

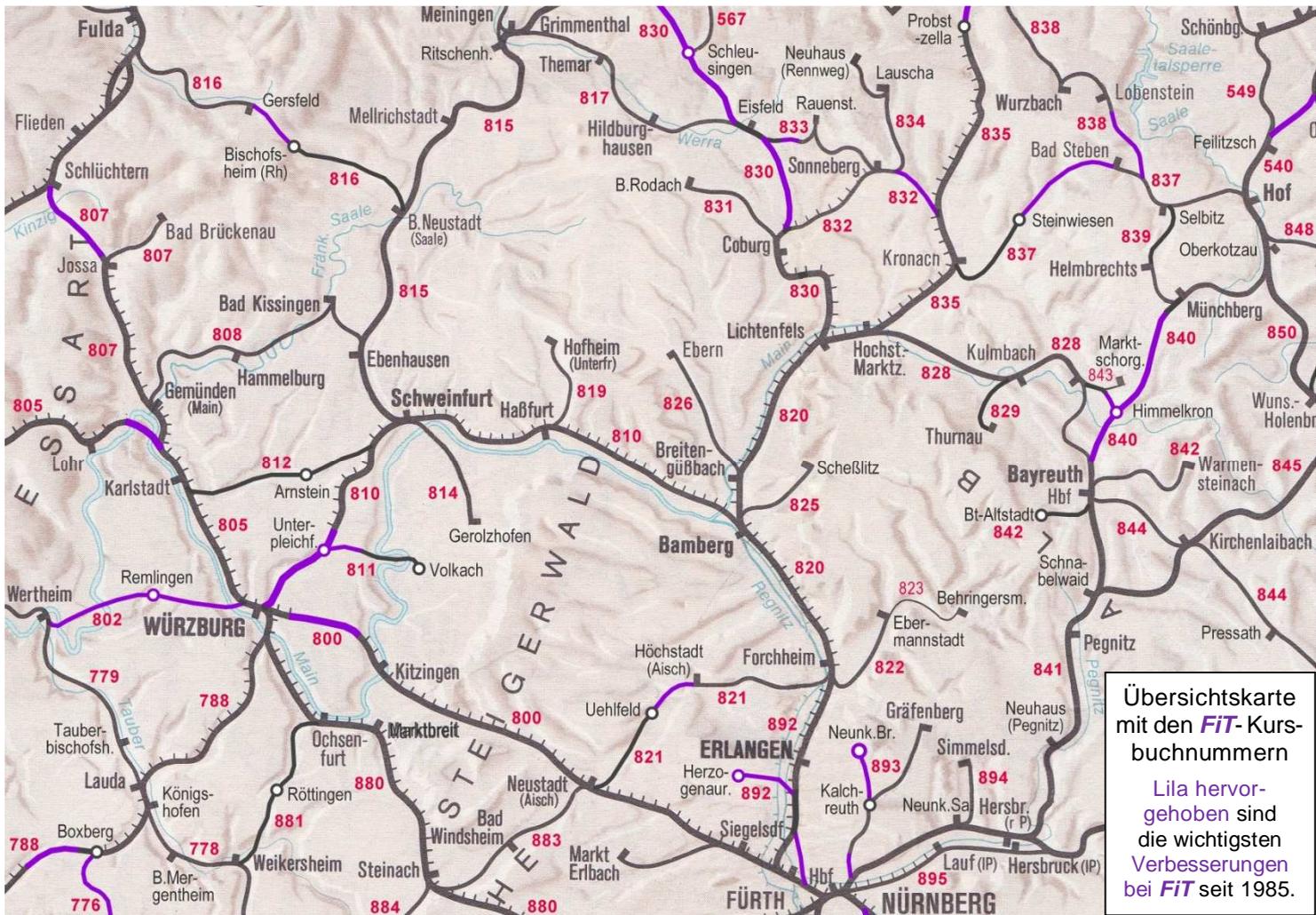
FRANKEN *in* TAKT

Nordfranken + Oberpfalz 2010



Die Kursbuch-Nummern 800 bis 869

**Ein *Integraler Taktfahrplan*
von Jörg Schäfer**



Übersichtskarte mit den **FIT**- Kursbuchnummern

Lila hervorgehoben sind die wichtigsten Verbesserungen bei **FIT** seit 1985.

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

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

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



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

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

In Nürnberg starten in der *Normalverkehrszeit* stündlich 4 Züge nach Würzburg:

➤ Minute 31 und 34 die ICE nach Fulda und Frankfurt. Sie folgen einander im *Signalblockabstand*, um einerseits gute Anschlüsse untereinander zu bieten und andererseits mehr Kapazitäten für langsamere Züge freizuhalten.

Zug	ICE	ICE	IR	CB	RE	ICE	ICE	IR	RB	RE	ICE
km Nürnberg Hbf	8.31	8.34	8.45	8.45	9.05	9.31	9.34	9.45	9.45	10.05	10.31
7,6 Fürth Hbf			8.52	8.56	9.12			9.52	9.56	10.12	
17,1 Siegelsdorf				9.05					10.05		
31,4 Neustadt (A) Süd			9.08	9.22				10.08	10.22		
40,9 Neustadt West				9.25	9.29				10.25	10.29	
				an	9.31				an	10.31	
48,7 Langenfeld					9.36					10.36	
55,6 Markt Bibart					9.42					10.42	
69,7 Iphofen				RB	9.50				RB	10.50	
79,2 Kitzingen			9.30	9.35	9.57			10.30	9.35	10.57	
83,0 Buchbr.-Mainst.				9.38					10.38		
92,0 Rottendorf [ver.]				9.45					10.45		
96,7 Wü.-Heimgarten				9.45					10.45		
99,0 Würzburg Hbf	9.16	9.19	9.42	9.49	10.09	10.16	10.19	10.42	10.49	11.09	11.16
<i>Würzburg Hbf 800</i>	9.18	9.21	9.45		10.17	10.18	10.21	10.45		11.17	11.18
<i>Aschaffenburg Hbf</i>	<i>Fulda</i>	9.59	10.29		Wert-	<i>Fulda</i>	10.59	11.29		Wert-	<i>Fulda</i>
<i>Frankfurt (M) Süd</i>		10.27	11.00		heim		11.27	12.00		heim	
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	7.33		Wert-		8.00	8.33		Wert-		9.00	9.33
<i>Aschaffenburg Hbf</i>	8.01	<i>Fulda</i>	heim		8.31	9.01	<i>Fulda</i>	heim		9.31	10.01
<i>Würzburg Hbf 800</i>	8.39	8.42	8.43		9.15	9.39	9.42	9.43		10.15	10.39
Zug	ICE	ICE	RE	RB	IR	ICE	ICE	RE	RB	IR	ICE
km Würzburg Hbf	8.41	8.44	8.51	9.07	9.18	9.41	9.44	9.51	10.07	10.18	10.41
2,3 Wü.-Heimgarten				9.10					10.10		
7,0 Rottendorf [neu]				9.14					10.14		
16,0 Buchbr.-Mainst.				9.21					10.21		
19,8 Kitzingen			9.02	9.25	9.30			10.02	10.25	10.30	
29,3 Iphofen			9.09	an				10.09	an		
43,4 Markt Bibart			9.17					10.17			
50,3 Langenfeld			9.23					10.23			
			9.29	CB				10.29	CB		
58,1 Neustadt West			9.31	9.35				10.31	10.35		
60,1 Neustadt (A) Süd				9.38	9.52				10.38	10.52	
81,9 Siegelsdorf	[19]			9.55		[19]			10.55		[19]
91,4 Fürth Hbf			9.48	10.04	10.08			10.48	11.04	11.08	
99,0 Nürnberg Hbf	9.26	9.29	9.55	10.15	10.15	10.26	10.29	10.55	11.15	11.15	11.26

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

801 (Gesamtverkehr) Würzburg Hbf - Heidingsfeld

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

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

Ebenfalls bis 1995 wäre bei Veitshöchheim eine Überführung entstanden, um Fern- und Güterzüge in die viergleisige Strecke nach Karlstadt einzufädeln (→ KBS 805). Bis zur Jahrtausendwende hätte **FIT** im westlichen Weichenbereich

<i>Aschaffenburg</i>	12.31	Fulda	13.01	13.31	Fulda	14.01	14.31	Fulda	15.01	15.31
<i>Karlstadt (Main)</i>	13.01	13.08	13.26	14.01	14.08	14.26	15.01	15.08	15.26	16.01
<i>Würzburg Hbf 805</i>	13.15	13.25	13.46	14.15	14.25	14.46	15.15	15.25	15.46	16.15
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB
km Würzburg Hbf	13.20	13.40	14.00	14.20	14.40	15.00	15.20	15.40	16.00	16.20
2,6 Würzburg Süd	13.23	13.43	14.03	14.23	14.43	15.03	15.23	15.43	16.03	16.23
5,5 Heidingsfeld West	>	13.46	>	>	14.46	>	>	15.46	>	>
< Heidingsfeld Ost	13.26	<	14.06	14.26	<	15.06	15.26	<	16.06	16.26
<i>Lauda 788</i>	>	14.23	>	>	15.23	>	>	16.23	>	>
<i>Ochsenfurt 880</i>	13.43	>	14.23	14.43	>	15.23	15.43	>	16.23	16.43
<i>Ochsenfurt 880</i>	13.17	13.37		14.17	14.37		15.17	15.37		16.17
<i>Lauda 788</i>	>	>	13.37	>	>	14.37	>	>	15.37	>
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB
km Heidingsfeld Ost	13.33	13.53	>	14.33	14.53	>	15.33	15.53	>	16.33
< Heidingsfeld West	>	>	14.13	>	>	15.13	>	>	16.13	>
3,7 Würzburg Süd	13.36	13.56	14.16	14.36	14.56	15.16	15.36	15.56	16.16	16.36
6,3 Würzburg Hbf	13.40	14.00	14.20	14.40	15.00	15.20	15.40	16.00	16.20	16.40
<i>Würzburg Hbf 805</i>	8.31	8.48	9.04	9.31	9.48	10.04	10.31	10.48	11.04	11.31
<i>Karlstadt (Main)</i>		9.11	>		10.11	>		11.11	>	
<i>Aschaffenburg</i>	9.05	10.00	<i>Erfurt</i>	10.05	11.00	<i>Erfurt</i>	11.05	12.00	<i>Erfurt</i>	12.05

von Würzburg Hbf eine Brücke für zwei Gleise gebaut, um im Betrieb noch flexibler zu werden und von Wertheim ohne Behinderung der Fernverkehrszüge zu den nördlichen Bahnsteigen zu kommen.

802 Würzburg - Wertheim - Miltenberg (- Aschaffenburg)

Die Geschichte der KBS 802 wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben. Die im äußersten Nordosten des *Großherzogtums Baden* gelegene Stadt Wertheim bekam schon 1868 einen Anschluss durch die 55 km lange „innerbadische“ Hauptbahn nach Lauda (→ KBS 778). 1881 folgte die 35 km lange Nebenbahn über die Landesgrenze im Maintal nach Lohr (→ KBS 803).

Die ebenfalls bayerische Nebenbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten wurde am 21.5.1906 eröffnet und am 1.10.1912 nach Wertheim verlängert. Eine Verbindung nach Würzburg wurde immer wieder gefordert, kam aber wegen der schwierigen Topographie und dem geringen Interesse des *Königreichs Bayern* nicht zustande.

Zwischen Würzburg und Wertheim klafft bis heute ein großes Loch im Schienennetz. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind dadurch zur 1962 fertig gestellten Autobahn A3 Frankfurt - Nürnberg kaum konkurrenzfähig. Die geringe Nachfrage spiegelt sich auch im mäßig attraktiven Fahrplan:

2010 gab es tägliche RE im 2-Stunden-Takt, die zwischen Wertheim und Miltenberg alle Stationen bedienten und dadurch für die 69 km nach Aschaffenburg 72 Minuten brauchten. Montag bis freitags kamen nachmittags ebenfalls 2-stündliche RB hinzu, die von Wertheim bis Miltenberg für einen 45-75-Minuten-Rhythmus sorgten. In Miltenberg musste man in eine andere RB umsteigen, wodurch die Reise von Wertheim nach Aschaffenburg fast zwei Stunden dauerte!

FIT hätte die Lücke zwischen Würzburg und Wertheim schon bis 1995 geschlossen, zumal knapp ein Drittel der 35 km langen Bahntrasse bereits vorhanden war. Bis 2010 hätte dieser Abschnitt eine Oberleitung bekommen, um den Anteil der elektrischen Züge zu erhöhen und Ziele über Würzburg und Aschaffenburg hinaus anzusteuern. Ganztägig gäbe es pro Stunde zwei Züge:

➤ Ein in der Realität nicht vorstellbares Spitzenprodukt ist der stündliche *Flügelzug* zum *Main-Pegnitz-Express* von Nürnberg nach Frankfurt (→ KBS 800). Der elektrische Triebwagen mit Akkumulator wird in Würzburg abgehängt und legt

den steigungsreichen Abschnitt bis Wertheim mit Strom aus der Oberleitung zurück. Auf den 68,4 km im Maintal über Miltenberg nach Aschaffenburg bezieht er die Energie dann aus seinem Akkumulator. Aschaffenburg Hbf erreicht er 5 Minuten vor dem nächsten *Franken-Express*, der auf direktem Weg aus Nürnberg kommt. Dieser wird angekuppelt und zusammen geht es (wieder mit Strom aus der Oberleitung) in die hessische Mainmetropole weiter.

➤ Der *Main-Pegnitz-Express* ist auf seiner Hauptachse von Nürnberg nach Frankfurt ein *InterRegio*, für einige Nahverkehrstickets braucht man daher einen Zuschlag. Da es über Wertheim und Miltenberg keine attraktiven Alternativen gibt, fährt der *Flügelzug* dort als RE, damit alle Fahrkarten ohne Zuschlag gelten.

7.45	8.05	8.45	9.05	9.45	<i>Nürnberg Hbf</i>	10.15	10.55	11.15	11.55	12.15
8.30	8.56	9.30	9.47	10.30	<i>Kitzingen</i>	9.30	10.03	10.30	11.03	11.30
8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	<i>Würzburg Hbf 800</i>	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.48	9.17	9.48	10.17	10.48	km Würzburg Hbf	9.13	9.43	10.13	10.43	11.13
8.55	9.24	9.55	10.24	10.55	8,8 Hettstadt	9.05	9.35	10.05	10.35	11.05
	9.28		10.28		12,6 Roßbrunn-Mädelh.		9.31		10.31	
9.01	9.32	10.01	10.32	11.01	15,3 Uettingen	8.58	9.27	9.58	10.27	10.58
	9.35		10.35		17,8 Remlingen		9.24		10.24	
9.08	9.40	10.08	10.40	11.08	22,4 Erlenbach b.Mhf.	8.51	9.19	9.51	10.19	10.51
12/14	44/46	12/14	44/46	12/14	26,1 Triefenstein	45/47	13/15	45/47	13/15	45/47
	9.50		10.50		29,7 Bettingen (Main)		9.09		10.09	
	9.53		10.53		32,0 Kreuzwertheim		9.06		10.06	
9.22	9.57	10.22	10.57	11.22	34,6 Wertheim	8.37	9.03	9.37	10.03	10.37
9.23	an	10.23	an	11.23	37,7 Werth.-Bestenfeld	8.36	ab	9.36	ab	10.36
9.26		10.26		11.26	39,3 Hasloch (Main)	8.33		9.33		10.33
28/30		28/30		28/30	44,6 Faulbach (Main)	29/31		29/31		29/31
9.35		10.35		11.35		8.24		9.24		10.24
9.38	Bus	10.38	Bus	11.38	47,0 Stadtprozelten	8.21	Bus	9.21	Bus	10.21
9.42	ab	10.42	ab	11.42	49,5 Dorfprozelten	8.17	an	9.17	an	10.17
9.47	10.33	10.47	11.33	11.47	53,9 Collenberg	8.12	8.27	9.12	9.27	10.12
	10.39		11.39		> Freudenberg Mitte		8.20		9.20	
9.51	<	10.51	<	11.51	58,1 Freud.-Kirschfurt	8.08	<	9.08	<	10.08
	10.49		11.49		> Miltenb.-Bürgstadt		8.10		9.10	
9.59	10.55	10.59	11.55	11.59	65,8 Miltenberg	8.01	8.05	9.01	9.05	10.01
10.01		11.01		12.01	<i>Miltenberg 802</i>	7.59		8.59		9.59
10.13		11.13		12.13	<i>Obernburg-Elsenf.</i>	7.46		8.46		9.46
10.26		11.26		12.26	<i>Aschaffenburg Hbf</i>	7.34		8.34		9.34

Zweigleisige Begegnungsabschnitte von km 11,5 bis 15,5, 25,5 bis 27,5 und 39 bis 41, dadurch bei allen Zugkreuzungen mindestens 3 Minuten Zeitpuffer.

➤ Von Würzburg bis Wertheim gibt es für die größere Nachfrage zusätzlich stündliche RB mit „normalen“ elektrischen Triebwagen ohne Akkumulator. In Würzburg verpassen sie leider knapp den ICE, fahren dafür aber als RB nach Nürnberg weiter (→ KBS 800).

➤ Zwischen 1995 und 2010 hätte **FIT** die *Maintalbahn* westlich der Mainbrücke (km 39) bis zum Mainhafen (km 41) zweigleisig ausgebaut, um weniger Zeipuffer für die Zugkreuzungen in Hasloch zu brauchen. Das hätte den Fahrplan stabilisiert und erlaubt, alle Stationen zwischen Wertheim und Miltenberg stündlich zu bedienen.

➤ Von Collenberg bis Miltenberg gibt es für die fast durchgängigen Wohn- und Gewerbeansiedlungen auf der anderen Mainseite zusätzlich stündliche Busse. Bei Collenberg (ca. 1.000 Einwohner) erfordert das eine neue Mainbrücke, als „Sparlösung“ kann sie nur Fußgängern und Radfahrern dienen. Die Busse müssten dann davor wenden und die Fußgänger 200 bis 1000 Meter Fußweg in Kauf nehmen. Umsteiger vom Bus zur Bahn sind so oder so kaum zu erwarten, da man über Miltenberg schneller wäre.

804 Aschaffenburg - Obernburg-Elsfeld - Miltenberg

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

Am 12.11.1876 erhielt Miltenberg mit der Hauptbahn nach Aschaffenburg endlich einen Bahnanschluss. Die Endstation entstand in enger Tallage am linken Mainufer in größtmöglicher Nähe zur Altstadt. Bayern nahm bewusst in Kauf, dass eine Verlängerung mainaufwärts nach Wertheim überhaupt nicht und gen Süden nach Amorbach nur mit Fahrtrichtungswechsel möglich war. Deswegen mussten die später erbauten Nebenbahnen nach Amorbach (Eröffnung 1880 → KBS 789) und Stadtprozelten (Eröffnung 1906 → KBS 804) Umwege in Kauf nehmen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg richtete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) immer mehr Langlauf-Eilzüge Frankfurt (Main) - Aschaffenburg - Crailsheim - Aalen ein. Die betrieblichen Zustände in Miltenberg waren ein großes Hindernis, weshalb die *DB* sich in den 1960er Jahren für eine „große Lösung“ mit Verlegung der meisten Anlagen zum bisherigen Nordbahnhof entschied.

Am 22.5.77 löste der neue „Bahnhof Miltenberg“ den alten Hauptbahnhof im Personenverkehr vollständig ab, der von da an „Miltenberg Güterbahnhof“ hieß. Bis Mitte der 1990er Jahre wurde er noch stark frequentiert, dann verlagerten wichtige Firmen ihre Transporte auf die Straße. Ab 2002 nutzte die DB den Güterbahnhof noch gelegentlich zum Abstellen von Bauzügen, ansonsten verwilderten die Anlagen. Im Oktober 2007 baute die DB alle Anlagen – bis auf das Empfangsgebäude und die Güterabfertigung – ab. Die Fläche wurde in ein Gewerbegebiet umgewandelt und von Industrie und Gastronomie übernommen.

Auf der verbliebenen Strecken führt seit 2006 die DB-Tochter *Westfrankenbahn* (WFB) Unterhalt und Betrieb durch. Sie setzt hauptsächlich Dieseltriebwagen der Baureihen 628 und 642 ein. Gleise, Signale und Bahnsteige wurden in den letzten Jahren aufwändig erneuert.

2010 gab es zwischen Aschaffenburg und Miltenberg in der *Normalverkehrszeit* stündlich Regionalbahnen (RB) und zweistündlich Regional-Express-Züge (RE).

<i>Frankfurt (M) Süd</i>	12.00	12.14		13.00	13.14		14.00	14.14		15.00
<i>Hanau Hbf</i>	12.17	12.31		13.17			14.17			15.17
<i>Aschaffenburg 640</i>	12.29	12.54		13.29	13.54		14.29	14.54		15.29
Zug	RE	RE	RB *)	RE	RE	RB *)	RE	RE	RB *)	RE
km Aschaffenburg Hbf	12.34	12.56	13.08	13.34	13.56	14.08	14.34	14.56	15.08	15.34
1,7 Aschaff. Hochschule			13.10			14.10			15.10	
2,6 Aschaffenburg Süd		12.59	13.12		13.59	14.12		14.59	15.12	
7,2 Obernau	[39]		13.17			14.17	[39]		15.17	
9,3 Sulzbach (Main)	[40]	13.05	13.20		14.05	14.20	[40]	15.05	15.20	
14,6 Kleinwallstadt			13.25			14.25			15.25	
Obernburg-Elisenfeld	12.46	13.12	13.29	13.46	14.12	14.29	14.46	15.12	15.29	15.46
18,5	12.47	13.15	13.31	13.47	14.15	14.31	14.47	15.15	15.31	15.47
19,8 Glanzstoffwerke			13.33			14.33			15.33	
22,5 Erlenbach (Main)			13.36			14.36			15.36	
23,8 Würth (Main)		[19]	13.38		[19]	38/41		[19]	38/41	
25,9 Klingenberg (Main)		13.21	13.41		14.21	14.41		15.21	15.41	
30,4 Laudenschbach			13.45			14.45			15.45	
34,0 Kleinheubach			13.49			14.49			15.49	
35,7 Miltenberg West			13.51			14.51			15.51	
37,2 Miltenberg	12.59	13.29	13.54	13.59	14.29	14.54	14.59	15.29	15.54	15.59
<i>Miltenberg 803</i>	13.01	13.31		14.01	14.31		15.01	15.31		16.01
<i>Stadtprozelten</i>	13.18	13.49		14.18	14.49		15.18	15.49		16.18
<i>Wertheim</i>	13.29	13.59		14.29	14.59		15.29	15.59		16.29
<i>Würzburg Hbf 804</i>	14.10	13.59		15.10	14.59		16.10	15.59		17.10
<i>Miltenberg 783</i>	13.03			14.03			15.03			16.03
<i>Walldürn</i>	13.29			14.29			15.29			16.29

Diese liefern von Aschaffenburg bis Crailsheim durch und bieten viele Direktverbindungen. Großen Zuspruch findet der Fahrradtourismus im Main- und Taubertal: Die *WFB* setzt dafür von März bis Oktober entweder eigene Fahrradwagen ein oder ermöglicht die Fahrradmitnahme in vergrößerten Mehrzweckabteilen.

Bei *FIT* profitiert die KBS 804 vor allem vom Lückenschluss zwischen Wertheim und Würzburg (→ KBS 802), wodurch die RE das nach Aschaffenburg zweitwichtigste Ziel direkt erreichen. Es gibt *Flügelzüge* mit dem überaus attraktiven Laufweg Frankfurt - Aschaffenburg - Miltenberg - Wertheim - Würzburg - Nürnberg. Die Zahl der RE wird daher zum Stundentakt verdoppelt. Um die *Integralen Taktknoten* in Aschaffenburg (30) und Miltenberg (00) zu erreichen, halten sie nicht in Erlenbach und Klingenberg.

Natürlich ist diese Angebotsverdichtung nicht ohne Streckenausbauten möglich. Bei *FIT* wären 7 der 37 km von Aschaffenburg nach Miltenberg zweigleisig, damit

<i>Waldürn</i>	12.31			13.31			14.31		15.31	
<i>Miltenberg</i> 783	12.57			13.57		1.00	14.57		2.00	15.57
<i>Würzburg Hbf</i> 804	12.31		13.01	13.31		14.01	14.31		15.01	15.31
<i>Stadtprozelten</i>	12.31		13.01	13.31		14.01	14.31		15.01	15.31
<i>Wertheim</i>	12.41		13.10	13.41		14.10	14.41		15.10	15.41
<i>Miltenberg</i> 803	12.59		13.29	13.59		14.29	14.59		15.29	15.59
Zug	RE	RB *)	RE	RE	RB *)	RE	RE	RB *)	RE	RE
km Miltenberg Bf	13.01	13.06	13.31	14.01	14.06	14.31	15.01	15.06	15.31	16.01
1,5 Miltenberg West		13.08			14.08			15.08		
3,2 Kleinheubach		13.10			14.10			15.10		
6,8 Laudenburg		13.14			14.14			15.14		
11,3 Klingenberg (Main)		13.18	13.39		14.18	14.39		15.18	15.39	
13,4 Wörth (Main)		13.21	[41]		14.21			15.21	[41]	
14,7 Erlenbach (Main)		13.23			14.23			15.23		
17,4 Glanzstoffwerke		13.26			14.26			15.26		
18,7 Obernburg- Eisenfeld	13.13	13.29	13.45	14.13	14.29	14.45	15.13	15.29	15.45	16.13
	13.14	13.31	13.48	14.14	14.31	14.48	15.14	15.31	15.48	16.14
22,6 Kleinwallstadt		13.33			14.33			15.33		
27,9 Sulzbach (Main)	[19]	13.38	13.55		14.38	14.55	[19]	15.38	15.55	
30,0 Obernau	[20]	13.41			14.41		[20]	15.41		
34,6 Aschaffenburg Süd		13.46	14.01		14.46	15.01		15.46	16.01	
35,5 Aschaff. Hochschule		13.48			14.48			15.48		
37,2 Aschaffenburg Hbf	13.26	13.51	14.04	14.26	14.51	15.04	15.26	15.51	16.04	16.26
<i>Aschaffenburg</i> 640	13.31		14.06	14.31		15.06	15.31		16.06	16.31
<i>Hanau Hbf</i>	13.43		14.29	14.43		15.29	15.43		16.29	16.43
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	14.00		14.46	15.00		15.46	16.00		16.46	17.00

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

sich Züge ohne Zeitverlust während der Fahrt ausweichen können. Von Aschaffenburg Süd (km 2,6) bis zum Abzweig der Hafenbahn kann man das vorhandene zweite Gleis der *Hafenbahn* weichen- und signaltechnisch einbinden.

Auf den Abschnitten Obernau (7,2) - Sulzbach (km 9,3) und Wörth (23,8) - Klingenberg (25,9) müssen in den Bahnhöfen vorhandene Ausweichgleise jeweils um knapp 2 km verlängert werden.

Bei **FIT** gibt es in 5 Bereichen planmäßige Zugkreuzungen: a) Auf dem zweigleisigen Abschnitt Aschaffenburg Süd - Abzweig Hafenbahn begegnen sich die blauen RE zwischen den Minuten 59 und 01. b) Auf dem neuen Begegnungsabschnitt Obernau - Sulzbach begegnen sich schwarze RE und RB Min. 17 bis 20 und 38 bis 41. c) Im Bahnhof Obernburg-Elsenfeld begegnen sich schwarze und blaue RE Min. 12 bis 15 und 45 bis 48. Außerdem weichen sich dort die RB von Min. 29 bis 31 aus. d) Auf dem neuen Begegnungsabschnitt Wörth - Klingenberg begegnen sich blaue RE und RB Min. 18 bis 21 und 38 bis 41. c) Im Bahnhof Obernburg-Elsenfeld begegnen sich die schwarzen RE im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 und die blauen RE im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30.

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

Die historische Entwicklung der *Main-Spessart-Bahn* wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben: Sie gehörte nach dem Zweiten Weltkrieg zu den meistbefahrenen Strecken der BRD, ihr nachhaltiger Ausbau wurde aber immer wieder verschoben. Nur die *Nantenbacher Kurve* als Verbindung zur Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg wurde 1994 eröffnet. Erst 2006 fiel die Entscheidung für den Neubau zwischen Laufach und Wiesthal mit einem tiefer liegenden und deshalb längeren Tunnel. Nach dessen Inbetriebnahme 2017 wurde die alte „Bergstrecke“ stillgelegt und abgebaut.

FIT hätte die *Main-Spessart-Bahn* nachhaltiger und konsequenter ausgebaut. Statt viel Zeit und Geld für „Luftschlösser“ zu verschwenden, hätte man schon bis zur Jahrtausendwende 3 Projekte mit weitreichenden Verbesserungen umgesetzt:

- Schon bis 1995 hätte man Würzburg - Karlstadt viergleisig ausgebaut und eine direktere Verbindung von Lohr nach Karlstadt eröffnet, um die große Mainschleife bei Gemünden „abzuschneiden“.
- Der „neue Schwarzkopftunnel“ zwischen Wiesthal und Laufach wäre schon bis zur Jahrtausendwende fertig geworden, weil er viele positive Auswirkungen auf das Bahnnetz hat. Die Güterzüge müssen nicht mehr langsam die Rampen hinauf- und hinunter-



152 057 fuhr am 12.8.09 mit einem Güterzug auf Gleis 2 durch den Bahnhof Karlstadt Richtung Würzburg. Links neben dem hohen BayWa-Turm ist das Empfangsgebäude teilweise von Bäumen verdeckt. Das linke Stumpfgleis endet schon vor den Bahnsteigen und dient nur Rangierfahrten zum Zementwerk südlich der Stadt. (© Jörg Schäfer)

fahren und teilweise sogar nachgeschoben werden. Und zusammen mit dem Neubauabschnitt Lohr - Karlstadt ermöglicht er z.B. die für den *Integralen Taktfahrplan* perfekte IC-Reisezeit von 28 Minuten zwischen Aschaffenburg und Würzburg.

➤ Ein neuer Abzweig von der Schnellfahrstrecke Frankfurt - Fulda (→ KBS 610) von Hanau-Ost nach Kahl (Main), damit die ICE nicht mehr durch Hanau Hbf fahren müssen und auf 200 km/h beschleunigen können. Der zweigleisige *Mischverkehrsabschnitt* Kahl - Aschaffenburg ist dadurch nur noch 16 km lang, was zwei neue Haltepunkte und bedarfsgerechtere Fahrpläne für RE und RB als in der Realität erlaubt.

Mit dieser Infrastruktur könnte das Fahrplanangebot für das große Reisendenpotenzial umfangreicher und differenzierter gestaltet werden: Zwischen ICE und RE gibt es bei **FIT** den *Main-Pegnitz-Express* für mittlere Reiseweiten (die früher der *InterRegio* abdeckte). Er macht dem deutlich schnelleren ICE zwischen den Großstädten keine nennenswerte Konkurrenz. Aber für viele Verbindungen dazwischen ist er attraktiver als die Umsteigeverbindung mit ICE und RE oder RB,

z.B. von Frankfurt nach Lohr und Kitzingen oder von Nürnberg nach Karlstadt und Offenbach. Da der *Main-Pegnitz-Express* in Würzburg gleichzeitig mit den ICEs der Gegenrichtung hält, stellt er auch wichtige Anschlüsse her, die sonst in den „IT-Halbknotten“ der Minuten 15 und 45 nicht bestünden.

➤ Zwischen Würzburg und Karlstadt fahren auch Züge nach Fulda und Bad Brückenau (→ KBS 805). Dadurch ist der Verkehr mit 2 ICE, 1 IR, 1 RE und 2 bis 3 RB sehr dicht. Da **FIT** dort vier Gleise hätte, gäbe es dennoch keine betrieblichen Probleme. Um in Würzburg auf die Anschlüsse aus Nürnberg warten zu können, bedienen die beiden schwarzen RB die Stationen bis Karlstadt abwechselnd. Nur die Montag bis Freitag nachmittags zusätzlich fahrenden blauen RB halten dort überall.

Nürnberg Hbf		11.35				11.45		12.05	12.35		
Neustadt / Aisch						12.08 S*)		12.31			
Würzburg Hbf 800		12.19				12.42		13.09	13.19		
Zug	ICE	RE	RB	RE	IR	RB	RB	ICE	RE	RB	RE
km Würzburg Hbf	12.21		12.24	12.35	12.45	12.50	13.14	13.21		13.24	13.35
3,9 Würzburg-Zell						12.53	13.17				
7,0 Veitshöchheim						12.56	13.20				
12,8 Thüngersheim			12.32			13.01	13.25			13.32	
16,5 Retzb.-Zellingen			12.35	12.45		13.04				13.35	13.45
18,6 Himmelstadt			12.38			13.07				13.38	
24,4 Karlstadt (Main)			12.43	12.51	12.59	13.12	13.33			13.43	13.51
	[33]		12.44	12.52	13.00	13.13	13.34			13.44	13.52
37,8 Nantenbach			c 12.51	>		13.21	>			c 13.51	>
43,0 Lohr (Main)			12.56	Fulda	13.10	13.26	B.Brü.			13.56	Fulda
49,5 Partenstein			13.01			13.31				14.01	
57,1 Wiesthal			13.07			13.37	CB			14.07	
64,9 Hain/Spessart		Wert-	13.13			13.43	Schöll		Wert-	14.13	
68,9 Laufach		heim	13.17			13.47	-kripp		heim	14.17	
73,9 Hösbach Süd		>	13.21			13.51	13.28		>	14.21	
	12.59	13.04	13.26			13.29	13.36	13.59	14.04	14.26	
79,4 Aschaffenburg Hbf	13.01	13.06	an		13.31	an	13.47	14.01	14.06	an	
80,9 M'asch. Kreuzäcker		13.08					13.49		14.08		
82,4 Aschaff. Englertstr.		13.10					13.51		14.10		
85,7 Kleinostheim		13.14		CB		CB	13.55		14.14		CB
87,9 Rückersb.Schlucht				Alze		Alze	13.58				Alze
90,8 Dettingen (Main)		13.18		-nau		-nau	14.01		14.18		-nau
95,2 Kahl (Main)		13.22		13.28		13.47	14.05	[09]	14.22		14.28
102,6 Hanau Hbf	>	13.29		13.37	13.43	13.56	14.14	>	14.29		14.37
Hanau Hbf 640	<	13.31			13.45	13.58	14.23	<	14.31		
Offenburg Hbf	>	13.40			13.53	>	14.31	>	14.40		
Frankfurt (M) Süd	13.27	13.46			13.59	14.18	14.37	14.27	14.46		
Frankfurt (M) Hbf		13.52			14.05	14.24	14.43		14.52		

Frankfurt (M) Hbf		12.17	12.36	12.55			13.08		13.17	13.36	13.55
Frankfurt (M) Süd	12.33	12.23	12.42	13.01			13.14	13.33	13.23	13.42	14.01
Offenbach Hbf	>	12.29	>	13.07			13.20	>	13.29	>	14.07
Hanau Hbf 615	<	12.37	13.02	13.15			13.29	<	13.37	14.02	14.15
Zug	ICE	CB	CB	IR	CB		RE	ICE	CB	CB	IR
km Hanau Hbf	>	12.46	13.04	13.17	13.23		13.31	>	13.46	14.04	14.17
7,4 Kahl (Main)	[51]	12.55	13.12		13.32		13.37		13.55	14.12	
11,8 Dettingen (Main)		12.59	Alze		Alze		13.41		13.59	Alze	
14,7 Rückerb.Schlucht		13.02	-nau		-nau				14.02	-nau	
16,9 Kleinostheim		13.05					13.45		14.05		
20,2 M'asch. Kreuzäcker		13.09					13.49		14.09		
21,7 Aschaff. Englerstr.		13.11	RB			RB	13.51		14.11	RB	
	12.59	13.13	ab	13.29		ab	13.54	13.59	14.13	ab	14.29
23,2 Aschaffenburg Hbf	13.01	13.24	13.04	13.31		13.34	13.56	14.01	14.24	14.04	14.31
28,7 Hösbach Süd		13.31	13.08			13.38	>		14.31	14.08	
33,7 Laufach		Schöll	13.12			13.42	Wert-		Schöll	14.12	
37,7 Hain/ Spessart		-kripp.	13.16			13.46	heim		-kripp.	14.16	
45,5 Wiesthal			13.22			13.52				14.22	
53,1 Partenstein		RB	13.28		RE	13.58			RB	14.28	
59,6 Lohr (Main)		B.Brü.	13.33	13.49	Fulda	14.03			B.Brü.	14.33	14.49
64,8 Nantenbach		>	13.41		>	c 14.08			>	14.41	
		13.25	13.46	13.59	14.07	14.15			14.25	14.46	14.59
78,2 Karlstadt (Main)		13.26	13.47	14.01	14.08	14.16		[27]	14.26	14.47	15.01
84,0 Himmelstadt			13.52			14.21				14.52	
86,1 Retzbach-Zellingen			13.55		14.14	14.24				14.55	
89,8 Thüngersheim		13.34	13.58			14.27			14.34	14.58	
95,6 Veitshöchheim		13.39	14.03						14.39	15.03	
98,7 Würzburg-Zell		13.42	14.06						14.42	15.06	
102,6 Würzburg Hbf	13.39	13.46	14.10	14.15	14.25	14.36		14.39	14.46	15.10	15.15
Würzburg Hbf 800	13.41	13.51		14.18				14.41	14.51		15.18
Neustadt / Aisch		14.29		14.51 S*)					15.29		15.51 S*)
Nürnberg Hbf	14.25	14.55		15.15				15.25	15.55		16.15

Gesamtverkehr Hanau - Kahl und Aschaffenburg - Hösbach → KBS 806

Fünf neue Stationen sind grün dargestellt; S*) Der IR hält in Neustadt (Aisch) Süd,
c = die RB halten in Nantenbach nur samstags, sonntags und an Feiertagen

806 Aschaffenburg - Schimborn - Schöllkrippen / Alzenau - Hanau

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

Bis Ende 2005 führte die KVG mit eigenen Triebwagen auch den Bahnbetrieb auf ihrer Strecke durch. Dann gewann aber die *Hessische Landesbahn* (HLB) die von der *Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft* und dem *Rhein-Main-Verkehrsverbund* gemeinsam durchgeführte Ausschreibung der Verkehrsleistungen. Die HLB beschaffte 6 neue *Desiro*-Dieseltriebwagen in ihren Unternehmensfarben silbergrau, rot und gelb und bietet Montag bis Freitag einen Stundentakt Hanau - Schöllkrippen an. Am Wochenende gibt es einen 2-Stunden-Takt, der samstags zeitweise verdichtet wird. Die HLB fährt jährlich rund 300.000 Zug-km, die etwa eine Million Fahrgäste nutzen.



Für Fahrten aus dem *Kahlgrund* nach Hanau, Offenbach und Frankfurt ist der *Bembel* eine tolle Sache. Östlich von Alzenau ist die Nachfrage aber immer stärker nach Aschaffenburg orientiert und der Umweg mit der Bahn über Kahl wenig attraktiv. Die meisten Fahrgäste nutzen daher die drei Buslinien, die in der *Normalverkehrszeit* stündlich von Bahnhöfen der *Kahlgrundbahn* direkt nach Aschaffenburg fahren. Die Auslastung der Züge nimmt daher mit wachsendem Abstand zu Kahl deutlich ab.

Die große Anzahl von Busfahrten in den Raum Mömbris / Schöllkrippen zeigt aber andererseits auch, welches Fahrgastpotenzial es dort gibt. *FIT* hätte daher nicht nur die vorhandene *Kahl-*

grundbahn saniert, sondern durch Elektrifizierung und eine 8,3 km lange neue Verbindung von Schimborn nach Hösbach (an der KBS 805 Aschaffenburg - Würzburg) nachhaltig aufgewertet.

Das neue Gleis liegt größtenteils neben der Staatsstraße 2307, die in den 1990er Jahren großzügig ausgebaut wurde. Nur südlich von Feldkahl braucht die Bahn einen 600 Meter langen Tunnel, weil sie die 5 % - Steigung der Straße nicht schafft. Dafür läge am südlichen Portal die Station Wenighösbach relativ dicht am Ort. Zwischen Feldkahl und Schimborn sind 1,5 km der neuen Trasse für „fliegende Zugkreuzungen“ zweigleisig. Niedersteinbach und Alzenau brauchen 1 km lange Ausweichleise für stationäre Begegnungen mit kurzen Aufenthalten.

<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	12.36		12.55	13.08	13.17	13.36		136.55	14.08	14.17	14.36
<i>Hanau Hbf</i> 610	13.02		13.15	13.29	13.37	14.02		14.15	14.29	14.37	15.02
Zug	RB		RB	CB	RB	CB		RB	CB	RB	CB
km Hanau	13.04		13.24	13.31	13.46	14.04		14.24	14.31	14.46	15.04
2,0 Strötzbach	13.06		13.26		13.49	14.06		14.26		14.49	15.06
4,0 Mensengesäß	13.09		13.29		13.52	14.09		14.29		14.52	15.09
7,4 Kahl (Main)	13.12		13.32	13.38	13.55	14.12		14.32	14.38	14.55	15.12
8,5 Kahl Kopp/Heide	13.14		13.34	>	>	14.14		14.34	>	>	15.14
11,4 Alzenau Nord	13.17		13.37	<i>Wert-</i>	<i>Asch-</i>	14.17		14.37	<i>Wert-</i>	<i>Asch-</i>	15.17
12,4 Alzenau (Unterfr)	13.19		39/42	<i>heim</i>	<i>affenb.</i>	<		39/42	<i>heim</i>	<i>affenb.</i>	<
14,4 Kälberau	13.22		13.45			14.22		13.45			15.22
15,9 Michelbach (Unterfr)	13.24		13.47			14.24		13.47			15.24
17,1 Herrnmühle	13.26	<i>Huck-</i>				14.26	<i>Huck-</i>				15.26
19,8 Niedersteinbach	29/31	<i>elhm.</i>	13.51			29/31	<i>elhm.</i>	13.51			29/31
20,9 Strötzbach	13.33	>	13.53		RB	14.33	>	14.53		RB	15.33
22,2 Mensengesäß	13.35	<	13.55		ab	14.35	<	14.55		ab	15.35
> Schöllkrippen	>	13.44	>		14.09	>	13.44	>		15.09	>
< Blankenbach	<	13.48	<		14.12	<	13.48	<		15.12	<
> Königshofen (Kahl)	>	13.52	>	RB	14.15	>	13.52	>	RB	15.15	>
25,1 Schimborn	13.38	13.55	13.58	<i>Würz-</i>	14.18	14.38	13.55	14.58	<i>Würz-</i>	15.18	15.38
26,6 Feldkahl	13.41	<i>an</i>	14.01	<i>-burg</i>	14.21	14.41	<i>an</i>	15.01	<i>-burg</i>	15.21	15.41
28,3 Wenighösbach	13.43		14.03	<	14.23	14.43		15.03	<	15.23	15.43
> <i>Laufach 800</i>	>		14.17	>	>	>		15.17	>	>	>
31,6 Hösbach Ost	13.46		14.06	<	14.26	14.46		15.06	<	15.26	15.46
32,9 Hösbach Süd	13.48		14.08	14.21	14.28	14.48		15.08	15.21	15.28	15.48
35,1 Goldbach	13.51		14.11		14.31	14.51		15.11		15.31	15.51
36,8 Aschaffemb. Viadukt	13.53		14.13		14.33	14.53		15.13		15.33	15.53
38,4 Aschaffenburg Hbf	13.56		14.16	14.26	14.36	14.56		15.16	15.26	15.36	15.56
<i>Aschaffenburg Hbf</i>	14.01	14.06		14.31	14.47	15.01	15.06		15.31	15.47	16.01
<i>Hanau Hbf</i>	>	14.29		14.43	15.14	>	15.29		15.43	16.14	>
<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	<i>F.Süd</i>	14.52		15.05	15.43	<i>F.Süd</i>	15.52		16.05	16.43	<i>F.Süd</i>

In der *Normalverkehrszeit* fahren zwei stündliche Regionalbahn-Linien, die schneller als die zahlreichen Busse in der Realität sind und diese teilweise ersetzen:

RB 1 Hanau min.04 - Alzenau 19 - Schimborn 38 - Aschaffenburg min.56

RB 2 Hanau 46 - Dettingen 59 - Aschaffenburg.13/ 24 - Schimborn 42 - Schöllkrippen.51

Bei stärkerer Nachfrage kommt eine dritte stündliche Linie hinzu: Hanau min.24 - Alzenau 39/ 42 - Schimborn 58 - Aschaffenburg 16. Ihre Züge treffen sich bei Schimborn, wo ein Bus Anschluss nach Schöllkrippen und darüber hinaus vermittelt.

Frankfurt (M) Hbf	F.Süd	12.17	12.55		13.08	F.Süd	13.17	13.55		14.08	F.Süd
Hanau Hbf	>	12.46	13.17		13.31	>	13.46	14.17		14.31	>
Aschaffenburg Hbf	12.59	13.13	13.29		13.34	13.59	14.13	14.29		14.34	14.59
Zug	RB	RB	RB	RB		RB	RB	RB	RB		RB
km Aschaffenburg Hbf	13.04	13.24	13.34	13.44		14.04	14.24	14.34	14.44		15.04
1,2 Aschaffenburg . Viadukt	13.06	13.26		13.46		14.06	14.26		14.46		15.06
3,3 Goldbach	13.09	13.29		13.49		14.09	14.29		14.49		15.09
5,5 Hösbach Süd	13.11	13.31	13.39	13.51		14.11	14.31	14.39	14.51		15.11
7,4 Hösbach Ost	13.14	13.34	<	13.54		14.14	14.34	<	14.54		15.14
> Laufach 800	>	>	13.43	>		>	>	14.43	>		>
10,1 Wenighösbach	13.17	13.37	<	13.57		14.17	14.37	<	14.57		15.17
11,8 Feldkahl	13.19	13.39	Würz	13.59	ab	14.19	14.39	Würz	14.59	ab	15.19
13,3 Schimborn	13.22	13.42	burg	14.02	14.05	14.22	14.42	burg	15.02	15.05	15.22
14,5 Königshofen (Kahl)	>	13.44		>	14.08	>	14.44		>	15.08	>
16,5 Blankenbach	<	13.47		<	14.12	<	14.47		<	15.12	<
19,0 Schöllkrippen	>	13.51		>	14.16	>	14.51		>	15.16	>
Mensengesäß	13.25	an		14.05	>	14.25	an		15.05	>	15.25
Strötzbach	13.27			14.07	<	14.27			15.07	<	15.27
Niedersteinbach	29/31			14.09	Huck-	29/31			29/31	Huck-	29/31
Herrnmühle	13.33				elhm.	14.33				elhm.	15.33
Michelbach (Unterfr)	13.35	RB	RE	14.12		14.35	RB	RE	15.12		15.35
Kälberau	13.37			14.14		14.37			15.14		15.37
Alzenau (Unterfr)	13.40	Asch-	Wert-	17/20		14.40	Asch-	Wert-	17/20		15.40
Alzenau Nord	13.42	affenb	heim	14.23		14.42	affenb	heim	15.23		15.42
Kahl Kopp/Heide	13.45	>	>	14.26		14.45	>	>	15.26		15.45
Kahl (Main)	13.47	14.05	14.22	14.28		14.47	15.05	14.22	15.28		15.47
Großkrotzenberg	13.50	14.08		14.31		14.50	15.08		15.31		15.50
Großauheim	13.53	14.11		14.34		14.53	15.11		15.34		15.53
Hanau Hbf	13.56	14.14	14.29	14.37		14.56	15.14	14.29	15.37		15.56
Hanau Hbf 610	13.58	14.23	14.31	14.45		14.58	15.23	15.31	15.45		15.58
Frankfurt (M) Hbf	14.24	14.43	14.52	15.05		15.24	15.43	15.52	16.05		16.24

Die blauen Züge fahren nur Montag bis Freitag von 12 bis 19 Uhr, um das Angebot nachfragegerecht zu verdichten; Sechs neue Stationen sind grün dargestellt.

Das ist effizienter als ein Pendelzug und vermeidet für Fahrgäste aus dem Hinterland (wie z.B. Huckelheim) doppelte Umsteigezwänge.

Abgerundet wird das Angebot durch attraktive Anschlüsse zwischen den Zügen in Kahl (min.28 bis 38 und 47 bis 55), Schimborn (min.18 bis 22) und Hösbach Süd (min.29 bis 39) Da alle Fahrpläne symmetrisch sind funktionieren die Anschlüsse in der Gegenrichtung entsprechend.

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

Die historische Entwicklung der *Fulda-Main-Bahn* wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie Teil der wichtigen Nord-Süd-Strecke Hamburg - Hannover - Würzburg - München, ihre kurvenreiche Trassierung bremste den umfangreichen IC- und Güterverkehr jedoch ab. Die erste deutsche Schnellfahrstrecke von Hannover nach Würzburg wurde daher geradlinig daran vorbei trassiert.

<i>Frankfurt (M) Süd</i>		12.33	13.01			13.33	14.01			14.33
<i>Aschaffenh. Hbf</i>	12.34	13.04	13.31	Nürnb	13.34	14.04	14.31	Nürnb	14.34	15.04
<i>Karlstadt (M) 805</i>	13.16	13.47	13.59	>	14.16	14.47	14.59	>	15.16	15.47
<i>Würzburg Hbf</i>	13.14	13.35	13.45	14.18	14.14	14.35	14.45	15.18	15.14	15.35
<i>Karlstadt (M) 805</i>	13.33	13.51	13.59		14.33	14.51	14.59		15.33	15.51
Zug	RB	RE		ICE	RB	RE		ICE	RB	RE
km Karlstadt (Main)	13.34	13.52	14.04	[29]	14.34	14.52	15.04		15.34	15.52
> Gambach (Main)		>	14.12	>		>	15.12	>		>
< Wernfeld [verlegt]	13.41	>	14.18	>	14.41	>	15.18	>	15.41	>
11,6 Gemünden	13.44	59/00	14.26		14.44	59/00	15.26		15.44	59/00
> Rieneck	13.49		an *)		14.49		an *)		15.49	
23,7 Burgsinn	13.54	14.08			14.54	15.08		[37]	15.54	16.08
< Mittelsinn	13.58				14.58				15.58	
> Obersinn	14.01				15.01				16.01	
33,8 Jossa [verlegt]	14.05	14.16			15.05	15.16			16.05	16.16
< Altengronau	14.08	<		<	15.08	<		<	16.08	<
> Zeitlofs	14.13	>		>	15.13	>		>	16.13	>
< Rupboden	14.17	<		<	15.17	<		<	16.17	<
> Eckarts	14.20	>		>	15.20	>		>	16.20	>
< Brück. Staatsbad	14.23	<		<	15.23	<		<	16.23	<
> Bad Brückenau	14.27	>		>	15.27	>		>	16.27	>
50,5 Schlüchtern	an	14.29		<	an	15.29		<	an	16.29
<i>Schlüchtern 605</i>		14.31	14.34	>		15.31	15.34	>		16.31
<i>Fulda</i>		14.47	>	14.54		15.47	>	15.54		16.47
<i>Frankfurt (M) Süd</i>			15.32				16.32			

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

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

Die Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg war ein wichtiger Meilenstein in der deutschen Bahnpolitik. Die bis heute schlechte Auslastung ab Fulda zeigt aber, dass die südlichsten 100 km eine krasse Fehlplanung waren. Es wäre daher

Frankfurt (M) Süd Fulda Schlüchtern 605	13.13 13.29		14.06 >	13.28 > 14.26	14.13 14.29		15.06 >	14.28 > 15.26	15.13 15.29	
Zug	RE	RB	ICE		RE	RB	ICE		RE	RB
Schlüchtern	13.31	ab	<		14.31	ab	<		15.31	ab
km Bad Brückenau	>	13.33	>		>	14.33	>		>	15.33
2,7 Brück. Staatsbad	<	13.36	<		<	14.36	<		<	15.36
4,8 Eckarts	>	13.39	>		>	14.39	>		>	15.39
7,2 Rupboden	<	13.42	<		<	14.42	<		<	15.42
10,4 Zeitlofs	>	13.46	>		>	14.46	>		>	15.46
14,7 Altengronau	<	13.51	<		<	14.51	<		<	15.51
16,7 Jossa [verlegt]	13.43	13.54			14.43	14.54			15.43	15.54
20,1 Obersinn		13.58				14.58				15.58
22,2 Mittelsinn		14.01				15.01				16.01
27,3 Burgsinn	13.51	14.05	[23]		14.51	15.05			15.51	16.05
34,2 Rieneck		14.10		ab *)		15.10		ab *)		16.10
39,6 Gemünden	59/00	14.15		14.34	59/00	15.15		15.34	59/00	16.15
42,8 Wernfeld [verlegt]	>	14.18	>	14.42	>	15.18	>	15.42	>	16.18
47,9 Gambach (Main)	<		<	14.48	<		<	15.48	<	
53,1 Karlstadt (Main)	14.08	14.25		14.56	15.08	15.25	[31]	15.56	16.08	16.25
<i>Karlstadt (M) 805</i>	14.09	14.26		15.01	15.09	15.26		16.01	16.09	16.26
<i>Würzburg Hbf</i>	14.25	14.46	14.42	15.15	15.25	15.46	15.42	16.15	16.25	16.46
<i>Karlstadt (M) 805</i>	14.13	14.44	>	15.01	15.13	15.44	>	16.01	16.13	16.44
<i>Aschaffemb. Hbf</i>	14.56	15.26	Nümb.	15.29	15.56	16.26	Nümb.	16.29	16.56	17.26
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	15.27			15.59	16.27			16.59	17.27	

*) Der Bus fährt nördlich vom Gemündener Bahnhof eine Schleife durch die Stadtmitte

besser gewesen, die Schnellfahrstrecke von Hannover nach Frankfurt zu bauen und Würzburg über einen Abzweig bei Schlüchtern einzubinden.

FIT enthält daher eine Aus- und Neubaustrecke von Schlüchtern über Jossa und Karlstadt nach Würzburg. Diese können auch Regional- und Güterzüge nutzen, was vielen Fahrgästen bei geringeren Kosten einen größeren Nutzen bringt.

Das spiegelt sich auch in der doppelten Anzahl der Züge in der *Normalverkehrszeit*: Von Würzburg fährt stündlich ein RE nach Fulda und bietet an beiden Endstationen gute ICE-Anschlüsse. In Gemünden und Schlüchtern erreicht er die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 und 30.

Von Karlstadt bis Jossa kommen stündliche RB hinzu, die nach Bad Brückenau abbiegen und daher auch diese Kurstadt attraktiv anbinden. Wie im **FIT**-Fahrplan 1995 könnten sie in Karlstadt wenden und zur Minute 00 Anschluss zum *Main-Pegnitz-Express* nach Würzburg und Frankfurt bieten (→ KBS 800). Das hätte aber sehr schlechte Anschlüsse in Jossa zur Folge. Daher fahren die RB um 30 Minuten versetzt von/nach Würzburg Hbf durch. Die schnellste Verbindung von Bad Brückenau nach Frankfurt (M) Süd dauert dadurch 1:59 Stunden mit zwei mal Umsteigen in Jossa und Schlüchtern.

808 Gemünden - Hammelburg - Bad Kissingen (- Schweinfurt)

Die historische Entwicklung der *Saaletalbahn* wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben. Für die Anreise der zahlreichen Kurgäste fuhr bis in die 1980er Jahre täglich ein Eilzug mit Kurswagen von Bad Kissingen über Gemünden nach Frankfurt (Main). Das übrige Angebot wurde aber immer schlechter, die Nachfrage sank entsprechend und die Saaletalbahn kam auf die lange Liste stillzulegender Bahnlinien der *Deutschen Bundesbahn*. Die Rettung brachte erst die Regionalisierung des Personenverkehrs 1996.

Seit 2004 bietet die *Erfurter Bahn* (EiB) durchgehende Züge Gemünden - Bad Kissingen - Schweinfurt als „Unterfranken-Shuttle“ an. Dafür beschaffte sie 20 Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle RS1.

FIT hätte schon bis 1995 die enge Saaleschleife bei Weickersgrüben mit einem 750 Meter langen Tunnel „abgeschnitten“. Das verkürzt die Fahrstrecke um 1,8 km und beschleunigt die RB um 3 Minuten, da sie 80 statt 50 km/h fahren können. Das hat wiederum zur Folge, dass man nur eine Kreuzung in Diebach braucht und die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Gemünden und Bad Kissingen perfekt verbinden kann.

In Diebach ist am realen Haltepunkt genug Platz, um eine schlichte Kreuzungsstation mit Rückfallweichen einzurichten.

Die RB fahren wie in der Realität nach dem Fahrtrichtungswechsel in Bad Kissingen nach Schweinfurt weiter und bieten attraktive Verbindungen in das Oberzentrum der Region.

7.13 7.59	8.13 8.59	9.13 9.59	<i>Fulda</i> <i>Gemünden 805</i>	9.47 9.00	10.47 10.00	11.47 11.00
7.35 7.51 7.59	8.35 8.51 8.59	9.35 9.51 9.59	<i>Würzburg Hbf</i> <i>Karlstadt</i> <i>Gemünden 805</i>	9.25 9.08 9.00	10.25 10.08 10.00	11.25 11.08 11.00
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Gemünden	8.56	9.56	10.56
8.12	9.12	10.12	8,8 Wolfsmünster	8.47	9.47	10.47
8.16	9.16	10.16	12,0 Gräfdorf	8.43	9.43	10.43
8.20	9.20	10.20	15,7 Michelaubrück			
8.23	9.23	10.23	18,0 Morlesau	8.35	9.35	10.35
28/31	28/31	28/31	22,1 Diebach	28/31	28/31	28/31
8.35	9.35	10.35	25,6 Hammelburg Bf	8.24	9.24	10.24
8.37	9.37	10.37	27,1 Hammelburg Ost	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	29,7 Westh.-Langend.	8.18	9.18	10.18
8.45	9.45	10.45	33,3 Elfersh.-Trimberg	8.14	9.14	10.14
8.50	9.50	10.50	37,9 Euerdorf	8.09	9.09	10.09
8.58	9.58	10.58	45,0 Bad Kissingen	8.02	9.02	10.02
9.12	10.12	11.12	<i>Ebenhausen 815</i>	7.48	8.48	9.48
9.24	10.24	11.24	<i>Schweinfurt Hbf</i>	7.36	8.36	9.36

809 Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken (- Bischofsheim)

Die 30,7 km lange Nebenbahn von Jossa in Hessen nach Wildflecken in Unterfranken wurde in zwei Abschnitten 1981 und 1904 eröffnet. Der Personenverkehr endete 1988 und der Güterverkehr 2002.

FIT hätte zumindest den 17,1 km langen unteren Abschnitt bis Bad Brückenau „gerettet“: Der Berufs-, Schüler- und Freizeitverkehr wäre dort mit durchfahrenden Zügen nach Karlstadt wahrscheinlich umfangreicher als auf manch anderer heute noch betriebener Strecke (→ KBS 807).

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

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

810 Würzburg - Schweinfurt - Haßfurt - Bamberg

Die historische Entwicklung der *Maintalbahn* wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben. 1945 beendete die innerdeutsche Grenze jeglichen Zugverkehr zwischen Schweinfurt und Meiningen. Dafür nahm das Aufkommen in Ost-West-Richtung zwischen Würzburg, Bamberg und Hof erheblich zu, weil man in der BRD die kürzeren Verbindungen durch Thüringen nicht mehr nutzen konnte.

1978 schloss die *Deutsche Bundesbahn* (DB) zwischen Waigolshausen und Bamberg 7 von 14 Bahnhöfen und Haltepunkten, um Kosten zu sparen und die Kapazitäten zu erhöhen. Als Ergänzung zur Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg baute sie 1988 die 8 km von Würzburg bis Rottendorf dreigleisig aus, um die wachsende Zahl von Zügen nach Nürnberg zu bewältigen.

Im realen Fahrplan von 2010 führen in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) jeweils etwa stündlich RE und RB von Würzburg nach Bamberg. Hinzu kamen zwei-stündliche RE von Würzburg über Schweinfurt nach Erfurt und stündliche RB von Bad Kissingen über Schweinfurt Hbf nach Schweinfurt Stadt.

FIT setzt eine bessere Verkehrspolitik ab etwa 1980 voraus. Die Schnellfahrstrecke von Hannover wäre deshalb nach Frankfurt (M) statt Würzburg gebaut worden. Zwischen Fulda und Würzburg hätten „nur“ mehrere Aus- und Neubauabschnitte das vorhandene Schienennetz wesentlich leistungsfähiger gemacht (→ KBS 805).

Östlich von Würzburg hätte **FIT** dafür nicht nur 8 km dreigleisig ausgebaut, sondern mehr investiert, um der Region einen wesentlich besseren Zugverkehr zu bieten: Zunächst hätte man nicht mehr benötigten Gleise im alten Güterbahnhof genutzt und nach einem 1,7 km langen Tunnel mit 20% Steigung den neuen Haltepunkt Würzburg-Versbach erreicht. Ab dort geht es oberirdisch über Estenfeld, Kürnach und Unterpleichfeld nach Bergtheim, wo man im neuen Streckenkilometer 16,1 (= alt km 22,5) auf die Bestandsstrecke stößt.

Frankfurt Süd 800				7.00	7.33				8.00	8.33		
Aschaffenburg		↙		7.31	8.01	B.Brü.		↙	8.31	9.01	B.Brü.	
Karlstadt (Main)		8.04		8.01		8.26		9.04	9.01		9.26	
Würzburg Hbf		>		8.15	8.39	8.46		>	9.15	9.39	9.46	
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RE	
km Würzburg Hbf	8.02	<	8.23	8.50	8.53	9.02	<	9.23	9.50	9.53	10.02	
4,1 Würzb.-Versbach		>	8.27		8.57		>	9.27		9.57		
6,6 Estenfeld		<	8.30		9.00		<	9.30		10.00		
9,8 Kürnach		>	8.34		9.04		>	9.34		10.04		
11,8 Unterpleichfeld	8.10	über	8.37		9.07	9.10	über	9.37		10.07	10.10	
16,5 Bergtheim		Arnst.	8.41		Vol-		Arnst.	9.41		Vol-		
19,2 Opferbaum		<	8.44		kach		<	9.44		kach		
22,0 Eßleben		>	8.47				>	9.47				
25,6 Waigolshausen	8.19	8.36	8.50		Bad	9.19	9.36	9.50		Bad	10.19	
30,6 Bergrheinfeld			8.54		Kiss.			9.54		Kiss.		
37,0 Schweinfurt Hbf	8.27	8.44	8.59	9.11	9.25	9.27	9.44	9.59	10.11	10.25	10.27	
	8.32	8.46	9.01	9.12	9.31	9.32	9.46	10.01	10.12	10.31	10.32	
38,3 Schweinfurt Mitte	>	8.48	9.03		9.33	>	9.48	10.03		10.33	>	
39,5 Schweinf. Mainkai	Erfurt	8.50	9.05			Erfurt	9.50	10.05			Erfurt	
44,5 Schonungen		an	9.09				an	10.09				
54,0 Untertheres			9.16					10.16				
61,3 Haßfurt			9.22	9.26	9.45			10.22	10.26	10.45		
68,4 Zeil am Main			an		9.51			an		10.51		
74,0 Ebelsb.-Eltmann					9.56					10.56		
81,2 Staffelbach					10.01					11.01		
86,6 Oberhaid			↙		10.06			↙		11.06		
93,8 Bamberg				9.44	10.12				10.44	11.12		
Bamberg 820				9.50	9.46	10.14	10.19		10.50	10.46	11.14	11.19
Nürnberg Hbf				>	10.25	10.55	>		>	11.25	11.55	>
Lichtenfels				10.14			10.40		11.14			11.40

Auf der Hochfläche würden vier neue Stationen für 20.000 Einwohner angelegt, wofür nur 200 Einwohner im kleinen Prosselsheimer Ortsteil Seligenstadt ihren Bahnanschluss verlieren. Rottendorf (mit 5.300 Einwohnern) bliebe durch die Züge nach Kitzingen erschlossen (→ KBS 809). Die Strecke Würzburg - Schweinfurt wird 6,4 km kürzer, was die RE um 3 Minuten beschleunigt und die Fahrzeit der RB mit zwei zusätzlichen Stops bei 36 Minuten belässt.

Die neue Trasse ist im Nahbereich von Würzburg so attraktiv, dass sie im 30-Minuten-Takt befahren wird. Nördlich von Unterpleichfeld reicht allerdings ein Stundentakt, deshalb biegt jede zweite RB auf die KBS 811 nach Volkach ab.

Lichtenfels Nürnberg Hbf Bamberg 820	7.20 > 7.42	7.05 7.46	7.35 8.14	7.46 > 8.10		8.20 > 8.42	8.05 8.46	8.35 9.14	8.46 > 9.10		9.20 > 9.42
Zug	RE	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RE	RB	RB	RE
km Bamberg		7.48	8.16	↙			8.48	9.16	↙		
7,2 Oberhaid		7.53					8.53				
12,6 Staffelbach		7.58					8.58				
19,8 Ebelsb.-Eltmann		8.03					9.03				
25,4 Zeil am Main		8.08		ab			9.08		ab		
32,5 Haßfurt		8.14	8.34	8.38			9.14	9.34	9.38		
39,8 Untertheres				8.43					9.43		
49,3 Schonungen				8.51	ab				9.51	ab	
54,3 Schweinf. Mainkai	Erfurt			8.55	9.10	Erfurt			9.55	10.10	Erfurt
55,5 Schweinfurt Mitte	>	8.27		8.57	9.12	>	9.27		9.57	10.12	>
56,8 Schweinfurt Hbf	8.28	8.29	8.48	8.59	9.14	9.28	9.29	9.48	9.59	10.14	10.28
63,2 Bergtheimfeld	8.33	8.35	8.49	9.01	9.16	9.33	Bad Kiss.	9.49	10.01	10.16	10.33
68,2 Waigolshausen		Bad		9.06					10.06		
71,8 Eßleben	8.41	Kiss.		9.10	9.24	9.41			10.10	10.24	10.41
74,6 Opferbaum				9.14	>				10.14	>	
77,3 Bergtheim		Vol- kach		9.17	<		Vol- kach		10.17	<	
82,0 Unterpleichfeld	8.50	8.54		9.20	über		9.54		10.20	über	
84,0 Kürnach		8.56		9.24	Arnst.	9.50			10.24	Arnst.	10.50
87,2 Estenfeld		9.00		9.26	>		9.56		10.26	>	
89,7 Würzburg Nord		9.03		9.30	<		10.00		10.30	<	
93,8 Würzburg Hbf	8.58	9.07	9.10	9.33	>		10.03		10.33	>	
Würzburg Hbf		9.14	9.21	9.45	>		10.14	10.21	10.45	>	
Karlstadt (Main)		9.33		9.59	9.56		10.33		10.59	10.56	
Aschaffenburg		B.Brü.	9.59	10.29	↙		B.Brü.	10.59	11.29	↙	
Frankfurt Süd 800			10.27	11.00				11.27	12.00		

811 (Würzburg -) Unterpleichfeld - Volkach (Main)

Die 10,6 km lange Lokalbahn Seligenstadt - Volkach wurde am 14.2.09 eröffnet. Der regelmäßige Personenverkehr endete schon am 28.9.68, aber auch danach kamen immer wieder Sonderzüge aus ganz Süddeutschland zur Winzerstadt in der Mainschleife. Vor allem das Mineralöltanklager der Bundeswehr in Volkach sorgte für hohes Frachtaufkommen. Dennoch stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) Ende 1991 den Güterverkehr ein und legte die Strecke am 28.5.94 still.

Der *Interessengemeinschaft Mainschleifenbahn* (IGM) in Volkach gelang es aber, die Strecke zu retten. Nur den Abbau der Abzweigweiche von der KBS 810 im Bahnhof Seligenstadt konnte sie 1998 nicht verhindern. Seit September 2003

betreibt die *IGM* im Sommerhalbjahr an allen Wochenenden einen Ausflugs- und Sonderverkehr, der sich großer Beliebtheit erfreut.

Die kombinierte Straße-Schiene-Brücke über den Main bei Volkach durften die Züge wegen „mangelnder Tragfähigkeit“ aber nicht mehr befahren - obwohl es für die schwereren Militärfahrzeuge keine Gewichtsbeschränkung gab! Noch ärgerlicher war, dass der 199 Meter lange Ersatzbau von 2009 bis 2011 ohne Schienen entstand. Nur das alte Brückenhaus blieb auf Drängen der *IGM* stehen und ist nun Teil der neuen Endstation *Volkach-Astheim*. 2011 kaufte der Förderverein das Gleis von dort bis Seligenstadt von der *DB* und sicherte die Zukunft damit langfristig.



Der Bahnhof Volkach kann seit 1991 nicht mehr von Zügen angefahren werden. Das gelbe Gebäude links hinten war das Empfangsgebäude. Dennoch baute die Stadt Volkach um die Jahrtausendwende ihren Omnibusbahnhof direkt daneben. Beste Voraussetzungen also für FiT, dort attraktive Anschlüsse vom Zug zu Bussen ins Umland anzubieten. (Bild von www.mainschleifenbahn.de)

Der regelmäßige Personenverkehr der *Mainschleifenbahn* wurde schon 17 Jahre vor dem angenommenen „*FiT*-Auftakt“ im Jahr 1985 eingestellt. Und zunächst wäre die Konsolidierung anderer Strecken vorrangig gewesen. *FiT* hätte die Strecke nach Volkach aber in sein „mittelfristiges Zielnetz“ aufgenommen und dafür gesorgt, dass der Verkehr im damaligen Umfang erhalten bleibt: Also Güter- und Sonderzüge zwischen den Bahnhöfen Seligenstadt und Volkach.

Bei der Neutrassierung der KBS 810 zwischen Würzburg und Bergtheim hätte dann die große Stunde der *Mainschleifenbahn* geschlagen: Mit dem 5,7 km langen

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

eingleisigen Neubau Unterpleichfeld - Prosselsheim hätte **FiT** sie angebunden und über die folgenden 7,7 km bis Volkach eine Oberleitung gehängt.

Elektrische Triebwagen könnten stündlich von Würzburg nach Volkach durchfahren und für attraktive Direktverbindungen sorgen.

812 Karlstadt (Main) - Arnstein - Schweinfurt

Die 36,7 km lange *Werntalbahn* von Wernfeld (an der KBS 800) nach Waigolshausen (an der KBS 810) ging am 18.5.1879 als eingleisige Nebenbahn in Betrieb. Sie diente vor allem dem regionalen Güter- und Personenverkehr zwischen Gemünden und Schweinfurt. Beide nahmen ab 1960 stetig ab, und der Personenverkehr wurde schließlich 1976 eingestellt.

Dafür nahm ihre Bedeutung als Umgehung für den Bahnknoten Würzburg zu. 1971 wurde sie gemeinsam mit der KBS 810 Bamberg - Schweinfurt - Würzburg

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

elektrifiziert und bis 1980 die 3 km nördlich von Wernfeld dreigleisig ausgebaut, damit *Werntalbahnzüge* unabhängig von der KBS 800 nach Gemünden kommen. Ab 2002 modernisierte die *DB* Gleise und Signale umfassend. Allerdings baute sie dabei auch Bahnsteige ab, was immer wieder aufkeimende Bemühungen zur Reaktivierung des

Personenverkehrs erschwert. Die seit 2010 im Sommerhalbjahr über die *Wern-talbahn* fahrenden Fahrradzüge Bamberg - Aschaffenburg halten daher auch nicht zwischen Gemünden und Schweinfurt.

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

Güterzüge können dadurch auch bei **FIT** über die *Wern-talbahn* nach Frankfurt und Fulda fahren. Personenzüge erreichen die Kreisstadt Karlstadt endlich direkt. Auch die Anschlüsse nach Lohr und Würzburg würden schneller, wodurch viel mehr Fahrgäste kämen und sich Personenzüge wieder lohnen.

814 Schweinfurt - Gerolzhofen

Die 49,9 Kilometer lange Strecke Schweinfurt - Gerolzhofen - Kitzingen war eine der längsten Nebenbahnen der Bundesbahndirektion Nürnberg. Sie verläuft im westlichen Vorland des Steigerwaldes, und Gerolzhofen bezeichnet sich gern als „Tor zum Steigerwald“. Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Mainbrücke in Kitzingen von Truppen der Wehrmacht gesprengt und trotz jahrelanger Bemühungen der Städte Kitzingen und Gerolzhofen nicht wieder aufgebaut. Die Züge endeten daher im Vorstadtbahnhof Kitzingen-Etwashausen.

Für den Personenverkehr hatte das natürlich negative Folgen, weil man zu vielen Zielen in Kitzingen in einen Bus umsteigen oder weite Fußwege in Kauf nehmen musste. Am 31.5.1981 fuhr dann schließlich der letzte Personenzug nach Kitzingen-Etwashausen, und am 29.5.87 wurde auch der Abschnitt Schweinfurt - Gerolzhofen auf Busverkehr umgestellt.

Für den Güterverkehr hatte die fehlende Verbindung zur Hauptstrecke Würzburg - Nürnberg in Kitzingen allerdings den Erhalt der gesamten Reststrecke zur Folge: Denn nur so waren der Stützpunkt der US-Army und die Gewerbebetriebe im Kitzinger Norden auf der Schiene erreichbar. Noch in den 1990er Jahren fuhren montags bis freitags zwei Güterzüge von Schweinfurt nach Kitzingen-Etwashausen und zurück!

FIT hätte den Personenverkehr zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen 1987 natürlich nicht eingestellt. Die Orte an diesem Abschnitt haben großes Fahrgastpotenzial, das durch die Integration in den Schweinfurter Verkehrsverbund und

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

den neuen Haltepunkt Sennfeld noch besser erschlossen würde.

Der neue Haltepunkt ist für die 4.000 Einwohner der Gemeinde wesentlich attraktiver als der alte Bahnhof. Diese auf Schweinfurter Gebiet liegende Station nennt **FIT** zur leichteren Unterscheidung *Maxbrücke*. Die Schweinfurter Innenstadt liegt nur knapp 1 km entfernt am anderen Mainufer.

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

815 Schweinfurt - Bad Kissingen / Bad Neustadt - Meiningen

Die historische Entwicklung der bis zum Zweiten Weltkrieg wichtigen Nord-Süd-Achse wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben. 1945 wurde sie durch die innerdeutsche Grenze zwischen Mühlfeld (in Bayern) und Rentwertshausen (in Thüringen) unterbrochen. Schon vor der formellen deutschen Wiedervereinigung vereinbarten *Reichs-* und *Bundesbahn* den Lückenschluss und am 28.9.91 wurde der durchgehende Betrieb feierlich wiedereröffnet.

Seit 2004 betreibt die *Erfurter Bahn* (EiB) mit RegioShuttle-Triebwagen ihren *Unterfranken-Shuttle* von Schweinfurt nach Meiningen täglich im Zweistundentakt, bis Mellrichstadt verdichtet sie das Angebot zeitweise zum annähernden Stundentakt. Hinzu kommen alle zwei Stunden RE von Würzburg über Schweinfurt nach Bad Kissingen und Erfurt. Dafür setzt die *DB* Neigetechnik-Triebwagen ein, die nach baulichen Streckenanpassungen bis zu 160 km/h erreichen. Die meisten Züge von EB und DB werden im Bahnhof Ebenhausen „geflügelt“.

Den Lückenschluss zwischen Mellrichstadt und Rentwertshausen hätte **FIT** wie in der Realität baldmöglichst nach der deutschen Wiedervereinigung hergestellt.



*Zugkreuzung in Bad Neustadt am 4.5.16 im ansonsten leeren Bahnhof: Auch bei **FIT** begegnen sich dort stündlich Züge, bieten aber mehr Anschlüsse: Die RE haben Flügelzüge nach bzw. von Fulda (→ KBS 816) und zu kleineren Orten im Norden steht eine RB nach Meiningen bereit. Am Vorplatz stünde zudem ein Regiobus über Bad Königshofen nach Coburg.*

Man hätte dabei aber schon das künftige Fahrplanangebot berücksichtigt und auf 2 km zwischen Rentwertshausen und Bibra das zweite Gleis wieder aufgebaut, damit sich die RB ohne Zeitverlust ausweichen können. Die Verzweigung nach Grimmenthal und Meiningen hätte **FIT** bahntechnisch vor Wölfershausen gelegt. Ab dort gäbe es wieder zwei Gleise, allerdings ohne weitere Weiche bis Ritschenhausen. Bahnsteige gäbe es nur am östlichen Gleis für die RB nach Meiningen.

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

FIT hätte alle Züge im leicht merkbaren Stundentakt gefahren und auf die nicht so große Nachfrage mit kurzen Triebwagen reagiert. In Bad Neustadt würde bedarfsgerecht ein Triebwagen abgekuppelt, der nach Fulda fährt (→ KBS 814). Für die RB Gemünden - Hammelburg - Bad Kissingen - Schweinfurt werden elektrische Triebwagen mit Akkumulatoren eingesetzt, damit sie die 68 km ohne Fahrdraht schaffen. Dann fahren sie wie üblich mit Strom aus der Oberleitung über Bamberg nach Nürnberg weiter und stellen dadurch viele attraktive Verbindungen her.

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

8.02 8.27	7.48 > 8.29	9.02 9.27	8.48 > 9.29	10.02 10.27	Bamberg 810 Würzburg Hbf Schweinfurt Hbf	9.58 9.33	> 10.31	10.58 10.33	> 11.31	11.58 11.33
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.32 8.41	8.35 8.40 8.44 8.47	9.32 9.41	9.35 9.40 9.44 9.47	10.32 10.41	km Schweinfurt Hbf 6,5 Oberwerrn [reakt.] 10,1 Poppenhausen 13,2 Ebenhausen	9.28 9.18	10.25 10.19 10.15 10.12	10.28 10.18	11.25 11.19 11.15 11.12	11.28 11.18
> < >	8.50 8.55 8.59	> < >	9.50 9.55 9.59	> < >	> 1,5 Oerlenbach < 6,2 Arnshausen < 9,4 B.Kissingen	> < >	10.09 10.04 10.01	> < >	11.09 11.04 11.01	> < >
8.45 8.51 8.59	Gemü. ab	 9.49 9.54 9.59	Gemü. ab	10.45 10.51 10.59	18,4 Rottershaus. [neu] 25,9 Münnerstadt 31,3 Niederlauer 35,8 Bad Neustadt (S)	 9.10 9.05 9.01	Gemü. an	10.14 10.08 10.01	Gemü. an	 11.10 11.05 11.01
9.01 	9.04 9.07 9.11 9.14	10.01 	10.04 10.07 10.11 10.14	11.01 	39,6 Heustreu [reakt.] 43,0 Unsleben [reakt.] 46,1 Oberstreu [reakt.]	8.59 	9.56 9.52 9.48 9.45	9.59 	10.56 10.52 10.48 10.45	10.59
9.11 9.19	9.18 9.22 9.25 9.28	10.11 10.19	10.18 10.22 10.25 10.28	11.11 11.19	49,1 Mellrichstadt 54,1 Mühlfeld [reakt.] 57,4 Nordheim [neu] 60,2 Rentwertshausen	8.48 8.40	9.41 9.37 9.34 9.31	9.48 9.40	10.41 10.37 10.34 10.31	10.48 10.40
 9.29	9.31 9.34 9.37 >	 [23] 10.29	10.31 10.34 10.37 >	 11.29	62,0 Bibra 64,7 Wölfershausen 67,5 Ritschenhausen 70,8 Grimmenthal	 8.31	9.28 9.25 9.22 >	 [36] 9.31	10.28 10.25 10.22 >	 10.31
9.31 9.43	< >	10.31 10.43	< >	11.31 11.43	Grimmenthal 584 Suhl	8.29 8.17	< >	9.29 9.17	< >	10.29 10.17
9.33 9.39	< 9.45	10.33 10.39	< 10.45	11.33 11.39	Grimmenthal 584 Meiningen	8.27 8.21	< 9.15	9.27 9.21	< 10.15	10.27 10.21

7.35 7.59	8.35 8.59	9.35 9.59		Schweinfurt Hbf Bad Kissingen 815	9.25 9.01	10.25 10.01	11.25 11.01
				Bus			
8.10 8.17 < 8.26	9.04 > 9.12 9.26	10.10 10.17 < 10.26	km km > 5 6 < 15 11	Bad Kissingen Bf Hausen (Saale) Nüdlingen Bad Bocklet	8.56 > 8.47 8.33	9.56 9.48 < 9.39	10.56 > 10.47 10.33
8.36 8.48 8.56	9.36 9.48 9.56	10.36 10.48 10.56	22 18 30 26 35 31	Unterebersbach Abzw. Hohenroth Bad Neustadt Bf	8.23 8.11 8.04	9.29 9.17 9.10	10.23 10.11 10.04
9.01 9.29	10.01 10.29	11.01 11.29		Bad Neustadt 815 Grimmenthal	7.59 7.31	8.59 8.31	9.59 9.31

In Ebenhausen muss man 28 Minuten auf die Anschlüsse „übers Eck“ von Bad Kissingen nach B.Neustadt warten. **FIT** böte vielen Fahrgästen mit vertakteten *Regio-bussen* durchs Saaletal eine gute Alternative. (Die Fahrten über Hausen würden mittags um 6 Minuten verschoben.)

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

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

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

FIT hätte erhebliche Einsparungen an der überdimensionierten ICE-Strecke Fulda - Würzburg ermöglicht (→ KBS 805). Es hätte dem *System Schiene* einen größeren Nutzen gebracht, einen Teil davon für den Lückenschluss in der Rhön zu investieren. Folgenden Maßnahmen hätten zwischen Fulda und Bad Neustadt (Saale) eine *ITF*-gerechte Fahrzeit von 2 x 25 Minuten ermöglicht:

➤ 2,2 km Neubau bei Welkers mit neuer Station in zentraler Lage zwischen den Orten. Die Strecke wird dadurch 1,5 km kürzer und mehrere enge Kurven entfallen.	7.31 7.59	8.31 8.59	9.31 9.59	Kassel-Wilhelmsh. Fulda 600	9.29 9.01	10.29 10.01	11.29 11.01
	7.15 7.49	8.15 8.49	9.15 9.49	Frankfurt (M) Fulda 605	9.45 9.11	10.45 10.11	11.45 11.11
	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
➤ Höherlegung des Bahnhofs Gersfeld um 6 Meter mit einer Brücke über die Bundesstraße östlich davon.	8.04 8.11 8.14	9.04 9.11 9.14	10.04 10.11 10.14	km Fulda 5,1 Bronzell 8,5 Eichenzell 11,2 Welkers	8.56 8.49 8.45	9.56 9.49 9.45	10.56 10.49 10.45
	8.18 8.23 8.29	9.18 9.23 9.29	10.18 10.23 10.29	13,5 Lütter [verlegt] 19,6 Hettenhausen 27,0 Gersfeld (Rhön)	8.42 8.37 8.31	9.42 9.37 9.31	10.42 10.37 10.31
	8.32 8.39 8.44	9.32 9.39 9.44	10.32 10.39 10.44	35,3 Bischofsheim [verl.] 41,4 Wegfurt [verlegt]	8.28 8.20 8.15	9.28 9.20 9.15	10.28 10.20 10.15
➤ 12,2 km Neubau ab Gersfeld mit einem 4,5 km langen Tunnel unter der Rhönhöhe. Bischofsheim erhält einen neuen Bahnhof 700 Meter nördlich der Stadt neben der B 279.	8.47 8.54 8.57	9.47 9.54 9.57	10.47 10.54 10.57	44,1 Schönau (Brend) 53,8 Brendlorenzen 54,8 Bad Neustadt (S)	8.12 8.05 8.03	9.12 9.05 9.03	10.12 10.05 10.03
	9.01 9.27	10.01 10.27	11.01 11.27	Bad Neustadt (S) Schweinfurt 815	7.59 7.33	8.59 8.33	9.59 9.33
	9.01 9.44	10.01 10.44	11.01 11.44	Bad Neustadt (S) Suhl 815	7.59 7.16	8.59 8.16	9.59 9.16

➤ 1,3 km langer gemeinsamer Neubau von Bahn und B 279 zur Ortsumgehung von Wegfurt, wodurch beide 0,2 km länger werden. Die alte straßenbahnähnliche Trasse durften die Züge nur mit 30 km/h befahren!

818 (Meiningen -) **Grimmenthal - Hildburghausen - Eisfeld**

*Die Geschichte der 130 km langen Werrabahn Eisenach - Meiningen - Coburg wird ausführlich bei der KBS 585 beschreiben. Der Mittelteil von Grimmenthal nach Eisfeld bekommt bei **FiT** die KBS-Nummer 818, weil im eigentlich für Thüringen vorgesehenen 500er-Bereich 1992 keine Nummer freigewesen wäre. Geografisch bietet es sich an, die ohnehin „fränkisch angehauchte“ Region südlich vom Rennsteig dem 800er Bereich zuzuordnen.*

1855 erhielt die neu gegründete *Werra-Eisenbahn-Gesellschaft* die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke, und schon 1858 waren 130 km von Eisenach nach Coburg befahrbar. Der Anschluss an Bayern und die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* in Lichtenfels (→ KBS 820) folgte 1859.

Am 8.4.1945 endete nach Brückensprengungen bei Eisfeld der Betrieb, danach war der Abschnitt Eisfeld - Görsdorf durch die neue Grenze zwischen sowjetischer und amerikanischer Besatzungszone nicht mehr befahrbar. Auf der DDR-Seite lagen keine größeren Orte am Gleis, auf BRD-Seite wurde das Lautertal ersatzweise mit der Buslinie Coburg - Rottenbach erschlossen. Von Coburg nach Tiefenlauter fuhren noch bis zum 1.7.1976 Güterzüge, danach wurde auch dort das Gleis abgebaut.

Nach der „Wende“ gab es auch Planungen, das Gleis zwischen Eisfeld und Coburg wieder aufzubauen. Realisiert wurden aber nur die Lückenschlüsse Meiningen - Mellrichstadt (→ KBS 832) und Sonneberg - Coburg (→ KBS 832). Wegen der fehlenden Verbindung hat die Werrabahn bis heute nur regionale Bedeutung. Die *Süd-Thüringen-Bahn* setzt ganztägig *Regioshuttle*-Triebwagen im Stundentakt ein. Immerhin konnte sie die Reisezeit Eisenach - Eisfeld von mindestens 165 Minuten in den 1980er Jahren auf zwei Stunden verkürzen.

FiT hätte bis 1993 natürlich auch die Lücke zwischen Eisfeld und Coburg geschlossen (→ KBS 830). Die überregionale Nachfrage würde mit stündlichen RE bedient, die von Eisenach nach Eisfeld nur noch 100 Minuten brauchen. Auf dem mittleren Werrabahn-Abschnitt fahren wie in der Realität nur stündlich Züge: Die Anschlusszeiten in Grimmenthal und Eisfeld erlauben westlich von Hildburghausen einen zusätzlichen Halt in Henfstädt (350 Einwohner) und östlich von Hildburghausen einen Halt weniger in Harras (600 Einwohner).

8.18 8.29		9.18 9.29		10.18 10.29	Suhl 570 Grimmenthal	8.42 8.31		9.42 9.31		10.42 10.31
7.33 8.21 8.27		8.33 9.21 9.27		9.33 10.21 10.27	Eisenach 575 Meiningen Grimmenthal	9.27 8.39 8.33		10.27 9.39 9.33		11.27 10.39 10.33
RE		RE		RE	Zug	RE		RE		RE
8.33 8.39 8.43		9.33 9.39 9.43		10.33 10.39 10.43	km Grimmenthal 6,4 Vachdorf 10,7 Henfstädt [neu]	8.27 8.20 8.16		9.27 9.20 9.16		10.27 10.20 10.16
8.47 8.53 8.59		9.47 9.53 9.59		10.47 10.53 10.59	13,5 Themar 19,4 Reurieth 25,5 Hildburghausen	8.13 8.07 8.01		9.13 9.07 9.01		10.13 10.07 10.01
9.01 9.07 9.14	9.18 9.24 9.29 9.35 9.41	10.01 10.07 10.14	10.18 10.24 10.29 10.35 10.41	11.01 11.07 11.14	29,5 Heßberg 32,9 Veilsdorf 36,7 Harras 40,5 Eisfeld	7.59 7.52 7.46	8.42 8.36 8.31 8.25 8.19	8.59 8.52 8.46	9.42 9.36 9.31 9.25 9.19	9.59 9.52 9.46
9.16 9.29 9.41	9.46 9.59 10.11	10.16 10.29 10.41	10.46 10.59 1.00	11.16 11.29 11.41	Eisfeld 830 Coburg Hbf Lichtenfels	7.44 7.31 7.19	8.14 8.01 7.49	8.44 8.31 8.19	9.14 9.01 8.49	9.44 9.31 9.19
	9.47 10.27		10.47 11.27		Eisfeld 833 Sonneberg Hbf		8.13 7.33		9.13 11.27	

*) Bus ab Hildburghsn. Marktplatz, von Eisfeld weiter über Neuhaus /Rw.nach Saalfeld.

7.31 7.44	8.31 8.44	9.31 9.44		Coburg Eisfeld 830	7.31 7.44	8.31 8.44	9.31 9.44
7.18 7.41	8.18 8.41	9.18 9.41		Hildburghausen Eisfeld Bus	9.42 9.19	10.42 10.19	11.42 11.19
Bus	Bus	Bus		"Rennsteigbus"	Bus	Bus	Bus
7.49 7.56 8.14 8.24	8.49 8.56 9.14 9.24	9.49 9.56 10.14 10.24	km 5 17	Eisfeld Bf Sachsenbrunn Steineid	9.11 9.03 8.45 8.36	10.11 10.03 9.45 9.36	11.11 11.03 10.45 10.36
8.28 8.37 8.45	9.28 9.37 9.45	10.28 10.37 10.45	23 29 34	(Rennweg) Bf Lichte Schmiedefeld	8.32 8.22 8.14	9.32 9.22 9.14	10.32 10.22 10.14
9.03 9.11 9.15	10.03 10.11 10.15	11.03 11.11 11.15	46 51 53	Arnsgereth Saalfeld Mitte Saalfeld Bf	7.56 7.49 7.45	8.56 8.49 8.45	9.56 9.49 9.45
9.21 9.39 9.59	10.21 10.39 10.59	11.21 11.39 11.59		Saalfeld 560 Jena Hbf Naumburg Hbf	7.39 7.21 7.01	8.39 8.21 8.01	9.39 9.21 9.01

Die Bedienung von Harras übernimmt der stündliche *Rennsteigbus* Hildburghausen - Saalfeld, der auch Heßberg (600 Einw.) erschließt.

Der *Rennsteigbus* sorgt zudem dafür, dass es in Eisfeld zu den Minuten 15 und 45 Anschlüsse in allen häufig nachgefragten Relationen gibt.

819 Haßfurt - Königsberg - Hofheim

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

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

Am 24.9.1994 wurde der Güter- und am 31.7.1995 der Personenzugverkehr eingestellt. Am 1.12.1995 folgte die offizielle Stilllegung und im Januar 1997 war der Rückbau der Gleise abgeschlossen. Das Empfangsgebäude in Hofheim beherbergt ein kleines Museum zur Streckengeschichte.

7.48	8.48	9.48	Bamberg	8.44	9.44	10.44
8.14	9.14	10.14	Haßfurt 810	8.26	9.26	10.26
7.50	8.50	9.50	Würzburg Hbf	9.10	10.10	11.10
8.12	9.12	10.12	Schweinfurt Hbf	8.48	9.48	10.48
8.26	9.26	10.26	Haßfurt 810	8.34	9.34	10.34
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.30	9.30	10.30	km Haßfurt Bf	8.23	9.23	10.23
8.32	9.32	10.32	1,2 Haßf. Gymnasium	8.21	9.21	10.21
8.36	9.36	10.36	5,0 x Prappach	8.16	9.16	10.16
8.40	9.40	10.40	7,7 Königsberg (Ufr)	8.12	9.12	10.12
8.45	9.45	10.45	10,9 Junkersdorf	8.07	9.07	10.07
8.49	9.49	10.49	13,5 x Rügheim	8.03	9.03	10.03
8.53	9.53	10.53	15,5 Hofheim	8.00	9.00	10.00

FiT hätte den Personenverkehr auf der Zweigstrecke natürlich nicht eingestellt, sondern zum regelmäßigen Stundentakt erweitert: In Haßfurt gibt es leider keinen *IT-Vollknoten*, da der RE nach Bamberg 10 Minuten vor dem RE nach Würzburg hält.

Ein Triebwagen kann die KBS 819 daher nur mit unsymmetrischen Fahrzeiten im Stundentakt bedienen. Um die besseren Anschlüsse der Nachfrage anzupassen, kann der Fahrplan nachmittags um 8 Minuten verschoben werden: Haßfurt ab Minute 38 und Hofheim ab Minute 08.

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

Die historische Entwicklung der KBS 820 wird ausführlich im *FIT*-Konzept für 1995 beschrieben. Ab 1945 verlor sie durch die Teilung Deutschlands erheblich an Bedeutung, da die meisten Fernzüge nach Jena, Leipzig und Berlin entfielen.

Nach der „Wende“ behaupteten *Bundes-* und *Reichsbahn*, dass sie die zu erwartenden massiven Verkehrszuwächse nach Sachsen und Thüringen nur mit einer zweigleisigen Neubaustrecke von Nürnberg nach Erfurt bewältigen könnten. Die bestehende Strecke erfüllte nördlich von Lichtenfels nicht ihre „Anforderungen an einen modernen Schienenweg“ hinsichtlich Geschwindigkeiten und Fahrzeiten.

Auf der schließlich ausgewählten Trasse Ebensfeld - Coburg - Großbreitenbach - Möbisburg - Erfurt sollte die Fahrt von Nürnberg nach Erfurt mit bis zu 250 km/h nur noch 75 Minuten dauern. 8 Milliarden DM wollte man investieren und die Neubaustrecke bis 2000 in Betrieb nehmen.

Die Bestandsstrecke Lichtenfels - Kronach - Saalfeld baute man bis 1995 wieder durchgehend zweigleisig mit Oberleitung aus. Weitere Verbesserungen unterblieben aber, weil man den rechnerischen Nutzen der NBS über Erfurt nicht beeinträchtigen wollte. Mit kürzere Reisezeiten auf der Bestandsstrecke hätte sie ja noch weniger Zeitvorteile gebracht...

1996 wurde immer klarer, dass weder der Zeit- noch der Kostenrahmen zu halten waren. Und auch der Verkehr zwischen den alten und neuen Bundesländern nahm bei weitem nicht so stark zu, wie man in der Euphorie nach der Wiedervereinigung gedacht hatte. Die neue rot-grüne Bundesregierung verhängte daher am 30.3.99 einen Baustopp. Rund 650 Millionen DM hatte man bis dahin schon an mehreren nicht zusammenhängenden Stücken investiert. In Abstimmung mit der *DB* sollte die „deutlich stärkere Erhaltung und Ertüchtigung bestehender Strecken“ Vorrang bekommen und weit fortgeschrittene Neubauten wie Erfurt - Arnstadt „qualifiziert an das vorhandene Schienennetz angeschlossen werden“.

Aber vor allem die Bundesländer Bayern und Thüringen waren damit nicht einverstanden und erklärten sich bereit, 50 Millionen DM zum Weiterbau beizutragen. Mitte März 2002 hob die Bundesregierung den Baustopp auf. Die Zahl der erwarteten Züge wurde dabei halbiert und die voraussichtlichen Kosten verdoppelt! Am 10.12.17 wurde die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Ebensfeld - Erfurt schließlich mit zahlreichen Provisorien eröffnet. Seither fährt dort tagsüber ein ICE pro Stunde und Richtung und nur gelegentlich mal ein Güterzug. Was für eine beschämende Bilanz für ein fast 6 Milliarden Euro teures Prestigeobjekt!



28 Jahre nach der „Wende“ präsentierte sich der Bahnhof Forchheim am 2.10.17 wegen einem „Bahnprojekt Deutsche Einheit“ als Großbaustelle! In dieser Bauphase mussten sich alle Züge durch die östlichen Gleise 5 bis 8 zwingen.

Jörg Schäfer lehnte mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald ab und veröffentlichte stattdessen ein Ausbaupaket für die vorhandenen Strecken über Saalfeld und Hof, das wesentlich früher Fortschritte gebracht hätte. Bis zur Jahrtausendwende hätten schon viele Teile in Betrieb gehen können, wenn man sich nicht mit Neubauphantasien verzettelt hätte:

- Die 25 kurvenreichen km von Saalfeld bis Probstzella wurden nach 1945 in der DDR auf ein Gleis zurückgebaut. [franken-plan](#) schlug vor, auf den Wiederaufbau des zweiten Gleises und die Elektrifizierung der alten Trasse zu verzichten und stattdessen 15 km komplett neu zu bauen. Davon hätten nicht nur ICs profitiert, sondern alle Züge wären bis zu 10 Minuten schneller voran gekommen!
- Die 95 km von Kronach über Lichtenfels nach Erlangen sind so geradlinig trassiert, dass Geschwindigkeiten bis 230 km/h mit überschaubarem Aufwand möglich sind. [FiT](#) hätte schon bis 1995 die Signalisierung mit einer *Linienzugbeeinflussung* (LZB) ergänzt und alle höhengleichen Straßenkreuzungen und Bahnsteigzugänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt.
- Ein Überwerfungsbauwerk östlich des Bahnhofs Hochstadt-Marktzeuln hätte gegenseitige Behinderungen bei gleichzeitigen Zugfahrten auf den Strecken von und nach Hof und Saalfeld verhindert und dadurch die Kapazität verbessert.

Auf der besseren Infrastruktur gäbe es natürlich auch mehr Züge: In der Realität fahren 2010 stündlich ICE mit Neigetechnik, die für die 180 km von Nürnberg nach Saalfeld mit Stops in Erlangen, Bamberg und Lichtenfels 1:42 Stunden brauchten. Bei *FIT* wäre die Strecke 10 km kürzer und die IC (ohne Neigetechnik) 24 Minuten schneller. Zusätzlich zu den stündlichen IC nach Berlin fahren halb-stündlich RE von Nürnberg nach Lichtenfels und ab dort abwechselnd Richtung und Coburg weiter. (Der beeindruckendste Zug wäre der IC München - Berlin, der auf den geradlinig trassierten Gleisen nördlich von Erlangen 200 km/h fährt und für die knapp 32 km von Bamberg nach Lichtenfels nur 13 Minuten braucht.)

In Lichtenfels halten die ICs nach Norden und Süden genau eine halbe Stunde versetzt – um möglichst gute Anschlüsse in die Region zu bieten, fahren daher pro Stunde zwei REs von Bamberg nach Lichtenfels und zurück. Der Mehraufwand

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

Gesamtverkehr Nürnberg - Erlangen - Forchheim siehe KBS 892

gegenüber dem eigentlich angemessenen Stundentakt wird zum Teil dadurch kompensiert, dass die RB von Bamberg nur bis Ebensfeld fährt, wo sie mit Anschluss zum RE nach Lichtenfels wendet.

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

Da die Regionalbahnen nicht (wie teilweise in der Realität) dem Verkehr über weitere Strecken dienen, können die vier grün dargestellten neuen Stationen eingerichtet werden, um die Region besser zu erschließen.

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

821 Forchheim - Höchststadt / Aisch - Neustadt / Aisch

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

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

Bei **FIT** wäre die Gleisverbindung zwischen Höchststadt und Demantsfürth-Uehlfeld

8.14 8.29	9.14 9.29	10.14 10.29	<i>Bamberg</i> Forchheim 820	9.46 9.31	10.46 10.31	11.46 11.31
8.05 8.29	9.05 9.29	10.05 10.29	<i>Nürnberg Hbf</i> Forchheim 892	9.55 9.31	10.55 10.31	11.55 11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km Forchheim	9.26	10.26	11.26
8.38	9.38	10.38	4,3 Hausen	9.21	10.21	11.21
8.41	9.41	10.41	7,0 Heroldsbach	9.18	10.18	11.18
8.44	9.44	10.44	9,4 x Poppendorf	9.15	10.15	11.15
8.47	9.47	10.47	11,8 Zeckern	9.12	10.12	11.12
8.51	9.51	10.51	15,4 Adelsdorf	9.08	10.08	11.08
8.55	9.55	10.55	19,4 Gremsdorf	9.04	10.04	11.04
8.59	9.59	10.59	22,7 Höchststadt (Aisch)	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.04	10.04	11.04	25,4 Lonnerstadt	8.55	9.55	10.55
9.08	10.08	11.08	30,6 Uehlfeld	8.51	9.51	10.51
9.11	10.11	11.11	33,5 x Dachsbach	8.48	9.48	10.48
9.13	10.13	11.13	35,0 Gerhardshofen	8.46	9.46	10.46
9.14	10.14	11.14	39,5 x Gutenstetten	8.45	9.45	10.45
9.21	10.21	11.21	42,3 Diespeck	8.38	9.38	10.38
9.24	10.24	11.24	44,5 Neustadt (A) Mitte	8.35	9.35	10.35
9.27	10.27	11.27	46,0 Neustadt (A) West	8.33	9.33	10.33
9.33	10.33	11.33	<i>Neustadt (A) West</i>	8.27	9.27	10.27
9.54	10.54	11.54	<i>Bad Windsheim 806</i>	8.06	9.06	10.06
9.31 10.12	10.31 11.12	11.31 12.12	<i>Neustadt (A) West</i> Würzburg Hbf 805	8.29 7.48	9.29 8.48	10.29 9.48

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

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

Die Züge begegnen sich in Höchststadt. Daher genügt ein stündlicher Bus, um das Stadtgebiet zu erschließen, das sich 2 km nach Norden ausdehnt.

822 Forchheim - Ebermannstadt

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

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

8.14 8.29	9.14 9.29	10.14 10.29	<i>Bamberg</i> <i>Forchheim 892</i>	9.46 9.31	10.46 10.31	11.46 11.31
8.04 8.21 8.29	9.04 9.21 9.29	10.04 10.21 10.29	<i>Nürnberg Hbf</i> <i>Erlangen Hbf</i> <i>Forchheim 892</i>	9.56 9.39 9.31	10.56 10.39 10.31	11.56 11.39 11.31
Nürnberg	Höchststadt	Nürnberg	RB von bzw. nach	Nürnberg	Höchststadt	Nürnberg
8.34	9.34	10.34	km Forchheim	9.26	10.26	11.26
8.39	9.39	10.39	3,4 Pinzberg	9.20	10.20	11.20
8.41	9.41	10.41	4,5 Gosberg	9.18	10.18	11.18
8.43	9.43	10.43	6,1 Wiesenthau	9.16	10.16	11.16
8.46	9.46	10.46	8,8 Kirchehrenbach	9.13	10.13	11.13
8.51	9.51	10.51	12,3 Pretzfeld	9.08	10.08	11.08
8.55	9.55	10.55	14,8 Ebermannstadt	9.05	10.05	11.05
9.02	10.02	11.02	<i>Ebermannst.</i> 	8.58	9.58	10.58
9.27	10.27	11.27	<i>Gößweinstein</i>	8.33	9.33	10.33
10.10	11.10	12.10	<i>Pegnitz</i>	7.50	8.50	9.50

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

Die wesentliche Verbesserung ist, dass

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

824 Hirschaid - Schlüsselfeld - Wiesentheid - Kitzingen

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

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

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

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

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

- (a) Anschluss nach / von Pommersfelden;
- (b) Anschluss von / nach Höchststadt (Aisch) → siehe Buslinie unter KBS 821.

825 Bamberg - Scheßlitz

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

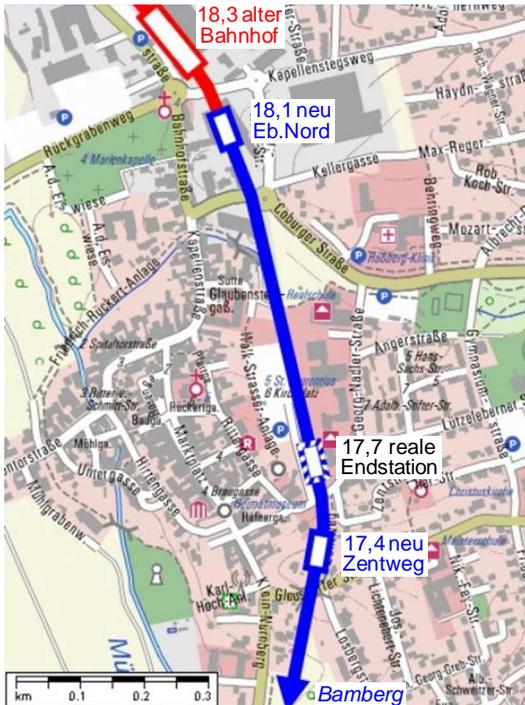
Bei den für „Franken in Takt“ vorausgesetzten besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wäre das natürlich nicht so gekommen. Allein die Integration in den Tarif der Bamberger Stadtbusse hätte einen spürbaren Nachfragezuwachs gebracht. Das „Schääzer Bockerla“ hätte sich sogar zur Keimzelle eines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

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

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

826 Bamberg - Breitengüßbach - Baunach - Ebern

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



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

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

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

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

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

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

Der Abschnitt nördlich von Ebern wurde erst nach dem „FIT-Startjahr“ 1985 stillgelegt – ein attraktives Ersatzangebot wäre unverzichtbar gewesen. Um den Bussen die kurvenreiche Fahrt durch die Innenstadt zu ersparen, wäre die Endstation nur 200 Meter nach Süden auf die andere Seite des Kapellenstegwegs verlegt worden. Der Haltepunkt „Zentweg“ wäre zusätzlich gebaut worden, um Ebern besser zu erschließen.

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

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

*Bei **FiT** entsteht durch die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Hof (→ KBS 840) ein neuer Knotenbahnhof bei Himmelkron, der die alte KBS 810 nochmals teilt: Die Stationen östlich davon kommen zur KBS 840, auf der stündlich ICE mit bis zu 200 km/h von Nürnberg über Hof nach Dresden fahren. Der Abschnitt Lichtenfels - Himmelkron wird zur neuen KBS 828. Der Verlust der „0“ als letzte Ziffer zeigt, dass die Züge vorwiegend der Erschließung der Region dienen.*

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

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

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

Bei **FiT** gäbe es täglich einen leicht merkbaren Fahrplan mit jeweils stündlichen RE und RB. Die 40 km von Hochstadt (Main) bis Himmelkron hätten eine Oberleitung bekommen, damit elektrische Triebwagen durchfahren können. Im neuen Regionalbahnhof Himmelkron würden die Triebwagen an den RE aus Nürnberg gekuppelt und nach Hof weiter fahren.



Eine RB von Hof nach Lichtenfels hielt am 11.5.11 in Burgkunstadt. Der wesentliche Unterschied bei „Franken in Takt“ wäre, dass Oberleitungen über den Gleisen hingen. Denn zwischen Hochstadt (Main) und Himmelkron bliebe nur eine 40 km lange Fahrdrahlücke, die mit wenig Aufwand geschlossen werden kann.

7.50	8.31	8.50	9.31	9.50	Bamberg 820	9.10	9.29	10.10	10.29	11.10
8.13	8.44	9.13	9.44	10.13	Lichtenfels	8.47	9.16	9.47	10.16	10.47
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.17	8.52	9.17	9.52	10.17	km Lichtenfels	8.43	9.08	9.43	10.08	10.43
	8.56		9.56		4,2 Michelau		9.03		10.03	
	9.00		10.00		8,3 Hochstadt (Main)		8.59		9.59	
8.27	9.05	9.27	10.05	10.27	13,9 Burgkunstadt	8.33	8.54	9.33	9.54	10.33
	9.10		10.10		19,8 Mainroth		8.49		9.49	
	9.14		10.14		24,7 Mainleus		8.45		9.45	
	9.18		10.18		28,7 Kulmb.-Burghaig		8.41		9.41	
8.38	9.20	9.38	10.20	10.38	30,1 Kulmbach	8.22	8.39	9.22	9.39	10.22
8.39	9.21	9.39	10.21	10.39	36,4 Untersteinach	8.21	8.38	9.21	9.38	10.21
	9.26		10.26		38,8 Ludwigschorgast		8.33		9.33	
	9.29		10.29		42,5 Neuenm.-Wirsberg	8.13	8.30	9.13	9.30	10.13
8.47	9.33	9.47	10.33	10.47	49,0 Himmelkron	8.07	8.26	9.07	9.26	10.07
8.53	>	9.53	>	10.53			>	9.07	>	10.07
8.57	<	9.57	<	10.57	Himmelkron 840	8.03	<	9.03	<	10.03
9.24	>	10.24	>	11.24	Hof Hbf	7.36	>	8.36	>	9.36
9.05	<	10.05	<	11.05	Himmelkron 840	7.55	<	8.55	<	9.55
9.14	9.56	10.14	8.29	11.14	Bayreuth Hbf	7.46	8.04	8.46	8.29	9.46

25 km der alten *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* zwischen Münchberg und Neuenmarkt-Wirsberg würden bei **FIT** nicht mehr planmäßig befahren. Das Fahrgastpotenzial der Zwischenstationen Stammbach, Falls und Marktschorgast ist für eine RB-Linie zu gering. Da die Bahnhöfe auch ungünstig zur Wohnbebauung liegen, wird die Bevölkerung mit vertakteten Buslinien besser bedient.

Die „Schiefe Ebene“ von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast bliebe bei **FIT** natürlich unter Denkmalschutz und würde regelmäßig von Museumsbahnen befahren (→ KBS 843). Das *Deutsche Dampflokmuseum* im Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg böte sich als Träger an.

829 Kulmbach - Thurnau (- Bayreuth)

Die 42,2 km lange Verbindung Kulmbach - Thurnau - Bayreuth wurde in zwei Abschnitten am 11.10.1908 und 26.6.1909 eröffnet. Wie auf vielen anderen Nebenbahnen gingen die Fahrgastzahlen ab 1960 stetig zurück und die *DB* reagierte darauf mit Angebotseinschränkungen. Schon 1973 stellte sie den Personenverkehr zwischen Bayreuth und Thurnau ganz ein. Noch bis 1982 fuhren Güterzüge von Kulmbach über Thurnau bis Drossenfeld, dann wendeten sie (wie die Personenzüge) in Thurnau. Am 3.9.93 fuhr von Kulmbach nach Thurnau der letzte Personenzug, nach Melkendorf kamen noch bis Ende 1998 vereinzelt Güterzüge.

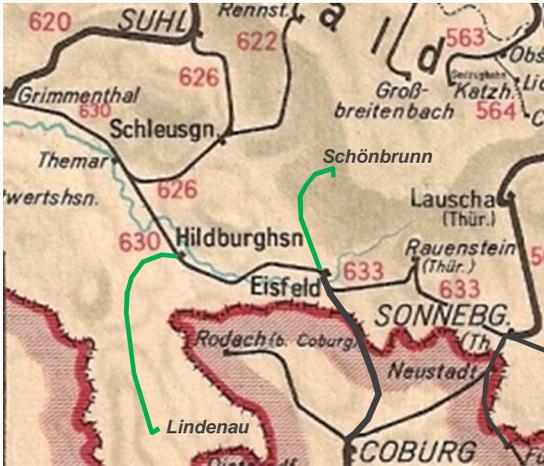
Auch **FIT** hätte den Personenverkehr auf der Nordhälfte eingestellt, weil das Fahrgastpotenzial einfach zu gering ist: Die größten Orte sind Thurnau und Ka-

8.17	9.17	10.17	<i>Lichtenfels</i>	8.17	9.17	10.17
8.38	9.38	10.38	<i>Kulmbach</i> 828	8.38	9.38	10.38
7.36	8.36	9.36	<i>Hof Hbf</i>	10.24	11.24	12.24
8.27	9.27	10.27	<i>Neuenm.-Wirsb.</i>	9.33	10.33	11.33
8.39	9.39	10.39	<i>Kulmbach</i> 828	9.21	10.21	11.21
			Bus			
8.43	9.43	10.43	km Kulmbach Bf	9.17	10.17	11.17
8.45	9.45	10.45	1 Kulmbach Mitte	9.14	10.14	11.14
8.50	9.50	10.50	4 Melkendorf	9.09	10.09	11.09
8.53	9.53	10.53	6 Katschenreuth	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	9,5 Krumme Fohre	9.01	10.01	11.01
9.03	10.03	11.03	12,5 Kasendorf	8.56	9.56	10.56
9.09	10.09	11.09	16 Thurnau	8.50	9.50	10.50
9.13	10.13	11.13	18 Limmersdorf	8.46	9.46	10.46
9.21	10.21	11.21	24 Neuenreuth	8.38	9.38	10.38
9.27	10.27	11.27	28 Neudrossenfeld	8.32	9.32	10.32
9.32	10.32	11.32	<i>Neudrossenfeld</i>	8.28	9.28	10.28
9.55	10.55	11.55	<i>Bayreuth Hbf</i>	8.05	9.05	10.05

sendorf mit 3.000 bzw. 1.000 Einwohnern. Zudem zieht die Buslinie 8635 Kulmbach - Neudrossenfeld - Bayreuth den Durchgangsverkehr auf sich.

Im Gegensatz zur Realität, wo ab 1973 immer weniger Busse fuhren, gäbe es bei **FIT** aber als Ersatz eine zuverlässige und vertaktete *Regiobuslinie*. Sie fährt auch Orte an, die früher nicht an der Schiene lagen.

830 (Erfurt -) Suhl - Schleusingen - Eisfeld - Coburg - Lichtenfels



Ausschnitt aus der Reichsbahn-Streckenkarte von 1972. Die damals schon stillgelegten Schmalspurbahnen Hildburghausen - Lindenau und Eisfeld - Schönbrunn wurden grün nachgetragen.

Am Südrand des Thüringer Waldes gab es vor dem Zweiten Weltkrieg nur zwei Fernstrecken, nämlich die *Werrabahn* (→ KBS 584/585) und die *Frankenwaldbahn* (→ KBS 828).

Dazwischen entstand ein engmaschiges Netz von Nebenbahnen, das mit zahlreichen Kurven und Steigungen nur geringe Geschwindigkeiten zuließ. Für lokale Bedürfnisse reichte das aus, überregionaler Verkehr konnte aber nicht angezogen werden. Die meisten dieser Bahnlinien sind heute stillgelegt, weil sie den Erfordernissen nicht angepasst wurden.

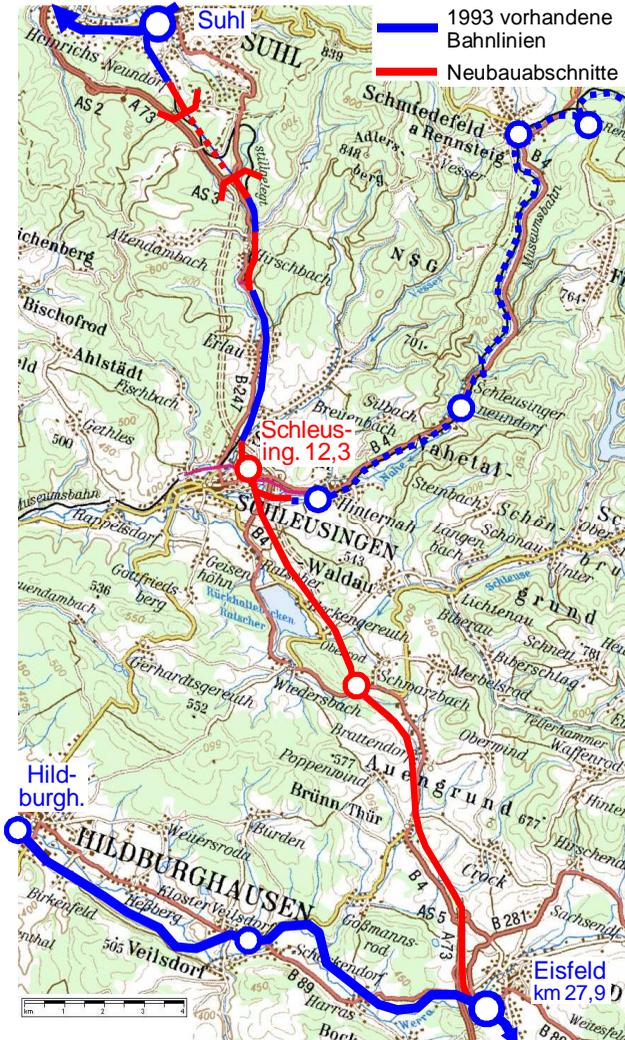
Nach der „Wende“ sollte die Lage in ganz großem Stil durch die 107 km lange Neubaustrecke Erfurt - Ebensfeld verbessert werden. Vor lauter Begeisterung darüber, dass ICE mit 300 km/h durch den Thüringer Wald rasen übersah die Region aber, dass sie nichts davon hat: Zwischen Erfurt und Bamberg waren keine ICE-Halte geplant und nur alle 2 Stunden sollten IR bei Ilmenau und Coburg halten. Die Stadt Coburg verlangte dann, dass die neue Trasse nicht durch ihr Gebiet verläuft. Nachdem die IR mangels absehbarer Nachfrage aus den Plänen verschwunden sind muss Coburg heute darum kämpfen, dass wenigstens vereinzelt ICE dort halten. Das kostet nämlich dank der „Schleichfahrt“ über enge Verbindungskurven 7 Minuten Reisezeit.

Von Anfang an kritisierten Umweltschützer und Verkehrsplaner die Neubaustrecke heftig, da sie zu teuer ist und wenig Nutzen bringt. Immer wieder gab es Baustopps und Verzögerungen. Von 1993 bis 2010 wurden fast 3 Milliarden Euro verbaut, aber sie ist immer noch nicht in Betrieb! Wenn die Gleise von Erfurt nach Ebensfeld dann irgendwann fertig sind, wird nur ein ICE pro Stunde und Richtung auf ihnen fahren - was für eine Verschwendung von Steuermitteln!

Schon 1993 präsentierte Jörg Schäfer mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) ein schneller und wirkungsvoller umsetzbares Paket als Alternative zur Neubaustrecke.

Der "Massenfernverkehr" von Berlin über Nürnberg nach München sollte weiterhin über Jena rollen, da die „Saaletalbahn“ dafür kostengünstiger ausgebaut werden kann (→ KBS 560). Südlich von Suhl sollten die (noch) bestehenden Bahnstrecken durch kurze Neu- und Ausbauabschnitte verbunden werden. Auf der neuen eingleisigen und elektrifizierten Achse Erfurt - Arnstadt - Suhl - Eisfeld - Coburg - Lichtenfels sollte eine schnelle IR- oder RE-Linie im Stundentakt fahren und der Region wichtige Impulse geben.

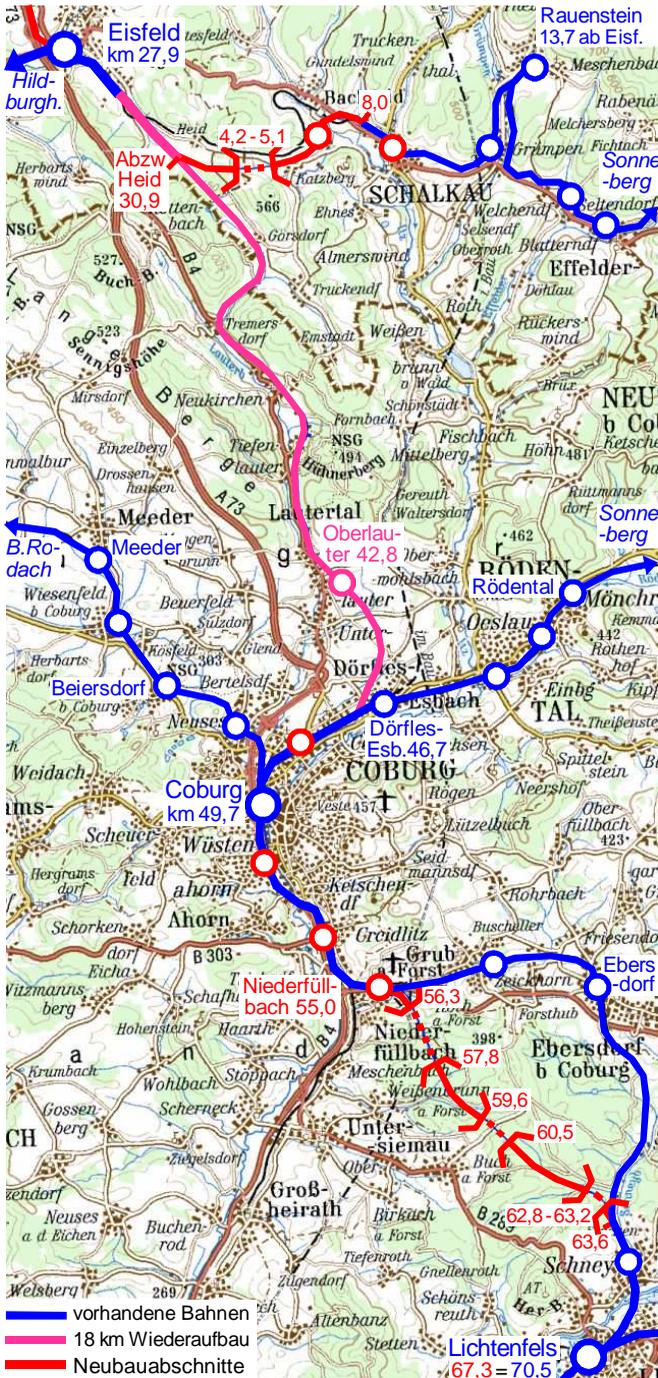
a) der Nordabschnitt Suhl - Schleusingen - Eisfeld



Von Suhl bis Schleusingen bot sich die Trasse der 1911 eröffneten und 1997 stillgelegten *Friedbergbahn* an. Allerdings kroch diese mit maximal 30 km/h auf bis zu 70 % steilen Rampen den Suhler Friedberg hinauf und hinunter. Dieser Bereich hätte einen 2,3 km langen Tunnel und abschnittsweise Neutrassierungen benötigt.

Um einen Fahrtrichtungswechsel im vorhandenen Bahnhof Schleusingen zu vermeiden sah [frankenplan](#) eine neue Station im Osten der Stadt vor. Daran schloss sich eine neue Trasse zusammen mit der nur zweistreifigen Autobahn A73 an.

[Schon 1993 war absehbar, dass die Nachfrage zwischen Erfurt und Lichtenfels auf Schiene und Straße nicht sehr groß ist. Das wird heute vor Ort



eindrucksvoll bestätigt: Die 2003 bis 2008 gebaute vierstreifige Autobahn A73 ist oft leer und an der ICE-Strecke wird nach 20 Jahren immer noch gebaut. Eine gemeinsame Trasse mit einem Bahngleis und zwei KFZ-Fahrstreifen hätte genügt und der gleichzeitige Bau beider Verkehrswegen finanzielle Vorteile gebracht.]

Bei Brattendorf wäre man auf die Trasse der 1973 stillgelegten Schmalspurbahn Eisfeld - Schönbrunn gestoßen. Davon waren 20 Jahre später noch Reste sichtbar und man hätte die Trasse für die neuen Verkehrswege verbreitern können.

b) Südabschnitt Eisfeld - Coburg - Lichtenfels

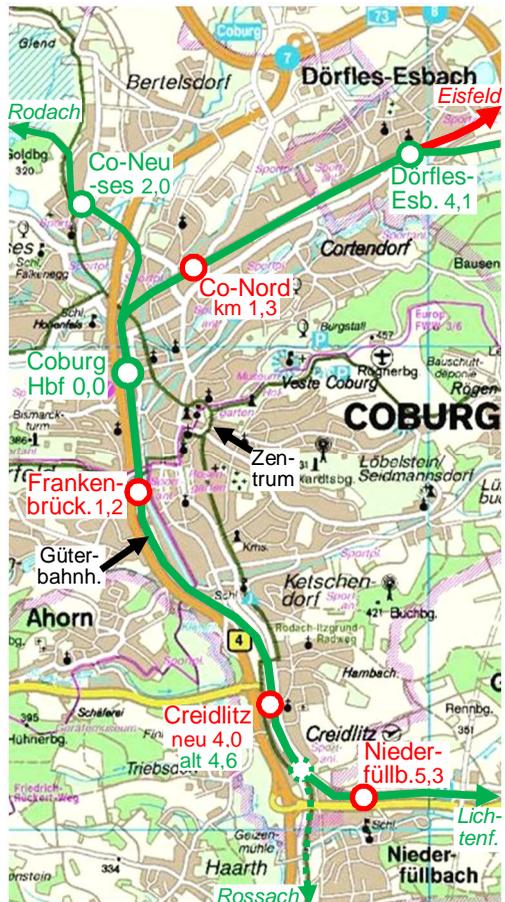
Dieses Stück wurde schon 1858 als Teil der Werrabahn Eisenach - Meiningen - Lichtenfels eröffnet. Die eingleisige Hauptbahn, auf der sogar Schnellzüge fahren, war eine wichtige Achse für Südthüringen

und Oberfranken. Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurde am 8.4.1945 der Bahnbetrieb wegen gesprengter Brücken bei Eisfeld eingestellt. Da dort dann die Grenze zwischen russischer und amerikanischer Besatzungszone verlief, wurde die Strecke nicht wieder befahrbar gemacht.

Der größte Teil der Strecke befand sich auf bundesdeutschem Gebiet. Aber nur zwischen Dörfles-Esbach, Coburg und Lichtenfels fuhr wieder Personenzüge – die wenigen Stationen nördlich von Coburg lagen ungünstig zur Wohnbebauung und der Bevölkerung war eine Buslinie im Lautertal lieber. Nach Tiefenlauter fuhr zur „Förderung des Zonenrandgebiets“ noch bis 1976 kurze Güterzüge, im Folgejahr baute man die Gleise ab. Danach wurden einige Grundstücke verkauft und in Oberlauter an zwei Stellen fünf Häuser auf der Trasse gebaut – für die Verkehrspolitik nach der „Wende“ 1989 ein willkommener Vorwand, die Strecke nicht zu reaktivieren.

Bei **FIT** wäre die Strecke Eisfeld - Coburg spätestens 1993, also zwei Jahre nach den Lückenschlüssen bei Sonneberg (KBS 832) und Mellrichstadt (815), wieder in Betrieb gegangen. Die Trasse war noch durchgehend erhalten, und in Oberlauter wäre dank der Wiedervereinigungseuphorie nur die Frage gewesen, was weniger kostet: Ein Verschwenk der Trasse oder ein Abriss der Häuser mit Neubauten für deren Besitzer.

Zwischen Coburg und Lichtenfels überwindet die *Werrabahn* die Wasserscheide zwischen Itz und Main in einem großen Bogen über Ebersdorf. Die Trasse ist teilweise nur mit 100 km/h befahrbar und erlaubt nicht die Fahrzeit von 11 Minuten, die ein Regional-Express nonstop brauchen darf, um den *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Coburg und den „Halbknoten“ zur Minute 15 in Lichtenfels zu er-



reichen. [franken-plan](#) entwarf daher den 8 km langen Neubauabschnitt Niederfüllbach - Schney, der dank 3 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 2,8 km schnurgerade verläuft und 160 km/h erlaubt. Bei Niederfüllbach entspricht er der Kurve, die in der Realität zur Schnellfahrstrecke Ebensfeld - Erfurt gebaut wird.

c) der Fahrplan Suhl - Eisfeld - Coburg - Lichtenfels

Das übliche **FIT**-Fahrplanschema für die Normalverkehrszeit bestünde aus einem stündlichen RE Suhl - Lichtenfels, den man in Eisfeld nachfragegerecht mit dem RE aus Meiningen zusammengekuppelt. Für das größere Aufkommen südlich von Coburg gäbe es zusätzlich eine stündliche RB Sonneberg - Coburg - Lichtenfels.

<i>Erfurt Hbf</i>	7.34			<i>Grim-</i>	<i>Sch-</i>	8.34			<i>Grim-</i>	<i>Sch-</i>
<i>Gräfenroda</i>	8.01			<i>ment.</i>	<i>malk.</i>	9.01			<i>ment.</i>	<i>malk.</i>
<i>Suhl 580</i>	8.16			8.42	<i>8.55</i>	9.16			9.42	<i>9.55</i>
Zug	RE	RB	RE			RE	RB	RE		
km Suhl	8.20			8.46	9.06	9.20			9.46	10.06
> Suhl-Friedberg				8.52	9.12				9.52	10.12
6,5 Hirschbach				8.57	9.17				9.57	10.17
8,5 Erlau			<i>Mein-</i>	9.01	9.21			<i>Mein-</i>	10.01	10.21
12,3 Schleusingen	8.29		<i>ingen</i>	9.07	9.27	9.29		<i>ingen</i>	10.07	10.27
> Hildburghausen	8.31		>	9.08	9.33	9.31		>	10.08	10.33
18,7 Auengr.-Schwarzb.	>		9.01	>	9.57	>		10.01	>	10.57
27,9 Eisfeld	8.36		<	9.18	<i>an</i>	9.36		<	10.18	<i>an</i>
41,3 Oberlauter	8.43		9.14	9.38		9.43		10.14	10.38	
48,4 Coburg Nord	8.44		9.16	<i>an</i>	RB	9.44		10.16	<i>an</i>	RB
49,7 Coburg Hbf	8.53	<i>Mön.</i>			<i>Sonn.</i>	9.53	<i>Mön.</i>			<i>Sonn.</i>
50,9 Frankenbrücke		9.14			9.52		10.14			10.52
53,7 Creidlitz [neu]	8.59	9.16	9.29		9.54	9.59	10.16	10.29		10.54
55,0 Niederfüllbach	9.01	9.17	9.31		9.55	10.01	10.17	10.31		10.55
57,7 Grub am Forst		9.19			9.57		10.19			10.57
60,7 Ebersdorf		9.21			9.59		10.21			10.59
67,8 Schney	[05]	9.23	[35]		10.01	[05]	10.23	[35]		11.01
70,5 Lichtenfels	>	9.26	>		>	>	10.26	>		>
<i>Lichtenfels 835</i>	<	29/31	<		<	<	29/31	<		<
<i>Kulmbach</i>		9:37					10.37			
<i>Bamberg 892</i>	9.12	9.40	9.42		10.10	10.12	10.40	10.42		11.10
<i>Nürnberg Hbf</i>	9.17	9.48	9.52		10.16	10.17	10.48	10.52		11.16
	9.38	>	10.21		>	10.38	>	11.21		>
		10.10			10.29		11.10			11.29
		10.58			10.59		11.58			11.59

- Die Fahrzeiten der Busse sind zur leichteren Unterscheidung braun dargestellt.
- Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags von etwa 12 bis 20 Uhr.

Da die Anschlusszeiten 12/18 und 42/48 in Lichtenfels fixiert sind, können sich stündliche RE in Eisfeld aber nicht begegnen und es gäbe dort nur wenige Anschlüsse. Die RE fahren deshalb im **FIT**-Fahrplan um 30 Minuten versetzt, was natürlich für die Fahrgäste attraktiver ist. Zudem muss der Zug aus Suhl in Eisfeld nicht 4 Minuten für das „Flügeln“ warten und kann auch in Auengrund-Schwarzbach und Oberlauter halten.

Die Züge nach Sonneberg hatten früher ab Eisfeld ein eigenes Gleis, das westlich neben dem der *Werrabahn* lag und stärker anstieg (→ KBS 833). Nach 2,2 km überquerte es die Werrabahn auf einer Brücke und bog nach Osten ab. Bei **FIT** würde das geändert und die Strecke bis zum neuen Abzweig Heid in km 30,9 zweigleisig ausgebaut. Die Fahrplanstabilität der KBS 830 profitiert davon durch längere Pufferzeiten.

<i>Nürnberg Hbf</i>		8.01			8.02		9.01			9.02
<i>Bamberg 892</i>		8.31			8.50		9.31			9.50
<i>Kulmbach</i>	8.22	>		8.39	>	9.22	>		9.39	>
<i>Lichtenfels 835</i>	8.43	8.44		9.08	9.12	9.43	9.44		10.08	10.12
Zug	RE	RB		RE	RB	RE	RB		RE	RB
km Lichtenfels	8.48	8.50		9.18	9.20	9.48	9.50		10.18	10.20
2,7 Schney					9.23					10.23
9,8 Ebersdorf	<	<		<	29/31	<	<		<	29/31
12,8 Grub am Forst	>	>		>	9.34	>	>		>	10.34
15,5 Niederfüllbach	[55]	8.58		[25]	9.36	[55]	9.58		[25]	10.36
16,8 Creidlitz [neu]		9.00			9.38		10.00			10.38
19,6 Frankenbrücke		9.03			9.41		10.03			10.41
20,8 Coburg Hbf	8.59	9.05		9.29	9.43	9.59	10.05		10.29	10.43
22,1 Coburg Nord		9.06			9.31	9.44	10.01	10.06		10.31
29,2 Oberlauter	9.07	9.08			9.46		10.08			10.46
42,6 Eisfeld	9.16	<i>Sonn.</i>	<i>ab</i>		<i>Mön.</i>	10.07	<i>Sonn.</i>	<i>ab</i>		<i>Mön.</i>
51,8 Auengr.-Schwarzb.	9.17		9.22	9.46		10.17		10.22	10.46	
> Hildburghausen	9.24	<i>ab</i>	9.41	<		10.24	<i>ab</i>	10.41	<	
58,2 Schleusingen	9.29	9.03	9.52	>		10.29	10.03	10.52	>	
62,0 Erlau		9.33	9.53	<i>Mein-</i>		10.31	10.33	10.53	<i>ingen</i>	
64,0 Hirschbach		9.38	9.58	<i>ingen</i>			10.38	10.58	<i>ingen</i>	
> Suhl-Friedberg		9.42	10.02				10.42	11.02		
70,5 Suhl	9.40	9.47	10.07				10.47	11.07		
<i>Suhl 580</i>	9.44	9.54	10.14			10.40	10.54	11.14		
<i>Gräfenroda</i>	9.59	<i>Sch-</i>	<i>Grim-</i>			10.44	11.05	11.18		
<i>Erfurt Hbf</i>	10.26	<i>malk.</i>	<i>ment.</i>			10.59	<i>Sch-</i>	<i>Grim-</i>		
						11.26	<i>malk.</i>	<i>ment.</i>		



Blick von der „Frankenbrücke“ in Coburg nach Norden auf einen RE nach Nürnberg: Bei „Franken in Takt“ gäbe es hier eine Umstiegemöglichkeit zu den zahlreichen Stadtbuslinien, die über die Brücke nach rechts in die Innenstadt fahren.

- Es gibt keine attraktive Fahrplanlage für eine stündliche RB Sonneberg - Coburg - Lichtenfels. Im Norden soll sie die *ITF-Knoten* in Sonneberg (Min.30) und Coburg (Min.00) verbinden. Im Süden soll sie gute Busanschlüsse in Ebersdorf und gute Zuganschlüsse in Lichtenfels bieten. In den nachfragestärkeren Zeiten können beide RB so verlängert werden, dass im durchgehenden Siedlungsband Rödental - Coburg - Niederfüllbach ein attraktives S-Bahn-ähnliches Angebot entsteht.
- Die RB können sich auf den jeweils 1,5 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitten Dörfles-Esbach - Cortendorf und Creidnitz - Niederfüllbach ausweichen. Um mehr Stabilität bei Verspätungen zu erhalten, bietet sich aber ein durchgehend zweigleisiger Ausbau von Dörfles-Esbach nach Niederfüllbach an – zumal bis etwa 1995 zwischen Coburg und Creidnitz bereits zwei Gleise lagen.
- Zwischen Suhl und Schleusingen ist das Busangebot so dicht wie in der Realität, wo es die jeweils stündlichen Buslinien 200 nach Hildburghausen und 203 nach Schönbrunn gibt. Bei **FIT** hätten sie nicht die *Friedbergbahn* ersetzt, sondern sinnvoll ergänzt.

831 Coburg - Meeder - Bad Rodach

Die *Rodachtalbahn* wurde am 27.6.1892 feierlich eröffnet und kam am 1.10.1895 mit allen anderen Strecken der *Werrabahn-Gesellschaft* zur *Preußischen Staatsbahn*. Nach dem Ersten Weltkrieg ging der Freistaat Coburg nach einem Volksentscheid im Freistaat Bayern auf. Die Bahnlinien gehörten aber weiterhin zur Reichsbahndirektion Erfurt.

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.

7.20 7.59	8.20 8.59	9.20 9.59	Suhl Coburg 830	9.40 9.01	10.40 10.01	11.40 11.01
7.49 7.59	7.49 7.59	7.49 7.59	Lichtenfels Coburg 830	9.12 9.01	9.12 9.01	9.12 9.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Coburg	8.56	9.56	10.56
8.07	9.07	10.07	2,0 Coburg-Neuses	8.52	9.52	10.52
8.10	9.10	10.10	4,0 Beiersdorf	8.49	9.49	10.49
8.13	9.13	10.13	6,1 Wiesenfeld	8.46	9.46	10.46
8.15	9.15	10.15	7,8 Meeder	8.44	9.44	10.44
8.18	9.18	10.18	9,8 Kleinwalbur	8.41	9.41	10.41
8.22	9.22	10.22	12,2 Großwalbur	8.37	9.37	10.37
8.27	9.27	10.27	17,6 Bad Rodach	8.33	9.33	10.33
8.33	8.33	8.33	Bad Rodach 	8.27	8.27	8.27
8.47	8.47	8.47	Stressenhausen	8.12	8.12	8.12
8.57	8.57	8.57	Hildburghausen	8.03	8.03	8.03

FIT hätte der KBS 831 schon viel früher den täglichen Stundentakt gegeben. Die Fahrzeit beträgt wie in der Realität 23 Minuten, weil die Züge dadurch optimal die *Integralen Taktknoten* in Coburg und Bad Rodach verbinden.

Neben den realen 6 Stationen halten sie auch in Beiersdorf und Kleinwalbur und erschließen dadurch zusätzliches Fahrgastpotenzial. Dafür ist abschnittsweise eine höhere Geschwindigkeit erforderlich, die **FIT** durch technische Sicherung oder Auflassen einiger Bahnübergänge erreicht.

832 Coburg - Sonneberg - Kronach

Die Entwicklung der KBS 832 wird ausführlich im *FIT-Konzept 1995* geschildert: Der Abschnitt Coburg - Sonneberg wurde 1858 zusammen mit der *Werrabahn* (→ KBS 830) eröffnet und 1901 die Lücke zwischen Sonneberg und Stockheim (an der KBS 828) geschlossen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg durchschnitten die innerdeutsche Grenze die Strecke zwei mal zwischen Neustadt bei Coburg und Sonneberg und zwischen Neuhaus-Schierschnitz und Burggrub. Bis 1951 fuhren noch vereinzelt Züge von Coburg nach Sonneberg, dann schloss die DDR den „Eisernen Vorhang“.

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.

Von verschiedenen Seiten wurde gefordert, auch die Verbindung von Sonneberg nach Stockheim wieder herzustellen: 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.

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 Unterwegaufenthalte 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.

FIT hätte nach der Wende nicht nur baldmöglichst die Lücke zwischen Neustadt und Sonneberg geschlossen, sondern auch die Verbindung von Föritz zur *Frankenwaldbahn* (→ KBS 828) wieder aufgebaut und elektrifiziert.

FIT hätte nach der Wende nicht nur baldmöglichst die Lücke zwischen Neustadt und Sonneberg geschlossen, sondern auch die Verbindung von Föritz zur *Frankenwaldbahn* (→ KBS 828) wieder aufgebaut und elektrifiziert. Allerdings hätte das Gleis nicht wie vor 1945 nach Norden zum Bahnhof 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 im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 viele attraktive Anschlüsse.

Der folgende Fahrplan enthält stündliche RB Lichtenfels (Min.50) - Coburg (06) - Sonneberg (29 - 31) - Kronach (Min.55). Natürlich wird kein Fahrgast die Züge auf der Gesamtstrecke benutzen, weil es schnellere Verbindungen über die KBS 828 gibt. Auf zahlreichen Teilstrecken entstehen aber attraktive Direktverbindungen für die immer weiter zusammenwachsende Region.

In Sonneberg Hbf gibt es stündlich Anschlüsse „am gleichen Bahnsteig gegenüber“ zu den RB Eisfeld - Sonneberg - Lauscha - Neuhaus am Rennweg (→ KBS 833 u.834). Und in Köppelsdorf Anschlüsse „übers Eck“ von Neuhaus am Rennweg nach Kronach mit 12 Minuten Wartezeit.

7.50		8.20	8.50		9.20	Lichtenfels	9.10		9.20	10.10		10.20
8.03		8.41	9.18		9.41	Frankenbrücke	8.57		9.19	9.18		10.19
8.05		8.43	9.05		9.43	Coburg 830	8.55		9.17	9.55		10.17
RB	RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB
8.06		8.44	9.06		9.44	km Coburg Hbf	8.54		9.16	9.54		10.16
8.08		8.46	9.08		9.46	1,3 Coburg Nord	8.52		9.14	9.52		10.14
8.10		8.48	9.10		9.48	2,8 Cortendorf [neu]	8.50		9.12	9.50		10.12
8.12		8.50	9.12		9.50	4,1 Dörfles-Esbach	8.48		9.10	9.48		10.10
8.15		8.53	9.15		9.53	6,4 Rödental-Oeslau	8.45		9.07	9.45		10.07
8.17		8.55	9.17		9.55	8,1 Rödental Mitte	8.43		9.05	9.43		10.05
8.19		8.57	9.19		9.57	9,0 Mönchröden	8.41		9.03	9.41		10.03
8.23	Eisfeld	an	9.23	Eisfeld	an	13,5 Haarbrücken [neu]	8.37	Eisfeld	ab	9.37	Eisfeld	ab
8.25			9.25			15,2 Neustadt b.Cob.	8.35			9.35		
8.29	8.27		9.29	9.27		19,5 Sonneberg Hbf	8.31	8.33		9.31	9.33	
8.31	8.34		9.31	9.34		20,6 Sonneberg Ost (a)	8.29	8.26		9.29	9.26	
8.33			9.33			22,1 Köppelsdorf (b)	8.27			9.27		
8.35	8.37		9.35	9.37		24,8 Föritz	8.25	8.23		9.25	9.23	
8.38	>		9.38	>			8.21	>		9.21	>	
8.42	Neuh. a.Rw.		9.42	Neuh. a.Rw.		28,3 Neuh.-Schierschn.	8.17	Neuh. a.Rw.		9.17	Neuh. a.Rw.	
8.45			9.45			30,9 Burggrub	8.14			9.14		
8.49			9.49			34,0 Gundelsdorf	8.10			9.10		
8.54			9.54			38,9 Kronach	8.06			9.06		
8.58			9.58			Kronach 820	8.02			9.02		
9.11			10.11			Lichtenfels	7.49			8.49		
9.04			10.04			Kronach 820	7.56			8.56		
9.39			10.39			Saalfeld	7.21			8.21		

(a) Sonneberg Ost = neuer Haltepunkt an einer vorhandenen Fußgängerunterführung;

(b) Köppelsdorf = realer Bahnhof Sonneberg Ost, der in diesem Stadtteil liegt;

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags von etwa 12 bis 20 Uhr.

833 Eisfeld - Rauenstein - Sonneberg

Die 1910 eröffnete *Hinterlandbahn* ist eine typische thüringische Nebenbahn mit vielen Kurven und Steigungen. Insbesondere die Umfahrung des Sommerberges bei Bachfeld und die Spitzkehre bei Rauenstein sparten zwar Baukosten, machen sich aber bis heute durch eine lange Fahrzeit bemerkbar.

Nach 1945 erlangte die Strecke durch die nahe Zonengrenze ungeahnte Bedeutung, denn sie wurde zur Lebensader für Sonneberg. Fast alle Güterzüge fuhren über Eisfeld, und es lag wohl nur 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, 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 im 2-Stunden-Takt am 3.10.02 wieder aufgenommen. Obwohl die Trassierung wieder unverändert blieb, konnte die Reisezeit die 32 km auf 42 Minuten verringert werden.

FIT hätte die Strecke schon Anfang der 1990er Jahre umfassend saniert. Ein 4 km langer Neubauabschnitt (mit 1 km Tunnel) hätte die Umfahrung des Sommerberges zwischen Eisfeld und Bachfeld mit den engen Kurven und der verlorenen Steigung von 50 Metern ersetzt (siehe Grafik bei der KBS 830):

Beim Wiederaufbau der Strecke Eisfeld -

8.20	9.20	10.20	<i>Suhl</i>	9.40	10.40	11.40
8.43	9.43	10.43	<i>Eisfeld 830</i>	9.03	10.03	11.03
8.31	8.31	8.31	<i>Hildburghausen</i>	9.29	9.29	9.29
8.41	8.41	8.41	<i>Eisfeld 830</i>	9.19	9.19	9.19
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.47	9.47	10.47	km Eisfeld	9.13	10.13	11.13
8.52	9.52	10.52	6,8 Bachfeld (a)	9.07	10.07	11.07
8.55	9.55	10.55	9,0 Schalkau (a)	9.04	10.04	11.04
59/01	59/01	59/01	11,4 Grümpen	59/01	59/01	59/01
9.04	10.04	11.04	13,7 Rauenstein	8.56	9.56	10.56
9.06	10.06	11.06	18,0 x Seltendorf	8.54	9.54	10.54
9.10	10.10	11.10	19,4 Effelder	8.49	9.49	10.49
9.12	10.12	11.12	23,2 Mengers.-Hämm.	8.47	9.47	10.47
9.17	10.17	11.17	24,7 Forschengereuth	8.43	9.43	10.43
9.19	10.19	11.19	27,7 x Mürschnitz (b)	8.40	9.40	10.40
9.22	10.22	11.22	29,0 Bettelhecken (b)	8.37	9.37	10.37
9.24	10.24	11.24	30,7 Sonneberg Hbf	8.35	9.35	10.35
9.27	10.27	11.27		8.33	9.33	10.33

(a) Stationen mit verlegtem Halteplatz; (b) neue Stationen

Coburg wären die ersten 4 km bis zum Abzweig Heid zweigleisig geworden (→ KBS 830). Dort wäre ein Gleis nach Osten abgelenkt und hätte die KBS 833 bei deren altem km 10,2 erreicht.

Obwohl die neue Trasse nur 2,2 km kürzer wäre, kämen die Züge dank der geradlinigen Trasse 5 Minuten schneller voran. Das ist entscheidend, um (mit Zugkreuzungen in Grümpen) eine Fahrzeit von 40 Minuten und damit attraktive Anschlüsse in Eisfeld und Sonneberg zu erreichen. Die Bedeutung der Bahnlinie für das Grenzgebiet zwischen Thüringen und Franken hätte das spürbar erhöht.

834 Sonneberg - Lauscha - Neuhaus am Rennweg

Die Entwicklung der KBS 834 wird ausführlich im *FIT-Konzept 1995* geschildert: Die *Werra-Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete 1886 die 19,2 km von Sonneberg nach Lauscha als Fortsetzung der Linie aus Coburg. Von Nordosten her baute die *Preußische Staatsbahn* bis 1913 etappenweise eine Verbindung von Probstzella über Taubenbach und Bock-Wallendorf nach Lauscha.

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 die Verkehrsströme auf die Nebenbahn über Lauscha. 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.

1968 stellte die *DR* den Reisezugverkehr von Ernstthal nach Neuhaus ein. Die Bewohner hatten schon vorher mehrere Buslinien als Alternative bekommen. Güterzüge nutzten aber weiterhin die 3 km kurze Stichstrecke. Etwa zur gleichen Zeit bekam der Bahnhof Sonneberg-Ost 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 auf der kurvenreichen 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.



Zugkreuzung in Lauscha am Mittag des 10.10.2003. Vom Empfangsgebäude sind es knapp 10 km Luftlinie bis Lippelsdorf, das ebenfalls etwa 600 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Die Zugfahrt dorthin dauerte aber über eine halbe Stunde.

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 zwischen Sonneberg und Neuhaus - dafür sind die in der Realität erst 2002 durchgeführten Maßnahmen angemessen. **FIT** hätte sie aber schon zehn Jahre früher be-

7.49 8.04 8.26	8.49 9.04 9.26	9.49 10.04 10.26	Lichtenfels 832 Coburg Hbf Sonneberg Hbf	10.11 9.56 9.34	11.11 10.56 10.34	12.11 11.56 11.34
7.47 8.27	8.47 9.27	9.47 10.27	Eisfeld 833 Sonneberg Hbf	10.13 9.33	11.13 10.33	12.13 11.33
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34 8.37 8.40 8.42	9.34 9.37 9.40 9.42	10.34 10.37 10.40 10.42	km Sonneberg Hbf 2,6 Köppelsdorf 4,6 Hüttensteinach 6,3 Hüttengrund	9.26 9.23 9.20 9.18	10.26 10.23 10.20 10.18	11.26 11.23 11.20 11.18
8.45 8.50 8.52 8.59	9.45 9.50 9.52 9.59	10.45 10.50 10.52 10.59	8,5 Blechhammer 12,5 Steinach Süd 13,9 Steinach (Thür)	9.15 9.10 9.08 9.01	10.15 10.10 10.08 10.01	11.15 11.10 11.08 11.01
9.02 9.07 9.10 9.13 9.15	10.02 10.07 10.10 10.13 10.15	11.02 11.07 11.10 11.13 11.15	19,2 Lauscha 23,7 Oberlauscha 25,1 Ernstthal / Rennw. 27,0 Igelshieb 28,0 Neuhaus / Rennw.	8.58 8.53 8.50 8.47 8.45	9.58 9.53 9.50 9.47 9.45	10.58 10.53 10.50 10.47 10.45
9.29 10.01 10.15	10.29 1.00 11.13	11.29 2.00 12.13	Neuhaus / R.  Arnsgeruth Saalfeld (Saale)	8.31 7.58 7.45	9.31 8.58 8.45	10.31 9.58 9.45

gonnen. Und südlich von Ernstthal eine neue Verbindungskurve mit Bahnsteig angelegt, damit die Züge ohne Fahrtrichtungswechsel nach Neuhaus kommen.

- Zwischen Neuhaus und Probstzella ist das Fahrgastpotenzial für einen Studentakt 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: 14 Minuten nach der Ankunft der RB fährt die Linie 505 ab, die knapp eine Stunde bis Saalfeld braucht. Dort erreicht sie den InterCity (IC), der zur Minute 21 Richtung Leipzig - Berlin abfährt.
- Eine Grafik zum kompletten Busangebot zwischen Ilmenau, Saalfeld und Neuhaus am Rennweg gibt es im **VD-T**-Fahrplanheft bei der KBS 564.

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

1885 wurde die Hauptbahn Stockheim - Ludwigsstadt - Eichicht (heute Kaulsdorf) eröffnet. Mit zwei Steilrampen von Pressig und Probstzella nach Steinbach am Wald überwand sie die Höhenzüge des Frankenwaldes mit maximalen Steigungen von 29 ‰. 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 zweite Gleis zwischen Pressig und Probstzella verlegt. Bis 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. Die *Deutsche Reichsbahn* elektrifizierte sie daher bis 1942.

Durch die deutsche Teilung verlor sie viel Bedeutung. In der späteren DDR wurden 1946 das zweite Gleis und die Oberleitung 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* elektrifizierte die 1,7 km von der Grenze bis Probstzella 1950 erneut, um beide Rampen wieder elektrisch befahren zu können.

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 Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit 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 KBS 835 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 Lichtenfels - Kronach - 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 Hockeroda 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 schon 1993 mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) ein Alternativkonzept zur Neubaustrecke durch den Thüringer Wald. Dieses enthielt unter anderem ein Ausbaupaket für die *Frankenwaldbahn*, das wesentlich früher viel Nutzen gebracht hätte:

- ▶ Verkürzung Saalfeld - Ludwigstadt von 32,0 auf 20,5 km durch drei Neubaubabschnitte mit einer Gesamtlänge von 12,0 km. 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“!
- ▶ Begradigung der kurvenreichen Steilstrecken von Steinbach nach Ludwigsstadt und Förtschendorf auf Mindestradien von 900 Meter für 140 km/h. Der Abschnitt verkürzt sich geringfügig von 12,5 auf 12,3 km. Etwa 40% dieser 12,3 km bleiben

unverändert und jeweils 30% sind oberirdisch oder im Tunnel neu. Steinbach am Wald erhält einen neuen Scheitelbahnhof, der 5 Meter tiefer im Einschnitt liegt.

- Überwerfungsbauwerk östlich des Bahnhofs *Hochstadt am Main* (der in der Realität *Hochstadt-Marktzeuln* heißt), um gleichzeitigen Zugfahrten auf den Strecken von und nach Hof und Saalfeld möglich zu machen.
- Ausbau des geradlinig trassierten Abschnitts Kronach - Lichtenfels - Erlangen für 200 km/h durch Einbau einer *Linienzugbeeinflussung* und Ersatz aller höhengleichen Straßenkreuzungen und Bahnsteigzugänge durch Über- oder Unterführungen.

Die IC-Fahrzeit von Saalfeld nach Lichtenfels halbiert sich dadurch auf 33 Minuten. Das ist zwar noch zu viel für *Integrale Taktknoten* an den beiden Stationen. Die *FIT*-Rahmenbedingungen erlauben aber ohnehin nur Vollknoten in Naumburg und Bamberg. In Jena, Saalfeld und Lichtenfels klappen nur Richtungsanschlüsse.

<i>Leipzig Hbf</i> 560	7.32			7.35		8.32			8.35		9.32
<i>Jena Hbf</i>	8.20			8.47		9.20			9.47		10.20
<i>Saalfeld</i>	8.39			9.19		9.39			10.19		10.39
Zug	IC	RB	RB	RE	RB	IC	RB	RB	RE	RB	IC
km Saalfeld	8.41		8.44	9.21	9.25	9.41		9.44	10.21	10.25	10.41
3,3 Reschwitz			8.47		9.28			9.47		10.28	
8,8 Schaderthal			<i>Lob-</i>		9.33			<i>Lob-</i>		10.33	
11,5 Marktgölitz			<i>enst.</i>		9.36			<i>enst.</i>		10.36	
15,7 Probstzella	[48]			30/31	9.40				30/31	10.40	[48]
20,5 Ludwigstadt		v. li.		9.36	9.45		v. li.		10.36	10.45	
26,6 Steinbach a. Wald		8.56			9.50	[53]	9.56			10.50	
32,8 Förtschendorf		9.01			w.re.		10.01			w.re.	
37,0 Rothenkirchen		9.05	RB				10.05	RB			
38,7 Pressig	[58]	9.07	<i>Sonn-</i>	9.47			10.07	<i>Sonn-</i>	10.47		[58]
44,3 Stockheim (Ofr)		9.12	<i>eberg</i>				10.12	<i>eberg</i>			
47,6 Gundelsdorf		9.15	9.50				10.15	10.50			
		9.19	9.54	9.56			10.19	10.54	10.56		
52,5 Kronach		9.20	Flügel	9.58		[04]	10.20	Flügel	10.58		
55,2 Neuses b. Kron.		9.23	↙				10.23	↙			
58,9 Küps		9.26			<i>Kulm-</i>		10.26			<i>Kulm-</i>	
62,2 Unterlangenstadt		9.29			<i>bach</i>		10.29			<i>bach</i>	
64,4 Redwitz (Rodach)		9.31			>		10.31			>	
67,9 Hochstadt (Main)	[09]	9.34		[06]	9.59		10.34			10.59	[09]
72,0 Michelau (Ofr)		9.38			10.03		10.38			11.03	
76,2 Lichtenfels	9.14	9.43		10.11	10.08	10.14	10.43		11.11	11.08	11.14
<i>Lichtenfels</i> 820	9.16	9.48				10.16	10.48				11.16
<i>Bamberg</i>	9.29	10.10				10.29	11.10				11.29
<i>Nürnberg Hbf</i>	9.59	10.56				10.59	11.56				11.59

FIT strukturiert auch das Angebot für den Regionalverkehr besser:

➤ Die RE fahren stündlich und sind eine Viertelstunde schneller als in der Realität, da sie schneller fahren können und seltener halten. In Probstzella erreichen sie einen *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 und in Kronach zur Minute 00 und bieten damit perfekte Voraussetzungen für Bahn- und Busanschlüsse ins Umland.

➤ Alle RB fahren von Saalfeld nach Lichtenfels durch, wodurch alle Stationen mindestens stündlich bedient werden. Reschwitz und Schaderthal am Neubauabschnitt südlich von Saalfeld und die 1.000 Einwohner des Pressiger Ortsteils Rothenkirchen bekommen neue Haltepunkte.

➤ Von Saalfeld nach Reschwitz fahren zusätzlich die RB nach Bad Lobenstein (→ KBS 568), von Kronach nach Gundelsdorf die *Flügelzüge* nach Sonneberg (→ 832) und von Lichtenfels nach Hochstadt die RB nach Kulmbach (→ 828).

<i>Nürnberg Hbf</i>	8.01				8.04	9.01				9.04	10.01
<i>Bamberg</i>	8.31				8.50	9.31				11.13	10.31
<i>Lichtenfels 820</i>	8.44				9.12	9.44				12.25	10.44
Zug	IC	RB	RE	RB	RB	IC	RB	RE	RB	RB	IC
km Lichtenfels	8.46	8.52	8.49		9.17	9.46	9.52	9.49		10.17	10.46
4,2 Michelau		8.56			9.21		9.56			10.21	
8,3 Hochstadt (Main)	[51]	9.00			9.25		10.00	[54]		10.25	[51]
11,8 Redwitz (Rodach)		>			9.28		>			10.28	
14,0 Unterlangenstadt		<i>Kulmbach</i>			9.30		<i>Kulmbach</i>			10.30	
17,3 Küps				↘	9.33				↘	10.33	
21,0 Neuses					9.36					10.36	
23,7 Kronach			9.02	Flügel	9.39	[56]		10.02	Flügel	10.39	
28,6 Gundelsdorf			9.04	9.05	9.40			10.04	10.05	10.40	
31,9 Stockheim (Ofr)				9.09	9.44				10.09	10.44	
37,5 Pressig-Rothenk.				<i>Sonneberg</i>	9.47				<i>Sonneberg</i>	10.47	
39,2 Rothenkirchen	[02]	RB	9.12		9.52		RB	10.12		10.52	
43,4 Förtschendorf		v. l. i.			9.58		v. l. i.			an	
49,6 Steinbach a.Wald		9.09			10.03	[07]	10.09				
55,7 Ludwigstadt		9.14	9.23		w.re.		10.14	10.23			
60,5 Probstzella	[12]	9.19	28/29	RB			10.19	28/29	RB		[12]
64,7 Marktgölitz		9.23		<i>Lob-</i>			10.23		<i>Lob-</i>		
67,4 Schaderthal		9.26		<i>enst.</i>			10.26		<i>enst.</i>		
72,9 Reschwitz		9.31		10.12			10.31		10.12		
76,2 Saalfeld	9.19	9.35	9.39	10.16		10.19	10.35	10.39	10.16		11.19
<i>Saalfeld 560</i>	9.21		9.41			10.21		10.41			11.21
<i>Jena Hbf</i>	9.40		10.13			10.40		11.13			11.40
<i>Leipzig Hbf</i>	10.28		11.25			11.28		12.25			11.28

837 Kronach - Steinwiesen - Bad Steben - Naila - Hof

Die 24,9 km lange *Rodachtalbahn* Kronach - Steinwiesen - Nordhalben wurde 1900 eröffnet. Die Stationen im Tal lagen zum Teil kilometerweit von den Orten auf den Höhen entfernt. Das sorgte dafür, dass die Bevölkerung schon recht bald Bus und PKW bevorzugte. Der Personenverkehr wurde daher schon 1976 eingestellt, Güterzüge fuhren 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.

FIT hätte schon vor der Wende eine neue Ost-West-Schienerverbindung im strukturschwachen oberfränkischen Grenzgebiet geschaffen: Nur 10 km zwischen Neumühle und Bad Steben fehlten für die 60 km lange Verbindung Kronach - Hof!

Der Neubauabschnitt wird detailliert im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben: Er ist bis zu 30 ‰ steil und hat einen 1,5 km langen Scheiteltunnel.

7.49 8.02	8.49 9.02	9.49 10.02	Lichtenfels Kronach 835	10.11 9.58	11.11 10.58	12.11 11.58
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	10.05	km Kronach	9.55	10.55	11.55
8.07	9.07	10.07	1,7 Kro.-Schulzentrum	9.52	10.52	11.52
8.10	9.10	10.10	3,7 Höfles	9.50	10.50	11.50
8.12	9.12	10.12	5,4 Unterrodach	9.48	10.48	11.48
8.16	9.16	10.16	8,3 Zeyern	9.44	10.44	11.44
8.20	9.20	10.20	11,0 Wallenfels	9.40	10.40	11.40
8.24	9.24	10.24	13,9 Steinwiesen	9.36	10.36	11.36
29/31	29/31	29/31	18,7 Mauthaus	29/31	29/31	29/31
8.35	9.35	10.35	23,4 Nordh.-Neumühle	9.25	10.25	11.25
8.38	9.38	10.38	26,2 Dürrenwaid	9.22	10.22	11.22
8.42	9.42	10.42	29,2 Langenbach	9.18	10.18	11.18
8.47	9.47	10.47	33,4 Bad Steben	9.13	10.13	11.13
52/54	52/54	52/54	37,5 Marxgrün	06/08	06/10	06/10
8.59	9.59	10.59	41,6 Naila	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.06	10.06	11.06	45,0 Selbitz	8.54	9.54	10.54
9.10	10.10	11.10	49,3 Stegenwaldhaus	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	53,5 Köditz	8.45	9.45	10.45
9.19	10.19	11.19	58,1 Hof-Neuhof	8.40	9.40	10.40
9.23	10.23	11.23	60,4 Hof Hbf	8.37	9.37	10.37
9.34 10.52	10.34 11.52	11.34 12.52	Hof Hbf 840 Nürnberg Hbf	8.26 7.08	9.26 8.08	10.26 9.08
9.28 9.59	10.28 10.59	11.28 11.59	Hof Hbf 540 Zwickau Hbf	8.32 8.01	9.32 9.01	10.32 10.01

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

Die rund 30 km lange Nebenbahn Hockeroda - Unterlemnitz wurde 1909 eröffnet und von der Eisenbahndirektion Erfurt der Preußischen Staatseisenbahnen gebaut und betrieben. In Hockeroda bot sie Anschluss zur Hauptstrecke Saalfeld - Lichtenfels und in Unterlemnitz zur Nebenbahn Triptis - Marxgrün. Die schwierigen topographischen Verhältnisse erforderten einen Kopfbahnhof für Wurzbach.

Die Personenzüge fuhren meistens von Saalfeld bis Marxgrün durch. 1938 gab es z.B. je Richtung 6 Züge, die für die 57,4 km zwischen 2 und 2½ Stunden brauchten. Durch die Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Gleis zwischen Blankenstein und Marxgrün. Obwohl die Region seit der Wende immer wieder durchgehende Züge fordert, wurde die nur 6 km lange Schienenlücke im fränkischen *Höllental* bis heute nicht geschlossen.

Das wäre bei FIT spätestens 1995 geschehen. Zudem hätte man östlich von Wurzbach 5,5 kurvenreiche Kilometer durch 4,0 km Neubau ersetzt. Ein 700 m langer Tunnel erlaubt eine geradlinige Trasse.	7.33 8.29	8.33 9.29	9.33 10.29	<i>Erfurt Hbf</i> <i>Saalfeld 575</i>	10.27 9.31	11.27 10.31	12.27 11.31
	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
	8.33 8.37 8.40 8.44 8.48	9.33 9.37 9.40 9.44 9.48	10.33 10.37 10.40 10.44 10.48	km Saalfeld 3,0 Reschwitz 5,8 Breternitz 9,8 Kaulsdorf 12,1 Hockeroda	9.27 9.23 9.20 9.16 9.12	10.27 10.23 10.20 10.16 10.12	11.27 11.23 11.20 11.16 11.12
	8.53 59/01 9.06 9.11	9.53 59/01 10.06 10.11	10.53 59/01 11.06 11.11	16,1 Leutenberg 21,8 Lichtentanne 26,9 Zschachenmühle	9.07 59/01 8.53 8.48	10.07 59/01 9.53 9.48	11.07 59/01 10.53 10.48
	9.14 9.20 9.24 9.28	10.14 10.20 10.24 10.28	11.14 11.20 11.24 11.28	31,6 Wurzbach 36,7 Oberlemnitz 39,0 Unterlemnitz	8.45 8.39 8.35 8.31	9.45 9.39 9.35 9.31	10.45 10.39 10.35 10.31
	9.31 9.35 9.37 9.41	10.31 10.35 10.37 10.41	11.31 11.35 11.37 11.41	41,6 Bad Lobenstein 45,6 Lemnitzhammer 47,2 Harra 49,7 Blankenstein	8.29 8.24 8.22 8.18	9.29 9.24 9.22 9.18	10.29 10.24 10.22 10.18
	9.43 9.46 9.50	10.43 10.46 10.50	11.43 11.46 11.50	50,9 Lichtenberg 53,8 Hölle 56,0 Marxgrün	8.16 8.03 8.10	9.16 9.03 9.10	10.16 10.03 10.10
	9.54 9.59 10.23	10.54 10.59 11.23	11.54 11.59 12.23	<i>Marxgrün 837</i> <i>Naila</i> <i>Hof Hbf</i>	8.06 8.01 7.37	9.06 9.01 8.37	10.06 10.01 9.37
	10.08 10.13 10.55	11.08 11.13 11.55	12.08 12.13 12.55	<i>Marxgrün 837</i> <i>Bad Steben</i> <i>Kronach</i>	7.52 7.47 7.05	8.52 8.47 8.05	9.52 9.47 9.05
	Wird dann noch die übrige Strecke von Grund auf saniert, könnten RB Saalfeld und Hof in weniger als zwei Stunden miteinander verbinden. Sie bekämen dadurch große Bedeutung für das thüringisch-fränkische Grenzgebiet.						

839 Selbitz - Helmbrechts - Münchberg (- Hof)

Am 1.6.1887 wurde die 9,73 km lange Lokalbahn Münchberg - Helmbrechts eröffnet. Durch den Bahnanschluss blühte die Textilindustrie auf und weckte Begehrlichkeiten in den Nachbargemeinden. 1912 wurde die Verlängerung nach Selbitz endlich genehmigt, aber durch den Ersten Weltkrieg verhindert.

Erst 1923 wurde die Verlängerung über Schauenstein nach Selbitz eröffnet, die in Helmbrechts einen neuen Bahnhof erforderte. Und schon 53 Jahre später wurde am 30.5.1976 der Personenverkehr zwischen Helmbrechts und Selbitz schon wieder eingestellt. Bis 1987 fuhren noch Güterzüge nach Schauenstein.

Ab 1954 setzte die *Deutsche Bundesbahn* Schienenbusse der Baureihen 795 und 798 ein und ab 1986 fuhren Triebwagen der Baureihe 614. Ab der Jahrtausendwende fuhr die *Vogtlandbahn* mit *Desiro*- oder *RegioSprinter*-Triebwagen. Einen Stundentakt gibt es erst seit Juni 2011, den *agilis* mit *Regio-Shuttles* durchführt.

Da bis 1987 noch Güterzüge von Helmbrechts nach Schauenstein fuhren, wäre die Reaktivierung der Gesamtstrecke bei **FIT** mit vertretbarem Aufwand möglich gewesen. Nach dem Wiederaufbau der 5 km nach Selbitz wäre der Fahrzeugumlauf optimiert worden. Zudem gäbe es gute Anschlüsse von Münchberg und Helm-

7.37 7.54	8.37 8.54	9.37 9.54	Hof Hbf Selbitz 837	9.23 9.06	10.23 10.06	11.23 11.06
7.45 8.01 8.06	8.45 9.01 9.06	9.45 10.01 10.06	Bad Steben Naila Selbitz 837	9.15 8.59 8.54	10.15 9.59 9.54	11.15 10.59 10.54
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.10 8.14 8.18 8.21 8.26	9.10 9.14 9.18 9.21 9.26	10.10 10.14 10.18 10.21 10.26	km Selbitz 2,2 Weidesgrün 5,0 Schauenstein 6,6 Volkmannsgrün 10,4 Helmbrechts Mitte	8.50 8.46 8.42 8.39 8.34	9.50 9.46 9.42 9.39 9.34	10.50 10.46 10.42 10.39 10.34
8.31 8.33 8.35	9.31 9.33 9.35	10.31 10.33 10.35	11,5 Helmbrechts Süd 13,2 Wüstensebitz	8.29 8.27 8.25	9.29 9.27 9.25	10.29 10.27 10.25
8.38 8.41 8.45	9.38 9.41 9.45	10.38 10.41 10.45	14,8 Hildbrandsgrün 17,1 Unfriedsdorf 20,2 Münchberg	8.22 8.19 8.15	9.22 9.19 9.15	10.22 10.19 10.15
8.46 9.10	9.46 10.10	10.46 11.10	Münchberg 840 Hof Hbf	8.14 7.50	9.14 8.50	10.14 9.50
8.49 9.14	9.49 10.14	10.49 11.14	Münchberg 840 Bayreuth Hbf	8.11 7.46	9.11 8.46	10.11 9.46

brechts nach Saalfeld (KBS 838) und Kronach (837).

Zur besseren Erschließung der fast 9.000 Einwohner zählenden Stadt Helmbrechts ersetzt **FIT** den Bahnhof in km 10,9 durch zwei neue Stationen, die je 500 Meter weiter nördlich und südlich liegen.

840 Nürnberg - Pegnitz - Bayreuth - Himmelkron - Hof

Die historische Entwicklung der KBS 840 wird ausführlich im **FIT**-Konzept für 1995 beschrieben. Ab 1945 ging der Fernverkehr nach Sachsen und Tschechien durch die neuen Grenzen stark zurück. Nur noch wenige Schnell- und Eilzüge fuhren größtenteils über Marktredwitz.

Mitte der 1980er Jahre genehmigten die Verkehrspolitiker der *Deutschen Bundesbahn*, zur Besserung der Anbindung des „Zonenrandgebiets“ Dieseltriebwagen mit *Neigetechnik* nach dem Vorbild des italienischen *Pendolino* zu beschaffen. Ab 1992 fuhren die neuen 50 Meter langen Triebwagen der Baureihe 610 mit bis zu 160 km/h und waren in dafür ausgebauten Kurven bis zu 30 % schneller. Von Nürnberg nach Bayreuth brauchten sie stündlich 56 (statt zuvor 70) Minuten und von Nürnberg über Marktredwitz nach Hof zweistündlich 96 (statt zuvor 120) Minuten.

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 Neubaulinie (Nürnberg -) Ebensfeld - Erfurt zu bündeln (→ KBS 820).

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

Nicht einmal der in 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. Erst 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.

Die katastrophale Geschichte des Fernverkehrs zwischen Nürnberg, Hof und Dresden von 1992 bis 2006:

Nach der „Wende“ richtete die DB in den 1990er Jahren die *InterRegio*-Linien (IR) Görlitz - Dresden - Hof - Nürnberg - Stuttgart - Karlsruhe und Leipzig - Hof - Regensburg - München - Oberstdorf ein. Sie dünnte die Verbindungen von und nach Leipzig aber schon bald schrittweise aus, da sie dem Fernverkehr über Saalfeld den Vorzug gab.

2001 begann der planmäßige Einsatz von extra für die *Franken-Sachsen-Magistrale* entwickelten ICE-Triebwagen mit Dieselantrieb und Neigetechnik. Zwei Monate lang fuhr die neue Baureihe 605 in IR-Fahrplänen, dann wurden die Züge offiziell zu ICE. 6 der 8 Zugpaare im 2-Stunden-Takt fuhren über Bayreuth und 2 Zugpaare in Tagesrandlage über Marktredwitz. Sie verkürzten die Reisezeit von Nürnberg nach Dresden um bis zu 80 Minuten, im Endzustand sollte sie ab 2005 unter 4 Stunden liegen.

Am 2.12.02 brach bei Gutenfürst die Achse am Wagen 605 203, danach durften die *Diesel-ICE* nur noch mit abgeschalteter Neigetechnik fahren. Sie konnten die Fahrpläne natürlich nicht mehr einhalten und fuhren regelmäßig große Verspätungen ein. Im Juli 2003 mussten schließlich alle 605er kurzfristig abgestellt werden. Dafür fuhren wieder Wagenzüge mit Dieselloks und Triebwagen der Baureihe 612 von Nürnberg nach Dresden.

Im Oktober 2003 waren die *Diesel-ICE* nach Herstellerangaben wieder für den „bogenschnellen“ Betrieb bereit. Die DB entschied sich aber wegen Image- und Akzeptanzproblemen mit rückläufigen Fahrgastzahlen gegen ihren erneuten Einsatz. Stattdessen lackierte die DB Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 612 mit Neigetechnik um und setzte sie als *InterCitys* ein.



Nur zwei Jahre lang fuhren ICE von Nürnberg nach Dresden und brachten dabei auch nach Bayreuth hochwertigen Fernverkehr. Das Foto schoss J.Schäfer am 21.7.02 vor dem Stellwerk.

Dank weiterer Ausbaufortschritte entlang der *Franken-Sachsen-Magistrale* brauchten die „612er IC“ nur noch 4:25 Stunden von Nürnberg nach Dresden. Die Fahrgäste waren jedoch von Pünktlichkeit und Komfort der Triebwagen enttäuscht und nutzten die Züge immer weniger. Am 10.8.04 entdeckte die Werkstatt in Hof bei einer Routineuntersuchung an einem 612er einen Haarriss in der Radsatzwelle. Daraufhin zog die DB sofort alle deutschlandweit 167 Triebwagen aus dem Verkehr.

Wieder mussten zwischen Nürnberg und Dresden ersatzweise Wagenzüge fahren. In Reichenbach fand der Wechsel zwischen Elektro- und Dieselloks statt. Die DB arbeitete die längeren Reisezeiten ohne Neigetechnik (5:16 Stunden) ab 2005 ein und verringerte das Angebot auf 4 bis 5 IC-Zugpaare täglich. Der Regionalverkehr war (trotz zweimaligem Umsteigezwang) 10 Minuten schneller und rund 20 % billiger. Die rund 300 Sitzplätze der IC nutzten daher 2006 nur noch durchschnittlich 68 Reisende.

Ende 2006 stellte DB-Fernverkehr den IC ganz ein. Ersatz war der neue *Franken-Sachsen-Express* mit 8 Zugpaaren täglich. Als „IRE“ durfte er mit Nahverkehrstickets benutzt werden. Die wieder bogenschnell fahrenden 612er schafften Nürnberg - Dresden in 4:20 Stunden. Ein Jahr später wurden die IRE mit den von den Ländern bestellten RE zum Stundentakt abgestimmt. Sie fuhren abwechselnd über Marktredwitz und Bayreuth. Schon im ersten Betriebsjahr wuchs die Nachfrage um 20% auf 1,4 Millionen Reisende.

Am 14.12.14 beendete DB-Fernverkehr aber dieses Zwischenhoch und strich die IRE wegen jährlich Verlusten von 10 Millionen Euro komplett. Seither muss man immer in Hof umsteigen: Nach Dresden fahren elektrische Züge, die Sachsen bestellt und nach Nürnberg 612er Dieseltriebwagen im Auftrag von Bayern. Die Reise dauert knapp 4½ Stunden.

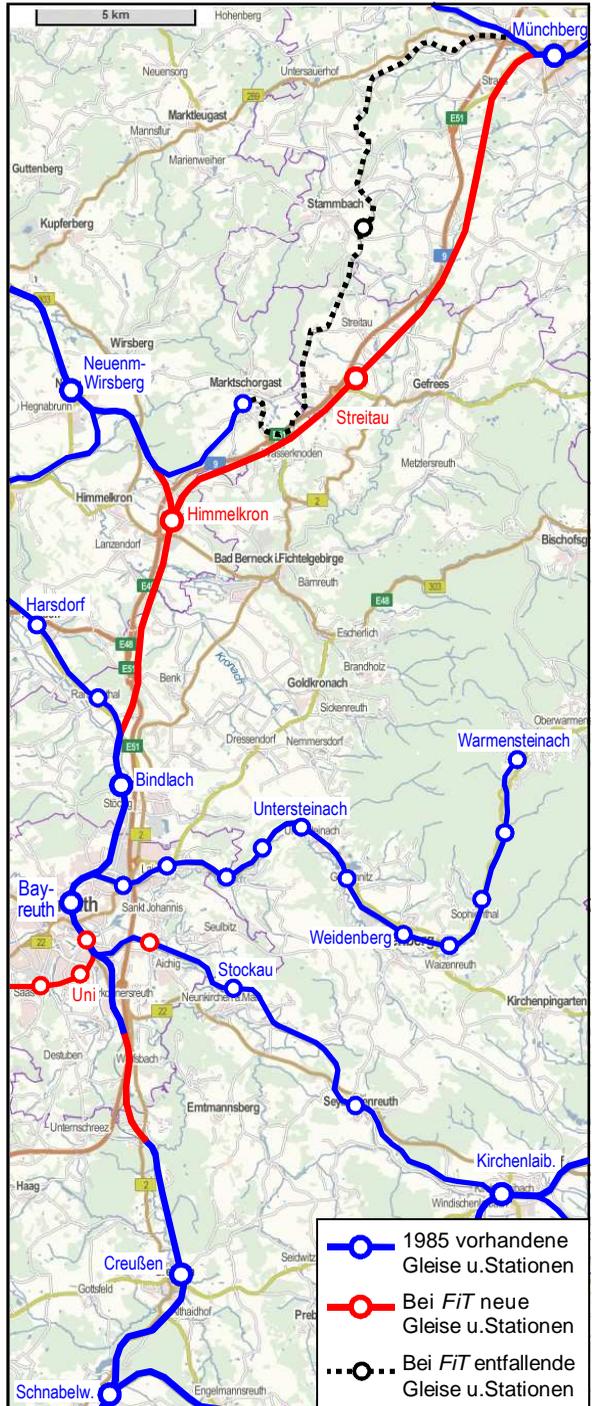
Unklar ist nach wie vor, wann die verbleibenden 165 km von Hof nach Nürnberg eine Oberleitung bekommen. Vor allem der Abschnitt im oberen Pegnitztal gilt wegen der zahlreichen Kunstbauten als anspruchsvoll und teuer. Im *BVWP 2030* ist die Elektrifizierung von Nürnberg über Marktredwitz bis Hof und zur tschechischen Grenze mit Gesamtkosten von 1,2 Milliarden Euro als *Vordringlicher Bedarf* eingestuft, hat aber ein mäßiges Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3.

Jörg Schäfer schlug schon kurz nach der Wende mit der Arbeitsgruppe [frankenplan](#) 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 Prognosen für rasant steigende Nachfrage zu Milliardeninvestitionen bereit. Zwischen Bayreuth und Hof wurde in dieser Zeit der umfassende Ausbau der parallelen Autobahn A9 ohne große Diskussionen bewilligt. Die DB leitete das meiste Geld, das ihr in Aussicht gestellt wurde, aber in die überdimensionierte Schnellfahrstrecke (Nürnberg-) Ebensfeld - Erfurt um.

Eine wesentliche Annahme von *FIT* ist, dass diese wider-sinnige Schnellfahrstrecke nicht gebaut worden wäre. Dafür hätte es auf der Achse Nürnberg - Bayreuth - Hof viel weitreichendere Ausbauten als die *Schlömener Kurve* gegeben:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Schnabelwaid, Bayreuth und Crottendorf auf 24 km mit Trassenverbesserungen. Vielfach kann man das Tempo schon durch die Verschiebung der Gleise um wenige Metern erhöhen. Bei Schnabelwaid gibt es mehrere Varianten, die Gleise nach Bayreuth auf kürzerem Weg und kreuzungsfrei aus der Strecke Nürnberg - Marktredwitz auszufädeln. Von Neuenreuth bis Fürsetz (nahe der A9-Ausfahrt Bayreuth-Süd) kann eine 3,5 km lange geradlinige Trasse entlang der Autobahn A9 den kurvenreichsten Abschnitt ersetzen, was allerdings einen 400 Meter langen Tunnel erfordert.

- 28 km langer Neubauabschnitt von Crottendorf (etwa 6 km nördlich von Bayreuth) nach Münchberg, größtenteils parallel zur Autobahn A9. Nach dem Abzweig der Bahnlinie Bayreuth - Neuenmarkt-Wirsberg wird zunächst in einem 3,6 km langen Tunnel der Höhenzug beim Autobahn-



dreieck Bayreuth-Kulmbach unterfahren. Dann überqueren die Schienen auf zwei Brücken das Tal des Weißen Mains und erreichen den neuen Regionalbahnhof Himmelkron nahe der gleichnamigen Autobahnausfahrt.

- Nördlich von Himmelkron würde der zweite Tunnel beginnen, der mit 6,4 km Länge und 15 % durchschnittlicher Steigung zur Autobahnanschlussstelle Gefrees führt.

- Südlich von Streitau folgt in einem 1,2 km langen ebenen Gleisabschnitt ein Überholbahnhof, der auch als RE-Station für die Region dient. Bei Tennersreuth verschwinden die Züge wieder in einem 5,2 km langen Tunnel, der nordöstlich von Straas endet. Ab dort geht es in leichtem Gefälle neben der Staatsstraße von Stammbach weiter zum westlichen Münchberger Stadtrand, wo die bestehende Bahnlinie Neuenmarkt-Wirsberg - Hof erreicht wird. Sie ist im weiteren Verlauf schon durchgehend zweigleisig und kann mit vertretbarem Aufwand für 120 bis 160 km/h ausgebaut werden.

Zug	RE	RB	IC	RE	RB	RE	RB	IC	RE	RB	RE
km Nürnberg Hbf	12.38	12.44	13.08	13.15		13.38	13.44	14.08	14.15		14.38
16,8 Lauf (rechts d.P.)	12.48	12.55		13.26		13.48	13.55		14.26		14.48
28,0 Hersbruck (re.d.P.)		13.04		13.34			14.04		14.34		
50,7 Neuhaus (Pegnitz)	13.06	13.24		13.46		14.06	14.24		14.46		15.06
	13.16	13.37	13.40	13.56		14.16	14.37	14.40	14.56		15.16
66,9 Pegnitz											
	13.20	an	13.44	13.58		14.20	an	14.44	14.58		15.20
75,0 Schnabelwaid	13.26					14.26					15.26
80,6 Creußen	13.31			14.07		14.31			15.07		15.31
84,8 Neuenreuth	13.35	↙				14.35	↙				15.35
	13.41	ab	13.59	14.15		14.41	ab	14.59	15.15		15.41
93,2 Bayreuth Hbf											
	13.45	14.05	14.01	14.19		14.45	15.05	15.01	15.19		15.45
97,4 Bindlach	13.49	14.09				14.49	15.09				15.49
> Ramsenthal	>	14.12	>	>		>	15.12	>	>		>
< Harsdorf	<	14.15	<	<		<	15.15	<	<		<
> Trebgast	>	14.20	>	>		>	15.20	>	>		>
< Schlömen	<	14.22	<	<		<	15.22	<	<		<
> Neuenm.Wirsberg	>	14.27	>	>		>	15.27	>	>		>
	13.56	Kulmb		14.28		14.56	Kulmb.		15.28		15.56
106,2 Himmelkron											
	13.58			14.29	Naila	14.58			15.29	Naila	15.58
114,8 Streitau	14.04				>	15.04				>	16.04
126,6 Münchberg	14.11			14.40	14.45	15.11			15.40	15.45	16.11
133,2 Seulbitz					14.51					15.51	
137,3 Förbau					14.55					15.55	
139,8 Schwarzenbach	c14.18				14.58					15.58	
145,2 Oberkotzau					15.03					16.03	
150,8 Hof Hbf	14.25		14.29	14.54	15.08	15.25		15.29	15.54	16.08	16.25
Hof Hbf 540			14.31	14.56	15.09			15.31	15.56	16.09	
Plauen (oberer Bf)			14.46	15.14	15.36			15.46	16.14	16.36	
Zwickau Hbf			15.07	15.57				16.07	16.57		

- Auf den 5,6 km von Hof nach Oberkotzau fahren auch die Züge nach Marktredwitz und Selb. Ein Neubau, der eine dieser Bahnlinien an Oberkotzau vorbei direkt nach Hof leitet, scheitert an der Lage der Gleise in der städtischen Bebauung. Deshalb schlug [franken-plan](#) schon 1993 die Erweiterung der Bestandsstrecke auf drei Gleise vor, was relativ problemlos erschien: Im Gleisvorfeld von Hof konnten vorhandene Gleise "umgewidmet" werden, ebenso im Güterbahnhof nördlich von Oberkotzau, sodass nur auf 3,5 km die Bahntrasse zu erweitern war. Eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit brächte ein Kreuzungsbauwerk südlich von Oberkotzau, bei dem das Gleis von Münchberg die Strecke Hof - Marktredwitz unterquert. Züge von Hof nach Marktredwitz und von Münchberg nach Hof könnten dann gleichzeitig fahren.

Zwickau Hbf	11.53				12.03	12.53				13.03	13.53
Plauen (oberer Bf)	12.14			12.24	12.46	13.14			13.24	13.46	14.14
Hof Hbf 540	12.29			12.51	13.04	13.29			13.51	14.04	14.29
Zug	IC	RB	RE	RB	RE	IC	RB	RE	RB	RE	IC
Hof Hbf	12.31		12.35	12.52	13.06	13.31		13.35	13.52	14.06	14.31
Oberkotzau				12.57					13.57		
Schwarzenbach			c12.42	13.02				c13.42	14.02		
Förbau				13.05					14.05		
Seulbitz				13.09					14.09		
Münchberg			12.49	13.15	13.19			13.49	14.15	14.19	
Streitau			12.57	>				13.57	>		
Himmelkron			13.03	<i>Naila</i>	13.31			14.03	<i>Naila</i>	14.31	
km Neuenm.Wirsberg	>	<i>Kulmb</i>	13.05		13.32		<i>Kulmb</i>	14.05		14.32	
3,3 Schlömen	<	12.33	>		>	>	13.33	>		>	>
5,3 Treggast	<	12.36	<		<	<	13.36	<		<	<
	>	12.39	>		>	>	13.39	>		>	>
10,6 Harsdorf	<	12.44	<		<	<	13.44	<		<	<
13,6 Ramsenthal	>	12.47	>		>	>	13.47	>		>	>
16,8 Bindlach		12.50	13.11				13.50	14.11			
21,0 Bayreuth Hbf	12.59	12.55	13.15		13.41	13.59	13.55	14.15		14.41	14.59
	13.01	an	13.19		13.45	14.01	an	14.19		14.45	15.01
29,4 Neuenreuth		↙	13.25				↙	14.25			
33,6 Creußen			13.29		13.53			14.29		14.53	
39,2 Schnabelwaid			13.33					14.33			
47,3 Pegnitz	13.16	RB	13.40		14.02	14.16	RB	14.40		15.02	15.16
	13.20	13.23	13.44		14.04	14.20	14.23	14.44		15.04	15.20
63,5 Neuhaus (Pegnitz)		13.36	13.54		14.14		14.36	14.54		15.14	
86,2 Hersbruck (re.d.P.)		13.56			14.26		14.56			15.26	
97,4 Lauf (rechts d.P.)		14.05	14.12		14.34		15.05	15.12		15.34	
114,2 Nürnberg Hbf	13.52	14.16	14.22		14.45	14.52	15.16	15.22		15.45	15.52

Die IC sind zur besseren Lesbarkeit rot hervorgehoben; die blauen RE fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen; c= RE hält nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.

Gesamtverkehre: 893 Nürnberg - Hersbruck (re.d.P.) und 841 Hersbruck (re.d.P.) - Pegnitz

Die Tunnels erreichen zusammen eine Länge von 15 km. Im Gegensatz zu der fast viermal so langen Neubaustrecke Ebenfeld - Erfurt hätte die verbesserte Verbindung Bayreuth - Hof kein zuvor unberührtes Gebiet zerschnitten, sondern wäre größtenteils neben (oder besser „schräg unter“) der Autobahn verlaufen. Außerdem würden nicht, wie zwischen Nürnberg und Erfurt, künstlich „enge Bande“ hergestellt, denn die vielfachen Beziehungen zwischen den beiden größten Städten im östlichen Oberfranken sind bereits historisch gewachsen.

Mit knapp einer halben Stunde Fahrzeit von Hof nach Bayreuth gibt es erstmals eine attraktive IC-Verbindung, die auch zur direkten Autobahn konkurrenzfähig ist. Die Nachfrage bei **FIT** wäre daher wesentlich größer als in der Realität, was stündliche IC und stündliche RE rechtfertigt. In Zeiten stärkerer Nachfrage fahren die RE sogar halbstündlich.

Der Regionalverkehr wird ebenfalls beschleunigt und profitiert von den neuen Stationen bei Streitau und Himmelkron. In Himmelkron gäbe es stündlich zur Minute 00 einen *Integralen Taktknoten*, in den **FIT** über eine neue Verbindungskurve nach Neuenmarkt-Wirsberg auch RE Richtung Kulmbach und Bamberg einbindet (→ KBS 828). Und perfekte Anschlüsse „übers Eck“ Helmbrechts (ab Minute 31) - Münchberg (Min.44 bis 48) - Bayreuth (an Minute 15) runden das Angebot ab.

- Zwischen Nürnberg und Pegnitz fahren IC und RE mit Zügen der KBS 845 Richtung Marktredwitz zusammengekuppelt. Da der Fahrplan der KBS 840 mehr Fahrzeitreserven enthält, haben deren IC und schwarze RE in Pegnitz den längeren Aufenthalt von 4 Minuten beim „Flügeln“.
- Die 4-minütigen Aufenthalte der schwarzen und blauen RE in Bayreuth Hbf dienen direkten Anschlüssen zu den Zügen der KBS 842 nach Warmensteinach und Bayreuth-Altstadt.

841 (Nürnberg -) Hersbruck (re.d.Pegn.) - Neuhaus - Pegnitz

In der Realität fahren von Nürnberg nach Bayreuth stündlich RE mit Stopps in Hersbruck, Neuhaus und Pegnitz. Hinzu kommen stündlich RB von Nürnberg nach Neuhaus, die überall halten. Sie brauchen 55 Minuten und bedienen zwischen Hersbruck und Neuhaus 4 Stationen.

Die RE fahren bei **FIT** wie in der Realität stündlich mit den gleichen Stationen. Auch die RB verkehren stündlich, haben aber ein anderes Stationskonzept: Bis Hersbruck halten sie nur in Lauf, bedienen erst ab Hersbruck alle Stationen und brauchen nach Neuhaus nur 43 Minuten. Sie fahren weiter nach Pegnitz, wo optimaler Anschluss zum folgenden IC über Bayreuth und Hof nach Dresden entsteht.

12.41	13.08	13.15	13.35	13.41	Nürnberg Hbf 894	14.19	14.25	14.45	14.52	15.19
12.52		13.26		13.52	Lauf (re.d.Pegn.)	14.08		14.34		15.08
13.02		13.33	13.50	14.02	Hersbruck (re.d.P.)	13.58	14.10	14.27		14.58
RB	IC	RE	RE	RB	Zug	RB	RE	RE	IC	RB
13.04		13.34	13.54	14.04	km Hersbruck (re.d.P.)	13.56	14.06	14.26		14.56
13.07				14.07	4,0 Hohenstadt	13.52				14.52
13.10				14.10	6,8 Eschenbach	13.49				14.49
13.13				14.13	11,0 Vorra	13.46				14.46
13.15				14.15	13,0 Artelshofen	13.44				14.44
13.18				14.18	16,5 Rupprechtstegen	13.41				14.41
13.21				14.21	19,6 Velden	13.38				14.38
13.24		13.46	14.06	14.24	22,7 Neuhaus (Pegnitz)	13.35	13.54	14.14		14.35
13.27				14.27	26,5 Ranna	13.32				14.32
13.32				14.32	32,6 Michelfeld	13.27				14.27
13.37	13.40	13.56	14.16	14.37	38,9 Pegnitz	13.23	13.44	14.04	14.20	14.23
	13.44	13.58	14.20		Pegnitz 840		13.40	14.02	14.16	
	13.59	14.15	14.41		Bayreuth Hbf		13.19	13.45	14.01	

Die blauen RE fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen;
grün hervorgehoben sind die neuen oder reaktivierten Haltepunkte.

Die zwischen den Orten liegenden alten Bahnhöfe Hohenstadt und Vorra werden durch jeweils zwei neue Stationen in günstigerer Lage zur Wohnbebauung ersetzt. Durch die RB-Verlängerung nach Pegnitz kommen noch die reaktivierten Stationen Ranna und Michelfeld hinzu.

842 Warmensteinach - Weidenberg - Bayreuth Hbf - Bt-Altstadt

a) Der Nordteil Warmensteinach - Bayreuth Hbf

Die 22,9 km lange Nebenbahn Bayreuth - Warmensteinach wurde am 15.8.1896 eröffnet. Anfangs verkehrten täglich drei Zugpaare. 1944 gab es werktags vier Personenzugpaare, sonntags eines weniger. 1963 waren es täglich sechs Zugpaare, dazu werktags am Abend ein Buskurs.

Große Bedeutung hatte die Strecke für den Transport von Holz, Granit, Glas und Kalk. Und im Winter kamen regelmäßig Sonderzüge aus Nürnberg und Bamberg in das Skigebiet rund um den Ochsenkopf hinzu. Sie wurden teilweise mit zwei Dampflok bespannt. Der Bahnhof Warmensteinach bekam dafür zusätzliche Abstellgleise, denn an Wintersonntagen warteten dort bis zu vier Sonderzüge auf die Rückfahrt am Abend.

Wie auf vielen anderen Nebenbahnen ging die Nachfrage ab 1970 kontinuierlich zurück, worauf die *Deutsche Bundesbahn* (DB) mit Fahrpläneinschränkungen reagierte. 1982 standen montags bis freitags nur noch 3 Züge nach Bayreuth und 2 Züge nach Warmensteinach im Kursbuch, an den Wochenenden ruhte der Zugverkehr ganz. Ausflügler mussten sich mit wenigen Busfahrten begnügen.

Ende 1992 stellte die DB bei einer Gleisprüfung zwischen Weidenberg und Warmensteinach „technische Mängel“ fest. Anstatt sie zu beseitigen, sperrte sie diesen Abschnitt ab 1.1.93 „vorübergehend“. Die mit schweren Dieselloks der Baureihe 218 bespannten Züge endeten in Weidenberg, und die Fahrgäste mussten zur Weiterfahrt in Busse umsteigen.

1998 kündigte die DB eine grundlegende Sanierung der letzten verbliebenen Nebenbahn ins Fichtelgebirge an: Mit großzügigen Zuschüssen aus Steuermitteln wollte sie 29 Millionen DM investieren, um die Strecke ab 2000 mit modernen Triebwagen und kürzeren Fahrzeiten im Stundentakt (mit Zugkreuzungen in Untersteinach) zu bedienen.

1999 kam es bei den Planungen aber zu einer "Kostenexplosion" auf 62 Mio DM. Das Projekt wurde dadurch unwirtschaftlich und zurückgestellt. Die Ursachen für die mehr als verdoppelten Kosten legte die DB nicht überzeugend dar. Unabhängige Experten vermuteten ein bewusstes Hochrechnen der Kosten durch überzogene Standards, um entweder mehr Steuergelder „abzugreifen“ oder eine ungeliebte Nebenbahn loszuwerden.

Diesen Verdacht bestätigte die DB, als sie am 8.6.01 auch den Betrieb bis Weidenberg wegen „sicherheitsrelevanter Brückenschäden“ kurzfristig einstellte. Den geplanten Abbau der Gleise verhinderte die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) aber durch den Kauf der Strecke. Nach der Beseitigung der größten Schäden fuhren ab 5.5.02 Triebwagen der Baureihe 628 nach Weidenberg. Damit war am 1.6.04 Schluss, weil die Bahnbrücke über die Autobahn A9 in Bayreuth für deren sechsspürigen Ausbau abgerissen wurde.

Um Zuschüsse für eine grundlegende Sanierung zu bekommen, übernahmen der Landkreis Bayreuth und der Markt Weidenberg 2005 per Erbbaupachtvertrag die kommunale Verantwortung. Den Unterhalt der Infrastruktur übertrugen sie an die *DRE*. Ab dem 10.1.07 fuhren montags bis freitags wieder „628er Triebwagen“ von DB Regio nach Weidenberg.

Seit dem 12.6.11 bedient *agilis* das neugeschaffene „Dieselnetz Oberfranken“, zu dem auch die Strecke nach Weidenberg gehört. Die RegioShuttles fahren

endlich im Stundentakt, und das an allen Tagen der Woche. Die Fahrgastzahlen nahmen denn auch in den letzten Jahren erheblich zu. Die Zukunft der 9,0 km von Weidenberg nach Warmensteinach ist hingegen ungewiss. Die DRE schrieb diesen Abschnitt mangels Perspektiven Ende 2005 zur Übernahme aus.

b) Der Südteil auf Bayreuther Stadtgebiet

Die 31,1 km lange Nebenbahn Bayreuth (Abzw.Kreuzstein) - Hollfeld wurde am 12.3.1904 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 Lokalbahnen 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 Loksuppen 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. Der Bahnhof wurde dafür erheblich erweitert. Die Zugfahrt von Bayreuth nach Hollfeld dauerte anfangs zwei Stunden, wobei drei Zugpaare verkehrten. Bis zum 2. Weltkrieg kam ein viertes Zugpaar hinzu und die Fahrzeit der typisch bayerischen Lokalbahn-Züge wurde auf rund 1½ Stunden verkürzt.

Ab 1950 kam mit Schienenbussen der Baureihe 795 die Ablösung der Dampflokomotiven. 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 war. (24 Straßen- 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 Altstadt. Trotz wieder zunehmender Fahrgastzahlen stellte die DB aber am 28.9.74 den Personenverkehr ein. Und schon ein Jahr später folgte der Güterverkehr. Der Abbau der Gleise ab Bayreuth-Altstadt folgte schon bald, weil man die Bahntrasse teilweise zur Erweiterung von Straßen brauchte. Bis Obersees wurde die Bahntrasse 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 und zumindest die ersten 700 Meter (ab Abzw.Kreuzstein) sichern können. Es kam aber zu keinen konkreten Beschlüssen.

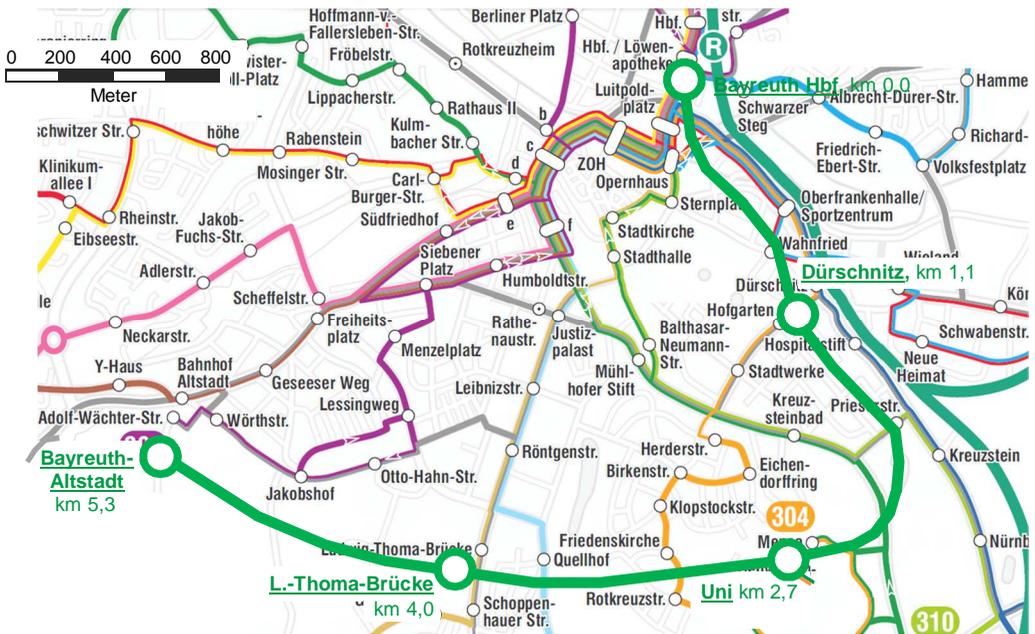
Am 30.9.94 löste die Deutsche Bahn den Gütertarifpunkt Bayreuth-Altstadt auf, 14 Tage später verließ der letzte Güterzug den Bahnhof. Am 4.6.95 kam letztmals ein Personenzug auf die Strecke, als ein moderner Dieseltriebwagen der Baureihe 628 im Zweistundentakt zwischen Weidenberg und Röhrensee pendelte, um Zukunftsperspektiven zu zeigen. Kurz danach kaufte die Stadt Bayreuth die 3,7 km Abzw.Kreuzstein - 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) Der Fahrplan Warmensteinach - Bayreuth Hbf - Bayr. Altstadt

Bei **FIT** wäre der Abschnitt nach Warmensteinach 1993 natürlich nicht wegen „technischer Mängel“ kurzfristig stillgelegt worden. Und das Angebot der Stadt Bayreuth für einen neuen Haltepunkt an der Universität hätte man dankbar an-

RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
7.39		8.39		9.39	km Warmensteinach	9.21		10.21		11.21
7.43		8.43		9.43	3,1 Zainhammer	9.17		10.17		11.17
7.47		8.47		9.47	5,3 Sophienthal	9.13		10.13		11.13
7.50		8.50		9.50	7,3 Mengersreuth	9.10		10.10		11.10
7.53		8.53		9.53	9,0 Weidenberg	9.07		10.07		11.07
7.56		8.56		9.56	11,2 Görschnitz	9.03		10.03		11.03
59/01		59/01		59/01	12,9 Untersteinach	59/01		59/01		59/01
8.05	ab	9.05	ab	10.05	16,0 Döhlau	8.55	an	9.55	an	10.55
8.09	8.32	9.09	9.32	10.09	18,4 Friedrichsthal	8.51	9.27	9.51	10.27	10.51
8.11	8.34	9.11	9.34	10.11	19,3 Laineck	8.49	9.25	9.49	10.25	10.49
8.14	8.37	9.14	9.37	10.14	21,0 Bayr. St.Georgen	8.46	9.22	9.46	10.22	10.46
8.17	8.40	9.17	9.40	10.17	22,9 Bayreuth Hbf	8.44	9.19	9.44	10.19	10.44
8.20	8.43	9.20	9.43	10.20	24,0 Bayr.-Dürschnitz	8.41	9.16	9.41	10.16	10.41
8.22	8.45	9.22	9.45	10.22	25,6 Universität (Mensa)	8.39	9.14	9.39	10.14	10.39
8.24	8.47	9.24	9.47	10.24	26,9 L.-Thoma-Brücke	8.37	9.12	9.37	10.12	10.37
8.26	8.49	9.26	9.49	10.26	28,2 Bayreuth Altstadt	8.35	9.10	9.35	10.10	10.35
8.28	8.51	9.28	9.51	10.28		8.33	9.08	9.33	10.08	10.33

genommen. Das Ergebnis wäre eine Durchmesserlinie, die in Bayreuth sozusagen als *Stadtbahn* im 30-Minuten-Takt fährt. Bei der Zugkreuzung in Bayreuth Hbf ergeben sich perfekte Anschlüsse zu den RE nach Nürnberg und Hof (→ KBS 840).



Der von Jörg Schäfer ergänzte Liniennetzplan des Bayreuther Stadtbusnetzes zeigt, dass es an jeder Station der „Bayreuther Stadtbahn“ attraktive Busanschlüsse gibt.

➤ Etwas verwirrend ist der Name „Bayreuth Altstadt“: Dabei handelt es sich nicht um das historische Stadtzentrum, sondern einen mehr oder wenig zufällig so genannten Stadtteil. Der Bahnhof liegt nur 100 Meter von der Johannes-Kepler-Realschule und dem Berufsschulzentrum entfernt, die regelmäßig für große Nachfrage sorgen. Zudem bietet er sich am Südwestrand der geschlossenen Bebauung als Verknüpfungspunkt zu den zahlreich dort verkehrenden Buslinien und als Park+Ride-Platz an. Zwar sind die Züge bis Bayreuth Hbf im Fahrplan nur eine Minute schneller als die Busse – es sind aber seltener Verspätungen zu befürchten, weil sie nicht im Stau stecken bleiben.

➤ Das Fichtelgebirge zieht als Freizeitziel viele Touristen an. Ohne die Reaktivierung des Abschnitts Bayreuth Hbf - Altstadt böten sich „Flügelzüge“ als Alternative an: Wenn man die Triebwagen aus Warmensteinach in Bayreuth an den RE nach Nürnberg kuppelt, käme man in weniger als 2 Stunden ohne Umsteigen vom „Hotelzimmer in Warmensteinach“ ins Herz der Großstadt.

843 (Museumsbahn) Neuenmarkt-Wirsberg - Streitau

25 km der alten *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 828) zwischen Münchberg und Neuenmarkt-Wirsberg würden bei **FiT** nicht mehr regelmäßig befahren. Das Fahrgastpotenzial der Zwischenstationen Stammbach, Falls und Marktschorgast ist für eine RB-Linie zu gering. Da die Bahnhöfe auch ungünstig zur Wohnbebauung liegen, wird die Bevölkerung mit vertakteten Buslinien besser bedient.

Die *Schiefe Ebene* von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast bliebe bei **FiT** natürlich unter Denkmalschutz. Mit zahlreichen Stützmauern, Einschnitten und Steindämmen ist die von 1844 bis 1848 erbaute Rampe eine technische Meisterleistung ihrer Zeit: Sie überwindet südlich der Münchberger Hochfläche mit einer Steigung von bis zu 25 ‰ auf 6,8 Gleiskilometern 157,7 Höhenmeter.

Die Strecke war zu Dampflokzeiten eine Herausforderung für Lokomotiven und Menschen. Zusätzliche Schiebelokomotiven mussten die meisten Züge unterstützen. Diese waren im *Bahnbetriebswerk* (Bw) Neuenmarkt-Wirsberg am Fuß der *Schiefen Ebene* stationiert. Nach Ende des Dampfbetriebs wurde das Bw stillgelegt und sollte abgerissen werden. Engagierte Eisenbahnfreunde verhinderten das und erwarben das Gelände mit Ringlokschuppen und Nebengebäuden. Am 22.7.1977 eröffneten sie das *Deutsche Dampflok-museum* (DDM). Neben der ständigen Ausstellung zahlreicher Lokomotiven veranstaltet es unregelmäßig Dampf-Sonderzüge.



Hans-Jürgen Warg fotografierte am 18.5.13 einen Sonderzug mit zwei Dampfloks der Baureihe 01 auf der Stützmauer in der Mitte der Schiefen Ebene.

Da es bei **FIT** keinen planmäßigen Verkehr mehr auf der *Schiefen Ebene* gäbe, wäre ein regelmäßiger Museumsbetrieb wünschenswert. Zumindest in den Sommermonaten sollten an allen Wochenenden und Feiertagen Züge fahren. Das **DDM** böte sich als Verkehrsunternehmer an. Die RB Lichtenfels - Bayreuth begegnen sich bei Neuenmarkt-Wirsberg und ermöglichen gute Anschlüsse. Daher könnte ein großer Teil der Sonderzugfahrgäste mit planmäßigen Zügen an- und abreisen.

Variante 1 zeigt den einfachen Pendelbetrieb zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast: Dampfbespannte Züge fahren relativ gemächlich und bieten den Fahrgästen bei der Bergfahrt ein 17-minütiges Reiseerlebnis. Bei der Talfahrt sind es 15 Minuten, dazwischen muss die Zuglok jeweils umsetzen.

Variante 2 geht davon aus, dass es zwischen Marktschorgast und dem neuen Bahnhof Streitau an der IC-Strecke Münchberg - Bindlach (→ KBS 840) ein Gleis gibt. Das hätte **FIT** schon in den 1990er Jahren als Verbindung vom Neubauabschnitt Münchberg - Streitau zum Bestandsnetz gebaut. Aber nach Eröffnung des nächsten Bauabschnitts Streitau - Bindlach - Bayreuth vielleicht wieder abgebaut: Als Umleitungsstrecke von Hof und Münchberg nach Kulmbach und Lichtenfels genügt auch eine Verbindungskurve nördlich vom neuen Bahnhof Himmelkron.

9.31	10.31		10.31	11.31	Bamberg (L) 820	9.08	10.08		10.08	11.08
9.52	10.52		10.52	11.52	Lichtenfels 828	10.05	11.05		11.05	12.05
10.33	11.33		11.33	12.33	Neuenmarkt-Wirsberg	10.27	11.27		11.27	12.27
9.08	10.08		10.08	11.08	Nürnberg Hbf (B)	11.52	12.52		12.52	13.52
10.04	11.04		11.04	12.04	Bayreuth Hbf 840	10.56	11.56		11.56	12.56
10.26	11.26		11.26	12.26	Neuenmarkt-Wirsberg	10.34	11.34		11.34	12.34
Variante 1			Variante 2		samstags, sonn- u. feiertags	Variante 1			Variante 2	
10.38	11.38		11.38	12.38	km Neuenmarkt-Wirsberg	10.20	11.20		11.20	12.20
10.55	11.55		11.50	12.50	7,4 Marktschorgast	10.05	11.05		11.10	12.10
an	an		11.56	12.56	11,5 Streitau	ab	ab		11.04	12.04
			12.04	13.04	Streitau 840				10.57	11.57
			12.25	13.25	Hof Hbf				10.35	11.35

(B) In Bayreuth Hbf umsteigen; (L) In Lichtenfels umsteigen

Der Bahnhof Streitau hat vier oder fünf Gleise: Südlich von Gleis 1 liegt der Bahnsteig, an dem die RE Richtung Hof halten. Die Gleise 2 und 3 in der Mitte haben keine Bahnsteige und IC fahren dort bis zu 230 km/h. Nördlich von Gleis 4 liegt wiederum ein Bahnsteig, an dem die RE Richtung Bayreuth halten. Falls es die Verbindung nach Marktschorgast gibt, liegt auf der anderen Seite des Bahnsteigs Gleis 5, an dem die Museumszüge wenden.

Aufgrund der relativ knappen Wendezeit in Streitau würde man bei Variante 2 die Züge wahrscheinlich mit einer Lok an jedem Ende bespannen oder Triebwagen einsetzen. Das erste ist aufwändig und das zweite für viele Eisenbahnfans nicht so interessant. Daher wäre denkbar, beide Varianten abwechselnd anzubieten, zum Beispiel Variante 1 samstags und Variante 2 sonntags. An Feiertagen könnte es dann aufwändigeren Betrieb mit 2 Garnituren geben, die teilweise in Marktschorgast und teilweise in Streitau wenden oder sogar nach Münchberg oder Hof weiter fahren.

Link zur Webseite des *Deutsche Dampflokmuseums*: www.dampflokmuseum.de

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 Durchgangsgleise 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.

Bei **FIT** genügen in der *Normalverkehrszeit* RB im Stundentakt zwischen Bayreuth und Kirchenlaibach, da sie in beiden Bahnhöfen *Integrale Taktknoten* mit optimalen Anschlüssen erreichen. Zudem fahren die Triebwagen als „Flügelzüge“ in knapp 2 Stunden von Bayreuth nach Regensburg durch.

Das Problem liegt südlich von Kirchenlaibach, da die RB schon vor der Minute 30 abfahren müssen, um Weiden rechtzeitig zu erreichen. **FIT** setzt dafür zusätzlich einen Kleinbus ein, der stündlich zwischen Kirchenlaibach (Min.35) und TrabitZ (Min.00) pendelt und die teilweise weitab der Bahnhöfe liegende Wohnbebauung besser erschließt. Pressath und Schwarzenbach liegen bereits in der Oberpfalz und tendieren daher stärker nach Schwandorf und Regensburg. Nach Nürnberg und Hof dauert die Fahrt von dort über Weiden zudem nicht wesentlich länger.

7.33	8.33	9.33	<i>Hof Hbf</i>	9.27	10.27	11.27
7.59	8.59	9.59	<i>Bayreuth Hbf 840</i>	9.01	10.01	11.01
7.08	8.08	9.08	<i>Nürnberg Hbf</i>	9.52	10.52	11.52
7.59	8.59	9.59	<i>Bayreuth Hbf 840</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Bayreuth Hbf	8.56	9.56	10.56
8.06	9.06	10.06	1,1 Bayr.-Dürschnitz	8.53	9.53	10.53
8.09	9.09	10.10	3,8 Bayr.-Eremitage	8.50	9.50	10.50
8.13	9.13	10.14	8,0 Stockau	8.46	9.46	10.46
8.17	9.17	10.18	12,6 Seybothenreuth	8.42	9.42	10.42
8.22	9.22	10.23	18,8 Kirchenlaibach	8.37	9.37	10.37
8.23	9.23	10.24		8.36	9.36	10.36
29/31	29/31	29/31	25,8 Neustadt a. Kulm	29/31	29/31	29/31
8.36	9.36	10.36	31,3 TrabitZ	8.23	9.23	10.23
8.41	9.41	10.41	37,2 Pressath	8.18	9.18	10.18
8.46	9.46	10.46	43,2 Schwarzenbach	8.13	9.13	10.13
8.53	9.53	10.53	53,1 W-Brandweiher	8.06	9.06	10.06
8.58	9.58	10.57	58,1 Weiden	8.02	9.02	10.02
9.00	10.00	11.00	<i>Weiden 850</i>	8.00	9.00	10.00
9.31	10.31	11.31	<i>Schwandorf</i>	7.29	8.29	9.29
10.00	11.00	12.00	<i>Regensburg Hbf</i>	7.00	8.00	9.00

Die neuen und reaktivierten Stationen sind grün hervorgehoben.

► Der Haltepunkt *Eremitage* liegt zwischen den Bayreuther Stadtteilen Sankt Johannis, Colmdorf und Aichig beim *Eremitagepark*. Er wurde am 1.12.1910 mit einem eingeschossigen Holz-Empfangsgebäude eröffnet. 1939 kamen ein kleines Stellwerk und ein Kreuzungsgleis hinzu, beide wurden 1971 zurückgebaut. Seit 1973 halten keine Züge mehr und das Empfangsgebäude wurde abgerissen.

► 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. Das Stadtzentrum von Kemnath (5.500 Einw.) liegt 4,5 km entfernt. Dorthin soll stündlich ein Bus fahren, sodass ein gleichnamiger Bahnhof für die Fahrgäste verwirrender wäre.

845 Nürnberg - Pegnitz - Kirchenlaibach - Marktrechwitz - Eger

Nach nur dreijähriger Bauzeit wurden am 15.7.1877 die 93,2 km von Nürnberg nach Bayreuth eröffnet (→ KBS 840). Am 15.8.1878 folgte der Abzweig von Schnabelwaid nach Marktrechwitz und am 20.11.1879 dessen Verlängerung nach Schirnding an der Grenze zu Böhmen.

Der Weiterbau verzögerte sich wegen Streitigkeiten um die genaue Trassenführung: Bayern wollte nach Franzensbad fahren, da im Gemeinschaftsbahnhof Eger die anfallenden Kosten zwischen den Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen, der *Kaiser Franz-Josephs-Bahn* und der *Buschterader Eisenbahn* nach Anzahl der einmündenden Strecken berechnet wurden. Erst nach der Umstellung der Kostenberechnung auf die Achsenzah der Züge stimmte Bayern dem Bau nach Eger zu. Die letzten 13,1 km ab Schirnding wurden schließlich am 1.11.1883 dem Verkehr übergeben.

Die zunächst eingleisige Strecke wurde 1898 und 1899 zwischen Nürnberg, Schnabelwaid und Marktrechwitz um ein zweites Gleis erweitert. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der in der Tschechoslowakei liegende Streckenabschnitt entschädigungslos an die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) über. Der Fernverkehr nach Sachsen und Tschechien ging durch die neuen Grenzen stark zurück. Nur noch wenige Schnell- und Eilzüge fuhren von Nürnberg über Marktrechwitz nach Hof.

Zur Besserung Anbindung des „Zonenrandgebiets“ entschied sich die *Deutsche Bundesbahn* (DB) Mitte der 1980er Jahre für Dieseltriebwagen mit Neigetechnik nach dem Vorbild des italienischen *Pendolino*. Sie konnten Kurven mit bis zu 30% höherer Geschwindigkeit befahren. 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 und von Nürnberg über Marktrechwitz nach Hof zweistündlich und wurden in Pegnitz „geflügelt“.

Nach der „Wende“ wurde das Angebotskonzept mehrfach geändert (→ KBS 845). Seit 2006 fahren einige Triebwagen mit Neigetechnik von Nürnberg über Marktrechwitz nach Eger. Das Gesamtangebot ist aber wegen mehrerer sich überlagernder Zweistundentakte recht unübersichtlich.

Bei **FIT** fahren RB und IC stündlich nach Eger und sorgen damit für attraktive und leicht verständliche Angebote. Bis Pegnitz sind sie jeweils mit Triebwagen der KBS 840 Richtung Bayreuth zusammengekuppelt. Da der Fahrplan der KBS 840 mehr Fahrzeireserven enthält, haben deren Züge den längeren Aufenthalt von 4 Minuten beim „Flügeln“ in Pegnitz.

RB*)	RB*)	IC	RB*)	RB*)	Zug	RB*)	RB*)	IC	RB*)	RB*)
13.16	13.38	14.08	14.16	14.38	km Nürnberg Hbf	14.22	14.44	14.52	15.22	15.44
13.26	13.48		14.26	14.48	16,8 Lauf (re.d.Pegn.)	14.12	14.34		15.12	15.34
13.33			14.33		27,7 Hersbruck (re.d.P.)		14.27			15.27
13.46	14.06		14.46	15.06	50,7 Neuhaus (Pegnitz)	13.54	14.14		14.54	15.14
13.56	14.16	14.40	14.56	15.16	66,9 Pegnitz	13.44	14.04	14.20	14.44	15.04
14.00	14.18	14.42	15.00	15.18	75,0 Schnabelwaid	13.42	14.00	14.18	14.42	15.00
					93,7 Kirchenlaibach					
14/15	32/33		14/15	32/33	97,5 x Heiden.-Göppm.	26/27	44/45		26/27	44/45
14.18	c1436		15.18	c1536		c1323	13.40		c1423	14.40
14.23	14.40		15.23	15.40	102,4 Immenreuth	13.19	13.36		14.19	14.36
14.30	14.47		15.30	15.47	112,8 Neusorg	13.12	13.29		14.12	14.29
14.37	c1453		15.37	c1553	121,2 x Waldershof	c1306	13.22		c1406	14.22
14.41	14.57	15.09	15.41	15.57	124,2 Marktredwitz	13.03	13.19	13.51	14.03	14.19
an	15.02	15.11	an	16.02		12.58	ab	13.49	13.58	ab
	15.07			16.07	131,2 Seußen	12.52			13.52	
	15.11			16.11	134,9 Arzberg	12.48			13.48	
	15.14			16.14	138,3 Schirnding	12.44			13.44	
	15.18			16.18	142,0 Mühlbach (Pomezi)	12.41			13.41	
	15.22			16.22	147,7 Eger-Stein (Skalka)	12.37			13.37	
	15.26	15.29		16.26	151,4 Eger (Cheb)	12.34		13.31	13.34	

Gesamtverkehre: 893 Nürnberg - Hersbruck (re.d.P.) und 841 Hersbruck (re.d.P.) – Pegnitz

*) Nürnberg - Pegnitz - Kirchenlaibach als RE; **die blauen Züge fahren nur Montag bis Freitag**; c = Zug hält nur an Sonn- und Feiertagen

In Marktredwitz haben die RE im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 direkten Anschluss zu den IR nach Hof und Regensburg und zur RB nach Selb. Und von den IC aus Nürnberg hat man dort direkten Anschluss zu den RB Richtung Weiden.

Montag bis Freitag nachmittags fährt ein zusätzlicher RE Nürnberg - Pegnitz - Bayreuth - Hof (→ KBS 840, blau dargestellt). Bis Pegnitz wird für die große Nachfrage ein zusätzlicher Triebwagen (Tw) angehängt. Statt eine Stunde auf die Rückfahrt zu warten, fährt er nach Kirchenlaibach weiter und bietet gute Anschlüsse nach Pressath (→ KBS 844).

Ab Kirchenlaibach fährt dieser Triebwagen nach Marktredwitz und verdichtet das Angebot so, wie es in der Realität seit Ende 2015 zusätzliche RB von Bayreuth machen. In Immenreuth und Neusorg begegnen sich Züge und bieten gute Voraussetzungen für Busanschlüsse ins Umland. Und in Marktredwitz hat man nach 5 Minuten Anschluss zur RB nach Hof (→ KBS 850).

846 (Hof -) Asch - Selb - Wunsiedel-Holenbrunn - Marktredwitz

Die Bahnverbindung Hof - Selb wird zwar durch die Fahrt über Asch 5 km länger. Da die Züge aber nicht häufiger halten und schneller fahren, brauchen sie wie im realen Fahrplan 39 Minuten. Für diesen Binnenverkehr ergibt sich somit keine Verschlechterung, während alle neuen Anschlüsse in Asch den öffentlichen Nahverkehr attraktiver machen.

Der Südabschnitt Selb - Wunsiedel-Holenbrunn wäre bei „Franken in Takt 2010“ natürlich nicht (wie in der Realität 1986) stillgelegt worden. Schließlich kommt man so eine halbe Stunde schneller von Selb nach Marktredwitz, Nürnberg und Regensburg. Außerdem sorgt diese Verbindung dafür, dass Selb auf der Schiene auch ohne eine Fahrt durch Tschechien erreichbar bleibt.

7.34 7.59	8.34 8.59	9.34 9.59	<i>Eger (Cheb)</i> <i>Asch 852</i>	9.26 9.01	10.26 10.01	11.26 11.01
7.35 7.59	8.35 8.59	9.35 9.59	<i>Hof Hbf</i> <i>Asch 852</i>	9.25 9.01	10.25 10.01	11.25 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Asch (Aš)	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	3,2 Wildenau	8.53	9.53	10.53
8.09	9.09	10.09	5,5 Erkersreuth	8.50	9.50	10.50
8.11	9.11	10.11	6,8 Selb-Plößberg (neu)	8.48	9.48	10.48
8.13	9.13	10.13	7,9 Selb Nord	8.46	9.46	10.46
8.15	9.15	10.15	8,8 Selb	8.44	9.44	10.44
8.17	9.17	10.17	9,9 Selb West	8.42	9.42	11,2
8.20	9.20	10.20	11,7 Unterweißenbach	8.39	9.39	13,0
8.25	9.25	10.25	15,7 Schwarzenhammer	8.34	9.34	17,0
29/31	29/31	29/31	17,7 Hohenm.-Kaiserh.	29/31	29/31	19,0
8.33	9.33	10.33	19,1 Höchst.-Thierstein	8.26	9.26	20,4
8.38	9.38	10.38	23,5 Thiersheim	8.21	9.21	24,8
8.42	9.42	10.42	26,8 Johanneszeche	8.17	9.17	28,1
8.45	9.45	10.45	28,6 Göpfersgrün	8.15	9.15	29,9
49/50	49/50	49/50	31,5 Wuns.-Holenbrunn	10/11	10/11	32,8
8.56	9.56	10.56	38,9 Marktredwitz	8.04	9.04	40,2
9.03 10.25	10.03 11.25	11.03 12.25	<i>Marktredwitz</i> <i>Nürnberg Hbf</i>	9.49 10.52	10.49 11.52	11.49 12.52
9.01 10.28	10.01 11.28	11.01 12.28	<i>Marktredwitz</i> <i>Regensburg Hbf</i>	9.49 10.52	10.49 11.52	11.49 12.52

Zwischen Asch und Wildenau ist eine 1,3 km lange und zwischen Erkersr. und Selb Nord (neben der Krauthaim-Str.) eine 2,3 km lange neue Verbindungsstrecke erforderlich, um zeitaufwändige Fahrtrichtungswechsel zu vermeiden.

Die Dörfer Hohenmühle und Kaiserhammer hatten bis 1986 keine Stationen. Für **FIT** müsste zwischen beiden ein neuer Kreuzungsbahnhof errichtet werden.

In Wunsiedel-Holenbrunn besteht direkter Anschluss zur RB von / nach Hof (ab min 52 und an min 18). Außerdem müsste es gute Busanschlüsse in das Zentrum der Kreisstadt Wunsiedel geben.

847 Asch - Roßbach - Adorf (- Selb)

Für diese Ost-West-Verbindung im südlichen Vogtland würde auf den ersten Blick eigentlich eine Buslinie reichen. Da aber in der Realität (bis auf den grenzüberschreitenden Abschnitt Adorf - Roßbach) noch Züge fahren, gibt es auch bei „Franken in Takt“ Bahnverkehr.

Durch die Neugestaltung der KBS 852 Hof - Asch - Eger wächst zudem auch die Bedeutung der KBS 548, da beide Linien zusammen die schnellste Verbindung von Hof (und dem Hinterland) in die Region bieten:

7.50 7.59	8.50 8.59	9.50 9.59	Klingenthal Zwotental	9.10 9.01	10.10 10.01	11.10 11.01
7.05 7.40 7.59	8.05 8.40 8.59	9.05 9.40 9.59	Zwickau Auerbach (Vogtl.) Zwotental	9.55 9.20 9.01	10.55 10.20 10.01	11.55 11.20 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.31 8.35 8.39 8.44	9.31 9.35 9.39 9.44	10.31 10.35 10.39 10.44	14,9 Adorf (Vogtland) 18,9 Arnsgrün 21,8 Roßbach (Hranice) 25,7 Studanka	8.29 8.24 8.20 8.15	9.29 9.24 9.20 9.15	10.29 10.24 10.20 10.15
 8.52 8.56	 9.52 9.56	 10.52 10.56	29,1 Neuberg (Podhradi) 31,1 Schönbach (Štítary) 33,5 Asch Nord 35,5 Asch (Aš)	 8.07 8.04	 9.07 9.04	 10.07 10.04
9.01 9.25	10.01 10.25	11.01 11.25	Asch (Aš) Hof Hbf 852	7.59 7.35	8.59 8.35	9.59 9.35
9.03 9.15	10.03 10.15	11.03 11.15	Asch (Aš) Selb 853	7.59 7.45	8.59 8.45	9.59 9.45

Zwischen Adorf und Arnsgrün machte die historische Bahnlinie einen weiten Bogen nach Norden und erreichte erst nach 7,1 km Arnsgrün.

FIT sieht stattdessen eine direkte Ausfahrt von Adorf nach Westen vor, die zwar eine große Elsterbrücke erfordert, dafür aber 5 Minuten schneller ist.

848 Hof - Rehau - Asch - Haslau - Eger (Cheb)

Die Bahnstrecke Hof - Eger wurde 1865 als eingleisige Hauptbahn errichtet, und zunächst lief über sie (und die anschließende Strecke Eger - Waldsassen - Wiesau - Schwandorf) der gesamte Verkehr nach Süden Richtung Regensburg und München. Als die Bayerische Staatsbahn 1877 die direkte Strecke von Hof über Marktredwitz nach Regensburg eröffnete, ging das Verkehrsaufkommen zurück. Die Verbindung nach Eger behielt aber große Bedeutung für die Versorgung der Industrie in Hof und dem Umland mit böhmischer Kohle aus dem Falkenauer Becken.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Personenverkehr Hof - Eger eingestellt. Die Personenzüge aus Hof fuhren stattdessen zum Selber Stadtbahnhof, der nicht an der Hauptstrecke liegt. In Tschechien fuhren die Personenzüge vom südlich der Stadt gelegenen Ascher Hbf (seit 1945: Aš) auf der Lokalbahn bis Asch Stadt und teilweise weiter bis Roßbach (Hranice v Čechách). Die von dort nach Adorf in Sachsen weiter führenden Gleise wurden nach 1945 abgebaut.

Güterzüge passierten den „eisernen Vorhang“ zwischen Selb und Asch jedoch weiterhin, da die Porzellanindustrie in Oberfranken auf die Rohstofflieferungen aus Böhmen angewiesen war. Nach der „Wende“ war 1990 Jahren zunächst eine Reaktivierung des Personenverkehrs im Gespräch. Die reale Bahnpolitik sorgte aber dafür, dass das Frachtaufkommen stark zurück ging und 1996 auch noch der Güterverkehr eingestellt wurde. Die Trasse ist zum Glück noch durchgehend vorhanden, und die Wiederinbetriebnahme wird von Lokalpolitikern auf beiden Seiten der Grenze gefordert. Sie könnte daher schon bald Realität werden.

Bei **FIT** wäre der Personenverkehr zwischen Hof und Eger nach der „Wende“ natürlich nicht nur diskutiert, sondern auch reaktiviert worden.

7.08 8.27	8.08 9.27	9.08 10.27	Nürnberg Hbf Hof Hbf 840	10.52 9.33	11.52 10.33	12.52 11.33
8.01 8.31	9.01 9.31	10.01 10.31	Zwickau Hbf Hof Hbf 530	9.59 9.29	10.59 10.29	11.59 11.29
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35 8.40 8.44	9.35 9.40 9.44	10.35 10.40 10.44	km Hof Hbf 5,6 Oberkotzau 10,3 Wurlitz	9.25 9.19 9.15	10.25 10.19 10.15	11.25 11.19 11.15
8.48 8.54 8.59	9.48 9.54 9.59	10.48 10.54 10.59	13,8 Rehau 20,9 Schönwald Nord 26,6 Asch (Aš)	9.11 9.05 9.01	10.11 10.05 10.01	11.11 11.05 11.01
9.01 9.04 9.11	10.01 10.04 10.11	11.01 11.04 11.11	28,4 Asch Süd 37,7 Haslau (neu)	8.59 8.56 8.48	9.59 9.56 9.48	10.59 10.56 10.48
9.15 9.20 9.26	10.15 9.03 10.26	11.15 10.03 11.26	40,3 Rossenr. (Mytinka) 45,6 Franzensbad 52,2 Eger (Cheb)	8.44 8.39 8.34	9.44 9.03 9.34	10.44 10.03 10.34
9.31 9.49	10.31 10.49	11.31 11.49	Eger (Cheb) Marktrewitz	9.31 9.49	10.31 10.49	11.31 11.49

Viele Verbindungen in der Region würden durch den IT-Vollknoten im heutigen „Asch Stadt“ besser. (Der heutige Asch Hbf heißt nebenan „Süd“.)

Die Direktverbindung Rehau - Asch erfordert einen 6,0 km langen Neubauabschnitt ab km 20,4 an der Ausfahrt der Autobahn A9. Und um die Fahrzeit Asch - Eger unter 30 Minuten zu bringen, müssen zwischen Haslau und Franzensbad 5 km neu trassiert werden.

850 Hof - Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg

Bei „Franken in Takt“ wäre Hof - Regensburg nicht in 855 umbenannt worden, sondern hätte die Nummer 850 behalten, die sie 1972 bei der Kursbuchreform bekam. Die hintere 0 betont die Bedeutung, die sie für die Oberpfalz wieder erlangen sollte.

IR		RB	RB	IC	Zug	IC	RB	RB		IC
8.34		8.38		9.34	km Hof Hbf	10.26		11.22		11.26
		8.43			5,6 Oberkotzau			11.17		
		8.48			11,5 Martinlamitz			11.12		
		8.54			18,0 Kirchenlamitz Ost			11.06		
		8.58			23,1 Marktleuthen			11.02		
		9.04	<i>Selb</i>		30,2 Rösau		<i>Selb</i>	10.56		
		9.08	9.50		34,1 Wuns.-Holenbrunn		10.10	10.52		
8.59		9.14	9.56	9.59	41,5 Marktredwitz	10.01	10.04	10.46		11.01
9.01		9.16	an	10.01		9.59	ab	10.44		10.59
		9.23			51,2 Pechbrunn			10.37		
		9.29			59,3 Wiesau (Oberpf)			10.31		
9.18		9.36		10.18	69,7 Reuth (b Erbind.)	9.42		10.24		10.42
		9.42			77,2 Windischeschenb.			10.18		
		9.48	<i>Floß</i>		84,6 Neustadt (W) West		<i>Floß</i>	10.12		
		9.51	10.19		87,3 Altstadt (Waldn)		9.41	10.09		
9.32	RB	9.56	10.24	10.32	92,6 Weiden	9.28	9.36	10.04	RB	10.28
9.34	9.44	10.00	an	10.34		9.26	ab	10.00	10.16	10.26
	9.48				97,7 Rothenstadt [neu]				10.11	
	9.52				101,1 Unterwildenau				10.07	
	9.55				103,5 Luhe				10.04	
	10.00	10.12			109,7 Wernberg			9.48	9.59	
	10.05				116,4 Pfreimd				9.54	
	10.09	10.20			120,4 Nabburg [neu]			9.40	9.50	
	10.14				125,2 Stulln [neu]				9.45	
	10.17				128,3 Schwarzenfeld				9.42	
	10.20				131,3 Irrenlohe				9.39	
9.59	10.25	10.32		10.59	136,6 Schwandorf	9.01		9.28	9.35	10.01
10.01	an	10.34		11.01		8.59		9.26	ab	9.59
10.11		10.44		11.11	152,0 Maxhütte-Haidhof	8.49		9.16		9.49
		10.50			161,1 Regenstau			9.10		
10.25		10.59		11.25	176,2 Regensburg Hbf	8.35		9.01		9.35
10.34		11.03		11.34	<i>Regensburg Hbf</i>	8.26		8.57		9.26
11.09		11.45		12.09	<i>Landshut</i>	7.51		8.15		8.51
11.55		12.35		12.55	<i>München Hbf 930</i>	7.05		7.25		8.05

Gesamtverkehr Schwandorf - Regensburg siehe KBS 857

Die heute wie „aus einem Guss“ wirkende nordostbayerische Hauptstrecke besteht eigentlich aus vielen Teilstücken, die zwischen 1859 und 1882 eröffnet wurden: Als erstes 1859 der Abschnitt 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 österreichischen Kaiserreich. 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 Strecke 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.



Nach dem Motto „ein 4-Stunden-Takt ist besser als nichts“ ist der ALEX in der Bevölkerung recht beliebt. Auch bei „FiT“ wäre es möglich, dass ein privates Bahnunternehmen den IR Hof - Regensburg - München mit besonderen Komfortstandards betreibt. Der Stundentakt und die Anschlüsse in den „Integralen Taktknoten“ wären allerdings unverhandelbar. (ALEX nach Hof in Nabburg am 18.8.08, Foto von Jörg Schäfer)

Die Zielsetzung von *FiT* wäre gewesen, den IR langfristig zu etablieren und weiter zu entwickeln. Statt 150 Meter langer lokbespannter Züge im 2-Stunden-Takt hätte man 1991 nur 50 oder 100 Meter lange Triebwagen stündlich einsetzen sollen. Das hätte der Region mehr Flexibilität gebracht und auch besser zu den Anschlüssen gepasst, die größtenteils schon stündlich bestanden. Mit der Zeit wäre die Nachfrage kontinuierlich gestiegen, und damit wären dann die Züge auch wieder länger geworden.

Die geografischen Gegebenheiten sind eigentlich perfekt für den IR: Hof, Marktredwitz, Weiden, Schwandorf und Regensburg liegen jeweils 40 bis 50 km voneinander entfernt, ein IR ist zwischen den Städten eine knappe halbe Stunde unterwegs und erreicht überall *Integrale Taktknoten* zur Minute 00 oder 30. (Einen weiteren Halt kann man noch einplanen, und den sieht *FiT* in Reuth vor, um dort für eine Buslinie gute Zuganschlüsse in beiden Richtungen anzubieten.)

Die standardmäßige Ergänzung wären stündliche RB, die in Hof kurz nach dem IR zur Minute 38 abfahren und Regensburg kurz vor dem nächsten IR zur Minute 20 erreichen. Das hätte aber für viele kleinere Orte lange Reisezeiten zur Folge, und in Schwandorf gäbe es nur mäßige Anschlüsse zu den RE nach Nürnberg und Cham, die jeweils zur Minute 30 ankommen und abfahren (→ KBS 860).

Bei „Franken in Takt“ werden daher die RB aus Hof in Weiden mit den RB aus Bayreuth (→ KBS 844) zusammen gekuppelt, um mit wenigen Stopps als RE nach Regensburg weiter zu fahren. Die Unterwegshalte werden von einer zusätzlichen RB bedient, die schon 15 Minuten früher abfährt und dadurch den *Integrale Taktknoten* zur Minute 30 in Schwandorf erreicht. Das Angebot zwischen Schwandorf und Regensburg wird bei der KBS 858 detailliert dargestellt.

851 Wiesau - Mitterteich - Waldsassen

Die 26,5 km lange eingleisige Strecke Wiesau - Waldsassen - Eger wurde 1864/65 als Teil der Hauptbahn Regensburg - Eger - Hof errichtet (→ KBS 850). Zwar verlor sie schon 1882 erheblich an Bedeutung, als die Verbindung Wiesau - Marktredwitz in Betrieb ging. Dennoch verkehrten noch bis zum Ersten Weltkrieg Schnellzüge über Waldsassen.

Erst die Gründung der Tschechoslowakei führte ab 1919 zu einer stärkeren Betonung der Grenze, die östlich von Waldsassen kurz vor Schloppenhof bei km 20 verlief. Das änderte sich wieder nach der Angliederung des Sudetenlandes an Deutschland im Jahre 1938 und die Strecke sah unter anderem einen „Inlands-schnellzug“ München - Karlsbad.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Strecke an der Grenze dauerhaft unterbrochen, und auf beiden Seiten fand nur noch Pendelbetrieb statt. 1967 stellten die Tschechoslowaken den Zugverkehr Cheb - Slapany in ihrem dünn besiedelten Grenzgebiet ein. Auf deutscher Seite lagen die großen Städte, und zeitweise war der Betrieb mit mehr als zehn Zugpaaren täglich recht umfangreich. Ab 1972 wurde der Personenverkehr aber immer weiter eingeschränkt und 1986 schließlich eingestellt. Das hätte „Franken in Takt“ verhindern können, denn je 7.000 Ein-

wohner in Mitterteich und Waldsassen sowie gute Anschlüsse in Wiesau mobilisieren das nötige Fahrgastpotenzial für den RB-Studentakt. Zumal die Bahnhöfe günstig zur Wohnbebauung liegen und neue Bedarfshaltepunkte die Nachfrage weiter steigern können.

8.16 8.29	9.16 9.29	10.16 10.29	Marktrechwitz Wiesau 850	8.44 8.31	9.44 9.31	10.44 10.31
8.04 8.31	9.04 9.31	10.04 10.31	Weiden Wiesau 850	8.56 8.29	9.56 9.29	10.56 10.29
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35 8.40 8.43 8.45	9.35 9.40 9.43 9.45	10.35 10.40 10.43 10.45	km Wiesau 4,5 x Mittert.-Birkigt 5,9 Mitterteich Bf 6,8 x Mitterteich Nord	8.25 8.19 8.16 8.14	9.25 9.19 9.16 9.14	10.25 10.19 10.16 10.14
8.49 8.52 8.55	9.49 9.52 9.55	10.49 10.52 10.55	10,3 Steinmühle 13,0 x Kondrau 14,3 Waldsassen	8.10 8.07 8.05	9.10 9.07 9.05	10.10 10.07 10.05

852 Wiesau - Tirschenreuth - Bärnau

Tirschenreuth ist Sitz des gleichnamigen Landkreises und mit 9.000 Einwohnern größer als Mitterteich und Waldsassen. Tirschenreuth ist aber leider auch die einzige größere Stadt an der KBS 853, und so stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr südlich davon wegen geringer Nachfrage schon 1975 ein. 1989 endeten dann auch die Zugfahrten zur Kreisstadt.

Das Reststück Wiesau - Tirschenreuth ist 11,0 km lang und hat keine Zwischenstation. Personenzüge wären auch bei „Franken in Takt“ wenig effektiv und für die Orte südlich davon mit zusätzlichen Umsteigezwängen verbunden. Für die Re-

gion sind daher vertaktete Buslinien besser. Einzelne Fahrten der Linie nach Bärnau können 20 km über die tschechische Grenze nach Tachau verlängert werden, wo Züge nach Marienbad und Taus abfahren.

8.16 8.29	9.16 9.29	10.16 10.29	Marktrechwitz Wiesau 850	8.44 8.31	9.44 9.31	10.44 10.31
8.04 8.31	9.04 9.31	10.04 10.31	Weiden Wiesau 850	8.56 8.29	9.56 9.29	10.56 10.29
			Buslinie			
8.35 8.44 8.58 9.05 9.15	9.35 9.44 9.58 10.05 10.15	10.35 10.44 10.58 11.05 11.15	km Wiesau Falkenberg 15 Tirschenreuth 20 Schwarzenbach 26 Bärnau	8.25 8.15 8.01 7.54 7.45	9.25 9.15 9.01 8.54 8.45	10.25 10.15 10.01 9.54 9.45

854 Weiden - Neustadt /Waldnaab - Floß

Nachdem in den Jahren 1863/64 die Nord-Süd-Strecke von Hof nach Regensburg eröffnet worden war, musste auch der Landstrich östlich davon bis zur böhmischen Grenze erschlossen werden. Zwischen 1886 und 1908 entstand mit 49,8 km die längste Lokalbahnstrecke der ganzen Oberpfalz von Neustadt an der Waldnaab über Floß und Vohenstrauß nach Eslarn.

Wie überall ging die Nachfrage ab den 1960er Jahren stetig zurück. Ganz wesentlich trug dazu der Ausbau der Bundesstraße B85 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 Bundesstraße 8 in 20 bis 30 Minuten schaffte. Die Bahnlinie wurde denn auch genauso etappenweise stillgelegt wie sie erbaut worden war: Ab 1975 fuhren die Personenzüge nur noch bis Vohenstrauß, ab 1982 nur noch bis Floß und 1992 entfielen sie ganz.

Zumindest diesen letzten Schritt hätte **FIT** vermieden: Durch Züge im Stundentakt und die zusätzlichen Stationen Neustadt-Bergmühle, Störnstein West und Floß Süd wären Fahrgastzahlen auf dem Niveau vieler anderer Bahnlinien erreicht worden, die heute noch in Betrieb sind.

7.34 8.32	8.34 9.32	9.34 10.32	Hof Hbf Weiden 850	9.26 8.28	10.26 9.28	11.26 10.28
7.35 8.26	8.35 9.26	9.35 10.26	Regensburg Hbf Weiden 850	9.25 8.34	10.25 9.34	11.25 10.34
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.36	9.36	10.36	km Weiden	8.24	9.24	10.24
8.41	9.41	10.41	5,3 Altenstadt	8.19	9.19	10.19
8.43	9.43	10.43	7,1 Neustadt-St.Felix	8.16	9.16	10.16
8.45	9.45	10.45	8,4 Neust.-Bergmühle	8.14	9.14	10.14
8.47	9.47	10.47	9,5 Störnstein West	8.12	9.12	10.12
8.49	9.49	10.49	10,7 Störnstein Bf	8.10	9.10	10.10
8.53	9.53	10.53	13,8 Gailertsreuth	8.06	9.06	10.06
8.56	9.56	10.56	16,0 Floß Bahnhof	8.04	9.04	10.04
8.58	9.58	10.58	16,8 Floß Süd	8.02	9.02	10.02
9.02 9.26	10.02 10.26	11.02 11.26	Floß Süd  Vohenstrauß	7.58 7.34	8.58 8.34	9.58 9.34

Für den zentrumsnahen Haltepunkt „Floß Süd“ hätte die bis 1992 von Personenzügen befahrene Strecke um 800 Meter verlängert werden müssen. Davon wurden bis 1996 noch 600 Meter von Güterzügen befahren, sodass nur 200 Meter neben der Kettelerstraße neu zu bauen gewesen wären.

Die in der Realität am 22.5.93 erfolgte Reaktivierung von 600 Metern Gleis vom alten Bahnhof Neustadt zu einem neuen Haltepunkt Neustadt-St.Felix hätte sich bei „Franken in Takt“ natürlich erübrigt.

855 (Nürnberg -) Neukirchen - Vilseck - Weiden

Die *Königlich Privilegierte Gesellschaft der Ostbahnen* erbaute die 48,7 km lange Nebenbahn von Neukirchen (an der Hauptstrecke Nürnberg - Schwandorf) nach Ullersricht (a.d.Hauptstrecke Hof - Schwandorf) von 1873 bis 1875. Fast 100 Jahre erfüllte sie die Bedürfnisse der Region mit guten Anschlüssen zu den genannten Strecken.

Bemerkenswert ist die Hochstufung zur eingleisigen Hauptbahn am 30.9.1973 nach der Modernisierung der Gleise und Signalanlagen. Die Bahnhöfe Großalbershof, Freihung, Röthenbach und Weiherhammer bekamen Drucktastenstellwerke und einige kleinere Stationen wurden aufgelassen. Die zulässige Geschwindigkeit wurde von 60 auf 120 km/h erhöht.

Ab 23.5.93 wurde das Angebot durch den Einsatz der Neigetechnik-Triebwagen Baureihe 610 („Pendolino“) nochmals nachhaltig verbessert: Die zunächst als Regional-Schnell-Bahnen (RSB) bezeichneten Zügen fuhr 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 werden die Züge als Regional-Express (RE) bezeichnet und seit 2002 fahren sie im Stundentakt.

7.50	8.50	9.50	<i>Nürnberg Hbf 860</i>	9.10	10.10	11.10
8.05	9.05	10.05	<i>Hersbruck re.d.P.</i>	8.55	9.55	10.55
8.17	9.17	10.17	<i>Neukirchen b.S-R.</i>	8.43	9.43	10.43
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.17	9.17	10.17	km Neukirchen b.S-R.	8.43	9.43	10.43
			14,4 Schönwind			
29/31	29/31	29/31	20,0 Vilseck	29/31	29/31	29/31
8.38	9.38	10.38	29,5 Freihung	8.22	9.22	10.22
			37,1 Röthenbach (Opf)			
8.46	9.46	10.46	42,1 Weiherhammer	8.14	9.14	10.14
8.49	9.49	10.49	44,9 Etzenricht	8.11	9.11	10.11
8.55	9.55	10.55	51,5 Weiden	8.05	9.05	10.05
9.04	10.04	11.04	<i>Weiden 850</i>	7.56	8.56	9.56
9.44	10.44	11.44	<i>Marktredwitz</i>	7.48	8.48	9.48

FiT befährt die KBS 855 wie in der Realität stündlich mit Neigegetechnik-RE. Sie werden aber von Nürnberg nicht bis Hersbruck oder Neukirchen mit anderen Linien zusammengekuppelt, weil es das Fahrplangefüge nicht erlaubt.

In Weiden gibt es im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 Anschlüsse zu RB in allen Richtungen. Die RE enden daher dort.

857 Regensburg - Maxhütte - Burglengenfeld / Schwandorf

In der Realität halten die Züge zwischen Regensburg und Schwandorf nur noch in Regenstauf und Maxhütte-Haidhof, obwohl die Gleise an vielen großen Orten vorbeiführen. Bei **FIT** kämen 5 Stationen dazu, die tagsüber im ungefähren Halbstundentakt bedient werden. [\[Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag\]](#)

Zug	IR	RB	RB	RE	RB	IR	RB	RB	RE	RB	IR
km Regensburg Hbf	13.35	13.42	13.47	14.01	14.20	14.35	14.42	14.47	15.01	15.20	15.35
2,3 Reg.,Liebigstr.		13.45	13.50		14.23		14.45	14.50		15.23	
5,1 Reg.-Harthof		13.48	13.53		14.26		14.48	14.53		15.26	
7,6 Reg.-Haslbach		<i>Cham</i>	13.57		14.30		<i>Cham</i>	14.57		15.30	
11,4 Regendorf			14.01		14.34			15.01		15.34	
15,1 Regenstauf			14.05	14.10	14.38			15.05	15.10	15.38	
20,0 Ponholz [neu]			14.09		14.42			15.09		15.42	
	13.49		14.13	14.16	14.46	14.49		15.13	15.16	15.46	15.49
24,2 Maxh.-Haidhof	13.50		14.14	14.17	14.47	14.50		15.14	15.17	15.47	15.50
> Teublitz	>		14.17	>	14.50	>		15.17	>	15.50	>
< Saltendorf	<		14.19	<	14.52	<		15.19	<	15.52	<
< Burglengenf. Ost	<		14.22	<	14.55	<		15.22	<	15.55	<
> Burglengenfeld	>		14.24	>	14.57	>		15.24	>	15.57	>
33,1 Klardorf			<i>an</i>		<i>an</i>			<i>an</i>		<i>an</i>	
39,6 Schwandorf	13.59			14.26		14.59			15.26		15.59
<i>Schwandorf</i>	14.01			14.28	14.31	15.01			15.28	15.31	16.01
<i>Weiden 850</i>	14.24			14.56	>	15.24			15.56	>	16.24
<i>Amberg 860</i>					14.45					15.45	
<i>Amberg 860</i>		8.15					9.15				
<i>Weiden 850</i>	12.36	>	13.04			13.36	>	14.04			14.36
<i>Schwandorf</i>	12.59	8.29	13.32			13.59	9.29	14.32			14.59
Zug	IR	RB	RE	RB	RB	IR	RB	RE	RB	RB	IR
Schwandorf	13.01		13.34			14.01		14.34			15.01
Klardorf		ab		ab			ab		ab		
km Burglengenfeld	>	13.03	>	13.36		>	14.03	>	14.36		>
1,3 Burglengenf. Ost	<	13.05	<	13.38		<	14.05	<	14.38		<
2,7 Saltendorf	<	13.07	<	13.40		<	14.07	<	14.40		<
3,7 Teublitz	>	13.09	>	13.42		>	14.09	>	14.42		>
	13.10	13.13	13.43	13.46		14.10	14.13	14.43	14.46		15.10
6,9 Maxh.-Haidhof	13.11	13.14	13.44	13.47		14.11	14.14	14.44	14.47		15.11
11,1 Ponholz [neu]		13.18		13.51			14.18		14.51		
16,0 Regenstauf		13.22	13.50	13.55			14.22	14.50	14.55		
19,7 Regendorf		13.26		13.59			14.26		14.59		
23,5 Reg.-Haslbach		13.30		14.03	<i>Cham</i>		14.30		15.03	<i>Cham</i>	
26,0 Reg.-Harthof		13.33		14.06	14.11		14.33		15.06	15.11	
28,8 Reg.,Liebigstr.		13.36		14.09	14.14		14.36		15.09	15.14	
31,1 Regensburg Hbf	13.25	13.40	13.59	14.13	14.18	14.25	14.40	14.59	15.13	15.18	15.25

Nördlich von Maxhütte-Haidhof nimmt die Siedlungsdichte deutlich ab, daher reichen stündliche RB. Jede zweite RBs biegt auf die 6,9 km kurze Zweigstrecke nach Burglengenfeld ab. Auf ihr fahren zwar seit 1968 keine Personenzüge mehr, Güterzüge bedienen aber immer noch das Zementwerk an der Endstation. Früher gab es nur eine Zwischenstation für Teublitz, **FiT** würde die 20.000 Einwohner am Siedlungsband mit vier Station erschließen.

Zwischen Regenstauf und Maxhütte-Haidhof umfährt die Hauptstrecke einen Hügel in einer großen Schleife. Das kostet viel Zeit und würde bei **FiT** durch einen 4,5 km langen Neubaubauabschnitt verbessert, der den Abschnitt um 3 km verkürzt. In der Mitte der neuen Trasse liegt der neue Haltepunkt Ponholz.



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.

858 Regensburg - Nittenau - Cham - Furth im Wald (- Prag)

Das Projekt „Donau-Moldau-Bahn“ München - Regensburg - Cham - Pilsen - Prag wird seit 1995 immer wieder mehr oder weniger glaubwürdig diskutiert. Bei „Franken in Takt“ wäre diese wichtige neue Achse für die Oberpfalz natürlich bis 2010 realisiert worden. Eine detaillierte Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2004 verspricht der strukturschwachen Region zwischen Regensburg und Pilsen vielfältige positive Auswirkungen durch die neue Bahnverbindung.

Bis zum alten Bahnhof Regensburg-Wutzlhofen in km 7,5 wird die Hauptstrecke nach Schwandorf (KBS 850) mitbenutzt und dann bis km 9 die Trasse der 1984

stillgelegten Nebenbahn nach Falkenstein. Diese verlief zwar noch bis Hauzendorf in Sichtweite der neuen Bahnlinie, war aber so kurvenreich, dass die Zielgeschwindigkeit 160 bis 200 km/h dort nicht erreicht werden könnte. Die 36 km lange Neubaustrecke nach Roding liegt daher weitestgehend neben der Bundesstraße B 16, die in den 1990er Jahren großzügig neu trassiert wurde.

Die Strecke ist grundsätzlich eingleisig, erhält aber für einen flüssigen Betriebsablauf zwischen Bernhaldswald und Hauzendorf, Roding und Cham und bei Weiding insgesamt 20 km lange zweigleisige Begegnungsabschnitte. Im Grenzbereich sieht auch die Machbarkeitsstudie von 2004 einen 8 km langen Neubaub Abschnitt vor, um 5 km abzukürzen und den Geschwindigkeitseinbruch durch die Serpentinenkurven zu vermeiden.

Furth im Wald - Taus (Domasl.)	Bestand		neu	
	deutsch	tschech.	deutsch	tschech.
Streckenlänge	6,7	16,0	4,5	13,2
davon Tunnel	0,1	-	-	2,5

IR	RB	RE	IR	RB	Zug	IR	RE	RB	IR	RE
8.33	8.42		9.33	9.42	km Regensburg Hbf	9.27		10.18	10.27	
	8.45			9.45	2,3 Reg.,Liebigstr.			10.15		
	8.48			9.48	5,1 Reg.-Harthof			10.11		
	8.53			9.53	12,0 Wenzelbach			10.06		
	8.58			9.58	16,5 Bernhaldswald			10.02		
	9.02			10.02	20,5 Hauzendorf			9.58		
	9.06			10.06	24,5 Wulkersdorf			9.54		
8.48	9.10		9.48	10.10	28,0 Nittenau	9.12		9.50	10.12	
8.49	9.13		9.49	10.13		9.11	9.47		10.11	
	9.18	<i>Schwandorf</i>		10.18	35,5 Walderbach		<i>Schwandorf</i>	9.41		<i>Schwandorf</i>
	9.24			10.24	42,2 Mitterkreith			9.36		
[57]	9.27	9.52	[57]	10.27	45,1 Roding	[03]	9.07	9.32	[03]	10.07
	9.31			10.31	47,9 Pösing			9.29		
	9.36			10.36	54,0 Cham-Laibling			9.24		
9.03	9.39	10.00	10.03	10.39	56,4 Cham	8.57	9.00	9.21	9.57	10.00
9.05	9.40	10.07	10.05	10.40		8.55	8.53	9.20	9.55	9.53
		10.10			58,7 Cham-Altenstadt		8.49			9.49
	9.45	<i>Kötz.</i>		10.45	62,6 Kothmaißling		<i>Kötz.</i>	9.15		<i>Kötz.</i>
[11]	9.49		[11]	10.49	66,5 Weiding	[49]		9.11	[49]	
	9.53			10.53	70,0 Arnschwang			9.07		
9.16	9.57		10.16	10.57	74,9 Furth im Wald	8.44		9.03	9.44	
9.18			10.18		<i>Furth im Wald</i>	8.42			9.42	
29/31			29/31		<i>Taus (Domazlice)</i>	29/31			29/31	
10.13			11.13		<i>Pilsen (Plzen)</i>	7.47			8.47	
11.25			12.25		<i>Prag (Praha)</i>	6.35			7.35	

860 (Nürnberg -) Hersbruck - Amberg - Schwandorf - Furth i.W.

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 Trasse ging erst 1873 in Betrieb (→ KBS 870).

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 sieben abzweigende Nebenbahnen: Von Amberg nach Schnaittenbach, Lauterhofen und Schmidmühlen, von Bodenwöhr Nord nach Rötz und Nittenau und von Cham nach Lam und Waldmünchen. (Seit 1976 gibt es nur noch auf den beiden Chamer Strecken Personenverkehr.)

Für das stetig wachsende Verkehrsaufkommen bekam der Abschnitt Nürnberg - Schwandorf bis 1912 ein zweites Streckengleis. Dieses wurde jedoch wegen akutem Schienenmangel im Zweiten Weltkrieg von Nürnberg-Mögeldorf bis Hersbruck und von Amberg bis Irrenlohe (Abzweigbahnhof 4 km vor Schwandorf) wieder abgebaut.

1983 verlegte die *Deutsche Bundesbahn* für die erste Nürnberger S-Bahn-Linie nach Lauf (links der Pegnitz) das zweite Gleis erneut und richtete auf den 17 km elektrischen Betrieb ein. 2010 wurden weitere 10 km zweigleisig ausgebaut und 20 km elektrifiziert, um die S1 nach Hartmannshof zu verlängern. Östlich davon gibt es bis heute keinen Fahrdrat, und von Amberg bis Furth im Wald 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.

Zwischen Schwandorf und Furth im Wald fährt seit 2001 die *Regentalbahn* unter dem Markennamen *Oberpfalzbahn* mit RegioShuttle-Triebwagen im Stundentakt. Hinzu kommen je nach Wochentag 4 bis 6 RE-Zugpaare von Nürnberg oder München nach Furth im Wald, Pilsen oder Prag.

FIT hätte die KBS 860 schon bis 2010 als Zulaufstrecke zur *Donau-Moldau-Bahn* (→ KBS 858) durchgehend elektrifiziert und nachhaltig ausgebaut: Zielfahrzeit Nürnberg - Cham sind 85 Minuten, um an beiden Stationen *Integrale Taktknoten* zu erreichen. Zwischen Hartmannshof und Neukirchen bekommt nicht die kurvenreiche Bestandsstrecke eine Oberleitung, sondern ein 4,3 km langer Neubauabschnitt (mit 3,2 km Tunnel) verkürzt die Fahrstrecke um 2,7 km. Die neue Steigung von 15 ‰ ist für moderne Lokomotiven und Triebwagen kein Problem. Da es keine engen Kurven mehr gäbe, können die Züge 160 km/h fahren und kommen 3 bis 5 Minuten schneller voran.



Östlich von Schwandorf erfordert die *Donau-Moldau-Bahn* den zweigleisigen Ausbau von Roding bis Cham, damit sich die *InterRegios* ohne Zeitverlust begegnen können (→ KBS 858).

Der Basisfahrplan von **FIT** ähnelt zwischen Neunkirchen und Schwandorf mit einem stündlichen RE der Realität: Er kann nur in Sulzbach-Rosenberg und Amberg halten und muss mit Neigetechnik möglichst oft an die Grenze von 160 km/h heranfahren, um die *Integralen Taktknoten* in Neunkirchen und Schwandorf in 28 Minuten zu verbinden.

Während man aber in der Realität westlich und östlich davon nur recht langsam vorankommt, gibt der RE bei **FIT** auch dort „kräftig Gas“, um attraktive Anschlüsse zu erreichen. In der Realität muss man bei der fast zweistündigen Reise von

Nürnberg Hbf 895	12.35	12.44	13.22	13.35	13.44	14.22	14.35	14.44	15.22	15.35
Lauf (links d.Pegnitz)	>	>	13.34	>	>	14.34	>	>	15.34	>
Lauf (rechts d.Pegn.)		12.55	>		13.55	>		14.55	>	
Hersbruck (re.d.P.)	12.52	13.06	<	13.52	14.06	<		15.06	<	
Zug	RE	RE*)	RB	RE	RE*)	RB	RE	RE*)	RB	RE
km Hersbruck (li.d.P.)			13.42			14.42			15.42	
2,5 Happurg			13.45			14.45			15.45	
5,8 Pommelsbrunn			13.48			14.48			15.48	
9,0 Hartmannshof			13.51			14.51			15.51	
14,8 Neukirchen b.S-R.	13.00	13.15	13.56	14.00	14.15	14.56	15.00	15.15	15.56	16.00
24,9 Sulzbach-Rosenb.	13.01	13.19	an	14.01	14.19	an	15.01	15.19	an	16.01
36,8 Amberg	13.07	13.26		14.07	14.26		15.07	15.26		16.07
40,9 Gärmersdorf [neu]	13.14	13.34		14.14	14.34		15.14	15.34		16.14
63,3 Schwandorf	13.15	13.36		14.15	14.36		15.15	15.36		16.15
		40/44		[18]	40/44			40/44		[18]
	13.29	13.56		14.29	14.56		15.29	15.56		16.29
Schwandorf 857	13.34	14.01		14.34	15.01		15.34	16.01		16.34
Regensburg Hbf	13.59	14.25		14.59	15.25		15.59	16.25		16.59
km Schwandorf	13.31	14.04	14.05	14.31	15.04	15.05	15.31	16.04	16.05	16.31
> Wackersdorf	>	>	14.13	>	>	15.13	>	>	16.13	>
< Altenschwand	<	<	14.24	<	<	15.24	<	<	16.24	<
> Bodenwöhr Mitte	>	>	14.32	>	>	15.32	>	>	16.32	>
20,1 Bod.-Blechhammer	13.42	16/19	14.37	14.42	16/19	15.37	15.42	16/19	16.37	16.42
> Nittenau	>	>	an	>	>	an	>	>	an	>
36,4 Roding	13.52	29/30		14.52	29/30		15.52	29/30		16.52
39,2 Pösing		14.33			15.33			16.33		
46,3 Ch-Loibling [neu]		14.38			15.38			16.38		
48,7 Cham	14.00	14.41		15.00	15.41		16.00	16.41		17.00
Cham 858	14.05	14.42		15.05	15.42			Taus		
Furth im Wald	14.16	14.59		15.16	15.59			16.59		
Pilsen (Pizen)	15.13	Taus		16.13	Taus			Taus		
Prag (Praha)	16.25			17.25						

*) Der *Flügelzug* Neukirchen - Schwandorf - Roding - Taus fährt nur Montag bis Freitag an Werktagen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fährt die RB von Regensburg (ab Minute 42) über Roding (Min.27) weiter nach Furth im Wald (an Min.56), siehe KBS 858.

Nürnberg nach Cham meistens in Schwandorf umsteigen, *FiT* verbindet beide Städte stündlich nonstop in 86 Minuten. [Das wird auch durch die Verknüpfung mit dem IR München - Prag in Cham statt Regensburg möglich, → KBS 858.]

➤ Der RE kann als *Flügelzug* nach Prag weiter fahren, indem er in Cham an den IR aus München gekuppelt wird. Um der geringeren Nachfrage über die Grenze gerecht zu werden, sollte dafür ein Teil des IR stehen bleiben. Man bräuchte daher stündlich drei 50 Meter lange Triebwagen, die allesamt mit deutschem und tschechischem Bahnstrom fahren können und IR-Komfortansprüchen gerecht

<i>Prag (Praha)</i>	10.35			11.35			12.35		13.35	
<i>Pilsen (Plzen)</i>	11.47		<i>Taus</i>	12.47		<i>Taus</i>	13.47		<i>Taus</i>	14.47
<i>Furth im Wald</i>	12.44		13.01	13.44		14.01	14.44		15.01	15.44
<i>Cham CD</i>	12.55		13.17	13.55		14.17	14.55		15.17	15.55
Zug	RE		RB *)	RE		RB *)	RE		RB *)	RE
km Cham	13.00		13.18	14.00		14.18	15.00		15.18	16.00
2,4 Ch-Loibling [neu]			13.21			14.21			15.21	
9,5 Pösing			13.26			14.26			15.26	
12,3 Roding	13.08	ab	29/30	14.08	ab	29/30	15.08	ab	29/30	16.08
28,6 Bod.-Blechhammer	13.18	13.23	41/44	14.18	14.23	16/19	15.18	15.23	16/19	16.18
> Bodenwöhr Mitte		13.27			14.27			15.27		
< Altenschwand		13.35			14.35			15.35		
> Wackersdorf		13.46			14.46			15.46		
48,7 Schwandorf	13.29	13.55	14.56	14.29	14.55	15.56	15.29	15.55	16.56	16.29
<i>Regensburg Hbf</i>	13.01	an	13.35	14.01	an	14.35	15.01	an	15.35	16.01
<i>Schwandorf 857</i>	13.26		13.59	14.26		14.59	15.26		15.59	16.26
km Schwandorf	13.31		14.04	14.31		15.04	15.31		16.04	16.31
22,4 Gärmersdorf [neu]			16/20	[42]		16/20			16/20	[42]
	13.45	RB	14.24	14.45	RB	15.24	15.45	RB	16.24	16.45
26,5 Amberg	13.46		14.26	14.46		15.26	15.46		16.26	16.46
38,4 Sulzbach-Rosenb.	13.53		14.34	14.53		15.34	15.53		16.34	16.53
	14.00	ab	14.41	15.00	ab	15.41	16.00	ab	16.41	17.00
48,5 Neukirchen b.S.-R.	14.01	14.05	14.45	15.01	15.05	15.45	16.01	16.05	16.45	17.01
54,3 Hartmannshof		14.10			15.10			16.10		
57,5 Pommelsbrunn		14.13			15.13			16.13		
60,8 Happurg		14.16			15.16			16.16		
63,3 Hersbruck (links d.P)		14.19			15.19			16.19		
<i>Hersbruck (re.d.P.)</i>		<	14.54		<	15.54		<	16.54	
<i>Lauf (rechts d.Pegn.)</i>		>	15.05		>	16.05		>	17.05	
<i>Lauf (links d.Pegnitz)</i>	>	14.27	>	>	15.27	>	>	16.27	>	>
<i>Nürnberg Hbf 895</i>	14.26	14.40	15.16	15.26	15.40	16.16	16.26	16.40	17.16	17.26

werden. Effektiver ist, wenn der (50 Meter lange) RE aus Nürnberg in Cham endet und am gleichen Bahnsteig gegenüber der (100 Meter lange) IR von München nach Prag hält. Die RE-Triebwagen haben dann bis zur Rückfahrt 60 Minuten Zeit – derweil müssen sie von Gleis 5 auf Gleis 2 umsetzen, wobei sie zwischendurch auf einem Nebengleis gereinigt werden können.

In Zeiten stärkerer Nachfrage verdichten **zusätzliche stündliche Züge** das Angebot: Ein *Flügelzug* kommt gemeinsam mit dem RE nach Weiden von Nürnberg nach Neukirchen (→ KBS 855). Nach dem Abkuppeln fährt er als RE weiter nach Schwandorf, wo er im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 optimale Anschlüsse erreicht. Ein kürzerer Triebwagen beginnt als RB in Schwandorf, bietet in Roding einen *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 und fährt über Cham und Furth i.W. in Abstimmung mit dem tschechischen Aufgabenträger zum Knotenbahnhof Taus.

- In Zeiten stärkerer Nachfrage begegnen sich RE im eingleisigen Abschnitt zwischen Amberg und Schwandorf. Der Fahrplan enthält als Minimallösung einen neuen Kreuzungsbahnhof bei Gärmersdorf (4,1 km südöstlich von Amberg), in dem nur der blaue RE hält und 4 Minuten wartet. 2,5 km weiter östlich gibt es bereits den Betriebsbahnhof Hiltersdorf. Der zweigleisige Ausbau dazwischen bringt 2 bis 3 Minuten und zwei Gleise von Amberg bis Hiltersdorf 4 bis 5 Minuten zusätzliche Pufferzeit zum Abbau von Verspätungen. In Absprache mit der Region wäre sogar ein Neubauabschnitt denkbar, um den großen Bogen bei Gärmersdorf abzuschneiden: Lohn könnte ein neuer Bahnhof bei Kümmersbruck (10.000 Einwohner) sein, der auch Montag bis Freitag vormittags und am Wochenende von den RE bedient wird.

Schade wäre bei **FIT**, dass Etzelwang und Neubäu (km 29,6 ab Schwandorf) ihre Bahnstation verlieren. Sie bekommen stattdessen natürlich regelmäßige Buslinien. Zwischen Hartmannshof und Neukirchen pendelt zum Beispiel ganztägig ein Kleinbus, der auch in Oed, Lehenhammer und Lehendorf hält.



*In Cham treffen sich bei **FIT** stündlich von der Minute 53 bis 07 Züge aus und in fünf Richtungen. Dafür braucht der Bahnhof zwei 200 Meter lange Inselbahnsteige. Wegen unterschiedlicher Anforderungen an die Fahrzeuggestaltung und die Kapazitäten wenden drei Züge in Cham. Nur der InterRegio München - Regensburg - Pilsen - Prag fährt durch. Sechs Halteplätze an den vier Bahnsteigkanten sorgen für kurze Fußwege bei den zahlreichen Umsteigebeziehungen. (Das Foto mit Blick nach Westen schoss Jörg Schäfer am 24.2.05.)*

861 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 Bezirkssatdt, die später zur Bahnbuslinie Amberg - Neumarkt ausgebaut wurde. Der Schienenpersonenverkehr wurde daher schon 1962 eingestellt, und der Güterverkehr folgte 10 Jahre später. Die Gleise wurden anschließend abgebaut, und ein Großteil der Trasse dient heute dem *Schweppermann-Radweg*.

7.35 8.15	8.35 9.15	9.35 10.15	Nürnberg Hbf Amberg 860	10.25 9.45	11.25 10.45	12.25 11.45
			Bus			
8.19	9.19	10.19	km Amberg Bf	9.40	10.40	11.40
8.23	9.23	10.23	2 Amberg West	9.36	10.36	11.36
8.34	9.34	10.34	10 Ursensollen	9.25	10.25	11.25
8.40	9.40	10.40	14 Giggelsberg	9.19	10.19	11.19
8.47	9.47	10.47	19 Kastl	9.11	10.11	11.11
8.57	9.57	10.57	26 Lauterhofen	9.01	10.01	11.01
9.05	10.05	11.05	31 Trautmannshofen	8.54	9.54	10.54
9.12	10.12	11.12	36 Pilsach	8.46	9.46	10.46
9.20	10.20	11.20	41 Neum.-Schafhof	8.39	9.39	10.39
9.25	10.25	11.25	44,0 Neumarkt (Opf) Bf	8.34	9.34	10.34
8.31 8.54	9.31 9.54	10.31 10.54	Neumarkt OPf 896 Nürnberg Hbf	8.29 8.06	9.29 9.06	10.29 10.06
8.31 9.12	9.31 10.12	10.31 11.12	Neumarkt OPf 870 Regensburg Hbf	8.29 7.48	9.29 8.48	10.29 9.48

FIT geht davon aus, dass ab 1985 eine bessere Verkehrspolitik gemacht worden wäre. Da war die Bahnlinie schon über zehn Jahre verschwunden und das Verkehrspotenzial zu gering, um viel Geld in den Wiederaufbau zu stecken.

FIT hätte daher das in der Realität nur sporadische Busangebot verdichtet und vertaktet: Mit attraktiven Zuganschlüssen in Neumarkt und Amberg wäre eine in der *Normalverkehrszeit* stündliche *Regiobuslinie* ein gutes Angebot für die relativ dünn besiedelte Gegend.

863 Cham - Waldmünchen

Um die Glashütten in Waldmünchen und Herzogau zu erschließen, wurde ab 1890 eine Bahnlinie ab Cham projektiert. Bei der Trassenwahl setzte sich die „Geiganter Linie“ gegen die „Grafenkirchener Linie“ durch, eröffnet wurde die 22,1 km lange Strecke am 1.8.1895.

Seit 1992 führt die *Regentalbahn* den Zugverkehr im Auftrag der Deutschen Bahn AG durch. Seit 2001 setzt sie dafür unter dem Markennamen *Oberpfalzbahn* Regio-Shuttle-Triebwagen ein.

2002 wurde die Strecke um 300 Meter verkürzt und ein neuer Bahnsteig in größerer Entfernung vom Stadtzentrum gebaut. Gleisanlagen, Lokschuppen und Lagerhalle wurden abgerissen und das Empfangsgebäude verkauft. Auf dem früheren Bahnhofsgelände entstanden Parkplätze und Einzelhandelsgeschäfte. Im gleichen Jahr wurde die Strecke in die *Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham* (VLC) aufgenommen.

Hin- und Rückfahrt dauern jeweils etwa 33 Minuten, daher kann die Strecke nicht von einem Triebwagen im Stundentakt bedient werden. Der Jahresfahrplan 2010 enthielt denn auch nur einen täglichen 2-Stunden-Takt mit Verdichtungen für den Berufs- und Schülerverkehr.

Bei **FIT** wäre die Strecke in Waldmünchen nicht verkürzt worden und die neuen Bedarfshaltestellen Cham-Katzbach, Klessing, Katzbach und Waldmünchen Ost

7.31 8.00	8.31 9.00	9.31 10.00	<i>Schwandorf</i> <i>Cham 860</i>	9.26 9.01	10.26 10.01	11.26 11.01
7.33 8.03	8.33 9.03	9.33 10.03	<i>Regensburg Hbf</i> <i>Cham 865</i>	9.26 9.01	10.26 10.01	11.26 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.07	9.07	10.07	km Cham	8.53	9.53	10.53
8.10	9.10	10.10	2,0 x Cham-Katzbach	8.49	9.49	10.49
8.14	9.14	10.14	4,5 Willmering	8.46	9.46	10.46
8.17	9.17	10.17	6,5 Waffenbrunn	8.43	9.43	10.43
8.20	9.20	10.20	8,8 x Klessing	8.39	9.39	10.39
8.23	9.23	10.23	10,0 Balbersdorf	8.36	9.36	10.36
8.26	9.26	10.26	12,7 x Waldm.-Katzbach	8.33	9.33	14,0
29/31	29/31	29/31	14,0 Geigant	29/31	29/31	29/31
8.35	9.35	10.35	16,7 Zillendorf	8.25	9.25	10.25
8.38	9.38	10.38	18,3 Grub (Oberpf)	8:22	9.22	10.22
8.42	9.42	10.42	21,2 Waldmünc. West	8:18	9.18	10.18
8.44	9.44	10.44	22,1 Waldmünchen Bf	8.16	9.16	10.16

hätten neue Fahrgastpotenziale erschlossen. Für den umfangreichen Tourismus im bayerischen Wald gäbe es natürlich einen Stundentakt. Voraussetzung dafür ist ein Kreuzungsbahnhof in Geigant, in dem sich die Triebwagen zur Minute 30 begegnen.

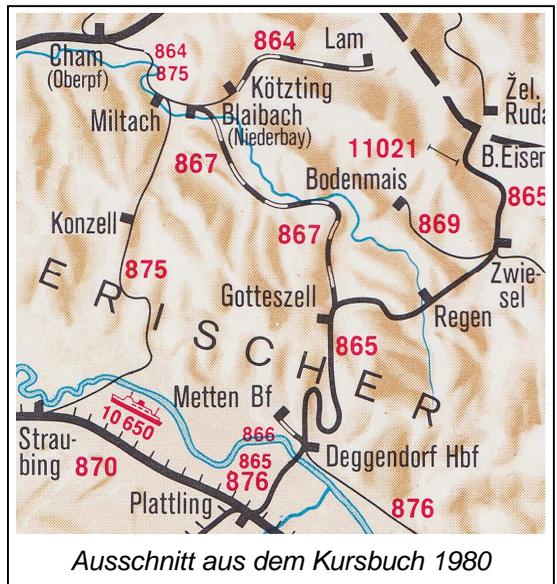
Wie in der Realität pendeln in der *Normalverkehrszeit* vierachsige Dieseltriebwagen

zwischen Cham und Waldmünchen: Durchgehende Flügelzüge nach Regensburg oder Schwandorf wären zwar wünschenswert, wegen der unterschiedlichen Anforderungen an Fahrzeuggestaltung und Kapazität aber zu kostspielig.

Die RB wenden daher bei **FIT** in Cham an dem Inselbahnsteig, an dem auch der IR nach München und der RE nach Nürnberg halten. Bei den zahlreichen Umsteigebeziehungen werden den Fahrgästen dadurch zumindest in einer Reiserichtung kurze Fußwege geboten.

864 Cham - Bad Kötzing - Lam

Die KBS 864 besteht aus zwei unterschiedlichen Teilen: Den Abzweig von der Hauptstrecke Schwandorf - Furth im Wald bis Kötzing erbauten die *Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen* bis 1892. Die Fortsetzung nach Lam eröffnete die private *Lokalbahn AG* ein Jahr später. Beide Abschnitte gingen an die jeweiligen Rechtsnachfolger über, heute sind sie im Besitz der *DB Netz AG* und der *Regentalbahn*.



1905 wurde die 15 km lange Lücke im Schienennetz zwischen Miltach und Konzell geschlossen. Dadurch bekam der Vordere Bayerische Wald eine durchgehende Verbindung zwischen Cham und Straubing. 1927 stellte die *Regentalbahn* mit der Bahnstrecke Blaibach - Viechtach - Gotteszell eine weitere Nord-Süd-Verbindung fertig.

Wie auf vielen anderen Zweigstrecken ging die Nachfrage ab den 1960er Jahren kontinuierlich zurück. 1984 unterbrach die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die Verbindung Cham - Straubing zwischen Miltach und Konzell. 1991 stellte die *Regentalbahn* den Betrieb zwischen Blaibach und Viechtach ein und drei Jahre später fuhr der letzte Güterzug zwischen Cham, Miltach und Lam.

Zu Beginn der 1990er-Jahre zog die DB ihre Fahrdienstleiter aus Kötzing ab und führte den *Zugleitbetrieb* ein. Alle Weichen mussten fortan per Hand bedient werden, was für Zugkreuzungen großen Zeitaufwand erfordert hätte. Planmäßig wendeten die meisten Züge daher in Kötzing und die Weichen blieben in Grundstellung. Stattdessen mussten die Fahrgäste zwischen den Triebwagen umsteigen. Erst am 11.12.05 gingen endlich zwei *Rückfallweichen* in Betrieb, damit Züge im Stundentakt zwischen Cham und Lam durchfahren können.

7.31 8.00	8.31 9.00	9.31 10.00	Schwandorf Cham 860	9.26 9.01	10.26 10.01	11.26 11.01
7.33 8.03	8.33 9.03	9.33 10.03	Regensburg Hbf Cham 865	9.26 9.01	10.26 10.01	11.26 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.07 8.12 8.16	9.07 9.12 9.16	10.07 10.12 10.16	km Cham 2,3 x Cham-Altenstadt 5,6 x Runding 8,9 Chamerau	8.53 8.47 8.44	9.53 9.47 9.44	10.53 10.47 10.44
8.21 8.24 8.29	9.21 9.24 9.29	10.21 10.24 10.29	14,5 Miltach 17,7 Blaibach 22,6 Bad Kötzing	8.39 8.36 8.31	9.39 9.36 9.31	15,8 19,0 23,9
8.31 8.33 8.37 8.40	9.31 9.33 9.37 9.40	10.31 10.33 10.37 10.40	23,6 Zellerthal 27,2 Grafenwiesen 29,0 Watzelsteg	8.29 8.26 8.22 8.19	9.29 9.26 9.22 9.19	1,3 24,9 28,5 10,19
8.43 8.46 8.51 8.54 8.57	9.43 9.46 9.51 9.54 9.57	10.43 10.46 10.51 10.54 10.57	30,9 Hohen. Campingpl. 32,2 Hohenwarth (Ndb) 36,8 Arrach 38,8 Frahelsbruck 40,4 Lam	8.16 8.13 8:08 8:05 8.03	9.16 9.13 10/11 10/11 9.03	32,2 33,5 38,1 40,1 41,7

FIT hätte nicht beide Nord-Süd-Bahnverbindungen durch den Bayerischen Wald unterbrochen. Vor dem Verzicht auf die Verbindung Straubing - Miltach hätte man die Achse Cham - Kötzing - Deggendorf - Plattling ausgebaut und beschleunigt (→ KBS 865). Und natürlich hätte es schon viel früher durchgehende RB im Stundentakt zwischen Cham und Lam gegeben. Beide Projekte erlauben zusammen nachfragegerechte *Flügelungen*: Von Cham bis Bad Kötzing fahren zwei Triebwagen zusammen gekuppelt, während östlich und südlich davon jeweils Solo-Triebwagen genügen. Beim Treffen in Bad Kötzing entstehen zudem attraktive Anschlüsse von Lam nach Viechtach, Deggendorf und Plattling.

865 (Cham -) **Bad Kötzing - Viechtach - Gotteszell** (- Plattling)

In der Realität gab es bis 1991 eine Bahnverbindung zwischen Cham und Plattling. Es gab aber keine durchgängigen Anschlüsse und abschnittsweise nur 3 bis 4 Züge täglich, so dass die Nachfrage bescheiden war. Am 2.2.1991 wurde wegen Schäden an der Regenbrücke die Strecke Blaibach - Viechtach gesperrt und am 30.4.91 folgte die Einstellung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt bis Gotteszell.

Bei „Franken in Takt“ wäre das Angebot neu konzipiert und auf „integrale Taktknoten“ in Bad Kötzing, Viechtach und Gotteszell hin ausgerichtet worden. Trotz des 5 km langen Umwegs über Bad Kötzing wäre damit ein wesentlich attraktiveres Gesamtangebot entstanden:

- 3 km westlich von Bad Kötzing braucht man eine 1 km lange neue Verbindung über den Regen mit dem neuen Haltepunkt Pulling.

8.03 8.29	9.03 9.29	10.03 10.29	Lam 867 Bad Kötzing	9.57 9.31	10.57 10.31	11.57 11.31
8.07 8.29	9.07 9.29	10.07 10.29	Cham 867 Bad Kötzing	9.53 9.31	10.53 10.31	11.53 11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33 8.37 8.40 8.44	9.33 9.37 9.40 9.44	10.33 10.37 10.40 10.44	km Bad Kötzing 3,5 Pulling 6,5 x Wimbl.-Unterg. 8,7 x Lehen-Höllentst.	9.27 9.23 9.19 9.16	10.27 10.23 10.19 10.16	11.27 11.23 11.19 11.16
8.46 8.49 8.53 8.58	9.46 9.49 9.53 9.58	10.46 10.49 10.53 10.58	10,5 Krailing 11,8 x Fichtental 14,9 x Tresdorf	9.13 9.11 9.06 9.02	10.13 10.11 10.06 10.02	11.13 11.11 11.06 11.02
9.03 9.08 9.14	10.03 10.08 10.14	11.03 11.08 11.14	17,9 Viechtach 23,4 Schönau (Regen) 30,0 Teisnach	8.57 8.51 8.45	9.57 9.51 9.45	10.57 10.51 10.45
9.18 9.22 9.27	10.18 10.22 10.27	11.18 11.22 11.27	33,2 Patersdorf 35,3 Ruhmannsfelden 40,2 Gotteszell	8.41 8.37 8.33	9.41 9.37 9.33	10.41 10.37 10.33
9.31 9.46 9.56	10.31 10.46 10.56	11.31 11.46 11.56	Gotteszell 875 Deggendorf Plattling	8.29 8.14 8.04	9.29 9.14 9.04	10.29 10.14 10.04
9.31 9.45 9.59	10.31 10.45 10.59	11.31 11.45 11.59	Gotteszell 875 Regen Zwiesel	8.29 8.15 8.01	9.29 9.15 9.01	10.29 10.15 10.01

- Östlich von Viechtach wird eine große Regenschleife mit einem 2,5 km langen Tunnel „abgeschnitten“. Das macht die Bahnlinie 2,5 km kürzer und etwa 5 Minuten schneller.

- Der neue Haltepunkt Schönau ersetzt 3 alte Stationen im Regental. Er muss durch eine Brücke zum Ort am Nordufer und durch eine Fahrstraße zu den Dörfern auf den südlichen Hügeln ergänzt werden.

866 Plattling - Deggendorf - Gotteszell - Regen - Zwiesel

Das Angebot der „Waldbahn“ unterscheidet sich auf den ersten Blick nicht sehr von der Realität, pendeln dort doch Regionalbahnen im Stundentakt, die von Plattling bis Zwiesel knapp eine Stunde brauchen. Schaut man aber genauer hin, offenbaren sich viele Unterschiede:

- Gotteszell liegt nur 24,2 statt 33 km von Plattling entfernt. Das wird durch einen 9 km langen Neubauabschnitt (mit Steigungen bis zu 2,5%) erreicht, der die großen Serpentinien nördlich von Deggendorf ersetzt. Das ermöglicht auch einen neuen Haltepunkt für Grafling, der neben der Bundesstraße B 11 dicht am Ortszentrum liegt.
- In Gotteszell entsteht dadurch ein integraler Taktknoten zur Minute 30, der optimale Anschlüsse für Züge Richtung Viechtach - Cham bietet (→ KBS 865).
- Die Fortsetzung auf tschechischem Gebiet ist sehr kurven- und steigungsreich, alle Züge brauchen für die 42 km von Klattau nach Spitzeck mindestens 1 Stunde.

7.22 8.13 8.56	8.22 9.13 9.56	9.22 10.13 10.56	München Hbf Landshut Plattling 933	10.38 9.47 9.04	11.38 10.47 10.04	12.38 11.47 11.04
7.34 8.31 8.59	8.34 9.31 9.59	9.34 10.31 10.59	Nürnberg Hbf Regensburg Hbf Plattling 875	10.26 9.29 9.01	11.26 10.29 10.01	12.26 11.29 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
9.04	10.04	11.04	km Plattling	8.56	9.56	10.56
9.08	10.08	11.08	3,7 x Pankofen	8.52	9.52	10.52
9.14	10.14	11.14	9,5 Deggendorf	8.46	9.46	10.46
9.21	10.21	11.21	17,0 Grafling	8.38	9.38	10.38
9.29	10.29	11.29		8.31	9.31	10.31
			24,2 Gotteszell			
9.31	10.31	11.31		8.29	9.29	10.29
9.34	10.34	11.34	27,0 x Zachenberg	8.25	9.25	10.25
9.38	10.38	11.38	31,0 Triefenried-March	8.21	9.21	10.21
9.43	10.43	11.43	36,5 x Regen West	8.16	9.16	10.16
9.46	10.46	11.46	38,8 Regen Bahnhof	8.13	9.13	10.13
9.51	10.51	11.51	44,6 x Bettmannsäge	8.08	9.08	10.08
9.54	10.54	11.54	47,7 Zwiesel Süd	8.05	9.05	10.05
9.57	10.57	11.57	49,0 Zwiesel Bahnhof	8.03	9.03	10.03
10.03	11.03	12.03	<i>Zwiesel 868</i>	7.57	8.57	9.57
10.29	11.29	12.29	<i>Spiegelau</i>	7.31	8.31	9.31
10.51	11.51	12.51	<i>Frauenau</i>	7.09	8.09	9.09
10.02	11.02	12.02	<i>Zwiesel 867</i>	7.58	8.58	9.58
10.15	11.15	12.15	<i>Bayer.Eisenstein</i>	7.45	8.45	9.45
11.29	12.29	13.29	<i>Klattau (Klattovy)</i>	6.31	7.31	8.31

Man kommt daher viel schneller über Cham nach Pilsen und Prag und die KBS 866 hat kaum Bedeutung für den Durchgangsverkehr. Mit den neuen Stationen Zachenberg, Regen West und Zwiesel Süd wird daher zusätzliches Fahrgastpotenzial erschlossen.

- Die Züge von Plattling fahren ab Zwiesel nach Spiegelau (4.000 Einwohner) u. Frauenau (8.500) weiter, wovon mehr Bürger als in Bayer. Eisenstein (1.000) profitieren.

867 Bodenmais - Zwiesel - Bayerisch Eisenstein (- Klattau)

Von der Neuordnung des Angebots auf der "Zwieseler Spinne" (→ KBS 866) wäre auch die Zweigstrecke nach Bodenmais betroffen. Die Züge pendeln nicht mehr nur auf den 14,5 km hin und her, sondern fahren über Bayer. Eisenstein in den Böhmerwald weiter. Mit der Durchführung des Zugverkehrs würde **FIT** ein tschechisches Unternehmen als Ausgleich für die deutschen Züge nach Eger (→ KBS 845) beauftragen.

RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.38	9.38	10.38	0,0 Bodenmais	9.22	10.22	11.22
8.41	9.41	10.41	2,4 x Böhmhof	9.18	10.18	11.18
8.48	9.48	10.48	8,2 x Langdorf	9.11	10.11	11.11
8.50	9.50	10.50	9,9 x Außenried	9.09	10.09	11.09
8.57	9.57	10.57	14,5 Zwiesel Bahnhof	9.03	10.03	11.03
9.02	10.02	11.02		8.59	9.59	10.59
9.07	10.07	11.07	20,2 Ludwigsthal	8.53	9.53	10.53
9.15	10.15	11.15	28,4 Bayer. Eisenstein	8.46	9.46	10.46
9.16	10.16	11.16	<i>Bayer. Eisenstein Klattau</i>	8.44	9.44	10.44
9.58	10.58	11.58		8.02	9.02	10.02

Der Urlaubsregion rund um Bodenmais brächten die neuen Direktverbindungen „ganz nebenbei“ auch neue und bequeme Ausflugsangebote mit der Bahn.

868 Zwiesel - Frauenau - Grafenau - Fürsteneck (- Passau)

Die 31,5 km lange Stichstrecke von Zwiesel nach Grafenau wurde 1890 in Betrieb genommen. Der ursprünglich geplante Weiterbau nach Freyung zur „Iltztalbahn“ nach Passau wurde durch den Grafenauer Widerstand gegen die Trassenführung über Riedlhütte und St. Oswald mit einer Station auf dem Schwaimberg verhindert. Man versprach sich von einem Bahnhof in der Nähe des Ortszentrums einen höheren Gewinn. So wurde die Strecke kurven- und steigungsreich über das Grafenauer Stadtgebiet mit zwei Haltepunkten in Großarmschlag und Rosenau zum heutigen Endbahnhof geführt.

Erst 1953 stellte ein „Schienen-Straßen-Omnibus“ eine durchgehende Verbindung Zwiesel - Grafenau - Freyung - Passau her. Der zweimalige Wechsel vom Gleis auf die Straße und zurück war aber personal- und zeitaufwändig, und der Umweg über Freyung verlängerte die Reisezeit zusätzlich. Daher wurde das Angebot schon 1956 nach dem Ausbau der Bundesstraßen wieder eingestellt, da „normale Busse“ schneller waren.

Während in der Realität in den 1980er Jahren wiederholt die Stilllegung der KBS 868 diskutiert wurde, hätte **FIT** doch noch durch 24,5 km lange Neubauabschnitte den Lückenschluss nach Fürsteneck zur KBS 869 verwirklicht:

Streckenstatistik	1985 real	FiT neu	entfallend	FiT ges./neue Tunnel	
Zwiesel - Spiegelau	19,5 km	-	-	19,5 km	-
Spieg.- Großarmschlag	4,9 km	0,8 km	1,4 km	4,3 km	0,5 km
Großarmsch.- Grafenau	7,1 km	4,0 km	6,4 km	4,7 km	-
Grafenau - Fürsteneck	-	19,7 km	-	19,7 km	2,9 km
Summe KBS 868	31,5 km	24,5 km	7,8 km	48,2 km	3,4 km

- In Spiegelau wird die 1,4 km lange Umfahrung des Kapellenberges mit engen Kurvenradien durch eine 0,8 km lange direkte Trasse durch den Berg ersetzt.

- Zwischen Grafenau und Großarmschlag werden die „Serpentinen“ abgeschnitten. Trotz 2,4 km Streckenverkürzung kann in Grafenau ein neuer zentrumsnaher Bahnhof parallel zur Schwarzmaierstr. angelegt werden.

- Vom 580 m hoch gelegenen neuen Bahnhof fällt die Trasse im hügeligen Gelände südlich von Grafenau beständig mit 10 bis 20 ‰ ab. Um ortsnahe Stationen für Haus i.W. (1.500 Einw.) und Perlesreut (2.000 Ew.) zu erreichen, sind sieben kurze Tunnels mit einer Gesamtlänge von 2,9 km erforderlich.

7.04	8.04	9.04	<i>Plattling</i>	9.56	10.56	11.56
7.14	8.14	9.14	<i>Deggendorf</i>	9.46	10.46	11.46
7.57	8.57	9.57	<i>Zwiesel 866</i>	9.03	10.03	11.03
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Zwiesel Bahnhof	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	1,5 Zw.-Kapellenweg	8.54	9.54	10.54
8.09	9.09	10.09	3,6 Lichtenthal	8.50	9.50	10.50
8.14	9.14	10.14	7,2 x Zwieselau	8.46	9.46	10.46
8.17	9.17	10.17	9,2 Frauenau	8.43	9.43	10.43
8.24	9.24	10.24	16,1 x Klingenbrunn	8.36	9.36	10.36
29/31	29/31	29/31	19,5 Spiegelau	29/31	29/31	29/31
8.35	9.35	10.35	23,8 Großarmschlag	8.25	9.25	10.25
8.39	9.39	10.39	28,5 Grafenau [neu]	8.21	9.21	10.21
8.42	9.42	10.42	31,7 x Gehmannsberg	8.18	9.18	10.18
8.46	9.46	10.46	35,8 Haus im Wald	8.14	9.14	10.14
8.49	9.49	10.49	39,3 Perlesreut	8.10	9.10	10.10
8.53	9.53	10.53	44,0 x Hochwegen	8.06	9.06	10.06
8.57	9.57	10.57	48,2 Fürsteneck [neu]	8.03	9.03	10.03
9.01	10.01	11.01	<i>Fürsteneck 875</i>	7.59	8.59	9.59
9.24	10.24	11.24	<i>Passau Hbf</i>	7.36	8.36	9.36
9.01	10.01	11.01	<i>Fürsteneck 875</i>	7.59	8.59	9.59
9.13	10.13	11.13	<i>Kalteneck</i>	7.47	8.47	9.47

- 500 Meter westlich vom alten Haltepunkt Fürsteneck entsteht 360 m über dem Meeresspiegel im Ilztal ein neuer Bahnhof, in dem Triebwagen nach Freyung an- und abgehängt werden (→ KBS 869).



869 Passau - Fürsteneck - Waldkirchen - Freyung

Die Bundesbahn stellte den Personenverkehr auf der knapp 50 km langen Nebenbahn Passau - Freyung im bayerischen Wald 1982 ein. Hauptgrund war angeblich der schlechte Zustand der großen Donaubrücke bei Passau. Sie wurde dann aber noch im gleichen Jahr für den umfangreichen Güter- und Militärverkehr saniert!

Wie groß das Fahrgastpotenzial dieser landschaftlich sehr reizvollen Strecke ist,

7.31 8.32	8.31 9.32	9.31 10.32	Linz Hbf Passau Hbf öBB	10.29 9.28	11.29 10.28	12.29 11.28
7.31 8.26	8.31 9.26	9.31 10.26	Regensburg Hbf Passau Hbf 875	10.29 9.34	11.29 10.34	12.29 11.34
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35	9.35	10.35	km Passau Hbf	9.25	10.25	11.25
8.42	9.42	10.42	8,0 xPatriching	9.17	10.17	11.17
8.45	9.45	10.45	10,0 Tiefenbach-Oberöd	9.14	10.14	11.14
8.50	9.50	10.50	15,5 xRuderting-Fischh.	9.09	10.09	11.09
8.55	9.55	10.55	20,3 Kalteneck	9.04	10.04	11.04
8.59	9.59	10.59	24,0 Fürsteneck	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.05	10.05	11.05	28,0 xNeuhausmühle	8.54	9.54	10.54
9.09	10.09	11.09	30,6 Röhrnbach	8.50	9.50	10.50
9.16	10.16	11.16	38,0 Waldkirchen	8.43	9.43	10.43
9.22	10.22	11.22	44,0 xKarlsbach	8.37	9.37	10.37
9.28	10.28	11.28	49,5 Freyung	8.32	9.32	10.32

zeigte sich nach der erfolgreichen Reaktivierung für den Freizeitverkehr im Sommer 2011: Die Züge waren voll und die Betreiber zählten über 1.000 Fahrgäste pro Betriebstag im Durchschnitt. Das ist um so erstaunlicher wenn man bedenkt, dass sonst nur noch zwei schlecht genutzte Linienbusse an Sonntagen fahren!

Bei **FIT** wäre die *Ilztalbahn* natürlich nicht stillgelegt, sondern mit dem Lückenschluss zwischen Fürsteneck und Grafenau erheblich aufgewertet worden (→ KBS 868). Der *Integrale Taktknoten* in Fürsteneck bringt neue Reiseketten, die auch bei Umwegen noch attraktiv sind: Von Freyung kommt man z.B. mit den Zügen in 85 Minuten nach Zwiesel, und das ist schneller als in der Realität, wo man in Grafenau vom Bus in die Bahn umsteigen muss.

Die Züge der ICE-Linie 1 von Nürnberg nach Wien begegnen sich leider nicht genau zur Minute 30 in Passau. Um auch die ICE Richtung Linz zu erwischen, müssen die RB in 24 Minuten von Zwiesel nach Passau kommen. Das erfordert eventuell eine Begradigung zwischen Tiefenbach und Ruderting, wo die Trasse kurvenreich, aber mit geringem Gefälle ins Ilztal hinabführt. Dessen Länge müsste im Detail mit der KBS 875 abgestimmt werden nach dem Motto: „Was ist billiger – eine Beschleunigung der ICE, damit sie in Passau näher zur Minute 30 halten? Oder ein längerer Neubauabschnitt zwischen Tiefenbach und Ruderting?“

Die größeren Orte zwischen Passau und Röhrnbach liegen nicht im Ilztal, sondern auf den Hochflächen an den Bundesstraßen 12 und 85. Im Nahbereich von Passau können sie von vertakteten Buslinien erschlossen werden, z.B. durch Verlängerung der heute schon innerhalb der Stadtgrenzen im Stundentakt fahrenden Busse. Weiter als 20 km von Passau entfernte Orte brauchen hingegen gute Anschlüsse zu den KBS 868 und 869. Der neue Bahnhof Fürsteneck muss daher auch für Busse leicht erreichbar sein, wobei vor allem eine 2,5 km lange Straßenverbindung nach Spitzendorf auszubauen wäre.

7.32 7.56	8.32 8.56	9.32 9.56	<i>Freyung</i> <i>Fürsteneck</i> 877	9.28 9.04	10.28 10.04	11.28 11.04
7.36 8.00	8.36 9.00	9.36 10.00	<i>Passau Hbf</i> <i>Fürsteneck</i> 868	9.24 9.00	10.24 10.00	11.24 11.00
			Buslinie			
8.04	9.04	10.04	km Fürsteneck	8.56	9.56	10.56
8.10	9.10	10.10	4 Witzmannsberg	8.50	9.50	10.50
8.17	9.17	10.17	9 Tittling	8.43	9.43	10.43
8.23	9.23	10.23	13 Fürstenstein	8.37	9.37	10.37
8.30	9.30	10.30	18 Eging am See	8.30	9.30	10.30

Der Fahrplan zeigt die möglichen Umsteigeverbindungen. Natürlich können die Busse (sozusagen „auf den Spuren der 1981 stillgelegten Nebenbahn“) über Hengersberg nach Deggendorf weiter fahren, um die Orte nördlich

der Donau zu erschließen und eine Querverbindung zur KBS 866 Plattling - Zwiesel herzustellen.

Das Titelbild schoss Jörg Schäfer am 18.9.2018 in Weiden. Von links nach rechts standen die Dieseltriebwagen 650 721 von agilis, 612 092 und 612 972 von DB Regio und 1648 203 der Oberpfalzbahn.