

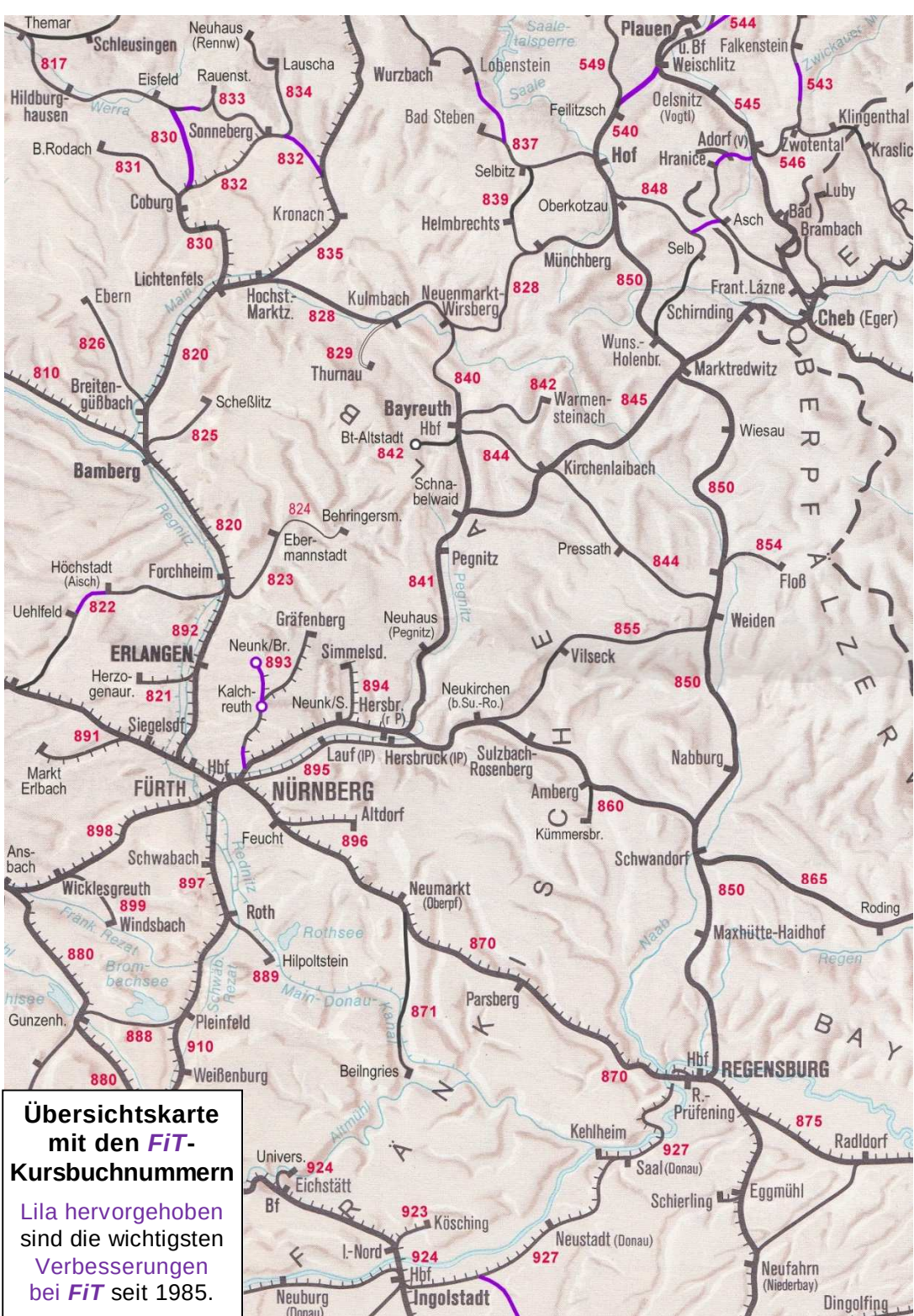
FRANKEN *in* TAKT

Oberfranken + Oberpfalz 1995

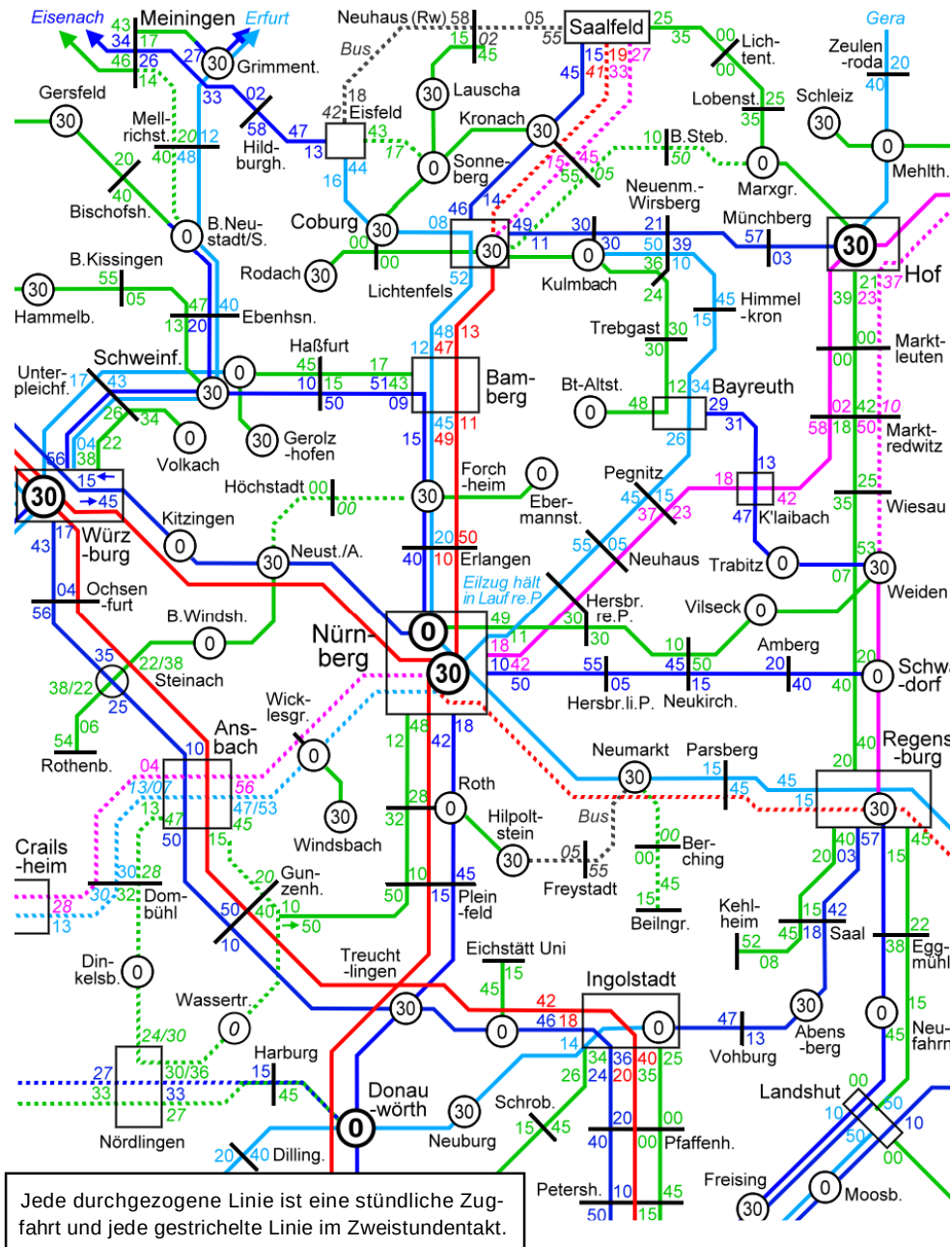


Die Kursbuch-Nummern 830 bis 889

Ein *Integraler Taktfahrplan*
von Jörg Schäfer



Grafischer Fahrplan 1995 für die Normalverkehrszeit



830 Lichtenfels - Coburg - Eisfeld (- Meiningen / Suhl)

Die Geschichte der 151 km langen *Werrabahn* Eisenach - Lichtenfels wird bei der KBS 817 ausführlich beschrieben. Sie wurde 1858 zunächst eingleisig eröffnet und nach der ständigen Verkehrszunahme vor allem im Nordabschnitt zweigleisig ausgebaut. Östlich von Grimmenthal betraf es nur die 4,6 km von Coburg bis Creidlit, welche die Nebenbahn nach Rossach mitbenutzte.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Herzogtum *Sachsen-Coburg und Gotha* 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 *Reichsbahndirektion 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 einen Behelfsüberbau für maximal 20 km/h. Erst Anfang 1969 wurde er durch einen 130 Meter langen Neubau ersetzt. Auf dem Gebiet der DDR demonitierte die sowjetische Besatzungsmacht bis 1949 das Gleis von Eisfeld bis zur Grenze.

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 833).

Zwischen Lichtenfels, Coburg und Sonneberg wurde das Angebotskonzept seit 1991 immer wieder geändert. Auf der ganzen Linie fuhr 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 ausgebauten Straßennetz.

FIT unterstellt eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik seit 1985. Daher wären *Reichs-* und *Bundesbahn* beauftragt worden, unmittelbar nach den Lückenschlüssen bei Sonneberg und Mellrichstadt (→ KBS 815 und 833) den Wiederaufbau von Coburg nach 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 Fahrplanwechsel im Herbst 1993 wären dann wieder Eilzüge von Eisenach über Meiningen und Coburg nach Lichtenfels gefahren.

➤ Der Abschnitt Dörfles-Esbach - Eisfeld wird mit Oberleitung wieder aufgebaut. Die elektrischen Eilzüge aus Nürnberg wenden in Eisfeld, da es auf den folgenden 110 km bis Eisenach keinen Fahrdrat gibt. In Eisfeld sind bequeme Anschlüsse zum Dieseltriebwagen nach Meiningen am Bahnsteig gegenüber bei **FIT** selbstverständlich.

➤ Um bei den Zugkreuzungen keine Zeit zu verlieren, hätte **FIT** auf drei (zusammen 10 km langen) Abschnitten das zweite Gleis wieder aufgebaut: Block Seehof (km 5,3) bis Ebersdorf, Coburg Hbf - Dörfles-Esbach und Heßberg - Hildburghausen.

➤ Die Eilzüge und die Anschluss-RB nach Meiningen wären bei **FIT** schon 1995 auf ganzer Länge im Stundentakt gefahren, um das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer zu fördern. Das ermöglicht auch, mit attraktiven Reisezeiten alle Stationen (außer dem einsam gelegenen Bahnhof Görsdorf in km 36,2) mindestens zweistündlich zu bedienen.



Weil die Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt östlich an Coburg vorbeiführt, wurde in den Bahnhof bis 2016 kaum investiert. Am 19.6.01 traf Jörg Schäfer auf 111 166 vor dem Doppelstock-RE aus Nürnberg und 218 309 vor dem 3-Wagen-Zug nach Rodach.

7.02	7.35	8.02	8.35	9.02	Nürnberg Hbf	9.58	10.23	10.58	11.23	11.58
7.48	8.15	8.48	9.12	9.48	Bamberg	9.12	9.45	10.12	10.48	11.12
8.07	8.31	9.07	9.27	10.07	Lichtenfels 820	8.53	9.29	9.53	10.33	10.53
E	RB	E	RB	E	Zug	E	RB	E	RB	E
8.09	8.35	9.09	9.35	10.09	km Lichtenfels	8.51	8.25	9.51	9.25	10.51
	8.38		9.38		2,6 Schney		8.21		9.21	
8.17	8.44	9.17	9.44	10.17	9,7 Ebersdorf (b.Cob.)	8.42	8.15	9.42	9.15	10.42
	8.48		9.48		12,8 Grub am Forst		8.11		9.11	
	8.51		9.51		15,5 Niederfüllbach		8.08		9.08	
	8.53		9.53		16,8 Creidlitz [verlegt]		8.06		9.06	
	8.56		9.56		19,6 Co-Frankenbrücke		8.03		9.03	
8.26	8.58	9.26	9.58	10.26	20,8 Coburg Hbf	8.33	8.01	9.33	9.01	10.33
8.28	9.01	9.28	10.01	10.28	24,9 Dörfles-Esbach	8.31	7.58	9.31	8.58	10.31
	Ro-	[31]	Ro-		31,3 Tiefenlauter		Ro-	[28]	Ro-	
8.36	dach	9.36	dach	10.36	42,6 Eisfeld	8.23	dach	9.23	dach	10.23
8.44		9.44		10.44		8.16		9.16		10.16
8.47	8.49	9.47	9.49	10.47	Eisfeld 	9.13	9.11	10.13	10.11	11.13
>	9.14	>	10.14	>	Schleusingen	>	8.46	>	9.46	>
<	9.39	<	10.39	<	Suhl	<	8.21	<	9.21	<
9.02		10.02		11.02	Hildburghsn. 817	8.57		9.57		10.57
9.26		10.26		11.26	Grimmenthal	8.34		9.34		10.34
9.33		10.33		11.33	Meiningen	8.27		9.27		10.27

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 teilweise parallel liegenden neuen Autobahn A73. Dank der Bahnlinie hätte man weniger KFZ prognostiziert und die A73 in einigen Bereichen bescheidener als in der Realität gebaut.)

Zwischen Suhl und Schleusingen nutzt die neue Bahnverbindung teilweise die Trasse der 1911 eröffneten Nebenbahn. Auf ihr wären 1995 keine Züge mehr gefahren, weil die Bauarbeiten für den Ausbau bis 100 km/h die Vollsperrung erfordern. Als Ersatz wären *Regiobusse* im Stundentakt mit guten Anschlüssen an beiden Endstationen unterwegs. Von Erfurt muss man nach Coburg und Lichtenfels nicht (in Suhl und Eisfeld) zwei mal umsteigen, da man in Grimmenthal die gleichen Eilzüge erreicht.

831 (Lichtenfels -) Coburg - Meeder - Rodach

Schon beim Bau der 1859 eröffneten *Werrabahn* (→ KBS 830) wurde eine Trasse über Rodach geprüft, allerdings eine aufwändigere Variante über Eisfeld realisiert. Weitere Pläne verschwanden in den nachfolgenden Jahrzehnten ebenfalls „in der Schublade“. Erst 1890 konnte das *Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha* den Bahnbau finanzieren und der *Werrabahn-Gesellschaft* die Konzession zum Bau und Betrieb erteilen. Am 15.6.1891 erfolgte der Baubeginn und schon ein Jahr später wurde die Strecke am 27.6.1892 feierlich eröffnet.

Am 1.10.1895 ging die Strecke im Rodachtal mit allen anderen Strecken der *Werrabahn-Gesellschaft* in Staatseigentum über und wurde fortan von der Preußischen Staatsbahn betrieben. Eine Verlängerung von Rodach über Ummerstadt nach Hildburghausen kam genauso wenig zustande wie die „Grabfeldebahn“ über Maroldsweisach und Königshofen nach Neustadt/Saale. Nicht einmal die 8 km kurze Lücke nach Streufdorf an der Schmalspurbahn von Hildburghausen nach Lindenau-Friedrichshall wurde geschlossen.

Nach dem Ersten Weltkrieg ging der Freistaat Coburg durch einen Volksentscheid im Freistaat Bayern auf. Die Bahnlinien gehörten aber weiterhin zur *Reichsbahndirektion Erfurt*. Im Kursbuch von 1934 fand man in der Tabelle 165d täglich 6 Personenzüge in beiden Richtungen mit Fahrzeiten von mindestens 40 Minuten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg geriet der „Coburger Zipfel“ in eine Randlage, weil er auf drei Seiten von DDR-Gebiet umschlossen wurde. Das Verkehrsaufkommen ging dadurch erheblich zurück. Ab 1982 stellte die *Deutsche Bundesbahn* den Zugbetrieb nach Rodach am Wochenende ein. „Retter der Nebenbahn“ war das überdurchschnittlich hohe Schüleraufkommen.

Nach der Regionalisierung des Bahnverkehrs 1996 wurde der Fahrplan verdichtet und auch am Wochenende fahren wieder Züge. Der Stundentakt wurde aber erst 2011 eingeführt. Seither betreibt *agilis* die KBS 831 mit RegioShuttle-Triebwagen. Wegen vieler unbeschränkter Bahnübergänge ist die Reisegeschwindigkeit mit 44 km/h recht bescheiden. Güterzugverkehr findet nur noch bis Coburg-Neuses zum Müllheizkraftwerk statt.

Bei *FiT* hätte die KBS 831 schon 1995 einen täglichen Stundentakt bekommen. Das ist bei einer Fahrzeit von 26 Minuten nicht mit einem Triebwagen möglich, der nur zwischen Coburg und Rodach pendelt. Daher fahren die Züge nach Lichtenfels weiter und zwei Triebwagen bekommen (mit 6 Minuten Wendezeit in Rodach und 10 Minuten Wendezeit in Lichtenfels) komfortable Einsatzpläne. Die umsteigefreie Verbindung nach Lichtenfels (wo es viele gute Zuganschlüsse gibt) erhöht natürlich auch die Attraktivität für die Fahrgäste.

In Coburg sind die Abfahrtszeiten zu den Eilzügen der *Werrabahn* (→ KBS 830) um eine halbe Stunde versetzt. Dadurch wird es möglich, dass die Anschluss-

7.35 7.58	7.35 7.58	7.35 7.58	Lichtenfels Coburg 830	9.25 9.01	9.25 9.01	9.25 9.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km Coburg	8.58	9.58	10.58
8.04	9.04	10.04	2,0 Coburg-Neuses	8.55	9.55	10.55
8.07	9.07	10.07	4,0 Beiersdorf	8.52	9.52	10.52
8.11	9.11	10.11	6,1 Wiesenfeld	8.48	9.48	10.48
8.14	9.14	10.14	7,8 Meeder	8.45	9.45	10.45
8.17	9.17	10.17	9,8 Kleinwalbur	8.42	9.42	10.42
8.21	9.21	10.21	12,2 Großwalbur	8.38	9.38	10.38
8.27	9.27	10.27	17,6 Rodach	8.33	9.33	10.33
8.32	8.32	8.32	Rodach 	8.28	8.28	8.28
8.45	8.45	8.45	Stressenhausen	8.15	8.15	8.15
8.55	8.55	8.55	Hildburghausen	8.05	8.05	8.05

busse ab Rodach in Hildburghausen die Eilzüge erreichen, die sich dort zur Minute 00 begegnen.

In der Realität halten die RB nur an den 6 schwarzen Stationen. *FiT* reaktiviert Beiersdorf und Kleinwalbur und erschließt damit zusätzliches Nachfragepotenzial.

832 Coburg - Sonneberg - Kronach

a) Die Westhälfte Coburg - Sonneberg

Die Bahnstrecke Coburg - Sonneberg wurde 1858 zusammen mit der *Werrabahn* (→ KBS 830) eröffnet. Die bedeutende Industriestadt Sonneberg bekam dadurch Anschlüsse zur Landeshauptstadt Meiningen und zur bayerischen *Ludwig-Süd-Nord-Bahn*. 1895 kam sie mit allen anderen *Werrabahn*-Strecken zur *Preußischen Staatsbahn*. 1939 fuhren täglich 14 Personenzüge und 1 Eilzug je Richtung, der Eilzug brauchte 20 Minuten von Coburg nach Sonneberg und zurück.

Nach dem Zweiten Weltkrieg durchschnitten die innerdeutsche Grenze die Strecke zwischen Neustadt bei Coburg und Sonneberg. Bis zum 30.9.1951 fuhren noch vereinzelt Güterzüge durch, dann schloss die DDR den „Eisernen Vorhang“. Im Frühjahr 1952 folgte der Rückbau der Gleise auf thüringischer Seite. Im Westen fuhren weiterhin Züge von Coburg nach Neustadt, Rangierfahrten kamen beim Umsetzen dicht an die Zonengrenze.

Der Streckenabschnitt Lichtenfels - Coburg - Neustadt wurde 1975 elektrifiziert, um weiterhin durchgehende Züge von Neustadt nach Nürnberg und München anbieten zu können. Im Rahmen der „Förderung des Zonenrandgebiets“ zahlte der Freistaat Bayern einen Zuschuss. Dennoch stellte die *Deutsche Bundesbahn* 1980 den Zugbetrieb östlich von Coburg am Wochenende ein.

Nach dem Fall der innerdeutschen Grenze war die Schließung der kurzen Lücke zwischen Neustadt und Sonneberg eines der ersten Projekte. Am 28.9.91 wurde der 3,5 km lange Abschnitt (mit Oberleitung) wieder in Betrieb genommen. Die *Deutsche Bahn AG* sanierte von 2004 bis 2006 die Bahnsteige in Neustadt, Mönchröden und Rödental behindertengerecht in Modulbauweise. Zusätzlich entstanden die neuen Haltepunkte Coburg-Nord und Rödental Mitte.

Seit 2012 setzt die *Deutsche Bahn AG* elektrische Triebwagen der Baureihe 442 als „Flügelzüge“ zum *Franken-Thüringen-Express* ein. Sie fahren stündlich von Nürnberg Hbf über Bamberg und Coburg bis Sonneberg durch, brauchen wegen längerer Unterwegsaufenthalte jedoch über zwei Stunden für die 135 Schienenkilometer und sind für Reisende über größere Entfernungen nur mäßig attraktiv. In Zeiten stärkerer Nachfrage wird das Angebot abschnittsweise zum Halbstundentakt verdichtet.

b) Die Osthälfte Sonneberg - Stockheim/ Kronach

1886 eröffnete die *Werrabahn-Gesellschaft* ihre Bahnstrecke von Sonneberg nach Lauscha (→ KBS 834). Insbesondere die Sonneberger Handelskammer forderte in den Folgejahren eine Verbindung vom Bahnhof *Köppelsdorf-Oberlind* (= seit 1952 *Sonneberg Ost*) nach Stockheim, um bei Zielen im Norden den 57 km langen Umweg über Lichtenfels einzusparen.

1897 schlossen die Königreiche Preußen und Bayern mit dem Herzogtum Sachsen-Meiningen einen Staatsvertrag zum Bau dieser Bahnlinie. Am 15.12.1900 nahm die Preußische Staatsbahn die 6,2 km von Köpp.-Oberlind nach Neuhaus-Schierschnitz in Betrieb. Am 1.6.1901 folgten die 6,5 km bis Stockheim, wo das Gleis in die Frankenwaldbahn nach Saalfeld (→ KBS 828) mündete.

Die Strecke entwickelte sich zu einer wichtigen Verbindung nach Norden. Um das wachsende Aufkommen zu bewältigen, erhielten die 3,5 km von Sonneberg bis Köpp.-Oberlind 1909 ein zweites Gleis. (Dieses wurde bereits 1946 wieder abgebaut.) Der Fahrplan von 1939 enthielt wochentags 8 Personenzugpaare und den Eilzug Coburg - Sonneberg - Stockheim - Saalfeld - Göschwitz - Weimar.

Im Zweiten Weltkrieg erlitt die Strecke keine Schäden, wurde jedoch zwischen Neuhaus-Schierschnitz und Burggrub durch die neue innerdeutsche Grenze geteilt. Am 3.7.45 fuhr der letzte planmäßige Zug darüber, die Gleise blieben aber fast durchgängig liegen. Das sorgte 1949 für Schlagzeilen, als eine Sonneberger Lokomotive nach provisorischem Lückenschluss nach Burggrub fuhr und 31 abgestellte Schadwagen der *Reichsbahndirektion Nürnberg* „klaute“.

Auf DDR-Seite fuhren bis 1967 Personenzüge nach Neuhaus-Schierschnitz. Der Güterverkehr über Föritz hinaus endete 1970 und das Gleis wurde bis 1972 abgebaut. Das Reststück ab Sonneberg-Ost mit mehreren Werksanschlüssen wurde noch bis 2000 befahren. Auf BRD-Seite fuhren bis 1972 werktäglich zwei Zugpaare von Stockheim nach Burggrub. Zumeist kam eine Rangierlok mit einem alten Personenwagen zum Einsatz. Im Februar 1987 folgte die Einstellung des Güterverkehrs und noch im gleichen Jahr der Streckenabbau.

Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde von verschiedenen Seiten die Reaktivierung der Bahnlinie gefordert, unter anderem auch von Jörg Schäfer für die Arbeitsgruppe [franken-plan](#): Zwischen Föritz und Burggrub fehlten nur 8 km Gleis, und die Trasse dafür war noch weitgehend unverbaut. Leider zeigten sich beide Bahnverwaltungen reserviert, und den Lokalpolitikern waren Straßenbaumaßnahmen ohnehin wichtiger. Der damals noch kostengünstig mögliche Lückenschluss auf der Schiene kam daher nicht zustande.

c) der Fahrplan Coburg - Sonneberg - Kronach

FiT unterstellt eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik in der BRD seit 1985. Daher wären *Reichs-* und *Bundesbahn* beauftragt worden, unmittelbar nach den Lückenschlüssen bei Mellrichstadt und Sonneberg (→ KBS 815 und 833) den Wiederaufbau zwischen Föritz und Gundelsdorf (mit Oberleitung) zu planen. Spätestens ab Fahrplanwechsel im Herbst 1993 wären dann wieder Züge von Coburg über Sonneberg nach Kronach gefahren und hätten dazu beigetragen, dass die Region südlich vom Rennsteig wieder zusammenwächst.

FiT hätte das Gleis ab Burggrub nicht wie bis 1987 nordwärts nach Stockheim geführt, sondern südwärts nach Gundelsdorf. Das erleichtert die Weiterfahrt nach Kronach: Einerseits ist die Kreisstadt für viele Fahrgäste ein wichtiges Ziel und andererseits gibt es dort attraktive Eilzug-Anschlüsse.

7.48	8.48			9.48	Bamberg	10.12			11.12	12.12	
8.09	9.09			10.09	Lichtenfels	9.51			10.51	11.51	
8.26	9.26			10.26	Coburg Hbf 830	9.33			10.33	11.33	
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB	
8.35	9.35			10.35	km Coburg Hbf	9.25			10.25	11.25	
8.37	9.37			10.37	1,7 Coburg Nord	9.22			10.22	11.22	
8.40	9.40			10.40	4,1 Dörfles-Esbach	9.19			10.19	11.19	
8.43	9.43			10.43	6,4 Rödental-Oeslau	9.16			10.16	11.16	
8.45	9.45		Eis-	10.45	8,2 Röd.-Mönchröden	9.14	Eis-		10.14	11.14	
8.50	9.50		feld	10.50	13,5 Haarbrücken	9.09	feld		10.09	11.09	
8.52	9.52		>	10.52	15,2 Neustadt b.Cob.	9.07	>		10.07	11.07	
8.57	9.57	ab *)	10.57	10.57	19,5 Sonneberg Hbf	9.03	9.03	an *)	10.03	11.03	
9.04	10.01	10.04	11.01	11.04		8.56	8.59	9.56	9.59	10.56	
	10.03		11.03			20,6 Sonneberg Ost (a)		8.57		9.57	
9.07	10.05	10.07	11.05	11.07		22,1 Köppelsdorf (b)	8.53	8.55	9.53	9.55	10.53
9.10	10.08	>	>	11.10	24,8 Föritz	8.50	>	>	9.52	10.50	
9.14	10.12	Neuhaus		11.14	28,3 Neuh.-Schierschn.	8.46	Neuhaus		9.48	10.46	
9.17	10.15	Rennweg		11.17	30,9 Burggrub	8.43	Rennweg		9.45	10.43	
	10.19				34,0 Gundelsdorf				9.41		
9.25	10.24		↙	11.25	38,9 Kronach	8.35	↙		9.36	10.35	
9.30	10.28	10.30	11.32	11.30	Kronach 835	8.29	8.27	9.29	9.31	10.29	
9.46	10.46	>	>	11.46	Lichtenfels	8.14	>	>	9.14	10.14	
		11.22	12.15		Saalfeld (Saale)		7.45	8.38			

*) Die blau markierten RB fahren Montag bis Freitag von / nach Eisfeld weiter

(a) **Sonneberg Ost** ist ein neuer Haltepunkt mit nördlichem Seitenbahnsteig

(b) **Köppelsdorf** hieß früher **Köppelsd.-Oberlind** und i.d. Realität seit 1952 **Sonneberg Ost**: Bei **FiT** läge die Abzweigweiche westlich vom Mittelbahnsteig und seinen zwei Gleisen.

Der Fahrplan enthält stündliche RB Coburg - Sonneberg, die dort abwechselnd 4 oder 7 Minuten warten und dann im 57-63-Minuten-Rhythmus nach Kronach weiter fahren. Schuld daran sind die zweistündlich abwechselnden IC und IR auf der KBS 828, die Anpassungen in Kronach erzwingen.

833 Eisfeld - Rauenstein - Eisfeld

1906 schloss das *Herzogtum Sachsen-Meiningen* einen Staatsvertrag mit dem Königreich Preußen zum Bau der Bahnverbindung von Eisfeld nach Sonneberg. Die erzwungene Sparsamkeit und das schwierige Gelände sorgten für Steigungen bis zu 1:36 und kleinste Kurvenradien von 225 m. Der Sommerberg bei Bachfeld wird kurvenreich umrundet und Rauenstein mit einem Spitzkehrenbahnhof angefahren, in dem die Züge die Fahrtrichtung wechseln. Bei Mengersgereuth-Hämmern und Sonneberg-West stehen große Viadukte mit einer Länge von 171 m bzw. einer Höhe von 23 m. Der teilweise schlechte Baugrund sorgte immer wieder für Mehrkosten. Am 14.9.09 gingen die 21,5 km von Eisfeld nach Effelder in Betrieb, die 11,4 km bis Sonneberg folgten am 31.3.10.

35 Jahre lang diente die Nebenbahn vor allem der Erschließung des *Sonneberger Hinterlands*. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie aber durch die neue inner-deutsche Grenze zu einer wichtigen Lebensader der Stadt Sonneberg. Fast der gesamte Güterverkehr lief über sie, was wegen der vielen Steigungen und der Spitzkehre erheblichen Aufwand erforderte. Die Personenzüge brauchten für die 32,9 km mindestens 62 Minuten, wobei allein der Fahrtrichtungswechsel in Rauenstein mit Umsetzen der Lokomotive 12 Minuten dauerte.

Es lag wohl an der chronischen Geld- und Materialknappheit, dass die DDR die Trassierung nicht verbesserte. Das rächte sich nach der „Wende“: Als der Lückenschluss Coburg - Sonneberg fertig war (→ KBS 832), ging die Nachfrage auf der *Hinterlandbahn* dramatisch zurück. Am 22.1.97 stellte die *Deutsche Bahn AG* quasi über Nacht den Betrieb wegen technischer Mängel ein, die aus ihrem mangelhaften Streckenunterhalt resultierten.

Nach langen Schuldzuweisungen und Querelen beauftragte schließlich der Freistaat Thüringen die *Erfurter Industriebahn* mit dem Betrieb. Die Gleise wurden grundlegend saniert und der Betrieb am 3.10.02 im 2-Stunden-Takt wieder aufgenommen. Obwohl die Trassierung unverändert blieb, konnte die Reisezeit für die 32 km auf 42 Minuten verringert werden. Der Fahrdienstleiter im Stellwerk Sonneberg bestimmt seither als *Zugleiter* über Funk, wer wann und wo auf der Strecke unterwegs ist. Die Zugkreuzungen in Rauenstein und Mengersgereuth-Hämmern sind dank *Rückfallweichen* ohne Personal vor Ort möglich.

FiT hätte für die *Hinterlandbahn* schon Anfang der 1990er Jahre Zukunftsperspektiven entwickelt und sie umfassend saniert. Ziel wäre gewesen, mit den 1995 verfügbaren Triebwagen und Aufenthalten für Zugkreuzungen in 42 Minuten von Eisfeld nach Sonneberg zu kommen.

Dafür hätte **FiT** entweder die Umfahrung des Sommerbergs bei Bachfeld durch einen 1,8 km langen Tunnel ersetzt (Variante 1) oder die Spitzkehre bei Rauenstein mit einer 300 Meter langen Brücke „abgeschnitten“ (Variante 2).

Variante 1 hätte 1995 ca. 80 Millionen Euro gekostet: Bis Bachfeld ist die Trasse ohne enge Kurven und große Steigungen ganz neu: Ab Eisfeld werden 3,2 km der *Werrabahn* zweigleisig aufgebaut und das östliche Gleis von der KBS 833 genutzt. Dann biegt sie nach Norden ab und erreicht nach 1,8 km Tunnel bei Bachfeld die Bestandsstrecke. Deren km 6,5 entspricht dem neuen km 8,5.

11.19	12.19	13.19	Meiningen	14.41	15.41	16.41
11.57	12.57	13.57	Hildburghausen	14.02	15.02	16.02
12.12	13.12	14.12	Eisfeld 830	13.47	14.47	15.47
RB	RB	RB	Variante 1	RB	RB	RB
12.17	13.17	14.17	km Eisfeld	13.43	14.43	15.43
12.22	I	14.22	6,8 Bachfeld	13.37	I	15.37
12.25	13.24	14.25	9,2 Schalkau [verlegt]	13.34	14.35	15.34
12.29	28/31	14.29	11,6 Grümpen	13.30	28/31	15.30
12.32	13.34	14.32	13,8 Rauenstein	13.27	14.25	15.27
12.35	13.37	14.35		13.24	14.22	15.24
12.39	I	14.39	18,1 x Seltendorf	13.20	I	15.20
12.42	13.43	14.42	19,5 Effelder	13.17	14.16	15.17
12.47	13.48	14.47	23,3 Mengers.-Hämm.	13.12	14.11	15.12
12.49	13.50	14.49	24,8 Forschengereuth	13.10	14.09	15.10
12.53	I	14.53	27,8 x Mürschnitz [neu]	13.06	I	15.06
12.56	13.56	14.56	29,1 Bettelhecken [neu]	13.03	14.03	15.03
12.59	13.59	14.59	30,8 Sonneberg Hbf	13.01	14.01	15.01

Variante 2 hätte 1995 ca. 20 Millionen Euro gekostet: Der Neubau beginnt in km 12,9 und führt über den neuen Haltepunkt *Grümpen* zur 300 Meter langen Brücke über den gleichnamigen Bach. Beim neuen km 13,9 erreicht das Gleis die vorhandene Strecke im Bestands-km 18,8.

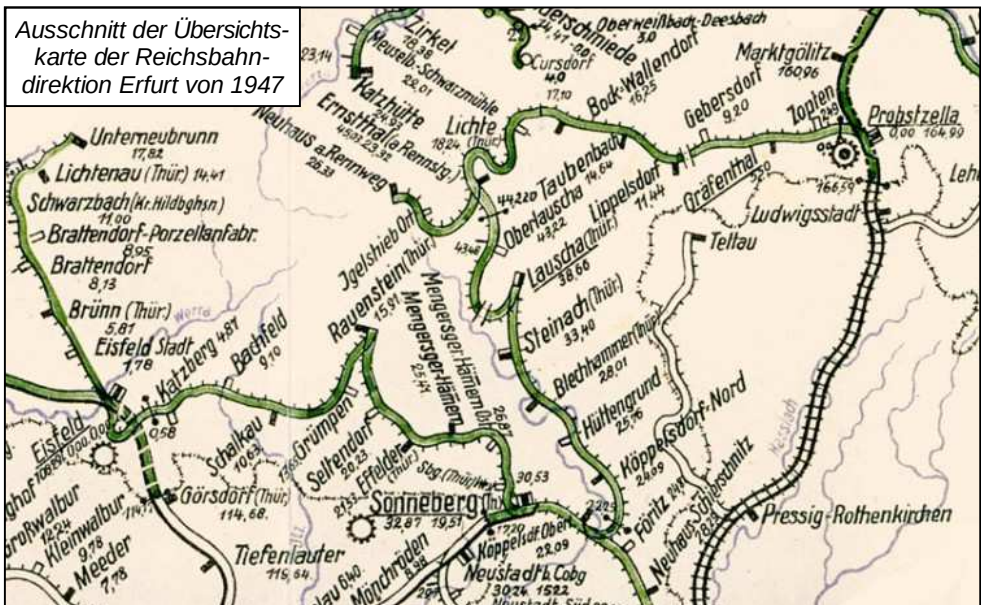
RB	RB	RB	Variante 2	RB	RB	RB
12.17	12.17	12.17	km Eisfeld	13.43	13.43	13.43
12.25	12.25	12.25	8,9 Bachfeld	13.34	13.34	13.34
28/31	28/31	28/31	11,3 Schalkau [verlegt]	28/31	28/31	28/31
12.34	28/31	12.34	13,2 Grümpen [verl.]	13.25	28/31	13.25
12.38	12.38	12.38	15,2 x Seltendorf	13.21	13.21	13.21
12.41	13.43	12.41	16,6 Effelder	13.18	13.43	13.18
12.46	13.48	12.46	20,4 Mengers.-Hämm.	13.13	13.48	13.13
12.48	13.50	12.48	21,9 Forschengereuth	13.11	13.50	13.11
12.52	12.52	12.52	24,9 x Mürschnitz [neu]	13.07	13.07	13.07
12.55	12.55	12.55	26,2 Bettelhecken [neu]	13.04	13.04	13.04
12.58	12.58	12.58	27,9 Sonneberg Hbf	13.02	13.02	13.02
13.03	13.03	13.03	Sonneberg Hbf	12.56	12.56	12.56
13.26	13.26	13.26	Coburg Hbf 832	12.34	12.34	12.34

FiT bevorzugt trotz der höheren Kosten Variante 1, weil sie die Region besser erschließt und rund 2.000 Einwohnern in Rauenstein und seinem Hinterland kürzere Wege zur nächsten Bahnstation bietet. Obwohl die Trasse von Variante 2 2,9 km kürzer ist, verbrauchen die Triebwagen dort wegen der vielen Steigungen und engen Kurven mehr Kraftstoff.

834 Sonneberg - Lauscha - Neuhaus am Rennweg

Die 19,2 km lange Strecke von Sonneberg nach Lauscha wurde 1886 von der *Werra-Eisenbahn-Gesellschaft* im damaligen Meininger Oberland als Fortsetzung der Linie Coburg - Sonneberg eröffnet. Vom Bahnhof Sonneberg führt das Gleis um die Innenstadt herum und erreicht bei Köppelsdorf das Tal der Steinach. Vor Lauscha steigt die Trasse am Osthang des Tals steil an und muss durch Stützmauern gesichert werden.

Von Nordosten her baute die Preußische Staatsbahn ab 1896 etappenweise eine Verbindung: 1898 nahm sie die 14,6 km von Probstzella nach Taubenbach in Betrieb, ein Jahr später fuhr sie 1,6 km weiter bis Bock-Wallendorf. Dort sorgte neben der Porzellanindustrie vor allem die *Schmiedefelder Eisenerzgrube* für umfangreiche Transporte: Bis zu ihrer Schließung 1972 wurden rund 8,5 Millionen Tonnen Chamositerz auf der Schiene abtransportiert.



Zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der abgelegenen Gebiete auf dem Kamm des Thüringer Schiefergebirges bewilligte das Preußische Abgeordnetenhaus 1909 den Lückenschluss zwischen Bock-Wallendorf und Lauscha mit einem Abzweig nach Neuhaus am Rennweg. Dabei entstanden die viergrößten Viadukte der Strecke aus unbewehrtem Stampfbeton, dazu die zwei

längsten Tunnel und mehrere gewaltige Stützmauern. Zwischen Ernstthal und dem nur 2,5 km entfernten Lauscha war ein Höhenunterschied von 185 Metern zu bewältigen. Der Schienenweg wurde dafür durch eine Spitzkehre und einen großen Bogen auf 6,4 km verlängert. Den Bahnhof Lauscha baute man dabei zu einem Kopfbahnhof um, den beide Streckengleise nach Süden verlassen.

Die feierliche Eröffnung der Strecke fand am 31.10.1913 nach über zweijähriger Bauzeit statt. Nach Fertigstellung der gesamten 52 km fuhren meistens Personenzüge in den Relationen Coburg - Sonneberg - Ernstthal und Probstzella - Ernstthal - Neuhaus. Bis zum Zweiten Weltkrieg erfüllten sie damit die Verkehrsbedürfnisse zwischen *Frankenwaldbahn* (→ KBS 828) und *Werrabahn* (→ KBS 830).

1945 unterbrach die neue Zonengrenze zwischen Thüringen und Bayern die benachbarten Hauptstrecken und lenkte einen Teil der Verkehrsströme auf die Nebenbahn über Lauscha. Dort fuhren die meisten Züge fortan von Saalfeld bis Sonneberg durch. Ab 1954 gab es sogar ein Schnellzugpaar ab und bis Leipzig. 1961 wurde in Probstzella eine neue Verbindungskurve gebaut, damit die Züge nicht mehr im grenznahen Bahnhof wenden müssen. Bis Mitte der 1980er Jahre setzte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) planmäßig Dampflok der Baureihe 95 ein, da die verfügbaren Dieselloks auf den Steilstrecken nicht die nötige Leistung erbrachten. Erst die in Rumänien gebaute DR-Baureihe 219 änderte das.

1968 stellte die *DR* den Reisezugverkehr von Ernstthal nach Neuhaus ein. Die Bewohner hatten schon vorher mehrere Buslinien als Alternative bekommen. Auch nach Saalfeld fuhren Busse durch (und waren schneller als der Zug über Probstzella). Güterzüge befuhren aber weiterhin die 3 km kurze Stichstrecke. Etwa zur gleichen Zeit wurde der Bahnhof Sonneberg-Ost (= bis 1952 Köppelsdorf-Oberlind) um ein Containerterminal erweitert, das für den Kreis Sonneberg zum wichtigsten Anschluss an den Güterfernverkehr wurde.

Nach der „Wende“ verlor die KBS 834 (wie viele andere) immer mehr Fahrgäste an den stark anwachsenden KFZ-Verkehr. Erschwerend kam das geringe Tempo (maximal 50 km/h) auf der kurvenreiche Strecke hinzu: Der Eilzug brauchte 1990 von Sonneberg nach Ernstthal 56 und nach Probstzella 96 Minuten. (Allein der Fahrtrichtungswechsel mit Umsetzen der Zuglok in Lauscha kostete 12 Minuten!) 1993 wurde die Verbindungskurve in Probstzella stillgelegt und alle Züge fuhren wieder zum Bahnhof. Dort konnten die Fahrgäste in Züge Richtung Saalfeld und Lichtenfels umsteigen.

Ab Ende 1994 wurden die wenigen verbliebenen Güterwagen nur noch über Coburg nach Lichtenfels befördert. Am 22.1.97 wurde die Strecke nach der Fahrt eines Gleismesszuges ganz gesperrt - zunächst nur „vorübergehend“ wegen

gefährlicher Gleismängel. Nach Sanierungen für 10 Millionen DM verkehrten vom 26.9.98 bis zum 3.10.99 wieder Regionalbahnen zwischen Sonneberg und Ernstthal, die aber erschreckend leer blieben. Ein wichtiger Grund dafür war die schlechte Anbindung der Kreisstadt Neuhaus am Rennweg.



Sonneberg Hbf hatte zu DDR-Zeiten eine 3 Meter tiefe Bahnsteigunterführung. Bei der Modernisierung wurde sie 2002 durch eine 5 Meter hohe Überführung ersetzt, was für die Fahrgäste mehr Aufwand bedeutet. J. Schäfer traf am 17.9.94 auf 141 032 mit dem Eilzug nach Lichtenfels und 219 087 mit der Regionalbahn nach Probstzella.

Der Freistaat Thüringen beauftragte daraufhin die *Thüringer Eisenbahn* (ThE) mit Sanierung und Betrieb von Sonneberg bis Neuhaus am Rennweg einschließlich der zuletzt nur noch von Güterzug befahrenen 3 km ab Ernstthal. Die ThE modernisierte dabei auch die Sicherungstechnik und steuert die Gesamtstrecke seither vom elektronischen Stellwerk in Sonneberg aus. Seit 14.12.02 pendeln RegioShuttle-Triebwagen der *Süd-Thüringen-Bahn* im Stundentakt, wobei sie (mit Zugkreuzungen in Lauscha) für die einfache Strecke 44 Minuten brauchen.

Der Abschnitt von Probstzella bis Ernstthal wurde hingegen am 1.7.06 stillgelegt und ab dem 30.4.07 an die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) verpachtet. Die Anliegergemeinden möchten zumindest wieder einen Museums- und Tourismusverkehr. Bislang kam es aber nur zu einem sporadischen Draisinenbetrieb zwischen den Bahnhöfen Schmiedefeld und Bock-Wallendorf.

Bei **FiT** wäre die Entwicklung des Bahnverkehrs nach der „Wende“ natürlich nicht so chaotisch wie in der Realität verlaufen. Schon 1990 hätte ein Gesamtkonzept

festgelegt, wie das künftige Bahn- und Busangebot nach der absehbaren Zunahme des *Motorisierten Individualverkehrs* aussehen soll.

Für den großräumigen Verkehr von Sonneberg und seinem Hinterland nach Norden und Osten hätte **FiT** die kurze Lücke nach Kronach geschlossen (→ KBS 832), da das kürzere

Reisezeiten ermöglicht. Der KBS 834 verbleibt hauptsächlich der Binnenverkehr Sonneberg - Neuhaus – dafür sind die in der Realität erst 2002 durchgeführten Maßnahmen angemessen.

FiT hätte sie aber schon 10 Jahre früher begonnen. Und westlich von Ernstthal eine neue Kurve mit Bahnsteig angelegt, damit die Züge ohne Richtungswechsel nach Neuhaus kommen.

12.35 12.57	13.35 13.57	14.35 14.57	Coburg Hbf 830 Sonneberg Hbf	13.25 13.03	14.25 14.03	15.25 15.03
12.17 12.58	13.17 13.58	14.17 14.58	Eisfeld 833 Sonneberg Hbf	13.43 13.02	14.43 14.02	15.43 15.02
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
13.01 13.03 13.05 13.08 13.11	14.04 I 14.07 14.10 14.13	15.01 15.03 15.05 15.08 15.11	km Sonneberg Hbf 1,1 Sonneberg Ost 2,6 Köppelsdorf 4,6 Hüttensteinach 6,3 Hüttengrund	12.59 12.57 12.55 12.52 12.49	13.56 I 13.53 13.50 13.47	14.59 14.57 14.55 14.52 14.49
13.14 13.18 13.21 13.27	14.16 14.20 14.23 14.29	15.14 15.18 15.21 15.27	8,5 Blechhammer 12,5 Steinach Süd 13,9 Steinach (Thür)	12.46 12.42 12.39 12.33	13.44 13.40 13.37 13.31	14.46 14.42 14.39 14.33
13.30 13.35 13.37 13.40 13.42	14.32 14.37 14.39 14.42 14.44	15.30 15.35 15.37 15.40 15.42	19,2 Lauscha 23,7 x Oberlauscha 25,1 Ernstthal / Rennw. 27,0 x Igelshieb 28,0 Neuhaus / Rennw.	12.30 12.24 12.22 12.19 12.18	13.28 13.22 13.20 13.17 13.16	14.30 14.24 14.22 14.19 14.18
14.02 14.35 14.55	15.02 15.35 15.55	16.02 16.35 16.55	Neuhaus / R.  Arnsgerauth Saalfeld (Saale)	11.58 11.25 11.05	12.58 12.25 12.05	13.58 13.25 13.05

Gesamtverkehr Sonneberg - Köppelsdorf siehe KBS 832

- Zwischen Neuhaus und Probstzella ist das Fahrgastpotenzial für einen Stundentakt auf der Schiene zu gering. Da die Bahnhöfe oft weit vom Ortskern entfernt liegen, haben die Bürger von einer vertakteten Buslinie mehr. Ihr Fixpunkt ist der *Integrale Taktknoten* in Probstzella zur Minute 30 (→ KBS 828). Nach 45 Minuten erreichen die Busse Neuhaus kurz nach der RB aus Sonneberg und nehmen deren Fahrgäste für die Weiterfahrt Richtung Cursdorf auf. **FiT** sähe natürlich gerne zusätzlichen Museums- und Tourismusverkehr auf der Schiene zwischen Neuhaus und Probstzella, da er auch für den Regelverkehr zusätzliche Nachfrage erzeugt.
- Die Fahrplantabelle zeigt den wichtigsten Busanschluss für die Zugfahrgäste in Neuhaus am Rennweg: 20 Minuten nach der Ankunft der RB fährt die Linie 505 ab, die knapp eine Stunde bis Saalfeld braucht.

835 Saalfeld - Kronach - Lichtenfels (- Bamberg - Nürnberg)

Seit 1841 bemühten sich die Steinkohlezechen bei Stockheim, die *Ludwigs-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 820) dicht an ihnen vorbei zur Nordgrenze des Königreichs Bayern zu führen. Nachdem diese Hauptbahn aber im Maintal gebaut wurde, bekamen die Zechen den Anschluss durch eine privat finanzierte Pachtbahn von Hochstadt-Marktzeuln über Kronach nach Stockheim, die 1863 eröffnet wurde.

1882 vereinbarten die Königeiche Bayern und Preußen und die Herzogtümer Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt die Hauptbahn von Stockheim über Ludwigsstadt nach Eichicht (heute Kaulsdorf). Mit zwei Steilrampen von Pressig und Probstzella nach Steinbach am Wald sollte sie die Höhenzüge des Frankenwaldes mit maximalen Steigungen von 29 ‰ überwinden. Obwohl sie zahlreiche Kunstbauten erforderte, ging die Strecke schon drei Jahre später eingleisig in Betrieb.

Der Betrieb auf den Steilstrecken war durch Zugteilungen und Leerfahrten von *Schiebelokomotiven* aufwändig. Um die Kapazitäten zu erhöhen, wurde schon bis 1890 das (trassenmäßig vorbereitete) zweite Gleis zwischen Pressig und Probstzella verlegt. Bis zum 1.5.1914 war die Gesamtstrecke von Hochstadt-Marktzeuln bis Saalfeld doppelgleisig.

Die *Frankenwaldbahn* wurde zusammen mit der anschließenden *Saalbahn* (→ KBS 560) eine der wichtigsten Nord-Süd-Strecken Deutschlands. Zwischen 1936 und 1939 verkehrten auf ihr unter anderem Fernschnelltriebwagen, die Berlin mit München und Stuttgart verbanden. Ihre Reisezeiten (z.B. Berlin - Nürnberg knapp 5 Stunden) unterboten erst 70 Jahre später die *Intercity-Express-Züge* (ICE).

1935 schloss die *Deutsche Reichsbahn* die Planungen zur Elektrifizierung von Nürnberg nach Halle und Leipzig ab und begann noch im gleichen Jahr mit den Umbauarbeiten. 1939 zog die extra für diese Strecke entwickelte E-Lok-Baureihe E 19 den Eröffnungszug von Nürnberg nach Saalfeld und 1942 erreichte der Fahrdraht Leipzig.

Durch die deutsche Teilung verlor die *Frankenwaldbahn* viel an Bedeutung. In der Sowjetischen Besatzungszone wurden 1946 das zweite Gleis und die komplette Elektrifizierung als Reparationsleistung demontiert. Bis 1949 folgte zwischen Hochstadt-Marktzeuln und Förtschendorf sowie Ludwigsstadt und der Blockstelle Falkenstein der Rückbau auf ein Gleis. Die *Bundesbahndirektion Nürnberg* rüstete die 1,7 km von der Grenze bis Probstzella 1950 erneut mit einem Fahrdraht aus, um die Rampen wieder durchgehend elektrisch befahren zu können. 1965

schloss sie die Haltepunkte Lauenstein und Falkenstein und 1968 das Bahnbetriebswerk Pressig-Rothenkirchen.

Nach der Deutschen Wiedervereinigung wurden *Frankenwald-* und *Saalbahn* grundlegend saniert, durchgehend zweigleisig mit dem neuen Regelgleisabstand von vier Metern (früher 3,5 Meter) ausgebaut und neu elektrifiziert. Außerdem wurde die Trasse für den Einsatz von aktiver Neigetechnik ertüchtigt und die Fahrzeit damit um etwa 20 Minuten verkürzt.

Dennoch kann die Strecke zwischen Steinbach und Saalfeld wegen zahlreicher enger Bögen nur mit 70 km/h befahren werden, mit Neigetechnik abschnittsweise 80 bis 110 km/h. Weitere bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit unterblieben, da der Fernverkehr ursprünglich schon zur Jahrtausendwende auf die Neubaustrecke (Nürnberg -) Ebensfeld - Erfurt verlagert werden sollte.

Als sich abzeichnete, dass die Neubaustrecke erst viel später fertig würde, entschloss sich die Deutsche Bahn AG (DB) zu einer wenigstens halbwegs akzeptablen Übergangslösung: Seit 2000 fahren ICE mit Neigetechnik von Berlin nach München. Anfangs im Zwei-Stunden-Takt, seit 2007 im Stundentakt.

Bis Ende 2012 fuhren im 2-Stunden-Takt Dieseltriebwagen mit Neigetechnik der Baureihe 612 als RE von Lichtenfels über Saalfeld nach Jena. Hinzu kamen jeweils zweistündlich RB Lichtenfels - Kronach und Lichtenfels - Kronach - Saalfeld - Naumburg mit E-Loks der Baureihe 111 und sogenannten n-Wagen.

Seit dem Fahrplanwechsel 2012 setzt die DB auf der *Frankenwaldbahn* elektrische Triebwagen der Baureihe 442 als „Flügelzüge“ zum *Franken-Thüringen-Express* ein. Sie fahren zweistündlich von Nürnberg Hbf über Bamberg, Kronach und Saalfeld nach Jena durch. Sie brauchen aber wegen längerer Unterwegsaufenthalte über 1½ Stunden für die 118 Schienen-km von Nürnberg nach Kronach und sind für Reisende über größere Entfernungen nur mäßig attraktiv. Hinzu kommen wie schon bis 2012 jeweils zweistündliche RB von Lichtenfels nach Kronach und Saalfeld.

Bei **FiT** wären die Anwohner von *Frankenwald-* und *Saalbahn* nicht zu Hauptleidtragenden der verfehlten Bahnpolitik nach der deutschen Wiedervereinigung geworden: Die konkurrierende ICE-Neubaustrecke von Erfurt nach Ebensfeld 50 km weiter westlich mitten durch den Thüringer Wald gäbe es nämlich nicht. Das Fahrgastpotenzial ist für ein so sündhaft teures Projekt zu gering, zudem passt diese Trasse nicht sinnvoll in einen *Integralen Taktfahrplan*.

FiT hätte die *Frankenwaldbahn* ab 1990 nicht nur auf der alten Trasse wieder aufgebaut. Insbesondere zwischen Saalfeld und Hockero da gibt es so enge Kurven, die man heutzutage nicht einmal mehr für eine Nebenbahn trassieren würde. (Bei Kaulsdorf machen die Gleise sogar einen Halbkreis im engen Saaletal !)

Jörg Schäfer veröffentlichte mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) nach der Wende ein Alternativkonzept zur *Neubaustrecke* durch den Thüringer



Nürnberg Hbf	13.02	13.35			14.02	14.35			15.02	15.35	
Bamberg	13.48	14.15			14.48	15.12			15.48	16.15	
Lichtenfels 820	14.07	14.31			15.07	15.27			16.07	16.31	
Zug	E	IR	RB	RB	E	IC	RB	RB	E	IR	RB
km Lichtenfels	14.14	14.32	14.35	14.40	15.14	15.28	15.35	15.40	16.14	16.32	16.35
4,2 Michelau			14.39				15.39				16.39
8,3 Hochstadt (Main)	14.20		14.43	14.46	15.20		15.43	15.46	16.20		16.43
11,8 Redwitz (Rodach)			>	14.49			>	15.49			>
14,0 Unterlangenstadt			Kulm-	14.52			Kulm-	15.52			Kulm-
17,3 Küps			bach	14.55	15.26		bach	15.55			bach
21,0 Neues				14.59				15.59			
23,7 Kronach	14.29	14.44		15.02	15.31		ab	16.02	16.29	16.44	
	14.30	14.45		15.05	15.32		15.36	16.05	16.30	16.45	
28,6 Gundelsdorf	14.34			>			15.41	>	16.34		
31,9 Stockheim (Ofr)	14.38			B.Ste			>	B.Ste	16.38		
37,5 Pressig-Rothenk.	14.44			-ben	15.42		<	-ben	16.44		
43,4 Förtschendorf	14.50		RB				Sonne		16.50		
49,6 Steinbach a. Wald	14.56				15.52		-berg		16.56		
55,7 Ludwigstadt	15.02		Marx-		15.58				17.02		
60,5 Probstzella	15.07		grün		16.03				17.07		
64,7 Marktgölitz	15.11		>						17.11		
67,4 Schaderthal	15.14		<						17.14		
72,9 Reschwitz			15.21		16.11				#####		
76,2 Saalfeld (Saale)	15.21	15.27	15.25		16.15	16.19			17.21	17.27	
Saalefeld (Saale)		15.29	↙			16.21				17.29	
Jena Saalbf		15.55				16.46				17.55	
Leipzig Hbf		Halle				17.44				Halle	

Wald. Dieses enthielt unter anderem ein Ausbaupaket für die *Frankenwaldbahn*, das bis 1995 schon zwei spürbare Verbesserungen gebracht hätte:

- Verkürzung Saalfeld - Ludwigstadt von 32,0 auf 20,5 km durch drei zusammen 12 km lange Neubauabschnitte. Sie „schneiden“ enge Schleifen im Saale- und Loquitztal ab, daher können IC und RE durchgehend mindestens 160 km/h fahren und auf 20 km Strecke 12 Minuten „gewinnen“!
- Ausbau des geradlinig trassierten Abschnitts Kronach - Lichtenfels - Erlangen für 200 km/h durch Einbau einer *Linienzugbeeinflussung* (LZB) und Ersatz aller höhen- gleichen Straßenkreuzungen und Bahnsteigzugänge durch Über-/Unterführungen.

Leipzig Hbf				Halle				14.16			
Jena Saalbf			↙	14.05				15.14			
Saalefeld (Saale)				14.31				15.39			
Zug	E	RB	RB	IR	E	RB	RB	IC	E	RB	RB
km Saalfeld (Saale)	13.45		14.35	14.33	14.39			15.41	15.45		
3,3 Reschwitz	13.48		14.38								
8,8 Schaderthal			>		14.45				#####		
11,5 Marktglöitz			<		14.48						
15,7 Probstzella	13.56		Marx-		14.52				15.56		
20,5 Ludwigstadt	14.01		grün		14.57				16.01		
26,6 Steinbach a. Wald	14.07				15.03		Sonne		16.07		
32,8 Förtschendorf					15.09		-berg				
38,7 Pressig-Rothenk.	14.17	B.Ste			15.15	B.Ste	>		16.17	B.Ste	
44,3 Stockheim (Ofr)		-ben			15.21	-ben	<			-ben	
47,6 Gundelsdorf		>			15.25	>	16.19			>	
	14.27	14.55		15.14	15.29	15.55	16.24		16.27	16.55	
52,5 Kronach	14.28	14.58	RB	15.15	15.30	15.58	an		16.28	16.58	
55,2 Neuses		15.00				16.00				17.00	
58,9 Küps	14.33	15.04	Kulm-			16.04	Kulm-		16.33	17.04	Kulm-
62,2 Unterlangenstadt		15.07	bach			16.07	bach			17.07	bach
64,4 Redwitz (Rodach)		15.10	>			16.10	>			17.10	>
67,9 Hochstadt (Main)	14.39	15.13	15.16		15.39	16.13	16.16		16.39	17.13	17.16
72,0 Michelau			15.20				16.20				17.20
76,2 Lichtenfels	14.46	15.20	15.25	15.28	15.46	16.20	16.25	16.32	16.46	17.20	17.25
Lichtenfels 820	14.53			15.29	15.53			16.33	16.53		
Bamberg	15.12			15.45	16.12			16.48	17.12		
Nürnberg Hbf	15.58			16.25	16.58			17.25	17.58		

Die blaue RB fährt Lichtenfels - Kronach nur Montag - Freitag an Werktagen

Hochstadt (Main) heißt in der Realität *Hochstadt-Marktzeuln*. Bei **FiT** gäbe es dort stündlich sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ vom Eilzug aus Saalfeld zur RB nach Kulmbach.

837 Kronach - Steinwiesen - B. Steben - Naila - Selbitz - Hof

a) Kronach - Steinwiesen - Nordhalben

Die 24,9 km lange *Rodachtalbahn* Kronach - Steinwiesen - Nordhalben wurde 1900 eröffnet. Nördlich von Zeyern lagen die Stationen im Tal zum Teil kilometerweit von den Orten auf den Höhen entfernt. Das sorgte dafür, dass die Bevölkerung schon recht bald Bus und PKW bevorzugte. Den Personenverkehr stellte die *Deutsche Bundesbahn* daher schon 1976 ein, Güterzüge schickte sie aber noch bis 1994 nach Nordhalben.

Bis 2002 wurde noch das *Loewe-Werk* im Kronacher Stadtgebiet bedient, dann war ganz Schluss. 2005 wurden die Gleise von Kronach bis Steinwiesen abgebaut. Auf einem Großteil wurde inzwischen ein Radweg angelegt, wozu auch die Brücken über die Rodach saniert oder neu gebaut wurden. Auf den verbliebenen 11 km von Steinwiesen bis Nordhalben betreiben die *Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V.* seit 2007 eine Museumsbahn mit dem vereinseigenen Uerdinger Schienenbus 798 731 und dem Steuerwagen 998 744.

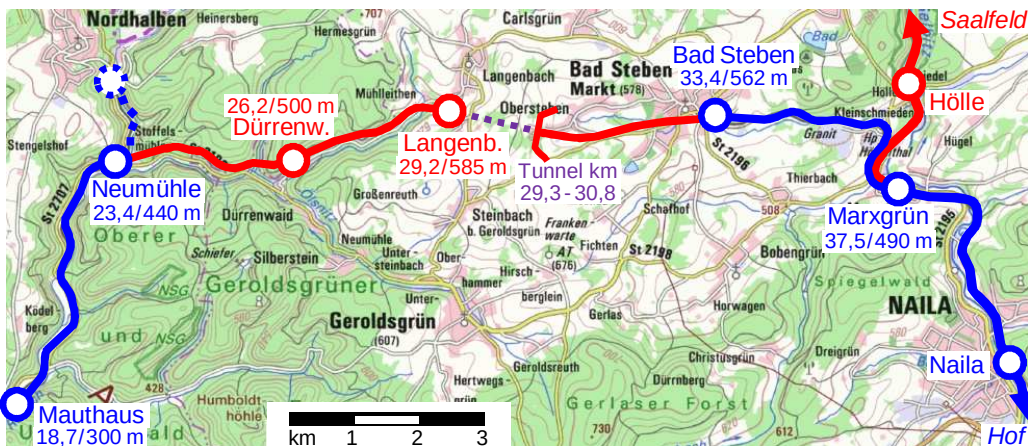
b) Hof - Selbitz - Naila - Marxgrün - Bad Steben

Die 22,9 km lange Lokalbahn von Hof nach Marxgrün wurde am 1.6.1887 eröffnet. Die Region forderte schon bald eine Verlängerung über Bad Steben nach Geroldsdgrün an der Lokalbahn Kronach – Nordhalben. Allerdings wurden nur die 4,1 km bis Bad Steben genehmigt und am 1.6.1898 eröffnet. Drei Jahre später wurde in Marxgrün die *Oberlandbahn* nach Triptis angeschlossen.

In den 1980er Jahren fuhren vor allem Dieseltriebwagen der Baureihe 614 auf der KBS 838, 1992 wurden sie von der moderneren Baureihe 628 abgelöst. Seit der Jahrtausendwende gibt es einen täglichen Stundentakt und am 12.6.11 übernahm die Firma *agilis* den Betrieb mit niederflurigen *RegioShuttle*-Triebwagen.

c) Das Angebot bei **FiT**

FiT hätte schon vor der Wende eine Idee aufgegriffen, die bis in die 1930er Jahre in der Region ganz oben auf der Wunschliste stand: Den Lückenschluss zwischen den Stichstrecken nach Nordhalben und Bad Steben. Das hätte dem strukturschwachen oberfränkischen Gebiet an der DDR-Grenze neue Impulse gegeben und die Abwanderung von Bevölkerung und Industrie zumindest abgebremst. Nur knapp 10 km zwischen Neumühle und Bad Steben fehlten für die 60 km lange Verbindung Kronach - Bad Steben - Hof!



Nürnberg Hbf	11.35		12.35			13.35		14.35		15.35
Bamberg	12.15		13.12			14.15		15.12		16.15
Lichtenfels 820	12.40		13.40			14.40		15.40		16.40
Kronach 835	13.02		14.02			15.02		16.02		17.02
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB
km Kronach	13.05		14.05			15.05		16.05		17.05
1,7 Kro-Schulzentrum	13.07		14.07			15.07		16.07		17.07
3,7 Höfles	13.10		14.10			15.10		16.10		17.10
5,4 Unterrodach	13.13		14.13			15.13		16.13		17.13
8,3 Zeyern	13.17		14.17			15.17		16.17		17.17
11,0 Wallenfels	13.20		14.20			15.20		16.20		17.20
13,9 Steinwiesen	13.24		14.24			15.24		16.24		17.24
18,7 Mauthaus	13.29		29/32			15.29		29/32		17.29
23,4 Nordh-Neumühle	13.34		14.37			15.34		16.37		17.34
26,2 Dürrenwaid	13.38		14.41	Saal-		15.38		24/28	Saal-	17.38
29,2 Langenbach	13.42		14.45	feld		15.42		16.45	feld	17.42
33,4 Bad Steben	47/53	Helm	14.50	>	Helm	47/53	Helm	16.50	>	Helm
	13.59	-bre.	14.56	14.59	-bre.	15.59	-bre.	16.56	16.59	-bre.
37,5 Marxgrün										
	14.01	>	an *)	15.01	>	16.01	>	an *)	17.01	>
41,6 Naila	14.06	<		15.06	<	16.06	<		17.06	<
45,0 Selbitz	14.11	14.49		15.11	15.49	16.11	16.49		17.11	17.49
49,3 Stegenwaldhaus		14.53			15.53		16.53			17.53
53,5 Köditz		14.58			58/03		16.58			58/03
56,5 Vogelherd [reakt.]		15.02			16.06		17.02			18.06
58,1 Hof-Neuhof	14.22	15.04		15.22	16.08	16.22	17.04		17.22	18.08
60,4 Hof Hbf	14.26	15.08		15.26	16.12	16.26	17.08		17.26	18.12
Hof Hbf 850	14.31			15.31	16.21	16.31			17.31	18.21
Marktredwitz	14.57			15.57	16.50	16.57			17.57	18.50
Nürnberg Hbf	16.18			17.18	Reg.	18.18			19.18	Reg.
										20.18

Der vor dem Zweiten Weltkrieg noch schwer zu bewältigende steile Übergang vom Rodach- zum Selbitztal wäre mit den technischen Mitteln der 1980er Jahre kein Problem mehr gewesen. Zudem hätte **FIT** mit Steigungen bis 30 ‰ trassiert, da keine Durchgangszüge verkehren sollen. Der Neubauabschnitt wäre daher nur 9,8 km lang mit einem 1,5 km langen Scheiteltunnel. Der höchste Punkt der Strecke läge an dessen Ostportal 620 Meter über dem Meeresspiegel.

Um die *Integralen Taktknoten* in Marxgrün (Minute 00) und Hof (Minute 30) zu verbinden, können die RB nur drei Zwischenstationen bedienen. In *Oberklingsporn* (in km 39,8 ab Kronach) halten nur noch Busse und in Stegenwaldhaus, Köditz und Vogelherd die zusätzlichen RB nach Helmbrechts (→ KBS 839).

Nürnberg Hbf	9.42	Reg.	10.42			11.42	Reg.	12.42			13.42
Marktredwitz	11.03	11.10	12.03			13.03	13.10	14.03			15.03
Hof Hbf 850	11.29	11.39	12.29			13.29	13.39	14.29			15.29
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB
km Hof Hbf	11.34	11.52	12.34		12.47	13.34	13.52	14.34		14.47	15.34
2,3 Hof-Neuhof	11.37	11.55	12.37		12.50	13.37	13.55	14.37		14.50	15.37
3,9 Vogelherd [reakt.]		11.57			12.52		13.57			14.52	
6,9 Köditz		12.01			56/01		14.01			56/01	
11,1 Stegenwaldhaus		12.06			13.06		14.06			15.06	
15,4 Selbitz	11.48	12.11	12.48		13.11	13.48	14.11	14.48		15.11	15.48
18,8 Naila	11.53	>	12.53		>	13.53	>	14.53		>	15.53
	11.59	<	12.59	ab *)	<	13.59	<	14.59	ab *)	<	15.59
22,9 Marxgrün	12.01	Helm- brech	13.02	13.04	Helm- brech	14.02	Helm- brech	15.02	15.04	Helm- brech	16.02
27,0 Bad Steben	06/12	>	13.09	13.09	06/12	>	15.09	15.09	06/12	>	16.02
31,2 Langenbach	12.17		Saal- feld	13.14	14.17		Saal- feld	15.14	16.17		16.17
34,2 Dürrenwaid	12.21			13.18	14.21			15.18	16.21		16.21
37,0 Nordh-Neumühle	12.25			13.22		14.25			15.22		16.25
41,7 Mauthaus	12.30			27/30		14.30			27/30		16.30
46,5 Steinwiesen	12.35			13.35		14.35			15.35		16.35
49,4 Wallenfels	12.39			13.39		14.39			31/35		16.39
52,1 Zeyern	12.42			13.42		14.42			15.42		16.42
55,0 Unterrodach	12.46			13.46		14.46			15.46		16.46
56,7 Höfles	12.49			13.49		14.49			15.49		16.49
58,7 Kro-Schulzentrum	12.52			13.52		14.52			15.52		16.52
60,4 Kronach	12.55			13.55		14.55			15.55		16.55
Kronach 835	12.58			13.58		14.58			15.58		16.58
Lichtenfels 820	13.20			14.20		15.20			16.20		17.20
Bamberg	13.45			14.48		15.45			16.48		17.45
Nürnberg Hbf	14.25			15.25		16.25			17.25		18.25

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

Vogelherd wird mit einem neuen Bahnsteig 600 Meter weiter östlich reaktiviert.

*) An Samstagen, Sonn- und Feiertagen Busanschluss von Marxgrün bis Bad Steben



Am 5.7.97 begegneten sich 628 420 und 628 427 in Selbitz. Der Fahrdienstleiter im Empfangsgebäude sicherte die Fahrten noch mit Formsignalen. Die Gleise 1 und 2 für die Züge nach Helmbrechts waren aber bereits durch eine breite Asphaltschicht ersetzt worden.

- Der Haltepunkt in km 23,4 ab Kronach heißt in der Realität *Dürrenwaid* und liegt fast 4 km vom gleichnamigen Ort entfernt. Zum neuen Haltepunkt bei **FiT** wäre es nur knapp 1 km. Der Endbahnhof *Nordthalben* lag in km 24,9 etwa 600 Meter Luftlinie und 100 Höhenmeter vom Stadtzentrum entfernt.
- Da es 1995 noch nicht genug Dieseltriebwagen für Flügelkonzepte gab, fahren die Züge von Hof ab Marxgrün abwechselnd nach Saalfeld und Kronach weiter. Während die *Deutsche Bundesbahn* den einst umfangreichen Bahnhof Marxgrün in der Realität auf ein Gleis zurückbaute, gäbe es bei **FiT** drei Gleise mit Bahnsteigen. Eine Unterführung ist nicht erforderlich, da alle Züge halten und mindestens 2 Minuten warten.
- Die RB-Fahrt Kronach - Hof dauert 81 Minuten. Mit den Eilzügen über Lichtenfels braucht man fast zwei Stunden und muss beim Umsteigen 25 Minuten warten.

838 Saalfeld - Wurzbach - Lobenstein - Marxgrün (- Hof)

Seit 1885 gab es mehrere Projekte für eine Verbindung von der Hauptstrecke Saalfeld - Lichtenfels (→ KBS 828) zur *Oberlandbahn* Triptis - Blankenstein. Als Ausgangspunkt stand Hockeroda fest und die möglichen Ziele waren Lückemühle, Ebersdorf-Friesau und Unterlemnitz. Man entschied sich schließlich für die Trasse über Wurzbach, was wegen der schwierigen topographischen Verhältnisse einen Kopfbahnhof bei der Kleinstadt erforderte.

Am 5.7.1906 erfolgte der erste Spatenstich bei Leutenberg und am 15.12.1907 wurden die knapp 20 km von Hockeroda bis Wurzbach eröffnet. Am 1.3.08 folgte der Lückenschluss bis Unterlemnitz. Die *Eisenbahndirektion Erfurt* der Preußischen Staatsbahn baute und betreibt die *Sormitztalbahn*.

Die Personenzüge fuhren meistens von Saalfeld bis Marxgrün durch und boten dort Anschluss zu den Zügen nach Hof. 1938 gab es je Richtung 6 Züge, die für die 57,4 km 2 bis 2½ Stunden brauchten. Hinzu kamen drei Güterzüge je Richtung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die neue innerdeutsche Grenze das Gleis etwa 1 km südlich vom Bahnhof Blankenstein. Alle Züge der DDR endeten dort und die Lokomotiven kamen beim Umsetzen sehr dicht an den Grenzzaun. Auf BRD-Seite gab es noch bis 1971 lokalen Güterverkehr zwischen Marxgrün und dem 2 km vom Ort entfernten Bahnhof Lichtenberg. 1982 begann der Gleis-

6.16	Halle	8.16	Halle	10.16	Leipzig Hbf	11.44	Halle	13.44	Halle	15.44
7.14	8.05	9.14	10.05	11.14	Jena Saalbhf	10.46	11.55	12.46	13.55	14.46
7.39	8.31	9.39	10.31	11.39	Saalfeld (Saale)	10.21	11.29	12.21	13.29	14.21
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
7.43	8.35	9.43	10.35	11.43	km Saalfeld (Saale)	10.17	11.25	12.17	13.25	14.17
I	8.38	I	10.38	I	3,0 Reschwitz	I	11.21	I	13.21	I
7.48	8.41	9.48	10.41	11.48	5,8 Breternitz	10.11	11.18	12.11	13.18	14.11
7.51	8.44	9.51	10.44	11.51	9,8 Kaulsdorf	10.08	11.15	12.08	13.15	14.08
I	8.47	I	10.47	I	12,1 Hockeroda	I	11.12	I	13.12	I
58/01	8.52	58/01	10.52	58/01	16,1 Leutenberg	58/01	11.07	58/01	13.07	58/01
8.07	58/01	10.07	58/01	12.07	21,8 Lichtentanne	9.52	58/01	11.52	58/01	13.52
8.13	I	10.13	I	12.13	26,9 Zschachenmühle	9.46	I	11.46	I	13.46
8.19	9.11	10.19	11.11	12.19	31,6 Wurzbach	9.40	10.48	11.40	12.48	13.40
8.22	9.14	10.22	11.14	12.22	36,1 Heinersdorf	9.37	10.45	11.37	12.45	13.37
I	9.19	I	11.19	I	40,4 Unterlemnitz	I	10.40	I	12.40	I
8.32	25/29	10.32	25/29	12.32	43,0 Lobenstein	9.27	30/34	11.27	30/34	13.27
8.36	9.33	10.36	11.33	12.36	47,0 Lemnitzhammer	9.23	10.26	11.23	12.26	13.23
8.41	9.38	10.41	11.38	12.41	48,6 Harra	9.18	10.21	11.18	12.21	13.18
8.44	9.41	10.44	11.41	12.44	51,1 Blankenstein	9.15	10.18	11.15	12.18	13.15
8.48	9.45	10.48	11.45	12.48	52,3 Lichtenberg	9.11	10.14	11.11	12.14	13.11
8.50	9.47	10.50	11.47	12.50	55,2 Hölle	9.09	10.12	11.09	12.12	13.09
8.54	9.51	10.54	11.51	12.54	57,4 Marxgrün	9.05	10.08	11.05	12.08	13.05
8.58	9.55	10.58	11.55	12.58		9.02	10.05	11.02	12.05	13.02
9.01	10.01	11.01	12.01	13.01	Marxgrün 837	8.59	9.59	10.59	11.59	12.59
9.06	10.06	11.06	12.06	13.06	Naila	8.53	9.53	10.53	11.53	12.53
9.26	10.26	11.26	12.26	13.26	Hof Hbf	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34
9.03	10.01	11.03	12.01	13.03	Marxgrün 837	8.57	9.59	10.57	11.59	12.57
9.08	10.06	11.08	12.06	13.08	Bad Steben	8.51	9.53	10.51	11.53	12.51
B *)	10.55	B *)	12.55	B *)	Kronach	B *)	9.05	B *)	11.05	B *)

abbau im Höllental, die Brücken wurden aber nicht abgerissen und die Tunnel aus Sicherheitsgründen zugemauert. Obwohl die Region seit der Wende immer wieder durchgehende Züge forderte, wurde die kurze Lücke im fränkischen *Höllental* bis heute nicht geschlossen.

FiT hätte die fehlenden 6 km Gleis im fränkischen *Höllental* spätestens 1995 verlegt und die Strecke von Grund auf saniert. Die RB könnten Saalfeld und Hof in deutlich unter zwei Stunden verbinden und dadurch dem thüringisch-fränkischen Grenzgebiet wichtige Impulse geben.

Die unregelmäßigen IC- und IR-Anschlüsse in Saalfeld verhindern einen exakten Stundentakt. Die RB fahren daher in zwei abwechselnden 2-Stunden-Takten und halten an den kleinsten Stationen nur abwechselnd. Das erfordert drei Kreuzungsbahnhöfe in Leutenberg, Lichtentanne und Lobenstein, die daher ihre Ausweichgleise aus DDR-Zeiten behalten hätten.

839 Selbitz - Helmbrechts - Münchberg (- Hof)

Am 1.6.1887 eröffnete die *Bayerische Staatsbahn* die 9,73 km kurze Lokalbahn Münchberg - Helmbrechts eröffnet. Schon ein Jahr später wurde das Angebot wegen der großen Nachfrage von 3 auf 4 bis 5 Zugpaare täglich erweitert. Die Helmbrechtser Textilindustrie blühte auf und weckte Begehrlichkeiten in den Nachbargemeinden. 1912 wurde die Verlängerung nach Selbitz endlich genehmigt, aber durch den Ersten Weltkrieg verhindert.

Erst 1923 gingen die 10,9 km von dem neuen Bahnhof in Helmbrechts über Schauenstein nach Selbitz in Betrieb. Ab 1954 wurden die Personenzüge mit Dampflokomotiven von modernen Schienenbussen der Baureihe 795 abgelöst und der Fahrplan verdichtet. Dennoch bevorzugten (wie auf den meisten anderen Nebenbahnen in Deutschland) immer mehr Fahrgäste Mopeds, PKWs und Busse. Und so fuhr nach nur 53 Jahren am 30.5.76 der letzte Personenzug zwischen Helmbrechts und Selbitz. Bis 1987 kam noch 2 bis 3 mal pro Woche ein Güterzug von Münchberg bis Schauenstein.

Im Sommer 1977 baute die *Deutsche Bundesbahn* (DB) 4,5 km Gleis südlich von Selbitz ab. Die Brücken standen noch 9 Jahre verlassen in der Landschaft und wurden erst im Oktober 1986 gesprengt. Als letztes Relikt verblieb der 113 Meter lange *Weidesgrüner Tunnel*. 1986 verbesserte die DB das recht dünne Angebot zwischen Münchberg und Helmbrechts durch den Einsatz modernerer Triebzüge der Baureihe 614. Ab der Jahrtausendwende fuhr die *Vogtlandbahn* mit niederflurigen *Desiro*- oder *RegioSprinter*-Triebwagen. Einen Stundentakt gibt es erst seit Juni 2011, den *agilis* mit *Regio-Shuttles* durchführt.

FiT hätte sich bis 1985 für die Reaktivierung der Gesamtstrecke entschieden, weil nur 4,5 km Gleis fehlten und alle aufwändigen Bauwerke noch nutzbar waren. Durch die neue Verbindung von Bad Steben nach Kronach (→ KBS 837) wären in Selbitz weitere attraktive Verbindungen hinzugekommen. Und der Personal- und Fahrzeugeinsatz ist auf einer 20 km langen Nebenbahn effektiver als auf einem Mix aus 10 km Bahn plus 10 km Bus.

Zur besseren Erschließung der fast 9.000 Einwohner zählenden Stadt Helmbrechts ersetzt **FiT** den Bahnhof in km 10,9 (ab Selbitz) durch zwei neue Stationen: *Helmbrechts Mitte* liegt zwischen den Brücken über die Frankenstraße und die Münchberger Straße nur 400 Meter vom Stadtzentrum entfernt. Dort gibt zwei Gleise und zwei Außenbahnsteige, damit sich die Züge ausweichen können. *Helmbrechts Süd* liegt an der Ottengrüner Straße und hat je einen Seitenbahnsteig hinter dem Bahnübergang.

11.53	12.53	13.53	14.53	15.53	Saalfeld	13.06	14.06	15.06	16.06	17.06
12.06	13.06	14.06	15.06	16.06	Naila	12.53	13.53	14.53	15.53	16.53
12.11	13.11	14.11	15.11	16.11	Selbitz 837	12.48	13.48	14.48	15.48	16.48
11.52	12.47	13.52	14.47	15.52	Hof Hbf	13.08	14.13	15.08	16.13	17.08
12.11	13.11	14.11	15.11	16.11	Selbitz 837	12.49	13.49	14.49	15.49	16.49
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	km Selbitz	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45
12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	2,2 Weidesgrün	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41
12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	5,0 Schauenstein	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38
12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	6,6 Volkmannsgrün	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35
12.29	13.29	14.29	15.29	16.29	10,4 Helmbrechts Mitte	12.31	13.31	14.31	15.31	16.31
12.34	13.36	14.34	15.36	16.34	11,5 Helmbrechts Süd	12.23	13.25	14.23	15.25	16.23
12.35	13.37	14.35	15.37	16.35	13,2 Wüstensebitz	12.21	13.23	14.21	15.23	16.21
12.38	13.40	14.38	15.40	16.38		12.18	13.20	14.18	15.20	16.18
12.41	13.43	14.41	15.43	16.41	14,8 Hildbrandsgrün	12.15	13.17	14.15	15.17	16.15
12.44	13.46	14.44	15.46	16.44	17,1 Unfriedsdorf	12.12	13.14	14.12	15.14	16.12
12.47	13.49	14.47	15.49	16.47	18,8 Münchberg West	12.09	13.11	14.09	15.11	16.09
12.50	13.52	14.50	15.52	16.50	20,2 Münchberg	12.07	13.09	14.07	15.09	16.07
13.05	14.03	15.05	16.03	17.05	Münchberg 828	11.56	12.54	13.56	14.54	15.56
13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	Hof Hbf	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34
12.54	13.56	14.54	15.56	16.54	Münchberg 828	12.03	13.05	14.03	15.05	16.03
13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	Neuenm.-Wirsb.	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39
13.49	14.49	15.49	16.49	17.49	Lichtenfels	11.11	12.11	13.11	14.11	15.11

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

➤ Wie in der Realität gibt es durchfahrende Züge Helmbrechts - Hof, bei **FiT** fahren sie aber über Selbitz statt Münchberg. Dadurch spielt es keine Rolle, dass man in Selbitz 25 Minuten warten müsste, bevor der nächste Zug von Naila nach Hof kommt.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



© bahnhof.de

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

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

Ansbach		11.58		w 12.04		12.53				13.58	
Heilsbronn		I		12.24		13.07		13.24		I	
Nürnberg Hbf 898		12.24		12.51		13.24		13.51		14.24	
Zug		E	IR	CB	E / RB	E	IR	CB	E / RB	E	IR
km	Nürnberg Hbf	12.36	12.42	12.53	13.11	13.36	13.42	13.53	14.11	14.36	14.42
3,9	N-Ostbahnhof	I	I	12.58	I	I	I	13.58	I	I	I
16,8	Lauf (rechts d.P.)	12.46	I	13.11	I	13.46	I	14.11	I	14.46	I
28,5	Hersbruck (re.d.P.)	I	I	13.24	28/33	I	I	14.24	28/33	I	I
32,0	Hohenstadt	I	I	an	13.36	I	I	an	14.36	I	I
34,8	Eschenbach	I	I		13.39	I	I		14.39	I	I
39,2	Vorra	I	I		13.43	I	I		14.43	I	I
41,8	Artelshofen	I	I		13.46	I	I		14.46	I	I
44,5	Rupprechtstegen	I	I		13.49	I	I		14.49	I	I
47,6	Velden	I	I		13.52	I	I		14.52	I	I
50,7	Neuhaus (Pegnitz)	13.05	I		13.56	14.05	I		14.56	15.05	I
66,9	Pegnitz	13.15	13.23	RB	an	14.15	14.23	RB	an	15.15	15.23
75,0	Schnabelwaid	I	I			14.22	I			I	I
>	Creußen	13.23	>	ab		I	>	ab		15.23	>
<	Bayreuth Hbf	13.32	<	13.39		14.32	<	14.39		15.32	<
93,7	Kirchenlaibach	Kulm	13.42	14.00		Kulm	14.42	15.00		Kulm	15.42
97,5	Haidenaab-Göppm.	-bach	I	14.04		-bach	I	15.04		-bach	I
102,4	Immenreuth		I	14.08			I	15.08			I
112,8	Neusorg		I	14.15			I	15.15			I
121,2	Waldershof		I	14.22			I	15.22			I
124,2	Marktredwitz		14.01	14.26			15.01	15.26			16.01
Marktredwitz 850			14.03	14.45			15.03	15.45			16.03
Hof Hbf			14.29	15.23			15.29	16.23			16.29

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

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

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

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

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

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

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

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

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

841 Bayreuth-Altstadt - Bayreuth Hbf - Neuenmarkt-Wirsberg

a) Bayreuth Hbf - Neuenmarkt-Wirsberg

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Erklärung zum Bahnhof „Bayreuth-Altstadt“

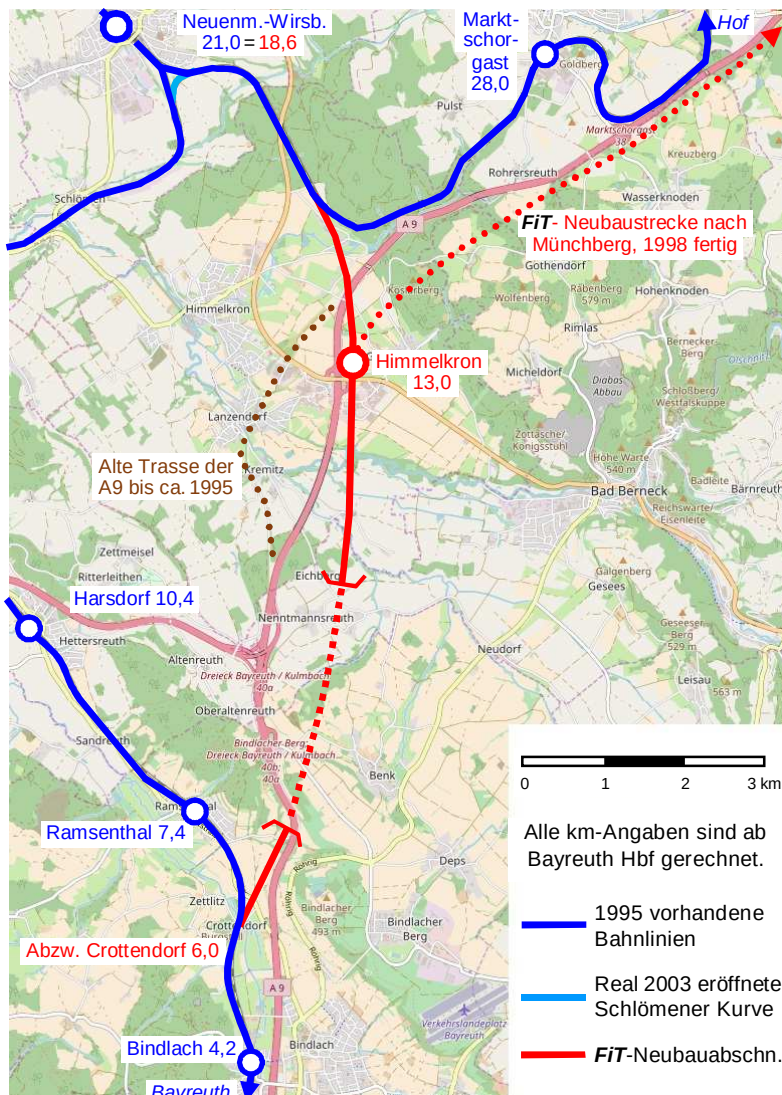
Der Name „Bayreuth Altstadt“ ist etwas verwirrend: Denn es handelt sich dabei nicht um das historische Stadtzentrum, sondern einen mehr oder wenig zufällig so genannten Stadtteil. Der Bahnhof lag nur 100 Meter von der *Johannes-Kepler-Realschule* und dem Berufsschulzentrum entfernt, die regelmäßig für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

d) Maßnahmen bei *FiT*

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

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

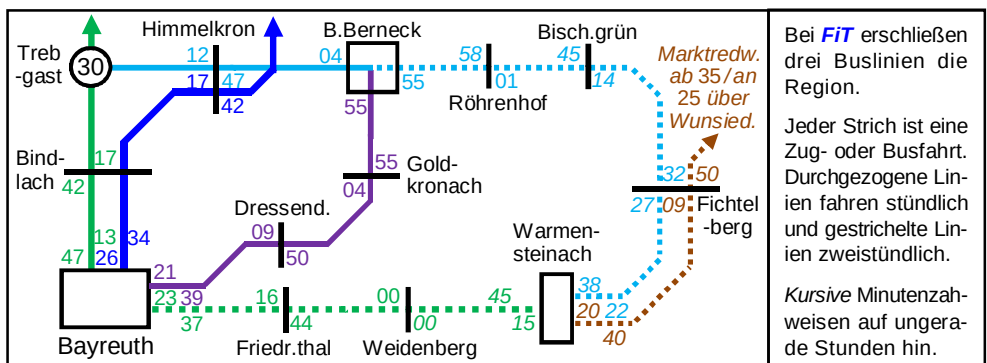
Die RB von und nach Kulmbach hätten in Bayreuth Hbf 26 Minuten Wendezeit. Das reicht, um sie 5,3 km weiter nach Bayreuth-Altstadt zu schicken und dabei vier neue Stationen zu bedienen. **FiT** hätte daher das Angebot der Stadt Bayreuth für einen neuen Haltepunkt an der Universität dankbar angenommen.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



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

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

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



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

842 Bayreuth - Weidenberg - Warmensteinach

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

844 Bayreuth - Kirchenlaibach - Pressath - Weiden

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

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

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

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

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

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

11.42 12.23	11.36 12.16 > 12.33	12.42 13.23	> 13.33	13.42 14.23	Nürnberg Hbf Pegnitz Warmensteinach Bayreuth Hbf 840	14.13 13.37	15.24 14.43 > 14.27	15.13 14.37	> 15.27	16.13 15.37
E	RB	E	RB	E	Zug	E	RB	E	RB	E
12.31 	12.39 12.41 12.44	13.31 	13.39 13.41 13.44	14.31 	km Bayreuth Hbf 1,1 Bayr.-Dürschnitz 3,8 Bayr.-Eremitage	13.29 	14.21 14.18 14.15	14.29 	15.21 15.18 15.15	15.29
 12.40 12.46	12.48 12.53 12.59	13.37 13.46	13.48 13.53 13.59	 14.40 14.46	8,0 Stockau 12,6 Seybothenreuth 18,8 Kirchenlaibach	 13.19 13.13	14.11 14.06 14.00	14.24 14.13	15.11 15.06 15.00	 15.19 15.13
12.47 > 12.53 58/01	13.00 13.26 an	13.47 > 13.53 58/01	14.00 14.26 an	14.47 > 14.53 58/01	> Marktredwitz 840 25,8 Neustadt a. Kulm 31,3 Trabitzz	13.12 > 13.06 58/01	13.59 13.34 ab	14.12 > 14.06 58/01	14.59 14.34 ab	15.12 > 15.06 58/01
13.07 13.13 13.20 13.25		14.07 14.13 14.20 14.25		15.07 15.13 15.20 15.25	37,2 Pressath 43,2 Schwarzenbach 53,1 W-Brandweiher 58,1 Weiden	12.52 12.46 12.39 12.35		13.52 13.46 13.39 13.35		14.52 14.46 14.39 14.35
13.32 13.59 14.26		14.30 14.59 15.26		15.32 15.59 16.26	Weiden 850 Schwandorf Regensburg Hbf	12.28 12.01 11.34		13.30 13.01 12.34		14.28 14.01 13.34

Gesamtverkehr Bayreuth Hbf - Bayr.-Dürschnitz → KBS 841

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

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

FiT verbessert die Erschließung der Region mit drei neuen Stationen:

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

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

850 Hof - Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg

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

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

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

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

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



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

FiT hätte die IR von Nürnberg und Regensburg nach Hof nach der Wende langfristig etabliert und weiter entwickelt. Statt 150 Meter langer lokbespannter Züge hätte es kürzere Triebwagen gegeben. Die Region hätte durch mehr Flexibilität und die Zweigstrecken durch bessere Anschlüsse profitiert. Mit der Zeit wäre die Nachfrage kontinuierlich gestiegen und die Züge wären länger geworden.

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

Bis Weiden sind die geografischen Gegebenheiten dann sehr günstig, der *IR* ist zwischen den Städten jeweils eine knappe halbe Stunde unterwegs und erreicht *Integrale Taktknoten* zur Minute 00 und 30. Nördlich von Weiden klappt das auf der kurvenreichen Trasse leider nicht, daher kommt der *IR* erst 10 Minuten nach

Zwickau Hbf	Leipz.	15.35			16.35			Leipz.	17.35	
Plauen oberer Bf	13.56	14.07			15.07			15.56	16.07	
Hof Hbf	14.15	14.25			15.25			16.15	16.25	
Zug	IR	IR	RB	RB	IR	RB	RB	IR	IR	RB
km Hof Hbf	14.21	14.31	14.39		15.31	15.39		16.21	16.31	16.39
5,6 Oberkotzau			14.44			15.44				16.44
11,5 Martinlamitz			14.49			15.49				16.49
18,0 Kirchenlamitz Ost			14.55			15.55				16.55
23,1 Marktleuthen			15.00	Selb		16.00	Selb			17.00
30,2 Röslau			15.06	>		16.06	>			17.06
34,1 Wuns.-Holenbrunn			15.10	15.46		16.10	16.39			17.10
	14.50	14.57	15.17	15.53	15.57	16.17	16.46	16.50	16.57	17.17
41.5 Marktrechwitz	14.52	14.59	15.18	an	15.59	16.18	an	16.52	16.59	17.18
51,2 Pechbrunn		>	15.25		>	16.25			>	17.25
59,3 Wiesau (Oberpf)		Karls	15.32		Karls	16.32			Karls	32/33
69,7 Reuth (b Erabend.)		ruhe	15.40		ruhe	16.40			ruhe	17.40
77,2 Windischeschenb.			15.46	RB / E		16.46				17.46
85,2 Neustadt (W) West			15.53	Floß		16.53	Floß			17.53
87,3 Altenstadt (Waldn)			15.56	16.23		16.56	17.21			17.56
	15.30		16.01	16.28		17.01	17.26	17.30		18.01
92,6 Weiden	15.32		16.02	16.30		17.02	an	17.32		18.02
97,7 Rothenstadt			16.06			17.06				18.06
101,1 Unterwildenau			16.10			17.10				18.10
103,5 Luhe			16.13			17.13				18.13
109,7 Wernberg-Köblitz			16.18	16.42		17.18				18.18
116,4 Pfreimd			16.24			17.24				18.24
120,9 Nabburg			16.28			17.28				18.28
128,3 Schwarzenfeld			16.34			17.34				18.34
131,3 Irrenlohe			16.37			17.37				18.37
	15.59		16.43	16.59		17.43		17.59		18.43
136,6 Schwandorf	16.01		16.44	17.01		17.44		18.01		18.44
152,0 Maxhütte-Haidhof			16.54			17.54				18.54
161,1 Regensburg			17.01			18.01				19.01
171,1 Regensb.-Harthof			17.08			18.08				19.08
176,2 Regensburg Hbf	16.25		17.13	17.25		18.13		18.25		19.13
Regensburg Hbf	16.33	16.31	17.17	17.33	17.31	18.17		18.33	18.31	19.17
Plattling 875	>	16.59	17.55	>	Nürnberg	18.55		>	18.59	19.55
Landshut	17.09	Wien		18.09				19.09	Wien	
München Hbf 930	17.56			18.56				19.56		

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

München Hbf 930	12.04				13.04			14.04		
Landshut	12.51			Nürnberg	13.51		Wien	14.51		
Plattling 875	>		13.05		>	14.05	15.01	>		15.05
Regensburg Hbf	13.27		13.43	14.29	14.27	14.43	15.29	15.27		15.43
Zug	IR	RB	RB		E / RB	RB		IR	RB	RB
km Regensburg Hbf	13.35		13.47		14.35	14.47		15.35		15.47
5,1 Regensb.-Harthof			13.52			14.52				15.52
15,1 Regenstauf			13.59			14.59				15.59
24,2 Maxhütte-Haidhof			14.06			15.06				16.06
	13.59		14.16		14.59	15.16		15.59		16.16
39,6 Schwandorf	14.01		14.17		15.01	15.17		16.01		16.17
44,9 Irrenlohe			14.22			15.22				16.22
47,9 Schwarzenfeld			14.25			15.25				16.25
55,3 Nabburg			14.31			15.31				16.31
59,8 Pfreimd			14.37			15.37				16.37
66,5 Wernberg-Köblitz			14.41		15.17	15.41				16.41
72,7 Luhe			14.46			15.46				16.46
75,1 Unterwildenau			14.49			15.49				16.49
78,5 Rothenstadt			14.53			15.53				16.53
	14.28	ab	14.58		15.30	15.58		16.28	ab	16.58
83,6 Weiden	14.30	14.34	14.59		15.32	15.59		16.30	16.34	16.59
88,9 Altenstadt (Waldn)		14.39	15.04		15.37	16.04			16.39	17.04
91,0 Neustadt (W) West		>	15.07		>	16.07			>	17.07
99,0 Windischeschenb.		Floß	15.14	IR	Floß	16.14	IR		Floß	17.14
106,5 Reuth (b Erbind.)			15.21	Karls		16.21	Karls			17.21
116,9 Wiesau (Oberpf)			15.27	ruhe		16.27	ruhe			17.27
125,0 Pechbrunn			15.35	>		16.35	>			17.35
	15.08	ab	15.42	16.01	ab	16.42	17.01	17.08	ab	17.42
135,3 Marktredwitz	15.10	15.14	15.43	16.03	16.07	16.43	17.03	17.10	17.14	17.43
142,1 Wuns.-Holenbrunn		15.19	15.49		16.13	16.49			17.19	17.49
146,0 Röslau		>	15.53		>	16.53			>	17.53
153,1 Marktleuthen		Selb	15.59		Selb	16.59			Selb	17.59
158,2 Kirchenlamitz Ost			16.04			17.04				18.04
164,7 Martinlamitz			16.10			17.10				18.10
170,6 Oberkotzau			16.15			17.15				18.15
176,2 Hof Hbf	15.39		16.21	16.29		17.21	17.29	17.39		18.21
Hof Hbf	15.45			16.35			17.35	17.45		
Plauen oberer Bf	16.04			16.53			17.53	18.04		
Zwickau Hbf	Leipz.			17.25			18.25	Leipz.		

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

Um die *Integralen Taktknoten* in Schwandorf und Weiden stündlich zu bedienen, fährt im Wechsel zum IR zweistündlich ein Eilzug. Er wird in der *Normalverkehrszeit* in Weiden geteilt und fährt dann jeweils als RB nach Floß und Bayreuth weiter (→ KBS 854 und 844). Das ergibt viele attraktive Direktverbindungen.

Der Eilzug hält auch in Wernberg-Köblitz. Das geschieht nur eine Minute vor oder nach der RB der Gegenrichtung und ermöglicht attraktive Anschlüsse zu den Bussen nach Sulzbach-Rosenberg (→ KBS 861). Die zweite wichtige Ost-West-Buslinie fährt von Amberg nach Oberviechtach und kreuzt im Bahnhof Nabburg, wo sich die RB zur Minute 30 begegnen. Beide Stationen wurden in der Realität bis 2018 nicht modernisiert und sind immer noch mit Personal besetzt, weil es keine Bahnsteigunterführungen gibt. Das hätte *FiT* schon bis 1995 geändert, um Behinderungen für umsteigende Fahrgäste zu vermeiden.

Ergänzend zu den IR und RE fährt bei *FiT* stündlich eine RB, die für die 176 km von Hof nach Regensburg 154 Minuten braucht. Nur wenige Fahrgäste nutzen sie auf ganzer Länge, die meisten steigen unterwegs ein und aus. Für Wunsiedel-Holenbrunn und Altenstadt bieten zudem die RB von den Zweigstrecken zusätzliche IR-Anschlüsse.

In der bei *FiT* unterstellten „besseren Bahnwelt“ würde nicht nur behauptet, dass die KBS 850 sehr gut für den weiträumigen Nord-Süd-Güterverkehr in Deutschland geeignet ist. Es würden auch tatsächlich viele Güterzüge fahren. Die Lücken zwischen IR und RB ermöglichen, dass stündlich pro Richtung zwei Güterzüge mit durchschnittlich 70 km/h ohne Überholung durchkommen. Sie wären jeweils kurz vor und nach der RB unterwegs, z.B.: Hof 14:35 und 14:50 - Weiden 15:55 und 16:10 - Regensburg 17:05 und 17:20 und in der Gegenrichtung Regensburg 14:35 und 14:50 - Weiden 15:55 und 16:10 - Hof 17:05 und 17:20.

Bei der KBS 854 wird beschrieben, dass der alte Bahnhof Neustadt (Waldnaab) zwischen Neustadt und Altenstadt lag und viele Bürger weite Wege dorthin zurück legen mussten. Am 9.12.07 wurde er geschlossen und durch zwei neue Haltepunkte 800 Meter weiter südlich und nordwestlich ersetzt. Die RB von und nach Hof halten aber nur in Altenstadt, weil der neue Haltepunkt für Neustadt an der stillgelegten Nebenbahn nach Floß liegt. Das Angebot von Neustadt (Waldnaab) nach Norden hat sich dadurch deutlich verschlechtert.

Um das zu vermeiden, hätte *FiT* auch an der KBS 850 eine neue Station für die Kreisstadt errichtet. Als Zugang zum nördlichen Bahnsteig wäre die Brücke des Mühlbergwegs über das Gleispaar ausgebaut worden. Westlich davon gibt es an der alten Schießstätte Platz für den Bahnsteig Richtung Hof und eine Bushaltestelle mit PKW- und Fahrradstellplätzen.

854 Weiden - Neustadt (Waldnaab) - Floß (Oberpf)

Der Oberpfälzer Wald war schon im 19. Jahrhundert eine strukturschwache Region. Das Gebiet östlich der KBS 850 Marktredwitz - Schwandorf bekam bis 1880 keine Bahnlinie und die Gemeinden sowie einflussreiche Persönlichkeiten forderten immer lauter eine Bahnstrecke von Weiden zum Bezirksamt in Vohenstrauß.

Der direkte Fußweg war 18 km lang, für die damals verfügbaren Lokomotiven am „Fischerberg“ aber zu steil. Daher musste man einen Umweg in Kauf nehmen und zuerst auf der KBS 850 nach Norden bis Neustadt oder nach Süden bis Rothenstadt fahren. Den Zuschlag erhielt die nördliche Variante, da mehr Einwohner angesprochen wurden und ein größeres Frachtaufkommen zu erwarten war.

Der Abzweig von der KBS 850 lag knapp 6 km von Weiden entfernt im südlichen Weichenbereich des Bahnhofs *Neustadt an der Waldnaab*. Dieser wurde dadurch zum Keilbahnhof und es wirkte so, als würden die Züge nach Eslarn auf dem Bahnhofsvorplatz abfahren. Zum Zeitpunkt seiner größten Ausdehnung lagen im Bahnhof Neustadt je drei Gleise westlich und östlich vom Empfangsgebäude.

Am 16.10.86 eröffnete die *Königlich Bayerische Staats-Eisenbahn* (KBStE) endlich die *Lokalbahn* nach Vohenstrauß. Für die 25,2 km über Floß nach Neustadt brauchten die Züge über zwei Stunden! Neben dem Personenverkehr spielte vor allem der Holztransport eine große Rolle. Der großzügig angelegte Endbahnhof bekam ein Empfangsgebäude, einen Güterschuppen, ein Wirtschaftsgebäude und einen Lokschuppen mit angebautem Wohn- und Sozialtrakt. Die Gebäude sind aus Bruchsteinmauerwerk und stehen unter Denkmalschutz.

Am 16.8.1900 verlängerte die *KBStE* das Gleis bis zum Grenzzort Waidhaus und am 1.10.08 nach Süden bis Eslarn, um auch die vielen Glasschleifen im Pfreimdtal anzubinden. Mit 49,8 km war die kurvenreiche Strecke die längste Lokalbahn in der Oberpfalz. Mitten im schneereichen *Oberpfälzer Wald* kam es im Winter oft zu Betriebsbehinderungen.

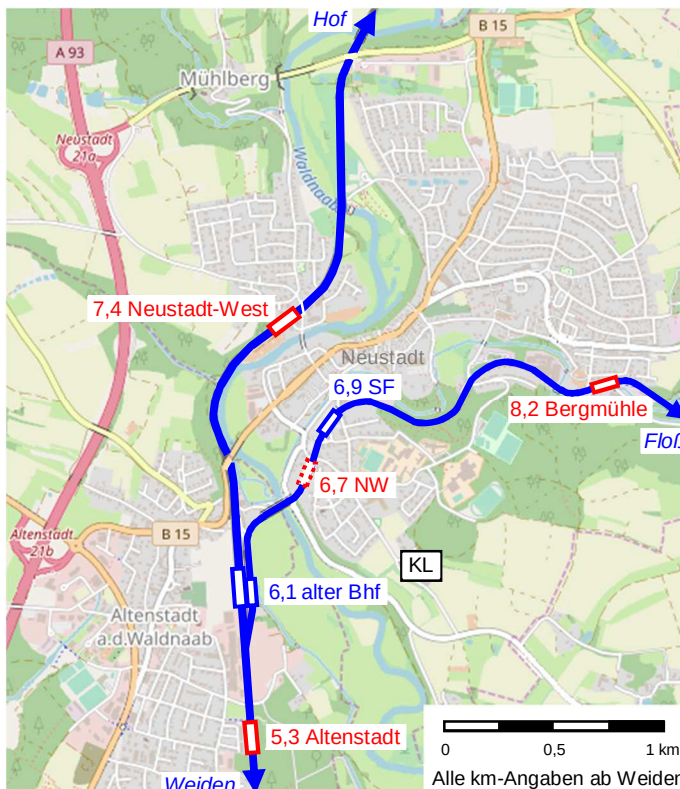
Am 1.5.13 ging zunächst nur für Güterzüge der 6,2 km lange Abzweig von Floß nach Flossenbürg in Betrieb, wo man vor allem Granit transportierte. Im Sommer 1914 fuhren täglich fünf Zugpaare von Neustadt nach Eslarn. 13 Jahre später waren es nur noch vier Zugpaare, die dafür nach Weiden durchfuhren.

Ab 1938 waren die Häftlinge des Konzentrationslagers Flossenbürg die ersten unfreiwilligen „Fahrgäste“ der Zweigstrecke. Im Zweiten Weltkrieg gab es dort auch für die Bevölkerung Personenzüge, meist aber nur „auf besondere Anordnung“.

Erst 1948 stand werktags ein *Güterzug mit Personenbeförderung* nach Flossenbürg im Kursbuch. 1949 waren es schon fünf Zugpaare, einige sogar von und nach Weiden. Danach dünnte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) das Angebot schrittweise aus und vom 31.5.59 bis 27.5.73 fuhren wieder nur Güterzüge. Bald danach baute die *DB* die 6,2 km ab.

Auch zwischen Weiden, Vohenstrauß und Eslarn ging die Nachfrage in den 1960-er Jahren stetig zurück. Ganz wesentlich trug dazu der Ausbau der Bundesstraße B 85 bei: Die Personenzüge brauchten 1970 für die 31 km von Weiden über Floß nach Vohenstrauß 45 bis 60 Minuten, während man die 20 km auf der direkten B 85 in 20 bis 30 Minuten schaffte.

Bis 1974 fuhren Dampflokomotiven der Baureihe 64 auf dem *Eslarner Bockl*. Dabei gehörte sie zu den letzten Strecken in Bayern, was viele Fotografen und Hobby-Filmer in die Region lockte. Abgelöst wurden sie von Dieselloks und Schienenbussen, deren Fahrpläne die *DB* immer weiter ausdünnte. Schließlich



Die bis 1995 vorhandenen Bahnlinien und Stationen sind blau dargestellt.

NW = Die in der Realität 2007 eröffnete neue Endstation Neustadt (Waldnaab).

SF = Der bis 1992 bediente Bahnhof Neustadt - St. Felix.

KL = Namensgebendes Kloster St. Felix.

legte sie die Bahnlinie genauso in Etappen still, wie man sie erbaut hatte: Ab 1.6.75 fuhren die Personenzüge nur noch bis Vohenstrauß, ab 1982 endeten sie schon in Floß und ab 29.5.92 entfielen sie ganz.

Um das strukturschwache Grenzland zu unterstützen, wurde 1984/85 die Brücke über die Waldnaab bei Neustadt generalüberholt und die Güterzüge fuhren (mit finanzieller Unterstützung vom Bund) bis zum 22.5.93 nach Eslarn. Bis 28.5.95 wurde Vohenstrauß bedient, danach kam die Rangierlok noch bis 2001 gelegentlich zum Anschluss der Glaswarenfabrik Neustadt beim Haltepunkt St. Felix.

Ab 1996 wurde die Trasse östlich davon abschnittsweise verkauft und mit Zuschüssen vom Freistaat Bayern und der Europäischen Union zum *Bockl-Radweg* umgebaut. Am 30.7.05 wurde er mit einem Veranstaltungsprogramm in allen Kommunen feierlich auf der Gesamtlänge Neustadt - Eslarn - Tillyschanz eröffnet.

Etwa zur gleichen Zeit machte sich die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* (BEG) Gedanken über das Verkehrsangebot für die zusammen über 10.000 Einwohner von Altenstadt und Neustadt an der Waldnaab. Der alte Bahnhof lag in der Mitte dazwischen und war daher für viele Bürger nur mit weiten Wegen erreichbar. Da er keine Bahnsteigunterführung besaß, musste immer ein *Fahrdienstleiter* vor Ort den Zugang über die Gleise sichern.

Die *BEG* beschloss, 800 Meter weiter südlich den neuen Haltepunkt Altenstadt mit Bahnsteigüberführung zu bauen. Die RB nach Hof halten seit 9.12.07 nur noch dort und fahren im alten Bahnhof durch. Dieser wurde geschlossen, fast alle Weichen abgebaut und der *Fahrdienstleiter* abgezogen.

Um auch das Angebot für Neustadt zu verbessern, sollten die RE aus Nürnberg auf dem noch liegenden Gleis über die Waldnaabbrücke zum zentrumsnahen Haltepunkt Neustadt - St. Felix fahren und dort wenden. Für den Zugbetrieb ergab das nur geringe Mehrkosten, weil die RE zuvor in Weiden eine halbe Stunde auf die Rückfahrt warten mussten.

Leider lehnte die Stadt Neustadt das ab, weil sie den Bahnübergang der Georgstraße nicht wiedereröffnen wollte. Die *BEG* war daher gezwungen, westlich davon einen Einschnitt aufzuweiten, um Platz für den 120 Meter langen neuen Bahnsteig zu schaffen. Die Fußwege dorthin und auch die Wege beim Umsteigen sind für viele Benutzer recht weit, was die Attraktivität der am 9.12.07 als *Neustadt (Waldnaab)* eröffneten Station beeinträchtigt.



Der Pendolino 610 005 schlängelte sich am 18.8.08 durch den südlichen Weichenbereich vom alten Bahnhof Neustadt (Waldnaab). Im Hintergrund steht das zweistöckige Empfangsgebäude und rechts davon liegt das Gleis Richtung Floß. Jörg Schäfer stand mit einem Teleobjektiv auf der neuen Brücke des Haltepunkts Altenstadt.

FiT hätte die Abwärtsspirale schon 1992 gestoppt und den Personenverkehr zwischen Weiden und Floß nicht eingestellt. Durch Züge im Stundentakt und die zusätzlichen Stationen Altenstadt, Neustadt-Bergmühle und Störnstein West hätte man Fahrgastzahlen auf dem Niveau vieler anderer Bahnlinien erreicht, die heute noch in Betrieb sind.

In Floß steht das alte Empfangsgebäude am km 16,0. **FiT** hätte den Halteplatz etwa 100 Meter nach Osten verlegt und attraktive Zugänge von der Bahnhofstraße und Weidener Straße geschaffen. Und natürlich wäre es selbstverständlich, dass sich Zug und Anschlussbus am gleichen Bahnsteig gegenüber stehen, um bequemes Umsteigen mit wenigen Schritten zu ermöglichen.

Bei **FiT** fahren die Züge nicht wie in der Realität nach Nürnberg weiter, weil man westlich von Weiden längere Triebwagen mit größerer Kapazität benötigt. Dafür werden in der *Normalverkehrszeit* zweistündlich die RB aus Floß und Bayreuth

in Weiden zusammengekuppelt und fahren als Eilzug nach Regensburg weiter (→ KBS 850). Da 1995 nur eine begrenzte Zahl moderner Dieseltriebwagen zur Verfügung stand, hätte man in der *Hauptverkehrszeit* wahrscheinlich noch lok-bespannte Garnituren für die Eilzüge einsetzen müssen.

7.11	8.11	9.11	Nürnberg Hbf	10.49	11.49	12.49
7.30	8.30	9.30	Hersbruck re.d.P.	10.30	11.30	12.30
8.26	9.26	10.26	Weiden 855	9.34	10.34	11.34
7.35	8.35	9.35	Regensburg Hbf	10.25	11.25	12.25
8.01	9.01	10.01	Schwandorf	9.59	10.59	11.59
8.28	9.30	10.28	Weiden 850	9.32	10.30	11.32
RB	RB	RB	Buslinie	RB	RB	RB
8.34	9.32	10.34	km Weiden	9.26	10.28	11.26
8.39	9.37	10.39	5,3 Altenstadt (Waldn)	9.21	10.23	11.21
8.42	9.39	10.42	6,9 Neustadt-St.Felix	9.18	10.20	11.18
8.44	9.42	10.44	8,2 Neust.-Bergmühle	9.16	10.18	11.16
8.47	9.45	10.47	10,3 Störnstein West	9.13	10.15	11.13
8.49	9.47	10.49	11,5 Störnstein Bf	9.11	10.13	11.11
8.53	9.51	10.53	13,8 Gailertsreuth	9.07	10.09	11.07
8.57	9.55	10.57	16,1 Floß (Oberpf)	9.03	10.05	11.03
9.02	10.02	11.02	Floß (Oberpf) 	8.58	9.58	10.58
9.15	>	11.15	Flossenbürg	>	9.45	>
	10.28		Vohenstrauß	8.32		10.32

Als Endstation in Flossenbürg wird wie bei der realen Buslinie 6272 die KZ-Gedenkstelle am östlichen Ortsrand angenommen.

855 (Nürnberg -) Neukirchen - Freihung - Weiden

Die *Königlich Privilegierte Gesellschaft der Ostbahnen* erbaute die 48,7 km lange Bahnlinie von Neukirchen (an der KBS 860 Nürnberg - Schwandorf) nach Ullersricht von 1873 bis 1875. Alle Züge fuhren auf der KBS 850 noch 2,8 km weiter nach Weiden. Wie auf *Lokalbahnen* üblich gab es täglich 3 Zugpaare, die von Neukirchen nach Weiden knapp 2 Stunden brauchten.

Fast 100 Jahre lang erfüllte die *Nebenbahn* mit den nebenan aufgelisteten Stationen die Bedürfnisse der Region. In Neukirchen gab es meist gute Anschlüsse von und nach Nürnberg. Bemerkenswert ist die Hochstufung zur eingleisigen *Hauptbahn* am 30.9.1973, nachdem die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die Gleise und

km	Station
0,0	Neukirchen b.S-R
4,5	Röckenricht
8,2	Großalbershof
14,4	Schönlind
18,4	Schlicht
20,0	Vilseck
24,4	Langenbruck
29,5	Freihung
32,2	Thannsbüß
37,1	Röthenbach (Opf)
42,1	Weierhammer
44,9	Etzenricht
48,7	Ullersricht
51,5	Weiden (Oberpf)

Signalanlagen modernisiert und die zulässige Geschwindigkeit wurde von 60 auf 120 km/h erhöht hatte. Die Bahnhöfe Großalbershof, Freihung, Röthenbach und Weiherhammer bekamen Druckastenstellwerke und einige kleinere Stationen wurden aufgelassen.

Ab 23.5.93 verbesserte die DB das Angebot durch den Einsatz der *Neigetech* Triebwagen Baureihe 610 („Pendolino“) nochmals nachhaltig: Die zunächst als *Regional-Schnell-Bahnen* bezeichneten Zügen fuhren im 2-Stunden-Takt und brauchten nur eine Stunde von Nürnberg nach Weiden - damit waren sie bis zu 30 Minuten schneller als die lokbespannten Eilzüge zuvor. Seit 1995 heißen die Züge *Regional-Express* und seit 2002 fahren sie im Stundentakt. Dafür halten sie aber auch abwechselnd an kleineren Stationen und brauchen 67 bis 75 Minuten von Nürnberg nach Weiden.

Bei *FiT* hätte es schon 1995 stündlich Eilzüge von Nürnberg nach Weiden gegeben. Allerdings ohne *Neigetech*, weil man gute Anschlüsse an beiden Endpunkten auch mit „starrten Zügen“ erreicht. Wichtig dafür ist, dass Vilseck so ausgebaut wird, dass Züge beim Ausweichen nur kurz halten müssen.

8.11 8.30	9.11 9.30	10.11 10.30	Nürnberg Hbf 894 Hersbruck re.d.P.	9.49 9.30	10.49 10.30	11.49 11.30
E	E	E	Zug	E	E	E
8.44 59/00 9.08	9.44 59/00 10.08	10.44 59/00 11.08	km Neukirchen b.S-R. 20,0 Vilseck 30,3 Freihung [verlegt]	9.15 59/00 8.51	10.15 59/00 9.51	11.15 59/00 10.51
9.17 9.20 9.26	10.17 10.25	11.17 11.20 11.26	42,1 Weiherhammer 44,9 Etzenricht 51,5 Weiden	8.42 8.39 8.34	9.42 9.35	10.42 10.39 10.34
9.32 9.59 10.26	10.30 10.59 11.26	11.32 10.26 10.26	Weiden 850 Schwandorf Regensburg Hbf	8.28 8.01 7.35	9.30 9.01 8.35	10.28 10.26 10.26
9.59 11.21	10.30 11.38	11.59 10.26	Weiden 850 Hof Hbf	8.01 6.39	9.30 8.22	10.01 10.26

Den Halteplatz in Freihung hätte *FiT* um 800 Meter nach Osten zur Wohnbebauung hin verschoben. Und um die Kapazität an die höhere Nachfrage im Großraum Nürnberg anzupassen, hätte man bis Hersbruck einen Triebwagen angehängt, der als RB nach Neuhaus weiter fährt (→ KBS 840).

860 Nürnberg - Lauf - Amberg - Kümmersbruck / Schwandorf

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

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

Für das stetig wachsende Verkehrsaufkommen bekamen die rund 90 Strecken-km bis 1912 ein zweites Gleis. Im Zweiten Weltkrieg wurde es wegen akutem Schienenmangel von Mögeldorf bis Hersbruck und Amberg bis Irrenlohe (Abzweighbahnhof 4 km vor Schwandorf) wieder abgebaut. Erst 1983 verlegte die *Deutsche Bundesbahn* für die erste Nürnberger S-Bahn nach Lauf (links der Pegnitz) das zweite Gleis erneut und elektrifizierte den 17 km langen Abschnitt.

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

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

Seit 12.12.10 fährt die S1 in der *Normalverkehrszeit* alle 20 Minuten auf der *linken Pegnitzstrecke*: Jeder dritte Zug wendet in Lauf, jeder dritte in Hersbruck und jeder dritte Zug in Hartmannshof, das dadurch nur stündlich angefahren wird. Dort hat man Anschluss an den stündlichen RE, der in Neukirchen nach Weiden und Schwandorf *geflügelt* wird.

Das **FIT**-Fahrplangefüge erfordert für die Eilzüge Nürnberg - Schwandorf „nur“ eine Fahrzeit von 70 Minuten, was beschleunigungsstarke Dieseltriebwagen



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

auch ohne *Neigetechnik* schaffen. Im Gegensatz zur Realität fahren sie über die linke Pegnitzstrecke, um die Attraktivität der Bahnhöfe und die Verknüpfungen mit der *Citybahn* zu verbessern (→ KBS 895). In Neukirchen gibt es zudem sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ von Amberg nach Weiden (→ KBS 855).

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

Die RB wenden nicht in Amberg, sondern fahren auf der ehemaligen Nebenbahn nach Schmidmühlen weiter bis Kümmersbrück. Das bringt der Schiene einen Wettbewerbsvorteil, denn in der *Hauptverkehrszeit* schaffen weder Bus noch PKW die 4 km in weniger als 10 Minuten. Das Gleis wurde noch bis 1988 von Güterzügen befahren und wäre mit wenig Aufwand für Personenzüge nutzbar gewesen.

Die Gemeinde Kümmersbruck entstand 1972 durch den Zusammenschluss der bis dahin selbständigen Gemeinden Theuern, Köfering und Gärnersdorf und wurde

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

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

dank der Nähe zu Amberg eine begehrte Wohngemeinde. Die Bevölkerung nahm durch die Ausweisung von Baugebieten entlang der Bahnlinie erheblich zu. (1987 = 7.640 und 2008 = 10.033 Einwohner.) Amberg und Kümmersbruck waren schon 1990 zusammengewachsen und **FiT** hätte darauf mit der Reaktivierung eines Streckenstücks und drei attraktiven Stationen reagiert:

- *Dultplatz* ist eine neue Station am Abzweig der Nebenbahn von der Hauptstrecke. Daher können dort auch die Eilzüge halten, wenn die RB nicht verkehren.

- *Drahthammer* war bis 1972 ein umfangreicher Bahnhof, weil dort die Nebenbahn nach Lauterhofen abzweigte (→ KBS 861). Für den schlichten Haltepunkt neben dem Amberger Siemeswerk genügt ein 10 Meter breiter Streifen, sodass (wie in der Realität) genug Platz für die neue Siemensstraße geblieben wäre.

- Der Bahnhof *Kümmersbruck* hieß bis zum Gleisabbau 1990 *Haselmühl*. Er liegt günstig zum neuen Gemeindezentrum und bietet auch gute Verknüpfungsmöglichkeiten zu Buslinien in die Umgebung. Busse in das untere Vilstal um Schmidmühlen könnten z.B. ab der Amberger Stadtmitte durch das westliche Stadtgebiet nach Kümmersbruck fahren und dadurch dichten Parallelverkehr vermeiden.

861 Sulzbach-Rosenberg - Hirschau - Wernberg-Köblitz

Die *Bayerischen Staatseisenbahn* eröffneten am 8.10.1898 die 21,5 km lange Nebenbahn von Amberg über Hirschau nach Schnaittenbach. Hauptsächlich diente sie immer dem Transport von Kaolin aus drei bedeutenden Gruben bei Hirschau und Schnaittenbach. In den 1970er und 1980er Jahren führte das zum höchsten Frachtaufkommen aller bayerischen Nebenbahnen und es drohte keine Stilllegung durch die *Deutsche Bundesbahn*.

Hauptabnehmer des Kaolins waren bis zur Jahrtausendwende die Porzellanfabriken in und um Selb. Daher gab es noch bis etwa 1960 Bestrebungen, die 12 km Lücke zum Naabtal bei Wernberg zu schließen, um den Schienenweg über die KBS 850 zu verkürzen.

Für den Personenverkehr genügten immer 3 bis 4 Züge pro Tag und Richtung. Er litt schon früh unter der Konkurrenz bahneigener Omnibusse und privater PKW. Nach 1960 wurde er auf ein werktägliches Zugpaar für die Schüler eingeschränkt und am 30.5.76 ganz eingestellt. Seit 1996 transportieren die Güterzüge ausschließlich Kaolin von Schnaittenbach und Hirschau nach Amberg.

12.53 13.31	13.53 14.31	14.53 15.31	15.53 16.31	16.53 17.31	Nürnberg Hbf 860 Sulzbach-Rosenb.	15.07 14.28	16.07 15.28	17.07 16.28	18.07 17.28	19.07 18.28
13.19 13.28	14.19 14.28	15.19 15.28	16.19 16.28	17.19 17.28	Amberg 860 Sulzbach-Rosenb.	14.41 14.31	15.41 15.31	16.41 16.31	17.41 17.31	18.41 18.31
					Buslinie					
13.35 13.45 13.54 03/05	14.35 14.45 14.54 03/05	15.35 15.45 15.54 03/05	16.35 16.45 16.54 03/05	17.35 17.45 17.54 03/05	km Sulzb.-Rosenb. Bf 7 Hahnbach 13 Gebenbach 19 Hirschau	14.24 14.13 14.04 53/55	15.24 15.13 15.04 53/55	16.24 16.13 16.04 53/55	17.24 17.13 17.04 53/55	18.24 18.13 18.04 53/55
14.13 14.19 14.26 14.35	15.13 15.19 15.26 15.35	16.13 16.19 16.26 16.35	17.13 17.19 17.26 17.35	18.13 18.19 18.26 18.35	24 Schnaittenbach 29 Abz. Holzhammer 34 Neunaigen 33,5 39 Wernberg-Köblitz	13.45 13.39 13.32 13.24	14.45 14.39 14.32 14.24	15.45 15.39 15.32 15.24	16.45 16.39 16.32 16.24	17.45 17.39 17.32 17.24
14.42 14.59		16.42 16.59		18.42 18.59	Wernberg-Köblitz Schwandorf 850	13.17 13.01		15.17 15.01		17.17 17.01
14.39 14.56	15.39 15.56	16.39 16.56	17.39 17.56	18.39 18.56	Wernberg-Köblitz Weiden 850	13.20 13.04	14.20 14.04	15.20 15.04	16.20 16.04	17.20 17.04

FiT geht davon aus, dass ab 1985 eine bessere Verkehrspolitik gemacht worden wäre. Da gab es schon seit neun Jahren keine Personenzüge mehr nach Schnaittenbach und das Potenzial war zu gering, um ihn zu reaktivieren. Man hätte daher das in der Realität nur sporadische Busangebot verdichtet, vertaktet

und nach Wernberg-Köblitz verlängert. Und im Westen wäre nicht Amberg, sondern Sulzbach-Rosenberg das Ziel, weil sich dort die Eilzüge begegnen und attraktive Anschlüsse in beiden Richtungen ermöglichen.

[Die lange Standzeit der Busse an den Endstationen würde **FiT** natürlich nutzen, um nach der Ankunft der Anschlusszüge weitere Ziele in der Region anzufahren.]

862 Amberg - Kastl - Lauterhofen - Neumarkt /OPf.

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

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

1985 waren die Gleise der Bahnlinie schon über zehn Jahre verschwunden und

8.04 8.18	10.04 10.18	11.04 11.18	Schwandorf Amberg 860		10.56 10.42	12.56 12.42	13.56 13.42
			Bus				
8.23	10.23	12.23	km	Amberg Bf	10.37	12.37	14.37
8.26	10.26	12.26	1,5	Am. M.Reger-Gymn.	10.33	12.33	14.33
8.33	10.33	12.33	6	Haag bei Amberg	10.26	12.26	14.26
8.41	10.41	12.42	12	Ursensollen	10.18	12.18	14.18
8.51	10.51	12.52	20	Kastl	10.08	12.08	14.08
8.59	10.59	13.00	26	Lauterhofen	10.00	12.00	14.00
9.06	11.06	13.07	31	Trautmannshofen	9.53	11.53	13.53
9.13	11.13	13.14	36	Pilsach	9.46	11.46	13.46
9.20	11.20	13.20	41	Neum. Regerstr.	9.39	11.39	13.39
9.26	11.26	13.26	44	Neumarkt (Opf) Bf	9.34	11.34	13.34
9.31 9.53	11.31 11.53	13.31 13.53	Neumarkt OPf 896 Nürnberg Hbf		9.29 9.06	11.29 11.06	13.29 13.06
9.31 10.15	11.31 12.15	13.31 14.15	Neumarkt OPf 870 Regensburg Hbf		9.29 8.48	11.29 10.48	13.29 12.48

das Verkehrspotenzial zu gering, um viel Geld in den Wiederaufbau zu stecken. **FiT** hätte daher das i.d.Realität nur sporadische Busangebot verdichtet und vertaktet: Mit guten Anschlüssen in Amberg und Neumarkt wäre eine 2-stündliche *Regiobuslinie* 1995 ein gutes Angebot für die recht dünn besiedelte Gegend gewesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Frankfurt (M) Hbf	11.21		11.25		12.21	12.25		13.21		13.25	
Würzburg Hbf	12.31		12.48		13.32	13.48		14.31		14.48	
Nürnberg Hbf 805	13.27		13.55		14.28	14.55		15.27		15.55	
Zug	IC	CB	E	RB	CB	E	RB	IC	CB	E	RB
km Nürnberg Hbf	13.31	13.47	14.07		14.47	15.07		15.31	15.47	16.07	
12,5 Feucht		14.01	14.15		15.01	15.15			16.01	16.15	
21,6 Burghthann		14.11			15.11				16.11		
27,1 Postbauer-Heng		14.16		↙	15.16		↘		16.16		↘
		14.26	14.29	Flügel	15.26	15.29	Flügel		16.26	16.29	Flügel
36,2 Neumarkt (OPf)	[49]	an	14.31	14.34	an	15.31	15.34		an	16.31	16.34
46,5 Deining							15.41				
52,8 Batzhausen				14.45			15.47				16.45
56,6 Seubersdorf				14.49			15.51				16.49
63,9 Parsberg			14.48	14.55		15.48	15.57		RB	16.48	16.55
69,9 Mausheim							16.02		v.li.		
74,4 Beratzhausen	[12]		14.56	15.03		15.56	16.07	[12]	16.16	16.56	17.03
81,1 Laaber				15.09			w.re.		16.22		17.09
85,6 Deuerling				15.13					16.26		17.13
88,0 Undorf				15.16					16.29		17.16
91,0 Etterzhausen				15.20					16.33		17.20
96,9 Reg.-Prüfening				15.25					16.38		17.25
100,6 Regensburg Hbf	14.29		15.15	15.29		16.15	↘	16.29	16.42	17.15	17.29
Regensburg Hbf	14.31		15.17	15.33		16.17	16.33	16.31		17.17	17.33
Plattling	14.59		15.55	>		16.55	>	16.59		17.55	>
Passau 875	15.26		16.34	<			<	17.26		18.34	<
Landshut				16.09			17.09				18.09
München Hbf 930				16.56			17.56				18.56

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

München Hbf 930		12.04			13.04			2.00			
Landshut		12.51			13.51			2.00			
Passau 875	12.34	>			>			14.34	>		
Plattling	13.01	<	13.05		<	14.05		15.01	<	15.05	
Regensburg Hbf	13.29	13.27	13.43		14.27	14.43		15.29	####	15.43	
Zug	IC	RB	E	CB	RB	E	RB	IC	RB	E	CB
km Regensburg Hbf	13.31	↙	13.45		14.31	14.45	15.18	15.31	↙	15.45	
3,7 Reg.-Prüfening					14.35		15.22				
9,6 Etterzhausen					14.40		15.27				
12,6 Undorf					14.44		15.31				
15,0 Deuring					14.47		15.34				
19,5 Laaber		v.li.			14.51		15.38		v.li.		
26,2 Beratzhausen		13.53	14.04		14.57	15.04	15.44	[48]	15.53	16.04	
30,7 Mausheim		13.58					w.re.		15.58		
36,7 Parsberg		14.03	14.12		15.05	15.12			16.03	16.12	
44,0 Seubersdorf		14.09			15.11				16.09		
47,8 Batzhausen		14.13			15.15				16.13		
54,1 Deining		14.19							16.19		
		14.26	14.29	ab	15.26	15.29	CB		16.26	16.29	
64,4 Neumarkt (OPf)											
	[10]	Flügel	14.31	14.34	Flügel	15.31	15.34		Flügel	16.31	16.34
73,5 Postbauer-Heng		↘		14.43	↘		15.43		↘		16.43
79,0 Burghann				14.48			15.48				16.48
88,1 Feucht			14.44	14.58		15.44	15.58			16.44	16.58
100,6 Nürnberg Hbf	14.29		14.53	15.13		15.53	16.13	16.29		16.53	17.13
Nürnberg Hbf 805	14.33		15.05	15.32		16.05		16.33		17.05	17.32
Würzburg Hbf	15.29		16.12	16.28		17.12		17.29		18.12	18.28
Frankfurt (M) Hbf	16.39		17.35	17.39		18.35		18.39		19.35	19.39

Gesamtverkehr Nürnberg Hbf - Neumarkt siehe KBS 896

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

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

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



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

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

Nicht besser erging es dem Abschnitt Beilngries - Dietfurt: Dort endete der Personenverkehr am 31.7. 66 und der Güterverkehr am 26.5.1967, das Gleis verschwand 1968. Zwischen Freystadt und Greißelbach fuhr zwar schon im Juli 1960 der letzte Personenzug, der Güterverkehr hielt sich aber bis zum 31.12.77. Im Frühjahr darauf folgte der Rückbau.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Private Webseiten mit Details zur Geschichte und zahlreichen Fotos:

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

880 Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen (- München)

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

1995 hätte es bei *FiT* auf der KBS 880 nur wenige bedarfsorientierte Fernzüge ohne Takt gegeben. Das ist weniger als der 4-Stunden-Takt der *IR* in der Realität. Dafür wäre das Nahverkehrsangebot dichter und besser differenziert: Die Eilzüge fahren exakt stündlich, legen auf den 140 km von Würzburg bis Treuchtlingen nur 12 Zwischenstopps ein (statt 13 bei den realen RB) und sind 6 Minuten schneller.

- Statt in Winterhausen und Goßmannsdorf halten die Eilzüge wieder in Herrnberechthaus. Nördlich von Ansbach hätte *FiT* das aufkommensstärkere Lehrberg statt Burgbernheim-Wildbad reaktiviert. Und in Triesdorf und Muhr a. See halten Eilzüge nur abwechselnd, um einen Stopp in Markt Berolzheim zu ermöglichen.
- Zwischen Würzburg und Ochsenfurt pendeln zusätzlich stündliche RB, um die drei nicht mehr von Eilzügen bedienten Stationen zu übernehmen und die drei

grün dargestellten Stationen neu zu bedienen. In Ochsenfurt kommen sie 4 Minuten vor dem folgenden ICE an bzw. fahren 4 Minuten nach ihm ab.

- Von Ansbach bis Gunzenhausen fahren zweistündlich die RB nach Nördlingen (→ KBS 888). Sie bedienen den neuen Haltepunkt Wolfartswinden (in der Nähe eines großen Ansbacher Industriegebiets) und ergänzen das Angebot für Triesdorf und Muhr am See zu einem 30-90-Minuten-Rhythmus.

7.00	7.18	8.00	8.18	9.00	Frankfurt (M) Hbf	11.00	11.42	12.00	12.42	13.00
8.12	7.55	9.12	8.55	10.12	Frankfurt (M) Hbf	9.48	11.05	10.48	12.05	11.48
	8.28		9.28		Würzburg Hbf 805		10.32		11.32	
RB	E	RB	E	RB	Zug	RB	E	RB	E	RB
8.17	8.41	9.17	9.41	10.17	km Würzburg Hbf	9.43	10.19	10.43	11.19	11.43
8.20	8.44	9.20	9.44	10.20	2,6 Würzburg Süd	9.39	10.15	10.39	11.15	11.39
8.23		9.23		10.23	6,3 Heidingsfeld Ost	9.36		10.36		11.36
8.28		9.28		10.28	11,7 Eibelstadt	9.31		10.31		11.31
8.31		9.31		10.31	14,0 Winterhausen	9.28		10.28		11.28
8.34		9.34		10.34	16,9 Goßmannsdorf	9.25		10.25		11.25
8.37		9.37		10.37	20,0 Ochsenfurt Nord	9.22		10.22		11.22
8.40	8.56	9.40	9.56	10.40	21,2 Ochsenfurt	9.20	10.03	10.20	11.03	11.20
an	9.01	an	10.01	an	26,7 Marktbreit	ab	9.58	ab	10.58	ab
	9.09		10.09		37,6 Herrnberchtheim		9.50		10.50	
	9.15		10.15		44,0 Uffenheim		9.44		10.44	
	9.24		10.24		57,1 Steinach b.Roth.		9.35		10.35	
	9.25		10.25		69,4 Oberdachstetten		9.34		10.34	
	9.34		10.34		80,6 Lehrberg		9.25		10.25	
ab	9.42		10.42	ab	88,8 Ansbach	an	9.17		10.17	
	9.49		10.49				9.11		10.11	an
9.14	9.51		10.51	11.14	96,0 Wolfartswinden	8.46	9.09		10.09	10.46
9.20				11.20	104,6 Triesdorf	8.40				10.40
9.27	10.02			11.27	110,4 Muhr am See	8.33			9.58	10.33
9.32			11.06	11.32	116,5 Gunzenhausen	8.28	8.54			10.28
9.37	10.11		11.11	11.37		8.23	8.49		9.49	10.23
9.38	10.12		11.12	11.38	132,2 Markt Berolzheim	8.22	8.48		9.48	10.22
>	10.21		11.21	>	140,2 Treuchtlingen	>	8.39		9.39	>
Nördl	10.27		11.27	Nördl		Nördl	8.33		9.33	Nördl
	10.34	10.31	11.34	11.31	Treuchtlingen 925	8.29	8.26	9.29	9.26	
	11.25	<	12.25	<	Augsburg Hbf		7.35		8.35	
	(A)	11.13	(A)	12.13	Ingolstadt Hbf	7.47	(A)	8.47	(A)	
	12.09		13.09		München Hbf		6.51		7.51	

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

Gesamtverkehr Würzburg - Heidingsfeld → KBS 801

883 Neustadt / Aisch - Bad Windsheim - Steinach

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

884 Steinach - Rothenburg o.d.Tauber

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

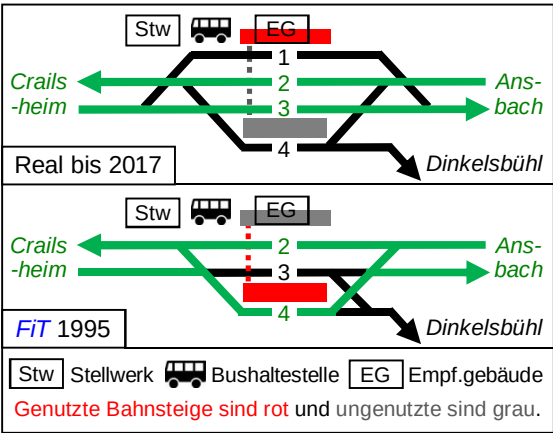
Das bedeutet natürlich, dass **FiT** den Bahnhof Dombühl nicht mehr grundlegend umgestaltet hätte. Und den Betreib dennoch beschleunigt hätte, weil die Züge nicht mehr einen Kilometer weit mit 40 km/h zum einzigen Bahnsteig am Überholgleis 1 schleichen müssen. Stattdessen halten die Züge von und nach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

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

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

Gesamtverkehr Nürnberg - Heilsbronn - Ansbach siehe KBS 898

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



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

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

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

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

886 (Ansbach -) Dombühl - Dinkelsbühl - Nördlingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.14 8.29		10.14 10.29		12.14 12.29	<i>Crailsheim</i> <i>Vehlberg 885</i>	9.46 9.30		11.46 11.30		13.46 13.30
7.36 8.13 8.29	8.36 9.13 9.29	9.36 10.13 10.29	10.36 11.13 11.29	11.36 12.13 12.29	<i>Nürnberg Hbf</i> <i>Ansbach</i> <i>Vehlberg 885</i>	10.24 9.47 9.30	11.24 10.47 10.30	12.24 11.47 11.30	13.24 12.47 12.30	14.24 13.47 13.30
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.32 8.36 <	9.35 > 9.44	10.32 10.36 <	11.35 > 11.44	12.32 12.36 <	km Dombühl 3,3 x Vehlberg 6,2 x Dorfgütingen	9.27 9.23 <	10.25 > 10.16	11.27 11.23 <	12.25 > 12.16	13.27 13.23 <
8.44 8.50 8.53 8.58	9.53 < <i>w.AN</i>	10.44 10.50 10.53 10.58	11.53 < <i>w.AN</i>	12.44 12.50 12.53 12.58	11,1 Feuchtwangen 17,3 x Schopfloch 19,4 x Lehengütingen 23,8 Dinkelsbühl	9.15 9.09 9.06 9.01	10.07 < <i>v.AN</i>	11.15 11.09 11.06 11.01	12.07 < <i>v.AN</i>	13.15 13.09 13.06 13.01
9.01 9.07 9.15		11.01 11.07 11.15		13.01 13.07 13.15	31,1 x Wilburgstetten 39,5 Fremdingen	8.58 8.52 8.44		10.58 10.52 10.44		12.58 12.52 12.44
9.20 9.25 9.30		11.20 11.25 11.30		13.20 13.25 13.30	45,2 x Marktoffingen 49,9 Wallerstein 54,1 Nördlingen	8.39 8.34 8.30		10.39 10.34 10.30		12.39 12.34 12.30
9.34 9.55		11.34 11.55		13.34 13.55	<i>Nördlingen 915</i> <i>Donauwörth</i>	8.26 8.05		10.26 10.05		12.26 12.05
9.34 10.14		11.34 12.14		13.34 14.14	<i>Nördlingen 915</i> <i>Aalen</i>	8.26 7.46		10.26 9.46		12.26 11.46

887 Ansbach - Gunzenhausen - Wassertrüding. - Nördlingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

888 (Nürnberg -) Pleinfeld - Gunzenhausen

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

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

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

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

Im 1995 noch vorhande-nen Kreuzungsbahnhof Langlau weichen sich die Züge aus. Die Über-gangszeit in Gunzen-hausen zum Eilzug nach Treuchtlingen ist leider knapp. Mit abwech-selnd längeren Aufent-halten in Langlau klappt es wenigstens zweist-ündlich. Als Alternative kann man stündlich über Pleinfeld fahren.

889 Roth - Hilpoltstein (- Heideck / Greding)

Die 39,2 km lange Nebenbahn Roth - Greding wurde im April 1884 vom Bayerischen Landtag genehmigt. Die Bauarbeiten begannen 1886 und schon am 15.8.87 erreichte der Materialzug erstmals den Endbahnhof. Es folgte ein mehrmonatiger Probetrieb mit zwei täglichen Zugpaaren, die für die Gesamtstrecke 135 bis 150 Minuten brauchten.

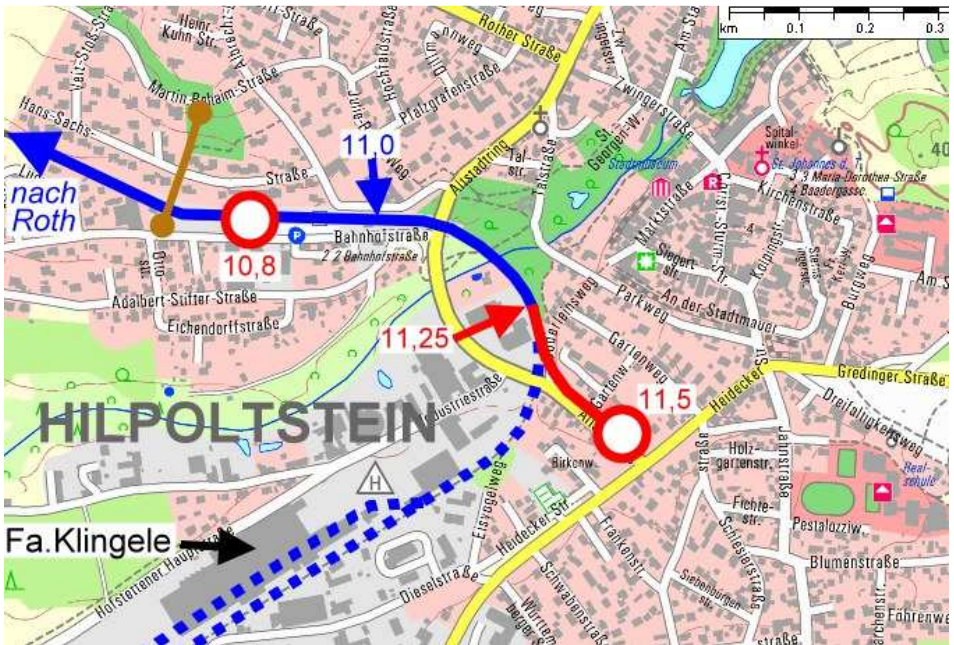
Die feierliche Eröffnung fand am 1.6.88 statt, fortan gab es täglich drei Zugpaare. Zwei neue Lokomotiven bedienten mit je vier Güter- und Personenwagen 9 Stationen (mit Bahnhofsgebäude) und 7 Haltestellen (durch Tafeln markiert). Vom Volksmund bekamen Strecke und Züge bald den Spitznamen *Gredl* – angeblich, weil ein Schildermaler in Roth bis zum Feierabend nur „Gredi“ schaffte.

Wie die meisten Nebenbahnen in Bayern war sie eine Stichbahn, obwohl die Endbahnhöfe Beilngries und Kinding nur jeweils 10 km von Greding entfernt lagen. Das bayerische Verkehrsministerium hatte (im Gegensatz zu den meisten anderen deutschen Ländern) kein Interesse, durch Abkürzungen Verkehr von den Hauptstrecken abzuziehen.

Eine Verbindung zu den anderen Bahnlinien wurde zwar in der Region immer wieder gefordert, kam aber nicht zustande. Stattdessen entstand in den 1930er Jahren die Autobahn Nürnberg - München, die ab km 30 dicht neben dem Gleis verlief. Zwischen Hausen und Greding bekam die *Gredl* eine neue Brücke. (Diese wurde beim Standstreifenbau 1970 verlängert und schon zwei Jahre später abgebrochen.) Mit der zunehmenden Motorisierung wurde die A 9 ab 1960 zur übermächtigen Konkurrenz und die Fahrgastzahlen gingen auf dem südlichen Abschnitt rapide zurück.

1972 stellte die *Deutsche Bundesbahn* den Gesamtverkehr auf den 12 km ab Thalmässing ein, und zwei Jahre später folgte der Personenverkehr auf den 16 km ab Hilpoltstein. Der ersatzweise eingerichtete Busverkehr wurde schon nach wenigen Jahren immer weiter ausgedünnt.

Der Güterverkehr endete 1998, was südlich von Hilpoltstein die Stilllegung und den Abbau der Gleise zur Folge hatte. Seither pendeln nur noch auf den 11,0 km zwischen Roth und Hilpoltstein RB im Stundentakt. Seit der Jahrtausendwende setzt *DB Regio* moderne *Desiro*-Dieseltriebwagen der Baureihe 642 ein. Sie haben in Roth gute Anschlüsse an REs nach Nürnberg und Treuchtlingen – damit muss man bei den aktuellen Standards in Bayern zufrieden sein.



Linienbeschreibung in Hilpoltstein anhand der Streckenkilometer:

10,8 = Neuer Haltepunkt „Hilpoltstein West“ etwa 100 Meter westlich vom realen Endpunkt und etwa 200 Meter westlich zum privat genutzten Empfangsgebäude in km 11.0.

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

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

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

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

11,5 = Bahnsteigmitte des neuen Endbahnhofs „Hilpoltstein“

11,55 = Neuer Prellbock vor der Heidecker Straße.

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

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

8.37 8.58	9.37 9.58	10.37 10.58	<i>Weißenburg</i> <i>Roth 898</i>	9.23 9.04	10.23 10.04	11.23 11.04
8.43 9.00	9.43 10.00	10.43 11.00	<i>Nürnberg Hbf</i> <i>Roth 898</i>	9.15 8.58	10.15 9.58	11.15 10.58
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
9.05	10.05	11.05	km Roth Bf	8.55	9.55	10.55
9.08	10.08	11.08	1,6 Roth-Lohgarten	8.52	9.52	10.52
9.11	10.11	11.11	4,4 Roth-Hofstetten	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	6,1 Eckersmühlen Bf	8.46	9.46	10.46
9.16	10.16	11.16	6,8 Eckersm. Mitte	8.44	9.44	10.44
9.21	10.21	11.21	10,8 Hilpoltstein West	8.39	9.39	10.39
9.23	10.23	11.23	11,5 Hilpoltstein (neu)	8.37	9.37	10.37
9.28	10.28	11.28	<i>Hilpoltstein</i> 	8.32	9.32	10.32
>	10.40	>	<i>Heideck</i>	8.20	>	10.20
9.52		11.52	<i>Thalmässing</i>		9.08	
10.10		12.10	<i>Greding</i>		8.50	

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

➤ Verlängerung in Hilpoltstein um 600 m, damit die RB nicht am Stadtrand wenden.

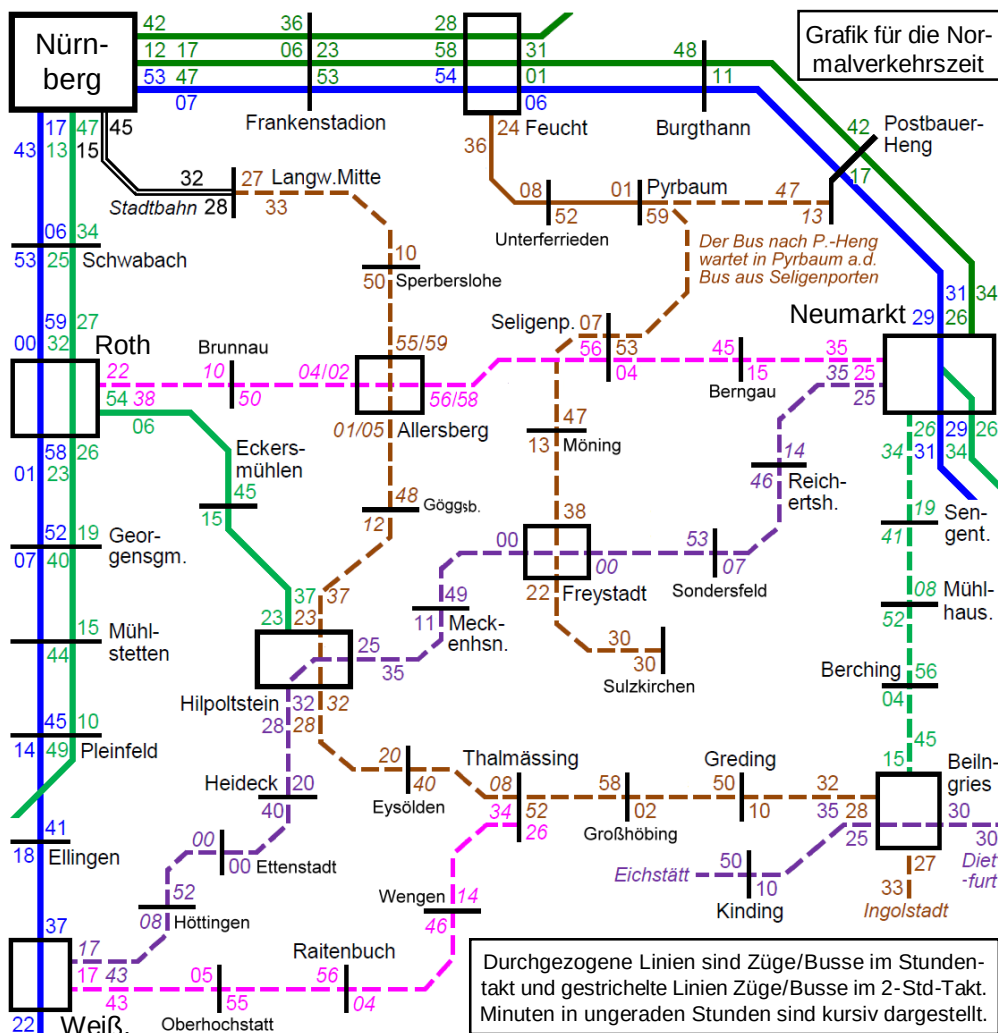
➤ Alle Züge haben Busanschlüsse, um sie auch für Fahrten nach Süden und Osten interessant zu machen.

➤ Einen großen Nachfrageschub bekäme die *Gredl*, wenn man ihren Triebwagen in Roth an den Eilzug kuppelt und dadurch umsteigefreie Verbindungen nach Schwabach und Nürnberg bietet. Für die Nebenbahn braucht man nur zwei elektrische Triebwagen mit Stromspeicher für 23 km ohne Oberleitung. Schwieriger ist, dass alle Eilzüge Nürnberg - Roth - Augsburg dazu passende Triebwagen brauchen. Und die hätte es wohl auch bei **FiT** 1995 noch nicht gegeben.

Die neue Endstation in Hilpoltstein wäre bei **FiT** auf jeden Fall eine *ÖPNV-Drehscheibe* geworden: Bei jedem Zug stehen zwei Busse am Bahnsteig gegenüber, um attraktive Anschlüsse in das weite Umland zu bieten. Die folgende Grafik zeigt, dass es nicht das Ziel ist, alle Bürger zum Umsteigen in die *Gredl* zu zwingen. Die Busse steuern weitere Bahnhöfe mit guten Zuganschlüssen an, wodurch viele attraktive Reiseketten entstehen.

[Eine weitere *ÖPNV-Drehscheibe* gäbe es in Beilngries, wo sich zweistündlich ein Zug und vier Busse treffen. Damit das zur Minute 30 klappt, fahren die Busse *unsymmetrisch* und treffen sich nicht wie eigentlich üblich zur Minute 00.]

Im abgebildeten Fahrplan pendeln 8 Busse zwischen Roth, Feucht, Weißenburg und Beilngries: Je einer Langwasser - Hilpoltstein, Feucht - Postbauer-Heng, Feucht - Sulzkirchen, Roth - Neumarkt, Hilpoltstein - Neumarkt / Beilngries / Weißenburg und Weißenburg - Thalmässing. In Postbauer-Heng und Weißenburg können die Busse während längerer Pausen weitere Aufgaben übernehmen.



Sehr gute Anschlüsse gibt es in Allersberg (von Roth nach Langwasser sowie Hilpoltstein nach Neumarkt) und Seligenporten (von Roth nach Sulzkirchen). Bei einer Taktfolge von 120 Minuten sind Wartezeiten bis zu 30 Minuten akzeptabel. Solche Anschlüsse gibt es mit Neumarkt - Freystadt 00 bis 22 - Sulzkirchen und Weißenburg - Thalmässing 26 bis 52 - Beilngries.

➤ In der Realität beginnt die VGN-Buslinie 503 nach Pyrbaum in Ochenbruck oder Burgthann. Bei **Fit** fährt sie ab Feucht, um Anschluss zur C 3 nach Nürnberg und Altdorf zu bieten. Zudem ermöglicht es, in Postbauer-Heng die 30 Minuten später fahrende C 4 nach Neumarkt zu erreichen.