

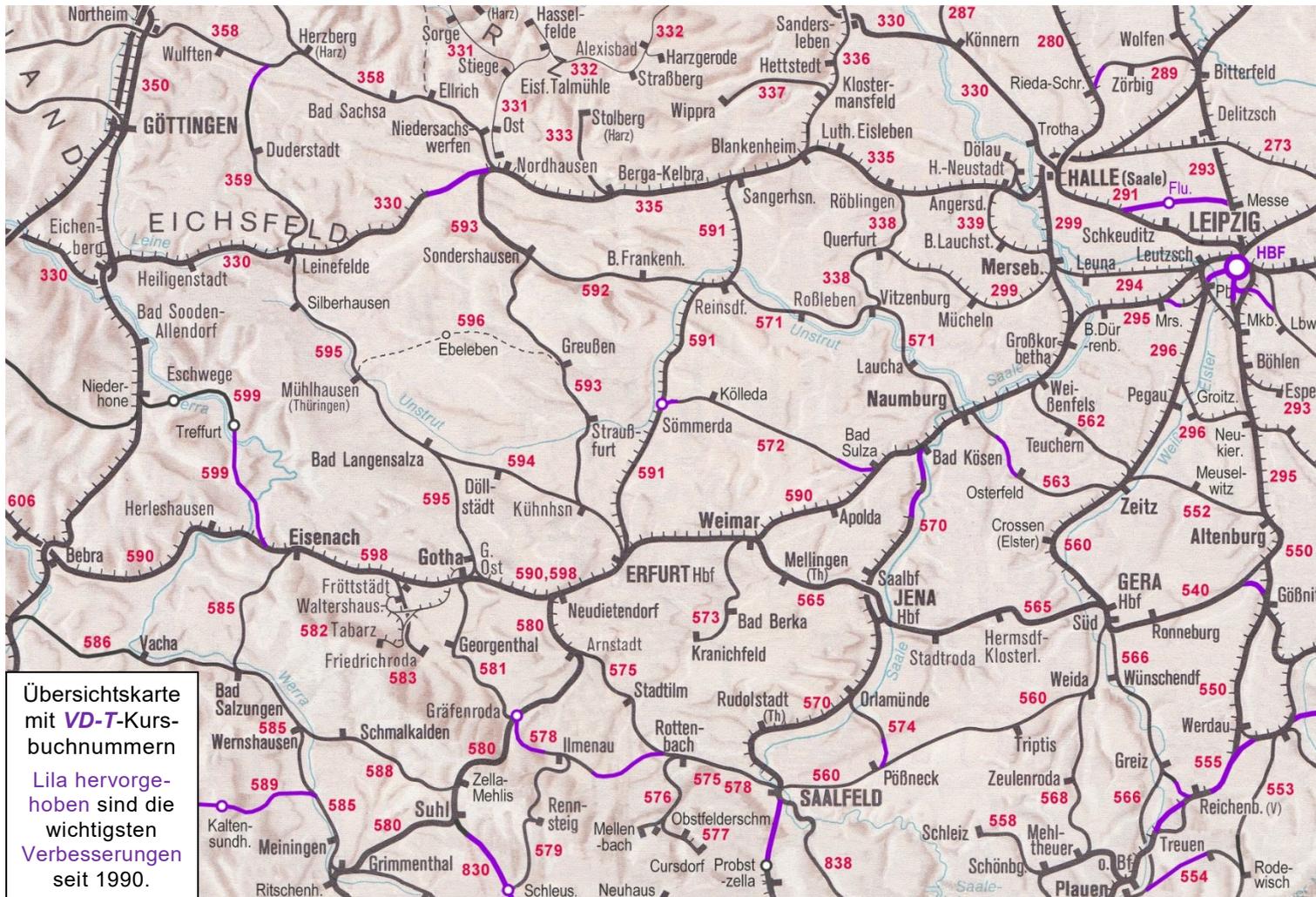
=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

**= Strecken 550 bis 599 =
THÜRINGEN**

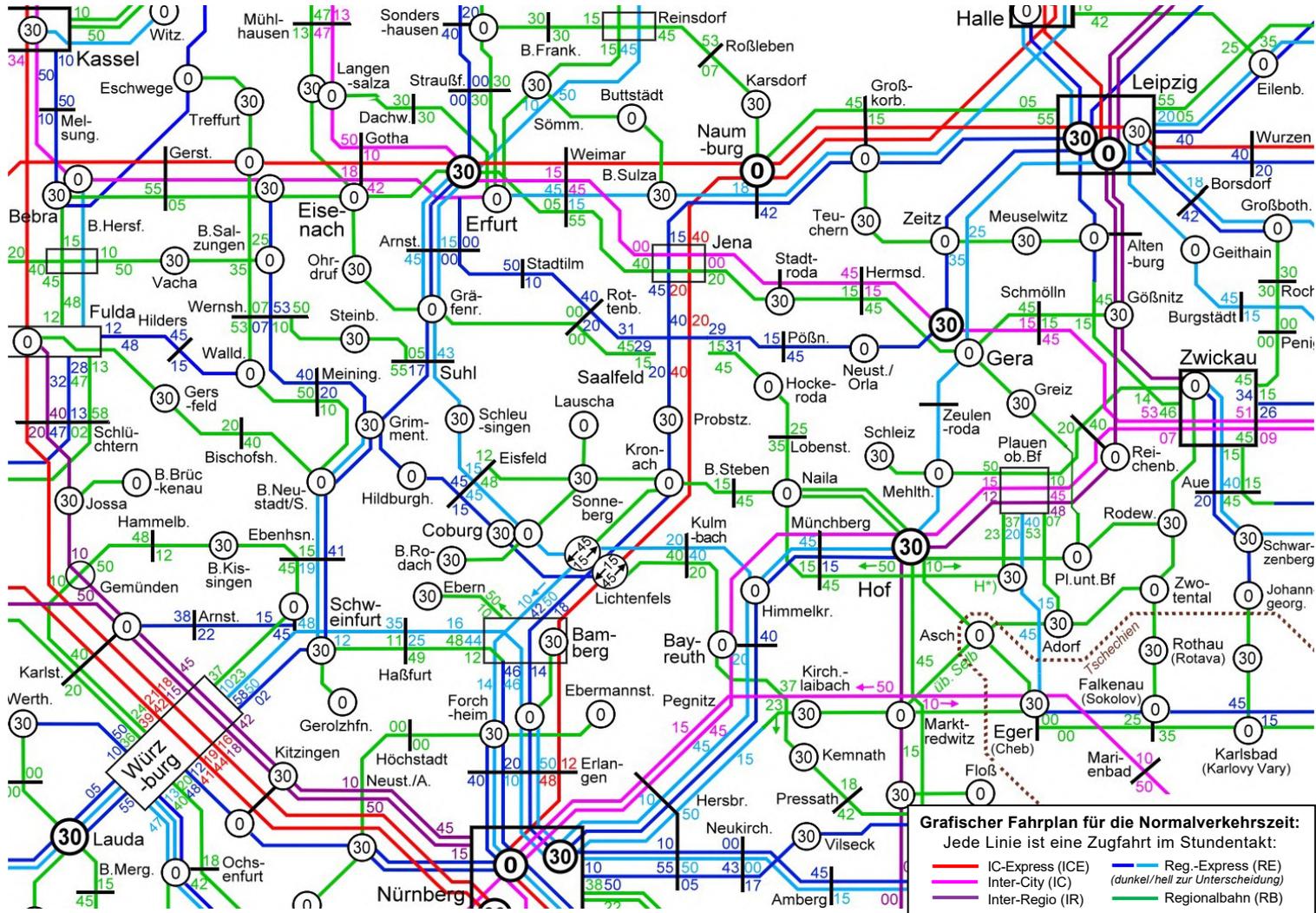


**Ein Integraler Taktfahrplan
von Jörg Schäfer**



Übersichtskarte
mit **VD-T-Kurs-**
buchnummern

Lila hervorge-
hoben sind die
wichtigsten
Verbesserungen
seit 1990.



Grafischer Fahrplan für die Normalverkehrszeit:
 Jede Linie ist eine Zugfahrt im Stundentakt:

- IC-Express (ICE)
- Inter-City (IC)
- Inter-Region (IR)
- Reg.-Express (RE) *(dunkel/hell zur Unterscheidung)*
- Regionalbahn (RB)

550 Leipzig - Altenburg - Gößnitz - Werdau - Zwickau

Die *Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie* (LDE) erhielt nach ihrer Gründung 1835 zwar auch das Baurecht für die Strecke Leipzig - Hof, verzichtete aber auf die Realisierung wegen zu großer technischer Schwierigkeiten. 1841 unterzeichneten Sachsen, Sachsen-Altenburg und Bayern einen Staatsvertrag, der den Trassenverlauf und den Grenzbahnhof Hof festlegte. Die *Sächsisch-Baierische Eisenbahn-Compagnie* (SBEC) bekam die Baugenehmigung mit der Auflage, dass ein Drittel der Strecke nach zwei Jahren und der Rest nach weiteren vier Jahren fertigzustellen war.

Die *SBEC* begann mit dem leicht zu trassierenden Abschnitt Leipzig - Altenburg, den sie schon am 19.9.1842 eröffnete. 1844 bis 1846 folgten die Verlängerungen über Werdau nach Zwickau und Reichenbach. Bei Reichenbach waren zwei große Viadukte zur Überquerung der tief eingeschnittenen Täler von Göltzsch und Elster erforderlich. Da es noch keine Erfahrungen zum Bau solch großer Brücken gab, wurden beide doppelt so teuer wie ursprünglich geplant und brachten die *SBEC* an den Rand des Konkurses.

Am 1.4.1847 kaufte das Königreich Sachsen die von Anfang an zweigleisige Strecke und betrieb sie fortan. 1848 eröffnete die Staatsbahn den Abschnitt Hof - Plauen und 1851 das letzte Teilstück Reichenbach - Plauen. Die Kopfbahnhöfe in Altenburg und Hof behinderten den stetig zunehmenden Verkehr und wurden 1878 bzw. 1880 durch neue Durchgangsbahnhöfe ersetzt. 1885 wurde für die Zweigstrecke nach Greiz zwischen Neumark und Brunn ein drittes Gleis parallel zu den beiden vorhandenen verlegt.

Obwohl die Strecke zu den wichtigsten Verbindungen im Deutschen Reich gehörte, blieb sie lange von alliierten Luftangriffen verschont. Erst im April 1945 wurde die Elstertalbrücke von der Wehrmacht teilweise gesprengt sowie der Saaleviadukt (bei Unterkotzau) durch Luftangriffe erheblich beschädigt. Der Zugverkehr kam erst nach Kriegsende wieder in Gang. Allerdings fuhren zunächst nur Militär- und Braunkohlezüge über die neue Demarkationslinie zwischen der russischen und amerikanischen Besatzungszone. Alle anderen Züge endeten in Gutenfürst oder Feilitzsch. 1946 bauten beide Seiten das zweite Streckengleis ab, nur auf den 9 km zwischen Gutenfürst und Feilitzsch blieb es liegen.

„Normalen“ Güter- und Personenverkehr gab es erst wieder ab 1947. Wegen der DDR-Grenzsicherungsmaßnahmen fuhren nochmals vom 19.5.52 bis 13.7.54 keine Personenzüge. Das Eisenbahngrenzabkommen von 1973 bestimmte dann Hof als einzigen Lokwechselbahnhof und erlaubte auch „kleinen Grenzverkehr“

mit Personenzügen zwischen Plauen und Hof. Nördlich von Plauen blieb die für die DDR wichtige Hauptachse von Rückbaumaßnahmen weitgehend verschont. Die Elektrifizierung erfolgte ab 1958 von Leipzig aus und erreichte zwischen 1961 und 1963 Zwickau und Reichenbach.

Nach der „Wende“ wurde der Wiederaufbau des zweiten Gleises von Plauen nach Hof rasch beschlossen und schon 1993 vollendet. Weitergehende Maßnahmen wie die Elektrifizierung ab Reichenbach oder der abkürzende „Vogtland-Tunnel“ (→ KBS 555) folgten aber nicht. Die Politiker bevorzugten teure Prestige-Objekte wie die Neubaustrecke Halle/Leipzig - Erfurt - Ebensfeld (- Nürnberg) und es war nicht erwünscht, dass die Strecke über Hof ihre einstige Bedeutung wieder erlangt.



Einfahrt einer RB aus Chemnitz in Zwickau Hbf. Der west-sächsische Knotenbahnhof hatte 26 Jahre nach der „Wende“ immer noch Formsignale!

(Jörg Schäfer, 4.9.16)

In den 1990er Jahren erlebte der Personenfernverkehr einen kurzen Aufschwung durch die vertakteten *InterRegio*-Linien Dresden - Nürnberg - Karlsruhe und Leipzig - Regensburg - München. Dann folgte aber das Desaster mit den extra für die *Franken-Sachsen-Magistrale* entwickelten Intercity-Dieseltriebwagen (→ KBS 840). Mit ihrer Abstellung endete 2006 der Fernverkehr auf der KBS 550.

Erst der *City-Tunnel Leipzig* (CTL) brachte der Region wieder neue Impulse: Bis Altenburg wurden die Gleise und Bahnsteige für die neue *S-Bahn Mitteldeutschland* renoviert. Und die 73 km zwischen Reichenbach, Plauen und Hof bekamen von 2010 bis 2012 endlich eine Oberleitung, da nur elektrische Züge in den CTL einfahren dürfen. Allerdings hat das zur Folge, dass man seit Ende 2012 in Hof immer zwischen den elektrischen Zügen aus Leipzig und Dresden einerseits und den Dieseltzügen aus Nürnberg und Regensburg andererseits umsteigen muss.

Beim **VD-T** wären die Karten nach der „Wende“ ganz anders gemischt worden: Es hätte keine sündhaft teuren Prestige-Objekte gegeben, sondern gezielte Ausbaumaßnahmen für einen deutschlandweiten *Integralen Taktfahrplan*. Zwischen Plauen und Hof wäre nicht nur die Autobahn A72 neu gebaut worden, sondern dicht daneben auch die direkte Bahntrasse mit dem „Voglandtunnel“.

Für den IC-Verkehr auf der *Franken-Sachsen-Magistrale* hätte der **VD-T** keine speziellen Intercity-Dieseltriebwagen entwickelt, sondern lieber die Lücken im Oberleitungsnetz zwischen Reichenbach, Nürnberg und Regensburg geschlossen. Die stündliche IC-Linie 17 Dresden - Zwickau - Hof - Nürnberg - Stuttgart - Zürich könnte daher mit normalen elektrischen Triebwagen vollwertig in das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden.

Zug	(S)	IR		IC	RB		RB	RB	(S)	IR	
km Leipzig Hbf	12.36	13.02			13.07		13.35	13.35	13.36	14.02	
2,0 L-Bayer.Bf	12.40				13.10				13.40		
23,0 Neukieritzsch	13.00				13.23		13.48	13.48	14.00		
30,6 Regis-Breitungen	13.07				13.29				14.07		
	13.18	13.22			13.37		13.59	13.59	14.18	14.22	
40,5 Altenburg Bf											
	an	13.23			13.38		14.01	14.01	an	14.23	
45,7 Paditz				von	13.42			14.05			
50,0 Lehndorf				Gera	13.46		14.08	14.09			
52,3 Zehma-Zürchau				>	13.49			14.12			
55,5 Gößnitz		13.32		[50]	52/53		14.13	14.15		14.32	
59,6 Ponitz					13.57			14.19			
64,9 Crimmitschau		c13.38			14.01		14.20	14.23		c14.38	
68,6 Schweinsb.-Cult.			RE		14.05	RE	14.24	14.27			RE
71,0 Langenhessen			↙		14.08	↘		14.30			↙
73,7 Werdau Nord			↘		14.11	↙	14.29	14.33			↘
		13.45	Flügel	[59]	14.14	Flügel	14.32	14.36		14.45	Flügel
75,7 Werdau											
		13.47	13.49		14.16	14.18	14.33	14.37		14.47	14.49
78,0 Steinpleis		>			14.19	>	14.36	14.40		>	
80,1 Lichtentanne		<			14.22	<	14.39	14.43		<	
84,6 Zwickau Hbf		>	13.55	14.05	14.27	>	14.44	14.48		>	14.55
<i>Zwickau Hbf</i> 530		<	14.02	14.09	14.31	<	14.46	14.53		<	15.02
<i>Chemnitz Hbf</i>		>	>	14.29	15.03	>	15.26	>		>	>
<i>Dresden Hbf</i>		<	<	15.19	16.05	<		<		<	<
<i>Reichenbach</i>		13.57	14.19			14.30				14.57	15.19
<i>Plauen (ober.Bf)</i>		14.10	14.47			14.45		15.13		15.10	15.47
<i>Hof Hbf</i> 555		14.26				15.23		15.29		15.26	

Gesamtverkehre: Leipzig - Altenburg → KBS 304, Lichtentanne - Zwickau → KBS 555

In Nord-Süd-Richtung gibt es die *InterRegio*-Linie Berlin - Leipzig - Werdau - Hof. Sie erreicht in Hof den IC nach Nürnberg, würde aber bei Werdau den IC nach Dresden knapp verpassen. Daher wird der Zug in Werdau geteilt: Der vordere Triebwagen fährt nach Hof und der hintere (als RE und damit ohne Zuschlag benutzbar) nach Zwickau. Im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 gibt es dort auch noch viele andere attraktive Anschlüsse.

Wie in der Realität lenkt der **VD-T** einen Großteil der Züge über Zwickau, um die 100.000 Einwohner direkt zu erschließen. Neben dem oben genannten IR fährt nur montags bis freitags nachmittags ein RE ab Werdau direkt nach Reichenbach, um die Reiseketten ins Vogtland zu beschleunigen.

Hof Hbf 555		12.34		12.31		12.37				13.34	
Plauen (ober.Bf)	12.13	12.50		12.47		13.15			13.13	13.50	
Reichenbach	12.41	13.03				13.30			13.41	14.03	
Dresden Hbf	>	>		>		>		12.41	>	<	
Chemnitz Hbf	<	<		<	12.34	<	12.34	13.31	<	>	
Zwickau Hbf 530	12.58	>		13.07	13.14	>	13.14	13.51	13.58	<	
Zug	RE	IR	(S)	RB	RB	RE	RB	IC	RE	IR	(S)
km Zwickau Hbf	13.05	>		13.12	13.16	>	13.33	13.55	14.05	>	
4,5 Lichtentanne		<		13.16	13.20	<	13.37			<	
6,6 Steinpleis		>		13.19	13.23	>	13.40			>	
8,9 Werdau	13.11	13.13		13.22	13.26	13.41	13.43		14.11	14.13	
Flügel	13.15			13.23	13.27	Flügel	13.45	[01]	Flügel	14.15	
10,9 Werdau Nord	↙			13.26	13.30	↘	13.48		↙		
13,6 Langenhessen				13.29			13.51				
16,0 Schweinsb.-Cult.				13.32	13.35		13.54				
19,7 Crimmitschau		c 13.22		13.36	13.39		13.58			c 14.22	
25,0 Ponitz				13.40			14.02				
29,1 Gößnitz		13.28		13.44	13.46		06/07	[10]		14.28	
32,3 Zehma-Zürchau				13.47			14.10	>			
34,6 Lehdorf				13.50	13.51		14.13	nach			
38,9 Paditz				13.54			14.17	Gera			
44,1 Altenburg		13.37	ab	13.59	13.59		14.21			14.37	ab
		13.38	13.42	14.01	14.01		14.22			14.38	14.42
54,0 Regis-Breitingen			13.52				14.30				14.52
61,6 Neukieritzsch			13.59	14.11	14.11		14.36				14.59
82,6 L-Bayer.Bf			14.19				14.49				15.19
84,6 Leipzig Hbf		13.58	14.23	14.25	14.25		14.53			14.58	15.23

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen; Die grünen RB fahren nur an Samstagen, Sonn und Feiertagen; (c) = RE hält nur an Samstagen, Sonn und Feiertagen

552 Zeitz - Meuselwitz - Altenburg

Am 19.6.1872 wurde die Strecke vor allem für den Transport der Braunkohle aus 18 Gruben im Raum Meuselwitz-Rositz eröffnet. Die übrigen Güter- und Personenzüge waren von untergeordneter Bedeutung. Wegen des großen Aufkommens begann die *Deutsche Reichsbahn* in den 1930er Jahren sogar mit dem zweigleisigen Ausbau, brach die Arbeiten aber im Zweiten Weltkrieg ab. Nach 1945 wurden das zweite Strecken- und etliche Anschlussgleise als Reparation für die Sowjetunion demontiert. Um rund um die "Kohlehochburg" Meuselwitz trotz des schlechten Oberbaus noch eine vertretbare Durchlassfähigkeit zu erreichen, wurden immer schwerere und längere Züge bis 1985 mit Dampflok gefahren.

Nach der weitgehenden Einstellung der Braunkohleförderung in den 1990er Jahren endete der durchgehende Güterverkehr. Der letzte Personenzug von Zeitz nach Meuselwitz fuhr am 28.9.02 und nach Altenburg am 14.12.02. Fünf Jahre später wurde die Strecke stillgelegt und nur noch der Abschnitt Zeitz - Kriebitzsch (*Anschluss Contamex*) betrieben. Der Rest der Strecke wurde an die *Waggonbau Altenburg GmbH* zur Wagenabstellung verpachtet.

7.35 7.59	8.35 8.59	9.35 9.59	Leipzig Hbf Zeitz 306	9.25 9.01	10.25 10.01	11.25 11.01
7.33 7.59	8.33 8.59	9.33 9.59	Gera Hbf Zeitz 560	9.27 9.01	10.27 10.01	11.27 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.05 8.10 8.14	9.05 9.10 9.14	10.05 10.10 10.14	km Zeitz 3,5 Tröglitz 6,4 Rehmsdorf	8.55 8.50 8.45	9.55 9.50 9.45	10.55 10.50 10.45
8.19 8.22 8.25	9.19 9.22 9.25	10.19 10.22 10.25	9,1 Wuitz-Mummsdorf 10,6 Zipsendorf 12,1 Meuselwitz	8.40 8.37 8.35	9.40 9.37 9.35	10.40 10.37 10.35
8.33 8.38 8.42 8.44 8.47	9.33 9.38 9.42 9.44 9.47	10.33 10.38 10.42 10.44 10.47	15,7 Kriebitzsch 18,5 Rositz 19,6 Rositz Ost 21,1 Molbitz	8.27 8.22 8.18 8.16 8.13	9.27 9.22 9.18 9.16 9.13	10.27 10.22 10.18 10.16 10.13
8.49 8.51 8.53 8.55	9.49 9.51 9.53 9.55	10.49 10.51 10.53 10.55	22,3 Alt.-Zschemnitzsch 23,1 Altenb.-Rasephas 24,1 Altenb.-Winterstr. 25,1 Altenburg	8.11 8.09 8.07 8.05	9.11 9.09 9.07 9.05	10.11 10.09 10.07 10.05
9.01 9.25	10.01 10.25	11.01 11.25	Altenburg 304 Leipzig Hbf	7.59 7.35	8.59 8.35	9.59 9.35
9.01 9.50	10.01 10.50	11.01 11.50	Altenburg 550 Zwickau Hbf	7.59 7.10	8.59 8.10	9.59 9.10

Anfang 2010 schrieb DB Netz die KBS 552 zur Übernahme aus. Das Verfahren wurde aber aus unbekanntem Gründen abgebrochen. 2013 pachtete die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) den Abschnitt Zeitz - Tröglitz, um die Bedienung vom *Chemie- und Industriepark Zeitz* zu sichern.

Der **VD-T** hätte seine KBS 552 nicht eingestellt, sondern mit guten Anschlüssen, attraktivem Stunden-takt und den neuen Stationen Zipsendorf

und Altenberg-Winterstraße mehr als 1.000 Fahrgäste täglich erreicht. Die beiden *IT-Vollknoten* zur Minute 00 in Zeitz und Altenburg bieten optimale Voraussetzungen. Die Fahrzeit von 49 Minuten für 25 km ist zwar nicht berauschend, eine weitere Beschleunigung würde aber nur mit längeren Wartezeiten an den Anschlussbahnhöfen erkauft.

553 Zwickau - Rodewisch - Falkenstein - Zwotental - Klingenthal

Falkenstein besaß schon seit 1865 einen Bahnhof an der *Voigtländischen Staatseisenbahn* Herlasgrün - Oelsnitz, wünschte aber eine direktere Verbindung nach Norden, um die Zwickauer Steinkohle billigere zu bekommen. Der planmäßige Verkehr begann am 29.11.1875, die Einnahmen blieben aber unter den Erwartungen.

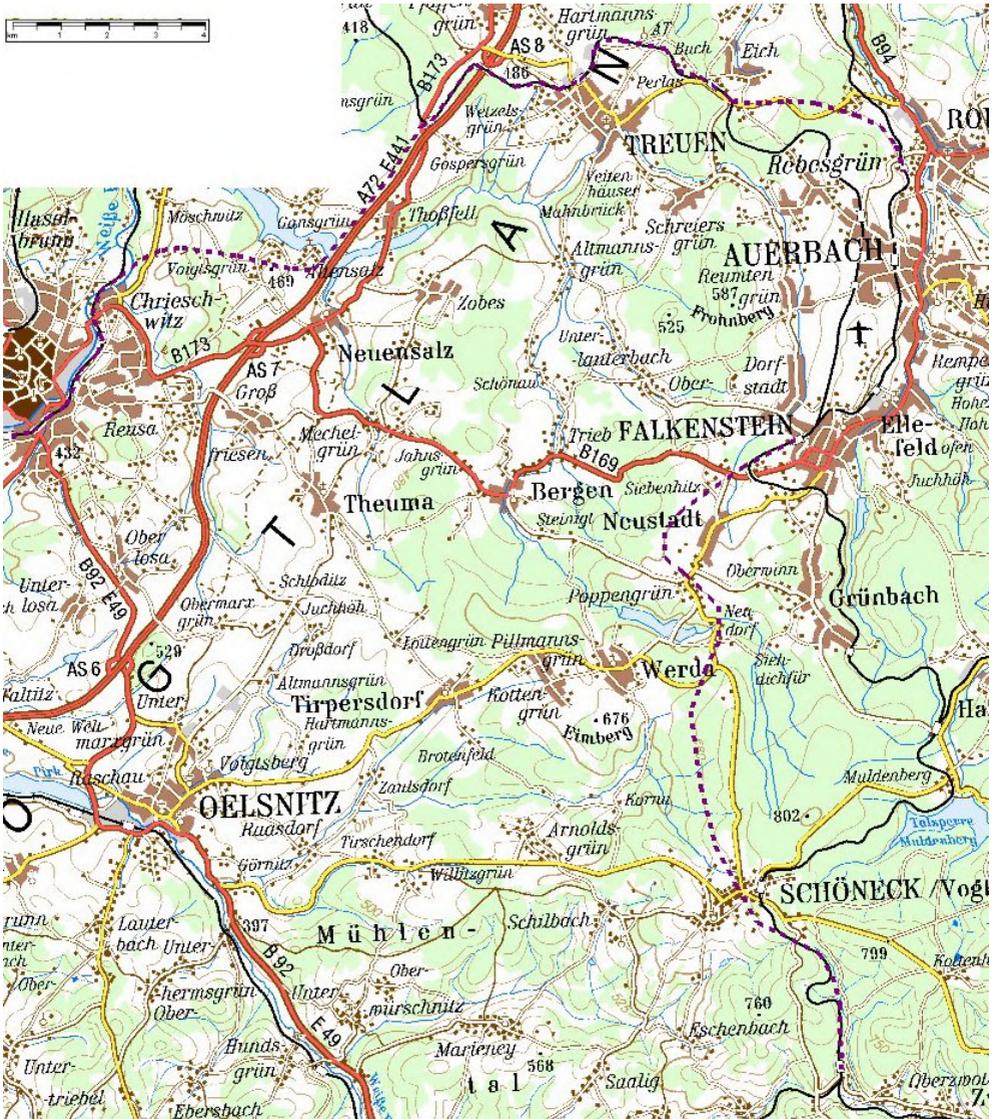
Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke unbeschädigt. Am 22.5.1966 stufte die *DR* die bisherige Hauptbahn zur Nebenbahn ab. Nach der Oberbau-erneuerung in den 1980er setzte sie die zulässige Achslast auf 21 t herauf, um auch die sowjetischen Großdiesellokomotiven einzusetzen.

1995 wählte der Freistaat Sachsen die Strecke Zwickau - Falkenstein - Klingenthal

RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.02	9.02	10.02	km Zwickau Hbf	8.58	9.58	10.58
8.09	9.09	10.09	7,9 Stenn	8.53	9.53	10.53
8.13	9.13	10.13	11,4 Ebersbrunn	8.45	9.45	10.45
8.16	9.16	10.16	13,9 Voigtsgrün	8.42	9.42	10.42
8.19	9.19	10.19	17,1 Ifersgrün	8.41	9.41	10.41
8.24	9.24	10.24	22,6 Lengenfeld	8.36	9.36	10.36
8.29	9.29	10.29	28,3 Rodewisch	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31	30,4 Auerbach (Vogtl.)	8.29	9.29	10.29
8.34	9.34	10.34	33,2 Ellefeld	8.26	9.26	10.26
8.37	9.37	10.37	35,3 Falkenstein	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	38,5 Neustadt (Vogtl.)	8.19	9.19	10.19
8.45	9.45	10.45	42,1 Werda	8.15	9.15	10.15
8.49	9.49	10.49	46,9 Schöneck (Vogtl.)	8.10	9.10	10.10
8.54	9.54	10.54	51,5 Zwotental	8.06	9.06	10.06
8.59	9.59	10.59	55,0 Zechenbach	8.01	9.01	10.01
9.01	10.01	11.01	57,2 Zwota	7.59	8.59	9.59
9.04	10.04	11.04	59,8 Klingenthal	7.55	8.55	9.55
9.07	10.07	11.07	<i>Graslitz (Kraslice)</i>	7.52	8.52	9.52
9.11	10.11	11.11	<i>Falkenau (Sokolov)</i>	7.49	8.49	9.49
9.19	10.19	11.19		7.41	8.41	9.41
9.55	10.55	11.55		7.05	8.05	9.05

als Pilotprojekt für die Revitalisierung einer stilllegungsgefährdeten Nebenbahn aus. Nach umfassender Gleiserneuerung wurden bis zu 80 km/h möglich und seit 1997 brauchen die Triebwagen der *Vogtlandbahn* 1½ Stunden für die kurvenreiche Fahrt von Zwickau nach Klingenthal. Die meisten Bürger bevorzugen dennoch ihr Auto, mit dem man die knapp 50 km normalerweise in 1 Stunde schafft. Die *Vogtlandbahn* nutzen die meisten Fahrgäste nur auf Teilstrecken.

Der **VD-T** hätte die KBS 553 daher großzügiger so ausgebaut, dass die Gesamtstrecke nur 70 Minuten dauert und *Integrale Taktknoten* in Rodewisch (mit Anschluss zur KBS 554 nach Plauen) und Zwotental (KBS 546 nach Adorf) entstehen. Möglich macht das ein 12 km langer Neubauabschnitt, der Falkenstein auf einem 6,5 km kürzeren Weg mit Zwotental verbindet. Tunnels sind nicht erforderlich:



Beim Bahnbau im 19. Jahrhundert wurde diese Trasse wegen dem wichtigen Anschluss zur Hauptstrecke Aue - Adorf in Muldenberg nicht gewählt. Die wurde aber in den 1970er Jahren beim Bau der Talsperre bei Eibenstock (→ KBS 544) unterbrochen und spielt keine Rolle mehr.

Schöneck bekäme beim **VD-T** an der neuen Trasse einen Haltepunkt im Einschnitt: Dieser läge 10 Höhenmeter und 200 Längenmeter näher am Stadtzentrum und wäre daher für die Fahrgäste attraktiver.

554 Plauen (unterer Bf) - Treuen - Rodewisch (- Zwickau)

Die eingleisige Bahnlinie von Herlasgrün nach Treuen wurde schon 1865 als Teil der „Voigtländischen Staatseisenbahn“ von Zwickau über Oelsnitz ins böhmische Eger eröffnet. Neun Jahre später wurde die Lücke zwischen Plauen und Oelsnitz geschlossen und die Fernzüge nutzten fortan diesen kürzeren Weg. Die Nachfrage zwischen Herlasgrün, Falkenstein und Oelsnitz verringerte sich drastisch und die Strecke wurde 1878 zur Nebenbahn abgestuft.

Wegen des geringen Verkehrsaufkommens entschied die DDR 1951, den Abschnitt Lottengrün - Oelsnitz für sogenannte „Schwerpunktvorhaben“ abzubauen. Gleise und Schwellen wurden dann beim Bau des Berliner Außenringes „recycelt“. 1970 stellte die *Deutsche Reichsbahn* zunächst den Reisezugverkehr ab Falkenstein ein, der Güterverkehr folgte 1972.

1994 wählte der Freistaat Sachsen die verbliebenen 20 km Herlasgrün - Treuen - Falkenstein als Teil eines Pilotprojekts für die Revitalisierung stillgelegungsgefährdeter Nebenbahnen aus. Dank einer umfassenden Gleiserneuerung in den Jahren 1996/97 stieg die Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h.

Am 23.11.1997 übernahm die *Vogtlandbahn* den Betrieb rund um Falkenstein mit modernen *RegioSprinter*-Triebwagen. Die Nachfrage wuchs in den Folgejahren nach Zwickau wesentlich stärker als nach Herlasgrün – das Dorf selber ist unbedeutend und die Anschlüsse klappen oft nur in einer der beiden Richtungen.

Der **VD-T** hätte von der Bahnlinie Herlasgrün - Falkenstein nur 7,8 km vom realen Bahnhof Thoßfell bis Eich genutzt und 14,2 km stillgelegt. Dank zwei zusammen 12,3km langer Neubauabschnitte gäbe es eine neue und attraktive Ost-West-Verbindung (mit bis zu 25 ‰-Steigung).

7.37	8.37	9.37	<i>Hof Hbf 566</i>	9.23	10.23	11.23
7.50	8.50	9.50	<i>Weischlitz</i>	9.10	10.10	11.10
7.59	8.59	9.59	<i>Plauen (unter.Bf)</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km Plauen (unter.Bf)	8.59	9.59	10.59
8.04	9.04	10.04	3,0 Pl.-Chrieschwitz	8.55	9.55	10.55
8.09	9.09	10.09	8,8 Neuensalz	8.50	9.50	10.50
8.12	9.12	10.12	10,8 Thoßfell [neu]	8.47	9.47	10.47
8.17	9.17	10.17	16,5 Treuen	8.42	9.42	10.42
8.22	9.22	10.22	20,3 Eich	8.37	9.37	10.37
8.27	9.27	10.27	25,0 Rodewisch	8.33	9.33	10.33
8.31	9.31	10.31	<i>Rodewisch 553</i>	8.29	9.29	10.29
8.58	9.58	10.58	<i>Zwickau Hbf</i>	8.02	9.02	10.02
8.31	9.31	10.31	<i>Rodewisch 553</i>	8.29	9.29	10.29
8.41	9.41	10.41	<i>Falkenstein</i>	8.19	9.19	10.19
9.11	#####	11.11	<i>Klingenthal</i>	7.49	8.49	9.49

Es gäbe durchgehende Triebwagen von Hof nach Zwickau, die bei „Flügelungen“ in Plauen und Rodewisch mit anderen Triebwagen vereinigt und getrennt werden. Mit 81 Minuten Fahrzeit spielen sie zwar keine Rolle im Durchgangsverkehr, bieten aber nachfragegerechte Direktverbindungen für alle Unterwegsstationen....

555 (Leipzig -) Zwickau - Reichenbach - Plauen (oberer Bf) - Hof

Die Geschichte der 1851 vollendeten Bahnlinie Leipzig - Reichenbach - Hof wird ausführlich bei der KBS 550 beschrieben. Zwischen Plauen und Hof ist sie fast doppelt so lang wie die direkte Luftlinie von 26 km, was die Fahrzeit erheblich verlängert. Bereits 1874 gab es erste Pläne für eine direktere Trasse. Wie alle folgenden Projekte sollten die Gleise von Weischlitz an der KBS 556 Plauen - Adorf durch einen Tunnel in den Höhen des Vogtlands nach Feilitzsch an der bestehenden Strecke führen. Ab 1884 schickten die Plauener sogar jährlich eine Petition an den sächsischen Landtag, umgesetzt wurde das Ansinnen aber nicht.

Einen zweiten ernsthaften Versuch für die Abkürzung gab es 1913 und einen dritten Ende der 1930er Jahre. Erste Vorarbeiten (mit viergleisigen Ausbau vom Abzweig bei Werdau bis Plauen) wurden aber wegen anderer kriegswichtiger Projekte beendet. Anfang der 1990er Jahre gab es wieder Überlegungen zum Bau des *Vogtlandtunnels* zwischen Feilitzsch und Weischlitz. Da der überregionale Fernverkehr aber über die *VDE-8 Neu- und Ausbaustrecke* Halle / Leipzig - Erfurt - Nürnberg rollen sollte, blieb auch dieser Versuch erfolglos

Erst der *City-Tunnel Leipzig* (CTL) brachte wieder neue Impulse: Da in diesen nur noch elektrische Züge einfahren dürfen, bekamen die 73 km zwischen Reichenbach, Plauen und Hof von 2010 bis 2012 endlich eine Oberleitung. Die Maßnahmen kosteten rund 120 Millionen Euro und haben leider auch zur Folge, dass man seit

Ende 2012 in Hof immer zwischen den elektrischen Zügen aus Leipzig / Dresden und den Dieselnügen aus Nürnberg/Regensburg umsteigen muss.

Der **VD-T** hätte die Karten nach der „Wende“ ganz anders gemischt: Zwischen Plauen und Hof wäre nicht nur die Autobahn A72 neu gebaut worden, sondern dicht daneben auch die direkte Bahntrasse mit dem 9 km langen *Vogtlandtunnel*. Der Neubau ist etwa 12 km lang und führt mit durchschnittlich 15‰ Gefälle von Weischlitz (420 m über dem Meeresspiegel) nach Feilitzsch (250 m).

Zwischen Zwickau und Neumark befahren alle Züge eine geradlinigere neue Trasse, der Abzweig am Bogendreieck bei Werdau wird daher nicht mehr gebraucht. Zwischen Reichenbach und Jocketa befahren nur IC und RE die neue Strecke. Die RB nutzen weiterhin die alten Gleise über Herlasgrün man hätte sie dafür nicht so umfassend wie in der Realität sanieren müssen.



- In Hof konzentriert sich viel Verkehr auf den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30: Vier Züge kommen von Feilitzsch her kurz davor an, und vier Züge fahren kurz danach in der Gegenrichtung. Dafür reichen die zwei vorhandenen Gleise aus, denn vor der Minute 30 können beide Richtung Süden und nach der Minute 30 beide Richtung Norden genutzt werden.
- In Weischlitz gibt es gute Anschlüsse „übers Eck“, die den Nutzen des *Vogtlandtunnels* erhöhen und sehr gute Verbindungen ins südliche Vogtland schaffen, z.B.: Hof Hbf 12.37 - Weischlitz 12.50 bis 13.05 - Adorf 13.29 und Hof Hbf 13.10 - Weischlitz 13.25 bis 13.28 - Adorf 13.45.

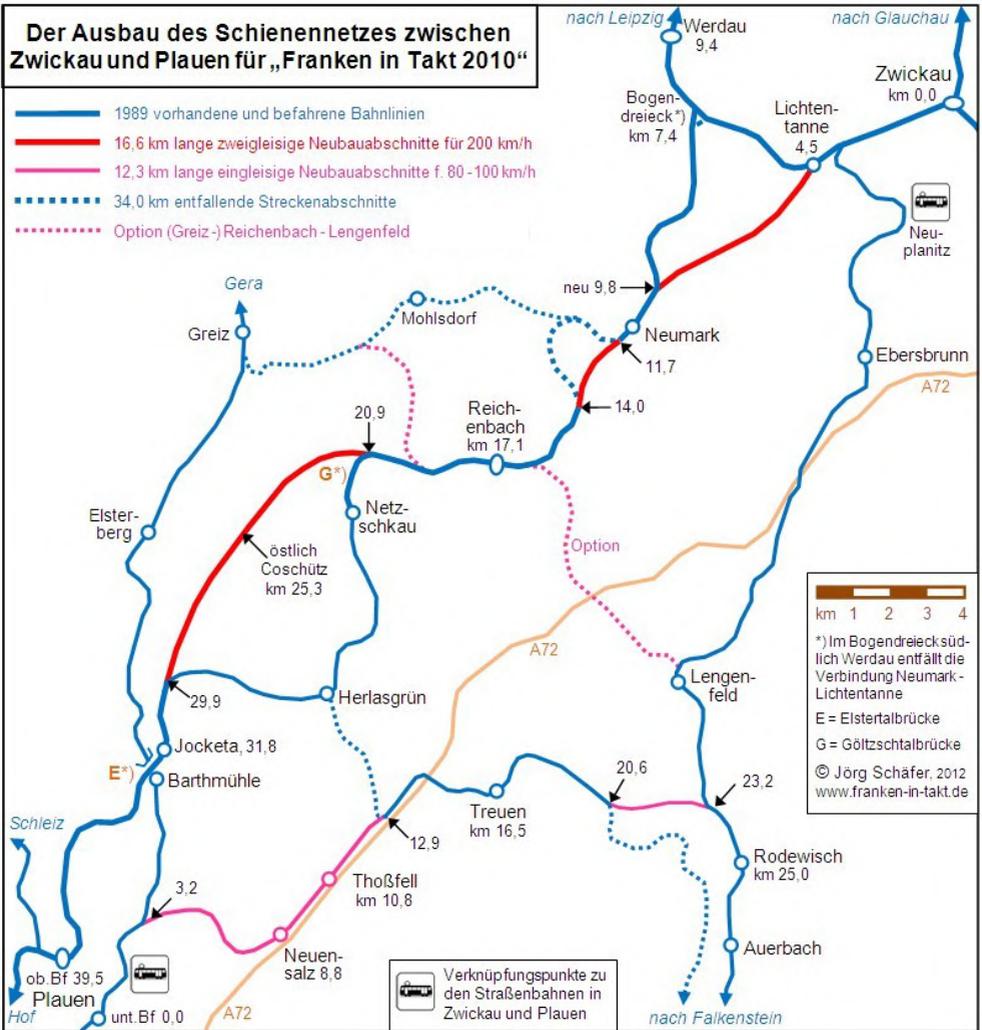
Leipzig Hbf	13.02				13.02	13.07				14.02				14.02	14.07
Altenburg	13.23				13.23	13.38				14.23				14.23	14.38
Werdau 550	13.47				13.49	14.18				14.47				14.49	15.18
Dresden Hbf	>	12.41			>	>				12.55				>	>
Chemnitz Hbf	<	13.31			<	<	13.34			13.57				<	<
Zwickau Hbf 530	>	13.51			13.55	>	14.14			14.29				>	>
Zug	RE	IC			RB	RE	RB	RB	RB	RE	IC			RB	RE
km Zwickau Hbf	<	13.53			14.02	<	14.16	14.33	14.36	<	14.53			15.02	<
4,5 Lichtentanne	>				14.06	>	14.20	14.37	14.40	>				15.06	>
7,5 Schönfels	<				14.09	<	Alten	Alten	14.43	<				15.09	<
11,2 Neumark (Sachs)					14.13	14.24	-burg	-burg	14.47					15.13	15.24
17,4 Reichenbach	13.57				14.19	14.30	(c)		14.53	14.57				15.19	15.30
22,7 Netzschkau	<	<			14.25	<			an	<	<			15.25	<
25,6 Limbach (Vogtl.)	>	>			14.29	>				>	>			15.29	>
28,0 Herlasgrün	<	<			14.32	<				<	<			15.32	<
32,4 Ruppertsgrün	>	>	RE	RB	14.36	>	RB	RB		>	>	RE	RB	15.36	>
34,8 Jocketa					14.39									15.39	
38,1 Jößnitz					14.42									15.42	
42,5 Plauen oberer Bf	14.10	14.13	ab	ab	14.47	14.43	ab	Greiz		15.10	15.13	ab	ab	15.47	15.43
> Plauen unterer Bf	14.11	14.14	14.21	14.24	14.50	14.45	14.54	<		15.11	15.14	15.21	15.24	15.50	15.45
45,3 Plauen West	>	>	>	>	>	>	>	15.01		>	>	>	>	>	>
48,5 Plauen-Straßberg				14.27	Sch-		14.57	<					15.27	Sch-	
				14.30	leiz		15.00	>	RB				15.30	leiz	
50,2 Kürbitz	<	<		14.32		<	15.02	15.07	Weida	<	<		15.32		<
52,0 Weischlitz			14.28	14.35			15.05	15.10	>			15.28	15.35		
66,0 Feilitzsch			<	14.44		14.58	<		15.19			<	15.44		15.58
74,0 Hof Hbf	14.26	14.29	Adorf	14.50		15.04	Adorf	15.23	15.25	15.26	15.29	Adorf	15.50		16.04
Hof Hbf 840		14.31		14.52		15.06					15.31		15.52		16.06
Bayreuth Hbf		14.59		Helm		15.41					15.59		Helm		16.41
Nürnberg Hbf		15.52		-bre.		16.44					16.52		-bre.		17.44

IC sind zur leichteren Orientierung rot hervorgehoben;
 Blaue RB und RE fahren nur Montag - Freitag an Werktagen;
 (c) = RB fährt samstags, sonn und feiertags 4 Minuten früher ab Zwickau

Nürnberg Hbf	11.08					11.16		Helm		12.08					12.16
Bayreuth Hbf	12.01					12.19		-bre.		13.01					13.19
Hof Hbf 840	12.29					12.54		13.08		13.29					13.54
Zug	IC	RE	RB	RB	RB	IC	RB		RE	IC	RE	RB	RB	RB	IC
km Hof Hbf	12.31	12.34	12.35	12.37	Adorf	12.56		13.10	Adorf	13.31	13.34	13.35	13.37	Adorf	13.56
8,0 Feilitzsch			12.41		<	13.02		13.16	<			13.41		<	14.02
22,0 Weischlitz			>	12.50	12.55			13.25	13.32			>	13.50	13.55	
23,8 Kürbitz			Weida	12.53	12.58			13.27		<	<	Weida	13.53	13.58	
25,5 Plauen-Straßberg				>	13.00		Sch-	13.30					>	14.00	
28,7 Plauen West				<	13.03		leiz	13.33					<	14.03	
> Plauen unterer Bf	>	>		12.59	>	>	>	>	>	>	>		13.59	>	>
31,5 Plauen oberer Bf	12.46	12.49		<	13.06	13.15	13.10	13.36	13.39	13.46	13.49		<	14.06	14.15
35,9 Jößnitz				Greiz	an	13.17	13.13	an	an	13.47	13.50		Greiz	an	14.17
39,2 Jocketa							13.18								
41,6 Ruppertsgrün	>	>				>	13.21			>	>				>
46,0 Herlasgrün	<	<	RB	RB	RB	<	13.28			<	<	RB	RB	RB	<
48,4 Limbach (Vogtl.)	>	>				>	13.31			>	>				>
51,3 Netzschkau	<	<	ab			<	13.35			<	<	ab			<
56,6 Reichenbach		13.03	13.07		(c)	13.30	13.41				14.03	14.07		(c)	14.30
62,8 Neumark (Sachs)			13.12	Alten	Alten	13.36	13.47					14.12	Alten	Alten	14.36
66,5 Schönfels		<	13.16	-burg	-burg	<	13.51				<	14.16	-burg	-burg	<
69,5 Lichtentanne		>	13.19	13.22	13.39	>	13.54				>	14.19	14.22	14.39	>
74,0 Zwickau Hbf	13.07	<	13.24	13.27	13.44	<	13.58			14.07	<	14.24	14.27	14.44	<
Zwickau Hbf 530	13.09	>		13.31	13.46	>	14.05			14.09			13.31	14.46	>
Chemnitz Hbf	13.29	<		14.03	14.26	<	>			14.29			14.03	15.26	<
Dresden Hbf	14.19	>		15.05		>	<			15.19			15.05		>
Werdau 550		13.13				13.42	14.11				14.13				14.42
Altenburg		13.37				14.21	14.37				14.37				15.21
Leipzig Hbf		13.58				14.53	14.58				14.58				15.53

IC sind zur leichteren Orientierung rot hervorgehoben;
 Blaue RB und RE fahren nur Montag - Freitag an Werktagen;
 (c) = RB fährt samstags, sonn und feiertags 4 Minuten früher ab Zwickau

553 bis 557: Die Bahnverbindungen im sächsischen Vogtland



Im sächsischen Vogtland wurde zwischen 1865 und 1910 ein engmaschiges Eisenbahnnetz errichtet, das in zahlreichen Kurven dem hügeligen Gelände folgte. Nach dem Zweiten Weltkrieg legte die Deutsche Reichsbahn einige Strecken still und fasste die verbliebenen Äste zu Durchgangslinien zusammen. Eine davon war die 22,3 km lange Strecke von Herlasgrün über Auerbach nach Falkenstein. 1996 wurde sie vom Freistaat Sachsen in das Pilotprojekt für die Modernisierung stilllegungsgefährdeter Nebenbahnen aufgenommen. Nach einer

umfassenden Gleiserneuerung konnte die Geschwindigkeit auf 80 km/h erhöht und mit modernen Triebwagen der privaten Vogtlandbahn befahren werden.

Die Attraktivität dieses Abschnitts leidet aber immer noch an den historischen Schwachstellen: Herlasgrün ist nur ein kleines Dorf, von dem aus die eigentlich wichtigen Ziele Plauen, Reichenbach und Zwickau nur mit Umwegen erreicht werden können. Und der obere Bahnhof in Auerbach liegt recht weit vom Zentrum der großen Kreisstadt entfernt.

Jörg Schäfer entwickelte bei der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) in den 1990er Jahren mehrere Alternativkonzepte für die Bahnlinien im Vogtland. Eines sah eine neue Gleisverbindung von Eich nach Rodewisch vor, damit auch die Züge von Herlasgrün im günstiger gelegenen unteren Auerbacher Bahnhof halten können. „Nebenbei“ hätte man dabei auch noch 5 km Strecke sparen können.

Der **VD-T** berücksichtigt eine weitergehende Lösung: Zusammen 16,5 km lange Neubauabschnitte ermöglichen eine Querverbindung von Plauen (unterer Bahnhof) nach Lengenfeld. Von der alten Bahnlinie würden dabei noch 7,7 km genutzt, die restlichen 14,6 km stillgelegt. [Die Gesamtlänge des Gleisnetzes würde also abnehmen, was Betriebswirtschaftler freut, Eisenbahnfreunde aber eher ärgert.]

Bei der folgenden Grafik ist auch noch die „große Lösung“ angedeutet: Die neue Linie könnte auch zur Verbindung der meterspurigen Straßenbahnnetze von Plauen und Zwickau genutzt werden. Die Fahrgäste aus Ebersbrunn, Lengenfeld, Thoßfell usw. kämen dann ohne Umsteigen in die Zentren der beiden Städte. Zudem wären Synergieeffekte für beide Straßenbahnbetriebe zu erwarten, da man Fahrzeuge austauschen und Werkstätten gemeinsam nutzen könnte.

Fraglich wäre dabei nur, was aus den Gleisen südlich von Lengenfeld werden soll. Für einen Straßenbahnbetrieb erscheinen Jörg die Strecken nach Adorf und Klingenthal nicht geeignet. Besser wäre eine neue Verbindung von Reichenbach nach Lengenfeld für die Regionalbahnen und den Güterverkehr:

Die etwa 10 km lange Verbindung hätte 1989 noch östlich von Reichenbach und nördlich von Lengenfeld Reste stillgelegter Bahnstrecken nutzen können, so dass nur 5 km wirklich neu zu bauen gewesen wären. Und mit einem weiteren 4 km langen Neubauabschnitt hätte man nordwestlich von Reichenbach auch noch die Zweigstrecke Greiz - Neumark erreichen können, die erst 1999 stillgelegt wurde. Damit hätte man als Maximallösung die Durchmesserlinie Greiz - Reichenbach - Lengenfeld -Falkenstein - Zwotental - Klingenthal bilden können.



Seit 1997 setzt die Vogtlandbahn RegioSprinter auf ihren Strecken südlich von Zwickau ein. Am 20. Juni 2000 überquerte einer davon die neue Europabrücke in Klingenthal auf dem Weg nach Falkenau (Sokolov). (Blick nach Osten, Foto von Jörg Schäfer)

556 Plauen (ob.Bf) - Weischlitz - Adorf - Bad Brambach (- Eger)

Ihren Ursprung hat die heutige Hauptbahn Plauen - Cheb in der schon 1865 eröffneten *Voigtländischen Staatseisenbahn* von Herlasgrün über Falkenstein und Oelsnitz nach Eger. Die direkte Trasse über Plauen genehmigte der Sächsische Landtag erst drei Jahre später. Am 1.11.1874 ging die doppelgleisige Strecke Plauen - Oelsnitz in Betrieb. Oelsnitz - Brambach war schon bis 1872 zweigleisig ausgebaut worden und bis 1877 folgte das Teilstück nach Brambach.

Die KBS 556 entwickelte sich vor allem für den Verkehr aus Mitteldeutschland und Thüringen zur wichtigsten Eisenbahnverbindung nach Böhmen. Auch die Schnellzüge Dresden - München nutzten die Trasse über Eger, da sie kürzer als der alte Weg über Hof war. Auch nach dem Ersten Weltkrieg und der Gründung der Tschechoslowakei verblieb die Strecke zur Gänze im Bestand der *Deutschen Reichsbahn* (DR).

Da zwischen Pirk und Oelsnitz ein Teil der Gleise innerhalb der Staufläche der Talsperre Pirk lag, wurde 1937/38 dieser Abschnitt südlich der Talsperre neu trassiert.

Nach dem Anschluss des Sudetenlandes an das Deutsche Reich im Herbst 1938 wurde auch der bislang eingleisige Abschnitt von Voiteersreuth nach Franzensbad zweigleisig ausgebaut. Ab 1944 wurde Plauen das Ziel alliierter Luftangriffe. Am 8.4.45 wurde der Bahnhof Eger von einem schweren Angriff getroffen, dass keine Züge mehr fahren konnten. Am 12.4.45 beschädigten Bombentreffer auch das Egerviadukt schwer. Ende April 1945 kam der Zugverkehr völlig zum Erliegen und die Deutsche Wehrmacht zerstörte bei ihrem Rückzug weitere Bahnanlagen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Strecke schnell wieder instand gesetzt. Am 9.7.45 gingen die Gleise auf CSSR-Gebiet entschädigungslos an die Tschechoslowakische Staatsbahn (ČSD) über. Auf deutschem Gebiet baute die Sowjetunion 1946 das zweite Gleis als Reparationsleistung ab. 1951 wurde auch der grenzüberschreitende Abschnitt Bad Brambach - Vojtanov auf ein Gleis zurückgebaut. Den in der CSSR gelegenen Bahnhof Plesná (früher Fleißen) bediente die ČSD im Binnenverkehr von Cheb aus.

Erst ab 1955 gab es wieder grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr. Berühmtheit erlangte die später mit Schnelltriebwagen der Baureihe VT 18.16 betriebene Expressverbindung *Karlex* von Berlin nach Karlsbad. Im Güterverkehr erreichte die Strecke bald wieder ihre alte Bedeutung. Die ČSD baute Vojtanov schrittweise zu einem leistungsfähigen Grenzbahnhof aus. 1983 wurde der CSSR-Abschnitt mit der in Nordwestböhmen üblichen Spannung von 25 kV 50 Hz elektrifiziert. Die DR baute in den 1980er Jahren die Abschnitte Pirk - Adorf und Raun - Bad Brambach wieder zweigleisig aus.

Nach der „Wende“ ging das Aufkommen im Personen- und Güterverkehr stetig zurück. Seit der Einstellung des *Karlex* Mitte der 1990er Jahre gibt es keinen Personenfernverkehr mehr. Regelmäßige Güterzüge fahren nur noch für Holz- und Stahlrollentransporte nach Oelsnitz. Gelegentlich kommen grenzüberschreitende Umleiterzüge hinzu.

Seit 1997 betreibt die *Vogtlandbahn* den Nahverkehr zwischen Plauen und Bad Brambach mit *Regio-Shuttle*-Triebwagen. Seit 2000 fahren sie bis Cheb und bedienen auch alle Stationen im tschechischen Abschnitt. Für die 74,3 km lange Strecke von Plauen nach Eger brauchen die RB über 1½ Stunden. Das ist nicht attraktiv und schreckt etliche Kurgäste zwischen Adorf und Eger von der Anreise mit der Bahn ab.

Der Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 enthält den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung von Plauen über Bad Brambach bis zur Staatsgrenze für Güterzüge

zwischen Norddeutschland und der Tschechischen Republik – insbesondere als kurzfristige Kapazitätsreserve zur Entlastung der Elbtalstrecke Dresden - Decin. Gegenüber der Alternative Plauen - Hof - Marktredwitz - Cheb ist sie 40 km kürzer und zudem kein Fahrtrichtungswechsel wie in Marktredwitz erforderlich.

8.01 8.16		8.04 8.49	9.01 9.16		Zwickau Hbf 530 Plauen (oberer Bf)	9.59 9.44	10.56 10.11		10.59 10.44	11.56 11.11
RE	RB	RB	RE	RB	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
8.21 	8.24 8.27 8.30 8.32	8.54 8.57 9.00 9.02	9.21 	9.24 9.27 9.30 9.32	km Plauen (oberer Bf) 2,8 Plauen West 6,0 Plauen-Straßberg 7,7 Kürbitz	9.39 	10.06 10.03 10.00 9.57	10.36 10.33 10.30 10.27	10.39 	11.06 11.03 11.00 10.57
8.28 	8.35 > Hof	9.05 9.09 9.11	9.28 	9.35 > Hof	9,5 Weischlitz 13,4 Pirk 15,1 Planschwitz	9.32 	9.54 9.50 9.47	10.24 > Hof	10.32 	10.54 10.50 10.47
8.35 8.45		9.16 9.22 9.25	9.35 		19,8 Oelsnitz 26,6 Hundsgrün 29,2 Rebersreuth 33,1 Adorf (Vogtl.)	9.25 9.15	9.43 9.37 9.34 9.31		10.25 10.15	10.43 10.37 10.34 10.31
 59/01	9.40 9.45 9.48 9.57	> Zwo- tent. 59/01	 59/01	10.40 10.45 10.48 10.57	> Bad Elster 39,6 Sohl 41,6 Raun 49,9 Bad Brambach	 59/01	> Zwo- tent. 9.02	9.19 9.14 9.11 9.02	 59/01	> Zwo- tent. 59/01
9.06 9.12 9.18 9.25	an		10.06 10.12 10.18 10.25	an	53,6 Böhm (Plesna) 60,0 Voitzersreuth 67,2 Franzensbad 74,3 Eger (Cheb)	8.53 8.47 8.41 8.35		ab	9.53 9.47 9.41 9.35	
9.31 9.49 10.52			10.31 10.49 11.52		Eger (Cheb) 855 Marktredwitz Nürnberg Hbf	8.29 8.11 7.08			9.29 9.11 8.08	

Der **VD-T** hätte diese Ausbaupläne schon bis 2010 verwirklicht, um mit einer RE-Fahrzeit von 64 Minuten sowohl in Plauen als auch in Eger direkte IC-Anschlüsse zu erreichen. anzubieten. Zwischen Plauen und Adorf fährt für die kleineren Stationen eine zusätzliche RB, die in Adorf im *IT-Vollknoten* zur Minute 30 entweder geflügelt wird oder abwechselnd auf der KBS 558 nach Asch und Zwotental weiter fährt.

Zwischen Adorf und Bad Brambach liegen die Orte so weit von der Bahn entfernt, dass der **VD-T** einen Pendelbus sinnvoller findet. Ab Raun ist dabei die Verbindung nach Plauen über Bad Brambach (9.48 bis 10.39 = 51 Minuten) schneller als über Adorf (9.11 bis 10.06 = 55 Minuten).

557 (Zwickau -) Zwotal - Markneukirchen - Adorf

Die 14 km lange Strecke Zwotal - Siebenbrunn - Adorf ist das südliche Überbleibsel der einst 115 km langen *Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft*. Die nördlichen 51 km von Chemnitz nach Aue werden auch noch befahren (→ KBS 536), das 50 km lange Mittelstück wurde aber nach genau 100 Betriebsjahren 1975 durch die Talsperre Eibenstock unterbrochen und in der Folgezeit schrittweise stillgelegt.

1994 nahm der Freistaat Sachsen den Abschnitt Zwotal - Adorf in das Pilotprojekt für die Revitalisierung stilllegungsgefährdeter Nebenbahnen auf (→ KBS 553). Seit 1997 fährt die *Vogtlandbahn* mit modernen *RegioSprinter*-Triebwagen im 2-Stunden-Takt. Die Fahrgastzahlen blieben aber auf diesem Abschnitt bescheiden, da die Orte an den Unterwegsstationen recht klein und die Reisezeiten von Adorf nach Falkenstein und Zwickau recht lang sind.

Dass dennoch Züge fahren zeugt vom Engagement der Region für ihre Bahnlinie. Daher hätte es natürlich auch beim **VD-T** Bahnverkehr auf der KBS 546 gegeben. Und wenn schon, denn schon: Für einen modernen Personenverkehr waren nach der „Wende“ ohnehin erhebliche Investitionen nötig. Statt zwischen Zwotal und Siebenbrunn die kurvenreiche Trasse mit nur einem Halt in Gunzen (200 Einwohner) zu sanieren, hätte man durch einen 6 km langen Neubauabschnitt Erlbach

7.50	8.50	9.50	<i>Klingenthal</i>	9.10	10.10	11.10
7.59	8.59	9.59	<i>Zwotal 543</i>	9.01	10.01	11.01
7.05	8.05	9.05	<i>Zwickau Hbf</i>	9.55	10.55	11.55
7.59	8.59	9.59	<i>Zwotal 543</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Zwotal	8.57	9.57	10.57
8.09	9.09	10.09	4,0 Gopplasgrün	8.51	9.51	10.51
8.12	9.12	10.12	6,0 Erlbach (Vogtl.)	8.47	9.47	10.47
8.16	9.16	10.16	8,1 Markneukirchen	8.44	9.44	10.44
8.18	9.18	10.18	8,9 Markneukirch. Ost	8.42	9.42	10.42
8.20	9.20	10.20	10,6 Siebenbrunn	8.39	9.39	10.39
8.23	9.23	10.23	12,6 Remptendorf	8.36	9.36	10.36
8.27	9.27	10.27	14,9 Adorf (Vogtl.)	8.33	9.33	10.33
8.31	9.31	10.31	32,2 <i>Adorf (Vogtl.) 545</i>	8.29	9.29	10.29
9.06	10.06	11.06	33,1 <i>Plauen (oberer Bf)</i>	7.54	8.54	9.54
8.45	9.45	10.45	<i>Adorf (Vogtl.) 545</i>	8.15	9.15	10.15
8.59	11.03	12.03	<i>Bad Brambach</i>	8.01	9.01	10.01

(1.800) und Markneukirchen (6.600) einbinden können.

Die Trasse der 4,7 km kurzen Nebenbahn Siebenbrunn - Erlbach war 1989 noch durchgehend vorhanden und die Bahnfläche mitten in Markneukirchen diente als Busbahnhof. Sogar das Empfangsgebäude stand noch und war mit Reichsbahnpersonal besetzt!

558 Plauen - Schönberg - Schleiz

Die 14,9 km lange Nebenstrecke vom sächsischen Schönberg ins thüringische Schleiz wurde 1887 eröffnet. Im Gegensatz zu anderen Strecken im Vogtland stagnierte der Personenverkehr hier ab der Jahrhundertwende. Wohl auch, weil Pläne für eine Verbindung zur 1894 gebauten Bahnlinie Triptis - Ziegenrück nicht verwirklicht wurden.

Der Bau der 65 m hohen und 205 m langen Gewichtsstaumauer für die *Bleilochlochtalsperre* erforderte ab 1927 eine Anschlussbahn für den Materialtransport. Die Anliegergemeinden nutzten diese einmalige Gelegenheit für den lange ersehnten Bahnanschluss. Der öffentliche Personenverkehr der elektrischen Kleinbahn nach Saalburg startete 1930 mit 2 Trieb- und 4 Steuerwagen.

1969 endete der elektrische Betrieb, und auf der Kleinbahn wurden Schienenbusse mit Dieselantrieb eingesetzt. Diese endeten aber weiterhin an einem schmalen Bahnsteig vor dem Schleizer Empfangsgebäude und die Fahrgäste mussten zur Weiterfahrt nach Schönberg umsteigen. Das war natürlich nach der „Wende“ zum rasant anwachsenden Individualverkehr nicht mehr konkurrenzfähig, und so wurde der Personenverkehr westlich von Schleiz 1996 eingestellt.

Erst jetzt fahren Züge von Schönberg zum zentrumsnahen Haltepunkt Schleiz West durch. Dabei benutzten sie das Verbindungsgleis im östlichen Weichenbereich des Schleizer Bahnhofs, das zuvor nur der Übergabe von Güterwagen diente. 1998 übernahm die *Vogtlandbahn* den Verkehr, aber im Gegensatz zu anderen Nebenbahnen im Vogtland wurden die Gleise dafür nicht grundlegend saniert. Der Personenverkehr endete dann Ende 2006, weil Thüringen den ins Nachbarland führenden Personenverkehr abbestellt hatte. Seither bemüht sich der *Förderverein Wisentatalbahn* um einen regelmäßigen touristischen Verkehr.

Beim **VD-T** gäbe es zwar zwischen Schleiz West und Saalburg wegen des zu geringen Potenzials auch keinen Schienenverkehr mehr. Dafür wäre aber das verbleibende Angebot attraktiv neu geordnet worden:

- Nach dem Bau des „Vogtlandtunnels“ fahren alle Züge von Plauen nach Hof über Weischlitz (→ KBS 540). Die vorhandene Strecke über Schönberg wird in der Mitte sozusagen „gebrochen“, wodurch die neuen Direktverbindungen Plauen - Schönberg - Schleiz und Gera - Schönberg - Hof (→ KBS 549) entstehen.
- Die Züge der KBS 548 und 549 begegnen sich zwischen Mehltheuer und Schönberg, wodurch viele attraktive Anschlüsse entstehen.

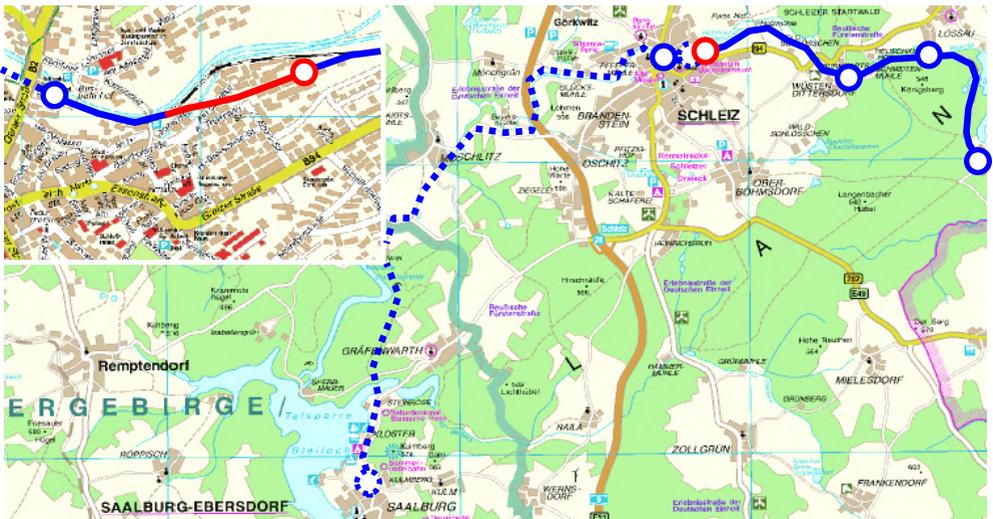
➤ Die Züge fahren in Schleiz nicht im Schleichtempo auf dem engen und steilen Gleis der Kleinbahn zum zentrumsnahen Haltepunkt (der zutreffender „Schleiz Mitte“ genannt wird). Ein 300 Meter langer Neubauabschnitt erlaubt eine schnelle und komfortable Durchbindung.

8.19	9.19	10.19	<i>Reichenbach (V)</i>	9.41	10.41	11.41
8.47	9.47	10.47	<i>Plauen (oberer Bf)</i>	9.13	10.13	11.13
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.50	9.50	10.50	km Plauen (oberer Bf)	9.10	10.10	11.10
8.55	9.55	10.55	6,2 Syrau	9.04	10.04	11.04
9.00	10.00	11.00	11,1 Mehltheuer	8.59	9.59	10.59
8.35	9.35	10.35	<i>Hof Hbf 549</i>	9.25	10.25	11.25
8.59	9.59	10.59	<i>Schönberg</i>	9.01	10.01	11.01
9.05	10.05	11.05	17,3 Schönberg	8.54	9.54	10.54
9.09	10.09	11.09	20,3 Mühltruff	8.50	9.50	10.50
9.14	10.14	11.14	24,3 Langenbuch	8.45	9.45	10.45
9.18	10.18	11.18	27,3 Lössau	8.41	9.41	10.41
9.21	10.21	11.21	29,0 Wüstendittersdorf	8.38	9.38	10.38
9.25	10.25	11.25	32,2 Schleiz Ost (a)	8.35	9.35	10.35
9.27	10.27	11.27	33,1 Schleiz Mitte (b)	8.33	9.33	10.33
9.33	10.33	11.33	<i>Schleiz Mitte</i> 	8.27	9.27	10.27
10:00	11:03	12:03	<i>Saalburg (Saale)</i>	8.00	9.00	10.00
10.11	11.11	12.11	<i>Lobenstein</i>	7.49	8.49	9.49

➤ Direkt neben dieser Station liegt der Zentrale Omnibusbahnhof. Dort gibt es im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 viele attraktive Anschlüsse.

(a) neue Station etwa 200 Meter östlich vom „Staatsbahnhof“.

(b) Entspricht der realen Station *Schleiz West* dicht am Stadtzentrum.



560 Leipzig - Zeitz - Gera - Neustadt (Orla) - Saalfeld

Die KBS 560 besteht aus mehreren Teilen mit unterschiedlicher Entstehungsgeschichte. Als erstes wurde 1859 die Verbindung von Weißenfels (an der *Thüringer Bahn* → KBS 580) über Zeitz nach Gera eröffnet. 1871 folgte die Gera-Eichichters Bahn. Der kleine Ort (knapp 10 km südlich von Saalfeld, seit 1954 *Kaulsdorf*) wurde zum vorläufigen Endpunkt, weil noch nicht feststand, wo und wie der Anschluss nach Bayern erfolgen sollte. 1873 wurde zunächst die 40 km lange Lücke im Tal der Weißen Elster zwischen Zeitz und Leipzig-Leutzsch geschlossen.

1882 übernahm das Königreich Preußen die vorhandenen Abschnitte in seine Staatsbahn und 1885 ging schließlich die Verbindung zur *Frankenwaldbahn* bei Probstzella in Betrieb. Die *Saalbahn* über Jena (→ KBS 570) war zwar kürzer, erforderte aber bei Großheringen einen Fahrtrichtungswechsel. Erst nach dem Bau einer Verbindungskurve im Jahr 1900 fuhr der größte Teil der überregionalen Nord-Süd-Züge von Leipzig nach Nürnberg durch das Saaletal. Dennoch bekam auch die KBS 560 zwischen beiden Weltkriegen auf ganzer Länge ein zweites Gleis.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die KBS 560 und 570 für Reparationsleistungen an die Sowjetunion auf ein Gleis zurückgebaut. Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) verteilte die Züge so gut es ging auf beide Strecken, um das große Aufkommen zu bewältigen. Die bei Profen gewonnene Rohbraunkohle rollte in Veredlungswerke im Raum Leipzig - Zeitz und für den Tagebau Zwenkau bekam die Strecke 1978 bei Eythra und Knautnaundorf eine neue Trasse. Zwischen Leipzig und Zeitz, Gera Hbf und Gera Süd sowie Unterwellenborn und Saalfeld verlegte die DR bis 1980 wieder das zweite Gleis.

Nach der „Wende“ wurde die *Saalbahn* großzügig ausgebaut, die Strecke über Gera aber nur renoviert. Dabei verloren zahlreiche Stationen ihre Ausweich- und Gütergleise. 2010 war der Unterschied so groß wie nie zuvor: Auf der KBS 570 fuhren zahlreiche Fern- und Nahverkehrszüge für Personen und Güter, während auf der KBS 560 ab Gera in der *Normalverkehrszeit* nur noch ein Zug pro Stunde und Richtung unterwegs war: RE und RB fuhren abwechselnd im 2-Stunden-Takt und brauchten von Gera nach Saalfeld 69 bis 77 Minuten.

Beim **VD-T** profitiert die KBS 560 ganz erheblich vom *zweiten Citytunnel* in Leipzig (→ KBS 296): Die Fahrstrecke von Leipzig Hbf nach Plagwitz verkürzt sich von 11,1 auf 4,8 km. Da zudem einige enge Kurven entfallen, kommen RE und RB fünf Minuten schneller voran. Damit elektrische Triebwagen fahren können, bekommen auch die 75 km von Plagwitz über Zeitz und Gera bis Weida Nord eine Oberleitung. Eine detaillierte Kostenuntersuchung müsste zeigen, ob man

den Fahrdracht darüber hinaus nach Saalfeld und Mehltheuer verlängert oder Triebwagen mit Akkumulatoren einsetzt.

Zwischen Gera und Saalfeld erlaubt das Fahrplangerüst beim **VD-T** keine „saubere Trennung“ zwischen RB und RE: Einige kleine Stationen müssen abwechselnd bedient werden, um *Integrale Taktknoten* in Weida Nord (Minute 00), Neustadt / Orla (Min.00) und Pößneck (Min.30) zu erreichen.

<i>Leipzig Messe</i>	7.53	8.00	8.21	8.30	8.53	9.00	9.21	9.30	9.53	10.00
<i>Leipzig Hbf 296</i>	7.59	8.08	8.27	8.38	8.59	9.08	9.27	9.38	9.59	10.08
Zug	RE	(S6)	RB	(S6)	RE	(S6)	RB	(S6)	RE	(S6)
km Leipzig Hbf	8.05	8.10	8.35	8.40	9.05	9.10	9.35	9.40	10.05	10.10
4,8 L-Plagwitz	8.09	8.16	8.39	8.46	9.09	9.16	9.39	9.46	10.09	10.16
10,4 Knauthain		8.23		8.53		9.23		9.53		10.23
15,0 Knautnaundorf	8.16	8.29	8.46	8.59	9.16	9.29	9.46	9.59	10.16	10.29
24,9 Pegau		>		9.08		>		10.08		>
39,4 Zeit	8.29	<	8.59	9.25	9.29	<	9.59	10.25	10.29	<
43,4 Salsitz		Neu- kierit.	9.01	an	9.30	Neu- kierit.	10.01	an	10.30	Neu- kierit.
49,8 Wetterzeube			9.05				10.05			
54,8 Crossen			9.09				10.09			
			9.13				10.13			
58,1 Caaschwitz	8.41		9.16		9.41		10.16		10.41	
61,1 Bad Köstritz			9.19				10.19			
63,3 G.-Langenberg			9.22				10.22			
67,7 Gera Hbf	8.49		9.27		9.49		10.27		10.49	
69,4 Gera Süd		>	9.33		9.51	10.07	10.33		10.51	11.07
71,7 Gera-Zwötzen	8.55	Münch			9.55	Münch			10.55	Münch
79,9 Weida Nord	9.01	-bern.	9.43		10.01	-bern.	10.43		11.01	-bern.
88,4 Niederpöllnitz	9.07	>			10.07	>	[49]		11.07	>
92,8 Mittelpöllnitz	[10]	9.40	9.52			10.40	10.52		[10]	11.40
96,8 Triptis [verlegt]	9.13	<			10.13	<			11.13	<
103,7 Neustadt (Orla)	9.19	Auma	9.59		10.19	Auma	10.59		11.19	Auma
	9.20		10.01		10.20		11.01		11.20	
107,3 Neunhofen			10.04				11.04			
112,3 Oppurg			10.09				11.09			
117,2 Pößneck (ob.Bf)	29/31		10.14		29/31		11.14		29/31	
121,0 Krölpa-Ranis	9.35				10.35				11.35	
125,4 Könitz (Thür)	39/41		10.20		39/41		11.20		39/41	
129,3 Unterwellenborn	9.45				10.45				11.45	
132,0 Gorndorf	9.48				10.48				11.48	
134,8 Saalfeld (Saale)	9.52		10.28		10.52		11.28		11.52	
<i>Saalfeld (Saale)</i>			10.31	10.41			11.31	11.41		
<i>Erfurt Hbf 565</i>			11.15	Nürnberg			12.15	Nürnberg		

In Neustadt und Pößneck begegnen sich die Züge während des Aufenthalts im Bahnhof. Für „fliegende Kreuzungen“ baut der **VD-T** das zweite Gleis zwischen Gera Süd und Weida Nord (10 km), Niederpöllnitz und Mittelpöllnitz (4 km) und in Könitz (2 km) wieder auf. Außerdem erschließt er mit den vier grün dargestellten neuen Stationen zusätzliches Fahrgastpotenzial.

Erfurt Hbf 565 Saalfeld (Saale)	Nürnberg			Nürnberg			Nürnberg			
	8.19	7.45 8.29		8.45 9.29	9.19		10.19			
Zug	RE		RB	RB	RE		RB	RB	RE	
km Saalfeld (Saale)	8.08		8.32		9.08		9.32		10.08	
2,8 Gorndorf	8.12				9.12				10.12	
5,5 Unterwellenborn	8.16				9.16				10.16	
9,4 Könitz (Thür)	19/21		8.40		19/21		9.40		19/21	
13,8 Kröpa-Ranis	8.25				9.25				10.25	
17,6 Pößneck (ob.Bf)	29/31		8.46		29/31		9.46		29/31	
22,5 Oppurg			8.50				9.50			
27,5 Neunhofen			8.55				9.55			
	8.39		8.59		9.39		9.59		10.39	
31,1 Neustadt (Orla)	8.40	Auma	9.01		9.40	Auma	10.01		10.40	Auma
38,0 Triptis [verlegt]	8.46	<		Zeulenro.	9.46	<		Zeulenro.	10.46	<
42,0 Mittelpöllnitz		8.19	9.07	>	[49]	9.19	10.07	>		10.19
46,4 Niederpöllnitz	8.52	>		>	9.52	>	[10]	>	10.52	>
54,9 Weida Nord	8.58	Münch-bern.	9.16	9.45	9.58	Münch-bern.	10.16	10.45	10.58	Münch-bern.
63,1 Gera-Zwötzen	9.04	>		9.53	10.04	>		10.53	11.04	>
65,4 Gera Süd		8.53	9.27	9.59	10.09	9.53	10.27	10.53	11.09	10.53
67,1 Gera Hbf	9.11	an	9.33	Flügel	10.11	an	10.33	Flügel	11.11	an
71,5 G.-Langenberg			9.37	↘			10.37	↘		
73,7 Bad Köstritz			9.40				10.40			
76,7 Caaschwitz	9.18		9.43		10.18		10.43		11.18	
80,0 Crossen		(S6)	9.46	(S6)		(S6)	10.46	(S6)		(S6)
85,0 Wetterzeube			9.50				10.50			
91,4 Salsitz			9.55	Neukierit.			10.55	Neukierit.		
95,4 Zeitz	9.30	ab	9.59	>	10.29	ab	10.59	>	11.29	ab
	9.31	9.35	10.01	>	10.31	10.35	11.01	>	11.31	11.35
109,9 Pegau		9.51		<		10.51		<		11.51
119,8 Knautnaundorf	9.43	10.00	10.13	10.30	10.43	11.00	11.13	10.30	11.43	12.00
124,4 Knauthain		10.06		10.36		11.06		10.36		12.06
130,0 L-Plagwitz	9.50	10.13	10.20	10.43	10.50	11.13	11.20	10.43	11.50	12.13
134,8 Leipzig Hbf	9.55	10.20	10.25	10.50	10.55	11.20	11.25	10.50	11.55	12.20
<i>Leipzig Hbf 306</i>	10.01	10.22	10.33	10.52	11.03	11.22	11.33	10.52	12.03	12.22
<i>Leipzig Messe</i>	10.06	10.30	10.38	11.00	11.08	11.30	11.38	11.00	12.08	12.30

Gesamtverkehre: Weida Nord - Gera → KBS 567 und Pegau - Leipzig → KBS 296

In Leipzig Hbf wendet jeweils stündlich ein RE und eine RB im tiefen Bahnhofsteil auf Gleis 15. Am Gleis 16 gegenüber hat man Anschluss zu den S-Bahnen Richtung Messe und Taucha. RE und RB bestehen jeweils aus zwei Triebwagen (Tw), die im Umland nachfragegerecht *geflügelt* werden:

- Die RB teilt sich schon in Zeitz, der vordere Tw fährt nach Gera weiter und der hintere Tw über Osterfeld nach Naumburg (→ KBS 563). Der RE teilt sich erst in Gera und der vordere Tw fährt gleich nach Saalfeld weiter. Der hintere Tw bleibt 12 Minuten stehen und wartet den Anschluss aus Jena ab (→ KBS 571), bevor er über Zeulenroda nach Hof weiter fährt (→ KBS 565).
- Der RB-Aufenthalt in Gera Hbf von Min.27 bis 33 dient Anschlüssen zu den IC Erfurt - Zwickau - Dresden, die sich dort von Min.29 bis 31 treffen (→ KBS 565).
- Der über 1 km lange Bahnhof Triptis liegt am östlichen Ortsrand (ab Saalfeld km 39,2 bis 40,4). Für die RE genügt ein 100 Meter langer Seitenbahnsteig, den der **VD-T** in km 38,0 nahe am Stadtzentrum plant.

562 Zeitz - Teuchern - Weißenfels

Die *Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft* nahm schon 1859 ihre Strecke Gera - Zeitz - Weißenfels in Betrieb. Sie diente hauptsächlich dazu, Industriegüter aus Zeitz Richtung Halle und Erfurt zu transportieren. 1873 wurde die direkte Linie Zeitz - Leipzig eröffnet (→ KBS 560), wodurch weniger Züge nach Weißenfels fuhren. 1882 übernahmen die *Preußischen Staatseisenbahnen* die KBS 562 und baute sie bis zum Ersten Weltkrieg zweigleisig aus. Am 25.11.97 gingen die 23,4 km von Großkorbetha über Hohenmölsen nach Deuben und am 28.6.00 die 22,0 km von Naumburg über Scheipnitz nach Teuchern in Betrieb.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das zweite Gleis als Reparationsleistung für die UdSSR demontiert. Zu DDR-Zeiten transportierten die Züge vor allem Zuckerrüben aus dem Thüringer Becken, Zement aus Karsdorf und Kohle aus dem Revier um Profen. Die Strecke diente auch als Umleiterstrecke für die *Thüringer Stammbahn* (→ KBS 570). Während deren Ausbau in den 1980er Jahren fuhren viele Güter- und Schnellzüge über Teuchern.

Nach der *Wende* ging die Nachfrage vor allem im Güterverkehr stark zurück. Am 30.5.99 wurde der Personenverkehr Großkorbetha - Deuben und am 1.1.02 der Güterverkehr Wühlitz - Deuben eingestellt. Seither fahren nur noch bedarfsweise Kesselwagenzüge von Großkorbetha nach Zeitz und Gera.

1999 startete die neu gegründete *Burgenlandbahn* mit zweiachsigen LVT/S-Triebwagen: Sie pendelten stündlich von Zeitz nach Weißenfels. Alle 2 Stunden wurde zwischen Zeitz und Teuchern ein Triebwagen angekuppelt, der nach Naumburg „abbog“. Die Nachfrage blieb dort aber gering, was 2010 schließlich zur Stilllegung des Naumburger Astes führte. Das Angebot nach Weißenfels wurde zeitweise zum 2-Stunden-Takt ausgedünnt.

Das **VD-T**-Konzept für die Hochfläche zwischen Naumburg, Jena und Zeitz sieht für die KBS 562 relativ geringe Änderungen vor. Da die KBS 563 nicht mehr über Teuchern fährt, wird ihr weniger Nachfragepotenzial entzogen. Den weit vom Stadtzentrum entfernten Halteplatz im langgestreckten Bahnhof Teuchern ersetzt der **VD-T** durch einen günstigeren Haltepunkt an der Straße nach Runthal. Weiteren Fahrgastzuwachs bringen die neuen Stationen Nonnewitz und Obernessa. In letzterer finden die Zugkreuzungen statt – das Ausweichgleis kann in dem ebenen Gelände mit wenig Aufwand verlegt werden.

7.33	8.33	9.33	<i>Gera Hbf</i> 560	9.27	10.27	11.27
7.59	8.59	9.59	<i>Zeitz</i>	9.01	10.01	11.01
7.35	8.35	9.35	<i>Leipzig Hbf</i> 296	9.25	10.25	11.25
7.59	8.59	9.59	<i>Zeitz</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Zeitz	8.56	9.56	10.56
8.10	9.10	10.10	5,5 Nonnewitz	8.49	9.49	10.49
8.12	9.12	10.12	6,7 Theißen	8.47	9.47	10.47
8.15	9.15	10.15	8,8 Luckenau	8.44	9.44	10.44
8.19	9.19	10.19	11,1 Deuben	8.40	9.40	10.40
8.23	9.23	10.23	14,5 Teuchern [verl.]	8.36	9.36	10.36
28/31	28/31	28/31	17,2 Obernessa	29/32	29/32	29/32
8.36	9.36	10.36	21,9 Pritlitz	8.23	9.23	10.23
8.41	9.41	10.41	25,5 Langendorf	8.18	9.18	10.18
8.44	9.44	10.44	27,4 Weißenf.-Beuditz	8.15	9.15	10.15
8.49	9.49	10.49	31,3 Weißenfels	8.11	9.11	10.11
8.53	9.53	10.53	<i>Weißenfels</i> 299	8.07	9.07	10.07
8.59	9.59	10.59	<i>Großkorbetha</i>	8.01	9.01	10.01
9.25	10.25	11.25	<i>Leipzig Hbf</i>	7.35	8.35	9.35
9.07	10.07	11.07	<i>Weißenfels</i> 299	7.53	8.53	9.53
9.15	10.15	11.15	<i>Naumburg</i>	7.45	8.45	9.45

Die in Sachsen-Anhalt liegende KBS 562 bietet an beiden Endstationen sehr gute Anschlüsse nach Leipzig im Nachbarland Sachsen. Nach Halle (der größten Stadt in Sachsen-Anhalt) muss man beim **VD-T** hingegen zweimal umsteigen. Das lässt sich vermeiden, indem die RB aus Zeitz kurz vor dem RE nach Großkorbetha weiter fährt und dort von der Minute 56 bis 04 wendet.

563 (Leipzig -) Zeitz - Osterfeld - Naumburg

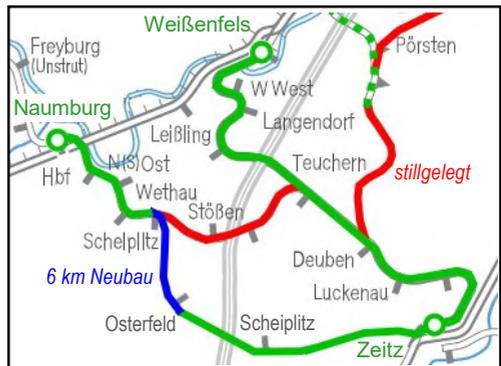
Die *Preußischen Staatseisenbahnen* eröffneten am 1.5.1897 die 37,3 km lange Strecke Zeitz - Osterfeld - Camburg. 1914 gestalteten sie den Bahnhof Zeitz komplett neu mit einer Brücke über die Hauptbahn Leipzig - Gera. Die Güterzüge beförderten vor allem Braunkohle für die Brikettfabriken und Zuckerrüben für die Fabriken in Camburg und Zeitz. Hinzu kamen bis zum Zweiten Weltkrieg stets vier bis sechs Personenzugpaare.

Am 11.4.45 wurde die Saalebrücke bei Camburg kurz vor dem Einzug der US-Truppen gesprengt, aber schon bald wieder aufgebaut. Im Mai 1945 verlangte die UdSSR den Abbau der 12 km von Camburg bis Molau. Bis 1965 fuhren Personen- und Güterzüge von Zeitz bis Molau, dann stellte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) die Bedienung westlich von Osterfeld ein. Obwohl die Brikettfabrik in Kretzschau schloss, nahm die Transportleistung in den folgenden Jahren dank landwirtschaftlicher Güter zu. In den Personenzügen saßen vor allem Schüler und Berufspendler. 1967 bis 1970 erneuerte die DR die Abschnitte Zeitz - Kretzschau und Droyßig - Weickelsdorf und fuhr fortan im Zugleitbetrieb. Bis 1985 zogen Dampfloks die Güterzüge nach Osterfeld.

Nach der *Wende* ging die Nachfrage mit dem Sterben der *Volkseigenen Betriebe* schnell zurück: Schon ab dem 29.9.91 setzte die DR Schienenbusse der Baureihe 772 ein, 1995 übernahm die *Karsdorfer Eisenbahngesellschaft* mit 40 Jahre alten *MAN-Schienenbussen*. Der letzte Güterzug fuhr am 31.12.94 nach Osterfeld und drei Jahre später nach Kretzschau. Am 30.5.99 fuhr schließlich die letzte Regionalbahn nach Osterfeld, im Jahr darauf wurde die Strecke offiziell stillgelegt.

Anfang 2007 einigten sich die Gemeinden an der Trasse, diese in einen Radweg umzuwandeln. 2012 war der erste Teil bei Weickelsdorf fertig, seit 2015 ist der *Zuckerbahn-Radweg* durchgehend von Zeitz bis Schkölen asphaltiert. Der europäische Strukturfonds EFRE zahlte für den Umbau Zuschüsse.

Der *VD-T* hätte die Stilllegung durch ein Gesamtkonzept für die Hochfläche zwischen Naumburg, Jena und Zeitz verhindert: Ein 6 km langer Neubauabschnitt in einfachem Gelände verbindet die Strecken Zeitz - Osterfeld und Naumburg - Teuchern (→ KBS 562).



Alle großen Orte liegen an der geradlinigen Achse und die Station für Osterfeld rückt 500 Meter näher ans Stadtzentrum. Die Fahrzeit von 51 Minuten ermöglicht, die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Naumburg und Zeitz zu verbinden.

Der *VD-T* erhöht die Attraktivität der KBS 563 durch *Flügelzüge*, die von Leipzig nach Naumburg durchfahren und viele schnelle Direktverbindungen bieten.

Von Leipzig bis Zeitz bekommen die elektrischen Triebwagen den Strom aus der Oberleitung, die dort vor allem für die S-Bahn angebracht wird (→ KBS 306). Und von Zeitz bis Naumburg beziehen sie den Strom aus Akkumulatoren an Bord.

7.33 7.59	8.33 8.59	9.33 9.59	Gera Hbf 560 Zeitz	9.27 9.01	10.27 10.01	11.27 11.01
7.35 7.39 7.59	8.35 8.39 8.59	9.35 9.39 9.59	Leipzig Hbf 306 L-Plagwitz Zeitz	9.25 9.20 9.01	10.25 10.20 10.01	11.25 11.20 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03 8.06 8.09 8.14	9.03 9.06 9.09 9.14	10.03 10.06 10.09 10.14	km Zeitz 2,0 x Grana 4,0 Kretzschau 8,0 Droyßig	8.57 8.53 8.50 8.45	9.57 9.53 9.50 9.45	10.57 10.53 10.50 10.45
8.18 8.21 8.25 8.28	9.18 9.21 9.25 9.28	10.18 10.21 10.25 10.28	11,5 Romsdorf 13,5 Roda-Weickelsd. 16,0 Waldau [verlegt] 17,4 Osterfeld [verl.]	8.41 8.38 8.34 8.32	9.41 9.38 9.34 9.32	10.41 10.38 10.34 10.32
8.31 8.36 8.40 8.44	9.31 9.36 9.40 9.44	10.31 10.36 10.40 10.44	21,8 Stößen 24,8 Scheiplitz 27,1 Mertendorf	8.29 8.23 8.19 8.15	9.29 9.23 9.19 9.15	10.29 10.23 10.19 10.15
8.47 8.51 8.55	9.47 9.51 9.55	10.47 10.51 10.55	29,1 Wethau 32,2 Naumburg Ost 35,0 Naumburg	8.12 8.08 8.05	9.12 9.08 9.05	10.12 10.08 10.05
9.01 9.29	10.01 10.29	11.01 11.29	Naumburg 570 Erfurt Hbf	7.59 7.31	8.59 8.31	9.59 9.31
9.01 9.27	10.01 10.27	11.01 11.27	Naumburg 570 Leipzig Hbf	7.59 7.33	8.59 8.33	9.59 9.33

Von Leipzig bis Zeitz bekommen die elektrischen Triebwagen den Strom aus der Oberleitung, die dort vor allem für die S-Bahn angebracht wird (→ KBS 306). Und von Zeitz bis Naumburg beziehen sie den Strom aus Akkumulatoren an Bord.

564 Caaschwitz - Eisenberg - Bürgel - Jena

Am 1.4.1880 wurde die 8,7 km kurze Privatbahn von Crossen nach Eisenberg eröffnet. Sie war einfach trassiert und lag zum Teil auf der vorhandenen Straße. 1903 übernahm sie die *Preußische Staatsbahn* und verlängerte sie durch topographisch schwierigeres Gelände um 20,7 km nach Porstendorf (an der *Saalbahn* Jena - Naumburg). Am 2.10.1905 fuhr dort der erste Zug, anschließend trassierte die Staatsbahn die auf der Landstraße liegenden Abschnitte nach Crossen neu.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die Saalebrücke bei Porstendorf gesprengt. Sie wurde aber schnell repariert und war schon ab 30.4.45 wieder befahrbar. 1969 stellte die *Deutsche Reichsbahn* den Personen- und Güterverkehr zwischen Eisenberg und Porstendorf ein, weil man auf der direkten Straße viel schneller nach Jena kam.

Die Nachfrage zwischen Crossen und Eisenberg ging nach der *Wende* drastisch zurück. Daher fuhr am 24.5.99 der letzte Personenzug und am 31.12.99 der letzte Güterzug fahren. Von der Kreisstadt Eisenberg nach Jena, Crossen und Hermsdorf fahren die Busse seither zeitweise im Stundentakt, leiden aber an schlechten Anschlüssen über die Landkreisgrenzen hinweg.

Auch der **VD-T** hätte die kurze Nebenbahn nicht retten können. Er hätte aber vor ihrer Stilllegung ein attraktives Busangebot als Ersatz sichergestellt. Der alte Anschlussbahnhof lag zwischen Crossen und Caaschwitz. Der **VD-T** hätte ihn durch zwei günstiger liegende Stationen ersetzt. Die RE halten in Caaschwitz, weil dort der geringste Zeitabstand zur RB möglich ist. Dadurch bekommen die Busse in beiden Richtungen gute Anschlüsse.

7.35	8.35	9.35	<i>Leipzig Hbf</i>	9.25	10.25	11.25
8.01	9.01	10.01	<i>Zeitz</i>	8.59	9.59	10.59
8.16	9.16	10.16	<i>Caaschwitz 560</i>	8.43	9.43	10.43
7.08	8.08	9.08	<i>Saalfeld (Saale)</i>	9.52	10.52	11.52
8.11	9.11	10.11	<i>Gera Hbf</i>	8.49	9.49	10.49
8.18	9.18	10.18	<i>Caaschwitz 560</i>	8.41	9.41	10.41
			Buslinie			
8.22	9.22	10.22	km Caaschwitz Hp	8.37	9.37	10.37
8.25	9.25	10.25	2 Hartmannsdorf	8.33	9.33	10.33
8.29	9.29	10.29	5 Rauda	8.29	9.29	10.29
35/36	35/36	35/36	9 Eisenberg	22/23	22/23	22/23
8.42	8.43	9.43	13 Hainspitz	8.16	9.16	10.16
8.45	8.46	9.46	15 Trotz	8.13	9.13	10.13
8.48	8.49	9.49	17 Droschka	8.10	9.10	10.10
8.51	8.52	9.52	19 Bürgel	8.07	9.07	10.07
8.57	8.58	9.58	23 Rodigast	8.01	9.01	10.01
9.03	9.04	10.04	28 Jena, Wogau	7.55	8.55	9.55
9.08	9.09	10.09	31 Jena Ost (Tram*)	7.50	8.50	9.50
9.14	10.14	11.14	34 Jena Saalbf	7.45	8.45	9.45
9.20	10.20	11.20	<i>Jena Saalbf 570</i>	7.40	8.40	9.40
9.40	10.40	11.40	<i>Naumburg (S)</i>	7.20	8.20	9.20
7.35	8.35	9.35	<i>Leipzig Hbf</i>	9.25	10.25	11.25

➤ Die Busse fahren in Caaschwitz nach Anschluss vom RE zur Min. 45 auf der Landstraße nach Gera weiter. Dadurch bringen sie auch den Orten abseits der Bahn gute Anschlüsse aus Leipzig und Zeitz.

*) Von Jena Ost braucht die Tram (= Straßenbahn) zur Stadtmitte 10 und zum Hauptbahnhof 20 Minuten.

565 (Erfurt -) Weimar - Jena - Gera (- Zwickau)

Die Bauarbeiten für die *Holzlandbahn* begannen 1873 und am 29.7.1876 gingen die 68 km von Weimar nach Gera in Betrieb. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde sie als wichtige Ost-West-Achse in Süddeutschland doppelgleisig ausgebaut und auch von Schnellzügen befahren. 1946 wurde das zweite Streckengleis als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut. Auch in der DDR wurde die Achse Erfurt - Weimar - Jena - Gera zu einer wichtigen Querverbindung der vier größten Städte Thüringens. Zur Erhöhung der Kapazität verlegte die *Deutsche Reichsbahn* ab 1970 wieder das zweite Gleis auf den Abschnitten Jena West - Neue Schenke, Stadtroda - Papiermühle und Kraftsdorf - Töppeln.

Nach der „Wende“ redeten viele Politiker zwar großspurig von der *Mitte-Deutschland-Verbindung* Dortmund - Kassel - Erfurt - Gera - Dresden. In der Realität bekamen aber bis 2010 nur noch die Abschnitte Großschwabhausen - Jena West und Hermsdorf-Klosterlausn. - Kraftsdorf ein zweites Gleis. 2013 unterschrieben Bund und *Deutsche Bahn AG* (DB) eine Finanzierungsvereinbarung mit durchgängig zwei Gleisen und bis zu 160 km/h für die *Holzlandbahn*. Auch die Elektrifizierung ist weiterhin geplant, aber 2017 immer noch nicht konkret absehbar.

Durchgehende Fernverkehrszüge von Kassel nach Dresden gibt es schon seit 1999 nicht mehr, IC und RE fahren nur noch abschnittsweise. Der DB-Fahrplan von 2010 enthielt tagsüber stündlich RE, die von Erfurt nach Gera 65 bis 70 Minuten brauchten. Hinzu kamen (je nach Tageszeit und Wochentag) ein- bis zweistündlich RB zwischen Weimar, Jena-Göschwitz und Gera. Güterzüge fuhren kaum noch, da die DB die meisten Ladestellen geschlossen hat und die eingleisigen Abschnitte die Kapazität beschränken.

Schuld an der Misere ist vor allem, dass ein Großteil der Investitionen für den Schienenfernverkehr in die sündhaft teuren Neubaustrecken Erfurt - Halle / Leipzig und Erfurt - Ebensfeld (- Nürnberg) fließen. Da es diese beim **VD-T** nicht gibt, bliebe mehr Geld für den nachhaltigen Ausbau der KBS 565. Von der *Mitte-Deutschland-Verbindung* hätte der **VD-T** daher nicht nur gesprochen, sondern sie mit dem zweigleisigen Ausbau samt Elektrifizierung der *Holzlandbahn* bis zur Jahrtausendwende verwirklicht.

Größtenteils kann die vorhandene Trasse so ausgebaut werden, dass Züge mit passiver Neigetechnik 120 km/h schaffen. Zwischen Jena und Stadtroda sind es sogar 140 km/h. Der **VD-T** trassiert östlich von Stadtroda zwischen km 38,5 und 45,5 die Gleise teilweise neu, um mit drei kurzen Tunneln mehrere enge Kurven im Zeitgrund abzukürzen. Die Strecke wird dadurch 0,3 km kürzer und erlaubt *Neigezügen* von Jena bis Hermsdorf 140 km/h. Den einsamen Haltepunkt *Papier-*

mühle im Tal ersetzt die neue Station *Bollberg* dichter am gleichnamigen Ort mit besserer Straßenanbindung. In Jena entsteht zudem ein neuer Hauptbahnhof, der bequemes Umsteigen Richtung Naumburg und Saalfeld ermöglicht (→ KBS 570).

In der Realität übertragen sich durch die eingleisigen Abschnitte schon kleine Verspätungen auf die Züge der Gegenrichtung und machen die *Holzlandbahn* zu einer der unpünktlichsten Strecken Thüringens. Beim **VD-T** gäbe es hingegen durchgängig zwei elektrifizierte Gleise und wesentlich mehr Kapazitäten. Für Güterzüge wäre daher viel Platz und sie müssten nicht mehr alle über die *Thüringer Stammbahn* fahren. Dadurch kann dort das Angebot verdichtet werden, ohne dass sie durchgängig auf drei oder vier Gleise erweitert wird.

	14.01 14.12	14.34 14.45		15.01 15.12	Erfurt Hbf 590 Weimar Hbf	14.59 14.48		15.26 15.15	15.59 15.48	
RB	RB	IC	RB	RB	Zug	RB	RB	IC	RB	RB
13.50	14.16	14.46	14.50	15.16	km Weimar Hbf	14.44	15.10	15.14	15.44	16.10
13.52	14.18		14.52	15.18	2,0 We.-Parkvorstadt	14.41	15.07		15.41	16.07
13.55	14.21		14.55	15.21	4,1 Oberweimar	14.38	15.04		15.38	16.04
13.59	14.25		14.59	15.25	7,6 Mellingen	14.34	15.00		15.34	16.00
c 14.02	14.28		c 15.02	15.28	10,7 Lehnstedt	14.31	c 14.57		15.31	c 15.02
14.05	14.32		15.05	15.32	14,3 Großschwabhaus.	14.27	14.54		15.27	15.54
14.12	14.39		15.12	15.39	22,6 Jena West	14.20	14.47		15.20	15.47
14.16	14.43	15.02	15.16	15.43	25,5 Jena Hbf	14.17	14.44	14.58	15.17	15.44
14.22	14.44	15.04	15.22	15.44	27,5 Jena-Göschwitz	14.16	14.38	14.56	15.16	15.38
14.24	14.46		15.24	15.46	30,8 Neue Schenke	14.13	14.35		15.13	15.35
14.27	14.49		15.27	15.49	33,1 Laasdorf	14.10	14.32		15.10	15.32
14.30	14.52		15.30	15.52	37,2 Stadtroda	14.07	14.29		15.07	15.29
14.33	14.55		15.33	15.55	42,8 Bollberg	14.04	14.26		15.04	15.26
c 14.37	15.00		c 15.37	16.00	48,0 Hermsd.-Klosterl.	13.59	c 14.22		14.59	c 15.22
14.42	15.05	15.16	15.42	16.05	52,4 Hermsd.-Oberdorf	13.54	14.17	14.43	14.54	15.17
	15.09			16.09		13.50			14.50	
	15.12			16.12	55,3 Kraftsdorf	13.47			14.47	
	15.15			16.15	58,5 Niederndorf	13.44			14.44	
14.50	15.18		15.50	16.18	60,8 Töpeln	13.41	14.09		14.41	15.09
	15.21			16.21	64,0 Gera-Thieschitz	13.38			14.38	
14.56	15.25	15.29	15.56	16.25	67,7 Gera Hbf	13.35	14.04	14.31	14.35	15.04
14.58		15.31	15.58		Gera Hbf 545		14.02	14.29		15.02
>		15.46	>		Schmölln		>	14.13		>
Greiz		16.05	Greiz		Zwickau Hbf		Greiz	13.55		Greiz

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag nachmittags Weimar - Hermsd.-Klosterlausn.;

(c) Die schwarzen RB halten nachmittags nur an Wochenenden in Lehnstedt und Bollberg.

Die sechs neuen Stationen beim **VD-T** sind grün dargestellt.

566 Gera - Greiz - Plauen (unterer Bahnhof) - Weischlitz

1875 wurde die Strecke von Wolfsgefärth (an der KBS 560) über Greiz und Plauen (unterer Bahnhof) nach Weischlitz (an der KBS 556) eröffnet. Die Trasse im Elstertal erforderte acht längere Tunnel und fast 30 größere Brücken zur Querung der Weißen Elster. Zwischen Gera und Wolfsgefärth sorgte der stetig zunehmende Zugverkehr auf beiden Strecken für Beeinträchtigungen. 1892 bekam die KBS 566 daher eine eigene Trasse vom Bahnhof Gera Süd nach Wünschendorf mit einer weiteren Elsterbrücke bei Liebschwitz.

Bahndamm, Tunnels und Brückenwiderlager waren durchgängig für zwei Gleise trassiert. Bis 1923 wurde es aber nur von Gera Süd bis Wünschendorf und Chrieschwitz bis Plauen verlegt und nach dem Zweiten Weltkrieg als Reparationsleistung für die Sowjetunion wieder abgebaut.

12.22		13.22		14.22	<i>Jena Hbf 565</i>	14.38		15.38		16.38
12.56		13.56		14.56	<i>Gera Hbf</i>	14.04		15.04		16.04
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.58	13.22	13.58	14.22	14.58	km Gera	14.02	14.38	15.02	15.38	16.02
13.01	13.25	14.01	14.25	15.01	1,7 Gera Süd	13.59	14.35	14.59	15.35	15.59
13.09	13.35	14.09	14.35	15.09	11,1 Wünschendorf	13.51	14.25	14.51	15.25	15.51
16/17	42/45	16/17	40/43	16/17	19,9 Berga (Elster)	43/44	15/18	43/44	16/19	43/44
13.23	13.51	14.23	14.51	15.23	25,8 Neumühle (Elster)	13.37	14.09	14.37	15.09	15.37
13.29	13.57	14.29	14.57	15.29	32,4 Greiz	13.31	14.03	14.31	15.03	15.31
13.31	an	14.31	an	15.31		13.29	ab	14.29	ab	15.29
13.35		14.35		15.35	35,3 Greiz-Dölau	13.25		14.25		15.25
13.39		14.39		15.39	37,6 Elsterberg	13.21		14.21		15.21
13.41		14.41		15.41	38,7 E. Kunstseidenw.	13.19		14.19		15.19
13.45		14.45		15.45	42,4 Rentzschmühle	13.15		14.15		15.15
13.48		14.48		15.48	44,6 Barthmühle	13.12		14.12		15.12
13.55		14.55		15.55	51,4 Pl.-Chrieschwitz	13.05		14.05		15.05
13.59		14.59		15.59	54,4 Plauen unterer Bf	13.01		14.01		15.01
14.01		15.01		16.01		12.59		13.59		14.59
14.04		15.04		16.04	57,3 Plauen-Zellwolle	12.56		13.56		14.56
14.07		15.07		16.07	59,8 Kürbitz	12.53		13.53		14.53
14.10		15.10		16.10	61,6 Weischlitz	12.50		13.50		14.50
14.23		15.23		16.23	83,6 Hof Hbf	12.37		13.37		14.37
10.31		11.31		12.31	<i>Hof Hbf 840</i>	9.29		10.29		11.29
10.59		11.59		12.59	<i>Bayreuth Hbf</i>	9.01		10.01		11.01
11.55		12.55		13.55	<i>Nürnberg Hbf</i>	8.05		9.05		10.05

Gesamtverkehre: Gera - Wünschendorf → KBS 567 und Weischlitz - Hof → KBS 555

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags

Nach dem Zweiten Weltkrieg bekam die Strecke große Bedeutung für den Güterverkehr, da die Städte an der Weißen Elster wichtige Industriestandorte wurden. Es verkehrten außerdem einige Fernzüge in die Tschechoslowakei, da die Bahnlinie weiter östlich über Werdau und Reichenbach nach den Demontagen der Nachkriegszeit teilweise nur eingleisig und überlastet war. Ab 1981/82 lagen dann zwischen Reichenbach und Plauen oberer Bf wieder durchgehend zwei Gleise und im Elstertal fuhren nur noch Güter- und Nahverkehrszüge.

Bei der Entstehung des Plattenbauviertels Plauen-Chrieschwitz ersetzte 1984 eine Überführung zum gegenüberliegenden Hang mit Treppen zum Bahnsteig den Personentunnel. 2006 wurde die Brücke wegen ihres maroden Zustands gesperrt und die DB schloss den Bahnhof, da sie der einzige Zugang war.

Nach der „Wende“ ging der Güterverkehr in den 1990er Jahren immer weiter zurück. 2010 beschränkte er sich auf Übergabezüge von Gera nach Greiz-Döhlau und von Weischlitz nach Plauen-Chrieschwitz. Der Personenverkehr konnte auf bescheidenem Niveau stabilisiert werden: Zwischen Greiz und Gera gab es 2010 einen Stundentakt mit Kreuzungen in Berga und weiter bis Weischlitz einen Zweistundentakt mit Kreuzungen in Elsterberg.

Der **VD-T** hätte seine KBS 565 schon bis 2010 großzügiger für bis zu 100 km/h ausgebaut, damit die RB im Stundentakt die *Integralen Taktknoten* in Gera (Minute 00), Greiz (30), Plauen (00) und Hof (30) verbinden können. In Zeiten größerer Nachfrage würde das Angebot bis Greiz sogar zum Halbstundentakt verdichtet. Die vorhandene Brücke in Plauen-Chrieschwitz hätte man saniert und einen weiteren Zugang zur Hammerbrücke am anderen Bahnsteigende geschaffen.

567 (Gesamtverkehr) Gera - Wünschendorf / Weida

Der Zustand des *Liebschwitzer Viadukts* der KBS 566 in Gera verschlechterte sich nach der Jahrtausendwende zusehends und erlaubte zuletzt nur noch 10 km/h. 2016 baute DB Netz eine neue Gleisverbindung zur KBS 560 bei Wolfsgefäth und legte den 1892 gebauten Abschnitt (→ KBS 566) still.

Der **VD-T** hätte die beiden Bahnlinien schon bis 2010 zusammengeführt, damit sich das Angebot der RB besser ergänzt. In Zwötzen bieten dadurch alle Züge Anschlüsse zur Straßenbahnlinie 2, die vor dem Empfangsgebäude wendet.

Um mehr Züge ohne Fahrplanzwänge unterzubringen, hätte man zudem bis Weida ein zweites Gleis gelegt. Wobei ein etwa 1 km langer Neubauabschnitt südlich von Wolfsgefäth der KBS 560 größere Kurvenradien bringt und ermöglicht, dass alle RB im früheren Haltepunkt *Wünschendorf Nord* (= neu *Wolfsgefäth - Meilitz*) halten.

<i>Jena Hbf 565</i> <i>Hermsd.-Klosterl.</i>		12.22 12.42			12.44 13.05	13.04 13.16				13.22 13.42			12.44 13.05	14.04 14.16				
<i>Leipzig Hbf</i> <i>Zeit</i> <i>Gera Hbf 560</i>	12.05 12.30 12.49	> < 12.56	12.05 12.30 12.49		> < 13.25	> < 13.29	12.35 13.01 13.27		13.05 13.30 13.49	> < 13.56	13.05 13.30 13.49		> < 13.25	> < 14.29	13.35 14.01 14.27		14.05 14.30 14.49	
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	IC	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB	RB	IC	RB	RB	RE
km <i>Gera Hbf</i> 1,7 <i>Gera Süd</i> 4,0 <i>Gera-Zwötzen</i>	12.51 12.55	12.58 13.01 	13.01 13.04 13.07	13.04 13.07 >	13.22 13.25 13.28	13.31 >	13.33 13.36 	13.40 13.43 >	13.51 13.55	13.58 14.01 	14.01 14.04 14.07	14.01 14.04 >	14.04 14.07 >	14.01 14.04 >	14.01 14.04 >	14.10 14.10 14.14	14.10 14.10 14.14	14.10 14.10 14.14
6,9 <i>Wolfsgef.-Meilitz</i> < Wünschendorf 12,2 Weida Nord	 > 13.01	 13.09 >	13.10 > 13.14	< > <	13.31 13.35 <	< > <	 > 13.43	< > >	 > 14.01	 14.09 >	 > 14.14	 > >	 > >	 > >	 > >	 > >	 > >	 > 15.01
<i>Schmölln 540</i> <i>Greiz 566</i> <i>Neustadt (O) 560</i> <i>Saalfeld (Saale)</i>	> 13.19 13.19 13.52	> 13.29 > Hof	> Zeul. Hof	13.28 < Chem -nitz	> 13.57 	13.45 < Chem -nitz	> < 13.59 14.28	14.12 < Göß -nitz	> < 14.19 14.52	> < 14.19 14.52	> 14.29 > Hof	> Zeul. Hof	14.28 < Chem -nitz	> 13.57 	14.45 < Chem -nitz	> < 14.59 15.28	15.12 < Göß -nitz	< 15.19 15.19 15.52
<i>Pößneck (ob.Bf)</i> <i>Neustadt (O) 560</i> <i>Greiz 566</i> <i>Schmölln 540</i>	12.08 12.41 < >	Göß -nitz < 13.48	13.32 14.01 < >	Chem -nitz < 13.15	 13.03 > 13.32	Chem -nitz < 13.32	 Zeul. > 	Hof > 12.31 >	13.08 13.41 < >	Göß -nitz < 14.48	14.32 15.01 < >	Chem -nitz < 14.15	 13.57 > 13.32	Chem -nitz < 13.32	 Zeul. > 	Hof > 13.31 >	14.08 14.41 < >	
Zug	RE	RB	RB	IC	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	IC	RB	RB	RB	RB	RE
Weida Nord km Wünschendorf 4,2 <i>Wolfsgef.-Meilitz</i>	12.58 > 	< > <	14.17 > 	< > <	< 13.25 13.29	< > <	12.46 > 12.50	< 12.51 	13.58 > 	< > <	15.17 > 	< > <	< 13.35 13.31	< > <	< > >	13.46 > 13.50	< 13.51 	14.58 <
7,1 <i>Gera-Zwötzen</i> 9,4 <i>Gera Süd</i> 11,1 Gera Hbf	13.04 13.09	> 14.17 14.20	 14.24 14.27	> 13.29	13.32 13.35 13.38	> 12.53 12.56	12.53 12.56 12.59	 12.59 13.02	14.04 14.09	> 15.17 15.20	 15.24 15.27	 15.24 15.27	> 14.29	13.28 13.25 13.22	> 13.53 13.56	13.53 13.56 13.59	 13.59 14.02	15.04 15.09
<i>Gera Hbf 560</i> <i>Zeit</i> <i>Leipzig Hbf</i>	13.11 13.30 13.55		14.33 14.59 15.25	13.31 < >	13.35 < >		13.11 13.30 13.55	13.04 < >	14.11 14.30 14.55		15.33 15.59 16.25	14.31 < >	13.25 < >		14.11 14.30 14.55	14.04 < >	15.11 15.30 15.55	
<i>Hermsd.-Klosterl.</i> <i>Jena Hbf 565</i>				13.44 13.56	13.55 14.16			13.18 13.38					14.44 14.56	13.05 12.44			14.18 14.38	

568 (Gera -) Weida - Zeulenroda - Schönberg - Hof

Die 35 km lange Bahnlinie Weida - Zeulenroda - Mehltheuer wurde 1887/1888 eröffnet und sollte in der Relation Werdau - Weida - Hof als Abkürzung zur Hauptstrecke über Plauen dienen. Diesem Anspruch wurde sie zwar dank zahlreicher Kurven und Steigungen nicht gerecht, diente aber doch (vor allem Güterzügen) immer wieder als Entlastungs- und Umleitungsstrecke.

In den 1930er Jahren wurde die Strecke zur Hauptbahn aufgewertet und erhielt von Loitsch-Hohenleuben bis Triebes ein zweites Gleis. Dies fiel aber nach 1945 Reparationsleistungen zum Opfer. Da auch die Hauptstrecke über Plauen nur noch ein Gleis hatte, wurden danach die Fernzüge auf beide Äste verteilt.

Schon zu DDR-Zeiten fand der Personenverkehr zum größeren Teil in Bussen statt, da viele Orte auf Anhöhen liegen, während die Bahn im Tal fährt. Vor und nach der „Wende“ war der Zugfahrplan daher mit 6 bis Zügen pro Richtung recht überschaubar. Das Angebot wurde bis heute nicht konsequent vertaktet – außer, man betrachtet RE im *Vierstundentakt* (!) als ausreichend.

8.01		9.01		10.01	<i>Gera Hbf 560</i>	9.59		10.59		11.59
8.14		9.14		10.14	<i>Weida Nord</i>	9.45		10.45		11.45
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.15		9.15		10.15	km Weida Nord	9.44		10.44		11.44
8.17		9.17		10.17	1,2 Weida Mitte	9.42		10.42		11.42
8.19		9.19		10.19	2,3 Weida Altstadt	9.40		10.40		11.40
8.24		9.24		10.24	6,8 Loitsch-Hohenl.	9.35		10.35		11.35
29/31		29/31		29/31	11,0 Hohenleuben	29/31		29/31		29/31
8.36		9.36		10.36	14,2 Triebes	9.24		10.24		11.24
8.41		9.41		10.41	17,2 Zeulenroda	9.19		10.19		11.19
8.48	Plauen	9.48	Plauen	10.48	25,2 Pausa	9.12	Plauen	10.12	Plauen	11.12
8.53	>	9.53	>	10.53	30,7 Bernsgrün	9.06	>	10.06	>	11.06
8.56	9.00	9.56	10.00	10.56	32,1 Mehltheuer	9.04	9.59	10.04	10.59	11.04
9.01	9.05	10.01	10.05	11.01	38,3 Schönberg	8.59	9.54	9.59	10.54	10.59
>	9.27	>	10.27	>	<i>Schleiz 548</i>	>	9.33	>	10.33	>
9.07	Plauen	10.07	Plauen	11.07	46,2 Reuth (Vogtl)	8.53	Plauen	9.53	Plauen	10.53
					52,5 Grobau					
9.13	>	10.13	>	11.13	54,5 Gutenfürst	8.47	>	9.47	>	10.47
9.19	9.43	10.19	9.43	11.19	61,8 Feilitzsch	8.41	9.17	9.41	9.43	10.41
9.25	9.49	10.25	9.49	11.25	68,0 Hof Hbf	8.35	9.11	9.35	9.49	10.35
9.31	9.51	10.31	9.51	11.31	<i>Hof Hbf 840</i>	8.29	9.09	9.29	9.51	10.29
	10.15		10.15		<i>Münchberg</i>		8.45		10.15	
9.59		10.59		11.59	<i>Bayreuth Hbf</i>	8.01		9.01		10.01

Beim **VD-T** gäbe es natürlich einen Stundentakt zwischen Weida und Mehltheuer. Dank der Neuordnung des Angebots auf der KBS 540 fahren alle Züge nach Hof weiter und haben zudem in Mehltheuer direkten Anschluss nach Plauen. Die neue Station „Weida Mitte“ läge 100 Meter weiter südlich als in der Realität und böte über eine Treppe zur Neustädter Straße kurze Fußwege zu den Buslinien 27 und 227.

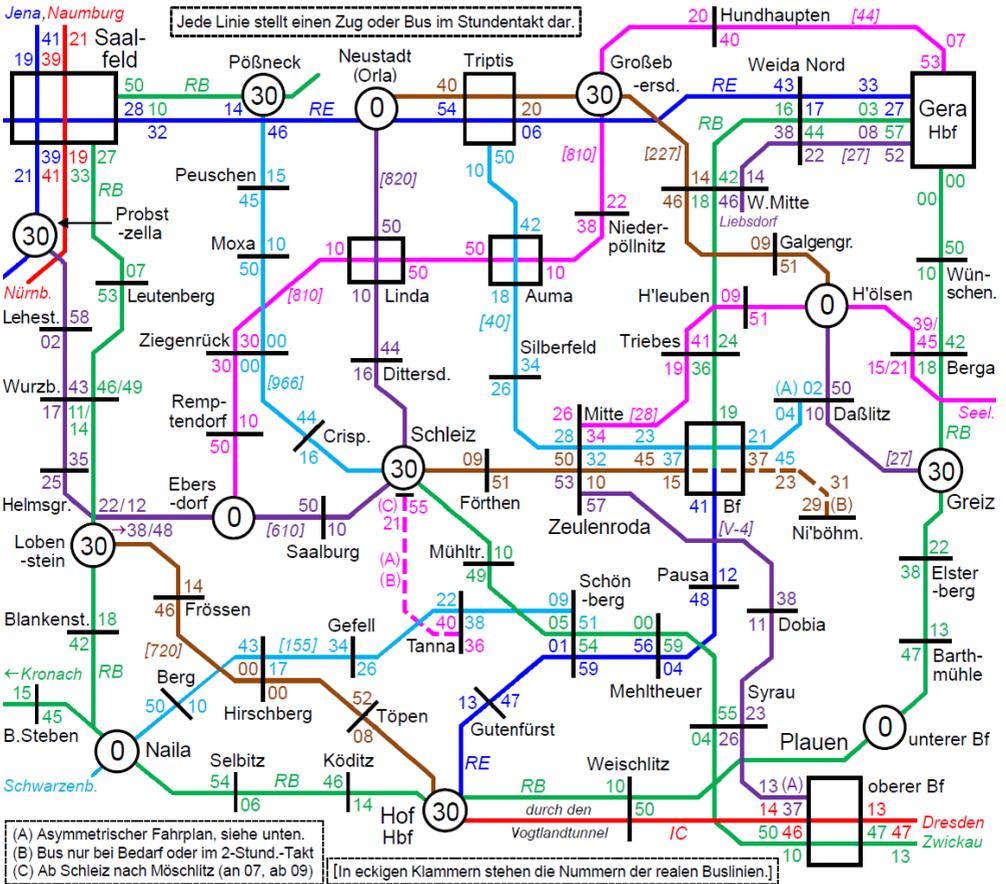
Gezielte Ausbaumaßnahmen brächten die *ITF*-gerechte Reisezeit Gera - Hof von 82 Minuten: Am aufwändigsten wäre ein 4 km langer Neubau südlich von Zeulenroda, um den kurvenreichen Umweg über Pausa „abzuschneiden“. Der Abschnitt wird 3 km kürzer und mit 100 km/h befahrbar. Nach der Aufweitung einiger Kurven zwischen Zeulenroda und Weida Altstadt wären dort durchgehend 80 km/h möglich.



Der „untere Bahnhof“ von Zeulenroda liegt im Ortsteil Untere Haardt rund 2 km vom Stadtzentrum entfernt und 50 Meter tiefer im Triebestal. 1914 wurde eine 3,7 km lange Zweigstrecke eröffnet, die in einem großen Bogen zum stadtnahen „oberen Bahnhof“ fuhr. Schon 1974 wurde der Personenverkehr eingestellt, nach der „Wende“ aber von 1991 bis 1996 wieder aufgenommen.

Angesichts des schlechten Zustands aller Bahnanlagen wäre es besser gewesen, an der KBS 549 eine ganz neue Station zu bauen. Die erforderlichen Flächen am Hang mit günstigerer Lage zur Stadt waren frei. Aber egal, wo der Zug in Zeulenroda hält – Busanschlüsse ins Zentrum gehören zu einem guten ÖPNV-Angebot. (Das Bild nach Norden schoss MBC am 8.10.06)

Auf den ersten Blick sind die RB zwar sieben Minuten langsamer als die (wenigen) RE in der Realität. Die halten aber nur an sechs Zwischenstationen, während beim **VD-T** alle größeren Orte zwischen Gera und Hof bedient werden. Die Buslinien in der Region brauchen daher nicht mehr parallel zur Bahn fahren, sondern können sehr gut auf die KBS 549 abgestimmt werden:



➤ Die Buslinie V-4 braucht wie in der Realität 40 Minuten von Zeulenroda Mitte nach Plauen. Allerdings fährt sie nicht mehr als Konkurrenz zur Bahn über Pausa und Mehltheuer, sondern als deren Ergänzung über Pöllwitz und Dobia. Trotz zwei mal Umsteigen wäre man übrigens mit dem Zug schneller, z.B.: Zeulenroda Mitte 8.34 - Zeul.Bf 8.42 bis 8.46 - Mehltheuer 8.56 bis 8.59 - Plauen (oberer Bf) 9.10 = 36 Minuten.

➤ Um die Busse effektiv einzusetzen, haben einige Linien einen asymmetrischen Fahrplan. So würde z.B. nur jeder zweite Bus der Linie 40 am Bahnhof Zeulenroda auf den Zug aus Weida warten, um Daßlitz zu erreichen und dort den Anschluss zur Linie 27 nach Greiz.

570 (Halle / Leipzig -) Naumburg - Jena - Saalfeld (- Lichtenfels)

Nach ihrer Eröffnung 1874 hatte die *Saalbahn* nur regionale Bedeutung als Verbindung von Großheringen an der *Thüringer Stammbahn* (→ KBS 590) über Jena nach Saalfeld. Erst 1900 ging die Verbindungskurve östlich von Großheringen in Betrieb, die den Fahrtrichtungswechsel von Halle und Leipzig nach Saalfeld dort überflüssig machte. Da die bis dahin benutzte Strecke über Gera (→ KBS 560) 25 km länger und steigungsreicher war, wurde die *Saalbahn* Bestandteil einer der wichtigsten deutschen Nord-Süd-Strecken. Zwischen 1936 und 1939 fuhren unter anderem Fernschnelltriebwagen von Berlin nach Nürnberg, München und Stuttgart durch das Saaletal. Bis 1941 wurde die Strecke durchgängig elektrifiziert.

1946 demontierte die Sowjetunion sämtliche Anlagen für den elektrischen Betrieb und das zweite Streckengleis als Reparationsleistung. Durch die Teilung Deutschlands verlor die *Saalbahn* viel Fernverkehr, Probstzella - Ludwigsstadt blieb aber als einer von nur acht Eisenbahngrenzübergängen zwischen DDR und BRD befahrbar. In Saalfeld sorgte der Rangierbahnhof für großes Verkehrsaufkommen. Bis 1967 elektrifizierte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) den Abschnitt Naumburg - Camburg erneut, um abseits der überlasteten KBS 590 die Loks zu wechseln. Bis 1981 baute die *DR* auch das zweite Gleis bis Saalfeld wieder auf.

Nach der „Wende“ wurde die *Saalbahn* wieder zur wichtigsten Eisenbahnfernverbindung zwischen Mittel- und Süddeutschland. Ab 1992 fuhr die IC-Linie 8 zweistündlich von Berlin über Lichtenfels und Nürnberg nach München. Bis 1995 wurden die vorhandenen 90 km von Camburg über Saalfeld nach Probstzella durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Weitergehende Verbesserungen gab es nicht. In Jena halten die Züge von Naumburg nach Saalfeld und von Erfurt nach Gera immer noch an verschiedenen Bahnhöfen. Ein neuer Hauptbahnhof für bequemes Umsteigen wurde zwar seit dem Zweiten Weltkrieg immer wieder angedacht, aber nie verwirklicht. Die *Deutsche Bahn AG* begnügte sich 2003 mit dem Ausbau des zweigleisigen Haltepunkts Jena-Paradies an der Saalbahn zum zentrumsnahen IC-Bahnhof.

Den Verantwortlichen ist das wahrscheinlich ganz recht, weil dadurch die Notwendigkeit des VDE 8 - Neubauprojekts (Berlin -) Leipzig / Halle - Erfurt - Ebensfeld (- Nürnberg) nicht in Frage gestellt wird. Eigentlich sollten schon ab der Jahrtausendwende ICE mit 300 km/h mitten durch den Thüringer Wald rasen. Weil sich der Neubau aber immer wieder verzögerte und verteuerte, brauchten die Fernverkehrszüge 2010 immer noch 53 Minuten für die 85 km von Naumburg nach Saalfeld, was einer Reisegeschwindigkeit von nur 96 km/h entsprach.

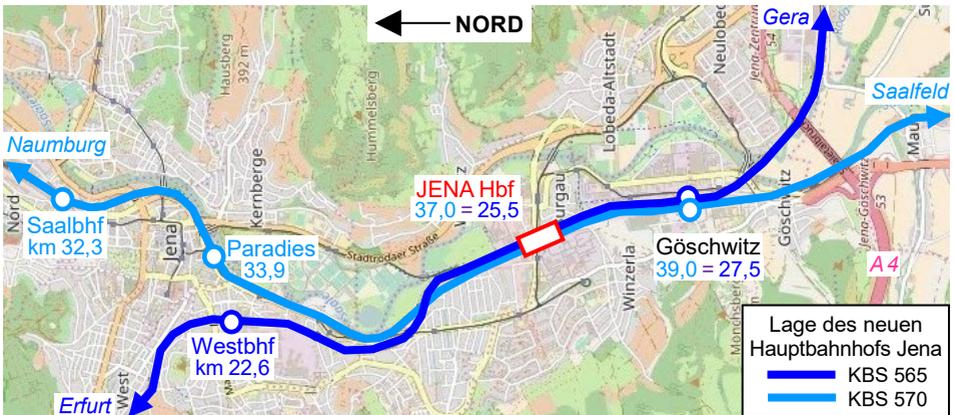
<i>n</i> 7.32		7.35	<i>n</i> 8.32		Leipzig Hbf	<i>n</i> 9.28	10.25		<i>n</i> 10.28	11.25
7.31	7.32	>	8.31	8.32	Halle (S) Hbf	9.29	>	10.28	10.29	>
	7.56	8.01		8.56	Großkorbetha		9.59	10.04		10.59
7.56	→	8.15	8.56	→	Naumburg 309	9.01	9.45	→	10.01	10.45
IC	RB	RE	IC	RB	Zug	IC	RE	RB	IC	RE
8.01	8.04	8.20	9.01	9.04	km Naumburg	8.59	9.40	9.56	9.59	10.40
	8.09			9.09	7,0 Bad Kösen			9.50		
	8.16	8.30		9.16	16,4 Camburg		9.30	9.43		10.30
	8.21			9.21	22,0 Dornburg			9.38		
	8.25			9.25	26,4 Porstendorf			9.34		
	8.28			9.28	29,4 Jena-Zwätzen			9.31		
	8.32	8.40		9.32	32,3 J-Saalbahnhof		9.20	9.27		10.20
	8.34			9.34	33,9 Jena Paradies			9.25		
8.18	8.38	8.45	9.18	9.38	37,0 Jena Hbf	8.42	9.15	9.22	9.42	10.15
8.20	8.39	8.47	9.20	9.39		8.40	9.13	9.21	9.40	10.13
	8.42			9.42	39,0 Jena-Göschwitz			9.17		
	8.45			9.45	43,0 Rothenstein			9.14		
	8.50			9.50	48,6 Kahla			9.09		
	8.55	8.58		9.55	54,2 Orlamünde		9.02	9.05		10.02
	>	9.02		>	58,2 Zeutsch		8.58	>		9.58
	Pöß-	9.06		Pöß-	61,9 Uhlstädt		8.54	Pöß-		9.54
	neck	9.11		neck	71,3 Rudolstadt		8.48	neck		9.48
		9.15			75,5 Schwarza		8.44			9.44
8.39		9.19	9.39		81,6 Saalfeld	8.21	8.41		9.21	9.41
8.41		9.21	9.41		Saalfeld 835	8.19	8.39		9.19	9.39
9.14		10.11	10.14		Lichtenfels	7.46	7.49		8.46	8.49

n = In Naumburg in den ICE von Dresden nach Frankfurt (Main) umsteigen

Jörg Schäfer lehnte mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) die sündhaft teure Rennstrecke durch den Thüringer Wald schon 1993 ab und schlug stattdessen ein Ausbaupaket für die *Saalbahn* vor, das wesentlich früher Nutzen gebracht hätte:

- Dreigleisiger Ausbau des 10 km langen Abschnitts von Naumburg bis zum Beginn des Neubauabschnitts südlich von Bad Kösen, auf dem sich die Fernstrecken Halle - Saalfeld und Leipzig - Erfurt überlagern. (Weiter nördlich bis zur 22 km entfernten Streckentrennung bei Großkorbetha waren 1989 größtenteils 3 oder 4 Gleise befahrbar und wurden nicht etwa modernisiert, sondern teilweise sogar abgebaut !)
- Verkürzung von Bad Kösen bis Dornburg von 20 auf 15 km durch zwei Neubauabschnitte, die 5 und 3 km lang sind. Zwei enge Schleifen im Saaletal werden dabei in Tunneln abgekürzt, wodurch die IC durchgehend 200 km/h fahren können und auf diesem Abschnitt 5 Minuten schneller vorankommen.

- Neuer Hauptbahnhof für Jena, der zwischen dem Stadtzentrum und der Traubantenstadt Neulobeda mit 20.000 Einwohnern liegt. Beide Ziele sind in 10 bis 15 Minuten mit der Straßenbahn erreichbar, die in der Realität mindestens alle 10 Minuten fährt.

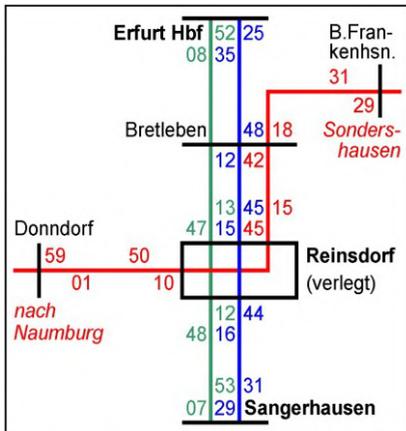


571 Naumburg - Nebra - Roßleben - Reinsdorf (- Sondershsn.)

Die Preußische Staatsbahn eröffnete 1889 die eingleisige *Unstrutbahn* von Naumburg talaufwärts bis zum Bahnhof Reinsdorf (bei Artern) an der Hauptbahn Erfurt - Sangerhausen. 1905 begann der Abbau von Kalivorkommen zwischen Roßleben, Wangen und Lossa und 1925 wurde ein Zementwerk bei Karsdorf errichtet. Für den dadurch rapide anwachsenden Güterverkehr wurden die Bahnhöfe ausgebaut. Zudem diente die *Unstrutbahn* als Entlastungsstrecke für die *Thüringer Stammbahn* zwischen Naumburg und Erfurt. Das Unstruttal sah dadurch alle möglichen Lok- und Zuggattungen, sogar abgebügelte E-Loks mit Dieselvorspann. Der Betrieb rollte bei Tag und bei Nacht! Die Reichsbahn untersuchte Mitte der 1970er Jahre sogar den zweigleisigen Ausbau oder die Elektrifizieren zur Erhöhung der Streckenkapazität.

Nach der „Wende“ traf der Niedergang der Industrie in der ehemaligen DDR auch die Unstrutregion und fast alle Gleisanschließer stellten ihren Betrieb ein. Da auch auf den Hauptstrecken die Zahl der Güterzüge rapide zurückging kamen keine Umleiterzüge mehr auf die *Unstrutbahn*. Viele Gleisanlagen wurden daher nicht mehr benötigt und verkamen zusehends. Ende 2001 wurde auf dem thüringischen Abschnitt Reinsdorf - Nebra der Güterverkehr ganz eingestellt und Ende 2006 folgte der Personenverkehr. Sachsen-Anhalt setzt im Unstruttal hingegen weiter auf Schienenverkehr und konnte ab 10.4.09 erreichen, dass die Züge wieder bis Nebra zum Besucherzentrum der *Himmelscheibe von Nebra* fahren.

Vom 8.10.11 bis 31.1.12 wurde die *Unstrutbahn* für umfassende Sanierungsarbeiten komplett gesperrt. Die noch aus dem Jahr 1887 stammende Saalebrücke bei Naumburg wurde neu gebaut und die Bahnhöfe an die Entwicklung angepasst: Aufwändige Stellwerkstechnik verschwand und neue Bahnsteige entstanden. Da nur noch wenig Rücksicht auf den Güterverkehr genommen werden muss, konnten in Karsdorf, Vitzenburg und Freyburg die Bahnsteige in einer verkehrsgünstigeren Lage angelegt werden.



Der **VD-T** hätte den Abschnitt Reinsdorf - Nebra natürlich nicht stillgelegt, sondern durch ein neues Bedienungskonzept aufgewertet: Statt (wie in der Realität bis 2006) ab dem Gleisdreieck Reinsdorf auf der Hauptbahn Erfurt - Sangerhausen 3 km nach Norden bis Artern steuern die RB den neuen Bahnhof Reinsdorf an der KBS 591 an. Dort gibt es perfekte Anschlüsse zum RE nach Sangerhausen und zur RB nach Erfurt (→ Skizze oben).

7.40	8.40	9.40	Jena Hbf 570	9.20	10.20	11.20
7.59	8.59	9.59	Naumburg Hbf	9.01	10.01	11.01
7.31	8.31	9.31	Halle (S) Hbf 309	9.29	10.29	11.29
7.55	8.55	9.55	Naumburg Hbf	9.05	10.05	11.05
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	10.05	0,0 Naumburg Hbf	8.55	9.55	10.55
8.08	9.08	10.08	3,1 x Kleinjena	8.51	9.51	10.51
8.12	9.12	10.12	6,5 Freyburg (Unstrut)	8.47	9.47	10.47
8.14	9.14	10.14	8,6 x Balgstädt	8.45	9.45	10.45
8.19	9.19	10.19	13,2 Laucha	8.40	9.40	10.40
8.23	9.23	10.23	16,1 Kirchscheidungen	8.36	9.36	10.36
8.29	9.29	10.29	20,6 Karsdorf	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31		8.29	9.29	10.29
8.36	9.36	10.36	24,9 Vitzenburg	8.23	9.23	10.23
8.41	9.41	10.41	29,1 Nebra	8.18	9.18	10.18
8.44	9.44	10.44	31,5 x Wangen (Unstrut)	8.15	9.15	10.15
8.48	9.48	10.48	35,5 x Memleben [neu]	8.11	9.11	10.11
8.53	9.53	10.53	40,1 Roßleben	8.06	9.06	10.06
59/01	59/01	59/01	44,3 Donndorf	59/01	59/01	59/01
9.05	10.05	11.05	48,8 Gehofen	7.54	8.54	9.54
9.10	10.10	11.10	53,0 Reinsdorf	7.50	8.50	9.50
9.15	10.15	11.15	Reinsdorf 592	7.45	8.45	9.45
9.29	10.29	11.29	B. Frankenhausen	7.31	8.31	9.31
9.57	10.57	11.57	Sondershausen	7.03	8.03	9.03
9.13	10.13	11.13	Reinsdorf 591	7.47	8.47	9.47
9.52	10.52	11.52	Erfurt Hbf	7.08	8.08	9.08
9.16	10.16	11.16	Reinsdorf 591	7.44	8.44	9.44
9.29	10.29	11.29	Sangerhausen	7.31	8.31	9.31

Die Triebwagen der *Unstrutbahn* fahren als RB über Bad Frankenhausen nach Sondershausen weiter (→ KBS 592), wodurch attraktive Direktbindungen und effektive Fahrzeugumläufe entstehen.

572 Bad Sulza - Buttstädt - Sömmerda (-Erfurt)

Die 53 km lange eingleisige Bahnstrecke Straußfurt - Sömmerda - Buttstädt - Großheringen wurde 1874 eröffnet. Sie bekam den Spitznamen *Pfefferminz-bahn*, da Köllda ein Zentrum des Kräuteranbaus war und die Güterzüge viel geruchsintensive Pfefferminze transportierten.

Erst fünf Jahre später wurde die KBS 585 Erfurt - Sangerhausen eröffnet, die in Sömmerda die KBS 572 rechtwinklig kreuzt. Dabei entstand ein „Turmbahnhof“, bei denen die Bahnsteige in zwei Etagen liegen und über Treppen verbunden sind. 1891 kam schließlich in Buttstädt noch eine Verbindung zur schmalspurigen Weimar-Rastenberger Eisenbahn hinzu.

Nach der Wende konzentrierte sich der Verkehr immer mehr auf Erfurt. Dadurch ging die Nachfrage vor allem auf den 12,6 km von Straußfurt bis Sömmerda zurück, der Tangente zwischen den KBS 585 und 587. Ende 2007 legte die Deutsche Bahn AG diesen Abschnitt schließlich still. Nur östlich von Sömmerda wurden die Gleise daher modernisiert und für 80 km/h ertüchtigt. Seit 2009 fahren „Walfische“ (DB-Baureihe 641) zehnmal täglich in 50 Minuten von Sömmerda nach Großheringen und zurück. Tagsüber gibt es einen Zweistundentakt mit Verstärkerzügen für den Schüler- und Berufsverkehr, die in Olbersleben kreuzen.



Blick vom Bahnsteig der Pfefferminzbahn in Sömmerda nach Osten: Links 772 135 als RB 14466 Sömmerda - Naumburg, rechts 772 120 aus Großheringen. Übertagt wird die Szenerie von 232 485, die im oberen Bahnhofsteil mit der RB 6522 nach Sangerhausen steht. (© 1994 www.doku-des-alltags.de)

8.18 8.29	9.18 9.29	10.18 10.29	Naumburg Hbf Bad Sulza 580	8.42 8.30	9.42 9.30	10.42 10.30
8.01 8.13 8.30	9.01 9.13 9.30	10.01 10.13 10.30	Erfurt Hbf Weimar Hbf Bad Sulza 580	8.59 8.47 8.31	9.59 9.47 9.31	10.59 10.47 10.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35	9.35	10.35	0,0 Bad Sulza Bf	8.35	9.35	10.35
8.36	9.36	10.36	0,7 Bad Sulza West	8.36	9.36	10.36
8.40	9.40	10.40	3,8 x Auerstedt	8.40	9.40	10.40
8.44	9.44	10.44	6,4 Eckartsberga	8.44	9.44	10.44
8.48	9.48	10.48	8,7 x Seena	8.48	9.48	10.48
8.52	9.52	10.52	11,7 x Tromsdorf	8.52	9.52	10.52
8.59	9.59	10.59		9.01	10.01	11.01
			16,4 Buttstädt			
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.05	10.05	11.05	20,2 Guthmannshsn.	8.54	9.54	10.54
9.09	10.09	11.09	22,9 Olbersleben	8.50	9.50	10.50
9.14	10.14	11.14	26,8 Großneuhausen	8.45	9.45	10.45
9.18	10.18	11.18	30,2 Kölleda	8.41	9.41	10.41
9.21	10.21	11.21	33,2 x Kiebitzhöhe	8.38	9.38	10.38
9.27	10.27	11.27	39,2 Sömmerda	8.33	9.33	10.33
9.31	10.31	11.31	Sömmerda 585	8.29	9.29	10.29
9.52	10.52	11.52	Erfurt Hbf	8.08	9.08	10.08

Der **VD-T** hätte die **Pfefferminzbahn** noch stärker als in der Realität beschnitten, aber durch zwei neue Verknüpfungen an den Endpunkten viel attraktiver gemacht:

➤ Der Abschnitt Straußfurt-Sömmerda hat nur eine Zwischenstation (Weißensee) und kann im Rahmen eines Buskonzepts besser bedient werden. Die alten Bahnsteige in km 12,5 werden nicht mehr

benötigt, dadurch werden wertvolle Flächen in der Nähe von Bahnhof und Innenstadt für Wohn- und Gewerbebebauung frei.

- Der Bahnhof Sömmerda wird dafür an der KBS 585 etwa 200 Meter nach Süden verschoben. Auch die Züge der Pfefferminzbahn halten dort und können nachfragegerecht als *Flügelzüge* nach Erfurt an- und abgekuppelt werden. Über eine 300 Meter lange neue Spange (neben der Lessingstraße) wird die alte Trasse erreicht, wobei km 0,5/ neu dem km 12,8/alt (ab Straußfurt) entspricht.
- Der Kreuzungsbahnhof liegt beim **VD-T** günstiger als in der Realität im Untzentrum Buttstädt. Dort ist eine perfekte Verknüpfung mit der 40 km langen Süd-Nord-Buslinie Weimar (ab Min.22) - Buttstedt (39) - Buttstädt (56 bis 03) - Lossa (23) - Essleben (an Min. 40) möglich.
- Am östlichen Ende fahren die Züge nur noch bis zum Bahnhof Bad Sulza an der KBS 580, wo sich die RE nach Erfurt und Naumburg zur Minute 30 begegnen. Eine 600 Meter lange neue Verbindungskurve zwischen den beiden vorhandenen Bahnhöfen in Bad Sulza muss neu gebaut werden, dafür entfallen 2,5 km bis zur realen Endstation Großheringen.

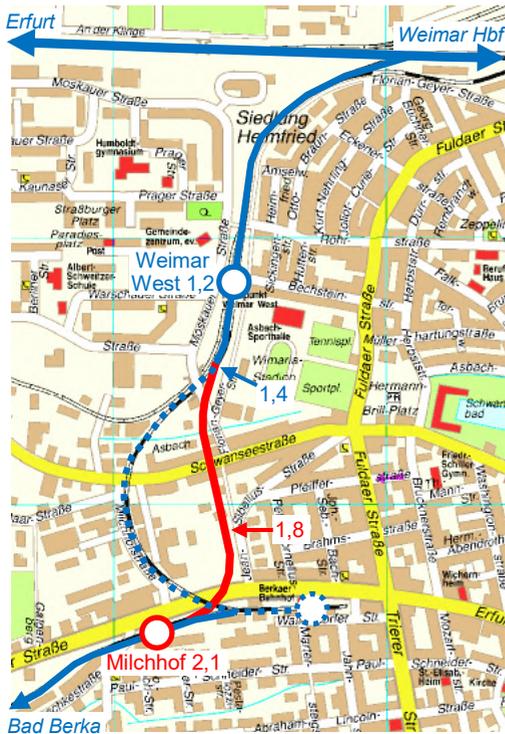
573 Weimar - Bad Berka - Kranichfeld

1887 wurde die „Weimar - Berka - Blankenhainer Eisenbahn“ als Staatsbahn des *Großherzogtums Sachsen-Weimar* eröffnet. Die Züge mussten in Weimar am Berkaer Bahnhof und in Bad Berka zweimal die Fahrtrichtung wechseln. Ein Jahr später folgte der Abzweig von Bad Berka nach Kranichfeld. Bald schon war die *WBBE* nicht mehr aus dem Alltag des mittleren Imltals wegzudenken und zahlreiche Gleisanschlüsse brachten umfangreichen Güterverkehr.

Der Betrieb des 6,15 km kurzen Abschnitts Berka - Blankenhain war aufwändig und wurde 1966 (Personenverkehr) und 1967 (Güterverkehr) eingestellt. Direkte Busse Weimar - Gelmeroda - Bad Berka - Blankenhain waren schneller und attraktiver. Sie fahren heute noch mindestens stündlich als Linie 221. Ab 1993 wurde die Strecke für den Personenverkehr modernisiert und als *Imltalbahn* vermarktet. Der Güterverkehr endete allerdings 1995. Die Regionalbahnen fahren heute im Stundentakt von Weimar nach Kranichfeld. Dafür brauchen sie 45 Minuten mit zwei längeren Aufenthalten für den Fahrtrichtungswechsel in Weimar/Berkaer Bahnhof und die Zugkreuzung in Holzdorf.

Der *VD-T* hätte in Weimar nicht „nur“ den Berkaer Bahnhof umfassend modernisiert, sondern das ganze Gelände rund um den alten Milchhof neu geordnet: Durch 650 Meter neue Gleisstrecke kann man auf den Fahrtrichtungswechsel verzichten, wobei die neue Station *Milchhof* nur 300 Meter westlich vom Berkaer Bahnhof liegt:

7.34 7.44	8.01 8.12	8.34 8.44	9.01 9.12	9.34 9.44	Erfurth Hbf 580 Weimar Hbf	9.26 9.16	9.59 9.48	10.26 10.16	10.59 10.48	11.26 11.16
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	km Weimar Hbf	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10
7.52	>	8.52	>	9.52	1,2 Weimar West	9.07	>	10.07	>	11.07
7.54	<	8.54	<	9.54	2,1 Weimar Milchhof	9.05	<	10.05	<	11.05
7.56	>	8.56	>	9.56	3,7 Max-Greil-Siedlung	9.03	>	10.03	>	11.03
58/01	<	58/01	<	58/01	5,4 Nohra (b.Weimar)	58/01	<	58/01	<	58/01
8.03	<	9.03	<	10.03	7,1 Obergrunstedt	8.56	<	9.56	<	10.56
8.05	>	9.05	>	10.05	8,8 Holzdorf (b.Weim.)	8.54	>	9.54	>	10.54
>	8.35	>	9.35	>	> Gelmeroda	>	9.25	>	10.25	>
8.08	8.39	9.08	9.39	10.08	11,0 Legefeld	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51
8.11	8.42	9.11	9.42	10.11	13,2 Hetschburg	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48
8.15	8.46	9.15	9.46	10.15	15,9 B.B.Zeughausplatz	8.45	9.14	9.45	10.14	10.45
8.17	8.49	9.17	9.49	10.17	16,7 Bad Berka	8.43	9.11	9.43	10.11	10.43
>	8.59	>	9.59	>	> Blankenhain	>	9.01	>	10.01	>
8.21	an	9.21	an	10.21	20,4 München (B.Berka)	8.38	ab	9.38	ab	10.38
8.23		9.23		10.23	21,4 Tannroda	8.36		9.36		10.36
8.28		9.28		10.28	24,8 Kranichfeld	8.32		9.32		10.32



Der Fahrgast merkt kaum einen Unterschied, wenn er in die Buslinie 3 zur Stadtmitte umsteigt. Dafür werden 1.100 Meter alte Gleisstrasse sowie die Fläche des Berkaer Bahnhofs für andere Nutzungen frei.

Nohra kann mit dem gleichen Aufwand wie Holzdorf zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden und die Zugfahrt von Weimar nach Kranichfeld dauert nur 38 Minuten.

Die Züge nach Kranichfeld können mit den Bussen nach Blankenhain sehr gut abgestimmt werden:

Weimar - Bad Berka hat einen Halbstundentakt mit perfekten Anschlüssen in Weimar Hbf. Und in B. Berka kann man in 6 Minuten von Kranichfeld nach Blankenhain umsteigen.

7.50	8.50	9.50	Weimar Hbf	10.10	11.10	12.10
8.17	9.17	10.17	Bad Berka	9.43	10.43	11.43
8.28	9.28	10.28	Kranichfeld 571	9.32	10.32	11.32
			Bus			
8.33	9.33	10.33	km Kranichfeld Bf	9.27	10.27	11.27
8.45	9.45	10.45	8 Dienstedt	9.15	10.15	11.15
8.51	9.51	10.51	12 Großhettstedt	9.09	10.09	11.09
8.59	9.59	10.59	17 Stadtilm Bf	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.08	10.08	11.08	22 Cottendorf	8.51	9.51	10.51
9.16	10.16	11.16	27 Gräfinau-Angst.	8.43	9.43	10.43
9.27	10.27	11.27	34 Langewiesen	8.33	9.33	10.33
9.31	10.31	11.31	Langewiesen	8.29	9.29	10.29
9.37	10.37	11.37	Ilmenau	8.22	9.22	10.22
9.57	10.57	11.57	Gräfenroda 566	8.03	9.03	10.03
9.31	10.31	11.31	Langewiesen	8.29	9.29	10.29
10.17	11.17	12.17	Saalfeld 566	7.43	8.43	9.43

In Kranichfeld gibt es im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 gute Busanschlüsse ins Umland. Besonders interessant ist die Linie ins obere Ilmtal: Sie hat in Stadtilm Anschluss an den RE nach Saalfeld (ab Minute 11) und die RB nach Arnstadt (ab Minute 12). In Langewiesen wird der *Integrale Taktknoten* zur Minute 30 erreicht.

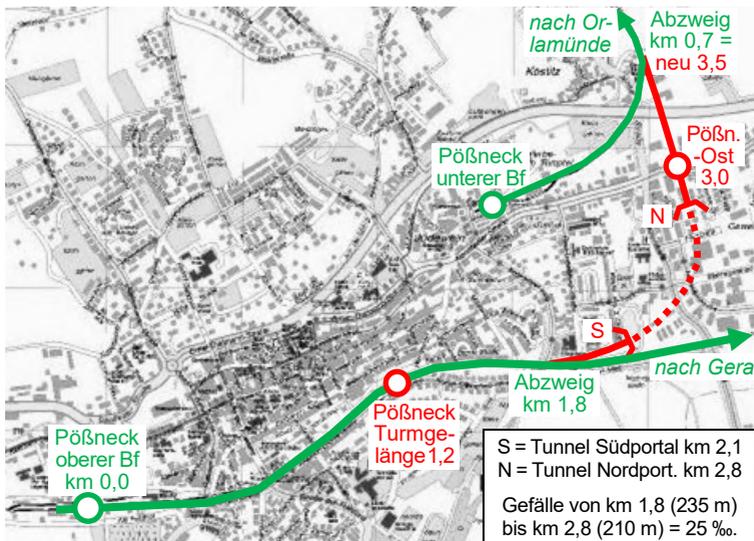
Neben den dargestellten Zügen sollten Busse von Langewiesen (ab Min.34) über Gehren und Möhrenbach nach Großbreitenbach (an Min.55) das Angebot abrunden.

574 Orlamünde - Langenorla - Pößneck (- Saalfeld)

7.20	8.20	9.20	<i>Naumburg 560</i>	9.40	10.40	11.40
7.47	8.47	9.47	<i>Jena Hbf 560</i>	9.13	10.13	11.13
7.58	8.58	9.58	<i>Orlamünde</i>	9.02	10.02	11.02
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	10.05	km Orlamünde	8.55	9.55	10.55
8.07	9.07	10.07	0,6 Freienorla	8.53	9.53	10.53
8.10	9.10	10.10	2,6 Waldhaus	8.50	9.50	10.50
8.15	9.15	10.15	5,6 Langenorla West	8.45	9.45	10.45
8.18	9.18	10.18	7,4 Langenorla Ost	8.42	9.42	10.42
8.23	9.23	10.23	11,5 Pößneck Ost	8.36	9.36	10.36
8.26	9.26	10.26	13,3 Pößn.Turmgelänge	8.33	9.33	10.33
8.29	9.29	10.29	14,5 Pößneck oberer.Bf	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31	<i>Pößneck oberer Bf</i>	8.29	9.29	10.29
8.50	9.50	10.50	<i>Saalfeld 560</i>	8.10	9.10	10.10
8.46	9.46	10.46	<i>Pößneck oberer Bf</i>	8.14	9.14	10.14
9.27	10.27	11.27	<i>Gera 560</i>	7.33	8.33	9.33

Bis 1946 gab es eine 3,2 km lange Strecke vom unteren Bahnhof in Pößneck nach Ompurg an der KBS 570 Saalfeld - Gera. Sie wurde nach dem Krieg als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut. Seither gibt es keine Verbindung mehr zwischen den KBS 560 und 574.

Nach der Wende nutzte man leider nicht die guten Voraussetzungen, das zu ändern: Die Bausubstanz in Pößneck war (wie in vielen anderen Städten der DDR) marode, und bei der Sanierung hätte man am östlichen Stadtrand 1,7 km Gleis neu bauen können. Den dabei nötige 700 Meter lange Tunnel hätte kostengünstig größtenteils in offener Bauweise entstehen können.



575 (Erfurt -) Arnstadt - Stadtilm - Rottenbach - Saalfeld

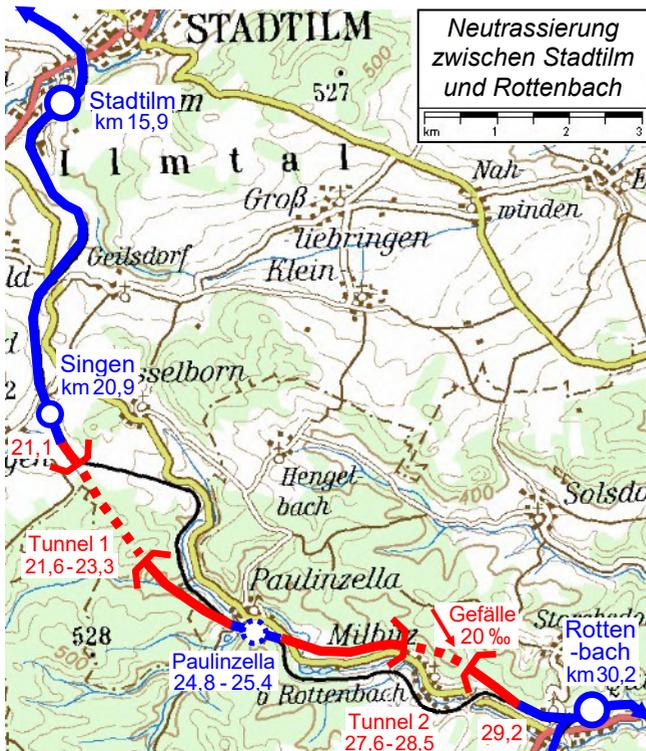
Die eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn wurde 1894 von Arnstadt bis Stadtilm eröffnet und 1895 nach Saalfeld verlängert. Sie wird in der Realität jeweils alle zwei Stunden von einem RE Arnstadt - Saalfeld (Fahrzeit 40 min) und einer RB Erfurt - Saalfeld (Fahrzeit 66 min) bedient, die sich zu einem angenäherten Stundentakt überlagern.

Bei Marlishausen verläuft die KBS 565 parallel zur dort schon fertiggestellten Schnellfahrstrecke, ohne davon jedoch durch eine Streckenbegradigung oder Verbindungsgleise zu profitieren. Die ICEs von Erfurt nach Nürnberg sollen dort ab 2017 ohne Kontakt zur Region mit 300 km/h vorbeirasen.

Die Ablehnung der unsinnigen ICE-Strecke Erfurt - Nürnberg ist ein elementarer Baustein des **VD-T**. Für die KBS 565 hätte es einen Bedeutungszuwachs zur Folge, da sie dauerhaft Bestandteil der schnellsten Verbindung von Erfurt nach Nürnberg würde: Bei einer Abfahrt in Erfurt um 8.45 wäre man um 10.59 Uhr

nach 2:14 Stunden in Nürnberg, 12 Minuten schneller als die Verbindungen über Jena oder Suhl-Lichtenfels.

Die Gesamtstrecke Erfurt-Arnstadt-Saalfeld würde für 120 bis 160 km/h ausgebaut, was zwischen Singen und Rottenbach zwei zusammen 7,5 km lange Neubaustücke erfordert. Bei Paulinzella bleibt die Trasse zwar unverändert, die 120 Einwohner verlieren aber trotzdem die RB-Halte, um viele andere Verbesserungen zu ermöglichen.



7.45	8.12	8.45	9.12	9.45	<i>Erfurt Hbf</i>	9.15	8.12	10.15	9.12	11.15
7.52	8.19	8.52	9.19	9.52	<i>Neudietendorf</i>	9.08	8.19	10.08	9.19	11.08
8.00	8.29	9.00	9.29	10.00	<i>Arnstadt Hbf 580</i>	9.00	8.29	10.00	9.29	11.00
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.01	8.33	9.01	9.33	10.01	km Arnstadt Hbf	8.59	9.27	9.59	10.27	10.59
	8.37		9.37		5,6 Marlshausen		9.22		10.22	
	8.42		9.42		12,2 Niederwilligen		9.17		10.17	
8.10	8.46	9.10	9.46	10.10	15,9 Stadtilm	8.49	9.13	9.49	10.13	10.49
[13]	8.50	[13]	9.50	[13]	20,9 Singen	[46]	9.09	[46]	10.09	[46]
	8.57		#9.57		30,2 Rottenbach		#9.03		10.03	
	9.01		10.01				8.59		9.59	
	9.04		10.04		33,4 Quittelsorf		8.55		9.55	
8.22	9.08	9.22	10.08	10.22	38,2 Bad Blankenburg	8.37	8.51	9.37	9.51	10.37
8.29	9.16	9.29	10.16	10.29	46,9 Saalfeld	8.31	8.44	9.31	9.44	10.31
8.41	9.21	9.41	10.21	10.41	<i>Saalfeld 828</i>	8.19	8.39	9.19	9.39	10.19
9.14	10.11	10.14	11.11	11.14	<i>Lichtenfels</i>	7.46	7.49	8.46	8.49	9.46
9.59		10.59		11.59	<i>Nürnberg Hbf</i>	7.01		8.01		9.01
8.32		9.32		10.32	<i>Saalfeld 550</i>	8.28		9.28		10.28
8.59		9.59		10.59	<i>Neustadt (Orla)</i>	8.01		9.01		10.01

In Rottenbach alle 2 Std.umsteigen erforderlich, RB von Arnstadt fährt nach Mellenbach

Das enge Fahrplangerüst verlangt zudem einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Stadtilm und Paulinzella, damit Zugkreuzungen dort während der Fahrt stattfinden können. Der Ausbau hätte 1995 etwa 100 Millionen DM und damit nur einen Bruchteil der ICE-Schnellfahrstrecke gekostet. Er hätte Südthüringen aber mehr Vorteile und durch die Weiterfahrt des RE über Neustadt (Orla) nach Gera viele schnelle Verbindungen in die Landeshauptstadt gebracht.

- Die RB wird ab Erfurt aus zwei Triebwagen (Tw) gebildet. Der vordere Tw fährt ab Arnstadt (Min.31) nach Suhl weiter (→ KBS 580). Der hintere Tw fährt in Arnstadt zwei Minuten später nach Rottenbach weiter. Dort wartet er um 8.57, 10.57 usw. auf den Triebwagen aus Ilmenau (→ KBS 566), um wiederum als „Pärchen“ nach Saalfeld weiter zu fahren. Um 9.57, 11.57 usw. wechselt er hingegen die Fahrtrichtung und fährt allein über Schwarzburg nach Mellenbach weiter (→ KBS 563).
- In Neudietendorf gibt es gute Anschlüsse „übers Eck“, z.B. Gotha 8.57 - Neudiet.-9.11 bis 9.19 Stadtilm 9.48 und Saalfeld 8.31 - Neudiet. 9.08 bis 9.16 - Gotha 9.30.

Anmerkung zur KBS 576:

Westlich von Obstfelderschmiede, wo viele Fahrgäste zur Bergbahn umsteigen (→ KBS 577), sind die Züge oft spärlich besetzt. Angesichts der Einwohnerzahlen von Mellenbach (1.000), Meuselbach (1.200) und Katzhütte (1.600) und der recht großen Entfernung der Stationen zu den Ortsmitten ist das nicht verwunderlich.

576 (Saalfeld -) Rottenbach - Obstfelderschmiede - Mellenbach

Zur Erschließung der Waldgebiete des Schwarzatales und der Holz-, Glas- und Porzellanindustrie gab es einen Staatsvertrag zwischen dem Königreich Preußen und dem Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt. Dabei musste das untere Schwarzatal aufwändig umfahren werden, da dort die Jagdgebiete des Fürsten lagen:

Das Gleis beginnt in Rottenbach bei 280 Meter über NN und folgt der heutigen Bundesstraße 88 bis Unterköditz. Dort verlässt es das Tal der *Rinne* um hinter Bechstedt bei 400 Meter den höchsten Punkt zu erreichen. Der Bahnhof Schwarzburg am Nordhang des steil abfallenden Schwarzatales liegt nach einer engen Kurve bei 385 Meter. Der anschließende Abstieg in den Talgrund ist in Sitzendorf bei 305 Meter beendet. Die 14 Kilometer bis zur Endstation Katzhütte liegen im Tal, wobei das Gleis die Schwarzatale dreizehn mal überquert.

Die Strecke wurde 1900 eröffnet, und es verkehrten bis zu sechs Reisezugpaare täglich mit einer Reisezeit von ca. 70 Minuten. Die Dampflokomotiven wurden 1971 durch Diesellokomotiven der DR-Baureihen 110 und 119 ersetzt. 1989 gab es täglich fünf Zugpaare, die knapp eine Stunde für die 24,9 km brauchten. Wegen der rückläufigen Nachfrage nach der „Wende“ reichten ab Mitte der 1990er Jahre Triebwagen der Baureihe 771.

Wie bei vielen anderen Nebenbahnen zeigte die Deutsche Bahn AG nicht viel Interesse am Betrieb der KBS 576. 1999 führte unterlassener Streckenunterhalt zur Sperrung des Abschnitts westlich von Obstfelderschmiede und ein Jahr später folgte das Reststück. 2002 wurde die DB-Tochterfirma „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatabahn“ gegründet und die Strecke grundlegend saniert. Seither beträgt die Reisezeit Rottenbach - Katzhütte 43 Minuten. Zwei Triebwagen der Baureihe 641 pendeln im Stundentakt und kreuzen sich in Sitzendorf-Unterweißbach, der Bahnhof wurde dafür mit Rückfallweichen ausgestattet.

Der **VD-T** hätte die Bahnlinie nicht isoliert betrachtet und saniert, sondern im Rahmen eines ÖPNV-Gesamtkonzepts für die Region. Die KBS 576 hätte zwar wie in der Realität 8 Stationen, wäre aber nur 16,9 km statt 24,9 km lang: Die zwischen den Orten liegenden Bahnhöfe Sitzendorf-Unterweißbach und Mellenbach-Glashütte wären nämlich durch jeweils zwei Haltepunkte in günstiger Lage zur Bebauung ersetzt worden. Und die letzten 8 km, an denen nur zwei Stationen liegen, würden von Bussen bedient. Sie halten in den Ortsmitten und die meisten Fahrgäste erreichen ihr Ziel weiterhin mit einmaligem Umsteigen.

Beim **VD-T** pendelt nur ein Triebwagen zwischen Rottenbach und Mellenbach. Es gibt keine Zugkreuzungen und der betriebliche Aufwand ist gegenüber der

Realität fast auf die Hälfte reduziert. Ein weiterer Vorteil wäre, dass die Züge ab Rottendorf abwechselnd nach Erfurt und Saalfeld weiter fahren und dadurch viele wichtige Ziele direkt erreichen. Z.B. wäre der Zug von Erfurt 9.12 Uhr nach Mellendorf 10.27 Uhr ein sehr attraktives Angebot für Tagesausflügler ins Schwarzatal.

7.12		8.12		9.12	<i>Erfurt Hbf 565</i>	9.48		10.48		11.48
7.33		8.33		9.33	<i>Arnstadt Hbf</i>	9.27		10.27		11.27
7.57		8.57		9.57	<i>Rottenbach</i>	9.03		10.03		11.03
7.44	8.31	8.44	9.31	9.44	<i>Saalfeld 565</i>	9.16	9.29	10.16	10.29	11.16
7.51	8.43	8.51	9.43	9.51	<i>Bad Blankenburg</i>	9.09	9.17	10.09	10.17	11.09
7.59	(a)	8.59	(a)	9.59	<i>Rottenbach</i>	9.01	(a)	10.01	(a)	11.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.03	>	9.03	>	10.03	km Rottenbach	8.57	>	9.57	>	10.57
8.09	<	9.09	<	10.09	4,8 Bechstedt-Tripstein	8.51	<	9.51	<	10.51
8.13	8.57	9.13	9.57	10.13	7,4 Schwarzburg (b)	8.47	9.02	9.47	10.02	10.47
8.16	9.01	9.16	10.01	10.16	9,6 x Sitzendorf	8.44	8.58	9.44	9.58	10.44
8.18	9.03	9.18	10.03	10.18	10,6 Unterweißbach Bf	8.42	8.56	9.42	9.56	10.42
8.23	<i>Ober-</i>	9.23	<i>Ober-</i>	10.23	14,4 Obstfelderschmiede	8.37	<i>Ober-</i>	9.37	<i>Ober-</i>	10.37
8.25	<i>weiß.</i>	9.25	<i>weiß.</i>	10.25	15,7 x Glasbach	8.35	<i>weiß.</i>	9.35	<i>weiß.</i>	10.35
8.27		9.27		10.27	16,9 Mellenbach	8.33		9.27		10.27
8.33		9.33		10.33	<i>Mellenbach</i> 	8.27		9.27		10.27
8.46		9.46		10.46	<i>Katzhütte, Ortsmitte</i>	8.13		9.13		10.13
8.55		9.55		10.55	<i>Goldisthal</i>	8.05		9.05		10.05

(a) Bus ab/bis B. Blankenburg, dort Anschluss z.RE von/nach Saalfeld;(b) Bus hält nicht am Bahnhof

Bad Blankenburg - Cursdorf - Neuhaus/Rennweg

8.31	9.31	10.31		<i>Saalfeld 565</i>	9.29	10.29	11.29
8.38	9.38	10.38		<i>Bad Blankenburg</i>	9.22	10.22	11.22
Bus	Bus	Bus		Bus	Bus	Bus	
8.43	9.43	10.43	km	Bad Blankenburg	9.17	10.17	11.17
8.51	9.51	10.51	6	Schweizerhaus	9.11	10.11	11.11
8.57	9.57	10.57	10	Schwarzburg	9.02	10.02	11.02
9.01	10.01	11.01	12	Sitzendorf	8.58	9.58	10.58
9.08	10.08	11.08	15	Unterweißb.Mitte	8.51	9.51	10.51
9.16	10.16	11.16	19	Oberweißbach	8.43	9.43	10.43
21/23	21/23	21/23	21	Cursdorf Bf	37/39	37/39	37/39
9.35	10.35	11.35	28	Neuhaus, Brandw.	8.24	9.24	10.24
9.40	10.40	11.40	30	Neuhaus/Rw.Bf	8.20	9.20	10.20
9.45	10.45	11.45		<i>Neuhaus/Rennw.</i>	8.15	9.15	10.15
9.58	10.58	11.58		<i>Lauscha</i>	8.01	9.01	10.01
10.26	11.26	12.26		<i>Sonneberg 834</i>	7.34	8.34	9.34

Die *KomBus*-Linie 302 fährt in der Realität unregelmäßig in Abständen von 40 bis 80 Minuten nach Sitzendorf. Jeder zweite Bus fährt nach Katzhütte weiter und ist daher direkte Konkurrenz zur KBS 563.

Beim **VD-T** würden die Busse vertaktet und von Sitzendorf nach Neuhaus gelenkt, um das Bahnangebot zu ergänzen.

577 Obstfelderschmiede - Lichtenhain - Cursdorf

Wie in der Realität fahren die Standseilbahn Obstfelderschmiede - Lichtenhain und die anschließende elektrische Kleinbahn nach Cursdorf beim **VD-T** im Halbstundentakt. In der Hauptsache dienen sie dem touristischen Ausflugsverkehr, denn für die Bewohner dauert die Fahrt z.B. von Saalfeld nach Oberweißbach einfach zu lang. (Genau eine Stunde.)

Daher gäbe es auch beim **VD-T** ergänzende Buslinien, die das besser erledigen. (Saalfeld - Oberweißbach z.B. 45 Minuten mit Umsteigen in Bad Blankenburg.) Die Kleinbahn würde immerhin von den besseren Busanschlüssen in Cursdorf profitieren. Von Lichtenhain nach Neuhaus würde man daher wenigstens das erste Teilstück mit der KBS 577 zurücklegen.

7.33		8.33		9.33	Mellenbach 576		9.27		10.27	
>	8.03	>	9.03	>	Rottenbach	8.57	>	9.57	>	10.57
7.37	8.23	8.37	9.23	9.37	Obstfelderschmiede	8.37	9.23	9.37	10.23	10.37
X		X		X	Standseilbahn	X	X	X	X	X
7.43	8.13	8.43	9.13	9.43	km Obstfeld.schmiede	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
8.01	8.31	9.01	9.31	10.01	1,4 Lichtenhain	8.13	8.43	9.13	9.43	10.13
RB	RB	RB	RB	RB	Kleinbahn	RB	RB	RB	RB	RB
8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	1,4 Lichtenhain	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	3,0 Oberweißbach	7.58	8.28	8.58	9.28	9.58
8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	4,0 Cursdorf	7.55	8.25	8.55	9.25	9.55
8.22		9.22		10.22	Cursdorf 	7.38	8.20	8.38	9.20	9.38
>	8.45	>	9.45	>	Meuselbach	>	8.14	>	9.14	>
8.40		9.40		10.40	Neuhaus a.Rennw.	7.20		8.20		9.20

8.03	8.03	8.03	Gräfenroda 566	9.56	9.56	9.56
8.24	8.24	8.24	Ilmenau	9.36	9.36	9.36
8.29	8.29	8.29	Langewiesen	9.31	9.31	9.31
			Buslinie			
8.33	9.33	10.33	km Langewiesen Bf	9.27	10.27	11.27
8.39	9.39	10.39	4 Gehren, Kirche	9.20	10.20	11.20
8.44	9.44	10.44	7 Möhrenbach	9.14	10.14	11.14
8.54	9.54	10.54	13 Großbreitenbach	9.05	10.05	11.05
9.00	10.00	11.00	17 Böhlen	8.59	9.59	10.59
9.08	10.08	11.08	21 Schwarzmühle	8.51	9.51	10.51
9.14	10.14	11.14	24 Meuselbach	8.45	9.45	10.45
9.20	10.20	11.20	27 Cursdorf Bf	8.40	9.40	10.40
9.23	9.23	9.23	Cursdorf 	8.37	8.37	8.37
9.41	9.41	9.41	Neuhaus / Rennw.	8.19	8.19	8.19

(Ilmenau -) Langewiesen - Großbreitenbach - Cursdorf

Die Station *Schwarzmühle* liegt neben dem realen Bahnhof *Meuselbach-Schwarzmühle*. Dort hätte man nach 14 Minuten Anschluss zum Bus nach Mellenbach (→ Anschlussleiste der KBS 564)

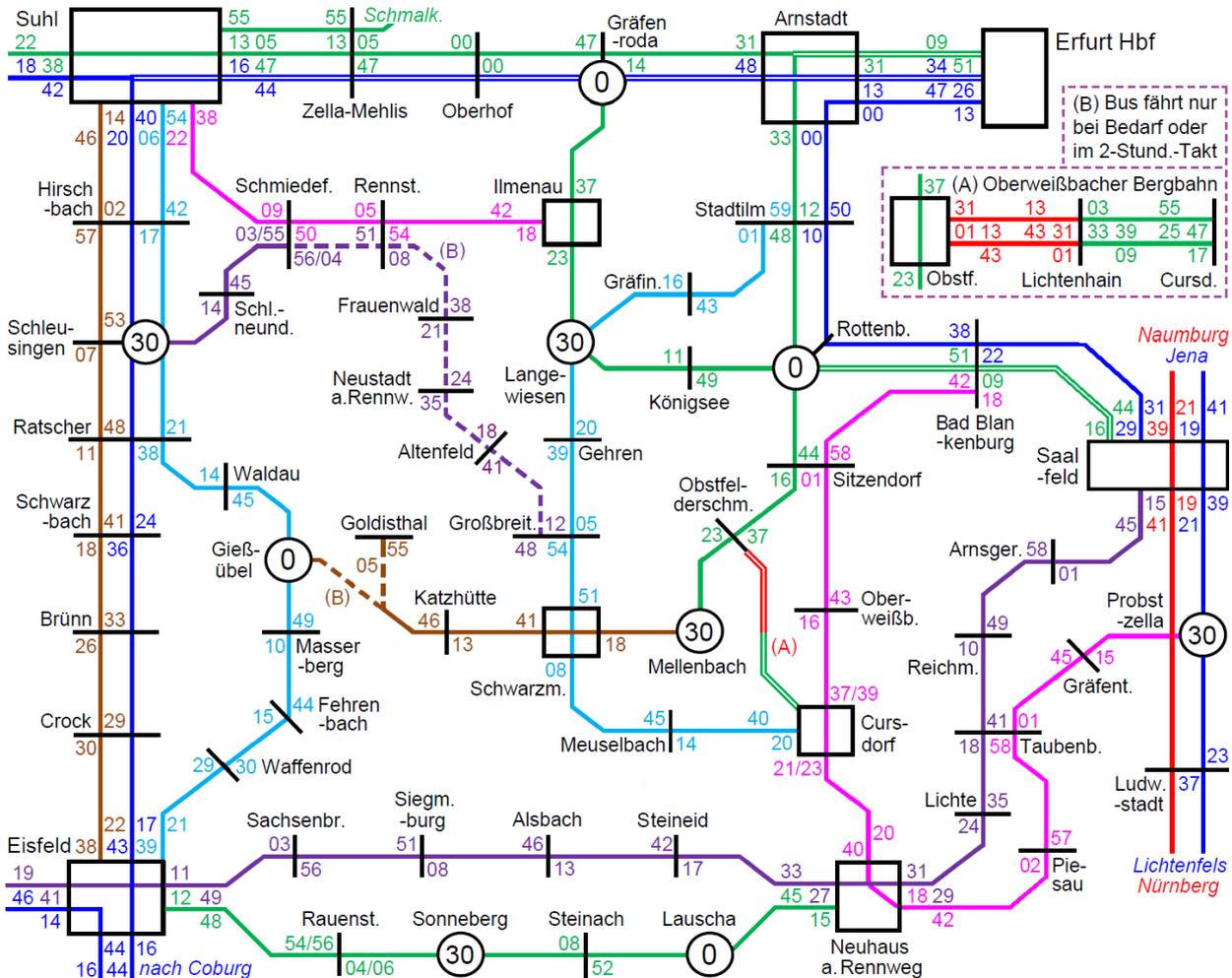


Oben: Abfahrt der „Oberweißbacher Bergbahn“ vom Talbahnhof Obstfelderschmiede. Auf der nur 1.351 m langen Fahrt nach Lichtenhain wird die Standseilbahn mit der Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h einen Höhenunterschied von 321 Metern überwinden. © 2007 Reise-Karhu

Rechts: Das VD-T-Schienenetz rund um die „Oberweißbacher Bergbahn“.

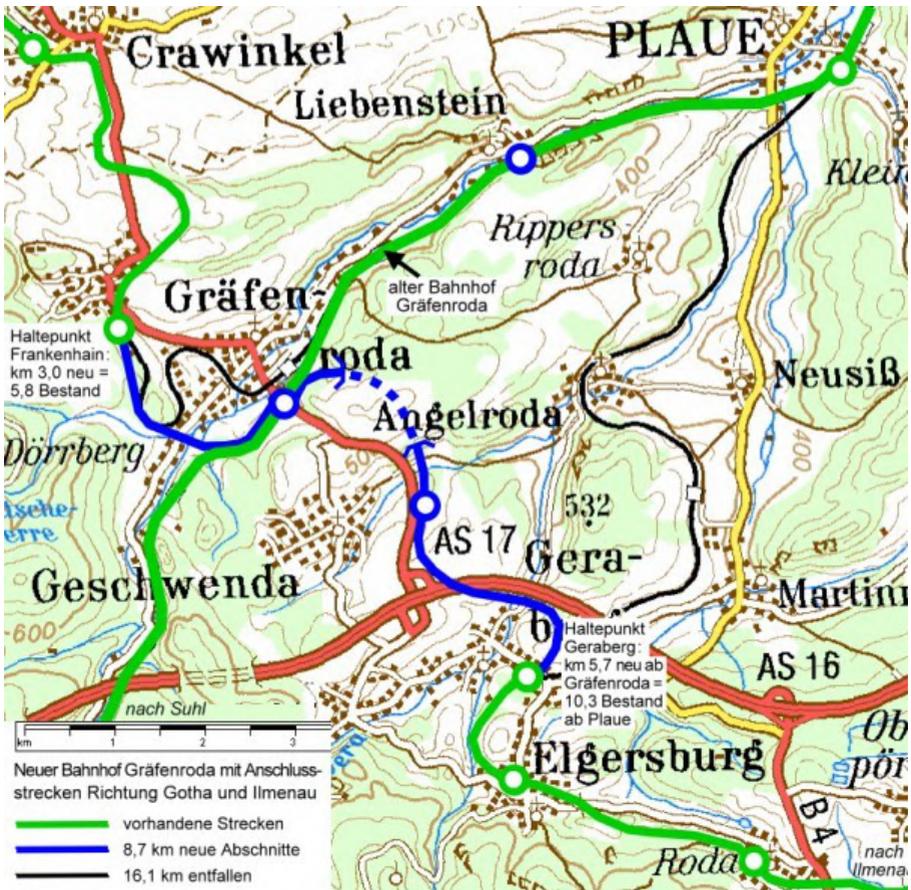
Nächste Seite: Fahrplangrafik für das Buslinienetz, das beim VD-T die KBS 563 und 564 ergänzt. Jede Linie stellt eine stündliche Zug- oder Busfahrt dar.





578 Saalfeld - Rottenbach - Ilmenau - Gräfenroda (- Gotha)

Der Wunsch Ilmenaus nach einem Bahnanschluss scheiterte lange Zeit am politisch zersplitterten Gelände, denn verschiedene Fürstentümer hatten Landesteile rund um die Stadt. Der größte Widerstand kam von Ernst II., Herzog von *Sachsen-Coburg und Gotha*. Es war bekannt, dass er gerne in Elgersburg weilte und man kam ihm mit der aufwändigen Linienführung Arnstadt - Plaue - Geraberg - Elgersburg - Ilmenau entgegen. (Die billigere Trasse im Reichenbachtal hätte Elgersburg nicht berührt.)



Die 1879 eröffnete Strecke hat ab Plaue Steigungen von 1:50 bis 1:70 und mit Minimalradien von 300 m den Charakter einer Gebirgsstrecke. 1881 wurde sie nach Gehren verlängert, die geplante Fortsetzung nach Saalfeld über Königsee unterblieb jedoch: Königsee wurde 1899 von Rudolstadt aus mit der Schwarzatal-

bahn erreicht, bis Gehren blieb aber eine Lücke von nur 8 km durch geologisch eigentlich leicht zu erschließendes Gelände.

Zu DDR-Zeiten hatte die Bahnlinie große Bedeutung und wurde im Sommer 1970 generalüberholt. Nach der „Wende“ gingen die Fahrgastzahlen aber immer weiter zurück und die Anschlussstrecken Ilmenau - Rennsteig - Schleusingen und Ilmenau - Gehren - Großbreitenbach wurden stillgelegt. Heute pendeln Regio-shuttles der *Erfurter Bahn* als RB-Linie 3 zwischen Erfurt, Arnstadt und Ilmenau.

Der marode Zustand der meisten Schienen und Straßen schrie nach der „Wende“ geradezu danach, den historischen Mangel zu beheben und endlich die Bahn-Verbindung von Saalfeld nach Ilmenau zu schaffen: Von Saalfeld bis Köditzberg (km 19,2) wird beim **VD-T** die Strecke nach Katzhütte genutzt und dann bis Königsee 4,5 km der 1972 stillgelegten Nebenbahn wieder aufgebaut. Die kurze Lücke zwischen Königsee und Gehren wäre gleichzeitig mit dem Ausbau der pa-

7.32 8.39	8.32 9.39	9.32 10.39	<i>Leipzig Hbf</i> <i>Saalfeld 560</i>	10.28 9.21	11.28 10.21	12.28 11.21
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.43	9.43	10.43	km Saalfeld	9.17	10.17	11.17
8.50	9.50	10.50	8,7 Bad Blankenburg	9.09	10.09	11.09
8.55	9.55	10.55	13,5 x Quittelsdorf	9.04	10.04	11.04
8.59	9.59	10.59		9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	16,7 Rottenbach	8.59	9.59	10.59
9.06	10.06	11.06	20,2 x Unterköditz	8.54	9.54	10.54
9.11	10.11	11.11	24,0 Königsee	8.49	9.49	10.49
9.16	10.16	11.16	27,5 x Pennewitz	8.44	9.44	10.44
9.20	10.20	11.20	30,0 Jesuborn	8.40	9.40	10.40
9.24	10.24	11.24	32,1 Gehren	8.36	9.36	10.36
29/31	29/31	29/31	36,1 Langewiesen	29/31	29/31	29/31
9.33	10.33	11.33	37,9 x Grenzhammer	8.26	9.26	10.26
9.37	10.37	11.37	39,9 Ilmenau	8.22	9.22	10.22
9.39	10.39	11.39	41,5 x Pörlitzer Höhe	8.20	9.20	10.20
9.43	10.43	11.43	44,1 Roda	8.16	9.16	10.16
9.47	10.47	11.47	47,1 Elgersburg	8.12	9.12	10.12
9.49	10.49	11.49	48,8 Geraberg	8.10	9.10	10.10
9.53	10.53	11.53	51,8 Angelroda	8.06	9.06	10.06
9.57	10.57	11.57	54,5 Gräfenroda	8.03	9.03	10.03
10.01	11.01	12.01	<i>Gräfenroda 580</i>	7.59	8.59	9.59
10.10	11.10	12.10	<i>Arnstadt Hbf</i>	7.50	8.50	9.50
10.26	11.26	12.26	<i>Erfurt Hbf</i>	7.34	8.34	9.34
10.01	11.01	12.01	<i>Gräfenroda 580</i>	7.59	8.59	9.59
10.14	11.14	12.14	<i>Suhl Hbf</i>	7.44	8.44	9.44

rallelen Bundesstraße geschlossen worden. 17,8 km von Gehren über Ilmenau bis kurz vor Geraberg konnte das vorhandene Gleis saniert werden. Vom neuen Haltepunkt Geraberg hätte dann schließlich ein neuer Gleisbogen 5,7 km bergab zum neuen Bahnhof Gräfenroda geführt (→ KBS 570).

Die kurvenreichen 10,3 km Geraberg - Plaua würden nicht mehr benötigt: Von Ilmenau nach Erfurt und Arnstadt dauert es mit Umsteigen in Gräfenroda nicht länger, und nach Süden reduziert sich die Reisezeit drastisch.

579 (Museumsbahn) Ilmenau - Rennsteig - Schleusingen

Die 31,8 km lange Strecke Ilmenau - Schleusingen wurde 1904 eröffnet, dabei mussten die Lokomotiven auf einigen steilen Abschnitten mit Zahnrädern fahren. Bis Stützerbach folgt das Gleis dem Ilmtal. Während die Bundesstraße B4 ab dort in Serpentina zum Rennsteig hinaufführt, beginnt bei der Bahn der erste Steilabschnitt. Auf 4,4 km werden 156 Höhenmeter mit Neigungen über 60 % bewältigt.

Im Kopfbahnhof Rennsteig liegt der höchste Punkt der Strecke. Dann geht es mit mehreren 59 %-Abschnitten abwärts über Schmiedefeld nach Schleusinger-Neundorf. Dort erreicht die Trasse den Talboden der Nahe und verläuft neben der B 4 bis zur Station Schleusingen Ost. Dort beginnt der letzte Steilabschnitt hinab ins Erletal, wo Anschluss zur Bahnlinie Suhl - Schleusingen - Themar besteht.

Der Zahnradbetrieb war sehr personal- und kostenintensiv. 1927 gab es endlich „normale“ Dampflokomotiven, die leistungsstark genug waren, um darauf zu verzichten. 1971 wurden sie von 6-achsigen Diesellokomotiven der DR-Baureihe 118 ersetzt, die an den steilsten Stellen mit einer Last von 155 t anfahren konnten. Die Fahrzeit für die 32 Kilometer betrug mindestens 70 Minuten, die ab 1995 eingesetzte DB-Baureihe 213 schaffte es bei einzelnen Zügen in 66 Minuten.

Der aufwändige Güterverkehr wurde zwischen Stützerbach und Schleusingen schon 1970 eingestellt, auf der übrigen Strecke erst Ende 1993. Noch nach der „Wende“ gab es Eilzüge von Erfurt nach Themar, 1998 wurde dann aber der planmäßige Personenverkehr eingestellt. Die Gleise blieben erfreulicherweise

	8.44		11.44		Saalfeld 566		10.16		13.16	
	Tw		Tw	Nur an Sonn- u. Feiertagen		Tw		Tw		
8.10	9.45	11.10	12.45	km Ilmenau 478m		9.15	10.50	12.15	13.50	
8.20	9.55	11.20	12.55	4,6 Manebach 520m		9.05	10.40	12.05	13.40	
8.30	10.05	11.30	13.05	9,8 Stützerbach 592m		8.55	10.30	11.55	13.30	
8.40	10.15	11.40	13.15	14,2 Rennsteig 747,7 m		8.45	10.20	11.45	13.20	
8.55	10.25	11.55	13.25	16,1 Schmiedefeld 682m		8.30	10.05	11.30	13.05	
9.00	10.30	12.00	13.30	23,7 Schl.neundorf 472m		8.25	10.00	11.25	13.00	
9.10	10.40	12.10	13.40	30,3 Schleusingen 372m		8.15	9.50	11.15	12.50	
9.25	10.55	12.25	13.55			8.00	9.35	11.00	12.35	
9.59		12.59		Coburg Hbf 830			8.01		11.01	

Museumsbetrieb mit Dampfzug und historischem Triebwagen, die abwechselnd fahren. Weitere Stationen: 1,3 Ilmenau Bad, 15,2 Thomasmühle und 28,1 Hinternah 412m

betriebsbereit liegen und wurden 2003 von der *Rennsteigbahn GmbH* übernommen. Seit 2006 gibt es an Sonn- und Feiertagen wieder regelmäßige Personenzüge, die den Tourismus in der Region beleben.

Beim *VD-T* hätte die *Rennsteigbahn* durch die neue KBS 830 Suhl - Schleusingen - Coburg sämtlichen Durchgangsverkehr verloren: Die Reise von Schleusingen nach Ilmenau dauert nämlich mit Umsteigen in Gräfenroda nur 51 Minuten. Für den Binnenverkehr ist aber der Bus attraktiver, der die gleichen Fahrzeiten erreicht und mehr Stationen in den langgestreckten Dörfern bedienen kann. Natürlich wäre auch beim *VD-T* der Museumsverkehr an Wochenenden unterstützt worden. Und die historischen Züge wären dank der KBS 830 von Süden her einfacher zu erreichen.

In der Realität gibt es überhaupt keine direkten Busse mehr von Ilmenau nach Schleusingen. Die wenigen Fahrgäste müssen 90 Minuten Reisezeit beim Umweg über Ilmenau in Kauf nehmen. Beim *VD-T* gäbe es dafür ja die Zugverbindung über Gräfenroda, die nur 51 Minuten dauert. Der Binnenverkehr würde durch eine Buslinie Frauenwald - Schmiedefeld - Schleusingen verbessert, die bei der „Kreuzung am Rennsteig“ (unweit vom gleichnamigen Bahnhof) Anschluss zur Buslinie von Suhl nach Ilmenau bietet.

	7.44 8.37		8.44 9.37			<i>Saalfeld 566</i> <i>Ilmenau Bf</i>	10.16 9.23		11.16 10.23		12.16 11.23
						Buslinie 300					
	8.42 8.52 9.01		9.42 9.52 10.01		ab	km Ilmenau Bf 5 Manebach 11 Stützerbach	9.18 9.07 8.58	an	10.18 10.07 9.58	an	11.18 11.07 10.58
8.39 8.49 8.53	> 9.07 9.11	9.39 9.49 9.53	> 10.07 11/13	10.39 10.49 10.53	>	km Frauenwald 15 6 Rennsteig Kreuz.	> 8.52 8.49	9.21 9.10 9.07	> 9.52 11/13	10.21 10.10 10.07	> 10.52 11/13
9.03 > < < <	9.13 9.23 9.30 9.33 9.38	10.03 > < <	11/13 10.23 10.30 10.33 10.38	11.03 > < < <	17 25 27 29 31	8 Schmiedefeld > Suhl Ringberg < Suhl, Nexöstr. < Suhl Döllberg < Suhl Bf	8.47 8.36 8.29 8.26 8.22	8.57 > < < <	11/13 9.36 9.29 9.26 9.22	9.57 > < < <	11/13 10.36 10.29 10.26 10.22
9.15 9.20 9.25	an	10.15 10.20 10.25	an	11.15 11.20 11.25	15 18 21	Schleus.neundorf Hinternah Schleusingen	ab 8.45 8.40 8.35	an	9.45 9.40 9.35	an	
9.31 9.43 9.59		10.31 10.43 10.59		11.31 11.43 11.59		<i>Schleusingen</i> <i>Eisfeld</i> <i>Coburg Hbf 830</i>	8.29 8.17 8.01		9.29 9.17 9.01		

580 Erfurt - Arnstadt - Gräfenroda - Suhl - Grimmerthal. (- Meiningen)

1867 gingen die ersten 10 km von Neudietendorf (an der Strecke Erfurt - Eisenach) nach Arnstadt in Betrieb, 1879 folgte die Verlängerung über Plaue nach Ilmenau (→ KBS 566). Drei Jahre später wurde südlich vom Thüringer Wald der Abschnitt Suhl - Grimmerthal eingeweiht. Die 33 km dazwischen erforderten den 3039 Meter langen *Brandleitertunnel* mit beidseitig bis zu 23,8 % steilen Rampen. Im August 1884 konnten schließlich die ersten durchgehenden Züge verkehren.

Die Strecke wurde zu einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung für Personen- und Güterzüge, da sie Teil der kürzesten Verbindung von Berlin nach Stuttgart war. Deshalb wurde 1886 bis 1893 zwischen Neudietendorf und Grimmerthal ein zweites Gleis verlegt. Höhepunkt war das Jahr 1938 mit täglich einem Fernschnellzugpaar und fünf Schnellzugpaaren, welche von Berlin über Erfurt - Schweinfurt - Würzburg nach Stuttgart fuhren.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die Grenze zwischen sowjetischer und amerikanischer Besatzungszone die Verbindung südlich von Meiningen und das zweite Gleis (außer Gehlberg - Oberhof) wurde 1946 als Reparationsleistung abgebaut. Die Strecke blieb aber eine wichtige Verbindung zwischen Erfurt und Südthüringen, 1975 wurde deshalb bis Plaue das zweite Gleis wieder verlegt. 1984 wurde zudem der Abschnitt bis Arnstadt elektrifiziert, um den Erfurter Hauptbahnhof vom betrieblichen Aufwand der Lokwechsel zu entlasten.

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

Bezeichnend für die geschwundene Bedeutung war, dass 1996 die Oberleitung zwischen Neudietendorf und Arnstadt außer Betrieb genommen und später abgebaut wurde. Fünf Jahre dauerte es, die Gleise (von 2003 bis 2008) für Neigetechnikzüge herzurichten. Dabei wurde unter anderem der *Brandleitertunnel* fast ein Jahr gesperrt und ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) in Arnstadt errichtet, das den Abschnitt Neudietendorf - Rentwertshausen überwacht.

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

Beim **VD-T** würde das Fahrplanangebot verdoppelt und in Erfurt halbstündlich ein Zug nach Südthüringen abfahren. Die RE halten nur noch in Arnstadt, Gräfenroda und Suhl und erreichen dadurch Grimmenthal in weniger als einer Stunde. In Suhl wird ein *Flügelzug* nach Coburg abgekuppelt (→ KBS 830) und in Grimmenthal ein *Flügelzug* aus Meiningen angekuppelt (→ KBS 575). Die RB halten dafür häufiger und erschließen die Region mit den neuen Stationen Liebenstein, Zella-Mehlis Nord, Suhl-Lauter und Dillstädt besser. In Suhl Hbf werden sie vom RE überholt, wobei gute Umsteigeanschlüsse entstehen.

6.33 7.01 7.29			7.33 8.01 8.29			Leipzig Hbf Naumburg Hbf Erfurt Hbf 570	9.27 8.59 8.31			10.27 9.59 9.31		
RE	RE	RB	RE	RE	RB	Zug	RE	RB	RE	RE	RB	RE
7.34 	7.47 	8.09 8.14 8.19	8.34 	8.47 	9.09 9.14 9.19	km Erfurt Hbf 5,8 Erf.-Bischleben 12,5 Neudietendorf	8.26 	8.51 8.46 8.41	9.13 	9.26 	9.51 9.46 9.41	10.13
 	 	8.22 8.25	 	 	9.22 9.25	15,9 Sülzenbrücken 18,2 Haarhausen	 	8.38 8.35	 	 	9.38 9.35	
7.47	8.00	8.29	8.47	9.00	9.29	22,5 Arnstadt Hbf	8.13	8.31	9.00	9.13	9.31	10.00
7.48 	> Saal- feld	8.31 8.33 8.36	8.48 	> Saal- feld	9.31 9.33 9.36	23,8 Arnstadt Süd 27,4 Siegelbach [neu]	8.12 	8.29 8.27 8.23	> Saal- feld	9.12 	9.29 9.27 9.23	> Saal- feld
 		8.39 8.42 8.46	 		9.39 9.42 9.46	30,7 Plaue 34,9 Liebenstein	 	8.20 8.17 8.14	 	 	9.20 9.17 9.14	
7.59		8.46	8.59		9.46	38,8 Gräfenroda [neu]	8.01	8.14		9.01	9.14	
8.01 	RB Sch- malk.	8.47 8.49 8.56 9.00	9.01 	RB Sch- malk.	9.47 9.49 9.56 10.00	40,5 Dörrberg 48,1 Gehlberg 52,6 Oberhof	7.59 	8.13 8.11 8.04 8.00	RB Sch- malk.	8.59 	9.13 9.11 9.04 9.00	RB Sch- malk.
 	> 8.50	9.04 9.06	 	> 9.50	10.04 10.06	56,6 Zella-M.Nord [neu] 58,0 Zella-Mehlis Bf	 	7.56 7.54	> 8.10	 	8.56 8.54	> 9.10
 8.16	8.53 8.57	9.09 9.13	 9.16	9.53 9.57	10.09 10.13	61,4 Suhl-Lauter [neu] 64,2 Suhl Hbf	 7.44	7.50 7.47	8.06 8.03	 8.44	8.50 8.47	9.06 9.03
8.18 	an v.li.	9.22 9.25 9.28 9.32 8.35 8.40	9.18 9.29	an v.li.	10.22 10.25 10.28 10.32 9.35 9.40	67,6 Suhl-Heinrichs 70,7 Dietzhausen 75,5 Dillstädt [neu] 78,3 Rohr [verlegt] 84,2 Grimmenthal	7.42 	7.38 7.35 7.32 7.28 v.li.	ab → 8.25 8.20	8.42 8.31	8.38 8.35 8.32 8.28 v.li.	ab → 9.28 9.25 9.20
8.33 8.39	8.40 8.52		9.33 9.39	9.40 9.52		Grimmenthal 575 Meiningen	7.27 7.21		8.20 8.08	8.27 8.21		9.20 9.08
8.31 8.59 9.27			9.31 9.59 10.27			Grimmenthal 815 Bad Neustadt / S. Schweinfurt Hbf	7.29 7.01 6.33			8.29 8.01 7.33		

- Umfangreiche Ausbauten wären zwischen Gräfenroda und Suhl nötig, um mit durchschnittlich 120 km/h eine Fahrzeit von 15 Minuten zu erreichen. Einige enge Gleisbögen müssten begradigt werden, wobei es dank der modernen Triebwagen kein Problem wäre, die maximale Steigung zu erhöhen. Das ist durch die steilen Hänge des Thüringer Waldes zwar aufwändig, aber ein Klacks im Vergleich zu den monströsen Bauwerken, die für die neue Autobahn A73 in die Landschaft gesetzt wurden.
- Gräfenroda bekäme einen neuen viergleisigen Regionalbahnhof mit zwei Mittelbahnsteigen, um die Hauptstrecke Erfurt - Suhl mit den Zweigstrecken nach Gotha und Ilmenau zu verknüpfen. Der neue Bahnhof läge auch günstiger zum Ortskern der 3.500 Einwohner zählenden Gemeinde. Auch Liebenstein, dessen 500 Einwohner 1 bis 2 km nordöstlich vom alten Bahnhof Gräfenroda wohnen, bekämen einen neuen Haltepunkt nahe der Ortsmitte.



Der Bahnhof Gräfenroda hatte 1989 noch mechanische Signaltechnik und ebenerdige Bahnsteigzugänge. Auf seine aufwändige Modernisierung hätte man durch den Neubau 2 km weiter südlich verzichten können.

581 Gotha - Georgenthal - Ohrdruf - Gräfenroda

Die vollständig im Herzogtum *Sachsen-Coburg und Gotha* liegende Bahnlinie wurde 1876 von Gotha bis Ohrdruf und 1892 bis Gräfenroda eröffnet. Wie fast alle anderen Bahnlinien in Thüringen war sie bis zur „Wende“ 1989 unverzichtbar. Eine besondere Rolle spielte fast 100 Jahre lang der Bahnhof Ohrdruf für den nahegelegenen Militärübungsplatz, an dem große Mengen von Truppen und Material verladen wurden.

1969 fuhr der letzte Personenzug mit Dampflokomotiven, danach wurden DR-Schienenbusse der (späteren) Baureihe 772 eingesetzt. Anfang der 1990er Jahre wurde die „Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schien“ geprüft, aber verworfen. Stattdessen wurde die Strecke vorübergehend stillgelegt und saniert: Für über 10 Millionen Euro wurden der Oberbau abschnittsweise erneuert und neue Bahnübergänge und Bahnsteige gebaut.

© Jörg Schäfer, Mai 2001



Ohrdruf hat 5.700 Einwohner und als Zentrum im südlichen Landkreis Gotha besondere Bedeutung für die KBS 572. In der Realität gab es nur den großen Bahnhof in km 17,3, der bei FiT durch drei Haltepunkte ersetzt würde. (Zugkreuzung 2001, Blick nach Norden)

Noch 2003 plante das Land Thüringen die Ertüchtigung auf 80 km/h, einen Stundentakt zwischen Gotha und Gräfenroda und die Durchbindung einzelner Züge zur Hauptverkehrszeit bis Arnstadt. Im Nahverkehrsplan wurde dann aber eine dauerhafte Bestandsgarantie der Strecke nur für den Fall in Aussicht gestellt, dass der umfangreiche Busverkehr parallel zur Strecke eingestellt würde.

Das geschah jedoch nicht, und so wurde der Personenverkehr am 10.12.11 eingestellt. Hauptgrund war der Rückgang von 700 auf 450 Passagieren täglich von 2004 auf 2010 – natürlich ohne die Fahrgäste der parallelen Busse. Die frei werdenden 3,5 Mio Euro jährlich sollen „anderweitig im ÖPNV“ verwendet werden.

Beim **VD-T** wären 2011 natürlich keine Bahnlinien mehr stillgelegt worden. Die KBS 582 hat genug Potenzial, um eine gute Nachfrage zu erreichen:

7.32 7.57	8.32 8.57	9.32 9.57	Eisenach Gotha 580	9.28 9.03	10.28 10.03	11.28 11.03	
7.38 8.02	8.38 9.02	9.38 10.02	Erfurt Gotha 580	9.22 8.58	10.22 9.58	11.22 10.58	
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	
8.08 8.12 8.17 8.22 8.28	9.08 9.12 9.17 9.22 9.28	10.08 10.12 10.17 10.22 10.28	km 3,3 6,3 9,2	Gotha Hbf x Ülleben Emleben x Petriroda	8.52 8.47 8.42 8.37 8.32	9.52 9.47 9.42 9.37 9.32	10.52 10.47 10.42 10.37 10.32
8.31 8.34 8.36 8.38	9.31 9.34 9.36 9.38	10.31 10.34 10.36 10.38	13,1 16,1 17,3 18,7	Georgenthal Oh.Gehrengaben Ohrdruf Mitte Ohrdr. Müllersweg	8.29 8.25 8.23 8.21	9.29 9.25 9.23 9.21	10.29 10.25 10.23 10.21
8.41 8.46 8.51 8.56	9.41 9.46 9.51 9.56	10.41 10.46 10.51 10.56	20,9 25,2 29,9 33,9	Luisenthal Crawinkel Frankenhain Gräfenroda	8.18 8.13 8.08 8.04	9.18 9.13 9.08 9.04	10.18 10.13 10.08 10.04
9.01 9.12 9.26	10.01 10.12 10.26	11.01 11.12 11.26		Gräfenroda 580 Arnstadt Hbf Erfurt Hbf	7.59 7.48 7.34	8.59 8.48 8.34	9.59 9.48 9.34
9.03 9.20	10.03 10.20	11.03 11.20		Gräfenroda 580 Ilmenau	7.57 7.40	8.57 8.40	9.57 9.40

➤ Es sind nur noch wenige Investitionen zur Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h nötig. Das erlaubt eine Reisezeit Gotha - Gräfenroda von 48 Minuten mit integralen Taktknoten in Georgenthal und Gräfenroda.

➤ Die Aufwertung des Anschlussbahnhofes Gräfenroda (→ KBS 580) und die neue Bahnlinie Gräfenroda - Ilmenau - Saalfeld (→ KBS 566) bringen für die KBS 593 wesentlich attraktivere Anschlüsse.

➤ Zwischen Georgenthal und Ohrdruf liegt das drittgrößte Gewerbegebiet Thüringens direkt an der Bahnlinie. 2010 waren von 200 ha Fläche bereits 93% belegt, und die Erweiterung ist geplant. Ein neuer Haltepunkt kostet wenig und bringt viele neue Fahrgäste.

➤ Ohrdruf wird mit drei neuen Stationen wesentlich besser erschlossen: 16,1 Gehrengaben = am Südrand des großen Gewerbegebiets; 17,5 Mitte = je ein neuer Bahnsteig in Fahrtrichtung hinter dem Bahnübergang der B 88 (für kurze Schrankenschließzeiten); 19,0 Müllersweg = am gleichnamigen Bahnübergang für das südliche Stadtgebiet.

585 Eisenach - Bad Salzungen - Meiningen - Grimmenthal

1841 schlossen die Herzogtümer *Sachsen-Weimar-Eisenach*, *Sachsen-Coburg und Gotha* sowie *Sachsen-Meiningen* einen Staatsvertrag für eine Bahnlinie von Eisenach nach Coburg. 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.

Es entstanden 17 Empfangsgebäude, 10 Lokschuppen, eine Betriebswerkstätte, 22 Wohnhäuser für Bahnbeamte, 128 Bahnwärterhäuschen, 179 Wegübergänge, 63 Unter- und Überführungen, 31 Brücken und ein Tunnel bei Förtha. Vergleicht man, wie lange heutzutage der Bahnbau dauert, ist es fast unglaublich, was damals mit einfachen technischen Mitteln geschafft wurde. Der Anschluss an Bayern und die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 820) in Lichtenfels folgte 1859.

Die *Werrabahn* war zunächst zwar nur eingleisig, sämtliche Kunstbauten waren aber breit genug, um später ein zweites Gleis aufzunehmen. Nach ständig wachsenden Reisendenzahlen und dem Aufblühen des Kalibergbaus wurde es bis 1910 von Eisenach bis Salzungen (26,7 km), Schwallungen bis Wasungen (3,5 km), Meiningen bis Grimmenthal (7,1 km) und Coburg bis Creidlitz (4,6 km) verlegt. 1858 brauchten Personenzüge fast vier Stunden von Eisenach nach Coburg, 1934 schaffte es der Schnellzug Eger - Bayreuth - Lichtenfels - Eisenach in zwei Stunden und zehn Minuten.

Mit der Gründung der *Deutschen Reichsbahn* (DR) 1920 kam die *Werrabahn* zur *Reichsbahndirektion* (RBD) Erfurt, die in Meiningen eine Betriebs-, Verkehrs- und Maschineninspektion unterhielt. Vor und während des 2. Weltkrieges bekam die „Nebenfernstrecke“ zunehmend militärische Bedeutung. Lange und schwere Militär-, Truppen- und Nachschubzüge wurden alltäglich. Hinzu kamen Kalizüge aus Bad Salzungen in Richtung Lichtenfels.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die Zonengrenze die *Werrabahn* zwischen Eisfeld und Coburg. In der späteren DDR verblieben 108 km von Eisenach über Meiningen nach Eisfeld. Auf den doppelgleisigen Abschnitten musste 1946 das zweite Gleis als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut werden. Dennoch musste die DR Höchstleistungen im Güterverkehr erbringen.

Hochwertigen Reisezugverkehr gab es nur noch zwischen Meiningen und Grimmenthal mit Schnellzügen nach Berlin, Leipzig, Halle, Dresden, Görlitz und Stralsund, die über Suhl nach Erfurt weiter fuhren. Darunter seit 1976 auch der bekannte Städteexpress „Rennsteig“.

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.

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

	7.31 7.56	8.04 8.19 8.33		8.31 8.56	9.04 9.19 9.33	<i>Erfurt Hbf</i> <i>Gotha</i> <i>Eisenach 590</i>	8.56 8.41 8.27	9.29 9.04		9.56 9.41 9.27	10.29 10.04	
RB	RB	RE	RB	RB	RE	Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB
	8.08 8.11 8.16 8.21	8.37 8.46		9.08 9.11 9.16 9.21	9.37 9.46	km Eisenach 2,0 Eisenach West 7,9 Förtha 13,1 Marksuhl	8.23 8.14	8.52 8.49 8.44 8.39		9.23 9.14	9.52 9.49 9.44 9.39	
<i>Bad Hersf.</i>	8.25 8.29 7.49 7.52	 8.55	<i>Bad Hersf.</i>	9.25 9.29 9.33 9.36	 9.55	17,0 Ettenhausen 20,0 Oberrohn 24,5 Leimbach	 8.31 8.05	8.35 8.31 8.27 8.24	<i>Bad Hersf.</i>	 9.11 9.05	9.35 9.31 9.27 9.24	<i>Bad Hersf.</i>
an	8.37 8.39 8.42 8.47 8.52	8.56 9.06	an	9.37 9.39 9.42 9.47 9.52	9.56 10.06	26,7 Bad Salzungen 28,2 Allendorf 31,3 Immelborn 36,8 Breitungen	8.04 7.54	8.23 8.20 8.17 8.12 8.08	ab	9.04 7.59	9.23 9.20 9.17 9.12 9.08	ab
<i>Fulda</i>	8.53 8.56 8.59 8.50 8.56	9.07 9.19	<i>Fulda</i>	9.53 9.56 9.59 10.04 10.10	10.07 10.19	41,3 Wernshausen 45,0 Schwallungen 48,5 Wasungen 54,9 Walldorf	7.53 7.41	8.07 8.04 8.01 7.56 7.50	<i>Fulda</i>	 8.10 8.04 8.41	9.07 9.04 9.01 8.56 8.50	<i>Fulda</i>
	9.09 >	9.12 9.27	10.09 >	10.12 10.14 10.17 10.20	10.21 10.27	60,6 Meiningen Bf 61,9 Meiningen Süd 65,1 Untermaßfeld 67,8 Grimmenthal	7.39 7.33	7.48 7.45 7.42 7.40	7.51 >	8.39 8.33	8.48 8.45 8.42 8.40	8.51 >
<	9.56	<i>Suhl</i> 9.31 9.59 10.26	< 10.56	<i>Suhl</i> 10.31 10.59 11.26	10.31 10.59 11.26	<i>Grimment. 815</i> <i>Bad Neustadt</i> <i>Schweinfurt Hbf</i>	7.29 7.01 6.34	<i>Suhl</i> < 7.04	< 8.29 8.01 7.34	<i>Suhl</i> < 8.04	< 8.04	<
		9.33 9.59 10.29		10.33 10.59 11.29	10.33 10.59 11.29	<i>Grimment. 816</i> <i>Hildburghausen</i> <i>Coburg Hbf</i>	7.27 7.01 6.31			8.27 8.01 7.31		

Beim **VD-T** wäre 1990 natürlich auch die Lücke zwischen Eisfeld und Coburg geschlossen worden (→ KBS 830). Die überregionale Nachfrage würde mit stündlichen RE bedient, die von Eisenach nach Eisfeld nur noch 100 Minuten brauchen. Da sie bis Grimmenthal nicht überall halten, fahren dort zusätzlich stündliche RB. Weitere RB kämen zwischen Leimbach und Bad Salzungen (→ KBS 586) und Meiningen nach Walldorf (→ KBS 589) hinzu. Die Region würde durch die neuen Stationen Eisenach West, Leimbach, Allendorf und Meiningen Süd besser erschlossen.

Dafür hätte der **VD-T** die Strecke durchgehend für 100 bis 120 km/h ausgebaut und vier zusammen 25 km lange zweigleisige Begegnungsabschnitt eingerichtet: Förtha - Marksuhl, Oberrohn - Bad Salzungen, Wernshausen - Schwallungen und Wasungen - Meiningen.

586 Bad Salzungen - Dorndorf - Schenklengsfeld - Bad Hersfeld

Zwischen Bad Salzungen und Bad Hersfeld enthält der **VD-T** eine Ost-West-Verbindung, von der 1989 nur 3 km Gleis im Grenzbereich fehlten. Da die Lücke nicht geschlossen wurde verkümmerte die Nachfrage, und heute fahren überhaupt keine Züge mehr.

Als erstes wurde 1879 der Abschnitt Bad Salzungen - Vacha als meterspurige Schmalspurbahn eröffnet. Nach der Entdeckung von Kali entlang der Strecke vervielfältigte sich das Verkehrsaufkommen, weshalb die Preußische Staatsbahn die Gleise bis 1906 auf Regelspur 1435 mm umbaute. Dabei wurden abschnittsweise die Trasse begradigt und neue Bahnhofs- und Betriebsgebäude errichtet.

Von 1903 bis 1906 entstand zudem im Werratal von Gerstungen über Dankmarshausen und Heiboldshausen nach Vacha eine neue normalspurige Bahnlinie. Damit konnten die vielen Güterwagen mit Kalisalz flexibel abtransportiert werden. In den 1930er Jahren wurde in Vacha ein Eisenbahnneubauamt eingerichtet, welches mit der Planung sowie vorbereitenden Arbeiten des zweigleisigen Ausbaues der Strecke begann. Im Zweiten Weltkrieg wurden diese Arbeiten allerdings abgebrochen und danach auf Grund der Grenzziehung und der Entstehung zweier deutscher Staaten nicht wieder aufgenommen.

Die 1912 eröffnete *Bad Hersfelder Kleinbahn* spielte bis 1945 keine große Rolle und stellte nur Anschlüsse für die Region an die Reichsbahnzüge in Bad Hersfeld und Heiboldshausen her. Als die DDR 1962 das Gleis zwischen Philippsthal und

Vacha kappte wurde sie aber zu einer wichtigen Ausweichroute für die Kalizüge: Die grenzüberschreitende Strecke nach Bebra blieb zwar befahrbar, aber die BRD wollte sich nicht von möglichen Schikanen der anderen Seite abhängig machen. Nach der Wiedervereinigung fehlten wie eingangs geschrieben nur 3 km Gleis zwischen Vacha und Philippsthal. Diese Lücke wurde aber nicht geschlossen.

Stattdessen wurde 1993 der Güterverkehr auf der steigungsreichen Strecke Heimboldshausen - Bad Hersfeld eingestellt – die günstiger trassierten Gleise im Werratal standen jetzt ja uneingeschränkt zur Verfügung. Die Personenzüge wendeten weiterhin kurz vor der Grenze zwischen Hessen und Thüringen und sprachen dadurch immer weniger Fahrgäste an. Die inzwischen gegründete *Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft* stellte daher am 31.12.93 ihren Betrieb ganz ein.



Auf den umfangreichen Gleisanlagen in Heimboldshausen werden ständig leere und beladene Güterwagen mit Kalisalz hin und her rangiert. Der Weichenbereich erstreckt sich weit Richtung Philippsthal. Der neue Kreuzungsbahnhof hinter der Verbindungskurve hätte daher problemlos auf vorhandene Bahnflächen gepasst. (© Jörg Schäfer, 2001)

Zwischen Bad Salzungen und Vacha gab es auch nach der „Wende“ starken Güterverkehr zum letzten Thüringer Kaliwerk in Unterbreizbach. Der Neubau einer Anschlussbahn aus dem Werratal von Heimboldshausen her machte die 1954 von der DDR gebaute Steilstrecke zwischen Unterbreizbach und Vacha aber überflüssig, so dass diese am 31.8.2000 stillgelegt wurde.

Zwischen Bad Salzungen und Vacha pendelten nur noch Schienenbusse im Zweistundentakt. Die Bahnanlagen waren dafür überdimensioniert und der Betrieb durch viel Personal auf den Stellwerken teuer. Das Land Thüringen bestellte die Personenzüge daher zum 10.6.01 ab. Schuld war auch der unabh. gestimmte Busparallelverkehr des Wartburgkreises. Mit der Einstellung der Holzverladung in Dorndorf endete der Gesamtverkehr am 31.12.01, die amtliche Stilllegung zwei Jahre später schien der Schlusstrich zu sein.

2007 wurde dann aber die *Interessenvereinigung Verkehrsgeschichte mittleres Werratal e.V.* In Zusammenarbeit mit der RbT Regiobahn Thüringen wurde die Strecke gepachtet, vermessen, freigeschnitten und wieder befahrbar gemacht. Im Juni 2008 befuhr erstmals wieder ein Messzug die Gleise von Bad Salzungen nach Vacha. Seit 16.4.11 ist der Abschnitt Bad Salzungen - Merkers amtlich als „Anschlussbahn des nicht öffentlichen Verkehrs“ zugelassen. Noch im Laufe des Jahres 2012 soll auch Vacha wieder angeschlossen werden.

7.41	7.50	8.41	8.50	9.41	<i>Meiningen 585</i>	8.23	9.10	9.23	10.10	10.23
8.04	8.23	9.04	9.23	10.04	<i>Bad Salzungen</i>	8.05	8.37	9.05	9.37	10.05
7.37	8.08	8.37	9.08	9.37	<i>Eisenach 585</i>	8.19	8.52	9.19	9.52	10.19
7.55	(U) L	8.55	(U) L	9.55	<i>Bad Salzungen</i>	7.56	(U) L	8.56	(U) L	9.56
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.08	8.33	9.08	9.33	10.08	km Bad Salzungen	8.52	9.27	9.52	10.27	10.52
8.11	8.38	9.11	9.38	10.11	2,2 Leimbach	8.48	9.22	9.48	10.22	10.48
8.15	8.46	9.15	9.46	10.15	5,3 Tiefenort	8.44	9.14	9.44	10.14	10.44
8.19	>	9.19	>	10.19	8,0 Merkers	8.40	>	9.40	>	10.40
8.23	9.00	9.23	10.00	10.23	11,2 Dorndorf	8.36	9.00	9.36	10.00	10.36
29/31	<	29/31	<	29/31	16,3 Vacha	29/31	<	29/31	<	29/31
8.34	Stadt-	9.34	Stadt-	10.34	18,9 Philippsthal	8.25	Stadt-	9.25	Stadt-	10.25
8.36	lengsf.	9.36	lengsf.	10.36	20,1 x Werk Hattorf	8.23	lengsf.	9.23	lengsf.	10.23
8.39		9.39		10.39	22,0 Heimboldshausen	8.20		9.20		10.20
8.44		9.44		10.44	26,6 Ransbach	8.15		9.15		10.15
8.47		9.47		10.47	28,9 x Wehrshausen	8.12		9.12		10.12
8.51		9.51		10.51	31,7 Schenklengsfeld	8.08		9.08		10.08
8.55		9.55		10.55	35,3 x Schenksoolz	8.04		9.04		10.04
59/01		59/01		59/01	37,3 Malkomes	59/01		59/01		59/01
9.06		10.06		11.06	42,0 Sorga	7.54		8.54		9.54
9.11		10.11		11.11	47,0 Bad Hersfeld Bf	7.49		8.49		9.49
9.14		10.14		11.14	<i>Bad Hersfeld</i>	7.46		8.46		9.46
9.39		10.39		11.39	<i>Fulda 600</i>	7.21		8.21		9.21
9.17		10.17		11.17	<i>Bad Hersfeld</i>	7.43		8.43		9.43
9.28		10.28		11.28	<i>Bebra 600</i>	7.32		8.32		9.32

(U) L = Vom Zug aus Eisenach zum Bus nach Stadtlengsfeld am Bahnhof Leimbach umsteigen.

Hätte es 1990 die beim **VD-T** unterstellte nachhaltige Verkehrspolitik gegeben, wäre selbstverständlich zusammen mit der parallelen Bundesstraße auch die 3 km kurze Gleislücke zwischen Vacha und Philippsthal geschlossen worden. Regionalbahnen hätten dann in etwa 1½ Stunden von Bad Salzungen nach Bad Hersfeld durchfahren können und viel mehr Nachfrage als in der Realität erhalten. In der Folgezeit hätte die Strecke dann gezielt so ausgebaut werden können, dass die Regionalbahnen nur noch 63 Minuten brauchen und perfekt die Anschlüsse an beiden Streckenenden verbinden.

Der abgebildete Fahrplan setzt voraus, dass die Gleise durchgehend mit 80 km/h befahrbar sind. Westlich vom Bahnhof Heimboldshausen gibt es eine 300m lange neue Verbindungskurve, um den Fahrtrichtungswechsel zu vermeiden. Von Ransbach bis Wehrshausen wird die Bahntrasse durch einen 3 km langen Neubauabschnitt parallel zur ebenfalls neuen Ortsumgehungsstraße 1 km kürzer. Dadurch entfallen mehrere enge Kurven und zahlreiche Bahnübergänge.

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

Die eingleisige KBS 578 verbindet Wernshausen im Werratal mit Zella-Mehlis am Rand des Thüringer Waldes. Die ersten 6,6 km wurden von der Stadt Schmalkalden finanziert und 1874 eröffnet. Der nächste Teil bis Steinbach-Hallenberg ging 1891 in Betrieb und 1893 folgte das letzte Stück bis Zella-Mehlis. 1893 wurde die in Schmalkalden nach Norden abzweigende und 9,5 km lange Nebenbahn nach Kleinschmalkalden eröffnet und 1898 um 8,5 km nach Brotterode verlängert.

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

Nach der „Wende“ ging die Nachfrage wie überall in den „neuen Bundesländern“ drastisch zurück. Die Nebenbahn nach Kleinschmalkalden wurde 1999 stillgelegt, dem Hauptast blieb dieses Schicksal aber erfreulicherweise erspart: Das Gleis von Wernshausen nach Zella-Mehlis wurde saniert, und seit 2001 betreibt die *Südthüringenbahn* die Strecke mit *RegioShuttle*-Triebwagen. Sie fahren Montag bis Freitag im Stundentakt und brauchen 43 Minuten für die 30,4 km. Jeder zweite Zug fährt über Zella-Mehlis hinaus bis ins Oberzentrum Suhl weiter.



Am 3.5.16 trafen sich drei moderne RegioShuttles der Südthüringenbahn in Wernshausen und boten gute Anschlüsse untereinander. Im Kontrast dazu standen die alten Signale und Bahnsteige. (Aufnahme von J.Schäfer, Blick nach Norden)

Beim **VD-T** müssen die Züge vier Minuten schneller fahren, um an beiden Endpunkten attraktive Anschlüsse zu erreichen. Das wird mit drei zusätzlichen Maßnahmen erreicht:

- Die RB halten nicht zwischen Wernshausen und Schmalkalden. Die Dörfer dazwischen werden mit einer Buslinie bedient, die öfter und in den Ortsmitten hält. In der Realität fahren sechs Buslinien unregelmäßig parallel zur Bahn ! Ein ordentlich abgestimmter Stundentakt wäre attraktiver für die Region und besser für die KBS 581, die mit der kürzeren Reisezeit punkten kann.
- Teilweise Neutrassierung des kurvenreichen Abschnitts Schmalkalden - Altersbach, der nur 60 km/h erlaubt: Die Züge brauchen für 9,2 km 12 Minuten ! Verkürzt man die Strecke auf 8 km für 80 bis 100 km/h, so verringert sich die Fahrzeit auf 9 Minuten. *(Im Fahrplan links in Fahrtrichtung Suhl angedeutet)*
- Alternativ dazu können die 1,4 km zwischen Altersbach und Zella-Mehlis zweigleisig ausgebaut werden. Dank „fliegender Zugkreuzungen“ bräuchten die RB dann nicht mehr in Zella-Mehlis drei Minuten auf den Gegenzug warten. *(Im Fahrplan rechts in Fahrtrichtung Wernshausen angedeutet.)*
- Der **VD-T** integriert auch die Buslinien Breiterode nach Wernshausen und Schmalkalden mit einem effektiven Umlauf für 4 Busse.

7.50 8.07	8.41 8.53	8.50 9.07	9.41 9.53	9.50 10.07	Meiningen 585 Wernshausen	9.10 8.53	9.19 9.07	10.10 9.53	10.19 10.07	11.10 10.53
7.37 7.56 8.06	8.08 8.38 8.53	8.37 8.56 9.06	9.08 9.38 9.53	9.37 9.56 10.06	Eisenach 585 Bad Salzungen Wernshausen	9.23 9.04 8.54	9.52 9.22 9.07	10.23 10.04 9.54	10.52 10.22 10.07	11.23 11.04 10.54
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.10 8.16	8.57 9.00 9.03 9.06 9.09	9.10 9.16	9.57 10.00 10.03 10.06 10.09	10.10 10.16	km Wernshausen 2,0 Niederschmalkalden 3,6 Mittelschmalkalden 4,9 Auehütte 6,6 Schmalkalden	8.50 8.44	9.03 8.59 8.56 8.54 8.51	9.50 9.44	10.03 9.59 9.56 9.54 9.51	10.50 10.44
8.17 > 8.20 8.26 29/31	9.10 9.22 an	9.17 > 9.20 9.26 29/31	10.10 10.22 an 10.26 29/31	10.17 > 10.20 10.26 29/31	> Schmalk.-Kaufhalle 8,3 Schm.-Fachhochsch. 15,8 Altersbach 17,2 Steinbach-Hallenb.	8.43 > 8.40 8.32 8.29	8.50 8.38 ab	9.43 > 9.40 9.32 9.29	9.50 9.38 ab	10.43 > 10.40 10.32 10.29
8.35 8.40 8.45 8.47 8.49		9.35 9.40 9.45 9.47 9.49		10.35 10.40 10.45 10.47 10.49	20,3 Viernau 24,1 Benshausen 27,7 Zella-Mehlis West 29,1 Zella-Mehlis Freibad 30,2 Zella-Mehlis Bf	8.24 8.19 8.15 8.13 8.11		9.24 9.19 9.15 9.13 9.11		10.24 10.19 10.15 10.13 10.11
8.50 8.57		9.50 9.57		10.50 10.57	<i>Zella-Mehlis</i> <i>Suhl Hbf 580</i>	8.10 8.03		9.10 9.03		10.10 10.03
8.54 9.29 9.51		9.54 10.29 10.51		10.54 11.29 11.51	<i>Zella-Mehlis</i> <i>Arnstadt Hbf</i> <i>Erfurt Hbf 580</i>	8.06 7.31 7.09		9.06 8.31 8.09		10.06 9.31 9.09

7.50 8.07	8.50 9.07	9.50 10.07	Meiningen 585 Wernshausen	9.10 8.53	10.10 9.53	11.10 10.53
7.51 8.03	8.51 9.03	9.51 10.03	Schmalkalden Wernshausen	9.09 8.57	10.09 9.57	11.09 10.57
			Bus			
8.11 8.16 8.23 8.30 8.40	9.11 9.16 9.23 9.30 9.40	10.11 10.16 10.23 10.30 10.40	km Wernshausen Bf 3 Farnbach 8 Breitungungen 13 Trusetal 19 Brotterode	8.49 8.44 8.37 8.30 8.20	9.49 9.44 9.37 9.30 9.20	10.49 10.44 10.37 10.30 10.20
8.50 9.00 9.06 9.12	9.50 10.00 10.06 10.12	10.50 11.00 11.06 11.12	24 Kleinschmalkald. 28 Floh-Seligenthal 31 Schmalk.-Dorfstr. 34 Schmalkalden Bf	8.10 8.00 7.54 7.48	9.10 9.00 8.54 8.48	10.10 10.00 9.54 9.48
9.17 9.57	10.17 10.57	11.17 11.57	Schmalkalden Suhl Hbf 581	7.43 7.03	8.43 8.03	9.43 9.03

Ab Trusetal kommt man über Floh-Seligenthal schneller nach Schmalkalden und Suhl als über Wernshausen. Die Nachfrage verteilt sich besser und erlaubt den Stundentakt abseits der Schiene. In der Realität fahren hingegen noch mehr Busse parallel zur Bahn.

589 Fulda - Hilders - Kaltensundheim - Meiningen

1889 wurde das Teilstück Götzenhof - Bieberstein und 1890 die Verlängerung nach Hilders eröffnet. Bis 1909 entstand eine Verbindung von Hilders über Tann nach Vacha (an der KBS 586), die 1945 der „Eiserne Vorhang“ unterbrach. Ab 1966 stellten DB und DR abschnittsweise den Betrieb ein, zuletzt zwischen Fulda und Hilders 1986 den Personen- und 1993 den Güterverkehr. Ab 2003 entstand auf der Bahntrasse der *Milseburgweg*.

Beim **VD-T** gibt es die leistungsfähige Hauptstrecke durch die Rhön, die zwar zwischen 1850 und 1900 mehrfach geplant, aber nie realisiert wurde. Nach der deutschen Wiedervereinigung war es möglich, den Streckenneubau mit vielen anderen Aus- und Umbauarbeiten in der Region zu kombinieren. Die Anwohner hätten das neue Gleis daher nicht bekämpft, sondern freudig begrüßt.

Zwischen Götzenhof (dem Abzweigbahnhof an der KBS 605 Fulda - Bebra) und Hilders gab es 1989 noch eine 27,2 km lange eingleisige Nebenbahn. Etwa 15 km ihrer Trasse hätte der **VD-T** weiter verwendet. Den 1.172 m langen *Milseburg-*

8.04 8.39	9.04 9.39	10.04 10.39	Bebra Fulda 600	9.56 9.21	10.56 10.21	11.56 11.21
8.09 8.43	9.09 9.43	10.09 10.43	Frankfurt (M) Süd Fulda 600	9.51 9.17	10.51 10.17	11.51 11.17
RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE
8.48 8.55 59/01	9.48 9.55 59/01	10.48 10.55 59/01	km Fulda 4,5 Götzenhof 7,5 Melzdorf-Almend. 11,1 Niederbieber	9.12 9.05 59/01	10.12 10.05 59/01	11.12 11.05 59/01
9.04 9.10 	10.04 10.10 	11.04 11.10 	13,3 Langenbieber 21,0 Rupsroth 23,3 Eckweisbach	8.55 8.49 	9.55 9.49 	10.55 10.49
9.15 9.21 29/31 9.35	10.15 10.21 29/31 10.35	11.15 11.21 29/31 11.35	26,0 Hilders 33,0 Unterweid 41,6 Kaltensundheim 45,8 Oberkatz	8.44 8.38 29/31 8.24	9.44 9.38 29/31 9.24	10.44 10.38 29/31 10.24
9.39 9.44 9.49 9.55	10.39 10.44 10.49 10.55	11.39 11.44 11.49 11.55	49,5 Unterkatz 54,2 Wahns-Mehmels 58,8 Walldorf 64,5 Meiningen	8.20 8.15 8.10 8.05	9.20 9.15 9.10 9.05	10.20 10.15 10.10 10.05
10.12 10.40	11.12 11.40	12.12 12.40	Meiningen 585 Suhl Hbf	7.48 7.20	8.48 8.20	9.48 9.20
9.56 10.23	10.56 11.23	11.56 12.23	Walldorf 585 Bad Salzungen	8.04 7.37	9.04 8.37	10.04 9.37

tunnel aber nicht, weil er mit großen Schleifen angefahren wurde. Ein 3 km langer neuer Basistunnel hätte ihn ersetzt.

Hilders bekommt beim **VD-T** etwa 1 km nördlich vom alten Bahnhof eine neue Station, dann folgen 32 km eingleisiger Neubau nach Walldorf (dem Abzweigbahnhof von der KBS 585).

Die RE begegnen sich in Kaltensundh. und Niederbieber, was an geografisch günstigen Punkten gute Busanschlüsse ermöglicht.

Neue Verbindung Fulda - Meiningen

- = vorhandene Bahnlinien
- = Neubauabschnitte
- = Reaktivierung



590 (Halle / Leipzig -) Naumburg - Erfurt - Eisenach - Bebra

Die 230 km lange *Thüringer Stammbahn* von Halle über Erfurt und Eisenach nach Bebra wurde zwischen 1846 und 1849 errichtet. Sie ist bis heute die wichtigste Bahnstrecke Thüringens, denn vier der sechs größten Städte des Freistaats liegen an ihr. Die 32 km von Großkorbetha über Naumburg bis zum Abzweig Saaleck haben den dichtesten Zugverkehr in Mitteleuropa, da sich dort Ost-West- (Dresden - Frankfurt) und Nord-Süd-Verkehr (Berlin - München) überlagern. Schon 1937 fuhren dort 30 Fernzüge täglich, 1989 waren es 37 und 2004 sogar 70 Fernzüge täglich.

Auf 12 km westlich von Erfurt verlegte die Reichsbahn zwischen 1910 und 1912 zwei zusätzliche Güterzuggleise und fädelt sie im Bahnhof Neudietendorf mit einer Brücke nach Arnstadt kreuzungsfrei aus. 1914 wurde von Ronshausen die „Berliner Kurve“ zur *Nord-Süd-Strecke* Bebra - Bad Hersfeld gebaut, um den Zügen von Erfurt nach Frankfurt am Main den Fahrtrichtungswechsel in Bebra zu ersparen.

Nach 1945 ging die Bedeutung durch die innerdeutsche Grenze zwischen Hessen und Thüringen erheblich zurück. Die „Berliner Kurve“ wurde stillgelegt und zwei der vier Gleise zwischen Erfurt und Neudietendorf als Reparationsleistungen abgebaut. (1975 wurde eins davon mit der Ausfädelung wieder errichtet.) Zwischen Gerstungen und Wartha überquerten die Gleise fünfmal die Zonen-grenze, was für die DDR zum untragbaren Zustand wurde. Sie baute 1961/1962 die eingleisige Umgehungsstrecke Gerstungen - Förtha über einen Höhenzug zur *Werrabahn* (→ KBS 585).

Elektrischer Zugbetrieb war auf der *Thüringer Stammbahn* erstmals 1941 möglich, aber schon fünf Jahre später wurden alle elektrischen Anlagen als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert. Erst 1965 erhielten die Gleise von Naumburg bis Neudietendorf wieder eine Oberleitung.

Nach der „Wende“ wurde die KBS 590 als *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.7* durchgängig elektrifiziert und für 160 km/h ausgebaut. Dabei wurden auch die Gleise im Werratal östlich von Gerstungen und die „Berliner Kurve“ bei Bebra reaktiviert. Für 913 Millionen Euro verringerte sich die Reisezeit von Bebra nach Erfurt von 135 Minuten (im Jahr 1990) auf 59 Minuten. Weitergehende Maßnahmen gab es aber kaum noch, weil der Fernverkehr langfristig die weiter nördlich trassierte Neubaustrecke Erfurt - Leipzig / Halle nutzen soll. Der Erfurter Hauptbahnhof wurde dafür von 2003 bis 2008 auf der vorhandenen Fläche praktisch

neu gebaut. Seit 2005 ist bis zum Stadtteil Bischleben schon die parallele Trasse der Schnellfahrstrecke Erfurt - Ebensfeld (- Nürnberg) fertig. Planmäßig befahren wird sie aber frühestens ab Ende 2017!

Jörg Schäfer arbeitete schon 1993 an einem Gutachten der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) mit, das der 123 km langen Neubaustrecke Erfurt - Leipzig / Halle ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis nachwies: Für 3 Tunnel mit zusammen 15,4 km und 6 Talbrücken mit 14,4 km werden 2,7 Milliarden Euro investiert. Darauf sollen stündlich nur zwei ICEs pro Richtung fahren, die von Erfurt nach Leipzig etwa 40 (statt heute 70) und von Erfurt nach Halle etwa 30 (statt heute 75) Minuten benötigen. Vom damals großspurig angekündigten Güterverkehr spricht heute niemand mehr, da er größtenteils auf die Straße abgewandert ist.

Der **VD-T** enthält weder diese Schnellfahrstrecke noch die sündhaft teure Zulaufstrecke von Bamberg quer durch den Thüringer Wald nach Erfurt. Die in der Realität erst ab 2017 stündlich in Erfurt vorgesehene Korrespondenz der ICE-Linien Dresden - Frankfurt und Berlin - München hätte es schon 20 Jahre früher in Naumburg gegeben und der Region wertvolle wirtschaftliche Impulse gebracht.

Der **VD-T** braucht nur einen 5 km langen Neubauabschnitt westlich von Erfurt, um den großen Bogen südlich von Bischleben abzukürzen (→ KBS 590). Weiter bis Neudietendorf wäre das vorhandene dritte Gleis nicht wie in der Realität abgebaut worden, sondern hätte Signale für den Gleiswechselbetrieb bekommen. Damit könnten neben den im Fahrplan vorgesehenen sieben Personenzügen pro Stunde und Richtung auch noch zahlreiche Güterzüge untergebracht werden.

Ansonsten würde die *Thüringer Stammbahn* „nur“ großzügiger als in der Realität ausgebaut: Mit durchgehend 140 bis 160 km/h erreichen die ICEs fünf *Integrale Taktknoten* in Leipzig, Halle, Naumburg, Erfurt und Eisenach. Sie fahren zwar nicht so viel schneller, wie es in der Realität ab 2017 versprochen wird. Dafür wären die ICE schon ab der Jahrtausendwende beschleunigt worden und hätten die Reisezeitgewinne dank perfekter Anschlüsse in den ITF-Vollknoten an zahlreiche Anschlusszüge weiter gegeben. Der **VD-T** erschließt zudem das dichte Siedlungsband entlang der KBS 590 durch sieben neue Haltepunkte besser.

Langfristig würde die *Thüringer Stammbahn* natürlich auch beim **VD-T** noch weiter ausgebaut: Mit 200 km/h wäre z.B. eine Reisezeit Eisenach - Leipzig oder Halle von 70 Minuten mit Zwischenstopps in Erfurt und Naumburg möglich.

Leipzig Hbf	7.33				7.36		8.33				8.36
Halle Hbf	>	7.31			>		>	8.31			>
Naumburg Hbf	7.57	7.55			8.15		8.57	8.55			9.15
Zug	ICE	RB	RB	IC	RE	RB	ICE	RB	RB	IC	RE
km Naumburg Hbf	7.59	8.04			8.17		8.59	9.04			9.17
7,0 Bad Kösen		8.09			8.22			9.09			9.22
12,9 Großheringen		>			8.27	ab		>			9.27
15,0 Bad Sulza		Jena			30/31	8.35		Jena			30/31
20,0 Niedertrebra						8.39					
21,5 Flurstedt			ab			8.41			ab		
26,1 Apolda Ost			8.03			8.46			9.03		
27,5 Apolda Mitte			8.05		8.39	8.48			9.05		9.39
29,4 Oberroßla		IC	8.08			8.51		IC	9.08		
33,5 Oßmannstedt		Jena	8.12			8.55		Jena	9.12		
39,5 Weimar-Tiefurt		>				9.00		>			
41,5 Weimar Hbf		8.14	8.19		8.47	9.03		9.14	9.19		9.47
49,2 Hopfgarten		8.15	8.20		8.48	9.04		9.15	9.20		9.48
55,3 Vieselbach			8.26	↙		9.11			9.26	↙	
62,7 Erfurt Hbf	8.29	8.26	8.39	ab	8.59	9.24	9.29	9.26	9.39	ab	9.59
0,0	8.31	8.34	8.40	9.04	9.03	an	9.31	9.34	9.40	10.04	10.03
11,3 Neudietendorf		>	8.50		9.13			>	9.50		10.13
20,6 Seebergen		Göttlingen	8.58		9.21			Göttlingen	9.58		10.21
26,8 Gotha Hbf		ingen	9.03	9.18	9.27			ingen	10.03	10.18	10.27
37,3 Fröttstädt			9.04	9.19	9.28				10.04	10.19	10.28
44,2 Sattelstädt			9.12		9.36				10.12		10.36
47,9 Schönau (Hörsel)		RB	9.19		9.43	RB		RB	10.19		10.43
55,7 Eisenach Hbf			9.22		9.46				10.22		10.46
57,7 Eisenach West	8.56	ab	9.29	9.33	9.53	v.li.	9.56	ab	10.29	10.33	10.53
59,2 Eisen.-Opelwerk	8.58	9.03	w.re.	9.35	an	9.40	9.58	10.03	w.re.	10.35	an
64,4 Hörschel		9.05				9.42		10.05			
68,8 Herleshausen		9.07				9.44		10.07			
73,1 Wommen		>				9.49		>			
79,7 Gerstungen											
82,0 Obersuhl											
84,5 Bosserode						10.10					
89,2 Hönebach						10.15					
95,6 Ronshausen						10.20					
100,8 Bebra	>			9.59		10.25	>			10.59	
Bebra 600	<			10.01	10.04	10.32	<			11.01	11.04
Kassel-Wilhelms.	>			10.26	>	>	>			11.26	>
Fulda	9.42				10.39	11.12	10.42				11.39

Gesamtverkehr Weimar - Erfurt - Eisenach → KBS 597

<i>Fulda</i>		8.18	7.52	8.21			9.18	8.52			
<i>Kassel-Wilh.</i>		>	>	>	8.34		>	>		9.34	
<i>Bebra 600</i>			8.29	8.56	8.59			9.29		9.59	
Zug	RB	ICE	RB	RB	IC	RB	RB	ICE	RB	RB	IC
km Bebra			8.35		9.01			9.35		10.01	
5,2 Ronshausen			8.39					9.39			
11,6 Hönebach			8.44					9.44			
16,3 Bosserode			8.49					9.49			
18,8 Obersuhl			8.53					9.53			
21,1 Gerstungen			8.56					9.56			
27,7 Wommen	<i>Esch</i>		9.01			<i>Esch</i>		10.01			
32,0 Herleshausen	<i>wege</i>		9.05			<i>wege</i>		10.05			
36,4 Hörschel	>		9.10			>		10.10			
41,6 Eis.-Opelwerk	8.52		9.15			9.52		10.15			
43,1 Eisenach West	8.54		9.17			9.54		10.17			
45,1 Eisenach Hbf	8.57	9.02	9.20	ab	9.25	v.li.	9.57	10.02	10.20	ab	10.25
	an	9.04	w.re.	9.07	9.27	9.31	an	10.04	w.re.	10.07	10.27
52,9 Schönau (Hörs.)				9.14		9.38				10.14	
56,6 Sattelstädt				9.17		9.41				10.17	
63,5 Fröttstädt				9.24		9.48				10.24	
	IC			9.32	9.41	9.56	IC			10.32	10.41
74,0 Gotha	>			9.33	9.42	9.57	>			10.33	10.42
80,2 Seebergen	<i>Gött-</i>			9.39		10.02	<i>Gött-</i>			10.39	
84,9 Wandersleben	<i>ingen</i>			9.43		10.10	<i>ingen</i>			10.43	
89,5 Neudietendorf	>			9.47		10.12	>			10.47	
100,8	9.26	9.29		9.57	9.56	10.20	10.26	10.29		10.57	10.56
km Erfurt Hbf	9.34	9.31		10.01	an	10.21	10.34	10.31		11.01	an
7,4 Vieselbach					↙	10.29					↙
13,5 Hopfgarten						10.34					
	9.45			10.12		10.40	10.45			11.12	
21,2 Weimar Hbf	9.46			10.13		10.41	10.46			11.13	
23,2 <i>Weimar-Tiefurt</i>	>						>				
29,2 Oßmannstedt	<i>Jena</i>					10.48	<i>Jena</i>				
33,3 <i>Oberroßla</i>						10.52					
35,2 <i>Apolda Mitte</i>				10.21		10.55				11.21	
36,6 <i>Apolda Ost</i>						10.57					
41,2 <i>Flurstedt</i>						an					
42,7 <i>Niedertrebra</i>											
47,7 Bad Sulza	<i>Jena</i>			29/30			<i>Jena</i>			29/30	
49,8 Großheringen	>			10.33			>			11.33	
55,7 Bad Kösen	9.51			10.38			10.51			11.38	
62,7 Naumburg Hbf	9.56	10.01		10.43			10.56	11.01		11.43	
<i>Naumburg Hbf</i>		10.03		10.45				11.03		11.45	
<i>Halle Hbf</i>		>		>				>		>	
<i>Leipzig Hbf</i>		10.27		11.24				11.27		12.24	

591 bis 595: Geschichte der Bahnlinien von Erfurt nach Norden

Schon 1847 wurde Erfurt in Ost-West-Richtung durch die *Thüringer Stammbahn* von Halle (Saale) und Leipzig nach Bebra erschlossen (→ KBS 570 und 590). Von 1865 bis 1872 ging die Bahnlinie Halle - Sangerhausen - Nordhausen - Eichenberg - Kassel (→ KBS 597) etwa 70 km nördlich von Erfurt in Betrieb. Als Verbindungen zu dieser entstanden bis 1881 die drei in der Übersichtskarte rot markierten eingleisigen Hauptstrecken als Verbindung.



1869 Erfurt - Straußfurt - Sondershausen - Wolkramshsn. (→ KBS 577), 1870 Erfurt / Gotha - Langensalza - Mühlhausen - Leinefelde (→595) und 1881 Erfurt - Sömmerda - Bretleben - Sangerhausen (→575).

Dank des guten Schienennetzes siedelten sich Ende des 19. Jahrhunderts wichtige Maschinenbaubetriebe in Erfurt an und die Stadt wurde ein bedeutender Industriestandort. 1906 überschritt sie die Marke von 100.000 Einwohnern.

Bis zum Zweiten Weltkrieg entwickelten sich alle Strecken gut, standen aber meistens im Schatten der *Thüringer Stammbahn*, über die man wichtige Fernziele wie Hannover, Frankfurt, Leipzig und Halle schneller erreichte. Nur von Erfurt (damals Sitz eines Regierungsbezirks und drittgrößte Stadt der preußischen Provinz Sachsen) über Sangerhausen nach Magdeburg (Provinzhauptstadt Sachsens) fuhren Schnellzüge. Zwischen Erfurt und Sömmerda wurde die Bahnstrecke daher zweigleisig ausgebaut, ein Gleis jedoch nach dem zweiten Weltkrieg wieder demontiert.

Nach 1945 verloren die Strecken nach Leinefelde und Nordhausen durch die Nähe zur Zonengrenze an Bedeutung und dienten fast nur noch dem Bezirksverkehr. Die Strecke nach Sangerhausen wurde aber Teil einer wichtigen Nord-Süd-Achse in der DDR. Das zweite Gleis bis Sömmerda wurde daher wieder aufgebaut und auch noch zwischen Artern und Sangerhausen verlegt. Kurz vor der „Wende“ wurde die Elektrifizierung begonnen, aber erst Ende der 1990er Jahre abgeschlossen.

591 Erfurt - Sömmerda - Reinsdorf - Sangerhausen (- Magdeburg)

Im vorhergehenden Kapitel wird beschrieben, dass die KBS 575 zu DDR-Zeiten große Bedeutung für den Nord-Süd-Verkehr hatte. Sie wurde daher auf den Abschnitten Erfurt - Sömmerda und Artern - Sangerhausen zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Da es aber nördlich von Blankenheim bis heute keine Oberleitung gibt, wird die RE-Linie 10 Magdeburg - Erfurt mit Dieseltriebwagen der Baureihe 642 gefahren. Zusammen mit der RB-Linie 50 Sangerhausen - Erfurt ergibt sich ein ungefährender Stundentakt. Für den Fernverkehr hat sie nur noch als Umleitungsstrecke von Halle/Leipzig nach Erfurt bei Sperrung der *Thüringer Stammbahn* (→ KBS 570 und 590) Bedeutung.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.35	8.08	8.35	9.08	9.35	km Erfurt Hbf	9.25	9.52	10.25	10.52	11.25
	8.14				6,5 Erfurt Ost		9.46			
	8.18				10,8 Stötternheim		9.42			
	8.23				16,6 Großrudestedt		9.37			
7.50	8.29	8.50	9.29	9.50	24,8 Sömmerda	9.10	9.31	10.10	10.31	11.10
7.51	8.31	8.51	9.31	9.51	30,0 Leubingen	9.09	9.29	10.09	10.29	11.09
7.55		8.55		9.55	33,2 Griefstedt	9.05		10.05		11.05
7.58		8.58		9.58	37,9 Etzleben	8.58		9.58		10.58
8.02		9.02		10.02	43,6 Heldrungen	8.53	9.17	9.53	10.17	10.53
8.07	8.43	9.07	9.43	10.07	49,6 Bretleben	8.48		9.48		10.48
8.12		9.12		10.12	52,2 Reinsdorf	9.10	9.13	10.10	10.13	11.10
8.15	8.47	9.15	9.47	10.15	55,7 Artern	9.09	9.12	10.09	10.12	11.09
8.16	8.48	9.16	9.48	10.16	59,0 Voigtstedt	8.40	9.08	9.40	10.08	10.40
8.20	8.52	9.20	9.52	10.20	62,0 Edersleben		9.04		10.04	
	8.56		9.56		64,6 Oberröblingen		9.01		10.01	
	8.59		9.59		69,7 Sangerhausen	8.31	8.53	9.31	9.53	10.31
	9.02		10.02		Sangerhausen	8.29		9.29		10.29
8.29	9.07	9.29	10.07	10.29	Magdeburg Hbf	7.18		8.18		9.18
8.31		9.31		10.31	Sangerhausen	8.26	8.42	9.26	9.42	10.26
9.42		10.42		11.42	Halle Hbf	7.35	8.05	8.35	9.05	9.35
8.34	9.18	8.34	10.18	8.34						
9.25	9.55	9.25	10.55	9.25						

Die Landesgrenze zwischen Thüringen und Sachsen-Anhalt liegt bei km 60,6

Beim **VD-T** gibt es doppelt so viele Züge, da RE und RB jeweils stündlich fahren. Die RE halten zwischen Sömmerda und Reinsdorf überall und die RB dafür nicht, um in Erfurt, Sömmerda, Bretleben und Sangerhausen perfekte Anschlüsse zu erreichen. Bretleben übernimmt dabei die Funktion des realen Umsteigebahnhofs Artern, um einen effektiveren Betrieb auf den KBS 571 und 576 zu ermöglichen.

592 Sondershausen - Bad Frankenhausen - Reinsdorf

Die *Kyffhäuserbahn* wurde von der Preußischen Staatsbahn 1894 von Bretleben bis Frankenhausen eröffnet und 1898 bis Sondershausen verlängert. In Esperstedt zweigte von 1907 bis 1994 die 4,3 km kurze *Bachstein-Bahn* nach Oldisleben ab. Frankenhausen war mit damals etwa 5.000 Einwohnern der größte Ort an der Strecke. Durch den Bahnanschluss bekam die Solebadekur (in hölzernen Zubern) Auftrieb und 1927 erhielt die Stadt den begehrten offiziellen Zusatz „Bad“.

Zu DDR-Zeiten hatte die *Kyffhäuserbahn* wie fast alle anderen Bahnstrecken große Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr. Ab 1972 kamen umfangreiche Militärtransporte zur neu erbauten *Kyffhäuser-Kaserne* in Bad Frankenhausen hinzu, die ein eigenes Anschlussgleis hatte. Die Einwohnerzahl der Garnisonsstadt wuchs danach auf fast 10.000.

Nach der „Wende“ brach ein Großteil der Industrie zusammen, und mit den Arbeitnehmern verschwanden auch Einwohner. Bad Frankenhausen zählte 2006 z.B. nur noch 8.700 Bürger. Die Deutsche Bahn reagierte darauf wie so oft mit immer

7.35 7.59	8.35 8.59	9.35 9.59	<i>Nordhausen</i> <i>Sondershausen</i>	9.25 9.01	10.25 10.01	11.25 11.01
7.05 7.59	8.05 8.59	9.05 9.59	<i>Erfurt Hbf</i> <i>Sondershausen</i>	9.55 9.01	10.55 10.01	11.55 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Sondershausen	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	2,5 Sondershausen Süd	8.53	9.53	10.53
8.09	9.09	10.09	4,4 Jecha	8.50	9.50	10.50
8.12	9.12	10.12	7,1 Berka (Wipper)	8.47	9.47	10.47
8.17	9.17	10.17	10,4 Hachelbich	8.42	9.42	10.42
8.20	9.20	10.20	13,1 Göllingen (Kyffh)	8.39	9.39	10.39
8.24	9.24	10.24	16,4 Rottleben	8.35	9.35	10.35
8.29	9.29	10.29	20,4 Bad Frankenhausen	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31		8.29	9.29	10.29
8.37	9.37	10.37	26,9 Esperstedt (Kyffh)	8.23	9.23	10.23
8.42	9.42	10.42	30,9 Bretleben	8.18	9.18	10.18
8.45	9.45	10.45	33,5 Reinsdorf	8.15	9.15	10.15
8.50 9.06	9.50 10.06	10.50 11.06	<i>Reinsdorf</i> 571 <i>Roßleben</i>	8.10 7.53	9.10 8.53	10.10 9.53
8.48 9.07	9.48 10.07	10.48 11.07	<i>Reinsdorf</i> 591 <i>Sangerhausen</i>	8.12 7.53	9.12 8.53	10.12 9.53
8.48 9.25	9.48 10.25	10.48 11.25	<i>Bretleben</i> 591 <i>Erfurt Hbf</i>	8.12 7.35	9.12 8.35	10.12 9.35

mehr Angebotseinschränkungen bis zur völligen Einstellung des Personen- und Güterverkehrs Ende 2006.

Und das, obwohl die Region ihre Zukunft vorwiegend im Tourismus sieht und die *Kyffhäuser-Kaserne* die Schiene weiterhin regelmäßig für Material- und Truppentransporte nutzt – seit 2007 notgedrungen erst ab dem dafür ausgebauten Bahnhof Sondershausen.

Beim **VD-T** wäre die *Kyffhäuserbahn* natürlich nicht stillgelegt, sondern viel attraktiver geworden: An beiden Endpunkten gäbe es perfekte Anschlüsse zu den Zügen auf den Hauptstrecken. Und die Triebwagen würden über Bretleben und Roßleben nach Naumburg weiter fahren (→ KBS 571), wodurch attraktive Direktverbindungen entstehen und der Fahrzeugeinsatz auf beiden Zweigstrecken effektiv ist.

593 Erfurt - Straußfurt - Sondershausen - Nordhausen

Der Bau der *Nordhausen-Erfurter Eisenbahn* (NEE) wurde zwischen Preußen und dem Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen in einem Vertrag geregelt. Die 1869 eröffnete eingleisige Strecke verband die beiden damals preußischen Städte Nordhausen und Erfurt in der Provinz Sachsen und erschloss dabei den Nordteil des Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen. (Weitere Details siehe „591 bis 595: Geschichte der Bahnlinien von Erfurt nach Norden“.)

Im realen Fahrplan 2010 gibt es stündliche RE, die an kleineren Stationen nur abwechselnd alle 2 Stunden halten: Von Erfurt nach Nordhausen brauchen sie mit 9 bzw. 14 Zwischenstopps 75 bzw. 80 Minuten. Relativ lange Aufenthalte beim Umsteigen in Nordhausen kommen hinzu, so dass viele Bahnverbindungen nur mäßig attraktiv sind. Es gibt bislang nur Planungen zum Ausbau für 120 km/h, um die Fahrzeit unter eine Stunde zu drücken und Anschlüsse an die ICE-Neubaustrecke Erfurt - Nürnberg herzustellen.

Beim **VD-T** gibt es doppelt so viele Züge, da jeweils stündlich RE und RB fahren: Die RE brauchen mit 6 Stopps 59 Minuten von Erfurt nach Nordhausen und die RB mit 18 Stopps 75 Minuten. Neben den kürzeren Zugfahrzeiten würden auch die dichteren Takte und die viel besseren Anschlüsse viele neue Fahrgäste ansprechen. An Baumaßnahmen wäre dafür erforderlich:

- 2 km zweigleisiger Ausbau zwischen Gispersleben und Kühnhausen für „fliegende Zugkreuzungen“ von RE und RB.
- 2,7 km langer Neubauabschnitt zwischen Wasserthaleben und Niederspier als Ersatz für 3,6 km kurvenreicher Strecke im Helbachtal. In km 41,9 entsteht der neue Haltepunkt Otterstedt, ab diesem zweigleisiger Neu-/Ausbau bis Niederspier für „fliegende Zugkreuzungen“ von RE und RB.
- 5 km langer eingleisiger Neubauabschnitt zwischen Sondershausen und Hohenebra als Ersatz für die 5,5 km lange kurvenreiche Umfahrung des Fürstenbergs mit dem neuem Haltepunkt Schernberg in km 51,5.

- Neuer Haltepunkt Wolframshausen etwa 1 km südlich vom vorhandenen Bahnhof, der weit vom Ort entfernt liegt. Dieser wird durch die Neutrassierung der KBS 597 nach Leinefelde nicht mehr gebraucht.

Die RE können dadurch von Greußen bis Sonderhausen auch ohne Neigetechnik 160 km/h fahren und trotz des anspruchsvollen Zeitrahmens in Greußen halten. Für regionale Buslinien sind Kühnhausen, Straußfurt, Greußen und Sondershausen gute Anschlusspunkte, da sich dort die Züge begegnen.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.35	8.05	8.35	9.05	9.35	km Erfurt Hbf	9.25	9.55	10.25	10.55	11.25
7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	5,7 Erfurt Nord	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20
7.43	[13]	8.43		9.43	8,7 Gispersleben	9.17		10.17	[47]	11.17
7.46	8.15	8.46	9.15	9.46		9.14	9.45	10.14	10.45	11.14
					10,9 Kühnhausen					
7.47	8.17	8.47	9.17	9.47		9.13	9.43	10.13	10.43	11.13
7.51		8.51		9.51	14,8 Walschleben	9.09		10.09		11.09
	8.23		9.23		18,8 Ringleb.-Gebes.		9.37		10.37	
7.59	8.29	8.59	9.29	9.59		9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
					26,2 Straußfurt					
8.01	8.31	9.01	9.31	10.01		8.59	9.29	9.59	10.29	10.59
	8.34		9.34		30,3 Gangloffsömm.		9.26		10.26	
8.08	8.39	9.08	9.39	10.08	35,2 Greußen	8.52	9.21	9.52	10.21	10.52
	8.43		9.43		40,3 Wasserthaleben		9.17		10.17	
[12]	8.45		9.45	[12]	41,9 Otterstedt		9.15	[48]	10.15	
	8.48	[14]	9.48		45,0 Niederspier	[46]	9.12		10.12	[46]
	8.51		9.51		48,3 Hohenebra		9.09		10.09	
	8.54		9.54		51,5 Schernberg		9.06		10.06	
8.20	8.59	9.20	9.59	10.20		8.40	9.01	9.40	10.01	10.40
					57,6 Sondershausen					
8.21	9.01	9.21	10.01	10.21		8.39	8.59	9.39	9.59	10.39
	9.04		10.04		60,5 Glückauf		8.56		9.56	
	9.06		10.06		62,5 Großfurra		8.54		9.54	
	9.09		10.09		66,2 Kleinfurra		8.51		9.51	
	9.12		10.12		68,6 Wolframshausen		8.47		9.47	
	9.16		10.16		73,1 Werther		8.44		9.44	
8.34	9.20	9.34	10.20	10.34	77,8 Nordhausen	8.26	8.40	9.26	9.40	10.26
8.56	9.31	9.56	10.31	10.56	<i>Nordhausen 597</i>	8.04	8.29	9.04	9.29	10.04
9.16	10.10	10.16	11.10	11.16	<i>Sangerhausen</i>	7.44	7.50	8.44	8.50	9.44
9.06	9.31	10.06	10.31	11.06	<i>Nordhausen 597</i>	7.54	8.29	8.54	9.29	9.54
9.26	10.06	10.26	11.06	11.26	<i>Leinefelde</i>	7.34	7.54	8.34	8.54	9.34



Der weitläufige Bahnhof Straußfurt besaß neben dem Hausbahnsteig zwei Inselbahnsteige mit Überdachungen. 1994 war die Nachfrage schon so geschrumpft, dass er überdimensioniert wirkte. 772 120 stand auf Gleis 3 zur Weiterfahrt nach Bad Tennstedt bereit. (© 1994 www.doku-des-alltags.de)

Döllstädt - Bad Tennstedt - Straußfurt

Die 32,15 km lange Nebenbahn Ballstädt - Döllstädt - Straußfurt entstand von 1889 bis 1906 in Etappen. Die 6,2 km von Ballstädt nach Gräfenonna wurden 1947 als Reparationsleistung demontiert. Von Döllstädt nach Straußfurt fuhren weiterhin Personenzüge und wurden erst 1997 bis Bad Tennstedt und 1998 bis Straußfurt wegen zu geringer Nachfrage eingestellt. Das wundert nicht, denn der größte Ort Bad Tennstedt hat nur 2.500 Einwohner.

8.06 8.21	9.06 9.21	10.06 10.21	<i>Bad Langensalza Döllstädt 594</i>	9.54 9.39	10.54 10.39	11.54 11.39
			Bus			
8.25 8.31 8.39	8.55 9.01 9.09	9.55 10.01 10.09	km Döllstädt 4 Herbsleben 9 Bad Tennstedt	8.35 8.28 8.21	9.05 8.58 8.51	10.05 9.58 9.51
8.44 8.49 8.55	9.14 9.19 9.25	10.14 10.19 10.25	12 Ballhausen 15 Schwerstedt 19 Straußfurt	8.16 8.11 8.05	8.46 8.41 8.35	9.46 9.41 9.35
9.01 9.25	10.01 10.25	11.01 11.25	<i>Straußfurt 593 Erfurt Hbf</i>	7.59 7.35	8.59 8.35	9.59 9.35
9.01 9.20	10.01 10.20	11.01 11.20	<i>Straußfurt 593 Sondershausen</i>	7.59 7.40	8.59 8.40	9.59 9.40

Durchgangsverkehr gäbe es auch beim **VD-T** nicht, denn die gute Umsteigeverbindung über Kühnhausen (KBS 594 und 595) ist schneller.

Ein vertakteter *Regiobus* mit guten Anschlüssen an beiden Endpunkten ist eine angemessene Lösung.

594 (Erfurt -) Kühnhausen - Döllstädt - Bad Langensalza

Die 27 km lange Nebenbahn von Kühnhausen nach Bad Langensalza wurde am 25.11.1897 eröffnet. Zwischen Gräfentonna und Döllstädt benutzte sie die Trasse der Strecke Ballstädt - Döllstädt - Straußfurt mit.

In der DDR diente die Nebenbahn als Ausweichstrecke für die stark belastete KBS 590 zwischen Erfurt, Gotha und Bad Langensalza. Nach der Wende ging das Aufkommen wie überall in den *neuen Bundesländern* erheblich zurück.

Ab 1998 fuhr die *Erfurter Bahn* mit *RegioShuttle*-Dieseltriebwagen montags bis freitags von 10 bis 18 Uhr im angenäherten Stundentakt. Mit Kreuzungen in Kühnhausen brauchten sie von Erfurt Hbf nach Bad Langensalza 43 bis 52 Minuten.

Seit Ende 2013 fährt wieder DB Regio und setzt als *Nordthüringenbahn* abwechselnd RB und RE (mit den Baureihen 641 und 642) ein. Die RE halten nicht überall und schaffen Erfurt Hbf - Bad Langensalza in 41 Minuten.

Beim **VD-T** verbinden die RB perfekt die Zugkreuzungen in Kühnhausen und Bad Langensalza, wodurch schnelle Anschlüsse in allen Richtungen entstehen. Entsprechend der Hauptnachfrage fahren sie als *Flügelzüge* nach Erfurt durch.

8.01	9.01	10.01	<i>Straußfurt</i>	8.59	9.59	10.59
8.13	9.13	10.13	<i>Kühnhausen 593</i>	8.47	9.47	10.47
8.05	9.05	10.05	<i>Erfurt Hbf</i>	8.55	9.55	10.55
8.10	9.10	10.10	<i>Erfurt Nord</i>	8.50	9.50	10.50
8.15	9.15	10.15	<i>Kühnhausen 593</i>	8.45	9.45	10.45
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.19	9.19	10.19	km Kühnhausen	8.41	9.41	10.41
8.23	9.23	10.23	2,5 Elxleben	8.37	9.37	10.37
29/31	28/31	28/31	7,1 Witterda	29/31	28/31	28/31
8.35	9.35	10.35	10,8 Dachwig	8.25	9.25	10.25
8.39	9.39	10.39	13,9 Döllstädt	8.21	9.21	10.21
8.45	9.45	10.45	19,8 Gräfentonna	8.15	9.15	10.15
8.49	9.49	10.49	23,0 Nägelstedt	8.11	9.11	10.11
8.54	9.54	10.54	27,1 Bad Langensalza	8.06	9.06	10.06
8.58	9.58	10.58	<i>Bad Langensalza</i>	8.02	9.02	10.02
9.09	10.09	11.09	<i>Gotha 595</i>	7.51	8.51	9.51
9.03	10.03	11.03	<i>Bad Langensalza</i>	7.57	8.57	9.57
9.13	10.13	11.13	<i>Mühlhausen (Thür)</i>	7.47	8.47	9.47
9.29	10.29	11.29	<i>Leinefelde 595</i>	7.31	8.31	9.31

Da das Kuppeln in Kühnhausen 4 Minuten dauert, brauchen die RB 49 Minuten für die Gesamtstrecke. Schneller ginge es, wenn sie allein nach Erfurt fahren könnten. Dafür müsste aber die KBS 543 auf einem längeren Abschnitt zweigleisig ausgebaut werden.

595 (Erfurt -) Gotha - Bad Langensalza - Mühlhausen - Leinefelde

Die 67 km lange Bahnlinie Gotha - Leinefelde wurde 1870 durch die *Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnet. Der erhoffte Erfolg der Nord-Süd-Strecke Göttingen - Leinefelde - Erfurt / Eisenach stellte sich jedoch nicht ein. 1876 folgte die kürzere und weniger steigungsreiche Bahnlinie Friedland - Bebra, die nach dem zweiten Weltkrieg zu einer Hauptachse der *Deutschen Bundesbahn* wurde.

Nach 1945 verlor die KBS 595 durch die Nähe zur Zonengrenze an Bedeutung. In der DDR fuhren die meisten Personenzüge von Gotha nach Mühlhausen oder Leinefelde und von Erfurt über Kühnhausen nach Bad Langensalza oder Mühlhausen. Nach dem Lückenschluss zwischen Arenshausen und Eichenberg (→ KBS 355) gab es wieder durchgehende Züge Erfurt - Gotha - Leinefelde - Kassel. Dafür entstand 1993 eine Kurve zur Umfahrung des Gothaer Hauptbahnhofes, die dann allerdings nur bis 1997 fahrplanmäßig genutzt wurde.

Mitte der 1990er baute das Land Thüringen die KBS 595 als „ÖPNV-Musterstrecke Nr.1“ für Neigetechnik bis 160 km/h aus. Die Fahrt von Gotha nach Leinefelde dauert mit den Neigezügen der Baureihe 612 nur noch 42 Minuten, was einer beachtlichen Reisegeschwindigkeit von 96 km/h entspricht. Allerdings fahren diese RE nur alle 2 Stunden und werden im gleichen Takt von RB ergänzt, die 65 Minuten brauchen.

Beim **VD-T** wäre die Strecke nicht nur ausgebaut, sondern auch elektrifiziert worden, damit Fernzüge problemlos auf ihr fahren können. Die schnellen Züge fahren natürlich stündlich, und ihre Reisezeit von 88 Minuten zwischen Erfurt und Göttingen ist auf anderen Reiserouten nicht zu unterbieten. Es werden daher *InterRegio*-Garnituren mit hohem Qualitätsstandard eingesetzt.

Ergänzt werden die IR von stündlichen RB, die von Gotha bis Mühlhausen wie in der Realität 8 Zwischenstationen bedienen und 40 Minuten brauchen. Nördlich von Mühlhausen halten sie aber nur noch einmal, um in Leinefelde den RE nach Kassel zu erwischen. Die kleinen Orte dazwischen können attraktiver durch eine ergänzende Buslinie erschlossen werden.

➤ Damit der IR die integralen Taktknoten zur Minute 30 in Erfurt und Leinefelde verbinden kann, muss er die Strecke in 55 Minuten schaffen. Über die Ausbauten der Realität hinaus müssen dafür 2 km Ballstädt - Eckartsleben schnurgerade neu trassiert werden (mit einer 30 Meter hohen Talbrücke in der Mitte). Die Strecke wird dabei „nur“ 100 Meter kürzer – wichtiger ist, dass enge Gegenkurven entfallen und die Züge durchgehend 160 km/h fahren können.

- Um Wartezeiten bei stationären Kreuzungsaufenthalten zu vermeiden werden die Abschnitte Gotha Hbf - Gotha Ost, Eckardtsleben - Bad Langensalza und 3 km südlich von Mühlhausen zweigleisig ausgebaut.
- Eine ergänzende Buslinie fährt in Mühlhausen (mit Anschluss vom RE aus Erfurt) zur Minute 18 ab, erreicht Silberhausen vor der folgenden RB zur Minute 55 und fährt dann nach Dingelstädt. Die andere Buslinie fährt in Silberhausen (mit Anschluss von der RB aus Gotha) zur Minute 05 ab und erreicht Leinefelde zur Minute 25, so dass Anschluss zu den RE nach Göttingen, Kassel und Nordhausen besteht.

7.27 7.41	7.32 7.57	8.27 8.41	8.32 8.57	9.27 9.41	<i>Eisenach</i> <i>Gotha Hbf</i> 598	9.33 9.19	10.28 10.03	10.33 10.19	11.28 11.03	11.33 11.19
7.34 7.48	7.38 8.02	8.34 8.48	8.38 9.02	9.34 9.48	<i>Erfurt Hbf</i> <i>Gotha Hbf</i> 598	9.26 9.12	10.22 9.58	10.26 10.12	11.22 10.58	11.26 11.12
IR	RB	IR	RB	IR	Zug	IR	RB	IR	RB	IR
7.51 [54] 	8.07 8.11 8.15 8.18	8.51 <i>160</i> <i>km/h</i>	9.07 9.11 9.15 9.18	9.51 [54] 	km Gotha Hbf 3,2 Gotha Ost 7,3 Bufleben 9,8 Westhausen [neu]	9.09 [06] 	9.53 9.49 9.45 9.42	10.09 <i>160</i> <i>km/h</i>	10.53 10.49 10.45 10.42	11.09 [06]
 [59] 8.02	8.21 8.24 8.29	 9.02	9.21 9.24 9.29	 [59] 10.02	12,1 Ballstädt 16,1 Eckardtsleben 21,2 Bad Langensalza	 [01] 8.58	9.39 9.36 9.31	 9.58	10.39 10.36 10.31	 [01] 10.58
8.03 8.13	8.31 8.35 8.38 8.42 8.47	9.03 <i>160</i> 9.13	9.31 9.35 9.38 9.42 9.47	10.03 <i>160</i> 10.13	25,9 Schönstedt 29,2 Großengottern 33,2 Seebach (b.Mühlh.) 39,8 Mühlhausen (Thür)	8.57 8.47	9.29 9.25 9.22 9.18 9.13	9.57 <i>160</i> 9.47	10.29 10.25 10.22 10.18 10.13	10.57 <i>160</i> 10.47
8.14 8.29	8.49 59/01 9.08	9.14 <i>140</i> 9.29	9.49 59/01 10.08	10.14 10.29	57,7 Silberhausen 67,0 Leinefelde	8.46 8.31	9.11 59/01 8.52	9.46 <i>140</i> 9.31	10.11 59/01 9.52	10.46 10.31
8.34 9.23	9.10 10.10	9.34 10.23	10.10 11.10	10.34 11.23	<i>Leinefelde</i> 600 <i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	8.26 7.37	8.50 7.50	9.26 10.23	9.50 8.50	10.26 11.23
8.31 9.02	(U) Gö. 9.49	9.31 10.02	(U) Gö. 10.49	10.31 11.02	<i>Leinefelde</i> 601 <i>Göttingen</i>	8.29 7.58	(U) Gö. 8.11	9.29 8.58	(U) Gö. 9.11	10.29 9.58

596 Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben - Greußen

Rund um Ebeleben entstand Ende des 19. Jahrhunderts ein 71 km langes normalspuriges Nebenbahnnetz. Der Markt Flecken zählte zwar nur 1.700 Einwohner, war aber Hauptort des Amtsbezirks im Helbetal. Als erstes wurde 1883 die Verbindung zum Bahnhof Hohenebra gebaut, der weit vom gleichnamigen Ort entfernt an der Hauptstrecke Erfurt - Nordhausen lag. 1897 folgte die Verbindung über Schlotheim nach Mühlhausen und 1901 die Linie Greußen - Ebeleben - Keula.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges gelang es, die Demontage der Gleise als Reparationsleistung für die Sowjetunion zu verhindern. Die *Deutsche Reichsbahn* bediente das ganze Netz bis 1968, dann wurde der Betrieb schrittweise eingestellt. Zum Zeitpunkt der „Wende“ gab es nur noch auf den 16,7 km zwischen Mühlhausen und Schlotheim Personenverkehr, der wegen ständig rückläufiger Nachfrage zum 31.5.97 endete. Heute fahren nur noch auf den zuerst gebauten 9 km von Ebeleben bis Hohenebra Güterzüge. Die *RbT Regiobahn Thüringen* befördert dabei vorwiegend Holz-, Gas- und Getreidewagen.

7.07 7.47	8.07 8.47	9.07 9.47	Gotha Hbf Mühlhausen 595	9.53 9.13	10.53 10.13	11.53 11.13
7.31 7.46	8.31 8.46	9.31 9.46	Leinefelde Mühlhausen 595	9.29 9.14	10.29 10.14	11.29 11.14
			Bus			
7.50 7.59 8.04 8.11	8.50 8.59 9.04 9.11	8.14 8.23 8.28 8.35	km Mühlhausen Bf 6 Grabe 10 Körner 15 Schlotheim	9.10 9.01 8.56 8.49	10.10 10.01 9.56 9.49	11.10 11.01 10.56 10.49
8.21 8.26 8.34 8.40 8.47	9.21 9.26 9.34 9.40 9.47	8.45 8.50 8.58 9.04 9.11	22 Ebeleben 26 Abtsbessingen 32 Großenehrich 36 Wasserthaleben 41 Greußen Bf	8.39 8.34 8.26 8.20 8.13	9.39 9.34 9.26 9.20 9.13	10.39 10.34 10.26 10.20 10.13
8.43 8.59	9.43 9.59	10.43 10.59	Wasserthaleben Sondershausen	8.17 8.01	9.17 9.01	10.17 10.01
8.52 8.59 9.25	9.52 9.59 10.25	10.52 10.59 11.25	Greußen 577 Straußfurt Erfurt Hbf	8.08 8.01 7.35	9.08 9.01 8.35	10.08 10.01 9.35

Auch beim **VD-T** gäbe es keinen Personenverkehr auf der Schiene mehr. Das Fahrgastpotenzial ist einfach zu gering, denn die größten Orte sind Körner mit 1.800, Schlotheim 3.900 und Ebeleben 2.900 Einwohnern.

Ein vertakteter Regiobus mit guten Anschlüssen an beiden Endpunkten ist daher eine angemessene Lösung.

599 Eisenach - Hörschel - Wanfried - Eschwege



Zwischen Eichenberg, Leinefelde, Gotha und Bebra gibt es heute eine 500 km² große Fläche ohne Gleise. Daher staunt man beim Blick auf alte Übersichtskarten über das dichte Schienennetz, das es dort bis 1945 gab.

Lange Zeit war die rot hervorgehobene knapp 50 km lange „Kanonenbahn“ (Leinefelde -) Silberhausen - Schwebda - Eschwege bestimmend, die 1875 bis 1880 als Teil einer leistungsfähigen Verbindung von Berlin an die französische Grenze erbaut wurde.

Sie war aufwändig mit zahlreichen Brücken und Tunneln trassiert, damit die Steigung 1:50 nicht überschritt und schwere Güterzüge problemlos fahren konnten. Doch das Militär bevorzugte die steigungsärmere Strecke über Eichenberg, daher gab es nur wenige Truppentransporte auf der „Kanonenbahn“.

Schon in den 1920er Jahren wurde der Abschnitt Silberhausen - Eschwege West zur Nebenbahn herabgestuft, da er nur noch regionale Bedeutung besaß. Negativ wirkte sich dabei aus, dass manche Bahnhöfe weit von den Ortschaften entfernt lagen. Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die innerdeutsche Grenze die „Kanonenbahn“ zwischen Geismar und Schwebda.

Auf hessischer Seite führen die Züge danach von Eschwege über Schwebda nach Wanfried an der Strecke nach Treffurt weiter (siehe nächste Seite). Auf Thüringer Seite kamen die Güterzüge ab 1970 nur noch 2 km über Silberhausen hinaus nach Dingelstädt – an Industrie im grenznahen Gebiet bestand kein Interesse. Personenzüge fahren allerdings noch bis Ende 1992 nach Geismar, 1994 nach Küllstedt und 1996 nach Dingelstädt.

1902 wurde die 17 km lange Nebenbahn von Schwebda nach Treffurt eröffnet und fünf Jahre später um 29 km nach Wartha (an der Hauptstrecke Bebra - Eisenach) verlängert. 1911 folgte schließlich noch die 32 km lange Verbindung von Mühlhausen über Heyerode nach Treffurt. Beide Linien wurden 1945 durch die Zonen-grenze unterbrochen und zunächst als Stichstrecken weiter bedient.

Von Eschwege West über Schwebda nach Wanfried (an der Strecke nach Treffurt) fuhren bis 1981 Personen- und bis 1994 Güterzüge. Bis 1985 (Personen) und 2002 (Güter) waren noch Züge zwischen den beiden Eschweger Bahnhöfen unterwegs, dann war auf BRD-Seite Schluss. In der DDR ging es schneller, denn dort lagen kleinere Orte an den Gleisen: In Mühlhausen starteten nur bis 1968 Personen- und Güterzüge ins 22 km entfernte Wendehausen und von Wartha nur bis 1962 Personen- und bis 1969 Güterzüge ins 15 km entfernte Mihla.

Als 1990 die innerdeutsche Grenze fiel wurden also noch 13 km von Eschwege bis Wanfried befahren. Der weitere Trassenverlauf war oft noch sehr gut zu erkennen, denn die DDR hatte andere Probleme, als diese zurückzubauen. Der Wiederaufbau der kürzesten Verbindung zwischen Eschwege und Eisenach war daher problemlos möglich und hätte der Region



wertvolle Impulse gegeben. Stattdessen wurde in den Folgejahren ein Großteil der Bahnlinie für Umgehungsstraßen oder Radwege überbaut. Einzelne Gleisreste, Brückenpfeiler in der Werra und das ein oder andere noch erhaltene Bahnhofsgebäude sind heute letzte Zeugen dieses Schienenweges.

Beim **VD-T** wäre die historische Chance 1990 natürlich ergriffen worden. Allerdings nicht mit einem gedankenlosen Wiederaufbau der alten Trasse, denn sie folgte zwischen Treffurt und Creuzburg kurvenreich dem weiten Bogen der Werra nach Osten über Mihla. Beim Ausbau der direkten Bundesstraße B7 hätte kostengünstig ein Gleis für die Bahn daneben verlegt werden können.

Das Gelände ist für modernen Bahnverkehr relativ günstig: Die meisten Hügel können mit Steigungen bis zu 20% „bezwungen“ werden, man braucht nur zwei je 1,5 km lange Tunnel. Da die Regionalbahnen an beiden Endstationen integrale Taktknoten erreichen sind sie eine Bereicherung für die ganze Region.

7.31	8.31	9.31	<i>Erfurt Hbf</i>	9.29	10.29	11.29
7.59	8.59	9.59	<i>Eisenach Hbf 590</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Eisenach Hbf	8.56	9.56	10.56
8.06	9.06	10.06	2,0 Eisenach West	8.53	9.53	10.53
8.08	9.08	10.08	3,5 Eis.-Opelwerk	8.51	9.51	10.51
8.13	9.13	10.13	8,2 Krauthausen	8.46	9.46	10.46
8.17	9.17	10.17	12,3 Creuzburg	8.42	9.42	10.42
8.24	9.24	10.24	20,6 Schnellmannshsn.	8.35	9.35	10.35
8.29	9.29	10.29	25,3 Treffurt	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31		8.29	9.29	10.29
8.34	9.34	10.34	27,8 Heldra	8.25	9.25	10.25
8.37	9.37	10.37	30,7 Altenburschla	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	34,5 Wanfried	8.19	9.19	10.19
8.46	9.46	10.46	39,4 Schwebda	8.14	9.14	10.14
8.49	9.49	10.49	41,4 Grebendorf	8.11	9.11	10.11
8.52	9.52	10.52	44,0 Eschwege Mitte	8.08	9.08	10.08
8.55	9.55	10.55	46,4 Niederhone	8.05	9.05	10.05
8.57	9.57	10.57	47,4 Eschwege West	8.03	9.03	10.03
9.01	10.01	11.01	<i>Eschwege West</i>	7.59	8.59	9.59
9.50	10.50	11.50	<i>Göttingen</i>	7.10	8.10	9.10
9.01	10.01	11.01	<i>Leinefelde 590</i>	7.59	8.59	9.59
9.19	10.19	11.19	<i>Bebra</i>	7.41	8.41	9.41

Das Titelbild zeigt den Erfurter Hbf (© 2012 Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure)