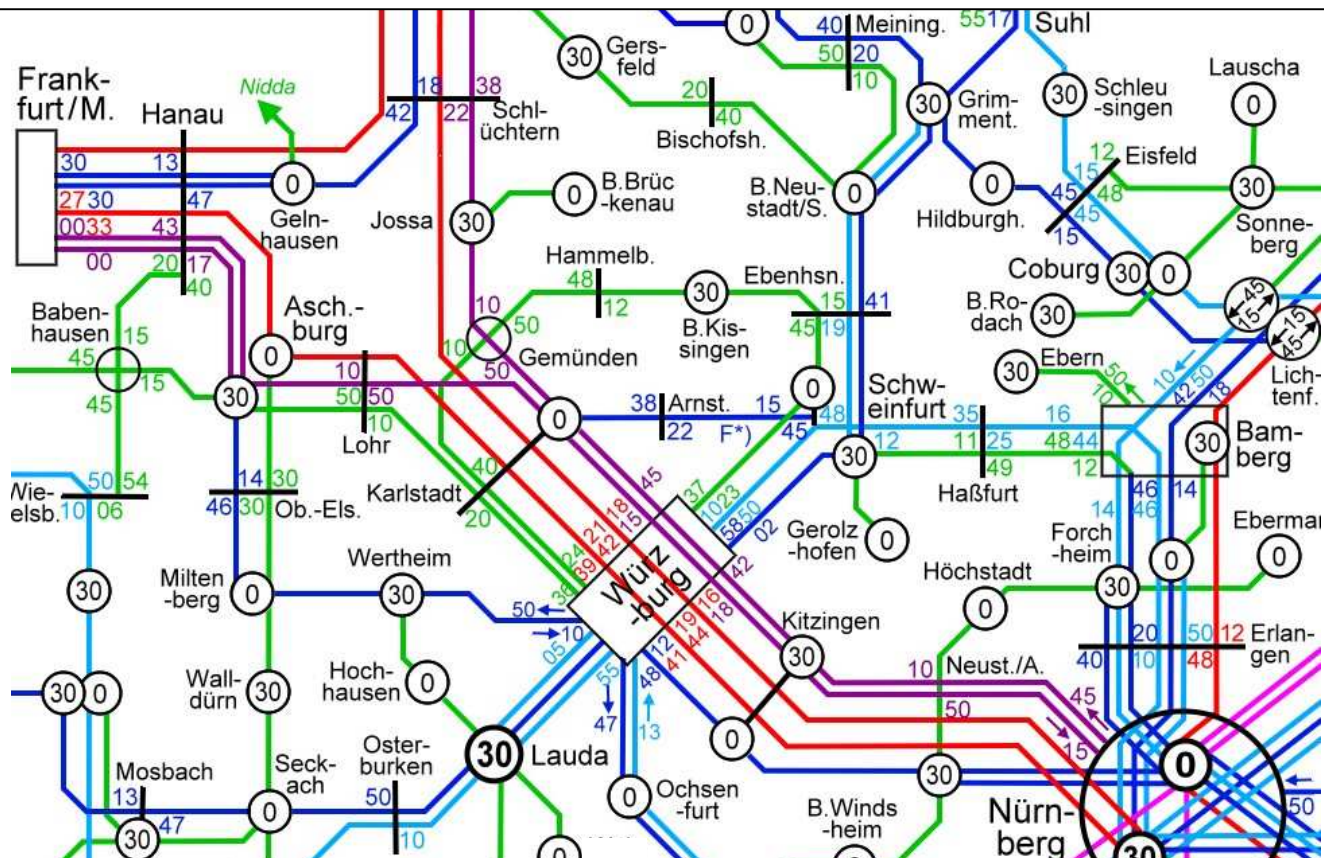


# FRANKEN IN TAKT: Die Strecken 800 bis 829



Ein integraler Taktfahrplan von Jörg Schäfer zur Webseite [www.franken-in-takt.de](http://www.franken-in-takt.de)



## 800 (Frankfurt -) Hanau - Aschaffenburg - Karlstadt - Würzburg

Bei der Inbetriebnahme 1854 war die *Main-Spessart-Bahn* Teil der bayerischen *Ludwigs-West-Bahn* von Bamberg über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg bis zur Staatsgrenze bei Kahl am Main. Die aufwändigsten Bauwerke sind die 5,4 km lange „Spessartrampe“ und der 926 Meter lange „Schwarzkopftunnel“, die nur Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bis 110 km/h zulassen. Die Bahnhöfe Heigenbrücken und Laufach hatten deshalb umfangreiche Gleisanlagen und das kleine Heigenbrücken war lange Zeit Schnellzugstation und blühte als Sommerfrische auf. Die durchschnittlich 20 ‰ steile „Spessartrampe“ erfordert heute noch die Unterstützung einer zweiten Lokomotive für schwere Güterzüge. In der Regel steht dafür im Bahnhof Laufach eine „Schiebelok“ bereit.

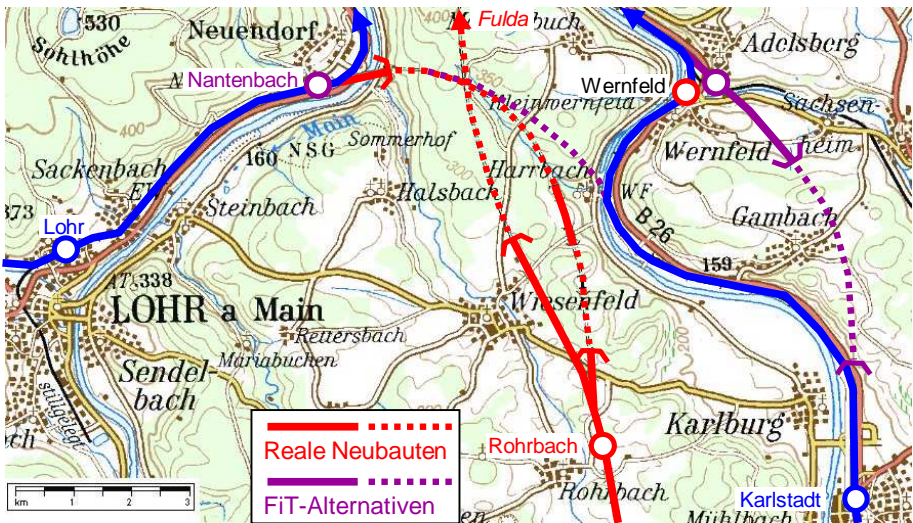
1954 wurde der Abschnitt von Würzburg bis Veitshöchheim elektrifiziert und seit 1957 hängt über der ganzen Strecke eine Oberleitung. Die Achse gehörte zu den meistbefahrenen in der BRD und wurde daher auch mit einer von sieben geplanten Eisenbahn-Neubaustrecken im Bundesverkehrswegeplan 1973 bedacht: Für 1,2 Milliarden DM sollten 65 km zwischen Aschaffenburg und Würzburg neu gebaut werden und die IC-Fahrzeit von 50 auf 25 Minuten halbieren. Sie stieß jedoch wegen der Beeinträchtigung des Spessarts auf starken Widerstand von Naturschutzverbänden und wurde von der Bundesbahn aufgegeben.

Nach Baubeginn der Schnellfahrstrecke Hannover - Fulda - Würzburg war absehbar, dass die Zugzahlen im meistbefahrenen Abschnitt Gemünden - Würzburg abnehmen. Der Bundesverkehrswegeplan 1985 enthielt daher nur noch die 11,3 km lange *Nantenbacher Kurve* für 330 Millionen DM. Sie verkürzt in Verbindung mit der südlich anschließenden Schnellfahrstrecke Rohrbach - Würzburg die Entfernung um 9,3 km. IC können dort 200 km/h fahren und kommen etwa elf Minuten schneller voran. Rund 60 % der Nantenbacher Kurve liegen in vier Tunneln mit Längen von 526 bis 3.941 Metern. Bei durchgängig 12,5 ‰ Steigung überwindet die Strecke vom Abzweig Nantenbach im Maintal zum Betriebsbahnhof Rohrbach auf der Marktheidenfelder Platte 127 Höhenmeter.

Der Ausbau Aschaffenburg - Gemünden für 520 Millionen DM wurde in die Kategorie „Planungen“ verschoben. Erst 2006 fiel die Entscheidung für den Neubau zwischen Laufach und Wiesthal mit einem tiefer liegenden und deshalb längeren Tunnel. Nach dessen Inbetriebnahme soll die alte „Bergstrecke“ ab 2015 stillgelegt und abgebaut werden.

Seit Einführung des IC-Studentakts in Deutschland 1981 verkehrt eine Linie von Frankfurt über die *Main-Spessart-Bahn* nach Nürnberg. Nach der Inbetrieb-

nahme der Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main 2006 kam eine zweistündliche Linie Dortmund - Passau - Wien hinzu, die etwa 30 Minuten versetzt fährt und dabei Nahverkehrstakte beeinträchtigt. Es gibt auch deshalb in der *Normalverkehrszeit* nur noch eine stündliche RE-Linie Frankfurt - Aschaffenburg - Würzburg, die im Spessart alle Stationen bedient und für die 113 km 67 Minuten braucht. Verdichtet wird das Angebot nur auf den Abschnitten Hanau - Aschaffenburg - Heigenbrücken und Gemünden - Würzburg durch stündliche RB-Linien, die etwa 30 Minuten versetzt fahren.



Bei *Franken in Takt* (FiT) wäre die *Main-Spessart-Bahn* nachhaltiger und konsequenter ausgebaut worden. Statt viel Zeit und Geld für „Luftschlösser“ zu verschwenden wären konsequent drei Projekte verfolgt worden:

- Neuer Abzweig von der Schnellfahrstrecke Frankfurt - Fulda (→ KBS 610) von Hanau-Ost nach Kahl (Main), so dass ICE bis dorthin 200 km/h fahren können. Der zweigleisige Mischverkehrsabschnitt Kahl - Aschaffenburg ist dadurch nur noch 16 km lang, sodass dort zwei neue Haltepunkte eingerichtet und die Fahrpläne für RE und RB bedarfsgerechter als in der Realität gestaltet werden können. [Zumal sich die meisten Personenzüge ohnehin bei den integralen Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 in Aschaffenburg treffen sollen.]
- Der „neue Schwarzkopftunnel“ zwischen Laufach und Wiesthal, weil er viele positive Auswirkungen auf das Bahnnetz hat. Die Güterzüge müssen nicht mehr langsam die Rampen hinauf- und hinunterfahren und teilweise sogar nachgeschoben werden. Und zusammen mit dem Neubauabschnitt Lohr -

Karlstadt ermöglicht er z.B. die für den *Integralen Taktfahrplan* perfekte IC-Reisezeit von 28 Minuten zwischen Aschaffenburg und Würzburg.

- Eine direktere Verbindung von Lohr nach Karlstadt, welche die große Main Schleife bei Gemünden „abschneidet“ (siehe Grafik). Sie erfordert zwar einen 3,8 km langen Tunnel und zwei große Mainbrücken, kostet aber viel weniger als die *Nantenbacher Kurve*. Ihr großer Vorteil ist, dass sie nicht nur dem IC- und ICE-Verkehr dient, sondern auch den Regional- und Güterzügen.

<i>Frankfurt (M) Süd</i>	<b>7.33</b>	<b>7.23</b>		<b>8.01</b>			<b>8.33</b>	<b>8.23</b>		<b>9.01</b>	
<i>Offenbach Hbf</i>		<b>7.29</b>	<i>Fulda</i>	<b>8.07</b>		<i>Fulda</i>		<b>8.29</b>	<i>Fulda</i>	<b>9.07</b>	
<i>Hanau 615</i>		<b>7.37</b>	7.51	<b>8.15</b>		<b>8.21</b>		<b>8.37</b>	8.51	<b>9.15</b>	
Zug	<b>ICE</b>	CB	CB	IR	RB	CB	<b>ICE</b>	CB	CB	IR	RB
km <b>Hanau</b>		7.42	7.56	<b>8.17</b>		8.26		8.42	8.56	<b>9.17</b>	
1,8 Großauheim		7.45	7.59			8.29		8.45	8.59		
5,3 Großkrotzenburg		7.48	8.02			8.32		8.48	9.02		
7,4 <b>Kahl (Main)</b>		7.51	8.05			8.35		8.51	9.05		
11,8 Dettingen (Main)		<i>Alze</i>	8.09			8.39		<i>Alze</i>	9.09		
14,7 Rückersb.Schlucht		<i>-nau</i>	8.12			8.42		<i>-nau</i>	9.12		
16,9 Kleinostheim			8.15			8.45			9.15		
20,2 <b>M</b> asch. Kreuzäcker			8.18			8.48			9.18		
21,7 <b>A</b> schaff. Englertstr.			8.20			8.50			9.20		
23,2 <b>A</b> schaffenburg Hbf	<b>7.59</b>		8.22	<b>8.29</b>	ab	8.52	<b>8.59</b>		9.22	<b>9.29</b>	ab
	<b>8.01</b>		8.24	<b>8.31</b>	8.34	an	<b>9.01</b>		9.24	<b>9.31</b>	9.34
28,7 <b>H</b> ösbach Süd			8.31		8.39				9.31		9.39
33,7 <b>L</b> aufach			<i>Alze</i>		8.43				<i>Alze</i>		9.43
37,7 <b>H</b> ain/Spessart			<i>-nau</i>		8.47				<i>-nau</i>		9.47
45,5 <b>W</b> iesthal					8.53						9.53
53,1 <b>P</b> artenstein					8.58						9.58
59,6 <b>L</b> ohr (Main)				<b>8.49</b>	9.04					<b>9.49</b>	10.04
64,8 <b>N</b> antenbach		RB	↙		9.09			RB	↙		10.09
		ab	ab	<b>8.59</b>	9.16			ab	ab	<b>9.59</b>	10.16
78,2 <b>K</b> arlstadt (Main)	[27]	8.34	9.04	<b>9.01</b>	<b>9.20</b>		[27]	9.34	10.04	<b>10.01</b>	<b>10.20</b>
84,0 <b>H</b> immelstadt		8.39	9.09					9.39	10.09		
86,1 <b>R</b> etzb.-Zellingen		8.41	9.11		<b>9.26</b>			9.41	10.11		<b>10.26</b>
89,8 <b>T</b> hüngersheim		8.45	9.15					9.45	10.15		
95,6 <b>V</b> eitshöchheim		8.50	9.20					9.50	10.20		
98,7 <b>W</b> ürzburg-Zell		8.53	9.23					9.53	10.23		
102,6 <b>W</b> ürzburg Hbf	<b>8.39</b>	<b>8.57</b>	9.27	<b>9.15</b>	<b>9.36</b>		<b>9.39</b>	<b>9.57</b>	10.27	<b>10.15</b>	<b>10.36</b>
<i>Würzburg Hbf 809</i>	<b>8.41</b>			<b>9.18</b>			<b>9.41</b>			<b>10.18</b>	
<i>Neustadt / Aisch</i>				<b>9.50</b>						<b>10.50</b>	
<i>Nürnberg Hbf</i>	<b>9.25</b>			<b>10.15</b>			<b>10.25</b>			<b>11.15</b>	

**Gesamtverkehr Aschaffenburg - Hösbach mit weiteren neuen Stationen siehe KBS 801**

Die fünf neuen Regionalbahnstationen sind grün dargestellt.

- Eine neue Verbindung von Lohr nach Karlstadt, die zwar kaum Steigungen aufweist, da sie auf der Höhe des Maintals bleibt. Da sie aber einen langen Tunnel erfordert kostet sie fast genauso viel wie die *Nantenbacher Kurve*. Ihr großer Vorteil ist, dass sie nur dem IC- und ICE-Verkehr dient, sondern auch den Regional- und Güterzügen.

Das Gesamtangebot könnte damit bei FiT umfangreicher und differenzierter als in der Realität an das große Fahrgastpotenzial angepasst werden: Zwischen ICE und

<i>Nürnberg Hbf</i>	<b>6.35</b>			<b>7.45</b>			<b>7.35</b>			<b>8.45</b>	
<i>Neustadt / Aisch</i>				<b>8.20</b>						<b>9.20</b>	
<i>Würzburg Hbf 809</i>	<b>7.19</b>			<b>8.42</b>			<b>8.19</b>			<b>9.42</b>	
Zug	<b>ICE</b>	CB	RE	IR	RB	RB	<b>ICE</b>	CB	RE	IR	RB
km <b>Würzburg Hbf</b>	<b>7.21</b>		<b>7.24</b>	<b>7.45</b>	7.33	<b>8.03</b>	<b>8.21</b>		<b>8.24</b>	<b>8.45</b>	8.33
3,9 Würzburg-Zell					7.36	<b>8.06</b>					8.36
7,0 Veitshöchheim					7.39	<b>8.09</b>					8.39
12,8 Thüngersheim					7.44	<b>8.14</b>					8.44
16,5 Retzb.-Zellingen			<b>7.34</b>		7.48	<b>8.18</b>			<b>8.34</b>		8.48
18,6 Himmelstadt					7.51	<b>8.21</b>					8.51
24,4 <b>Karlstadt (Main)</b>			<b>7.40</b>	<b>7.59</b>	7.56	<b>8.26</b>			<b>8.40</b>	<b>8.59</b>	8.56
37,8 Nantenbach [neu]			7.44	<b>8.01</b>	an	an			8.44	<b>9.01</b>	an
43,0 <b>Lohr (Main)</b>			7.51		↙				8.51		↙
49,5 Partenstein			7.56	<b>8.11</b>					8.56	<b>9.11</b>	
57,1 Wiesenthal			8.01						9.01		
			8.07		CB				9.07		CB
64,9 <i>Hain/Spessart</i>			8.12		<i>Alze</i>				9.12		<i>Alze</i>
68,9 Laufach			8.17		<i>-nau</i>				9.17		<i>-nau</i>
73,9 Hösbach Süd [neu]			8.21		8.29			CB	9.21		9.29
79,4 <b>Aschaffenburg Hbf</b>	<b>7.59</b>	ab	8.26	<b>8.29</b>	8.36		<b>8.59</b>	ab	9.26	<b>9.29</b>	9.36
	<b>8.01</b>	<b>8.08</b>	an	<b>8.31</b>	8.38		<b>9.01</b>	<b>9.08</b>	an	<b>9.31</b>	9.38
80,9 <i>M'asch. Kreuzäcker</i>		<b>8.10</b>			8.40			<b>9.10</b>			9.40
82,4 <i>Aschaff. Englertstr.</i>		<b>8.12</b>			8.42	CB		<b>9.12</b>			9.42
85,7 Kleinostheim		<b>8.15</b>			8.45	<i>Alze</i>		<b>9.15</b>			9.45
87,9 Rückersb.Schlucht		<b>8.18</b>			8.48	<i>-nau</i>		<b>9.18</b>			9.48
90,8 Dettingen (Main)		<b>8.21</b>			8.51	>		<b>9.21</b>			9.51
95,2 <b>Kahl (Main)</b>		<b>8.25</b>			8.55	9.09		<b>9.25</b>			9.55
97,3 Großkrotzenburg		<b>8.28</b>			8.58	9.12		<b>9.28</b>			9.58
100,8 Großauheim		<b>8.31</b>			9.01	9.15		<b>9.31</b>			10.01
102,6 <b>Hanau</b>		<b>8.34</b>		<b>8.43</b>	9.04	9.18		<b>9.34</b>		<b>9.43</b>	10.04
<i>Aschaffenburg 640</i>		<b>8.39</b>		<b>8.45</b>	9.09	<b>9.23</b>		<b>9.39</b>		<b>9.45</b>	<i>10.09</i>
<i>Hanau Hbf</i>		<i>Fulda</i>		<b>8.53</b>	<i>Fulda</i>	<b>9.31</b>		<i>Fulda</i>		<b>9.53</b>	<i>Fulda</i>
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	<b>8.27</b>			<b>8.59</b>		<b>9.37</b>	<b>9.27</b>			<b>9.59</b>	

Die ICE sind zur leichteren Unterscheidung rot dargestellt; Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag von 12 bis 19 Uhr, um einen nachfragegerechten 30-Minuten-Takt anzubieten.

RE ist ein *Franken-Express* für die mittleren Reiseweiten (wie früher der InterRegio) vorgesehen. Er macht dem schnelleren ICE zwischen den Großstädten keine Konkurrenz – aber z.B. von Frankfurt nach Lohr und Kitzingen oder von Nürnberg nach Karlstadt und Offenbach ist er attraktiver als die Umsteigeverbindung mit ICE und RE oder RB. Da der „Franken-Express“ in Würzburg gleichzeitig mit den ICEs der Gegenrichtung hält, stellt er auch Fernverkehrsanschlüsse her, die sonst in den „IT-Halbknoten“ der Minuten 15 und 45 nicht bestünden.

## 801 Aschaffenburg - Schimborn - Schöllkrippen / Alzenau - Hanau

Die reale *Kahlgrundbahn* Kahl (Main) - Schöllkrippen ist 23,0 km lang, eingleisig, nicht elektrifiziert und wird im Volksmund *Bembel* genannt. Die Infrastruktur gehört der in Schöllkrippen ansässigen *Kahlgrund Verkehrs-GmbH* (KVG), die 1997 die Gleise, Bahnsteige und Bahnhöfe umfassend erneuerte. Dabei wurden an den Stationen elektronische Fahrgastinformationssysteme installiert, sodass die Kahlgrundbahn einen S-Bahn-ähnlichen Eindruck macht. Bei 14 Stationen beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nur rund 1,6 km, was die relativ lange Fahrzeit von 40 Minuten erklärt.

Bis Ende 2005 führte die *KVG* mit eigenen Triebwagen auch den Bahnbetrieb auf ihrer Strecke durch. Dann gewann aber die *Hessische Landesbahn* (HLB) die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund



gemeinsam durchgeführte Ausschreibung der Verkehrsleistungen. Die *HLB* beschaffte sechs neue *Desiro*-Dieseltriebwagen in ihren Unternehmensfarben silbergrau, rot und gelb und bietet Montag bis Freitag einen Stundentakt Hanau - Schöllkrippen an. Am Wochenende gibt es einen 2-Stunden-Takt, der samstags zeitweise verdichtet wird. Die *HLB* fährt jährlich rund 300.000 Zug-km, die etwa eine Million Fahrgäste nutzen.

Für Fahrgäste aus dem Kahlgrund nach Hanau, Offenbach und Frankfurt ist der *Bembel* eine tolle Sache. Östlich von Alzenau ist die Nach-

frage aber immer stärker nach Aschaffenburg orientiert und der Umweg mit der Bahn über Kahl (Main) wenig attraktiv. Die meisten Fahrgäste nutzen daher die drei Buslinien, die in der *Normalverkehrszeit* stündlich von Bahnhöfen der *Kahlgrundbahn* direkt nach Aschaffenburg fahren. Dementsprechend nimmt die Auslastung der Züge mit wachsendem Abstand zu Kahl deutlich ab.

Die große Anzahl von Busfahrten in den Raum Mömbris / Schöllkrippen zeigt aber andererseits auch, welches Fahrgastpotenzial es dort gibt. Bei *Franken in Takt* wäre daher nicht nur die vorhandene *Kahlgrundbahn* saniert worden, sondern durch Elektrifizierung und eine 8,3 km lange neue Verbindung von Schimborn nach Hösbach (an der Hauptstrecke Aschaffenburg - Würzburg) nachhaltig aufgewertet worden. Größtenteils liegt sie neben der Staatsstraße 2307, die in den 1990er Jahren großzügig ausgebaut wurde. Nur südlich von Feldkahl braucht die Bahn einen 600 Meter langen Tunnel, weil sie die 5% -Steigung der Staatsstraße nicht schafft. Dafür läge am Südtunnel der Haltepunkt Wenighösbach relativ dicht am Ort.

Zug	CB	RB	CB	CB	RB	CB	CB	RB	CB	CB
km <b>Aschaffenburg Hbf</b>	8.24	8.34	9.04	9.24	9.34	10.04	10.24	10.34	11.04	11.24
1,6 <b>Aschaffemb. Viadukt</b>	8.26		9.06	9.26		10.06	10.26		11.06	11.26
3,3 <b>Goldbach</b>	8.28		9.08	9.28		10.08	10.28		11.08	11.28
5,5 <b>Hösbach Süd</b>	8.31	8.39	9.11	9.31	9.39	10.11	10.31	10.39	11.11	11.31
6,8 <b>Hösbach Ost</b>	8.33	<	9.13	9.33	<	10.13	10.33	<	11.13	11.33
> <b>Laufach 800</b>	>	8.43	>	>	9.43	>	>	10.43	>	>
10,1 <b>Wenighösbach</b>	8.36	<	9.16	9.36	<	10.16	10.36	<	11.16	11.36
11,8 <b>Feldkahl</b>	8.38	<i>Würz</i>		9.38	<i>Würz</i>		10.38	<i>Würz</i>		11.38
13,3	8.40	<i>-burg</i>	9.19	9.40	<i>-burg</i>	10.19	10.40	<i>-burg</i>	11.19	11.40
[ <i>in neuer Lage</i> ]	8.42		9.20	9.42		10.20	10.42		11.20	11.42
< <b>Königshofen (Kahl)</b>	<		9.23	<		10.23	<		11.23	<
> <b>Blankenbach</b>	>		9.25	>		10.25	>		11.25	>
< <b>Schöllkrippen</b>	<		9.28	<		10.28	<		11.28	<
16,2 <b>Mensengesäß</b>	8.45		an	9.45		an	10.45		an	11.45
17,5 <b>Strötzbach</b>	8.47			9.47			10.47			11.47
18,6 <b>Niedersteinbach</b>	8.49			9.49			10.49			11.49
21,3 <b>Herrnmühle</b>	8.52			9.52			10.52			11.52
22,5 <b>Michelbach (Unterfr)</b>	8.54			9.54			10.54			11.54
24,0 <b>Kälberau</b>	8.56			9.56			10.56			11.56
26,0 <b>Alzenau (Unterfr)</b>	8.59			9.59			10.59			11.59
	9.01			10.01			11.01			12.01
27,0 <b>Alzenau Nord</b>	9.03			10.03			11.03			12.03
29,9 <b>Kahl Kopp/Heide</b>	9.07			10.07			11.07			12.07
31,0 <b>Kahl (Main)</b>	9.09			10.09			11.09			12.09
38,4 <b>Hanau</b>	9.18			10.18			11.18			12.18

Es fahren zwei stündliche Citybahn-Linien, die schneller als die zahlreichen Busse in der Realität sind und diese teilweise ersetzen:

CB 1 Hanau - Kleinostheim - Aschaffenburg - Schimborn - Alzenau - Hanau

CB 2 Mainaschaff - Aschaffenburg - Schimborn – Schöllkrippen

Abgerundet wird das Angebot durch attraktive Anschlüsse zwischen den Zügen am gleichen Bahnsteig gegenüber: Schöllkrippen 8.32 - Schimborn 8.40 bis 8.42 - Alzenau 8.59 - Hanau 9.18 und Alzenau 8.01 - Schimborn 8.20 - Hösbach Süd 8.29 bis 8.39 - Karlstadt 9.16 - Würzburg Hbf 9.36 Uhr. Da alle Fahrpläne symmetrisch sind funktionieren die Anschlüsse in der Gegenrichtung entsprechend.

Zug	CB	CB	RB	CB	CB	RB	CB	CB	RB	CB
<b>Hanau</b>	7.42			8.42			9.42			10.42
Kahl (Main)	7.51			8.51			9.51			10.51
Kahl Kopp/Heide	7.53			8.53			9.53			10.53
Alzenau Nord	7.57			8.57			9.57			10.57
	7.59			8.59			9.59			10.59
<b>Alzenau</b> (Unterfr)	8.01			9.01			10.01			11.01
Kälberau	8.04			9.04			10.04			11.04
Michelbach (Unterfr)	8.06			9.06			10.06			11.06
Herrnmühle	8.08			9.08			10.08			11.08
Niedersteinbach	8.11			9.11			10.11			11.11
Strötzbach	8.13			9.13			10.13			11.13
Mensengesäß	8.15	ab		9.15	ab		10.15	ab		11.15
km <b>Schöllkrippen</b>	<	8.32		<	9.32		<	10.32		<
2,5 Blankenbach	>	8.35		>	9.35		>	10.35		>
4,5 Königshofen (Kahl)	<	8.37		<	9.37		<	10.37		<
	8.18	8.40		9.18	9.40		10.18	10.40		11.18
5,7 <b>Schimborn</b> [in neuer Lage]	8.20	8.41	Würz	9.20	9.41	Würz	10.20	10.41	Würz	11.20
7,0 <b>Feldkahl</b>	8.22		-burg	9.22		-burg	10.22		-burg	11.22
8,9 <b>Wenighösbach</b>	8.24	8.44	<	9.24	9.44	<	10.24	10.44	<	11.24
> <b>Laufach 800</b>	>	>	9.17	>	>	10.17	>	>	11.17	>
11,6 <b>Hösbach Ost</b>	8.27	8.47	<	9.27	9.47	<	10.27	10.47	<	11.27
13,5 <b>Hösbach Süd</b>	8.29	8.49	9.21	9.29	9.49	10.21	10.29	10.49	11.21	11.29
15,7 <b>Goldbach</b>	8.32	8.52		9.32	9.52		10.32	10.52		11.32
17,8 <b>Aschaffbn. Viadukt</b>	8.34	8.54		9.34	9.54		10.34	10.54		11.34
19,0 <b>Aschaffenburg Hbf</b>	8.36	8.56	9.26	9.36	9.56	10.26	10.36	10.56	11.26	11.36

**Gesamtverkehr Kahl (Main) - Hanau siehe KBS 800. Die 6 neuen Stationen sind grün dargestellt.**

## 802 Aschaffenburg - Obernburg-Elsenfeld - Miltenberg

Die Bayerischen Staats-Eisenbahnen schlossen die Stadt Miltenberg zunächst 1876 von Aschaffenburg her mit einer Hauptbahnstrecke an, die südlich des Mains am Rand der Altstadt in einem Kopfbahnhof endete. Die Weiterführung nach Wertheim wurde als Nebenbahn 1906 bis Stadtprozelten und am 1912 bis Wertheim eröffnet. (Wertheim war aber schon seit 1868 mit Lauda und seit 1881 mit Lohr am Main verbunden.) Der Miltenberger Kopfbahnhof wurde 1977 für Personen- und 2005 für Güterzüge stillgelegt. Die Züge halten seitdem an einem neuen Bahnhof nördlich des Mains.

8.00 8.17 8.29	8.33   8.59	9.00 9.17 9.29	9.33   9.59	10.00 10.17 10.29	<i>Frankfurt (M) Hbf</i> <i>hanau Hbf</i> <i>Aschaffenburg 640</i>	9.00 8.43 8.31	9.27   9.01	10.00 9.43 9.31	10.27   10.01	11.00 10.43 10.31
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
<b>8.34</b>     	9.07 9.09 9.11 9.15	<b>9.34</b>     	10.07 10.09 10.11 10.15	<b>10.34</b>     	km <b>Aschaffenburg Hbf</b> 1,7 Aschaff. Hochschule 2,6 Aschaffenburg Süd 7,2 Obernau	<b>8.26</b>     	9.53 9.50 9.48 9.45	<b>9.26</b>     	10.53 10.50 10.48 10.45	<b>10.26</b>     
[40]   <b>8.46</b>	18/21 9.25 9.29	[40]   <b>9.46</b>	18/21 10.25 10.29	[40]   <b>10.46</b>	9,3 Sulzbach (Main) 14,6 Kleinwallstadt 18,5 <b>Obernburg- Elsenfeld</b>	[20]   <b>8.14</b>	39/42 9.35 9.31	[20]   <b>9.14</b>	39/42 10.35 10.31	[20]   <b>10.14</b>
<b>8.47</b>     	9.31 9.33 9.36 9.38	<b>9.47</b>     	10.31 10.33 29/31 10.38	<b>10.47</b>     	19,8 Glanzstoffwerke 22,5 Erlenbach (Main) 23,8 Wörth (Main)	<b>8.13</b>     	9.29 9.26 9.23 9.21	<b>9.13</b>     	10.29 10.26 10.23 10.21	<b>10.13</b>     
     <b>8.59</b>	9.41 9.45 9.49 9.53	     <b>9.59</b>	10.41 10.45 10.49 10.53	     <b>10.59</b>	25,9 Klingenberg (Main) 30,4 Laudенbach 34 ? Laudенbach 37,2 <b>Miltenberg</b>	     <b>8.01</b>	9.18 9.14 9.10 9.07	     <b>9.01</b>	10.18 10.14 10.10 10.07	     <b>10.01</b>
<b>9.01</b> <b>9.17</b> <b>9.29</b>		<b>10.01</b> <b>10.17</b> <b>10.29</b>		<b>11.01</b> <b>11.17</b> <b>11.29</b>	<i>Miltenberg 802</i> <i>Stadtprozelten</i> <i>Wertheim</i>	<b>7.59</b> <b>7.43</b> <b>7.31</b>		<b>8.59</b> <b>8.43</b> <b>8.31</b>		<b>9.59</b> <b>9.43</b> <b>9.31</b>
9.03 9.29		10.03 10.29		11.03 11.29	<i>Miltenberg 802</i> <i>Walldürn</i>	7.57 7.31		8.57 8.31		9.57 9.31

In der Realität fahren stündlich Regionalbahnen und Regional-Express-Züge (RE) im 2-Stunden-Takt. Bei „Franken in Takt“ würde die Zahl der REs verdoppelt, die dafür aber nicht in Erlenbach und Klingenberg halten, um die Reisezeit zu verkürzen und die integralen Taktknoten in Aschaffenburg (30) und Miltenberg (00) zu erreichen. Die RE würden zudem durch den Langlauf Frankfurt - Aschaffemb. - Miltenberg - Wertheim - Würzburg an Attraktivität gewinnen.

## 803 Miltenberg - Stadtprozelten - Wertheim

In der Realität fahren im 45-75-Minuten-Rhythmus Regionalbahnen, die von Aschaffenburg nach Miltenberg 36 bis 40 Minuten brauchen. Um bei „Franken in Takt“ die integralen Taktknoten in Miltenberg (00) und Wertheim (30) zu erreichen müsste entweder ein Mainbogen westlich von Freudenberg oder östlich von Faulbach mit einem 3 km langen Tunnel „abgeschnitten“ werden oder auf die Zughalte im Freudenger Stadtteil Kirschfurt, Dorfprozelten, Faulbach und Bestenheid verzichtet werden.

8.31 8.57			9.31 9.57		Walldürn Miltenberg 801	9.29 9.03			10.29 10.03	
8.34 8.47 8.59			9.34 9.47 9.59		Aschaffenburg 640 Oberrnburg-Elsenf. Miltenberg 801	9.26 9.13 9.01			10.26 10.13 10.01	
RE			RE		Zug	RE			RE	
9.01 > < 9.11	9.05 9.10 9.20 9.28		10.01 > < 10.11	10.05 10.10 10.20 10.28	km <b>Miltenberg</b> > Bürgstadt < Freudenberg 11,9 Collenberg	8.59 > < 8.49		9.55 9.50 9.40 9.32	9.59 > < 9.49	
 9.17 	9.35 40/45 b9.50	b10.03 10.08 >	 10.17 	10.35 40/45 b10.50	16,3 Dorfprozelten 18,8 <b>Stadtprozelten</b> 21,2 Faulbach (Main)	 8.42 	b8.57 8.52 >	9.25 14/20 b9.09	 9.42 	b9.57 9.52 >
> 9.24   9.29	an  10.16 < 10.20 10.25	> 10.24   10.29	an  > 10.24   10.29	an  > 10.24   10.29	> Grünenwört 26,5 Hasloch (Main) 28,1 Werth.-Bestenfeld 31,2 <b>Wertheim</b>	> 8.36   8.31	8.44 < 8.40 8.35	ab    9.31	> 9.36   9.31	9.44 < 9.40 9.35
9.31 10.11			10.31 11.11		Wertheim 803 Würzburg Hbf	8.03 8.47			9.03 9.47	
9.33 10.11			10.33 11.11		Wertheim 803 Lauda	8.27 7.49			9.27 8.49	

b = Bus fährt die Haltestelle nur bei angemeldetem Bedarf an.

Jörg würde sich für die zweite Variante entscheiden, da sie kostengünstiger ist. Bürgstadt, Freudenberg, Grünenwört und Bestenfeld liegen zudem weitab der Stationen am anderen Mainufer und können mit ergänzenden Bussen besser erschlossen werden. [Eine Besonderheit wäre, dass man von Wertheim nach Faulbach mit dem RE bis Stadtprozelten fährt und dann in den Bus umsteigt, der schon vor dem bahnhof wartet.]

## 804 Würzburg - Remlingen - Wertheim

Zwischen Würzburg und Wertheim klafft in der Realität ein großes Loch im Eisenbahnnetz. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind dadurch zur 1945 gebauten Autobahn A3 nicht konkurrenzfähig. Bei „Franken i.Takt“ wäre diese knapp 35 km lange Lücke natürlich geschlossen worden, zumal ein Drittel der Trasse bereits vorhanden war:

Westlich vom Würzburger Hauptbahnhof hätte zunächst (bis zur südlichen Hafensstraße) eines der Gütergleise für die Erfordernisse des Personenverkehrs ausgebaut werden können. Nach einer großen Flussbrücke folgt ein 4,2 km langer Tunnel, der mit durchschnittlich 22 ‰ auf die ca. 100 Meter über dem Maintal gelegenen Hochfläche führt. Dort ist die neue Strecke 15 km lang und bedient die Stationen Hettstadt, Uettingen, Remlingen und Erlenbach.

Dann folgen nacheinander ein 1,5 km langer Tunnel, eine Mainbrücke und ein großer Gleisbogen, um mit wiederum durchschnittlich 22 ‰ ins Maintal zurück zu kommen. Östlich der Autobahn A3 wird die Nebenbahn nach Lohr erreicht, deren Personenverkehr zwar 1976 eingestellt wurde, deren Trasse aber noch viele Jahre danach erhalten blieb. Diese hätte auf den letzten 7½ km bis Wertheim genutzt werden können.

7.45 8.42	8.45 9.42	9.45 10.42	an Nürnberg Hbf ab Würzburg Hbf	10.15 9.18	11.15 10.18	12.15 11.18
RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE
8.50 58/01	9.50 58/01	10.50 58/01	km Würzburg Hbf	9.10 59/02	10.10 59/02	11.10 59/02
9.06	10.06	11.06	8,5 Hettstadt	8.53	9.53	10.53
9.10	10.10	11.10	14,3 Uettingen	8.49	9.49	10.49
			17,9 Remlingen			
9.14	10.14	11.14	21,9 Erlenbach	8.45	9.45	10.45
9.18	10.18	11.18	25,1 Triefenst.-Trennf.	8.41	9.41	10.41
9.23	10.23	11.23	30,0 Bettingberg	8.36	9.36	10.36
9.26	10.26	11.26	32,3 Kreuzwertheim	8.34	9.34	10.34
9.29	10.29	11.29	34,9 Wertheim	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31	ab Wertheim 802	8.29	9.29	10.29
9.42	10.42	11.42	an Stadtprozelten	8.17	9.17	10.17
9.59	10.59	11.59	an Miltenberg	8.01	9.01	10.01
9.33 10.11	10.33 11.11	11.33 12.11	ab Wertheim an Lauda	8.27 7.49	9.27 8.49	10.27 9.49

## 805 (Fulda -) Schlüchtern - Jossa - Karlstadt (- Würzburg)

Auf der 1988 eröffneten ICE-Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg fährt heute immer noch (nördlich von Nantenbach) nur ein ICE pro Stunde und Richtung. Das rechtfertigt die hohen Baukosten nicht. Jörg hätte sich daher eine Aus- und Neubaustrecke von Fulda über Schlüchtern, Jossa und Karlstadt nach Würzburg gewünscht. Diese könnte auch von Regional- und Güterzügen genutzt werden und brächte bei geringeren Kosten Verbesserungen für viel mehr Fahrgäste!


Die neue Verbindung soll von einem Flügelzug Karlstadt - Fulda des „Franken-Expresses“ bedient werden, der in Schlüchtern und Karlstadt jeweils direkte Anschlüsse nach Westen bietet. Dadurch ergeben sich für die Region viele attraktive Umsteigeanschlüsse, auf die man in der Realität leider verzichten muss.

7.30 8.18				8.30 9.18		Frankfurt (M) Schlüchtern 605		9.30 8.42	#### 9.42			
8.04 8.21				9.04 9.21		Fulda Schlüchtern 605		8.56 8.38	9.56 9.38			
RE	RB	RE	RB	RE	RB	Zug	RB	RE	RE	RE	RB	RB
8.23 8.35   	*) 8.38 8.41 8.44		*) 9.22 9.25 9.28	9.23 9.35   		km Schlüchtern 23 Jossa [neu] 26 Obersinn 28 Mittelsinn	*) 8.22 8.19 8.16	8.37 8.25   	9.37 9.25   	*) 9.38 9.35 9.32		
   8.47	8.48 8.53 8.58	Ham- melb.	9.32 9.37 9.42	   9.47	Ham- melb.	33 Burgsinn 40 Rieneck 46 Gemünden	8.12 8.07 8.02	   8.13	   Ham- melb.	   9.13	9.28 9.23 9.18	Ham- melb.
8.48 8.51 8.57	an   9.18	9.10   9.18	an   9.28	9.48 9.51 9.57	10.10   10.18	50 Wernfeld 57 Karlstadt (Main)	ab 8.12 8.08 8.06	8.12 8.50 8.42	8.50   9.06	9.12 9.08 9.06	an   9.42	9.50   9.42
9.01 9.15		9.20 9.36		10.01 10.15	10.20 10.36	Karlstadt (M) 800 Würzburg Hbf		7.59 7.45	8.40 8.24	8.59 8.45		9.40 9.24
9.01 9.29		9.44 10.25		10.01 10.29	10.44 11.25	Karlstadt (M) 800 Aschaffenburg		7.59 7.31	8.16 7.35	8.59 8.31		9.16 8.35

\*) Für die RB Jossa - Gemünden gibt es 2 Varianten: Grün hat guten Anschluss von und nach Schlüchtern, blau hat bessere Anschlüsse nach Karlstadt und Bad Kissingen. Als Kompromiss ist möglich, dass die RB wie dargestellt im 45-75-Minuten-Rhythmus fahren.

## 806 Jossa - Bad Brückenau

Die Flügelzüge Karlstadt - Fulda des „Franken-Expresses“ begegnen sich etwa zur Minute 30 in Jossa und bieten dadurch gute Voraussetzungen für Anschlüsse. Diese sollen von Regionalbahnen auf der „Sinntalbahn“ genutzt werden. Der Personenverkehr auf der 30,7 km langen Nebenbahn nach Wildflecken wurde 1988 stillgelegt, aber Jörg hätte zumindest den 17,1 km langen unteren Abschnitt bis Bad Brückenau „gerettet“: Der Berufs-, Schüler- und Freizeitverkehr dorthin wäre mit guten Anschlüssen in Jossa wahrscheinlich umfangreicher als auf manch anderer heute noch betriebenen Zweigstrecke.

<b>8.04</b>	<b>9.04</b>	<b>10.04</b>	<i>Fulda</i>	<b>8.56</b>	<b>9.56</b>	<b>10.56</b>
<b>8.23</b>	<b>9.23</b>	<b>10.23</b>	<i>Schlüchtern</i>	<b>8.37</b>	<b>9.37</b>	<b>10.37</b>
<b>8.35</b>	<b>9.35</b>	<b>10.35</b>	<i>Jossa 802</i>	<b>8.25</b>	<b>9.25</b>	<b>10.25</b>
<b>7.45</b>	<b>8.45</b>	<b>9.45</b>	<i>Würzburg Hbf</i>	<b>9.15</b>	<b>10.15</b>	<b>11.15</b>
<b>8.06</b>	<b>9.06</b>	<b>10.06</b>	<i>Karlstadt</i>	<b>9.00</b>	<b>10.00</b>	<b>11.00</b>
<b>8.25</b>	<b>9.25</b>	<b>10.25</b>	<i>Jossa 802</i>	<b>8.32</b>	<b>9.32</b>	<b>10.32</b>
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.38	9.38	10.38	km <b>Jossa</b>	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	2,4 Altengronau	8.18	9.18	10.18
8.45	9.45	10.45	6,7 Zeitlofs	8.14	9.14	10.14
8.48	9.48	10.48	9,9 Rupboden	8.11	9.11	10.11
8.51	9.51	10.51	12,3 Eckarts	8.08	9.08	10.08
8.54	9.54	10.54	14,4 Brücken.Staatsbad	8.05	9.05	10.05
8.58	9.58	10.58	17,1 <b>Bad Brückenau</b>	8.02	9.02	10.02
9.02	10.02	11.02	<i>Bad Brückenau</i>	7.58	8.58	9.58
9.25	10.25	11.25	<i>Wildflecken</i> 	7.35	8.35	9.35

Der 14 km lange Abschnitt Bad Brückenau - Wildflecken würde aber in einem ergänzenden Buskonzept für die Region effektiver bedient, das auch Verbindungen über die Berge der Rhön nach Gersfeld (KBS 816) und Hilders (KBS 577) bietet.

## 807 Gemünden - Hammelburg - Bad Kissingen (- Schweinfurt)

Den ersten Anschluss ans Eisenbahnnetz erhielt die Kurstadt Bad Kissingen 1871 mit einer Stichbahn nach Ebenhausen, weil die Hauptstrecke von Schweinfurt nach Meiningen weiter östlich über Rottershausen trassiert wurde (→ KBS 815). 1884 eröffnete die Bayerische Staatsbahn eine zweite Stichbahn von Gemünden durch das Saaletal nach Hammelburg, und erst 40 Jahre später wurde schließlich die Lücke zwischen Hammelburg und Bad Kissingen geschlossen.

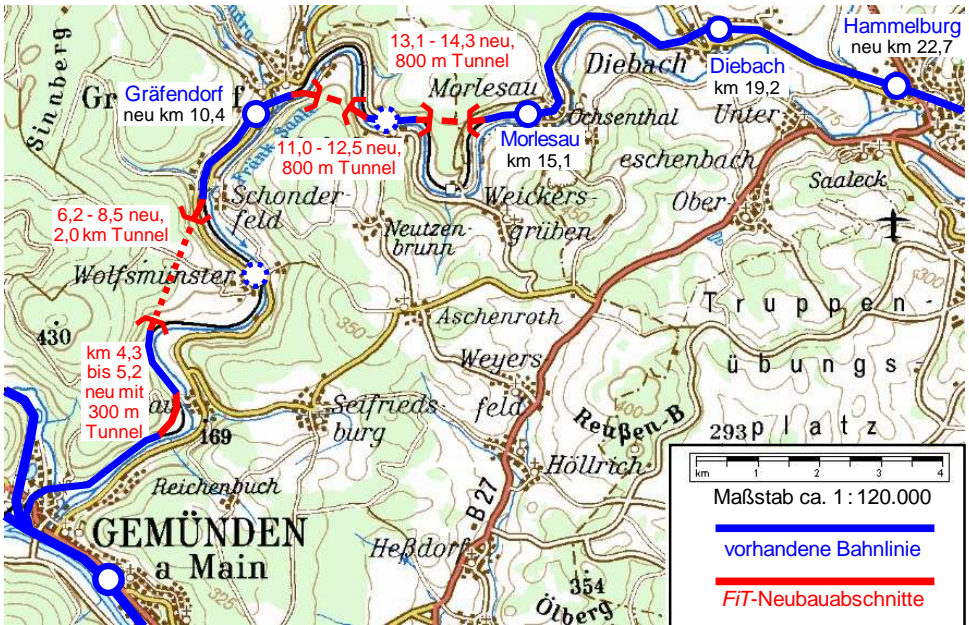
Für die Anreise der zahlreichen Kurgäste fuhr bis in die 1980er Jahre ein Eilzug täglich mit Kurswagen von Bad Kissingen über Gemünden nach Frankfurt (Main) auf der *Saaletalbahn*. Das übrige Angebot wurde aber immer schlechter, die Nachfrage sank entsprechend und die *Saaletalbahn* kam auf die lange Liste stillzulegender Bahnlagen der *Deutschen Bundesbahn*. Die Rettung brachte erst die Regionalisierung des Personenverkehrs 1996.

Um die Jahrtausendwende waren Diesellokomotiven der Baureihe 212 mit ein oder zwei Personenwagen Standard auf den Gleisen. Die erste Ausschreibung durch den nunmehr zuständigen Freistaat Bayern gewann die *Erfurter Bahn* (EIB). Seit 2004 bietet sie durchgehende Züge Gemünden - Bad Kissingen - Schweinfurt als „Unterfranken-Shuttle“ an. Dafür beschaffte sie 20 Dieselmotivwagen des Typs Regio-Shuttle RS1. An den Stationen wurden die Fahrkartenautomaten abgebaut, da die *EIB* Tickets an Automaten im Zug verkauft.

Regionalen Güterverkehr gibt es nur noch in Hammelburg für Holz und die Bundeswehrkaserne. 2005 wurde der neue Haltepunkt Hammelburg Ost und 2011 Kleingemünden eröffnet.

Die *EIB*-Züge brauchen 30 bis 32 Minuten von Gemünden nach Hammelburg. Das ist für 18 km Luftlinie nicht attraktiv, denn auf der gut ausgebauten Bundesstraße B 27 schafft man es in etwa 20 Minuten. Schuld daran ist die kurvenreiche Trassierung der *Saaletalbahn* aus dem 19. Jahrhundert, die fast jeder Windung des Saaletals folgt.

Um bei *FiT* attraktive Anschlüsse zu erreichen, müssen die Züge diesen Abschnitt in 20 Minuten zurücklegen. Das wird durch vier Neubauabschnitte erreicht, die zusammen 5,9 km lang sind, von denen 3,9 km im Tunnelliegen. Sie sind mit bis zu 120 km/H befahrbar und verkürzen die Bahnlinie um 4,8 km.



Da die Züge nur noch an den Bahnhöfen der größeren Orte halten, müssten für die nicht mehr bedienten Haltepunkte (und natürlich auch die Orte abseits der Schiene) ergänzende Bus- und AST-Verbindungen eingerichtet werden.

8.05	9.05	10.05	Fulda	9.55	10.55	11.55
8.49	9.49	10.49	Gemünden 802	9.11	10.11	11.11
8.24	9.24	10.24	Würzburg Hbf	9.36	10.36	11.36
8.40	9.40	10.40	Karlstadt	9.20	10.20	11.20
8.51	9.51	10.51	Gemünden 802	9.09	10.09	11.09
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.52	9.52	10.52	km <b>Gemünden</b>	9.08	10.08	11.08
9.00	10.00	11.00	10,4 Gräfendorf	9.00	10.00	11.00
9.04	10.04	11.04	15,1 Morlesau	8.56	9.56	10.56
9.08	10.08	11.08	19,2 Diebach	8.52	9.52	10.52
9.12	10.12	11.12	22,7 Hammelburg	8.48	9.48	10.48
9.16	10.16	11.16	26,8 Westheim-Langend.	8.43	9.43	10.43
9.20	10.20	11.20	30,4 Elfersh.-Trimberg	8.39	9.39	10.39
9.29	10.29	11.29	42,1 <b>Bad Kissingen</b>	8.31	9.31	10.31
9.34	10.34	11.34	B.Kissingen 815	8.26	9.26	10.26
9.45	10.45	11.45	Ebenhausen	8.15	9.15	10.15
9.57	10.57	11.57	Schweinfurt Hbf	8.03	9.03	10.03

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

Bei „Franken in Takt“ werden die ICEs zwischen Würzburg und Nürnberg stärker beschleunigt als in der Realität, damit sie eine systemgerechte Fahrzeit von 45 Minuten erreichen. Das wird vor allem durch einen 7,4 km langen Neubauabschnitt südöstlich von Würzburg erreicht, der zwei enge Kurven bei Rottendorf ersetzt und die Strecke um 3,2 km verkürzt.

Da auch die Züge nach Schweinfurt auf einer neuen Trasse fahren (→ KBS 810), werden 10,8 km der alten Strecke überhaupt nicht mehr benötigt. Rottendorf erhält dafür eine Station weiter südlich an der neuen Trasse, während der Bahnhof Dettelbach ganz entfällt. Das ist verschmerzbar, da die Stadt etwa 5 km vom Bahnhof entfernt liegt und mit einer vertakteten Buslinie nach Kitzingen (mit Anschluss zum integralen Taktknoten der IR zur Minute 30) besser bedient ist.



*Für Rottendorf (mit 5.300 Einwohnern) wäre das Angebot bei FiT schlechter als in der Realität: Der oben angebildete zentrumsnahe Bahnhof, an dem Züge in 3 Richtungen halten, würde durch einen Haltepunkt 700 Meter weiter südlich ersetzt. Allerdings gibt es in der Realität und bei FiT viele größere Orte, die schlechter abschneiden...*

Des einen Freud, des anderen Leid – dank der Beschleunigung der RE zwischen Würzburg und Kitzingen könnte bei FiT die Station Langenfeld weiter bedient werden, die in der Realität 1992 den Sparzwängen zum Opfer fiel.

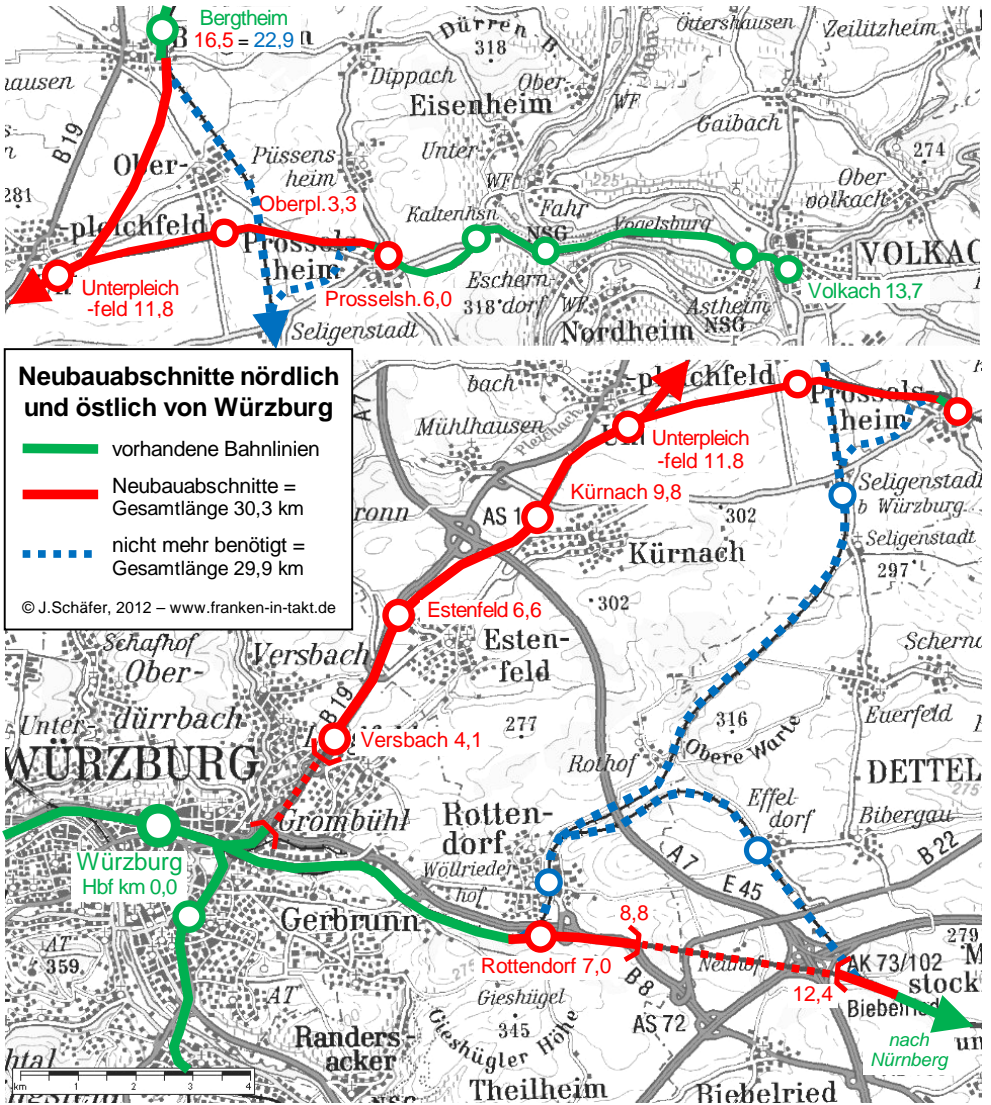
<i>Frankfurt (Main)</i>	<b>7.33</b>					<b>8.00</b>	<b>8.33</b>				<b>9.00</b>	<b>9.33</b>
<i>Aschaffenburg</i>	<b>8.01</b>	Fulda				<b>8.31</b>	<b>9.01</b>	Fulda			<b>9.31</b>	<b>10.01</b>
<i>Würzburg 800</i>	<b>8.39</b>	<b>8.42</b>				<b>9.15</b>	<b>9.39</b>	<b>9.42</b>			<b>10.15</b>	<b>10.39</b>
Zug	ICE	ICE	RE			IR	ICE	ICE	RE		IR	ICE
km <b>Würzburg Hbf</b>	<b>8.41</b>	<b>8.44</b>	8.48			<b>9.18</b>	<b>9.41</b>	<b>9.44</b>	9.48		<b>10.18</b>	<b>10.41</b>
7,0 Rottendorf [neu]			8.53						9.53			
16,0 Buchbr.-Mainst.			8.59						9.59			
19,8 <b>Kitzingen</b>			9.03			<b>9.30</b>			10.03		<b>10.30</b>	
29,3 Iphofen			9.09						10.09			
43,4 Markt Bibart			9.17						10.17			
50,3 Langenfeld			9.23						10.23			
58,1 <b>Neustadt West</b>			9.29	CB					10.29	CB		
			9.31	9.35					10.31	10.35		
60,1 Neustadt (A) Süd				9.38		<b>9.52</b>				10.38	<b>10.52</b>	
67,6 Emskirchen				9.43						10.43		
81,9 Siegelsdorf	[19]			9.55			[19]			10.55		[19]
91,4 Fürth Hbf			9.48	10.04		<b>10.08</b>			10.48	11.04	<b>11.08</b>	
99,0 <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>9.26</b>	<b>9.29</b>	9.55	10.15		<b>10.15</b>	<b>10.26</b>	<b>10.29</b>	10.55	11.15	<b>11.15</b>	<b>11.26</b>
Zug	ICE	ICE	IR	CB	RE	ICE	ICE	IR	RB	RE	ICE	
km <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>8.31</b>	<b>8.34</b>	<b>8.45</b>	8.45	9.05	<b>9.31</b>	<b>9.34</b>	<b>9.45</b>	9.45	10.05	<b>10.31</b>	
7,6 Fürth Hbf			<b>8.52</b>	8.56	9.12			<b>9.52</b>	9.56	10.12		
17,1 Siegelsdorf				9.05					10.05			
31,4 Emskirchen				9.17					10.17			
31,4 Neustadt (A) Süd			<b>9.08</b>	9.22				<b>10.08</b>	10.22			
40,9 <b>Neustadt West</b>				9.25	9.29				10.25	10.29		
				an	9.31				an	10.31		
48,7 Langenfeld					9.36					10.36		
55,6 Markt Bibart					9.42					10.42		
69,7 Iphofen					9.50					10.50		
79,2 <b>Kitzingen</b>			<b>9.30</b>		9.56			<b>10.30</b>		10.56		
83,0 Buchbr.-Mainst.					10.00							
92,0 Rottendorf [neu]					10.06							
99,0 <b>Würzburg Hbf</b>	<b>9.16</b>	<b>9.19</b>	<b>9.42</b>		10.12	<b>10.16</b>	<b>10.19</b>	<b>10.42</b>		11.12	<b>11.16</b>	
<i>Würzburg 800</i>	<b>9.18</b>	<b>9.21</b>	<b>9.45</b>			<b>10.18</b>	<b>10.21</b>	<b>10.45</b>				<b>11.18</b>
<i>Aschaffenburg</i>	Fulda	<b>9.59</b>	<b>10.29</b>			Fulda	<b>10.59</b>	<b>11.29</b>				Fulda
<i>Frankfurt (Main)</i>		<b>10.27</b>	<b>11.00</b>				<b>11.27</b>	<b>12.00</b>				

In Neustadt gibt es bei FIT 3 Zugstationen: Zur leichteren Unterscheidung gibt Jörg dem Bahnhof, an dem die KBS 809, 821 und 883 zusammen treffen, den neuen Namen „Neustadt (Aisch) West“.

Als „InterRegio“ (IR) ist der „FrankenExpress“ eingetragen, der das Gesamtangebot zwischen ICE und RE perfekt ergänzt (→ Hauptseite „Das Streckennetz“). Er macht dem schnelleren ICE zwischen den Großstädten keine Konkurrenz – aber z.B. von Frankfurt nach Lohr und Kitzingen oder von Nürnberg nach Karlstadt und Offenbach ist er wesentlich attraktiver als die Umsteigeverbindung mit ICE und RE oder RB.

# 810 Würzburg - Schweinfurt - Haßfurt - Bamberg

Der Anstieg zur Hochfläche nördlich von Würzburg war zum Zeitpunkt des Bahnbaus 1850 noch zu steil für die Züge und hätte einen langen Tunnel erfordert. Die Ingenieure zogen einen großen Bogen nach Osten vor, der kostengünstiger zu trassieren war. In Rottendorf wurde dann 1865 die direkte Strecke von Würzburg nach Nürnberg angeschlossen.



Als Ergänzung zur Schnellfahrstrecke Hannover -Würzburg wurde 1988 die 8 km von Würzburg bis Rottendorf dreigleisig ausgebaut, um die wachsende Zahl von Zügen bewältigen zu können. Wie bei der Schnellfahrstrecke hätte Jörg auch östlich von Würzburg eine andere Lösung bevorzugt, nämlich die Trennung der Strecken nach Bamberg und Nürnberg.

1988 war die direkte Linienführung nach Schweinfurt bahntechnisch kein Problem mehr, und neben der großzügig ausgebauten Bundesstraße B19 gab es auch eine umweltverträgliche Trasse: 2 km östlich von Würzburg Hbf schließt die neue Strecke an die nicht mehr benötigten Gleise im alten Güterbahnhof an.

<i>Frankfurt (M) 800</i>				<b>7.00</b>	<b>7.33</b>				<b>8.00</b>	<b>8.33</b>
<i>Aschaffenburg</i>				<b>7.31</b>	<b>8.01</b>				<b>8.31</b>	<b>9.01</b>
<i>Würzburg Hbf</i>				<b>8.15</b>	<b>8.39</b>				<b>9.15</b>	<b>9.39</b>
Zug	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RE	RB	RB	RE
km <b>Würzburg Hbf</b>	7.53	<b>8.02</b>		8.23	<b>8.50</b>	8.53	<b>9.02</b>		9.23	<b>9.50</b>
4,1 Würzb.-Versbach	7.57	<b>8.10</b>		8.36		8.57	<b>9.10</b>		9.36	
6,6 Estenfeld	8.00			8.40		9.00			9.40	
9,8 Kürnach	8.04			8.43		9.04			9.43	
11,8 <b>Unterpleichfeld</b>	8.07	<b>8.10</b>		8.37		9.07	<b>9.10</b>		9.37	
16,5 Bergtheim	Vol-		Karl-	8.41		Vol-		Karl-	9.41	
19,2 Opferbaum	kach		stadt	8.44		kach		stadt	9.44	
22,0 Eßleben			>	8.47				>	9.47	
25,6 Waigolshausen		<b>8.19</b>	8.36	8.50			<b>9.19</b>	9.36	9.50	
30,6 Bergtheinfeld	Bad			8.54		Bad			9.54	
37,0 <b>Schweinfurt Hbf</b>	Kiss.	<b>8.27</b>	8.44	8.59	<b>9.11</b>	Kiss.	<b>9.27</b>	9.44	9.59	<b>10.11</b>
38,3 Schweinfurt Mitte	8.30	nach	8.46	Bad	<b>9.12</b>	9.30	nach	9.46	Bad	<b>10.12</b>
39,5 Schweinf. Mainkai		Suhl	8.48	Kiss.			Suhl	9.48	Kiss.	
	8.33		8.50			9.33		9.50		
44,5 Schonungen	8.37		an			9.37		an		
54,0 Untertheres	8.44					9.44				
61,3 <b>Haßfurt</b>	8.49				<b>9.26</b>	9.49				<b>10.26</b>
68,4 Zeil am Main	8.54					9.54				
74,0 Ebelsb.-Eltmann	8.59					9.59				
86,6 Oberhaid	9.06					10.06				
93,8 <b>Bamberg</b>	9.12				<b>9.44</b>	10.12				<b>10.44</b>
<i>Bamberg 892</i>	<b>9.14</b>				<b>9.46</b>	<b>10.14</b>				<b>10.46</b>
<i>Nürnberg Hbf</i>	<b>9.55</b>				<b>10.25</b>	<b>10.55</b>				<b>11.25</b>
<i>Bamberg 820</i>	<b>9.19</b>				<b>9.50</b>	<b>10.19</b>				<b>10.50</b>
<i>Lichtenfels</i>	<b>9.40</b>				<b>10.14</b>	<b>10.40</b>				<b>11.14</b>

<i>Lichtenfels Bamberg 820</i>		<b>7.20</b> <b>7.42</b>	<b>7.46</b> <b>8.10</b>				<b>8.20</b> <b>8.42</b>	<b>7.46</b> <b>8.10</b>		
<i>Nürnberg Hbf Bamberg 892</i>		<b>7.05</b> <b>7.46</b>	<b>7.35</b> <b>8.14</b>				<b>8.05</b> <b>8.46</b>	<b>8.35</b> <b>9.14</b>		
Zug	RE	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RE	RB	RB
km <b>Bamberg</b>		7.48	<b>8.16</b>				8.48	<b>9.16</b>		
7,2 Oberhaid		7.53					8.53			
19,8 Ebelsb.-Eltmann		8.00					9.00			
25,4 Zeil am Main		8.05					9.05			
32,5 <b>Haßfurt</b>		8.11	<b>8.34</b>				9.11	<b>9.34</b>		
39,8 Untertheres		8.16					9.16			
49,3 Schonungen		8.23			ab		9.23			ab
54,3 Schweinf. Mainkai		8.27			9.10		9.27			10.10
55,5 Schweinfurt Mitte	Bad Kiss.	 8.30	 <b>8.48</b>	Bad Kiss.	9.12 9.14	Bad Kiss.	 9.30	 <b>9.48</b>	Bad Kiss.	10.12 10.14
56,8 <b>Schweinfurt Hbf</b>	<b>8.33</b>	Bad Kiss.	<b>8.49</b>	9.01	9.16	<b>9.33</b>	Bad Kiss.	<b>9.49</b>	10.01	10.16
63,2 Bergtheimfeld		Kiss.		9.06			Kiss.		10.06	
68,2 Waigolshausen	<b>8.41</b>			9.10	9.24	<b>9.41</b>			10.10	10.24
71,8 Eßleben				9.14	>				10.14	>
74,6 Opferbaum		Vol- kach		9.17	Karl- stadt		Vol- kach		10.17	Karl- stadt
77,3 Bergtheim		kach		9.20			kach		10.20	
82,0 <b>Unterpleichfeld</b>	<b>8.50</b>	8.54		9.24		<b>9.50</b>	9.54		10.24	
84,0 Kürnach		8.56		9.26			9.56		10.26	
87,2 Estenfeld		9.00		9.30			10.00		10.30	
89,7 Würzburg Nord		9.03		9.33			10.03		10.33	
93,8 <b>Würzburg Hbf</b>	<b>8.58</b>	9.07	<b>9.10</b>	9.37		<b>9.58</b>	10.07	<b>10.10</b>	10.37	
<i>Würzburg Hbf Aschaffenburg Frankfurt (M) 800</i>			<b>9.21</b> <b>9.59</b> <b>10.27</b>	<b>9.45</b> <b>10.29</b> <b>11.00</b>				<b>10.21</b> <b>10.59</b> <b>11.27</b>		

Nach einem 1,7 km langen Tunnel mit 20‰ Steigung wird in km 4,1 der neue Haltepunkt Würzburg-Versbach erreicht. Ab dort geht es oberirdisch über Estenfeld, Kürnach und Unterpleichfeld nach Bergtheim, wo man im neuen Streckenkilometer 16,1 (= alt km 22,5) auf die Bestandsstrecke stößt.

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 805). Die Strecke Würzburg - Schweinfurt wird 6,4 km kürzer, was die RE um 3 Minuten beschleunigt und die Fahrzeit der RB mit zwei zusätzlichen Stopps bei 36 Minuten belässt.

## 811 (Würzburg -) Unterpleichfeld - Volkach (Main)

Die neue Strecke der KBS 810 nach Unterpleichfeld ist im Nahbereich von Würzburg so attraktiv, dass sie S-Bahn-artig im 30-Minuten-Takt befahren werden kann. Nördlich von Unterpleichfeld reicht allerdings ein Stundentakt, da die Orte kleiner sind und weit reisende Fahrgäste die REs bevorzugen.

<b>7.33</b> <b>7.50</b>	<b>8.33</b> <b>8.50</b>	<b>9.33</b> <b>9.50</b>	<i>Schweinfurt 810</i> <i>Unterpleichfeld</i>	<b>9.27</b> <b>9.10</b>	<b>10.27</b> <b>10.10</b>	<b>11.27</b> <b>11.10</b>
7.53 8.06	8.53 9.06	9.53 10.06	<i>Würzburg 810</i> <i>Unterpleichfeld</i>	9.07 8.54	10.07 9.54	11.07 10.54
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.07 8.11 8.15 8.18	9.07 9.11 9.15 9.18	10.07 10.11 10.15 10.18	km <b>Unterpleichfeld</b> 3,3 Oberpleichfeld 6,0 Prosselsheim 8,0 x Eisenheim	8.53 8.49 8.45 8.42	9.53 9.49 9.45 9.42	10.53 10.49 10.45 10.42
8.20 8.25 8.27	9.20 9.25 9.27	10.20 10.25 10.27	9,1 x Escherndorf 13,0 Astheim 13,7 <b>Volkach (Main)</b>	8.40 8.34 8.33	9.40 9.34 9.33	10.40 10.34 10.33
<b>8.35</b> <b>8.55</b>	<b>9.35</b> <b>9.55</b>	<b>10.35</b> <b>10.55</b>	<i>Volkach (Main)</i> <i>Gerolzhofen</i> 	<b>8.25</b> <b>8.05</b>	<b>9.25</b> <b>9.05</b>	<b>10.25</b> <b>10.05</b>

Es bietet sich an, die „Mainschleifenbahn“ mit einer 5,7 km langen Neubaustrecke anzubinden, um jede zweite RB ab Unterpleichfeld nach Volkach (M) zu schicken. Die Zweigstrecke würde durch die Direktverbindung so attraktiv, dass sich die Reaktivierung des Personenverkehrs lohnt.

## 812 Karlstadt (Main) - Arnstein - Schweinfurt

Die *Ludwigs-West-Bahn* ging 1854 von Schweinfurt über Würzburg nach Aschaffenburg in Betrieb. Die Erbauer nahmen den Umweg über Würzburg in Kauf, um möglichst viele Einwohner und Betriebe zu erschließen. Die direktere Trasse durch das Werntal ging erst 25 Jahre später als eingleisige Nebenbahn in Betrieb. Sie diente vor allem dem regionalen Güter- und Personenverkehr zwischen Gemünden und Schweinfurt. Beide nahmen ab 1960 stetig ab, und der Personenverkehr wurde schließlich 1976 eingestellt.

Dafür nahm die Bedeutung der *Werntalbahn* als Umgehung für den Bahnknoten Würzburg zu. 1971 wurde sie gemeinsam mit der Strecke Bamberg - Schweinfurt - Würzburg elektrifiziert und bis 1980 die 3 km nördlich von Wernfeld dreigleisig ausgebaut, damit Werntalbahnzüge unabhängig von der KBS 800 nach Gemünden kommen. Ab 2002 modernisierte die *Deutsche Bahn AG* Gleise und Signale umfassend. Allerdings baute sie dabei auch Bahnsteige ab, was immer wieder aufkeimende Bemühungen zur Reaktivierung des Personenverkehrs erschwerte. Die seit 2010 im Sommerhalbjahr über die Werntalbahn fahrenden Fahrradzüge Bamberg - Aschaffenburg halten daher auch nicht zwischen Gemünden und Schweinfurt.

Bei *Franken in Takt (FiT)* hätte die Neu- und Ausbaustrecke Fulda / Lohr - Karlstadt - Würzburg große Auswirkungen auf die *Werntalbahn* gehabt, denn der Knotenbahnhof wäre von Gemünden 10 km gen Süden nach Karlstadt „gewandert“. Maintal und Werntal verlaufen dort nahezu parallel, und Stetten im Werntal liegt nur 5 km Luftlinie von Karlstadt am Main entfernt. Ein 4 km langer Neubauabschnitt (mit 2 km Tunnel) genügt, um die Bahnlinien zu verbinden.

<b>7.31</b> <b>7.59</b>	<b>8.31</b> <b>8.59</b>	<b>9.31</b> <b>9.59</b>	Aschaffenburg 800 Karlstadt (Main)	<b>9.29</b> <b>9.14</b>	<b>10.29</b> <b>10.14</b>	<b>11.29</b> <b>11.14</b>
<b>7.45</b> <b>7.59</b>	<b>8.45</b> <b>8.59</b>	<b>9.45</b> <b>9.59</b>	Würzburg 800 Karlstadt (Main)	9.07 8.54	10.07 9.54	11.07 10.54
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04 8.09 8.13	9.04 9.09 9.13	10.04 10.09 10.13	km <b>Karlstadt</b> (Main) 5,8 Stetten 8,2 Thüngen	8.56 8.50 8.50	9.56 9.50 9.50	10.56 10.50 10.50
8.17 8.22 8.26	9.17 9.22 9.26	10.17 10.22 10.26	13,1 Müdesheim 17,6 Arnstein 21,6 Gänheim	8.43 8.38 8.34	9.43 9.38 9.34	10.43 10.38 10.34
29/31 8.36 8.44	29/31 9.36 9.44	29/31 10.36 10.44	23,8 Mühlhausen 29,3 Waigolshausen 40,7 <b>Schweinfurt</b> Hbf	29/31 8.24 8.16	29/31 9.24 9.16	29/31 10.24 10.16
<b>8.41</b> <b>8.58</b>	<b>9.41</b> <b>9.58</b>	<b>10.41</b> <b>10.58</b>	Waigolshausen Würzburg 810	<b>8.19</b> <b>8.02</b>	<b>9.19</b> <b>9.02</b>	<b>10.19</b> <b>10.02</b>

Güterzüge können dadurch auch bei *FiT* über die *Werntalbahn* nach Frankfurt und Fulda fahren, und Personenzüge erreichen die Kreisstadt Karlstadt endlich direkt. Auch die Anschlussverbindungen nach Lohr und Würzburg würden schneller, sodass wesentlich mehr Fahrgäste kämen und sich Personenzüge wieder lohnen.

## 814 Bad Neustadt / S. - Bischofsheim - Gersfeld (Rhön) - Fulda

In der Realität gab es leider nie eine durchgehende Bahnverbindung über die Rhön. Von allen Seiten her fuhren zwar Stichstrecken auf das Mittelgebirge zu und mehrere Lückenschlüsse waren geplant, verwirklicht wurde aber keiner.

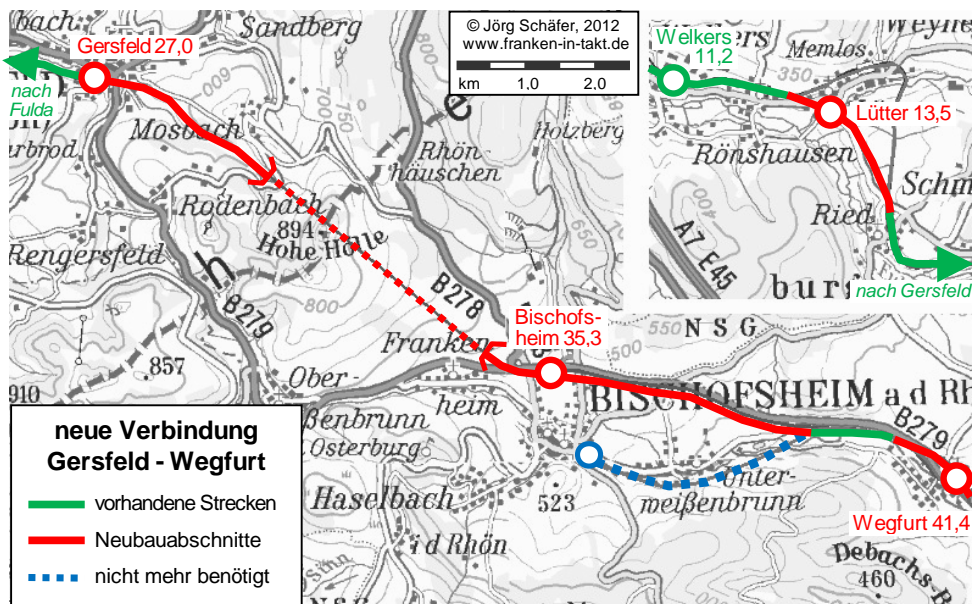
1885 ging auf bayerischer Seite die 18,9 km lange Nebenbahn von Neustadt a.d. Saale zur Kleinstadt Bischofsheim in Betrieb, die etwa 1.300 Einwohner zählte. 80 Jahre lang war sie für die Region das verkehrliche Rückgrat, vor allem der Güterverkehr mit Basalt, Holz und auch Braunkohle war wichtig. Die *Deutsche Bundesbahn* investierte kaum noch in die Strecke im damaligen Zonenrandgebiet, und so wanderten (wie auf vielen anderen Nebenbahnen) Personen und Güter auf die Straße ab. Der Gesamtverkehr wurde schließlich am 27.5.1989 eingestellt.

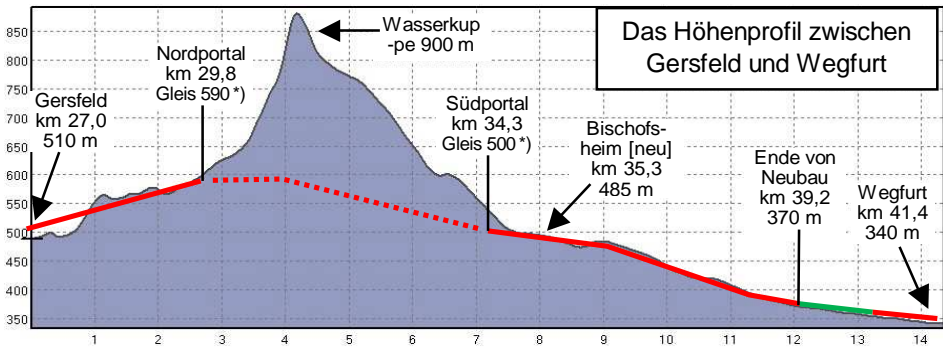
Auf hessischer Seite ging 1888 die 23,4 km lange Nebenbahn von Bronnzell (an der Hauptstrecke Fulda - Hanau) nach Gersfeld in Betrieb. Die Endstation wurde für die geplante Verlängerung nach Bischofsheim extra 20 Meter höher angelegt.

Die Entwicklung verlief wie auf bayerischer Seite, und 1989 schien es nur noch eine Frage der Zeit zu sein, wann auch nach Gersfeld der letzte Zug fahren würde. 1993 geschah dann aber mit dem *Rhönbahnvertrag* zwischen dem Landkreis Fulda und der Deutschen Bundesbahn ein kleines Wunder, das die Strecke rettete. Zwei Dieseltriebwagen der Baureihe 628 wurden beschafft und werktags ein Stundentakt eingeführt. Bei der Modernisierung der Strecke im Frühjahr 2006 wurden neben Schienen und Signalen auch mehrere Bahnsteige erneuert. Seither wird die *Rhönbahn* im signalisierten Zugleitbetrieb befahren, der Zugleiter sitzt in Fulda.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bestand ein großes Interesse in der Region, die Lücke zwischen den nur knapp 10 km Luftlinie voneinander entfernten Bahnhöfen Bischofsheim und Gersfeld zu schließen. Die innerdeutsche Grenze hatte die Strecken über Meiningen gekappt, und so viele Ziele nur mit großen Umwegen erreichbar. Die Strecke Fulda - Bad Neustadt hätte zum Beispiel bis nach Bamberg schnellere Verbindungen zum IC-Bahnhof Fulda und dadurch nach Norddeutschland gebracht.

*Franken in Takt* hätte erhebliche Einsparungen an der überdimensionierten ICE-Strecke Fulda - Würzburg ermöglicht (→ KBS 805). Einen Teil davon für den Lückenschluss in der Rhön zu nutzen hätte größeren Nutzen für das *System Schiene* gebracht. Folgenden Maßnahmen zwischen Fulda und Bad Neustadt a.d.Saale hätten eine *ITF-gerechte* Fahrzeit von 2 x 25 Minuten erlaubt:





7.31 7.59	8.31 8.59	9.31 9.59	Kassel-Wilhelmsh. Fulda 600	9.29 9.01	10.29 10.01	11.29 11.01
7.15 7.49	8.15 8.49	9.15 9.49	Frankfurt (M) Fulda 605	9.45 9.11	10.45 10.11	11.45 11.11
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04 	9.04 	10.04 	km Fulda 5,1 Bronzell	8.56 	9.56 	10.56 
8.11	9.11	10.11	8,5 Eichenzell	8.49	9.49	10.49
8.14	9.14	10.14	11,2 Welkers	8.45	9.45	10.45
8.18 8.23 8.29	9.18 9.23 9.29	10.18 10.23 10.29	13,5 Lütter [neu] 19,6 Hettenhausen 27,0 Gersfeld (Rhön)	8.42 8.37 8.31	9.42 9.37 9.31	10.42 10.37 10.31
8.32 8.39 8.44	9.32 9.39 9.44	10.32 10.39 10.44	35,3 Bischofsheim [neu] 41,4 Wegfurt [neu]	8.28 8.20 8.15	9.28 9.20 9.15	10.28 10.20 10.15
8.47 8.54 8.57	9.47 9.54 9.57	10.47 10.54 10.57	44,1 Schönau (Brend) 53,8 Brendlorenzen 54,8 Bad Neustadt (S)	8.12 8.05 8.03	9.12 9.05 9.03	10.12 10.05 10.03
9.01 9.27	10.01 10.27	11.01 11.27	Bad Neustadt (S) Schweinfurt 815	7.59 7.33	8.59 8.33	9.59 9.33
9.01 9.44	10.01 10.44	11.01 11.44	Bad Neustadt (S) Suhl 815	7.59 7.16	8.59 8.16	9.59 9.16

- 2,2 km langer Neubaubauabschnitt bei Welkers mit einer neuen Station in zentraler Lage zwischen den Orten. Dadurch wird die Strecke um 1,5 km verkürzt und mehrere enge Kurven entfallen.
- Höherlegung des Bahnhofs Gersfeld um 6 Meter, damit östlich davon eine Brücke über die Bundesstraße gebaut werden kann und die anschließende Steigung nicht so steil wird.

- 12,2 km langer Neubaubauabschnitt von Gersfeld bis westlich von Wegfurt, der mit einem 4,5 km langen Tunnel den Höhenzug der Rhön unterfährt. Bischofsheim erhält einen neuen Bahnhof 700 Meter nördlich der Stadt neben der Bundesstraße B 279.
- 1,3 km langer gemeinsamer Neubau von Bahnlinie und B 279 zur Ortsumfahrung von Wegfurt, wodurch beide 0,2 km länger werden. Die alte straßenbahnähnliche Trasse durften die Züge nur mit 30 km/h befahren – die längere Fahrzeit würde erfordern, dass mindestens an einer weiteren Station nicht mehr gehalten wird.

## 815 (Suhl / Meiningen -) **Grimmenthal - Bad Neustadt/Saale / Bad Kissingen - Schweinfurt** (- Würzburg / Bamberg)

Wie in der Realität wäre bei „Franken in Takt“ baldmöglichst nach der deutschen Wiedervereinigung der Lückenschluss zwischen Mellrichstadt und Rentwertshausen erfolgt. Das Angebot wäre aber neu konzipiert worden, denn es ist nicht effektiv, wenn die Züge auf ehemaligem DDR-Gebiet für kleine Orte (wie Wölfershausen und Bibra) halten, wenige Kilometer weiter aber auf „westdeutschem“ Gebiet an größeren Städten (wie Oberstreu und Unsleben) vorbei fahren.

<b>8.17</b> <b>8.29</b>		<b>9.17</b> <b>9.29</b>		<b>10.17</b> <b>10.29</b>	<i>Suhl</i> <i>Grimmenthal</i>	<b>9.43</b> <b>9.31</b>		<b>10.43</b> <b>10.31</b>		<b>11.43</b> <b>11.31</b>
<b>8.21</b> <b>8.27</b>	9.10 >	<b>9.21</b> <b>9.27</b>	10.10 >	<b>10.21</b> <b>10.27</b>	<i>Meiningen</i> <i>Grimmenthal</i>	<b>9.39</b> <b>9.33</b>	9.50 >	<b>10.39</b> <b>10.33</b>	10.50 >	<b>11.39</b> <b>11.33</b>
<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>	Zug	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>
<b>8.31</b>   [36] 	< 9.18 22/26 9.29	<b>9.31</b>   [36] 	< 10.18 22/26 10.29	<b>10.31</b>   [36] 	km <b>Grimmenthal</b> 3,3 Rirschenhausen 6,1 Wölfershausen 8,8 Bibra	<b>9.29</b>   [24] 	< 9.42 34/38 9.31	<b>10.29</b>   [24] 	< 10.42 34/38 10.31	<b>11.29</b>   [24] 
<b>8.40</b>     <b>8.49</b>	9.31 9.34 9.38 9.42	<b>9.40</b>     <b>9.49</b>	10.31 10.34 10.38 10.42	<b>10.40</b>     <b>10.49</b>	10,6 Rentwertshausen 13,4 Nordheim 16,7 Mühlfeld 21,7 Mellrichstadt	<b>9.20</b>     <b>9.11</b>	9.29 9.26 9.23 9.19	<b>10.20</b>     <b>10.11</b>	10.29 10.26 10.23 10.19	<b>11.20</b>     <b>11.11</b>
     <b>8.59</b>	9.45 9.48 9.52 9.56	     <b>9.59</b>	10.45 10.48 10.52 10.56	     <b>10.59</b>	24,7 Oberstreu 27,8 Unsleben 31,2 Heustreu 35,0 <b>Bad Neustadt (S)</b>	     <b>9.01</b>	9.16 9.13 9.09 9.06	     <b>10.01</b>	10.16 10.13 10.09 10.06	     <b>11.01</b>
<b>9.01</b>   <b>9.08</b> <b>9.14</b>	an     ab	<b>10.01</b>   <b>10.08</b> <b>10.14</b>	an     ab	<b>11.01</b>   <b>11.08</b> <b>11.14</b>	39,5 Niederlauer 44,9 Münnerstadt 52,4 Rottershausen	<b>8.59</b>   <b>8.52</b> <b>8.46</b>	ab   <b>9.52</b> an	<b>9.59</b>   <b>9.52</b> <b>9.46</b>	an   <b>10.52</b> an	<b>10.59</b>   <b>10.52</b> <b>10.46</b>
> < < <b>9.19</b>	9.34 9.37 9.42 9.45	> < < <b>10.19</b>	10.34 10.37 10.42 10.45	> < < <b>11.19</b>	> km <b>B.Kissingen</b> > 3,2 Arnshausen > 7,9 Oerlenbach 57,6 9,4 Ebenhausen	> < < <b>8.41</b>	9.26 9.22 9.17 9.15	> < < <b>9.41</b>	10.26 10.22 10.17 10.15	> < < <b>10.41</b>
   <b>9.28</b>	9.48 9.51 9.57	   <b>10.28</b>	10.48 10.51 10.57	   <b>11.28</b>	60,7 Poppenhausen 64,3 Oberwerrn 70,8 <b>Schweinfurt Hbf</b>	   <b>8.32</b>	9.11 9.08 9.03	   <b>9.32</b>	10.11 10.08 10.03	   <b>10.32</b>
<b>9.33</b> <b>9.58</b>	10.01 10.36	<b>10.33</b> <b>10.58</b>	11.01 11.36	<b>11.33</b> <b>11.58</b>	<i>Schweinfurt Hbf</i> <i>Würzburg Hbf 810</i>	<b>8.27</b> <b>8.02</b>	8.59 8.24	<b>9.27</b> <b>9.02</b>	9.59 9.24	<b>10.27</b> <b>10.02</b>
9.30 10.12	<b>10.13</b> <b>10.44</b>	10.30 11.12	<b>11.13</b> <b>11.44</b>	11.30 12.12	<i>Schweinfurt Hbf</i> <i>Bamberg 810</i>	8.30 7.48	<b>8.47</b> <b>8.16</b>	9.30 8.48	<b>9.47</b> <b>9.16</b>	10.30 9.48

Die RE-Fahrzeiten zwischen Grimmenthal und Bad Neustadt sind relativ großzügig bemessen, so dass ohne ergänzende RB noch ein oder zwei weitere Stationen bedient werden könnten. Mit den dargestellten RB dienen sie als Zeitpuffer, um wahrscheinlich immer wieder auftretende Verspätungen durch die Zugkreuzungen auf der eingleisigen Strecke zu kompensieren. (Zwischen Bibra und Rentwerts- hausen ist zudem ein 1,8 km langer zweigleisiger Begegnungsabschnitt vorgesehen.)

Ein Anschluss vom RE aus Grimmenthal zur RB nach Bad Kissingen wird in Ebenhausen leider nicht erreicht. Er soll mit einer vertakteten Buslinie hergestellt werden: Bad Neustadt ab Minute 45 - Niederlauer 55 - Münnerstadt 05 bis 11, Anschluss von / zum RE) - Nüdlingen 20 - Bad Kissingen an Minute 28 mit Anschluss zu den RB nach Hammelburg und Schweinfurt.

## **818 Schweinfurt - Gerolzhofen**

Die 49,9 Kilometer 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 Wehrmacht gesprengt und trotz jahrelanger Bemühungen der Städte Kitzingen und Gerolzhofen nicht wieder aufgebaut. Die Züge endeten daher im Vorstadtbahnhof Kitzingen-Etwashausen.

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 dann schließlich der letzte Personenzug nach Kitzingen-Etwashausen, und am 29.5.87 wurde auch der Abschnitt Schweinfurt - Gerolzhofen auf Busverkehr umgestellt.

Für den Güterverkehr hatte die fehlende Verbindung zur Hauptstrecke Würzburg - Nürnberg in Kitzingen allerdings den Erhalt der gesamten Reststrecke zur Folge: 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 montags bis freitags zwei Güterzüge von Schweinfurt nach Kitzingen-Etwashausen und zurück!

Bei „Franken in Takt“ wäre der Personenverkehr zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen 1987 natürlich nicht eingestellt worden. Die Orte an diesem Abschnitt haben großes Fahrgastpotenzial, das durch die Integration in den Schweinfurter Verkehrsverbund und den neuen Haltepunkt Sennfeld noch besser erschlossen würde.

7.48 8.30	8.48 9.30	9.48 10.30	Bamberg 810 Schweinfurt Hbf	9.12 8.30	10.12 9.30	11.12 10.30
<b>8.02</b> <b>8.27</b>	<b>9.02</b> <b>9.27</b>	<b>10.02</b> <b>10.27</b>	Würzburg 810 Schweinfurt Hbf	<b>8.58</b> <b>8.33</b>	<b>9.58</b> <b>9.33</b>	<b>10.58</b> <b>10.33</b>
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33 8.36 8.38 8.40	9.33 9.36 9.38 9.40	10.33 10.36 10.38 10.40	km Schweinfurt Hbf 1,9 Schw.-Maxbrücke 3,0 Sennfeld 5,5 Gochsheim	8.26 8.23 8.20 8.18	9.26 9.23 9.20 9.18	10.26 10.23 10.20 10.18
8.45 8.49 8.52 8.57	9.45 9.49 9.52 9.57	10.45 10.49 10.52 10.57	10,0 Grettstadt 13,6 Sulzheim 15,8 Alitzheim 19,9 Gerolzhofen	8.13 8.09 8.06 8.02	9.13 9.09 9.06 9.02	10.13 10.09 10.06 10.02
9.05 9.25 9.50	10.05 10.25 10.50	11.05 11.25 11.50	Gerolzhofen  Wiesentheid Kitzingen	7.55 7.35 7.10	8.55 8.35 8.10	9.55 9.35 9.10

Der neue Haltepunkt Sennfeld ist für die 4.000 Einwohner der Gemeinde wesentlich attraktiver als der alte Bahnhof Schweinfurt-Sennfeld. Diese auf Schweinfurter Stadtgebiet liegende Station nennt Jörg zur leichteren Unterscheidung Maxbrücke. Über diese Mainbrücke ist die Schweinfurter Innenstadt nur knapp einen Kilometer entfernt.

Entlang der Bahnlinie gibt es zahlreiche attraktive Umsteigemöglichkeiten: Perfekte Zuganschlüsse in Schweinfurt Hbf, Stadtbusse dort, an der Maxbrücke und in Sennfeld sowie ein „integraler Taktknoten“ in Gerolzhofen mit Busanschlüssen Richtung Volkach, Wiesentheid und Ebrach würden der KBS 818 in Franken wahrscheinlich überdurchschnittliche Nachfragewerte einbringen.

## 819 Haßfurt - Königsberg - Hofheim

In „Jörg's besserer Bahnwelt“ wäre der Personenverkehr auf der 15,5 km langen Zweigstrecke natürlich nicht am 31.7.95 eingestellt, sondern zum regelmäßigen Stundentakt erweitert worden: In Haßfurt gibt es bei FiT leider keinen „IT-Vollknoten“, da der RE nach Bamberg 10 Minuten vor dem RE nach Würzburg hält.

7.48 8.11	8.48 9.11	9.48 10.11	Bamberg Haßfurt 810	8.44 8.25	9.44 9.25	10.44 10.25
<b>7.50</b> <b>8.12</b> <b>8.26</b>	<b>8.50</b> <b>9.12</b> <b>9.26</b>	<b>9.50</b> <b>10.12</b> <b>10.26</b>	Würzburg Hbf Schweinfurt Hbf Haßfurt 810	<b>9.10</b> <b>8.48</b> <b>8.34</b>	<b>10.10</b> <b>9.48</b> <b>9.34</b>	<b>11.10</b> <b>10.48</b> <b>10.34</b>
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.28 8.30 8.34 8.38	9.28 9.30 9.34 9.38	10.28 10.30 10.34 10.38	km Haßfurt Bf 1,2 Haßf. Gymnasium 5,0 x Prappach 7,7 Königsberg (Ufr)	8.22 8.20 8.15 8.11	9.22 9.20 9.15 9.11	10.22 10.20 10.15 10.11
8.42 8.46 8.50	9.42 9.46 9.50	10.42 10.46 10.50	10,9 Junkersdorf 13,5 x Rügheim 15,5 Hofheim	8.07 8.03 8.00	9.07 9.03 9.00	10.07 10.03 10.00

Die KBS 819 kann daher nur bei unsymmetrischen Fahrzeiten mit einem Triebwagen im Stundentakt bedient werden. Um die besseren Anschlüsse der Nachfrage anzupassen, kann der Fahrplan nachmittags um 10 Minuten „nach hinten“ verschoben werden. (Haßfurt ab Min.38 und Hofheim ab Min.10.)

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

Der beeindruckendste Zug auf der KBS 820 wäre der IC München - Berlin, der auf den geradlinig trassierten Gleisen nördlich von Erlangen 200 km/h fährt und für die knapp 32 km von Bamberg nach Lichtenfels nur 13 Minuten braucht.

In Lichtenfels halten die ICs nach Norden und Süden genau eine halbe Stunde versetzt – um möglichst gute Anschlüsse in die Region zu ermöglichen, fahren daher pro Stunde zwei REs von Bamberg nach Lichtenfels und zurück. Der Mehraufwand gegenüber dem eigentlich angemessenen Stundentakt wird zum Teil dadurch kompensiert, dass die RB von Bamberg nur bis Ebensfeld fährt, wo sie Anschluss zum RE nach Lichtenfels hat.

Zug	IC	RB	RE	RB	RE	IC	RB	RE	RB	RE	IC
km <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>8.01</b>		<b>8.02</b>		<b>8.35</b>	<b>9.01</b>		<b>9.02</b>		<b>9.35</b>	<b>10.01</b>
7,6 Fürth Hbf			<b>8.09</b>		<b>8.42</b>			<b>9.09</b>		<b>9.42</b>	
23,5 Erlangen	<b>8.13</b>		<b>8.19</b>		<b>8.52</b>	<b>9.13</b>		<b>9.19</b>		<b>9.52</b>	<b>10.13</b>
31,0 Baiersdorf			<b>8.24</b>					<b>9.24</b>			
		ab	<b>8.29</b>		<b>9.00</b>		ab	<b>9.29</b>		<b>10.00</b>	
38,3 <b>Forchheim</b>		8.04	<b>8.31</b>		<b>9.01</b>		9.04	<b>9.31</b>		<b>10.01</b>	
39,6 Forchheim Nord		8.06					9.06				
45,3 Eggolsheim		8.10					9.10				
48,5 Buttenheim		8.13					9.13				
51,2 Hirschaid		8.16	<b>8.39</b>				9.16	<b>9.39</b>			
54,8 Strullendorf		8.19					9.19				
60,4 Bamb.-Gereuth		8.23					9.23				
62,4 <b>Bamberg</b>	<b>8.29</b>	8.26	<b>8.46</b>		<b>9.14</b>	<b>9.29</b>	9.26	<b>9.46</b>		<b>10.14</b>	<b>10.29</b>
<i>Bamberg 810 Schweinfurt Hbf</i>		<i>auch</i> ↙	8.48 9.30		<b>9.16</b> <b>9.48</b>		<i>auch</i> ↙	9.48 10.30		<b>10.16</b> <b>10.48</b>	
62,4 <b>Bamberg</b>	<b>8.31</b>	8.36	<b>8.50</b>	8.54	<b>9.18</b>	<b>9.31</b>	9.36	<b>9.50</b>	9.54	<b>10.18</b>	<b>10.31</b>
65,9 Hallstadt		8.39		8.57			9.39		9.57		
68,0 Kemmern		8.42		9.00			9.42		10.00		
70,0 Breitengüßbach		8.45		9.03			9.45		10.03		
74,5 Ebing		8.49		<i>Ebern</i>			9.49		<i>Ebern</i>		
76,7 Zapfendorf		8.51					9.51				
81,0 Reundorf-Grundf.		8.55					9.55				
82,6 Ebensfeld		8.57	<b>9.02</b>				9.57	<b>10.02</b>			
88,1 Bad Staffelstein		an	<b>9.07</b>		<b>9.33</b>		an	<b>10.07</b>		<b>10.33</b>	
94,3 <b>Lichtenfels</b>	<b>8.44</b>		<b>9.12</b>		<b>9.38</b>	<b>9.44</b>		<b>10.12</b>		<b>10.38</b>	<b>10.44</b>
<i>Lichtenfels Saalfeld 828 Kulmbach 835</i>	<b>8.46</b> <b>9.19</b>	8.52 < 9.21	<b>9.17</b> < <b>9.38</b>	9.20 <i>Press.</i> <i>-Roth.</i>		<b>9.46</b> <b>10.19</b>	9.52 < 10.21	<b>10.17</b> < <b>10.38</b>	10.20 <i>Press.</i> <i>-Roth.</i>		<b>10.46</b> <b>11.19</b>

In Bamberg haben die Züge 4 Minuten Aufenthalt, da ein Zugteil von bzw. nach Schweinfurt „geflügelt“ wird. Die beiden RE-Linien begegnen sich in Bamberg und sollen dort am gleichen Bahnsteig halten. Die Fahrgäste „übers Eck“ (z.B. von Schweinfurt nach Lichtenfels) müssen dann beim Umsteigen nur kurze Fußwege zurück legen. Dann ist es nicht so schlimm, dass es bei „Franken in Takt“ keine durchgehenden Züge von Würzburg in das östliche Oberfranken gibt, die mehr politisch gewollt als von der Nachfrage bestimmt sind.

Da die Regionalbahnen nicht (wie teilweise in der Realität) dem Verkehr über weitere Strecken dienen, können die neuen Stationen Reundorf-Grundfeld, Kemmern, Bamb.-Gereuth und Forchh.-Nord eingerichtet werden, um die Region besser zu erschließen.

<i>Kulmbach 835</i>			<i>Press.</i>	<b>8.22</b>	8.39			<i>Press.</i>	<b>9.22</b>	9.39	
<i>Saalfeld 828</i>	<b>7.41</b>		<i>-Roth.</i>	<	<	<b>8.41</b>		<i>-Roth.</i>	<	<	<b>9.41</b>
<i>Lichtenfels</i>	<b>8.14</b>		8.40	<b>8.43</b>	9.08	<b>9.14</b>		9.40	<b>9.43</b>	10.08	<b>10.14</b>
Zug	IC	RE	RB	RE	RB	IC	RE	RB	RE	RB	IC
km <b>Lichtenfels</b>	<b>8.16</b>	<b>8.22</b>		<b>8.48</b>		<b>9.16</b>	<b>9.22</b>		<b>9.48</b>		<b>10.16</b>
6,2 Bad Staffelstein		<b>8.27</b>		<b>8.53</b>	ab		<b>9.27</b>		<b>9.53</b>	ab	
11,7 Ebersfeld				<b>8.58</b>	9.03				<b>9.58</b>	10.03	
13,3 Reundorf-Grundf.					9.05					10.05	
17,6 Zapfendorf					9.08					10.08	
19,8 Ebing			<i>Ebern</i>		9.11			<i>Ebern</i>		10.11	
24,3 Breitengüßbach			8.57		9.15			9.57		10.15	
26,3 Kemmern			9.00		9.18			10.00		10.18	
28,4 Hallstadt			9.02		9.20			10.02		10.20	
31,9 <b>Bamberg</b>	<b>8.29</b>	<b>8.42</b>	9.06	<b>9.10</b>	9.24	<b>9.29</b>	<b>9.42</b>	10.06	<b>10.10</b>	10.24	<b>10.29</b>
<i>Schweinfurt Hbf</i>		<b>8.12</b>		8.30		<i>auch</i>	<b>9.12</b>		9.30		<i>auch</i>
<i>Bamberg 810</i>		<b>8.44</b>		9.12		↙	<b>9.44</b>		10.12		↙
31,9 <b>Bamberg</b>	<b>8.31</b>	<b>8.46</b>		<b>9.14</b>	9.34	<b>9.31</b>	<b>9.46</b>		<b>10.14</b>	10.34	<b>10.31</b>
33,9 Bamb.-Gereuth					9.36					10.36	
39,5 Strullendorf					9.40					10.40	
43,1 Hirschaid				<b>9.21</b>	9.43				<b>10.21</b>	10.43	
45,8 Buttenheim					9.46					10.46	
49,0 Eggolsheim					9.49					10.49	
54,7 Forchheim Nord					9.53					10.53	
56,0 <b>Forchheim</b>		<b>8.59</b>		<b>9.29</b>	9.56		<b>9.59</b>		<b>10.29</b>	10.56	
63,3 Baiersdorf				<b>9.31</b>	an		<b>10.00</b>		<b>10.31</b>	an	
70,8 Erlangen	<b>8.47</b>	<b>9.08</b>		<b>9.36</b>					<b>10.36</b>		
86,7 Fürth Hbf		<b>9.18</b>		<b>9.41</b>		<b>9.47</b>	<b>10.08</b>		<b>10.41</b>		<b>10.47</b>
94,3 <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>8.59</b>	<b>9.25</b>		<b>9.51</b>		<b>9.59</b>	<b>10.18</b>		<b>10.51</b>		<b>10.59</b>
				<b>9.58</b>		<b>9.59</b>	<b>10.25</b>		<b>10.58</b>		<b>10.59</b>

**Gesamtverkehr Nürnberg - Erlangen - Forchheim siehe KBS 892**



*Der dargestellte Fahrplan würde auf dem vorhandenen Gleispaar nur in Breitengüßbach Probleme machen. Das ist aber kein Wunder, wenn man die alte Signaltechnik und die ebenerdigen Bahnsteigzugänge betrachtet. Ein neuer Haltepunkt hätte hier schon längst gebaut werden müssen. 400 Meter weiter nördlich liegt die Bahnfläche günstiger zur Ortsmitte, und man kann Zugänge zur vorhandenen Brücke der Zückshuter Straße bauen.*

## **821 Forchheim - Höchststadt / Aisch - Neustadt / Aisch**

In der Realität gab es die durchgehende Bahnverbindung im Aischgrund leider nie, denn die nur 7,9 km lange Lücke zwischen Höchststadt und Demantsfürth-Uehlfeld wurde trotz zahlreicher Bemühungen nicht geschlossen. Darunter litten besonders die Orte zwischen Uehlfeld und Gerhardshofen, die keine Bahnverbindung zu ihrem historischen Unterzentrum Höchststadt hatten. Der Personenverkehr zwischen Neustadt und Demantsfürth-Uehlfeld wurde daher schon 1976 eingestellt.

Obwohl die Nachfrage zwischen Forchheim und Höchststadt viel größer war, legte die Bundesbahn acht Jahre später auch diese Strecke still. Ende der 1990er Jahre waren die Bemühungen um die Reaktivierung des Abschnitts Forchheim - Hemhofen weit gediehen, scheiterten aber kurz vor dem Ziel, weil die Gemeinden die geforderten Sicherheiten nicht erbringen wollten. Heute findet man nur noch wenige Gleisreste im Aischgrund zwischen Forchheim und Neustadt.







<b>8.14</b> <b>8.29</b>	<b>9.14</b> <b>9.29</b>	<b>10.14</b> <b>10.29</b>	<i>Bamberg 892</i> <i>Forchheim</i>	<b>9.46</b> <b>9.31</b>	<b>10.46</b> <b>10.31</b>	<b>11.46</b> <b>11.31</b>
<b>8.05</b> <b>8.29</b>	<b>9.05</b> <b>9.29</b>	<b>10.05</b> <b>10.29</b>	<i>Nürnberg Hbf 892</i> <i>Forchheim</i>	<b>9.55</b> <b>9.31</b>	<b>10.55</b> <b>10.31</b>	<b>11.55</b> <b>11.31</b>
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km <b>Forchheim</b>	9.26	10.26	11.26
8.38	9.38	10.38	4,3 Hausen	9.21	10.21	11.21
8.41	9.41	10.41	7,0 Heroldsbach	9.18	10.18	11.18
8.44	9.44	10.44	9,4 x Poppendorf	9.15	10.15	11.15
8.47	9.47	10.47	11,8 Zeckern	9.12	10.12	11.12
8.51	9.51	10.51	15,4 Adelsdorf	9.08	10.08	11.08
8.55	9.55	10.55	19,4 Gremsdorf	9.04	10.04	11.04
8.59	9.59	10.59	22,7 <b>Höchstadt</b> (Aisch)	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.04	10.04	11.04	25,4 Lonnerstadt	8.55	9.55	10.55
9.08	10.08	11.08	30,6 Uehlfeld	8.51	9.51	10.51
9.11	10.11	11.11	33,5 x Dachsbach	8.48	9.48	10.48
9.13	10.13	11.13	35,0 Gerhardshofen	8.46	9.46	10.46
9.14	10.14	11.14	39,5 x Gutenstetten	8.45	9.45	10.45
9.21	10.21	11.21	42,3 Diespeck	8.38	9.38	10.38
9.24	10.24	11.24	44,5 Neustadt (A) Mitte	8.35	9.35	10.35
9.27	10.27	11.27	46,0 <b>Neustadt</b> (A) West	8.33	9.33	10.33
9.33	10.33	11.33	<i>Neustadt (A) West</i>	8.27	9.27	10.27
9.54	10.54	11.54	<i>Bad Windsheim 806</i>	8.06	9.06	10.06
<b>9.31</b> <b>10.12</b>	<b>10.31</b> <b>11.12</b>	<b>11.31</b> <b>12.12</b>	<i>Neustadt (A) West</i> <i>Würzburg Hbf 805</i>	<b>8.29</b> <b>7.48</b>	<b>9.29</b> <b>8.48</b>	<b>10.29</b> <b>9.48</b>

Bei „Franken in Takt“ wäre die Gleisverbindung zwischen Höchstadt und Demantsfürth-Uehlfeld natürlich gebaut worden.

Die 7,9 km hätten im weiten Aischgrund wenig Aufwand verursacht und weniger als ein U-Bahn-Kilometer in München oder Nürnberg gekostet.

Mit attraktiven Anschlüssen an beiden Endstationen entsteht nicht nur für den oberen Aischgrund ein „rundes Angebot“. Die direkten „Flügelzüge“ von Würzburg und Bad Windsheim nach Neustadt Mitte werten auch die KBS 805 und 806 auf.

## Höchstadt (Aisch) - Pommersfelden

			Bus			
8.03	9.03	10.03	km <b>Höchstadt</b> (A) Bf	8.57	9.57	10.57
8.07	9.07	10.07	2 Höchst.(A) Nord	8.52	9.52	10.52
8.10	9.10	10.10	4 Nackendorf	8.49	9.49	10.49
8.16	9.16	10.16	8 Mühlhausen (a)	8.43	9.43	10.43
8.21	9.21	10.21	11 Steppach (b)	8.38	9.38	10.38
8.25	9.25	10.25	13 <b>Pommersfelden</b>	8.35	9.35	10.35

(a) Anschluss nach/von Schlüsselfeld-Kitzingen (siehe KBS 824)

(b) Anschluss von/nach Röbersdorf-Hirschaid (siehe KBS 824)


Da sich in Höchstadt die Züge begegnen, genügt ein stündlicher Bus, um die Stadt zu erschließen. Sie dehnt sich vom Bahnhof 2 km nach Norden aus.

6 km weiter nördlich gibt es gute Anschlüsse zur Buslinie im Tal der *Reichen Ebrach*.

## 822 Forchheim - Ebermannstadt

Die knapp 15 km lange „Wiesenttalbahn“ wurde 1891 eröffnet. Erst mitten im Ersten Weltkrieg ging 1915 die 11 km lange Verlängerung über Gasseldorf nach Heiligenstadt in Betrieb. Von 1922 bis 1930 wurde dann Stück für Stück ein Abzweig von Gasseldorf in die *Fränkische Schweiz* nach Gößweinstein-Behringersmühle gebaut. Die geplante Fortsetzung nach Pottenstein oder gar Pegnitz, wo man an die Hauptstrecke Nürnberg - Bayreuth anschließen wollte, kam wegen der Weltwirtschaftskrise und der später wachsenden Bedeutung des Straßenverkehrs nicht mehr zustande.

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.

8.14 8.29	9.14 9.29	10.14 10.29	Bamberg Forchheim 892	9.46 9.31	10.46 10.31	11.46 11.31
8.04 8.21 8.29	9.04 9.21 9.29	10.04 10.21 10.29	Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Forchheim 892	9.56 9.39 9.31	10.56 10.39 10.31	11.56 11.39 11.31
Nürnberg	Höchststadt	Nürnberg	RB von bzw. nach	Nürnberg	Höchststadt	Nürnberg
8.34 8.39 8.41	9.34 9.39 9.41	10.34 10.39 10.41	km <b>Forchheim</b> 3,4 Pinzberg 4,5 Gosberg	9.26 9.20 9.18	10.26 10.20 10.18	11.26 11.20 11.18
8.43 8.46 8.51 8.55	9.43 9.46 9.51 9.55	10.43 10.46 10.51 10.55	6,1 Wiesenthau 8,8 Kirchehrenbach 12,3 Pretzfeld 14,8 <b>Ebermannstadt</b>	9.16 9.13 9.08 9.05	10.16 10.13 10.08 10.05	11.16 11.13 11.08 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

Auf dem täglich befahrenen Abschnitt Forchheim - Ebermannstadt gibt es auf den ersten Blick bei „Franken in Takt“ keinen großen Unterschied zur Realität: Die RB pendeln recht gemächlich im Stundentakt hin und her. Mehr als 60 - 80 km/h sind dafür eben nicht erforderlich.

Die wesentliche Verbesserung ist, dass







die Triebwagen als „Flügelzüge“ abwechselnd über Höchststadt nach Neustadt (Aisch) und über Erlangen nach Nürnberg weiter fahren und dadurch viele Ziele direkt erreichbar sind. Das ist auch wichtig für die Busanschlüsse in Ebermannstadt, damit die Fahrgäste nicht innerhalb einer halben Stunde zweimal umsteigen müssen.

## 824 Hirschaid - Schlüsselfeld - Wiesentheid - Kitzingen

Der Steigerwald wird von der KBS 810 Würzburg – Bamberg nördlich umfahren, weil es zum Zeitpunkt des Bahnbaus 1852 einfacher und billiger war, dem großen Mainbogen zu folgen. Erst am 29.9.1900 wurde im Tal der *Reichen Ebrach* die 32 km lange Bahnlinie (Bamberg -) Strullendorf - Frensdorf - Schlüsselfeld eröffnet. 1904 ging die in Frensdorf abzweigende und 29 km lange Strecke über Burgebrach nach Ebrach in Betrieb.

Die Nachfrage war in der relativ dünn besiedelten Gegend nie besonders groß, und der Ebracher Ast litt zusätzlich unter dem großen Umweg der Bahn. (Bamberg - Burgebrach 25 km mit dem Zug über Strullendorf gegenüber 18 km auf der direkten Bundesstraße B22.) Der Personenverkehr nach Ebrach wurde daher auch schon 1961 eingestellt, der Güterverkehr hielt sich bis 1999, 2003 wurde die Abzweigstrecke stillgelegt und 2006 komplett abgebaut.

Besser erging es der zuerst erbauten Linie nach Schlüsselfeld: Der Personenverkehr wurde zwar 1977 auch eingestellt, aber bis heute fahren dort täglich Güterzüge. Ein örtlicher Verein bemüht sich darum, an Sonn- und Feiertagen regelmäßig Sonderfahrten anzubieten, was *FIT* durch gute Anschlüsse in Strullendorf unterstützt.

7.35 7.44	8.35 8.44	9.35 9.44	Bamberg Hirschaid 892	9.25 9.16	10.25 10.16	11.25 11.16
<b>7.04</b> <b>7.21</b> <b>7.39</b>	<b>8.04</b> <b>8.21</b> <b>8.39</b>	<b>9.04</b> <b>9.21</b> <b>9.39</b>	Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Hirschaid 892	<b>9.56</b> <b>9.39</b> <b>9.21</b>	<b>10.56</b> <b>10.39</b> <b>10.21</b>	<b>11.56</b> <b>11.39</b> <b>11.21</b>
			Bus			
7.48 7.57 8.05 8.14	8.48 8.57 9.05 9.14	9.48 9.57 10.05 10.14	km Hirschaid Bf 6 Röbersdorf 11 Wingersdorf 15 Steppach (a)	9.11 9.02 8.54 8.45	10.11 10.02 9.54 9.45	11.11 11.02 10.54 10.45
8.14 8.20 8.30 8.37 8.47	9.14 9.20 9.30 9.37 9.47	10.14 10.20 10.30 10.37 10.47	19 Mühlhausen (b) 23 Wachenroth 30 <b>Schlüsselfeld</b> 35 Aschbach 42 Geiselwind	8.45 8.39 8.29 8.22 8.12	9.45 9.39 9.29 9.22 9.12	10.45 10.39 10.29 10.22 10.12
9.02 9.09 9.15 9.25	10.02 10.09 10.15 10.25	11.02 11.09 11.15 11.25	53 Wiesentheid 58 Kleinlangheim 62 Großlangheim 69 <b>Kitzingen Bf</b>	7.57 7.50 7.44 7.34	8.57 8.50 8.44 8.34	9.57 9.50 9.44 9.34
<b>9.30</b> <b>9.42</b>	<b>10.30</b> <b>10.42</b>	<b>11.30</b> <b>11.42</b>	Kitzingen 805 Würzburg Hbf	<b>7.30</b> <b>7.18</b>	<b>8.30</b> <b>8.18</b>	<b>9.30</b> <b>9.18</b>
<b>9.30</b> <b>9.52</b>	<b>10.30</b> <b>10.52</b>	<b>11.30</b> <b>11.52</b>	Kitzingen 805 Neustadt (Aisch)	<b>7.30</b> <b>7.08</b>	<b>8.30</b> <b>8.08</b>	<b>9.30</b> <b>9.08</b>

„Normale Fahrgäste“ fänden diese Verbindungen aber nur mäßig attraktiv. Da das Fahrgastpotenzial zudem immer noch relativ gering ist, enthält „Franken in Takt“ nur eine Regio-buslinie für den oberen Steigerwald. Sie hat in Hirschaid attraktive Zuganschlüsse nach Bamberg, Forchheim, Erlangen und Nürnberg und in Kitzingen nach Würzburg, Neustadt (A) und Nürnberg.

(a) Anschluss nach / von Pommersfelden;

(b) Anschluss von / nach Höchstadt (Aisch) → siehe Buslinie unter KBS 821.

## 825 Bamberg - Scheßlitz

Das knapp 14 km lange „Schäärer Bockerla“ wurde 1908 eröffnet. Die Nachfrage war besser als auf vielen anderen Zweigstrecken, trotzdem erlitt sie das bei der Deutschen Bundesbahn übliche Stilllegungsritual. Am 31.5.1985 fuhr der letzte Personenzug und am 27.5.1988 der letzte Güterzug nach Scheßlitz.

Bei den für „Franken in Takt“ vorausgesetzten besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wäre das natürlich nicht so gekommen. Allein die Integration in den Tarif der Bamberger Stadtbusse hätte einen spürbaren Nachfragezuwachs gebracht. Das „Schäärer Bockerla“ hätte sich sogar zur Keimzelle eines Stadtbahnbetriebs in Bamberg entwickeln können, der dann auch auf die Nebenbahnen nach Ebern und Burgebrach ausgedehnt worden wäre.

11.31	<b>12.13</b>	12.31	<b>13.13</b>	13.31	Schweinfurt Hbf Bamberg 810	<b>12.47</b>	13.29	<b>13.47</b>	14.29	<b>14.47</b>
12.12	<b>12.44</b>	13.12	<b>13.44</b>	14.12		<b>12.16</b>	12.48	<b>13.16</b>	13.48	<b>14.16</b>
<b>11.34</b>	<b>12.04</b>	<b>12.34</b>	<b>13.04</b>	<b>13.34</b>	Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Bamberg 892	<b>12.56</b>	<b>13.26</b>	<b>13.56</b>	<b>14.26</b>	<b>14.56</b>
<b>11.51</b>	<b>12.21</b>	<b>12.51</b>	<b>13.21</b>	<b>13.51</b>		<b>12.39</b>	<b>13.09</b>	<b>13.39</b>	<b>14.09</b>	<b>14.39</b>
<b>12.14</b>	<b>12.46</b>	<b>13.14</b>	<b>13.46</b>	<b>14.14</b>		<b>12.14</b>	<b>12.46</b>	<b>13.14</b>	<b>13.46</b>	<b>14.14</b>
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.20	<b>12.50</b>	13.20	<b>13.50</b>	14.20	km <b>Bamberg</b>	12.10	<b>12.40</b>	13.10	<b>13.40</b>	14.10
12.22	<b>12.52</b>	13.22	<b>13.52</b>	14.22	1,8 Ba., Am Börstig	12.07	<b>12.37</b>	13.07	<b>13.37</b>	14.07
12.24	<b>12.54</b>	13.24	<b>13.54</b>	14.24	2,8 Bruckertshof	12.05	<b>12.35</b>	13.05	<b>13.35</b>	14.05
12.26	<b>12.56</b>	13.26	<b>13.56</b>	14.26	4,2 Gundelsheim	12.03	<b>12.33</b>	13.03	<b>13.33</b>	14.03
12.29	<b>12.59</b>	13.29	<b>13.59</b>	14.29	6,5 <b>Memmelsdorf</b>	12.01	<b>12.31</b>	13.01	<b>13.31</b>	14.01
12.30	<b>13.02</b>	13.30	<b>14.02</b>	14.30	8,1 Drosendorf	12.00	<b>12.28</b>	13.00	<b>13.28</b>	14.00
12.32	<b>13.04</b>	13.32	<b>14.04</b>	14.32	11,2 Giech	11.57	<b>12.25</b>	12.57	<b>13.25</b>	13.57
12.35	<b>13.07</b>	13.35	<b>14.07</b>	14.35	13,8 <b>Scheßlitz</b>	11.54	<b>12.22</b>	12.54	<b>13.22</b>	13.54
12.39	<b>13.11</b>	13.39	<b>14.11</b>	14.39		11.51	<b>12.19</b>	12.51	<b>13.19</b>	13.51

Auf jeden Fall hätte die KBS 825 zu den Strecken gehört, auf denen zeitweise ein Halbstundentakt angeboten wird. Schwarz dargestellt ist der Stundentakt als Grundangebot, zu dem montags bis freitags von 12 bis 19 Uhr die blauen RB hinzukommen, die in Memmelsdorf für die Zugkreuzungen einen längeren Aufenthalt haben.

## 826 Bamberg - Breitengüßbach - Baunach - Ebern

1895 wurde der Abschnitt Breitengüßbach - Ebern in Betrieb genommen und zwei Jahre später die 15 km lange Verlängerung nach Maroldswiesach. Im Volksmund wurden die Züge daher auch „Maro-Express“ genannt. Mitte der 1970er Jahre begann die Deutsche Bundesbahn immer mehr Züge nur noch bis Ebern fahren zu lassen. Da die Stilllegung vom Bundesverkehrsministerium noch nicht



vorlag, fuhr ab 1984 montags bis freitags nur noch ein „Alibi-Zugpaar“ nach „Maro“. Die Genehmigung folgte zum 27.5.1988, Güterzüge fuhren dann noch bis zum 21.11.2001 nach Maroldsweisach.


Die verbliebene KBS 826 nach Ebern war ab 1996 eine der wenigen Strecken im neuen *Bay-erntakt*, 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.

Seit der Betriebsübernahme durch *agilis* Ende 2010 gibt es endlich den täglichen Stundentakt bis Ebern. Weiter nach Maroldsweisach fahren aber montags bis freitags nur noch 6 Busse!

Den Stundentakt hätte es bei *FiT* natürlich schon früher gegeben, und zwar auch bei den Anschlussbussen.

Der Abschnitt nördlich von Ebern wurde erst nach dem „*FiT*-Startjahr“ 1985 stillgelegt – ein attraktives Ersatzangebot wäre unverzichtbar gewesen. 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 verlegt worden. Der Haltepunkt „Zentweg“ wäre zusätzlich gebaut worden, um Ebern besser zu erschließen.

7.04	8.04	9.04	Nürnberg Hbf	9.56	10.56	11.56
7.21	8.21	9.21	Erlangen Hbf	9.39	10.39	11.39
7.46	8.46	9.46	Bamberg 892	9.14	10.14	11.14
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
7.54	8.54	9.54	km <b>Bamberg</b>	9.06	10.06	11.06
8.03	9.03	10.03	0,0 Breitengüßbach	8.57	9.57	10.57
8.07	9.07	10.07	3,8 Baunach	8.52	9.52	10.52
8.12	9.12	10.12	7,8 Reckendorf	8.48	9.48	10.48
8.16	9.16	10.16	10,3 Manndorf	8.44	9.44	10.44
8.20	9.20	10.20	13,4 Rentweinsdorf	8.40	9.40	10.40
8.25	9.25	10.25	17,5 Ebern, Zentweg	8.35	9.35	10.35
8.27	9.27	10.27	18,1 <b>Ebern Nord</b>	8.33	9.33	10.33
8.33	9.33	10.33	<i>Ebern Nord</i> 	8.27	9.27	10.27
8.55	9.55	10.55	<i>Maroldsweisach</i>	8.05	9.05	10.05
9.22	10.22	11.22	<i>Bad Königshofen</i>	7.38	8.38	9.38

## 828 Saalfeld - Kronach - Lichtenfels (- Bamberg - Nürnberg)

Die zweigleisige Hauptstrecke durch den Frankenwald ist die Hauptleidtragende der verfehlten Bahnpolitik nach der deutschen Wiedervereinigung: Bundes- und Reichsbahn bauten sie zwar bis 1995 wieder durchgehend zweigleisig mit Oberleitung aus. Weitere Maßnahmen unterblieben aber, weil die Politiker sich zwischenzeitlich für eine ICE-Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt 50 km weiter westlich mitten durch den Thüringer Wald entschieden hatten. Deren Inbetriebnahme soll nach aktuellen Meldungen erst 2017 erfolgen!



Deshalb müssen die Reisenden von München und Nürnberg nach Leipzig und Berlin heute noch mit 80 km/h durch die engen Kurven südlich von Saalfeld schleichen. Zwischen Saalfeld und Kaulsdorf beschreibt die Bahnlinie sogar einen Halbkreis im engen Saaleetal! (Grafik → [Franken in Takt - Streckennetz](#))



J.Schäfer lehnte daher schon 1993 mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald ab. Stattdessen schlugen sie für die vorhandene Strecke über Saalfeld ein Ausbaupaket vor, das wesentlich früher viel Nutzen gebracht hätte:



- Verkürzung Saalfeld - Ludwigstadt von 32,0 auf 20,5 km durch drei Neubaubauabschnitte mit einer Gesamtlänge von 12,0 km. Da enge Schleifen im Saale- und Loquitztal „abgeschnitten“ werden, können die ICs durchgehend mindestens 160 km/h fahren und auf 20 km Strecke 12 Minuten „gewinnen“!
- Überwerfungsbauwerk östlich des Bahnhofs Hochstadt am Main (der i.d.Realität Hochstadt-Marktzeuln heißt), um gleichzeitigen Zugfahrten auf den Strecken von und nach Hof und Saalfeld möglich zu machen.
- Ausbau des geradlinig trassierten Abschnitts Kronach - Lichtenfels - Erlangen für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit durch Einbau einer Linienzugbeeinflussung (LZB) und Ersatz aller höhengleichen Straßenkreuzungen und Bahnsteigzugänge durch Über- oder Unterführungen.

Die IC-Fahrzeit von Saalfeld nach Lichtenfels halbiert sich dadurch auf 33 Minuten. Das ist zwar noch zu viel, um integrale Taktknoten an den beiden Stationen zu erreichen. Die Rahmenbedingungen bei „Franken in Takt“ (FiT) erlauben aber ohnehin nur *Vollknoten* in Naumburg und Bamberg. In Jena, Saalfeld und Lichtenfels klappen nur *Richtungsanschlüsse*.

In der Realität verkehren neben den ICs zweistündlich REs, die zwischen Saalfeld und Kronach fast alle Stationen bedienen und daher bis Lichtenfels 64 Minuten brauchen. Abwechselnd dazu fahren RBs in 78 Minuten. Bei FiT wird das Angebot besser strukturiert:

➤ Die REs fahren stündlich und sind 10 Minuten schneller, da sie bis Probstzella und ab Pressig-Rothenkirchen seltener halten. In Probstzella erreichen sie einen integralen Taktknoten zur Minute 30 und in Kronach zur Minute 00 und bieten damit perfekte Voraussetzungen für Bahn- und Busanschlüsse ins Umland.

Zug	IC	RB		RE	IC	RB		RE	IC	RB
km <b>Saalfeld</b>	<b>7.41</b>	7.33	7.48	<b>8.21</b>	<b>8.41</b>	8.33	8.48	<b>9.21</b>	<b>9.41</b>	9.33
3,3 Reschwitz		7.37	7.54			8.37	8.54			9.37
> Hockeroda		7.48	8.06			8.48	9.06			9.48
8,8 Schaderthal		Lob-	8.13			Lob-	9.13			Lob-
11,5 Marktgölitz		enst.	8.18			enst.	9.18			enst.
15,7 Probstzella			8.25	<b>8.30</b>			9.25	<b>9.30</b>		
20,5 Ludwigsstadt			an	<b>8.34</b>			an	<b>9.34</b>		
26,7 Steinbach a.Wald				<b>8.39</b>				<b>9.39</b>		
33,0 Förtschendorf		ab		<b>8.44</b>		ab		<b>9.44</b>		ab
38,9 Pressig-Rothenk.	(58)	8.03	RB	<b>8.49</b>	(58)	9.03	RB	<b>9.49</b>	(58)	10.03
42,7 Neukenroth		8.07	<i>Sonn-</i>			9.07	<i>Sonn-</i>			10.07
44,5 Stockheim (Ofr)		8.09	<i>eberg</i>			9.09	<i>eberg</i>			10.09
47,8 Gundelsdorf		8.12	8.50			9.12	9.50			10.12
		8.16	8.55	<b>8.58</b>		9.16	9.55	<b>9.58</b>		10.16
52,7 <b>Kronach</b>			an	<b>8.59</b>		9.17	an	<b>9.59</b>		10.17
55,4 Neuses		8.20				9.20				10.20
59,1 Küps		8.23				9.23				10.23
62,4 Unterlangenstadt		8.26				9.26				10.26
64,6 Redwitz (Rodach)		8.28	Bayr.			9.28	Bayr.			10.28
68,1 Hochstadt (Main)		8.32	9.00			9.32	10.00			10.32
72,2 Michelau		8.36	9.04			9.36	10.04			10.36
76,4 <b>Lichtenfels</b>	<b>8.14</b>	8.40	9.08	<b>9.11</b>	<b>9.14</b>	9.40	10.08	<b>10.11</b>	<b>10.14</b>	10.40
<i>Lichtenfels 820</i>	<b>8.16</b>	<b>8.48</b>			<b>9.16</b>	<b>9.48</b>			<b>10.16</b>	<b>10.48</b>
<i>Bamberg</i>	<b>8.29</b>	<b>9.10</b>			<b>9.29</b>	<b>10.10</b>			<b>10.29</b>	<b>11.10</b>
<i>Nürnberg Hbf</i>	<b>8.59</b>	<b>9.56</b>			<b>9.59</b>	<b>10.56</b>			<b>10.59</b>	<b>11.56</b>

Nürnberg Hbf	<b>7.01</b>				<b>7.04</b>	<b>8.01</b>			<b>8.04</b>	<b>9.01</b>	
Bamberg	<b>7.31</b>				<b>7.50</b>	<b>8.31</b>			<b>8.50</b>	<b>9.31</b>	
Lichtenfels 820	<b>7.44</b>				<b>8.12</b>	<b>8.44</b>			<b>9.12</b>	<b>9.44</b>	
Zug	IC	RE	RB	RB	IC	RE	RB	RB	IC	RE	
km <b>Lichtenfels</b>	<b>7.46</b>	<b>7.49</b>	7.52	8.20	<b>8.46</b>	<b>8.49</b>	8.52	9.20	<b>9.46</b>	<b>9.49</b>	
4,2 Michelau			7.56	8.24			8.56	9.24			
8,3 Hochstadt (Main)			8.00	8.28			9.00	9.28			
11,8 Redwitz (Rodach)			Bayr.	8.31			Bayr.	9.31			
14,0 Unterlangenstadt				8.34				9.34			
17,3 Küps				8.37				9.37			
21,0 Neuses				8.40				9.40			
23,7 <b>Kronach</b>		<b>8.00</b>	ab	8.43		<b>9.00</b>	ab	9.43		<b>10.00</b>	
		<b>8.01</b>	8.05	8.44		<b>9.01</b>	9.05	9.44		<b>10.01</b>	
28,6 Gundelsdorf			8.10	8.48			9.10	9.48			
31,9 Stockheim (Ofr)			<i>Sonneberg</i>	8.51			<i>Sonneberg</i>	9.51			
33,7 Neukenroth			<i>Sonneberg</i>	8.53			<i>Sonneberg</i>	9.53			
37,5 Pressig-Rothenk.	[02]	<b>8.10</b>		8.57	[02]	<b>9.10</b>		9.57	[02]	<b>10.10</b>	
43,4 Förtschendorf		<b>8.15</b>		an		<b>9.15</b>		an		<b>10.15</b>	
49,7 Steinbach a.Wald		<b>8.20</b>				<b>9.20</b>				<b>10.20</b>	
55,9 Ludwigsstadt		<b>8.25</b>				<b>9.25</b>				<b>10.25</b>	
60,7 Probstzella		<b>8.30</b>	8.35			<b>9.30</b>	9.35			<b>10.30</b>	
64,9 Marktgölitz			8.42	Lob-			9.42	Lob-			
67,6 Schaderthal			8.47	enst.			9.47	enst.			
> Hockeroda			8.53	9.12			9.53	10.12			
73,1 Reschwitz			9.05	9.23			10.05	10.23			
76,4 <b>Saalfeld</b>	<b>8.19</b>	<b>8.39</b>	9.12	9.27	<b>9.19</b>	<b>9.39</b>	10.12	10.27	<b>10.19</b>	<b>10.39</b>	

Zwischen Saalfeld und Hockeroda fahren als Ersatz stündlich die RBs nach Bad Lobenstein (→ KBS 568). Für Stockheim und Gundelsdorf werden die RBs nach Pressig-Rothenkirchen verlängert, die in der Realität nur zwischen Kronach und Hochstadt (Main) pendeln. Zwischen Kronach und Gundelsdorf fahren zudem die RBs nach Sonneberg (→ KBS 832) und zwischen Hochstadt und Lichtenfels die RBs nach Bayreuth (→ KBS 835).