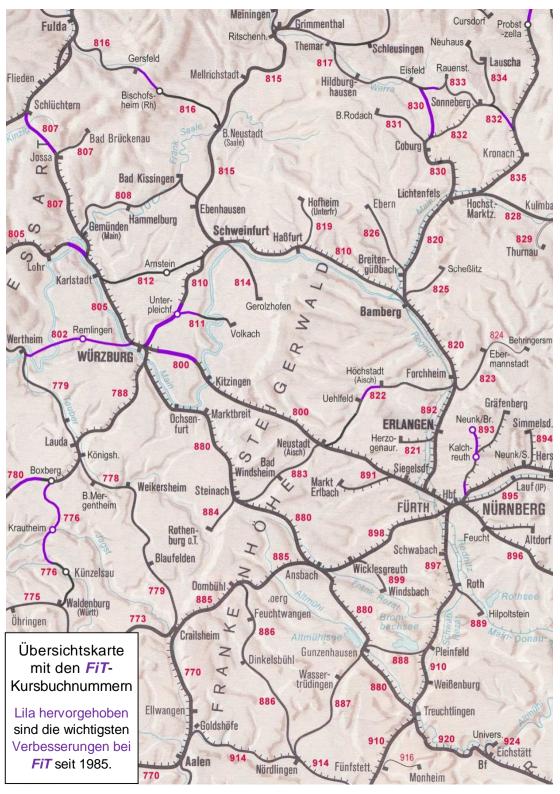
# FRANKEN in TAKT

Tauber- u. Unterfranken 1995

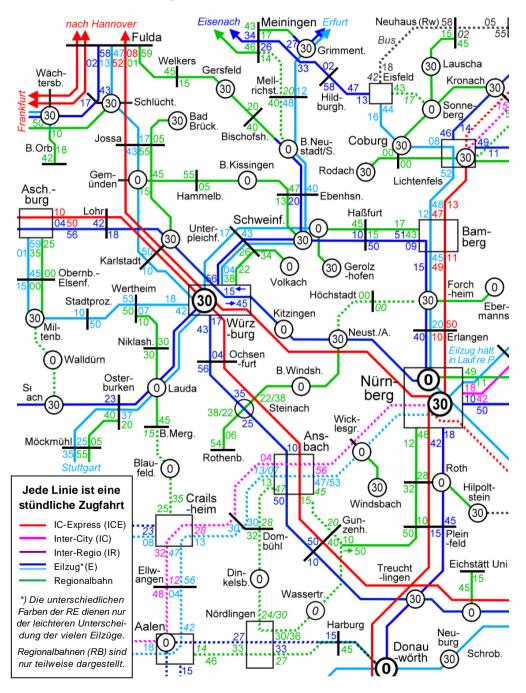


Die Kursbuch-Nummern 770 bis 829

Ein *Integraler Taktfahrplan* von Jörg Schäfer



# Grafischer Fahrplan 1995 für die Normalverkehrszeit



### Eine fiktive Momentaufnahme Mitte der 1990er Jahre

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

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

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

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

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

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

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

# 580 (Auszug) Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal

Die Strecke wurde abschnittsweise zwischen 1867 und 1884 eröffnet. Zur Querung des Thüringer Waldes war bei Oberhof der 3039 Meter lange *Brandleitetunnel* mit beidseitig bis zu 23,8 ‰ steilen Rampen erforderlich. Sie wurde als Teil der kürzesten Verbindung von Berlin nach Stuttgart zu einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung in Deutschland und von 1886 bis 1893 auf ganzer Länge zweigleisig ausgebaut. Höhepunkt war das Jahr 1938 mit täglich sechs Schnellzugpaaren von Berlin über Erfurt - Schweinfurt - Würzburg nach Stuttgart.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die Grenze zwischen sowjetischer und amerikanischer Besatzungszone die Verbindung südlich von Meiningen und das zweite Gleis (außer Gehlberg - Oberhof) wurde 1946 als Reparationsleistung abgebaut. Die Strecke blieb aber eine wichtige Verbindung zwischen Erfurt und Südthüringen, 1975 wurde deshalb bis Plaue das zweite Gleis wieder verlegt.

Bis zur "Wende" gab es acht Zugpaare für den Fernverkehr nach Südthüringen, darunter der *Städteexpress Rennsteig* und ein Städteschnellverkehrszug nach Berlin. Nach der Wiedervereinigung und dem Lückenschluss der KBS 815 entfielen die meisten Schnellzüge. Die alte Verbindung Berlin - Stuttgart wurde nur halbherzig für ein paar Jahre mit dem *InterRegio* "Rennsteig" wiederbelebt. Ab 1997 verkehrte er nur noch von Erfurt nach Stuttgart und wurde 2001 ganz eingestellt.

Fünf Jahre dauerte es, die Gleise (von 2003 bis 2008) für Neigetechnikzüge herzurichten. Dabei wurde unter anderem der *Brandleitetunnel* fast ein Jahr gesperrt und ein *Elektronisches Stellwerk* (ESTW) in Arnstadt errichtet, das den Abschnitt Neudietendorf - Rentwertshausen überwacht.

2010 fuhren Dieseltriebzüge mit Neigetechnik (DB-Baureihe 612) als RE Erfurt - Schweinfurt - Würzburg im Zweistundentakt. Hinzu kamen Regioshuttles der Süd-Thüringen-Bahn als RB Erfurt - Meiningen. Zwischen Neudietendorf und Plaue fuhren außerdem die Regioshuttles der Erfurter Bahn nach Ilmenau.

FiT hätte das Fahrplanangebot schon bis 1995 vertaktet und stündlich einen Eilzug von Erfurt nach Südthüringen angeboten. Sie begegnen sich im zweigleisigen Abschnitt Gehlberg - Oberhof. Da es zwischen Gräfenroda und Zella-Mehlis keine zusätzlichen RB gibt, bedienen die Eilzüge Gehlberg und Oberhof abwechselnd im 2-Stunden-Takt. Um der Nachfrage gerecht zu werden und mehr Direktverbindungen anzubieten, wird in Grimmenthal ein Flügelzug nach

Meiningen abgekuppelt ( $\rightarrow$  KBS 585) und in Bad Neustadt ein *Flügelzug* aus Fulda angekuppelt ( $\rightarrow$  KBS 816).

E	RB	Е	RB	Е		Zug	Е	RB	Е	RB	Е
8.20   8.35 8.48	Sch- malk.	9.20   9.35 9.48	Sch- malk.	10.20   10.35 10.48	,	Erfurt Hbf Neudietendorf Arnstadt Hbf Gräfenroda [verl.]	9.40   9.24 9.11	Sch- malk.	10.40   10.24 10.11	Sch- malk.	11.40   11.24 11.11
8.59 9.07   9.14	> < 9.53 9.58 10.01	9.57   10.07 9.57 10.14	> < 10.53 10.58 11.01	 10.59 11.07   11.14	52,8 58,2 62,3	Gehlberg Oberhof Zella-Mehlis Bf Suhl-Harzgasse	9.00 8.52   8.45	> < 10.06 10.01 9.58	10.02   9.52 10.02 9.45	> < 11.06 11.01 10.58	I
9.15   	10.03 10.06 10.10	10.15   	11.03 11.06 11.10	11.15   	67,8	Suhl Hbf Suhl-Heinrichs Dietzhausen	8.44   	9.56 9.53 9.49	9.44   	10.56 10.53 10.49	10.44   
1 1 9.29	10.14 10.17 10.23	   10.29	11.14 11.17 11.23	   11.29	78,5	Dillstädt [neu] Rohr [verlegt] <b>Grimmenthal</b>	l 8.31	9.45 9.42 9.37	         	10.45 10.42 10.37	   10.31
9.34 9.43	10.27 10.33	10.34 10.43		11.34 11.43		Grimmenthal 585 Meiningen	8.26 8.17	9.33 9.27	9.26 9.17	10.33 10.27	10.26 10.17
9.31 9.59 10.27		10.31 10.59 11.27		11.31 11.59 12.27		Grimmenthal 815 Bad Neustadt / S. Schweinfurt Hbf	8.29 8.01 7.33		9.29 9.01 8.33		10.29 10.01 9.33

- ➤ Gräfenroda bekäme bei *FiT* einen neuen viergleisigen Bahnhof mit zwei Mittelbahnsteigen, um die Hauptstrecke Erfurt Suhl mit den Zweigstrecken nach Gotha und Ilmenau zu verknüpfen. Die neue Station läge etwa 2 km südlich vom alten Bahnhof wesentlich günstiger zum Ortskern der 3.500 Einwohner zählenden Gemeinde. Auch Liebenstein, dessen 500 Einwohner 1 bis 2 km nordöstlich vom alten Bahnhof Gräfenroda wohnen, bekämen einen neuen Haltepunkt nahe der Ortsmitte.
- Die RB aus Schmalkalden fahren ab Zella-Mehlis nach Suhl weiter, damit viele Fahrgäste ihr Ziel ohne Umsteigen erreichen (→ KBS 588). Das ist mit guten Anschlüssen nur möglich, wenn die RB sich nördlich von Suhl Hbf ausweichen können. FiT hätte deshalb 2 km vom 1946 abgebauten zweiten Gleis wieder aufgebaut. In Höhe der Harzgasse entsteht ein neuer Haltepunkt mit zwei etwa 50 Meter langen Außenbahnsteigen, an dem die RB 3 Minuten Zeitpuffer haben.

# 585 Eisenach - Bad Salzungen - Meiningen - Grimmenthal

Die Geschichte der 151 km langen *Werrabahn* wird ausführlich bei der KBS 817 beschrieben. Sie wurde 1858 zunächst eingleisig eröffnet und nach der ständigen Zunahme im Personen- und Güterverkehr bis 1910 von Eisenach bis Salzungen (26,7 km), Schwallungen bis Wasungen (3,5 km), Meiningen bis Grimmenthal (7,1 km) und Coburg bis Creidlitz (4,6 km) zweigleisig ausgebaut.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die innerdeutsche Grenze die Verbindungen Meiningen - Schweinfurt und Eisfeld - Coburg. Zudem musste das zweite Gleis als Reparationsleitung für die Sowjetunion abgebaut werden. Hochwertigen Reiseverkehr gab es nur noch zwischen Meiningen und Grimmenthal mit Schnellzügen über Suhl und Erfurt nach Berlin, Leipzig und Halle.

Nach der "Wende" wurde nur die Lücke zwischen Meiningen und Schweinfurt geschlossen (→ KBS 815), nicht aber zwischen Eisfeld und Coburg (→ KBS 830). Wegen der fehlenden Verbindung hat die *Werrabahn* bis heute nur regionale Bedeutung. Die *Süd-Thüringen-Bahn* setzt ganztägig *Regioshuttle*-Triebwagen im Stundentakt ein. Immerhin konnte sie die Reisezeit Eisenach - Eisfeld von mindestens 165 Minuten in den 1980er Jahren auf zwei Stunden verkürzen.

Der Güterverkehr hat nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Dank der Initiative einiger privater Verkehrsunternehmer ist seit der Jahrtausendwende ein leichter Aufschwung zu verzeichnen.

FiT hätte bis 1995 natürlich auch die Lücke zwischen Eisfeld und Coburg geschlossen und für die überregionale Nachfrage stündliche Eilzüge angeboten, die von Eisenach nach Eisfeld nur noch 95 Minuten brauchen. Bis Grimmenthal gäbe es zusätzlich stündliche RB, welche die Region mit den neuen Stationen Eisenach West, Leimbach und Meiningen Süd besser erschließen.

Voraussetzung für den Fahrplan ist, dass die *Werrabahn* von Bad Salzungen bis Meiningen mit 120 km/h und auf den übrigen Abschnitten mit 100 km/h befahren werden kann. In Wernshausen und Wasungen weichen sich die Züge in den Bahnhöfen aus, wobei die RB jeweils 3 Minuten warten.

Bei Förtha und Bad Salzungen werden vorhandene zweigleisige Abschnitte um 1 bis 2 km verlängert, damit die Züge kaum länger halten müssen als der Fahrgastwechsel dauert. (Von Förtha bis km 9 liegt zusätzlich das Gleis der *Strategischen Verbindungsstrecke* nach Bebra und von Bad Salzungen bis Leimbach das Gleis der KBS 589 nach Vacha.)

E	RB	RB	E	RB		Zug	RB	E	RB	RB	E
12.37	13.05		13.37	14.05	km	Eisenach	13.55	14.23		14.55	15.23
1	13.08		ı	14.08	2,0	Eisenach West	13.51	ı		14.51	ı
12.44	13.13		13.44	14.13	7,9	Förtha	13.46	14.15		14.46	15.15
Ι	13.18		I	14.18	13,1	Marksuhl	13.41	Ι		14.41	I
Ι	13.22		ı	14.22	17,0	Ettenhausen	13.37	I		14.37	ı
I	13.25		I	14.25	20,0	Oberrohn	13.34	I		14.34	I
I	13.29		I	14.29	24,5	Leimbach	13.30	I		14.30	I
12.59	13.32		13.59	14.32	26.7	Bad Salzungen	13.27	14.00		14.27	15.00
13.00	13.33		14.00	14.33	20,1	Dau Saizungen	13.26	13.59		14.26	14.59
I	I		ı	I	28,2	Allendorf	- 1	I		I	I
I	13.37		ı	14.37	31,3	Immelborn	13.22	I		14.22	I
- 1	13.42		ı	14.42	36,8	Breitungen	13.17	- 1		14.17	- 1
13.10	13.47		14.10	14.47	11 2	Wernshausen	13.12	13.49		14.12	14.49
13.11	13.50		14.11	14.50	41,3	Weilisliausell	13.09	13.48		14.09	14.48
- 1	13.54			14.54	45,0	Schwallungen	13.05	1		14.05	
- 1	58/01		I	58/01	48,5	Wasungen	58/01	1		58/01	I
I	14.07		ı	15.07	54,9	Walldorf	12.52	I		13.52	I
13.25	14.13	ab *)	14.25	15.13	60.6	Meiningen Bf	12.47	13.35	an *)	13.47	14.35
13.27	14.15	14.17	14.27	15.15	00,0	Menningen Di	12.45	13.33	13.43	13.45	14.33
- 1	1	14.19	ı	I	62,1	Meiningen Süd	- 1	- 1	13.40	1	I
I	1	14.22	ı	I	65,1		- 1	I	13.37	1	I
13.33	>	14.26	14.33	>	67,8	Grimmenthal	>	13.27	13.34	>	14.27
13.34	<b>'</b>	10.31	14.34	<		Grimment. 817	<b>'</b>	13.26	13.29	<b>'</b>	14.26
13.58	>	>	14.58	>		Hildburghausen	>	13.02	>	>	14.02
14.12	<	<	15.12	<		Eisfeld	<	12.48	<	<	13.48
	14.22		l	15.22		Ritschenh. 815	12.37			13.37	
	14.56	10.59	n.Wü.	15.56		Bad Neustadt	12.04	v.Wü	. 13.01	13.04	

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen, siehe auch KBS 815

Da die Nachfrage mit dem Abstand zu Eisenach steig abnimmt, bietet es sich an, die Kapazität der Züge mit *Flügelungen* anzupassen. 1995 gab es aber noch nicht genug geeignete Fahrzeuge. *FiT* geht daher davon aus, dass nur die RB in Eisenach mit zwei kurzen Triebwagen (Tw) starten, die in Wernshausen getrennt werden: Der vordere Tw fährt über Meiningen und Ritschenhausen nach Bad Neustadt weiter und der hintere Tw über Schmalkalden, Zella-Mehlis und Suhl nach Grimmenthal.

Die Eilzüge fahren mit den 1995 noch zahlreich vorhandenen Dieselloks und Reisezugwagen von Eisenach nach Eisfeld durch. Dort kann man am gleichen Bahnsteig gegenüber in die elektrischen Züge nach Lichtenfels ( $\rightarrow$  KBS 830) oder die kurzen Dieseltriebwagen nach Sonneberg ( $\rightarrow$  KBS 833) umsteigen.

# 588 Wernshausen - Schmalkalden - Zella-Mehlis (- Suhl)

Die eingleisige KBS 588 verbindet Wernshausen im Werratal mit Zella-Mehlis am Rand des Thüringer Waldes. Die ersten 6,6 km wurden von der Stadt Schmalkalden finanziert und 1874 eröffnet. Der nächste Teil bis Steinbach-Hallenberg ging 1891 in Betrieb und 1893 folgte das letzte Stück bis Zella-Mehlis. 1893 wurde die in Schmalkalden nach Norden abzweigende und 9,5 km lange Nebenbahn nach Kleinschmalkalden eröffnet und 1898 um 8,5 km nach Brotterode verlängert.

Das "Schmalkaldener Netz" war wie alle Bahnlinien in der DDR vor allem für Gütertransporte wichtig. Der Personenverkehr musste dazwischen passen – im Fahrplanjahr 1985 brauchte z.B. ein Personenzug von Wernshausen nach Zella-Mehlis knapp eine Stunde. Trotz der geringen Reisegeschwindigkeit wurde er rege genutzt. Es fuhren zwar etliche Busse auf Teilabschnitten neben der Bahn her und nicht wenige Bürger hatten auch einen "Trabbi" als Alternative. Auf den mäßig ausgebauten Straßen kamen sie aber auch nicht schneller voran.

8.35 8.48	9.35 9.48	10.35 10.48		Meiningen 585 Wernshausen	9.25 9.11	10.25 10.11	11.25 11.11
8.05 8.33 8.47	9.05 9.33 9.47	10.05 10.33 10.47		Eisenach 585 Bad Salzungen Wernshausen	9.55 9.26 9.12	10.55 10.26 10.12	11.26
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.52 8.55 58/03 9.06 9.09	9.52 9.55 58/03 10.06 10.09		km 2,0 3,6 4,9	Wernshausen Niederschmalkalden Mittelschmalkalden Auehütte Schmalkalden	9.07 9.04 9.01 8.58 8.56	10.07 10.04 10.01 9.58 9.56	-
9.16 9.19 9.23 9.28 9.31	10.16 10.19 10.23 10.28 10.31	11.19 11.23 11.28	10,8 15,8	SchmFachhochsch. Mittelstille Altersbach Steinbach-Hallenb.	8.48 8.45 8.41 8.36 28/33	9.48 9.45 9.41 9.36 28/33	10.48 10.45 10.41 10.36 28/33
9.35 9.40 9.44 9.46 9.48	10.35 10.40 10.44 10.46 10.48	11.40 11.44 11.46	24,1 27,7 29,1	Viernau Benshausen Zella-Mehlis West Zella-Mehlis Freibad <b>Zella-Mehlis</b> Bf	8.24 8.19 8.15 8.13 8.11	9.24 9.19 9.15 9.13 9.11	10.24 10.19 10.15 10.13 10.11
9.53 10.01	10.53 11.01	11.53 12.01		Zella-Mehlis Suhl Hbf 580	8.06 7.58	9.06 8.58	10.06 9.58
9.52 10.24 10.40		11.52 12.24 12.40		Zella-Mehlis Arnstadt Hbf Erfurt Hbf 580	8.07 7.35 7.20	9.07 8.35 8.20	10.07 9.35 9.20

Nach der Wende ging die Nachfrage wie überall in den neuen Bundesländern drastisch zurück. Die Nebenbahn nach Kleinschmalkalden wurde 1999 stillgelegt, dem Hauptast blieb dieses Schicksal erfreulicherweise erspart: Das Gleis wurde saniert, und seit 2001 betreibt die Südthüringenbahn die Strecke mit Regio-Shuttle-Triebwagen. Sie fahren Montag bis Freitag im Stundentakt und brauchen für die 30.4 km 43 Minuten. Jeder zweite Zug fährt zum Oberzentrum Suhl weiter.

**FiT** hätte die KBS 588 schon 1995 vertaktet und die RB von Zella-Mehlis über Suhl nach Grimmenthal verlängert. In Wernshausen würden die Triebwagen an den Zug von/nach Meiningen gekuppelt und nach Eisenach weiter fahren. Durch die vielen umsteigefreien Verbindungen wäre das Angebot so attraktiv, dass sich ein ganztägiger Stundentakt lohnt.

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

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

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



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

Franken in Takt (FiT), Tauber- u. Unterfranken 1995, © Jörg Schäfer, Dez. 2018 - Seite 11

Die *Remsbahn* wurde zunächst eingleisig gebaut, ein zweites Gleis aber von Anfang an vorgesehen. Es erreichte von Stuttgart aus bis 1926 Aalen. Damit war der heutige Stand der Zweigleisigkeit erreicht, weil die 7 km bis Goldshöfe schon 1866 mit der neuen Strecke über Ellwangen nach Crailsheim ausgebaut wurden. Bis 1972 bekam die Strecke Stuttgart - Aalen - Donauwörth eine Oberleitung, um als elektrische Ausweichstrecke von Stuttgart nach München zu dienen.

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

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

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

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

### 778 Lauda - Bad Mergentheim - Weikersheim - Crailsheim

Bis 1806 wäre die gesamte KBS 778 auf fränkischem Gebiet gelegen. Dann wurde Westfranken aber zwischen Württemberg und Baden aufgeteilt, wobei die neue Grenze bei Mergentheim verlief. Deswegen entstand dort 1868 ein repräsentativer Grenzbahnhof. Die 66,4 km lange eingleisige Hauptbahn von Königshofen (an der KBS 780 von Stuttgart nach Würzburg) nach Crailsheim wurde am 23.10.1869 eröffnet.

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

Zwischen 1975 und 1985 schloss die *Deutsche Bundesbahn* (DB) südlich von Weikersheim die 6 Stationen mit der geringsten Nachfrage. Von Rot am See bis Crailsheim fuhren die Züge fortan auf 14,5 km ohne Halt durch. Ab 1980 plante die *DB* mehrfach, den Verkehr ab Bad Mergentheim ganz einzustellen. Erst die *Regionalisierung des Schienennahverkehrs* brachte 1996 eine langfristige Bestandsgarantie und ab 2003 wurde die Strecke für 15 Millionen Euro modernisiert. Seit 2006 betreibt die DB-Tochter *Westfrankenbahn* Infrastruktur und Verkehr und setzt dabei überwiegend Dieseltriebzüge der Baureihen 628 und 650 ein.

Der Bahnhof Satteldorf blieb auch nach der Schließung für den Personenverkehr mit einem Fahrdienstleiter besetzt, der die Weichen und Signale bediente. Seit 10.9.07 halten dort wieder Züge. Die Reaktivierung von Wallhausen folgte am 15.12.13, allerdings nur noch als eingleisiger Haltepunkt mit Seitenbahnsteig.

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

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

**FiT** hätte bis 1995 neben Satteldorf und Wallhausen auch Oberstetten und Vorbachzimmern reaktiviert, um zusätzliches Fahrgastpotenzial zu erschließen. An der Strecke hätten punktuelle Ausbauten genügt, um die *Integralen Taktknoten* in Lauda (Min.00) und Crailsheim (Min.30) mit 81 Minuten Fahrzeit zu verbinden.

12.35 13.00	13.35 14.00	14.35 15.00	15.35 16.00	16.35 17.00		Würzburg Hbf Lauda 788	13.25 13.00	14.25 14.00	15.25 15.00	16.25 16.00	17.25 17.00
12.10 12.45 12.56	13.10 13.45 13.56	14.10 14.45 14.56	15.10 15.45 15.56	16.10 16.45 16.56		Wertheim Tauberbischofsh. Lauda 779	13.50 13.15 13.04	14.50 14.15 14.04	15.50 15.15 15.04	16.50 16.15 16.04	17.50 17.15 17.04
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.04 13.07 I 13.13	14.04 14.07 14.11 14.15	15.04 15.07 I 15.13	16.04 16.07 16.11 16.15	17.04 17.07 I 17.13	km 2,5 6,4 9,9	Lauda Königshofen Edelfingen B.Mergentheim	12.56 12.52 I 12.46	13.56 13.52 13.48 13.44	14.56 14.52 I 14.46	15.56 15.52 15.48 15.44	16.56 16.52 I 16.46
13.14 13.18 13.21 13.24 13.28	14.16 14.20 14.23 I 14.28	15.14 15.18 15.21 15.24 15.28	16.16 16.20 16.23 I 16.28	17.14 17.18 17.21 17.24 17.28	12,9 15,4 18,2	Igersheim Markelsheim Elpersheim Weikersheim	12.45 12.41 12.38 12.35 12.31	13.43 13.39 13.36 I 13.31	14.45 14.41 14.38 14.35 14.31	15.43 15.39 15.36 I 15.31	16.45 16.41 16.38 16.35 16.31
13.30 13.34 V 38 13.41	14.31 14.35 14.39 14.43	15.30 15.34 V 38 15.41	16.31 16.35 14.39 16.43	17.30 17.34 V 38 17.41	24,2 28,0	Laudenbach Vorbachzimmern Niederstetten	12.29 12.25 V 21 12.18	13.28 13.24 13.20 13.16	14.29 14.25 V 21 14.18	15.28 15.24 13.20 15.16	16.29 16.25 V 21 16.18
13.46 13.52 13.58	14.52 14.58	15.46 15.52 15.58	I 16.52 16.58	17.46 17.52 17.58	39,8	Oberstetten Schrozberg Blaufelden	12.13 12.07 12.01	1 13.07 13.01	14.13 14.07 14.01	I 15.07 15.01	16.13 16.07 16.01
14.01 14.08 14.14 14.19 14.25	15.01 15.08 15.14 15.19 15.25	16.01 16.08 16.14 16.19 16.25	17.01 17.08 17.14 17.19 17.25	18.01 18.08 18.14 18.19 18.25	54,4 59,9 64,8	Rot am See Wallhausen Satteldorf Crailsheim	11.58 11.51 11.45 11.40 11.35	12.58 12.51 12.45 12.40 12.35	13.58 13.51 13.45 13.40 13.35	14.58 14.51 14.45 14.40 14.35	15.58 15.51 15.45 15.40 15.35
14.33 14.59 15.52	15.32 B *) 16.55	14.33 14.59 15.52	15.32 B *) 16.55	14.33 14.59 15.52		Crailsheim 770 Aalen Stuttgart Hbf	11.27 11.01 10.08	12.28 B*) 11.05	11.27 11.01 10.08	12.28 B *) 11.05	11.27 11.01 10.08

Die blauen Züge fahren nur montags - freitags an Werktagen;

V = Zug hält nur vormittags und an Wochenenden zur angegebenen Minute; B\*) Anschluss-Eilzug fährt über Backnang Die Zugkreuzungen zur Minute 00 in Blaufelden bieten sehr gute Voraussetzungen für Busanschlüsse ins Umland: Nach Westen können Standardlinienbusse auf den Spuren der 1900 eröffneten und 1996 stillgelegten Nebenbahn über Gerabronn nach Langenburg fahren. Nach Osten reichen Kleinbusse für die Verbindung über Brettheim nach Rothenburg.

### 779 Wertheim - Tauberbischofsheim - Lauda (- Crailsheim)

1867 wurde der 12,5 km lange Abschnitt Lauda - Hochhausen eröffnet, die 19 km bis Wertheim folgten im Jahr darauf. Die *Taubertalbahn* ist bis heute eingleisig und nicht elektrifiziert. Von etwa 1950 bis 1990 fuhren Eilzüge von Frankfurt über Wertheim und Lauda nach Ulm – heute gibt es nur noch sporadisch Fernverkehr durch Güterzüge mit überbreiter Ladung, die nicht durch den Schwarzkopftunnel auf der KBS 800 zwischen Würzburg und Aschaffenburg fahren können.

Seit 2006 betreut die DB-Tochter Westfrankenbahn sowohl die Infrastruktur als auch den Verkehr auf der Taubertalbahn. Triebwagen der Baureihen 628 und 650 fahren tagsüber stündlich, wobei es aber einzelne Taktlücken und schl-

7.01	8.01	9.01		Aschaffenburg	9.59	10.59	11.59
7.31	8.31	9.31		Miltenberg	9.29	10.29	11.29
8.06	9.06	10.06		Wertheim 802	8.53	9.53	10.53
7.18	8.18	9.18		Würzburg Hbf	9.42	10.42	11.42
7.52	8.52	9.52		Wertheim 804	9.07	10.07	11.07
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.10	9.10	10.10	km	Wertheim	8.49	9.49	10.49
8.16	9.16	10.16	4,7	Reicholzheim	8.43	9.43	10.43
8.20	9.20	10.20	7,6	Bronnbach (Taub.)	8.39	9.39	10.39
8.25	9.25	10.25	12,4	Gamburg (Tauber)	8.34	9.34	10.34
28/31 8.36 8.39 8.43	28/31 9.36 9.39 9.43	28/31 10.36 10.39 10.43	18,9 21,3	Niklashausen Hochhausen Impfingen Tauber-	28/31 8.23 8.20 8.17	28/31 9.23 9.20 9.17	28/31 10.23 10.20 10.17
8.45	9.45	10.45	23,8	0	8.15	9.15	10.15
8.48	9.48	10.48	26,0		8.11	9.11	10.11
8.51	9.51	10.51	27,3		8.08	9.08	10.08
8.56	9.56	10.56	31,4		8.04	9.04	10.04
9.04	10.04	11.04		Lauda 778	7.56	8.56	9.56
9.13	10.15	11.13		Bad Mergentheim	7.44	8.46	9.44
10.25	Cr *)	12.25		Crailsheim	Cr*)	7.35	Cr*)
9.01	10.01	11.01		Lauda 788	8.29	9.29	10.29
10.35	11.35	12.35		Stuttgart Hbf	7.09	8.09	9.09

Cr\*) = Montag bis Freitag nachmittags bis /ab Crailsheim

echte Anschlüsse in Lauda gibt.

Bei *FiT* hätte der Abschnitt Wertheim - Lauda noch weniger Bedeutung für den Durchgangsverkehr als in der Realität, da man viele Ziele über die neue KBS 802 Würzburg - Wertheim schneller erreicht.

Das Angebot wäre dennoch besser, weil die Regionalbahnen konsequent stündlich von Wertheim nach Crailsheim durchfahren und immer alle Stationen bedienen.

Das ist gut für den Binnenverkehr im Main-Tauber-Kreis und schafft mit den perfekten Anschlüssen in Wertheim und Lauda auch attraktive Reiseketten nach Heilbronn, Stuttgart, Miltenberg und Würzburg.

➤ In der Realität gab es bis zur Jahrtausendwende in Gamburg, Niklashausen und Tauberbischofsheim Ausweichmöglichkeiten. Während die *DB* den Bahnhof Niklashausen zum Haltepunkt zurückbaute, hätte es bei *FiT* den Bahnhof Gamburg getroffen.

Bei *FiT* hätte der Abschnitt Wertheim - Lauda noch weniger Bedeutung für den Durchgangsverkehr als in der Realität. Viele Ziele würde man nämlich über die neue KBS 802 Würzburg - Wertheim schneller erreichen. Das Angebot wäre dennoch besser, denn die Regionalbahnen (RB) würden konsequent im Stundentakt nach Bad Mergentheim fahren und immer alle Stationen bedienen.

Das ist gut für den Binnenverkehr im Main-Tauber-Kreis u. sorgt mit guten Anschlüssen in Wertheim und Lauda auch für attraktive Reiseketten nach Heilbronn, Stuttgart, Miltenberg, Aschaffenburg und Würzburg.

### **788 Würzburg - Lauda - Seckach** (- Neck.elz / Heilbronn - Stuttgart)

1971 gab die Deutsche Bundesbahn (DB) der Strecke Stuttgart - Würzburg bei ihrer Kursbuchreform die Nummer 780. Diese Tabelle ist sehr lang und unübersichtlich, weil viele Züge nur auf Teilstrecken verkehren. FiT teilt sie daher, wobei die 780 beim Abschnitt Stuttgart - Heilbronn bleibt. Die abzweigenden Strecken werden (wie in der Realität) von Süd nach Nord gezählt, wodurch der Abschnitt Würzburg - Lauda - Seckach die Nummer 788 bekommt.

Ab 1850 verhandelten das *Großherzogtum Baden* und das *Königreich Bayern* über den Bau einer Bahnlinie durch den *Odenwald*, um die Lücke im Schienennetz zu schließen und den strukturschwachen Landstrich zu fördern. Bayern wünschte zudem eine Verbindung zum Rhein bei Ludwigshafen (in der damals bayerischen Pfalz), die nicht durch das Königreich *Württemberg* führte. Uneinig war man sich über die Trasse: Bayern wollte sie ab Würzburg am Main entlang über Wertheim, Miltenberg und Amorbach nach Eberbach führen, während Baden eine südlichere Variante über Mosbach bevorzugte. Nach langwierigen Verhandlungen einigte man sich 1862 auf die Strecke über Mosbach.

Der Abschnitt Heidelberg - Meckesheim - Mosbach wurde am 23.10.1862 eröffnet und die Verlängerung über Lauda nach Würzburg folgte am 25.8.1866. Sie wurde durch Gefechte bei Tauberbischofsheim im *Deutschen Krieg* verzögert. Der schnellste Zug brauchte von Heidelberg nach Würzburg gut 3 ½ Stunden.

Wie erwartet, entwickelte sich die Nachfrage auf der *Odenwaldbahn* nur schwach. Allerdings war zusammen mit der (von 1844 bis 1848 erbauten) *Württembergischen Zentralbahn* die neue Nord-Süd-Achse Würzburg - Osterburken - Heilbronn - Stuttgart entstanden, die immer mehr Verkehr anzog. Sie wurde bis 1906 zweigleisig ausgebaut. 1934 fuhren täglich drei Schnellzugpaare Berlin - Stuttgart über die Strecke, eines darüber hinaus nach Schaffhausen (mit Kurswagen bis Rom).

Nach dem Zweiten Weltkrieg sank die Bedeutung im Fernverkehr, weil die innerdeutsche Grenze die Verbindung nach Berlin unterbrach (→ KBS 815). Die Zahl der D-Züge nahm ab, dafür setzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) immer mehr Eilzüge zwischen Würzburg und Heilbronn - Stuttgart bzw. Neckarelz - Mannheim ein.

1959 begann die Elektrifizierung zwischen Stuttgart und Heilbronn und bis 1975 verlängerte die *DB* den Fahrdraht bis Würzburg. 1977 schloss sie viele Bahnhöfe, vor allem zwischen Osterburken und Lauda. Nördlich davon traf es nur den weit von der Ortsmitte entfernt liegenden Bahnhof Reichenberg.

Die KBS 780 ist sehr kurvenreich und erlaubt oft nur 100 km/h. Die D-Züge brauchten 1988 von Stuttgart nach Würzburg durchschnittlich 140 Minuten, das ergab (für 125 km Luftlinie) eine Reisegeschwindigkeit von nur 53,5 km/h. Wie wenig die *DB* von ihren eigenen Zügen hielt zeigte sie, indem sie sich selbst mit acht *InterRegio-Bussen* täglich von Heilbronn nach Würzburg und zurück Konkurrenz machte. Das groß angekündigte Projekt scheiterte aber grandios am fehlenden Fahrgastinteresse und wurde schon 1990 sang- und klanglos eingestellt.

Nach der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Mannheim strich die *DB* 1991 die letzten D-Züge aus dem Fahrplan: Von Hamburg, Hannover und Fulda kam man nämlich mit dem ICE über Frankfurt schneller nach Stuttgart als über Würzburg. Dafür vertaktete sie das Angebot und ließ zweistündlich Eilzüge von Würzburg nach Stuttgart fahren, die in Osterburken Anschluss zu Eilzügen über Neckarelz nach Heidelberg boten.

Auch die deutsche Wiedervereinigung 1990 brachte kaum neue Impulse: Erst 1997 kam täglich ein *InterRegio* (IR) - Zugpaar *Rennsteig* Erfurt - Würzburg - Stuttgart und zurück in den Fahrplan. 2001 wurde es schon wieder eingestellt, weil die *DB* das *IR*-Netz bundesweit immer weiter einschränkte.

Nach der *Regionalisierung des Nahverkehrs* 1996 blieb es zwar beim 2-Stunden-Takt der Eilzüge. Das Angebot im Nahverkehr wurde aber schrittweise verbessert und vertaktet: 2001 bekam Kirchheim einen neuen Haltepunkt 800 Meter südlich vom alten Bahnhof, der dafür geschlossen wurde. Und im Dezember 2010 wurde in Reichenberg ein neuer Haltepunkt 800 Meter nördlich vom 1977 stillgelegten Bahnhof eröffnet. Beide Stationen haben 55 cm hohe Bahnsteige und liegen wesentlich günstiger zur Wohnbebauung.



Reges Treiben herrschte am 3.8.03 in Lauda nach der Ankunft von 143 325 mit dem Eilzug aus Würzburg auf Gleis 2. Der Bahnhof Lauda sah noch in großen Teilen so aus, wie er bis 1872 entstanden war. Die Fahrgäste mussten auch noch Gleise überschreiten, um die Bahnsteige zwischen den Gleisen 1/2 und 3/4 zu erreichen. Das änderte sich erst beim Umbau 2015, der allerdings wenig ansprechende Standard-Betonbahnsteige zur Folge hatte. Das Empfangsgebäude wurde isoliert, weil es davor keinen Bahnsteig gibt und der Zugang zur Unterführung direkt zum Vorplatz führt.

Im <u>DB-Fahrplan 1995</u> fuhren die Eilzüge täglich im 2-Stunden-Takt von Würzburg in 2:18 Stunden nach Stuttgart und in 2:16 Stunden zurück. Bis Lauda brauchten sie 29 bzw. 30 Minuten. Hinzu kamen montags bis freitags 6 Nahverkehrs-Zugpaare Würzburg - Lauda in 39 bis 42 Minuten. Dabei gab es große Angebotslücken, ab Würzburg z.B. von 6:20 bis 12:19 Uhr. Noch schlimmer war es am Wochenende: Samstags fuhren 2 N-Züge nach Würzburg und nur einer zurück (um 6:20 Uhr!). An Sonn- und Feiertagen gab es überhaupt keine N-Züge!

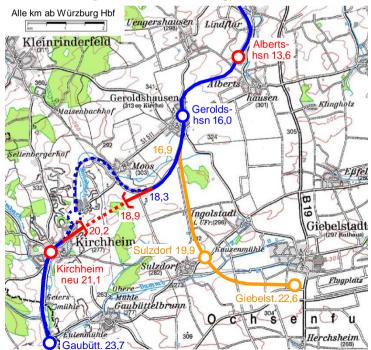
Auf den 35 km zwischen Lauda und Osterburken hielten die Züge überhaupt nicht mehr und Busse fuhren nur sporadisch. Zu den zweistündlichen Eilzügen gab es nur Montag bis Freitag in der *Hauptverkehrszeit* zwei zusätzliche Fahrtmöglichkeiten pro Richtung.

FiT hätte für die Achse Stuttgart - Würzburg schon 1985 ein langfristiges Konzept für den Personen- und Güterverkehr entwickelt: 21,6 km lange Neubauten hätten 4 besonders kurvenreiche Abschnitte ersetzt und die Strecke um 9,8 km (= 5,5 %) verkürzt. Etwa zehn weitere enge Kurven hätte man mit Trassenabrückungen bis zu 10 Meter aufgeweitet und Züge mit passiver Neigetechnik eingesetzt. Die Reisezeit wäre dadurch bis 2010 um fast 25 % auf 105 Minuten geschrumpft.

km (	a) / Abschnitt + Länge Neubau	davon Tunnel	<i>IR</i> real (b)	<i>IR</i> bei <i>FIT</i> (b)
40	Lauffen - Nordheim (2,1 km)	einer = 1,3	6,0 km / 4,0	4,5 km / 2,5
58	Neck.ulm - Oedheim (4,5 km)	zwei = 2,0 km	Heilbronn - Möd	ckmühl nonstop
-	Oedheim - Möckmühl (7,4 km)	zwei = 4,1 km	32,6 km/25	25,3 km / 13
114	Eubigheim - Boxberg (4,9 km)	zwei = 3,9 km	11 km / 6,5 min	8,7 km / 4 min
158	Kirchheim - Geroldsh. (2,7 km)	einer = 1,3	6,8 km / 5,0	5,1 km / 2,5
	Summe = 21,6 km Neubau	8 T.= 12,6 km	53,4 // 40,5 min	43,6 // 22,0 min

- (a) Entfernung des Startpunkts nach Stuttgart Hbf auf der Bestandsstrecke,
- (b) Zur besseren Vergleichbarkeit → Fahrzeit jeweils für Züge mit passiver Neigetechnik,
- (c) Reale Angaben über Neudenau (5.200 Einw.), FiT-Angaben ü. Oedheim (6.400 Einw.).

Die Grafik zeigt rot den 2,7 km langen Neubauabschnitt von Geroldshausen



nach Kirchheim. Er schneidet eine enge Schleife des Moosbachs mit 400 Meter-Kurvenradius ab.

Zwar nimmt das Gefälle von 8 auf 10 ‰ zu – das ist aber für moderne E-Loks kein Problem. Am Ende der Schleife lag der alte Bahnhof Kirchheim knapp 1 km vom Ortszentrum entfernt. *FiT* ersetzt ihn wie in der Realität durch einen attraktiveren Haltepunkt.

Die orange Linie zeigt als Option einen 5,7 km langen Abzweig nach Giebelstadt. *FiT* hätte ihn schon 1985 vormerken lassen, um bei zunehmender Nachfrage das RB-Angebot im Nahbereich von Würzburg zum 30-Minuten-Takt zu verdichten. Als Wendepunkte bieten sich Giebelstadt (5.500 Einw.) und Kirchheim (2.200 Einw.) an. Für Giebelstadt spricht nicht nur die größere Einwohnerzahl, sondern auch die günstigere Lage im Straßennetz an der Bundesstraße B 19. Das vereinfacht Busanschlüsse und Park + Ride aus dem Umland.

Bis 1995 hätte *FiT* die beiden kürzesten Neubauabschnitte ab Lauffen und Kirchheim fertiggestellt. Sie bringen den meisten Nutzen, weil sie in den Abschnitten mit der größten Nachfrage und Zugdichte liegen. Die *IR* mit *passiver Neigetechnik* brauchen nur noch 2:05 Stunden von Stuttgart nach Würzburg.

Dabei legen sie eine fünfminütige Pause in Osterburken ein, um den *Flügelzug* von Neckarelz anzukuppeln. (Die KBS 780 hat dafür zwischen den *Integralen* 

7.21       8.29	Erfurt > <b>8.56</b>	8.21   9.29	<i>Erfurt</i> > <b>9.56</b>	9.21   10.29		Frankfurt (M) Hbf Karlstadt (Main) Würzburg Hbf 805	9.10   8.32	Erfurt > <b>9.04</b>	10.10   9.32	Erfurt > <b>10.04</b>	10.10   9.32
IR	RB	IR	RB	IR		Zug	IR	RB	IR	RB	IR
8.35	9.07	9.35	10.07	10.35	km	Würzburg Hbf	8.25	8.53	9.25	9.53	9.25
- 1	9.10	- 1	10.10	- 1	2,6	Würzburg Süd	- 1	8.49	1	9.49	1
I	9.13	I	10.13	I	5,5	Heidingsfeld West	I	8.46	I	9.46	I
I	9.17		10.17		9,8	Reichenberg [verl.]		8.42	I	9.42	I
- 1	9.21	- 1	10.21	- 1	13,6	Albertshausen	- 1	8.38	1	9.38	1
- 1	9.24	- 1	10.24	- 1	16,0	Geroldshausen	- 1	8.35	- 1	9.35	- 1
- 1	9.28	- 1	10.28	- 1	21,1	Kirchheim [verlegt]	- 1	8.31	- 1	9.31	- 1
- 1	9.31	- 1	10.31	- 1	23,7	Gaubüttelbrunn	- 1	8.28	I	9.28	1
I	9.34		10.34		25,8	Wittighausen		8.25		9.25	I
- 1	9.38		10.38		31,0	Zimmern	- 1	8.21		9.21	- 1
- 1	9.42	- 1	10.42	- 1	34,6	Grünsfeld	- 1	8.17	- 1	9.17	- 1
- 1	9.46	- 1	10.46	- 1	39,1	Gerlachsheim	- 1	8.13	- 1	9.13	- 1
9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	<i>A</i> 1 <i>A</i>	Lauda	8.00	8.10	9.00	9.10	9.00
9.01	an	10.01	an	11.01	71,7	Lauda	7.59	ab	8.59	ab	8.59
- 1		- 1		- 1	53,4	9	I	1	I	Ħ	1
I	×	I	×	I	64,4	0	I	I ′	I	/	I
9.21	Flügel	10.21	Flügel	11.21	76,2	Osterburken	7.39	Flügel	8.39	Flügel	8.39
9.26	9.23	10.26	10.23	11.26		Osterburken 788	7.34	8.37	8.34	9.37	8.34
>	9.30	>	10.30	>		Seckach (Baden)	>	8.30	>	9.30	>
<	9.53	<	10.53	<		Neckarelz	<	8.07	<	9.07	<
9.36		10.36		11.36		Möckmühl 780	7.24		8.24		8.24
9.59		10.59		11.59		Heilbronn Hbf	7.01		8.01		8.01
10.40		11.40		12.40		Stuttgart Hbf	6.20		7.20		7.20

Gesamtverkehr Würzburg Hbf - Heidingsfeld  $\rightarrow$  KBS 801

Taktknoten zur Minute 00 in Heilbronn und Möckmühl genug Reserven. Der Flügelzug nach Neckarelz erreicht dadurch den Integralen Taktknoten zur Minute 30 in Seckach, was den Betrieb der KBS 789 nach Miltenberg wesentlich attraktiver und kostengünstiger macht.)

➤ Reichenberg hätte bei *FiT* schon bis 1990 zwei neue Stationen bekommen: Wie in der Realität den Haltepunkt in der Ortsmitte und knapp 4 km weiter südlich einen weiteren für die rund 1.300 Einwohner der Ortsteile Albertshausen, Uengershausen und Lindflur.

Zwischen Lauda und Eubigheim liegt der Bahnhof Königshofen (Baden). Er wird (wie in der Realität) nur von den RB nach Bad Mergentheim bedient (→ KBS 779).

# 789 Miltenberg - Walldürn - Seckach

Das fränkische Gebiet zwischen Miltenberg und Seckach war früher besonders religiös und wird wegen der vielen Bildstöcke an Häusern und Wegen *Madonnenländchen* genannt. 1806 teilten es Bayern und Baden zwischen sich auf, wobei südlich von Amorbach eine neue Grenze entstand und die wirtschaftliche Entwicklung hemmte. 1871 schlossen beide Staaten einen Vertrag, um die Region mit einer neuen Bahnlinie zu fördern. 1876 eröffnete die *Königlich Bayerische Staats-Eisenbahn* die Strecke Aschaffenburg - Miltenberg (→ KBS 804) und verlängerte sie 1880 nach Amorbach.

Von Süden her gab es mehrere Varianten: Am einfachsten zu bauen und betreiben wäre die Trasse Seckach - Buchen - Hettigenbeuern - Zittenfelden - Schneeberg - Amorbach durch das Morretal gewesen. Sie hätte aber Walldürn, Hardheim und Rippberg "links liegen lassen", wogegen die Gemeinden vehement protestierten. Sie verwiesen auf den Holzhandel aus den umliegenden Wäldern, die zunehmende Wallfahrt aus dem Rhein-Main-Gebiet nach Walldürn und die aufstrebende Sandsteinindustrie um Walldürn.

Doch die Eingaben fanden zunächst keine Berücksichtigung. Erst als die an die Bahntrasse angrenzenden Gemeinden das benötigte Gelände für den Bahnbau kostenlos zur Verfügung stellten, stimmte die *Großherzoglich Badische Staats-Eisenbahn* dem Bau der Strecke über Walldürn zu. Am 1.12.87 gingen die 19,3 km von Seckach bis Walldürn in Betrieb. Bereits ein Jahr später musste man den Endbahnhof um Lagerflächen für die Holz- und Sandsteinverladung erweitern. Die Lücke nach Amorbach schloss man aber erst zwölf Jahre später am 22.9.99.

1911 ging die knapp 10 km kurze Zweigstrecke von Walldürn nach Hardheim in Betrieb. Die geplante Verlängerung nach Tauberbischofsheim kam nicht zustande und der Reiseverkehr wurde schon 1954 eingestellt. Güterzüge fuhren noch bis 1999 nach Hardheim.

Ab Mitte der 1950er Jahre teilten sich Dieselloks und Schienenbusse der Baureihe 798 die Züge auf der KBS 789. Ab 1977 steuerten sie in Miltenberg den Nordbahnhof an, weil der ganze Personenverkehr dorthin verlagert wurde (→ KBS 804). Für die Fahrgäste verlängerte sich dadurch der Fußweg in die Innenstadt. 1994 lösten modernere Dieseltriebwagen der Baureihe 628 die Schienenbusse ab, Dieselloks mit Reisezugwagen übernahmen nur noch wenige Züge.

Bis 1990 hatte die Strecke "strategische Bedeutung" für die Landesverteidigung, um bei Bedarf Militärzüge umzuleiten. Zudem lagen in Walldürn die *Nibelungen-Kaserne* und in Hardheim die *Carl-Schurz-Kaserne*. Ein Teil des Streckenunterhalts wurde daher aus dem Verteidigungshaushalt finanziert und verhinderte die von der *Deutschen Bundesbahn* mehrfach angedachte Stilllegung.

1995 fuhren Montag bis Freitag 12 Zugpaare auf der Gesamtstrecke, hinzu kamen 2 Zugpaare Walldürn - Seckach. An Samstagen pendelte ein Triebwagen vormittags fünf mal auf diesem Abschnitt, ansonsten fuhren am Wochenende nur sporadisch Busse. Nach der Regionalsierung des Nahverkehrs 1996 wurde der Zugfahrplan vor allem an Wochenenden verdichtet, aber nicht vertaktet.

Ab 1.1.06 pachtete die neu gegründete DB-Tochter WestFrankenBahn (WFB) die Infrastruktur vom Mutterkonzern und übernahm die Personenzüge mit Triebwagen der Baureihen 628 und 642. Vom 28.7.07 bis 4.11.07 sperrte sie die Madonnenlandbahn komplett, um sie grundhaft zu modernisieren.

Auffälligste Folgen waren, dass viele Nebengleise verschwanden und Lichtsignale die mechanischen Signale in Miltenberg, Amorbach, Walldürn, Buchen und Bödigheim ersetzten. Statt 17 *Fahrdienstleitern* in den Stellwerken vor Ort brauchte die *WFB* nur noch fünf *Zugleiter* in der neuen Betriebszentrale in Miltenberg. Obwohl das Tempo auf bis zu 80 km/h gesteigert wurde, brauchen die Züge immer noch über 60 Minuten für die 43,7 km. Ein Stundentakt ist damit nicht möglich, und viele RB haben weiterhin lange Aufenthalte in Walldürn.

**FIT** hätte die *Madonnenlandbahn* schon bis 1995 so beschleunigt, dass moderne Triebwagen nur noch 53 Minuten brauchen und die *Integralen Taktknoten* in Miltenberg und Seckach perfekt verbinden.

Um die Abschnitte mit 80 km/h zu verlängern, muss man außerhalb der Ortschaften alle Bahnübergänge mit Schranken und Blinklichtern sichern oder auflassen. In Walldürn bietet sich ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen dem Bahnhof und dem neuen Haltepunkt *Walldürn Nord* an: 500 Meter davon gab es bis 2007 schon durch das parallel liegende Gleis der stillgelegten Nebenbahn nach Hardheim. *FiT* hätte es um 700 Meter bis zur Hassmannstr. verlängert und mit einer neuen Weiche nach Norden angebunden.

In Seckach begegnen sich bei <i>FiT</i> stündlich zur Minu-	11.18 11.53 12.29	12.18 12.53 13.29	13.18 13.53 14.29		Würzburg Hbf Wertheim Miltenberg 802	15.42 15.06 14.31	16.42 16.06 15.31	17.42 17.06 16.31
te 30 die Eilzüge	12.01 12.29	13.01 13.29	14.01 14.29		Aschaffenburg Miltenberg 804	14.59 14.31	15.59 15.31	16.59 16.31
nach Würzburg und	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
Neckarelz (→ KBS 788). Die Anschlü- sse für Fahrgäste der <i>Madonnenland-</i>	12.33 12.36 12.39 12.43	13.33 13.36 13.39 13.43	14.33 14.36 14.39 14.43	km 3,7 6,5 9,5	Miltenberg x Breitendiehl x Weilbach (Ufr) Amorbach	14.27 14.23 14.20 14.16	15.27 15.23 15.20 15.16	16.27 16.23 16.20 16.16
bahn sind dadurch viel attraktiver als in der Realität.	12.46 12.50 12.58 01/02	13.46 13.50 13.58 01/02	14.46 14.50 14.58 01/02	15,4 23,2	x Schneeberg x Rippberg Walldürn Nord <b>Walldürn</b> Bf	14.13 14.09 14.01 58/59	15.13 15.09 15.01 58/59	16.13 16.09 16.01 58/59
x Züge halten nur bei Bedarf	13.07 13.11 13.13 13.20 13.26	14.07 14.11 14.13 14.20 14.26	15.07 15.11 15.13 15.20 15.26	31,9 32,9 39,4	x Hainstadt (Bad) Buchen (Odenw) x Buchen Ost x Bödigheim <b>Seckach</b>	13.52 13.48 13.46 13.39 13.34	14.52 14.48 14.46 14.39 14.34	15.52 15.48 15.46 15.39 15.34
Die blauen RB fahren nur Mon-	13.30 13.37 14.25	14.30 14.37 15.25	15.30 15.37 16.25		Seckach 788 Osterburken Würzburg Hbf	13.30 13.23 12.35	14.30 14.23 13.35	15.30 15.23 14.35
tag bis Freitag an Werktagen	13.30 13.46 13.50	14.30 14.46 14.50	15.30 15.46 15.50		Seckach 788 Mosbach Neckarelz	13.30 13.13 13.10	14.30 14.13 14.10	15.30 15.13 15.10

# Die 800er Kursbuchstrecken (KBS)

Bei ihrer Kursbuchreform 1971 gab die *Deutsche Bundesbahn* (DB) der Achse Frankfurt (Main) - Würzburg - Nürnberg die Nummer 800 und betonte mit der "runden Hundert" ihre große Bedeutung. Bei der Bezeichnung der Anschluss-Strecken verstieß sie aber gegen die eigene Systematik, vom Direktionssitz ausgehend zu zählen. (Wie es z.B. bei der KBS 820 Nürnberg - Bamberg - Ludwigsstadt mit 821 Erlangen - Herzogenaurach, 822 und 823 ab Forchheim, 824 ab Strullendorf und 825 bis 827 ab Bamberg der Fall war.)

Die Zweigstrecken der KBS 800 wurden nämlich in entgegengesetzter Richtung nummeriert: 802 Aschaffenburg - Lauda, 803 Lohr - Wertheim, 804 Gemünden - Bad Kissingen, 805 Ochsenfurt - Weickersheim, 806 Neustadt - Uehlfeld und 807 / 808 Neustadt - Bad Windsheim - Steinach - Rothenburg. (801 und 809 waren nicht belegt und Gemünden - Flieden sowie Jossa - Wildflecken hatten eigentlich hessische 500er Nummern.)



Bemerkenswert ist, dass die DB auf vielen langen Nebenbahnen keine Unterwegsbahnhöfe einzeichnete, z.B. 803 Lohr - Wertheim, 812 Schweinfurt - Kitzingen und 826 Breitengüßbach - Maroldsweisach. Dabei wurden sogar die damaligen Kreisstädte Marktheidenfeld, Gerolzhofen und Ebern verschwiegen!

1992 änderte die *DB* viele Nummern, um nach der Wende auch die Strecken der *Neuen Bundesländer* einzupflegen. Die lange Tabelle 800 teilte sie dabei in Würzburg und blieb der falschen Logik treu, indem die Westhälfte nach Frankfurt die 800 behielt und die Osthälfte nach Nürnberg die 805 bekam.

**FIT** hätte diese Gelegenheit genutzt, um alte Fehler zu berichtigen: Die KBS 805, 807 und 808 bekommen (als abzweigende Strecken zur 880) die Nummern 881 bis 883 und die KBS 806 (nach der Durchbindung zur 820) die Nummer 822. Die KBS 802 und 803 behalten im Maintal jeweils einen Teil ihres Laufwegs.

Als Abzweige zur neuen KBS 805 Würzburg - Hanau bekommen Aschaffenburg - Miltenberg die 804 und Kahl - Schöllkrippen die 806. Die Nummern 807 bis 809 erhalten die Achse Würzburg - Fulda und ihre Abzweige nach Bad Kissingen und Wildflecken. Dadurch sind die Strecken ab Würzburg leicht verständlich im Uhrzeigersinn von 802 nach Miltenberg über 805 nach Hanau und 807 nach Fulda zur 810 nach Schweinfurt benannt.

# 800 Nürnberg - Fürth - Neustadt (Aisch) - Kitzingen - Würzburg

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

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

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

Seit 1973 gab es mehr oder weniger großzügige Ausbau-Vorhaben für die KBS 809. Aber erst der von der Neubaustrecke Hannover - Würzburg (→ KBS 807) erwartete Nachfragezuwachs brachte sichtbare Fortschritte: Von 1980 bis 1985 erweiterte die *DB* den Abschnitt Würzburg - Rottendorf auf drei Gleise. Da auf diesen 7 km Züge nach Nürnberg und Schweinfurt fuhren, war sie schon Anfang der 1980er Jahre mit werktags bis zu 290 Reise- und Güterzüge überlastet.

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

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

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



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

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

Im Gegensatz zur Realität enden die Eilzüge aber nicht in Würzburg, sondern fahren mainabwärts weiter und erreichen Frankfurt noch vor dem folgenden IC (→ KBS 805). Er macht dem schnelleren IC zwischen den Großstädten keine Konkurrenz, ist aber z.B. von Frankfurt nach Lohr und Kitzingen oder von Nürnberg nach Karlstadt und Offenbach attraktiver als die reale Umsteigeverbindung.

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

	FiT 1995	IC	СВ	Е	RB	ICE	СВ	E (c)	RB	IC	RB	СВ	E (c)	RB	ICE	RB	СВ	E (c)
km	Nürnberg Hbf	12.33	12.44	13.05		13.32	13.44	14.05		14.33	14.40	14.44	15.05		15.32	14.40	15.44	16.05
7,6	Fürth Hbf	- 1	12.55	13.12		- 1	13.55	14.12		- 1	14.47	14.55	15.12		- 1	14.47	15.55	16.12
17,1	Siegelsdorf	- 1	13.05	I		- 1	14.05	ı		- 1	14.54	15.05	I		- 1	14.54	16.05	1
31,4	Emskirchen	- 1	13.16	I		- 1	14.16	ı		- 1	15.02	15.16	I		- 1	15.02	16.16	1
40 Q	Neustadt West	-	13.25	13.29			14.25	14.29			15.11	15.25	15.29		- 1	15.11	16.25	16.29
40,9	Neustaut West	- 1	an	13.30		$\perp$	an	14.30		- 1	15.12	an	15.30			15.12	an	16.30
48,5	Langenfeld	- 1		13.36		- 1		1		- 1	15.18		- 1		- 1	15.18		- 1
55,6	Markt Bibart	- 1		13.42		- 1		14.41		- 1	15.24		15.41		- 1	15.24		16.41
69,7	Iphofen	- 1		13.50	ab	- 1		I	ab	- 1	15.33		- 1	ab	- 1	15.33		- 1
79,2	Kitzingen	- 1		13.57	14.03			14.55	15.03		15.40		15.55	16.03		15.40		16.55
82,9	BuchbrMainst.	- 1		ı	14.06	$\perp$		I	15.06	- 1			I	16.06		- 1		I
88,1	Dettelbach	- 1		I	14.11	- 1		ı	15.11	- 1	1		I	16.11	- 1	- 1		1
94,2	Rottendorf	- 1		I	14.16	- 1	von	I	15.16	- 1	15.50		- 1	16.16	- 1	15.50		- 1
99,9	Wü-Heimgarten	- 1		I	14.21	- 1	Mün-	ı	15.21	- 1	1		I	16.21	- 1	- 1		I
102,2	Würzburg Hbf	13.29		14.12	14.25	14.28	chen	15.10	15.25	15.29	15.57		16.10	16.25	16.28	15.57		17.10
V	/ürzburg Hbf 805	13.31		14.15		14.32	14.31	15.13		15.31			16.13	16.31	16.32			17.13
	arlstadt (Main)	- 1		14.29		>	I	15.28		- 1			16.28	- 1	>			17.28
Α	schaffenburg Hbf	14.11		15.05		Fulda	15.11	16.05		16.11			17.05	17.11	Fulda			18.05
F	rankfurt (M) Hbf	14.39		15.35			15.39	16.35		16.39			17.35	17.39				18.35

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

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

Frankfurt (M) Hbf Aschaffenburg Hbf Karlstadt (Main) Würzburg Hbf 805	Fulda > 13.28		12.25 12.55 13.30 13.45		13.21 13.49   14.29		13.25 13.55 14.31 14.47			Fulda > <b>15.28</b>	1	14.25 14.55 15.31 15.47			15.21 15.49   16.29		15.25 15.55 16.31 16.47
FiT 1995	ICE	RB	Е	СВ	IC	RB	<b>E</b> (c)	СВ	RB	ICE	RB	<b>E</b> (c)	СВ	RB	ICE	RB	<b>E</b> (c)
km <b>Würzburg</b> Hbf 2,3 WüHeimgarten 8,0 Rottendorf 14,1 Dettelbach 19,3 BuchbrMainst.	13.32       	13.35 13.38 13.43 13.48 13.53	13.48       		14.31	14.35 14.38 14.43 14.48 14.53	14.50       		15.03   15.09   	15.32       	15.35 15.38 15.43 15.48 15.53	15.50       		16.03 I 16.09 I	16.31       	16.35 16.38 16.43 16.48 16.53	16.50       
23,0 <b>Kitzingen</b> 32,5 Iphofen 46,6 Markt Bibart	1	13.57 an	14.02 14.09		1	14.57 an	15.04		15.19 15.26	1	15.57 an	16.04 		16.19 16.26	1	16.57 an	17.04
53,7 Langenfeld 61.3 <b>Neustadt</b> West	 		14.17 14.23 14.29	ab			15.18   15.29	ab	15.35 15.41 15.47	  -  -		16.18   16.29	ab	16.35 16.41 16.47	 		17.18   17.29

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

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

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

# 801 (Gesamtverkehr) Würzburg Hbf - Heidingsfeld

Würzburg bekam 1854 mit der *Ludwigs-West-Bahn* aus Schweinfurt seinen ersten Eisenbahn-Anschluss (→ KBS 810). Auf Wunsch des Kriegsministeriums entstand der Bahnhof trotz höherer Grunderwerbskosten innerhalb der Stadtbefestigung dort, wo heute das *Mainfranken Theater* steht.

In den Jahren danach erreichten immer mehr Bahnlinien Würzburg und der Verkehr wuchs stetig an. Das verursachte im beengten Kopfbahnhof immer größere Probleme, eine räumliche Erweiterung war aber nicht möglich. Zunächst war nur die Verlagerung des Güter- und Rangierverkehrs an einen anderen Standort geplant, um mehr Kapazitäten für Personenzüge zu schaffen. Da aber ein neuer Durchgangsbahnhof viel mehr Verbesserungen versprach, entschied man sich 1862 für einen kompletten Neubau nördlich der Stadt vor dem *Schalksberg*.

Im Juni 1864 nahm der neue Bahnhof den Betrieb auf. Die Gleisanlagen waren für damalige Verhältnisse sehr großzügig, nördlich der Bahnsteige gab es Abstellgleise, Lokomotiv- und Wagenhallen sowie Werkstätten für die Instandhaltung. Im April 1866 wurde die Bahnhofstraße als direkte Verbindung zwischen den außerhalb gelegenen Bahnanlagen und dem Stadtzentrum eröffnet. Entlang dieser Achse entwickelten sich neue Bürgerhäuser und nordöstlich des Bahnhofs entstand ein neuer Stadtteil für Eisenbahnbedienstete.

Das imposante Empfangsgebäude mit einer zweigeschossigen Mittelhalle wurde kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs bei amerikanischen Fliegerangriffen zerstört. Um 1950 entschied man sich gegen den Wiederaufbau und eröffnete 1954 einen zweckmäßigen Flachbau. Die breite Vorderfront wurde verglast und Betonsäulen stützten das leicht überhängende Dach ab.

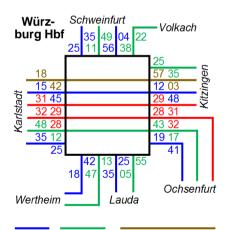
Durch die deutsche Teilung wuchs die Bedeutung von Würzburg Hbf als Knotenpunkt in Süddeutschland immer weiter an. 1979 fanden an Werktagen 300 Personen-, 250 Güterzugfahrten sowie 100 sonstige Zugfahrten statt. Würzburg wurde daher auch Zielpunkt der ersten deutschen Schnellfahrstrecke aus Hannover (→ KBS 807). Sie erreicht den Hauptbahnhof auf einem eigenen Gleispaar, das etwa 2 km westlich von ihm durch den 579 Meter langen *Steinbergtunne*l führt.

Vor der Eröffnung der Schnellfahrstrecke wurden bis 1988 die Gleise, Weichen, Signale und Stellwerke in Würzburg umfassend modernisiert oder neu gebaut. Bei den Bahnsteigen beschränkte sich die *Deutsche Bundebahn* (DB) auf die beiden Inselbahnsteige zwischen den Gleisen 4 und 7, auf denen ab 1991 die 400 Meter langen ICE halten sollten. Und die damals schon eng und schäbig wirkende Fußgängerunterführung blieb nahezu unverändert.

Um die Jahrtausendwende ersetzte die *DB* den Bahnsteig zwischen dem Empfangsgebäude und Gleis 1 durch ein weiteres Gleis. Seither werden beide als Gleise 200 und 201 nur noch von Güterzügen genutzt. (Nördlich der Bahnsteige gibt es die Gütergleise 202 bis 204.) Erst 2010 begann die Modernisierung der Aufenthaltsbereiche für Fahrgäste mit der energetischen Sanierung des Empfangsgebäudes. 2012 folgte die Empfangshalle und ab 2015 die Neugestaltung der Bahnsteige mit einer neuen und größeren Unterführung.

FiT hätte Würzburg auch umfassend saniert, allerdings unter ganz anderen Rahmenbedingungen: Statt des neuen Gleispaars für die Schnellfahrstrecke nach Hannover gäbe es ein neues Gleispaar für die Regionalstrecke nach Schweinfurt (→ KBS 810). Und statt dem dritten Gleis nach Rottendorf würde ein bisheriges Gütergleis für die neue Verbindung nach Wertheim genutzt (→ KBS 802). Schon bis 1995 hätte FiT alle Bahnsteige erneuert und der Zugang zu den Bahnsteigen durch zwei neue Unterführungen komfortabler gemacht.

Wie in der Realität gäbe es eine Gleisbrücke, um mehr gleichzeitige Zugfahrten zu ermöglichen. Diese läge aber nicht am westlichen Stadtrand von Würzburg vor dem *Steinbergtunnel*, sondern 5 km entfernt bei Veitshöchheim, um Fern- und Güterzüge in die viergleisige Strecke nach Karlstadt einzufädeln (→ KBS 805).



Eilzug RB tägl. RB Mo-Fr nachm.

FiT-Fahrplanskizze für die Normalverkehrszeit: 21 Züge kommen stündlich in Würzburg Hbf an und fahren wieder ab. Zwei davon nur Montag bis Freitag.

Im östlichen Weichenbereich von Würzburg Hbf gibt es bei *FiT* wie in der Realität das Problem, dass sich die wichtigen ICE-Strecken nach Nürnberg und Ochsenfurt ebenerdig kreuzen. Niveaufreie Führungen sind dort sehr aufwändig, weil die Gleisrampen nicht zwischen die vorhandenen Straßenüber- und unterführungen passen – kostspielige Umbauten im Straßennetz wären die Folge.

Die Situation wird bei *FiT* durch den *Integralen Taktknoten* entspannt, bei dem sich vier ICE zwischen den Minuten 28 und 32 auf den Gleisen 4 bis 7 treffen: Es ist nicht sinnvoll, dass sie ihren Anschlusszügen knapp "vor der Nase wegfahren" und dabei andere ICE behindern. Güterzüge können wie in der Realität nördlich oder südlich

durch Würzburg Hbf fahren – allerdings wahlweise durch die Gleise 3/4 oder 8/9, um die außen liegenden Regionalgleise nicht zu kreuzen.

Von Süd nach Nord gäbe es daher bei *FiT* folgende planmäßige Gleisbelegung:

Gleise 1a, 1b, 2a und 2b (in der Mitte durch Hauptsignale getrennt): Wendende Züge von / nach Karlstadt, Wertheim, Lauda und Ochsenfurt.

Gleis 3: Durchfahrende RB Karlstadt - Ochsenfurt und Güterzüge in beiden Richtungen.

Gleis 4: Stündlich ICE nach Ochsenfurt - München und Güterzüge in beiden Richtungen.

Gleis 5: Stündlich ein ICE nach Nürnberg und stündlich ein Eilzug nach Nürnberg.

Gleis 6: Stündlich ICE aus Ochsenfurt - München und Güterzüge in beiden Richtungen.

Gleis 7: Stündlich ein ICE aus Nürnberg und stündlich ein Eilzug aus Nürnberg.

Gleis 8: Wendende Züge aus Kitzingen, Gleis 9: Güterzüge in beiden Richtungen.

Gleis 10 und 11: Wendende Züge aus Schweinfurt und Volkach.

	Aschaffenburg Karlstadt (Main) Würzburg Hbf 805	7.55   8.29	Erfurt > <b>8.56</b>	8.00 8.50 9.12	8.55   9.29	Erfurt > <b>9.56</b>	9.00 9.50 10.12	9.55   10.29	Erfurt > <b>10.56</b>	10.00 10.50 11.12	
	Zug	Е	RB	RB	E	RB	RB	E	RB	RB	E
km 2,6 5,5	Würzburg Hbf Würzburg Süd Heidingsfeld West	8.41 8.44 >	9.05 9.08 9.11	9.17 9.20	9.41 9.44 >	10.05 10.08 10.11	10.17 10.20	10.41 10.44 >	11.05 11.08 11.11		
<	Heidingsfeld Ost	ĺ	<	9.23	ĺ	<	10.23	ĺ	<	11.23	ĺ
	Lauda 788 Ochsenfurt 880	> 8.56	9.48	> 9.40	> 9.56	10.48	> 10.40	> 10.56	11.48	> 11.40	> 11.56
	Ochsenfurt 880 Lauda 788	8.03	8.20	8.12	9.03	9.20	9.12	10.03	10.20	10.12	11.03
				8.12 RB			9.12 RB				
km < 3,7 6,3	Lauda 788  Zug  Heidingsfeld Ost Heidingsfeld West Würzburg Süd	>	>		>	>	-	>	>	10.12 RB > 10.48 10.51	> E

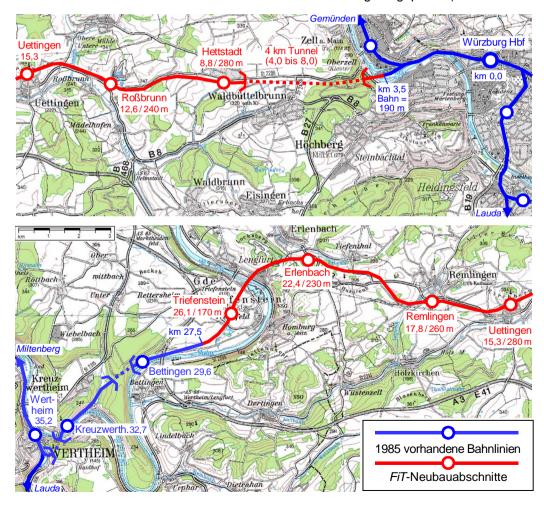
Die Station *Würzburg Süd* liegt dichter zum Stadtzentrum als der Hauptbahnhof. Ihre Nutzung litt in der Realität lange Zeit darunter, dass es weder einen Verbundtarif noch gut angestimmte Busanschlüsse gab. *FiT* hätte beides schon bis 1995 eingeführt und stündlich drei Züge im 24-12-24-Minuten-Rhythmus von und nach Würzburg Hbf angeboten.

# 802 Würzburg - Wertheim - Miltenberg (- Aschaffenburg)

# a) Würzburg - Erlenbach - Wertheim

Zwischen Würzburg und Wertheim klafft ein großes Loch im Eisenbahnnetz. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind dadurch zur 1962 fertig gestellten Autobahn A 3 Frankfurt - Nürnberg kaum konkurrenzfähig. *FiT* hätte die 35 km lange Lücke bis 1995 geschlossen, zumal fast ein Drittel der Trasse bereits vorhanden war:

Ab den Bahnsteigen von Würzburg Hbf kann man zunächst auf 2 km vorhandene Gleise nutzen. Dann wird auf 1,5 km eines der zahlreichen Gütergleise bis zur südlichen Hafenstraße an die Erfordernisse der Personenzüge angepasst. (In der Re-



alität wurden ab 1990 immer mehr Gleise überhaupt nicht mehr verwendet und teilweise abgebaut.) Nach einer 250 Meter langen Mainbrücke folgt der 4 km lange Zellerbergtunnel, der mit 25‰ auf die Hochfläche rund 100 Meter über dem Maintal führt. Ab dem Westportal bei km 8 liegt das Gleis neben der Staatsstraße 2298 und erreicht 800 Meter weiter den Haltepunkt Hettstadt (ca. 3.500 Einwohner). Während die Linienbusse in der Realität von dort bis Würzburg Hbf über 20 Minuten brauchen, schaffen es die Züge bei FiT in 8 Minuten! Entsprechend attraktiv wäre dieser Haltepunkt für Park & Ride und Busanschlüsse in die Umgebung.

Auf 3 km von *Roßbrunn-Mädelhofen* bis *Uettingen* (1.900 Einw.) ist die KBS 804 zweigleisig, damit die Züge bei den stündlichen Begegnungen keine Zeit verlieren. Weiter geht es wieder eingleisig neben der Bundesstraße B 8 über *Remlingen* (1.500 Einw.) nach *Erlenbach* (2.400 Einw.). Dort gibt es Busanschluss in die 5 km entfernte frühere Kreisstadt *Marktheidenfeld* (mit knapp 11.000 Einw.).

Ab Erlenbach geht es mit wiederum 25 ‰ Gefälle ins Maintal zurück. Nach der 30 Meter hohen Brücke wird die Trasse zweigleisig, weil sich bei stärkerer Nachfrage auch in *Triefenstein* Züge ausweichen. Der neue Bahnhof liegt am Hang zwischen den Ortsteilen Lengfurt und Trennfeld der über 4.000 Einwohner zählenden Gemeinde. Die Strecke bleibt noch 1,5 km zweigleisig, bis sie östlich der Autobahn A 3 die stillgelegte Nebenbahn Lohr - Wertheim erreicht.

Der Personenverkehr der KBS 803 endete zwar schon 1976, die ab Bettenberg aufwändige Trasse blieb aber bis 1984 intakt. *FiT* hätte die letzten 7 km vor Wertheim sofort gesichert und für die neue Verbindung nach Würzburg eingleisig reaktiviert. 1995 wären zwar nur Dieseltriebwagen unterwegs, Tunnels und Brücken hätte man aber schon für eine spätere Elektrifizierung vorbereitet.

### b) Wertheim - Stadtprozelten - Miltenberg

Die im äußersten nordöstlichen Zipfel von Baden am Main gelegene Stadt Wertheim bekam schon 1868 einen Schienenanschluss durch die 55 km lange Hauptbahn nach Lauda ( $\rightarrow$  KBS 778). 1881 folgte die 35 km lange Nebenbahn im Maintal nach Lohr ( $\rightarrow$  KBS 803). Die immer wieder geforderte Verbindung nach Würzburg kam wegen der schwierigen Topographie und dem geringen Interesse von Bayern aber leider nicht zustande.

Auch den Lückenschluss zwischen Wertheim und Miltenberg sah man in München kritisch, weil man fürchtete, Durchgangsverkehr an Baden zu verlieren. Daher wurde am 21.5.1906 nur die Nebenbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten auf der nördlichen (und damit bayerischen) Mainseite eröffnet (→ KBS 802). Erst nach langen Verhandlungen folgte der Weiterbau nach Wertheim ab 1910. Die Eröffnung am 1.10.12 fand bezeichnenderweise ohne Feierlichkeiten statt.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die *Deutsche Reichsbahn* gegründet und die Einzelinteressen der deutschen Länder spielten keine Rolle mehr. Die *Maintalbahn* durfte dadurch endlich ihrer überregionalen Bedeutung mit durchgehenden Eilzügen von Aschaffenburg bis Crailsheim gerecht werden. Ab 1950 hielten immer mehr von ihnen in *Miltenberg Nord*, um den Fahrtrichtungswechsel in *Miltenberg Hbf* zu vermeiden. 1977 wurde der alte Kopfbahnhof für den Personenverkehr stillgelegt und diente fortan nur noch als Güterbahnhof (→ KBS 802).

1957 bekam der Bahnhof Wertheim ein *Drucktasten-Spurplanstellwerk*, das drei alte mechanische Stellwerke ersetzte. 10 Jahre später entstand ein neuer Mainhafen bei Bestenfeld und wurde mit einem 2 km langen *Hafengleis* erschlossen.

1995 fuhren an Werktagen 3 und an Sonn- und Feiertagen 2 Eilzugpaare Aschaffenburg - Crailsheim. Zwischen Miltenberg und Wertheim kamen montags bis freitags 6, samstags 2½ und sonntags 1 Nahverkehrs-Zugpaar dazu. Nach der Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 wurde das Angebot zweistündlich vertaktet und nach und nach mit zusätzlichen Zügen verdichtet.



Blick nach Westen auf den Bahnhof Wertheim. 1995 begegneten sich dort 215 074 mit einem damals typischen Ein-Wagen-Zug nach Crailsheim und 212 061 am Schluss eines Nahver-kehrszugs nach Aschaffenburg. 1976 wurde die Zweigstrecke mainaufwärts nach Lohr stillgelegt, seither gibt es in Wertheim nur noch Busanschlüsse. Bei FiT wären noch 7½ km dieser Strecke in Betrieb und Teil der für die Region wichtigen Verbindung nach Würzburg.

Ab 1.1.06 pachtete die neu gegründete DB-Tochter WestFrankenBahn (WFB) die Infrastruktur vom Mutterkonzern und übernahm die Personenzüge mit Triebwagen der Baureihen 628 und 642. Seit 2010 wird Stadtprozelten aus Miltenberg ferngesteuert.

Vom 23.8.10 bis 29.2.12 sanierte die *WFB* den Bahnhof Wertheim und baute nicht mehr benötigte Weichen und Gleise zurück. Seit der Komplettsperrung vom 27.8. bis 11.9.11 wird auch Wertheim aus Miltenberg ferngesteuert. Das Angebot wurde zwar immer wieder verdichtet, einen Stundentakt gab es aber bis 2018 nicht.

### c) Maßnahmen bei *FiT*

Bei *FiT* profitiert die *Maintalbahn* vor allem vom Lückenschluss zwischen Wertheim und Würzburg, wodurch die Eilzüge die beiden wichtigsten Ziele (Würzburg und Aschaffenburg) direkt ansteuern. Ihre Zahl wird daher zum Stundentakt verdoppelt. Vormittags und am Wochenende halten sie an sechs Stationen nur abwechselnd, um die Anschlüsse an beiden Endstationen zu erreichen. Montag bis Freitag nachmittags fahren alle Eilzüge östlich von Wertheim an 4 Stationen durch, um Zeit für die Zugkreuzung mit der zusätzlichen RB in Triefenstein zu gewinnen.

12.05 12.30	12.32	13.05 13.30	13.32	14.05 14.30		Nürnberg Hbf Neustadt (A) West	15.55 15.29	16.28	16.55 16.29	17.28	17.55 17.29
13.12	13.28	14.12	14.28			Würzburg Hbf 800	14.48	15.32	15.48	16.32	16.48
Е	RB	Е	RB	Е		Fahrt	Е	RB	Е	RB	Е
13.18	13.47	14.18			km	Würzburg Hbf	14.42	15.13	15.42		16.42
13.25	13.54	14.25	14.54	15.25	8,8	Hettstadt	14.34	15.05	15.34	16.05	16.34
	13.58	 	14.58		,	Roßbrunn-Mädelh.		15.01		16.01	1
13.31	14.02	14.31	15.02			Uettingen	14.28	14.57	14.31	15.57	14.31
I	14.05	14.34	15.05	14.34	17,8	Remlingen		14.54	14.34	15.54	14.34
13.38	14.10	14.38	15.10	15.38	22,4	Erlenbach b.Mhf.	14.21	14.49	15.21	15.49	16.21
42/44	14/17	42/44	14/17	42/44	26,1	Triefenstein	15/17	42/45	15/17	42/45	15/17
1	14.20	I	15.20	1	,	Bettingberg		14.39	I	15.39	- 1
I	14.23	I	15.23	I	32,7	Kreuzwertheim	ı	14.36	I	15.36	I
13.52	14.27	14.52	15.27	15.52	35.2 Wertheim		14.07	14.33	15.07	15.33	16.07
13.53	an	14.53	an	15.53	00,2		14.06	ab	15.06	ab	16.06
I		14.56		I	38,3	WerthBestenfeld	14.03		I		16.03
58/00		59/01		58/00	39,9	Hasloch (Main)	58/00		59/01		58/00
14.05		15.06		16.05	45,2	Faulbach (Main)	13.53		14.54		15.53
14.08		15.09		16.08	47,6	Stadtprozelten	13.50		14.51		15.50
14.11		15.12		16.11	50,1	Dorfprozelten	13.47		14.48		15.47
14.16		15.17		16.16	,	Collenberg	13.42		14.43		15.42
14.21		ı		16.21	58,7	Freudenberg			14.38		1
14.29		15.29		16.29	66,4	Miltenberg	13.31		14.31		15.31
14.31		15.31		16.31		Miltenberg 804	13.29		14.29		15.29
14.45		15.45		16.45		Obernburg-Elsenf.	13.14		14.14		15.14
14.59		15.59		16.59		Aschaffenburg Hbf	13.01		14.01		15.01

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen von 12 bis 19 Uhr.

An Wochenenden warten die Eilzüge nicht 2 Minuten in Triefenstein, sondern halten abwechselnd auch in Roßbrunn oder Memlingen und Bettingberg oder Kreuzwertheim.

### 803 Lohr - Marktheidenfeld - Erlenbach

Die *Bayerische Staatsbahn* eröffnete die 37,1 km lange Nebenbahn im Maintal am 1.10.1881, wobei die letzten 1,6 km in Baden lagen. Besonders aufwändig waren die letzten 5 km von Bettingberg nach Wertheim, wo man eine große Mainschleife mit drei Tunnels und zwei Flussbrücken abkürzte.

Leider waren viele wichtige Ziele der Bewohner auf der Schiene schlecht erreichbar: Zum Oberzentrum Würzburg musste man über Gemünden oder Lauda bis zu 30 km Umweg fahren. Und der Bahnhof der Kreisstadt Marktheidenfeld lag auf der anderen Mainseite fast 2 km vom Stadtzentrum entfernt. Schon 1885 zählte die Nebenbahn daher zu denen mit der geringsten Nachfrage in Bayern.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhren viele Personenzüge ab und bis Gemünden durch, einige steuerten auch über Wertheim hinaus Miltenberg an. Im Güterverkehr sorgten von 1959 bis 1968 die Baustellen der Autobahn A 3 Frankfurt - Nürnberg und Sandtransporte vom Kieswerk Faulbach zu den Baustellen der A 7 für erhöhtes Aufkommen. 1972 kam die Region zum neuen Landkreis *Main-Spessart* mit dem Verwaltungssitz Karlstadt (Main), den viele Bewohner mit direkten Bussen besser erreichten als mit der Bahn über Gemünden.

Der Personenverkehr von Lohr Stadt bis Wertheim endete am 30.5.76, die 1,7 km ab Lohr Bahnhof folgten am 22.5.77. Am 26.5.79 fuhr der letzte Güterzug zwischen Lengfurt-Trennfeld (in km 26,6 ab Lohr) und Wertheim. Die Gleise wurden 1980/81 abgebaut und der *Bettingbergtunnel* diente der *Daimler-Benz AG* einige Jahre für Versuche mit *Spurbussen*. 1984 wurde die Brücke über den Main 175 km mainaufwärts verschifft und bei Schweinfurt für die Strecke nach Kitzingen "recycelt".

Der Güterverkehr südlich vom Glaswerk Lohr wurde am 29.9.91 eingestellt und die Trasse 1993 abgebaut. Immerhin stellen bis heute Rangierloks bei Bedarf Güterwagen auf den letzten 3½ km im Stadtgebiet von Lohr zu und passieren dabei auch das renovierte Empfangsgebäude des einstigen *Stadtbahnhofs*.

Der letzte Personenzug fuhr schon 9 Jahre, bevor *FiT* den Übergang zu einer besseren Verkehrspolitik unterstellt. Da die Trassierung nicht den Verkehrsbedürfnissen der meisten Bewohner entsprach, hätte es auch bei *FiT* nur Busse zwischen Lohr und Wertheim gegeben. Auf den aufwändig trassierten letzten 5 km hätte man aber wieder Gleise verlegt und für die neue Bahnverbindung von Würzburg nach Wertheim genutzt (→ KBS 802). Die vertakteten Busse hätten dann Erlenbach angesteuert, um die Reisezeiten nach Würzburg zu verkürzen.

Weitere Stationen: 1,2 Lohr ZOB 6,5 Rodenbach 23 Markth. Dillberg	12.55 13.17	13.55 14.17		Aschaffenb. Hbf Lohr 805	14.05 13.42	15.05 14.42	16.05 15.42
	11.48 13.12 13.25	12.48 14.12 14.25	15.12	Würzburg Hbf Karlstadt (Main) Lohr 805	14.12 13.48 13.34	15.12 14.48 14.34	16.12 15.48 15.34
Im abgebildeten Fahr-		<b></b>		Bus			<b>#</b>
Im abgebildeten Fahrplan verschiebt <i>FiT</i> die Fahrzeiten nördlich von MHF mittags um 3 Minuten, um die Wartezeit in der Richtung mit stärkerer Nachfrage zu verkürzen: Vormittags fahren die Busse MHF Min.57 - Lohr 29 bis 33 - MHF Min.04.	13.30 13.38 13.46 13.52 01/05 14.13 14.17	14.52 01/05	16.13	 Lohr Bf Lohr OBI Neustadt (Main) Rothenfels Marktheidenfeld Erlenbach Mitte Erlenbach Bf	13.26 13.17 13.09 13.03 53/54 12.45 12.42	14.26 14.17 14.31 14.03 53/54 13.45 13.42	15.26 15.17 14.31 15.03 53/54 14.45 14.42
	14.21 14.42	15.21 15.42	16.21 16.42	Erlenbach 802 Würzburg Hbf	12.38 12.18	13.38 13.18	14.38 14.18
	14.38 14.52 15.29	15.38 15.52 16.29	16.38 16.52 17.29	Erlenbach 802 Wertheim Miltenberg	12.21 12.07 11.31	13.21 13.07 12.31	14.21 14.07 13.31

### 804 Aschaffenburg - Obernb.-Elsenf. - Miltenberg (- Wertheim)

1854 eröffneten die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen (KBStB) den Abschnitt Lohr - Aschaffenburg der *Ludwigs-West-Bahn*. Ihre Führung durch den Spessart ließ die Städte im "Mainviereck" links liegen. Miltenberg, Stadtprozelten und Wertheim gerieten dadurch verkehrlich und wirtschaftlich ins Abseits. Dennoch zeigte Bayern wenig Interesse an einer Bahnlinie im Maintal - sie hätte dem benachbarten Baden den Anschluss an das eigene Schienennetz ermöglicht und Konkurrenz für die *Ludwigs-West-Bahn* geschaffen.

Am 12.11.1876 erhielt Miltenberg mit der Hauptbahn nach Aschaffenburg endlich einen Bahnanschluss. Die Endstation entstand in enger Tallage am linken Mainufer in größtmöglicher Nähe zur Altstadt. Bayern nahm bewusst in Kauf, dass eine Verlängerung mainaufwärts nach Wertheim überhaupt nicht und gen Süden nach Amorbach nur mit Fahrtrichtungswechsel möglich war. Deswegen mussten die später erbauten Nebenbahnen nach Amorbach (Eröffnung 1880  $\rightarrow$  KBS 789) und Stadtprozelten (Eröffnung 1906  $\rightarrow$  KBS 802) Umwege in Kauf nehmen.

Durchgängige Züge erforderten aufwändige Manöver: Aus Aschaffenburg fuhren sie zunächst in den Miltenberger Kopfbahnhof. Nach dem Fahrgastwechsel schob die Lok den Zug zum Abzweig Miltenberg Nord zurück, wechselte erneut die Fahrtrichtung und fuhr erst dann nach Osten weiter.

Nach dem Zweiten Weltkrieg richtete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) immer mehr Langlauf-Eilzüge Frankfurt - Aschaffenburg - Crailsheim - Aalen ein. Die betrieblichen Zustände in Miltenberg waren ein großes Hindernis, weshalb man in den 1960er



Jahren mehrere Varianten für den Umbau der Bahnanlagen untersuchte. Die *DB* entschloss sich schließlich für die "große Lösung" mit Verlegung der meisten Anlagen zur rechtsmainischen Station *Miltenberg Nord*. Der alte Kopfbahnhof sollte nur noch dem Güterverkehr dienen.

Der Umbau dauerte 7 Jahre und kostete rund 5 Mio DM: *Miltenberg Nord* bekam zusätzliche Gleise mit Bahnsteigunterführung, ein neues Empfangsgebäude und eine neue Güterabfertigung. Die Zulaufstrecken wurden umgebaut, die Signalanlagen angepasst und ein neues Stellwerk dafür errichtet. Am 22.5.77 löste der neue "Bahnhof Miltenberg" den alten Hauptbahnhof im Personenverkehr vollständig ab, der von da an "Miltenberg Güterbahnhof" hieß.

1990 übernahm der Fahrdienstleiter des neuen Miltenberger Bahnhofs auch die Steuerung des Güterbahnhofs. Die bis dahin vorhandenen Formsignale wurden durch Lichtsignale ersetzt. Bis Mitte der 1990er Jahre waren die immer noch umfangreichen Gleisanlagen des alten Kopfbahnhofs stark frequentiert, dann verlagerten wichtige Firmen ihre Transporte auf die Straße. Im Rahmen von MORA C kündigte die DB den noch verbliebenen Kunden die Verträge, und am 20.12.01 verließ der letzte reguläre Güterzug den 1876 erbauten Bahnhof.

Ab 2002 nutzte die DB den Güterbahnhof noch gelegentlich zum Abstellen von Bauzügen, ansonsten überwucherte die Natur die Anlagen. 2005 wurde die Einfahrt in den Bahnhof gesperrt, und Anfang Oktober 2007 wurden die Anlagen – bis auf das Empfangsgebäude und die Güterabfertigung – vollständig abgebaut. Die Fläche wurde in ein Gewerbegebiet umgewandelt und sukzessive von Industrie und Gastronomie übernommen.

Auf der verbliebenen Strecken führt seit 2006 die DB-Tochter Westfrankenbahn Unterhalt und Betrieb durch. Sie setzt hauptsächlich Dieseltriebwagen der Baureihen 628 und 642 ein. Gleise, Signale und Bahnsteige wurden in den letzten Jahren aufwändig erneuert. Am 9.12.07 eröffnete sie in unmittelbarer Nähe der Hochschule die neue Station Aschaffenburg Hochschule als Bedarfshaltestelle.

Im Jahresfahrplan 2010 gab es zwischen Aschaffenburg und Miltenberg in der *Normalverkehrszeit* stündlich Regionalbahnen (RB) und zweistündlich Regional-Express-Züge (RE). Diese laufen von Aschaffenburg bis Crailsheim durch und bieten zahlreiche Direktverbindungen. Großen Zuspruch findet der Fahrradtourismus im Main- und Taubertal: Die *Westfrankenbahn* setzt dafür von März bis Oktober entweder eigene Fahrradwagen ein oder ermöglicht die Fahrradmitnahme in vergrößerten Mehrzweckabteilen.

Bei *FiT* profitiert die KBS 804 vor allem vom Lückenschluss zwischen Wertheim und Würzburg (→ KBS 802), wodurch die Eilzüge das nach Aschaffenburg zweitwichtigste Ziel direkt erreichen. Ihre Zahl wird daher zum Stundentakt verdoppelt. Um die *Integralen Taktknoten* in Aschaffenburg (00) und Miltenberg (30) zu erreichen, halten sie nur in Obernburg-Elsenfeld und abwechselnd in Erlenbach und Klingenberg. Die übrigen Stationen werden von den stündlichen RB erschlossen.

7.24 7.40 7.53	Nürn -berg <b>8.11</b>	8.24 8.40 8.53	Nürn -berg <b>9.11</b>	9.24 9.40 9.53		Frankfurt (M) Hbf Hanau Hbf Aschaffenburg 805	12.00 12.17 12.29	Nürn -berg <b>9.49</b>	13.00 13.17 13.29	-berg	14.00 14.17 14.29
Е	RB	E	RB	E		Zug	E	RB	Е	RB	E
8.01	8.37	9.01	9.37	10.01	km	Aschaffenburg Hbf	8.59	9.31	9.59	10.31	10.59
I	8.39	I	9.39	- 1	1,7	Aschaff. Hochschule	I	9.28	ı	10.28	I
I	8.41	I	9.41	I	2,6	Aschaffenburg Süd	I	9.26	I	10.26	I
I	8.46	I	9.46	I	7,2	Obernau	I	9.21	ı	10.21	ı
1	49/53	- 1	49/53	I	9,3	Sulzbach (Main)	- 1	9.18	[51]	10.18	- 1
I	8.58	[11]	9.58	I	14,6	Kleinwallstadt	I	09/13	I	09/13	I
8.14	9.02	9.14	10.02	10.14	18,5	Obernburg-Elsenf.	8.45	9.05	9.45	10.05	10.45
ı	9.05	-	10.05	I	19,8	Glanzstoffwerke	-	9.02	ı	10.02	I
- 1	9.08	9.18	10.08	1	22,5	Erlenbach (Main)	9.41	8.59	- 1	9.59	11.41
I	9.10	1	10.10	- 1	23,8	Wörth (Main)	- 1	8.57	- 1	9.57	I
8.21	9.13	ı	10.13	10.21	25,9	Klingenberg (Main)	- 1	8.54	9.38	9.54	ı
ı	9.17	-	10.17	I	30,4	Laudenbach	-	8.50	ı	9.50	I
I	9.21	I	10.21	I	34,0	Kleinheubach	I	8.46	I	9.46	I
- 1	9.23	I	10.23	- 1	35,7	Miltenberg West	- 1	8.44	ı	9.44	- 1
8.29	9.26	9.29	10.26	10.29	37,2	Miltenberg	8.31	8.42	9.31	9.42	10.31
8.31		9.31		10.31		Miltenberg 802	8.29		9.29		10.29
8.48		9.48		10.48		Stadtprozelten	8.11		9.11		10.11
8.59		9.59		10.59		Wertheim	8.01		9.01		10.01
9.40		10.40		11.40		Würzburg Hbf 804	7.20		8.20		9.20
8.34		9.34		10.34		Miltenberg 789	8.26		9.26		10.26
9.01		10.01		11.01		Walldürn	7.59		8.59		9.59

<sup>➤</sup> Der Fahrplan setzt voraus, dass die Eilzüge von Obernau bis Miltenberg West (mit Ausnahme der Mainquerung von km 22 bis 24) 120 km/h fahren können.

➤ Vom Bahnhof Obernburg-Elsenfeld bis zum Haltepunkt Glanzstoffwerke liegen in der Realität fast durchgängig zwei Gleise. *FiT* hätte sie so ausgebaut, dass Züge sich dort ohne längere Aufenthalte ausweichen können. Die RB fahren unsymmetrisch, um das auszunutzen. Die Eilzüge lassen sie mit vierminütigen Aufenthalten in Sulzbach oder Kleinwallstadt vorbeifahren.

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

Die *Main-Spessart-Bahn* wurde 1846 durch einen Staatsvertrag zwischen dem *Königreich Bayern* und dem *Kurfürstentum Hessen* konzessioniert. Um den *Spessart* zu überqueren, war zwischen Laufach und Heigenbrücken eine aufwändige Trassierung erforderlich: Zunächst steigt das Gleis auf 5,4 km mit durchschnittlich 19‰ und führt dann durch den 926 m langen *Schwarzkopftunnel*. Auf der *Spessartrampe* mussten bis 2017 schwere Güterzüge unterstützt werden, meistens stand dafür im Bahnhof Laufach eine *Schiebelok* bereit.

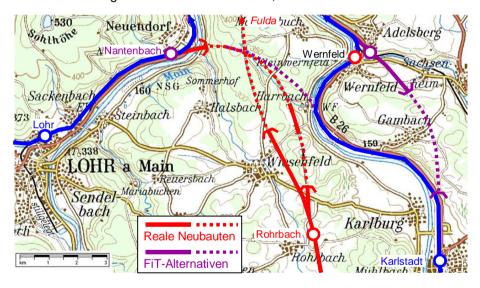
Mit der Inbetriebnahme am 1.10.1854 wurde die Strecke Teil der bayerischen *Ludwigs-West-Bahn* von Bamberg über Schweinfurt, Würzburg und Aschaffenburg zur Staatsgrenze bei Kahl am Main. Der Verkehr nahm rasch zu, daher wurde schon bis 1873 durchgehend das zweite Gleis verlegt.

1954 wurden die 7 km von Würzburg bis Veitshöchheim elektrifiziert und seit 1957 hängt über der ganzen Strecke eine Oberleitung. Die *Main-Spessart-Bahn* gehörte zu den meistbefahrenen Strecken in der BRD und wurde daher auch mit einer von sieben geplanten Eisenbahn-Neubaustrecken im *Bundesverkehrswegeplan* (BVWP) 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 starken Beeinträchtigung des Spessarts auf großen Widerstand von Naturschutzverbänden und wurde nicht weiter verfolgt.

Nach Baubeginn der Schnellfahrstrecke Hannover - Fulda - Würzburg war absehbar, dass die Zugzahlen im meistbefahrenen Abschnitt Gemünden - Würzburg abnehmen. Der BVWP 1985 enthielt daher nur noch die 11,3 km lange Nantenbacher Kurve für 330 Millionen DM. Sie verkürzt 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 127 Höhenmeter.

Der Ausbau von Aschaffenburg nach 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 wurde die alte "Bergstrecke" 2017 stillgelegt und abgebaut.

Seit Einführung des IC-Stundentakts in Deutschland 1981 verkehrt eine Linie von Frankfurt über die *Main-Spessart-Bahn* nach Nürnberg. Nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main kam 2006 die 2-stündliche Linie Dortmund - Passau - Wien hinzu, die etwa 30 Minuten versetzt fährt und dabei Nahverkehrstakte beeinträchtigt. Es gibt auch deshalb in der *Normalverkehrszeit* nur 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.



FiT hätte die Main-Spessart-Bahn nachhaltiger und konsequenter ausgebaut. Statt viel Zeit und Geld für "Luftschlösser" zu verschwenden, wäre schon bis 1990 eine direktere Verbindung von Lohr nach Karlstadt entstanden, um die große Mainschleife bei Gemünden "abzuschneiden" (siehe Grafik). Das erfordert einen 3,8 km langen Tunnel und zwei große Mainbrücken und kostet etwa so viel wie die Nantenbacher Kurve in der Realität. Der große Vorteil bei FiT ist, dass der Neubau nicht nur den IC und ICE dient, sondern auch Regional- und Güterzügen.

Längerfristig bringen ein "neuer Schwarzkopftunnel" zwischen Wiesthal und Laufach und eine Ostumfahrung für Hanau weitere Beschleunigungen und zusätzliche

FiT hätte schon 1995 alle Züge vertaktet und perfekt aufeinander abgestimmt: Eilzüge fahren stündlich ohne längere Aufenthalte von Nürnberg nach Frankfurt und werden unterwegs nicht überholt. Sie machen den deutlich schnelleren IC zwischen den Großstädten keine nennenswerte Konkurrenz. Aber in vielen Verbindungen dazwischen sind sie attraktiver als die realen Umsteigeverbindungen mit IC und RE oder RB, z.B. von Frankfurt nach Lohr und Kitzingen oder von Nürnberg nach Karlstadt und Offenbach. Zwischen Würzburg und Lohr gäbe es montags bis freitags nachmittags einen S-Bahn-artigen 30-Minuten-Takt.

München Hbf Nürnberg Hbf Würzburg Hbf 800	10.03 > 12.29	9.51 11.32 12.28		12.05 13.12		Wien 12.33 13.29	11.03 > 13.28		12.05 13.12		12.03 > 14.29
Zug	IC	Е	RB	Е	RB	IC	Е	RB	Е	RB	IC
km Würzburg Hbf	12.31	12.35	12.48	13.15	13.18	13.31	13.35	13.48	14.15	14.18	14.31
3,9 Würzburg-Zell	1	- 1	12.52	- 1	13.22	- 1	ı	13.52	ı	14.22	- 1
7,0 Veitshöchheim	- 1	1	12.55	I	13.25	- 1	I	13.55	- 1	14.25	I
12,8 Thüngersheim	- 1	ı	13.00	ı	13.30		ı	14.00	ı	14.30	I
16,5 RetzbZellingen	_	12.45	13.03		13.33		13.45	14.03		14.33	I
18,6 Himmelstadt	1	1	13.06	I	13.36	- 1	I	14.06	- 1	14.36	- 1
04.4 Karlotadt (Main)	- 1	12.52	13.11	13.29	13.41	- 1	13.52	14.11	14.29	14.41	1
24,4 Karlstadt (Main)	-	12.53	13.12	13.31	13.42		13.53	14.12	14.31	14.42	I
37,8 Nantenbach	- 1	>	13.20	ı	13.50	1	>	14.20	- 1	14.50	1
43,0 Lohr (Main)	- 1	Fulda	13.25	13.42	13.55	1	Fulda	14.25	14.42	14.55	1
49,4 Partenstein	1		13.31	ı	an	- 1		14.31	- 1	an	- 1
57,0 Wiesthal	- 1		13.37	ı		- 1		14.37	- 1		I
63,5 Heigenbrücken	_		13.43	ı				14.43			I
70,4 Laufach	1		13.49	I		- 1		14.49	- 1		- 1
74,2 Hösbach	- 1		13.52	- 1		- 1		14.52	- 1		1
77,7 Goldbach (b.1974)	- 1	RB	13.56	- 1		- 1	RB	14.56	- 1		1
80.9 Aschaffenb. Hbf	13.11	v.li.	14.00	14.05	RB	14.11	v.li.	15.00	15.05	RB	15.11
00,5 Additional Fibr	13.13	13.17	w.re.	14.07		14.13	14.17	w.re.	15.07		15.13
87,2 Kleinostheim	- 1	13.22		ı	Schöll	- 1	14.22		- 1	Schöll	1
89,4 Rückers.Schlucht	- 1	13.25		ı	-kripp.	- 1	14.25		- 1	-kripp.	1
92,3 Dettingen (Main)	- 1	13.28		ı	>		14.28		I	^	- 1
96,7 Kahl (Main)	_	13.32		ı	14.23	[20]	14.32		- 1	15.23	- 1
98,7 Großkrotzenburg	1	13.35		ı	14.26	1	14.35		- 1	15.26	1
102,2 Großauheim	- 1	13.38		- 1	14.30	- 1	14.38		- 1	15.30	1
104,1 <b>Hanau</b> Hbf	- 1	13.41		14.20	14.33		14.41		15.20	15.33	- 1
Hanau Hbf 692		13.42		14.21			14.42		15.21		
Offenbach Hbf	1	13.50		ı			14.50		1		- 1
Frankfurt (M) Hbf	13.39	14.00		14.36		14.39	15.00		15.36		15.39

In der Realität hat die unterfränkische Kreisstadt Karlstadt nur einen "einfachen Bahnhof", in dem stündlich RE und RB halten. Die Verzweigungen für den Regional- und Güterverkehr liegen 10 km weiter nördlich in Gemünden, und der Fernverkehr rast seit 1988 auf der Schnellfahrstrecke westlich daran vorbei.

Bei *FiT* wäre Karlstadt hingegen ein wichtiger Knotenbahnhof mit attraktiven Umsteigebeziehungen. Jede Stunde zur Minute 30 halten die Eilzüge nach Nürnberg und Frankfurt und bieten schnelle Anschlüsse nach Gemünden, Schweinfurt und Bamberg. Der Bahnhof wird dafür auf fünf Gleise erweitert (→ KBS 805).

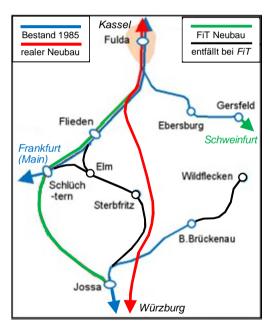
	Frankfurt (M) Hbf Offenbach Hbf Hanau Hbf 692	<b>12.21</b>   	<b>✓</b>	12.24   12.39		13.00 13.10 13.18	13.21   	<b>✓</b>	13.24   13.39		14.00 14.10 14.18	14.21   
	Zug	IC	RB	Е	RB	RB	IC	RB	Е	RB	RB	IC
km	<b>Hanau</b> Hbf	_	12.44	12.40		13.19	[37]	13.44	13.40		14.19	- 1
1,9	Großauheim	1	12.46	1		13.21	- 1	13.46	- 1		14.21	1
5,4	Großkrotzenburg	- 1	12.50	1		13.24	- 1	13.50	ı		14.24	1
7,4	Kahl (Main)	- 1	12.53	ı		13.27		13.53	ı		14.27	I
11,8	Dettingen (Main)	$\perp$	^	-		13.31	$\perp$	^			14.31	1
14,7	Rückers.Schlucht	- 1	Schöll	1		13.34	- 1	Schöll	ı		14.34	1
16,9	Kleinostheim	- 1	-kripp.	1		13.37	- 1	-kripp.	- 1		14.37	- 1
23.2	Aschaffenb. Hbf	12.47		12.53	v.li.	13.43	13.47		13.53	v.li.	v.li.	14.47
20,2	Asonanciis.	12.49		12.55	13.00	w.re.	13.49		13.55	w.re.	w.re.	14.49
	Goldbach (b.1974)	- 1		I	13.03		- 1		I	14.03		- 1
	Hösbach	I		I	13.07		I		I	14.07		1
	Laufach	- 1		1	13.10		- 1		- 1	14.10		1
40,6	Heigenbrücken			ı	13.16				ı	14.16		I
47,1	Wiesthal	- 1	RB	ı	13.22	Е	- 1	RB	ı	14.22	E	1
54,7	Partenstein	- 1	ab	1	13.28		- 1	ab	ı	14.28		1
61,1	Lohr (Main)	- 1	13.04	13.17	13.34	Fulda	- 1	14.04	14.17	14.34	Fulda	- 1
66,3	Nantenbach	- 1	13.09	- 1	13.39	>	- 1	14.09	ı	14.39	>	- 1
70 7	Karlstadt (Main)	I	13.18	13.29	13.48	14.07		14.18	14.29	14.48	15.07	- 1
13,1	ranstaat (Main)	- 1	13.19	13.31	13.49	14.08	- 1	14.19	14.31	14.49	15.08	1
85,5	Himmelstadt	- 1	13.24	1	13.54	- 1	- 1	14.24	ı	14.54	I	1
87,6	RetzbZellingen	- 1	13.27	_	13.57	14.14		14.27	ı	14.57	15.14	
91,3	Thüngersheim	_	13.30		14.00			14.30	ı	15.00		- 1
97,1	Veitshöchheim	- 1	13.35	ı	14.05	1	- 1	14.35	I	15.05	- 1	- 1
100,2	Würzburg-Zell	- 1	13.38	1	14.08	- 1	- 1	14.38	- 1	15.08	- 1	1
104,1	Würzburg Hbf	13.29	13.42	13.45	14.12	14.25	14.29	14.42	14.45	15.12	15.25	15.29
-	Würzburg Hbf 800	13.31		13.48			14.31		14.48		_	15.31
	Nürnberg Hbf	>		14.55			15.29		15.55			>
	München Hbf	15.57					17.09					17.57

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

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

#### a) Die geschichtliche Entwicklung der Fulda-Main-Bahn

Die *Fulda-Main-Bahn* besteht historisch aus zwei Teilen: Die 1868 eröffnete Strecke Frankfurt - Fulda - Bebra hatte im Bahnhof Elm eine Spitzkehre, in der alle Züge wenden mussten. Dabei wurde der *Distelrasen* bei Schlüchtern umfahren, der die Täler von Fulda und Kinzig trennt. Fünf Jahre später ging die Bahnlinie von Elm über Jossa nach Gemünden in Betrieb. Züge von Fulda nach Gemünden konnten in Elm durchfahren. Die Mehrzahl der Züge fuhr aber weiterhin von Fulda nach Frankfurt und musste in Elm "Kopf machen". Das änderte sich erst 1914 mit der Eröffnung des 3575 m langen Tunnels zwischen Flieden und Schlüchtern, der den *Distelrasen* unterfährt.



Nach dem Zweiten Weltkrieg änderten sich die Verkehrsströme durch die Deutsche Teilung. Die KBS 805 wurde ein Teil der wichtigen Nord-Süd-Strecke Hamburg - Hannover -Würzburg - München. Die kurvenreiche Trassierung zwischen Flieden und Jossa bremste den umfangreichen Fern- und Güterverkehr ab. Es war daher keine Überraschung. dass die erste Schnellfahrstrecke der Deutschen Bundesbahn von Hannover nach Würzburg geradlinig daran vorbei trassiert wurde. Allerdings fährt bis heute tagsüber nur ein ICE pro Stunde und Richtung zwischen Fulda und Würzburg, da die meisten Fahrgäste nach Frankfurt (M) wollen.

Auch im Nahverkehr gibt es tagsüber nur einen Stundentakt: Bis 2006 fuhren stündlich RB von Gemünden bis Jossa und zweistündlich weiter nach Fulda. Dann wurde auf Wunsch des *Rhein-Main-Verkehrsverbundes* der Zielpunkt von Fulda nach Schlüchtern verlegt, wo Anschlüsse nach Fulda und Frankfurt bestehen. In südlicher Richtung wurden die RB nach Würzburg und größtenteils darüber hinaus bis Schweinfurt oder Bamberg verlängert.

2006 gewann der bisherige Betreiber *DB Regio* die Ausschreibung des "Elektrischen Netzes Würzburg", zu dem auch die *Fulda-Main-Bahn* gehört. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 setzt sie neue Triebwagen des Typs *Alstom Coradia Continental* ein.

# b) Die FiT- Aus- und NeubaustreckeWürzburg - Karlstadt - Schlüchtern - Fulda

Die Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg war ein wichtiger Meilenstein in der deutschen Bahnpolitik. Die bis heute schlechte Auslastung ab Fulda zeigt aber, dass die südlichsten 100 km eine krasse Fehlplanung waren, da damals schon die meisten Züge den Großraum Frankfurt ansteuerten. Es wäre daher besser gewesen, die Schnellfahrstrecke von Hannover nach Frankfurt zu bauen und Würzburg über einen Abzweig bei Schlüchtern einzubinden.

**FIT** enthält daher eine Aus- und Neubaustrecke Würzburg - Karlstadt - Jossa - Schlüchtern. Die ICE brauchen zwar 36 (statt in der Realität 30) Minuten von Fulda nach Würzburg. Dafür können aber auch Regional- und Güterzüge die neue Trasse nutzen, die dadurch bei geringeren Kosten einen größeren Nutzen bringt.

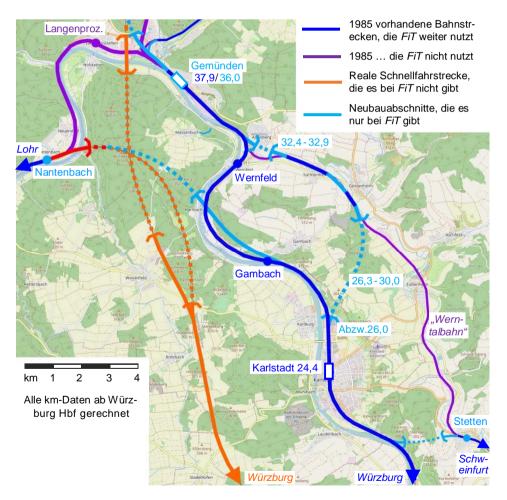
<u>Die reale Schnellfahrstrecke</u> ist von Bahnsteig zu Bahnsteig 93,2 km lang. Sie wurde außerhalb von Würzburg und Fulda komplett unabhängig vom vorhandenen Schienennetz neu gebaut. 39,2 km (= 42 %) liegen in 19 Tunneln, von denen mit 10.779 m der *Landrückentunnel* der mit Abstand längste ist. Unterwegs liegen die Betriebsbahnhöfe Rohrbach, Burgsinn und Mottgers, die aber keine Bahnsteige haben und daher nicht dem Personenverkehr dienen. 1995 kam die in Rohrbach nach Westen abzweigende *Nantenbacher Kurve* hinzu: Von 11,0 km Baulänge liegen 6,45 km (= 59 %) in 4 Tunneln mit Längen von 526 bis 3.941 m.

<u>Die FiT-Schnellfahrstrecke</u> ist von Bahnsteig zu Bahnsteig 103,4 km lang. Davon liegen nur 26,0 km (= 25,2 %) in 15 Tunneln, von denen der *Waizenbergtunnel* (südlich von Schlüchtern) mit 6,7 km der längste ist. Unterwegs können in den Bahnhöfen Karlstadt, Gemünden, Jossa und Niederzell Züge abbiegen oder überholt werden. Nur in Niederzell gibt es keine Bahnsteige für Personenverkehr, dafür aber eine zweigleisige Verbindung zum 1,5 km entfernten Bahnhof Schlüchtern.

Die Schnellfahrstrecke beginnt eigentlich erst in Würzburg-Zell, weil *FiT* im langgestreckten Hauptbahnhof "nur" das umfangreiche Gleisfeld neu geordnet hätte. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem *Ferngleispaar* nimmt von Ost nach West zu und erreicht 200 km/h erst am km 4. Das ist aber kein Problem, da alle ICE in Würzburg Hbf halten und dort bremsen bzw. beschleunigen.

Bei Zell liegen die Regionalgleise westlich, die Ferngleise in der Mitte und die Gütergleise östlich. Vor Veitshöchheim führt das Regionalgleis nach Norden auf einer Brücke über die Fern- und Gütergleise, um mehr gleichzeitige Zugfahrten zu ermöglichen. Erst ab km 7,2 muss das zusätzliche Gleispaar außerhalb vorhandener Bahnflächen gebaut werden.

Die Stationen Veitshöchheim, Thüngersheim, Retzbach-Zellingen und Himmelstadt sind relativ platzsparend und haben jeweils zwei leicht zugängliche Außenbahnsteige an den Regionalgleisen 1 und 4. Da der reale Bahnhof Retzbach-Zellingen drei Gleise und drei Bahnsteige hat, kommt *FiT* an seiner breitesten Stelle mit den vorhandenen Flächen aus.



Das mittlere Gleispaar 2 und 3 hat keine Bahnsteige und ist Fern- und Güterzügen vorbehalten. Die vorhandenen Gleisradien reichen bis Karlstadt größtenteils für bis zu 200 km/h, nur an drei Stellen muss die Trasse bis zu 20 Meter verschoben werden. 4 km vor Karlstadt überquert das neue Gleis von und nach Schweinfurt (→ KBS 811) die vier anderen Gleise und schwenkt dann parallel zu ihnen ein.

In der Realität hat die unterfränkische Kreisstadt <u>Karlstadt</u> nur einen "einfachen Bahnhof" mit 3 Gleisen und 3 Bahnsteigen, in dem stündlich RE und RB halten Die Verzweigungen für den Regional- und Güterverkehr liegen 10 km weiter nördlich in Gemünden, und der Fernverkehr rast seit 1988 auf der *Schnellfahrstrecke* westlich daran vorbei.

Bei *FiT* wäre Karlstadt hingegen ein wichtiger Knotenbahnhof mit attraktiven Umsteigebeziehungen. Jede Stunde zur Minute 30 halten die Eilzüge nach Nürnberg und Frankfurt und bieten schnelle Anschlüsse nach Gemünden, Schweinfurt und Bamberg. Der Bahnhof wird dafür auf fünf Gleise erweitert: Am westlichen Inselbahnsteig liegen die Gleise 1a, 1b und 2, dann folgen die Durchfahrgleise 3 und 4 und dann Gleis 5 am östlichen Seitenbahnsteig. Auf Gleis 1a wenden die RB nach Bad Brückenau und auf Gleis 1b die RB nach Schweinfurt, auf Gleis 2 halten alle Züge nach Würzburg und auf Gleis 5 alle Züge nach Lohr und die Eilzüge nach Fulda.

Nördlich der Bahnsteige ermöglichen Weichen, dass Züge zwischen den Gleisen 1 und 2 sowie 3 und 4 wechseln. Dann steigt das mittlere Gleispaar mit 10 ‰ an und biegt kreuzungsfrei nach Osten ab. Durch den 3,7 km langen *Ibbergtunnel* erreicht man die Trasse der eingleisigen Hauptstrecke Gemünden - Schweinfurt im Werntal. An dieser orientiert man sich auf den nächsten 4 km, muss aber für ausreichende Kurvenradien 2,5 km komplett neu bauen und in einem 500 Meter langen Tunnel dicht am Ortszentrum von Adelsberg vorbei fahren.

Im langgestreckten Bahnhof von <u>Gemünden</u> sind an der geradlinigen Trasse kaum Änderungen erforderlich. In der Realität hat der Bahnhof 14 Gleise, 9 davon mit Bahnsteigkanten. Bei *FiT* genügen 8 Gleise, 5 davon mit Bahnsteigkanten: Am östlichen Stumpfgleis 1a wenden die RB nach Bad Kissingen und auf Gleis 1 mit Seitenbahnsteig halten die Eilzüge nach Norden. Dann folgen die Durchfahrgleise 2 und 3, während zwischen den Gleisen 4 und 5 ein Inselbahnsteig liegt: Auf Gleis 4 halten die Eilzüge nach Süden und auf Gleis 5 die RB Karlstadt - Bad Brückenau in beiden Richtungen. *FiT* "spendiert" Gemünden eine zweite Bahnsteigunterführung etwa 200 Meter nordwestlich der vorhandenen vor dem Empfangsgebäude. Die neuen Bahnsteige liegen zwischen den beiden Unterführungen und verkürzen dadurch den Fußweg zur Stadtmitte.

r <i>FiT</i> -Strecke
3,7 km
0,5 km
1,3 km
2,1 km
0,7 km
0,8 km
0,1 km
0,6 km
1,0 km
6,7 km
1,5 km
4,0 km
1,5 km
0,8 km
0,7 km

Nordwestlich von Gemünden wären die größten Umbauten erforderlich, um mit einem Gleisradius von 3000 Metern weiter zu kommen. Dafür hätte *FiT* im Gegenzug auf die alten Bahntrassen nach Lohr und Burgsinn verzichtet. Das hätte bei gleichzeitiger Neugestaltung der Bundesstraße B 26 eine bessere Gesamtsituation ermöglicht.

Den Einmalberg unterfährt das neue Gleispaar in einem 1,3 km langen Tunnel. An der anschließenden Brücke über die Sinn erreicht es die Trasse der realen Schnellfahrstrecke, die sie bis kurz vor Burgsinn nutzt.

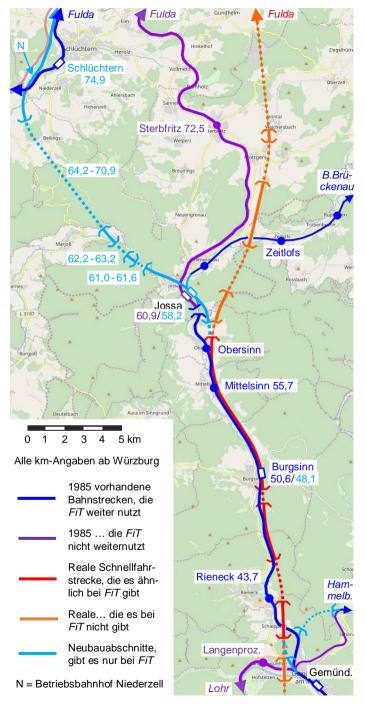
Am Bahnhof <u>Burgsinn</u> fahren die ICE aber nicht wie in der Realität auf zwei neuen Gleisen östlich vorbei. Sondern die bis 1988 genutzte Fläche wird (von West nach Ost) neu

verteilt: Auf Gleis 1 halten die RB Karlstadt - Bad Brückenau in beiden Richtungen vor dem Empfangsgebäude und auf Gl. 2 fahren Fern- und Güterzüge nach Süden durch. Auf Gl. 3 und 4 halten die Eilzüge am vorhandenen Inselbahnsteig und Güterzüge können überholt werden. (Bei Bedarf bleiben sie auch längere Zeit stehen, weil die Eilzüge problemlos zwischen Gleis 3 und 4 wechseln können.) Auf Gleis 5 fahren Fern- und Güterzüge nach Norden durch.

Von Burgsinn bis Obersinn baute die *DB* in der Realität eine neue zweigleisige Strecke mit Kurvenradien von mindestens 7000 Metern neben das vorhandene Gleispaar. *FiT* hätte "nur" die vorhandene Strecke um ein drittes Gleis erweitert und punktuell für Mindestradien von 4000 Metern neu trassiert.

Bei Obersinn bekommt die *FiT*-Strecke wieder eine neue Trasse, um in einem 4000-m-Radius nach Nordwesten abzubiegen. Nach zwei Sinnbrücken und einem kurzen Tunnel dazwischen erreicht sie den flachen Osthang des Sinntals. Dort liegt der neue Bahnhof <u>Jossa</u> mit fünf Gleisen, einem Seiten- und einem Inselbahnsteig und einer Unterführung, die sie verbindet. Der etwa 400 Meter entfernte reale Bahnhof wird dafür geschlossen: Er hat zwar sechs durchgehende Gleise, aber kaum Serviceeinrichtungen und weder Überdachung noch Unterführung.

Bei km 59 überquert das Gleispaar das nach Osten abbiegende Sinntal auf einer 30 Meter hohen Brücke und folgt der Jossa nach Nordwesten. Dazu benötigt es zwei Tunnel und eine Talbrücke. Bei Marjoß beginnt der 6,7 km lange *Waizen-*



bergtunnel, der bis zu 150 Meter unter der Erdoberfläche liegt. Nördlich von Bellings überquert das Gleispaar die Kinzig auf einer 50 Meter hohen Brücke und wendet sich in einem Bogen mit 2500 Meter Radius nach Osten

Die Mitte vom neuen Betriebsbahnhof Niederzell liegt 73,4 km von Würzburg Hbf entfernt. Das neue Gleispaar für Fernund Güterzüge nach Fulda führt geradeaus weiter. Auf den 30 km dorthin liegen fünf Tunnel mit einer Gesamtlänge von 8,5 km (Details → KBS 610).

Das Gleispaar für die Nahverkehrs- und Eilzüge biegt hinter Niederzell nach rechts zum 1,5 km entfernten Bahnhof Schlüchtern ab. Ab dort sind es auf der KBS 610 noch 29,2 km bis Fulda.

#### c) Die FiT- Regionalstrecke Karlstadt - Jossa - Bad Brückenau

Die ersten *FiT*-Pläne sahen vor, zwischen Karlstadt und Jossa "nur" die Bestandsstrecke für 200 km/h auszubauen und im Mischverkehr mit Fern-, Regional- und Güterzügen zu nutzen. Die ICE hätten dann (mit Reserven) 38 bis 39 Minuten von Würzburg nach Fulda gebraucht. Recht bald zeigte sich aber, dass die Kurvenradien in der Mainschleife nördlich von Karlstadt, bei Rieneck sowie zwischen Mittelsinn und Jossa viel zu eng sind. Aufweitungen kommen nicht in Frage, weil sie entweder Wohnbebauung oder sensible Naturräume zerstören.

Die zweite *FiT*-Phase enthielt auf den genannten Abschnitten neue Trassen, die sich so weit wie möglich an der realen *Schnellfahrstrecke* (SFS) orientierten. Dann hätten Rieneck, Mittelsinn und Obersinn aber neue Stationen gebraucht, die weit von den Bebauungsschwerpunkten entfernt liegen. Gleichzeitig hätten ihre Bahnsteige großen technischen Aufwand erfordert, damit die ICE in den großzügigen Kurvenradien 250 km/h fahren dürfen.

In der dritten Planungsphase sollten die Regionalzüge auf den genannten Abschnitten die alte Trasse mit den ortsnahen Stationen nutzen. Das hätte aber großen Aufwand für das mehrfache kreuzungsfreie Ein- und Ausfädeln in die *SFS* erfordert. Letztlich erschien es sinnvoller, den Regionalverkehr vollständig vom Fern- und Güterverkehr zu trennen, was auch die Wahrscheinlichkeit von Ver-



185237 fuhr am 13.6.17 mit einem Güterzug nach Norden in Burgsinn durch Gleis 4. Das Gleispaar der Schnellfahrstrecke liegt links vom Bildrand hinter einer Lärmschutzwand.

Franken in Takt (FiT), Tauber- u. Unterfranken 1995, © Jörg Schäfer, Dez. 2018 - Seite 50

spätungen verringert. Daher genügt ein separates Gleis von Karlstadt bis Jossa, nur zwischen Mittelsinn und Obersinn erhält *FiT* die vorhandene Trasse zweigleisig für "fliegende Zugkreuzungen" ohne längere Aufenthalte.

Die RB brauchen von Karlstadt nach Jossa 32 Minuten. Das ergäbe im geplanten Stundentakt lange Standzeiten für zwei Triebwagen und ihre Fahrer. Sinnvoller erscheint, die anschließende Zweigstrecke bis Bad Brückenau zu elektrifizieren und die Züge durchfahren zu lassen. Das klappt ebenfalls mit zwei Triebwagen, und die Kurstadt profitiert mit vielen attraktiveren Verbindungen.

- ➤ In Karlstadt, Gemünden und Burgsinn gibt es Gleisverbindungen zwischen Regionalstrecke und SFS. Im neuen Bahnhof Jossa liegt das RB-Gleis 5 Meter tiefer und biegt dann unter der SFS hindurch nach Osten ab. Es folgen noch 1,5 km eingleisiger Neubau, bis man am Ortsrand von Altengronau die Sinntalbahn erreicht (→ KBS 807). Der Bahnübergang der Staatsstraße entfällt dabei.
- ➤ Damit das Regionalgleis immer westlich der SFS liegt, bekommt es nördlich von Gemünden neben deren zweigleisigen Tunnel einen eigenen eingleisigen Tunnel. Ansonsten müssten sich alte und neue Trasse zwei mal auf Brücken kreuzen, was in Gemünden sehr aufwändige Straßenführungen erzwingt.

Frankfurt (M) Aschaffenb. Hb Karlstadt (M) 8		7.24 7.55 8.29	Nürnb.	10.00 9.12	9.37 8.55 9.29	Ingol.	11.00 10.12	8.37 10.05 9.31	Nürnb. >	11.00 10.12
Würzburg Hbf Karlstadt (M) 8	7. <b>35</b> 05 <b>7.51</b>	8.15 8.29	8.32 	8.35 8.51	9.15 9.29	9.32 	9.35 9.51	9.45 9.31	<b>10.32</b>	10.35 10.51
Zug	RE	RB	ICE	Ε	RB	ICE	Е	RB	ICE	Е
km Karlstadt (Mair > Wernfeld [verle 11,6 Gemünden	<i>'</i>	8.34 8.41 8.44	- ^ -	<b>8.52</b> > 59/00	9.34 9.41 9.44	[42] > I	<b>9.52</b> > 59/00	9.26 9.18 9.15	- ^ -	<b>10.52</b> > 59/00
< Rieneck 23,7 Burgsinn > Mittelsinn < Obersinn	8.08   	8.49 8.54 8.58 9.01	_ _ _ _	9.08   	9.49 9.54 9.58 10.01		10.08   	9.10 9.05 9.01 8.58	  50]   	11.08     
33,8 Jossa [verlegt] > Altengronau < Zeitlofs > Rupboden	8.16 > <	9.05 9.08 9.13 9.17	 	9.16 < > <	10.05 10.08 10.13 10.17	- v , v	10.16 < > <	8.54 8.51 8.46 8.42	- v	11.16 < > <
<ul> <li>Eckarts</li> <li>Brück. Staatsba</li> <li>Bad Brückenar</li> <li>50,5 Schlüchtern</li> </ul>		9.20 9.23 9.27 an	>	> < > 9.29	10.20 10.23 10.27 an	^	> < > 10.29	8.39 8.36 8.33 an	^	> < > 11.29
Schlüchtern 60 Fulda Frankfurt (M)	8.31 8.47	9.34 < 10.44	> 9.10	9.31 9.47	10.34 < 11.44	> 10.10	10.31 10.47	11.34 < 12.44	> 11.10	11.31 11.47

- ➤ Im "alten" Gleisbogen zwischen Karlstadt und Gemünden müssen Güterzüge nicht bremsen und können bis zu 100 km/h fahren. Daher bietet es sich an, ihn auch für "fliegende Überholungen" von Güterzügen zu nutzen. Auf dem Weg nach Süden müssen sie dabei kein Gleis der Gegenrichtung kreuzen.
- ➤ Im Bereich vom alten Bahnhof Rieneck bleiben auf etwa 1000 Meter Länge drei Gleise liegen. Nur das westlichste braucht einen Seitenbahnsteig, die beiden anderen dienen der längerfristigen Abstellung von Güterzügen.

## c) Das FiT- Fahrplanangebot

Auf der 1988 eröffneten Schnellfahrstrecke Würzburg - Fulda fährt heute (nördlich von Nantenbach) tagsüber immer noch nur ein ICE pro Stunde und Richtung. Das rechtfertigt die hohen Baukosten nicht. Bei *FiT* gäbe es daher "nur" eine Ausund Neubaustrecke: Diese könnten auch Regional- und Güterzüge nutzen und bei geringeren Kosten viel mehr Verbesserungen bringen!

Das spiegelt sich auch in der doppelten Anzahl der Züge in der Normalverkehrszeit: Von Würzburg fährt stündlich ein Eilzug nach Fulda und bietet an beiden

	Frankfurt (M) Hbf			8.16			9.16			10.16	
	Fulda	8.13	8.50	>	9.13	9.50	>	10.13	10.50	>	11.13
	Schlüchtern 605	8.29	>	9.26	9.29	>	10.26	10.29	>	11.26	11.29
	Zug	Е	ICE	RB	Е	ICE	RB	Е	ICE	RB	Е
	Schlüchtern	8.31	<b>\</b>	ab	9.31	<b>'</b>	ab	10.31	<b>~</b>	ab	11.31
km	Bad Brückenau	>	>	8.33	>	>	9.33	>	>	10.33	>
2,7	Brück. Staatsbad	<	<	8.36	<	<	9.36	<	<	10.36	<
4,8	Eckarts	>	>	8.39	>	^	9.39	^	>	10.39	>
7,2	Rupboden	<	<b>'</b>	8.42	<	<	9.42	<	<	10.42	<
10,4	Zeitlofs	>	>	8.46	>	>	9.46	>	>	10.46	>
14,7	Altengronau	<	<	8.51	<	<	9.51	<	<	10.51	<
16,7	Jossa [verlegt]	8.43	- 1	8.54	9.43	- 1	9.54	10.43	- 1	10.54	11.43
20,1	Obersinn	- 1	- 1	8.58	I	- 1	9.58	I		10.58	ı
,	Obersinn Mittelsinn	l I	 	8.58 9.01	l I	 	9.58 10.01	l I	 	10.58 11.01	l I
22,2		       8.51			           	l l [10]		         			   11.51
22,2 27,3	Mittelsinn	     8.51 		9.01	         	   [10] 	10.01	   10.51 		11.01	   11.51 
22,2 27,3 34,2	Mittelsinn Burgsinn	I I 8.51 I 59/00		9.01 9.05	   1   <b>9.51</b>   1	    10]   	10.01 10.05	I I 10.51 I 59/00		11.01 11.05	I I 11.51 I 59/00
22,2 27,3 34,2 39,6	Mittelsinn Burgsinn Rieneck	ı	^	9.01 9.05 9.10	ı	   [10]           >	10.01 10.05 10.10	I	^	11.01 11.05 11.10	I
22,2 27,3 34,2 39,6 42,8	Mittelsinn Burgsinn Rieneck <b>Gemünden</b>	I 59/00	1	9.01 9.05 9.10 9.15	I 59/00	1	10.01 10.05 10.10 10.15	J 59/00	•	11.01 11.05 11.10 11.15	J 59/00
22,2 27,3 34,2 39,6 42,8	Mittelsinn Burgsinn Rieneck <b>Gemünden</b> Wernfeld [verlegt]	59/00 >	- - >	9.01 9.05 9.10 9.15 9.18	59/00 >	 	10.01 10.05 10.10 10.15 10.18	59/00 >	>	11.01 11.05 11.10 11.15 11.18	59/00 >
22,2 27,3 34,2 39,6 42,8	Mittelsinn Burgsinn Rieneck <b>Gemünden</b> Wernfeld [verlegt] <b>Karlstadt</b> (Main)	59/00 > <b>9.08</b>	- - >	9.01 9.05 9.10 9.15 9.18 9.26	59/00 > 10.08	 	10.01 10.05 10.10 10.15 10.18 10.26	59/00 > 11.08	>	11.01 11.05 11.10 11.15 11.18 11.26	59/00 > 12.08
22,2 27,3 34,2 39,6 42,8	Mittelsinn Burgsinn Rieneck  Gemünden Wernfeld [verlegt] Karlstadt (Main)  Karlstadt (M) 805	59/00 > 9.08	- ^	9.01 9.05 9.10 9.15 9.18 9.26 <b>9.31</b>	59/00 > 10.08		10.01 10.05 10.10 10.15 10.18 10.26	59/00 > 11.08	> [18]	11.01 11.05 11.10 11.15 11.18 11.26	59/00 > 12.08
22,2 27,3 34,2 39,6 42,8	Mittelsinn Burgsinn Rieneck  Gemünden Wernfeld [verlegt] Karlstadt (Main)  Karlstadt (M) 805 Würzburg Hbf	9.08 9.09 9.25	 	9.01 9.05 9.10 9.15 9.18 9.26 9.31 9.45	59/00 > 10.08 10.09 10.25	 	10.01 10.05 10.10 10.15 10.18 10.26 10.31 10.45	59/00 > 11.08 11.09 11.25	> [18] I 11.28	11.01 11.05 11.10 11.15 11.18 11.26 11.31 11.45	59/00 > 12.08 12.09 12.25

Endstationen gute ICE-Anschlüsse. In Gemünden und Schlüchtern erreicht er die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 und 30. Von Karlstadt bis Jossa kommen stündliche RB hinzu, die nach Bad Brückenau abbiegen und daher auch diese Kurstadt attraktiv anbinden.

## **808 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 Bahnlinien 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 Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle RS1. Da die *EIB* Tickets an Automaten im Zug verkauft, wurden an den Stationen die Fahrkartenautomaten abgebaut.

Regionalen Güterverkehr gibt es nur noch in Hammelburg für Holz und die Bundeswehrkaserne. Neue Haltepunkte wurden 2005 für *Hammelburg Ost* und 2011 für *Kleingemünden* eröffnet.

Die *EIB*-Züge brauchen 55 bis 62 Minuten von Gemünden nach Bad Kissingen. Das ist für 30 km Luftlinie nicht sonderlich attraktiv, denn auf der gut ausgebauten Bundesstraße B 27 schafft man es in 30 bis 40 Minuten. Schuld daran ist die kurvenreiche Trassierung der *Saaletalbahn* aus dem 19.Jahrhundert, die fast jeder Windung des Saaletals folgt. Und der ungünstige Fahrplan, der Zeitpuffer für Zugkreuzungen in Gräfendorf und Elfershausen-Trimberg erfordert.

Um bei *FiT* attraktive Anschlüsse zu erreichen, müssen die Züge in 53 Minuten von Gemünden nach Bad Kissingen kommen. Das wird durch einen 1 km langen

Neubauabschnitt mit 750 Meter langem Tunnel erreicht: Er schneidet die enge Saaleschleife bei Weickersgrüben ab und verkürzt die Fahrstrecke um 1,8 km. Das bringt 3 Minuten, da die Züge zudem 80 km/h statt 50 km/h fahren können.

Das	hat	wiederum
zur F	olge,	dass man
nur e	ine K	reuzung in
Dieba	ach b	raucht.

Am realen Haltepunkt ist genug Platz, um ihn mit Rückfallweichen zu einer schlichten Kreuzungsstation auszubauen.

Wie in der Realität fahren die RB nach dem Fahrtrichtungswechsel in B. Kissingen nach Schweinfurt weiter und bieten attraktive Verbindungen in das Oberzentrum der Region.

7.13	8.13	9.13		Fulda	9.47	10.47	11.47
7.59	8.59	9.59		Gemünden 807	9.00	10.00	11.00
7.35	8.35	9.35		Würzburg Hbf	9.25	10.25	11.25
7.51	8.51	9.51		Karlstadt	9.08	10.08	11.08
7.59	8.59	9.59		Gemünden 807	9.00	10.00	11.00
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km	<b>Gemünden</b> Wolfsmünster Gräfendorf Michelaubrück	8.56	9.56	10.56
8.12	9.12	10.12	8,8		8.47	9.47	10.47
8.16	9.16	10.16	12,0		8.43	9.43	10.43
8.20	9.20	10.20	15,7		I	I	I
8.23	9.23	10.23	22,1	Morlesau	8.35	9.35	10.35
28/31	28/31	28/31		Diebach	28/31	28/31	28/31
8.35	9.35	10.35		<b>Hammelburg</b> Bf	8.24	9.24	10.24
8.37	9.37	10.37		Hammelburg Ost	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	33,3	WesthLangend.	8.18	9.18	10.18
8.45	9.45	10.45		ElfershTrimberg	8.14	9.14	10.14
8.50	9.50	10.50		Euerdorf	8.09	9.09	10.09
8.58	9.58	10.58		Bad Kissingen	8.02	9.02	10.02
9.01	10.01	11.01		Bad Kissingen 815	7.59	8.59	9.59
9.12	10.12	11.12		Ebenhausen	7.48	8.48	9.48
9.24	10.24	11.24		Schweinfurt Hbf	7.36	8.36	9.36

## 809 Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken (- Bischofsheim)

Die 17 km lange Nebenbahn von Jossa in Hessen nach Brückenau in Unterfranken wurde am 9.10.1891 eröffnet. Für die Verlängerung nach Wildflecken erteilte der bayerische Landtag 1904 die Genehmigung. Sie ging am 17.12.1908 in Betrieb. Eine Verbindung zur KBS 814 Bad Neustadt - Bischofsheim wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert und danach nicht mehr weiterverfolgt.

Ab 1937 transportierte die *Sinntalbahn* große Mengen Baumaterial für die Autobahn Fulda-Würzburg und den Truppenübungsplatz Wildflecken. Zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde sie durch Fliegerangriffe beschädigt und am 3.4.45 durch die Sprengung der Bahnbrücke bei Jossa vom restlichen Gleisnetz abgetrennt. Der Inselverkehr endete erst am 27.10.51 nach dem Wiederaufbau der Brücke.

Der Niedergang der Sinntalbahn begann in den 1960er Jahren: Die Deutsche Bundesbahn (DB) schloss nach und nach alle Güterverkehrsstellen und strich immer mehr Züge in Tagesrandlagen oder ersetzte sie durch Bahnbusse. Mitte der

1980er Jahre gab es nur noch montags bis freitags vier Personenzugpaare zwischen Jossa und Bad Brückenau, weiter nach Wildflecken kam man auf der Schiene sogar nur noch ein mal hin und zurück.

Das war besonders ärgerlich, weil man bei Zeitlofs täglich beobachten konnte, wie mit großem Aufwand eine Brücke der Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg über das Tal entstand. Da dort nur Fernzüge fahren sollten, durfte die Region davon keinen Nutzen erwarten. Beobachter hatten schon länger mit der "Angebotsumstellung" auf Busse östlich von Bad Brückenau gerechnet. Als die *DB* aber gleichzeitig mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke am 27.5.88 den gesamten Personenverkehr ab Jossa einstellte, bekam sie viele böse Reaktionen aus dem Sinntal.

Obwohl die *DB* die Gleisanlagen immer weiter verkommen ließ, waren noch bis 4.2.02 Güterzüge unterwegs. Dann übernahm die *Deutsche Regionaleisenbahn* die Infrastruktur. Bis zur endgültigen Stilllegung am 31.3.05 fanden immer wieder Sonderfahrten mit Dampfloks und Dieseltriebwagen statt. Ende 2009 stellte *DB Netz* den Antrag zum Abbau der Strecke. Lokale Initiativen und Fahrgastverbände konnten diesen bis 2016 verhindern, bekamen aber keine Unterstützung oder sogar Ablehnung von den Lokalpolitikern. 2017 war ihr Ziel erreicht und sie konnten die Gleise endlich herausreißen, um für viel Geld einen Radweg auf der Trasse zu bauen.

**FiT** hätte zumindest den 17,1 km langen unteren Abschnitt bis Bad Brückenau "gerettet": Der Berufs-, Schüler- und Freizeitverkehr dorthin wäre mit durchfahrenden Zügen nach Gemünden und Karlstadt wahrscheinlich umfangreicher

7.34 8.05 8.27	8.34 9.05 9.27	9.34 10.05 10.27		Karlstadt 807 Jossa Bad Brückenau	9.26 8.54 8.33	10.26 9.54 9.33	11.26 10.54 10.33
				Bus			
8.32	9.32	10.32	km	Bad Brückenau	9.27	10.27	11.27
8.37	9.37	10.37	3	Römershag	9.22	10.22	11.22
8.43	9.43	10.43	7	Riedenberg	9.16	10.16	11.16
8.49	9.49	10.49	11	Oberbach	9.10	10.10	11.10
8.55	9.55	10.55	15	Wildflecken	9.04	10.04	11.04
00/02	00/05	00/02	18	Oberwildflecken	54/59	57/59	54/59
9.07	>	11.07	21	Kreuzberg Feriend.	>	9.52	>
9.12	<	11.12	24	Haselbach (Rhön)	<	9.47	<
>	10.11	>	>	Oberweißenbrunn	8.48	>	10.48
9.17	10.17	11.17	27	Bischofsheim	8.42	9.42	10.42
9.21	10.21	11.21		Bischofsheim 814	8.38	9.38	10.38
9.29	10.29	11.29		Gersfeld (Rhön)	8.31	9.31	10.31
9.59	10.59	11.59		Fulda	8.01	9.01	10.01
9.38	10.38	11.38		Bischofsheim 814	8.21	9.21	10.21
9.56	10.56	11.56		Bad Neustadt (S)	8.04	9.04	10.04

als auf manch anderer heute noch betriebenen Strecke (→ KBS 807).

Weiter nach Wildflecken ist das Fahrgastpotenzial hingegen zu gering für einen Stundentakt auf der Schiene. *FiT* hätte die Stadt in einem ergänzenden Buskonzept für die Region so bedient, dass auch Verbindungen über die Rhönberge nach Gersfeld (KBS 814) und Hilders (KBS 577) entstehen.

## 810 Würzburg - Schweinfurt - Haßfurt - Bamberg

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

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

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

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

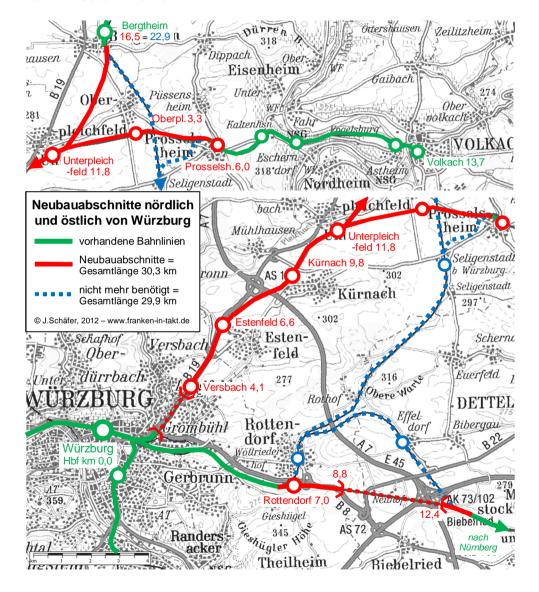
Zur Entlastung des Engpasses Würzburg - Gemünden schickte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) ab 1950 immer mehr Güterzüge über Bamberg, Schweinfurt und die *Werntalbahn* (→ KBS 812) nach Gemünden. Vor allem für diese elektrifizierte die *DB* 1971 die Gleise von Bamberg bis Waigolshausen. Rottendorf an der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

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

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

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

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



Franken in Takt (FiT), Tauber- u. Unterfranken 1995, © Jörg Schäfer, Nov. 2018 - Seite 57

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

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

	Frankfurt (M) 800 Aschaffenburg Karlstadt (Main) Würzburg Hbf	7.21 7.48   8.29	8.34 <	7.25 7.55 8.30 8.45			8.21 8.48   9.29	9.34 <	8.25 8.55 9.30 9.45			9.21 9.48   10.29
	Zug	<b>E</b> /RB	RB	RB	RE	RB	<b>E</b> /RB	RB	RB	RE	RB	<b>E</b> /RB
km 4,1 6,6 9,8	Würzburg Hbf WürzbVersbach Estenfeld Kürnach	8.35     	^ v ^ v	8.49 8.52 8.55 8.58	9.04	9.22 9.25 9.28 9.31	9.35    -  -	^ V ^ V	9.49 9.52 9.55 9.58	10.04     	10.22 10.25 10.28 10.31	10.35     
16,5	Unterpleichfeld Bergtheim Opferbaum	8.43   	<b>^                                    </b>	9.01 9.05 9.08		9.34 Volk- ach	9.43   	^ V ^	10.01 10.05 10.08	  -  -	10.34 Volk- ach	10.43   
25,6 30,6	Eßleben Waigolshausen Bergrheinfeld	  -     8.58	> 9.06 I 9.15	9.11 9.14 9.18 9.24	           	<b>E</b> ab	           	> 10.06 I 10.15	10.11 10.14 10.18 10.24	         	<b>E</b> ab	         
38,3	Schweinfurt Hbf Schweinfurt Mitte Schw. Mainkai	8.59 9.01 9.03	an	9.25 9.27 9.29	9.31 > <	9.34   9.37	9.59 10.01 10.03	an	10.25 10.27 10.29	10.31 > <	10.34   10.37	10.59 11.01 11.03
54,0 61,3	Schonungen Untertheres <b>Haßfurt</b> Zeil am Main	I I 9.16 9.22		9.33 9.40 9.46 an	Erfurt	         	I I 10.16 10.22		10.33 10.40 10.46 an	Erfurt	   10.50 	I I 11.16 11.22
81,2 86,6	EbelsbEltmann Staffelbach Oberhaid Bamberg	9.27 9.32 9.37 9.43			<b>k</b>	         	10.27 10.32 10.37 10.43			<b>\</b>	         	11.27 11.32 11.37 11.43
	Bamberg 820 Lichtenfels Erlangen Hbf Nürnberg Hbf	9.47 > 10.09 10.25	9.48 10.07		10.15 10.31	> 10.39	>	10.48 11.07		11.12 11.27	11.14 > 11.39 11.58	11.47 > 12.09 12.25

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

Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Lichtenfels Bamberg 820	7.35 7.50 > 8.13	8.02 8.20 > 8.46	8.33 8.48		8.53 9.12	8.35 8.50 > 9.10	9.02 9.20 > 9.46	9.29 9.45		9.53 10.12	9.35 9.50 > 10.13
Zug	RB/ <b>E</b>	E	RE	RB	RB	RB	E	RE	RB	RB	RB
km Bamberg 7,2 Oberhaid 12,6 Staffelbach 19,8 EbelsbEltmann	8.17 8.22 8.27 8.33	8.51     	<b>\</b>			9.17 9.22 9.27 9.33	9.51     	<b>~</b>			10.17 10.22 I 10.33
25,4 Zeil am Main 32,5 <b>Haßfurt</b> 39,8 Untertheres 49,3 Schonungen	8.38 8.44 I	9.10   	Erfurt	ab 9.15 9.20 9.27		9.38 9.44 I	10.10   	Erfurt	ab 10.15 10.20 10.27		10.38 10.44 I
54,3 Schw. Mainkai 55,5 Schweinfurt Mitte 56,8 <b>Schweinfurt</b> Hbf	8.57 8.59 9.01	9.23   9.26	> < 9.29	9.31 9.33 9.35	ab	9.57 9.59 10.01	10.23   10.26	> < 10.29	10.31 10.33 10.35	ab	10.57 10.59 11.01
63,2 Bergrheinfeld 68,2 Waigolshausen 71,8 Eßleben	9.02       	an RB	9.33     	9.36 9.41 9.45 9.48	9.45 I 9.53 >	10.02       	an RB	10.33       	10.36 10.41 10.45 10.48	10.45 I 10.53 >	11.02     
74,6 Opferbaum 77,3 Bergtheim 82,0 <b>Unterpleichfeld</b>	         	Vol- kach 9.25	  - 	9.51 9.54 9.58	v ^ v	       	Vol- kach 10.25	  -  -	10.51 10.54 10.58	v ^ v	   11.16
84,0 Kürnach 87,2 Estenfeld 89,7 WürzbVersbach 93,8 <b>Würzburg</b> Hbf	             	9.28 9.31 9.34 9.38	           	10.01 10.04 10.07 10.11	^ v ^ v	         	10.28 10.31 10.34 10.38	         	11.01 11.04 11.07 11.11	^	         
Würzburg Hbf Karlstadt (Main) Aschaffenburg Frankfurt (M) 800	9.31   10.12 10.39			10.15 10.29 11.05 11.35	> 10.26	10.31   11.12 11.39			11.15 11.29 12.05 12.35	> 11.26	11.31   12.12 12.39

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

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

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

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

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

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

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

Der regelmäßige Personenverkehr endete schon am 28.9.68, aber auch danach kamen immer wieder Sonderzüge aus ganz Süddeutschland zur Winzerstadt in der Mainschleife. Vor allem das Mineralöltanklager der Bundeswehr in Volkach

sorgte für hohes Frachtaufkommen. Dennoch ließ die *Deutsche Bahn AG* (DB) Ende 1991 den letzten Güterzug fahren. Am 28.5.94 legte die DB die *Mainschleifenbahn* schließlich still.

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



Seit 2003 pendelt die Mainschleifenbahn erfolgreich zwischen Seligenstadt und Volkach. Am Bahnhof Seligenstadt unterbrach die Deutsche Bahn AG leider die Gleisverbindung. Daher wenden die Schienenbusse an einem schlichten Bahnsteig 200 Meter weiter nördlich. (Links das Gleispaar der Hauptstrecke.)

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

verkehr, der großen Zuspruch fand und seither im Sommerhalbjahr an allen Wochenenden angeboten wird.

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

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

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

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

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

## 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 erschwert. Die seit 2010 im Sommerhalbjahr über die Werntalbahn fahrenden Fahrradzüge Bamberg - Aschaffenburg halten daher auch nicht zwischen Gemünden und Schweinfurt.

Bei *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 Neubau (mit 2 km Tunnel) genügt, um die Bahnlinien zu verbinden.

Güterzüge können dadurch auch bei FiT durchs Werntal nach Frankfurt und Fulda fahren und Personenzüge erreichen die Kreisstadt Karlstadt endlich direkt. Auch die

7.24	8.24	9.24	Frankfurt (M) Hbf	10.36	11.36	12.36
7.55	8.55	9.55	Aschaffenburg Hbf	10.05	11.05	12.05
8.29	9.29	10.29	Karlstadt (Main) 805	9.31	10.31	11.31
8.15	9.15	10.15	Würzburg Hbf	9.45	10.45	11.45
8.29	9.29	10.29	Karlstadt (Main) 805	9.31	10.31	11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34 8.39 8.43 8.47 8.51	9.34 9.39 9.43 9.47 9.51	10.34 10.39 10.43 10.47 10.51	km Karlstadt (Main) 5,8 Stetten 8,2 Thüngen 13,1 Müdesheim 17,6 Arnstein (Unterfr)	9.26 9.20 9.16 9.12 9.08	9.56 9.50 9.46 9.42 9.38	10.56 10.50 10.46 10.42 10.38
8.55	9.55	10.55	21,6 Gänheim	9.04	9.34	10.34
58/01	58/01	58/01	23,8 Mühlhausen	58/01	58/01	58/01
9.06	10.06	11.06	29,3 Waigolshausen	8.53	9.23	10.23
9.15	10.15	11.15	40,7 <b>Schweinfurt</b> Hbf	8.45	9.15	10.15
9.25	10.25	11.25	Schweinfurt Hbf	8.35	9.35	10.35
9.46	10.46	11.46	Haßfurt 810	8.14	9.14	10.14

Anschlussverbindungen nach Lohr und Würzburg würden schneller, sodass viel mehr Fahrgäste kämen und sich Personenzüge wieder lohnen.

#### 814 Schweinfurt - Gerolzhofen

Die 49,9 km lange Strecke Schweinfurt - Gerolzhofen - Kitzingen war eine der längsten Nebenbahnen der *Bundesbahndirektion Nürnberg*. Sie verläuft im westlichen Vorland des Steigerwaldes, und Gerolzhofen bezeichnet sich gern als "Tor zum Steigerwald". Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Mainbrücke in Kitzingen von Truppen der Deutschen Wehrmacht gesprengt und trotz jahrelanger Bemühungen der Städte Kitzingen und Gerolzhofen nicht wieder aufgebaut. Die Züge endeten daher im Vorstadtbahnhof Kitzingen-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 schließlich der letzte Personenzug nach Etwashausen, und am 29.5.87 wurde auch der Abschnitt Schweinfurt - Gerolzhofen auf Busverkehr umgestellt.

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

**FIT** hätte den Personenverkehr zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen 1987 natürlich nicht eingestellt. 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.

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

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

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

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

## 815 Schweinfurt - Bad Kissingen / Bad Neustadt - Meiningen

Das Königreich Bayern und das Herzogtum Sachsen-Meiningen schlossen 1868 einen Staatsvertrag für die Bahnlinie Schweinfurt - Neustadt (S) - Meiningen. Den Bau und die Verwaltung der gesamten Strecke übernahm die bayerische Staatsbahn, die Kosten trugen die beiden Staaten für ihre eigenen Abschnitte.

1871 wurde zunächst die "Flügelbahn" von Schweinfurt über Ebenhausen nach Bad Kissingen eröffnet. 1874 folgten die 64 km von Ebenhausen über Neustadt nach Meiningen, wo die Züge am "Bayerischen Bahnhof" neben dem Bahnhof der Werrabahn (→ KBS 585) endeten. 1884 wurde die KBS 580 von Erfurt über Suhl nach Ritschenhausen fertig und sorgte für erheblichen Nachfragezuwachs: Züge von Schweinfurt nach Erfurt fuhren zum Teil über Meiningen und zum Teil über das Verbindungsgleis Ritschenhausen - Grimmenthal daran vorbei. Von 1908 bis 1913 wurde das zweite Streckengleis Schweinfurt - Ritschenhausen verlegt.

Zu ihrer Glanzzeit Mitte der 1930er Jahre fuhren sechs Schnellzugpaare auf der KBS 815, darunter der D13 Rom - Schaffhausen - Stuttgart - Halle - Berlin. Dazu kamen Kurswagendurchläufe von Bad Kissingen, Hamburg, Mailand, Genua (-Ventimiglia), Konstanz, Freudenstadt, Saarbrücken und Neapel.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs sprengte die deutsche Wehrmacht einige Brücken, ansonsten überstand die Strecke den Krieg unversehrt. Die Schäden wurden schnell behoben und schon bald fuhren wieder Züge in bescheidenem Umfang. Allerdings wurden sie schon bald wieder durch die neue Grenze zwischen Mühlfeld (in Bayern) und Rentwertshausen (in Thüringen) unterbrochen.

In der DDR leiteten die Verantwortlichen die meisten Züge von Meiningen ab Rentwertshausen auf die Nebenbahn nach Römhild um. 1946 bauten sie das zweite Gleis und die Verbindungskurve bei Ritschenhausen ab. 1949 folgte das Gleis von Rentwertshausen zur Zonengrenze. Die 10,7 km lange Nebenbahn nach Römhild verlor 1968 den Personen- und 1970 den Güterverkehr und wurde anschließend abgebaut. Danach endeten alle Züge in Rentwertshausen.

In der BRD fuhren die Züge zunächst nur bis Mellrichstadt. Erst ab 1947 erreichten sie wieder Mühlfeld. Das zweite Gleis brauchte man ohne Durchgangsverkehr nicht mehr und baute es von 1947 bis 1950 ab. Das Verkehrsaufkommen ging ab Ende der 50er Jahre immer mehr zurück, daher fuhr 1971 der letzte Zug nach Mühlfeld. Mellrichstadt war erneut der Endbahnhof der Strecke, die trotz des geringen Verkehrs immer noch als Hauptbahn galt.

1978 schloss die *Deutsche Bundesbahn* (DB) alle Bahnhöfe zwischen Bad Neustadt und Mellrichstadt für den Personenverkehr. Die ersatzweise angebotenen Busse wurden aber schlecht genutzt und ihr Fahrplan in den Folgejahren immer weiter gekürzt. Weder Zug noch Bus rentierten sich nördlich von Bad Neustadt und die *DB* plante ab Mitte der 1980er Jahre, den Schienenverkehr einzustellen. Die eingeleiteten Schritte stoppte sie aber nach dem "Fall der Mauer".

Schon vor der formellen deutschen Wiedervereinigung vereinbarten *Reichs*- und *Bundesbahn* den Lückenschluss. Das war rechtlich kein Problem, da der Abschnitt zwar größtenteils abgebaut, aber offiziell nie stillgelegt oder gar entwidmet worden war. Formell handelte es sich daher nur um eine Streckensanierung. 1990 wurden Erdbarbeiten durchgeführt und 1991 das neue Gleis verlegt. Dessen Lage wurde teilweise geringfügig verschoben, um fast durchgehend 100 km/h zu ermöglichen. Die letzte Lücke wurde im August 1991 geschlossen und die Strecke am 28.9.91 feierlich wiedereröffnet.

1993 baute die Reichsbahn die Verbindungskurve bei Ritschenhausen wieder auf, wodurch Züge von Erfurt nach Schweinfurt wieder an Meiningen vorbei fahren konnten. Kurzzeitig lebte der Fernverkehr mit den D-Zug-Paaren 2152/2153 Würzburg - Berlin und 2154/2155 Würzburg - Cottbus wieder auf. In den Folge-

jahren wurden daraus *InterRegios* (IR) und die Laufwege immer wieder geändert. Das war der Nachfrage natürlich abträglich, worauf die *Deutsche Bahn AG* zur Jahrtausendwende mit der gänzlichen Einstellung des Fernverkehrs reagierte.

Seit 2004 betreibt die *Erfurter Bahn* (EiB) mit RegioShuttle-Triebwagen ihren *Unterfranken-Shuttle* von Schweinfurt nach Meiningen täglich im Zweistundentakt, bis Mellrichstadt verdichtet sie das Angebot zeitweise zum annähernden Stundentakt. Hinzu kommen alle zwei Stunden RE von Würzburg über Schweinfurt nach Bad Kissingen und Erfurt. Dafür setzt die *DB* Neigetechnik-Triebwagen ein,

13.04 13.27	13.51 > 14.26	14.04 14.27	14.51 > 15.26	15.04 15.27		Bamberg 810 Würzburg Hbf Schweinfurt Hbf	14.56 14.33	15.09 > 14.34	15.56 15.33	16.09 > 15.34	16.56 16.33
Е	RB∕▲	Е	RB∕▲	Е		Zug	Е	∕₹RB	Е	∕₹RB	Е
13.31       13.40	13.35 13.40 13.44 13.47	14.31     14.40	14.35 14.40 14.44 14.47	15.31     15.40	km 6,5 10,1 13,2	Schweinfurt Hbf Oberwerrn [reakt.] Poppenhausen Ebenhausen	14.29             	15.25 15.19 15.15 15.12	15.29       15.19	16.25 16.19 16.15 16.12	16.29       16.19
>	13.50 13.55 13.59	^ v ^	14.50 14.55 14.59	^ v ^	^ v v	1,5 Oerlenbach 6,2 Arnshausen 9,4 <b>B.Kissingen</b>	<b>^ ^ ^</b>	15.09 15.04 15.01	^ V ^	16.09 16.04 16.01	<b>^ V ^</b>
13.49 13.54 13.59	Gemü. ab	14.45 14.51   14.59	Gemü. ab	15.49 15.54 15.59	25,9 31,3	Rottershaus. [neu] Münnerstadt Niederlauer	14.14 14.08   14.01	Gemü. an	15.10 15.05 15.01	Gemü. an	16.14 16.08   16.01
14.01     	14.04 14.07 14.11 14.14	15.01     	15.04 15.07 15.11 15.14	16.01     	39,6	Bad Neustadt (S) Heustreu [reakt.] Unsleben [reakt.] Oberstreu [reakt.]	13.59     	14.56 14.52 14.48 14.45	14.59     	15.56 15.52 15.48 15.45	15.59     
14.11       14.19	14.18 14.22 14.25 14.28	15.11     15.19	15.18 15.22 15.25 15.28	16.11     16.19	54,1 57,4	Mellrichstadt Mühlfeld [reakt.] Nordheim [neu] Rentwertshausen	13.48       13.40	14.41 14.37 14.34 14.31	14.48     14.40	15.41 15.37 15.34 15.31	15.48     15.40
             	14.31 14.34 14.37 >	         	15.31 15.34 15.37 >	         	64,7 67,5	Bibra Wölfershausen Ritschenhausen <b>Grimmenthal</b>	   36         13.31	14.28 14.25 14.22 >	         	15.28 15.25 15.22 >	     15.31
14.31 14.43	۸ ۸	15.31 15.43	v v	16.31 16.43		Grimmenthal 584 Suhl	13.29 13.17	۷ ۸	14.29 14.17	۷ ۸	15.29 15.17
14.33 14.39	< 14.45	15.33 15.39	< 15.45	16.33 16.39		Grimmenthal 584 Meiningen	13.27 13.21	< 14.15	14.27 14.21	< 15.15	15.27 15.21

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

die nach baulichen Streckenanpassungen bis zu 160 km/h erreichen. Die meisten Züge von EB und DB werden im Bahnhof Ebenhausen "geflügelt".

Der Lückenschluss zwischen Mellrichstadt und Rentwertshausen wäre bei *FiT* wie in der Realität baldmöglichst nach der deutschen Wiedervereinigung erfolgt. Man hätte dabei aber schon das künftige Fahrplanangebot berücksichtigt und auf 2 km zwischen Rentwertshausen und Bibra das zweite Gleis wieder aufgebaut, damit sich die RB ohne Zeitverlust ausweichen können. Die Verzweigung nach Grimmenthal und Meiningen hätte man bahntechnisch vor den Haltepunkt Wölfershausen gelegt. Ab dort gäbe es wieder zwei Gleise, allerdings ohne weitere Weiche bis Ritschenhausen. Bahnsteige gäbe es nur am östlichen Gleis, das die RB nach Meiningen benutzen.

Das reale Angebotskonzept ist nördlich von Bad Neustadt nicht effektiv, weil die RB auf ehemaligem DDR-Gebiet für kleine Dörfer (wie Wölfershausen und Bibra) halten, wenige Kilometer weiter in "Westdeutschland" aber an größeren Orten (wie Oberstreu und Unsleben) vorbei fahren.

**FIT** hätte schon 1995 fast alle Züge im leicht merkbaren Stundentakt gefahren und auf die nicht so große Nachfrage mit kurzen Triebwagen reagiert. In Bad Neustadt würde bedarfsgerecht ein Triebwagen abgekuppelt, der über Bischofsheim nach Fulda fährt (→ KBS 814).

Nur Rottershausen, Niederlauer und vier Stationen nördlich von Suhl müssten sich mit abwechselnden Eilzughalten im Zwei-Stunden-Takt begnügen. Die RB halten auch an den grün hervorgehobenen 2 neuen und 5 reaktivierten Stationen.

Leider muss man in Ebenhausen 28 Minuten auf die Anschlüsse "übers Eck" von Bad Kissingen nach Bad Neustadt warten. Für viele Fahrgäste wären bei *FiT* ver-

7.35 7.59	8.35 8.59	9.35 9.59		Schweinfurt Hbf Bad Kissingen 815	9.25 9.01	10.25 10.01	11.25 11.01
#	₩.			Bus		₩.	
8.10	9.04	10.10	km kn	n <b>Bad Kissingen</b> Bf	8.56	9.56	10.56
8.17	>	10.17	> 5	Hausen (Saale)	>	9.48	>
<	9.12	<	6 <	Nüdlingen	8.47	<	10.47
8.26	9.26	10.26	15 11	Bad Bocklet	8.33	9.39	10.33
8.36	9.36	10.36	22 18	3 Unterebersbach	8.23	9.29	10.23
8.48	9.48	10.48	30 26	Abzw. Hohenroth	8.11	9.17	10.11
8.56	9.56	10.56	35 3°	1 Bad Neustadt Bf	8.04	9.10	10.04
9.01	10.01	11.01		Bad Neustadt 815	7.59	8.59	9.59
9.29	10.29	11.29		Grimmenthal	7.31	8.31	9.31

taktete Regiobusse durch das Saaletal eine gute Alternative. Die Fahrten über Hausen würden um die Mittagszeit 6 Minuten verschoben, um die Wartezeiten in der Richtung der stärkeren Nachfrage zu verkürzen.

## 816 Bad Neustadt (Saale) - Bischofsh. - 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.

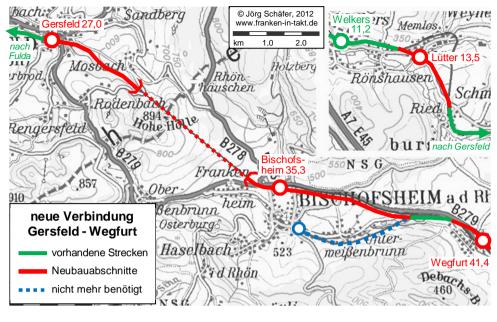
1885 ging auf bayerischer Seite die 18,9 km lange Nebenbahn von Neustadt a.d. Saale zur Kleinstadt Bischofsheim in Betrieb, die etwa 1.300 Einwohner zählte. 80 Jahre lang war sie für die Region das verkehrliche Rückgrat, vor allem der Güterverkehr mit Basalt, Holz und auch Braunkohle war wichtig. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) investierte ab 1960 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 endete schließlich am 27.5.89.

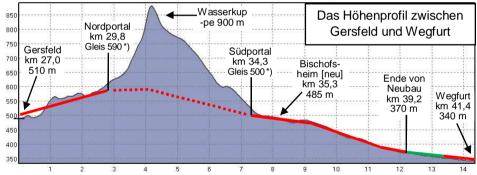
Auf hessischer Seite ging 1888 die 23,4 km lange Nebenbahn von Bronnzell (an der Hauptstrecke Fulda - Hanau) nach Gersfeld in Betrieb. Die Endstation wurde für die geplante Verlängerung nach Bischofsheim extra 20 Meter höher angelegt. Die Entwicklung verlief wie auf bayerischer Seite, und 1989 schien es nur noch eine Frage der Zeit zu sein, wann auch nach Gersfeld der letzte Zug fährt.

1993 geschah dann aber mit dem *Rhönbahnvertrag* zwischen dem Landkreis Fulda und der *DB* 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, daher waren 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.

FiT hätte erhebliche Einsparungen an der überdimensionierten ICE-Strecke Fulda - Würzburg ermöglicht (→ KBS 807). 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:





- ➤ 2,2 km langer Neubauabschnitt 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 Neubauabschnitt von Gersfeld bis westlich von Wegfurt, der mit einem 4,5 km langen Tunnel den Rhön-Höhenzug unterfährt. Bischofsheim erhält einen neuen Bahnhof 700 Meter nördlich der Stadt neben der Bundesstraße B 279.

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

- ➤ 1,3 km langer gemeinsamer Neubau von Bahnlinie und paralleler B 279 zur Ortsumfahrung von Wegfurt. Dadurch werden beide zwar 0,2 km länger, aber dennoch beschleunigt.
- Die alte straßenbahnähnliche Trasse durften Züge nur mit 30 km/h befahren. Die dadurch längere Fahrzeit würde erfordern, dass die RB mindestens an einer weiteren Station nicht mehr halten.

## 817 (Eisenach -) Meiningen - Hildburghausen - Eisfeld

1841 schlossen die Herzogtümer Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg und Gotha sowie Sachsen-Meiningen einen Staatsvertrag zum Bau einer Bahnstrecke von Eisenach nach Coburg. 1845 folgte die Vereinbarung mit dem Königreich Bayern zur Anbindung an die Ludwig-Süd-Nord-Bahn in Lichtenfels und 1855 bekam die neu gegründete Werra-Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke.

Am 18.2.1856 fand der erste Spatenstich statt und schon am 1.11.1858 wurden die 130 km von Eisenach bis Coburg feierlich eröffnet. Die 21 km lange Lücke bis Lichtenfels wurde im Januar 1859 geschlossen. Es gab 17 Empfangsgebäude, 10 Lokschuppen, eine Betriebswerkstätte, 22 Wohnhäuser für Bahnbeamte, 128 Bahnwärterhäuschen, 179 Wegübergänge, 63 Unter-/Überführungen, 31 Brücken und einen Tunnel bei Förtha. Sämtliche Kunstbauten wurden für zwei Gleise vorbereitet. Tatsächlich verlegt wurde ein zweites Gleis aber bis 1910 nur auf den Abschnitten Eisenach - Bad Salzungen (26,7 km), Schwallungen - Wasungen (3,5 km), Meiningen - Grimmenthal (7,1 km) und Coburg - Creidlitz (4,6 km).

1858 benötigten die Personenzüge ungefähr vier Stunden von Eisenach nach Coburg, 1934 brauchte der Schnellzug von Eger über Bayreuth und Lichtenfels nach Eisenach 2:10 Stunden. 1939 befuhren werktags ein Schnellzug, zwei Eilzüge und fünf Personenzüge die *Werrabahn*.

Am 1.10.1895 übergab die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft alle ihre Strecken für 25 Millionen Mark an den preußischen Staat. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Herzogtum in die Freistaaten Coburg und Sachsen-Gotha aufgeteilt, die sich 1920 dem Freistaat Bayern bzw. dem neuen Land Thüringen anschlossen. Die Werrabahn gehörte dessen ungeachtet bis 1945 komplett zur Reichsbahn-direktion Erfurt. Im Personen- und Güterverkehr hatte die Nebenfernstrecke vor allem für Franken und Südthüringen große Bedeutung.

Am 8.4.45 endete nach Brückensprengungen in Eisfeld der durchgängige Bahnbetrieb. Er wurde nicht wieder aufgenommen, weil die neue innerdeutsche Grenze zwischen Eisfeld (in Thüringen) und Görsdorf (in Bayern) lag. Schon ab 1949 fuhren die Züge von Süden her nur noch bis Tiefenlauter, da es in Görsdorf kaum Nachfrage gab: Der kleine Ort lag jenseits der Grenze in Thüringen und war nach Verschärfung der Grenzkontrollen nicht mehr erreichbar.

Am 10.4.45 wurden auch drei Bögen der Mainbrücke bei Schney gesprengt. Sie bekam aber bis zum Oktober 1945 einem Behelfsüberbau für maximal 20 km/h. Erst Anfang 1969 wurde er durch einen 130 Meter langen Neubau ersetzt. Auf dem Gebiet der DDR demontierte die sowjetische Besatzungsmacht bis 1949 das zweite Streckengleis. Dennoch erbrachte die *Deutsche Reichsbahn* unter schwierigen Rahmenbedingungen vor allem im Güterverkehr Höchstleistungen.

In der BRD elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) als eine der ersten Strecken die 21 km von Lichtenfels nach Coburg, um die "Verbundenheit zwischen dem Freistaat Bayern und dem 1920 mit ihm vereinigten Coburger Land zu demonstrieren." Betrieblich brachte es den Vorteil, dass die elektrischen Züge aus Nürnberg ein Ersatzziel für Saalfeld an der unterbrochenen KBS 835 bekamen. 1975 wurde der Fahrdraht nach Neustadt verlängert und seit 1991 fahren die Züge nach Sonneberg weiter (→ KBS 833).

Nördlich von Coburg verlagerte die *DB* den Personenverkehr schon in den 1950er Jahren auf eine Buslinie nach Rottenbach. Güterzüge kamen noch bis zum 1.7.76 nach Tiefenlauter. Im Jahr darauf baute die *DB* die Gleise bis Dörfles-Esbach ab und verkaufte die Grundstücke teilweise. Bis zur "Wende" wurden drei Gebäude auf der früheren Trasse gebaut, was bis heute als Ausrede dafür dient, dass die *Werrabahn*-Lücke bis heute nicht geschlossen wurde.

1990 brauchten die Reichsbahnzüge mit Dieselloks und vierachsigen Personenwagen von Eisenach nach Eisfeld 165 bis 180 Minuten. Seit 2001 fährt die *Süd-Thüringen-Bahn GmbH* (STB) mit *RegioShuttle*-Dieseltriebwagen im Stundentakt, wobei die Reise rund zwei Stunden dauert. Seit 2002 fährt jeder zweite Zug nach Sonneberg weiter (→ KBS 832).



Noch viele Jahre nach der Wende fuhren bunte Zuggarnituren durch das Werratal. Jörg Schäfer fotografierte am 30.5.97 eine vierachsige Reichsbahn-Diesellokomotive mit zwei Reisezugwagen bei Hildburghausen.

Zwischen Lichtenfels, Coburg und Sonneberg wurde das Angebotskonzept seit 1991 mehrmals geändert. Auf der ganzen Linie fuhren immer mindestens stündlich elektrische Züge, zwischen Lichtenfels und Coburg kamen RE aus Nürnberg oder RB nach Bad Rodach dazu.

Der Lückenschluss im Schienennetz zwischen Coburg und Hildburghausen über Bad Rodach oder Eisfeld wird immer wieder ohne konkrete Ergebnisse diskutiert. Das öffentliche Verkehrsangebot kann mit sporadischen Bussen zwischen Coburg, Eisfeld und Suhl nicht überzeugen. Daher nutzen die meisten Bürger mit dem PKW das seit 1990 großzügig ausgebaute Straßennetz.

**FiT** unterstellt eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik in der BRD seit 1985. Daher wären *Reichs*- und *Bundesbahn* beauftragt worden, unmittelbar nach den Lückenschlüssen bei Sonneberg und Mellrichstadt (→ KBS 815 und 833) den

Wiederaufbau zwischen Coburg und Eisfeld zu planen. In der Euphorie nach der Wiedervereinigung hätte man auch das formell als Streckensanierung behandeln und die Besitzer der drei Häuser auf der Trasse großzügig entschädigen können. 1992 wären dann die Erdarbeiten durchgeführt und das neue Gleis für bis zu 100 km/h verlegt worden. Spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Herbst 1993 wären bei *FiT* wieder Eilzüge von Eisenach über Meiningen und Coburg nach Lichtenfels gefahren.

In der Realität wurde der <u>Bahnhof Grimmenthal</u> bis 1993 so wieder aufgebaut, wie er bis 1945 aussah: Nördlich vom Empfangsgebäude lagen die Gleise von und nach Suhl an einem Inselbahnsteig mit Unterführung. Und südlich vom Empfangsgebäude die Gleise von und nach Hildburghausen an zwei Seitenbahnsteigen ohne Unterführung. Das hatte beim Umsteigen weite Fußwege zur Folge und zwang teilweise auch dazu, Gleise ebenerdig zu überschreiten.

FiT hätte den Bahnhof mit vier Hauptgleisen an zwei Inselbahnsteigen ganz neu gebaut. Das vereinfacht die Orientierung wesentlich und macht die Fußwege beim Umsteigen bequemer und kürzer. Westlich vom Bahnhof hätte das Gleis nach Meiningen keine Brücke über das Gleis nach Ritschenhausen bekommen, weil ohnehin keine gleichzeitigen Durchfahrten (mit Anschlussverlusten!) gewünscht sind. Dafür hätte FiT ein neues Gleis bis kurz vor Untermaßfeld verlegt und an das

11.37 12.00 12.11 12.27		12.37 13.00 13.11 13.27		13.37 14.00 14.11 14.27		Eisenach Bad Salzungen Wernshausen Meiningen 585	14.23 13.59 13.49 13.33		15.23 14.59 14.49 14.33		16.23 15.59 15.49 15.33
Е	Bus	Е	Bus	Е		Zug	Е	Bus	Е	Bus	Е
12.34	12.38	13.34	13.38	14.34	km	Grimmenthal	13.26	14.22	14.26	15.22	15.26
I	12.43	- 1	13.43	- 1	I	Belrieth	I	14.16	ı	15.16	- 1
I	12.48	I	13.48	I	6,4	Vachdorf	- 1	14.11	I	15.11	- 1
I	12.55	ı	13.55	ı	I	Henfstädt	I	14.04	ı	15.04	I
12.45	13.00	13.45	14.00	14.45	13,5	Themar	13.14	14.00	14.14	15.00	15.14
12.51	>	13.51	>	14.51	19,4	Reurieth	13.08	>	14.08	>	15.08
- 1	Sch-	- 1	Sch-	- 1		weitere	- 1	Sch-	ı	Sch-	- 1
12.57	leus.	13.57	leus.	14.57	25,5	Hildburghausen	13.02	leus.	14.02	leus.	15.02
I		14.01			28,8	Heßberg (Werra)	12.58				14.58
13.04		14.05		15.04	32,9	Veilsdorf	12.54		13.55		14.54
13.08		I		15.08	36,7	Harras	I		13.51		I
13.13		14.13		15.13	40,5	Eisfeld	12.47		13.47		14.47
13.16	13.17	14.16	14.17	15.16		Eisfeld 830	12.44	13.17	13.44	14.17	14.44
13.31	>	14.31	>	15.31		Coburg Hbf	12.29	>	13.29	>	14.29
13.49	<	14.49	<	15.49		Lichtenfels	12.11	<	13.11	<	14.11
	13.58		14.58			Sonneberg 833		13.58		14.58	

separate Gleis der KBS 815 von Ritschenhausen nach Meiningen angebunden. Dadurch müssen die Eilzüge aus Eisfeld in Grimmenthal nicht auf den Gegenzug warten und kommen 5 Minuten früher in Meiningen an. (Auf den Eilzug aus Erfurt muss man nicht warten, weil er selber einen *Flügelzug* nach Meiningen abkuppelt.)

- ➤ Die Eilzüge fahren auf ganzer Länge im Stundentakt, um das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer zu fördern. Das ermöglicht auch, mit attraktiven Reisezeiten alle Stationen (außer Vachdorf) mindestens zweistündlich zu bedienen.
- > Zwischen Grimmenthal und Themar liegen mehrere größere Orte, von denen nur Vachdorf einen Bahnanschluss bekam. Eine eigene RB rentiert sich dafür nicht, aber eine vertaktete Regiobuslinie. Der Eilzug hält dafür nicht mehr in Vachdorf und wird um eine weitere Minute beschleunigt.

Gleichzeitig mit der Entscheidung für den Lückenschluss Coburg - Eisfeld hätte *FiT* den Planungsauftrag für die Neu- und Ausbaustrecke Suhl - Schleusingen - Eisfeld vergeben. (So weit wie möglich in Abstimmung mit der neuen Autobahn A73, die in einigen Bereichen bescheidener als in der Realität ausgefallen wäre → *FiT* -Konzept für das Jahr 2010.)

# 819 Haßfurt - Königsberg - Hofheim

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

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

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

FiT hätte den Personenverkehr auf der Zweigstrecke natürlich nicht eingestellt, sondern zum regelmäßigen Stunden- bis Zweistundentakt erweitert. Der Fahrplan wird dadurch erschwert, dass es in Haßfurt keinen Integralen Taktknoten gibt und die Züge nach Bamberg und Schweinfurt mit bis zu 8 Minuten Abstand halten. Ein Triebwagen kann die KBS 819 daher nur mit unsymmetrischen Fahrzeiten im Stundentakt bedienen. Um die besseren Anschlüsse der Nachfrage anzupassen, wird der Fahrplan mittags um 30 Minuten verschoben:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bestandsstrecke Lichtenfels - Kronach - Saalfeld baute die *Deutsche Bahn AG* (DB) bis 1995 wieder durchgehend zweigleisig mit Oberleitung aus. Weitere Ver-

besserungen unterblieben aber, weil man den vermeintlichen Nutzen der *NBS* über Erfurt nicht beeinträchtigen wollte. Mit kürzere Reisezeiten auf der Bestandsstrecke hätte sie ja noch weniger Zeitvorteile gebracht ...

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Saalfeld (Saale) Kronach	7.41 			7.45 8.38		8.33 9.15		S	onneb. 9.31		9.41 
Lichtenfels 835	8.32			8.51		9.28			9.51		10.32
Zug	IC	RB	RB	Е	RB	IR	RB	RB	RE	RB	IC
km Lichtenfels	8.33		8.38	8.53		9.29		9.38	9.53		10.33
6,2 Bad Staffelstein	- 1		8.42	8.58		- 1		9.42	9.58		- 1
11,7 Ebensfeld	- 1		8.47	ı				9.47	- 1		- 1
13,3 Reundorf-Grundf.	- 1		8.49	ı				9.49	- 1		- 1
17,6 Zapfendorf	I		8.53	I	Ebern			9.53	I	Ebern	-
19,8 Ebing	- 1		8.55	ı	>	- 1		9.55	ı	>	1
24,3 Breitengüßbach	- 1		8.59	I	9.28	- 1		9.59	- 1	10.28	- 1
26,3 Kemmern	- 1		9.01	I	9.31	- 1		10.01	- 1	10.31	- 1
28,4 Hallstadt	- 1		9.04	ı	9.34			10.04	- 1	10.34	- 1
31,9 Bamberg	8.48	ab	9.08	9.12	9.38	9.45	ab	10.08	10.12	10.38	10.48
or,o bumberg	8.50	9.03	>	9.14	an	9.47	10.03	>	10.14	an	10.50
33,9 BambGereuth	- 1	9.05	Würz	ı		- 1	10.05	Würz	- 1		- 1
39,5 Strullendorf	- 1	9.10	-burg	ı		- 1	10.10	-burg	- 1		- 1
43,1 Hirschaid	I	9.13		9.21		- 1	10.13		10.21		- 1
45,8 Buttenheim	$\perp$	9.16		ı		1	10.16				- 1
49,0 Eggolsheim	- 1	9.19		I		- 1	10.19		- 1		- 1
54,7 Forchheim Nord	- 1	9.23		ı		- 1	10.23		- 1		- 1
56.0 Forchheim	- 1	9.26		9.29		9.59	10.26		10.29		- 1
50,0 T <b>O</b> TOTILICITI		an		9.30		10.00	an		10.30		- 1
70,8 Erlangen	9.09			9.39		10.09			10.39		11.09
86,7 Fürth Hbf	- 1			9.50		- 1			10.50		- 1
94,3 <b>Nürnberg</b> Hbf	9.25			9.58		10.25			10.58		11.25

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

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

# 821 Erlangen - Herzogenaurach

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

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

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

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

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

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

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

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

12.34 12.45 13.00	13.04 13.15 13.30	13.34 13.45 14.00	14.15	14.45		Nürnberg Hbf Fürth Hbf PGossen-Str. 892	14.25 14.14 13.59	14.44	15.14		
<c11></c11>	<c11></c11>	<c11></c11>	<c11></c11>	<c11></c11>		Zug	<c11></c11>	<c11></c11>	<c11></c11>	<c11></c11>	<c11></c11>
13.04 13.06 13.09 13.11	13.35 13.37 13.40 13.42	14.04 14.06 14.09 14.11	14.37 14.40	15.06 15.09	1,0 3,7	Erlangen Hbf Paul-Gossen-Str. Er-Bruck Rosenau Frauenaurach	13.56 13.53 13.50 13.48	14.22 14.19	14.53 14.50	15.22 15.19	15.56 15.53 15.50 15.48
13.13 13.16 13.18 13.20 13.22	44/47 13.50 13.52 13.54 13.56	14.13 14.16 14.18 14.20 14.22	14.50 14.52 14.54	15.16 15.18 15.20	9,2 10,1 11,0	Kriegenbrunn Niederndorf Hauptendorf Herzogenaur. Ost <b>Herzogen. Schütt</b>	13.46 13.43 13.41 13.39 13.38	14.09 14.07 14.05	14.43 14.41	15.09 15.07 15.05	15.39

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

10.15 10.30		12.15 12.30	13.15 13.30	14.15 14.30		Bamberg Forchheim 892	12.45 12.30		14.45 14.30	15.45 15.30	16.45 16.30
10.02 10.21 10.29		12.02 12.21 12.29	13.02 13.21 13.29	14.02 14.21 14.29		Nürnberg Hbf Erlangen Hbf Forchheim 892	12.58 12.39 12.31		14.58 14.39 14.31	15.58 15.39 15.31	16.58 16.39 16.31
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
10.34 10.38 10.41 10.44		12.34 12.38 12.41 12.44	13.34 13.38 13.41 13.44	14.34 14.38 14.41 14.44	km 4,3 7,0 9,4	Forchheim Hausen Heroldsbach x Poppendorf	12.26 12.21 12.17 12.14		14.26 14.21 14.17 14.14	15.26 15.21 15.17 15.14	16.26 16.21 16.17 16.14
10.47 10.51 10.55 10.59		12.47 12.51 12.55 12.59	13.47 13.51 13.55 13.59	14.47 14.51 14.55 14.59	15,4 19,4	Zeckern Adelsdorf x Gremsdorf <b>Höchstadt</b> (Aisch)	12.11 12.07 12.03 12.00		14.11 14.07 14.03 14.00	15.11 15.07 15.03 15.00	16.11 16.07 16.03 16.00
11.00 11.03 11.08 11.11 11.13		13.00 13.03 13.08 13.11 13.13		15.00 15.03 15.08 15.11 15.13	25,4 30,6 33,5	Lonnerstadt Uehlfeld x Dachsbach Gerhardshofen	11.59 11.56 11.51 11.48 11.46		13.59 13.56 13.51 13.48 13.46	14.59 14.56 14.51 14.48 14.46	15.59 15.56 15.51 15.48 15.46
11.17 11.21 11.24 11.27	ab 12.32 12.35	13.17 13.21 13.24 13.27	14.17 14.21 14.24 14.27	15.17 15.21 15.24 15.27	42,3 44,5	x Gutenstetten Diespeck Neustadt (A) Mitte <b>Neustadt</b> (A) West	11.41 11.38 11.35 11.33	an 12.28 12.25	13.41 13.38 13.35 13.33	14.41 14.38 14.35 14.33	15.41 15.38 15.35 15.33
11.34 11.55	12.36 12.57	13.34 13.55	14.34 14.55	15.34 15.55		Neustadt (A) West B.Windsheim 883	11.26 11.05	12.24 12.03	13.26 13.05	14.26 14.05	15.26 15.05
11.30 11.55		13.30 13.55	14.30 14.55	15.30 15.55		Neustadt (A) West Nürnberg Hbf 891	11.29 11.05		13.29 13.05	14.29 14.05	15.29 15.05

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen; An Wochenenden wenden stattdessen zweistündlich die RB aus Bad Windsheim in Neustadt (A) Mitte.

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

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

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

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

#### 823 Forchheim - Ebermannstadt

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

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

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

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

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

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

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

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

# 824 (Museumsbahn) Ebermannstadt - Behringersmühle

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

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



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

Franken in Takt (FiT), Tauber- u. Unterfranken 1995, © Jörg Schäfer, Nov. 2018 - Seite 89

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

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

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

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

# 825 Bamberg - Scheßlitz (- Hollfeld - Bayreuth)

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

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

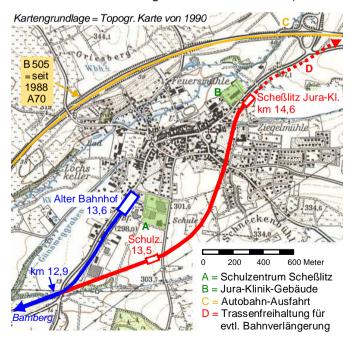
Für die Straße galt das schon damals nicht, denn die Strecke Bamberg - Scheßlitz - Thurnau - Bayreuth fand sich schon 1937 im Grundnetz der *Reichsautobahnen*. Kriegsbedingt begannen die Arbeiten erst Anfang der 1960er Jahre, und ab 1972 war die autobahnähnliche Bundesstraße B 505 (zunächst mit einer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

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

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

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

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



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

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

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

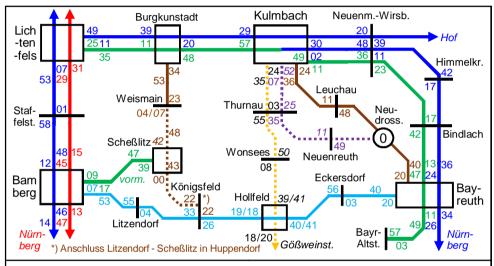
7.04 7.34 8.09	8.04 8.34 9.09	<b>12.35</b> 12.59 13.43 <b>13.02</b>			Würzburg Hbf Schweinfurt Hbf Bamberg 820 Nürnberg Hbf	<b>10.25</b> 10.01 9.17 <b>9.58</b>	<b>11.25</b> 11.01 10.17 <b>10.58</b>	15.56 15.26 14.51 15.25	16.56 16.26 15.51
7.51 8.13	8.51 9.10	13.20 13.46	14.20 14.46		Erlangen Bamberg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

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

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

etwa 50 Minuten. Mit Umsteigen in Lichtenfels dauert es im *FiT*-Fahrplan 1995 hingegen 71 bis 74 Minuten – in der Realität waren es sogar 1½ Stunden!

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



Jeder Strich stellt eine Zug- oder Busfahrt dar. Durchgezogene Linien fahren stündlich und gestrichelte Linien zweistündlich. *Kursive Minutenzahlen* weisen auf ungerade Stunden hin.

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

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

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

#### 826 Bamberg - Breitengüßbach - Ebern (- Maroldsweisach)

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

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

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

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

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

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

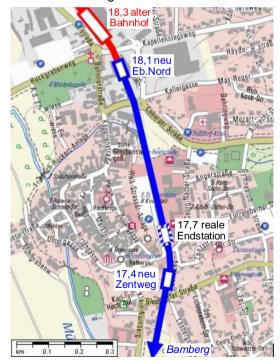
Nach dem Rückzug der Bundeswehr aus Ebern stellte die *DB* den Güterverkehr am 21.11.01 nördlich vom Tanklager bei Baunach ein. Die Stadt Ebern erwarb das fast 2.000 m² große Bahnhofsgelände für 300.000 DM, ließ alle Gebäude abreißen und nutzte es für Gewerbeflächen und einen großzügigen neuen Kreisverkehr.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

Am 1.1.2010 kam die KBS 826 in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg*. Von April bis Juni 2011 wurde sie komplett gesperrt und Schienen und Schotter erneuert. So weit es noch Weichen gab, baute man sie (mit Ausnahme vom Tanklager Baunach) nicht wieder ein. Das zulässige Tempo wurde von 50 auf 60 km/h angehoben und dadurch endlich ein Stundentakt möglich. Seit dem 12.6.11 setzt

das Verkehrsunternehmen agilis RegioShuttles der Baureihe 650 ein. Weiter nach Maroldsweisach fahren aber montags bis freitags nur noch 6 Busse!

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bei *FiT* gäbe es täglich einen leicht merkbaren Fahrplan mit jeweils stündlichen Eilzügen nach Hof und RB nach Bayreuth. Die Eilzüge begegnen sich in Kulmbach und Münchberg und bieten dadurch sehr gute Anschlüsse zu den Zweigstrecken nach Thurnau (→ KBS 829) und Helmbrechts (→ KBS 838). Zwischen Marktschorgast und Hof bedienen sie vier Stationen nur abwechselnd im 2-Stunden-Takt, um den *Integralen Taktknoten* in Hof zur Minute 30 zu erreichen.

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

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

#### Gesamtverkehr Kulmbach - Neuenmarkt-Wirsberg siehe KBS 841

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

# **829 Kulmbach - Thurnau - Neudrossenfeld** (- Bayreuth)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags fahren beide Linien jeweils stündlich

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

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

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