

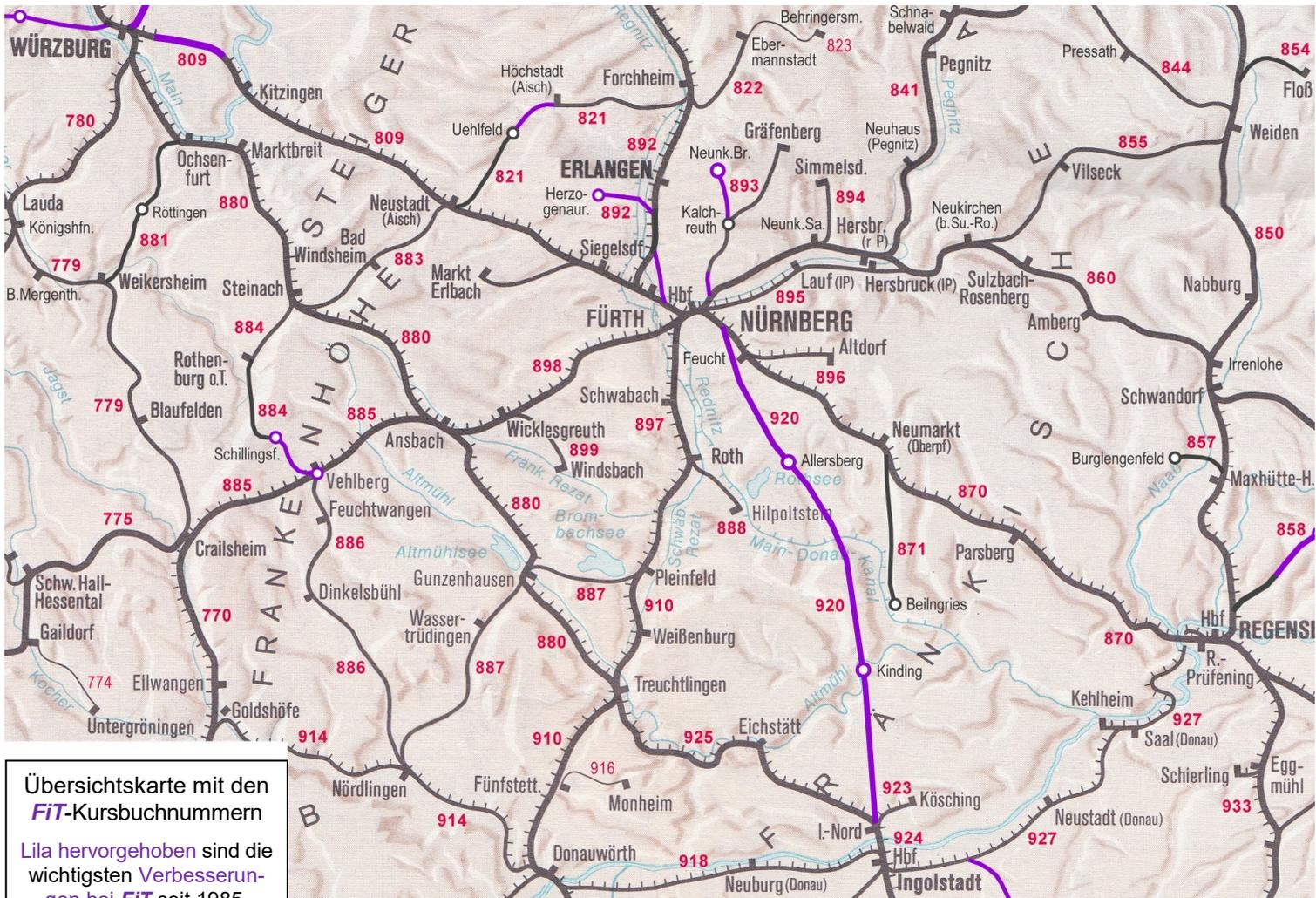
FRANKEN *in* TAKT

Mittelfranken 2010



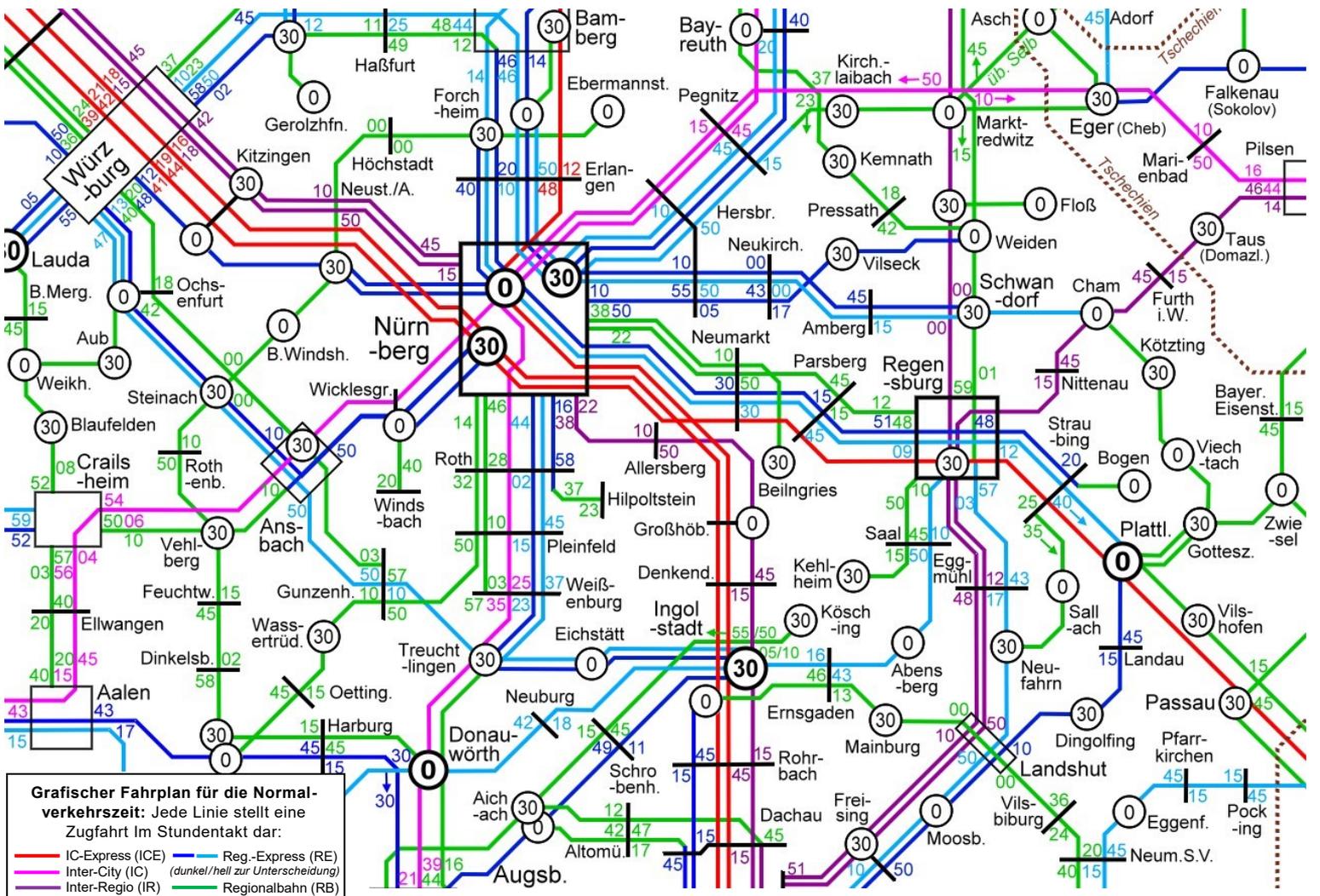
Die Kursbuch-Nummern 870 bis 899

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



Übersichtskarte mit den **FIT**-Kursbuchnummern

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



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

- IC-Express (ICE)
- Reg.-Express (RE)
- Inter-City (IC)
- Inter-Regio (IR)
- Regionalbahn (RB)

(dunkel/hell zur Unterscheidung)

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

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.

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

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

Am 15.6.1988 begannen die Bauarbeiten für die zweite Nürnberger S-Bahn-Linie nach Altdorf. Der Abschnitt Nürnberg - Feucht wurde so umgebaut, dass die S 2 seit 21.11.92 eigene Gleise neben der Fernbahn benutzt. Die Regionalzüge nach Neumarkt und Regensburg wurde ab 1996 zum angenäherten Stundentakt verdichtet.

Zwischen Nürnberg Hbf und dem Abzweig Reichswald (bei Feucht) fahren seit 2006 auch die Züge der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt - München (→ KBS 920). Dort können bis zu 200 km/h gefahren werden, ansonsten waren auf der kurvenreichen Strecke nach Regensburg oft nur 120 km/h möglich. 2007 wurde sie daher mit 6,7 Millionen Euro für aktive Neigetechnik ertüchtigt. Die mögliche nonstop-Fahrzeit von Nürnberg Hbf nach Regensburg Hbf verkürzte sich dadurch von 61 auf 51 Minuten. Im Kursbuch 2010 wurden für ICE mit Neigetechnik 55 bis 56 Minuten angesetzt, während „starre“ IC und EN 60 bis 65 Minuten veranschlagt wurden. Die dabei großzügig bemessenen Reserven zeigten die RE, die (ebenfalls ohne Neigetechnik) mit Stopps in Neumarkt, Parsberg und Batzhausen genauso schnell waren.

Am 12.12.2010 ging zwischen Nürnberg und Neumarkt zusätzlich die S-Bahn-Linie 3 in Betrieb. Sie benutzt durchgehend die Ferngleise und hält bis Feucht nicht an den Stationen der S2. Der Einsatz der Elektrotriebwagen „Talent 2“ verzögerte sich bis Juni 2012, so lange setzte die DB E-Loks *Bombardier TRAXX* und umgebaute „Silberlinge“ als Ersatzgarnituren ein.

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

FiT verdoppelt das IC- und RE-Fahrplanangebot in der *Normalverkehrszeit*, daher fährt in Nürnberg halbstündlich ein schneller Zug nach Regensburg ab. Der RE hält unterwegs 3 bis 4 mal und braucht bis Regensburg 10 Minuten länger. Bis Plattling (→ KBS 875) legt der RE 5 bis 6 Stopps ein und kommt dort kurz vor dem nächsten ICE an. Im Integralen Taktknoten zur Minute 30 entstehen dadurch zahlreiche attraktive Anschlüsse.

<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	10.32		9.35				11.32		10.35		
<i>Würzburg Hbf</i>	11.41		11.18		11.48		12.41		12.18		12.48
<i>Nürnberg Hbf 800</i>	12.25		12.15		12.55		13.25		13.15		13.55
Zug	ICE		RB	CB	RE	RB	ICE		RB	CB	RE
km Nürnberg Hbf	12.34		12.22	12.38	13.08		13.34		13.22	13.38	14.08
12,5 Feucht			12.31	12.53	13.17				13.31	13.53	14.17
21,6 Burgthann			12.38	13.03					13.38	14.03	
27,1 Postbauer-Heng			12.43	13.08					13.43	14.08	
36,2 Neumarkt (OPf)	[52]		12.50	13.17	13.30	<i>Flügel</i>			13.50	14.17	14.30
			12.55	>	13.31	13.34			13.55	>	14.31
46,5 Deining			B*)	<i>Neum</i>		13.41			B*)	<i>Neum</i>	
52,8 Batzhausen			13.05	<i>Süd</i>					14.05	<i>Süd</i>	
56,6 Seubersdorf			13.09			13.48	[03]		14.09		
63,9 Parsberg			13.14		13.46	13.53			14.14		14.46
69,9 Mausheim			13.19						14.19		
74,4 Beratzhausen	[13]		13.23		C13.53	14.00			14.23		C14.53
81,1 Laaber		RB	13.29	RB		14.06		RB	14.29	RB	
85,6 Deuerling		<i>Kel-</i>	13.33	<i>Kel-</i>		14.10		<i>Kel-</i>	14.33	<i>Kel-</i>	
88,0 Dendorf		<i>heim</i>	13.36	<i>heim</i>			[21]	<i>heim</i>	14.36	<i>heim</i>	
91,0 Elterzhäuser		>	13.39	>		14.15		>	14.39	>	
96,9 Reg.-Prüfening		13.34	13.44	14.04		14.20		14.34	14.44	15.04	
100,6 Regensburg Hbf	13.29	13.38	13.48	14.08	14.09	14.24	14.29	14.38	14.48	15.08	15.09
<i>Regensburg Hbf</i>	13.31				14.11		14.31				15.11
<i>Plattling</i>	13.59				14.56		14.59				15.56
<i>Passau 875</i>	14.24						15.24				

Gesamtverkehr Nürnberg Hbf - Neumarkt siehe KBS 896

Die Fahrgäste der kleineren Stationen zwischen Regensburg und Neumarkt kommen bei **FiT** ohne Umsteigen nach Nürnberg: Ihre RB fährt nämlich (nach Überholung durch den ICE in Neumarkt) von Neumarkt nach Nürnberg weiter. Dabei wird sie bedarfsgerecht von einem *Flügelzug* aus Beilngries verstärkt (→ KBS 871) und hält wie früher die *Eilzüge* nur in Postbauer-Heng, Burgthann und Feucht.

In Parsberg begegnen sich RB und RE zu den Minuten 14 und 46 und bieten damit optimale Voraussetzungen für Busanschlüsse in die Umgebung (→ KBS 872). Dafür interessant sind auch die RB-Treffen in Laaber zur Minute 30 und zeitweise in Beratzhausen zur Minute 00.

Östlich von Neumarkt nimmt die Nachfrage deutlich ab. Daher verdichtet **FiT** das Angebot nur Montag bis Freitag nachmittags durch eine RB, die an den kleinen Orten nicht hält. In Neumarkt wird sie mit dem RE gekuppelt. Dessen Aufenthalt verlängert sich dadurch, wofür der RE-Halt in Beratzhausen entfällt. Er wird immerhin zeitnah durch die RB ersetzt.

<i>Passau 875</i>	12.36						13.36				
<i>Plattling</i>	13.01		13.04				14.01		14.04		
<i>Regensburg Hbf</i>	13.29		13.49				14.29		14.49		
Zug	ICE	RB	RE	RB	RB	RB	ICE	RB	RE	RB	RB
km Regensburg Hbf	13.31	13.36	13.51	13.52	14.12	14.22	14.31	14.36	14.51	14.52	15.12
3,7 Reg.-Prüfung		13.40		13.56	14.16	14.26		14.40		14.56	15.16
9,6 Etterzhausen		13.45		>	14.21	>		14.45		>	15.21
12,6 Undorf	[39]			<i>Kel-</i>	14.24	<i>heim</i>				<i>Kel-</i>	15.24
15,0 Deuerling		13.50		<i>heim</i>	14.27	<i>heim</i>		14.50		<i>heim</i>	15.27
19,5 Laaber		13.54			14.31			14.54			15.31
26,2 Beratzhausen		14.00	C14.07		14.37		[47]	15.00	C15.07		15.37
30,7 Mausheim					14.41						15.41
36,7 Parsberg		14.07	14.14	CB	14.46			15.07	15.14	CB	15.46
44,0 Seubersdorf	[57]	14.12			14.51			15.12			15.51
47,8 Batzhausen				<i>Neum</i>	14.55					<i>Neum</i>	15.55
54,1 Deining		14.19		<i>Süd</i>	B*)			15.19		<i>Süd</i>	B*)
		14.26	14.29	>	15.05		[08]	15.26	15.29	>	16.05
64,4 Neumarkt (OPf)		Flügel	14.30	14.43	15.10			Flügel	15.30	15.43	16.10
73,5 Postbauer-Heng				14.52	15.16					15.52	16.16
79,0 Burgthann				14.57	15.21					15.57	16.21
88,1 Feucht			14.42	15.07	15.28				15.42	16.07	16.28
100,6 Nürnberg Hbf	14.26		14.52	15.22	15.38		15.26		15.52	16.22	16.38
<i>Nürnberg Hbf 800</i>	14.35		15.05		15.45		15.35		16.05		16.45
<i>Würzburg Hbf</i>	15.19		16.12		16.42		16.19		17.12		17.42
<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	16.28				18.25		17.28				19.25

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

C = RE hält nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.

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

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

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

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

Nicht besser erging es dem Abschnitt Beilngries - Dietfurt: Dort endete der Personenverkehr am 31.7.66 und der Güterverkehr am 26.5.67, das Gleis verschwand 1968. Zwischen Freystadt und Greißeibach fuhr zwar schon im Juli 1960 der letzte Personenzug, der Güterverkehr hielt sich aber bis zum 31.12.77. Im Frühjahr darauf folgte der Rückbau.

Ab 1966 pendelten daher nur noch zwischen Neumarkt und Beilngries Personenzüge, die für die 26,7 km 45 bis 50 Minuten brauchten. Ihre Attraktivität wurde auch dadurch geschmälert, dass sie weiterhin im weit von der Stadt entfernten „neuen“ Beilngrieser Bahnhof wendeten. Den „alten Bahnhof“ in km 27,0 erreichten nur noch Güterzüge, die Fahrgäste mussten die 300 Meter laufen oder selber fahren. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) reagierte in den folgenden Jahren auf die schwindende Nachfrage wie auf vielen anderen Strecken mit Kürzungen: Ab 1982 enthielt der Fahrplan der KBS 871 nur noch fünf Zugpaare montags bis freitags an Werktagen.





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

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

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

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

Bei *FIT* wäre der Personenverkehr auf der *Sulztalbahn* natürlich nicht eingestellt, sondern zum regelmäßigen Stundentakt erweitert worden. Die Begegnung der Regional-Express-Züge (RE) zur Minute 30 in Neumarkt erscheint auf den ersten Blick als perfekter Ausgangspunkt für *Flügelzüge* nach Beilngries. Man hätte dadurch attraktive Anschlüsse zu den RE nach Nürnberg und Regensburg sowie zu den Bussen nach Amberg und Altdorf.

Probleme bereitet aber die Fahrzeit auf der Zweigstrecke: Ein Triebwagen schafft die 27 km nicht in 50 Minuten hin und zurück, um eine Stunde später beim nächsten *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 wieder in Neumarkt zu sein. Es gibt zwei Lösungsansätze:

- Bei **Variante 2a** fahren die Züge (ähnlich wie bis 1987) nur 60 bis 80 km/h und bedienen alle Stationen. Das erfordert Zugkreuzungen in Berching und eine 36-minütige Wendezeit in Beilngries. Als Variante 2b könnten die RB um eine Minute beschleunigt werden und zur Minute 00 in Berching wenden. Ab dort müssten die Fahrgäste mit einem Bus weiterfahren, der ebenfalls eine effektive 6-Minuten-Wende in Berching bekäme.
- **Variante 3** baut die *Sulztalbahn* zur Hauptbahn aus und erlaubt bis zu 100 km/h. Die RB halten nur an den größeren Orten und erreichen Beilngries in 26 Minuten ohne Zugkreuzung. Allerdings reicht dort die Zeit nicht aus, dass ein Triebwagen gleich die nächste Rückfahrt übernimmt. Beilngries braucht daher zwei Bahnsteige, damit die Triebwagen 62 Minuten stehen bleiben und erst nach der Ankunft des nächsten Zuges zurück fahren.

Nicht begeistern können bei beiden Varianten die Übergänge zu den *Regiobuslinien* 872 und 873, deren Fahrzeiten von den Zuganschlüssen in Großhöbing, Kinding, Kelheim und Parsberg bestimmt werden: Variante 2 hat in Beilngries nur gute Anschlüsse zu den „872ern“ über Dietfurt nach Parsberg. Bei Variante 3 gibt es sogar Wartezeiten von 19 bis 33 Minuten, wenn man nicht auf andere Anschlüsse verzichtet oder zusätzliche Busse einsetzt.

Unpraktisch sind auch die „Doppelflügelungen“ montags bis freitags nachmittags in Neumarkt: Der RE aus Nürnberg wird geteilt und drei einzelne Triebwagen fahren als RE nach Regensburg, als RB nach Beilngries und als RB nach Regensburg weiter. Selbst bei (für DB-Verhältnisse) knappen 2 Minuten Zugfolge bleibt der letzte Triebwagen 6 Minuten in Neumarkt stehen, was für die Fahrgäste nervend und unattraktiv ist.

Die RB von Nürnberg nach Regensburg muss wegen der Überholung durch den ICE ohnehin 5 Minuten (von Minute 50 bis 55) in Neumarkt warten. Da bietet es sich eigentlich an, einen vorderen Zugteil schon nach 2 Minuten nach Beilngries weiter fahren zu lassen. Damit würde das Platzangebot auch nachfragegerecht zwischen Nürnberg und Neumarkt erhöht. Für die *Sulztalbahn* entsteht daraus die **favorisierte FIT-Variante 1** mit Zugkreuzungen in oder bei Sengenthal und einer 6- bis 8-Minuten-Wende in Beilngries. Dort entsteht ein *Integraler Taktknoten* zur Minute 30 mit sehr guten Busanschlüssen nach Greding, Kinding - Eichstätt und Dietfurt - Riedenburg - Kelheim.

Unbefriedigend an **Variante 1** sind die 23 Minuten Wartezeit in Neumarkt vom und zum RE nach Regensburg. Die dünne Besiedelung der Hochfläche östlich der *Sulztalbahn* erlaubt keine abkürzende Buslinie zur KBS 870 nach Batzhausen oder Seubersdorf. Daher hat nur für Beilngries eine Alternative: Reisezeit nach Regensburg mit Zug über Neumarkt = 105 Minuten, mit Regiobuslinie 872 über Parsberg = 90 Minuten.

Der abgebildete Fahrplan nimmt folgende Verbesserungen an:

- Neuer Haltepunkt *Neumarkt Süd* bei km 1,5 im Gewerbegebiet. Im Umkreis von 500 Meter wären über 5.000 Arbeitsplätze bequem zu erreichen. Daher würde auch die *Citybahn* dorthin verlängert (→ KBS 896). Auf den früheren Haltepunkt Neumarkt-Hasenheide in km 1,9 verzichtet **FiT** dafür.
- *Nur Variante 1a*: Zweigleisiger Ausbau auf 3 km von Sengenthal bis Greißelbach. Im ebenen Gelände entstehen dafür relativ geringe Kosten. Das ermöglicht *fliegende Zugkreuzungen* ohne Wartezeiten, erhöht die Stabilität des Fahrplans und erlaubt den neuen Haltepunkt *Sollngriesbach*.
- *Nur Variante 1b (Fahrplan nicht abgebildet)*: Ausbau von Sengenthal zum Kreuzungsbahnhof. Die Wartezeit auf den Gegenzug hängt von der Länge der Ausweichgleise und den Gleisradien der Weichen ab. Das entscheidet wiederum, ob die Bedarfshaltestellen Pollanten und Plankstetten bedient werden können.

<i>Regensburg Hbf</i>	7.41	8.41	9.41		7.41	8.41	9.41		7.41	8.41	9.41
<i>Parsberg</i>	8.14	9.14	10.14		8.14	9.14	10.14		8.14	9.14	10.14
<i>Neumarkt OPf</i>	8.29	9.29	10.29		8.28	9.28	10.28		8.28	9.28	10.28
<i>Nürnberg Hbf 875</i>	8.22	9.22	10.22		8.08	9.08	10.08		8.08	9.08	10.08
<i>Feucht</i>	8.32	9.32	10.32		8.17	9.17	10.17		8.17	9.17	10.17
<i>Neumarkt OPf</i>	8.50	9.50	10.50		8.30	9.30	10.30		8.30	9.30	10.30
Zug	Variante 1a				Variante 2a				Variante 3		
km Neumarkt Bf	8.52	9.52	10.52		8.34	9.34	10.34		8.34	9.34	10.34
1,5 Neumarkt Süd	8.54	9.54	10.54		8.36	9.36	10.36				
4,3 Sengenthal	8.58	9.58	10.58		8.40	9.40	10.40		8.38	9.38	10.38
7,2 Greißelbach	9.01	10.01	11.01		8.43	9.43	10.43				
11,7 Mühlhausen	9.06	10.06	11.06		8.48	9.48	10.48		8.44	9.44	10.44
15,8 x Pollanten	9.11	10.11	11.11		8.53	9.53	10.53				
17,2 x Sollngriesbach	9.13	10.13	11.13		8.55	9.55	10.55				
19,0 Berching	9.16	10.16	11.16		58/01	58/01	58/01		8.51	9.51	10.51
23,2 x Plankstetten	9.21	10.21	11.21		9.06	10.06	11.06				
27,0 Beilngries	9.26	10.26	11.26		9.12	10.12	11.12		8.59	9.59	10.59
<i>Beilngries</i>	9.30	10.30	11.30		9.18	10.18	11.18		9.03	10.03	11.03
<i>Dietfurt / Altmühl</i>	9.43	10.43	11.43		9.35	10.35	11.35		9.20	10.20	11.20
<i>Kelheim Wöhrdpl.</i>	10.32	11.32	12.32		<i>nach Parsberg</i>				?	?	?

Gesamtverkehr Neumarkt Bf - Neumarkt Süd siehe KBS 896

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

<i>Kelheim</i>	7.28	8.28	9.28		<i>von Parsberg</i>			?	?	?	
<i>Dietfurt / Altmühl</i>	8.16	9.16	10.16		7.24	8.24	9.24	7.40	8.40	9.40	
<i>Beilngries</i>	8.30	9.30	10.30		7.42	8.42	9.42	7.57	8.57	9.57	
Zug	Variante 1a				Variante 2a				Variante 3		
km Beilngries	8.34	9.34	10.34		7.48	8.48	9.48		8.01	9.01	10.01
3,8 x Plankstetten	8.38	9.38	10.38		7.53	8.53	9.53				
8,0 Berching	8.43	9.43	10.43		58/01	58/01	58/01		8.08	9.08	10.08
9,8 x Sollngriesbach	8.45	9.45	10.45		8.04	9.04	10.04				
11,2 x Pollanten	8.48	9.48	10.48		8.06	9.06	10.06				
15,3 Mühlhausen	8.53	9.53	10.53		8.11	9.11	10.11		8.15	9.15	10.15
19,8 Greißelbach	8.58	9.58	10.58		8.16	9.16	10.16				
22,7 Sengenthal	9.01	10.01	11.01		8.20	9.20	10.20		8.21	9.21	10.21
25,5 Neumarkt Süd	9.05	10.05	11.05		8.23	9.23	10.23				
27,0 Neumarkt Bf	9.08	10.08	11.08		8.26	9.26	10.26		8.26	9.26	10.26
<i>Neumarkt OPf</i>	9.10	10.10	11.10		8.30	9.30	10.30		8.30	9.30	10.30
<i>Feucht</i>	9.28	10.28	11.28		8.42	9.42	10.42		8.42	9.42	10.42
<i>Nürnberg Hbf 875</i>	9.38	10.38	11.38		8.52	9.52	10.52		8.52	9.52	10.52
<i>Neumarkt OPf</i>	9.31	10.31	11.31		8.32	9.32	10.32		8.32	9.32	10.32
<i>Parsberg</i>	9.46	10.46	11.46		8.46	9.46	10.46		8.46	9.46	10.46
<i>Regensburg Hbf</i>	10.19	11.19	12.19		9.19	10.19	11.19		9.19	10.19	11.19

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

Private Webseiten mit Details zur Geschichte und zahlreichen Fotos:

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

872 Parsberg - Beilngries - Kinding - Eichstätt

Die Geschichte der Bahnstrecken im mittleren Altmühltal wird bei der KBS 871 beschrieben. Außer Neumarkt - Beilngries wurden alle Strecken vor 1985 stillgelegt und wären daher für *FIT* nicht mehr zur Verfügung gestanden.

7.12 7.46	8.12 8.46	9.12 9.46	<i>Regensburg Hbf</i> <i>Parsberg 870</i>	10.48 10.14	11.48 11.14	12.48 12.14
7.08 7.31 7.46	8.08 8.31 8.46	9.08 9.31 9.46	<i>Nürnberg Hbf</i> <i>Neumarkt OPf.</i> <i>Parsberg 870</i>	10.52 10.29 10.14	11.52 11.29 11.14	12.52 12.29 12.14
			Buslinie			
7.51 8.00 8.07 8.12	8.51 9.00 9.07 9.12	9.51 10.00 10.07 10.12	km Parsberg Bf 6 Daßwang 11 Kemmathen 14 Breitenbrunn	10.09 9.59 9.52 9.47	11.09 10.59 10.52 10.47	12.09 11.59 11.52 11.47
8.24 8.29 8.35 8.42	9.24 9.29 9.35 9.42	10.24 10.29 10.35 10.42	22 Dietfurt (Altmühl) 25 Töging 29 Abzw. Köttingwörth 33 Beilngries Bf	9.35 9.30 9.24 9.18	10.35 10.30 10.24 10.18	11.35 11.30 11.24 11.18
8.43 8.50 8.58 9.01	9.43 9.50 9.58 10.01	10.43 10.50 10.58 11.01	38 Pfraundorf 43,5 Kinding Ortsmitte 45 Kinding Bf	9.17 9.09 9.01 8.58	9.21 9.13 9.01 8.58	11.17 11.09 9.01 8.58
9.06 9.26	10.06 10.26	11.06 11.26	<i>Kinding 920</i> <i>Ingolstadt Hbf</i>	8.53 8.34	9.53 9.34	10.53 10.34
8.37 9.06	9.37 10.06	10.37 11.06	<i>Nürnberg Hbf</i> <i>Kinding 920</i>	9.23 8.53	10.23 9.53	11.23 10.53
9.11 9.19 9.30 9.34	10.11 10.19 10.30 10.34	11.11 11.19 11.30 11.34	km Kinding Bf 5 Kipfenberg 12 Arnsberg 15 Pfalzpaint	8.48 8.40 8.29 8.25	8.48 8.40 8.29 8.25	8.48 8.40 29/31 8.25
9.39 9.43 9.51 9.55	10.39 10.43 10.51 10.55	11.39 11.43 11.51 11.55	18 Abzw. Walting 21 Pfünz 26 Eichst. Spindeltal 28 Eichstätt Univers.	8.20 8.16 8.08 8.05	8.20 8.16 8.08 8.05	8.20 8.16 8.08 8.05
10.00 10.22	11.00 11.22	11.00 11.22	<i>Eichstätt Uni 925</i> <i>Ingolstadt Hbf</i>	9.59 7.38	9.59 7.38	9.59 7.38
9.59 10.29	10.59 11.29	10.59 11.29	<i>Eichstätt Uni 925</i> <i>Treuchtlingen</i>	8.00 7.31	8.00 7.31	8.00 7.31

Das relativ geringe Fahrgastpotenzial reicht ohnehin nicht für Züge im Stunden-takt. *Regiobusse* sind das angemessene Mittel, um stündlich Anschlüsse zwischen den Bahnhöfen Parsberg, Beilngries, Kinding und Eichstätt herzustellen.

Dadurch entstehen zahlreiche attraktive Reiseketten und auch Ziele abseits der Schiene sind mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

Ganztägig sind auf der Linie 872 fünf Busse im Einsatz.

Nach Aufnahme der Zuganschlüsse in Parsberg fahren sie noch 3 km weiter nach Lupburg (2.500 Einwohner).

873 Großhöbing - Beilngries - Riedenburg - Kelheim

7.37	8.37	9.37	<i>Nürnberg Hbf</i>	10.23	11.23	12.23
7.59	8.59	9.59	<i>Großhöbing 920</i>	10.00	11.00	12.00
7.04	8.04	9.04	<i>München Hbf</i>	10.56	11.56	12.56
7.34	8.34	9.34	<i>Ingolstadt Hbf</i>	10.26	11.26	12.26
8.00	9.00	10.00	<i>Großhöbing 920</i>	9.59	10.59	11.59
			Buslinie			
8.06	9.06	10.06	km Großhöbing Bf	9.54	10.54	11.54
8.13	9.13	10.13	5 Greding	9.46	10.46	11.46
8.19	9.19	10.19	11 Wiesenhofen	9.40	10.40	11.40
8.28	9.28	10.28	15 Beilngries Bf	9.32	10.32	11.32
8.22	9.22	10.22	<i>Nürnberg Hbf</i>	10.38	11.38	12.38
8.52	9.52	10.52	<i>Neumarkt OPf.</i>	10.08	11.08	12.08
9.26	10.26	11.26	<i>Beilngries 871</i>	9.34	10.34	11.34
8.30	9.30	10.30	15 Beilngries Bf	9.30	10.30	11.30
8.38	9.38	10.38	21 Ottmaring	9.21	10.21	11.21
8.43	9.43	10.43	24 Dietfurt (Altmühl)	9.16	10.16	11.16
8.52	9.52	10.52	30 Abzw. Deising	9.07	10.07	11.07
9.00	10.00	11.00	35,5 Gundlfing	8.59	9.59	10.59
9.07	10.07	11.07	40 Riedenburg	8.52	9.52	10.52
9.12	10.12	11.12	43,5 Prunn	8.47	9.47	10.47
9.22	10.22	11.22	50 Altessing	8.37	9.37	10.37
9.32	10.32	11.32	56 Kelheim Wöhrdpl.	8.28	9.28	10.28
9.36	10.36	11.36	<i>Kelheim Wö. 927</i>	8.24	9.24	10.24
10.08	11.08	12.08	<i>Regensburg Hbf</i>	7.52	8.52	9.52

875 (Nürnberg -) Regensburg - Plattling - Passau (- Linz)

Die *Bayerische Ostbahn* eröffnete am 3.11.1858 die Strecke von München über Landshut nach Geiselhöring (→ KBS 930). Am 12.12.59 folgten die Verlängerungen nach Norden (Regensburg) und Süden (Straubing). Ab 20.9.60 ging es von Straubing über Plattling bis zur Grenzstadt Passau. Und am 1.9.61 folgte die Fortsetzung durch die österreichische *Kaiserin-Elisabeth-Bahn* nach Linz und Wien.

Bei dieser Streckenführung mussten Züge von Regensburg nach Passau über Geiselhöring fahren und dort die Fahrtrichtung wechseln. Am 1.7.1873 ging die direkte Verbindung Sünching - Straubing in Betrieb, die den Verkehr deutlich beschleunigte. Zwischen 1880 und 1897 legte man zunächst die überflüssige Teilstrecke Sünching - Geiselhöring still. Nach Fertigstellung der Verbindung von Perkam nach Radldorf wurde auch noch das Gleis von Perkam nach Straubing abgebaut.

Die gesamte Strecke kam mit der Verstaatlichung der *Bayerischen Ostbahnen* am 10.5.1875 in den Besitz des Königreichs Bayern. Der zweigleisige Ausbau wurde per Gesetz am 3.3.1894 beschlossen. Und am 1.6.1959 startete der planmäßige elektrische Betrieb.

Seit 9.12.2007 fahren im Zwei-Stundentakt ICE-Triebwagen mit Neigetechnik (6 Zugpaare) und IC-Züge ohne Neigetechnik (1 Zugpaar). Sie halten in Regensburg, Plattling und Passau. Das IC-Zugpaar beginnt und endet in Passau, die ICE-Züge verkehren weiter über Linz nach Wien.

Für den Nahverkehr gibt es in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) nur stündliche Angebote: Von Regensburg bis Plattling RB der Firma *agilis*, die (am Wochenende nur zweistündlich) ab / bis Neumarkt fahren. Zwischen Plattling und Passau RE von *DB Regio*, die ab / bis München fahren und nur in Vilshofen und Osterhofen halten. Auf beiden Linien fahren *Alstom Coradia Continental*-Triebwagen.

	12.34				13.06	13.34				13.06	14.34
Nürnberg Hbf 870		12.33			13.31		13.33			13.31	
Neumarkt OPf	13.29	13.26			14.09	14.29	14.26			14.09	15.29
Regensburg Hbf											
Zug	ICE	RB	RB	RB	RE	ICE	RB	RB	RB	RE	ICE
km Regensburg Hbf	13.31	↙	13.38	13.50	14.11	14.31	↘	14.38	14.50	15.11	15.31
2,7 Regensburg Ost			13.41	13.53				14.41	14.53		
4,7 Burgweinting			13.44	13.56				14.44	14.56		
7,7 Obertraubling			13.47	13.59	14.17			14.47	14.59	15.17	
12,3 Mangolding			13.51	Eggm.	C*)			14.51	Eggm.	C*)	
24,5 Sünching			13.58		14.26			14.58		15.26	
31,1 Radldorf			14.03	RE	14.31			15.03		15.31	
40,7 Straubing			09/10	Lands	37/39		1.00	09/10	Lands	37/39	
52,7 Straßkirchen			14.18	-hut	14.47			15.18	-hut	15.47	
	13.59	ab	14.27	14.29	14.56	14.59	ab	15.27	15.29	15.56	15.59
65,1 Plattling	14.01	14.04	14.33	14.31	an	15.01	15.04	15.33	15.31	an	16.01
74,0 Langenisarhofen		14.10	>				15.10	>			
80,5 Osterhofen		14.15	Degg	14.40			15.15	Degg	15.40		
86,0 Girching		14.20	-end.				15.20	-end.			
96,1 Vilshofen		27/28		14.50			27/28		15.50		
112,1 Schalding		14.38					15.38				
117,5 Passau Hbf	14.24	14.44		15.04	↙	15.24	15.44		16.04	↘	16.24
Passau Hbf ÖBB	14.26	14.46			15.31	15.26	15.46			16.31	16.26
Schärding		14.59			15.41		15.59			16.41	
Linz Hbf	15.29	16.26				16.29	17.26				17.29

Blaue RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen;

Grün dargestellt sind die 5 Stationen, die bei FIT reaktiviert würden;

C = RE hält nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zur Minute 20.

Dieser Fahrplan ist unbefriedigend, denn viele Fahrgäste werden in Langlauf-Regionalzüge gezwungen. Der stündliche ICE erlaubt bei *FiT*, das Angebot konsequent auf den Integralen Taktknoten in Plattling auszurichten: Fahrgäste über weite Entfernungen steigen dort um und müssen nur noch relativ kurze Strecken in der RB zurücklegen. Diese kann deshalb auch in den 3 reaktivierten Stationen Langenisarhofen, Girching und Schalding halten.

Da die Nachfrage mit dem Abstand nach Regensburg kontinuierlich abnimmt, bietet sich in Straubing eine „Flügelung“ nach Bogen an (→ KBS 876).

<i>Linz Hbf</i>	12.31					12.34	13.31				13.34	14.31
<i>Schärding</i>		13.19				14.01		14.19			15.01	
<i>Passau Hbf ÖBB</i>	13.34	13.29				14.14	14.34	14.29			15.14	15.34
Zug	ICE	RE	RE	RB	RB	ICE	RE	RE	RB	RB	ICE	
km Passau Hbf	13.36	↙	13.56		14.16	14.36	↙	14.56		15.16	15.36	
5,4 <i>Schalding</i>					14.21					15.21		
21,4 Vilshofen			14.09		31/32			15.09		31/32		
31,5 <i>Girching</i>				<i>Degg</i>	14.39				<i>Degg</i>	15.39		
37,0 Osterhofen			14.19	<i>-end.</i>	14.44			15.19	<i>-end.</i>	15.44		
43,5 <i>Langenisarhofen</i>				>	14.49				>	15.49		
52,4 Plattling	13.59	ab	14.29	14.27	14.56	14.59	ab	15.29	15.27	15.56	15.59	
	14.01	14.04	14.31	14.33	an	15.01	15.04	15.31	15.33	an	16.01	
64,8 <i>Straßkirchen</i>		14.12	<i>Lands</i>	14.41			15.12	<i>Lands</i>	15.41			
76,8 Straubing		14.21	<i>-hut</i>	14.50			15.21	<i>-hut</i>	15.50			
		14.23		14.51			15.23		15.51			
86,4 Radldorf		14.29	RB	14.57			15.29	RB	15.57			
93,0 Sünching		14.34	<i>Eggm</i>	15.02			15.34	<i>Eggm</i>	16.02			
105,2 <i>Mangolding</i>		C*)	>	15.09			C*)	>	16.09			
109,8 Obertraubling		14.43	15.00	15.12			15.43	16.00	16.12			
112,8 Burgweinting			15.03	15.15				16.03	16.15			
114,8 <i>Regensburg Ost</i>			15.06	15.18				16.06	16.18			
117,5 Regensburg Hbf	14.29	14.49	15.10	15.22	↙	15.29	15.49	16.10	16.22	↙	16.29	
<i>Regensburg Hbf</i>	14.31	14.51			15.34	15.31	14.09			16.34	16.31	
<i>Neumarkt OPf</i>		15.29			16.27		13.31			17.27		
<i>Nürnberg Hbf 870</i>	15.26	15.54				16.26	13.06				17.26	

Blaue RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen;

Grün dargestellt sind die 5 Stationen, die bei *FiT* reaktiviert würden.

C = RE hält nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zur Minute 40.

876 (Regensburg -) **Straubing - Bogen**

Die Stadt Straubing beantragte 1884 bei der Bayerischen Regierung den Bau einer Lokalbahn nach Viechtach im Bayerischen Wald, und als dies abgelehnt wurde, eine Durchgangsbahn nach Cham. Auch dieses Bemühen wurde mit Verweis auf die bereits gebaute *Waldbahn* abgelehnt und lediglich der Bau einer Stichbahn in Aussicht gestellt.

1892 wurde der Bau zum damals nur 200 Einwohner zählenden Konzell als Endbahnhof genehmigt. Die Strecke war 32,7 km lang, während die Luftlinie Straubing - Konzell nur 21,3 km betrug. Aufwändigstes Bauwerk war die Donaubrücke bei Bogen, die mit den Flutbrücken eine Länge von 547 m erreichte.

1895 wurde der erste Abschnitt nach Bogen feierlich eröffnet. Ein Jahr später folgte die Verlängerung nach Steinburg und am 5.12.1896 nach Konzell. Personen- und Güterverkehr übertrafen schon bald die Erwartungen und Straubing forderte den Weiterbau. Nach einigen Diskussionen über die Streckenführung wurde die Verlängerung nach Miltach (→ KBS 864 Cham - Kötzing) beschlossen. Bei den Rentabilitätsberechnungen zählte man für Konzell schon 1.000 Einwohner. Am 1.6.1905 wurde der letzte Abschnitt fertig und die erste durchgehende Nord-Süd-Eisenbahnverbindung im Vorderen Bayerischen Wald eröffnet.

Mitte der 1960er Jahre begann der Kampf gegen die Stilllegung der Strecke, auf der bis in die 1950er Jahre Lokomotiven der Baureihe 70° zu sehen waren. Später besorgten Schienenbusse den Personenverkehr. 1969 wurde erfolglos über eine Übernahme durch die *Regentalbahn AG* verhandelt.

1973 feierte die Firma Nolte Möbel KG in Hunderdorf die Verladung des 5.000. Großcontainers. Im September 1978 empfing die Firma Bischof und Klein den 5.000. Waggon der DB auf ihrem Anschlussgleis in Konzell.

Trotz aller gegenteiligen Bemühungen beschloss der Verwaltungsrat der DB am 1983, den Reisezugverkehr zwischen Steinburg und Miltach stillzulegen. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich die Zahl der Züge auf diesem Abschnitt von 16 im Jahr 1978 auf nur noch vier verringert habe, während die Zahl der Fahrgäste von 165 auf 23 pro Tag gesunken sei. Nach dem Scheitern der Übernahme durch die *Regentalbahn AG* genehmigte der Bundesverkehrsminister 1984 die Einstellung des Reisezugverkehrs zwischen Steinburg und Miltach.

Der Personenverkehr zwischen Steinburg und Miltach, zuletzt nur noch ein Schienenbuspaar, wurde am 27.9.84 eingestellt. Am nächsten Tag wurde der neue Haltepunkt Straubing-Ost eröffnet. Am 29.9.86 folgte die Stilllegung des Abschnitts Steinburg - Bogen-Ost und am 27.5.1994 wurden nochmals 800 Meter gekürzt und der Haltepunkt Bogen-Ost geschlossen.

Der Gesamtverkehr zwischen Konzell-Streifenau und Bogen-Ost endete am 1.12.86, von Miltach nach Konzell-Streifenau am 15.10.94 und von Miltach nach Konzell am 31.10.1995. 1988 wurde der Radweg Bogen-Ost - Konzell eröffnet, 1997 der Radweg Konzell - Miltach. Von dem 39 km langen Radweg Bogen - Miltach verlaufen 37 km auf der ehemaligen Bahntrasse.

Auch **FiT** hätte die lange Nebenbahn nicht komplett retten können: Das Potenzial ist einfach zu gering, da es kaum Durchgangsverkehr gibt und die Gegend nördlich von Bogen dünn besiedelt ist. Nur die letzte Verkürzung im Jahr 1994 wäre moderater ausgefallen: Damals entfiel in der Realität der Haltepunkt Bogen Ost in km 10,8 ersatzlos. **FiT** hätte nur 300 Meter gekürzt, denn mit einem neuen Haltepunkt vor dem Bahnübergang des Bruckwegs könnte das Stadtgebiet besser erschlossen werden.

8.04 8.20	9.04 9.20	10.04 10.20	Plattling Straubing 875	8.56 8.39	9.56 9.39	10.56 10.39
8.11 8.37	9.11 9.37	10.11 10.37	Regensburg Hbf Straubing 875	8.49 8.22	9.49 9.22	10.49 10.22
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.41	9.41	10.41	km Straubing	8.18	9.18	10.18
8.43	9.43	10.43	1,3 Straub.-Amselstr.	8.15	9.15	10.15
8.45	9.45	10.45	3,1 Straubing Ost	8.13	9.13	10.13
8.48	9.48	10.48	4,9 Ittling	8.11	9.11	10.11
8.52	9.52	10.52	7,9 Sand	8.07	9.07	10.07
8.55	9.55	10.55	9,7 Bogen Bahnhof	8.04	9.04	10.04
8.57	9.57	10.57	10,5 Bogen Ost	8.02	9.02	10.02

Weitere Nachfrage brächte ein neuer Haltepunkt am durchgehenden Siedlungsband zwischen Straubing und Ittling: Für diesen bietet sich (in km 3,1) der Name „Straubing Ost“ an, wofür der seit 1984 so genannte Haltepunkt (in km 1,3) den Namen „Straubing Amselstr.“ bekäme.

Bei **FiT** gäbe es zudem dank der *Flügelung* in Straubing (→ KBS 875) direkte Verbindungen von Bogen nach Regensburg und Nürnberg. Das ist attraktiver als die Regionalbahnen, die in der Realität von Bogen über Straubing und Geiselhöring nach Neufahrn weiter fahren.

877 Vilshofen - Ortenburg - Bad Griesbach - Karpfham

8.04	9.04	10.04	Plattling	9.56	10.56	11.56
8.27	9.27	10.27	Vilshofen 875	9.33	10.33	11.33
8.16	9.16	10.16	Passau Hbf	9.44	10.44	11.44
8.31	9.31	10.31	Vilshofen 875	9.29	10.29	11.29
			Buslinie			
8.35	9.35	10.35	km Vilshofen Bf	9.25	10.25	11.25
8.39	9.39	10.39	2,5 Zeitlarn	9.20	10.20	11.20
8.44	9.44	10.44	6 Abzw. Neustift	9.15	10.15	11.15
8.52	9.52	10.52	11 Ortenburg	9.07	10.07	11.07
8.56	9.56	10.56	13,5 Abzw. Reisbach	9.03	10.03	11.03
9.00	10.00	11.00	16 St. Salvator	8.59	9.59	10.59
9.07	10.07	11.07	21 Ab.Geisberg a.W.	8.52	9.52	10.52
9.10	10.10	11.10	23 Bad Griesbach	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	25,5 B.Griesb. Therme	8.45	9.45	10.45
9.20	10.20	11.20	29 Karpfham Bf	8.40	9.40	10.40
9.24	10.24	11.24	Karpfham 938	8.36	9.36	10.36
9.45	10.45	11.45	Pfarrkirchen	8.15	9.15	10.15
10.27	11.27	12.27	Mühdorf (Obb)	7.33	8.33	9.33

879 Passau - Oberzell - Wegscheid

8.19	9.19	10.19	Schärding	9.41	10.41	11.41
8.29	9.29	10.29	Passau Hbf ÖBB	9.31	10.31	11.31
7.31	8.31	9.31	Regensburg Hbf	10.29	11.29	12.29
8.01	9.01	10.01	Plattling	9.59	10.59	11.59
8.24	9.24	10.24	Passau Hbf 875	9.36	10.36	11.36
			Buslinie			
8.35	9.35	10.35	km Passau Hbf	9.25	9.25	9.25
8.36	9.36	10.36	0,5 - Ludwigsplatz	9.23	9.23	9.23
8.40	9.40	10.40	2,5 - Klosterberg	9.19	9.19	9.19
8.44	9.44	10.44	5,0 - Neue Schulbergstr.	9.15	9.15	9.15
8.48	9.48	10.48	7,5 Abzw. Kellberg	9.11	9.11	9.11
8.54	9.54	10.54	12,5 Erlau	9.05	9.05	9.05
9.00	10.00	11.00	17,5 Oberzell	8.59	8.59	8.59
9.09	10.09	11.09	23,5 Untergriesbach	8.50	8.50	8.50
9.16	10.16	11.16	28 Pölzöd	8.43	8.43	8.43
9.22	10.22	11.22	32 Abzw. Mitterwasser	8.37	8.37	8.37
9.27	10.27	11.27	35 Wegscheid	8.33	8.33	8.33

880 Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen (- München)

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

Richtiger wäre die Beibehaltung dieser Nummer für die Südhälfte München - Treuchtlingen gewesen. Für die Nordhälfte war die (mit der „0“ an letzter Stelle angemessene) 880 frei. **FIT** nimmt diese und passt die Zweigstrecken 881 (ab Ochsenfurt) bis 887 (ab Gunzenhausen) von Nord nach Süd aufsteigend an. 888 (ab Roth) und 889 (ab Wicklesgreuth) haben keinen Kontakt zum „88er Stamm“ und sind der Übergang zum folgenden „89er Nummernkreis“ für den Großraum Nürnberg.

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

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

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

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

Ab 1970 fuhr das neue DB-Spitzenprodukt *InterCity* (IC) stündlich von Würzburg nach Augsburg, ohne jedoch in Ansbach oder Treuchtlingen zu halten. Nur vereinzelte D-Züge hielten dort noch in der Nord-Süd-Richtung. Ab 1988 ersetzte die DB die defizitären D-Züge durch den neuen *InterRegio* (IR). Ab 1994 fuhr die IR-Linie 21 Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - Ingolstadt - München im 4-Stunden-Takt. Die Bevölkerung schätzte dieses Angebot und die Nachfrage nahm stetig zu. Die „Bahnreform“ 1996 entzog dem „Zwitter“ zwischen Nah- und Fernverkehr aber die Grundlage, und so fuhr am 15.12.02 der letzte IR. Seither halten nur noch sporadisch Nord-Süd-Fernverkehrszüge in Ansbach, 2010 gab es täglich zur Mittagszeit einen IC je Richtung.

1978 führte die *Bundesbahndirektion Nürnberg* auf der KBS 880 das Pilotprojekt zum „eizugmäßigen Fahren“ ein und ließ auf der Hälfte der 28 Stationen keine Personenzüge mehr halten. Den südlichen Abschnitt traf es besonders hart, denn auf den 25 km ab Gunzenhausen gibt es überhaupt keine Zusteigemöglichkeit mehr. Die ersatzweise eingerichtete Bahnbuslinie wurde nur schlecht genutzt, weil sie mit schlechterem Komfort und längeren Reisezeiten enttäuschte. Schon bald gab es nur noch wenige Fahrten im Berufs- und Schülerverkehr. 1993 wiederholte sich die Entwicklung im Güterverkehr: Die DB schloss alle Verlademöglichkeiten auf den kleineren Bahnhöfen und die meisten Betriebe waren nicht bereit, ihre Frachten zu den wenigen verbliebenen Bahnhöfen zu bringen.



Steinach bei Rothenburg ist ein Abzweighbahnhof mit 5 Gleisen und 3 Bahnsteigen. Am 1.8.07 hielt eine RB nach Treuchtlingen wie üblich „Steuwagen voraus“ auf Gleis 3. Die Züge nach Würzburg halten auf Gleis 2 am selben Bahnsteig, daher müssen die Fahrgäste beim Umsteigen immer Treppen benutzen. Bei FiT würden alle Flügelzüge an diesem Mittelbahnsteig halten. Fahrgäste hätten den Vorteil, dass nur noch wenige Schritte anfallen, wenn man überhaupt noch umsteigen muss. Und das Verkehrsunternehmen müsste nur noch einen Bahnsteig unterhalten.

Für den Nahverkehr brachte die Bahnreform 1996 spürbare Fortschritte. Das Angebot wurde in den Folgejahren stetig bis zum RB-Studentakt an 7 Tagen pro Woche verdichtet. Am 12.12.10 wurde der Haltepunkt Burgbernh.-Wildbad reaktiviert und seit 2011 setzt *DB Regio* im Rahmen des *Würzburger E-Netzes* elektrische Triebwagen der Baureihe 440 ein.

Der Jahresfahrplan 2010 enthielt in der *Normalverkehrszeit* zwischen Würzburg und Treuchtlingen fast ausschließlich RB, die für die 140 km rund 110 Minuten brauchten. Das war subjektiv (wegen der vielen Zwischenstopps) und objektiv (bei 76 km/h Reisegeschwindigkeit) nicht sonderlich attraktiv.

6.32 7.39	7.00 8.15	7.32 8.39	8.00 9.15	8.32 9.39	Frankfurt (M) Hbf Würzburg Hbf 800	10.28 9.21	11.00 9.45	11.28 10.21	12.00 10.45	12.28 11.21
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.48 	8.20 8.23 8.26 8.31	8.48 	9.20 9.23 9.26 9.31	9.48 	km Würzburg Hbf 2,6 Würzburg Süd 6,3 Heidingsfeld Ost 11,7 Eibelstadt	9.12 	9.40 9.37 9.34 9.29	10.12 	10.40 10.37 10.34 10.29	11.12
 00/02	8.33 8.36 8.39 8.42	 00/02	9.33 9.36 9.39 9.42	 00/02	14,0 Winterhausen 16,9 Goßmannsdorf 20,0 Ochsenfurt Nord 21,2 Ochsenfurt	 58/00	9.27 9.24 9.21 9.18	 58/00	10.27 10.24 10.21 10.18	 58/00
8.06 8.14 8.20 8.29	 8.56 	9.06 9.14 9.20 9.29	 9.56 	10.06 10.14 10.20 10.29	26,7 Marktbreit 37,6 Herrnberechtheim 44,0 Uffenheim	8.52 8.46 8.40 8.31	 9.04 	9.52 9.46 9.40 9.31	 10.04 	10.52 10.46 10.40 10.31
8.31 8.49	 9.06 9.13 9.20 9.26	9.31 9.49	 10.06 10.13 10.20 10.26	10.31 10.49	57,1 Steinach b.Rothenb. 60,0 Burgbernh.-Wildbad 69,4 Oberdachstetten 80,6 Lehrberg 88,8 Ansbach	8.29 8.11	 8.54 8.47 8.40 8.34	9.29 9.11	 9.54 9.47 9.40 9.34	10.29 10.11
8.53 9.02	9.34 9.39 9.45	9.53 10.02	10.34 10.39 10.45	10.53 11.02	96,0 Wolfartswinden 104,6 Triesdorf	8.07 7.58	8.26 8.20 8.14	9.07 8.58	9.26 9.20 9.14	10.07 9.58
 9.10	9.50 9.53 9.56	 10.10	10.50 10.53 10.56	 11.10	110,4 Muhr am See 113,3 Laubenzedel 116,5 Gunzenhausen	 7.50	8.09 8.07 8.04	 8.50	9.09 9.07 9.04	 9.50
9.12 9.21 9.27	an 	10.12 10.21 10.27	an 	11.12 11.21 11.27	132,2 Markt Berolzheim 140,2 Treuchtlingen	7.48 7.39 7.33	ab 	8.48 8.39 8.33	ab 	9.48 9.39 9.33
9.31 10.25 11.04	 	10.31 11.25 12.04	 	11.31 12.25 13.04	Treuchtlingen 925 Ingolstadt Hbf München Hbf	8.29 7.35 6.56	 	8.29 7.35 6.56	 	8.29 7.35 6.56
9.33 10.20	 	10.33 11.20	 	11.33 12.20	Treuchtlingen 910 Augsburg Hbf	8.29 7.40	 	8.29 7.40	 	8.29 7.40

FIT plant ein differenziertes Angebot, wobei der RE von Würzburg nach Treuchtlingen nur 9 Zwischenstopps einlegt (statt 12 Stopps bei den realen RB) und 11 Minuten schneller ist. Das „normale **FIT**-Schema“ sähe nur zusätzliche RB Würzburg - Marktbreit und Ansbach - Gunzenhausen vor, um die 3 nicht mehr von RE bedienten Stationen zu übernehmen und zusätzlich die 7 grün dargestellten Stationen zu reaktivieren.

Dabei blieben aber einige Verbindungen unbefriedigend, vor allem der Anschluss „übers Eck“ in Ansbach von Würzburg nach Crailsheim. Mit durchgehenden RB von Würzburg nach Gunzenhausen, die sich in Ansbach im Taktknoten Minute 30 mit den IC Nürnberg - Stuttgart und Stuttgart - Nürnberg treffen, entstehen viele bessere Anschlüsse. Zudem können auch noch die beiden blau dargestellten Stationen reaktiviert werden.

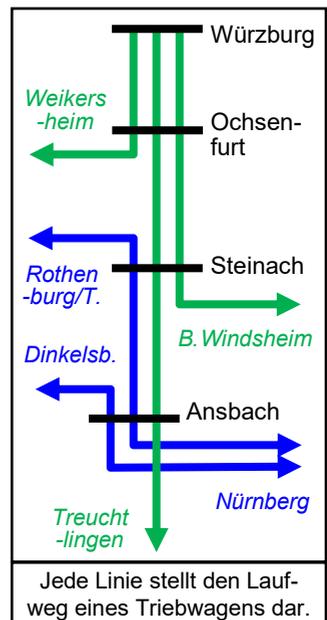
Die alternierenden Halte von RB und RE zwischen Ochsenfurt und Ansbach sorgen dafür, dass die RE in Steinach einen exakten Taktknoten zur Minute 30 (für die Zuganschlüsse nach Rothenburg und Bad Windsheim) erreichen und die RB einen ungefähren Taktknoten zur Minute 00 in Uffenheim (für Busanschlüsse ins Umland). Die RB halten nicht in Steinach, da der Ort selber nur 300 Einwohner hat und es keine Zuganschlüsse gäbe.

Große Bedeutung für die Attraktivität haben „Flügelungen“, die für mehr Direktverbindungen und weniger Umsteigezwänge sorgen:

Bei der Abfahrt in Würzburg besteht der RE aus drei Zugteilen: Der vordere Triebwagen (Tw) trägt die Zielanzeige „Ansbach - München“, der mittlere „Rothenburg - Crailsheim“ und der hintere „Röttingen - Weikersheim“. Schon beim ersten Stopp in Ochsenfurt wird der letzte Tw abgehängt und fährt allein nach Weikersheim weiter (→ KBS 881).

Die beiden anderen Tw setzen die Fahrt nach Steinach fort und kuppeln dort an den Tw an, der schon 2 Minuten früher aus Rothenburg in Gleis 3 eingefahren war (→ KBS 884). Es stehen somit drei Tw am Bahnsteig, von denen die ersten beiden zur Minute 31 nach Ansbach weiter fahren und der dritte zur Minute 34 nach Bad Windsheim (→ KBS 883).

Das zuerst in Steinach abgefahrene Tw-Pärchen kuppelt in Ansbach an den Tw an, der schon 2 Minuten früher aus Dinkelsbühl in Gleis 3 eingefahren war (→ KBS 885). Es stehen wieder drei Tw am Bahnsteig, von denen die ersten beiden zur Minute 51 nach Nürnberg weiter fahren und der dritte zur Minute 53 nach Treuchtlingen.



881 Ochsenfurt - Röttingen - Weikersheim

Die 28,3 km lange *Gaubahn* von Ochsenfurt nach Röttingen wurde 1907 eröffnet, um das Ochsenfurter Hinterland zu erschließen. Da Westfranken seit 1807 zu Württemberg gehört, war ein Staatsvertrag mit Bayern erforderlich, um 1909 die 8,3 km lange Lücke nach Weikersheim an der *Taubertalbahn* (→ KBS 779) von Lauda nach Crailsheim zu schließen.

Gleichzeitig ging die 6,1 km lange Stichstrecke Bieberehren - Creglingen in Betrieb. In der Folgezeit fuhren meist „bayerische Züge“ von Ochsenfurt nach Röttingen und „württembergische Züge“ von Weikersheim nach Creglingen. In Bieberehren mussten die Fahrgäste manchmal lange auf Anschlüsse warten. Aber das spielte keine Rolle, da die Bürger ja keine Alternativen hatten. Die geplante Verlängerung der Bahn von Creglingen nach Steinach oder Rothenburg kam nicht mehr zustande.

Wie bei vielen anderen Nebenbahnen spielte der Transport landwirtschaftlicher Güter eine große Rolle. Vor allem im Herbst war viel los, denn im *Ochsenfurter Gau* werden viele Zuckerrüben angebaut. Der letzte Personenzug fuhr schon am 30.1.1967 auf der Stichstrecke nach Creglingen. Zwischen Ochsenfurt und Weikersheim war am 29.9.1974 Schluss.

Statt die Bahnbrücke im Röttinger Stadtgebiet mit überschaubarem Aufwand zu reparieren, legte die *Deutsche Bundesbahn* 1984 lieber den grenzüberschreitenden Abschnitt bis Schäftersheim still. Creglingen wurde fortan von Ochsenfurt her bedient, wobei die Züge in Bieberehren die Fahrtrichtung wechselten. Bis 1990 pendelten auf württembergischer Seite noch Güterzüge von Weikersheim bis Schäftersheim. Zwei Jahre später war auch zwischen Ochsenfurt, Röttingen und Creglingen Schluss. Bis März 1994 wurden die Gleise abgebaut. Der umfangreiche Zuckerrübentransport zur Fabrik nach Ochsenfurt findet seither ausschließlich mit LKWs auf der Straße statt.

Bei ***FiT*** wäre der Güterverkehr natürlich nach 1990 nicht mehr eingestellt worden. Die umfangreichen Rübentransporte wären durch den Einsatz von Containern effizienter geworden und zumindest teilweise auf der Schiene geblieben.

Bei der Neuordnung des Bahn- und Busangebots zwischen Würzburg und Crailsheim hätte dann um die Jahrtausendwende die große Stunde der *Gaubahn* geschlagen: ***FiT*** hätte den Personenverkehr zwischen Ochsenfurt und Weikersheim reaktiviert, weil nur Züge die *Integralen Taktknoten* attraktiv verbinden können. 55 Minuten sind auf der Straße nicht erreichbar, wenn alle größeren Zwischenorte bedient werden sollen!

8.11 8.58	10.11 10.58	12.11 12.58	Ansbach Ochsenfurt 880	9.49 9.02	11.49 11.02	13.49 13.02
8.48 9.00	10.48 11.00	12.48 13.00	Würzburg Hbf Ochsenfurt 880	9.12 9.00	11.12 11.00	13.12 13.00
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	11.04	km Ochsenfurt	8.56	9.56	10.56
8.09	10.09	12.09	4,4 Tüchelhausen	8.50	9.50	10.50
8.14	10.14	12.14	8,2 Gaukönigshofen	8.45	9.45	10.45
8.17	10.17	12.17	10,5 Rittershausen	8.42	9.42	10.42
8.20	10.20	12.20	12,5 Sondershausen	8.39	9.39	10.39
8.24	10.24	12.24	15,4 Gelchsheim	8.35	9.35	10.35
8.29	10.29	12.29	19,5 Aub-Baldersheim	8.31	9.31	10.31
8.31	10.31	12.31		8.29	9.29	10.29
8.35	10.35	12.35	22,3 Burgerroth	8.24	9.24	10.24
8.39	10.39	12.39	25,5 Bieberehren	8.20	9.20	10.20
8.43	10.43	12.43	28,3 Röttingen (Ufr) Bf	8.16	9.16	10.16
8.45	10.45	12.45	29,2 Röttingen West	8.14	9.14	10.14
8.49	10.49	12.49	32,2 Tauberrettersheim	8.10	9.10	10.10
8.52	10.52	12.52	34,4 Schäftersheim	8.07	9.07	10.07
8.56	10.56	12.56	36,6 Weikersheim	8.04	9.04	10.04
9.01	11.01	13.01	<i>Weikersheim</i>	7.59	8.59	9.59
9.15	11.15	13.15	<i>Bad Mergentheim</i>	7.45	8.45	9.45
9.27	11.27	13.27	<i>Lauda 779</i>	7.33	8.33	9.33
9.01	11.01	13.01	<i>Weikersheim</i>	7.59	8.59	9.59
9.52	11.52	13.52	<i>Lauda 779</i>	7.08	8.08	9.08

Dank der bei **FiT** üblichen **Flügelzüge** gibt es direkte Züge bis in die unterfränkische „Hauptstadt“ Würzburg. In Ochsenfurt werden dazu nachfragegerecht Triebwagen an den RE nach bzw. von Ansbach an- oder abgehängt.

Die Zugkreuzung in Aub-Baldersheim findet an einer geografisch günstigen Stelle statt: Mehrere Buslinien ins Umland können dort mit perfekten Zuganschlüssen angebunden werden.

→ zur [Webseite von Lokalbahn-Reminiszenzen über die Gaubahn](#)

883 Neustadt / Aisch - Bad Windsheim - Steinach

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

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

Der Abschnitt Bad Windsheim - Steinach war daher in den 1980er Jahren akut von der Stilllegung bedroht. Die Rettung brachte 1996 die Regionalisierung des Bahnverkehrs. Die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* bezog die Gesamtstrecke in den neuen Stundentakt ein und verbesserte dabei die Anschlüsse an beiden Endpunkten. Die Nachfrage stabilisierte sich seither, ist aber nach wie vor östlich von Bad Windsheim größer als westlich davon.

Seit dem 14.12.2008 gehört die *Aischgrundbahn* zum „Dieselnetz Nürnberg“. *DB Regio* setzt seither unter dem Markennamen „Mittelfrankenbahn“ neue Dieseltriebwagen der Baureihe 648 ein.

In Zeiten schwächerer Nachfrage gibt es bei **FIT** keinen großen Unterschied zur Realität: Die RB pendeln recht gemächlich im Stundentakt und kreuzen sich in Bad Windsheim. Mehr als 60 - 80 km/h sind eben nicht erforderlich, um die *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Neustadt und Steinach zu erreichen. Mit den drei neuen Haltepunkten Birkenfeld, Kilsheim und Bad Windsheim Süd wird die Region jedoch besser als in der Realität erschlossen.

Zudem fahren die Triebwagen der KBS 883 als *Flügelzüge* weiter und erreichen dadurch viele Ziele ohne Umsteigen: Die schwarzen RB wechseln abwechselnd auf die KBS 806 und 809, wodurch die Zugläufe Nürnberg - Fürth - Neustadt - Bad Windsheim - Steinach - Ochsenfurt - Würzburg und Forchheim - Höchstadt - Neustadt - Bad Windsheim - Steinach - Ochsenfurt - Würzburg entstehen. Alle zwei Stunden kommt man dadurch direkt zur zentrumsnahen Station „Neustadt/Aisch Mitte“ an der KBS 806, zudem besteht stündlich Anschluss zur *Citybahn* nach „Neustadt/Aisch Süd“ (→ KBS 891).

Höchstadt (A) 806	13.01		14.01		15.01		13.01		14.01		15.01
Neustadt (A) West	13.27		14.27		15.27		13.27		14.27		15.27
Nürnberg Hbf 809	13.05	13.12	14.05	14.37	15.05		13.05	13.37	14.05	14.37	15.05
Fürth Hbf	13.12	13.19	14.12	14.44	15.12		13.12	13.44	14.12	14.44	15.12
Neustadt (A) West	13.29	13.47	14.29	15.07	15.29		13.29	14.08	14.29	15.07	15.29
Zug	Nachmittags-Variante 1						Nachmittags-Variante 2				
km Neustadt (A) West	13.33	13.48	14.33	14.48	15.33		13.33	14.09	14.33	15.09	15.33
2,0 Birkenfeld	13.35		14.35		15.35		13.35		14.35		15.35
4,0 Dietersheim	13.38	13.52	14.38	14.52	15.38		13.38	14.13	14.38	15.13	15.38
5,8 Dottenheim	13.41		14.41		15.41		41/45		41/45	[15]	41/45
9,5 Ipsheim	13.45	59/00	14.45	59/00	15.45		13.49	14.19	14.49	15.19	15.49
14,3 Kilsheim	13.51		14.51		15.51		13.55	14.25	14.55	15.25	15.55
15,3 Bad Windsheim	13.53	14.06	14.53	15.06	15.53		13.57	14.27	14.57	15.27	15.57
16,3 B.Windsheim Süd	13.55	14.07	14.55	15.07	15.55		14.07	an	15.07	an	16.07
19,2 Illesheim	13.57	14.09	14.57	15.09	15.57		14.09		15.09		16.09
22,6 Ottenhofen		14.17		15.17			14.17		15.17		16.17
25,3 Burgbernheim		14.21		15.21			14.21		15.21		16.21
29,0 Steinach b.R.o.T.		14.26		15.26			14.26		15.26		16.26
Steinach 880		14.31	14.31	15.31	15.31		14.31	14.31	15.31	15.31	16.31
Würzburg Hbf		15.12	>	16.12	>		15.12	>	16.12	>	17.12
Ansbach			14.49		15.49			14.49		15.49	

Bei stärkerer Nachfrage verdichtet **FiT** das Angebot östlich von Bad Windsheim. Dafür werden zwei zusätzliche Triebwagen benötigt, die zwischen Nürnberg und Bad Windsheim pendeln. Ein exakter Halbstundentakt ist wegen der dichten Streckenbelegung bis Neustadt (A) nicht möglich, der Fahrplan zeigt zwei Alternativen:

- **Variante 1** verdichtet das Angebot von Siegelssdorf bis NEA West zum 22-38-Min-Rhythmus und weiter bis Bad Windsheim zum 15-45-Min-Rhythmus. Die blauen Züge fahren schon nach einer Minute Aufenthalt in Bad Windsheim im „Normalfahrplan“ nach Steinach weiter und verkürzen die Reisezeit für alle westlicheren Ziele ab Nürnberg um 7 und ab NEA West um 15 Minuten. Dieser Vorteil muss allerdings mit einem 1 km langen zweigleisigen Abschnitt westlich von Ipsheim „erkauf“ werden, um genügend Fahrzeitreserven zu behalten.
- **Variante 2** verdichtet das Angebot von Emskirchen bis NEA West zum 21-39-Min-Rhythmus, in Bad Windsheim kommen die Züge exakt alle 30 Minuten an. Dort bleiben für die Wende nur 6 Minuten, sodass die Züge weder zum neuen Haltepunkt B.Windsh.Süd noch nach Steinach weiter fahren können. Allen Zielen westlich von Bad Windsheim bringen die grünen Züge daher keine Vorteile. Für die Zugkreuzungen muss nur der Haltepunkt Dottenheim ausgebaut werden, wo es viel Platz für ein neues Ausweichgleis gibt.

<i>Ansbach</i> <i>Würzburg Hbf</i> <i>Steinach 880</i>	12.48	14.11	13.48	15.11	14.48	12.48	14.11	13.48	15.11	14.48
	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
	13.29	14.29	14.29	15.29	15.29	13.29	14.29	14.29	15.29	15.29
Zug	Nachmittags-Variante 1					Nachmittags-Variante 2				
km Steinach b.R.o.T.	13.34		14.34		15.34	13.34		14.34		15.34
3,7 Burgbernheim	13.38		14.38		15.38	13.38		14.38		15.38
6,4 Ottenhofen	13.42		14.42		15.42	13.42		14.42		15.42
9,8 Illesheim	13.46	<i>ab</i>	14.46	<i>ab</i>	15.46	13.46		14.46		15.46
12,7 B.Windsheim Süd	13.51	14.03	14.51	15.03	15.51	13.51		14.51		15.51
	13.53	14.05	14.53	15.05	15.53	13.53	<i>ab</i>	14.53	<i>ab</i>	15.53
13,7 Bad Windsheim	13.54	14.07	14.54	15.07	15.54	14.03	14.33	15.03	15.33	16.03
14,7 Kilsheim		14.09		15.09		14.05	14.35	15.05	15.35	16.05
19,5 Ipsheim	00/01	14.14	00/01	15.14	00/01	14.10	14.40	15.10	15.40	16.10
23,2 Dottenheim		14.18		15.18		14/18		14/18	[44]	14/18
25,0 Dietersheim	14.07	14.21	15.07	15.21	16.07	14.21	14.46	15.21	15.46	16.21
27,0 Birkenfeld		14.24		15.24		14.24		15.24		16.24
29,0 Neustadt (A) West	14.12	14.27	15.12	15.27	16.12	14.27	14.51	15.27	15.51	16.27
<i>Neustadt (A) West</i>	14.13	14.31	15.13	15.31	16.13	13.29	14.52	14.29	15.52	15.29
<i>Fürth Hbf</i>	14.41	14.48	15.41	15.48	16.41	13.12	15.16	14.12	16.16	15.12
<i>Nürnberg Hbf 809</i>	14.48	14.55	15.48	15.55	16.48	13.05	15.23	14.05	16.23	15.05
<i>Neustadt (A) West</i>		14.33		15.33		13.27		14.27		15.27
<i>Höchstadt (A) 806</i>		14.59		15.59		13.01		14.01		15.01

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag von 12 bis 19 Uhr, um das Angebot nachfragegerecht zu verdichten; die drei neuen Haltepunkte sind grün dargestellt.

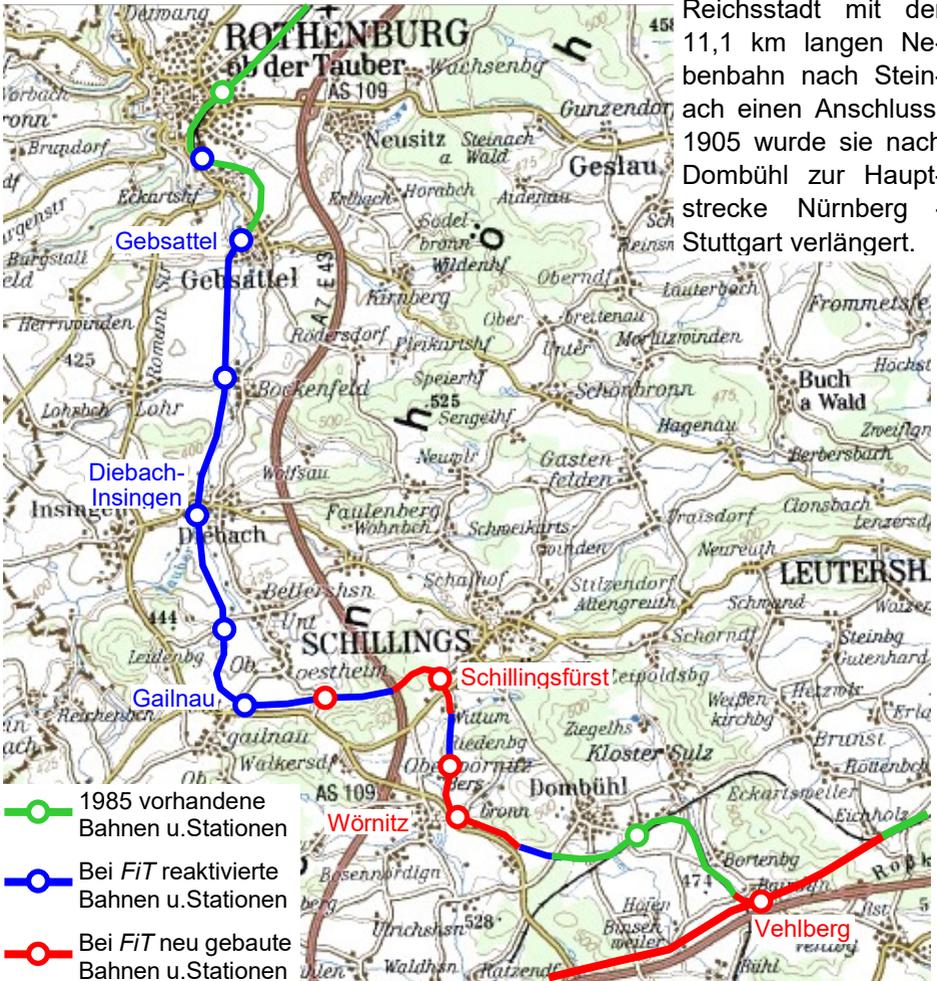
*) RB wartet Samstag und Sonntag nicht in Dottenheim und kommt schon zur Minute 54 in Bad Windsheim an bzw. fährt erst zur Minute 36 in Bad Windsheim ab.

- „Neustadt (A) West“ ist der bestehende Bahnhof, der etwa 2 km von der Stadtmitte entfernt liegt. Er würde bei **FIT** zur leichteren Unterscheidung von den beiden anderen Haltepunkten umbenannt.
- Montag bis Freitag vormittags und am Wochenende gibt es stündlich 2 Verbindungen von Würzburg in den Aischgrund: Man kann zur Minute 48 wahlweise in die RE nach Ansbach oder Nürnberg steigen und kommt mit Umsteigen in Steinach oder Neustadt (A) West in Bad Windsheim 65 Minuten später an.
- Nur bei **Variante 2** kommt Montag bis Freitag nachmittags eine echte Alternative hinzu: Ab Würzburg zur Minute 18 mit dem *Main-Pegnitz-Express* über Neustadt (A) Süd (52 bis 09) nach Bad Windsheim an Minute 27.

884 Steinach - Rothenburg o.d.Tauber - Vehlberg (- Crailsheim)

Die Hauptstrecke Würzburg - Ansbach wurde 1864 etwa 10 km östlich von Rothenburg ob der Tauber eröffnet. Erst neun Jahre später erhielt die ehemals freie

Reichsstadt mit der 11,1 km langen Nebenbahn nach Steinach einen Anschluss. 1905 wurde sie nach Dombühl zur Hauptstrecke Nürnberg - Stuttgart verlängert.



Bemerkenswert waren der Kopfbahnhof in Schillingsfürst, die Überquerung der Europäischen Wasserscheide zwischen Rhein und Donau unweit davon und die Brechung aller Züge in Rothenburg bis in die 1950er Jahre. Die Nachfrage im südlichen Abschnitt war immer geringer, und bereits in den 1930er Jahren fuhren zur Kosteneinsparung Triebwagen statt Dampflokzügen. Nach 1960 ging die Nachfrage wie auf vielen anderen Nebenbahnen stetig zurück, so dass die Deutsche Bundesbahn (DB) den Betrieb zwischen Rothenburg und Dombühl am

25.9.1971 einstellte. Von Rothenburg bis Gebstadel führen noch bis zum 31.12.90 Güterzüge, südlich davon wurde das Gleis schon bis 1973 abgebaut.

Besser erging es dem Nordabschnitt Steinach - Rothenburg, da die meisten Touristen über ihn an- und abreisen. Seit 1996 pendeln dort Regionalbahnen im Stundentakt, und 1997 wurde die Strecke als Linie R82 in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg aufgenommen. Die Nachfrage wächst seither beständig, und die Zukunft der zuerst gebauten 11,1 km scheint gesichert. **FIT** erhöht die Attraktivität durch direkte „Flügelzüge“ Nürnberg - Ansbach - Steinach - Rothenburg.

FIT bietet in Steinach und Vehlberg *Integrale Taktknoten* zur Minute 30. Diese können nur auf der Schiene in 54 Minuten über Rothenburg verbunden werden. können. Zum Gesamtprojekt des neuen Regionalbahnhofes Vehlberg (→KBS 885)

8.11 8.29	9.11 9.29	10.11 10.29	Ansbach Steinach 880	9.49 9.31	10.49 10.31	11.49 11.31
7.47 8.29	8.47 9.29	9.47 10.29	Würzburg Hbf Steinach 880	10.13 9.31	11.13 10.31	12.13 11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33	9.33	10.33	km Steinach	9.27	10.27	11.27
8.37	9.37	10.37	5,2 x Hartershofen	9.22	10.22	11.22
8.40	9.40	10.40	7,3 x Schweinsdorf	9.19	10.19	11.19
8.45	9.45	10.45	11,1 Rothenburg	9.15	10.15	11.15
8.46	9.46	10.46	ob der Tauber	9.14	10.14	11.14
8.47	9.47	10.47	12,0 Rothenb.-Wildbad	9.12	10.12	11.12
8.51	9.51	10.51	14,7 Gebstadel	9.08	10.08	11.08
8.55	9.55	10.55	17,5 x Bockenfeld	9.04	10.04	11.04
8.59	9.59	10.59	20,2 Diebach-	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	Insingen	8.59	9.59	10.59
9.04	10.04	11.04	22,7 x Unteroestheim	8.55	9.55	10.55
9.07	10.07	11.07	24,6 Gailnau	8.52	9.52	10.52
9.09	10.09	11.09	26,1 x Oberoestheim	8.50	9.50	10.50
9.13	10.13	11.13	28,4 Schillingsfürst	8.46	9.46	10.46
9.15	10.15	11.15	29,8 x Oberwörnitz	8.44	9.44	10.44
9.17	10.17	11.17	31,0 Wörnitz	8.42	9.42	10.42
9.22	10.22	11.22	34,9 Dombühl	8.37	9.37	10.37
9.27	10.27	11.27	38,1 Vehlberg	8.33	9.33	10.33
9.33	10.33	11.33	<i>Vehlberg 885</i>	8.27	9.27	10.27
9.51	10.51	11.51	<i>Crailsheim</i>	8.09	9.09	10.09
9.31	10.31	11.31	<i>Vehlberg 885</i>	8.29	9.29	10.29
9.47	10.47	11.47	<i>Ansbach</i>	8.13	9.13	10.13
10.24	11.24	12.24	<i>Nürnberg Hbf</i>	7.36	8.36	9.36
9.31	10.31	11.31	<i>Vehlberg 884</i>	8.29	9.29	10.29
9.55	10.55	11.55	<i>Dinkelsbühl</i>	8.05	9.05	10.05

hätte daher auch die Reaktivierung der Strecke nach Rothenburg gehört.

Die Voraussetzungen waren bis 1995 gut: Von Vehlberg bis westlich von Dombühl sowie von Gebstadel bis Rothenburg lagen noch Gleise und dazwischen fehlten nur 19 km. Soweit das Gleis fehlte, sah man die alte Bahntrasse noch größtenteils unverbaut in der Landschaft: 14 km hätte man daher mit vertretbarem Aufwand wieder in Betrieb nehmen können.

Nur 5 km wären ganz neu gewesen: In Wörnitz stand ein Neubaugebiet auf der alten

Trasse und musste umfahren werden. Statt des alten Bahnhofs wären dort die beiden günstiger zur Wohnbebauung liegenden Haltepunkte *Wörnitz* und *Oberwörnitz* sinnvoll. Und in Schillingsfürst hätte **FiT** nicht den alten Kopfbahnhof reaktiviert, sondern für die 2.700 Einwohner eine neue Station 500 Meter weiter westlich im neuen Industriegebiet angelegt. Nördlich von Schillingsfürst gäbe es schließlich einen 200 Meter langen Tunnel, um die Autobahn A7 zu unterqueren und die alte Trasse zu erreichen.



In Dombühl wurde seit der Stilllegung der Nebenbahnen nach Dinkelsbühl und Rothenburg außer den Gleisen fast alles abgebaut: Es gibt keine Sitzgelegenheiten mehr und auch keine Unterstellmöglichkeit. Eine Bahnsteigunterführung hatte der Bahnhof noch nie. Seit 1998 halten alle Personenzüge planmäßig nur noch auf Gleis 1 vor dem Empfangsgebäude, um Personal für die Sicherung der Fahrgäste beim Überschreiten der Gleise zu sparen.

*In der Realität soll der Bahnhof 2017 für 7 Millionen Euro ausgebaut werden, damit dort zweistündlich eine S-Bahn aus Nürnberg wenden kann. **FiT** würde lieber 3 km weiter südlich den neuen Bahnhof Vehlberg neben der Autobahn bauen. Dort können sich stündlich RE an einem Inselbahnsteig begegnen und kurze Fußwege beim Umsteigen bieten, wenn es keine direkten Flügelzüge gibt.*

(Das Foto schoss Jörg Schäfer am 24.7.05 beim 100-jährigen Jubiläum der Strecke nach Rothenburg. Weil ein moderner Triebwagen auf Gleis 1 ausgestellt wurde, mussten die RE nach Nürnberg außerplanmäßig auf Gleis 5 halten. Der bauliche Zustand vom Empfangsgebäude verschlechterte sich seither erheblich.)

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

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

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

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

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

Das Verkehrsaufkommen ist sehr unterschiedlich: Ansbach zählt noch zum erweiterten Großraum Nürnberg. Seit 2010 fahren für den starken Binnenverkehr S-Bahnen teilweise im 20-Minuten-Takt nach Nürnberg (→ KBS 898). Westlich von Ansbach ist die Region dünn besiedelt. Es gibt nur stündliche Personenzüge nach Crailsheim, und zwar IC und RE abwechselnd.

Die IC halten unterwegs nicht und werden wenig genutzt, weil tarifliche Sonderangebote wie die Ländertickets und Verbundfahrkarten dort nicht gelten. Die RE gehören zu den letzten Zügen mit umgebauten „Silberlingen“ und E-Loks der Baureihen 111 oder 143. Sie halten unterwegs in Dombühl (immer auf Gleis 1) und Schnelldorf (an 2 neuen Außenbahnsteigen) – beide Orte werden dadurch nur im 2-Stunden-Takt bedient.

Am 7.10.09 vereinbarten das Bayerische Verkehrsministerium und die *Deutsche Bahn AG (DB)* die Verlängerung der S-Bahn von Ansbach nach Dombühl. Alle 2 Stunden (!) soll eine S4 weiter fahren. Der Bahnhof Dombühl bekommt dafür eine neue Unterführung und 3 Bahnsteige für 7 Millionen Euro! Sollte die Zweigstrecke nach Dinkelsbühl (→ KBS 886) reaktiviert werden, muss die Unterführung zu einem weiteren neuen Bahnsteig verlängert werden, was natürlich separat zu zahlen wäre. Ursprünglich sollte die S4 ab Dezember 2013 nach Dombühl fahren. Die DB verzögerte die Planungen aber immer wieder, im Februar 2016 versprach sie die Inbetriebnahme für Dezember 2017.

Auch bei *FIT* gibt es ein teures Projekt zwischen Ansbach und Crailsheim. Aber statt die unbefriedigende Trassierung bei Dombühl mit Millionenaufwand zu zementieren, brächte ein 8,9 km langer Neubauabschnitt neben der Autobahn A6 viele Vorteile (→ [FIT-Webseite „Bahnhöfe“](#)). Der veraltete Bahnhof Dombühl wird für die Zweigstrecke nach Rothenburg ob der Tauber (→ KBS 884) auf ein Gleis zurückgebaut. Die Umsteigefunktion übernimmt der neue Bahnhof Vehlberg etwa 3 km weiter südlich.

Das Angebot zwischen Ansbach und Crailsheim wird in der *Normalverkehrszeit* verdoppelt und besser differenziert: Der stündliche IC bietet deutlich kürzere Reise-

Zug	IC	RE	RE	RB	CB	IC	RE	RE	RB	CB	IC
km Nürnberg Hbf	13.06	13.10	13.36		13.48	14.06	14.10	14.36		14.48	15.06
5,3 N-Südwestpark		13.14			13.54		14.14			14.54	
14,7 Roßtal Bf			13.46		14.03			14.46		15.03	
25,4 Heilsbronn		13.27	13.54		14.11		14.27	14.54		15.11	
32,5 Wicklesgreuth		32/34	59/01		14.17		32/34	59/01		15.17	
37,0 Sachsen b.Ansb.		13.38			14.21		14.38			15.21	
	13.29	13.44	14.09		14.26	14.29	14.44	15.09		15.26	15.29
43,7 Ansbach	13.31	13.46	14.13	v.Rot-	an	14.31	14.46	15.13	v.Rot-	an	15.31
46,9 Schalkhausen			14.16	henb.				15.16	henb.		
53,8 Leutersh.-Wied.		13.53	14.22	>			14.53	15.22	>		
		14.00	14.29	14.27			15.00	15.29	15.27		
64,2 Vehlberg		14.01	14.31	14.33			15.01	15.31	15.33		
77,0 Schnelldorf		14.08	>	14.40			15.08	>	15.40		
81,0 Ellrichshausen			n.Din-	14.44				n.Din-	15.44		
89,0 Crailsheim	13.54	14.16	kelsb.	14.50		14.54	15.16	kelsb.	15.50		15.54
<i>Crailsheim 770</i>	13.56	14.18				14.56	15.18				15.56
<i>Aalen</i>	14.14	14.44				15.14	15.44				16.14
<i>Stuttgart Hbf</i>	14.56	15.33				15.56	16.33				16.56

Gesamtverkehr Nürnberg - Heilsbronn - Ansbach siehe KBS 898;

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

zeiten über weite Strecken, z.B. kommt man von Nürnberg 10 Minuten schneller als in der Realität nach Crailsheim und fast eine halbe Stunde schneller nach Stuttgart. Der besser abgestimmte Tarif macht die Nutzung auf Teilstrecken mit Nahverkehrstickets leichter. (→ [„Fahren Sie bei grün“ auf der FiT-Startseite.](#))

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

Bei **FiT** gibt es für den *Frankenhöhe-Sprinter* das Luxusproblem zu vieler möglicher Ziele: Bis zu 6 Triebwagen nach Bad Windsheim, Würzburg, Rothenburg, Crailsheim, Dinkelsbühl und Windsbach sind denkbar – dafür müssten aber stündlich zwei Dreiergruppen ab Nürnberg fahren. Ein ganztägiger RE-Halbstundentakt zwischen Nürnberg und Ansbach erscheint aber zum angedachten Zeitpunkt 2010 zu aufwändig.

Stuttgart Hbf	12.04				12.27	13.04				13.27	14.04
Aalen	12.46				13.16	13.46				14.16	14.46
Crailsheim 770	13.04				13.42	14.04				14.42	15.04
Zug	IC	CB	RB	RB	RE	IC	CB	RB	RB	RE	IC
km Crailsheim	13.06		13.10	v.Din-	13.44	14.06		14.10	v.Din-	14.44	15.06
8,0 Ellrichshausen			13.15	kelsb.				14.15	kelsb.		
12,0 Schnelldorf			13.19	>	13.51			14.19	>	14.51	
			13.27	13.29	13.59			14.27	14.29	14.59	
24,8 Vehlborg			13.33	13.31	14.00			14.33	14.31	15.00	
35,2 Leutersh.-Wied.			>	13.38	14.07			>	14.38	15.07	
42,1 Schalkhausen			n.Rot-	13.44				n.Rot-	14.44		
	13.29	ab	henb.	13.47	14.14	14.29	ab	henb.	14.47	15.14	15.29
45,3 Ansbach	13.31	13.34		13.51	14.16	14.31	14.34		14.51	15.16	15.31
52,0 Sachsen b.Ansb.		13.39			14.21		14.39			15.21	
56,5 Wicklesgreuth		13.43		59/01	25/27		14.43		59/01	25/27	
63,6 Heilsbronn		13.49		14.06	14.32		14.49		15.06	15.32	
74,3 Roßtal Bf		13.57		14.14			14.57		15.14		
83,7 N-Südwestpark		14.06			14.45		15.06			15.45	
89,0 Nürnberg Hbf	13.54	14.12		14.24	14.50	14.54	15.12		15.24	15.50	15.54

Gesamtverkehr Ansbach - Heilsbronn - Nürnberg siehe KBS 898;
 Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

FiT verzichtet daher auf die „Kurswagen“, die am wenigsten Interessenten finden dürften: Nach Bad Windsheim und Würzburg kommt man ab Nürnberg (und teilweise auch Roßtal und Heilsbronn) schneller über Neustadt / Aisch. Und nach Crailsheim kommt man ab Nürnberg und Ansbach schneller mit dem IC, dessen Benützung bei **FiT** nicht viel teurer sein soll.

Daher stünden stündlich 3 Triebwagen (Tw) zusammen gekuppelt in Nürnberg am Bahnsteig: Auf dem ersten steht Rothenburg, a.d.zweiten Dinkelsbühl und a.d. dritten Windsbach als Ziel. Zur Minute 36 geht es los, und 23 Minuten später wird in Wicklesgreuth bereits der letzte abgehängt, um als RB Windsbach anzusteuern (→ KBS 899). Die beiden anderen fahren nach Ansbach weiter, wo sie an den bereits wartenden Tw aus Treuchtlingen ankuppeln (→ KBS 880), der Würzburg als Zielangabe trägt.

Schon 2 Minuten später fahren die beiden vorderen Tw in der Minute 11 nach Steinach ab. Dort wartet bereits der Tw aus Bad Windsheim, und es wird erneut gekuppelt: Die beiden ersten setzen dann die Reise nach Würzburg fort, und der letzte Tw fährt nach Rothenburg weiter. Da es die Fahrgäste jetzt nicht mehr irritiert, wird die Zielangabe in Crailsheim geändert, denn so weit muss der Zug noch fahren, bevor er sich auf den Rückweg macht.

Montags bis freitags nachmittags nimmt die Nachfrage erfahrungsgemäß stark zu. Der **FiT**-Fahrplan bekäme dafür einen zusätzlichen stündlichen RE von Nürnberg über Crailsheim nach Stuttgart. Für die Gesamtstrecke braucht er 33 Minuten mehr als der IC, sodass wohl nur wenige Fahrgäste ihn von Endstation bis Endstation benutzen. Auf zahlreichen Teilstrecken bietet er aber attraktive Alternativen, zumal er in Crailsheim nicht überholt wird und nach kurzem Aufenthalt weiter fährt.

Der Fahrplan sieht deshalb vor, dass der „blaue RE“ nicht wie der „schwarze RE“ aus bis zu drei 50 Meter langen Tw gebildet wird. Stattdessen fährt ein 100 Meter langer Tw von Nürnberg nach Stuttgart durch, an den „nur“ zwischen Nürnberg und Wicklesreuth ein Tw nach Windsbach und zwischen Aalen und Stuttgart ein Tw aus Donauwörth gekuppelt wird.

Viele Orte in der Region würden sich wohl darum bemühen, dass der „blaue RE“ bei ihnen hält und sie dadurch zeitweise einen Halbstundentakt bekämen. „Gesetzt“ sind zwischen Nürnberg und Crailsheim nur Heilsbronn, Wicklesgreuth, Ansbach, Vehlberg und Schnelldorf. Statt Südwestpark, Sachsen oder Leutershausen wären auch Schweinau, Schalkhausen oder Ellrichshausen denkbar. Oder man „opfert“ einen Stopp einem *Flügelzug* nach Feuchtwangen, der einen längeren Aufenthalt in Vehlberg erfordert.

886 (Nürnberg -) Vehlberg - Dinkelsbühl - Nördlingen

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Mai 2009 gaben die an der Strecke liegenden Landkreise eine Machbarkeitsstudie über die Reaktivierung des Personenverkehrs in Auftrag. Im August 2012 kam heraus, dass ein wirtschaftlicher Betrieb mit über 1.000 Fahrgästen täglich nur zwischen Dombühl und Dinkelsbühl möglich sei. Ein Arbeitskreis mit den Aufgabenträgern wurde gebildet, aber die Ausarbeitung der Details verzögerte sich immer wieder. Im Frühjahr 2016 erschien „Ende 2012!“ als der frühestmögliche Reaktivierungstermin.

FIT hätte die Strecke 1985 nicht stillgelegt, sondern etappenweise modernisiert: Im Rahmen der Ausbauten für die IC-Linie Nürnberg - Stuttgart wäre die nördliche Endstation von Dombühl nach Vehlberg verlegt worden (→ KBS 885). Vom neuen Bahnhof hätte eine etwa 600 Meter lange neue Verbindung zum realen km 3,3 der KBS 886 geführt.

Dank der Verkürzung um 2,7 km schaffen moderne Triebwagen dann die Gesamtstrecke in weniger als einer Stunde und passen damit im Stundentakt perfekt in den *Integralen Taktfahrplan*. Einziger Wermutstropfen ist, dass man einen neuen Kreuzungsbahnhof „auf der grünen Wiese“ beim 50-Einwohner-Dorf Knittelsbach braucht.

Ganz wichtig sind *Flügelungen* mit Triebwagendurchläufen Nürnberg - Ansbach - Dinkelsbühl - Nördlingen - Donauwörth, durch die man viele Reiseziele direkt erreicht. Und wenn man doch umsteigen muss, sind die Fußwege nicht weit: Beim *Integralen Taktknoten* in Vehlberg muss man z.B. nur wenige Schritte zu den Triebwagen nach Crailsheim und Rothenburg laufen.

13.09	13.44	14.09	14.44	15.09	Crailsheim	14.51	15.16	15.51	16.16	16.51
13.27	13.59	14.27	14.59	15.27	Vehlberg 885	14.33	15.01	15.33	16.01	16.33
13.36	13.10	14.36	14.10	15.36	Nürnberg Hbf	15.24	15.50	16.24	16.50	17.24
13.13	13.46	14.13	14.46	15.13	Ansbach	14.47	15.14	15.47	16.14	16.47
13.29	14.00	14.29	15.00	15.29	Vehlberg 885	14.31	15.00	15.31	16.00	16.31
RB	Bus	RB	Bus	RB	Zug	RB	Bus	RB	Bus	RB
13.31	14.05	14.31	14.05	15.31	km Vehlberg	14.29	14.55	15.29	15.55	16.29
13.34	14.12	14.34	14.12	15.34	3,5 Dorfgütingen	14.25	14.47	15.25	15.47	16.25
13.39	14.20	14.39	14.20	15.39	8,4 Feuchtwangen	14.20	14.40	15.20	15.40	16.20
13.45	>	14.45	>	15.45	14,6 Schopfloch	14.14	>	15.14	>	16.14
13.48	<i>Dürr-</i>	14.48	<i>Dürr-</i>	15.48	16,7 Lehengütingen	14.11	<i>Dürr-</i>	15.11	<i>Dürr-</i>	16.11
13.54	<i>wang.</i>	14.54	<i>wang.</i>	15.54	21,1 Dinkelsbühl	14.06	<i>wang.</i>	15.06	<i>wang.</i>	16.06
13.55		14.55		15.55	24,8 Knittelsbach	14.05		15.05		16.05
59/01		59/01		59/01	28,4 Wilburgstetten	59/01		59/01		59/01
14.05		15.05		16.05	36,8 Fremdgingen	13.54		14.54		15.54
14.12		15.12		16.12		13.47		14.47		15.47
14.18		15.18		16.18	42,5 Marktoffingen	13.41		14.41		15.41
14.23		15.23		16.23	47,2 Wallerstein	13.36		14.36		15.36
14.29		15.29		16.29	51,4 Nördlingen	13.31		14.31		15.31
14.31		15.31		16.31	<i>Nördlingen</i> 915	13.29		14.29		15.29
14.57		15.57		16.57	<i>Donauwörth</i>	13.03		14.03		15.03
15.25		16.25		17.25	<i>Augsburg Hbf</i>	15.25		16.25		17.25

Die blau dargestellten Busse und Züge fahren nur Montag bis Freitag von 12 bis 19 Uhr.

Die Nachfrage ist Montag bis Freitag nachmittags nicht so groß, dass sich zwischen Vehlberg und Nördlingen zusätzliche Züge zum Stundentakt lohnen. Um dennoch den Nutzen der Angebotsverdichtung zwischen Nürnberg und Crailsheim auf der KBS 885 weiter zu tragen, fahren zusätzliche Busse von Vehlberg über Feuchtwangen nach Dürrwangen. Sie begegnen in Feuchtwangen den Zügen der Gegenrichtung und schaffen dadurch gute Voraussetzungen für (Klein-)Bus- und AST-Anschlüsse in die Umgebung.

887 (Nürnberg -) Pleinfeld - Gunzenhausen - Nördlingen

Die 56 km lange Strecke Nördlingen - Pleinfeld wurde am 20.8.1849 als Teil der ersten bayerischen Hauptstrecke München - Nürnberg - Hof eröffnet. Den Umweg über Nördlingen wählten die Bahnbauer, weil dort der Anschluss an das württembergische Bahnnetz erfolgen sollte. Zudem ließ die *Fränkische Alb* zwischen Donauwörth und Treuchtlingen den Bau und Betrieb einer direkten Strecke für damalige Verhältnisse unwirtschaftlich erscheinen.

Die große geschichtliche Bedeutung dieses Abschnitts erkennt man auch heute noch an der geradlinigen Linienführung und den breiten Dämmen. Die *Ludwigs-Süd-Nord-Bahn* wurde zwar zunächst nur eingleisig gebaut, bei größeren Bauwerken aber gleich der Untergrund für ein zweites Gleis vorbereitet. Der Abschnitt Nördlingen - Pleinfeld verlor jedoch bis 1906 durch die Fertigstellung der direkteren Trasse über Treuchtlingen (→ KBS 910) den Durchgangsverkehr und blieb daher eingleisig.

Obwohl der Fahrplan danach mit 4 bis 5 Zügen pro Tag und Richtung an eine Nebenbahn erinnerte, wurde die KBS 887 weiterhin als Hauptbahn betrieben. Das merkte man vor allem daran, dass in Cronheim, Wassertrüdingen, Oettingen und Dürrenzimmern mächtige Stellwerke standen, in denen Fahrdienstleiter im Schichtdienst Weichen und Signale stellten und damit den Zugverkehr regelten. Hauptbahntypisch war leider auch, dass die Züge bei Orten wie Löpsingen, Hainsfarth und Unterwurbach nicht hielten, obwohl sie in Sichtweite der Gleise lagen. (Nur Langlau bekam nachträglich am 1.8.1888 eine Station.)

Ab 1933 wuchs die Bedeutung der *Hesselbergbahn* wieder, da die NSDAP für ihre heimlichen Kriegsvorbereitungen 1 km östlich von Langlau eine Munitionsanstalt (Muna) mit eigenem Gleisanschluss errichtete. Zudem hielten die Nazis jedes Jahr zur Sommersonnenwende die „Frankentage“ mit pseudoreligiösem Charakter am Hesselberg ab. Die Bahn war das Haupttransportmittel für über 100.000 Besucher, die bis 1938 dorthin strömten. Der Bahnhof Wassertrüdingen bekam dafür einen dritten Bahnsteig, um die bis zu 40 Sonderzüge im Abstand von 8 Minuten abzufertigen. In Altentrüdingen und Unterschwaningen entstanden neue Blockstellen, die nur an zwei Junitagen pro Jahr besetzt wurden.

Kurz vor Kriegsende beschossen alliierte Tiefflieger einen Munitionszug in Wassertrüdingen, der daraufhin explodierte. Große Teile des Bahnhofs wurden zerstört und nach 1945 nur teilweise wieder aufgebaut. Insbesondere für die Einrichtungen der „Frankentage“ gab es keinen Bedarf mehr, und so wurde mit den Erinnerungen an die „NSDAP-Volksfeste“ auch die Bedeutung der Bahn dabei verdrängt.

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

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



Die vierachsigen Triebwagen der Baureihe 515 prägten von 1972 bis 1985 das Bild der KBS 887. In Kästen unter dem Fußboden waren Akkumulatoren untergebracht, die bis zu 550 kWh Strom speicherten. Damit kamen die „Akkublitz“ auch ohne Oberleitung über 200 km weit elektrisch voran. Wolfgang Frank fotografierte 515 008 am 19.6.84 beim kurzen Stopp in Wassertrüdingen.

Zunächst stellte die *DB* in Nördlingen zwei mobile Ladeanlagen für die Akkumulatoren auf. Später brachte sie eine davon nach Gunzenhausen, um die Triebwagen variabler einzusetzen. Bei größerer Nachfrage wurde ein passender Steuerwagen der Baureihe 815 angehängt. So eine Garnitur bot etwa 150 Sitzplätze, war wesentlich komfortabler als die zuvor eingesetzten Personenzüge mit Dampflokomotiven und verursachte nur etwa 50 % der Betriebskosten. Klassische Reisezugwagen hatte nur noch das Eilzugpaar, das täglich in 90 Minuten von Nördlingen (ab ca. 8 Uhr) nach Nürnberg und zurück (ab ca. 16 Uhr) fuhr.

Von 1975 bis 1985 war die Angebotshäufigkeit mit 11 Fahrtmöglichkeiten sonntags und 17 bis 22 Fahrtmöglichkeiten montags bis samstags recht gut. Allerdings bot nur 45 % aller Züge wenigstens in der wichtigsten Richtung gute Anschlüsse! Dramatisch schlecht war die Situation in Nördlingen, wo man nur bei zwei Zügen vor 8 Uhr weniger als 10 Minuten auf Anschlüsse von oder nach Donauwörth warten musste. Bei 30 % dauerte es aber über eine Stunde!

Es verwundert daher nicht, dass vor allem im Südtail zwischen Nördlingen und Gunzenhausen immer weniger Fahrgäste in den Zügen saßen. Während in Nürnberg das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ groß gefeiert wurde, kürzte die *DB* das Fahrplanangebot auf diesem Abschnitt zum 1.6.1985 drastisch: Nur noch zwei lokbespannte Zugpaare verblieben dort montags bis freitags. Die umweltfreundlichen Akkutriebwagen wurden zum gleichen Zeitpunkt aus Nördlingen abgezogen. Ein halbes Jahr später verschwanden auch die beiden letzten Zugpaare und der Personenverkehr von Nördlingen bis Gunzenhausen wurde zum 29.9.1985 ganz eingestellt.

Zwischen Gunzenhausen und Pleinfeld pendelten montags bis freitags weiterhin Personenzüge, deren Komfort aber zunächst immer schlechter wurde: Auf die 1985 noch recht zeitgemäß wirkenden Akkutriebwagen folgten zunächst vierachsige Reisezugwagen, die die *DB* in den Nachkriegsjahren zur Linderung der Materialknappheit aus Altbeständen zusammengebaut hatte. Ab 1990 wurden diese durch zweiachsige Schienenbusse ersetzt, die ihre planmäßige Lebensdauer deutlich spür- und hörbar schon überschritten hatten. Die Stilllegung der letzten 16,8 km schien daher schon absehbar, konnte aber doch abgewendet werden.

Ab 1992 ging es wieder bergauf: Zunächst wurde der Abschnitt Pleinfeld - Gunzenhausen als R 62 in den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN) aufgenommen, wodurch viele Fahrgäste günstigere Tickets bekamen. Und zwei Jahre später lösten die damals modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 die betagten Schienenbusse ab. 1996 wurde das Angebot montags

bis freitags (mit wenigen Ausnahmen) zum Stundentakt verdichtet und am Wochenende wieder Züge im 2-Stunden-Takt angeboten. Und seit 2002 setzt die *DB* moderne Dieseltriebwagen der Baureihe 642 ein: Ihr Einstiegsbereich ist nur etwa 60 cm hoch, wodurch von den üblichen Bahnsteigen aus nur noch eine Stufe zu überwinden ist.

Auch nach der Einstellung des Personenverkehrs 1985 konnten Züge weiter nach Nördlingen fahren. Da die *DB* aber zum gleichen Zeitpunkt die Fahrdienstleiter aus den Stellwerken abzog, musste das Zugpersonal vor Ort die Weichen stellen und Schranken schließen. Nur noch sporadisch befuhren daher Sonderzüge die ganze KBS 887. Güterwagen wurden nur noch von Nördlingen aus bis Wassertrüdingen zugestellt. Am 1.9.1995 reagierte die *Deutsche Bahn AG* (*DB*) darauf mit der Schließung des Abschnitts Wassertrüdingen - Gunzenhausen. Obwohl das Schwarzkopf-Werk in Wassertrüdingen immer noch mehrere Güterwagen pro Tag erhielt, stellte die *DB* knapp zwei Jahre später (am 1.6.1997) auch den Betrieb auf der Südhälfte ein.

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

Ab 8.6.2003 konnten wieder Museumszüge auf der Gesamtstrecke fahren. Ab Oktober 2004 bediente die *Bayernbahn* das Schwarzkopf-Werk in Wassertrüdingen wieder ab Nördlingen auf der Schiene und stellte zunächst zwei mal pro Woche Kesselwagen mit Industrialkohol zu. Ab Januar 2010 wurde der Güterverkehr erheblich erweitert: Montags bis freitags ist seither täglich ein Güterzug mit 16 bis 20 Güterwagen ab Wassertrüdingen unterwegs. In Gunzenhausen werden die Wagen der Firma Schwarzkopf an eine E-Lok übergeben, die sie nach Monheim am Rhein in das Logistikzentrum der Firma Henkel bringt. Die Diesellok nimmt auf dem Rückweg leere Güterwagen nach Wassertrüdingen mit, die im Schwarzkopf-Werk bis zum nächsten Tag wieder beladen werden.

Bis zur *Kleinen Landesgartenschau* 2019 in Wassertrüdingen soll zumindest der Personenverkehr nach Gunzenhausen reaktiviert werden. Positive Gutachten liegen vor, aber bis Ende 2015 gab es noch keine konkreten Beschlüsse.

FiT hätte die KBS 887 nicht teilweise stillgelegt, sondern etappenweise modernisiert. Die kostenträchtigen Stellwerke in Cronheim, Wassertrüdingen, Oettingen und

Dürrenzimmern wären geschlossen und die Weichen (soweit noch erforderlich) aus Gunzenhausen ferngestellt worden. Optimale Anschlüsse in Pleinfeld, Gunzenhausen und Nördlingen sowie neue Stationen für Frickenfelden, Unterwurbach, Hainsfarth und Löpsingen erschließen zusätzliches Fahrgastpotenzial.

7.31 7.44	8.31 8.44	9.31 9.44	Treuchtlingen Pleinfeld 898	9.29 9.16	10.29 10.16	11.29 11.16
7.14 7.24 7.47	8.14 8.24 8.47	9.14 9.24 9.47	Nürnberg Hbf Schwabach Pleinfeld 898	9.46 9.36 9.13	10.46 10.36 10.13	11.46 11.36 11.13
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
7.51 7.55 59/01 8.06 8.09	8.51 8.55 59/01 9.06 9.09	9.51 9.55 59/01 10.06 10.09	km Pleinfeld 4,0 Ramsberg 9,0 Langlau 15,1 Frickenfelden	9.09 9.05 59/01 8.53 8.51	10.09 10.05 59/01 9.53 9.51	11.09 11.05 59/01 10.53 10.51
8.13 8.16 8.21 8.25 8.29	9.13 9.16 9.21 9.25 9.29	10.13 10.16 10.21 10.25 10.29	16,8 Gunzenhausen 19,5 Unterwurbach 24,8 Cronheim 27,8 Unterschwaningen	8.47 8.43 8.39 8.35 8.31	9.47 9.43 9.39 9.35 9.31	10.47 10.43 10.39 10.35 10.31
8.31 8.35 8.40 8.42	9.31 9.35 9.40 9.42	10.31 10.35 10.40 10.42	31,4 Wassertrüdingen 35,5 Auhausen 41,8 Hainsfarth 43,2 Oettingen	8.29 8.25 8.20 8.17	9.29 9.25 9.20 9.17	10.29 10.25 10.20 10.17
8.47 8.51 8.56	9.47 9.51 9.56	10.47 10.51 10.56	48,7 Dürrenzimmern 52,2 Löpsingen 56,2 Nördlingen	8.12 8.07 8.03	9.12 9.07 9.03	10.12 10.07 10.03
9.01 9.28	10.01 10.28	11.01 11.28	Nördlingen 915 Donauwörth	7.59 7.32	8.59 8.32	9.59 9.32
9.01 9.40	10.01 10.40	11.01 11.40	Nördlingen 915 Aalen	7.59 7.20	8.59 8.20	9.59 9.20

Durchgehende *Flügelzüge* Nürnberg Gunzenhausen - Nördlingen erhöhen die Attraktivität erheblich: Die Direktzüge wären die bequemste und schnellste Verbindung zwischen den ehemaligen Freien Reichsstädten Nürnberg und Nördlingen!

Umsteigefreie Verbindungen erhöhen auch den Anreiz für Ausflügler (mit Sport- und Badesachen), für die Fahrt aus dem Großraum Nürnberg in das *Fränkische Seenland* den Zug zu benutzen.

Die KBS 887 wäre sehr gut als Pilotstrecke für moderne Akkutriebwagen geeignet: Wie schon bis 1985 könnten sie zwischen Pleinfeld und Nördlingen auch ohne Fahrdraht umweltfreundlich elektrisch fahren. Ihre Akkus würden sie aber nur noch zu einem geringen Teil stationär in Gunzenhausen und Nördlingen laden. Den meisten Strom nähmen sie während der Fahrt aus der Oberleitung zwischen Gunzenhausen und Nürnberg und bei der 30-minütigen Wendezeit in Nürnberg Hbf auf.

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

888 (Nürnberg -) Roth - Hilpoltstein

1887 wurde die 39,2 km lange Nebenbahn Roth - Greding eröffnet, die vom Volksmund bald den Spitznamen *Gredl* bekam. Wie die meisten Nebenbahnen in Bayern war sie eine Stichbahn, obwohl die Bahnhöfe Beilngries (→ KBS 871) und Kinding (an der Strecke nach Eichstätt) nur jeweils 10 km entfernt lagen.

Eine Verbindung zwischen den Bahnlinien wurde zwar in der Region immer wieder gefordert, kam aber nicht zustande. Stattdessen entstand in den 1930er Jahren die Autobahn Nürnberg - München, die bei Greding dicht neben der Bahn verlief. Mit der zunehmenden Motorisierung erwuchs daraus ab 1960 eine übermächtige Konkurrenz, und die Fahrgastzahlen gingen rapide zurück.

1972 wurde der Gesamtverkehr auf den 12 km Thalmässing - Greding eingestellt, und zwei Jahre später folgte der Personenverkehr auf den 16 km Hilpoltstein - Thalmässing. Der Güterverkehr endete 1998, seither pendeln nur noch auf den 11,0 km zwischen Roth und Hilpoltstein RB im Stundentakt. Sie haben in Roth gute Anschlüsse an REs nach Nürnberg und Treuchtlingen – damit muss man bei den aktuellen Standards in Bayern zufrieden sein.

Der **VD-T** hätte die Attraktivität für die 15.000 Bewohner entlang der *Gredl* und ihr großes Hinterland durch ein abgestimmtes Maßnahmenpaket so verbessert, dass sich im Berufs- und Schülerverkehr ein Halbstundentakt lohnt:

➤ Umbau des Bahnhofs Roth mit Verschiebung des Inselbahnsteigs zwischen den Gleisen 2 und 3 knapp 200 Meter nach Norden. Dort können die RE nachfragegerecht Triebwagen an- und abkuppeln, die als „Flügelzüge“ umsteigefreie Verbindungen von Nürnberg und Schwabach nach Eckersmühlen und Hilpoltstein herstellen. Von und nach Weißenburg kann man am gleichen Bahnsteig gegenüber umsteigen.

➤ In der Realität ersetzte man den unfallträchtigen Bahnübergang beim *Spatzenholz* durch eine aufwändige Straßenüberführung. Der **VD-T** hätte das natürliche Gefälle besser genutzt, die großen Steigungen der *Gredl* reduziert und sie etwa 5 Meter tiefer gelegt, damit sie die Straße unterqueren kann. Ein neuer Haltepunkt in diesem Bereich erschließt die Rother Stadtteile Belmbrach (320 Einwohner), Hofstetten (120 Einw.) und das neue Industriegebiet *Am Hischzaun*. Details dazu hätte man natürlich mit den Entwicklungsplänen der Kreisstadt abgestimmt.

➤ Wiederaufbau des Kreuzungsgleises in Eckersmühlen, wobei die neuen Außenbahnsteige etwa 100 Meter weiter östlich und dadurch dichter am Ortszentrum des Rother Stadtteils liegen.

- Neuer Bahnsteig etwa 200 Meter vor dem Hilpoltsteiner Empfangsgebäude, um die Fußwege in die westlichen Wohngebiete zu verkürzen. Der *Altstadtring* wird beim Bahnhof abgesenkt und die *Gredl* bekommt eine Brücke darüber.
- Der **VD-T** verlängert die Personenzüge auf der alten Trasse in Hilpoltstein um 700 Meter, damit sie nicht mehr am Stadtrand wenden: Bei der Firma Klingele entsteht südlich vom Gleis ein neuer Bahnsteig. In der Realität wurde die freie Fläche davor nach der Jahrtausendwende mit der Straßenmeisterei überbaut. Der **VD-T** hätte rund 10.000 m² für Bushaltestellen, Serviceeinrichtungen sowie PKW- und Fahrradabstellplätze genutzt und mit Grünflächen aufgelockert.
- Die *Gredl* ist für Park + Ride attraktiver als in der Realität, weil man in Roth nicht mehr umsteigen muss. In vielen Orten kann man mindestens fünf Minuten später losfahren, wenn man mit dem PKW Hilpoltstein statt Roth ansteuert.
- Zu jedem Zug gibt es in Hilpoltstein mindestens zwei Busanschlüsse. Da dabei auch Anschlüsse zwischen den Bussen entstehen (z.B. von Heideck nach Neu- markt) muss man bei vielen Verbindungen nur noch ein mal umsteigen.

12.31	12.55	13.31	13.55	14.31	<i>Treuchtlingen</i>	14.29	14.05	15.29	15.05	16.29
12.37	13.01	13.37	14.01	14.37	<i>Weißenburg</i>	14.22	13.58	15.22	14.58	16.22
12.57	13.27	13.57	14.27	14.57	<i>Roth Bf 897</i>	14.03	13.33	15.03	14.33	16.03
12.44	13.14	13.44	14.14	14.44	<i>Nürnberg Hbf</i>	14.16	14.46	15.16	15.46	16.16
12.54	13.24	13.54	14.24	14.54	<i>Schwabach</i>	14.06	14.36	15.06	15.36	16.06
13.01	13.31	14.01	14.31	15.01	<i>Roth Bf 897</i>	13.59	14.29	14.59	15.29	15.59
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.05	13.35	14.05	14.35	15.05	km Roth Bf	13.55	14.25	14.55	15.25	15.55
13.07	13.37	14.07	14.37	15.07	1,6 Roth-Lohgarten	13.52	14.22	14.52	15.22	15.52
13.10		14.10		15.10	3,2 Roth-Spatzenholz	13.49		14.49		15.49
13.14	42/46	14.14	42/46	15.14	6,2 Eckersmühlen	13.45	13/17	14.45	43/46	15.45
13.19	13.51	14.19	14.51	15.19	10,8 Hilpoltstein West	13.40	14.08	14.40	15.08	15.40
13.21	13.53	14.21	14.53	15.21	11,6 Hilpoltstein [neu]	13.39	14.07	14.39	15.07	15.39
13.32	13.58	14.32	14.58	15.32	<i>Hilpoltstein</i> 🚌	13.28	13.52	14.28	14.52	15.28
13.43	14.09	14.43	15.09	15.43	<i>Heideck</i>	13.16	13.40	14.16	14.40	15.16
14.15	>	15.15	>	16.15	<i>Weißenburg *)</i>	12.45	>	13.45	>	14.45
13.26	<	14.26	<	15.26	<i>Hilpoltstein</i> 🚌	13.34	<	14.34	<	15.34
13.44	14.24	14.44	15.24	15.44	<i>Thalmässing</i>	13.15	13.26	14.15	14.26	15.15
13.55	an	14.55	an	15.55	<i>Großhöbing *)</i>	13.05	ab	14.05	ab	15.05

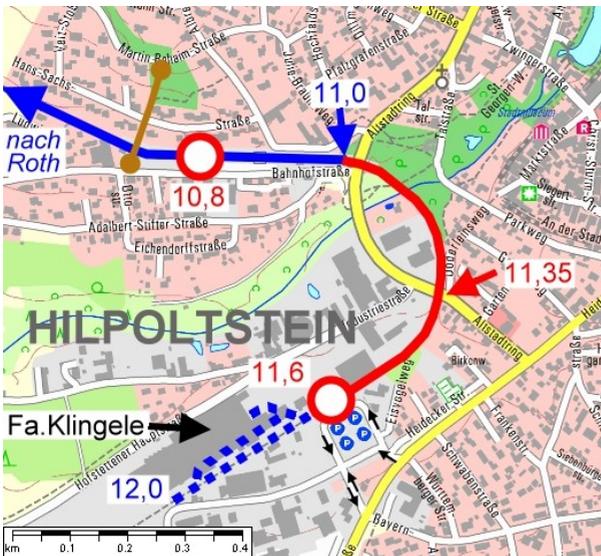
Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags.

*) In Weißenburg Anschluss zum RE nach Augsburg (→ KBS 910) und in Großhöbing Anschluss zum RE über Ingolstadt nach München (→ KBS 920).

➤ 11 km der Bestandsstrecke und alle Neubauabschnitte erhalten eine Oberleitung, damit elektrische Triebwagen keine Akkumulatoren brauchen und man alle „Flügelzüge“ der KBS 897 freizügig austauschen kann.

Linienbeschreibung in Hilpoltstein anhand der Streckenkilometer:

10,65 (braune Linie) = Neuer Fuß- und Radweg zur besseren Erschließung der westlichen und nördlichen Stadtteile. Das nach Norden deutlich ansteigende Gelände kann für eine Brücke über die Gleise genutzt werden.



10,75 bis 10,8 = Neuer Haltepunkt *Hilpoltstein West* etwa 200 Meter vor dem alten Empfangsgebäude. Bei km 11,05 entsteht eine Brücke über den *Altstadtring*.

11,2 = Mitte der 6 Meter hohen Brücke über den *Gänsbach*. 11,35 = Mit Blinklicht und Schranken gesicherter Bahnübergang für den *Altstadtring*. 11,6 bis 11,65 = Bahnsteig des neuen Endbahnhofs.

11,7 bis 12,0 = Gleisanschluss der Firma Klingele und

Umladegleis für andere Unternehmen aus Hilpoltstein und dem Umland. („Der Klingele“ empfing und versandte bis 1998 mindestens fünf Güterwagen täglich und hätte das bei vertretbaren Kosten auch weiter gemacht. *DB Cargo* verlangte aber für den Unterhalt der aufwändigen Trasse zum Hilpoltsteiner Bahnhof immer höhere Gebühren. Beim *VD-T* fahren Personenzüge bis ans Werksgelände und die verursachen nur geringe Mehrkosten. Man könnte das Klingele-Gleis daher leicht „retten“.)

Ab km 12 wird die Trasse (wie in der Realität) als Radweg genutzt. Allerdings mit dem deutlichen Hinweis, dass man sie bei deutlichem Nachfragezuwachs wieder für Züge braucht, die in Heideck über einen 1 km langen Neubau nahe ans Stadtzentrum fahren.

Das riesige Gewerbegebiet im Südwesten von Hilpoltstein wuchs bis 2020 auf fast 300.000 m². Beim *VD-T* kämen die Arbeitnehmer leichter mit Bahn und Bus zu ihren Arbeitsplätzen. Außerdem könnte wenigstens ein Teil der Unternehmen den nahegelegenen Güterbahnhof für umweltverträglichere Transporte nutzen.

889 Neustadt /A.- M.Erlbach - Dietenhofen - Wicklesgreuth

Die Regio-Buslinie 889 ist eine Tangente 30 bis 40 km westlich vom Zentrum des Großraums Nürnberg. Kein Fahrgast wird sie auf ganzer Länge benutzen, denn man kommt mit REs über Nürnberg schneller von Neustadt (Aisch) nach Wicklesgreuth. Aber die 3 Busse, die ganztägig auf der Linie 888 hin- und herfahren, verbessern dennoch für viele Fahrgäste das öffentliche Verkehrsangebot:

8.05	9.05	10.05	Nürnberg Hbf (a)	9.55	10.55	11.55
8.35	9.35	10.35	Neustadt (A) West	9.25	10.25	11.25
8.38	9.38	10.38	Neustadt (A) Süd	9.22	10.22	11.22
			Bus			
8.31	9.31	10.31	km NEA Markgrafenstr.	9.29	10.29	11.29
35/41	35/41	35/41	2 Neustadt (A) Süd	19/25	19/25	19/25
8.49	9.49	10.49	7 Schellert	9.11	10.11	11.11
8.58	9.58	10.58	13 Markt Erlbach Bf	9.02	10.02	11.02
9.01	10.01	11.01	19 Neuhof (Zenn)	8.59	9.59	10.59
9.10	10.10	11.10	22 Oberfeldbrecht (b)	8.50	9.50	10.50
9.15	10.15	11.15	27 Hirschneuses (b)	8.45	9.45	10.45
9.23	10.23	11.23	30 Dietenhofen	8.37	9.37	10.37
9.28	10.28	11.28		8.32	9.32	10.32
9.34	10.34	11.34	35 Bruckberg	8.26	9.26	10.26
9.42	10.42	11.42	40 Vestenberg	8.18	9.18	10.18
9.50	10.50	11.50	43 Wicklesgreuth	8.10	9.10	10.10
9.56	10.56	11.56		8.04	9.04	10.04
10.01	11.01	12.01	<i>Wicklesgreuth</i>	7.59	8.59	9.59
10.24	11.24	12.24	<i>Nürnberg Hbf 898</i>	7.36	8.36	9.36
10.01	11.01	12.01	<i>Wicklesgreuth</i>	7.59	8.59	9.59
10.09	11.09	12.09	<i>Ansbach 898</i>	7.51	8.51	9.51

(a) Zuganschlüsse von Nürnberg, Würzburg und B.Windsheim mit Umsteigen in Neust.West.

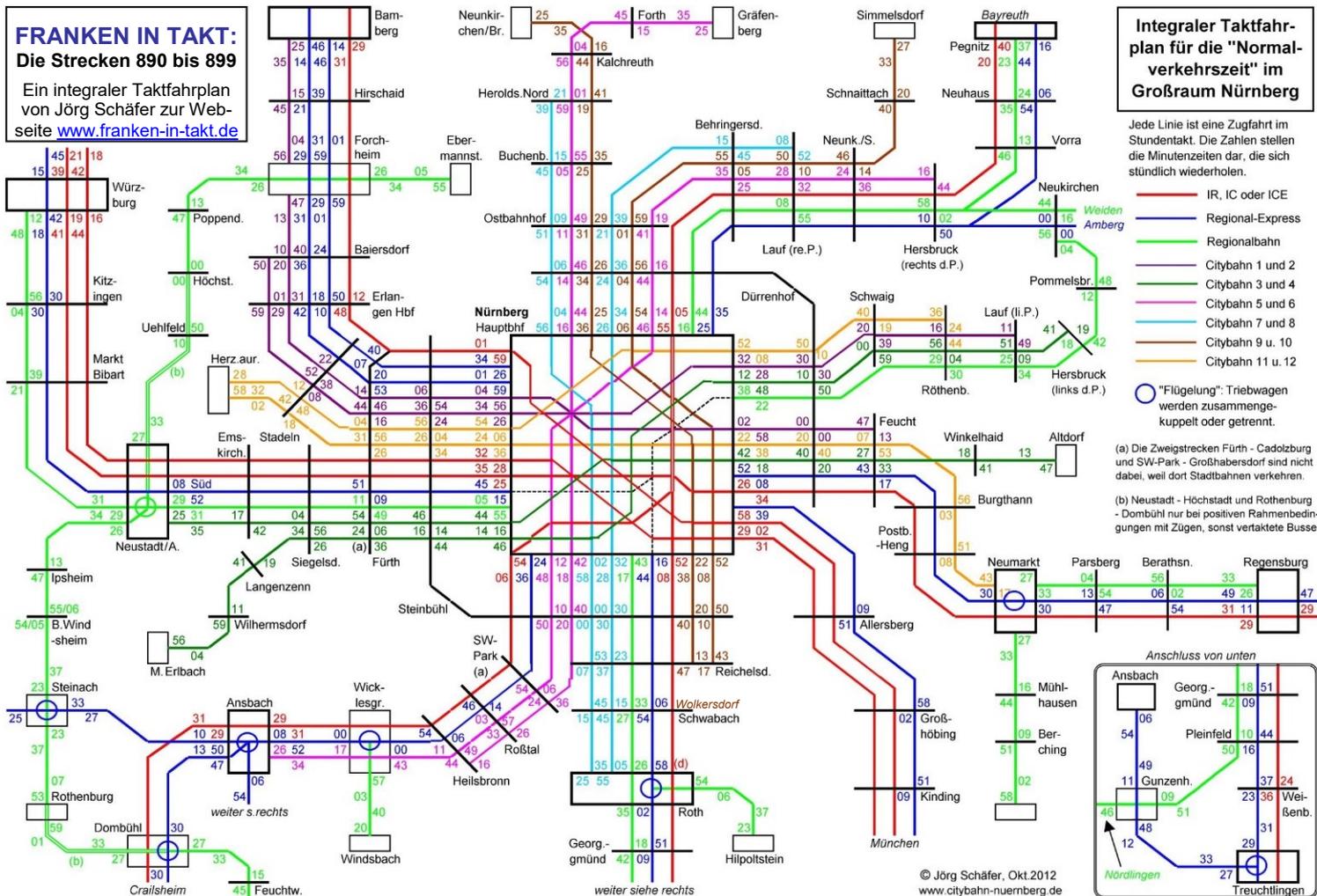
Die Buslinie 889 könnte zwar den „Westbahnhof“ rechtzeitig vor dem „integralen Taktknoten“ erreichen. Eine Verknüpfung mit der Citybahn am „Südbahnhof“ und anschließende Schleifenfahrt durch Neustadt (Aisch) erscheint Jörg aber attraktiver.

(b) Die Haltestellen werden nur bei angemeldetem Bedarf angefahren.

- Während des Aufenthalts in Neustadt (Aisch) Süd kann man in die Citybahn umsteigen. Dadurch wird deren Einzugsbereich in der Kreisstadt ausgeweitet. In Markt Erlbach hat man direkten Anschluss zur Citybahn von und nach Nürnberg, deren Einzugsbereich dadurch erweitert wird.
- In Dietenhofen warten die „889er“ 6 Minuten während des integralen Taktknotens: Nach Osten hat man Anschluss zu einer Buslinie nach Zirndorf über Großhabersdorf und nach Westen zu einer Bedarfslinie nach Rügland. In Wicklesgreuth gibt es sofort Anschluss zu den Zügen nach Nürnberg, Ansbach und Windsbach.
- *Nach Dietenhofen und Bruckberg fahren in der Realität nur sporadisch Busse. Das träfe bei „FIT“ auch auf andere Linien zu: Der Umweg von diesen Orten nach Ansbach ist nämlich nicht größer als der von Windsbach und Neuendettelsau über Wicklesgreuth. Entschädigt werden die Bürger durch attraktive Verbindungen für den umfangreichen Binnenverkehr im östlichen Landkreis Ansbach.*

FRANKEN IN TAKT: Die Strecken 890 bis 899

Ein integraler Taktfahrplan
von Jörg Schäfer zur Web-
seite www.franken-in-takt.de



Integraler Taktfahrplan für die "Normalverkehrszeit" im Großraum Nürnberg

Jede Linie ist eine Zugfahrt im Stundentakt. Die Zahlen stellen die Minutenzeiten dar, die sich stündlich wiederholen.

- IR, IC oder ICE
- Regional-Express
- Regionalbahn
- Citybahn 1 und 2
- Citybahn 3 und 4
- Citybahn 5 und 6
- Citybahn 7 und 8
- Citybahn 9 u. 10
- Citybahn 11 u. 12

○ "Flügelung": Triebwagen werden zusammengekuppelt oder getrennt.

(a) Die Zweigstrecken Fürth - Cadolzburg und SW-Park - Großhabersdorf sind nicht dabei, weil dort Stadtbahnen verkehren.

(b) Neustadt - Höchststadt und Rothenburg - Dombühl nur bei positiven Rahmenbedingungen mit Zügen, sonst vertaktete Busse.

Linie	Verlauf mit Beispielfahrzeiten	Länge	Fahrzeiten *)		Wartezeiten *)		Uml
C 1	Forchheim 8.11 - Fürth 8.46 - Nürnberg.Hbf 56/58 - Feucht 9.13	51 km	62 min	69%	28 min	31 %	3
C 2	Baiersdorf 8.49 - Fürth 9.16 - Nürnberg.Hbf 26/28 - Lauf (li.P.) 9.49	48 km	60 min	67%	30 min	33 %	3
C 3	Neustadt 8.35 - Nürnberg Hbf 16/18 - Feucht 9.33 - Altdorf 9.47	65 km	72 min	80%	18 min	20 %	3
C 4	Markt Erlbach 8.04 - Siegelsd.8.26 - Fürth 8.36 - Nürnberg Hbf 46/48 - Lauf (links d.P.) 9.09 - Hersbruck (links d.P.) 9.19	63 km	75 min	83%	15 min	17 %	3
C 5	Ansbach 8.34 - Heilsbronn 8.49 – Roßtal 8.57 - Nürnberg Hbf 12/14 - Lauf (rechts d.P.) 9.32 - Hersbruck (rechts d.P.) 9.44	72 km	70 min	78%	20 min	22 %	3
C 6	Heilsbronn 8.16 - Roßtal 8.26 - Nürnberg Hbf 42/44 - Heroldsberg 8.59 - Forth 9.15 - Gräfenberg 9.25	57 km	69 min	77%	21 min	23 %	3
C 7	Roth 8.05 - Schwabach 8.15 - Nürnberg.Hbf 32/34 - Lauf (re.P.) 8.52	42 km	47 min	78%	13 min	22 %	2
C 8	Roth 8.35 - Schwabach 8.45 - Nürnberg.Hbf 02/04 - Heroldsb.Nord 9.13	40 km	46 min	77%	14 min	23 %	2
C 9	Reichelsd. 8.43 - Nürnberg.Hbf 52/54 - Lauf (re.P.) 9.10 - Simmels. 9.27	38 km	44 min	73%	16 min	27 %	2
C10	Reichelsd. 8.13 - Nürnberg.Hbf 22/24 - Heroldsb.8.39 - Neunkirch. 8.54	33 km	41 min	68%	19 min	32 %	2
C11	Herzogenaurach 8.02 - Fürth 8.26 - Nürnberg Hbf 36/38 - Feucht 8.53 - Neumarkt 9.17	65 km	75 min	71%	30 min	29 %	3½
C12	Herzogenaur. 8.32 - Fürth 8.56 - Nürnberg.06/08 - Röthenbach (P.) 9.24	42 km	52 min	65%	21 min	35 %	2½
	Summe der 12 Linien	616km	714 min	74 %	246 min	26 %	32

*) Die 2 Minuten Aufenthalt in Nürnberg Hbf werden als Fahrzeit gerechnet, weil sie den Fahrern nicht als Erholungspause dienen.

890 (Gesamtverkehr) Fürth Hbf - Nürnberg Hbf - Nürnberg-Ost

von	Frankfurt	Reich-elsd.	Bai-ersd.	M.Erlb. A*)	Bam-berg	Sch-wab.	Herz-ogen.	Heils-bronn	M.Erl-bach	Neust. B*)	Reich-elsd.	Forch-heim	Würz-burg	Bam-berg	Sch-wab.	Herz-ogen.	Ans-bach	Neu-st./A.	Frankfurt
Zug	IR	<C9>	<C2>	RB	RE	<C7>	<C11>	<C6>	<C4>	RB	<C10>	<C1>	RE	RE	<C8>	<C12>	<C5>	<C3>	IR
km Fürth Hbf	8.09	>	8.16	8.17	8.20	>	8.26	>	8.36	8.42	>	8.46	8.49	8.52	>	8.56	>	9.06	9.09
1,6 Stadtgrenze		<	8.18			<	8.28	<	8.38		<	8.48			<	8.58	<	9.08	
4,0 Neusündersbühl		>	8.20			>	8.30	>	8.40		>	8.50			>	9.00	>	9.10	
5,5 Rothenburger Str		<	8.22			<	8.32	<	8.42		<	8.52			<	9.02	<	9.12	
6,5 Steinbühl		8.20	8.24			8.30	8.34	8.40	8.44		8.50	8.54			9.00	9.04	9.10	9.14	
7,6 Nürnberg Hbf	8.15	8.22	8.26	8.23	8.26	8.32	8.36	8.42	8.46	8.48	8.52	8.56	8.55	8.58	9.02	9.06	9.12	9.16	9.15
an	an	8.24	8.28	an	an	8.34	8.38	8.44	8.48	an	8.54	8.58	an	an	9.04	9.08	9.14	9.18	an
8,8 Dürrenhof		8.26	8.30			8.36	8.40	8.46	8.50		8.56	9.00			9.06	9.10	9.16	9.20	
11,5 N-Ostbahnhof		8.29	>			8.39	>	8.49	>		8.59	>			9.09	>	9.19	>	
nach		Neun-ki./B.	Lauf li.P.			Lauf re.P.	Neu-markt	Grä-fenb.	Lauf li.P.		Simm-elsd.	Feu-cht			Hero-ldsb.	Lauf li.P.	Hers-br.r.P.	Alt-dorf	

von		Simm-elsd.		Lauf li.P.	Grä-fenb.	Neu-markt	Lauf re.P.		Lauf li.P.		Neun-ki./B.		Alt-dorf	Hers-br.r.P.			Lauf li.P.	Hero-ldsb.	
Zug	RE	<C10>	RB	<C4>	<C5>	<C11>	<C7>	RE	<C2>	RB	<C9>	IR	<C3>	<C5>	RE	RE	<C12>	<C8>	RE
km N-Ostbahnhof		8.01		>	8.11	>	8.21		>		8.31		>	8.41			>	8.51	
2,7 Dürrenhof		8.04		8.10	8.14	8.20	8.24		8.30		8.34		8.40	8.44			8.50	8.54	
3,9 Nürnberg Hbf	ab	8.06	ab	8.12	8.16	8.22	8.26	ab	8.32	ab	8.36	ab	8.42	8.46	ab	ab	8.52	8.56	ab
	8.05	8.08	8.12	8.14	8.18	8.24	8.28	8.34	8.34	8.37	8.38	8.45	8.44	8.48	8.50	8.53	8.54	8.58	9.05
5,0 Steinbühl		8.10		8.16	8.20	8.26	8.30		8.36		8.40		8.46	8.50			8.56	9.00	
6,0 Rothenburger Str		>		8.18	>	8.28	>		8.38		>		8.48	>			8.58	>	
7,5 Neusündersbühl		<		8.20	<	8.30	<		8.40		<		8.50	<			9.00	<	
9,9 Stadtgrenze		>		8.22	>	8.32	>		8.42		>		8.52	>			9.02	>	
11,5 Fürth Hbf	8.11	<	8.18	8.24	<	8.34	<	8.40	8.44	8.43	<	8.51	8.54	<	8.56	8.59	9.04	<	9.11
nach	Würz-burg	Reich-elsd.	B*) Neust.	M.Erl-bach	Ans-bach	Herz-ogen.	Sch-wab.	Bam-berg	Bai-ersd.	A*) M.Erlb.	Reich-elsd.	Frank-furt	Neu-st./A.	Ans-bach	Bam-berg	Würz-burg	Herz-ogen.	Sch-wab.	Würz-burg

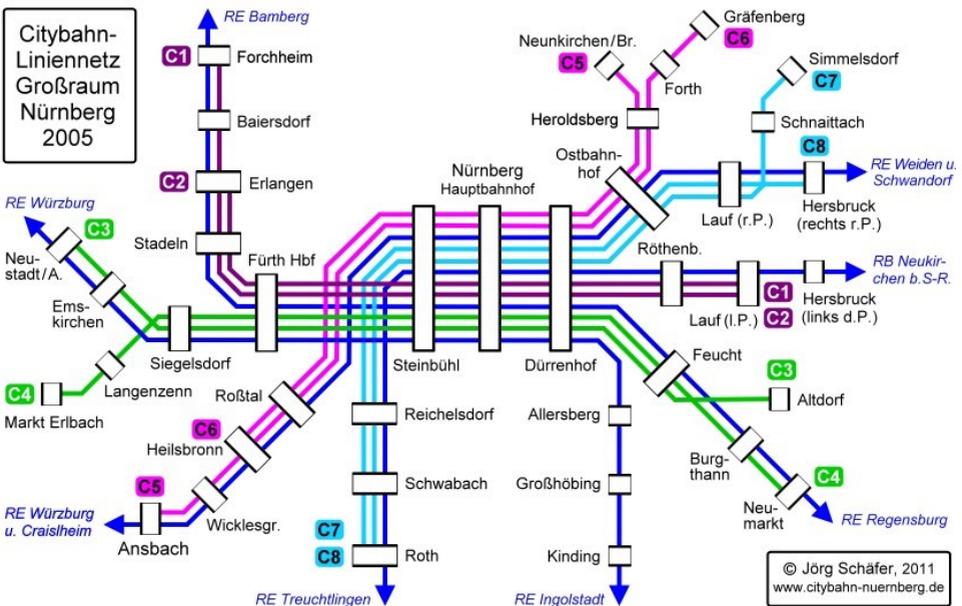
A*) Zug fährt nur bei stärkerer Nachfrage, siehe KBS 891 Variante 1; B*) Zug fährt nur bei stärkerer Nachfrage, siehe KBS 891 Variante 1 und 2.

890 bis 898 = CITYBAHNEN im Großraum Nürnberg

Jörg Schäfer's erste Gedankenspiele über den 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. Da sich im engeren Bereich nach Nürnberg immer mindestens 2 Linien überlagern, wäre dort ein Halbstundentakt entstanden. Die großen Orte in den Außenbereichen wären zusätzlich durch Eilzüge bedient worden, die ebenfalls im Stundentakt verkehren.

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

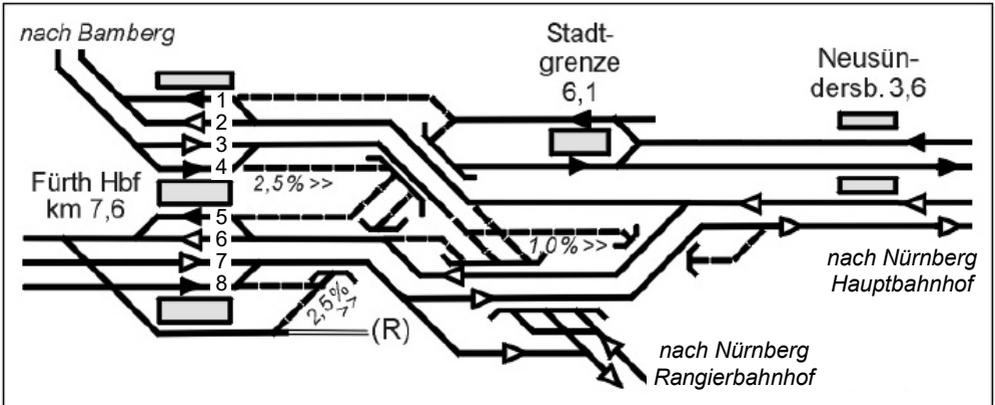
Auf Jörg's Webseite www.citybahn-nuernberg.de wird ausführlich beschrieben, wie in einer „besseren Bahnwelt“ bis zur Jahrtausendwende folgendes Liniennetz entstanden wäre und was für Fahrzeuge darauf fahren könnten:



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

acht CB-Linien wären zusammen 412 km lang. Tagsüber sollten alle Linien im Stundentakt verkehren, wofür ständig 24 Züge im Umlauf wären.

Die knapp 6 km zwischen Dürrenhof und dem Weichenbereich von Fürth Hbf wären bei **FiT** baldmöglichst viergleisig ausgebaut worden. 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.

Um die Zulaufkapazitäten zu den *Integralen Taktknoten* in Nürnberg zu erhöhen, werden die Gleise 3 und 4 in beiden Richtungen befahren: Von den Minuten 20 bis 29 und 50 bis 59 fahren auf beiden Gleisen Züge nach Osten und von den Minuten 01 bis 10 und 31 bis 40 auf beiden Gleisen Züge nach Westen. Das erlaubt auch die niveaugleiche Anbindung des neuen Fernverkehrsgleises von Neusündersbühl nach Eltersdorf (→ KBS 892) an der Stadtgrenze.



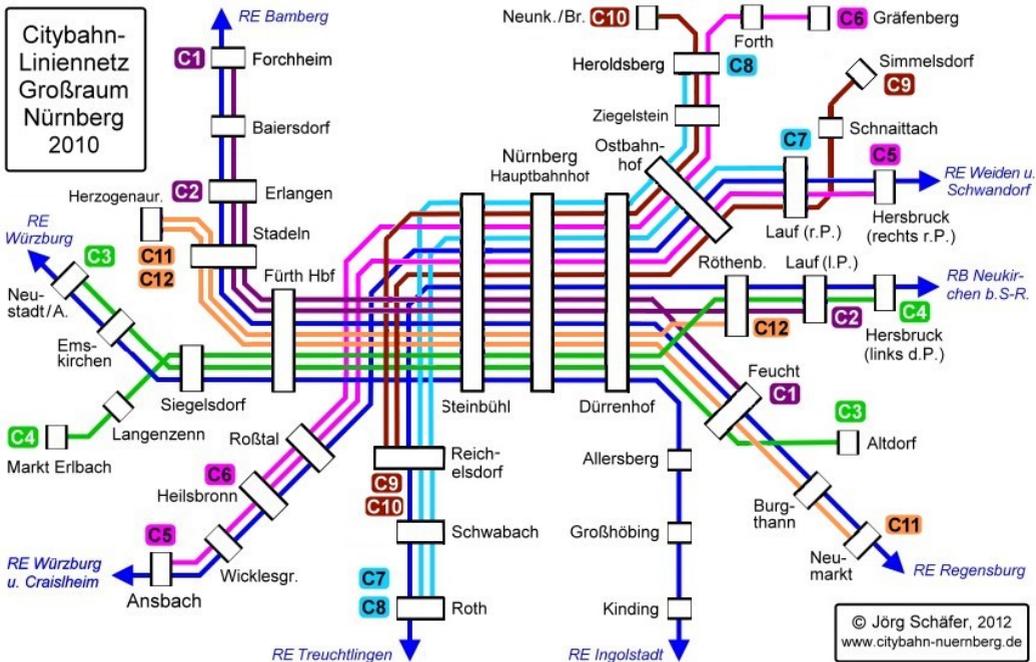
*Blick nach Osten auf die viergleisig ausgebaute Strecke zwischen der Stadtgrenze und Neusünderbühl. Bei **FiT** sähe dieser Bereich genau so aus, die Gleise würden aber anders genutzt: Während in der Realität nur das linke Gleis der S-Bahn im 20- bis 40-Minuten-Takt dient, würde bei **FiT** das verdeckte Gleispaar im 10- bis 20-Minuten-Takt befahren. (Jörg Schäfer, 15.7.2014)*

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** hätte 2006 der politische Wunsch zukommen können, dass die Nürnberger *Citybahn* attraktiver werden muss. Da aber alle vorhandenen Bahnstrecken schon eingebunden wären, hätte man sich wohl auf Taktverdichtungen konzentriert. Mit einem „astreinen 10-Minuten-Takt“ zwischen Nürnberg und Fürth als Hauptforderung.

FiT hätte dieses Ziel mit wenigen, gezielten Ausbaumaßnahmen im gesteckten Zeitrahmen bis 2010 erreicht: Denn die Planungen wären nicht nach „Schema F für S-Bahnen“ erfolgt, sondern perfekt auf die im Großraum Nürnberg vorhandene Infrastruktur und das Fahrplangefüge des Regional- und Fernverkehrs abgestimmt worden. Auch einige Kompromisse hätte man akzeptiert:

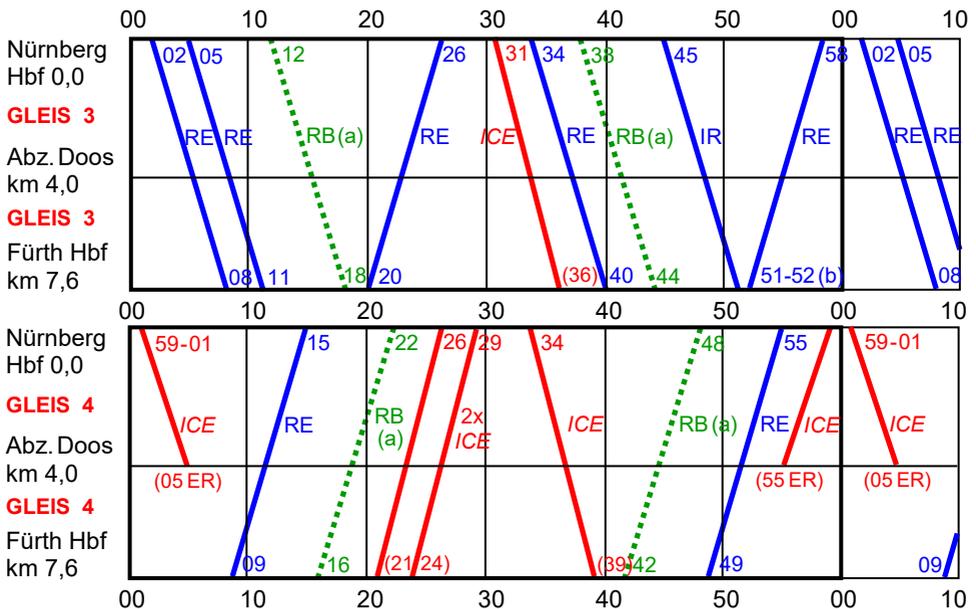
**Citybahn-
Liniennetz
Großraum
Nürnberg
2010**



- 20-Minuten-Takte mit drei Citybahnen pro Stunde und Richtung gibt es nur auf den Ostästen von Nürnberg nach Heroldsberg, Lauf (rechts d.Pegnitz), Röthen- und Feucht. Bei den Westästen wären dafür 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.
- Die aufkommensstarken Äste nach Erlangen und Schwabach werden im zentrumsnahen Bereich mit vier Citybahnen pro Stunde und Richtung noch häufiger befahren. Da viele Fahrgäste nach Erlangen, Forchheim, Schwabach und Roth die schnelleren REs bevorzugen reicht es, wenn die zusätzlichen CBs in Stadeln und Reichelsdorf enden bzw. von dort aus nach Herzogenaurach und Wolkersdorf weiter fahren.
- Die aufkommensschwächeren Äste nach Siegersdorf und Heilsbronn werden hingegen weiterhin im 30-Minuten-Takt von zwei Citybahnen pro Stunde und Richtung befahren. Das ist immerhin regelmäßiger und attraktiver als der 20-40-Minuten-Rhythmus in der Realität.
- Die CBs fahren so individuell, dass keine Linien mit 20- oder 30-Minuten-Takten entstehen. Jede der 12 Fahrten pro Stunde und Richtung braucht eine eigene

Liniennummer, was den Übersichtsplan „aufbläht“ und die Verständlichkeit auf den ersten Blick erschwert. Dafür erhalten die Fahrgäste aber auf den zweiten Blick eine für S-Bahn-Netze ungewöhnlich große Anzahl von Direktverbindungen: Ab Röthenbach (links der Pegnitz) kommt man z.B. stündlich direkt nach Erlangen, Herzogenaurach und Markt Erlbach.

- Die Linien überlagern sich so, dass auf den Achsen Fürth Hbf - Nürnberg Hbf - Dürrenhof und Steinbühl - Nürnberg Hbf - Ostbahnhof exakte 10-Minuten-Takte entstehen. Städtische Bahn- und Buslinien können darauf sehr gut abgestimmt werden. In Steinbühl und Dürrenhof hat man nach 6 Minuten Anschluss „übers Eck“ und in Fürth Hbf nach 7 Minuten. Man kann daher z.B. Erlangen 8.28 - Dürrenhof 8.54 bis 9.00 - Schwabach 9.15 mit einem Anschlusszug fahren, den man in Nürnberg Hbf nicht mehr erreicht.
- Die zwölf CB-Linien wären zusammen 616 km lang, das sind 45% mehr als im FiT-Netz 2005. Tagsüber verkehren alle Linien im Stundentakt, wofür ständig 32 Züge (33 % mehr als 2005) im Umlauf wären.



Bildfahrplan für die beiden Fern- und Regionalgleise zwischen Nürnberg und Fürth: Die ICE fahren überwiegend auf dem südlichsten Gleis 4, damit sie am Abzweig Doos keine Züge der Gegenrichtung und in Fürth nicht die RE von/nach Erlangen behindern. (a) RB fahren nur bei stärkerer Nachfrage, siehe KBS 891. (b) Der RE ab Fürth zur Minute 52 fährt bei Verspätung vom Gegenzug bis zum Abzw.Doos auf Gleis 4.

891 Nürnberg - Fürth - Siegersdorf - 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 50 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. Dabei 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 entsteht östlich von Emskirchen eine 527,5 m lange und 40 m hohe neue Brücke über das Aurachtal. Dafür wird die Trasse auf einer Länge von 1,75 km verändert 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 Siegersdorf 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.

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 Siegelsdorf 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.



*Blick vom Bahnsteig in Siegelsdorf 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, die RB nach Markt Erlbach unterqueren dann in einer neuen Unterführung das Gleispaar der Hauptstrecke nach Würzburg. (Jörg Schäfer, 4.8.2008)*

Bei **FIT** gibt es zwischen Fürth und Siegelsdorf mit sechs Zügen je Stunde und Richtung (zwei ICs, ein IR, ein RE und zwei CB) noch mehr Verkehr als in der Realität. Da sie aber alle exakt vertaktet und logisch miteinander verknüpft fahren, kommen sie sich (dank leistungsfähiger Verzweigungen) nicht „ins Gehege“. Es ist sogar noch Platz für stündlich 2 bis 3 Güterzüge - sie müssen allerdings auch pünktlich fahren und sich an die vorgesehenen Geschwindigkeiten halten.

Das hochwertigste Produkt im folgenden Fahrplan ist „FrankenExpress“ als *Inter-Regio* (IR). Er hält im Gegensatz zum ICE auch in Fürth, Neustadt und Kitzingen

und bietet diesen Städten und ihrem Umland wesentlich attraktive Verbindungen nach Nürnberg, Würzburg und Frankfurt (M) als in der Realität. Abwechselnd dazu fährt der Regional-Express (RE) und verdichtet das Angebot zum „schnellen Halbstundentakt“ zwischen Nürnberg, Neustadt und Würzburg.

Es ist zu erwarten, dass die Fahrgäste aus Fürth und Neustadt lieber RE und IR als die langsamere CB benutzen. Für diese reicht daher als Grundangebot ein Stundentakt nach Neustadt und Markt Erlbach, der sich bis Siegelsdorf zum 30-Minuten-Takt überlagert.

<i>Altdorf</i>	13.13	<i>Hero-</i>	<i>Simm</i>					14.13			
<i>Lauf (links d.Pegn.)</i>	>	<i>lds.</i>	<i>-elsd.</i>	13.51	14.11			14.26	>		14.51
<i>N-Dürrenhof</i>	13.40	13.54	14.04	14.10	14.30				14.40	14.54	15.10
<i>Nürnberg Hbf 896</i>	13.42	13.56	14.06	14.12	14.32			14.39	14.42	14.56	15.12
Zug	>C3<	RE	RB	>C4<	RB	RB	IR	>C3<	RB	RE	>C4<
km Nürnberg Hbf	13.44	14.05	14.12	14.14	14.37	14.37	14.45	14.44		15.05	15.14
1,1 N-Steinbühl	13.46			14.16				14.46			15.16
2,1 N-Rothenburg.Str.	13.48		<i>Var.1</i>	14.18	<i>Var.1</i>	<i>Var.2</i>		14.48	<i>Var.2</i>		15.18
3,6 Neusündersbühl	13.50			14.20				14.50			15.20
6,0 Stadtgrenze	13.52			14.22				14.52			15.22
7,6 Fürth Hbf	13.54	14.11	14.18	14.24	14.43	14.43	14.51	14.54	ab	15.11	15.24
	13.55	14.12	14.19	14.25	14.44	14.44	14.52	14.55	15.03	15.12	15.25
10,2 Unterfürberg	13.58			14.28				14.58			15.28
13,2 Burgfarnbach	14.01			14.31				15.01			15.31
17,1 Siegelsdorf	14.04		14.26	14.34	14.51	14.51		15.04	15.10		15.34
19,3 Raindorf	>	>	>	14.37	14.54	>	>	>	15.13	>	15.37
22,7 Langenzenn	<	<	<	14.41	58/01	<	<	<	17/20	<	15.41
23,9 Hardhof	>	>	>	14.43	15.03	>	>	>	15.22	>	15.43
26,3 Laubendorf	<	<	<	14.45	15.05	<	<	<		<	15.45
29,6 Wilhelmsdorf	>	>	>	14.49	09/12	>	>	>	15.28	>	15.49
31,6 Adelsdorf	<	<	<	14.51	15.15	<	<	<	an	<	15.51
33,2 Eschenbach	>	>	>	14.53	15.17	>	>	>		>	15.53
34,8 Markt Erlbach	<	<	<	14.56	15.20	<	<	<		<	15.56
Puschendorf	14.08		14.30	an	an			15.08			an
Hagenbüchach	14.12		14.34					15.12			
Wilhelmsdorf	14.15		14.37					15.15			
Emskirchen	14.17		14.39			15.00		15.17			
Neustadt (A) Süd	14.22		14.44			15.05	15.08	15.22			
Neustadt West	14.25	14.29	14.47			15.08		15.25		15.29	
<i>Kitzingen 809</i>		14.56	<i>nach</i>			<i>nach</i>	15.30			15.56	
<i>Würzburg Hbf</i>		15.12	<i>B.Wi.</i>			<i>B.Wi.</i>	15.42			16.12	

Die blauen RB fahren nur bei Variante 1 und die grünen RB fahren nur bei Variante 2 Montag bis Freitag von 12 bis 19 Uhr, um das Angebot nachfragegerecht zu verdichten.

- Die CB-Linie 3 hält im neuen Haltepunkt Wilhelmsdorf, da der Weg für die rund 1.000 Einwohner zum Bahnhof Emskirchen weit und beschwerlich ist.
- Die CB-Linie 4 nach Markt Erlbach hält nur einmal in Wilhermsdorf am neuen Haltepunkt nahe der Ortsmitte. Da es nur bei Variante 1 zeitweise Zugkreuzungen in Wilhermsdorf gibt, können die schwarzen RB im alten Bahnhof durchfahren, was ihre Wendezeit in Markt Erlbach verlängert.
- Beim Umsteigen von Markt Erlbach nach Neustadt (A) muss man in Siegelsdorf leider 40 Minuten warten. Besser fährt man mit der Regio-Buslinie 889, die in Markt Erlbach Anschlüsse nach Neustadt (A) und Neuhof (Zenn) vermittelt.

Würzburg Hbf Kitzingen 809	13.08 13.30		von B.Wi.		13.48 14.04			14.08 14.30		von B.Wi.	14.48 15.04
Zug	IR	RB	RB	>C4<	RE	RB	>C3<	IR	>C4<	RB	RE
km Neustadt West			13.52		14.31		14.35			15.13	15.31
1,5 Neustadt (A) Süd	13.52		13.54				14.37	14.52		15.15	
9,5 Emskirchen			13.59				14.42			15.20	
11,5 Wilhelmsdorf							14.45			15.23	
14,6 Hagenbüchach							14.48			15.26	
19,9 Puschendorf		ab		ab			14.52		an	15.30	
> Markt Erlbach	<	13.40	<	14.04	<		<	<	15.04	<	<
< Eschenbach	>	13.42	>	14.06	>		>	>	15.06	>	>
> Adelsdorf	<	13.44	<	14.08	<	ab	<	<	15.08	<	<
< Wilhermsdorf	>	47/50	>	14.11	>	14.32	>	>	15.11	>	>
> Laubendorf	<	13.53	<	14.14	<		<	<	15.14	<	<
< Hardhof	>	13.56	>	14.17	>	14.37	>	>	15.17	>	>
> Langenzenn	<	58/01	<	14.19	<	39/42	<	<	15.19	<	<
< Raindorf	>	14.05	>	14.23	>	14.46	>	>	15.23	>	>
23,8 Siegelsdorf		14.08	14.08	14.26		14.49	14.56		15.26	15.34	
27,7 Burgfarnbach				14.29			14.59		15.29		
30,7 Unterfürberg				14.32			15.02		15.32		
	14.08	14.16	14.16	14.35	14.48	14.57	15.05	15.08	15.35	15.41	15.48
33,3 Fürth Hbf											
	14.09	14.17	14.17	14.36	14.49	an	15.06	15.09	15.36	15.42	15.49
34,9 Stadtgrenze				14.38			15.08		15.38		
37,3 Neusündersbühl				14.40			15.10		15.40		
38,8 N-Rothenburg.Str.		Var.1	Var.2	14.42		Var.2	15.12		15.42	Var.1	
39,8 N-Steinbühl				14.44			15.14		15.44		
40,9 Nürnberg Hbf	14.15	14.23	14.23	14.46	14.55		15.16	15.15	15.46	15.48	15.55
Nürnberg Hbf 896	14.21		14.28	14.48	15.04		15.14	15.21		15.54	16.04
N-Dürrenhof			14.30	14.50	15.06		15.14			15.56	16.06
Lauf (links d.Pegn.)	14.34		14.49	15.09	Hero		>	15.34		Simm	Hero
Altdorf					-ldsb.		15.14			-elsd.	-ldsb.

Eine CB-Taktverdichtung in Zeiten stärkerer Nachfrage würde Eingriffe in den 5-Minuten-Takt auf der „Stammstrecke“ Nürnberg Hbf - Steinbühl mit Änderungen auf anderen CB-Linien erfordern. **FIT** bevorzugt zusätzliche RB, die bis Fürth auf dem südlichen Gleispaar für Fern- und Regionalverkehr fahren. Sie halten nicht an allen CB-Stationen, kommen dadurch schneller voran und sind für die Mehrzahl der Fahrgäste attraktiver. Einige kleinere Orte müssen dafür mit einem ganztägigen Stundentakt zufrieden sein. Der Fahrplan zeigt zwei Alternativen:

- **Variante 1** verdichtet das Angebot von Siegelsdorf bis NEA West zum 22-38-Min-Rhythmus und nach Markt Erlbach zum 17-43-Min-Rhythmus. Auf dem eingleisigen Abschnitt Siegelsdorf - Markt Erlbach sind Zugkreuzungen in Langenzenn und Wilhermsdorf erforderlich. Die blauen RB haben dafür jeweils drei Minuten Pufferzeit und brauchen von Nürnberg nach Markt Erlbach eine Minute länger als die C4, obwohl sie 6 mal weniger halten.
- **Variante 2** verdichtet das Angebot nach Emskirchen, NEA Süd und NEA West zum 21-39-Min-Rhythmus. An den Stationen zwischen Siegelsdorf und Emskirchen können die grünen RB wegen Fahrplanzwängen nicht halten. Auf der *Zenngrundbahn* pendelt nur ein zusätzlicher Triebwagen zwischen Fürth Hbf und Wilhermsdorf, der in Langenzenn der C4 begegnet. Sein Umlauf ist mit 2 x 25 Minuten Fahrzeit + 6 Minuten-Wende in Fürth + 4 Minuten-Wende in Wilhermsdorf knapp kalkuliert und verspätungsanfällig. Der Einsatz eines zweiten Triebwagens würde das entschärfen: Mit Zugkreuzung in Wilhermsdorf könnten die grünen RB dann nach Markt Erlbach weiter fahren. Eine attraktive Verlängerung nach Nürnberg ist wegen Fahrplanzwängen nicht möglich.

- Ein pendelnder Kleinbus kann das Angebot bis Langenzenn zum Halbstundentakt verdichten: In Siegelsdorf hat er Anschluss zur C3 von und nach Nürnberg und Neustadt. Und in Langenzenn gibt es Anschlüsse zur C4 von und nach Markt Erlbach.

		Buslinie		
9.08	10.08	km Siegelsdorf Bf	9.52	10.52
9.12	10.12	2,5 Raindorf Mitte	9.47	10.47
9.17	10.17	5,5 Horbach	9.42	10.42
9.20	10.20	7 Langenzenn Bf	9.39	10.39
9.23	10.23	8,5 Langenzenn Süd	9.36	10.36
9.25	10.25	9,5 Burggrafenhof	9.34	10.34
9.28	10.28	11 Keidenzell	9.32	10.32

892 Nürnberg - Fürth - Herzogenaurach / 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 wurden sie elektrifiziert.

Nach Kriegsende verlor die Strecke 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 vertaktete Züge (als S-Bahn) fahren können. Die Politiker folgten ihr willfährig, ohne ein klares Konzept zu verlangen. Daher wird nun schon seit 10 Jahren an vielen Ecken gebaut, und die Fahrgäste müssen mit Provisorien leben. Ein Ende ist leider immer noch nicht in Sicht.

FIT hätte richtige „Nägel mit Köpfen“ gemacht und die Strecke Nürnberg - Fürth als Herzstück der [Nürnberger Citybahn](#) baldmöglichst viergleisig ausgebaut. Das hätte die Flexibilität so erhöht, dass auch der Mehrverkehr nach der „Wende“ in guter Qualität auf das vorhandene Gleispaar gepasst hätte. Nur die ebenerdigen Bahnsteigzugänge in Er-Bruck, Eggolsheim, Hirschaid und Strullendorf hätten beseitigt werden müssen – aber das sind im Vergleich zu den realen Mammutprojekten nur „Peanuts“.

Erst der Wunsch, mit dem IC den 00-Knoten in Nürnberg stündlich mit dem 30-Knoten in Bamberg zu verbinden, bringt die KBS 892 an ihre Grenzen: Mit 200 km/h zwischen Erlangen und Bamberg (dieses Tempo erreichten Reisezüge dort schon in den 1950er Jahren bei Testfahrten) und durchschnittlich 140 km/h von Nürnberg nach Erlangen klappt das zwar ohne Zwischenhalt. Der sehr wünschenswerte Stopp in Erlangen müsste aber gestrichen werden, und auch im Fahrplan würde es eng, was einige Zugüberholungen erforderlich macht.

In der Realität ist geplant, für den Güterverkehr einen „Bypass“ östlich an Fürth vorbei zu legen. Die Trasse neben und unter der Autobahn A73 entspricht fast der alten „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“, denn die Autobahn wurde in den 1960er Jahren im stillgelegten Ludwig-Donau-Main-Kanal verlegt. **FIT** würde hingegen

für den Fernverkehr eine 9 km lange neue Verbindung herstellen – da dort nur ein IC pro Stunde und Richtung fährt, reicht ein Gleis. Das kann helfen, den Tunnelanteil zu verringern.

Etwa in der Mitte ist nur 500 Meter vom Bundesligastadion entfernt ein Bedarfshaltepunkt möglich: Bei Heimspielen der SpVgg Greuther Fürth könnten dann z.B. Flügelzüge der REs Nürnberg - Bamberg dort im Halbstundentakt halten. Anreise und Abfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln würden für die Fans wesentlich attraktiver.

Mit durchschnittlich 150 km/h errechnen sich von Nürnberg nach Erlangen 10 Minuten und bis Bamberg (mit 200 km/h) 14,5 Minuten. Es bleiben demnach 10% Fahrplanreserve für das gesteckte Ziel von 28 Minuten.



Das Besondere am Regionalverkehr im Regnitztal ist, dass er sich auf einige große Städte konzentriert. Dafür ist es attraktiver, dass RE und Citybahn (CB) jeweils im 30-Minuten-Takt fahren, als wenn die CB alle 20 Minuten verkehrt. [Wer das nicht glaubt, sollte einmal eine Probefahrt mit der realen S1 von Nürnberg nach Bamberg machen – die vielen Stopp sind entnervend !]

Die Citybahn dient daher nicht dem Verkehr über weitere Strecken. Da sie auch nicht (wie in der Realität) eingleisige Abschnitte möglichst schnell durchfahren muss, können die neuen Stationen Hardstraße und Eigenes Heim (als Ersatz für Unterfarnbach), Stadeln (unweit vom „alten“ Bahnhof Vach), Paul-Gossen-Str. und Bubenreuth-Süd eingerichtet werden.

Bei **FiT** würde jede halbe Stunde ein dreiteiliger RE in Nürnberg Hbf abfahren und 25 Minuten später in Forchheim „integrale Taktknoten“ erreichen.

<i>Feucht</i>		7.47	8.07						8.47	9.07	
<i>Schwaig</i>		>	>		8.21	8.41			>	>	
<i>N-Dürrenhof</i>	7.54	8.00	8.20	8.24	8.30	8.50	8.54		9.00	9.20	9.24
<i>Nürnberg Hbf 895</i>	7.56	8.02	8.22	8.26	8.32	8.52	8.56		9.02	9.22	9.26
Zug	RE	<C1>	<C11>	RE	<C2>	<C12>	IC	RE	<C1>	<C11>	RE
km Nürnberg Hbf	8.02	8.04	8.24	8.34	8.34	8.54	9.01	9.02	9.04	9.24	9.34
1,1 N-Steinbühl		8.06	8.26		8.36	8.56			9.06	9.26	
2,1 N-Rothenburg.Str.		8.08	8.28		8.38	8.58			9.08	9.28	
3,6 N-Neusündersb.		8.10	8.30		8.40	9.00			9.10	9.30	
6,0 Stadtgrenze		8.12	8.32		8.42	9.02	>		9.12	9.32	
	8.08	8.14	8.34	8.40	8.44	9.04	<	9.08	9.14	9.34	9.40
7,6 Fürth Hbf	8.09	8.15	8.35	8.41	8.45	9.05	>	9.09	9.15	9.35	9.41
9,6 Fürth, Hardstr.		8.17	8.37		8.47	9.07	<		9.17	9.37	
12,2 Fürth, Heuweg	[12]	8.20	8.40		8.50	9.10	>	[12]	9.20	9.40	
14,4 Fürth-Stadeln		8.22	8.42		8.52	9.12	<		9.22	9.42	
18,8 Eltersdorf		8.25	8.45	[47]	8.55	9.15			9.25	9.45	[47]
> Er-Bruck Rosenau	>	>	8.47	>	>	9.17	>	>	>	8.48	>
< Frauenaaurach	<	<	8.49	<	<	9.19	<	<	<	8.50	<
> Kriegenbrunn	>	>	8.51	>	>	9.21	>	>	>	8.52	>
< Niederndorf	<	<	8.54	<	<	9.24	<	<	<	8.55	<
> Hauptendorf	>	>	8.56	>	>	9.26	>	>	>	8.57	>
< Herzogenaurach	<	<	8.58	<	<	9.28	<	<	<	8.59	<
20,4 Er-Bruck Süd		8.27	an		8.57	an			9.27	an	
22,5 Er-P.-Gossen-Str.		8.29			8.59				9.29		
	8.17	8.31		8.50	9.01		9.12	9.17	9.31		9.50
23,5 Erlangen Hbf	8.18	8.32		8.51	9.02		9.13	9.18	9.32		9.51
26,0 Bubenreuth Süd		8.34			9.04				9.34		
27,5 Bubenreuth Nord		8.36			9.06				9.36		
31,0 Baiersdorf	8.23	8.39			9.09		[17]	9.23	9.39		
34,6 Kersbach		8.42			an				9.42		
38,3 Forchheim	8.29	8.46		8.59				9.29	9.46		9.59
<i>Forchheim</i>	8.31			9.01	9.04			9.31			10.01
<i>Hirschaid</i>	8.39				9.16			9.39			
<i>Bamberg 820</i>	8.46			9.14	9.26			9.29	9.46		10.14

Da die Nachfrage weiter nördlich abnimmt, kann der letzte Triebwagen abgehängt werden und zur Minute 03 als RB nach Bamberg bzw. zur Minute 33 als RB nach Ebermannstadt oder Höchstadt/Aisch weiter fahren.

Die nächste Trennung erfolgt in Bamberg (→ KBS 820): Der vordere Zugteil fährt nach zwei Minuten Richtung Schweinfurt weiter und der hintere Zugteil nach 4 Minuten Richtung Lichtenfels. Durch dieses ausgeklügelte System erhalten mehr als 50 Stationen stündliche Direktverbindungen nach Nürnberg Hbf!

<i>Bamberg 820</i>	8.31	8.35		8.46			9.14	9.31	9.35		9.46
<i>Hirschaid</i>		8.44					9.21		9.44		
<i>Eggolsheim</i>		8.56		8.59			9.29		9.56		9.59
Zug	IC	<C11>	<C2>	RE	<C12>	<C1>	RE	IC	<C11>	<C1>	RE
Forchheim				9.01		9.13	9.31				10.01
Kersbach			ab			9.16				ab	
Baiersdorf			8.49			9.19	9.36			9.49	
Bubenreuth Nord			8.52			9.22				9.52	
Bubenreuth Süd			8.54			9.24				9.54	
Erlangen Hbf	8.47		8.57	9.09		9.27	9.41	9.47		9.57	10.09
Er-P.-Gossen-Str.			9.01			9.31				10.01	
Er-Bruck Süd		ab	9.03		ab	9.33			ab	10.03	
km Herzogenaurach	>	8.32	>	>	9.02	>	>	>	9.32	>	>
1,4 Hauptendorf	<	8.33	<	<	9.03	<	<	<	9.33	<	<
2,3 Niederndorf	>	8.35	>	>	9.05	>	>	>	9.35	>	>
5,1 Kriegenbrunn	<	8.38	<	<	9.08	<	<	<	9.38	<	<
6,3 Frauenaurach	>	8.40	>	>	9.10	>	>	>	9.40	>	>
7,8 Er-Bruck Rosenau	<	8.42	<	<	9.12	<	<	<	9.42	<	<
10,0 Eltersdorf		8.45	9.05	[13]	9.15	9.35		[13]	9.45	10.05	
14,4 Fürth-Stadeln	<	8.48	9.08		9.18	9.38		<	9.48	10.08	
16,6 Fürth, Heuweg	>	8.50	9.10		9.20	9.40	[48]	>	9.50	10.10	
19,2 Fürth, Hardstr.	<	8.52	9.12		9.22	9.42		<	9.52	10.12	
	<	8.55	9.15	9.19	9.25	9.45	9.51	<	9.55	10.15	10.19
21,2 Fürth Hbf	>	8.56	9.16	9.20	9.26	9.46	9.52	>	9.56	10.16	10.20
22,8 Stadtgrenze	>	8.58	9.18		9.28	9.48		>	9.58	10.18	
25,2 N-Neusündersb.		9.00	9.20		9.30	9.50			10.00	10.20	
26,7 N-Rothenburg-Str.		9.02	9.22		9.32	9.52			10.02	10.22	
27,7 N-Steinbühl		9.04	9.24		9.34	9.54			10.04	10.24	
28,8 Nürnberg Hbf	8.59	9.06	9.26	9.26	9.36	9.56	9.58	9.59	10.06	10.26	10.26
<i>Nürnberg Hbf 895</i>	9.04	9.08	9.28	9.34	9.38	9.58		10.04	10.08	10.28	10.34
<i>N-Dürrenhof</i>	9.06	9.10	9.30	9.36	9.40	10.00		10.06	10.10	10.30	10.36
<i>Schwaig</i>		9.19	9.39		>	>			10.19	10.39	
<i>Feucht</i>					9.53	10.13					

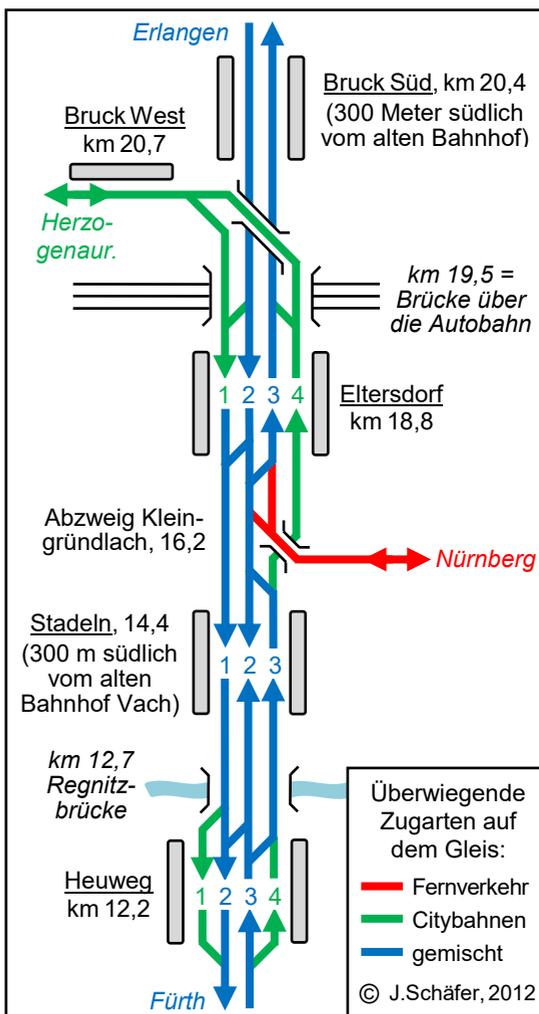
günstiger und attraktiver, den CB-Takt „nur“ bis Stadeln zu verdoppeln: Im 10-20-Minuten-Rhythmus wären dort dann vier CB pro Stunde und Richtung unterwegs.

Nach der Jahrtausendwende entstand auf der zuvor vom Militär genutzten „Herzo-Base“ nordöstlich von Herzogenaurach ein Gewerbegebiet mit großem Verkehrsaufkommen. Wie in der Realität wäre wohl auch bei „Franken in Takt“ der Wunsch aufgekommen, die Stadtbahn dort entlang zu führen. Nach der „Umleitung“ der Stadtbahn wäre die alte Bahntrasse frei geworden und hätte mit einer 700 Meter langen neuen Verbindung in Bruck von den CB- Linien 11 und 12 genutzt werden können. Sie würden in 34 Minuten von Herzogenaurach direkt nach Nürnberg Hbf fahren – dieses Ziel erscheint in der Realität unerreichbar!

Besonderen Ausbaubedarf erzeugt dieses Konzept zwischen Bruck und dem Abzweig Kleingründlach, den sowohl die ICs (und einige Güterzüge*) von Nürnberg nach Bamberg als auch die CBs von Herzogenaurach nach Nürnberg benutzen. Die Skizze nebenan zeigt, wie das mit deutlich weniger Aufwand als in der Realität funktionieren kann.

*) Als Ersatz für die Fahrplantrassen, die die CB-Linien 11 und 12 zwischen Stadeln und Fürth belegen, können Güterzüge von Bamberg nach Regensburg über Nürnberg Hbf fahren. Auf der neuen Strecke neben der A73 fährt nur ein IC pro Stunde und Richtung, so dass sie trotz ihrer Eingleisigkeit noch ein paar Züge aufnehmen kann.

FiT geht davon aus, dass schon etwa 1990 bei der Einführung der Citybahn Eltersdorf und Heuweg zu vergleichbaren Systembahnhöfen ausgebaut wurden. Zwischen Fürth und Erlangen gibt es



dann im Abstand von jeweils drei IC- und RE-Minuten Ausweichstellen, mit denen man flexibel auf Betriebsstörungen reagieren kann.

Etwa im Jahr 2000 kommt das neue Gleis für die ICs neben der Autobahn A73 vom Abzweig Kleingründlach nach Nürnberg hinzu. Von Eltersdorf bis zum Abzweig Kleingründlach werden dafür 2,6 km dreigleisig ausgebaut, um viele gleichzeitige Fahrtmöglichkeiten zu schaffen. Und schließlich würde etwa 2010 mit der Inbetriebnahme des Abzweigs nach Herzogenaurach der dreigleisige Abschnitt um 4 km nach Süden bis zur Station Heuweg verlängert, um zwischen den beiden Systembahnhöfen einen noch flexibleren Betrieb zu ermöglichen:

- Alle Züge von Erlangen unterfahren südlich von Bruck das neue Gleis nach Herzogenaurach: ICs, REs und Güterzüge bleiben auf dem Hauptgleis und fahren in Eltersdorf durch das bahnsteiglose Gleis 2. CBs biegen nach Gleis 1 ab und halten am Seitenbahnsteig.
- ICs und einige Güterzüge nach Nürnberg bleiben bis zum Abzweig Kleingründlach auf dem mittleren Gleis und biegen dann nach Osten ab. Unbeeinflusst davon können CBs und REs gleichzeitig von Gleis 1 in Eltersdorf nach Fürth Hbf fahren.
- Der neue Haltepunkt Stadeln sähe mit drei Gleisen und zwei Außenbahnsteigen etwa so aus wie in der Realität Roßtal und Postbauer-Heng. Allerdings wären alle drei Gleise mit 160 km/h befahrbar und nicht mit Weichen verbunden. Eltersdorf und Heuweg sind nur drei RE-Minuten voneinander entfernt, dazwischen braucht man keine kostspielige Überleitmöglichkeit.
- Nördlich vom Bahnhof Heuweg wird das mittlere Gleis verzweigt, damit zwischen den Bahnsteigen für jede Richtung zwei Gleise zur Verfügung stehen. Ein Zug kann dann bei Bedarf auf einen Gegenzug warten oder überholt werden. Die Züge können dadurch in der bestmöglichen Reihenfolge in den zweigleisigen Abschnitt nach Fürth Hbf abfahren.
- Citybahnen und Güterzüge brauchen etwa 5 Minuten von Eltersdorf nach Heuweg. Sie müssen nur etwas langsamer fahren, um von einem RE auf dem mittleren Gleis überholt zu werden, der nur 3 Minuten braucht. Dabei fährt kein Zug in der falschen Richtung direkt an einem Bahnsteig vorbei, was Fahrgäste irritieren und zu gefährlichen Situationen führen kann.
- Eine Citybahn aus Herzogenaurach kann schon kurz vor einem RE aus Erlangen in Eltersdorf einfahren. Da sie bis Heuweg zweimal hält und maximal 120 km/h fährt, kommt sie dort erst zwei Minuten später an und kann ohne Wartezeit nach Fürth weiter fahren. In der Gegenrichtung müssen die Linien C11 und C12 nur die Station Heuweg vor dem folgenden RE nach Bamberg erreichen.

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

CITYBAHN NÜRNBERG	C6 Heilsbronn - Roßtal - Nürnberg - Heroldsberg - Eschenau - Gräfenberg
	C8 Roth - Schwabach - Reichelsdorf - Nürnberg - Heroldsberg
	C10 Wolkersdorf - Nürnberg - Heroldsberg - Neunkirchen am Brand

Heils. > 7.40 7.42	Roth 7.53 8.00 8.02	Wolk. 8.13 8.20 8.22	Heils. > 8.40 8.42	Roth 8.53 9.00 9.02	Wolk. 9.13 9.20 9.22	von <i>Reichelsdorf</i> <i>N-Steinbühl</i> <i>Nürnberg Hbf</i>	Wolk. 8.47 8.40 8.38	Roth 9.07 9.00 8.58	Heils. > 9.20 9.18	Wolk. 9.47 9.40 9.38	Roth 10.07 10.00 9.58	Heils. > 10.20 10.18
>C6<	>C8<	<C10<	>C6<	>C8<	<C10<	Zug	>C10<	>C8<	>C6<	<C10<	>C6<	>C8<
7.44	8.04	8.24	8.44	9.04	9.24	km Nürnberg Hbf	8.36	8.56	9.16	9.36	9.56	10.16
7.46	8.06	8.26	8.46	9.06	9.26	1,2 N-Dürrenhof	8.34	8.54	9.14	9.34	9.54	10.14
7.49	8.09	8.29	8.49	9.09	9.29	3,9 N-Ostbahnhof	8.31	8.51	9.11	9.31	9.51	10.11
7.51	8.11	8.31	8.51	9.11	9.31	5,4 N-Spitalhof	8.29	8.49	9.09	9.29	9.49	10.09
7.53	8.13	8.33	8.53	9.13	9.33	6,9 N-Ziegelstein	8.27	8.47	9.07	9.27	9.47	10.07
7.55	8.15	8.35	8.55	9.15	9.35	8,3 Buchenbühl	8.25	8.45	9.05	9.25	9.45	10.05
7.59	8.19	8.39	8.59	9.19	9.39	13,2 Heroldsberg Bf	8.21	8.41	9.01	9.21	9.41	10.01
8.01	8.21	8.41	9.01	9.21	9.41	14,3 Heroldsberg Nord	8.19	8.39	8.59	9.19	9.39	9.59
8.04	an	8.44	9.04	an	9.44	17,0 Kalchreuth	8.15	ab	8.55	9.15	ab	9.55
>		8.47	>		9.47	> Oberschöllnbach	8.12		>	9.12		>
<		8.50	<		9.50	< Kleinsendelbach	8.09		<	9.09		<
>		8.54	>		9.54	> Neunkirchen / Br.	8.06		>	9.06		>
8.08		an	9.08		an	19,8 Großgeschaidt	ab		8.52	ab		9.52
8.11			9.11			22,1 Eschenau			8.48			9.48
8.15			9.15			24,8 Forth			8.45			9.45
8.18			9.18			27,0 Rüsselbach			8.41			9.41
8.20			9.20			28,3 Igensdorf			8.39			9.39
8.22			9.22			29,9 Weißenohe			8.37			9.37
8.25			9.25			31,4 Gräfenberg			8.35			9.35

km Gegenrichtung: 0,0 Neunkirchen / Br.; 2,4 Kleinsendelbach; 5,1 Oberschöllnbach; 7,6 Kalchreuth.

In der 30-seitigen DinA5-Broschüre „[Die Citybahn nach Gräfenberg und Neunkirchen am Brand](#)“ schildert Jörg Schäfer ausführlich, wie sich die Nebenbahn Nürnberg Nordost - Heroldsberg - Eschenau - Gräfenberg zur leistungsfähigen Citybahn entwickeln könnte. Dabei kommt ihr zugute, dass mit ihrer Verlängerung das historische Ungleichgewicht im Nürnberger Hauptbahnhof abgebaut wird. Erst mit den Ästen nach Gräfenberg und Neunkirchen können acht Citybahn-Durchmesserlinien im Stundentakt gebildet werden.

Bei der angenommenen Taktverdichtung des CB-Netzes im Jahr 2010 wird das Angebot bis Heroldsberg Nord vom 30- zum 20-Minuten-Takt verbessert. Die

zweigleisigen Begegnungsabschnitte Ostbahnhof - Spitalhof und Heroldsberg Bf - Heroldsberg Nord müssen jeweils 1 km verlängert werden, um die Fahrzeit auf dem eingleisigen Abschnitt dazwischen auf 6 Minuten zu verkürzen. Damit wird genug Flexibilität gewonnen, um Verspätungen bis zu 5 Minuten problemlos abzubauen.



Da man das Nürnberger Zentrum mit der C6 ohne Umsteigen erreicht, wäre der Bahnhof Gräfenberg für das Umland attraktiver als in der Realität. Er würde damit auch beim öffentlichen Nahverkehr zum „Tor der Fränkischen Schweiz“. Auf jeden ankommenden Zug würden bei FiT mindestens zwei Busse warten, mit denen die Fahrgäste weiter fahren können. (Foto von Jörg Schäfer, 25.6.11)

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

CITYBAHN NÜRNBERG	C5 Ansbach - Heilsbr.- Roßtal - Nürnberg - Lauf (re.P.) - Hersbruck (re.P.)
	C7 Roth - Schwabach - Reichelsdorf - Nürnberg - Lauf (rechts d.Pegn.)
	C9 Reichelsdorf - Nürnberg - Lauf (re.P.) - Schnaittach - Simmelsdorf

Auf der „rechten Pegnitzstrecke“ fahren pro Stunde und Richtung drei Fern- und Regionalzüge: Minute 08 verlässt ein IC Nürnberg Hbf, der in Pegnitz in die *Flügelzüge* nach Hof und Eger geteilt wird. Minute 35 fährt der „schnelle RE“, der zum ersten mal in Hersbruck hält und dort nach Pegnitz und Schwandorf getrennt wird. Und Minute 44 folgt der „langsame RE“, der auch in Lauf hält.

Dazwischen bringt man nur mit Mühe Citybahnen im 20-Minuten-Takt unter. In Erlenstegen muss die Signalfolge so verdichtet werden, dass die Züge im Minutenabstand fahren können. Die C9 hält nicht in Behringersdorf und Ludwigs- höhe, um in Simmelsdorf eine ausreichende Wendezeit zu erhalten. Die Reisezeit Simelsdorf - Nürnberg wird dadurch mit 33 Minuten sehr attraktiv. Und obwohl man nach Hersbruck in Lauf statt Neunkirchen umsteigt sind 29 Mi- nuten durchaus akzeptabel.

von	Erlan	Roth	Her-	ab	Ansb.	Erlan	Roth	Her-	ab	Ansb.	Erlan
Reichelsdorf	-gen	7.23	zog.	7.43	>	-gen	8.23	zog.	8.43	>	gen
N-Steinbühl	7.24	7.30	7.34	7.50	8.10	8.24	8.30	7.34	8.50	9.10	9.24
Nürnberg Hbf	7.26	7.32	7.36	7.52	8.12	8.26	8.32	7.36	8.52	9.12	9.26
Zug	RE	>C7<	RE	>C9<	>C5<	RE	>C7<	RE	>C9<	>C5<	RE
km Nürnberg Hbf	7.35	7.34	7.44	7.54	8.14	8.35	8.34	8.44	8.54	9.14	9.35
1,2 N-Dürrenhof		7.36		7.56	8.16		8.36		8.56	9.16	
3,9 N-Ostbahnhof		7.39		7.59	8.19		8.39		8.59	9.19	
5,4 N-Erlenstegen	[39]	7.41		8.01	8.21	[39]	8.41		9.01	9.21	[39]
10,0 Behringersdorf		7.45			8.25		8.45			9.25	
12,7 Rückersdorf		7.47		8.06	8.27		8.47		9.06	9.27	
14,2 Ludwigs Höhe		7.49			8.29		8.49			9.29	
16,8 Lauf (rechts d.Peg)		7.52	7.55	8.10	8.32		8.52	8.55	9.10	9.32	
18,3 Heuchling		an		8.12	8.34		an		9.12	9.34	
20,2 Neunkirchen / Sand				8.14	8.36				9.14	9.36	
21,7 Speikern	>		>	8.16	>	>		>	9.16	>	>
23,6 Rollhofen	<		<	8.18	<	<		<	9.18	<	<
25,1 Schnaittach	>		>	8.21	>	>		>	9.21	>	>
26,6 Hedersdorf	<		<	8.23	<	<		<	9.23	<	<
28,7 Au (Schnaittachtal)	>		>	8.25	>	>		>	9.25	>	>
30,0 Simmelsdorf	<		<	8.27	<	<		<	9.27	<	<
Reichenschwand				an	8.39				an	9.39	
Altensittenbach					8.41					9.41	
Hersbruck (re.P.)	7.50		8.02		8.44	8.50		9.02		9.44	9.50
<i>Hersbruck (re.P.)</i>	7.54		8.04			8.54		9.04			9.54
<i>Neuhaus 840</i>	8.06		8.25			9.06		9.25			10.06
<i>Hersbruck (re.P.)</i>	7.52		8.06			8.52		9.06			9.52
<i>Neukirchen 860</i>	8.00		8.15			9.00		9.15			10.00

Zum Bild auf der nächsten Seite, das Jörg Schäfer am 26.10.12 schoss:

In der Realität wurde der Bahnhof Lauf rechts der Pegnitz etwa 1990 zu einem Haltepunkt mit zwei Außenbahnsteigen zurückgebaut. Bei „Franken in Takt“ hätte er drei Gleise und einen Mittelbahnsteig, an dem man mit kurzen Fußwegen von den Linien C7 und C9 zum RE nach Weiden umsteigen kann.



<i>Neukirchen 860</i>	8.00			8.45		9.00			9.45		10.00
<i>Hersbruck (re.P.)</i>	8.08			8.54		9.08			9.54		10.08
<i>Neuhaus 840</i>	7.54			8.35		8.54			9.35		9.54
<i>Hersbruck (re.P.)</i>	8.06			8.56		9.06			9.56		10.06
Zug	RE	>C5<	>C9<	RE	>C7<	RE	>C5<	>C9<	RE	>C7<	RE
km Hersbruck (re.P.)	8.10	8.16		8.58		9.10	9.16		9.58		10.10
2,0 Altensittenbach		8.18					9.18				
4,8 Reichenschwand		8.21	ab				9.21	ab			
> Simmelsdorf	>	>	8.33	>		>	>	9.33	>		>
< Au (Schnaittachtal)	<	<	8.35	<		<	<	9.35	<		<
> Hedersdorf	>	>	8.37	>		>	>	9.37	>		>
< Schnaittach	<	<	8.39	<		<	<	9.39	<		<
> Rollhofen	>	>	8.42	>		>	>	9.42	>		>
< Speikern	<	<	8.44	<		<	<	9.44	<		<
7,8 Neunkirchen / Sand		8.24	8.46				9.24	9.46			
9,7 Heuchling		8.26	8.48		ab		9.26	9.48		ab	
11,2 Lauf (rechts d.Peg)		8.28	8.50	9.05	9.08		9.28	9.50	10.05	10.08	
13,8 Ludwigshöhe		8.31			9.11		9.31			10.11	
15,3 Rückersdorf		8.33	8.54		9.13		9.33	9.54		10.13	
18,0 Behringersdorf		8.35			9.15		9.35			10.15	
22,6 N-Erlenstegen	[21]	8.39	8.59		9.19	[21]	9.39	9.59		10.19	[21]
24,1 N-Ostbahnhof		8.41	9.01		9.21		9.41	10.01		10.21	
26,8 N-Dürrenhof		8.44	9.04		9.24		9.44	10.04		10.24	
28,0 Nürnberg Hbf	8.25	8.46	9.06	9.16	9.26	9.25	9.46	10.06	10.16	10.26	10.25
<i>Nürnberg Hbf</i>	8.34	8.48	9.08	9.24	9.28	9.34	9.48	10.08	7.36	10.28	10.34
<i>N-Steinbühl</i>	8.36	8.50	9.10	9.26	9.30	9.36	9.50	10.10	7.34	10.30	10.36
<i>Reichelsdorf</i>	<i>Erlan</i>	>	9.17	<i>Her-</i>	9.37	<i>Erlan</i>	>	10.17	<i>zog.</i>	>	<i>Erlan</i>
<i>nach</i>	<i>-gen</i>	<i>Ansb.</i>	<i>an</i>	<i>zog.</i>	<i>Roth</i>	<i>-gen</i>	<i>Ansb.</i>	<i>ab</i>	<i>Her-</i>	<i>Ansb.</i>	<i>-gen</i>

895 Nürnberg - Röthenbach/Pegn.- Lauf (links d.P.) - Hersbruck

CITYBAHN NÜRNBERG	C2 Baiersdorf - Erlangen - Fürth - Nürnberg - Röthenb.- Lauf (links d.Pegn.)
	C4 M. Erlbach - Fürth - Nürnberg - Röthenb.- Lauf (li.P.) - Hersbruck (li.P.)
	C12 Herzogenaurach - Fürth - Nürnberg - Röthenbach (Pegnitz)

	Bai.	M.E.	Herz.		Bai.	von / nach		Herz.	M.E.	Bai.		Herz.
8.06	8.16	8.36	8.56	9.06	9.16	Fürth Hbf	8.54	9.04	9.24	9.44	9.54	10.04
8.14	8.24	8.44	9.04	9.14	9.24	N-Steinbühl	8.46	8.56	9.16	9.36	9.46	9.56
8.16	8.26	8.46	9.06	9.16	9.26	Nürnberg Hbf	8.44	8.54	9.14	9.34	9.44	9.54
RB	<C2>	<C4>	<C12>	RB	<C2>	Zug	RB	<C12>	<C4>	<C2>	RB	<C12>
8.22	8.28	8.48	9.08	9.22	9.28	km Nürnberg Hbf	8.38	8.52	9.12	9.32	9.38	9.52
	8.30	8.50	9.10		9.30	1,2 N-Dürrenhof		8.50	9.10	9.30		9.50
	8.32	8.52	9.12		9.32	3,0 N-Ostring		8.48	9.08	9.28		9.48
	8.33	8.53	9.13		9.33	4,1 N-Mögeldorf		8.46	9.06	9.26		9.46
	8.35	8.55	9.15		9.35	5,7 N-Rehhof		8.44	9.04	9.24		9.44
	8.37	8.57	9.17		9.37	6,7 Laufamholz		8.42	9.02	9.22		9.42
	8.39	8.59	9.19		9.39	9,2 Schwaig		8.40	9.00	9.20		9.40
	8.42	9.02	9.22		9.42	11,6 Röthenbach (P.)		8.37	8.57	9.17		9.37
8.30	8.44	9.04	9.24	9.30	9.44	12,8 Röth.-Steinberg	8.29	8.36	8.56	9.16	9.29	9.36
	8.45	9.05	an		9.45	14,2 Röth.-Seespitze		ab	8.54	9.14		ab
	8.47	9.07			9.47	15,9 Lauf-West			8.52	9.12		
8.34	8.49	9.09		9.34	9.49	16,8 Lauf (links d.P.)	8.25		8.51	9.11	9.25	
	an	9.12			an	20,7 Ottensoos			8.47	ab		
		9.15				24,4 Henfenfeld			8.44			
8.42		9.19		9.42		28,0 Hersbruck (li.P.)	8.18		8.41		9.18	
8.48				9.48		Pommelsbrunn	8.12				9.12	
8.56				9.56		Neukirchen 860	8.04				9.04	

8.29	8.49	9.09	Nürnberg Hbf	8.51	9.11	9.31
8.34	8.54	9.14	N-Mögeldorf	8.45	9.05	9.25
8.43	9.03	9.23	Röthenbach	8.36	8.56	9.16
8.50	9.10	9.30	Lauf (li.d.P.)	8.30	8.50	9.10
an	9.20	9.40	Hersbruck	8.20	8.40	ab
	an	9.46	Pommelsbrunn	8.14	ab	
		9.54	Neukirchen	8.06		

Die Skizze neben zeigt, dass die „linke Pegnitzstrecke“ wie in der Realität bedient werden könnte: Citybahnen verkehren im 20-Minuten-Takt und enden abwechselnd in Lauf, Hersbruck und Neukirchen.

Allerdings ist eine mehr als halbstündige Citybahnfahrt von Nürnberg nach Pommelsbrunn oder Neukirchen mit den vielen Zwischenstopps nur mäßig attraktiv. Jörg plant daher zusätzlich eine beschleunigte RB ein, die bis Hersbruck nur drei mal hält und 11 Minuten schneller ist. Im Gegenzug endet jede dritte Citybahn schon in Röth.-Steinberg, um einen effektiven Fahrzeugumlauf zu behalten. [Der Haltepunkt Steinberg liegt günstiger zum Stadtzentrum als der Bahnhof Röthenbach.]

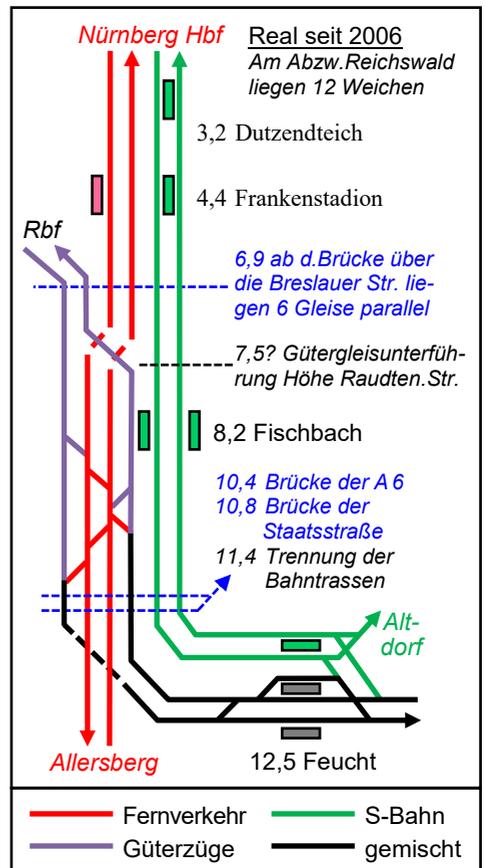
896 Nürnberg - Feucht - Altdorf / Burgthann - Neumarkt OPf.

Bei der KBS 870 wird beschrieben, dass die *Bayerische Ostbahn* 1871 den Abschnitt von Nürnberg nach Neumarkt in Betrieb nahm und zwei Jahre später die Verlängerung nach Regensburg folgte. Die Strecke wurde Teil der Magistrale Frankfurt - Nürnberg - Passau - Wien, wodurch Reise- und Güterverkehr rasch zunahm. Schon zwischen 1894 und 1896 wurde sie daher zweigleisig ausgebaut und 1950 elektrifiziert.

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 Nürnberger S-Bahn-Netzes. 1984 begannen vorbereitende Maßnahmen und 1988 die eigentlichen Bauarbeiten. Für rund 300 Millionen Euro wurden zwischen Nürnberg Hbf und Frankenstadion zwei zusätzliche Gleise und weiter bis Feucht ein zusätzliches neben das vorhandene Gleispaar gelegt. Die Nebenbahn nach Altdorf wurde grundlegend renoviert und zur Hauptbahn hochgestuft. Zahlreiche Bahnübergänge wurden beseitigt und das zulässige Tempo von 60 auf 100 km/h erhöht. Am 22.11.1992 wurde schließlich die S2 feierlich eröffnet. Da sie durchgängig auf eigenen Gleisen verkehrte war sie schnell und pünktlich und erfreute sich bei der Bevölkerung großer Beliebtheit.

Die RB nach Neumarkt nutzten bis Feucht weiterhin die Ferngleise und hielten daher nicht an den Stationen der S-Bahn. Ab 1996 wurden sie zum angehöhten 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 6 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. Der Einsatz der neuen „Talent 2“-Triebwagen verzögerte sich bis Juni 2012, so lange setzte die DB E-Loks *Bombardier TRAXX* und umgebaute „Silberlinge“ als S3-Ersatzgarnituren ein.



Zwischen Feucht und Neumarkt kann man seit 2011 beobachten, wie der Streckenausbau auch bei FiT erfolgt wäre: Es gibt zwar nur zwei Streckengleise und die meisten Stationen haben schlichte Außenbahnsteige. Aber dank dichter Signalfolge ist trotzdem ein attraktiver Fahrplan möglich. Der ICE nach Wien fuhr z.B. am 1.9.12 nur 2 Minuten nach dem vorausfahrenden Zug durch den Haltepunkt Pölling.

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 ab 1985 die meisten Baumaßnahmen wie in der Realität durchgeführt. Nur bei Fischbach wären die Pläne „abgespeckt“ worden, denn 6 parallele Gleise sind zu viel des Guten: Man kann auch tagsüber oft 15 Minuten auf den Brücken über die Gleise stehen, ohne dass ein einziger Zug durchfährt!

von		NEA		Herz.	Forch		NEA		Herz.	Forch	
Fürth Hbf	7.53	8.06	8.09	8.26	8.46	8.53	9.06	9.09	9.26	9.46	9.53
N-Steinbühl		8.14		8.34	8.54		9.14		9.34	9.54	
Nürnberg Hbf	7.59	8.16	8.15	8.36	8.56	8.59	9.16	9.15	9.36	9.56	9.59
Zug	RE	<C3>	RB	<C11>	<C1>	RE	<C3>	RB	<C11>	<C1>	RE
km Nürnberg Hbf	8.08	8.18	8.22	8.38	8.58	9.08	9.18	9.22	9.38	9.58	10.08
1,2 N-Dürrenhof		8.20		8.40	9.00		9.20		9.40	10.00	
2,3 N-Gleißhammer		8.21		8.41	9.01		9.21		9.41	10.01	
3,2 N-Dutzendeich		8.23		8.43	9.03		9.23		9.43	10.03	
4,4 Frankenstadion		8.25		8.45	9.05		9.25		9.45	10.05	
8,2 Fischbach		8.28		8.48	9.08		9.28		9.48	10.08	
9,6 Altenfurt		8.30		8.50	9.10		9.30		9.50	10.10	
12,5 Feucht Bf	8.17	8.33	8.31	8.53	9.13	9.17	9.33	9.31	9.53	10.13	10.17
> Moosbach	>	8.37	>	>	9.17	>	9.37	>	>	10.17	>
< Winkelhaid	<	8.41	<	<	9.21	<	9.41	<	<	10.21	<
> Ludersheim	>	8.43	>	>	9.23	>	9.43	>	>	10.23	>
< Altdorf West	<	8.45	<	<	9.25	<	9.45	<	<	10.25	<
> Altdorf Bf	>	8.47	>	>	9.27	>	9.47	>	>	10.27	>
13,8 Feucht Ost		an		8.55	an		an		8.55	an	
16,7 Ochenbruck				8.58					8.58		
18,7 Mimberg				9.00					9.00		
21,6 Burgthann			8.38	9.03				9.38	9.03		
23,9 Oberferrieden				9.05					9.05		
27,1 Postbauer-Heng			8.43	9.08				9.43	9.08		
32,6 Pölling				9.12					9.12		
34,4 Woffenbach				9.14					9.14		
	8.30	Flügel	8.50	9.17		9.30	Flügel	9.50	9.17		10.30
36,2 Neumarkt Opf. Bf	8.31	8.55	8.52	9.18		9.31	9.55	9.52	9.17		10.31
37,7 Neumarkt Süd	>	>	8.54	9.20		>	>	9.54	9.05		>
Parsberg 870	8.46	9.14	>			9.46	10.14	>			10.46
Regensburg Hbf	9.09	9.48	<			10.09	10.48	<			10.09
Beilngries 871			9.25					10.25			

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

Der Fahrplan enthält bei *FiT* in der *Normalverkehrszeit* 13% mehr Zugkilometer nach Neumarkt und Altdorf als das DB-Kursbuch von 2010. (*FiT*: 2 CB nach Altdorf, 1 CB + 1 RB + 1 RE nach Neumarkt = 161 Zug-km; real: 2 S nach Altdorf, 2 S + 0,5 RE nach Neumarkt = 142 Zug-km.) Dank besserer Vertaktung und Differenzierung ist er aber wesentlich attraktiver.

Einige kleinere Orte zwischen Feucht und Neumarkt werden zwar nur stündlich (und damit halb so oft wie in der Realität) bedient. Durch das geringe Potenzial bleibt aber die Auswirkung auf die Nachfrage gering. Schnelle RB- und RE-Verbindungen für große Orte bringen hingegen deutlichere Nachfragezuwächse. Am meisten profitiert die Kreisstadt Neumarkt: Ihre Bürger können nach Nürnberg stündlich zwischen RE, RB und CB wählen.

<i>Beilngries</i> 871				8.35					9.35		
<i>Regensburg Hbf</i>	7.41			>	8.12	8.41			>	9.12	9.41
<i>Parsberg</i> 870	8.14			<	8.46	9.14			<	9.46	10.14
Zug	RE	<C1>	<C11>	RB		RE	<C1>	<C11>	RB		RE
Neumarkt Süd	>		8.51	9.06	>	>		9.51	10.06	>	>
Neumarkt OPf. Bf	8.29		8.54	9.08	9.05	9.29		9.54	10.08	10.05	10.29
Woffenbach			8.43	9.10	<i>Flügel</i>	9.30		9.43	10.10	<i>Flügel</i>	10.30
Pölling			8.45		↙			9.45		↙	
Postbauer-Heng			8.47					9.47			
Oberferrieden			8.51	9.16				9.51	10.16		
			8.54		<C3>			9.54		<C3>	
Burgthann			8.56	9.21				9.56	10.21		
Mimberg			8.59					9.59			
Ochenbruck			9.02					10.02			
Feucht Ost		ab	9.05		ab		ab	10.05		ab	
km Altdorf Bf	>	8.33	>	>	9.13	>	9.33	>	>	10.13	>
1,0 Altdorf West	<	8.34	<	<	9.14	<	9.34	<	<	10.14	<
2,3 Ludersheim	>	8.36	>	>	9.16	>	9.36	>	>	10.16	>
4,0 Winkelhaid	<	8.38	<	<	9.18	<	9.38	<	<	10.18	<
7,3 Moosbach	>	8.42	>	>	9.22	>	9.42	>	>	10.22	>
11,6 Feucht Bf	8.42	8.47	9.07	9.28	9.27	9.42	9.47	10.07	10.28	10.27	10.42
14,5 Altenfurt		8.49	9.09		9.29		9.49	10.09		10.29	
15,9 Fischbach		8.51	9.11		9.31		9.51	10.11		10.31	
19,7 Frankenstadion		8.54	9.14		9.34		9.54	10.14		10.34	
20,9 N-Dutzensteich		8.56	9.16		9.36		9.56	10.16		10.36	
21,8 N-Gleißhammer		8.58	9.18		9.38		9.58	10.18		10.38	
22,9 N-Dürrenhof		9.00	9.20		9.40		10.00	10.20		10.40	
24,1 Nürnberg Hbf	8.52	9.02	9.22	9.38	9.42	9.52	10.02	10.22	10.38	10.42	10.52
<i>Nürnberg Hbf</i>	9.01	9.04	9.24	9.45	9.44	10.01	10.04	10.24	10.45	10.44	11.01
<i>N-Steinbühl</i>		9.06	9.26		9.46		10.06	10.26		10.46	
<i>Fürth Hbf</i>	9.07	9.14	9.34	9.51	9.54	10.07	10.14	10.34	10.51	10.54	11.07
<i>nach</i>		<i>Forch</i>	<i>Herz.</i>		<i>NEA</i>		<i>Forch</i>	<i>Herz.</i>		<i>NEA</i>	

In der Realität ist die Verlängerung der S3 (auf den Gleisen der Hauptstrecke nach Regensburg) um ca. 1,5 km bis *Neumarkt Süd* geplant. Der neue Endbahnhof soll im Gewerbegebiet auf Höhe der Kerschensteiner Straße liegen und 3 bis 4 Millionen Euro kosten. Die S-Bahnen werden beim Wenden den Fern- und Güterverkehr beeinträchtigen. Zudem wird der neue Bahnsteig aus dem Umland mit Bus oder PKW nur schwer erreichbar sein.

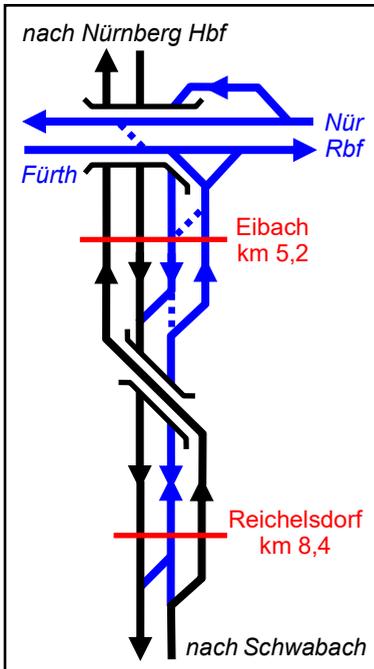
Bei *FiT* entsteht die neue Station *Neumarkt Süd* daher knapp 500 Meter weiter westlich an der Zweigstrecke nach Beilngries (→ KBS 871). Dort reicht ein einfacher Außenbahnsteig, denn die CB kehrt schon wieder zurück, bevor die nächste RB nach Beilngries in Neumarkt abfährt. Inclusive der Elektrifizierung von 1,5 km eingleisiger Strecke entstehen Kosten von maximal 2 Millionen Euro – und dabei kann *Neumarkt Süd* ohne Mehrkosten auch von den RB von und nach Beilngries bedient werden.

Wichtig ist auch die stündliche Regiobuslinie Altdorf - Neumarkt, die das Gesamtangebot mit guten Anschlüssen an beiden Endstationen abrundet:

8.18	9.18	10.18	<i>Nürnberg Hbf</i>	9.42	10.42	10.42
8.47	9.47	10.47	<i>Altdorf 896</i>	9.13	10.14	10.14
Bus	Bus	Bus	Fahrt	Bus	Bus	Bus
8.51	9.51	10.51	km Altdorf Bf	9.08	10.08	11.08
8.55	9.55	10.55	1,5 Altdorf, Sulzb.Str.	9.04	10.04	11.04
8.59	9.59	10.59	4 Rasch	9.00	10.00	11.00
9.06	10.06	11.06	9 Oberölsbach	8.53	9.53	10.53
9.11	10.11	11.11	12 Berg (Oberpfalz)	8.48	9.48	10.48
9.16	10.16	11.16	15 Loderbach	8.43	9.43	10.43
9.22	10.22	11.22	19 Neum.,Marktplatz	8.37	9.37	10.37
9.25	10.25	11.25	20 Neumarkt Bf	8.34	9.34	10.34
9.31	10.31	11.31	<i>Neumarkt Opf</i>	8.29	9.29	10.29
9.52	10.52	11.52	<i>Nürnberg Hbf 896</i>	8.08	9.08	10.08
9.31	10.31	11.31	<i>Neumarkt Opf</i>	8.29	9.29	10.29
10.11	11.11	11.11	<i>Regensburg 870</i>	7.49	8.49	9.49

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 von Eibach bis Nürnberg Hbf Linksverkehr, der für Fernverkehrszüge vorteilhaft ist: Die meisten wechseln die Fahrtrichtung und fahren nach Bamberg oder Würzburg weiter. Dank Linksverkehr (und einem weiteren Überführungsbauwerk im westlichen Gleisvorfeld von Nürnberg Hbf) gibt es kaum Fahrstraßenkreuzungen.

Züge nach Augsburg mussten aber weiterhin 43 km Umweg über Nördlingen fahren. Erst als der zweigleisige Ausbau dieser Trasse unausweichlich erschien, beschloss der Bayerische Landtag die direkte Linie Donauwörth - Treuchtlingen über die *Fränkische Alb* (→ KBS 910). Auf der von Anfang an 2-gleisigen Trasse fuhr am 1.10.1906 der erste Personenzug.

Die Strecke 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 der erste Spatenstich in Reichelsdorf statt. Insgesamt wurden rund 360 Millionen Euro investiert:

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. Das westliche Gleis geht in die *Gredl* nach Hilpoltstein (→ KBS 888) über. Am 8.5.01 ging mit der S3 das neue Elektronische Stellwerk Eibach in Betrieb, das die ganze Strecke steuert.

Neben den Ende des 19. Jahrhunderts gebauten Gleisüberführungen entstanden im westlichen Gleisvorfeld von Nürnberg Hbf und zwischen Eibach und Reichelsdorf neue Brücken für die S-Bahn. Die 604 m lange *Steinbühler Brücke* war bei ihrer Eröffnung die längste Brücke Nürnbergs. Mit einer Verzögerung von drei Jahren wurde am 5.9.04 der Haltepunkt Steinbühl an deren Ostende eröffnet.

Seit der vollständigen Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt am 10.12.06 (→ KBS 920) fahren nur noch vereinzelt IC und ICE von Nürnberg nach Augsburg. Um die Lücken zu füllen, richtete die DB den *Allgäu-Franken-Express* mit Neigetechnik-Dieseltriebwagen der Baureihe 612 ein. Die vier täglichen Zugpaare zwischen Nürnberg und Lindau halten unregelmäßig auch in Treuchtlingen und Donauwörth.

Für den Regionalverkehr gibt es tagsüber stündlich RE mit Doppelstockwagen von Nürnberg nach Treuchtlingen, die abwechselnd nach Augsburg oder über Ingolstadt nach München weiter fahren. Montags bis freitags nachmittags wird das Angebot durch zusätzliche RE mit einstöckigen n-Wagen zum ungefähren

Halbstundentakt verdichtet. Die S-Bahn fährt ganztägig alle 20 Minuten bis Schwabach, wo tagsüber jeder dritte Zug wendet. Weiter nach Roth entsteht dadurch ein 20-40-Minuten-Rhythmus.



In Eibach sieht man den Gigantismus, der beim Bau der S3 nach Roth betrieben wurde. Und das, obwohl 1996 schon feststand, dass der Fernverkehr nach München auf die Neubaustrecke entlang der Autobahn A9 abwandern würde: Links das neue S-Bahn-Gleispaar, in der Mitte die „Fernbahngleise“ und ganz rechts der Anschluss zum Nürnberger Hafen. (Blick nach Norden von Jörg Schäfer am 20.8.08)

FiT hätte 1994 zeitgleich mit der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt (→ KBS 920) beschlossen, dass nach der Verlagerung des ICE zwischen Nürnberg und Roth „bescheidenere“ Ausbauten genügen. Vom Ende der *Citybahn-Stammstrecke* bei Steinbühl in km 1,5 (→ KBS 890) bis zum neuen Bahnhof Roth in km 25,5 genügt für den RE- und CB-Halbstundentakt der Ausbau der Stationen und die Verdichtung der Signalabstände. In der Realität kann man zwischen Feucht und Neumarkt (→ KBS 896) beobachten, wie viele Züge auf zwei Gleise passen.

Nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt hätte **FiT** nicht fast alle Fernverkehrszüge von der KBS 897 abgezogen: Die stündliche IC-Linie 11 Prag - Eger - Nürnberg - Augsburg - Kempten sorgt für attraktive Direktverbindungen und viele gute Anschlüsse. Bundesweit betrachtet spielt sie natürlich keine große Rolle und erschließt daher mit Zwischenstopps in Weißenburg und Donauwörth die 35.000 Einwohner der beiden Kreisstädte.

von Heroldsberg N-Dürrenhof Nürnberg Hbf		12.41 12.54 12.56		13.00 13.04 13.06	Simm >		Lauf >	Neunk 13.21 13.34 13.36		13.41 13.54 13.56	14.00 14.02
Zug	RE	<C8>	IC	<C10>	RB		<C7>	<C9>	RE	<C8>	IC
km Nürnberg Hbf	12.44	12.58	13.08	13.08	13.14		13.28	13.38	13.44	13.58	14.08
1,1 N-Steinbühl		13.00		13.10			13.30	13.40		14.00	
3,0 N-Sandreuth		13.03		13.13			13.33	13.43		14.03	
5,2 N-Eibach		13.05		13.15	[18]		13.35	13.45	[48]	14.05	
6,8 Hafen Nürnberg				13.17		IC der		13.47			
8,4 N-Reichelsdorf		13.08		13.19		Gege-	13.38	13.49		14.08	
10,0 Reichelsd.Keller		13.10		13.21		nrich-	13.40	13.51		14.10	
> 11,7 Wolkersdorf	>	>	>	13.23		tung	>	13.53	>	>	>
11,4 Katzwang		13.12		an		>	13.42	an		14.12	
13,4 Schwab.-Limbach		13.14				<	13.44			14.14	
15,1 Schwabach	12.54	13.16	[18]		13.24	13.42	13.46		13.54	14.16	[18]
17,5 Igelsdorf		13.18	>			↑	13.48			14.18	>
19,5 Untermainbach		13.20	<			↑	13.50			14.20	<
22,7 Büchenbach		13.23	>			↑	13.53			14.23	>
25,5 Roth Bf	13.01	13.26	[23]		13.31	13.37	13.56		14.01	14.26	[23]
29,4 Unterheckenhofen					13.32		an		14.03	an	
34,0 Georgensgmünd	13.09				(H) 13.38						
37,9 Mühlstetten					13.41				14.09		
43,7 Pleinfeld	13.16				46/48				14.16		
48,6 Ellingen					13.52						
53,0 Weißenburg	13.22	↙	13.37		13.57	↘			14.22	↙	14.37
61,9 Treuchtlingen	13.29	Flügel			14.04	Flügel			14.29	Flügel	
Treuchtlingen	13.31	13.33			14.06	14.08			14.31	14.33	
Donauwörth 910	>	13.56	13.59		14.27	>			>	14.56	14.59
Augsburg Hbf	<		14.25		14.56	<			<		15.25
Ingolstadt Hbf 925	14.22		>		>	15.02			15.22	>	
München Hbf (u)	14.56		14.56		15.26				15.56		15.56

(H) Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags von Roth bis Ellingen 1 Minute später;

(u) Nach München Hbf in Augsburg Hbf oder Ingolstadt Hbf in einen ICE umsteigen;

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

Dem Regionalverkehr bietet **FiT** ganztägig einen Halbstundentakt von Nürnberg nach Weißenburg, MO bis FR nachmittags sogar bis Treuchtlingen. RE und RB stellen durch *Flügelzüge* viele Direktverbindungen von Nürnberg in die Region her:

➤ Zur Minute 44 fährt der RE mit 3 Triebwagen (Tw) in Nürnberg Hbf ab. Auf dem ersten steht *Ingolstadt*, a.d. zweiten *Donauwörth* und a.d. dritten *Hilpoltstein* als Ziel. Der hintere Tw wird in Roth abgekuppelt und biegt nach Hilpoltstein ab (→ KBS 888). Die beiden anderen Tw fahren nach Treuchtlingen weiter, wo sie an den bereits

München Hbf (u)	12.04		12.04			12.04	12.34		13.04		13.04
Ingolstadt Hbf 925	>		12.38			12.58	>		>		13.38
Augsburg Hbf	12.35		>			>	13.04		13.35		>
Donauwörth 910	13.01	13.04	<			<	13.33		14.01	14.04	<
Treuchtlingen		13.27	13.29			13.52	13.54			14.27	14.29
Zug	IC	<C8>	RE	<C9>	<C7>		RB	<C10>	IC	<C8>	RE
km Treuchtlingen			13.31				13.56				14.31
8,9 Weißenburg	13.23	↘	13.37			↘	14.03		14.23	↘	14.37
13,3 Ellingen		Flügel				Flügel	14.07			Flügel	
18,2 Pleinfeld			13.44				11/13				14.44
24,0 Mühlstetten							14.17				
27,9 Georgensgmünd			13.50				14.20				14.50
32,5 Unterheckenhofen							(K)				
36,4 Roth Bf		ab	13.57		ab		14.27			ab	14.57
	[37]	13.34	13.59		14.04	14.23	14.29		[37]	14.34	14.59
39,2 Büchenbach	>	13.36			14.06	↑			>	14.36	
42,4 Untermainbach	<	13.39			14.09				<	14.39	
44,4 Igelsdorf	>	13.41			14.11				>	14.41	
46,8 Schwabach	[42]	13.44	14.06		14.14	14.18	14.36		[42]	14.44	15.06
48,5 Schwab.-Limbach		13.46			14.16	>				14.46	
50,5 Katzwang		13.48		ab	14.18	<		ab		14.48	
> 1,7 Wolkersdorf	>	>		14.07	>	IC der	>	14.37	>	>	>
51,9 Reichelsd.Keller		13.50		14.09	14.20	Gege-		14.39		14.50	
53,5 N-Reichelsdorf		13.52		14.11	14.22	nrich-		14.41		14.52	
55,1 Hafen Nürnberg				14.13		tung		14.43			
56,7 N-Eibach		13.55	[12]	14.15	14.25		[42]	14.45		14.55	[12]
58,9 N-Sandreuth		13.57		14.17	14.27			14.47		14.57	
60,8 N-Steinbühl		14.00		14.20	14.30			14.50		15.00	
61,9 Nürnberg Hbf	13.52	14.02	14.16	14.22	14.32		14.46	14.52	14.52	15.02	15.16
Nürnberg Hbf	13.58	14.04		14.24	14.34			14.54	14.58	15.04	
N-Dürrenhof	14.00	14.06		14.26	14.36			14.56	15.00	15.06	
Heroldsberg		14.19		14.39	>			>		15.19	
nach				Neunk	Lauf			Simm			

(K) Montag - Freitag an Werktagen nachmittags von Weißenburg bis Roth 1 Minute früher; Die vier grün dargestellten Stationen kommen bei FIT neu hinzu. Unterheckenhofen wird stündlich von Kleinbussen bedient, die zwischen Roth und Georgensgmünd pendeln.

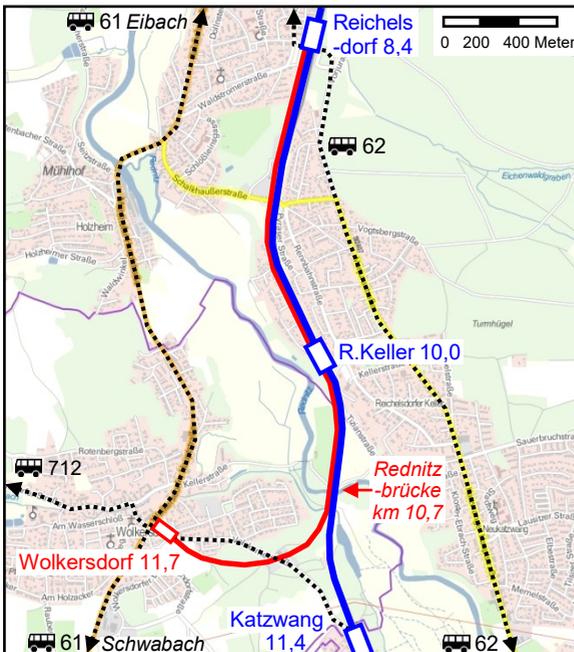
wartenden Tw aus Ansbach ankuppeln (→ KBS 880). Schon nach 2 Minuten fahren die zwei vorderen Tw in der Minute 31 als RE nach Ingolstadt ab. Nachmals 2 Minuten später folgt der letzte Tw zur Minute 33 als RB nach Donauwörth.

➤ Zur Min. 14 verlässt die RB mit 2 Tw Nürnberg. Der erste trägt *Weißenburg* und auf der zweite *Nördlingen* als Ziel. Der hintere Tw wird in Pleinfeld abgekuppelt und biegt auf die KBS 887 ab. Der vordere Tw wendet dort von Min. 57 bis 03 in Weißenburg.

➤ Montag bis Freitag nachmittags besteht die RB zur Minute 14 aus vier Tw: Ihre Ziele sind *Augsburg, Ingolstadt, Nördlingen* und *Hilpoltstein*. Der letzte Tw wird in Roth abgekuppelt und steuert Hilpoltstein an und der vorletzte Tw biegt in Pleinfeld nach Nördlingen ab. Die beiden anderen Tw fahren bis Treuchtlingen zusammen und werden dort Richtung Augsburg und Ingolstadt getrennt.

Im Nahbereich von Nürnberg gibt es bei **FiT** eine *Citybahn* (CB) statt der S-Bahn. Sie hat nur zwischen Fürth, Nürnberg und Feucht ein eigenes Gleispaar und verkehrt ansonsten meistens im Mischbetrieb mit den anderen Zügen (→ www.citybahn-nuernberg.de). Das großflächige Rednitzhembacher Gemeindegebiet wird statt dem alten Bahnhof in km 18,6 durch die zwei neuen Haltepunkte Igelsdorf (km 17,5) und Untermainbach (19,5) besser erschlossen.

Spätestens zur Jahrtausendwende hätte **FiT** die CB-Linien 7 und 8 mit ganztägigem Halbstundentakt nach Roth eröffnet (→ S.60). Zwischen Nürnberg und Schwabach wäre das zwar ein Zug pro Stunde und Richtung weniger als bei der realen S-Bahn im 20-Minuten-Takt. Fahrgäste aus Schwabach würden aber ohnehin das halbstündliche RE/RB-Angebot bevorzugen.



In der Realität wurde 2006 beschlossen, das bis dahin 67 km lange Nürnberger S-Bahn-Netz innerhalb von vier Jahren mehr als zu verdoppeln. Auch an **FiT** wäre wahrscheinlich der politische Wunsch gerichtet worden, dass die *Citybahn* (CB) noch attraktiver werden muss.

Es böte sich an, auf den aufkommensstarken Ästen nach Erlangen und Schwabach das Angebot im zentrumsnahen Bereich auf 4 CB pro Stunde und Richtung zu verdoppeln: Viele Fahrgäste aus Erlangen, Forchheim, Schwabach und Roth bevorzugen die

schnelleren RE und RB. Daher reicht es, wenn die zusätzlichen CB in Stadeln und Reichelsdorf enden oder nach Herzogenaurach und Wolkersdorf fahren.

Diese zusätzlichen CB passen nur noch zwischen Nürnberg und Reichelsdorf auf das vorhandene Gleispaar. Ab dort müssen auch noch die Güterzüge von der *Ringbahn* untergebracht werden. **FIT** entscheidet sich bei der KBS 897 für den Anbau eines dritten Gleises auf 2,3 km von Reichelsdorf bis zur Rednitzbrücke bei km 10,7. Dort biegt das neue Gleis nach Westen ab und erreicht bei km 11,7 den neuen Endbahnhof im Schwabacher Stadtteil Wolkersdorf. Dort gibt es Anschluss zu den Buslinien 60 (Eibach/ Stadtbahn - Wolkersdorf - Schwabach) und 712 (Katzwang/S-Bahn - Wolkersdorf - Dietersdorf - Rohr). Etliche Fahrgäste aus den nördlichen Schwabacher Stadtteilen werden dadurch angezogen, dass man mit dem „60er“ und der neuen Citybahn über Wolkersdorf schneller als über den Schwanacher Bahnhof nach Nürnberg Hbf kommt.

Durch die neuen CB-Linien 9 und 10 nach Wolkersdorf erhalten die Stationen zwischen Sandreuth und Reichelsdorfer Keller und Roth ein dichteres Angebot als in der Realität. Die Stationen zwischen Schwabach und Büchenbach werden gleich oft bedient und nur Katzwang und Limbach schneiden bei **FIT** schlechter ab:

Stündlich in der NVZ:	real	FIT
Sandreuth + Eibach	3 S-Bahnen	4 Citybahnen
Reichelsdorf + Reichelsd.Keller	3 S-Bahnen	4 Citybahnen
Hafen Nürnberg + Wolkersdorf	-	2 Citybahnen
Katzwang + Limbach	3 S-Bahnen	2 Citybahnen
Swabach	1 RE + 3 S-Bahnen	2 RE + 2 Citybahnen
Rednitzhembach + Büchenbach	2 S-Bahnen	2 Citybahnen
Roth	1 RE + 2 S-Bahnen	2 RE + 2 Citybahnen

- In der Realität war lange Zeit ein neuer S-Bahnhof *Wiener Straße* zwischen Eibach und Reichelsdorf geplant. Die Bahnsteige sollten nahe beim neuen Überwerfungsbauwerk liegen und dadurch überproportional teuer werden. Bei **FIT** gibt es dieses neue Bauwerk nicht und die Station ist kostengünstiger. Die Wendezeiten der Linien C7 und C8 in Roth würden durch den zusätzlichen Halt aber sehr knapp. Daher ginge die neue Station *Hafen Nürnberg* erst mit den Linien C9 und C10 in Betrieb.

Am Reichelsdorfer Keller kommen die Linien C7 und C8 aus Roth nur eine Minute vor der Abfahrt der Linie C9 und C10 nach Wolkersdorf an. Das reicht nicht für Anschlüsse, zumal die Fahrgäste auch den Bahnsteig wechseln müssen. Als Alternative steht die Buslinie 712 zur Verfügung: Sie fährt ab Katzwang, damit Fahrgäste von Roth und Schwabach nach Dietersdorf und Rohr nicht doppelt umsteigen müssen.

898 Nürnberg - Roßtal - Heilsbronn - Wicklesgreuth - Ansbach

Die Strecke Nürnberg - Ansbach wurde am 15.5.1875 eröffnet und bis 1888 aus strategischen Gründen (als „Aufmarschstrecke“ Richtung Frankreich) zweigleisig ausgebaut. Sie entwickelte sich zur wichtigsten Anbindung für Ansbach: 1914 gab es 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 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 fahren aber weiterhin mit Dieselloks bis Nürnberg weiter.

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 12.12.2010 (bezeichnenderweise ohne Feierlichkeiten) eröffneten S 4 zahlreiche Provisorien. Am auffälligsten war, dass weiterhin die gewohnten n-Wagen (= umgebaute „Silberlinge“) fuhren. Nach einem kurzen Intermezzo von x-Wagen-Zügen setzt die DB seit 2013 Triebwagen der Baureihe 442 (Bombardier Talent 2) auf der S 4 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 Züge von Nürnberg nach Würzburg zur Entlastung der direkten KBS 805 die Strecke. Ein Teil der Güterzüge hat planmäßig diesen Laufweg, und bei Störungen auf der KBS 805 fahren auch ICE über Ansbach.

Das wäre auch bei *FiT* so. Die Zahl der schnellen Verbindungen würde sich aber in der *Normalverkehrszeit* verdoppeln, weil IC und RE jeweils stündlich fahren. Während in der Realität die S4 seit 2010 in der Hauptverkehrszeit alle 20 Minuten



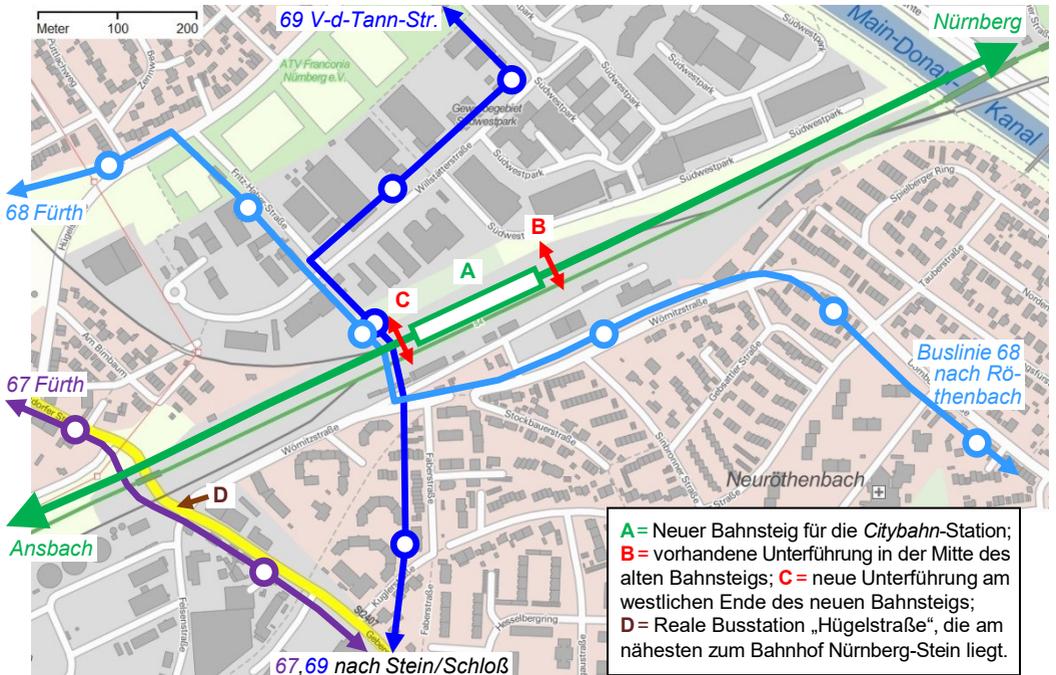
In Wicklesgreuth sieht FiT stündliche „Flügelungen“ vor: Vom RE nach Crailsheim wird der letzte Triebwagen abgekuppelt, um nach Windsbach weiter zu fahren. Dazu braucht man (wie bei der realen S-Bahn) einen neuen Inselbahnsteig, allerdings zwischen den Gleisen 3 und 4 statt 4 und 5. Dort halten alle Züge, den neuen Bahnsteig für Gleis 2 (ganz links) hätte FiT daher nicht gebraucht.

fährt und tagsüber im 20-40-„Wackeltakt“, wäre die *Citybahn* bei **FiT** ganztägig exakt alle 30 Minuten unterwegs. Das genügt, weil die großen Orte zwischen Nürnberg und Ansbach attraktivere Fahrtmöglichkeiten mit den stündlichen IC und RE bekommen. Auch die Anbindung der KBS 899 Wicklesgreuth - Windsbach als „Flügelzug“ an den RE sorgt für geringere Nachfrage in der *Citybahn*.

Die **FiT** -Rahmenbedingungen lassen der Linie C 5 nur 38 Minuten von Nürnberg nach Ansbach, um rechtzeitig vor dem IC im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 anzukommen. Sie fährt daher in Anwenden (700 Einwohner) und Raitersaich (400 Einwohner) durch. Dort reicht es, wenn stündlich die C 6 hält, die in Heilsbronn guten Anschluss zum RE nach Ansbach bietet.

Die *Citybahnen* fahren daher „nur“ alle 30-Minuten nach Heilsbronn und stündlich nach Ansbach. Die **FiT** -Rahmenbedingungen lassen der Linie C 5 nur 38 Minuten von Nürnberg Hbf nach Ansbach, um rechtzeitig vor dem IC im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 anzukommen. Sie fährt daher in Anwenden (700 Einwohner) und Raitersaich (400 Einwohner) durch. Dort reicht es, wenn stündlich die C 6 hält, die in Heilsbronn guten Anschluss zum RE nach Ansbach bietet.

Lauf (rechts d.P.)			Gräf.					Gräf.		
N-Dürrenhof	12.54	13.00	13.14	13.24	13.44	13.54	14.00	14.14	14.24	14.44
Nürnberg Hbf 895	12.56	13.02	13.16	13.26	13.46	13.56	14.02	14.16	14.26	14.46
Zug	IC	RB	<C6>	RE	<C5>	IC	RB	<C6>	RE	<C5>
km Nürnberg Hbf	13.06	13.10	13.18	13.36	13.48	14.06	14.10	14.18	14.36	14.48
1,1 N-Steinbühl			13.20		13.50			14.20		14.50
3,0 N-Schweinau		13.14	13.22		13.52		14.14	14.22		14.52
5,2 N-Südwestpark			13.24		13.54			14.24		14.54
7,7 Unterasbach			13.27		13.57			14.27		14.57
9,3 Oberasbach			13.29		13.59			14.29		14.59
12,1 Anwarden			13.31					14.31		
14,7 Roßtal Bf			13.34	13.46	14.03			14.34	14.46	15.03
15,8 Roßtal-Wegbrücke			13.36		14.05			14.36		15.05
20,1 Raitersaich			13.40					14.40		
25,4 Heilsbronn		13.27	13.44	13.54	14.11		14.27	14.44	14.54	15.11
30,3 Petersaurach Nord			an		14.15			an		15.15
32,5 Wicklesgreuth		32/34		59/01	14.17		32/34		59/01	15.17
37,0 Sachsen b.Ansb.		13.38			14.21		14.38			15.21
43,7 Ansbach	13.29	13.44		14.09	14.26	14.29	14.44		15.09	15.26
Ansbach 885	13.31	13.46		14.13		14.31	14.46		15.13	
Vehlbürg		14.00		14.29			15.00		15.29	
Crailsheim	13.56	14.16		DKB		14.56	15.16		DKB	



Städtisches Busliniennetz rund um den verschobenen Bahnhof Nürnberg-Südwestpark

<i>Crailsheim</i>	8.04		DKB		8.44	9.04		DKB		9.44
<i>Vehlberg</i>			8.31		9.00			9.31		10.00
<i>Ansbach 885</i>	8.29		8.47		9.14	9.29		9.47		10.14
Zug	IC	<C5>	RE	<C6>	RB	IC	<C5>	RE	<C6>	RB
km Ansbach	8.31	8.34	8.51		9.16	9.31	9.34	9.51		10.16
6,7 Sachsen b.Ansb.		8.39			9.21		9.39			10.21
11,2 Wicklesgreuth		8.43	59/01		25/27		9.43	59/01		25/27
13,4 Petersaurach Nord		8.45		ab			9.45		ab	
18,3 Heilsbronn		8.49	9.06	9.16	9.32		9.49	10.06	10.16	10.32
23,6 Raitersaich				9.20					10.20	
27,9 Roßtal-Wegbrücke		8.55		9.24			9.55		10.24	
29,0 Roßtal Bf		8.57	9.14	9.26			9.57	10.14	10.26	
31,6 Anwandern				9.28					10.28	
34,4 Oberasbach		9.01		9.31			10.01		10.31	
36,0 Unterasbach		9.03		9.33			10.03		10.33	
38,5 N-Südwestpark		9.06		9.35			10.06		10.35	
40,7 N-Schweinau		9.08		9.38	9.45		10.08		10.38	10.45
42,6 N-Steinbühl		9.10		9.40			10.10		10.40	
43,7 Nürnberg Hbf	8.54	9.12	9.24	9.42	9.50	9.54	10.12	10.24	10.42	10.50
<i>Nürnberg Hbf 895</i>	9.04	9.14	9.34	9.44	9.58	10.04	10.14	10.34	10.44	10.58
<i>N-Dürrenhof</i>	9.06	9.16	9.36	9.46	10.00	10.06	10.16	10.36	10.46	11.00
<i>Lauf (rechts d.P.)</i>		9.33		Gräf.			10.33		Gräf.	

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen

- Umbenennung des Bahnhofs *Nürnberg-Stein* in *Nürnberg-Südwestpark*: Der alte Bahnstationsname irritiert viele Fahrgäste, weil die Stadt Stein nicht zu Nürnberg gehört und über 2 km vom Bahnhof entfernt liegt. Das in den 1990er Jahren entstandene Industriegebiet *Südwestpark* mit etwa 5.000 Arbeitsplätzen liegt hingegen direkt neben dem Bahnhof.
- Verlegung des Halteplatzes der Station *Nürnberg-Südwestpark* um 100 Meter nach Westen. Die vorhandene Fußgängerunterführung liegt dadurch nicht mehr in der Mitte der Bahnsteige, sondern an deren östlichen Ende. Im Westen gäbe es bei **FIT** eine neue Unterführung für Fußgänger, Radfahrer und Busse. Anbindungen an die Fritz-Haber-Str. im Norden und die Faberstr. im Süden verkürzen für viele Fahrgäste die Wege zum Bahnhof. Umsteiger zu den städtischen Buslinien müssten am Bahnsteigende nur noch die Treppen oder den Aufzug benutzen, während in der Realität 600 Meter Fußweg die Fahrgäste abschrecken.

899 (Nürnberg -) Wicklesgreuth - Neuendettelsau - Windsbach

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

Heilsbronn hatte damals schon über 1.000 Einwohner und war ein wichtigeres Ziel im östlichen Kreis Ansbach. Aber die Strecke wäre technisch aufwändiger und 13,5 statt 11,8 km lang geworden. Die längere Fahrzeit spielte aber kaum eine Rolle –wer damals reiste, war ja ohnehin auf die Bahn angewiesen.

Bis zur Eröffnung am 1.12.1894 wuchs die vormalige Haltestelle Wicklesgreuth zu einem Bahnhof der Größe von Heilsbronn an. Mit einem Abzweig in Heilsbronn hätten Bahnhof und Stadt den Status von Roth oder Gunzenhausen erreichen können. Und vielleicht hätte man sich dann 1914 auch dafür entschieden, die „Bibertbahn“ nicht von Zirndorf, sondern von Heilsbronn nach Großhabersdorf und Diethofen fahren zu lassen...

Wie üblich, enthielten die ersten Fahrpläne 3 Züge pro Tag und Richtung. Für die 11,8 km von Wicklesgreuth nach Windsbach brauchten sie 40 Minuten. 1914 genehmigte das Königreich Bayern die Verlängerung nach Spalt zur dort endenden Nebenbahn aus Georgensgmünd. Die Vermessungsarbeiten hatten schon begonnen, als der Erste Weltkrieg den Lückenschlussplan 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 wurden 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 kamen in der Bevölkerung und Lokalpolitik auch Stimmen auf, 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 würden. Dagegen sprachen aber vor allem drei Gründe: Hohe Baukosten für relativ geringen Nutzen, die zwischenzeitliche Bebauung möglicher Gleistrassen und die Entwicklung von Wohnungen und Gewerbe entlang der Bahnlinie. (1896 hatten z.B. Petersaurach an der Wicklesgreuther Trasse 500 und Aich an der Heilsbronner Trasse 150 Einwohner. Heute steht es 2.000 zu 200 Einwohner für Petersaurach!)

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 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 ist. Ab 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.

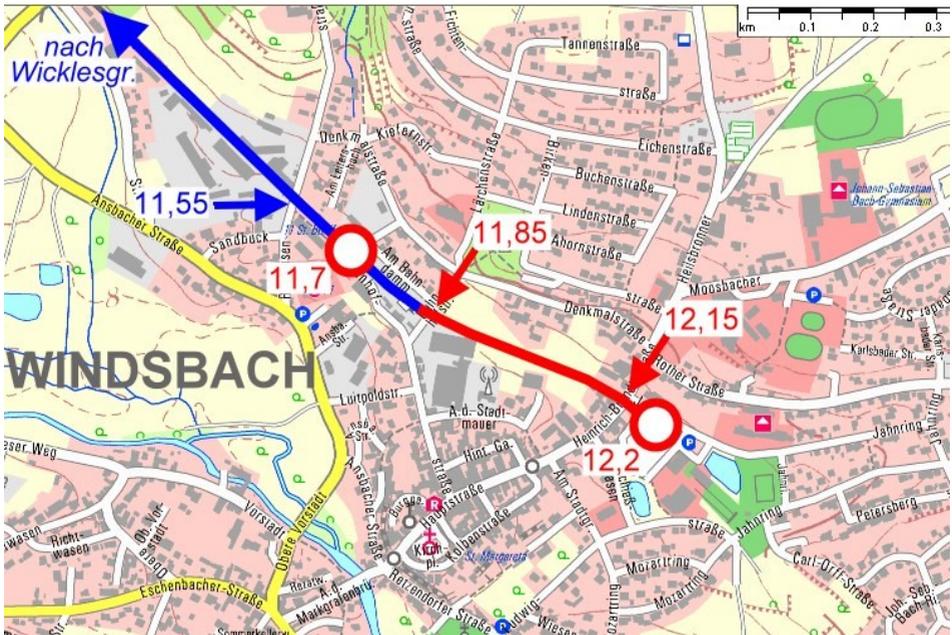
13.51 13.59	14.16 14.25	14.51 14.59	15.16 15.25	Ansbach Wicklesgreuth 898		14.09 14.01	14.44 14.34		15.09 15.01	15.44 15.34
13.36 13.54 13.59	14.10 14.27 14.32	14.36 14.54 14.59	15.10 15.27 15.32	Nürnberg Hbf Heilsbronn Wicklesgreuth 898		14.24 14.06 14.01	14.50 14.32 14.27		15.24 15.06 15.01	15.50 15.32 15.27
täglich RB	Mo-Fr RB	täglich RB	Mo-Fr RB	Verkehrstage Zug	Mo-Fr RB	Sa-So RB	Mo-Fr RB	Mo-Fr RB	Sa-So RB	Mo-Fr RB
14.03 14.06 14.11 14.13	14.36 14.39 14.44 14.46	15.03 15.06 15.11 15.13	15.36 15.39 15.44 15.46	km Wicklesgreuth 2,6 Petersaurach West 6,6 Neuendettelsau Bf 7,4 x N'dettelsau Süd	13.57 13.53 43/48 I	13.57 13.53 13.48 13.46	14.23 14.19 10/14 14.08	14.57 14.53 43/48 I	14.57 14.53 14.48 14.46	15.23 15.19 09/14 15.08
14.15 14.17 14.19 14.21	14.48 14.50 14.52 14.54	15.15 15.17 15.19 15.21	15.48 15.50 15.52 15.54	9,2 x Wernsbach 10,6 x Wernsmühle 11,6 Windsbach Nord 12,2 Windsb. Stadthalle	I I 13.37 13.36	13.44 13.42 13.40 13.39	14.06 14.04 14.02 14.01	I I 14.37 14.36	14.44 14/18 14/18 14.39	15.06 14/18 14/18 15.01
14.27 14.44 14.54		15.27 15.44 15.54		Windsbach Wolfr.- Eschenbach Triesdorf Bf	13.33 13.15 13.06			14.33 14.15 14.06		

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

- Weiterfahrt ab Wicklesgreuth mit RE statt S-Bahn, damit die Fahrgäste 9 Minuten schneller nach Nürnberg kommen.
- „*Flügelungen*“: Der Windsbacher Triebwagen wird in Wicklesgreuth an den RE nach Nürnberg gekuppelt. Die Noris erreicht man dadurch direkt – und nach Ansbach verkürzen sich die Fußwege beim Umsteigen, weil es nur noch einen Mittelbahnsteig gibt.
- Stundentakt am Wochenende und Halbstundentakt Montag - Freitag nachmittag.
- Abrundung des *Integralen Taktknotens* in Wicklesgreuth durch eine Buslinie Richtung Diethenhofen, um dem relativ umfangreichen Binnenverkehr im östlichen Landkreis Ansbach gerecht zu werden. (→ KBS 889)
- Neue Stationen Neuendettelsau Süd, Wernsbach in km 9,2 (mit günstigerer Lage zum Ort als der 1992 stillgelegte alte 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.)

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 - Mittleschenbach (bei Bedarf) - Windsbach - Wassermungenau - Spalt - Georgensgmünd anders, deren Busse sich in Windsbach während der Wendezeit der Züge begegnen. In Triesdorf hätte sie RE-Anschlüsse nach Treuchtlingen (Minute 02) und Ansbach (Minute 58) und in Georgensgmünd zum RE nach Treuchtlingen (Minute 10) und zur RB über Roth nach Nürnberg (Minute 18).

Jörg Schäfer betreibt für seine „Hausstrecke“
die Webseite www.loehe-express



Linienbeschreibung in Windsbach anhand der Streckenkilometer:

11,55 = vorhandener Bahnübergang Raiffeisenstraße

11,7 = neuer Haltepunkt „Windsbach Nord“ etwa 100 Meter nördlich vom realen Endpunkt. Die neue Lage erschließt die nördlichen Stadtteile besser und erlaubt für beide anschließenden Bahnübergänge kurze Schließzeiten.

11,85 = neuer Bahnübergang Bahnhofstraße.

12,15 = neuer Bahnübergang Heinrich-Brand-Straße

12,2 = Bahnsteigmitte des neuen Endbahnhofs „Windsbach“.

12,25 = Neuer Prellbock vor dem Parkplatz der Stadthalle.

Das Titelbild schoss Jörg Schäfer am 4.8.14 vom oberen Bahnsteig des S-Bahnhofs Nürnberg-Steinbühl aus: Der Doppelstockzug nach Treuchtlingen befuhr die Rampe zur Brücke über die Gleise Richtung Fürth und Ansbach.