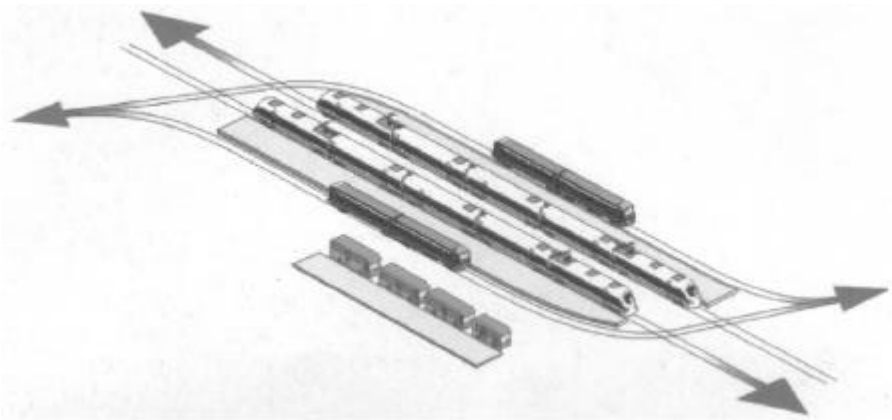


# Bahnkonzept

**für Mittel- und Oberfranken,  
Oberpfalz und Bayerischen Wald**



Vorschläge des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V.  
zur Verbesserung des Schienenverkehrs in Mittel- und  
Oberfranken, der Oberpfalz und im Bayerischen Wald

# Inhalt

Wer ist „PRO BAHN“? .....	4
Allgemeine Forderungen für den Bahn- und Busverkehr .....	5
1. Fahrplan .....	5
2. Bahnhöfe und Haltestellen .....	6
3. Fahrzeuge .....	6
4. Streckenausbau, vorrangig am Bestandsnetz.....	6
5. Fahrpreise .....	7
6. Marketing & Vertrieb .....	8
7. Betrieb .....	8
Die Strecken im Einzelnen.....	9
1. Städteachse Nürnberg - Fürth .....	9
2. Regnitztal .....	10
3. Coburger Land.....	10
4. Fichtelgebirge und Ostbayern .....	11
5. Zwischen Vils und Waldnaab .....	13
6. Oberpfalzbahn .....	13
7. Bayerischer Wald.....	14
8. Pegnitz- und Schnaitztal.....	14
9. Altdorfer Land und nordwestliche Oberpfalz .....	15
10. Fränkisches Seenland.....	15
11. Westmittelfranken .....	16
12. Fürther Land und Aischgrund .....	17
Ihre Regionalen Ansprechpartner bei PRO BAHN.....	18

## **Zum Titelbild:**

PRO BAHN fordert die optimale Verknüpfung aller öffentlichen Verkehrsmittel, um attraktive Transportketten für alle Reisewünsche zu erreichen. Dass dies möglich ist, hat PRO BAHN mit einem bundesweiten Konzept für einen „Integralen Taktfahrplan“ nachgewiesen. Dabei fahren Schienenfernverkehr (IR, IC und ICE), Schienennahverkehr (S-Bahn, RB, und RE) und regionaler ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) in abgestimmten Takten (mindestens stündlich) und treffen sich an den Umsteigestationen (genannt „Integrale Taktknoten“).

Weitere Informationen finden Sie in unserer Broschüre „Der letzte Fahrplanwechsel“, der das Bild entnommen ist. Es stellt anschaulich dar, wie sich alle Verkehrsmittel an einem „Integralen Taktknoten“ treffen und gegenseitige Anschlüsse vermitteln.


## Wer ist „PRO BAHN“?

Der Fahrgastverband PROBAHN setzt sich bundesweit für die Belange der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein. Er ist als gemeinnützig anerkannt und alle Aktiven arbeiten ehrenamtlich. Durch Landes- und Regionalverbände wird eine möglichst weitreichende Präsenz vor Ort angestrebt, um auch auf die regionalen Probleme eingehen zu können.

Der Regionalverband Mittel- und Oberfranken besteht seit 1990 und hat derzeit rund 150 Mitglieder. In dieser Zeit wurde das Bahnangebot in Nordbayern durch zahlreiche neue bzw. modernisierte Fahrzeuge und durch die Einführung des Bayern-Taktes am 2. Juni 1996 bereits merklich verbessert. Trotzdem gibt es immer noch Defizite im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). PRO BAHN hat zu deren Beseitigung schon eine Vielzahl von Verbesserungsvorschlägen erarbeitet und steht in ständigem Kontakt mit Vertretern der Deutschen Bahn AG (DB), der Bayerischer Eisenbahngesellschaft (BEG), dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und regionalen Verkehrsunternehmen.

### **Zu dieser Broschüre...**

Auf den folgenden Seiten haben wir unsere wichtigsten Forderungen für den Schienenverkehr in Mittel- und Oberfranken, sowie der Oberpfalz und im Bayerischen Wald zusammengestellt. Dieses Faltblatt gliedert sich in ein kurzes allgemeines Kapitel und einen weiteren Teil, in denen wir näher auf unsere Wünsche für die einzelnen Regionen eingehen. Wir beginnen zunächst in Nürnberg, auf den folgenden Seiten werden dann geographisch im Uhrzeigersinn geordnet die einzelnen Regionen behandelt.

Wo Sie das Zeichen →  sehen, haben wir bereits ein ausführliches Konzept erarbeitet, das Sie bei uns anfordern können. Weitere Konzepte sind in Arbeit. Fragen Sie unverbindlich danach! Füllen Sie bei Interesse einfach das Formular auf der vorletzten Seite dieser Broschüre aus. **Dieses Konzept können Sie auch von unserer Internet-Homepage als PDF-Datei herunterladen: [www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken/bahnkonzept.pdf](http://www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken/bahnkonzept.pdf)**

**2. Auflage – Oktober 2001**

# Allgemeine Forderungen für den Bahn- und Busverkehr

## 1. Fahrplan

- Leicht merkbarer Taktfahrplan (z.B. 6:34, 7:34, 8:34 usw.) mit mindestens stündlichem Angebot (in den Stoßzeiten und auf aufkommensstarken Strecken 30- oder 20-Minuten-Takt). Auf allen Strecken sollte an 7 Tagen in der Woche von frühmorgens bis spätabends eine stündliche Verbindung bestehen. Wo die Nachfrage zeitweise stark nachlässt, kommen alternative Bedienungsformen wie das AST in Betracht.
- Schaffung von Integralen Taktknoten, d.h. möglichst viele Züge und Busse begegnen sich an Knotenbahnhöfen und sorgen für optimale Umsteigebeziehungen.
- Möglichst viele Direktverbindungen in aufkommensstarken Relationen, zum Beispiel durch Flügelung oder abwechselnde Durchbindung von Zügen in den Taktknoten. Wo Umsteigezwänge unvermeidlich sind, sollten die wichtigsten Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber (ohne lästiges Treppensteigen) hergestellt werden.
- Einführung von vertakteten Regio-Buslinien zur Ergänzung des Bahnnetzes → vgl. Rheinland-Pfalz-Takt.



Beispiel für einen optimalen Übergang vom Bus zum Zug am gleichen Bahnsteig aus Halle / Westfalen. (Aufnahme: Sommerer)

- Flächendeckendes Anrufsammeltaxi (AST)- System als Ergänzung zum Bahn- und Busnetz. Das Ziel ist eine garantiert vorhandene Transportkette von jedem beliebigen Ausgangspunkt zu jedem beliebigen Zielpunkt

## **2. Bahnhöfe und Haltestellen**

- Einführung von Mindeststandards (z.B. befestigte Bahnsteige, die stufenloses Einsteigen ermöglichen, behindertengerechte Bahnsteigzugänge, Wartepavillon, Telefon, Uhr, helle Beleuchtung, Vitrinen mit leicht lesbarem Fahrplan, Ortsplan und den wichtigsten Infos zum Bahn fahren und den Fahrpreisen)
- Bessere Pflege der Stationen z.B. durch Bahnhofspatenschaften
- Verlegung, Neueinrichtung bzw. Reaktivierung von Haltepunkten wo vom Fahrgastpotential her sinnvoll
- Überdachte Fahrradständer, befestigte P&R-Stellplätze und kombinierte Bus/Bahnsteige an Schnittstellen

## **3. Fahrzeuge**

- Weitere Modernisierung und Neubeschaffung von Fahrzeugen. Diese sollten möglichst niederflurig, klimatisiert und mit modernem Fahrgastinformationssystem ausgerüstet sein.

## **4. Streckenausbau, vorrangig am Bestandsnetz**

- Zusätzliche Gleise an besonderen Engpassabschnitten. Absoluten Vorrang besitzt der viergleisige Ausbau zwischen Nürnberg und Fürth, dem „Herzstück des Großraums“.
- Kurze Neubauabschnitte nur dort, wo der Ausbau von bestehenden Strecken nicht sinnvoll ist. Dies trifft insbesondere auf den Abschnitt Bayreuth – Münchberg (- Hof) zu; in dieser Relation kann die Schiene nur mit einem Neubauabschnitt entlang der Autobahn A 9 konkurrenzfähig werden.
- Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf allen Zweigstrecken
- Entfernung von Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, Brücken etc.
- Flächendeckender Erhalt von Kreuzungs-, Überhol-, Lade- u. Gütergleisen, um die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nicht zu beeinträchtigen

## **5. Fahrpreise**

- Tarifvereinfachung, insbesondere Angleichung der unterschiedlichen Bestimmungen in den Verkehrsverbänden (z.B. Kindesaltersgrenzen, Geltungsdauer 24-Stunden-Karten/Tageskarten)
- Nachbesserungen beim für Herbst 2002 abgekündigten neuen Preissystem „PEP“ der Bahn, besonders hinsichtlich der BahnCard-Ermäßigung und des „Frühbuchungsrabatts“
- Anerkennung der BahnCard in Verkehrsverbänden und auf Sonderangeboten
- VGN-Tarif: Zusammenfassung von 10er-Streifenkarte und 5er-Kurzstreckenmehrfahrtenkarte zu einem Angebot, Freizeitnetzkarte für Jugendliche, Schaffung von „Rückfahrkarten“ z.B. TagesTicket solo für alle Preisstufen anbieten
- Zusammenfassung von „Schönes-Wochenende-Ticket“ (das nur samstags und sonntags gilt) und „Länder-Tickets“ (Bayern-Ticket, Baden-Württemberg-Ticket usw., die nur montags bis freitags mit Ausschlusszeiten gelten) zu einem einheitlichen Angebot. Dabei sollte die seit dem Jahr 2000 geltende Anerkennung des Schönen-Wochenend-Tickets als „Deutsch-Tschechischer-Freundschafts-Fahrschein“ auf ausgewählten Strecken in der Tschechischen Republik auch für die Werktage übernommen werden.
- Mittelfristig: Einführung einer bundesweit einheitlichen kontaktlosen Chipkarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel, elektronische Abbuchung des günstigen Fahrpreises von einem Guthabenkonto → Pilotprojekt „EasyRide“ der Schweizerischen Bundesbahn

## **6. Marketing & Vertrieb**

- Fahrkartenautomaten und Internetbuchung können die persönliche Betreuung der Fahrgäste nicht ersetzen, sind jedoch eine sinnvolle Ergänzung zum Schalterdienst
- Möglichst weitgestreute Präsenz mit Beratungs- und Verkaufspersonal (DB ReiseZentren, Reisebüros, sowie verstärkt Agenturen)
- Wo sich der Fahrkartenverkauf allein nicht rechnet, sollte versucht werden, durch Kopplung mit anderen Angeboten tragfähige Strukturen zu erzielen (z.B. Verkauf von Zeitschriften und Lebensmitteln, Fahrradverleih, Tourismuszentrale, Imbiss, Post-Agentur,...) → Tankstellen



Fahrkartenautomaten haben auf viele potenzielle Kunden eine abschreckende Wirkung. Um die Hemmschwelle möglichst gering zu halten, muss ihre Bedienung einfach und verständlich sein.

Bei der Vogtlandbahn, die seit Juni 2001 unter anderem auch zwischen Hof und Weiden verkehrt, sind die Automaten vergleichsweise klein und übersichtlich. Sie stehen nicht an den Bahnhöfen, sondern in den Zügen. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit für die Fahrgäste, denn die Bedienung erfolgt nicht vor, sondern während der Fahrt.

Unabhängig davon, ob die Automaten an den Bahnsteigen oder in den Zügen angebracht sind, fordert PRO BAHN, dass den Fahrgästen an wichtigen Verkehrspunkten auch persönliche Beratung angeboten wird.

- Bei Zwang zur Automatenutzung möglichst einfache Bedienungsführung, keine Software-Sackgassen, Möglichkeit zur Bezahlung mit Bargeld, sowie EC-, Kredit- und Geldkarte
- Auf Strecken mit geringem bis mittlerem Fahrgastaufkommen können die Fahrkarten auch vom Schaffner im Zug verkauft werden → das wird zum Beispiel bei der Usedomer Bäderbahn praktiziert
- Aufstellung von Fahrkartenautomaten im Zug → Vogtlandbahn


## **7. Betrieb**

- Umfassende Kundeninformation bei Betriebsstörungen über Verspätungen und Ersatzfahrmöglichkeiten
- Bei Ausfällen oder größeren Verspätungen müssen kurzfristig Ersatzzüge oder –busse zur Verfügung gestellt werden

# Die Strecken im Einzelnen

## 1.) Städteachse Nürnberg - Fürth

### Kernbereich des Nürnberger Großraums

- Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Fürth → 
- Deutliche Verkürzung der Umsteigezeiten in Nürnberg Hbf, vor allem im Regionalverkehr
- Weiterer Ausbau des Nürnberger S-Bahn-Netzes mit kostengünstigeren und schneller zu realisierbaren Standards (keine durchgehenden eigenen Gleise, niedrigere Bahnsteige und Einsatz moderner Niederflurtriebwagen) → S-Bahn Hannover



Wie der ICE soll künftig auch die S-Bahn am Haltepunkt Neusündersbühl ohne Halt vorbeirauschen. PRO BAHN wünscht sich stattdessen an dieser Stelle eine attraktive Verknüpfungsstation zwischen der S-Bahn und den Buslinien auf der direkt darüber verlaufenden Jansenbrücke. (Aufnahmen: Sommerer)



- Systemhalt der Fernverkehrszüge Richtung Köln und / oder Hamburg in Fürth mit abgestimmten Anschlüssen Richtung Erlangen und Cadolzburg
- Bau einer Stadtbahn von Nürnberg-Thon nach Erlangen, dort Verknüpfung mit Stadt-Umland-Bahn
- Durchgehende Bahnverbindung von Gräfenberg bis Nürnberg Hauptbahnhof, z.B. durch Einbindung der Gräfenbergbahn in ein Stadtbahnkonzept
- Umfassende Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Nürnberg (Straßenbahn und Innenstadt müssen vom Empfangsgebäude ebenerdig erreicht werden können)
- Beschleunigung der Straßenbahnlinie 8 durch Lückenschluss zwischen Hauptbahnhof und Aufseßplatz durch den Celtistunnel
- Anbindung des Doku-Zentrums durch die Straßenbahn (Lückenschluss Luitpolthain – Dutzensteich)
- Bau von Stadtbahnen nach Kornburg und Wendelstein, einschließlich einer Neubaustrecke Gibitzenhof – Finkenbrunn
- Anbindung der Altstadt mit der Straßenbahn (Hallertor - Rathenauplatz)
- Reaktivierung der Bahnstrecke Stein - Leichendorf mit durchgehenden Zügen ab Nürnberg Hbf, später Einbindung in ein Stadtbahnkonzept → 📖
- Bau einer Stadtbahn vom Plärrer nach Gebersdorf, mit Option zur Verlängerung nach Winterdorf bzw. über Zirndorf nach Cadolzburg (*anstelle der geplanten U 3-Süd*) → 📖
- Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 bis Stein/Mitte oder Unterweihersbuch

## 2.) Regnitztal



### Erlangen, Forchheim, Bamberg

- Bau einer Stadt-Umland-Bahn in Erlangen mit Ästen nach Eschenau (- Gräfenberg), Herzogenaurach und Höchstadt/Aisch
- S-Bahn Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim, nördlich von Fürth zunächst im Mischbetrieb auf den bestehenden zwei Gleisen
- Reaktivierung der „Hirtenbachtalbahn“ von Forchheim nach Hemhofen für den Personenverkehr, in Hemhofen Verknüpfung mit der Stadt-Umland-Bahn nach Höchstadt
- ICE-Studentakt zwischen Nürnberg und Berlin, abwechselnde Führung der Züge über Leipzig, Lutherstadt Wittenberg nach Berlin Lehrter Bahnhof bzw. über Halle, Dessau, Berlin Zoo nach Berlin Ostbahnhof
- Erweiterung des VGN-Gebietes bis Bamberg

- Bau einer Stadt-Umland-Bahn in Bamberg mit Ästen nach Maroldsweisach, Scheßlitz und Schlüsselfeld
- Erhalt der Bahnstrecke Strullendorf - Schlüsselfeld / Ebrach für den Güterverkehr und Reaktivierung für den Touristikverkehr


### 3.) Coburger Land









#### Lichtenfels, Coburg, Kronach

- Weiterentwicklung des Bahnhofs Coburg zum „Integralen Taktknoten“ mit schnellen Direktverbindungen und optimal abgestimmten Anschlüssen.
- Schaffung eines Verkehrs- und Tarifverbundes aller Bahn- und Buslinien für Coburg und das Umland.
- Lückenschluss zwischen Franken und Thüringen durch Neu- und Ausbaustrecke (Coburg - ) Bad Rodach – Hildburghausen und/oder Wiederaufbau der Werrabahn Coburg – Eisfeld (– Hildburghausen)
- Aus- und Neubau von Bahnstrecken im Korridor Coburg - Suhl - Erfurt. Vorschlag: Neu- und Ausbaustrecke Coburg - Suhl - Gehlberg - Ilmenau, von dort Nutzung des Torsos der Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt bis Erfurt Hbf. →  vgl. Konzepte von franken-plan bzw. Vieregg-Rößler
- Begradigung der „Frankenwaldbahn“ durch einen Neubauabschnitt zwischen Reschwitz und Schaderthal, →  vgl. Konzept von franken-plan
- Wiederaufbau bzw. Neubau der Bahnstrecke Sonneberg – Kronach (ehemaliger Endpunkt der bis 1945 befahrenen Strecke war Stockheim)
- Erhalt der Bahnverbindung Kronach - Nordhalben für Güter- und Touristikverkehr, Reaktivierung des Personenverkehrs von Kronach bis Wallenfels
- Erweiterung des Geltungsbereiches des Bayern-Tickets bis Sonneberg (Thüringen) → vgl. Ulm Hbf (Baden-Württemberg)

### 4.) Fichtelgebirge und Ostbayern

#### Bayreuth, Hof, Münchberg, Marktredwitz

- Wiedereinführung einer zweistündlichen schnellen Zugverbindung auf der Bahnstrecke Hof-Weiden-Schwandorf-Regensburg mit Neigezügen, im Süden weiter nach München, im Norden weiter über Plauen nach Leipzig. Zudem sollten auch wieder durchgehende Regionalbahnen verkehren, um Hof und Regensburg von allen Stationen ohne Umsteigen erreichen zu können. 
- Schaffung von Verkehrs- und Tarifverbänden aller Bahn- und Buslinien für Hof und das Umland sowie Bayreuth und das Umland.

- Verkürzung und Beschleunigung der Bahnstrecke Hof - Plauen durch Bau des Vogtlandtunnels zwischen Feilitzsch und Weischlitz → 
- Elektrifizierung der Streckenabschnitte Nürnberg - Bayreuth - Hof - Plauen - Reichenbach, Pegnitz - Marktredwitz - Cheb und Regensburg - Marktredwitz - Hof
- Neubau einer Bahnverbindung von Münchberg nach Bindlach über Himmelkron entlang der Autobahn A9 und Ausbau der anschließenden Abschnitte Hof - Münchberg und Bindlach - Bayreuth - Schnabelwaid für Geschwindigkeiten bis 200 km/h mit Neigetechnik. Dadurch wird zwischen Hof und Bayreuth eine Fahrzeit von knapp einer halben Stunde realisierbar und die Züge wären eine echte Konkurrenz zur direkten Autobahn.
- Einbindung von Oberfranken in den Fernverkehr zwischen Nürnberg und Berlin. Auf der beschleunigten Strecke Nürnberg - Bayreuth - Hof - Plauen sollten ICEs mit Neigetechnik im Stundentakt verkehren und abwechselnd nach Zwickau - Dresden und Leipzig - Berlin weiter fahren. → 
- Modernisierung und Reaktivierung der Zweigstrecke Bayreuth - Weiden - Warmensteinach. Die Stilllegung durch die Deutsche Bahn AG am 9.6.01 war illegal, da sie jahrelang Mittel zum Unterhalt bekommen aber nicht für diese Strecke verwendet hatte! → 
- Stündlich durchgehende Züge Helmbrechts – Hof → 
- Lückenschluss Hof – Saalfeld durch Wiederaufbau der „Fränkischen Höllentalbahn“ Marxgrün – Blankenstein → 
- Schaffung einer zentrumsnahen Bahnstation in Hof → 
- Besseres Fernzugangebot auf der Bahnstrecke Nürnberg - Marktredwitz - Cheb - Plzen - Praha im Zweistundentakt → 
- Stündlicher RegionalExpress (Pendolino) zwischen Nürnberg und Marktredwitz, abwechselnd weiter nach Hof bzw. Cheb → 
- Dreigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Hof – Oberkotzau
- Reaktivierung der Bahnstrecke (Hof -) Selb-Plößberg - As (- Cheb) im Rahmen des EgroNet-Projektes

## 5.) Zwischen Vils und Waldnaab

### Weiden, Amberg, Sulzbach-Rosenberg, Hirschau, Vilseck

- Stündlicher RegionalExpress (Pendolino) zwischen Nürnberg, Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) und Weiden
- Zusätzliche Halte des „Pendolino“ in Hersbruck (re. Peg.), Freihung und Weiherhammer
- Weiterführung der aus Nürnberg kommenden RE-Züge über Weiden hinaus bis Neustadt (Waldnaab) Mitte (ehemalige Strecke nach Floß)



Der Ausfall der bewährten und beliebten „Pendolino“ (Triebwagen der Baureihe 610) hat seit Sommer 2000 den Regionalverkehr von Nürnberg nach Hof, Bayreuth, Weiden und Schwandorf stark beeinträchtigt. Die Nachfolgebaureihe 612 soll den seither stets zu knappen Bestand an Triebwagen mit Neigetechnik künftig ergänzen. (Aufnahme zweier 610 auf der Autobahnbrücke bei Lauf: Schäfer)

- Verlängerung der „Pendolino“ Nürnberg - Schwandorf möglichst im Stundentakt bis Regensburg. Dadurch ergäben sich direkte Fahrtmöglichkeiten in der wichtigen oberpfälzischen Verbindung von Sulzbach-Rosenberg über Amberg nach Regensburg.
- Verkürzung der Umsteigezeiten in Weiden und Schwandorf durch Schaffung von so genannten „Integralen Taktknoten“ → 📖
- Reaktivierung der Bahnstrecke Amberg – Hirschau – Schnaittenbach für den Personenverkehr → 📖

## 6.) Oberpfalzbahn

### Cham, Lam, Waldmünchen, Furth im Wald

- Direkte Zugverbindungen von Furth im Wald über Schwandorf nach Regensburg und/oder Nürnberg (z.B. Flügelung in Schwandorf)
- Wiedereinführung von überregionalen Zugverbindungen von München über Regensburg, Schwandorf, Furth im Wald und Pilsen nach Prag, Einsatz von Neigezügen zur Fahrzeitverkürzung
- Durchgehende Züge von Cham nach Lam ohne Umsteigen in Kötzing

- Kurze Umsteigezeiten in Schwandorf und Cham durch Schaffung von sog. integralen Taktknoten
- Weiterführung der Oberpfalzbahn-Züge über Furth im Wald hinaus in die Tschechische Republik (Domálice oder Klatovy)
- Verkürzung der Fahrzeit Cham - Waldmünchen von derzeit 31 Minuten auf unter eine halbe Stunde, damit zu nachfragestarken Zeiten ein Stundentakt (mit einem Triebwagen ohne Zugkreuzungen) möglich wird. Beibehaltung des Bahnhofs Waldmünchen an seinem bisherigen Standort, keine Verlagerung an den Ortsrand zugunsten eines neuen Einkaufszentrums.


## **7.) Bayerischer Wald**


### **Deggendorf, Zwiesel, Bodenmais, Grafenau, Bayerisch Eisenstein**

- Günstige Anschlüsse in Zwiesel in alle Richtungen durch Bau des Kreuzungsbahnhofes Grafling (Verlegung der Zugbegegnungen von Ulrichsberg und Regen nach Grafling und Zwiesel)
- Weiterführung der Waldbahn-Züge über Bayerisch Eisenstein hinaus in die Tschechische Republik bis Klatovy
- Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen von Plattling nach Grafenau und Bodenmais durch „Flügelung“ der Waldbahn in Zwiesel. Von den drei aus Plattling kommenden gekuppelten Triebwagen fährt einer weiter nach Klatovy, ein zweiter nach Grafenau, der dritte nach Bodenmais
- Erhalt und Einbeziehung der Strecke Zwiesel - Grafenau in ein Tourismuskonzept
- Erhalt der Bahnstrecken Passau - Freyung und Hauzenberg für den Güterverkehr, Wiederaufnahme des Personenverkehrs für den Tourismus

## **8.) Pegnitz- und Schnaittachtal**


### **Lauf, Schnaittach, Hersbruck, Pegnitz**

- Täglich durchgehende Züge Nürnberg – Simmelsdorf (auch samstags, sonn- und feiertags) → 
- Verbessertes RegionalBahn-Konzept im Korridor Nürnberg -Neuhaus/ Simmelsdorf, das schnelle Verbindungen nach Nürnberg bietet. Außerdem soll es sowohl attraktive Anschlüsse zwischen dem oberen und unteren Pegnitztal (Rückersdorf, Behringersdorf) als auch zwischen dem Schnaittachtal und dem oberen Pegnitztal (Hersbruck, Neuhaus) herstellen.

- Dreigleisiger Ausbau der Bahnstrecke im Abschnitt Nürnberg - Hersbruck (Bahnhof rechts der Pegnitz)
- Halt des „Oberpfalz-Pendolino“ (Weiden, Schwandorf) in Hersbruck (re. Peg.) für bessere Anschlüsse in der Relation Bayreuth – Amberg etc.
- Durchgehende Regionalzüge auf der Ostbahn ohne Umsteigen in Lauf: entweder beschleunigter Regionalzug zwischen Nürnberg und Neukirchen ohne Halt zwischen Nürnberg und Lauf oder Verlängerung der S-Bahnlinie 1 über Lauf hinaus bis Hartmannshof oder Neukirchen → 
- Aufnahme des Gebietes um Pegnitz und Pottenstein in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)



## 9.) Altdorfer Land und nordwestliche Oberpfalz


### Feucht, Altdorf, Neumarkt, Regensburg

- Erhalt der zweistündlichen IC/EC-Linie Nürnberg – Passau – Wien
- Durchgehender zweigleisiger Ausbau der S-Bahn zwischen Nürnberg und Feucht
- Express-S-Bahn nach Neumarkt, die zwischen Nürnberg und Feucht ohne Halt verkehrt
- Zusätzlicher Halt des RegionalExpress Nürnberg - Regensburg in Feucht, um eine Verknüpfung mit der S-Bahnlinie 2 herzustellen
- Bau einer Stadt-Umland-Bahn in Regensburg mit Neubau in der Innenstadt und Nutzung vorhandener Bahnlinien auf den Außenästen
- Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld mit durchgehenden Zügen bis Regensburg und Reaktivierung einiger Zwischenstationen. Langfristig Einbindung in →  Stadtbahnkonzept Regensburg
- Einführung eines besser merkbaren Taktschemas auf der S 2 Nürnberg - Altdorf: Ein 20 / 40-Minuten-Takt (mit stündlich gleichbleibend zwei Fahrten, z.B. 8.15, 8.35, 9.15, 9.35 usw.) passt wesentlich besser als der bisherige 40-Minuten-Takt in das regionale und überregionale Fahrplangefüge, das auf Stundentakten basiert.

## 10.) Fränkisches Seenland






### Roth, Hilpoltstein, Treuchtlingen, Gunzenhausen, Nördlingen

- Erhalt der „Gredl“ von Roth nach Hilpoltstein, langfristig Wiederaufbau der Strecke bis Heideck Stadt und Verlängerung der Züge dorthin → 
- Verlängerung der S-Bahnlinie S 3 bis Roth-Lohgarten → 

- Verbesserung des Angebotes zwischen Roth und Treuchtlingen: dort müssen ganztägig 2 Züge pro Stunde und Richtung angeboten werden. Die bis München durchlaufenden Züge sollten (wie bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn am 9.6.01) zwischen Roth und Treuchtlingen nicht überall halten.
- Durchgehende Züge von Nürnberg über Pleinfeld nach Gunzenhausen
- Reaktivierung der Bahnstrecke Gunzenhausen - Wassertrüdingen - Nördlingen mit durchgehenden Zügen Nürnberg - Gunzenhausen - Nördlingen
- Stündliche Bedienung der gesamten Neubaustrecke Nürnberg - Allersberg - Kinding - Ingolstadt durch einen schnellen RegionalExpress (geplant: Nürnberg - Allersberg stündlich, Allersberg - Ingolstadt nur zweistündlich) →   
*Wenn sich die Fertigstellung der Gesamtstrecke durch Schwierigkeiten bei den Tunnels im Fränkischen Jura weiter verzögert, sollte baldmöglichst ein RE-Vorlaufbetrieb zwischen Nürnberg und Allersberg aufgenommen werden. In diesem topografisch einfachen Bereich ist die Strecke im Rohbau bereits weitgehend fertig.*
- ICE im 30-Minuten-Takt auf der ICE-Neubaustrecke zwischen Nürnberg, Ingolstadt und München
- Beibehalt einer schnellen und hochwertigen Zugverbindung zwischen Nürnberg und Augsburg (ggf. zusätzliche Halte in Treuchtlingen und Donauwörth, sowie Verlängerung einzelner Zugläufe ins Allgäu) nach Eröffnung der ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München

## 11.) Westmittelfranken

### Ansbach, Windsbach, Dinkelsbühl, Rothenburg, Bad Windsheim

- Erhalt der zweistündlichen InterRegio-Linie Nürnberg - Aalen - Stuttgart - Karlsruhe, Wiedereinführung eines Speise- oder Bistrowagens, Einsatz von Neigezügen um die Fahrzeit zu verkürzen
- Stündlicher schneller RegionalExpress zwischen Nürnberg und Ansbach, abwechselnd weiter über Crailsheim und Backnang nach Stuttgart bzw. als „Frankenhöhe-Sprinter“ über Steinach bis Würzburg → 
- Begegnungen der obigen Züge in Wicklesgreuth, Dombühl und Steinach, um dort günstige Anschlüsse von/nach Windsbach, Dinkelsbühl sowie Neustadt und Rothenburg o.d.T. herstellen zu können → 
- Einrichtung einer S-Bahn-Linie zwischen Nürnberg und Heilsbronn bzw. Ansbach mit einfacheren Standards (siehe 1.) → 
- Reaktivierung der Bahnstrecke (Ansbach -) Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl im „Vollbetrieb“ (z.Zt. nur Reaktivierung im Personenverkehr an Wochenenden geplant) →  vgl. Konzept von franken-plan
- Einrichtung einer „Aisch-Tauber-Bahn“ mit durchgehenden Zügen von Neustadt (Aisch) über Bad Windsheim nach Rothenburg o.d.Tauber. Hierzu ist der Umbau des südlichen Weichenbereiches in Steinach erforderlich → 



Am 7.7.00 bekamen die Fahrgäste in Rothenburg einen Vorgeschmack, wie moderner Nahverkehr auf der Schiene künftig aussehen wird: Anlässlich eines Bahnhofsfestes kam ein fabrikneuer VT 642 in die Tauberstadt. (Aufnahme: Schäfer)

## 12.) Fürther Land und Aischgrund

### Cadolzburg, Markt Erlbach, Neustadt (Aisch)

- Modernisierung der „Rangaubahn“ Fürth - Zirndorf - Cadolzburg und Einbezug in Linienkonzepte, die zusätzliche Ziele direkt erreichbar machen: Im Gespräch sind ein neues Stadtbahnkonzept (mit den Hauptlinien Nür-Plärrer - Fürth Süd - Oberasbach - Zirndorf - Leichendorf - Wintersdorf, Nür-Plärrer - Fü. Süd - Oberasbach - Zirndorf - Fürth Hbf und Cadolzburg - Zirndorf - Fürth Hbf) oder die Einbeziehung ins Nürnberger S-Bahn-System mit durchgehenden Zügen Cadolzburg - Zirndorf - Fürth Hbf – Nürnberg Hbf.
- Stündlich durchgehende Züge zwischen Markt Erlbach und Nürnberg, Einbeziehung der „Zennggrundbahn“ ins Nürnberger S-Bahnnetz
- Aufwertung der Regionalbahn zwischen Nürnberg und Neustadt/Aisch zur S-Bahn nach vereinfachtem Standard, siehe 1. *(Der mitunter für eine „klassische“ S-Bahn ins Gespräch gebrachte Endpunkt Siegelsdorf wird von PRO BAHN strikt abgelehnt. Dieser entspricht nicht den Verkehrsströmen und wäre aufgrund der entstehenden Umsteigezwängen fahrgastfeindlich.)*



# Ihre regionalen Ansprechpartner bei PRO BAHN

Wenn Sie Fragen oder Anregungen haben, können Sie gerne mit PRO BAHN Mitgliedern in Ihrer Region in Kontakt treten:

Städteachse Nürnberg-Fürth	Werner Klingbiel, Ebenreuther Str. 22b, 90482 Nürnberg, ☎ (0911) 543 09 96 ✉ ute-und-werner-klingbiel@gmx.de
Regnitztal	Andreas Brock, Luitpoldstr. 12, 91054 Erlangen ☎ (0 91 31) 20 93 19, Fax (0 91 31) 81 74 04 ✉ Brock.Andreas@T-online.de Matthias Beß, Kiefernstraße 18, 91580 Wicklesgreuth, ☎ (0 91 31) 81 54 72 ✉ pro-bahn-mfr@gmx.de
Coburger Land, Fichtelgebirge	Jörg Schäfer, Mausendorfer Weg 3, 91564 Neuendettelsau, ☎ (0 98 74) 58 01 ✉ pro-bahn-ofr@gmx.de
Zwischen Vils und Waldnaab, Bayerischer Wald	Heribert Schuller, Magellanweg 6, 92224 Amberg ☎ (0 96 21) 76 00 82, Fax (0 96 21) 76 20 02 ✉ Heribert.Schuller@asamnet.de Harald Zisler, Badstraße 11, 92272 Freudenberg ☎ (0 96 27) 15 30, Fax (0 96 27) 92 47 05 ✉ pbom@zislrs.de
Oberpfalzbahn	Wolfgang Kraus, Bräuhhausstraße 9, 93437 Furth im Wald, ☎ (0 99 73) 31 65
Pegnitz- und Schnaitztal	Dominik Sommerer, Sigmund-Faber-Str. 2, 91217 Hersbruck ☎ (0 91 51) 42 28 oder (0175) 855 31 18 ✉ Dominik.Sommerer@lau-net.de
Altdorfer Land und nordwestliche Oberpfalz	Dr. Thomas Schempf Weinbergstr. 28, 90610 Rückersdorf ☎ (09 11) 57 91 35, Fax (09 11) 57 91 97 ✉ Thomas.Schempf@lau-net.de
Fränkisches Seenland	Siegfried Wagenländer, Alte Burgstr. 12, 91757 Treuchtlingen, ☎ (0 91 42) 32 75
Westmittelfranken, Fürther Land und Aischgrund	Jörg Schäfer (Anschrift siehe „Coburger Land“) Matthias Beß (Anschrift siehe „Regnitztal“)

## Schauen Sie doch mal vorbei...

Die PRO BAHN Regionalgruppe Großraum Nürnberg trifft sich **jeden 1. Montag im Monat ab 18:15 Uhr in der Gaststätte „Gleis 23“ am Südausgang des Nürnberger Hauptbahnhofs**. Nicht-Mitglieder sind herzlich willkommen! In anderen Regionen unterstützen wir die Einrichtung von regelmäßigen PRO BAHN Treffs gerne!

# Jetzt sind Sie am Zug!

- ➔ **Fordern Sie kostenloses Material an** oder informieren Sie sich über die **bundesweite Arbeit von PRO BAHN im Internet:**  
**[www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)**
  - ➔ **Machen Sie Vorschläge, in welchen Bereichen PRO BAHN sich zusätzlich engagieren sollte!**
  - ➔ **Werden Sie Mitglied bei PRO BAHN!**
  - ➔ **Senden Sie den folgenden Abschnitt ein an**  
PRO BAHN e.V., Bonhoefferweg 23, 91058 Erlangen
  - ➔ **oder schreiben Sie eine e-mail an**  
**[pro-bahn-mfr@gmx.de](mailto:pro-bahn-mfr@gmx.de)** oder **[pro-bahn-ofr@gmx.de](mailto:pro-bahn-ofr@gmx.de)**
- 

## Ja, ich will...

- ... **weitere Infos zu**
  - Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg - Fürth
  - Effektiverer Bau der S-Bahn Nürnberg - Erlangen - Forchheim mit Integration des Regionalverkehrs nach Bamberg
  - Bahnkonzept Hof, „Ostbayern-Express“ Hof - Regensburg
  - Ostbahn-Konzept Nürnberg - Lauf (links P) - Hersbruck - Hartmannshof
  - Bahnkonzept Region Roth, Treuchtlingen, Gunzenhausen
  - Bahnkonzept Westmittelfranken
  - Frankenhöhe-Sprinter Nürnberg - Ansbach - Crailsheim / Würzburg
  - Zukunftskonzept Schnaittachtalbahnhof
  - \_\_\_\_\_
- ... ein Probeexemplar der **PRO BAHN Zeitung**
- ... ein Probeexemplar der Zeitschrift **Schiene aktuell**
- ... dass sich **PRO BAHN in folgenden Bereichen engagiert:**  
\_\_\_\_\_
- ... **Mitglied bei PRO BAHN werden als**
  - Einzelmitglied** (Jahresbeitrag **34,- Euro**)
  - Familienmitglied** (Jahresbeitrag **40,- Euro**)
  - Ermäßigter Beitrag** (Jugendliche bis 27 Jahre und Rentner **23,- Euro**)
  - Fördermitglied** als Unternehmen, Institution, Kommune, etc.  
(Jahresbeitrag **auf Anfrage**)

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum

\_\_\_\_\_  
Namen weiterer Familienmitglieder (bei Familienmitgliedschaft)