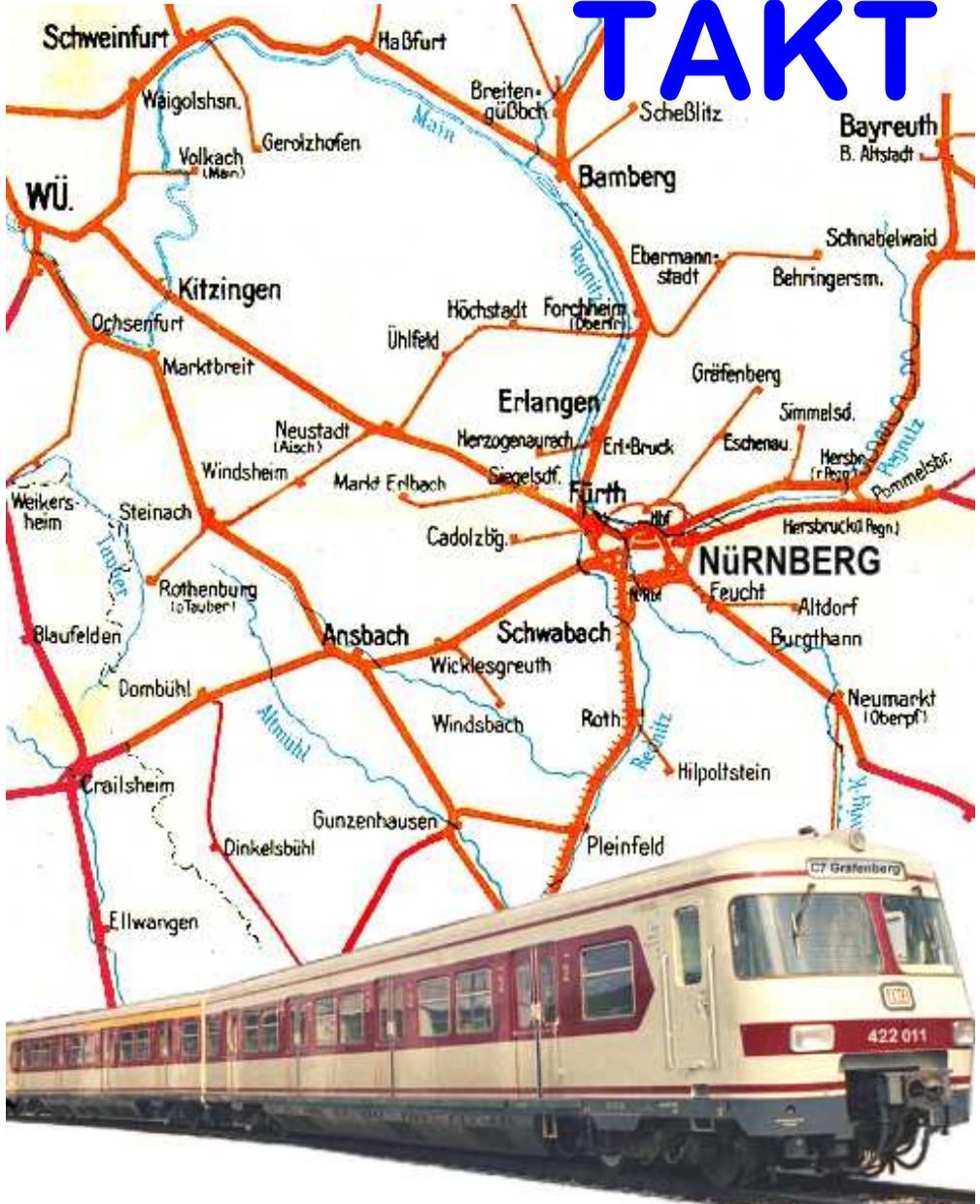


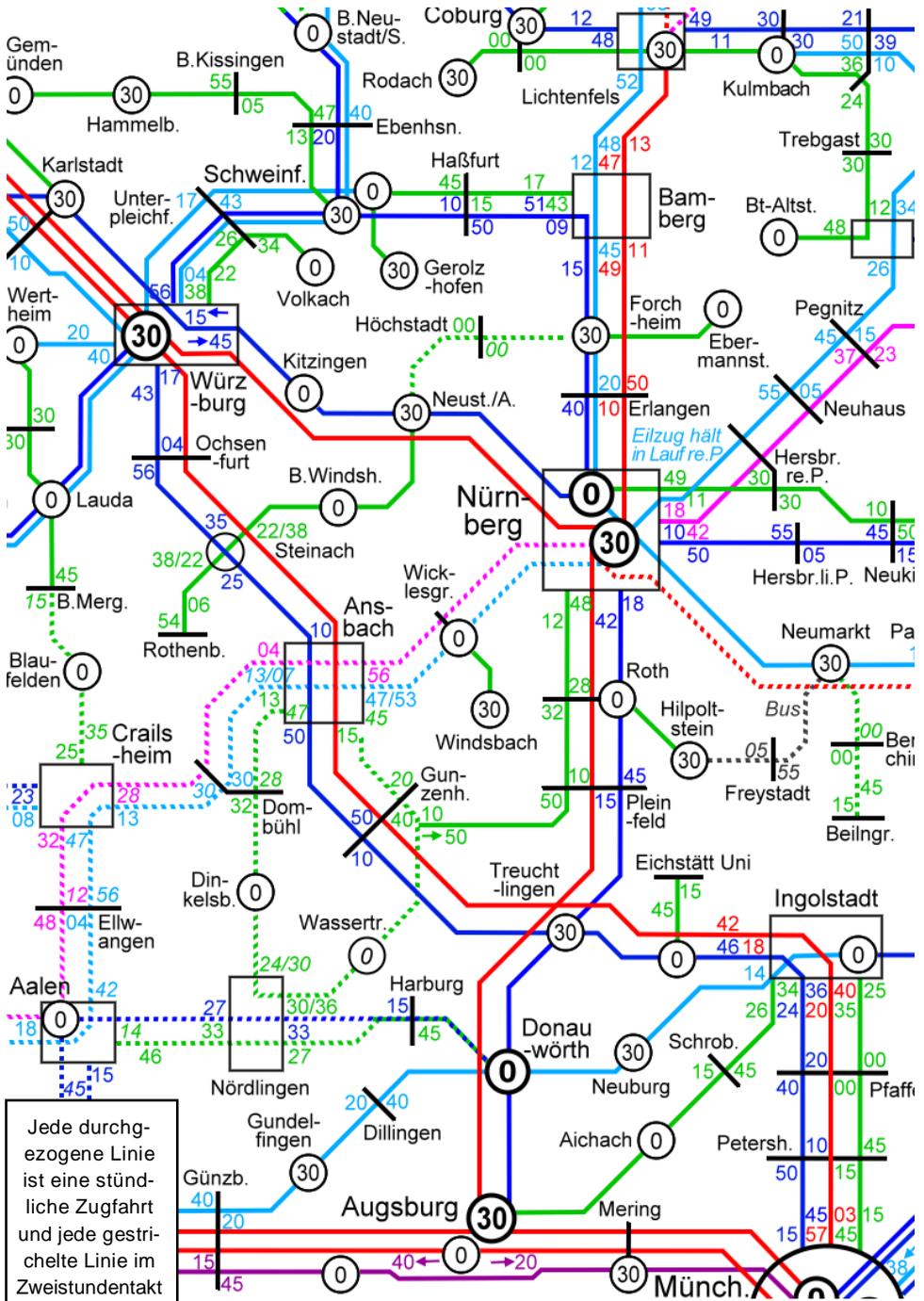
# FRANKEN *in* TAKT



Der Großraum Nürnberg 1995



# Grafischer Fahrplan Normalverkehrszeit





## Eine fiktive Momentaufnahme Mitte der 1990er Jahre

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

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

Der Studentakt wäre aber noch nicht überall der Mindeststandard: Westlich der Achse Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen gäbe es in der hier betrachteten *Normalverkehrszeit (NVZ)* auch noch Zwei-Stunden-Takte.

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

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

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

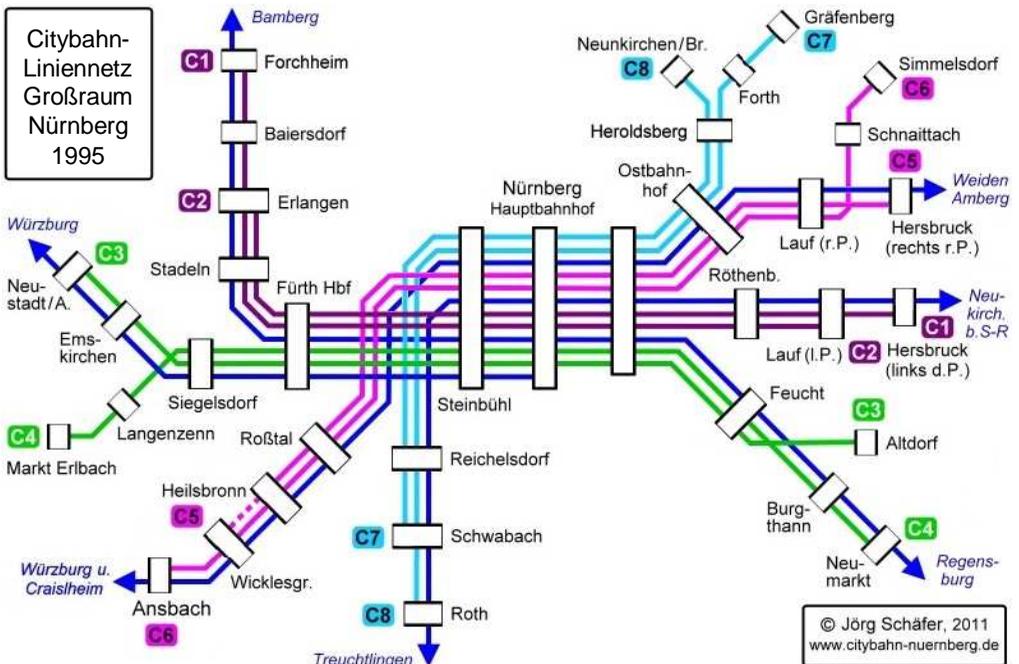
Busse (und in großen Städten auch U- oder Straßenbahnen), die kurz vorher den Bahnhof erreichen und wenig später abfahren, bieten Anschluss zu allen Zügen. Wenn vor dem Bahnhof mehrere Busse warten, können die Fahrgäste im Nahbereich natürlich auch „nur“ zwischen den Bussen umsteigen.

# 890 bis 898 = CITYBAHNEN im Großraum Nürnberg

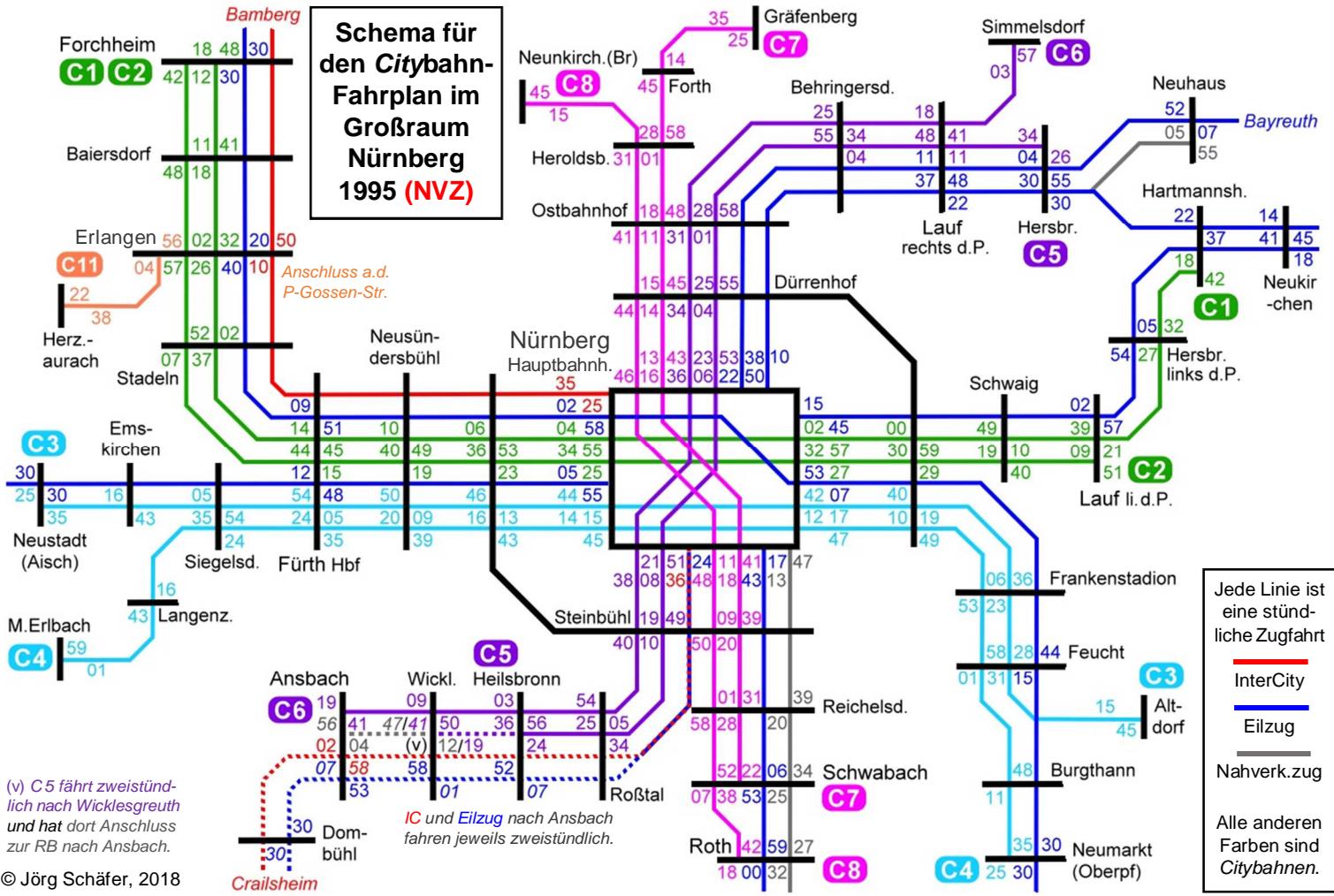
Jörg Schäfer's erste Gedankenspiele zum Bahnverkehr in Franken befassten sich mit dem Großraum Nürnberg und basierten auf diversen Vorplanungen, die es ab den 1970er Jahren gab. Sein Netz umfasste bald 8 Nahverkehrslinien, die tagsüber im Stundentakt verkehren sollten. Im Nahbereich von Nürnberg und Fürth überlagerten sich immer zwei Linien zum Halbstundentakt.

[ *Der Halbstundentakt im Zentrum des Großraums lag damals schon unter den Mindestanforderungen einer echten S-Bahn, weshalb Jörg meistens von einer „S-Bahn-light“ sprach. Passender erscheint ihm heute aber der Begriff „Citybahn“ (CB).* ]

In der Realität werden viele Fahrgäste gezwungen, auch weitere Strecken mit der S-Bahn zurückzulegen. Bei der *Citybahn Nürnberg* bedienen Nahverkehrs- und Eilzüge die größeren Städte zusätzlich mindestens im Stundentakt und sorgen für schnellere Verbindungen über größere Entfernungen.



# Schema für den Citybahn-Fahrplan im Großraum Nürnberg 1995 (NVZ)



Anschluss a.d. P-Gossen-Str.

(v) C5 fährt zweistündlich nach Wicklesgreuth und hat dort Anschluss zur RB nach Ansbach.

IC und Eilzug nach Ansbach fahren jeweils zweistündlich.

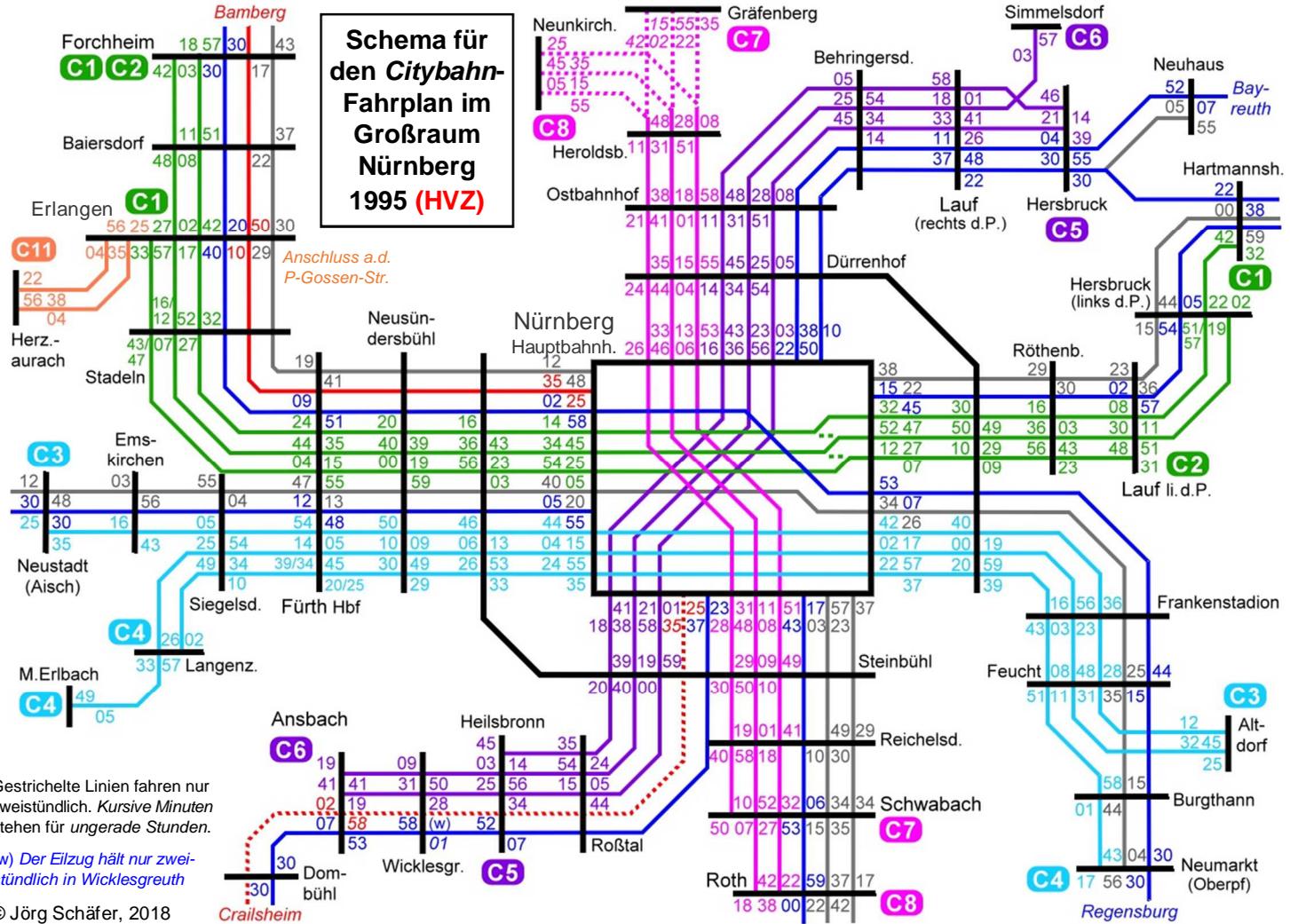
Jede Linie ist eine stündliche Zugfahrt

- InterCity
- Eilzug
- Nahverk.zug

Alle anderen Farben sind Citybahnen.

# Schema für den Citybahn-Fahrplan im Großraum Nürnberg 1995 (HVZ)

Anschluss a.d. P-Gossen-Str.



Gestrichelte Linien fahren nur zweistündlich. *Kursive Minuten* stehen für ungerade Stunden.

(w) Der Eilzug hält nur zweistündlich in Wicklesgreuth

Die neun CB-Linien sind zusammen 504 km lang. In der *Normalverkehrszeit (NVZ)* verkehren alle im Stundentakt, wofür ständig 27 Züge im Umlauf wären. Auf der C1 und C4 sind jeweils vier, auf der C11 ein und auf allen anderen Linien drei Züge unterwegs. Die längste Linie ist mit 75,3 km die C1 und die kürzeste Linie (außer der C11) mit 47,6 km die C7:

Linie und Laufweg im <b>Normalverkehr</b>	Länge	Fahrt / Wende / Anteil			U
C 1 Forchheim - Nürnberg - Hartmannshof	75,3 km	184 min	56 min	23,3%	4
C 2 Forchheim - Nürnberg - Lauf (links P.)	55,1 km	138 min	42 min	23,3%	3
C 3 Neustadt (A) - Nürnberg - Altdorf	65,0 km	140 min	40 min	22,2%	3
C 4 M.Erlbach - Nürnberg - Neumarkt (Opf)	71,0 km	170 min	70 min	29,2%	4
C 5 Heilsbronn - Nürnberg - Hersbr. (re.d.P)	53,4 km	118 min	62 min	34,4%	3
C 6 Ansbach - Nürnberg - Simmelsdorf	73,7 km	152 min	28 min	15,6%	3
C 7 Schwabach - Nürnberg - Gräfenberg	47,6 km	127 min	53 min	29,4%	3
C 8 Roth - Nürnberg - Neunkirchen (Brand)	51,2 km	127 min	53 min	29,4%	3
C 11 Erlangen - Herzogenaurach	12,0 km	36 min	24 min	40%	1
<b>Summen *)</b>	<b>504,3</b>	<b>1.192</b>	<b>428</b>	<b>26,4%</b>	<b>27</b>

\*) ohne die zweistündlichen Fahrten der C 5 von Heilsbronn nach Wicklesgreuth.  
Die **Höchstwerte** sind grün und die **Mindestwerte** rot hervorgehoben.

Linie und Laufweg im <b>Hauptverkehr</b>	Länge	Fahrt / Wende / Anteil			U
C 1 Forchheim - Nürnberg - Hersbr. (li.d.P)	66,3 km	158 min	22 min	12,2%	3
Erlangen - Nürnberg - Hartmannshof	60,5 km	158 min	22 min	12,2%	3
C 2 Forchheim - Nürnberg - Lauf (links P.)	55,1 km	138 min	42 min	23,3%	3
C 3 Neustadt (A) - Nürnberg - Altdorf	65,0 km	140 min	40 min	22,2%	3
C 4 Markt Erlbach - Nürnberg - Altdorf	58,9 km	160 min	20 min	11,1%	3
Langenzenn - Nürnberg - Neumarkt (O)	58,9 km	148 min	32 min	17,8%	3
C 5 Heilsbronn - Nürnberg - Hersbr. (re.d.P)	53,4 km	118 min	32 min	21,3%	2½
Ansbach - Nürnberg - Hersbr. (re.d.P)	71,7 km	160 min	50 min	23,8%	3½
C 6 Ansbach - Nürnberg - Simmelsdorf	73,7 km	152 min	28 min	15,6%	3
C 7 Schwabach - Nürnberg - Gräfenberg	47,6 km	130 min	50 min	27,8%	3
C 8 Roth - Nürnberg - Neunkirchen (Brand)	51,2 km	126 min	54 min	29,4%	3
Roth - Nürnberg - Gräfenb./ Neunkirch.	54,6 km	140 min	40 min	22,2%	3
C 11 Erlangen - Herzogenaurach		Lokbespannte Züge			-
<b>Summen *)</b>	<b>716,9</b>	<b>1.767</b>	<b>513</b>	<b>22,5%</b>	<b>36</b>

U = Züge, die ständig im Umlauf sind. Sie bestehen aus jeweils 2 oder 3 Triebwagen.

In der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* kommen vier Verbindungen im Stundentakt hinzu, wodurch 36 Züge im Umlauf wären. Allerdings dauern die Verkehrsspitzen nur zwei Stunden von 6 bis 8 und 16 bis 18 Uhr, weshalb einige Linien den dreistündigen *HVZ-Zyklus* nicht voll durchlaufen. **FIT** berücksichtigt das, indem es die Fahrzeugreserven mit 4,5% relativ knapp bemisst. Längste Linie ist mit 73,7 km die C6 und die kürzeste Linie (außer der C11) mit 47,6 km die C7.

## a) Die Fahrzeuge der *Citybahn*



*Die Fotomontage zeigt, wie die Citybahnen ab 1985 möglicherweise ausgesehen hätten. Unverkennbar ist die Front der Baureihe 420, wie man sie in München, Frankfurt und Stuttgart antrifft.*

*Unterschiede gibt es vor allem an den Seiten, wo die virtuelle Baureihe 422 weniger Türen hat, die weiter auseinander liegen.*

*Die ursprünglich für Frankfurt geplante kieselgrau-rote Lackierung hätte auch gut zu Nürnberg gepasst, da sie den Stadtfarben und der fränkischen Flagge nahe kommt.*

1984 hätte **FIT** für die erste Baustufe der *Virtuellen Citybahn* erstmals Fahrzeuge bestellt. Eine große Auswahl gab es damals nicht, da vor der 1996 erfolgten Regionalisierung des Nahverkehrs nur die *Deutsche Bundesbahn (DB)* größere Serien mit Wechselstromantrieb bestellte. Für München, Stuttgart und Frankfurt waren das S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 und für die *S-Bahn Rhein-Ruhr* antriebslose x-Wagen als Wendezüge mit E-Loks der Baureihe 111.

In München, Stuttgart und Frankfurt gab es jeweils einen S-Bahn-Tunnel durch die Innenstadt mit kurzen Stationsabständen und bis zu 4% steilen Rampen. Um dort schnell zu beschleunigen, hatte jeder Triebwagen zwei Motoren, die alle Achsen antrieben. Und um einen schnellen Fahrgastwechsel zu ermöglichen, hatte jeder Triebwagen auf beiden Seiten vier Türen, aber keine Toiletten.

Im Ruhrgebiet gab es keine Tunnel mit steilen Rampen, dafür waren die Stationsabstände und die Reiseweiten länger. Man brauchte daher weniger Motoren und

Türen, dafür aber mehr Stauraum und Toiletten. Zunächst plante die DB eine 420-Variante mit dem Arbeitstitel 422, entschied sich dann aber für einen lokbespannten Zug mit den neuen Wagen Bx 794.0 (nur 2.Klasse), ABx 791.0 (1. und 2.Klasse) und Bxf 796.0 (2.Klasse mit Steuerabteil für das Zugende). Die Sitze hatten etwas mehr Abstand, die Einstiegräume waren 206 cm breit und es gab im Bxf-Wagen zwei Toiletten am Übergang zum nächsten Bx-Wagen.

In der Schlussphase der Planungen für die reale *S-Bahn Nürnberg* bestand Anfang der 1980er Jahre großer Kostendruck. Sie sollte der hochverschuldeten *Deutschen Bundesbahn* (DB) auf keinen Fall so großen Zuschussbedarf wie die anderen S-Bahn-Netze erzeugen. Daher wurde zunächst nur die 16,8 km kurze S1 nach Lauf (links der Pegnitz) gebaut und mit 15 von der *S-Bahn Rhein-Ruhr* übernommenen x-Wagen betrieben. Gezogen bzw. geschoben wurden sie allerdings von den damals schon 15 bis 30 Jahre alten E-Loks der Baureihe 141.

Da die Nachfrage geringer als im Ruhrgebiet war, fuhren die S-Bahnen nur mit 4 oder 5 x-Wagen. Die Länge wurde nicht an die wechselnd starke Nachfrage angepasst, da das Ein- und Ausrangieren einzelner Wagen zu aufwändig war. Ab 1993 zog und schob die neuere E-Lok-Baureihe 143 die S-Bahnen.

**FIT** geht davon aus, dass bei einer besseren deutschen Verkehrspolitik auch Städte mit ähnlichen Rahmenbedingungen wie Bremen, Hannover und Mannheim eine *Citybahn* bekommen hätten. Dadurch wäre bundesweit Bedarf für bis zu 800 Triebwagen einer Baureihe 422 entstanden, die so weit wie möglich Komponenten der Baureihe 420 und der x-Wagen verwenden:

Baureihe (BR)	<b>FIT</b> 422	real 420 (a)	real 421 (a)	x-Wagen
Fahrzeuglänge	25,6 Meter	23,3 Meter	20,8 Meter	24,5 Meter
Kleinste Einheit	2 x 422 = 51,2 m	2 x 420 + 1 x 421 = 67,4 m		flexibel (b)
Sitzplätze	2 x 422 = 148	2 x 420 + 1 x 421 = 191		62 bis 80
Sitze pro Meter	2,89	2,83		2,62 (c)
Motoren	1	2	2	0
Türen pro Seite	2 ½	4	4	3
Türenabstand (d)	10,32 Meter	5,62 Meter	5,62 Meter	9,62 m (c)

(a) BR 420 = Endwagen mit 1 Führerstand, BR 421 = Mittelwagen ohne Führerstand.

(b) Allerdings erfordert es mehr Aufwand, x-Wagen-Kürze zu verlängern / verkürzen.

(c) Bei der in Nürnberg üblichen Garnitur E 143 + 3 x Bx + Bxf → 115,4 m + 302 Sitze.

(d) Durchschnittlich auf die ganze Zuglänge berechnet.



Modell der fiktiven Baureihe 422 für die Citybahn Nürnberg. Die beiden Triebwagen unterscheiden sich nur am Übergang in der Mitte: Der Typ A (links) bietet dort einen Einstiegsraum mit Türen und der Typ C (rechts) Toiletten (mit Milchglasscheiben).

➤ Wegen der geringeren Nachfrage ist die kleinste Einheit aus zwei gekuppelten 422ern nur 51,2 m lang, eine 420/421/420-Garnitur misst hingegen 67,4 m. Dabei ist der 422er sogar 2,3 m länger als der reale 420er – die „klassische S-Bahn-Garnitur“ gewinnt aber durch den 20,8 m langen Mittelwagen den Vergleich. (Die von 1959 bis 1980 in großen Stückzahlen gebauten *Bn-Wagen*, die den Spitznamen „Silberlinge“ bekamen, waren aber noch 0,8 Meter länger als die BR 422).

➤ Da 1984 noch nicht absehbar war, dass es niederflurige Schienenfahrzeuge geben würde, liegt der Fußboden der fiktive BR 422 (wie damals bei S-Bahnen üblich) einen Meter über der Schienenoberkante. Um das *Citybahn*-Netz schneller in Betrieb zu nehmen, haben die Triebwagen (wie auch die [Virtuelle Stadtbahn](#)) Klapptrittstufen, die sie an niedrigen Bahnsteigen ausfahren. Dadurch kann man sich beim Ausbau zunächst auf die aufkommensstarken Stationen konzentrieren. Mit 20 erhöhten Bahnsteigen können in der ersten Ausbaustufe schon 80 % aller Fahrgäste ebenerdig ein- und aussteigen. Nur an den kleineren Stationen müssen 20 % der Fahrgäste weiterhin Treppen steigen und die ausgeklappten Trittstufen benutzen. (Details dazu siehe bei [Bahnsteige und Türen.](#))

➤ Für schnellen Fahrgastwechsel haben die Türen der BR 420 durchschnittlich nur 5,62 Meter Abstand. Die *Citybahn* hat keinen Innenstadttunnel, und für etwa 80 % der Nutzer ist der Nürnberger Hauptbahnhof Start oder Ziel der Fahrt. Wegen der ausgeprägten Richtungsabhängigkeit (morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts) behindern sich die Fahrgastströme dort seltener. Zudem hat jeder Zug mindestens 2 Minuten Aufenthalt in Nürnberg Hbf. Daher liegen die Türen beim 422er mit 10,32 Meter fast doppelt so weit auseinander.

## **b) Betriebskonzept der Citybahn Nürnberg**

Wie in München, Stuttgart und Frankfurt wird das Angebot durch den Fahrplankontakt und die Länge der Züge an die Nachfrage angepasst: Im Berufs- und Schülerverkehr fahren drei „422er-Pärchen“ zusammengekuppelt als *Langzüge*, tagsüber zwei Pärchen als *Vollzüge* und nachts und am Wochenende einzelne Pärchen als *Kurzzüge*.

In der ersten *CB*-Ausbaustufe gibt es 1985 vier Linien: Auf der C1 und C2 (mit den wichtigen Zielen in Erlangen und links der Pegnitz) fahren die Züge in der *HVZ* als *Langzüge*, auf den nachfrageschwächeren Linien C3 und C4 genügen *Vollzüge*. Damit werden werktags rund 60.000 Fahrgäste befördert. Hinzu kommen bis zu 100.000 Fahrgäste in den Nahverkehrs- und Eilzügen.

Bis 1995 verdoppelt sich die Kapazität der *Citybahnen*, da C5 und C6 in der *HVZ* mit Dreifach- und C7 und C8 mit Doppeltraktion hinzukommen. Die *CB*-Nachfrage wächst auf über 130.000 Fahrgäste, Nahverkehrs- und Eilzüge nutzen dafür werktags nur noch etwa 60.000 Fahrgäste.

Mit der bisher geschilderten Systematik gäbe es im Wagenpark viele Führerstände, die man nur selten nutzt: Denn nur nachts und am Wochenende sind 27 Pärchen allein unterwegs und dadurch jeder Triebwagen abwechselnd an der Zugspitze.

*Ein Langzug hätte sechs Führerstände, von denen man nur den ersten und letzten braucht. Der Verzicht auf zwei Führerstände in der Mitte ist ein guter Kompromiss zwischen Effizienz und Flexibilität.*



Es genügt daher, 30 Pärchen aus Triebwagen zu bilden, die jeweils an einem Ende einen Führerstand haben. Die anderen 64 Pärchen haben nur einen Triebwagen mit Führerstand. Der andere bekommt stattdessen einen Durchgang zum nächsten Wagen, ein zusätzliches Fahrgastabteil mit 8 Sitzplätzen und einen kleinen Rangierfahrschalter, um das Pärchen in der Werkstatt oder in Abstellgleisen zu bewegen.

1995 gäbe es bei ***FiT* 188 *Citybahn*-Triebwagen in 3 Unterbaureihen:**

Typ	Anzahl	Führerstand	Türen je Seite	Platzangebot			Toiletten
				Sitze	Stehen	gesamt	
A	94	1	3	74	113	187	0
B	64	0 *)	2	82	103	185	2
C	30	1	2	74	95	169	2
gesamt	188	124	470	14.424	20.064	34.488	188

\*) Die Triebwagen haben nur an einem Ende einen Schaltschrank für Rangierfahrten.



Vollzüge aus den Typen A+B+B+A würden den Eindruck der Citybahn Nürnberg am stärksten prägen. Sie wären 102,4 m lang und böten 312 Sitz- und 432 Stehplätze. Bei starker Nachfrage wird noch ein A+B- oder A+C-Pärchen angehängt, um einen Langzug zu bilden.

Auf den Citybahn-Linien 1 bis 8 wären bei **FIT** 1995 in der HVZ 24 Züge pro Stunde unterwegs gewesen und hätten mit 90 „422er-Pärchen“ 22.000 Sitz- und Stehplätze angeboten. Damit wären in der Spitzenstunde von 6:30 bis 7:30 Uhr etwa 14.300 Fahrgäste nach Nürnberg und Fürth gefahren. An einem durchschnittlichen Schultag wären dort über 80.000 Personen ein- und ausgestiegen und im ganzen S-Bahn-Bereich hätte man sogar über 130.000 Fahrgäste gezählt:

Linien	Züge / Stunde *)	Kapazität pro Zug / gesamt		*) Alle Linienpaare werden im 20-Min.-Takt bedient. Daher fahren pro Stunde je Richtung 3 S-Bahnen, insgesamt also 6 Züge.
C 1 + C 2	6 x (AB)(BA)(CA)	1.100 Plätze	6.600 Plätze	
C 3 + C 4	6 x (AB)(BA)	744 Plätze	4.464 Plätze	
C 5 + C 6	2 x (AB)(BA) und 4 x (CA)(CA)	744 Plätze	1.488 Plätze	
C 7 + C 8	6 x (AB)(BA)(CA)	712 Plätze	2.848 Plätze	
<b>Summe</b>	<b>24 Züge / Stunde</b>	<i>durchsch.917</i>	<b>22.000 Pl.</b>	
Laut der 1995 gültigen <i>Standardisierten Bewertung</i> sollten bei S-Bahnen i.d. Spitzenstunde 65% der Plätze genutzt werden:				x 0,65 = 14.300 Fahrgäste
Bei S-Bahnen setzt man für die Spitzenstunde 15 bis 20 % eines durchschnittlichen Schultags an **). Daraus errechnen sich <b>nach Nürnberg und Fürth über 80.000 Fahrgäste:</b>				/ 17,5% 81.714 Fahrgäste
Im gesamten S-Bahn-Bereich gibt es mehr als doppelt so viele Einwohner, Schüler und Arbeitsplätze wie in Nürnberg und Fürth. Allerdings gibt es kaum Staus und Parkplatzprobleme, was zu einer deutlich geringeren S-Bahn-Nutzung führt. <b>FIT</b> setzt daher für das Umland einen Faktor von 0,6 an.				x 1,6 (gerundet) = <b>130.700 Fahrgäste im S-Bahn-Bereich</b>

\*\*) Zum Vergleich: Die S-Bahn Stuttgart beförderte 2015 an Werktagen 400.000 Fahrgäste, davon 70.000 (= 17,5 %) in der Spitzenstunde. Die reale S-Bahn Nürnberg zählte 2005 mit drei Ästen an Werktagen nur 30.000 Fahrgäste.

In den folgenden Tabellen werden die fest verbundenen „422er-Pärchen“ in Klammern gesetzt. Sie zeigen, wie **FIT** sie für eine gleichmäßige Nutzung von etwa 3.800 Betriebsstunden pro Jahr koppelt:

Einsätze i.d. HVZ	Züge werden gebildet aus	Anzahl Tw			1.000 St / J*)		
		A	B	C	A	B	C
6 Langzüge	(AB)(BA)(CA)	18	12	6	25	17	8
12 Langzü.	(AB)(BA)(CA)	36	24	12	50	33	17
13 Vollzüge	(AB)(BA)	26	26	0	36	36	0
1 Vollzüge	(CA)(CA)	4	0	4	6	0	6
4 Vollzüge	(CA)(CA)	6	0	6	8	0	8
Reserve	2(AB)+2(CA)	4	2	2	0	0	0
<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>		<b>94</b>	<b>64</b>	<b>30</b>	<b>126</b>	<b>87</b>	<b>39</b>

**Rot markiert:** Nach der HVZ werden 6 Langzüge und 4 Vollzüge abgestellt. Außerdem werden 12 Langzüge gekürzt.

Einsätze i.d. NVZ	Züge werden gebildet aus	Anzahl Tw			1.000 St / J*)		
		A	B	C	A	B	C
25 Vollzüge	(AB)(BA)	50	50	0	155	155	0
1 Vollzug	(CA)(CA)	2	0	2	6	0	6
1 Kurzzug	(CA)	1	0	1	3	0	3
Reserve	7(AB)+7(BA)	14	14	0	0	0	0
	+3(CA)+24(CA)	27	0	27	0	0	0
<b>Normalverkehrszeit (NVZ)</b>		<b>94</b>	<b>64</b>	<b>30</b>	<b>164</b>	<b>155</b>	<b>9</b>

Die **24 roten Vollzüge** werden nach der NVZ abgestellt. Dafür kommen **22 (CA)-Pärchen** für die SVZ zurück:

Einsätze i.d. SVZ	Züge ge- bildet aus	Anzahl Tw			1.000 St / J*)		
		A	B	C	A	B	C
27 Kurzzüge	(CA)	27	0	27	68	0	68
Reserve	32(AB)+32 (BA)+3(CA)	67	64	3	0	0	0
<b>Schwachverkehrsz. (SVZ)</b>		<b>94</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>68</b>

\*) Die Anzahl der Triebwagen wird mit den unten angegebenen Faktoren für 1.000 Stunden pro Jahr multipliziert.

Stunden pro Jahr	Faktor	A	B	C
HVZ = 1.400 Std.	1,4	126.000	87.000	39.000
NVZ = 3.100 Std.	3,1	164.000	155.000	9.000
SVZ = 2.500 Std.	2,5	68.000	0	68.000
Summe = 7.000 Std.		358.000	242.000	116.000
Anzahl der Tw		94	64	30
Stunden pro Tw		3.810	3.780	3.870

## c) Die Stationen der *Citybahn*-Hauptachse

Zwischen den Bahnhöfen Steinbühl, Hauptbahnhof und Dürrenhof gibt es bei *FIT* eine 2½ km lange „Stammstrecke“, auf der die *Citybahnen* (CB) unabhängig von anderen Zügen auf eigenen Gleisen fahren. Die vorhandene Bahnfläche ist dafür breit genug. Westlich und östlich davon braucht man jeweils zwei Brückenbauwerke, um die *CB* kreuzungsfrei in die anschließenden Strecken einzufädeln.

An der 11,5 km langen „Hauptachse“ Nürnberg Ost - Fürth Hbf liegen 8 Stationen. Sie haben einen Seiten- und neun Mittelbahnsteige. An keinem müssen Güterzüge vorbei fahren, daher werden alle auf 96 cm über der Schienenoberkante erhöht und ermöglichen stufenloses Einsteigen in die *CB*-Triebwagen:

Station	Bestand 1985	Maßnahmen bei <i>FIT</i>
Nürnberg Ost, km -3,9	1 Außen- und 2 Mittelbahnsteige für fünf Gleise	Ausbau eines vorhandenen Mittelbahnsteigs für die <i>Citybahn</i>
Dürrenhof, km -1,2	<i>keine Station</i>	Neubau 1 Mittelbahnsteig für 2 Gleise am Nordrand d. Bahnfläche
Hauptbahnhof, km 0,0	1 Außen- und 11 Mittelbahnsteige für 23 Gleise	Ausbau zwei vorhandener Mittelbahnsteige für die <i>CB</i>
Steinbühl, km 1,1	<i>keine Station</i>	Neubau eines Mittelbahnsteigs am Nordrand der Bahnfläche
Rothenburg.Str., km 2,1	Mittelbahnsteig für zwei Gleise	Ausbau des vorhandenen Mittelbahnsteigs
Neusündersbühl, km 3,6	Zwei Außenbahnsteige an den vorhandenen zwei Streckengleisen	Neubau Mittelbahnsteig zwischen zwei neuen Gleisen, Erweiterung der Bahnfläche < 6 m nach Norden
Nürnberg-Doos, km 5,4	Bis 1991 zwei Mittelbahnsteige für vier Gleise	<i>Station entfällt.</i> Von km 4,8 bis 5,8 keine Erweiterungen für viergleisigen Ausbau nötig
Stadtgrenze, km 6,0	<i>keine Station</i>	Neubau 1 Mittelbahnsteig für 2 Gleise am Nordrand d. Bahnfläche
Fürth Hbf, km 7,6	Ein Außen- und drei Mittelbahnsteige für 7 Gleise	Ein Außen- und zwei Mittelbahnsteige für neun Gleise

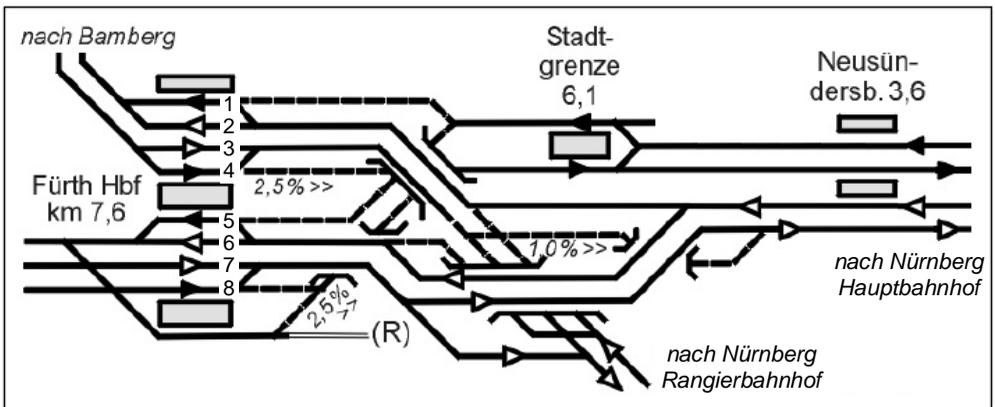
Da die *CB* planmäßig zwei Minuten in Nürnberg Hauptbahnhof warten, gibt es dort für jede Richtung einen Mittelbahnsteig. In Fürth Hbf halten die *CB* gemischt mit RB und RE, daher benutzen sie einen Außenbahnsteig (am Gleis 1) und zwei Mittelbahnsteige (zwischen Gleis 4/5 und 8/9).

An den anderen sechs Stationen genügt ein Mittelbahnsteig für beide Richtungen. Das erleichtert die Orientierung für die Fahrgäste und erspart beim Umsteigen in Züge der Gegenrichtung einen Bahnsteigwechsel mit Treppensteigen.

Die knapp 6 km zwischen Dürrenhof und dem Weichenbereich von Fürth Hbf hätte **FIT** bis 1985 viergleisig ausgebaut. Und zwar nicht wie in der Realität mit billigen Kompromissen, sondern als leistungsfähige „2+2-Strecke“: Das nördliche Gleispaar dient (mit Bahnsteigen für die Stationen Rothenburger Str., Neusündersbühl und Stadtgrenze) der CB im 10-Minuten-Takt. Und auf dem südlichen Gleispaar fahren die Fern- und Regionalzüge.

Eine völlige Neugestaltung erfährt der Fürther Hauptbahnhof: Statt 7 Gleise mit 4 Bahnsteigen (wie in der Realität bis 2010) hätte er bei gleichem Flächenbedarf 9 Gleise mit 3 Bahnsteigen: Für die Fern- und Güterzüge nach Würzburg und Bamberg steht dadurch jeweils ein Gleispaar ohne Bahnsteigkante zur Verfügung.

Für die kreuzungsfreie Ausfädelung der von den Bahnsteigenden kommenden Gleise 1, 4, 5 und 8 zum nördlichen CB-Gleispaar braucht man dank der zulässigen Steigung von 25‰ nur drei kurze Rampen. Die Rampen für die Güterzüge zum Rangierbahnhof sollen hingegen mit höchstens 10‰ ansteigen. Zwischen den Bahnsteigen von Fürth Hbf und Stadtgrenze steht dafür mehr als genug Fläche im Besitz der *Deutschen Bahn AG* zur Verfügung.



In der Realität wurde 2006 beschlossen, das bis dahin aus drei Ästen mit einer Gesamtlänge von 67 km bestehende Nürnberger S-Bahn-Netz innerhalb von vier Jahren mehr als zu verdoppeln. Dieses Ziel wurde sehr kostspielig mit vielen zusätzlichen Bahnsteigen, Signalen und Gleisen erreicht. Die Zeitpläne erwiesen sich aber als viel zu ehrgeizig, und daher mussten die Fahrgäste bis 2012 mit vielen Provisorien leben.

Auch auf **FIT** wäre 2006 wahrscheinlich der politische Wunsch zugekommen, dass der Bahnverkehr im Großraum Nürnberg noch attraktiver werden muss. Mit der Hauptforderung, dass zwischen Nürnberg und Fürth ganztägig *Citybahnen* im 10-Minuten-Takt fahren sollen. **FIT** hätte dieses Ziel mit gezielten Ausbaumaßnahmen im gesteckten Zeitrahmen bis 2010 erreicht: Denn die Planungen wären nicht nach „Schema F für S-Bahnen“ erfolgt, sondern perfekt auf die vorhandene Infrastruktur und das Fahrplangefüge des Regional- und Fernverkehrs abgestimmt worden. Auch einige Kompromisse hätte man akzeptiert:



*Blick nach Osten auf die viergleisige Strecke an der Stadtgrenze Nürnberg/Fürth am 15.7.14: Nur das (größtenteils verdeckte) nördlichste Gleis dient der S-Bahn in beiden Richtungen im 20- bis 40-Min.-Takt. ICE, IC, RE und RB nutzen die anderen 3 Gleise. Bei **FIT** sähe dieser Bereich genau so aus, die Gleise würden aber paarweise von der Citybahn und den anderen Zügen genutzt und dadurch mehr Kapazität bieten.*

Auf den vier Ostästen von Nürnberg nach Heroldsberg, Lauf (rechts d.Pegnitz), Lauf (links d.Pegnitz) und Feucht fahren die *Citybahnen* nicht nur in der Hauptverkehrszeit, sondern ganztägig im 20-Minuten-Takt. Den zusätzlichen Bedarf im Berufs- und Schülerverkehr decken zusätzliche RB und RE ab, die über die *CB*-Endpunkte hinaus Ziele in der Region umsteigefrei ansteuern.

Bei den Westästen wären für den ganztägigen 20-Minuten-Takt mehrgleisige Ausbauten oder *CB*-Wartezeiten für Überholungen erforderlich. Das erste kostet viel, das zweite macht die Reisezeit unattraktiv und bei beiden gehen an den *CB*-Endstationen Anschlüsse zum Regional- und Fernverkehrs verloren.

Nur die aufkommensstarken Äste nach Erlangen und Schwabach bekommen durch neue Fernbahntrassen zusätzliche Gleise und vier CB pro Stunde und Richtung. Viele Fahrgäste nach Erlangen, Forchheim, Schwabach und Roth bevorzugen die schnelleren RE – daher reicht es, wenn die zusätzlichen CB in Stadeln und Reichelsdorf enden bzw. von dort aus nach Herzogenaurach und Wolkersdorf „abbiegen“. Details dazu stehen im [FiT-Konzept für das Jahr 2010](#).

## **891 Nürnberg - Fürth - Siegelsdorf - M.Erlbach - Neustadt /A.**

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

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

Bis Ende 2011 erweiterte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Abschnitt Nürnberg - Fürth auf vier Gleise. Seither dient das nördlichste Gleis nur der S-Bahn nach Bamberg (in beiden Richtungen) und die drei anderen Gleise dem Regional- und Fernverkehr. Am 10.12.12 eröffnete die DB den schon lange gewünschten Haltepunkt *Neustadt Mitte* als Ergänzung zum weit außerhalb gelegenen Bahnhof Neustadt (Aisch).

Von Mai 2014 bis Ende 2016 entstand östlich von Emskirchen eine 527,5 m lange und 40 m hohe neue Brücke über das Aurachtal. Dafür wurde die Trasse auf einer Länge von 1,75 km verschoben und die zulässige Geschwindigkeit für konventionelle Züge von 110 auf 140 km/h und für Neigetechnik-Züge von 140 auf 160 km/h angehoben.

Die 17,7 km lange *Zenngrundbahn* wurde in drei Schritten eröffnet: 24.5.1872 von Siegelsdorf bis Langenzenn, 9.9.1895 bis Wilhermsdorf und 5.12.1902 bis Markt Erlbach. Bis etwa 1955 gab es wie auf vielen anderen fränkischen Nebenbahnen 6 bis 8 Zugpaare täglich. Dann reagierte die *Deutsche Bundesbahn* auf die zunehmenden Pendlerströme im Großraum Nürnberg mit der Durchbindung der Züge von Markt Erlbach bis Fürth Hbf.

Nach der Regionalisierung des Schienennahverkehrs 1996 bekam die *Zenngrundbahn* montags bis freitags einen Stundentakt und an Wochenenden einen Zweistundentakt. Im Herbst 1997 wurde die neue Station *Wilhermsdorf Mitte* eröffnet. Seit dem 14.12.2008 fährt *DB Regio Mittelfranken* mit neuen Triebwagen der Baureihe 648 unter dem Markennamen „Mittelfrankenbahn“ auch am Wochenende stündlich. Und seit dem viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Fürth fahren werktags 8 und sonntags 7 Zugpaare ab und bis Nürnberg Hbf.



*Blick vom Bahnsteig in Siegersdorf nach Osten: Der ICE fuhr ohne Halt durch Gleis 1 Richtung Würzburg, während 614 022 nach Markt Erlbach in Gleis 4 auf den Gegenzug wartete. Bei **FiT** wäre dieses Bild nicht möglich, weil es zwischen den Gleisen keinen Bahnsteig mehr gäbe: Alle RB halten an zwei Außenbahnsteigen und die RB nach Markt Erlbach unterqueren dann in einer neuen Unterführung das Gleispaar der Hauptstrecke nach Würzburg. (Jörg Schäfer, 4.8.2008)*

Bei der KBS 890 ist beschrieben, dass die 7½ km zwischen Nürnberg Hbf und Fürth Hbf bei **FiT** als Herzstück des Großraums baldmöglichst viergleisig ausgebaut wurden. Auch die Oberleitung für die *Zenngrundbahn* wäre ein vorrangiges Projekt gewesen, damit elektrische Triebwagen stündlich als *Citybahn* (CB) nach Nürnberg fahren können. Der Bahnhof Siegersdorf hätte dabei zwei neue Außenbahnsteige und westlich davon einen Durchstich im Damm der Hauptstrecke nach Neustadt bekommen: Dadurch kann die Linie C4 nach Markt Erlbach abbiegen, ohne die Züge der Gegenrichtung zu behindern.

In der *Normalverkehrszeit (NVZ)* gibt es 1995 bei *FIT* vier Züge je Stunde und Richtung zwischen Fürth und Siegelsdorf (ein IC, ein RE und zwei CB). Das ist mehr Verkehr als zur gleichen Zeit in der Realität. Da aber alle Züge vertaktet und logisch miteinander verknüpft fahren, ist sogar noch Platz für stündlich drei Güterzüge - sie müssen allerdings auch pünktlich fahren und sich an die vorgesehenen Geschwindigkeiten halten.

- Es ist zu erwarten, dass die Fahrgäste aus Fürth und Neustadt lieber den RE als die langsamere CB benutzen. Daher reicht in der *NVZ* ein Studentakt für die Linien C3 und C4, die sich bis Siegelsdorf zum 30-Minuten-Takt überlagern.
- Die C4 nach Markt Erlbach hält in Wilhermsdorf nur am neuen Haltepunkt nahe der Ortsmitte. Am 700 Meter entfernten alten Bahnhof fahren planmäßig fast alle Züge durch. Nur in der *HVZ* morgens und abends hält dort noch jeweils ein Zug (gegen die Lastrichtung) im Ausweichgleis, das keinen Bahnsteig mehr braucht.
- Beim Umsteigen von Markt Erlbach nach Neustadt (A) muss man in der *NVZ* in Siegelsdorf leider 40 Minuten warten. Besser fährt man mit der Regio-Buslinie, die in Markt Erlbach Anschlüsse nach Neustadt (A) und Neuhof (Zenn) vermittelt.

In der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* kommen bis Siegelsdorf pro Stunde eine RB nach Neustadt (A) und eine CB nach Langenzenn dazu. Bis Fürth können die CB im exakten 20-Min.-Takt fahren, dann erzwingt der folgende ICE einen Aufenthalt von fünf Minuten, was bis Siegelsdorf zu einem 20-24-16-Min.-Rhythmus führt. (Die Aufenthalte für Zugkreuzungen oder Überholungen sind hellblau hinterlegt.)

- Stadtauswärts wäre es sinnvoll, im „öffentlichen Fahrplan“ nur den normalen einminütigen Aufenthalt in Fürth anzugeben. Damit die CB bei Verspätung des ICE nicht auf ihn warten muss, sondern voraus fahren kann. In einer Fußnote könnte stehen, dass ab Fürth mit Verspätungen bis zu 5 Minuten zu rechnen ist.
- Stadteinwärts können die CB schon 1,2 km vor Fürth Hbf an der *Siebenbogenbrücke* auf das Gleis der *Rangaubahn* ausweichen. Noch mehr Flexibilität brächte ein drittes Gleis auf den 1,4 km ab Unterfürberg, damit die CB früher ausweichen können. Zudem könnten „Güterzüge mit Lademaßüberschreitung“ in Unterfürberg auf dem bahnsteiglosen mittleren Gleis durchfahren, was wiederum den Ausbau der Station mit zwei 96 cm hohe Seitenbahnsteige erlaubt.
- Die C4 hat in der *NVZ* eine „überschlagene Wende“ in Markt Erlbach: Lokführer und Triebwagen machen nach der Ankunft eine Stunde Pause, bis der nächste Zug eintrifft. Dafür ist die Wendezeit am anderen Linienende in Neumarkt recht kurz. In der *HVZ* sorgen lange Standzeiten aber dafür, dass man zusätzliche Triebwagen kaufen muss. Um das zu vermeiden, fährt der 14:59 in M.Erlbach ankommende Zug schon 15:41 zurück und weicht im alten Bahnhof Wilhermsdorf dem Gegenzug aus. Ab Langenzenn übernimmt er die Fahrplanlage der Züge, die ab 16:57 dort wenden.

Neumarkt OPf Altdorf	Hero- ldsb.	13.34 >	Reg- ensb.	14.15	Hero- ldsb.	14.34 >	Mün- chen	15.15	Hero- ldsb.	(li.P.) Lauf	15.34 >	Reg- ensb.	(li.P.) Lauf	16.15	Hero- ldsb.	16.35 >	16.44	Mün- chen	
N-Dürrenhof		13.44		14.40		14.44	>	15.40	15.44	16.00	16.10		16.30	16.40	16.44	17.00	17.20	>	
Nürnberg Hbf 896		13.46	14.12	14.29	14.42	14.46	15.12	15.28	15.42	15.46	16.02	16.12	16.29	16.32	16.42	16.46	17.02	17.22	17.28
	<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>									<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>									
Zug	E	>C 4<	IC	>C3<	E	>C4<	IC E	>C3<	E	>C 4<	>C 4<	IC	RB	>C3<	E	>C4<	>C 4<	IC E	
km Nürnberg Hbf	14.05	14.14	14.33	14.44	15.05	15.14	15.32	15.44	16.05	16.04	16.24	16.33	16.40	16.44	17.05	17.04	17.24	17.32	
1,1 N-Steinbühl		14.16		14.46		15.16		15.46		16.06	16.26			16.46		17.06	17.26		
2,1 N-Rothenburg,Str.		14.18		14.48		15.18		15.48		16.08	16.28			16.48		17.08	17.28		
3,6 Neusündersbühl		14.20		14.50		15.20		15.50		16.10	16.30			16.50		17.10	17.30		
6,0 Stadtgrenze		14.22		14.52		15.22		15.52		16.12	16.32			16.52		17.12	17.32		
7,6 Fürth Hbf	14.11	14.24		14.54	15.11	15.24		15.54	16.11	16.14	16.34		16.46	16.54	17.11	17.14	17.34		
10,2 Unterfürberg		14.25		14.55	15.12	15.25		15.55	16.12	16.15	16.39	[37]	16.47	16.55	17.12	17.15	17.39	[36]	
13,2 Burgfarmbach		14.28		14.58		15.28		15.58		16.18	16.42			16.58		17.18	17.42		
17,1 Siegelsdorf		14.31		15.01		15.31		16.01		16.21	16.45			17.01		17.21	17.45		
19,3 Raindorf		14.35	[42]	15.05		15.35		16.05		16.25	16.49		16.55	17.05		17.25	17.49		
22,7 Langenzenn	>	14.38	>	>	>	15.38	>	>	>	16.28	16.52	>	>	>	>	17.28	17.52	>	
23,9 Hardhof	<	14.43	<	<	<	15.43	<	<	<	16.33	16.57	<	<	<	<	17.33	17.57	<	
26,3 x Laubendorf	>	14.45	>	>	>	15.45	>	>	>	16.34	an	>	>	>	>	17.34	an	>	
29,6 Wilhermsdorf	<	14.47	<	<	<	15.47	<	<	<	16.37		<	<	<	<	17.37		<	
31,6 x Adelsdorf	>	14.51	>	>	>	15.51	>	>	>	16.41		>	>	>	>	17.41		>	
33,2 x Eschenbach	<	14.53	<	<	<	15.53	<	<	<	16.44		<	<	<	<	17.44		<	
34,8 Markt Erlbach	>	14.56	>	>	>	15.56	>	>	>	16.46		>	>	>	>	17.46		>	
Puschendorf	<	14.59	<	<	<	15.59	<	<	<	16.49		<	<	<	<	17.49		<	
Hagenbüchach		an		15.08		an		16.08		an				17.08		an			
Emskirchen				15.12				16.12						17.12					
Neustadt (A) Süd				15.16				16.16					17.03	17.16					
Neustadt West	14.29			15.22				16.22					17.09	17.22					
Kitzingen 809	14.50			15.25	15.29			16.25	16.29				17.12	17.25	17.29				
Würzburg Hbf	15.05		15.29		15.50		16.28		16.50			17.34		17.50				18.28	
					16.05				17.05			17.29	17.52						

Würzburg Hbf Kitzingen 809		13.55 14.10		14.31 		14.55 15.10		15.32 		15.55 16.10		16.08 16.26	16.31 			16.55 17.10		
		NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)							HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)									
Zug	>C4<	E	>C3<	IC	>C4<	E	>C3<	IC E	>C4<	E	>C4<	>C3<	RB	IC	>C4<	>C4<	E	>C3<
km Neustadt West		14.31	14.35			15.31	15.35			16.31		16.35	16.48				17.31	17.35
1,5 Neustadt (A) Süd			14.37				15.37					16.37	16.50					17.37
9,5 Emskirchen			14.43				15.43					16.43	16.56					17.43
14,6 Hagenbüchach			14.47				15.47					16.47						17.47
19,9 Puschendorf	ab		14.51		ab		15.51		ab		ab	16.51				ab		17.51
> Markt Erlbach	14.01	<	<	<	15.01	<	<	<	15.41	<	16.05	<	<	<		17.05	<	<
< x Eschenbach	14.03	>	>	>	15.03	>	>	>	15.43	>	16.07	>	>	>		17.07	>	>
> x Adelsdorf	14.06	<	<	<	15.06	<	<	<	15.45	<	16.09	<	<	<		17.09	<	<
< Wilhermsdorf	14.08	>	>	>	15.08	>	>	>	15.47	>	16.12	>	>	>		17.12	>	>
> x Laubendorf	14.12	<	<	<	15.12	<	<	<	15.57	<	16.16	<	<	<		17.16	<	<
< Hardhof	14.14	>	>	>	15.14	>	>	>	15.59	>	16.19	>	>	>	ab	17.19	>	>
> Langenzenn	14.16	<	<	<	15.16	<	<	<	16.02	<	16.21	<	<	<	17.02	17.21	<	<
< Raindorf	14.21	>	>	>	15.21	>	>	>	16.07	>	25/31	>	>	>	17.07	25/31	>	>
23,8 Siegelsdorf	14.24		14.54	[18]	15.24		15.54		16.10		16.34	16.54	17.04		17.10	17.34		17.54
27,7 Burgfarrnbach	14.28		14.58		15.28		15.58		16.14		16.38	16.58			17.14	17.38		17.58
30,7 Unterfürberg	14.31		15.01		15.31		16.01		16.17		16.41	17.01			17.17	17.41		18.01
33,3 Fürth Hbf	14.34	14.48	15.04		15.34	15.48	16.04		16.20	16.48	16.44	17.04	17.12	[23]	17.20	17.44	17.48	18.04
	14.35	14.49	15.05		15.35	15.49	16.05		16.25	16.49	16.45	17.05	17.13		17.25	17.45	17.49	18.05
34,9 Stadtgrenze	14.37		15.07		15.37		16.07		16.27		16.47	17.07			17.27	17.47		18.07
37,3 Neusündersbühl	14.39		15.09		15.39		16.09		16.29		16.49	17.09			17.29	17.49		18.09
38,8 N-Rothenburg, Str.	14.41		15.11		15.41		16.11		16.31		16.51	17.11			17.31	17.51		18.11
39,8 N-Steinbühl	14.43		15.13		15.43		16.13		16.33		16.53	17.13			17.33	17.53		18.13
40,9 Nürnberg Hbf	14.45	14.55	15.15	15.27	15.45	15.55	16.15	16.28	16.35	16.55	16.55	17.15	17.20	17.27	17.35	17.55	17.55	18.15
Nürnberg Hbf 896	14.47	15.14	15.17	15.31	15.47	16.14	16.17	16.32	16.37	17.14	16.57	17.17	17.27	17.31	17.37	17.57	18.14	18.17
N-Dürrenhof	14.49	15.16	15.19		15.49	16.16	16.19	>	16.39	17.16	16.59	17.19	17.29		17.39	17.59	18.16	18.19
Altdorf	>	Hero-	15.45	Reg-	Lauf	Hero-	16.45	Mün-	>	Hero-	17.25	17.45	Lauf	Reg-	>	18.25	Hero-	18.45
Neumarkt OPf	15.26	lds.		ensb.	i.d.P.	lds.		chen	17.16	lds.			(li.P.)	ensb.	18.16	lds.		

## 892 Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim

Die Bahnlinie im Regnitztal wurde am 1.9.1844 als Teil der ersten bayerischen Fernbahnlinie, der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“, in Betrieb genommen. Um der 1835 eröffneten „Ludwigsbahn“ Nürnberg - Fürth keine Konkurrenz zu machen, führte sie (parallel zum *Ludwig-Donau-Main-Kanal*) östlich an Fürth vorbei. Erst 1876 wurde der „Fürther Bogen“ gebaut, der die Gleise über den neuen Fürther Hauptbahnhof führte. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg wurde die Hauptachse München - Nürnberg - Leipzig - Berlin durchgängig elektrifiziert.

Ab 1945 verlor die Strecke wegen der Teilung Deutschlands erheblich an Bedeutung, da die meisten Fernzüge nach Jena, Leipzig und Berlin entfielen. Der Nahverkehr im Großraum Nürnberg nahm hingegen stetig zu, und ab etwa 1975 fuhren die Nahverkehrszüge zwischen Nürnberg und Erlangen ganztägig im 30-Minuten-Takt. Dieses System wurde aber nach der „Wende“ 1989 durch den anwachsenden Fernverkehr immer weiter aufgeweicht.

Die *Deutsche Bahn AG* verlangte einen durchgehenden viergleisigen Ausbau von Nürnberg bis Bamberg, damit wieder Züge (als S-Bahn) im Takt fahren können. Die Politiker folgten ihr willfährig, ohne ein klares Konzept zu verlangen. Daher wird seit der Jahrtausendwende an vielen Ecken gebaut, und die Fahrgäste müssen mit Provisorien leben. Ein Ende war leider auch 2018 immer noch nicht in Sicht.

**FIT** hätte richtige „Nägel mit Köpfen“ gemacht und die Strecke Nürnberg - Fürth als Herzstück der [Nürnberger Citybahn](#) schon bis 1985 viergleisig ausgebaut (→ KBS 890). Das hätte die Flexibilität so erhöht, dass bis zur „Wende“ das vorhandene Gleispaar zwischen Fürth und Bamberg für ein attraktives und vertaktetes Angebot genügt hätte. Nur die ebenerdigen Bahnsteigzugänge in Eggolsheim, Hirschaid und Strullendorf hätte man beseitigen müssen – aber das sind im Vergleich zu den realen Mammutprojekten nur „Peanuts“.

Das Besondere am Regionalverkehr im Regnitztal ist, dass er sich auf einige große Städte konzentriert. Dafür ist es attraktiver, dass Fern- und Eilzüge sowie *Citybahnen* (CB) in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) jeweils im 30-Minuten-Takt fahren, als wenn Fern- und Eilzüge nur stündlich und die CB alle 20 Minuten verkehren. [Wer das nicht glaubt, sollte einmal eine Probefahrt mit der realen S1 von Nürnberg nach Bamberg machen – die vielen Stopps sind entnervend!]

Die CB dient daher bei **FIT** nicht dem Verkehr über weitere Strecken. Da sie auch nicht (wie in der Realität) eingleisige Abschnitte möglichst schnell durchfahren

muss, gibt es die neuen Stationen Hardstraße und Eigenes Heim (als Ersatz für Unterfarnbach), Stadeln (unweit vom „alten“ Bahnhof Vach), Bruck Süd und Paul-Gossen-Str. (als Ersatz für den alten Bahnhof Bruck) sowie Bubenreuth-Süd.

Das ursprüngliche *CB*-Konzept entstand vor 1989 und sah vor, dass nur die C1 nach Forchheim fährt und die C2 in der *NVZ* in Baiersdorf endet. Die deutsche Wiedervereinigung hätte dann auch bei *FIT* Anpassungen für zusätzliche Fern- und Güterzüge über Bamberg nach Thüringen erfordert. Unter anderem hätte man den bis dahin dreigleisigen Bahnhof Baiersdorf (mit einem Seiten- und einem Mittelbahnsteig) umgebaut: Bei unveränderter Breite hätte er vier Gleise mit zwei gut zugänglichen Seitenbahnsteigen bekommen. Dadurch können in jeder Richtung problemlos *CB* und Güterzüge überholt werden.

Personenzüge können in Baiersdorf aber nur noch mit großen Behinderungen wenden. Daher hätte *FIT* die C2 nach Forchheim verlängert. Wodurch auch der zweistündlich dort haltende *InterRegio* Anschluss zu den kleineren Stationen bis Erlangen bekommt.

Nördlich von Bamberg gibt es mit Schweinfurt, Coburg, Saalfeld und Kulmbach vier Richtungen, die gute Anschlüsse von und nach Nürnberg verlangen. Bei *FIT* treffen sich zu den Minuten 15 und 45 jeweils vier Züge in Bamberg und schaffen in den meisten Relationen attraktive Verbindungen.

Eine Folge davon ist, dass die Nachfrage in den Eilzügen nördlich von Bamberg erheblich abnimmt. *FIT* hätte daher schon 1995 moderne elektrische Triebwagen (Tw) eingesetzt, um der besonderen Nachfragestruktur mit *Flügelungen* gerecht zu werden: Die Eilzüge starten in Nürnberg mit zwei Tw, die in Bamberg getrennt werden: Der vordere Zugteil fährt als Eilzug über Lichtenfels nach Coburg weiter und der hintere Zugteil folgt als RB bis Lichtenfels.

In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) kommen auf der KBS 892 pro Stunde eine RB nach Bamberg und eine *CB* nach Erlangen dazu. Bis Stadeln können die *CB* im exakten 20-Minuten-Takt fahren, dann erzwingt der folgende Eilzug einen Aufenthalt von vier Minuten, was nördlich davon zum 20-23-17-Min.-Rhythmus führt.

- Bei der zu überholenden *CB* wäre es sinnvoll, im „öffentlichen Fahrplan“ nur den üblichen kurzen Aufenthalt in Stadeln anzugeben. Damit sie bei Verspätung des Eilzugs nicht auf ihn warten muss, sondern bis zur nächsten Ausweichmöglichkeit voraus fahren kann. In einer Fußnote sollte stehen, dass ab Stadeln „aus betrieblichen Gründen“ häufig mit Verspätungen bis zu 5 Minuten zu rechnen ist.

- Bei **FIT** können Eilzüge die **CB** in Fürth Hbf nicht überholen, weil die Gleise 2 und 3 keine Bahnsteige haben. Das hätte bis 1989 dank des relativ geringen Fernverkehrs keine große Rolle gespielt. Nach der deutschen Wiedervereinigung wäre es aber in der **HVZ** problematisch geworden. **FIT** hätte daher in Hardstraße und Eltersdorf zusätzliche Ausweichgleise verlegt, um die CB-Überholung bei Verspätungen flexibel auf Nachbarstationen verschieben zu können.



*Im Sommer 1990 hatte der Bahnhof Erlangen noch 30 cm flache Bahnsteige und Formsignale. Günter Hoppe fotografierte 141 019, die mit einem Nahverkehrszug aus Nürnberg auf Gleis 1 einfuhr. Der Güterwagen am linken Bildrand beweist, dass am Ostrand noch das Stumpfgleis lag, auf dem bis 1962 die Züge der Nebenbahn über Neunkirchen am Brand nach Eschenau (an der KBS 893) wendeten.*

Zur Tabelle nebenan:

[a] Die drei Stationen Hardstraße, Eltersdorf und Baiersdorf bekommen 1 oder 2 zusätzliche Gleise, um das gestiegene Aufkommen nach der deutschen Einheit zu bewältigen. An den beiden Außengleisen müssen danach keine Güterzüge mehr vorbei fahren und man kann die beiden Außenbahnsteige auf 96 cm erhöhen.

[b] Nach der Erhöhung der Bahnsteige in Bubenreuth Nord und Kersbach sind sie überall mindestens 76 cm hoch. **FIT** kann dadurch auf den Linien C 1 und C 2 Triebwagen der Baureihe 421 ohne Klapptrittstufen einsetzen.

## Die Stationen zwischen Fürth und Forchheim

Güterzüge mit besonders breiter Fracht dürfen nicht an 96 cm hohen Bahnsteigen vorbei fahren. Es hätte sie daher zur Eröffnung der *Nürnberger Citybahn* am 7.12.1985 nur in drei Bahnhöfen an Überholungsgleisen gegeben: In Stadeln, Erlangen Hbf und Forchheim könnte man bequem ebenerdig ein- und aussteigen. An 5 Stationen mit 76 cm- Bahnsteigen (Hardstr., Heuweg, Bruck Süd, P.-Gossen-Str. und Bubenr. Süd) wäre nur noch eine Stufe zu überwinden. Und an 4 Stationen (Eltersdorf, Bubenr. Nord, Baiersdorf und Kersbach) fahren die Triebwagen ihre Klapptrittstufen aus und die Fahrgäste steigen drei Stufen hinauf oder hinab:

Station	Bestand 1985	<i>FiT</i> bis 1985	<i>FiT</i> ab 1990
Fürth Hardstr. 9,6 Fü-Heuweg 12,2	<i>keine Stationen</i>	Neubau von je zwei 76 cm- Außenbahnst.	Zusätzliche Gleis(e) für die Hardstr. [a]
Fü-Unterfarnbach km 10,2	Zwei 30 cm hohe Außenbahnsteige	<i>entfällt</i>	-
Fürth-Stadeln km 14,4	<i>siehe Vach</i>	4-gleisig. Ausbau mit 2 96 cm- Außenbahnst.	-
Bahnhof Vach km 14,5	1 Außen- und 1 Mittel- bahnsteig für 3 Gleise	<i>siehe Stadeln</i>	-
Eltersdorf km 18,8	Zwei 30 cm hohe Außenbahnsteige	Geringfügiger Ausbau	Zusätzliche Gleis(e) [a]
Bruck Süd km 20,4	<i>keine Station</i>	Neubau von zwei 76 cm- Außenbahnst.	-
Bahnhof Bruck km 20,6	1 Außen- u. 1 Zwischen- bahnsteig für 2 Gleise	<i>entfällt</i>	
Paul-Gossen-Str. km 22,5	<i>keine Station</i>	Neubau eines 76 cm- Mittelbahnsteigs	Drittes Hauptgleis östlich vom Bahnst.
Erlangen Hbf km 23,5	Ein Außen- und ein Mittelbahnsteig für vier Gleise	Mittelbahnsteigs wird ausgebaut und auf 96 cm erhöht	Zusätzliches Gleis 5 für die C 11 nach Herzogenaurach
Bubenreuth Süd km 26,0	<i>keine Station</i>	Neubau von zwei 76 cm- Außenbahnst.	-
Bubenr. Nord 27,5 Kersbach 34,6	Jew. zwei 30 cm- Außenbahnsteige	Geringfügiger Ausbau	Erhöhung d. Bahn- steige auf 76 cm [b]
Baiersdorf km 31,0	1 Außen- und 1 Mittel- bahnsteig für 3 Gleise	Geringfügiger Ausbau	Zusätzliche Gleis(e) [a]
Forchheim km 38,3	1 Außen- und 2 Mittelbahnsteig für fünf Gleise	Erhöhung des Bahnsteigs neben Gleis 3 auf 96 cm	Zusätzlich 2 Gleise ohne Bahnsteige für IC und Güterzüge

Hartmannshof Lauf linkd.Pegn. N-Dürrenhof Nürnberg Hbf 895	München > <b>14.28</b>	14.06 14.30 14.32	Heroldsb. 14.44 14.46	14.16 14.36 15.00 15.02	Heroldsb. 15.06 15.14 15.16	Heroldsb. 15.30 15.44 15.32	15.16 15.36 16.00 16.02	Neumarkt 16.10 16.12	München > <b>14.28</b>	16.06 16.30 16.32	16.26 16.50 16.52	Heroldsb. 16.44 16.46	Heroldsb. 17.06 17.06	Heroldsb. 17.24 17.26	17.06 17.30 17.32			
	<b>NORMAL VERKEHRSZEIT (NVZ)</b>						<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>											
Zug	IC	<C2>	E	<C1>	IR	<C1>	<C2>	E	RB	<C2>	IC	<C1>	<C2>	E	RB	<C2>	IR	<C1>
km Nürnberg Hbf	<b>14.35</b>	14.34	<b>15.02</b>	15.04	<b>15.35</b>	15.34	15.54	<b>16.02</b>	16.12	16.14	<b>16.35</b>	16.34	16.54	<b>17.02</b>	17.12	17.14	<b>17.35</b>	17.34
1,1 N-Steinbühl		14.36		15.06		15.36	15.56			16.16		16.36	16.56			17.16		17.36
2,1 N-Rothenburg.Str.		14.38		15.08		15.38	15.58			16.18		16.38	16.58			17.18		17.38
3,6 N-Neusündersb.		14.40		15.10		15.40	16.00			16.20		16.40	17.00			17.20		17.40
6,0 Stadtgrenze		14.42		15.12		15.42	16.02			16.22		16.42	17.02			17.22		17.42
7,6 Fürth Hbf		14.44	<b>15.08</b>	15.14		15.44	16.04	<b>16.08</b>	16.18	16.24		16.44	17.04	<b>17.08</b>	17.18	17.24		17.44
	[39]	14.45	<b>15.09</b>	15.15		15.45	16.05	<b>16.09</b>	16.19	16.25		16.45	17.05	<b>17.09</b>	17.19	17.25		17.45
9,6 Fürth, Hardstr.		14.47		15.17		15.47	16.07			16.27		16.47	17.07			17.27		17.47
12,2 Fürth, Heuweg		14.50		15.20		15.50	16.10			16.30		16.50	17.10			17.30		17.50
14,4 Fürth-Stadeln		14.52		15.22		15.52	12/16	[14]		16.32		16.52	12/16	[14]		17.32		17.52
18,8 Eltersdorf		14.56		15.26		15.56	16.20			16.36		16.56	17.20			17.36		17.56
20,4 Er-Bruck Süd		14.58		15.28		15.58	16.22			16.38		16.58	17.22			17.38		17.58
22,5 Er-P.-Gossen-Str.		15.00		15.30		16.00	16.24			16.40		17.00	17.24			17.40		18.00
23,5 Erlangen Hbf	<b>14.50</b>	15.02	<b>15.19</b>	15.32	<b>15.50</b>	16.02	16.27	<b>16.20</b>	16.30	16.42	<b>16.50</b>	17.02	17.27	<b>17.20</b>	17.30	17.42	<b>17.50</b>	18.02
	<b>14.51</b>	15.03	<b>15.20</b>	15.33	<b>15.51</b>	16.03	an	<b>16.21</b>	16.31	16.43	<b>16.51</b>	17.03	an	<b>17.21</b>	17.31	17.43	<b>17.51</b>	18.03
26,0 Bubenreuth Süd		15.06		15.36		16.06				16.46		17.06				17.46		18.06
27,5 Bubenreuth Nord		15.08		15.38		16.08				16.48		17.08				17.48		18.08
31,0 Baiersdorf		15.11		15.41		16.11			16.37	16.51		17.11			17.37	17.51		18.11
34,6 Kersbach		15.14		15.44		16.14						17.14						18.14
38,3 Forchheim		15.18	<b>15.29</b>	15.48	<b>15.59</b>	16.18		<b>16.30</b>	16.43	16.57		17.18		<b>17.30</b>	17.43	17.57	<b>17.59</b>	18.18
Forchheim			<b>15.30</b>		<b>16.00</b>			<b>16.31</b>	16.44					<b>17.31</b>	17.44		<b>18.00</b>	
Hirschaid			<b>15.38</b>						16.56						17.56			
Bamberg 820	<b>15.09</b>		<b>15.45</b>		<b>16.12</b>			<b>16.45</b>	17.05		<b>17.09</b>			<b>17.45</b>	18.05		<b>18.12</b>	



## 893 Nürnberg - Heroldsberg - Neunkirchen a.Br./ Gräfenberg

Die Stadt Gräfenberg versuchte ab 1873, einen Bahnhof an der Hauptbahn Nürnberg - Bayreuth zu bekommen. Das scheiterte aber an der schwierigen Topographie in der *Fränkischen Schweiz*, die erhebliche Mehrkosten erfordert hätte. heiterte. Das 1882 vom bayerischen Landtag beschlossene *Sekundärbahngesetz*, das die Voraussetzung für den Bau der Bahn schuf. Der Baubeginn erfolgte 1885 ermöglichte dann wenigstens den Bau einer 28 km langen Strecke nach Erlangen.

Das Gleis wurde ab Eschenau größtenteils auf oder neben der Straße verlegt, um Kosten zu sparen. Der erste Probezug fuhr am 8.11.86 und die feierliche Eröffnung fand neun Tage später statt. Eingesetzt wurden Lokomotiven der bayrischen Baureihe D VII. Die Bahn wurde gut angenommen und erwirtschaftete in den ersten Jahren Überschüsse.

Von 1904 bis 1908 baute die Bayerische Staatsbahn eine Verbindung von der „Nürnberger Ringbahn“ über Heroldsberg nach Eschenau. Nach deren Eröffnung am 1.5.08 fuhren die meisten Züge von Gräfenberg nach Nürnberg, so dass man in Eschenau nach Erlangen umsteigen musste. In Nürnberg endeten die Personenzüge am Nordostbahnhof, wo man in die städtische Straßenbahn umsteigen musste. Nach der Verlängerung der Straßenbahn nach Ziegelstein hielten die Züge nicht mehr im gleichnamigen Haltepunkt in km 2,9 (ab Nbg-Nordost).

1932 wurden erstmals Triebwagen eingesetzt und die Fahrzeit von Erlangen nach Eschenau von 85 auf 60 Minuten verkürzt. Täglich verkehrten sechs, sonntags sieben Zugpaare. Nach dem Zweiten Weltkrieg bereitete der zunehmende KFZ-Verkehr vor allem dem Ast nach Erlangen erhebliche Probleme: Nach den immer häufiger werdenden Unfällen wurde die Höchstgeschwindigkeit auf den Gleisen im Straßenplanum auf 15 km/h begrenzt, was die Reisezeit spürbar verlängerte.

Am 1.5.61 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) schließlich den Gesamtverkehr auf den 6,7 km zwischen Neunkirchen am Brand und Eschenau ein. Am 17.2.63 und 31.12.63 folgten der letzte Personen- und Güterzug auf den 12,3 km ab Erlangen. Die Gleise wurden bald darauf abgebaut.

Zwischen Nürnberg Nordost und Gräfenberg fuhren weiterhin Züge, meist Dieselloks der Baureihen 211 bis 213 mit „Silberlingen“. Allerdings schränkte die *DB* wie auf vielen anderen Nebenbahnen das Angebot ab 1975 schrittweise ein. 1983 gab es nur noch montags bis freitags fünf Züge pro Tag und Richtung, am Wochenende fuhren in die beliebte Nürnberger Ausflugsregion nur noch Busse! Ab 1988 beabsichtigte die *DB* mehrfach die Stilllegung, was dazu führte, dass die Stadt Nürnberg beim U-Bahn-Bau keine Station direkt am *Nordostbahnhof* plante.



*Wegen Steuerwagen-Mangel fahren die Personenzüge zeitweise auch mit zwei Dieselloks. So ein "Sandwichzug" rollte am 11.8.00 südlich von Weißenhohe bergab Richtung Nürnberg. Jörg Schäfer besucht die Gräfenbergbahn regelmäßig und hat eine Auswahl von 24 Bildern bei [www.bahnbilder.de](http://www.bahnbilder.de) eingestellt.*

Die Regionalisierung des Nahverkehrs rettete der *Gräfenbergbahn* wie einigen anderen Strecken das Leben. Nach Eröffnung der Nürnberger U-Bahn-Linie 2 (mit der 200 Meter entfernten Station *Nordostbahnhof*) am 27.1.96 wurde die Bahnstrecke ab 1998 für rund 27 Millionen Euro modernisiert und seither vom *Elektronischen Stellwerk* (EStW) in Heroldsberg gesteuert. Seit Sommer 2001 fahren moderne Triebwagen der Baureihe 642 montags bis freitags im Stundentakt und seit 2003 auch am Wochenende.

Ab Mitte August 2007 wurde der Fahrdienstleiter-Arbeitsplatz in Heroldsberg vom Bahnhof Zirndorf (an der *Rangaubahn*) ferngesteuert. Danach kam es immer wieder zu größeren Betriebsstörungen. Anfang 2018 besetzte die DB daher das EStW in Heroldsberg wieder vor Ort mit Personal.

Eine Besonderheit der *Gräfenbergbahn* ist, dass sie (mit kurzzeitigen Ausnahmen) im Personenverkehr ein Inselbetrieb ist. Die Triebwagen werden als „Leerfahrten“ über die *Ringbahn* nach Fürth getauscht. *Nürnberg Nordost* war früher ein fünfgleisiger Bahnhof mit umfangreichem Güterverkehr. Nach Osten führte bis zur

Stilllegung am 31.5.1992 ein Gleis zum Bahnhof *Nürnberg Ost* an der KBS 840 Nürnberg - Marktredwitz. Nach Westen führt das Gleis über den (massiv zurück gebauten) Güterbahnhof *Nürnberg Nord* nach Fürth Hbf.

**FIT** hätte die *Gräfenbergbahn* nicht wie in der Realität als Inselbetrieb renoviert, sondern mit drei kurzen Neubauabschnitten zu einer leistungsfähigen *Citybahn* (CB) ausgebaut. Dabei kommt ihr zugute, dass ihre Verlängerung das historische Ungleichgewicht im Nürnberger Hauptbahnhof verringert: Erst mit zwei Ästen nach Heroldsberg kann man im Großraum Nürnberg acht CB-Durchmesserlinien bilden, die in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) stündlich fahren.

Der Ausbau wäre früher und umfangreicher als in der Realität erfolgt: Natürlich mit einer Oberleitung, die man für spurtstarke elektrische Triebwagen braucht. Da die Nachfrage mit dem Abstand zu Nürnberg stetig abnimmt, ist es nicht erforderlich, dass alle Züge bis Gräfenberg fahren. Einige CB können früher wenden oder (wie auf den meisten anderen von Nürnberg ausgehenden CB-Ästen) andere Ziele anfahren.

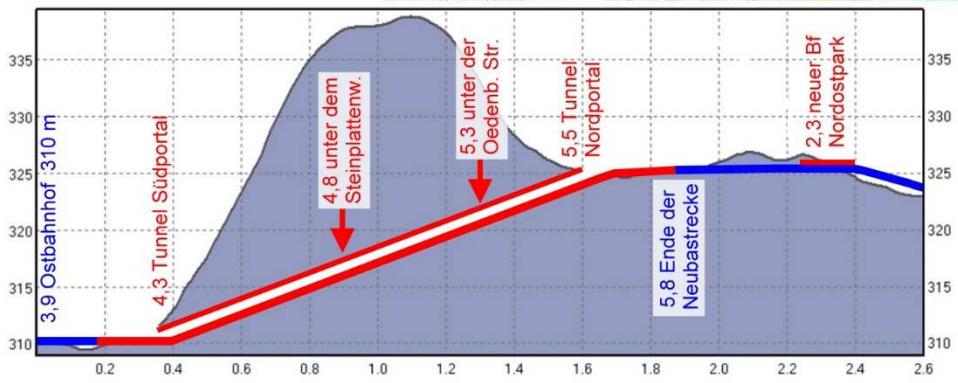
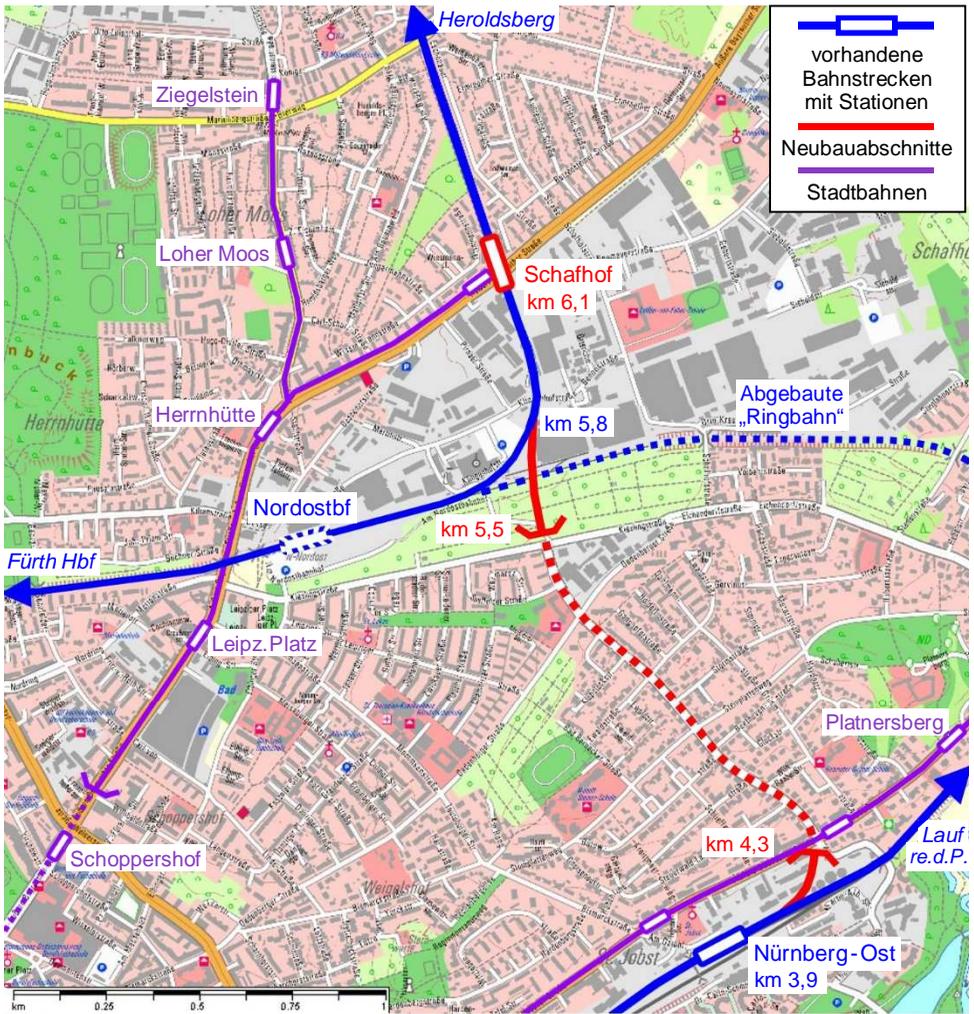
Bei **FIT** gibt es dafür einen neuen Abzweig von Kalchreuth nach Neunkirchen am Brand: Da die Fahrt nach Nürnberg Hbf nur 34 Minuten dauert, erschließt er viel neue Nachfrage für die *Gräfenbergbahn*: Aus Effeltrich, Uttenreuth und Dornitz käme man nämlich schneller nach Nürnberg, wenn man mit dem Bus nach Neunkirchen fährt, als wenn man (wie in der Realität üblich) in Erlangen umsteigt.

### **a) Neue Verbindung vom Ostbahnhof zum Schafhof**

Den Nürnberger Nordost- und Ostbahnhof trennen nur 1,6 km Luftlinie. Die bis 1992 befahrene Verbindung der *Ringbahn* war aber durch den großen Bogen über Erlenstegen 3,5 km lang. Zudem mussten Züge nach Gräfenberg im Nordostbahnhof die Fahrtrichtung wechseln. Die Zugfahrt nach Nürnberg Hbf hätte dadurch länger gedauert als das Umsteigen in die Straßen- oder U-Bahn und wurde nur in den 1920er Jahren sporadisch angeboten.

Die Grafik zeigt die knapp 2 km lange neue Trasse, die bei **FIT** ab 1992 den Nürnberger Ostbahnhof mit der *Gräfenbergbahn* verbunden hätte: Der Ostbahnhof liegt so günstig, dass die neuen Gleise nach Norden abzweigen können, bevor die aus dem Süden kommenden Gleise der *Ringbahn* einmünden. Es können daher gleichzeitig Personenzüge vom Hauptbahnhof nach Ziegelstein und Güterzüge vom Rangierbahnhof nach Hersbruck durchfahren.

Bei einer geschickten Anordnung der Gleise und Bahnsteige braucht man daher im Ostbahnhof keine Brückenbauwerke, um das Gleispaar nach Heroldsberg



kreuzungsfrei auszufädeln. Das nach Norden ansteigende Gelände bietet sich als „natürliche Rampe“ an: Die neue Strecke liegt ohne eigene Steigung nach 200 Metern bereits 5 Meter unter dem Geländeniveau und verschwindet am Südrand der Äußeren Sulzbacher Str. im 1,2 km langen *Steinplattentunnel*.

Unter dem 20 Meter breiten Thumenberger Weg steigen die Gleise mit 10 bis 15 ‰ an und kostspielige Gebäudeunterführungen sind nicht erforderlich. Kurz nach der Kieslingstraße kommt das neue Gleispaar in einer Rampe an die Oberfläche und erreicht bei km 5,8 im Gewerbegebiet an der Klingenhofstraße die vorhandene Trasse.

Auf dem breiten Planum der *Gräfenbergbahn* ist es kein Problem, die neue Station *Schafhof* unter zwei neuen und längeren Brücken der Äußeren Bayreuther Straße anzulegen. Sie bietet attraktive Anschlüsse zur dort wendenden Nürnberger Stadtbahnlinie 2 (→ [www.nuernberg-stadtbahn.de](http://www.nuernberg-stadtbahn.de)) und der städtischen Buslinie Nordostpark - Herrnhütte - Großreuth - Thon. Nördlich der beiden neuen Außenbahnsteige führt eine Weiche die Gleise zusammen und die Züge fahren auf der vorhandenen eingleisigen Strecke über Buchenbühl nach Heroldsberg weiter.



*Blick nach Nordwesten auf den Ostbahnhof. Am 18.6.09 stand auf Gleis 2 (hinten) eine RB nach Nürnberg Hbf und auf Gleis 5 eine RB nach Neuhaus. Links unten das nur von Güterzügen befahrene Gleis 6. Seit 1985 wurden die Anlagen mehrfach zurückgebaut, die Integration der Citybahn nach Ziegelstein wäre aber immer noch möglich. Wichtig sind nicht teure Baumaßnahmen, sondern leistungsfähige Weichen- und Signaltechnik.*

## b) Geradlinigere Trasse bei Kalchreuth

Zwischen Heroldsberg im Gründlachtal und Eschenau im Schwabachtal liegt eine Anhöhe. Die Bahnlinie wurde 1908 kurvenreich trassiert, um Steigungen über 20‰ zu vermeiden und Kalchreuth und Käswasser zu erschließen. Der zwischen beiden Orten liegende Bahnhof ist mit 410 Metern der höchste Punkt der *Gräfenbergbahn*. Die relativ geradlinige Bundesstraße B2 erreicht ihren Scheitelpunkt an der Kreuzung zwischen Groß- und Kleingeschaidt (413 m) mit Steigungen bis zu 50‰.

Die gemächliche Zugfahrt durch die zahlreichen Kurven mit höchstens 60 km/h entspricht nicht der Qualität, die **FIT** für die *Citybahn* verlangt. Ein 3,5 km langer Neubauabschnitt verkürzt die Fahrstrecke um 500 Meter und 3 Minuten: Nördlich von Heroldsberg liegt das neue Gleis ab km 15 zunächst in Sichtweite der vorhandenen Strecke. Da es aber nur mit 10‰ ansteigt, verläuft es immer tiefer am Hang der *Schabenleite*. Am Hang der *Nußbaumleite* verschwindet das Gleis bei km 16,7 im Tunnel.

Der neue Bahnhof Kalchreuth liegt in km 17,0 knapp 20 Meter unter dem Straßenniveau entweder im Tunnel oder im offenen Einschnitt. Den weniger attraktiven Zugang für Fahrgäste aus Kalchreuth und Käswasser nimmt **FIT** für die spürbaren Vorteile vieler anderer in Kauf: Die beiden Bahnübergänge am Bahnhof entfallen ersatzlos, und der Weg vom nördlich des Bahnhofs tiefer am Hang gelegenen Ortsteil Röckenhof zum Zug wird einfacher.

Etwa 300 Meter nordöstlich vom neuen Haltepunkt kommt das Gleis aus dem Tunnel heraus. Es verläuft wieder tiefer als die Bestandslinie am Hang der *Rohrwiesen*. Bei km 18,7 zweigt das neue Gleis nach Neunkirchen am Brand ab und bei km 19 wird die alte Trasse der *Gräfenbergbahn* erreicht.

## c) Der Neubauabschnitt Kalchreuth - Neunkirchen am Brand

Der neue Streckenast nach Neunkirchen am Brand zweigt etwa 1 km vor Großgeschaidt in Strecken-km 18,7 ab. Er wendet sich nach Norden und führt mit 25‰ Gefälle zum Haltepunkt Oberschöllnbach in km 19,4 am Westrand der Ortschaft. In einem großen Bogen führt das Gleis weiter mit 25‰ Gefälle ins Kübelbachtal hinab und erreicht bei km 22,0 den Haltepunkt Kleinsendelbach.

500 Meter nördlich von Kleinsendelbach trifft die neue Bahnlinie auf die Staatsstraße 2240, zu der sie parallel einschwenkt. Hier verlief bis 1963 das Gleis des Streckenasts nach Erlangen. In den 1980er Jahren war die alte Bahntrasse noch vorhanden und hätte reaktiviert werden können. **FIT** plant die Endstation in

Neunkirchen am Brand aber nicht am alten Bahnhof, sondern weiter östlich im Industriegebiet an der Gräfenberger Straße. Dort wären weniger Anwohner von Bahnbau und Betrieb betroffen, und bei Verzicht auf einige Fabrikgebäude hätte man eine großzügige ÖPNV-Station anlegen.

<i>Roth</i>		13.41		14.41		15.41		16.21	16.41		17.21
<i>Schwabach</i>	14.21	14.51	15.21	15.51	16.11	16.51	17.11	17.31	17.51	18.11	18.31
<i>N-Steinbühl</i>	14.39	15.09	15.39	16.09	16.29	17.09	17.29	17.49	18.09	18.29	18.49
<i>Nürnberg Hbf 897</i>	14.41	15.11	15.41	16.11	16.31	17.11	17.31	17.51	18.11	18.31	18.51
	<i>Normalverkehrszeit</i>				<i>Hauptverkehrszeit (HVZ)</i>						
Zug	> C 8 <	>C8<	>C8<	>C8<	>C8<	>C8<	>C7<	>C8<	>C7<	>C8<	>C7<
km <b>Nürnberg Hbf</b>	14.43	15.13	15.43	16.13	16.33	16.53	17.13	17.33	17.53	18.13	18.33
1,2 N-Dürrenhof	14.45	15.15	15.45	16.15	16.35	16.55	17.15	17.35	17.55	18.15	18.35
3,9 N-Ostbahnhof	14.48	15.18	15.48	16.18	16.38	16.58	17.18	17.38	17.58	18.18	18.38
6,1 N-Schafhof	14.51	15.21	15.51	16.21	16.41	17.01	17.21	17.41	18.01	18.21	18.41
9,4 N-Buchenbühl	14.54	15.24	15.54	16.24	16.44	17.04	17.24	17.44	18.04	18.24	18.44
14,3 <b>Heroldsberg Bf</b>	14.58	15.28	15.58	16.28	16.48	17.08	17.28	17.48	18.08	18.28	18.48
15,7 <b>Heroldsberg Nord</b>	15.01	15.31	16.01	16.31	16.51	17.11	17.31	17.51	18.11	18.31	18.51
18,1 Kalchreuth	15.04	15.34	16.04	16.34	16.54	17.14	17.34	17.54	18.14	18.34	18.54
20,9 Großgeschaidt	15.08	>	15.08	>	15.58	>	16.38	>	17.18	>	17.58
23,2 Eschenau	15.11	<	16.11	<	17.01	<	17.41	<	18.21	<	19.01
> <b>Oberschöllnbach</b>	>	15.38	>	16.38	>	17.18	>	17.58	>	18.38	>
< <b>Kleinsendelbach</b>	<	15.41	<	16.41	<	17.21	<	18.01	<	18.41	<
> <b>Neunkirchen/Br.</b>	>	15.45	>	16.45	>	17.25	>	18.05	>	18.45	>
25,9 Forth	15.14	an	16.14	an	17.04	an	17.44	an	18.24	an	19.04
28,1 Rüsselbach	15.17		16.17		17.07		17.47		18.27		19.07
29,4 Igensdorf	15.19		16.19		17.09		17.49		18.29		19.09
31,0 Weißenohe	15.22		16.22		17.12		17.52		18.32		19.12
32,5 <b>Gräfenberg</b>	15.25		16.25		17.15		17.55		18.35		19.15

Eine wesentliche Voraussetzung für den **FIT**-Fahrplan ist, dass sich auf der KBS 893 in der **Normalverkehrszeit (NVZ)** nur zwischen den beiden Heroldsberger Stationen **Citybahnen (CB)** begegnen. Dieser Bereich ist zweigleisig ausgebaut, sodass eine kurze Pufferzeit für das Kompensieren von Verspätungen genügt. (Die CB brauchen für die 1,4 km nur knapp 2 Minuten. Im Fahrplan stehen aber immer 3 Minuten, was eine Pufferzeit von 70 bis 80 Sekunden ergibt.)

- In der Realität wurde die Station **Heroldsberg Nord** erst 2002 weit außerhalb des Städtchens in km 16,3 eröffnet. Der Bahnsteig liegt dicht am neuen Werk der Firma Schwan-Stabilo und wird fast nur von deren Mitarbeitern genutzt. **FIT**-hätte die Station schon 1995 in km 15,7 eröffnet und dabei auch attraktive Wege zum namensgebenden Heroldsberger Norden gebaut. Schwan-Stabilo hätte dann um die Jahrtausendwende sein Werk auch so anlegen können, dass kurze Fußwege zur vorhandenen Station entstehen.

Zug	Normalverkehrszeit				Hauptverkehrszeit (HVZ)						
	>C7<	>C8<	>C7<	>C8<	>C7<	>C8<	>C7<	>C8<	>C7<	>C8<	>C7<
<b>Gräfenberg</b>	14.35		15.35		16.27		17.02		17.42		18.22
Weißenohe	14.37		15.37				17.04		17.44		18.24
Igensdorf	14.40		15.40		16.31		07/10		47/50		27/30
Rüsselbach	14.42		15.42				17.12		17.52		18.32
Forth	14.45	ab	15.45	ab	16.35	ab	17.15	ab	17.55	ab	32/35
km <b>Neunkirchen/Br.</b>	>	15.15	>	16.15	>	16.55	>	17.35	>	18.15	>
2,4 <b>Kleinsendelbach</b>	<	15.18	<	16.18	<	16.58	<	17.38	<	18.18	<
5,1 <b>Oberschöllnbach</b>	>	15.21	>	16.21	>	17.01	>	17.41	>	18.21	>
< <b>Eschenau</b>	14.48	<	15.48	<	16.39	<	17.18	<	17.58	<	18.38
> <b>Großgeschaidt</b>	14.51	>	15.51	>		>	17.21	>	18.01	>	18.41
7,6 <b>Kalchreuth</b>	14.55	15.25	15.55	16.25	16.45	17.05	17.25	17.45	18.05	18.25	18.45
10,0 <b>Heroldsberg Nord</b>	14.58	15.28	15.58	16.28	16.48	17.08	17.28	17.48	18.08	18.28	18.48
11,4 <b>Heroldsberg Bf</b>	15.01	15.31	16.01	16.31	16.51	17.11	17.31	17.51	18.11	18.31	18.51
16,3 <b>Buchenbühl</b>	15.05	15.35	16.05	16.35	16.55	17.15	17.35	17.55	18.15	18.35	18.55
19,6 <b>N-Schafhof</b>	15.08	15.38	16.08	16.38	16.58	17.18	17.38	17.58	18.18	18.38	18.58
22,1 <b>N-Ostbahnhof</b>	15.11	15.41	16.11	16.41	17.01	17.21	17.41	18.01	18.21	18.41	19.01
24,5 <b>N-Dürrenhof</b>	15.14	15.44	16.14	16.44	17.04	17.24	17.44	18.04	18.24	18.44	19.04
25,7 <b>Nürnberg Hbf</b>	15.16	15.46	16.16	16.46	17.06	17.26	17.46	18.06	18.26	18.46	19.06
<i>Nürnberg Hbf 897</i>	15.18	15.48	16.18	16.48	17.08	17.28	17.48	18.08	18.28	18.48	19.08
<i>N-Steinbühl</i>	15.20	15.50	16.20	16.50	17.10	17.30	17.50	18.10	18.30	18.50	19.10
<i>Schwabach</i>	15.38	16.08	16.38	17.08	17.28	17.48	18.08	18.28	18.48	19.08	19.28
<i>Roth</i>		16.18		17.18		17.38		18.18		18.38	

In der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* kommt auf der KBS 893 pro Stunde und Richtung eine *CB* dazu. Bis Kalchreuth bieten sie einen exakten 20-Minuten-Takt und fahren dann abwechselnd nach Gräfenberg und Neunkirchen weiter. Auf beiden Ästen entsteht dadurch ein 40-Minuten-Takt, was es bei *FiT* im Citybahnbereich auf keiner anderen Linie gäbe.

Zwischen Kalchreuth und Neunkirchen sind keine Zugkreuzungen erforderlich, dort genügt daher das durchgehende Hauptgleis. Zwischen Kalchreuth und Gräfenberg müssen sich die *CB* in Igensdorf ausweichen. Dort fährt jeweils der Zug gegen die Lastrichtung ins Nebengleis und wartet drei Minuten. In Gräfenberg gibt es zwei Abstellgleise für 12 Triebwagen, die am frühen Morgen für die Pendler zur Verfügung stehen. Tagsüber bleibt nur eine *CB*-Garnitur in Gräfenberg, die um 16:27 Uhr kurz nach der Ankunft des Gegenzuges wieder einsetzt.

## 894 Nürnberg - Lauf (rechts d.P.)- Simmelsdorf/ Hersbruck

Für die Hauptstrecke von Nürnberg nach Nordosten wurden Varianten über Forchheim und Ebermannstadt, Gräfenberg und Pegnitz, Schnaittach und Betzenstein sowie Neuhaus und Pegnitz untersucht. 1874 genehmigte der Verkehrsminister die letztgenannte und nach nur dreijähriger Bauzeit gingen die 93,2 km von Nürnberg über Hersbruck (rechts der Pegnitz) nach Bayreuth am 15.7.1877 in Betrieb (→ KBS 840). Ein Jahr später wurde die in Schnabelwaid abzweigende Strecke nach Marktredwitz eröffnet (→ KBS 845). Die Nachfrage entwickelte sich gut, und daher verlegte man 1898 und 1899 zwischen Nürnberg und Marktredwitz das (beim Bau schon vorbereitete) zweite Gleis.

Der damals schon 1.700 Einwohner zählende Markt Schnaittach hatte nur einen 5 km vom Ort entfernten Bahnhof erhalten, der erst seit 1970 *Neunkirchen am Sand* heißt. Man forderte daher eine Zweigstrecke. Um einen größeren Einzugsbereich zu erschließen, sollte sie bis zum nächsten größeren Ort Simmelsdorf führen. 1892 wurde die 9,8 km kurze Stichstrecke genehmigt und am 5.12.95 eröffnet. Die ab 1907 geplante Verlängerung um 12 km nach Betzenstein kam wegen Eigenbrödelei der Gemeinden, Uneinigkeit über die Linienführung, hoher Baukosten und Ausbruch des Ersten Weltkriegs nicht zustande.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Fernverkehr nach Sachsen und Tschechien durch die neuen Grenzen stark zurück. Nur noch wenige Schnell- und Eilzüge fuhren von Nürnberg nach Bayreuth und Marktredwitz. Zur Besserung der Anbindung des „Zonenrandgebiets“ schlug die *Deutsche Bundesbahn* (DB) Mitte der 1980er Jahre eine Elektrifizierung oder den Einsatz von Dieseltriebwagen mit Neigetechnik nach dem Vorbild des italienischen *Pendolino* vor.

Die Politiker entschieden sich für die kostengünstigere zweite Variante. Ab 1992 setzte die *DB* die neuen 50 Meter langen Triebwagen der Baureihe 610 ein, die in den dafür ausgebauten Kurven bis zu 30% schneller waren und 160 km/h erreichten. Sie fuhren von Nürnberg nach Bayreuth stündlich in 56 (statt zuvor 70) Minuten und über Marktredwitz nach Hof zweistündlich in 96 (statt zuvor 120) Minuten.

Seit 27.9.87 sind die Strecken von Nürnberg nach Neuhaus und Simmelsdorf als Linien R3 und R31 in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN) integriert. Bis 2006 wurde das Angebot auf beiden Ästen zu Stundentakten verdichtet, die

sich montags bis freitags bis Neunkirchen am Sand ungefähr halbstündlich überlagern. Seit 15.9.08 gehören sie zum *Dieselnetz Nürnberg* und werden ausschließlich mit Dieseltriebwagen der Baureihe 648 bedient. Zwischen Herbst 2009 und Sommer 2010 modernisierte *DB Netz* die Stationen der *Schnaittachtalbahn* und stattete sie mit einem *Dynamischen Fahrgastinformationssystem* aus.

*FIT* hätte die Strecken von Nürnberg nach Hersbruck (rechts der Pegnitz) und Simmelsdorf schon bis 1992 modernisiert und elektrifiziert. Wesentlich früher als in der Realität hätte man beide Ziele in der *Normalverkehrszeit (NVZ)* stündlich angefahren, wobei es bis Neunkirchen einen exakten 30-Minuten-Takt gäbe. Mit den drei grün markierten neuen Stationen bekämen über 1.000 Einwohnern mehr als in der Realität kurze Fußwege zur nächsten Bahnstation.

- Wie in der Realität hätte es 1995 nur eine begrenzte Zahl von Triebwagen mit Neigetechnik gegeben. Diese hätte *FIT* für die Eilzüge Nürnberg - Pegnitz - Bayreuth eingesetzt. Die *InterRegios (IR)* nach Dresden und die Eilzüge nach Weiden hätten hingegen „normale Reisezugwagen“ und bräuchten auf den gleichen Abschnitten etwas länger.
- Der Eilzug ab Nürnberg zur Minute 10 wird in Hersbruck „geflügelt“: Der vordere Dieseltriebwagen fährt als Eilzug nach Weiden weiter und der hintere Dieseltriebwagen als Regionalbahn nach Neuhaus. Da sich die Züge zur Minute 30 in Hersbruck begegnen, entstehen auch sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ von Neuhaus nach Weiden und zurück.
- Die C6 aus Simmelsdorf verpasst in Neunkirchen leider knapp die C5 nach Hersbruck. Man kann aber nach Lauf weiter fahren und dort in den Eilzug der Gegenrichtung umsteigen, der nur 5 Minuten später in Hersbruck ankommt. Der Eilzug aus Weiden hat in Hersbruck guten Anschluss zur C5 nach Nürnberg und der Eilzug aus Pegnitz in Lauf zur C6 nach Nürnberg. Dadurch müssen Reisende aus den östlichen Nürnberger Stadtteilen nicht über den Hauptbahnhof fahren und entlasten den Bahnknoten Nürnberg.

In der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* kommt auf der KBS 894 eine stündliche C5 nach Hersbruck und zurück dazu. Zwischen Nürnberg und Rückersdorf können die *CB* im exakten 20-Minuten-Takt fahren, dann muss eine vom folgenden Eilzug überholt werden. Die dafür notwendigen Ausweichgleise gibt es in dem viergleisigen Bahnhof schon. Der fünfminütige Aufenthalt führt östlich von Rückersdorf zum 20-25-15-Minuten-Rhythmus.

<i>Ansbach</i>	<b>14.53</b>	<i>Markt</i>	<b>14.53</b>	<i>Erlan</i>	15.41	<b>15.58</b>	<i>Markt</i>	Roth	<i>Erlan</i>	16.19	16.41	<b>16.53</b>	<i>Markt</i>	<b>16.53</b>	<i>Erlan</i>		17.41	<b>17.58</b>
<i>Heilsbronn</i>	<b>15.07</b>	<i>Erlb.</i>	15.24	<i>-gen</i>	15.56		<i>Erlb.</i>	>	<i>-gen</i>	16.34	16.56	<b>17.07</b>	<i>Erlb.</i>	17.14	<i>-gen</i>	17.34	17.56	
<i>N-Steinbühl</i>		15.33	15.49	15.53	16.19		16.33	16.39	16.53	16.59	17.19		17.39	17.39	17.53	17.59	18.19	
<i>Nürnberg Hbf 898</i>	<b>15.24</b>	15.35	15.51	15.55	16.21	<b>16.24</b>	16.35	16.41	16.55	17.01	17.21	<b>17.24</b>	17.41	17.41	17.55	18.01	18.21	<b>18.24</b>
<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>									<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>									
Zug	E *)	IR	>C5<	E	>C6<	E *)	IR	>C5<	E	>C5<	>C6<	E *)	IR	>C5<	E	>C5<	>C6<	E *)
km <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>15.36</b>	<b>15.42</b>	15.53	<b>16.11</b>	16.23	<b>16.36</b>	<b>16.42</b>	16.43	<b>17.11</b>	17.03	17.23	<b>17.36</b>	<b>17.42</b>	17.43	<b>18.11</b>	18.03	18.23	<b>18.36</b>
1,2 N-Dürrenhof			15.55		16.25			16.45		17.05	17.25			17.45		18.05	18.25	
3,9 N-Ostbahnhof			15.58		16.28			16.48		17.08	17.28			17.48		18.08	18.28	
5,4 N-Erlenstegen			16.00		16.30			16.50		17.10	17.30			17.50		18.10	18.30	
10,0 Behringersdorf			16.04		16.34			16.54		17.14	17.34			17.54		18.14	18.34	
12,7 Rückersdorf			16.06		16.36			16.56	[19]	16/21	17.36			17.56	[19]	16/21	18.36	
14,2 Ludwigshöhe			16.08		16.38			16.58		17.23	17.38			17.58		18.23	18.38	
16,8 <b>Lauf</b> (rechts d.Peg)	<b>15.46</b>		16.11		16.41	<b>16.46</b>		17.01		17.26	17.41	<b>17.46</b>		18.01		18.26	18.41	<b>18.46</b>
<b>18,3 Heuchling</b>			16.13					17.03		17.28				18.03		18.28		
20,2 Neunkirchen/Sand		<i>nach</i>	16.15		16.44		<i>nach</i>	17.05		17.30	17.44		<i>nach</i>	18.05		18.30	18.44	
21,7 Speikern	>	<i>Dres-</i>	>	>	16.46	>	<i>Dres-</i>	>	>	>	17.46	>	<i>Dres-</i>	>	>	>	18.46	>
23,6 Rollhofen	<	<i>den</i>	<	<	16.48	<	<i>den</i>	<	<	<	17.48	<	<i>den</i>	<	<	<	18.48	<
25,1 Schnaittach	>	<i>über</i>	>	>	16.50	>	<i>über</i>	>	>	>	17.50	>	<i>über</i>	>	>	>	18.50	>
26,6 Hedersdorf	<	<i>Hof</i>	<	<	16.52	<	<i>Hof</i>	<	<	<	17.52	<	<i>Hof</i>	<	<	<	18.52	<
<b>28,7 Au</b> (Schnaittachtal)	>	>	>	>	16.54	>	>	>	>	>	17.54	>	>	>	>	>	18.54	>
30,0 <b>Simmelsdorf</b>	<	<	<	<	16.57	<	<	<	<	<	17.57	<	<	<	<	<	18.57	<
Reichenschwand			16.18		an			17.08		17.33	an			18.08		18.33	an	
<i>Altensittenbach</i>			16.21		↙			17.11		17.36				18.11		18.36		
<b>Hersbruck</b> (re.P.)			16.24	<b>16.28</b>	Flügel			17.14	<b>17.28</b>	<b>17.39</b>				18.14	<b>18.28</b>	<b>18.39</b>		
<i>Hersbruck</i> (re.P.)				<b>16.30</b>	16.33				<b>17.30</b>	17.33					<b>18.30</b>	18.33		
<i>Neunkirchen</i> bSR 860	>	>		<b>16.45</b>	>	>	>		<b>17.45</b>	>		>	>		<b>18.45</b>	>		>
<i>Neuhaus</i> (Pegnitz)	<b>16.05</b>			Wei-	16.56	<b>17.05</b>			Wei-	17.56		<b>18.05</b>			Wei-	18.56		<b>19.05</b>
<i>Pegnitz</i> 840	<b>16.15</b>	<b>16.22</b>		den		<b>17.15</b>	<b>17.22</b>		den			<b>18.15</b>	<b>18.22</b>		den			<b>19.15</b>

E \*) Die Eilzüge nach Pegnitz fahren mit Neigetechnik-Triebwagen („Pendolino“) und haben begrenzte Kapazität.  
In Lauf halten sie nur zum Einsteigen, um den Binnenverkehr in die *Citybahn* (CB) zu verlagern.

Pegnitz 840	<b>14.37</b>	<b>14.43</b>		Weiden		<b>15.37</b>	<b>15.43</b>		Weiden		<b>16.37</b>	<b>16.43</b>		Weiden		<b>17.43</b>		
Neuhaus (Pegnitz)		<b>14.54</b>	15.04				<b>15.54</b>		16.04			<b>16.54</b>		17.04		<b>17.54</b>		
Neukirchen 860	>	>	>	<b>15.15</b>		>	>		>	<b>16.15</b>	>	>		>	<b>17.15</b>	>		
Hersbruck (re.P.)			15.27	<b>15.30</b>					<b>16.27</b>	<b>16.30</b>				<b>17.27</b>	<b>17.30</b>			
	<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>									<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>								
Zug	<b>IR</b>	<b>E *</b>	>C6<	<b>E</b>	>C5<	<b>IR</b>	<b>E *</b>	>C6<	>C5<	<b>E</b>	>C5<	<b>IR</b>	<b>E *</b>	>C6<	>C5<	<b>E</b>	>C5<	<b>E *</b>
km <b>Hersbruck (re.P.)</b>			Flügel	<b>15.32</b>	15.36				16.21	<b>16.32</b>	16.46				17.21	<b>17.32</b>	17.46	
2,0 <b>Altenstettenbach</b>			↙		15.38				16.23		16.48				17.23		17.48	
4,8 <b>Reichenschwand</b>			ab		15.41			ab	16.26		16.51			ab	17.26		17.51	
> <b>Simmelsdorf</b>	>	>	15.03	>	>	>	>	16.03	>	>	>	>	>	17.03	>	>	>	>
< <b>Au (Schnaittachtal)</b>	von	<	15.05	<	<	von	<	16.05	<	<	<	von	<	17.05	<	<	<	<
> <b>Hedersdorf</b>	Dres-	>	15.07	>	>	Dres-	>	16.07	>	>	>	Dres-	>	17.07	>	>	>	>
< <b>Schnaittach</b>	den	<	15.09	<	<	den	<	16.09	<	<	<	den	<	17.09	<	<	<	<
> <b>Rollhofen</b>	über	>	15.11	>	>	über	>	16.11	>	>	>	über	>	17.11	>	>	>	>
< <b>Speikern</b>	Hof	<	15.13	<	<	Hof	<	16.13	<	<	<	Hof	<	17.13	<	<	<	<
7,8 <b>Neunkirchen/Sand</b>			15.15		15.44			16.15	16.29		16.54			17.15	17.29		17.54	
9,7 <b>Heuchling</b>					15.46				16.31		16.56			17.31		17.56		
11,2 <b>Lauf (rechts d.Peg)</b>		<b>15.13</b>	15.18		15.48		<b>16.13</b>	16.18	16.33		16.58		<b>17.13</b>	17.18	17.33		17.58	<b>18.13</b>
13,8 <b>Ludwigshöhe</b>			15.21		15.51			16.21	16.36		17.01			17.21	17.36		18.01	
15,3 <b>Rückersdorf</b>			15.23		15.53			16.23	38/43	[41]	17.03			17.23	38/43	[41]	18.03	
18,0 <b>Behringersdorf</b>			15.25		15.55			16.25	16.45		17.05			17.25	17.45		18.05	
22,6 <b>N-Erlenstegen</b>			15.29		15.59			16.29	16.49		17.09			17.29	17.49		18.09	
24,1 <b>N-Ostbahnhof</b>			15.31		16.01			16.31	16.51		17.11			17.31	17.51		18.11	
26,8 <b>N-Dürrenhof</b>			15.34		16.04			16.34	16.54		17.14			17.34	17.54		18.14	
28,0 <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>15.18</b>	<b>15.24</b>	15.36	<b>15.49</b>	16.06	<b>16.18</b>	<b>16.24</b>	16.36	16.56	<b>16.49</b>	17.16	<b>17.18</b>	<b>17.24</b>	17.36	17.56	<b>17.49</b>	18.16	<b>18.24</b>
<i>Nürnberg Hbf 898</i>	15.24	<b>15.36</b>	15.38	16.04	16.08	16.24	<b>16.36</b>	16.38	16.58	17.04	17.18	17.24	<b>17.36</b>	17.38	17.58	18.04	18.18	<b>18.36</b>
<i>N-Steinbühl</i>	15.26		15.40	16.06	16.10	16.26		16.40	17.00	17.06	17.20	17.26		17.40	18.00	18.06	18.20	
<i>Heilsbronn</i>	Markt		16.03	Erlan	>	Markt	<b>16.52</b>	17.03	17.25	Erlan	17.45	Markt		18.03	18.25	Erlan	18.45	<b>18.52</b>
<i>Ansbach</i>	Erlb.	<b>16.02</b>	16.19	-gen	Roth	Erlb.	<b>17.07</b>	17.19	17.41	-gen	<b>18.11</b>	Erlb.	<b>18.02</b>	18.19	18.41	-gen		<b>19.07</b>

E\*) Die Eilzüge von Pegnitz fahren mit Neigetechnik-Triebwagen („Pendolino“) und haben begrenzte Kapazität.  
In Lauf halten sie nur zum Aussteigen, um den Binnenverkehr in die in die Citybahn (CB) zu verlagern.

## 895 Nürnberg - Lauf - Hersbruck (links d.P.) - Neukirchen (b.S-R)

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

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

Ab 1983 verlegte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) für die erste Nürnberger S-Bahnlinie nach Lauf (links der Pegnitz) das zweite Gleis erneut und richtete auf den 17 km elektrischen Betrieb ein. Ab 26.9.87 fuhr die S 1 zu den *Hauptverkehrszeiten* (HVZ) alle 20 Minuten und tagsüber alle 40 Minuten. In der HVZ fuhren zusätzliche Dieselmzüge von Neukirchen über Hersbruck nach Nürnberg durch, tagsüber mussten die Fahrgäste aber immer in Lauf umsteigen.



24.9.93 in Lauf links der Pegnitz: Auf Gleis 2 war ein x-Wagen-Zug als S1 aus Nürnberg angekommen. Auf Gleis 1 bot der Dieselmotorwagen 614 031 als Nahverkehrszug Anschluss nach Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg.

Bis zur Jahrtausendwende reduzierte die *DB* die Zahl der montags bis freitags von Neukirchen links der Pegnitz bis Nürnberg durchfahrenden Züge auf 2 bis 3 pro Richtung. Im Gegenzug verdichtete sie das Angebot der S1 tagsüber auf einen 20-40-Minuten-Rhythmus mit zwei Zügen pro Stunde und Richtung.

Für die Bauarbeiten zur S-Bahn-Verlängerung nach Hartmannshof sperrte die *DB* den Abschnitt Lauf - Hersbruck vom 1.8. bis 14.9.09 komplett. In den Sommerferien verlegte sie das zweite Streckengleis wieder und bereitete die Oberleitung vor. Über ein Jahr später ging das zweite Gleis am 15.11.10 in Betrieb, die Oberleitung folgte am 12.12.10 mit der Verlängerung der S1. Seither fährt sie den ganzen Tag über alle 20 Minuten nach Lauf (links d.P.): Stündlich wendet sie dort, stündlich fährt sie nach Hersbruck und stündlich nach Hartmannshof weiter.

*FIT* hätte von Dürrenhof bis Lauf (links d.Pegn.) wie in der Realität das zweite Gleis wieder aufgebaut und elektrifiziert. Zum 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahn am 7.12.1985 wären die ersten vier *Citybahn*-Linien in Betrieb gegangen, die tagsüber jeweils stündlich fahren: Zwischen Fürth, Nürnberg und Lauf hätten sich die C1 und C2 zum 30-Minuten-Takt überlagert.

Bis 1992 hätte *FIT* auch auf den 10 km zwischen Lauf und Hersbruck das zweite Gleis wieder aufgebaut. Zudem hätte man die folgenden 9 km bis Hartmannshof elektrifiziert und die C1 dorthin verlängert.

➤ Wie in der Realität fahren in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) pro Stunde drei Züge zwischen Nürnberg und Lauf. Aber nur zwei davon bedienen als *Citybahn* alle kleineren Zwischenstationen, für die das *FIT*-Angebot daher etwas unattraktiver als in der Realität wäre. Dafür profitieren die größeren Städte vom schnelleren *Eilzug*.

➤ Das *FIT*-Fahrplangefüge erfordert für die Eilzüge Nürnberg - Schwandorf eine Fahrzeit von 70 Minuten, was beschleunigungsstarke Dieseltriebwagen auch ohne *Neigetechnik* schaffen. Im Gegensatz zur Realität fahren sie über die linke Pegnitzstrecke, um die Attraktivität der Bahnhöfe und die Verknüpfungen mit der *Citybahn* zu verbessern.

➤ Ursprünglich plante *FIT*, dass die C1 in Hersbruck wendet. Dort müsste sie in der NVZ aber fast eine Stunde auf die Rückfahrt warten. Der neue Haltepunkt Pommelsbrunn liegt auf einem Damm und ein Wendegleis für die *Citybahn* wäre aufwändig und kostspielig. Daher ist das Ziel der C1 (wie in der Realität seit 2010) Hartmannshof, wo es schon seit langer Zeit drei Bahnsteiggleise gibt.

<i>Erlangen</i>	<i>Bamb</i>	<i>NEA</i>	13.57		14.27	<i>Bamb</i>	<i>NEA</i>	14.57		<i>M.Erb</i>	<i>Bamb</i>		<i>NEA</i>	15.57	<i>M.Erb</i>	16.17	<i>Bamb</i>	16.37
<i>Fürth Hbf</i>	<b>13.51</b>	14.05	14.15		14.45	<b>14.51</b>	15.05	15.15		15.35	<b>15.51</b>		16.05	16.15	16.25	16.35	<b>16.51</b>	16.55
<i>N-Steinbühl</i>	>	14.13	14.23		14.53	>	15.13	15.23		15.43	>		16.13	16.23	16.23	16.43	>	17.03
<i>Nürnberg Hbf</i> 892	<b>13.58</b>	14.15	14.25		14.55	<b>14.58</b>	15.15	15.25		15.45	<b>15.58</b>		16.15	16.25	16.35	16.45	<b>16.58</b>	17.05
	<b>Normalverkehrszeit</b>								<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>									
Zug	E	RB	<C2>	E	<C1>	E	RB	<C2>	E	<C1>	E	<C2>	RB	<C1>	E	<C1>	E	<C2>
km <b>Nürnberg Hbf</b>	<b>14.11</b>	<b>14.22</b>	14.27	<b>14.45</b>	14.57	<b>15.11</b>	<b>15.22</b>	15.27	<b>15.45</b>	15.47	<b>16.11</b>	16.07	<b>16.22</b>	16.27	<b>16.45</b>	16.47	<b>17.11</b>	17.07
1,2 N-Dürrenhof			14.29		14.59			15.29		15.49		16.09		16.29		16.49		17.09
3,0 N-Ostring	>		14.31		15.01	>		15.31		15.51	>	16.11		16.31		16.51	>	17.11
4,1 N-Mögeldorf	<		14.33		15.03	<		15.33		15.53	<	16.13		16.33		16.53	<	17.13
5,7 N-Rehhof	>		14.35		15.05	>		15.35		15.55	>	16.15		16.35		16.55	>	17.15
6,7 N-Laufamholz	<i>rechts</i>		14.37		15.07	<i>rechts</i>		15.37		15.57	<i>rechts</i>	16.17		16.37		16.57	<i>rechts</i>	17.17
9,2 Schwaig	<i>der</i>		14.40		15.10	<i>der</i>		15.40		16.00	<i>der</i>	16.20		16.40		17.00	<i>der</i>	17.20
11,6 Röthenbach (P.)	<i>Pegn.</i>	<b>14.30</b>	14.43		15.13	<i>Pegn.</i>	<b>15.30</b>	15.43		16.03	<i>Pegn.</i>	16.23	<b>16.30</b>	16.43		17.03	<i>Pegn.</i>	17.23
12,8 Röth.-Steinberg	>		14.45		15.15	>		15.45		16.05	>	16.25		16.45		17.05	>	17.25
14,2 Röth.-Seespitze	<		14.47		15.17	<		15.47		16.07	<	16.27		16.47		17.07	<	17.27
15,9 Lauf-West	>		14.49		15.19	>		15.49		16.09	>	16.29		16.49		17.09	>	17.29
16,8 <b>Lauf</b> (links d.P.)	<	<b>14.36</b>	14.51	<b>14.57</b>	15.21	<	<b>15.36</b>	15.51	<b>15.57</b>	16.11	<	16.31	<b>16.36</b>	16.51	<b>16.57</b>	17.11	<	17.31
20,7 Ottensoos	>		an		15.25	>		<b>15.55</b>		16.15	>	an		16.55		17.15	>	an
24,4 Henfenfeld	<				15.28	<		<b>15.58</b>		16.18	<			16.58		17.18	<	
> <b>Hersbruck</b> (re.P.)	28/30	>		>	>	28/30	>	>	>	>	28/30	>	>	>	>	>	28/30	
28,0 <b>Hersbruck</b> (li.P.)	<	<b>14.44</b>		<b>15.05</b>	15.32	<	<b>15.44</b>	<b>16.02</b>	<b>16.05</b>	16.22	<		<b>16.44</b>	17.02	<b>17.05</b>	17.22	<	
30,5 Happurg	>				15.35	>		an		16.25	>			an		17.25	>	
33,8 Pommelsbrunn		<b>14.49</b>			15.38		<b>15.49</b>			16.28			<b>16.49</b>			17.28		
37,0 Hartmannshof	<b>14.37</b>				15.42	<b>15.37</b>				16.32	<b>16.37</b>					17.32	<b>17.37</b>	
45,1 <b>Neukirchen</b> (b.S-R)	<b>14.45</b>	<b>14.59</b>		<b>15.18</b>	an	<b>15.45</b>	<b>15.59</b>		<b>16.18</b>	an	<b>16.45</b>		<b>16.59</b>		<b>17.18</b>	an	<b>17.45</b>	
<i>Weiden</i> 865	<b>15.26</b>	>		>		<b>16.26</b>	>		>		<b>17.26</b>		>		>		<b>18.26</b>	
<i>Sulzb.-Rosenberg</i>		<b>15.08</b>		<b>15.27</b>			<b>16.08</b>		<b>16.27</b>				<b>17.08</b>		<b>17.27</b>			
<i>Amberg</i>		<b>15.19</b>		<b>15.37</b>			<b>16.19</b>		<b>16.37</b>				<b>17.19</b>		<b>17.37</b>			
<i>Schwandorf</i> 860		<b>Kümm.</b>		<b>15.55</b>			<b>Kümm.</b>		<b>16.55</b>				<b>Kümm.</b>		<b>17.55</b>			

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen und ab Amberg nach Kümmersbruck → KBS 860

Schwandorf 860	14.05		Kümm.			15.05		Kümm.			16.05		Kümm.			17.05		
Amberg	14.22		14.40			15.22		15.40			16.22		16.40			17.22		
Sulzb.-Rosenberg	14.32		14.51			15.32		15.51			16.32		16.51			17.32		
Weiden 855	>		>	14.34		>		>		15.34		>		>	16.34	>		
	<b>Normalverkehrszeit</b>								<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>									
Zug	E	<C2>	RB	E	<C1>	E	<C2>	RB	<C1>	E	<C2>	E	<C1>	RB	<C1>	E	<C2>	E
km Neukirchen (b.S-R)	14.41		15.00	15.14	ab	15.41	ab	16.00		16.14		16.41	ab	17.00		17.14		17.41
8,1 Hartmannshof				15.22	15.18		15.50			16.22			16.42			17.22		
11,3 Pommelsbrunn			15.10		15.21			16.10					16.45	17.09				
14,6 Happurg				>	15.24				ab	>			16.48		ab	>		
17,1 Hersbruck (li.P.)	14.54		15.15	<	15.27	15.54	15.57	16.15	16.19	<		16.54	51/57	17.15	17.19	<		17.54
> Hersbruck (re.P.)	>		>	29/31	>	>	>	>	>	30/32		>	>	>	>	30/32	>	>
20,7 Henfenfeld				<	15.31		16.01		16.23	<			17.01		17.23	<		
24,4 Ottensoos		ab		>	15.34		16.04		16.26	>	ab		17.04		17.26	>	ab	
28,3 Lauf (links d.P.)	15.02	15.08	15.23	<	15.38	16.02	16.08	16.23	16.30	<	16.48	17.02	17.08	17.23	17.30	<	17.48	18.02
29,2 Lauf-West		15.10		>	15.40		16.10			>	16.50		17.10			>	17.50	
30,9 Röth.-Seespitze		15.12		<	15.42		16.12			<	16.52		17.12			<	17.52	
32,3 Röth.-Steinberg		15.14		>	15.44		16.14		16.34	>	16.54		17.14		17.34	>	17.54	
33,5 Röthenbach (P.)		15.16	15.29	rechts	15.46		16.16	16.29	16.36	rechts	16.56		17.16	17.29	17.36	rechts	17.56	
35,9 Schwaig		15.19		der	15.49		16.19		16.39	der	16.59		17.19		17.39	der	17.59	
38,4 N-Laufamholz		15.22		Pegn.	15.52		16.22		16.42	Pegn.	17.02		17.22		17.42	Pegn.	18.02	
39,4 N-Rehhof		15.24		>	15.54		16.24		16.44	>	17.04		17.24		17.44	>	18.04	
41,0 N-Mögeldorf		15.26		<	15.56		16.26		16.46	<	17.06		17.26		17.46	<	18.06	
42,1 N-Ostring		15.28		>	15.58		16.28		16.48	>	17.08		17.28		17.48	>	18.08	
43,9 N-Dürrenhof		15.30			16.00		16.30		16.50		17.10		17.30		17.50		18.10	
45,1 Nürnberg Hbf	15.15	15.32	15.38	15.49	16.02	16.15	16.32	16.38	16.52	16.49	17.12	17.15	17.32	17.38	17.52	17.49	18.12	18.15
Nürnberg Hbf 892	15.14	15.34	15.44	16.02	16.04		16.34	16.44	16.54	17.02	17.14	17.24	17.34	17.44	17.54	18.02	18.14	18.24
N-Steinbühl	15.16	15.36	15.46		16.06		16.36	16.46	16.56		17.16	17.26	17.36	17.46	17.56		18.16	18.26
Fürth Hbf	15.24	15.55	16.05	16.08	16.25		16.55	17.05	17.15	17.08	17.35	17.45	17.55	18.05	18.15	18.08	18.35	18.45
Erlangen Hbf	M.Erlb	16.02	NEA	Bamb	16.32		17.02	NEA	17.22	Bamb	17.42	M.Erlb	18.02	NEA	18.22	Bamb	18.42	M.Erlb

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen und von Kümmersbruck nach Amberg → KBS 860

- Der Triebwagen käme in der *NVZ* sogar bis Neukirchen und zurück. Diese kurven- und steigungsreichen 8 km im Etzelbachtal elektrifiziert *FIT* aber nicht, da ein geradliniger Neubauabschnitt sie längerfristig ersetzen soll. (→ Konzept für das Jahr 2010.) Der Haltepunkt Etzelwang in km 42,4 entfällt dadurch. Den Ort erschließen ersatzweise Busse, die auch die anderen Dörfer im Tal bedienen.
- Die Eilzüge halten abwechselnd in Neukirchen, Hartmannshof und Pommelsbrunn, um den jeweils etwa 2.000 Einwohnern ein attraktives Angebot zu machen.
- In der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* kommt pro Stunde eine *CB* nach Hersbruck und zurück dazu. Wenn sie in beiden Richtungen symmetrisch fahren würde, ergäben sich in Hersbruck und Hartmannshof jeweils 56 Minuten Wendezeit. Um Personal und Fahrzeuge zu sparen, verschiebt *FIT* die Fahrzeiten in der Richtung mit schwächerer Nachfrage, nachmittags also nach Nürnberg. Dabei sind stündlich Überholungen in Hersbruck erforderlich, und stündlich können die Citybahnen nicht in Lauf-West und Röthenbach-Seespitze halten.

## 896 Nürnberg - Feucht - Altdorf / Burgthann - Neumarkt OPf.

Die Bayerische Ostbahn eröffnete Ende 1859 die erste Verbindung von Nürnberg nach Regensburg über Amberg und Schwandorf. Um die aufwändige Querung der Fränkischen Alb zwischen Neumarkt und Regensburg zu vermeiden, nahm sie fast 50 km Umweg gegenüber der Luftlinie von 90 km in Kauf (→ KBS 895).

Ab 1869 baute die *Ostbahn* dann doch die direktere Linie: 1871 gingen die ersten 36 km von Nürnberg nach Neumarkt in Betrieb und zwei Jahre später folgten die 64 km bis Regensburg. Die Strecke wurde Teil der Magistrale Frankfurt - Nürnberg - Passau - Wien, wodurch Reise- und Güterverkehr rasch zunahmen. Schon von 1894 bis 1896 wurde sie daher zweigleisig ausgebaut und 1950 elektrifiziert.

Am 15.10.1878 wurde die *Vizinalbahn* von Feucht nach Altdorf eröffnet. Etwa ab 1920 fuhren die meisten Personenzüge nach Nürnberg Hbf durch, um das Angebot auf der Hauptstrecke zu verdichten. Durch die Elektrifizierung der 11,6 km langen eingleisigen Strecke konnte dieses attraktive Angebot ab 1952 mit elektrischen Zügen fortgesetzt werden.

Die Strecke nach Altdorf zählte neben Lauf und Roth zur ersten Stufe des *Nürnberg-S-Bahn-Netzes*. 1984 begannen vorbereitende Maßnahmen und 1988 die eigentlichen Bauarbeiten. Für rund 300 Millionen Euro legte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) zwischen Nürnberg Hbf und Frankenstadion zwei zusätzliche und weiter bis Feucht ein zusätzliches Gleis neben das vorhandene Gleispaar.

Die Nebenbahn nach Altdorf renovierte die *DB* grundlegend und stufte sie zur Hauptbahn hoch. Zahlreiche Bahnübergänge beseitigte sie und erhöhte das zulässige Tempo von 60 auf 100 km/h. Am 22.11.92 wurde die S2 Nürnberg - Altdorf schließlich feierlich eröffnet. Da sie durchgängig eigene Gleise hatte war sie schnell und pünktlich und bei der Bevölkerung bald beliebt.



*Winkelhaid* bekam für die S-Bahn einen neuen Kreuzungsbahnhof. Am 15.4.93 begegneten sich dort 141 438 und eine Schwestermaschine, die noch das DR-Logo trug. Bei **FIT** gäbe es nur in der HVZ Zugkreuzungen zwischen Feucht und Altdorf.

Die Nahverkehrszüge nach Neumarkt nutzten bis Feucht weiterhin die Ferngleise und hielten daher nicht an den Stationen der S-Bahn. Ab 1996 wurden sie zum angenäherten Stundentakt verdichtet.

Im November 2005 ging das neue *Elektronische Stellwerk Neumarkt* in Betrieb, das den Verkehr zwischen Fischbach und Prüfening regelt und aus der Betriebszentrale München ferngesteuert wird. Zwischen Nürnberg Hbf und dem Abzweig Reichswald (bei Feucht) fahren seit 2006 auch die Züge der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt - München (→ KBS 920). Dort sind bis zu 200 km/h möglich, ansonsten erlaubt die kurvenreiche Strecke nach Neumarkt oft nur 120 km/h.

2007 begann der S-Bahn-Ausbau nach Neumarkt für 63 Millionen Euro: Da die S3 bis Feucht die Gleise der S2 mitbenutzt, bekam der Abschnitt Frankenstadion - Feucht ein zweites S-Bahn-Gleis. Auf etwa 5 km liegen seither im Nürnberger Reichswald sechs Gleise nebeneinander parallel. Ab Feucht wurden die Gleis- und

Signalanlagen an höhere Geschwindigkeiten und einen dichteren Blockabstand angepasst. Die vorhandenen Stationen bekamen 140 m lange und 76 cm hohe Bahnsteige mit barrierefreien Zugängen, der Haltepunkt *Feucht Ost* entstand neu.

S2 und S3 fahren seit 12.12.10 in der *Hauptverkehrszeit* jeweils im 20-Minuten-Takt. In der *Normalverkehrszeit* entfällt jeder dritte Zug, wodurch 20-40-Minuten-Rhythmen entstehen. Hinzu kommt nur alle 2 Stunden die RE-Linie Nürnberg - Regensburg - Landshut - München, die bis Neumarkt nonstop 23 Minuten braucht.

**FIT** hätte die *Citybahnen* nach Altdorf und Neumarkt mit weniger Aufwand gebaut und dafür schon 1985 eröffnet: Zwischen Waldlust und Fischbach genügt ein zusätzliches Gleis, bei großen Verspätungen konnten die *Citybahnen* (vor Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke) auf das westliche Fernbahngleis ausweichen.

Die 4,3 km von Fischbach bis Feucht hätten zwei zusätzliche Gleise für *CB*-Begegnungen während der Fahrt bekommen. Positiver Nebeneffekt ist, dass die C 4 von und nach Neumarkt kurz nacheinander in Feucht abfahren und sich dadurch gegenseitig die Fahrstraßen „freisperren“: Brückenbauwerke für kreuzungsfreie Einfädelungen braucht man dadurch nicht.

In der Realität lag der Fokus stark auf dem Nürnberger Kurzstreckenverkehr: Die ohnehin schon dichte Stationsfolge Nürnberg Hbf (km 0,0) - Gleißhammer (2,3) - Dutzendeich (alt 3,8) wurde durch die neuen Stationen Dürrenhof (1,2), Dutzendeich (neu 3,2) und Frankenstadion (4,4) auf durchschnittlich 1,1 km verringert. Bei **FIT** gibt es zwischen Dürrenhof und Frankenstadion nur eine Station in km 3,0. Sie heißt *Waldlust* zur leichteren Unterscheidung von der 300 Meter entfernten Straßenbahnstation am Dutzendeich.

Nicht verständlich ist, dass in der Realität auch 2018 noch die *Regional-Express-Züge* (RE) von Nürnberg über Neumarkt nach Regensburg nur im 2-Stunden-Takt fahren: Daher kann man in Neumarkt zur Minute 30 nur nach Norden oder Süden in einen schnellen Zug einsteigen. **FIT** hätte die guten Voraussetzungen schon 1995 genutzt, um der Region mit stündlichen Eilzügen ein attraktives Rückgrat für alle öffentlichen Verkehrsmittel zu geben: Bei ihrer Begegnung in Neumarkt entsteht ein *Integraler Taktknoten*, von dem nicht nur die Stadt- und Überlandbusse, sondern auch die Zweigstrecke nach Beilngries profitieren (→ KBS 871).

Durch die Verlängerung der Eilzüge aus Bamberg (→ KBS 892) vermeidet **FIT**, dass deren moderne elektrische Triebwagen (Tw) fast eine Stunde ungenutzt in Nürnberg herumstehen. Zudem erlaubt es nachfragegerechte *Flügelungen*: Die Eilzüge starten in Nürnberg mit zwei Tw, die man in Neumarkt trennt: Der vordere Tw fährt als Eilzug nach Regensburg weiter und der hintere folgt ihm als RB.

von	Erlang	NEA	Ans-	M.Erlb	Erlang	NEA	Würz	Erlang	Erlang	Erlang	NEA	Ans-	M.Erlb	M.Erlb	Erlang	Roth	NEA	Würz
Fürth Hbf	<b>13.52</b>	14.05	<i>bach</i>	14.35	<b>14.52</b>	15.05	<i>-burg</i>	15.15	15.45	<b>15.52</b>	16.05	<i>bach</i>	16.25	16.45	<b>16.52</b>	>	17.05	<i>-burg</i>
N-Steinbühl		14.13	14.19	14.43		15.13		15.23	15.53		16.13	16.19	16.33	16.53		17.09	17.13	
Nürnberg Hbf 891	<b>13.58</b>	14.15	14.21	14.45	<b>14.58</b>	15.15	<b>15.27</b>	15.25	15.55	<b>15.58</b>	16.15	16.21	16.35	16.55	<b>16.58</b>	17.11	17.15	<b>17.27</b>
	<b>Normalverkehrszeit (NVZ)</b>								<b>Hauptverkehrszeit (NVZ)</b>									
Zug	E	< C3 >	RB	<C4 >	E	< C3 >	IC	<C4 >	<C3 >	E	< C3 >	RB	<C4 >	<C3 >	E	RB	<C3 >	IC
km Nürnberg Hbf	<b>14.07</b>	14.17	<b>14.26</b>	14.47	<b>15.07</b>	15.17	<b>15.31</b>	15.37	15.57	<b>16.07</b>	16.17	<b>16.26</b>	16.37	16.57	<b>17.07</b>	<b>17.16</b>	17.17	<b>17.31</b>
1,2 N-Dürrenhof		14.19		14.49		15.19		15.39	15.59		16.19		16.39	16.59			17.19	
3,0 N-Waldlust		14.21		14.51		15.21		15.41	16.01		16.21		16.41	17.01			17.21	
4,4 Frankenstadion		14.23		14.53		15.23		15.43	16.03		16.23		16.43	17.03			17.23	
8,2 Fischbach		14.27		14.57		15.27		15.47	16.07		16.27		16.47	17.07			17.27	
12,5 Feucht Bf	<b>14.15</b>	14.31	<b>14.35</b>	15.01	<b>15.15</b>	15.31		15.51	16.11	<b>16.15</b>	16.31	<b>16.35</b>	16.51	17.11	<b>17.15</b>	<b>17.24</b>	17.31	
> Moosbach	>	14.35	>	>	>	15.35	>	>	16.15	>	16.35	>	>	17.15	>	>	17.35	>
< Winkelhaid	<	14.39	<	<	<	15.39	<	<	16.19	<	16.39	<	<	17.19	<	<	17.39	<
> Ludersheim	>	14.41	>	>	>	15.41	>	>	16.21	>	16.41	>	>	17.21	>	>	17.41	>
< Altdorf West	<	14.43	<	<	<	15.43	<	<	16.23	<	16.43	<	<	17.23	<	<	17.43	<
> Altdorf Bf	>	14.45	>	>	>	15.45	>	>	16.25	>	16.45	>	>	17.25	>	>	17.45	>
13,8 Feucht Ost		an		15.03		an		15.53	an		an		16.53	an			an	
16,7 Ochenbruck			<b>14.39</b>	15.06			<b>[40]</b>	15.56				<b>16.39</b>	16.56			<b>17.29</b>		
18,7 Mimberg				15.08				15.58					16.58					
21,6 Burgthann			<b>14.44</b>	15.11				16.01				<b>16.44</b>	17.01			<b>17.34</b>		
23,9 Oberferrieden				15.14				16.04					17.04					
27,1 Postbauer-Heng			<b>14.49</b>	15.17				16.07				<b>16.49</b>	17.07			<b>17.39</b>		
32,6 Pölling				15.21				16.12					17.12					
34,4 Woffenbach				15.23				16.14					17.14					
36,2 Neumarkt OPf	<b>14.29</b>		<b>14.56</b>	15.26	<b>15.29</b>			16.17		<b>16.29</b>		<b>16.56</b>	17.17		<b>17.29</b>	<b>17.46</b>		<b>[49]</b>
Neumarkt OPf 870	<b>14.31</b>				<b>15.31</b>					<b>16.31</b>					<b>17.31</b>			
Parsberg 870	<b>14.48</b>				<b>15.48</b>					<b>16.48</b>					<b>17.48</b>			
Regensburg Hbf	<b>15.15</b>				<b>16.15</b>		<b>16.29</b>			<b>17.15</b>					<b>18.15</b>			<b>18.29</b>

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

<i>Regensburg Hbf</i>				<b>15.09</b>		<b>15.31</b>								<b>17.09</b>			<b>17.31</b>	
<i>Parsberg 870</i>				<b>15.14</b>										<b>17.14</b>				
<i>Neumarkt OPf 870</i>				<b>15.29</b>										<b>17.29</b>				
	<b>Normalverkehrszeit (NVZ)</b>								<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>									
Zug	<C4>	RB		E	<C4>	IC		RB	E	<C3>	<C4>	RB	<C3>	E	<C3>	<C4>	IC	RB
<b>Neumarkt OPf</b>	14.34	<b>15.04</b>		<b>15.31</b>	15.34			<b>16.04</b>	<b>16.31</b>		16.43	<b>17.04</b>		<b>17.31</b>		17.43	<b>[11]</b>	<b>18.04</b>
<i>Woffenbach</i>	14.36				15.36						16.45					17.45		
Pölling	14.38				15.38						16.47					17.47		
Postbauer-Heng	14.42	<b>15.10</b>			15.42			<b>16.10</b>			16.52	<b>17.10</b>				17.52		<b>18.10</b>
Oberferrieden	14.45				15.45						16.55					17.55		
Burgthann	14.48	<b>15.15</b>			15.48	<b>[18]</b>		<b>15/21</b>			15.58	<b>17.15</b>				16.58		<b>15/21</b>
Mimberg	14.51				15.51						17.01					18.01		
Ochenbruck	14.53	<b>15.20</b>			15.53			<b>16.26</b>			17.03	<b>17.20</b>				18.03		<b>18.26</b>
<i>Feucht Ost</i>	14.56		ab		15.56		ab			ab	17.06		ab		ab	18.06		
km <b>Altdorf Bf</b>	>	>	15.15	>	>	>	16.15	>	>	16.32	>	>	17.12	>	17.32	>	>	>
1,0 Altdorf West	<	<	15.16	<	<	<	16.16	<	<	16.33	<	<	17.13	<	17.33	<	<	<
2,3 Ludersheim	>	>	15.18	>	>	>	16.18	>	>	16.35	>	>	17.15	>	17.35	>	>	>
4,0 Winkelhaid	<	<	15.20	<	<	<	16.20	<	<	37/40	<	<	17/20	<	37/40	<	<	<
7,3 Moosbach	>	>	15.24	>	>	>	16.24	>	>	16.44	>	>	17.24	>	17.44	>	>	>
11,6 <b>Feucht Bf</b>	14.58	<b>15.24</b>	15.28	<b>15.44</b>	15.58		16.28	<b>16.30</b>	<b>16.44</b>	16.48	17.08	<b>17.24</b>	17.28	<b>17.44</b>	17.48	18.08		<b>18.30</b>
15,9 Fischbach	15.02		15.32		16.02		16.32			16.52	17.12		17.32		17.52	18.12		
19,7 Frankenstadion	15.06		15.36		16.06		16.36			16.56	17.16		17.36		17.56	18.16		
<b>21,1 N-Waldlust</b>	15.08		15.38		16.08		16.38			16.58	17.18		17.38		17.58	18.18		
22,9 N-Dürrenhof	15.10		15.40		16.10		16.40			17.00	17.20		17.40		18.00	18.20		
24,1 <b>Nürnberg Hbf</b>	15.12	<b>15.34</b>	15.42	<b>15.53</b>	16.12	<b>16.29</b>	16.42	<b>16.40</b>	<b>16.53</b>	17.02	17.22	<b>17.34</b>	17.42	<b>17.53</b>	18.02	18.22	<b>18.29</b>	<b>18.40</b>
<i>Nürnberg Hbf 891</i>	15.14		15.44	<b>16.02</b>	16.14	<b>16.31</b>	16.44	<i>16.48</i>	<b>17.02</b>	17.04	17.24	<b>17.40</b>	17.44	<b>18.02</b>	18.04	18.24	<b>18.31</b>	<i>18.48</i>
<i>N-Steinbühl</i>	15.16		15.46		16.16		16.46	<i>16.50</i>		17.06	17.26	<b>17.47</b>	17.46		18.06	18.26		<i>18.50</i>
<i>Fürth Hbf nach</i>	15.24		15.54	<b>16.08</b>	16.24	<b>Würz</b>	16.54	>	<b>17.08</b>	17.14	17.34	<b>Würz</b>	17.54	<b>18.08</b>	18.14	18.34	<b>Würz</b>	>
	M.Erlb		NEA	Erlang	M.Erlb	<b>-burg</b>	NEA	<i>Roth</i>	Erlang	M.Erlb	M.Erlb	<b>-burg</b>	NEA	Erlang	M.Erlb	M.Erlb	<b>-burg</b>	<i>Roth</i>

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

An Werktagen fahren nachmittags zusätzlich RB mit lokbespannten Wendezügen im 2-Stunden-Takt nach Neumarkt. Die Region südöstlich der Kreisstadt ist so dünn besiedelt, dass es sich nicht lohnt, sie z.B. bis Parsberg zu verlängern. Das einzig interessante Ziel auf der Schiene wäre Beilngries, aber dorthin gibt es keine Oberleitung.

Die RB nehmen in Feucht Anschluss von den *Citybahnen* (CB) aus Altdorf und Nürnberg auf. In Burgthann und Postbauer-Heng halten sie in 4 bis 7 Minuten Abstand zur CB der Gegenrichtung und erleichtern dadurch gute Anschlüsse für Buslinien in die Umgebung. Und in Neumarkt sind sie Grundlage für *einen Integralen Taktknoten* zur Minute 00. Da die Eilzüge einen *IT-Knoten* zur Minute 30 bieten, gibt es bessere Voraussetzungen für Stadtbuslinien im 30-Minuten-Takt.

In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) kommt pro Stunde eine CB nach Altdorf und zurück dazu. Bis Feucht entsteht ein exakter 20-Minuten-Takt und weiter bis Altdorf ein 20-40-Minuten-Rhythmus. Jede zweite CB gegen die Lastrichtung wartet in Winkelhaid drei Minuten für die Zugkreuzung.

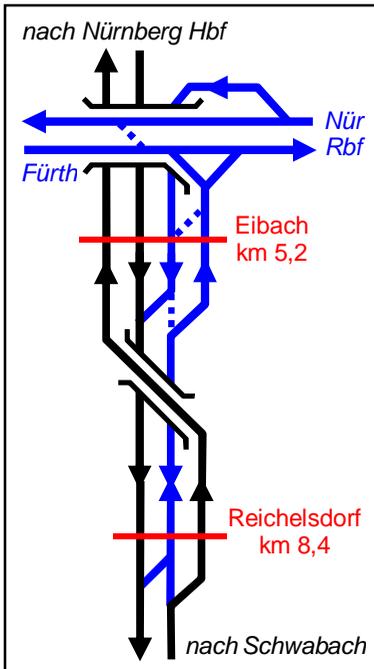
Die RB nach Neumarkt kann man leider nicht zum exakten Stundentakt verdichten, weil sie dazu bei Ochenbruck ohne Zeitverlust vom IC überholt werden müsste. Im dargestellten Fahrplan fahren die zusätzlichen RB nachmittags ab Nürnberg 10 Minuten früher, um Neumarkt vor dem IC zu erreichen. In der Gegenrichtung (mit schwächerer Nachfrage) werden sie in Burgthann überholt und ermöglichen dadurch stündlich gute Busanschlüsse in Postbauer-Heng.

9.17 9.45	10.17 10.45	11.17 11.45	Nürnberg Hbf Altdorf 896	9.43 9.15	10.43 10.15	11.43 11.15
			Fahrt			
8.50	9.50	10.50	km Altdorf Bf	9.10	10.10	11.10
8.54	9.54	10.54	1,5 Altdorf, Sulzb.Str.	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	4 Rasch	9.02	10.02	11.02
9.06	10.06	11.06	9 Oberölsbach	8.54	9.54	10.54
9.11	10.11	11.11	12 Berg (Oberpfalz)	8.49	9.49	10.49
9.16	10.16	11.16	15 Loderbach	8.44	9.44	10.44
9.22	10.22	11.22	19 Neum.,Marktplatz	8.38	9.38	10.38
9.25	10.25	11.25	20 Neumarkt Bf	8.35	9.35	10.35
<b>9.31</b> <b>9.53</b>	<b>10.31</b> <b>10.53</b>	<b>11.31</b> <b>11.53</b>	Neumarkt Opf Nürnberg Hbf 896	<b>8.29</b> <b>8.07</b>	<b>9.29</b> <b>9.07</b>	<b>10.29</b> <b>10.07</b>
<b>9.31</b> <b>10.11</b>	<b>10.31</b> <b>11.11</b>	<b>11.31</b> <b>11.11</b>	Neumarkt Opf Regensburg 870	<b>8.29</b> <b>7.49</b>	<b>9.29</b> <b>8.49</b>	<b>10.29</b> <b>9.49</b>

Wichtig ist auch die stündliche Regiobuslinie Altdorf - Berg - Neumarkt. Mit guten Anschlüssen an beiden Endstationen rundet sie das Gesamtangebot ab.

## 897 Nürnberg - Schwabach - Roth - Treuchtlingen

1849 gingen die 43,7 km von Nürnberg bis Pleinfeld als Teil der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* von Lindau nach Hof in Betrieb. Die *Fränkische Alb* südlich von Treuchtlingen war für die damaligen Lokomotiven zu steil, und daher wählten die Bahnbauer den Umweg über Gunzenhausen und Nördlingen nach Donauwörth. 1869 wurde der Abschnitt von Pleinfeld nach Treuchtlingen eröffnet und am 12.4.1870 folgte die Verlängerung über Eichstätt nach Ingolstadt. Dadurch entfiel für die Züge von Nürnberg nach München der Umweg über Nördlingen.



Lage der Gleise zwischen der Ringbahn und Reichelsdorf, etwa 1900 bis 2000. Blau dargestellt sind überwiegend von Güterzügen befahrene Gleise.

Die Nachfrage wuchs rasch an und die KBS 897 wurde bis 1899 zweigleisig ausgebaut. 3 km zwischen Eibach und Reichelsdorf bekamen sogar drei Gleise, von denen eines auf einem langen Überwerfungsbauwerk von der Ost- zur Westseite führt. Züge von und zur *Ringbahn* (Fürth Hbf - Nürnberg Rangierbahnhof) können dadurch kreuzungsfrei ein- und ausfädeln. Im Anschluss daran gibt es nördlich von Eibach *Linksverkehr*, der für Fernverkehrszüge vorteilhaft ist: Die meisten wechseln nämlich in Nürnberg Hbf die Fahrtrichtung und fahren nach Bamberg oder Würzburg weiter. Dank *Linksverkehr* (und einer weiteren Brücke im westlichen Gleisvorfeld von Nürnberg Hbf) gibt es kaum Fahrstraßenkreuzungen.

Züge nach Augsburg fuhren noch bis 1906 den 43 km langen Umweg über Nördlingen. Erst als der zweigleisige Ausbau dieser Trasse unausweichlich erschien, genehmigte der Bayrische Landtag die direkte Linie Donauwörth - Treuchtlingen über die *Fränkische Alb* (→ KBS 910).

Nürnberg - Treuchtlingen (- Augsburg) entwickelte sich zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen Bayerns. Die Elektrifizierung begann 1933 und wurde am 10.5.1935 abgeschlossen. Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurden Nürnberg, Roth und Treuchtlingen mehrfach bombardiert und von Tieffliegern angegriffen, wobei die Bahnanlagen bevorzugte Ziele waren. Zugverkehr war daher ab 1945 zunächst nur mit großen Mühen möglich.

Nach 1945 nahm die Nachfrage auf der KBS 897 wie auf allen anderen Bahnlinien im Großraum Nürnberg stetig zu. Neben dem umfangreichen Güter- und Personenfernverkehr nach Augsburg, Ingolstadt und München gab es starken Binnenverkehr zwischen Nürnberg, Schwabach und Roth.

Anfang der 1980er Jahre plante die *Deutsche Bundesbahn* (DB) eine 21 km lange *Ersatztrasse* für den Fern- und Güterverkehr durch den *Lorenzer Reichswald* von Fischbach (an der KBS 896) nach Roth. Sie sollte auf der Bestandsstrecke Kapazitäten für eine S-Bahn frei machen. Nach heftigem Widerstand von angrenzenden Kommunen und Bürgerinitiativen prüfte die *DB* bis 1985 Alternativen. Neben dem mehrgleisigen Ausbau der Bestandsstrecke über Schwabach gab es auch verschiedene Trassen für Neubaustrecken nach Ingolstadt. Weitere Gutachten folgten und verzögerten die S-Bahn-Planungen.

Erst im Herbst 1991 stimmten Bund und Freistaat Bayern dem drei- bis viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Roth zu. Am 29.6.94 fand in Reichelsdorf der erste Spatenstich für Investitionen von rund 360 Millionen Euro statt: Von Nürnberg Hbf bis km 6,5 (südlich von Eibach) bekam die S3 westlich und von km 6,7 bis Roth östlich der Bestandslinie eigene Gleise. Dazwischen überquert sie auf einer 200 Meter langen Brücke die Fernbahngleise. Auf 14 km (= 55 %) bekam die S-Bahn ein Gleis und auf 11,5 km (= 45 %) zwei Gleise.

Die Haltepunkte Sandreuth, Reich. Keller, Katzwang, Limbach, Rednitzhembach und Büchenbach wurden aufgelassen und durch neue Bahnsteige am S-Bahn-Gleis ersetzt. An den Bahnhöfen Eibach, Reichelsdorf und Schwabach wurden separate S-Bahnsteige errichtet und die alten Bahnsteige in Eibach und Reichelsdorf geschlossen. Roth erhielt für die endende S-Bahn einen neuen Mittelbahnsteig nördlich vom Empfangsgebäude. Am 8.5.01 ging mit der S3 das neue *Elektronische Stellwerk* Eibach in Betrieb, das die ganze Strecke steuert.

1 km westlich von Nürnberg Hbf baute die *DB* für die S3 die 604 m lange *Steinbühler Brücke* über die Gleise nach Fürth. Sie war bei ihrer Eröffnung die längste Brücke in Nürnberg. Mit einer Verzögerung von drei Jahren wurde am 5.9.04 der Haltepunkt *Steinbühl* an deren Ostende eröffnet.

Die S3 fährt ganztägig alle 20 Minuten bis Schwabach, wo tagsüber jeder dritte Zug wendet. Weiter nach Roth entsteht dadurch ein 20-40-Minuten-Rhythmus. Für den Regionalverkehr gibt es tagsüber stündlich RE Nürnberg - Treuchtlingen, die abwechselnd nach Augsburg oder über Ingolstadt nach München weiter fahren. Montags bis freitags nachmittags wird das Angebot durch zusätzliche RB zum ungefähren Halbstundentakt verdichtet.

Seit der vollständigen Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt am 10.12.06 fahren nur noch vereinzelt IC und ICE von Nürnberg nach Augsburg. Die Lücken füllte teilweise der *Allgäu-Franken-Express*: Das sind Neigetechnik-Dieseletriebwagen mit vier täglichen Zugpaaren zwischen Nürnberg und Lindau, die unregelmäßig auch in Treuchtlingen und Donauwörth halten.



*Am 10.10.2000 kam schon eine Lok mit S-Bahn-Farben nach Roth, obwohl die S3 noch gebaut wurde: 111 183 schob auf Gleis 2 eine Doppelstockgarnitur nach Nürnberg. Neben an auf Gleis 1 stand 212 213 mit einem 2-Wagen-Zug aus Hilpoltstein und die Nahverkehrszüge der Hauptstrecke wendeten noch (ganz links) auf Gleis 5.*

**FIT** hätte schon 1990 grundsätzlich den Bau der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt beschlossen. Und als Folge daraus einen „bescheideneren“ Ausbau für die *Citybahn* Nürnberg - Roth, die in der *Normalverkehrszeit (NVZ)* alle 30 Minuten fährt und durch jeweils stündliche RB und Eilzüge ergänzt wird.

Nur zwischen Eibach und Reichelsdorf ist am Ostrand des vorhandenen Überführungsbauwerks ein zusätzliches viertes Gleis erforderlich, um auch nördlich von Eibach (wie eigentlich üblich) auf dem in Fahrtrichtung rechten Gleis zu fahren. Davon profitieren alle CB, RE und RB. Nur die stündlichen IC / ICE kreuzen kurz vor Nürnberg Hbf das Gleis der Gegenrichtung. Das ist aber kein Problem, da sie dank des *Integralen Taktknotens* systembedingt kurz nacheinander fahren.

Die realen Baukosten für die S 3 wurden mit etwa 350 Millionen Euro beziffert. Dafür baute die *DB5* neue Mittelbahnsteige in Reichelsdorf, Limbach, Schwabach, Büchenbach und Roth sowie 7 neue Außenbahnsteige in Steinbühl, Sandreuth,

Eibach (2 Stück), Reichelsd. Keller, Katzwang und Rednitzhembach. 4 alte Mittelbahnsteige sind noch vorhanden, werden seit 2002 aber gar nicht mehr (in Eibach und Reichelsdorf) oder nur noch selten (in Schwabach und Roth) genutzt. Dadurch liegen ca.  $4 \times 6 \times 150 = 3.600 \text{ m}^2$  in attraktiver städtischer Lage brach.

Posten / Kosten pro Einheit		Real	Franken in Takt
1-gleisiger Neubau	8 Mio € p. km	14 km / 112 Mio €	3,2 km / 26 Mio €
2-gleisiger Neubau	15 Mio € p. km	11 km / 165 Mio €	-
2 große Brücken Steinbühl + Eibach		1 km / 30 Mio €	-
Neues elektron. Stellwerk Eibach		20 Mio €	20 Mio €
Seitenbahnsteig neu	1 Mio € p.St.	7 St. / 7 Mio €	-
Seitenb. Ausbau	0,5 Mio € p.St.	-	12 St. / 6 Mio €
Mittelbahnsteig neu	3 Mio € p.St.	5 St. / 15 Mio €	1 St. / 3 Mio €
Mittelb. Ausbau	2 Mio € p.St.	-	6 St. / 12 Mio €
<b>Summe</b>		<b>349 Mio €</b>	<b>67 Mio €</b>

Die Tabelle zeigt, dass **FIT** 60 bis 70 Millionen Euro genügt hätten: Nur einen Mittelbahnsteig in Steinbühl hätte man neu gebaut und 6 vorhandene in Sandreuth, Eibach, Reichelsdorf, Schwabach und Roth (für die Gleise 2/3 und 4/5) erhöht und modernisiert. Jeweils zwei vorhandene Seitenbahnsteige in Reichelsdorf, Reichelsdorfer Keller, Katzwang, Limbach, Schwabach, Rednitzhembach und Büchenbach hätte **FIT** erhöht und modernisiert.

- Im Bahnhof Roth hätte **FIT** die beiden Inselbahnsteige 50 Meter nach Norden verschoben und die Gleisbelegung verändert: Auf Gleis 2 wendet die KBS 889 und bietet Anschluss am gleichen Bahnsteig zu den RB und RE nach Nürnberg auf Gleis 3. Auf Gleis 4 wendet die *Citybahn* und bietet Anschluss am gleichen Bahnsteig zu den RB und RE nach Süden auf Gleis 5. Da die *Citybahnen* zwischen den durchgehenden Hauptgleisen 2 und 5 wenden, müssen sie diese weder bei der Ankunft noch bei der Abfahrt kreuzen.

Der Fahrplan ist so gestaltet, dass es in der **NVZ** keine Zugüberholungen gibt. Das hat leider zur Folge, dass die Übergangszeiten von der CB zu RB und RE in Schwabach und Roth mit 15 Minuten relativ lang sind. In der **Hauptverkehrszeit (HVZ)** kommen pro Stunde und Richtung eine **CB** nach Roth und eine **RB** nach Treuchtlingen zurück dazu. Die **CB** weicht von Steinbühl bis Eibach auf das Gleis der Gegenrichtung aus und die **RB** werden in Roth vom IC / ICE überholt.

von	Würz	Simm	Neunk	Hersb	Gräf.	Bam- berg	Simm	Neunk		Hersb		Würz		Simm	Neunk	Hersb	Gräf.	Hersb
Heroldsberg	-burg	>	14.31	>	15.01		>	15.31		>	16.01	-burg		>	16.31	>	16.51	>
N-Dürrenhof	>	14.34	14.44	15.04	15.14	>	15.34	15.44		16.04	16.14	>		16.34	16.44	16.54	17.04	17.14
Nürnberg Hbf	<b>15.36</b>	14.36	14.46	15.06	15.16	<b>15.25</b>	15.36	15.46		16.06	16.16	<b>17.36</b>		16.36	16.46	16.56	17.06	17.16
	<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>								<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>									
Zug	<b>ICE</b>	<b>E</b>	<C8>	RB	<C7>	<b>IC</b>	<b>E</b>	<C8>	RB	<C8>	RB	<b>ICE</b>	<C7>	<b>E</b>	<C8>	RB	<C8>	RB
km Nürnberg Hbf	<b>14.32</b>	<b>14.43</b>	14.48	15.13	15.18	<b>15.32</b>	<b>15.43</b>	15.48	16.03	16.08	16.23	<b>16.32</b>	16.28	<b>16.43</b>	16.48	17.03	17.08	17.23
1,1 N-Steinbühl			14.50		15.20			15.50		16.10			30/31		16.50		17.10	
3,0 N-Sandreuth			14.53		15.23			15.53		16.13			16.34		16.53		17.13	
5,2 N-Eibach		[48]	14.55		15.25		[48]	15.55		16.15		[35]	16.37	[48]	16.55		17.15	
8,4 N-Reichelsdorf			14.58		15.28			15.58		16.18			16.40		16.58		17.18	
10,0 Reichelsd.Keller			15.00	15.20	15.30			16.00	16.10	16.20	16.30		16.42		17.00	17.10	17.20	17.30
11,4 Katzwang			15.02		15.32			16.02		16.22			16.44		17.02		17.22	
13,4 Schwab.-Limbach			15.05		15.35			16.05		16.25			16.47		17.05		17.25	
15,1 Schwabach		<b>14.53</b>	15.07	15.25	15.38	[40]	<b>15.53</b>	16.07	16.15	16.27	16.35		16.50	<b>16.53</b>	17.07	17.15	17.27	17.35
18,4 Rednitzhembach			15.10		an	<		16.10		16.30		<	an		17.10		17.30	
22,7 Büchenbach			15.14			>		16.14		16.34		>			17.14		17.34	
25,5 Roth Bf		<b>15.00</b>	15.18	15.32			<b>16.00</b>	16.18	16.22	16.38	16.42	[45]		<b>17.00</b>	17.18	17.22	17.38	17.42
		<b>15.01</b>	an	15.33			<b>16.01</b>	an	16.23	an	16.47			<b>17.01</b>	an	17.23	an	17.47
29,4 Unterheckenhofen				15.36					16.26		16.50					17.26		17.50
34,0 Georgensgmünd		<b>15.07</b>		15.40			<b>16.08</b>		16.30		16.54			<b>17.08</b>		17.30		17.54
37,9 Mülhstetten				15.44					16.34							17.34		
43,7 Pleinfeld	[53]	<b>15.14</b>		15.49			<b>16.15</b>		16.39		17.02			<b>17.15</b>		17.39		18.02
48,6 Ellingen		<b>15.18</b>		>					16.43		>					17.43		>
53,0 Weißenburg		<b>15.22</b>		Gun- zenh.			<b>16.22</b>		16.48		Gun- zenh.			<b>17.22</b>		17.48		Gun- zenh.
61,9 Treuchtlingen		<b>15.29</b>					<b>16.29</b>		16.55			[01]		<b>17.29</b>		17.55		
Treuchtlingen 910		<b>15.31</b>	<b>15.34</b>				<b>16.31</b>	<b>16.34</b>					<b>17.34</b>	<b>17.31</b>				
Augsburg Hbf	<b>15.36</b>	<	<b>14.26</b>			<b>16.36</b>	<	<b>15.26</b>				<b>17.36</b>	<b>16.26</b>	<				
Ingolstadt Hbf	>	<b>16.14</b>				>	<b>17.14</b>					>		<b>18.14</b>				
München Hbf (u)	<b>16.10</b>	<b>16.57</b>				<b>17.10</b>	<b>17.57</b>					<b>18.10</b>		<b>18.57</b>				

\* Die C8 fährt in der HVZ stündlich von Steinbühl (Minute 31) nach Eibach (Minute 37) auf dem Gleis der Gegenrichtung

München Hbf (u)		13.03	13.50			14.03		14.50				15.03		15.50				
Ingolstadt Hbf 925		13.46	>			14.46		>				15.46		>				
Augsburg Hbf	14.34	>	14.24			14.34	>	15.24			14.34	>	16.24			14.34		
Treuchtlingen	15.26	14.29				15.26	15.29				15.26	16.29				15.26		
	<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>								<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>									
Zug	<C7>	E	ICE	<C8>	RB	<C7>	E	<C8>	IC	<C7>	RB	<C7>	E	<C8>	ICE	RB	<C7>	RB
km Treuchtlingen		14.31	[59]		Gunzenh.		15.31				Gunzenh.		16.31			Gunzenh.		17.05
8,9 Weißenburg		14.37					15.37						16.37					17.11
13,3 Ellingen		14.41			>		15.41				>		16.41			>		17.16
18,2 Pleinfeld		14.45			15.10		15.45		[07]		16.10		16.45			16.56		17.20
24,0 Mühltetten					15.15						16.15					17.01		17.25
27,9 Georgensgmünd		14.52			15.19		15.52				16.19		16.52			17.05		17.29
32,5 Unterheckenhofen					15.23						16.23					17.09		17.33
36,4 Roth Bf	ab	14.58			15.26	ab	15.58			ab	16.26	ab	16.58			17.12	ab	17.36
	14.42	14.59			15.27	15.42	15.59		[15]	16.22	16.27	16.42	16.59		[15]	17.17	17.22	17.37
39,2 Büchenbach	14.45					15.45				16.25		16.45					17.25	
43,5 Rednitzhembach	14.49			ab		15.49		ab		16.29		16.49		ab			17.29	
46,8 Schwabach	14.52	15.06		15.22	15.34	15.52	16.06	16.10		16.32	16.34	16.52	17.06	17.10		17.24	17.32	17.44
48,5 Schwab.-Limbach	14.54			15.24		15.54		16.12		16.34		16.54		17.12			17.34	
50,5 Katzwang	14.57			15.27		15.57		16.15		16.37		16.57		17.15			17.37	
51,9 Reichelsd.Keller	14.59			15.29		15.59		16.17		16.39		16.59		17.17			17.39	
53,5 N-Reichelsdorf	15.01			15.31	15.39	16.01		16.19		16.41	16.39	17.01		17.19		17.29	17.41	17.49
56,7 N-Eibach	15.04			15.34		16.04		16.22	[25]	16.44		17.04		17.22	[25]		17.44	
58,9 N-Sandreuth	15.06			15.36		16.06		16.25		16.46		17.06		17.25			17.46	
60,8 N-Steinbühl	15.09			15.39		16.09		28/29		16.49		17.09		28/29			17.49	
61,9 Nürnberg Hbf	15.11	15.17	15.28	15.41	15.47	16.11	16.17	16.31	16.28	16.51	16.47	17.11	17.17	17.31	17.28	17.37	17.51	17.57
Nürnberg Hbf	15.13	15.21	15.32	15.43	15.53	16.13	16.21	16.33	16.25	16.53	16.53	17.13	17.21	17.33	17.32	17.53	17.53	18.03
N-Dürrenhof	15.15	15.23		15.45	15.55	16.15	16.23	16.35		16.55	16.55	17.15	17.23	17.35		17.55	17.55	18.05
Heroldsberg nach	15.29	>	Würzburg	15.59	>	16.29	>	16.49	Bamberg	17.09	>	17.29	>	17.49	Würzburg	>	18.09	>
	Neunk	Simm	-burg	Gräf.	Hersb	Neunk	Simm	Gräf.	Bamberg	Gräf.	Hersb	Neunk	Simm	Gräf.	-burg	Hersb	Neunk	Hersb

\*) Die C8 fährt in der HVZ stündlich von Eibach (Minute 22) nach Steinbühl (Minute 28) auf dem Gleis der Gegenrichtung

## 898 Nürnberg - Roßtal - Heilsbronn - Wicklesgreuth - Ansbach

Die Strecke Nürnberg - Ansbach wurde am 15.5.1875 eröffnet und am 15.4.1876 nach Crailsheim verlängert. Ab dort lagen schon Gleise über Aalen nach Stuttgart (→ KBS 770). Bis 1888 wurde sie aus strategischen Gründen (als *Aufmarschstrecke* Richtung Frankreich) zweigleisig ausgebaut.

Die KBS 898 entwickelte sich zur wichtigsten Anbindung für Ansbach: 1914 gab es neben neben den Fernzügen 8 zuschlagsfreie Personenzüge, die für die 43,7 km durchschnittlich 80 Minuten brauchten. Beide Weltkriege und die Jahre danach brachten erhebliche Einschränkungen, das Niveau von 1938 wurde erst wieder zu Beginn der 1950er Jahre erreicht.

1972 nahm die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den elektrischen Betrieb zwischen Nürnberg und Ansbach auf. Die Fahrzeit der Nahverkehrszüge verkürzte sich schlagartig von rund 60 auf 40 bis 45 Minuten. Da die Oberleitung erst 1985 bis Crailsheim verlängert wurde, wechselten fast alle Ost-West-Güterzüge 13 Jahre lang in Ansbach die Lok. Eil- und Schnellzüge fuhren aber weiterhin mit Dieselloks von Nürnberg nach Stuttgart durch.

Das Kursbuch von 1980 enthielt werktags 22 Nahverkehrs- und 11 Schnellzüge je Richtung. Allerdings gab es vormittags noch eine über einstündige Angebotslücke. Das änderte sich erst ab 1987 durch die Integration in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN). Ab 1996 fuhren mindestens stündlich Regionalbahnen, montags bis freitags nachmittags sogar halbstündlich.

In den Sommerferien 2010 wurde die Strecke 6 Wochen lang komplett gesperrt, um Gleise, Bahnsteige und Signale für den S-Bahn-Betrieb herzurichten. Das gelang aber nicht überall im sehr ambitionierten Zeitrahmen. Daher gab es bei der am 12.12.10 (bezeichnenderweise ohne Feierlichkeiten) eröffneten S4 zahlreiche Provisorien. Am auffälligsten war, dass weiterhin n-Wagen (= umgebaute „Silberlinge“) fuhren. Nach einem kurzen Intermezzo von x-Wagen-Zügen setzt die DB seit 2013 Triebwagen der Baureihe 442 ein. Die neue Station *Petersaurach Nord* zwischen Wicklesgreuth und Heilsbronn wurde am 12.9.14 eröffnet.

Während der Fernverkehr nach Stuttgart auf niedrigem Niveau stagniert, nutzen seit der Jahrtausendwende immer mehr Güterzüge von Nürnberg nach Würzburg zur Entlastung der direkten KBS 805 die Strecke.

**FIT** hätte Westmittelfranken schon 1992 ein vertaktetes Angebot gebracht: In der *Normalverkehrszeit* hätten sich jeweils zweistündliche *InterRegios* und *Eilzüge*

zum ungefähren Stundentakt ergänzt. Hinzu kämen von Nürnberg bis Heilsbronn alle 30 Minuten und weiter bis Ansbach alle 60 Minuten *Citybahnen*.



*In den Sommerferien 2010 wurden auf einigen Abschnitten der KBS 898 Schotter und Gleise komplett ausgetauscht. In Heilsbronn erweiterte DB Netz auch noch die Bahnsteigunterführung. Am 18.8.10 fuhr eine sechssachsige Voith Maxima 30 CC mit einem Schotterzug durch die Baustelle nach Westen.*

Um Nürnberg und Ansbach attraktiv in 40 Minuten zu verbinden, fährt die C5 in Anwanen (700 Einwohner) und Raitersaich (400 Einwohner) durch. Dort reicht es, wenn stündlich die C6 hält. Da in Heilsbronn nur alle zwei Stunden ein Eilzug Anschluss nach Ansbach bietet, fährt die C5 in ungeraden Stunden nach Wicklesgreuth weiter, um die RB von Windsbach nach Ansbach zu erreichen.

In der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* kommt auf der KBS 898 pro Stunde eine *CB* nach Ansbach dazu. Da sie auch in Anwanen und Raitersaich hält, entsteht ab Heilsbronn ein 23-38-Minuten-Rhythmus. Außerdem fährt zweistündlich kurz nach dem IR ein zusätzlicher RE von Nürnberg nach Crailsheim. Er hält nicht in Wicklesgreuth und erreicht dadurch in Ansbach den RE nach Würzburg (→ KBS 880). Im weiteren Verlauf entsteht für Leutershausen-Wiedersbach, Dombühl und Schnelldorf ein exakter Stundentakt (→ KBS 885).

von Lauf (rechts d.P.) N-Dürrenhof Nürnberg Hbf 895	Dres- den   <b>13.25</b>	Simm. 13.18   13.34   <b>13.36</b>	Hersb 13.48   14.04   14.06	Neun- k./Br. :24   14.26	Simm. 14.18   14.34   14.36	Hersb 14.48   15.04   15.06		Dres- den   <b>15.25</b>		Simm. 15.18   15.34   15.36	Hersb 15.38   15.54   15.56	Hersb 15.58   16.14   16.16	Hersb 16.04   16.20   16.06	Neun- k./Br.   16.34   16.36	Simm. 16.18   16.34   16.36	Hersb 16.38   16.54   16.56		Hersb 16.58   17.14   17.16	Dres- den   <b>17.25</b>
	<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>								<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>										
Zug	IR	<C6>	<C5>	E	<C6>	<C6>	RB	IR	E *)	<C6>	<C5>	<C5>	E	<C6>	<C6>	RB	<C5>	IR	
km Nürnberg Hbf	<b>13.36</b>	13.38	14.08	<b>14.36</b>	14.38	15.08		<b>15.35</b>	<b>15.37</b>	15.38	15.58	16.18	<b>16.36</b>	16.38	16.58		17.18	<b>17.35</b>	
1,1 N-Steinbühl		13.40	14.10		14.40	15.10				15.40	16.00	16.20		16.40	17.00		17.20		
3,0 N-Schweinau		13.42	14.12		14.42	15.12		[37]	[39]	15.42	16.02	16.22		16.42	17.02		17.22		
5,2 N-Südwestpark		13.44	14.14		14.44	15.14				15.44	16.04	16.24		16.44	17.04		17.24		
7,7 Unterasbach		13.47	14.17		14.47	15.17				15.47	16.07	16.27		16.47	17.07		17.27		
9,3 Oberasbach		13.49	14.19		14.49	15.19				15.49	16.09	16.29		16.49	17.09		17.29		
12,1 Anwenden			14.22			15.22					16.12	16.32			17.12		17.32		
14,7 Roßtal Bf		13.54	14.25		14.54	15.25				15.54	16.15	16.35		16.54	17.15		17.35		
15,8 Roßtal-Wegbrücke		13.56	14.27		14.56	15.27				15.56	16.17	16.37		16.56	17.17		17.37		
20,1 Reitersaich			14.31			15.31	Winds				16.21	16.41			17.21	Winds	17.41		
25,4 Heilsbronn		14.03	14.35	<b>14.52</b>	15.03	15.35	-bach		<b>15.54</b>	16.03	16.25	16.45	<b>16.52</b>	17.03	17.25	-bach	17.45		
30,3 Petersaurach Nord		14.07	an		15.07		>			16.07	16.29	an		17.07	17.29	>	an		
32,5 Wicklesgreuth		14.09		<b>14.58</b>	15.09	15.41	15.47			16.09	16.31		<b>16.58</b>	17.09	17.31	17.47			
37,0 Sachsen b.Ansb.		14.13			15.13	an				16.13	16.35			17.13	17.35				
43,7 Ansbach	<b>14.02</b>	14.19		<b>15.07</b>	15.19		15.56	<b>16.02</b>	<b>16.07</b>	16.19	16.41		<b>17.07</b>	17.19	17.41	17.56		<b>18.02</b>	
Ansbach 885	<b>14.04</b>	14.13		<b>15.13</b>				<b>16.04</b>	<b>16.13</b>	ab			<b>17.13</b>	ab				<b>18.04</b>	
Dombühl		14.29		<b>15.29</b>					<b>16.29</b>	16.32			<b>17.29</b>	17.32					
Dinkelsbühl	>	14.58		>				>	>	16.58			>	17.58				>	
Crailsheim	<b>14.31</b>	Nördl.		<b>15.46</b>				<b>16.31</b>	<b>16.46</b>	Nördl.			<b>17.46</b>	Nördl.				<b>18.31</b>	

E \*) Für die zusätzlichen HVZ-Eilzüge fahren die IR in Nürnberg Hbf eine Minute früher um 15:35 und 17:35 Uhr ab. Bis Schweinau folgen die Eilzüge im 2-Minuten-Abstand, bremsen dann etwas ab und kommen in Heilsbronn erst 5 Minuten nach Durchfahrt des IR an. Die zusätzlichen HVZ-Eilzüge halten nicht in Wicklesgreuth und erreichen dadurch in Ansbach die RE nach Würzburg (→ KBS 880).

<i>Crailsheim</i>			<b>14.14</b>		<i>Nördl.</i>	<b>15.29</b>				<i>ab</i>	<b>16.14</b>			<i>Nördl.</i>	<b>17.14</b>	<b>17.29</b>			
<i>Dinkelsbühl</i>			>		15.01	>				16.01	>			17.01	>	>			
<i>Dombühl</i>			<b>14.30</b>		15.30					16.27	<b>16.30</b>			17.27	<b>17.30</b>				
<i>Ansbach 885</i>			<b>14.47</b>		15.47	<b>15.56</b>				<i>an</i>	<b>16.47</b>			<i>an</i>	<b>17.47</b>	<b>17.56</b>			
<b>NORMALVERKEHRSZEIT (NVZ)</b>								<b>HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ)</b>											
Zug	<C5>	<C6>	<b>E</b>	<C5>	<C6>	<b>IR</b>	RB	<C5>	<C6>	<C6>	<b>E</b>	<C5>	<C6>	<C6>	<b>E</b>	<b>IR</b>	RB	<C5>	
km <b>Ansbach</b>		14.41	<b>14.53</b>		15.41	<b>15.58</b>	16.04		16.19	16.41	<b>16.53</b>		17.19	17.41	<b>17.53</b>	<b>17.58</b>	18.04		
6,7 Sachsen b.Ansb.	<i>ab</i>	14.46			15.46				16.24	16.46			17.24	17.46					
11,2 Wicklesgreuth	14.19	14.50	<b>15.01</b>		15.50		16.12		16.28	16.50	<b>17.01</b>		17.28	17.50			18.12		
13,4 Petersaurach Nord		14.52		<i>ab</i>	15.52		>	<i>ab</i>	16.30	16.52		<i>ab</i>	17.30	17.52			>	<i>ab</i>	
18,3 Heilsbronn	14.24	14.56	<b>15.07</b>	15.24	15.56		Winds	16.14	16.34	16.56	<b>17.07</b>	17.14	17.34	17.56	<b>18.05</b>		Winds	18.14	
23,6 Raitersaich	14.28			15.28			-bach	16.18	16.38			17.18	17.38				-bach	18.18	
27,9 Roßtal-Wegbrücke	14.32	15.03		15.32	16.03			16.22	16.42	17.03		17.22	17.42	18.03				18.22	
29,0 <b>Roßtal Bf</b>	14.34	15.05		15.34	16.05			16.24	16.44	17.05		17.24	17.44	18.05				18.24	
31,6 Anwandten	14.37			15.37				16.27	16.47			17.27	17.47					18.27	
34,4 Oberasbach	14.40	15.10		15.40	16.10			16.30	16.50	17.10		17.30	17.50	18.10				18.30	
36,0 Unterasbach	14.42	15.12		15.42	16.12			16.32	16.52	17.12		17.32	17.52	18.12				18.32	
38,5 N-Südwestpark	14.45	15.15		15.45	16.15			16.35	16.55	17.15		17.35	17.55	18.15				18.35	
40,7 N-Schweinau	14.47	15.17		15.47	16.17			16.37	16.57	17.17		17.37	17.57	18.17	[20]	[22]		18.37	
42,6 N-Steinbühl	14.49	15.19		15.49	16.19			16.39	16.59	17.19		17.39	17.59	18.19				18.39	
43,7 <b>Nürnberg Hbf</b>	14.51	15.21	<b>15.24</b>	15.51	16.21	<b>16.24</b>		16.41	17.01	17.21	<b>17.24</b>	17.41	18.01	18.21	<b>18.22</b>	<b>18.24</b>		18.41	
<i>Nürnberg Hbf 895</i>	14.53	15.23	15.35	15.53	16.23	<b>16.35</b>		16.43	17.03	17.23	17.33	17.43	18.03	18.23	18.33	<b>18.35</b>		18.43	
<i>N-Dürrenhof</i>	14.55	15.25	15.37	15.55	16.25			16.45	17.05	17.25	17.35	17.45	18.05	18.25	18.35			18.45	
<i>Lauf (rechts d.P.)</i>	15.11	15.41	<i>Neun</i>	16.11	16.41	<b>Dres-</b>		17.01	17.21	17.41	<i>Erlan</i>	18.01	18.21	18.41	<i>Erlan</i>	<b>Dres-</b>		19.01	
<i>nach</i>	Hersb	Simm.	-k./Br.	Hersb	Simm.	<b>-den</b>		Hersb	Hersb	Simm.	-gen	Hersb	Hersb	Simm.	-gen	<b>-den</b>		Hersb	

In der Realität irritiert der Bahnhofname *Nürnberg-Stein* viele Fahrgäste, weil die Stadt Stein nicht zu Nürnberg gehört und über 2 km entfernt liegt. Der in den 1990er Jahren entstandene *Südwestpark* mit etwa 5.000 Arbeitsplätzen schließt hingegen direkt an den Bahnhof an.

*FIT* hätte den Halteplatz 100 Meter nach Westen verlegt und die Station mit Inbetriebnahme der *Citybahn* umbenannt. Die vorhandene Fußgängerunterführung liegt dadurch nicht mehr in der Bahnsteigmitte, sondern am östlichen Ende. Am Westende des erhöhten Inselbahnsteigs gäbe es eine neue Unterführung für Fußgänger, Radfahrer und Busse mit Anbindungen zur F.-Haber-Str. (Norden) und zur Faberstr. (Süden). Umsteiger zu den Stadtbussen müssten nur noch die Treppen oder den Aufzug benutzen, während i. d. Realität 600 Meter Fußweg abschrecken.

## 899 (Ansbach -) Wicklesgreuth - Neuendettelsau - Windsbach

Für den Anschluss von Neuendettelsau und Windsbach an das Bahnnetz wurden ab 1890 Heilsbronn und Wicklesgreuth an der Hauptbahn Nürnberg - Ansbach als Abzweigstation untersucht. Billigerer Grunderwerb, einfachere Trasse sowie weniger Erdbewegungen und Kunstbauten gaben schließlich den Ausschlag für das Dorf Wicklesgreuth.

Am 1.12.1894 wurde die 11,8 km lange Nebenbahn eröffnet. Wie üblich, enthielten die ersten Fahrpläne 3 Züge pro Tag und Richtung, die etwa 40 Minuten brauchten. 1914 genehmigte das Königreich Bayern die Verlängerung nach Spalt zur dort endenden Nebenbahn aus Georgensgmünd. Die Vermessungen hatten schon begonnen, als der Erste Weltkrieg die Arbeiten jäh beendete.

Den letzten Versuch einer Verlängerung Osten gab es am 17.3.1920: Die „Denkschrift zum Ausbau des bayerischen Eisenbahnnetzes“ enthielt unter 52 Projekten auch die Verbindung Roth - Windsbach. Verwirklicht wurden aus dem ganzen Paket aber ganze 2 Strecken, die dann mangels Rentabilität unter den ersten Stilllegungskandidaten der 1960er Jahre waren.

Immer wieder kam aus Bevölkerung und Lokalpolitik der Wunsch, die Entscheidung von 1882 für Wicklesgreuth zu revidieren. Man träumte davon, dass (wie z.B. auf der Nebenbahn Feucht - Altdorf) Züge über Heilsbronn nach Nürnberg durchfahren. Dagegen sprachen aber vor allem die hohen Kosten für relativ geringen Nutzen und die zwischenzeitliche Bebauung möglicher Gleistrassen.

Die Langzeitfolge der Entscheidung für Wicklesgreuth ist, dass es östlich von Ansbach kein Mittelzentrum gibt, sondern mehrere Städte und Gemeinden mit 5.000 bis 10.000 Einwohnern. Der Regional-Express (RE) Nürnberg - Stuttgart muss kurz nacheinander in Heilsbronn und Wicklesgreuth halten, um den besonderen regionalen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Wie auf vielen anderen Zweigstrecken schränkte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) das Fahrplanangebot auf dem *Löhe-Express* ab den 1960er Jahren schrittweise ein. Seit 1973 gibt es keine Zugkreuzungen in Neuendettelsau mehr, weil sich immer nur ein Zug auf der Nebenbahn befindet. Im Sommer 1981 endete der Zugverkehr am Wochenende und die Fahrgäste mussten in Busse umsteigen.

In den folgenden Jahren drohte mehrfach die komplette Stilllegung. Der umfangreiche Schülerverkehr nach Neuendettelsau und Windsbach sowie zahlreiche Fernverkehrsreisende zum Diakoniewerk N'dettelsau sicherten aber den Bestand.

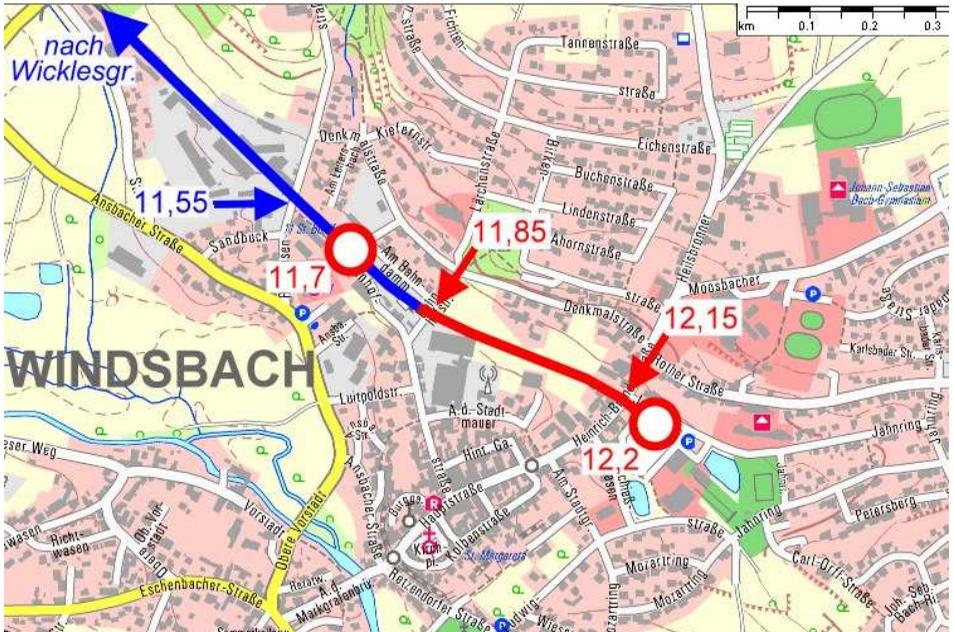
Seit 1996 pendeln auf der „Hausstrecke“ von Jörg Schäfer montags bis freitags Regionalbahnen im Stundentakt, am Wochenende gibt es wieder Züge im 2-Std-Takt. Seit 2001 setzt die *DB* moderne Triebwagen der Baureihe 642 ein und in Wicklesgreuth gibt es meistens gute Anschlüsse Richtung Ansbach und Nürnberg – damit muss man bei den aktuellen DB-Standards in Bayern zufrieden sein.

<b>8.36</b>	9.38	<b>10.36</b>	11.38	<b>12.36</b>	<i>Nürnberg Hbf</i>	<b>9.24</b>	10.21	<b>11.24</b>	12.21	<b>13.24</b>
<b>8.52</b>	10.03	<b>10.52</b>	12.03	<b>12.52</b>	<i>Heilsbronn</i>	<b>9.07</b>	9.56	<b>11.07</b>	11.56	<b>13.07</b>
<b>8.58</b>	10.09	<b>10.58</b>	12.09	<b>12.58</b>	<i>Wicklesgreuth 898</i>	<b>9.01</b>	9.50	<b>11.01</b>	11.50	<b>13.01</b>
<b>8.53</b>	10.04	<b>10.53</b>	12.04	<b>12.53</b>	<i>Ansbach</i>	<b>9.07</b>	9.56	<b>11.07</b>	11.56	<b>13.07</b>
<b>9.01</b>	10.12	<b>11.01</b>	12.12	<b>13.01</b>	<i>Wicklesgreuth 898</i>	<b>8.58</b>	9.47	<b>10.58</b>	11.47	<b>12.58</b>
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
9.04	10.13	11.04	12.13	13.04	km <b>Wicklesgreuth</b>	8.54	9.46	10.54	11.46	12.54
9.07	10.16	11.07	12.16	13.07	2,6 Petersaurach West	8.50	9.42	10.50	11.42	12.50
9.12	10.21	11.12	12.21	13.12	6,6 Neuendettelsau Bf	8.45	9.37	10.45	11.37	12.45
9.13	10.22	11.13	12.22	13.13	7,4 x N'dettelsau Süd	8.43	9.35	10.43	11.35	12.43
9.15	10.24	11.15	12.24	13.15	9,2 x Wernsbach	8.41	9.33	10.41	11.33	12.41
9.17	10.26	11.17	12.26	13.17	10,6 x Wernsmühle	8.39	9.31	10.39	11.31	12.39
9.19	10.28	11.19	12.28	13.19	11,6 Windsbach Nord	8.37	9.29	10.37	11.29	12.37
9.21	10.30	11.21	12.30	13.21	12,2 <b>Windsb.</b> Stadthalle	8.36	9.28	10.36	11.28	12.36
9.26		11.26		13.26	<i>Windsbach</i>	8.33		10.33		12.33
9.43		11.43		13.43	<i>Wolfr.- Eschenbach</i>	8.16		10.16		12.16
9.53		11.53		13.53	<i>Triesdorf Bf</i>	8.06		10.06		12.06

*Franken in Takt* erhöht die Attraktivität für die knapp 20.000 Anwohner vom *Löhe-Express* durch folgende Maßnahmen:

- Zweistündlicher Anschluss in Wicklesgreuth zum Eilzug statt zur S-Bahn, damit die Fahrgäste 9 Minuten schneller nach Nürnberg kommen und zweistündliche Durchbindung der Züge in die Kreisstadt Ansbach.
- Neue Stationen N'dettelsau Süd, Wernsbach in km 9,2 (mit günstigerer Lage zum Ort als der 1992 stillgelegte Haltepunkt) und Wernsmühle. Verlängerung in Windsbach um 450 Meter, damit die Züge nicht mehr am Stadtrand wenden und mit zwei neuen Stationen anstelle des Bahnhofs ihren Einzugsbereich erweitern. (Man braucht keine teuren Bauwerke und es gibt geeignete Freiflächen.)
- Abrundung des *Integralen Taktknotens* in Wicklesgreuth durch eine Buslinie Richtung Diethofen, um dem relativ umfangreichen Binnenverkehr im östlichen Landkreis Ansbach gerecht zu werden.

Da es zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht gelang, die Strecke nach Spalt oder Roth zu verlängern, ist sie für Fahrten nach Süden und Osten wenig attraktiv. Busanschlüsse gibt es in der Realität nur sporadisch. Das wäre bei **FIT** mit der 37 km langen Linie Triesdorf - Merkendorf - Wolframs-Eschenbach - Windsbach - Wassermungenau - Spalt - Georgensgmünd anders, deren Busse sich in Windsbach während der Wendezeit der Züge begegnen. In Triesdorf hätte sie Eilzug-Anschlüsse nach Treuchtlingen (Minute 02) und Ansbach (Minute 58) und in Georgensgmünd zum Eilzug nach Treuchtlingen (Minute 10) und zur RB über Roth nach Nürnberg (Minute 18).



Linienbeschreibung in Windsbach anhand der Streckenkilometer:

- 11,55 = vorhandener Bahnübergang Raiffeisenstraße
- 11,7 = neuer Haltepunkt „Windsbach Nord“ etwa 100 Meter nördlich vom realen Endpunkt.
- 11,85 = neuer Bahnübergang Bahnhofstraße.
- 12,15 = neuer Bahnübergang Heinrich-Brand-Straße
- 12,2 = Bahnsteigmitte des neuen Endbahnhofs
- 12,25 = Neuer Prellbock vor dem Parkplatz „Stadthalle“

Jörg Schäfer betreibt für seine „Hausstrecke“ die Webseite [www.loehe-express](http://www.loehe-express)

## 910 Augsburg - Donauwörth - Treuchtlingen (- Nürnberg)

1847 gingen die 40,8 km von Augsburg bis Donauwörth als Teil der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* von Lindau nach Hof in Betrieb. Die Fränkische Alb nördlich von Donauwörth war für die damaligen Lokomotiven zu steil, und daher wählten die Bahnbauer den Umweg über Nördlingen und Gunzenhausen nach Nürnberg. Der Zugverkehr wuchs rasch an und der Abschnitt Augsburg - Donauwörth wurde deshalb bis 1899 zweigleisig ausgebaut.

Aber erst, als auch der zweigleisige Ausbau über Nördlingen unausweichlich erschien, beschloss der Bayerische Landtag die direkte Linie Donauwörth - Treuchtlingen über die Fränkische Alb. Der Bau der 34 km war aufwändig, denn dutzende Felseinschnitte mit Sicherungsmauern, hohen Dämmen und Brücken mussten für die von Anfang an zweigleisige Trasse angelegt werden. Monheim als größter Zwischenort konnte nur mit der gleichzeitig am 1.10.1906 eröffneten 5,6 km langen Stichstrecke nach Fünfstetten erschlossen werden. (Deren planmäßiger Personenverkehr endete schon 1960, aber noch bis 1997 fuhren gelegentlich Museumszüge.)

Die Strecke Augsburg - Treuchtlingen (- Nürnberg) entwickelte sich zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen Bayerns und bekam bis 1935 eine Oberleitung. Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurden Augsburg, Donauwörth und Treuchtlingen mehrfach bombardiert und von Tieffliegern angegriffen. Zugverkehr war daher ab 1945 zunächst nur mit großen Mühen möglich.

Während der Abschnitt südlich von Donauwörth als Zulaufstrecke für Augsburg ab 1960 stetigen Zuwachs erfuhr, ging die Nachfrage in der dünn besiedelten Fränkischen Alb zurück. Seit 1981 fahren die Personenzüge in Mündling, Fünfstetten und Möhren durch und halten nur noch in Otting-Weilheim. Da auch der Güterverkehr wenig später endete, verloren Fünfstetten und Möhren ihre Bahnhöfe mit den einst umfangreichen Gleisanlagen ganz. Mündling wurde zu einem ferngesteuerten Betriebsbahnhof mit Überholungsgleis zurückgebaut.

Zwischen Augsburg und Donauwörth wurde die Strecke hingegen weiter ausgebaut und das Angebot verdichtet: Die 36,5 km von Augsburg-Oberhausen bis Donauwörth wurden bis 1981 für 200 km/h ertüchtigt und zählten damit zu den ersten Strecken in Deutschland, die dieses Tempo planmäßig erlaubten. 1995 fuhren in der *Normalverkehrszeit* mindestens stündlich ICE von Nürnberg nach Augsburg nonstop in 64 Minuten. Hinzu kamen ungefähr stündlich Eilzüge, am Vormittag gab es aber zwischen Treuchtlingen und Donauwörth auch Wartezeiten von 2 Stunden. Die meisten Eilzüge hielten in Otting-Weilheim, einige fuhren aber (ohne erkennbare Systematik) durch.

**FIT** hätte die KBS 910 ähnlich ausgebaut, das Fahrplanangebot aber besser strukturiert und abgestimmt. Für schnelle Verbindungen in der Region verkehrt die stündliche Eilzug-Linie Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - Augsburg. In Treuchtlingen bietet sie am gleichen Bahnsteig gegenüber **Anschluss** zur Eilzug-Linie von Nürnberg nach Ingolstadt. Beim *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Donauwörth gibt es zahlreiche attraktive Bahn- und Busanschlüsse. Und die Begegnung der RB zur vollen Stunde bietet gute Voraussetzungen für Buslinien ins Umland.

Würzburg Hbf	7.42	8.31			8.42	9.31			9.42	10.31
Ansbach	8.51	>			9.51	>			10.51	>
Nürnberg Hbf	<	9.31		9.46	<	10.31		10.46	<	11.31
Treuchtlingen 898	9.27			10.29	10.27			11.29	11.27	
Zug	E	ICE	RB	RB	RB	ICE	RB	RB	RB	ICE
km Treuchtlingen	9.34	[01]			10.34				11.34	
12,2 Otting-Weilheim	9.42				10.42				11.42	
18,0 Fünfstetten	9.47				10.47				11.47	
34,5 Donauwörth	9.59			ab	10.59			ab	11.59	
	10.01			10.35	11.01	[19]		11.35	12.01	
38,4 Bäumenheim				10.39				11.39		
41,8 Mertingen				10.43				11.43		
49,4 Nordendorf				10.49				11.49		
51,8 Westendorf			ab	10.52			ab	11.52		
54,8 Meitingen	10.13		10.33	10.56	11.13		11.33	11.56	12.13	[27]
56,6 Herbertshofen			10.35	10.59			11.35	11.59		
60,9 Langweid (Lech)			10.39	11.03			11.39	12.03		
64,0 Gablingen			10.43	11.07			11.43	12.07		
68,5 Gersthofen			10.47	11.11			11.47	12.11		
73,3 A-Oberhausen			10.52	11.16			11.52	12.16		
75,3 Augsburg Hbf	10.25	10.35	10.55	11.19	11.25	11.35	11.55	12.19	12.25	12.35
Augsburg Hbf		10.37				11.37				12.37
München Hbf 900		11.09				12.09				13.09

Die blauen RB fahren nur montags - freitags an Werktagen

- Zwischen Donauwörth und Treuchtlingen bekämen die 1.500 Einwohner der Gemeinde Fünfstetten bei **FIT** einen neuen Haltepunkt. Er hätte zwei Außenbahnsteige und Zugänge zu den zwei vorhandenen Straßenbrücken. [Der alte Bahnhof Fünfstetten lag 700 Meter weiter nördlich ungünstig zur Wohnbebauung, da er auch zur Beladung von Güterwagen und den Anschluss der Nebenbahn nach Monheim ausgelegt war.]

München Hbf 900	<b>7.51</b>				<b>8.51</b>				<b>9.51</b>	
München-Pasing										
Augsburg Hbf	<b>8.23</b>				<b>9.23</b>				<b>10.23</b>	
Zug	<b>IC E</b>	<b>E</b>	<b>RB</b>	<b>RB</b>	<b>IC E</b>	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RB</b>	<b>IC E</b>	<b>RE</b>
km <b>Augsburg Hbf</b>	<b>8.25</b>	<b>8.35</b>	8.41	<b>9.05</b>	<b>9.25</b>	<b>9.35</b>	9.41	<b>10.05</b>	<b>10.25</b>	<b>10.35</b>
2,0 A-Oberhausen			8.43	<b>9.07</b>			9.43	<b>10.07</b>		
6,8 Gersthofen			8.48	<b>9.12</b>			9.48	<b>10.12</b>		
11,3 Gablingen			8.52	<b>9.16</b>			9.52	<b>10.16</b>		
14,4 Langweid (Lech)			8.56	<b>9.20</b>			9.56	<b>10.20</b>		
18,7 Herbertshofen			9.00	<b>9.24</b>			10.00	<b>10.24</b>		
20,5 <b>Meitingen</b>	[33]	<b>8.47</b>	9.03	<b>9.27</b>		<b>9.47</b>	10.03	<b>10.27</b>		<b>10.47</b>
23,5 Westendorf			9.07	an			10.07	an		
25,9 Nordendorf			9.10				10.10			
33,5 Mertingen			9.16				10.16			
36,9 Bäumenheim			9.20				10.20			
40,8 <b>Donauwörth</b>		<b>8.59</b>	9.25		[41]	<b>9.59</b>	10.25			<b>10.59</b>
		<b>9.01</b>	an			<b>10.01</b>	an			<b>11.01</b>
57,3 <b>Fünfstetten</b>		<b>9.13</b>				<b>10.13</b>				<b>11.13</b>
63,1 Otting-Weilheim		<b>9.18</b>				<b>10.18</b>				<b>11.18</b>
75,3 <b>Treuchtlingen</b>		<b>9.26</b>				<b>10.26</b>			[59]	<b>11.26</b>
<i>Treuchtlingen 898</i>		<b>9.33</b>	<b>9.31</b>			<b>10.33</b>	<b>10.31</b>			<b>11.33</b>
<i>Nürnberg Hbf</i>	<b>9.29</b>	>	<b>10.14</b>		<b>10.29</b>	>	<b>11.14</b>		<b>11.29</b>	>
<i>Ansbach</i>	<	<b>10.09</b>			<	<b>11.09</b>			<	<b>12.09</b>
<i>Würzburg Hbf</i>	<b>10.29</b>	<b>11.18</b>			<b>11.29</b>	<b>12.18</b>			<b>12.29</b>	<b>13.18</b>

## 914 Aalen - Bopfingen - Nördlingen - Donauwörth

Die *Riesbahn* besteht aus zwei Hälften mit unterschiedlicher Geschichte: Den Ostteil von Donauwörth nach Nördlingen eröffnete das Königreich Bayern bereits 1849 als Teil der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 910). Den Westteil von Aalen nach Nördlingen stellte das Königreich Württemberg erst 14 Jahre später als Verlängerung der aus Stuttgart kommenden *Remsbahn* fertig. 1866 bekamen die 6,7 km von Aalen bis Goldshöfe für die dort abzweigende Strecke nach Crailsheim (→ KBS 770) ein zweites Gleis.

Das Aufkommen auf der Riesbahn war nie besonders hoch. Als Verlängerung der *Remsbahn* hat sie jedoch große Bedeutung für Umleiterzüge von Stuttgart nach Augsburg und München. Die *Deutsche Bundesbahn* elektrifizierte daher schon 1972 die 69 km von Aalen nach Donauwörth. Ein zumindest abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau unterblieb aber (östlich von Goldshöfe) bis heute.

Noch bis in die 1980er Jahre machte sich die Landesgrenze dadurch bemerkbar, dass man in Nördlingen von Zügen der *Bundesbahndirektion* (BD) Stuttgart in Züge der *BD* München umsteigen musste. Erst seit der Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 gibt es durchgehende Züge von Aalen nach Donauwörth im angenäherten Stundentakt.

Seit 2009 setzt *DB Regio Bayern* Elektrotriebwagen der Baureihe 440 ein, die in Augsburg beheimatet sind. Der aktuelle Fahrplan ist relativ unattraktiv, weil die Züge für die 69 km von Aalen nach Donauwörth 70 Minuten und in der Gegenrichtung wegen langer Kreuzungsaufenthalte sogar 82 Minuten brauchen.

*FIT* hätte die KBS 914 ähnlich ausgebaut, das Fahrplanangebot aber besser strukturiert und abgestimmt. Abwechselnd im 2-Stunden-Takt fahren Eilzüge und Regionalbahnen, die von Aalen nach Donauwörth 50 bzw. 69 Minuten brauchen.

<b>7.08</b>	<b>7.48</b>	<b>9.08</b>	<b>9.48</b>	<b>11.08</b>	Stuttgart Hbf	<b>10.52</b>	<b>12.12</b>	<b>12.52</b>	<b>13.12</b>	<b>14.52</b>
<b>7.44</b>	<b>8.26</b>	<b>9.44</b>	<b>10.26</b>	<b>11.44</b>	Schwäb. Gmünd	<b>10.15</b>	<b>11.33</b>	<b>12.15</b>	<b>12.33</b>	<b>14.15</b>
<b>7.59</b>	<b>8.41</b>	<b>9.59</b>	<b>10.41</b>	<b>11.59</b>	Aalen 787	<b>10.01</b>	<b>11.19</b>	<b>12.01</b>	<b>12.19</b>	<b>14.01</b>
<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>	Zug	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>	<b>RB</b>	<b>RE</b>
<b>8.05</b>	8.46	<b>10.05</b>	10.46	<b>12.05</b>	km Aalen	<b>9.55</b>	11.14	<b>11.55</b>	13.14	<b>13.55</b>
	8.48		10.48		2,0 Wasserlafingen		11.11		13.11	
	8.50		10.50		3,8 Hofen (bei Aalen)		11.09		13.09	
	8.53		10.53		6,7 Goldshöfe		11.06		13.06	
<b>8.13</b>	58/01	<b>10.13</b>	58/01	<b>12.13</b>	11,7 Westhausen	<b>9.46</b>	58/01	<b>11.46</b>	58/01	<b>13.46</b>
	9.05		11.05		16,0 Lauchheim		10.54		12.54	
	9.11		11.11		23,7 Aufhausen (Württ)		10.48		12.48	
<b>8.23</b>	9.14	<b>10.23</b>	11.14	<b>12.23</b>	27,0 Bopfingen	<b>9.36</b>	10.45	<b>11.36</b>	12.45	<b>13.36</b>
	9.18		11.18		31,4 Trochtelfingen		10.41		12.41	
	9.21		11.21		34,3 Pflaumloch		10.38		12.38	
<b>8.32</b>	9.26	<b>10.32</b>	11.26	<b>12.32</b>	39,3 Nördlingen	<b>9.28</b>	10.34	<b>11.28</b>	12.34	<b>13.28</b>
<b>8.34</b>	9.28	<b>10.34</b>	11.28	<b>12.34</b>	48,2 Möttingen	<b>9.26</b>	10.32	<b>11.26</b>	12.32	<b>13.26</b>
	9.34		11.34		52,5 Hoppingen		10.25		12.25	
	9.38		11.38				10.21		12.21	
<b>8.46</b>	9.43	<b>10.46</b>	11.43	<b>12.46</b>	57,7 Harburg	<b>9.13</b>	10.16	<b>11.13</b>	12.16	<b>13.13</b>
	9.46		11.46		60,3 Ebermergen		10.13		12.13	
	9.49		11.49		63,2 Wörmitzstein		10.10		12.10	
<b>8.55</b>	9.55	<b>10.55</b>	11.55	<b>12.55</b>	68,6 Donauwörth	<b>9.05</b>	10.05	<b>11.05</b>	12.05	<b>13.05</b>
<b>9.01</b>	<b>10.01</b>	<b>11.01</b>	<b>12.01</b>	<b>13.01</b>	Donauwörth 910	<b>8.59</b>	<b>9.59</b>	<b>10.59</b>	<b>11.59</b>	<b>12.59</b>
<b>9.22</b>	<b>10.22</b>	<b>11.22</b>	<b>12.22</b>	<b>13.22</b>	Augsburg Hbf	<b>8.38</b>	<b>9.38</b>	<b>10.38</b>	<b>11.38</b>	<b>12.38</b>
<b>9.01</b>	<b>10.01</b>	<b>11.01</b>	<b>12.01</b>	<b>13.01</b>	Donauwörth 910	<b>8.59</b>	<b>9.59</b>	<b>10.59</b>	<b>11.59</b>	<b>12.59</b>
<b>9.27</b>	<b>10.27</b>	<b>11.27</b>	<b>12.27</b>	<b>13.27</b>	Treuchtlingen	<b>8.33</b>	<b>9.33</b>	<b>10.33</b>	<b>11.33</b>	<b>12.33</b>
<b>10.16</b>	<b>11.16</b>	<b>12.16</b>	<b>13.16</b>	<b>14.16</b>	Nürnberg Hbf	<b>7.44</b>	<b>8.44</b>	<b>9.44</b>	<b>10.44</b>	<b>11.44</b>

Die Zugbegegnungen in Nördlingen zu den Minuten 27 und 33 bieten optimale Voraussetzungen für Zuganschlüsse Richtung Dinkelsbühl (→ KBS 886) und Wassertrüdingen (→ KBS 887) sowie Busanschlüsse am Bahnhofsvorplatz.

## 916 (Museumsbahn) **Fünfstetten - Monheim**

Die 5,6 km kurze Zweigstrecke wurde am 1.10.1906 zusammen mit der Hauptstrecke Donauwörth - Treuchtlingen (→ KBS 910) eröffnet, um auch Monheim als größten Ort dazwischen zu erschließen. Der planmäßige Personenverkehr endete schon am 29.5.1960. Die Stadt Monheim kaufte anschließend die Strecke, um wenigstens den Schienengüterverkehr zu sichern. Diesen führte bis 1999 die *Deutsche Bundesbahn* durch.

Ab 1981 nutzte das *Bayerische Eisenbahnmuseum* (BEM) die Strecke für Museumszüge mit Dampf- und Dieselloks. Unglücklicherweise hielten genau ab diesem Zeitpunkt die Personenzüge zwischen Donauwörth und Treuchtlingen nicht mehr im Bahnhof Fünfstetten. Ersatzweise fuhren nur wenige Busse mit langen Wartezeiten zu den Zügen der Museumsbahn. Das *BEM* zog auch deswegen Mitte der 1990er Jahre nach Nördlingen um und übernahm die Strecken nach Dinkelsbühl und Gunzenhausen.

Zum 1.5.1999 kündigte *DB Cargo* den Anschluss in Fünfstetten und baute alle Weichen zu den Gleisen der Stadt Monheim ab. Das 5,6 km lange Streckengleis blieb noch etwa fünf Jahre lang ungenutzt liegen. Dann entstand darauf ein Fuß- und Radweg.

**FIT** hätte das *BEM* nicht von der KBS 916 vergrault, sondern mit regelmäßigen RE-Halten in Fünfstetten gute Voraussetzungen für den Museumsbetrieb geschaffen. Nach der Verlagerung des ICE-Verkehrs auf die Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt (→ KBS 920) wären auch durchgehende Züge von Donauwörth nach Monheim möglich geworden.

Der Umzug nach Nördlingen wäre für das *BEM* bei **FIT** keine so attraktive Alternative gewesen: Auf den Strecken nach Dinkelsbühl und Gunzenhausen (→ KBS 886 und 887) gäbe es Personenverkehr im Stundentakt, der für zusätzliche Museumszüge nur enge Zeitfenster übrig ließe.

## 920 (Nürnberg -) Treuchtlingen - Eichstätt - Ingolstadt

Die 1996 erfolgte Teilung der Kursbuchsstrecke 920 Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - Ingolstadt - München war sinnvoll, weil die Tabelle lang und unübersichtlich war. Allerdings behielt der Nordabschnitt Würzburg - Treuchtlingen fälschlicherweise die 920 und wanderte dadurch statistisch in den südbayerischen 900er-Nummernkreis.

Richtiger wäre die Beibehaltung dieser Nummer für den Südabschnitt Treuchtlingen - München gewesen. (Für den Nordabschnitt war die Nummer 880 frei.) Nach Eröffnung der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Kinding - Ingolstadt hätte sich dann deren Integration in die Tabelle 920 angeboten.

Die 81 km lange Bahnlinie von München nach Ingolstadt wurde am 14.11.1867 eröffnet. Die Anbindung der militärischen Landesfestung an der Donau spielte eine entscheidende Rolle, und aus Sicherheitsgründen entstand der Ingolstädter Bahnhof weit vor den Toren der Stadt.

Über die Streckenführung im Altmühltal wurde lange diskutiert. Strittig waren vor allem die Anbindung von Eichstätt und die Trassierung nach Pleinfeld oder Gunzenhausen. 1863 fiel der Entschluss, dass Eichstätt einen Bahnhof weit abseits der Stadt erhält und der Anschluss zur Ludwigs-Süd-Nord-Bahn in Pleinfeld erfolgt. Die Strecke wurde zunächst eingleisig gebaut und 1867 eröffnet. 1891 folgte der zweigleisige Ausbau.

Nach der Eröffnung der Strecke Donauwörth - Treuchtlingen im Jahr 1906 (→ KBS 910) nutzten die meisten Züge von Nürnberg nach München die großzügiger trassierte Strecke über Augsburg. Diese wurde denn auch 1935 als erste elektrifiziert. Danach sollte die Strecke über Ingolstadt folgen, aufgrund des Zweiten Weltkrieges schaffte die *Deutsche Reichsbahn* aber nur den Abschnitt München - Dachau. Nach dem Krieg sah die *Deutsche Bundesbahn* wegen der veränderten Verkehrsströme im geteilten Deutschland höhere Prioritäten für Frankfurt (Main) - Nürnberg - Passau. Von München bis Ingolstadt wurde daher erst 1960 und weiter bis Treuchtlingen 1962 der elektrische Betrieb eröffnet.

Die meisten Schnellzüge fuhren aber weiterhin über Augsburg nach Nürnberg. Das traf ab 1971 auch auf den *InterCity* (IC) zu. Die KBS 920 wurde dafür zur wichtigen Achse für den Nord-Süd-Güterfernverkehr. 1972 wurde für die Olympischen Spiele in München ein neues S-Bahn-System eröffnet. Von Anfang an dabei war die „S2“ nach Petershausen, die auf 32 km das vorhandene Gleispaar nutzte, bevor sie in München-Laim auf die neue „S-Bahn-Stammstrecke“ wechselte.



*Am 15.8.96 traf 628 243 in Eichstätt Bahnhof auf 111 214 mit einem Eilzug nach Nürnberg. Man sieht, dass man nur von Gleis 1 nach links zum Stadtbahnhof kommt und dass die Fahrgäste auf Gleis 1 von beiden Seiten her einsteigen können.*

1980 brauchten die stündlichen IC von Nürnberg über Augsburg nach München rund 100 Minuten und die vereinzelt über Ingolstadt fahrenden IC etwa 10 Minuten länger. Eine nennenswerte Beschleunigung war auf den Trassen aus dem 19. Jahrhundert ohne größere Neubauabschnitte nicht mehr möglich.

Die Notwendigkeit einer schnelleren Verbindung zwischen den beiden größten Städten in Bayern war unumstritten, „über Augsburg oder Ingolstadt?“ wurde aber lange und heftig diskutiert. Die Deutsche Wiedervereinigung beschleunigte das Verfahren ab 1990, da man erhebliche Zuwächse zwischen Berlin, Leipzig, Nürnberg und München erwartete.

1991 empfahl die *landesplanerische Beurteilung* die heutige Streckenführung als ausgewogenste Lösung: Von München bis Ingolstadt Nord Ausbau der 84 km langen Bestandsstrecke für bis zu 200 km/h, von Ingolstadt Nord bis zum *Abzweig Reichswald* (westlich von Feucht) eine 77,4 km lange Neubaustrecke bis zu 250 km/h und auf den letzten 9,4 km bis Nürnberg Hbf Mitbenutzung der Hauptstrecke von Regensburg und deren Ausbau für 160 km/h.

Aber erst 2006 ging die Schnellfahrstrecke endlich in Betrieb. Dadurch verlor die *Altmühlbahn* im Personenverkehr erheblich an Bedeutung. In der Realität fuhr 2010 (außerhalb der *Hauptverkehrszeiten*) zwischen Treuchtlingen und Ingolstadt nur noch RE im Stundentakt, die 50 Minuten brauchen. Die Lücken dazwischen nutzte eine stetig wachsende Zahl von Güterzügen.

7.42 8.51 > 9.27		8.33   > 	8.42 9.51 > 10.27		Würzburg Hbf Ansbach Nürnberg Hbf Treuchtlingen 898		8.42 9.51 > 10.27	8.33   > 		8.42 9.51 > 10.31	8.42 9.51 > 10.27
RB	E	ICE	RB	E	Zug	E	RB	ICE	E	RB	
	9.31 9.36 9.41 9.47 > 9.55	[47]       		10.31 10.36 10.41 10.47 10.55	km Treuchtlingen 6,5 Pappenheim 11,7 Solnhofen 18,8 Dollnstein 29,1 Eichstätt Bf	9.29 9.23 9.18 9.12 9.04		[13]       > 	10.29 10.23 10.18 10.12 10.04		Eich. Stadt Eich. Stadt Eich. Stadt
9.06 9.10 9.16 9.13	9.56     	[03]     	10.06 10.10 10.16 10.13	10.56     	33,9 Adelschlag 39,3 Tauberfeld Eitensheim	9.03     	9.54 9.49 9.43 9.46	[57]     	10.03     	10.54 10.49 10.43 10.46	
9.21 9.25 9.30 9.34	   10.10 10.14	     10.18	10.21 10.25 10.30 10.34	   11.10 11.14	42,6 Eitensheim 46,8 Gaimersheim 52,5 Ingolstadt Nord 55,8 Ingolstadt Hbf	   8.49 8.46	9.38 9.34 9.29 9.26	     9.42	   9.49 9.46	10.38 10.34 10.29 10.26	
		10.20 10.57			Ingolstadt Hbf München Hbf			9.40 9.03			

Bei *FIT* hätte es von der Entscheidung für die Schnellfahrstrecke bis zu deren Inbetriebnahme nicht so lange gedauert. Die ersten Trassenverbesserungen zwischen Ingolstadt und München wären schon 1995 nutzbar und die ICE etwa fünf Minuten schneller gewesen. Die bewährte *Korrespondenz* in Würzburg hätte *FIT* mit stündlichen ICE Würzburg - Ingolstadt - München beibehalten. Mit diesen ICE kommt man zwölf Minuten schneller als über Augsburg nach München und entlastet den Knoten Nürnberg (samt erforderlichem Fahrtrichtungswechsel).

Im Altmühltal gäbe es stündliche Eilzüge, die den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Treuchtlingen mit dem ICE-Anschluss in Ingolstadt verbinden. Da sie aber zwischen Eichstätt Bahnhof und Ingolstadt Nord nicht halten, brauchen sie nur 44 Minuten. Auf diesem Abschnitt werden sie von RB überlagert, die nach Eichstätt Stadt „abbiegen“ und dadurch den 14.000 Einwohnern der Universitätsstadt umsteigefreie Verbindungen bringen.

## 924 (Ingolstadt -) **Eichstätt Bahnhof - Eichstätt Universität**

1863 fiel der Entschluss, dass Eichstätt einen etwa 5 km von der Stadt entfernten Bahnhof an der Linie Treuchtlingen - Ingolstadt erhält. Dieser wurde 1867 mit der KBS 920 eröffnet.

18 Jahre lang mussten alle Eichstätter und die vielen Besucher der Bischofsstadt etwa eine Stunde zum Bahnhof laufen, bevor am 15.9.1885 endlich eine Schmalspurbahn (mit 1000 Millimeter Spurweite) von *Eichstätt Bahnhof* nach *Eichstätt Stadt* für Erleichterung sorgte. Sie wurde sehr gut genutzt und am 7.11.1898 um 30 km nach Kinding verlängert.

Wie die meisten Nebenbahnen in Bayern war die *Altmühltalbahn* eine Stichbahn, obwohl die Bahnhöfe Beilngries (→ KBS 871) und Greding (→ KBS 889) nur jeweils 10 km entfernt lagen. Das bayerische Verkehrsministerium hatte (im Gegensatz zu den meisten anderen deutschen Ländern) kein Interesse, durch Abkürzungen Verkehr von den Hauptstrecken abzuziehen.

Erst in den 1920er Jahren änderte sich in München die Meinung, und am 5.11.29 wurde endlich die Lücke im Altmühltal zwischen Kinding und Beilngries geschlossen. Die 11,1 km lange Verbindung wurde in Normalspur (1435 mm) gebaut, daher musste man in Kinding umsteigen. Bis 4.10.34 wurden die 30,1 km bis Eichst. Stadt umgespurt und die folgenden 5,1 km bis Eichst. Bahnhof neu trassiert. Unmittelbar vor der Endstation entstand der 189 m lange *Schneckenbergtunnel*.

Schon 1955 bestätigte sich die Skepsis der bayerischen Verkehrspolitik aus dem 19. Jahrhundert, als nach nur 25 Jahren der letzte Personenzug von Beilngries nach Kipfenberg fuhr. 5 Jahre später war auch östlich von Eichstätt Stadt Schluss. Der letzte Güterzug folgte am 2.6.73 und wenige Jahre später baute die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die Gleise ab.

Auf den verbliebenen 5,1 km setzte die *DB* bis in die frühen 1980er Jahre Schienenbusse der Baureihe 798 ein, danach Dieseltriebwagen der Baureihe 628 und Baureihe 642. 1996 stellte sie den restlichen Güterverkehr zwischen den beiden Eichstätter Bahnhöfen ein. Zu dieser Zeit gab es Überlegungen, die noch vorhandene Trasse bis zur Eichstätter Universität zu reaktivieren und dadurch die langen Standzeiten der Triebwagen zu verkürzen. Trotz eines positiven Gutachtens wurden sie leider nicht realisiert.

2001 wurden nur 5,1 km saniert und vollständig mit neuen Gleisen ausgestattet. Von den einstmals umfangreichen Gleisanlagen verblieb im „Stadtbahnhof“ nur noch ein einziges Gleis.

In der Realität pendelten 1995 Dieseltriebwagen der Baureihe 628 ungefähr stündlich auf der kurzen Strecke im Altmühltal. Auch bei **FIT** gibt es dort stündlich Züge, wobei die Triebwagen aber als RB nach Ingolstadt weiter fahren. Der Fahrplan wird dadurch erschwert, dass sich auf der KBS 920 zwischen den Minuten 55 und 04 nicht nur die Eilzüge, sondern auch die ICE in Eichstätt Bf begegnen.

Aufwändige Umbauten verboten sich, da absehbar war, dass die ICE um die Jahrtausendwende auf die neue Schnellfahrstrecke über Allersberg verlegt würden. **FIT** hätte daher in Eichstätt Bahnhof „nur“ am Gleis 1 den Bahnsteig verlängert und mit einem Zwischensignal „halbiert“. Jeweils zweistündlich wäre eine RB von Ingolstadt nach Eichstätt Universität durchgefahren oder noch mit dem folgenden Eilzug in Eichstätt Bahnhof erreicht worden:

7.44	8.44	9.44	10.44	11.44	Nürnberg Hbf	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16
8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	Treuchtlingen	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29
8.55	9.55	10.55	11.55	12.55	Eichstätt Bf 920	9.04	10.04	11.04	12.04	13.04
8.02		10.02		12.02	München Hbf (u)		10.58		12.58	
8.46	9.26	10.46	11.26	12.46	Ingolstadt Hbf	9.34	10.14	11.34	12.14	13.34
9.03	9.54	11.03	11.54	13.03	Eichstätt Bf 920	9.06	9.56	11.06	11.56	13.06
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
9.06	9.59	11.06	11.59	13.06	km <b>Eichstätt Bf</b>	9.01	9.52	11.01	11.52	13.01
9.07	10.00	11.07	12.00	13.07	0,8 Eichstätt-Wasserzell	8.59	9.50	10.59	11.50	12.59
9.10	10.03	11.10	12.03	13.10	2,5 Rebdorf-Schlaghäus.	8.56	9.47	10.56	11.47	12.56
9.12	10.05	11.12	12.05	13.12	4,0 Eichst.-Schlagbrücke	8.54	9.45	10.54	11.45	12.54
9.14	10.07	11.14	12.07	13.14	5,1 Eichstätt Stadt	8.52	9.43	10.52	11.43	12.52
9.17	10.10	11.17	12.10	13.17	6,6 <b>Eichstätt Universität</b>	8.50	9.41	10.50	11.41	12.50

In der Realität gibt es nur zwei Stationen auf den 5,1 km zwischen Eichstätt Bahnhof und Eichstätt Stadt. **FIT** verdoppelt die Anzahl und ersetzt den Haltepunkt Rebdorf-Hofmühle in km 3,0 durch zwei neue Stationen. Ab Eichstätt Stadt wird die alte Trasse auf 1,5 km reaktiviert und beim Steg über die Altmühl entsteht die neue Endhaltestelle *Universität*.

[Die RB mit 12 bzw. 14 Minuten Aufenthalt in Eichstätt Bf rangieren während der Überholung durch den Eilzug auf das Abstellgleis am nordöstlichen Rand des Bahnhofs, damit der Gegenzug durch Gleis 1 fahren kann.]