

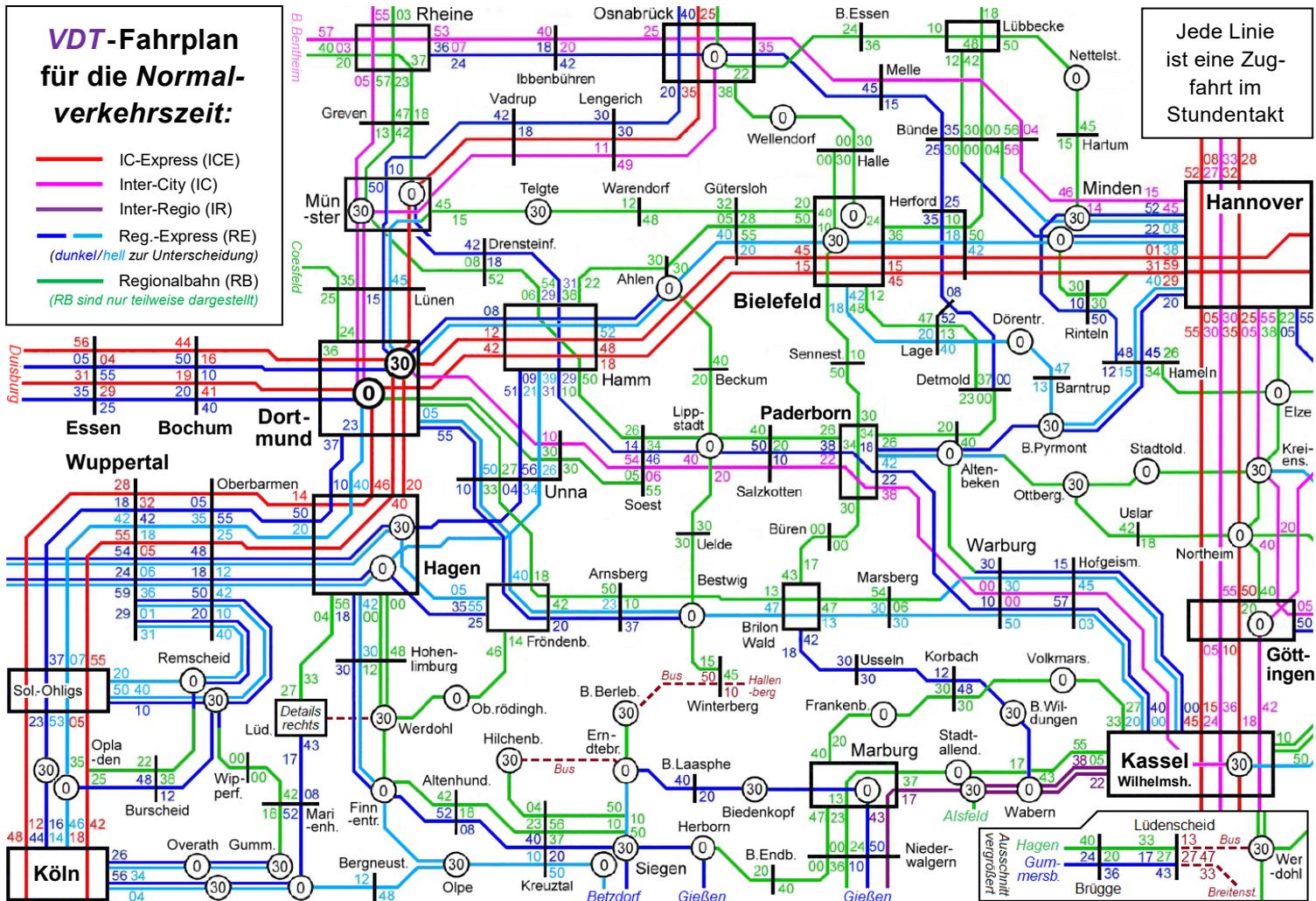
Übersichtskarte
mit den **VD-T-**
Kursbuchnummern

Lila hervorgehoben
sind die wichtigsten **Ver-**
besserungen seit 1985.

VDT-Fahrplan für die Normalverkehrszeit:

- IC-Express (ICE)
- Inter-City (IC)
- Inter-Regio (IR)
- Reg.-Express (RE)
(dunkel/hell zur Unterscheidung)
- Regionalbahn (RB)
(RB sind nur teilweise dargestellt)

Jede Linie ist eine Zugfahrt im Stundentakt



Schnellfahrstrecke Hannover - Göttingen (- Kassel)



Beim **VD-T** wäre die *Schnellfahrstrecke* (SFS) von Hannover bis Kassel-Wilhelmshöhe in den 1980er Jahren wie in der Realität gebaut worden. Die Zahl der stündlichen ICE-Linien wäre dann in der Folgezeit dank der besseren Rahmenbedingungen und der größeren Nachfrage noch stärker als in der Realität gewachsen.

Für die 120.000 Einwohner von Göttingen sind mehr als zwei ICE-Stops pro Stunde und Richtung aber nicht erforderlich. Daher baut der **VD-T** 20 km weiter nördlich den Bahnhof Northeim (30.000 Einwohner) so aus, dass die „weiße Flotte“ auch dort halten kann. Der Fahrplan der ICE-Linie 4 ist so günstig, dass sich deren Züge zur Minute 00 in Northeim begegnen und optimale Anschlüsse ins Umland bieten.

Auf den später gebauten Neubaustrecken Köln - Frankfurt und Stuttgart - Ulm sollen beim **VD-T** 200 km/h schnelle *IRE* auch kleinere Städte bedienen. Das würde auch zwischen Hannover und Göttingen Begehrlichkeiten wecken, denn der *IC* braucht auf der *Altstrecke* für die 110 km 67 Minuten. Ein *IRE* auf der SFS käme hingegen mit drei Stops in 50 Minuten nach Göttingen.

Der vorhandene viergleisige *Betriebsbahnhof Almstedt* braucht nur neue Außenbahnsteige, damit Personenzüge dort halten können. Mit einer 4 km kurzen neuen Verbindung nach Osten können auch RB nach Bad Salzdetfurth über Almstedt fahren.

In Kreiensen sollen die *IRE* den vorhandenen Bahnhof ansteuern, wo es Anschluss zu drei Bahnlinien gibt. Da Kreiensen knapp 2 km westlich der Schnellfahrstrecke liegt, muss von Norden her eine Ausfädelung neu gebaut werden. Die folgenden 18 km bis Northeim legen die *IRE* auf der *Altstrecke zurück*. Und den Bahnhof Northeim richtet der **VD-T** ohnehin für stündliche ICE-Stops her (siehe oben).

350 Hannover - Kreiensen - Göttingen (- Kassel)

Für den Bau einer Eisenbahn von Hannover in den Süden des Königreiches gab es ab 1835 Pläne. 1847 legte Rudolph Berg eine Untersuchung für die „Verbindung Hannover-Kassel“ vor. Am 1.5.1853 wurde sie von Hannover bis Alfeld und am 31.7.1854 bis Göttingen eröffnet. Die Trassierung war relativ einfach, allerdings blieb die wichtige Brauereistadt Einbeck links liegen.

Durch die Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg verlagerten sich die Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, was sich neben den Rhein Strecken Köln - Frankfurt auch auf der KBS 350 durch massive Zuwächse bemerkbar machte. Sie wurde daher schon 1963 elektrifiziert und mit neuer Stellwerkstechnik und zusätzlichen Überholgleisen leistungsfähiger gemacht.

Dennoch war der Abschnitt Hannover - Göttingen nach Einführung des stündlichen IC-Verkehrs ab 1981 chronisch überlastet: Nicht selten folgten mehrere Züge einander im Blockabstand. Die weiter steigende Belastung führte schließlich zum Bau der zusätzlichen Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg. Sie liegt bis Göttingen oft parallel zur *Altstrecke* und es gibt mehrere Überleitstellen.

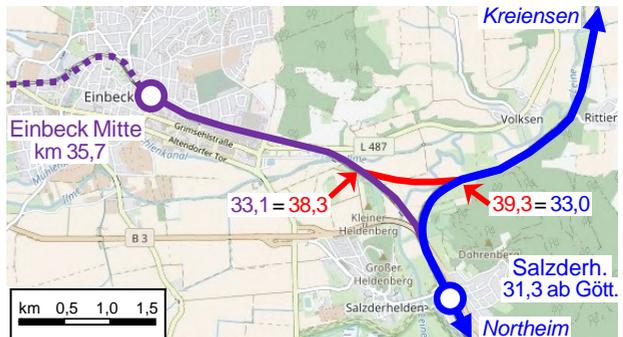
1991 wurde die Schnellfahrstrecke eröffnet und alle IC und ICE auf diese gelegt. *InterRegios* (IR) und D-Züge blieben zunächst auf der *Altstrecke*, wurden aber immer weniger. Ende 2009 wurde als letzte die inzwischen zu „Intercity“ umbenennete ehemalige *IR*-Linie Stralsund - Karlsruhe bis Göttingen auf die *Schnellfahrstrecke* verlegt. Damit entfielen (bis auf wenige Ausnahmen) alle Fernverkehrshalte in Northeim, Kreiensen und Alfeld.

Seit Dezember 2005 bedient der *Metronom* mit Doppelstockzügen von *Bombardier* die Achse Hamburg - Uelzen - Hannover - Göttingen im angenäherten Stundentakt. Zwischen Hannover und Barnten kommen die RE und S-Bahnen der *Deutschen Bahn AG* nach Hildesheim dazu (→ KBS 340).

Der **VD-T** würde das Angebot für den Nah- und Regionalverkehr zwischen Hannover und Göttingen verdoppeln. Zusätzlich zur stündlichen RB gäbe es einen stündlichen IRE, der 57 km mit bis zu 200 km/h auf der Schnellfahrstrecke fährt. Mit perfekten Anschlüssen in Almstedt, Kreiensen und Northeim beschleunigt er zahlreiche Verbindungen.

Die RB verlieren dadurch ihre überregionale Funktion und können auch in Godesheim, Einbeck Mitte, Edesheim und Bovenden halten. Um dicht an das Zentrum

des 15.000-Einwohner-Mittelzentrums Einbeck heran zu kommen, biegen die RB von der Nord-Süd-Strecke ab: Von Salzderhelden fahren sie 4,4 km auf der 1984 für Personenzüge stillgelegten Nebenbahn nach Westen. Im vorhandenen Bahnhof Einbeck Mitte wechseln sie die Fahrtrichtung und kehren über eine 1 km lange neue Verbindungskurve auf die Nord-Süd-Strecke zurück. Damit elektrische Züge durchfahren können, bekommen etwa 5 km Gleis eine neue Oberleitung.



Glanzpunkte im **VD-T**-Fahrplan sind die *Integralen Taktknoten* in Kreiensen zur Minute 30 und in Northeim zur Minute 00, bei denen sich jeweils sechs Züge begegnen und perfekte Anschlüsse in alle Richtungen bieten.

Da beide Bahnhöfe sechs Bahnsteiggleise haben, sind größere Umbauten nicht zwingend erforderlich. Allerdings muss man bei der vorhandenen Infrastruktur oft den Bahnsteig wechseln und dabei lange Fußwege zurücklegen. Im Interesse der Fahrgäste würde der **VD-T** beide Bahnhöfe daher so umbauen, dass sich jeweils drei Züge an einem langen Mittelbahnsteig begegnen:

In Kreiensen entstehen östlich vom historischen Empfangsgebäude (EG) zwei 250 Meter lange Mittelbahnsteige neu: Auf den inneren Gleisen 2 und 3 halten die IRE Hannover - Erfurt und auf den äußeren Gleisen 1 und 4 die RB nach Hannover, Goslar, Göttingen und Altenbeken. Da die RB maximal 100 Meter lang sind, können jeweils zwei an einem Bahnsteig halten. Die RB nach Hannover fährt über eine neue Gleisverbindung an der EG-Nordseite vorbei. Südwestlich vom EG verbleibt nur noch ein Gleispaar für Güterzüge, den 400 Meter langen Bahnsteig dort braucht der **VD-T** nicht mehr.

In Northeim bleibt der westliche Bahnhofsteil mit den Gleisen 1 bis 3 und dem 400 Meter langen Inselbahnsteig zwischen Gleis 2 und 3 unverändert. Gleis 1 wird aber zum bahnteiglosen Durchfahrtsgleis nach Süden und der breite Bahnsteig daneben für ein zusätzliches Gleis um 3 Meter geschmälert. Auf der anderen Seite des Bahnsteigs bleiben die Gleis 11 und Gleis 12 unverändert, letzteres dient aber nur noch für Durchfahrten Richtung Norden. Den Bahnsteig daneben und das folgende Gleis 13 braucht der **VD-T** nicht mehr.

Hamburg Hbf			7.48			8.10		10.36		8.48		9.48	9.10		11.36				
Hannover Hbf 100			8.52			9.27		9.28		9.52		10.52	10.27		10.28				
Zug	RB	RB	ICE	I R E	RB	ICE	ICE	RB	ICE	RB	RB	ICE	I R E	RB	ICE	ICE	RB	ICE	
km	Hannover Hbf	8.37	8.40	8.55	9.04			9.30		9.25	9.37	9.40	9.55	10.04			9.30		10.25
18,4	Sarstedt	8.47	>	>	<			>		>	9.47	>	>	<			>		>
26,5	Nordstemmen	8.53	<	<	<			<		<	9.53	<	<	<			<		<
>	Almstedt	>	8.59		9.17						>	9.59		10.17					
32,9	Elze (Han)	8.59	>	>	<			>		>	9.59	>	>	<					>
39,0	Banteln	9.04	Boden	<	>			<		<	10.04	Boden	<	>					<
45,8	Godenau	9.09	-burg	<	>			<		<	10.09	-burg	>	>					>
49,8	Alfeld (Leine)	9.13		<	>			<		<	10.13		<	>					<
58,7	Freden (Leine)	9.19		>				>	v.li.	>	10.19		>						>
68,8	Kreiensen	9.26	RB	<	29/30			<	9.33	<	10.26	RB	<	30/31					10.33
>	Einbeck Mitte	w.re.		>				>	40/43	>	w.re.		>						40/43
76,8	Einbeck-Salzderh.			<				<	9.47	<			<						10.47
82,4	Edesheim (Leine)			>				>	9.52	>			>						10.52
86,6	Northeim		ab		9.42				9.56	8.59		ab		10.42					10.56
																			9.59
			9.04		9.43				9.57	9.00		10.04		10.43					10.57
90,3	Sudheim-Hillerse		9.07	<				<		<		10.07	<						
97,8	Nörten-Hardenberg		9.12	>				>		>		10.12	>						
101,7	Bovenden		9.16	<				<		<		10.16	<						<
105,9	Gött.-Lutteranger		9.20	>		Leine	>	>		>		10.20	>		Leine	>	>		>
			9.24		9.54	-felde	9.59	10.04	10.10			10.24		10.54	-felde	10.59	11.04	11.10	
108,1	Göttingen		9.30	[27]	9.56	>	10.00	10.05	10.12			10.30		10.56	>	11.00	11.05	11.12	
127,9	Eichenberg		<	<	<	9.31	<	<	10.27	<		<	<	<	10.31	<	<	11.27	<
150,9	Hann Münden		x10.06	>	Erfurt	9.53	>	>	>	>		x11.06	>	Erfurt	10.53	>	>	>	>
164,5	Ihringhausen		9.48			10.01			Bebra			10.48			11.01			Bebra	
173,4	Kassel-Wilhemsh.		9.55	9.45		10.10	10.19	10.24		8.31		10.55	10.45		11.10	11.19	11.24		9.31
	Kassel-Wilhelmsh.			9.47			10.21	10.26		8.29			10.47			11.47	11.26		9.29
	Fulda			10.16				10.55					11.16				11.55		
	Frankfurt (M) Süd			10.51			11.22	11.30		Nümb.			11.51			12.51	12.30		Nümb.

Gesamtverkehr
Hannover - Nordstemmen. → KBS 363

Frankfurt (M) Süd	7.09			Nürnb.	7.30	7.38				8.09			Nürnb.	8.30	9.09				
Fulda	7.44				8.05					8.44				9.05					
Kassel-Wilhelmsh.	8.13			8.29	8.34	8.39				9.13			9.29	9.34	10.13				
Zug	ICE	RE	RB	ICE	RB	ICE	ICE	RB	I R E	ICE	RE	RB	ICE	RB	ICE	ICE	RB	I R E	
km Kassel-Wilhelmsh.	8.15	8.05		8.31		8.36	8.41	8.50		9.15	9.05		9.31		9.36	9.41	9.50		
8,9 Ihringhausen		8.11			Bebra			8.58			9.11			Bebra			9.58		
> Hann Münden	>	x7.55		>	>	>	>	9.06	Erfurt	>	x8.55		>	>	>	>	10.06	Erfurt	
< Eichenberg	<	<		<	8.33	<	<	9.29	<	<	<		<	9.33	<	<	10.29	<	
44,8 Göttingen	[33]	8.30			8.48	8.55	9.00	>	9.04		9.30			9.48	9.55	10.00	>	10.04	
> Gött.-Lutteranger	>	8.36			8.50	8.56	9.01	Leine	9.06		9.36			9.50	9.56	10.01	Leine	10.06	
< Bovenden	<	8.39		>		>	>	-felde		>	9.39		>		>	>	-felde		
	<	8.43		<		<	Berlin			<	9.43		<		<	Berlin			
> Nörten-Hardenberg	>	8.47		>		>				>	9.47		>		>				
< Sudheim-Hillerse	<	8.52		<		<				<	9.52		<		<				
63,4 Northeim		8.56		8.59	9.02				9.16		9.56		9.59	10.02				10.16	
> 4,2 Edesheim (L)	>	an		9.00	9.03				9.17		an		10.00	10.03				10.17	
< 10,0 Einb.-Salzderh.	<			>	9.07	>				>			>	10.07	>				
> 14,4 Einbeck Mitte	>		v.li.	>	9.12	<				<			<	10.12	<				
< 24,1 Kreiensen	<	RB	8.34	<	16/19	>				>		v.li.	>	16/19	>				
	<			<	9.27	<			29/30	<	RB	9.34	<	10.27	<			30/31	
> Freden (Leine)	>		8.40	>	w.re.	>				>		9.40	>	w.re.	>				
< Alfeld (Leine)	<		8.46	<		<			>	<		9.46	<		<			>	
> Godenau	>	Boden	8.50	>		>			<	>	Boden	9.50	>					<	
< Banteln	<	-burg	8.55	<		<			>	<	-burg	9.55	<					>	
> Elze (Han)	>	>	9.00	>		>			<	>	>	10.00	>					<	
101,4 Almstedt		9.00	>						9.42		10.00	>						10.42	
< Nordstemmen	<	<	9.06	<		<			<	<	<	10.06	<	<	<			<	
> Sarstedt	>	>	9.12	>		>			<	>	>	10.12	<	>	>			<	
144,4 Hannover Hbf	9.05	9.20	9.23	9.25		9.30			9.59	10.05	10.20	10.23	10.25		9.30			10.59	
Hannover Hbf 100	9.08			9.28		9.33				10.08			10.28		10.33	11.08			
Hamburg Hbf	10.12			10.36		10.50				11.12			11.36		11.50	12.12			

x Bis Ihringhausen mit der RB Richtung Kassel

Blau dargestellt sind zwei Optionen, die zusätzliche Verbindungen herstellen und ansonsten unbefriedigende Lücken im Angebot schließen:

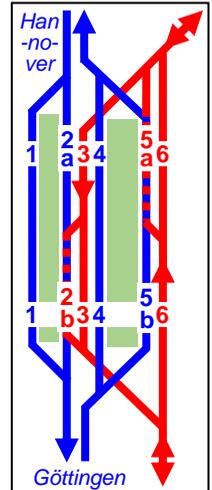
➤ Die RB von Hannover (z.B.ab 8.37) nach Göttingen (z.B.an 10.24) wartet in Kreieren und Northeim 7 bzw. 8 Minuten für die Überholung durch schnellere Züge. Wenn sie ab Northeim gleich nonstop weiter fährt, kann sie ab Göttingen als RB nach Bebra weiter fahren. Die Fahrgäste aus Einbeck Mitte, Salzderhelden und Edesheim kommen zudem 14 Minuten früher nach Göttingen.

➤ Die zur Minute 24 in Göttingen ankommende RB hat keine attraktiven Anschlüsse. Erst nach 32 Minuten fährt der *IRE* nach Erfurt und nach 36 Minuten ein *ICE* nach Kassel. Wenn der Zug als RE über die Schnellfahrstrecke nach Kassel weiterfährt, gewinnt er enorm an Attraktivität, braucht aber auch hochwertigere Triebwagen.

Wenn diese 160 km/h schaffen, erreicht er Kassel nonstop in 25 Minuten. Wenn die Triebwagen 200 km/h schaffen, können sie wie dargestellt auch in Ihringhausen halten. Für das nördliche Kasseler Stadtgebiet würde sich die Fahrzeit nach Norden dadurch (gegenüber dem Umweg über Bebra) drastisch verkürzen!

Die Skizze nebenan zeigt den Zielzustand, wobei die Gleise von West nach Ost neu durchnummeriert wurden: 1 neu = 3 alt, 2 neu = 2 alt, 3 neu = 1 alt, 4 = ganz neu, 5 neu = 11 alt und 6 neu = 12 alt.

Alle Züge können gleichzeitig einfahren, bei den Ausfahrten behindern sie sich aber teilweise. Das nimmt der *VD-T* in Kauf, da die Züge ohnehin gegenseitig auf Anschlussreisende warten sollen und gleichzeitig keine Güterzüge durchfahren können.



352 (Minden -) Hameln - Elze - Hildesheim (- Braunschweig)

Die *Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft* (HAE) nahm die 82 km von Löhne über Hameln nach Elze am 19.5.1875 für Güter- und am 30.6.1875 für Personenzüge in Betrieb. Auf der schon 1853 eröffneten *Hannöverschen Südbahn* fuhren sie nach Hildesheim weiter (→ KBS 340). 1880 übernahmen die *Preußischen Staatsbahnen* die HAE und bauten die 29 km von Hameln nach Elze 1902 zweigleisig aus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Nachfrage wegen der Verlagerung der Verkehrsströme stark zurück. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) schloss viele Bahnhöfe und Haltepunkte. Ab 1990 baute die DB die KBS 352 auf ein Gleis zurück.

	8.40 9.03 9.16		9.40 10.03 10.16		Hannover Hbf Springe Hameln 360		9.20 8.56 8.44		10.20 9.56 9.44	
ab 8.32 8.34	8.34 8.50 9.10 9.13	ab 9.32 9.34	9.34 9.50 10.10 10.13	ab 10.32 10.34	Minden (Westf) Rinteln Ham.-Schillerstr. Hameln 365	an 8.28 8.26	9.26 9.10 8.49 8.47	an 9.28 9.26	10.26 10.10 9.49 9.47	an 10.28 10.26
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.35 8.43	9.21 9.25 9.33 9.39	9.35 9.43	10.21 10.25 10.33 39/47	10.35 10.43	km Hameln > Afferde < Behrensen 12,4 Coppenbrügge	8.25 8.16	8.39 8.34 8.26 12/20	9.25 9.16	9.39 9.34 9.26 9.20	10.25 10.16
> 8.49 8.56	9.52 < B*)	> 9.49 9.56	11.00 < B*)	> 10.49 10.56	< Salzhemmendorf 20,0 Osterwald 29,0 Elze (Han)	> 8.10 8.03	7.59 < B*)	> 9.10 9.03	9.07 < B*)	> 10.10 10.03
9.00 9.12 9.23		10.00 10.12 10.23		11.00 11.12 11.23	Elze (Han) 350 Sarstedt Hannover Hbf	8.59 8.47 8.37		9.59 9.47 9.37		10.59 10.47 10.37
8.57 9.02 9.10		9.57 10.02 10.10		10.57 11.02 11.10	29,0 Elze (Han) 35,3 Nordstemmen 46,9 Hildesheim Hbf	8.02 7.57 7.50		9.02 8.57 8.50		10.02 9.57 9.50
9.12 9.44 10.19		10.12 10.44 11.19		11.12 11.44 12.19	Hildesheim Hbf 335 Braunschweig Hbf Wolfsburg Hbf	7.48 7.16 7.04		8.48 8.16 8.04		9.48 9.16 9.04

Gesamtverkehr Elze - Hildesheim → KBS 364

*) Ob der Bus in Coppenbrügge auf Anschluss von der RB wartet und wohin er ab Salzhemmendorf weiter fährt wäre im Rahmen eines regionalen Konzepts zu klären.

Im *Bundesverkehrswegeplans 2003* kam der zweigleisige Ausbau mit Elektrifizierung Braunschweig - Hameln - Löhne (als Südumfahrung des Knotens Hannover für Güterzüge) in den *Vordringlichen Bedarf*. Gegen die erhebliche Zunahme des Bahnlärms formierte sich Widerstand in den betroffenen Städten und Gemeinden. Bis 2017 kam es daher zu keinen konkreten Entscheidungen.

Von 2004 bis 2011 fuhr die *eurobahn* mit Alstom Coradia LINT-Triebwagen zumeist im Stundentakt, an Wochenenden jedoch nur alle zwei Stunden. Die erneute Ausschreibung ab 2012 gewann die *NordWestBahn*. Sie übernahm dazu die Triebwagen und rüstete sie für ihre Zwecke um. Im Fahrplan 2010 hielten die RB auf den 29 km zwischen Hameln und Elze drei mal. Die *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* plant, den einsam gelegenen Bahnhof Voldagsen durch den neuen Haltepunkt Marienau etwa 1 km weiter südlich zu ersetzen.

Der **VD-T** hätte die KBS 352 schon bis zur Jahrtausendwende elektrifiziert, damit Güterzüge ohne Lokwechsel südlich an Hannover vorbei fahren können. Den Bahnhof Voldagsen hätte er ohne Ersatz auf der Schiene geschlossen und der Region dafür ein gut abgestimmtes Busnetz „spendiert“ (→ KBS 353).

Bei den RB-Anschlüssen bevorzugt der **VD-T** die *00-Taktknoten* in Elze gegenüber den *15/45-Knoten* in Hameln. Dort kann man die rund 20-minütigen Wartezeiten für viele Fahrgäste durch die Fahrt der RB zum zentrumsnahen neuen Haltepunkt an der Schillerstraße und alternative Busanschlüsse abmildern.

353 (Hameln -) **Coppenbrügge - Salzhemmendorf**

Am 16.6.1896 wurden die ersten 5 km Bahnhof Voldagsen nach Salzhemmendorf eröffnet. Ab 1.7.1901 ging es 22 km weiter nach Delligsen. Eine Verbindung ins Leinetal zur KBS 360 Hannover - Göttingen wurde zwar immer wieder diskutiert, aber trotz der nur 5 km kleinen Lücke nie verwirklicht.

1914 fuhren ab Voldagsen täglich 6 Personenzüge, 2 bis Delligsen und 4 bis Duingen. Die Güterzüge transportierten vor allem Ton, Sand, Stein und Kohle aus den Gruben der Gegend. Das Frachtaufkommen war für eine Kleinbahn sehr gut, 1914 wurden 300.000 t befördert. Auch nach dem Ersten Weltkrieg blieben die Leistungen stets über 250.000 t jährlich. In den 1930er Jahren standen 5 Dampfloks, 4 Personen-, 2 Gepäck- und 76 Güterwagen zur Verfügung.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Kleinbahn weitgehend unbeschadet und in der Nachkriegszeit stieg die Nachfrage enorm an. 1949 beschaffte die *Deutsche*

Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG) den ersten Triebwagen und 1955/56 zwei Diesellokomotiven. 1962 fuhren an Werktagen 6 und sonntags 3 Zugpaare nach Duingen, weiter nach Delligsen fuhren nur werktags 2 Zugpaare. Ab 28.9.63 fuhren dort überhaupt keine Personenzüge mehr.

Am 27.5.67 genehmigte das niedersächsische Wirtschaftsministerium den Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht. An diesem Tag stellte die *DEBG* auch den Personenverkehr von Voldagsen nach Duingen ein, bis zum 31.5.67 erledigte sie noch vereinbarte Gütertransporte.

Dann wandelte die *DEBG* wandelte das Gleis in eine Anschlussbahn um und beauftragte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) mit dem Güterverkehr. Die letzten 7 km bis Delligsen ließ sie abbauen. 2001 wurde der Anschluss der Sandgrube bei Duingen gesperrt und damit das Gleis bis zur Firma *Klöckner Durilit GmbH* in Salzhemmendorf in km 6,35 verkürzt. Sie verladen nach wie vor ca. 250.000 t pro Jahr. Die Strecke erlaubt heute 20 km/h und wurde seit der Jahrtausendwende mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Salzhemmendorf vollständig modernisiert.

An ausgewählten Sonn- und Feiertagen fährt die *Hildesheimer Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft* mit ihrem „Historischen Reichsbahnzug“ von Hameln über Voldagsen nach Salzhemmendorf und zurück.

Auch der **VD-T** hätte den regelmäßigen Personenverkehr ab 1985 nicht reaktiviert, da das Fahrgastpotenzial zu gering ist. Salzhemmendorf als größter Ort an der Strecke hat nur knapp 2.000 Einwohner! Der Region ist mit vertakteten Buslinien besser gedient, die an mehreren Bahnhöfen Anschlüsse zum Schienennetz bieten.

354 **Emmerthal - Bodenwerder - Vorwohle**

Nach einem Staatsvertrag zwischen dem Königreich Preußen und dem Herzogtum Braunschweig wurde 1898 die *Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft AG* (VEE) in Eschershausen gegründet. Am 9.10.1900 eröffnete sie die 32,5 km lange Nebenbahn, die sich gut entwickelte. Ab 1.4.17 übernahm die *Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft AG* (DEBG) den Betrieb. Ihr Sitz wurde 1948 von Berlin nach Bodenwerder und 1951 nach Hameln verlegt.

Der Verkehr war von Anfang an stark. Teilweise wurden pro Jahr über 250.000 Fahrgäste und 400.000 t landwirtschaftliche Produkte, Kohlen, Steine und Holz befördert. In den 1920er Jahren gab es täglich drei bis vier durchgehende Zugpaare, dazu Pendelzüge Emmerthal - Linse und Vorwohle - Kemnade. Schon 1924 versuchte

die *DEBG*, mit Triebwagen zu fahren und dabei zusätzlich Stationen zu bedienen. Das erste Fahrzeug war den Steigungen aber nicht gewachsen und erst 1935 stand ein geeigneter Triebwagen zur Verfügung.

Hamsterfahrten brachten 1947 und 1948 Spitzenleistungen von über 900.000 Reisenden. Neben drei bis vier durchgehenden Zugpaaren gab es je 4 bis 6 Pendelzüge zu den Endbahnhöfen, einige fuhren über Emmerthal hinaus nach Hameln. 1963 wurden nur noch 340.652 Fahrgäste in den Zügen gezählt, hinzu kamen rund 200.000 in den Bussen.

In den 1960er Jahren trennte sich die *DEBG* von sämtlichen Aktivitäten im Eisenbahnwesen. Die zuvor profitable *VEE* wurde defizitär, weil sie für die zu große Verwaltung aufkommen musste, und stellte den Antrag auf Einstellung des Gesamtbetriebs. Er wurde nur für den Personenverkehr zum 25.9.66 genehmigt. Die Kommunen befürchteten wirtschaftliche Nachteile und eine unzumutbare Belastung der engen Straßen durch viele LKWs und gründeten die *Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH (VEV)* als Auffanggesellschaft für den Güterverkehr. 1966 wurden immerhin noch 180.000 t befördert.

Der neue Eigentümer konnte die Leistung bis 1972 auf knapp 200.000 t steigern. Ab 1.12.68 ließ die *VEV* auch wieder Personenzüge von Hameln über Emmerthal nach Bodenwerder-Linse fahren. Sie litten von Anfang an unter der Konkurrenz paralleler Postomnibusse, denn die *DEBG* hatte 1967 ihren Busbetrieb verkauft.

Trotzdem verlängerte die *VEV* die Züge ab 2.6.69 nach Kirchbrak und ab Mai 1974 gab es sogar auf der ganzen Strecke bis Vorwohle wieder Personenverkehr. Pro Jahr nutzten aber nur etwa 30.000 Fahrgäste das Angebot. Deshalb war am 1.4.75 erneut der letzte Reisezug von Kirchbrak nach Vorwohle unterwegs und Emmerthal - Kirchbrak folgte am 25.9.82. Bis 2003 fuhren noch Sonderzüge.

Der Wegfall des Steinverkehrs führte zu straken Rückgängen, und seit 1982 gibt auch keine Zuckerrübenzüge mehr. 1981 transportierte die *VEV* noch 50.598 t, 1996 waren es nur noch 4.298 t. Das von 1976 bis 1984 erbaute Kernkraftwerk Grohnde sicherte zumindest den ersten 3,3 km ab Emmerthal bis heute die Existenz.

1982 stellte die *VEV* den Güterverkehr zwischen Kirchbrak und Vorwohle ein. Ein kurzes Reststück bei Vorwohle bediente *DB Cargo* bis 2000 mit einer Kleinlok. Danach baute *DB Netz* die Gleisanlagen im einst umfangreichen Anschlussbahnhof bis auf das Streckengleis zurück. Die Firma Kaminski aus Hameln nutzte den Bahnhof Grohnde und andere Nebengleise, um Kesselwagen abzustellen.

Von Dielmissen bis Bodenwerder-Linse kann man seit 2005 mit Draisinen auf der Schiene fahren.

Im März 2014 wurde die VEV privatisiert. Die kommunalen Mehrheitsanteile übernahm die *Kultur-Bahnhof Bodenwerder GmbH*, die bis dahin die Draisinen anbot und einen Hotelzug auf der Weserbrücke bei Bodenwerder plante. Im März 2015 kaufte das Kieswerk *Lammert & Reese* den Abschnitt Emmerthal - Bodenwerder und ließ ihn vom umfangreichen Bewuchs freischneiden. Schon im Dezember 2015 fuhr (nach 15 Jahren Pause) der erste Güterzug mit Kies.

Auch der **VD-T** hätte den regelmäßigen Personenverkehr ab 1985 nicht reaktiviert, da das Fahrgastpotenzial zu gering ist. Die Stadt Bodenwerder als größte Kommune an der Strecke hat 5.600 Einwohner, die größtenteils über 1 km von den Gleisen entfernt wohnen. Der Region ist mit vertakteten Buslinien besser gedient, die an mehreren Bahnhöfen Anschlüsse zum Schienennetz bieten.



Dieseltriebwagen-Parade im östlichen Bahnhofsteil von Kreiensen: Im Hintergrund das imposante und 50 Meter lange Empfangsgebäude, das weitgehend leer steht. Die Bahnsteige der Nord-Süd-Strecke liegen rechts davon, sodass die Fußwege beim Umsteigen überdurchschnittlich lang sind. (Jörg Schäfer, 5.7.17).

355 Altenbeken - Ottbergen - Holzminden - Kreiensen

Die *Königlich-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete am 1.10.1864 die 42 km von Altenbeken nach Höxter. Die Verlängerung nach Holzminden zur *Braunschweigischen Südbahn* folgte am 10.10.1865. Um auf Braunschweiger Gebiet zu bleiben, wurde Einbeck mit zwei Tunneln und einer langen Steigung umgangen. Ursprünglich war die Strecke als Fernverbindung vom Ruhrgebiet nach Braunschweig und Berlin gedacht. Sie blieb aber zweitrangig, da nach 1866 das Königreich Hannover nicht mehr umfahren werden musste.

Nur der Abschnitt Altenbeken - Ottbergen wurde mit der *Sollingbahn* (→ KBS 367) zu einer wichtigen West-Ost-Verbindung nach Göttingen, Halle und Leipzig. Durch die Teilung Deutschlands nach 1945 ging die Nachfrage in dieser Relation aber stark zurück. Daher wurde die KBS 375 von Ottbergen bis Stadtoldendorf und Vorwohle bis Kreiensen auf ein Gleis zurückgebaut. Seit Oktober 2008 wird sie vom *Elektronischen Stellwerk* in Göttingen ferngesteuert.

Von 2003 bis 2013 pendelten die Triebwagen in Regie der *NordWestBahn* (NWB) nur zwischen Ottbergen und Holzminden. Dann übernahm die *NWB* auch den östlichen Abschnitt und band die meisten Züge wieder nach Kreiensen durch. Die *NWB* setzt bis zu 120 km/h schnelle Talent-Triebwagen ein, östlich von Altenbeken sind überwiegend 100 km/h möglich.

7.50 8.02	8.50 9.02	9.50 10.02	<i>Paderborn Hbf</i> <i>Altenbeken</i> 499	10.10 9.58	11.10 10.58	12.10 11.58
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Altenbeken	9.57	10.57	11.57
8.11	9.11	10.11	9,9 Bad Driburg	9.48	10.48	11.48
8.19	9.19	10.19	21,9 Brakel (Kr. Höxt.)	9.40	10.40	11.40
8.23	9.23	10.23	26,1 Hembsen	9.36	10.36	11.36
28/31	28/31	28/31	31,6 Ottbergen	28/31	28/31	28/31
8.35	9.35	10.35	36,3 Godelheim	9.24	10.24	11.24
8.40	9.40	10.40	40,9 Höxter Rathaus	9.19	10.19	11.19
8.44	9.44	10.44	45,1 Lüchtringen	9.15	10.15	11.15
8.48	9.48	10.48	48,9 Holzminden	9.11	10.11	11.11
58/01	58/01	58/01	63,8 Stadtoldendorf	58/01	58/01	58/01
9.13	10.13	11.13	78,3 Wenzen	8.46	9.46	10.46
9.18	10.18	11.18	84,1 Naensen	8.41	9.41	10.41
9.26	10.26	11.26	93,6 Kreiensen	8.34	9.34	10.34
9.31 9.54	10.31 10.54	11.31 11.54	<i>Kreiensen</i> 350 <i>Göttingen</i>	9.29 9.06	10.29 10.06	11.29 11.06
9.30 9.56	10.30 10.56	11.30 11.56	<i>Kreiensen</i> 350 <i>Hannover Hbf</i>	9.30 9.04	10.30 10.04	11.30 11.04

Der örtliche Güterverkehr ging seit der Jahrtausendwende erheblich zurück. Das Freiladegleis in Stadtoldendorf wird nur noch sporadisch zur Holzverladung genutzt. Westlich von Stadtoldendorf liegt ein Entladegleis von Rea-Gips für die ortsansässigen Gipswerke. *DB Cargo* bediente es 2015 dreimal wöchentlich. Außerdem fuhr etwa alle zwei Wochen ein Ölzug der *EVW / MWB* zum Tanklager bei Brakel.

Der **VD-T**-Fahrplan ist der Realität ähnlich, weil die *Integralen Taktknoten* in Altenbeken, Ottbergen, Stadtoldendorf und Kreiensen die Struktur bestimmen. Durch gezielte Beschleunigung würde der **VD-T** Hembsen und Wenzen reaktivieren. Dank attraktiverer Anschlüsse in Kreiensen wäre die Nachfrage östlich Stadtoldendorf beim **VD-T** größer als in der Realität. Daher würden die RB auch dort zumindest werktags stündlich fahren.

➤ Ideal wäre, beim *Integralen Taktknoten* in Altenbeken vorne den Triebwagen (Tw) aus Ottbergen an- und hinten den Tw nach Warburg abzukuppeln. Größe und Antrieb der Tw sind aber schwierig, denn nach Ottbergen hängt keine Oberleitung und zwei recht kurze Tw sollen dort erneut nach Kreiensen und Northeim geflügelt werden. Im Fahrplan der KBS 499 fahren daher die beiden Diesel-Tw separat (im „Blockabstand“) von Altenbeken nach Paderborn.

357 Ottbergen - Bad Karlshafen - Uslar - Northeim

Die Preußischen Staatsbahnen begannen am 11.11.1873 mit dem Bau der *Sollingbahn*. Der höchste Punkt der Strecke im *Ertinghauser Tunnel* wurde am 6.9.76 durchstoßen und die offizielle Eröffnung fand am 15.1.78 statt. 1886 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut. Sie war als Teil der Verbindung vom Ruhrgebiet zur Industrieregion Halle/Leipzig wichtig für das deutsche Reich und brachte dem bis dahin abgelegenen „Armenhaus Hannovers“ wirtschaftlichen Aufschwung. Von 1930 bis 1945 gehörte sie zu einer der am stärksten befahrenen Ost-West-Güterstrecken, im Zweiten Weltkrieg waren es mehr als 100 Güterzüge täglich.

Durch die deutsche Teilung ging die Bedeutung deutlich zurück, obwohl über Walkenried/Ellrich noch durchgehender Güterverkehr in die DDR möglich war (→ KBS 358). Bis 1976 war die formsignal- und blockstellenreiche *Sollingbahn* für Eisenbahnfans sehr interessant, da Dampflokomotiven sie als eine der letzten Strecken in der BRD befuhren. Auf der relativ steilen *Sollingrampe* zog die Baureihe 44 vom Betriebswerk Ottbergen die langen Durchgangsgüterzüge. Dann kam die Ablösung durch Dieselloks der Baureihe 212 und 216.

Personenzüge wurden schon viel früher mit Diesellokomotiven und Akkutriebwagen gefahren. Nach der *Wende* wurde der Ost-West-Verkehr über Hannover und Kassel geführt und die *Sollingbahn* hatte nur noch regionale Bedeutung. Ab 1990 wurde sie auf ein Gleis rückgebaut, Zugkreuzungen sind nur noch in Lauenförde, Bodenfelde, Uslar und Hardegsen möglich. Bis 1996 kamen Dieselloks der DR-Baureihen 228 und 232 vom Bw Nordhausen in den Solling, danach Dieseltriebwagen der Baureihen 614, 628 und 634.

Nach der Jahrtausendwende war die *Sollingbahn* mehrmals von Stilllegung bedroht, obwohl 2002 vereinzelt wieder Güterzüge fuhren. Seit Oktober 2008 ist sie an das *Elektronische Stellwerk* in Göttingen angeschlossen und erlaubt einen Betrieb mit geringem Personaleinsatz. Ihr Bestand ist daher langfristig gesichert.

Seit dem 15.12.13 fährt die *NordWestBahn* mit dreiteiligen Talent-Triebwagen von Bombardier werktags im Stundentakt und sonntags zweistündlich von Ottbergen über Bodenfelde nach Göttingen. Bodenfelde - Northeim bedient *DB Regio* mit zweiteiligen Alstom Coradia LINT-Triebwagen im Zwei-Stunden-Takt, hinzu kommen Verdichtungen im Schüler- und Berufsverkehr. Die meisten Züge fahren über Northeim hinaus über die *Südharzstrecke* nach Nordhausen.

7.50	8.50	9.50	<i>Paderborn Hbf</i>	10.10	11.10	12.10
8.03	9.03	10.03	<i>Altenbeken</i>	9.57	10.57	11.57
8.29	9.29	10.29	<i>Ottbergen 355</i>	9.31	10.31	11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km Ottbergen	9.26	10.26	11.26
8.38	9.38	10.38	3,2 Amelunxen	9.21	10.21	11.21
8.42	9.42	10.42	5,8 Wehrden (Weser)	9.17	10.17	11.17
8.45	9.45	10.45	8,6 Meinbrexen	9.14	10.14	11.14
8.49	9.49	10.49	12,2 Lauernf.-Beverung.	9.10	10.10	11.10
8.53	9.53	10.53	14,8 Würgassen	9.06	10.06	11.06
8.57	9.57	10.57	17,1 Bad Karlshafen	9.02	10.02	11.02
9.01	10.01	11.01	21,1 Wahmbeck	8.58	9.58	10.58
9.07	10.07	11.07	26,9 Bodenfelde	8.52	9.52	10.52
12/13	12/13	12/13	32,0 Vernawahlshausen	46/47	46/47	10.47
17/20	17/20	17/20	35,5 Uslar	39/42	39/42	39/42
9.25	10.25	11.16	40,6 Gierswalde	8.34	9.34	10.43
28/31	28/31	28/31	42,1 Volpriehausen	28/31	28/31	28/31
9.37	10.37	11.37	48,6 Hardeggen	8.22	9.22	10.22
9.43	10.43	11.43	54,7 Moringen	8.16	9.16	10.16
9.46	10.46	11.46	57,3 Schnedinghausen	8.13	9.13	10.13
9.50	10.50	11.50	60,3 Höckelheim-Hillerse	8.09	9.09	10.09
9.55	10.55	11.55	64,0 Northeim	8.05	9.05	10.05
10.04	11.04	12.04	<i>Northeim 350</i>	7.56	8.56	9.56
10.20	11.20	12.20	<i>Göttingen</i>	7.40	8.40	9.40
10.00	11.00	12.00	<i>Northeim 350</i>	8.00	9.00	10.00
10.25	11.25	12.25	<i>Hannover Hbf</i>	7.35	8.35	9.35

Der **VD-T** bedient die *Sollingbahn* durchgängig im Stundentakt. Mit einer Fahrzeit von 81 Minuten verbinden die RB perfekt die *Integralen Taktknoten* in Ottbergen u. Northeim.

Die eigentliche Fahrt dauert zwar 20 Minuten länger als in der Realität, beim Umsteigen gibt es aber keine Wartezeiten. Daher kommt man bei vielen Verbindungen schneller voran. Zudem erschließt der **VD-T** mit den **8 grünen** neuen oder reaktivierten Haltestellen die Region besser.

Um in Vernawahlshausen gute Anschlüsse nach Göttingen zu erreichen, braucht der **VD-T** zwischen Bad Karlshafen und Wahmbeck „fliegende Zugkreuzungen“. Daher hätte er dort auf 4 km das bis 1990 vorhandene zweite Gleis nicht abgebaut.

358 Göttingen - Adelebsen - Uslar

Bereits bei der Planung der *Hannöverschen Südbahn* waren Varianten westlich von Göttingen im Gespräch (→ KBS 350) und 1878 wurde weiter nördlich die *Sollingbahn* über Uslar eröffnet (→ KBS 357). Es folgten drei Jahrzehnte mit zahlreichen Forderungen und Diskussionen. Aber erst am 25.6.04 beschloss der preußische Landtag mehrere Neben- und Kleinbahnen, darunter auch Göttingen - Bodenfelde. Ab 1906 wurde die Trasse vermessen und im Frühjahr 1908 begann der Bau. Das Gelände war unproblematisch und die am 15.8.1910 eröffnete Nebenbahn mit maximal 9‰ Steigung flacher als die benachbarten Hauptstrecken.

Die *Oberweserbahn* zählte in den 1920er Jahren zu den rentabelsten Nebenbahnen in Deutschland. In Adelebsen wurden täglich 2.000 t Basalt aus drei Steinbrüchen verladen. Zudem nahm der Durchgangsverkehr stetig zu. Von 1926 bis 1928 erweiterte die *Deutsche Reichsbahn* daher die Bahnhöfe Lenglern, Adelebsen und Verliehausen.

1910 gab es fünf Personenzugpaare mit einer Reisezeit von 82 Minuten und 1937 zehn Zugpaare. In den 1950er Jahren waren es 13 bis 16 Zugpaare, darunter auch mehrere langlaufende Eilzüge, die nur in Adelebsen hielten. Bis 1989 fuhr ein Eilzugpaar Düsseldorf - Göttingen, die Wagen wurden in den letzten Jahren in Bodenfelde als Kurswagen umgehängt.

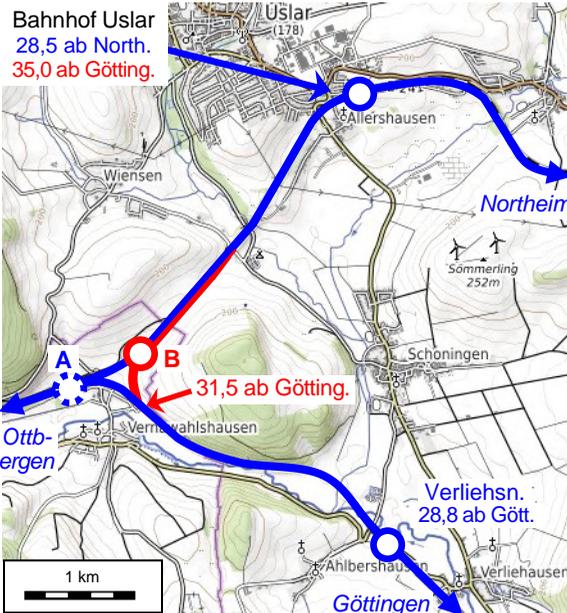
Im Zweiten Weltkrieg wurde bei Lenglern eine Rüstungsfabrik an die Strecke angeschlossen. Bei Kämpfen im April 1945 wurde auch die *Oberweserbahn* beschädigt, unter anderem beim Beschuss eines Geschützzuges. Ab Mitte Juni 1945 konnten dann wieder Züge fahren.

Bis 1960 nahm der Verkehr wieder zu, erreichte aber nicht mehr den Umfang der Vorkriegszeit. Der Basaltabbau bei Adelebsen ging zurück, heute ist nur noch ein Tagebau in Betrieb. 1973 schloss die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Haltepunkt Eberhausen, 1976 Weende, 1988 Lenglern, Emmenhausen und Verliehausen. Seit 1976 halten nur noch die Züge der KBS 358 im ehemaligen Umsteigebahnhof Vernawahlshausen, die KBS 357 fährt seitdem durch. Mehrfach drohte der *Oberweserbahn* bis zur Jahrtausendwende die Stilllegung.

Die direkte Trasse in den Bahnhof Göttingen wurde 1985 der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg geopfert. Bis die neue Brücke darüber fertig war, fuhren die Züge ab Weende provisorisch über die Neubautrasse. Danach steuerten sie den neuen Abzweig Weende an der alten *Nord-Süd-Strecke* an.

Die Bahnhöfe Adelebsen und Bodenfelde hatten bis Oktober 2008 mechanische Stellwerke, seither wird die *Oberweserbahn* vom *Elektronischen Stellwerk* in Göttingen ferngesteuert. Trotz anderer Ankündigungen können die Züge immer noch zumeist nur 60 km/h fahren. 2013 erhielten zwei Bahnübergänge (Bü) in Erbsen und Lödingsen Halbschranken, fehlende technische Sicherungen einiger

anderer Bü drosseln aber weiterhin das Tempo. Beim Umsteigen in Bodenfelde muss man immer Treppen steigen.



- A = Vernawahlsh. alt, 32,1 ab Götting. + 32,7 ab Northeim
- B = Vernawahlsh. neu, jeweils 32,0 ab Götting. + Northeim

Bis 2005 fuhren meist die Baureihen 614 und 628. Seit dem 15.12.13 betreibt die *NordWestBahn GmbH* die Linie Ottbergen - Bodenfelde - Göttingen mit dreiteiligen Bombardier *Talent*-Triebwagagen. Sie fährt werktags im Stundentakt und sonntags zweistündlich. Da die Züge nur in Adelebsen kreuzen können verlängerte sich die Fahrzeit Bodenfelde - Göttingen um 6 bis 8 Minuten auf rund 50 Minuten.

Ab 2015 wurde wieder auf den festen Stundentakt verzichtet und Fahrten mit und ohne Standzeit in Bodenfelde wechseln sich ab. In Ottbergen werden sie mit den RB aus Holzminden für die Weiterfahrt nach Paderborn zusammengekuppelt.

Der **VD-T** bedient die *Oberweserbahn* durchgängig im Stundentakt und verlegt ihren nördlichen Endpunkt von Bodenfelde (3.200 Einw.) zum Mittelzentrum Uslar (14.400 Einw.). Die Grafik zeigt den neuen Bahnhof Vernawahlshausen und die 500 Meter lange Verbindungskurve dorthin. Damit die RB Göttingen - Uslar nicht lange auf den Gegenzug warten müssen baut der **VD-T** auf 1 km das bis 1990 vorhandene zweite Gleis wieder auf.

Die Verbindung zum alten Bahnhof Vernawahlshausen behält der **VD-T**, um bei Störungen flexibel zu reagieren. Die folgenden 4,4 km bis Bodenfelde baut er aber auf ein Gleis zurück.

7.30 8.04	8.30 9.04	9.30 10.04	Hannover Hbf Göttingen 350	9.30 8.56	10.30 9.56	11.30 10.56
7.41 8.00	8.41 9.00	9.41 10.00	Kassel-Wilhelmsh. Göttingen 350	9.19 9.00	10.19 10.00	11.19 11.00
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.09	9.09	10.09	km Göttingen	8.51	9.51	10.51
8.12	9.12	10.12	2,4 Gött.-Weende	8.47	9.47	10.47
8.17	9.17	10.17	8,0 Lenglern	8.42	9.42	10.42
8.21	9.21	10.21	11,7 Emmenhausen	8.38	9.38	10.38
8.24	9.24	10.24	14,2 Lödinggsen	8.35	9.35	10.35
28/31	28/31	28/31	17,8 Adelebsen	28/31	28/31	28/31
8.37	9.37	10.37	24,7 Offensen (Kr North)	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	28,8 Verliehausen	8.18	9.18	10.18
45/47	45/47	45/47	31,5 Vernawahlshausen	12/14	12/14	12/14
8.52	9.52	10.49	35,0 Uslar	8.08	9.08	10.08
8.47	9.47	10.47	Vernawahlshausen	8.12	9.12	10.12
9.26	10.26	11.26	Ottbergen 357	7.34	8.34	9.34

360 Hannover - Hameln - Altenbeken - Paderborn

Die vom „Eisenbahnkönig“ Bethel Henry Strousberg geplante Strecke sollte vor allem Kohle von der Ruhr nach Osten und damit auch nach Berlin transportieren. Sie erschloss den Weserhafen Hameln und verband das Weserbergland mit seiner Holzindustrie und Möbelproduktion mit den Abnahmemärkten. Die *Hannover-Altenebeker Eisenbahngesellschaft* (HAE) eröffnete den ersten Abschnitt bis Hameln am 13.4.1872 und die Verlängerung nach Altenbeken am 19.12.1872.

1880 wurde die HAE verstaatlicht. Sie war Teil der kürzesten Verbindung von Berlin über Braunschweig nach Köln. Mit dem D 31/32 fuhr dort seit 1.5.92 der erste D-Zug Deutschlands, aber der Personenfernverkehr bevorzugte schon bald die Route über Dortmund - Hamm - Minden - Hannover - Stendal. Dennoch bekam die zunächst eingleisige Strecke 1908 von Altenbeken bis Hameln und weiter nach Hannover bis 1913 ein zweites Gleis.

Im Güterverkehr verlor sie nach 1945 an Bedeutung, da sich die Verkehrsströme in Nord-Süd Richtung verlagerten. Am 30.5.58 wurde der „Abzweig 200“ zur Ostumfahrung von Altenbeken eröffnet, der direkte Fahrten Hameln - Warburg - Kassel ermöglicht. Dadurch wurde die KBS 360 zu einer wichtigen Umleitungsstrecke für die *Nord-Süd-Strecke* (→ KBS 350) und 1971 elektrifiziert.

Wegen des im Regelbetrieb mäßigen Verkehrs und der vielen Kurven und Steigungen werden zwischen Bad Pyrmont und Langeland immer wieder Schienenfahrzeuge erprobt. Bei der Elektrifizierung wurden verschiedene Bauformen wie Auslegermaste, T-Träger-Maste und Schweizer Fahrleitungsbau erprobt.

Nach Eröffnung der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg 1991 ließ die Bedeutung erneut nach. Dennoch ist die KBS 370 weiterhin eine Reserve- und Umleitungsstrecke für Züge bis zum ICE sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Die *Deutsche Bahn AG* (DB) nutzt die Möglichkeiten häufig, wenn es zu Störungen in den Räumen Göttingen oder Bielefeld kommt.

Zur Expo 2000 ging die *S-Bahn Hannover* mit einem Ast nach Hameln in Betrieb. Dafür wurden die Stationen modernisiert und die Bahnsteige einheitlich auf 76 cm über der Schienenoberkante angehoben. Der Bahnhof Hameln bekam eine *Beifahranlage*, die schnelles Stärken und Schwächen der Züge ermöglicht.

DB Regio Nord betreibt die S-Bahn mit elektrischen Triebwagen der Baureihen 424 und 425, die bis zu 140 km/h erreichen. Von Hannover bis Hameln fährt die S 5 montags bis samstags alle 30 Minuten und weiter bis Paderborn stündlich. Dabei bedient die S5 bis Weetzen nicht alle Stationen, weil dort auch die S1, S2 und S21 halten. Im Dezember 2013 kam die Sprinterlinie S 51 Hannover - Hameln mit sieben Zugpaaren montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten dazu.

Die kurven- und steigungsreichen 10 km zwischen Erpentrup und Altenbeken hätte der **VD-T** durch einen 6 km langen Neubauabschnitt ersetzt und dadurch die Personenzüge um 5 Minuten beschleunigt. Natürlich kommt die bessere Trassierung mit höchstens 15 % Steigung auch den Güter- und Umleitungszügen zugute. Zwei Tunnel mit Längen von 0,5 und 2,0 km sind erforderlich.

Den Fahrplan differenziert der **VD-T** stärker als in der Realität, um möglichst vielen Kunden gute Angebote zu machen: Die 125 km von Hannover nach Paderborn muss man nicht in der S 5 „verbummeln“, die 16 mal hält und fast zwei Stunden braucht. Ein RE mit 12 Stopps wäre 20 Minuten schneller und könnte bedarfsgerecht in Bad Pyrmont einen „Flügelzug“ Richtung Lemgo abkuppeln (→ KBS 367) und in Altenbeken an einen „Flügelzug“ aus Ottbergen ankuppeln (→ KBS 355).

Die S 5 fährt nur bis Hameln und erschließt den städtischen Großraum mit vier zusätzlichen Stationen besser. Wenn der vordere Triebwagen als RE nach Rinteln weiter fährt, entstehen umsteigefreie Verbindungen zum neuen innenstadtnahen Haltepunkt Hameln Schillerstraße (an der KBS 365).

S 5	RE	S 5	S 5	RE	Zug	RE	S 5	S 5	RE	S 5
8.23	8.40	8.53	9.23	9.40	km Hannover Hbf	9.20	9.38	10.08	10.20	10.38
8.26		8.56	9.26		2,8 H-Bismarckstr.		9.34	10.04		10.34
8.28		8.58	9.28		4,2 H-Waldhausen [neu]		9.32	10.02		10.32
8.31		9.01	9.31		6,7 H-Linden/Fischerhof		9.29	9.59		10.29
8.35		9.05	9.35		10,4 Empelde		9.25	9.55		10.25
8.40	8.51	9.10	9.40	9.51	15,7 Weetzen	9.08	9.20	9.50	10.08	10.20
8.43		9.13	9.43		19,2 Holtensen/Linderte		9.17	9.47		10.17
8.46		9.16	9.46		23,8 Bennigsen		9.14	9.44		10.14
8.51		9.21	9.51		29,3 Völksen/Eldagsen		9.09	9.39		10.09
8.56 an	9.03 9.16	9.26 9.32 9.37 9.39 9.43	9.56 an	10.03 10.16	34,1 Springe 41,9 Bad Münder (Deister) 48,0 Hasperde [reativ.] 49,9 Ham.-Rohrsen [reakt.] 53,1 Hameln	8.56 8.44	9.04 ab	9.34 9.28 9.23 9.21 9.18	9.56 9.44	10.04 ab
	9.17 9.23 31/33	> Rinteln		10.17 10.23 31/33	59,7 Emmerthal 71,7 Bad Pyrmont	8.43 8.37 27/29		> Rinteln	9.43 9.37 27/28	
	9.40 9.46 9.54 9.59			10.40 10.46 10.54 10.59	82,8 Schieder 90,9 Steinheim (Westf) 101,5 Erpentrup [neu] 107,0 Altenbeken	8.19 8.13 8.05 8.01			9.19 9.13 9.05 9.01	
	10.01 10.13 10.16			11.01 11.13 11.16	<i>Altenbeken 390</i> <i>Paderb. Kass.Tor</i> <i>Paderborn Hbf</i>	7.59 7.46 7.44			8.59 8.46 8.44	
	10.04 10.29 10.59			11.04 11.29 11.59	<i>Altenbeken 390</i> <i>Warburg</i> <i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	7.56 7.31 7.01			8.56 8.31 8.01	

361 (Gesamtverkehr) Hannover - Lehrte - Celle / Hildesheim

Braunschweig Hbf Hannover Hbf 340																			
Zug	RE	S6	RB	RB	ICE	S6	RE	RB	S3	S7	RE	RE	RE	S6	RB	RB	ICE	S6	
km Hannover Hbf	8.08	8.13	8.16	8.18	8.33		8.38	8.40	8.43	8.49	8.50	9.05	9.08	9.13	9.16	9.18	9.33		
3,5 Kleefeld	>	8.16		>	>		>		8.46				>	9.16		>	>		
4,7 K.Wiechert-Allee	<	8.18		<	<		<		8.48	8.53			<	9.18		<	<		
8,4 Anderten-Miesburg	>	8.21		>	>		>		8.51				>	9.21		>	>		
11,5 Langenhag. Mitte	8.16	>	>	8.26				>	>	>	>	>	9.16	>	>	9.26			
11,5 Ahlten	<	8.24		<	<	v.li.	<		8.54				<	9.24		<	<	v.li.	
16,1 Lehrte	<	8.28	8.25	<	<	8.28	<	8.49	8.58	>	8.59	9.14	<	9.28	9.25	<	<	9.28	
	>	8.31	8.26	>	>	8.31	>	8.50	8.59	<	9.00	9.15	>	9.31	9.26	>	>	9.31	
19,1 Aligse	<	w.re.	<	<	<	8.34	<	<	<	9.04	<	<	<	w.re.	<	<	<	9.34	
24,5 Burgdorf	>		>	>	>	8.38	>	>	>	9.08	>	>	>		>	>	>	9.38	
28,9 Otze	<		Wolfs	<	<	8.42	<	Wolfs	Hil-	9.12	Braun	Wolfs	<		Wolfs	<	<	9.42	
33,0 Ehlershausen	>		-burg	>	>	8.46	>	-burg	desh.	9.16	-schw.	-burg	>		-burg	>	>	9.46	
40,6 Celle-Kiebitzsee	<			<	<	8.51	<			9.21			<			<	<	9.51	
44,1 Celle	8.31			8.49	8.53	8.55	8.59			9.25			9.31			9.49	9.53	9.55	
Celle 100	8.33				8.54		9.01						9.33				9.54		
Uelzen	8.59						9.29						9.59						
Hamburg Hbf	9.51				9.27		10.21						10.51				10.27		

<i>Hamburg Hbf</i>	6.39		7.33				7.09						7.39		8.33			
<i>Uelzen</i>	7.31						8.01						8.31					
<i>Celle 100</i>	7.59		8.06				8.27						8.59		9.06			
Zug	RE	S6	ICE	RB	S6	RB	RE	RE	RE	S7	S3	RB	RE	S6	ICE	RB	S6	RB
km Celle	8.01	8.05	8.07	8.11			8.29			8.35			9.01	9.05	9.07	9.11		
3,5 Celle-Kiebitzsee	<	8.08	<	<			>			8.38			<	9.08	<	<		
11,1 Ehlershausen	>	8.13	>	>		Wolfs	<	Wolfs	Braun	8.43	Hil-	Wolfs	>	9.13	>	>		Wolfs
15,2 Otze	<	8.17	<	<		-burg	>	-burg	-schw.	8.47	desh.	-burg	<	9.17	<	<		-burg
19,6 Burgdorf	>	8.21	>	>		<	<	<	<	8.51	<	<	>	9.21	>	>		<
25,0 Aligse	<	8.25	<	<	v. li.	>	>	>	>	8.55	>	>	<	9.25	<	<	v. li.	>
< Lehrte	<	8.28	<	<	8.28	8.33	<	8.44	8.59	>	9.00	9.09	<	9.28	<	<	9.28	9.33
	>	8.31	>	>	8.31	8.34	>	8.45	9.00	<	9.01	9.10	>	9.31	>	>	9.31	9.34
31,8 Ahlten	<	w. re.	<	<	8.35		<				9.05		<	w. re.	<	<	9.35	
> Langenhag. Mitte				8.34	>	>	8.44	>	>	>	>	>				9.34	>	>
34,9 Anderten-Miesburg	>		>	>	8.38		>				9.08		>		>	>	9.38	
38,6 K.Wiechert-Allee	<		<	<	8.41		<			9.06	9.11		<		<	<	9.41	
39,8 Kleefeld	>		>	>	8.43		>				9.13		>		>	>	9.43	
43,3 Hannover Hbf	8.22		8.27	8.42	8.47	8.44	8.52	8.55	9.10	9.11	9.17	9.20	9.22		9.27	9.42	9.47	9.44
<i>Braunschweig Hbf</i>											7.59							
<i>Hannover Hbf 340</i>											7.32							

362 (Gesamtverkehr) Hannover - Lehrte - Hildesheim

Die S-Bahnen im Großraum Hannover sind beim **VD-T** noch nicht fertig bearbeitet. Die Tabellen 361 bis 363 zeigen das geplante Fahrplangerüst, Streckenbelegungen und Anschlüsse sind noch zu prüfen.

Neu bei der KBS 363 ist die S5 nach Elze, welche die S 4 bis Barnthen zum 30-Minuten-Takt verdichtet. In Sarstedt hat man immer Anschluss zu dem RE, der das Ziel der anderen S-Bahn-Linie ansteuert.

7.15 7.24 7.44		8.15 8.24 8.44		9.15 9.24 9.44	Wolfsburg Hbf Gifhorn Süd Lehrte 340	9.45 9.35 9.15		10.45 10.35 10.15		11.45 11.35 11.15
S3	RE	S3	RE	S3	Zug	S3	RE	S3	RE	S3
8.43	9.06	9.43	10.06	10.43	km Hannover Hbf	9.17	9.54	10.17	10.54	11.17
8.46	>	9.46	>	10.46	3,5 Kleefeld	9.13	>	10.13	>	11.13
8.48	<	9.48	<	10.48	4,7 K.Wiechert-Allee	9.11	<	10.11	<	11.11
8.51	>	9.51	>	10.51	8,4 Anderten-Miesburg	9.08	>	10.08	>	11.08
8.54	<	9.54	<	10.54	11,5 Ahlten	9.05	<	10.05	<	11.05
8.58	>	9.58	>	10.58	16,1 Lehrte	9.01	>	10.01	>	11.01
8.59	über	9.59	über	10.59		9.00	über	10.00	über	11.00
9.04	Sar-	10.04	Sar-	11.04	22,7 Sehnde	8.55	Sar-	9.55	Sar-	10.55
9.07	stedt	10.07	stedt	11.07	24,9 Wehmingen	8.52	stedt	9.52	stedt	10.52
9.10	<	10.10	<	11.10	28,1 Löhnde-Wätzum	8.49	<	9.49	<	10.49
9.12	>	10.12	>	11.12	30,1 Algermissen	8.47	>	9.47	>	10.47
9.16	<	10.16	<	11.16	35,1 Harsum	8.43	<	9.43	<	10.43
9.19	>	10.19	>	11.19	39,1 Drispfenstedt	8.40	>	9.40	>	10.40
9.22	9.29	10.22	10.29	11.22	40,7 Hildesheim Hbf	8.38	9.30	9.38	10.30	10.38
9.26	9.30	10.26	10.30	11.26	Hildesheim Hbf	8.34	9.29	9.34	10.29	10.34
>	9.16	>	10.16	>	Goslar 340	>	8.43	>	9.43	>
9.52	Vien-	10.52	Vien-	11.52	Göttingen 335	8.08	Vien-	9.08	Vien-	10.08
10.11	enbg.	11.11	enbg.	12.11	Kassel-Wilhelmsh.	7.49	enbg.	8.49	enbg.	9.49

363 Hannover - Messe/Laatzen - Sarstedt - Elze / Hildesheim

Zug	RE	S4	RB	S5	RE	S4	RB	S5	RE	S4
km Hannover Hbf	8.06	8.24	8.36	8.54	9.06	9.24	9.36	9.54	10.06	10.24
3,1 H.-Bismarckstr.		8.27		8.57		9.27		9.57		10.27
5,8 Hannover-Wülfel		8.29		8.59		9.29		9.59		10.29
8,0 Messe/Laatzen		8.32		9.02		9.32		10.02		10.32
11,9 Rethen (Leine)		8.35		9.05		9.35		10.05		10.35
18,4 Sarstedt	8.17	8.40	8.47	9.10	9.17	9.40	9.47	10.10	10.17	10.40
22,8 Barnthen		8.44		9.14		9.44		10.14		10.44
> Nordstemmen	>	>	8.53	9.17	>	>	9.53	10.17	>	>
< Elze (Han)	<	<	8.59	9.22	<	<	9.59	10.22	<	<
29,4 Emmerke		8.49	(K)	an		9.49	(K)	an		10.49
32,2 Hild.-Himmelsthür		8.52				<				<
35,5 Hildesheim Hbf	8.29	8.56		↙	9.29	9.56		↙	10.29	10.56
<i>Hildesheim Hbf 335</i>	8.30	9.08	9.12	9.35	9.30	10.08	10.12	10.35	10.30	11.08
<i>Braunschweig Hbf</i>	>	>	9.44	9.54	>	>	10.44	10.54	>	>
<i>Wolfsburg</i>	<	<	10.19	Berlin	<	<	10.19	Berlin	<	<
<i>Derneburg 340</i>	8.48	9.27			9.48	10.27			10.48	11.27
<i>Goslar</i>	9.16	Leb-			10.16	Leb-			11.16	Leb-
<i>Vienenburg</i>	9.27	enst.			10.27	enst.			11.27	enst.
<i>Vienenburg</i>	7.33			Leb-	8.33			Leb-	9.33	enst.
<i>Goslar</i>	7.43			enst.	8.43			enst.	9.43	Leb-
<i>Derneburg 340</i>	8.11			8.32	9.11			9.32	10.11	10.32
<i>Wolfsburg</i>	<	Berlin	7.41	<	<	Berlin	10.19	<	<	<
<i>Braunschweig Hbf</i>	>	8.06	8.16	>	>	9.06	9.16	>	>	>
<i>Hildesheim Hbf 335</i>	8.29	8.25	8.48	8.52	9.29	9.25	9.48	9.52	10.29	10.52
Zug	RE	S5	RB	S4	RE	S5	RB	S4	RE	S4
Hildesheim Hbf	8.30	↙		9.04	9.30	↙		10.04	10.30	11.04
Hild.-Himmelsthür				9.07				<		<
Emmerke		ab	(K)	9.10		ab	(K)	10.10		11.10
km Elze (Han)	<	8.37	9.00	<	<	9.37	10.00	<	<	<
6,4 Nordstemmen	>	8.42	9.06	>	>	9.42	10.06	>	>	>
10,1 Barnthen		8.45		9.15		9.45		10.15		11.15
14,5 Sarstedt	8.42	8.49	9.12	9.19	9.42	9.49	10.12	10.19	10.42	11.19
21,0 Rethen (Leine)		8.54		9.24		9.54		10.24		11.24
24,9 Messe/Laatzen		8.57		9.27		9.57		10.27		11.27
27,1 Hannover-Wülfel		9.00		9.30		10.00		10.30		11.30
29,8 H.-Bismarckstr.		9.02		9.32		10.02		10.32		11.32
32,9 Hannover Hbf	8.54	9.06	9.24	9.36	9.54	10.06	10.24	10.36	10.54	11.36

(K) RB fährt nach Kreiensen u. hat dort Anschluss zum IRE nach Erfurt (→ KBS 350)

365 Minden / Löhne - Rinteln - Hameln (- Hildesheim)

a) Löhne - Rinteln - Hameln - Elze

Die *Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft* (HAE) nahm die 82 km von Löhne bis Elze am 19.5.1875 für Güter- und am 30.6.1875 für Personenzüge in Betrieb. Auf der schon 1853 eröffneten *Hannöv.Südbahn* fuhr sie nach Hildesheim weiter (→ KBS 340). 1880 übernahmen die *Preußischen Staatsbahnen* die HAE und bauten die 53 km von Hameln nach Löhne von 1908 bis 1911 zweigleisig aus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Nachfrage wegen der Verlagerung der Verkehrsströme stark zurück. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) schloss viele Bahnhöfe und Haltepunkte, besonders zwischen Vlotho und Hameln. Ab 1990 baute sie die KBS 375 auf ein Gleis zurück.

Der Bundesverkehrswegeplans 2003 enthielt den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung Braunschweig - Hameln - Löhne (als Südumfahrung des Knotens Hannover für Güterzüge) im *Vordringlichen Bedarf*. Gegen die erhebliche Zunahme des Bahnlärms formierte sich Widerstand in den betroffenen Städten und Gemeinden. Bis 2016 gab es daher noch keine konkreten Entscheidungen.

Von 2004 bis 2011 fuhr die *eurobahn* mit Alstom Coradia LINT-Dieseltriebwagen zumeist im Stundentakt, an Wochenenden zwischen Hameln und Löhne jedoch nur alle zwei Stunden. Im Dezember 2006 wurde die Reisezeit durch den Verzicht auf längere Aufenthalte in Hameln und Rinteln um 30 Minuten verkürzt. Die erneute Ausschreibung ab 2012 gewann die *NordWestBahn*. Sie übernahm dazu die LINT-Triebwagen von der *eurobahn* und rüstete sie für ihre Zwecke um.

Im Fahrplan 2010 hielten die RB zwischen Löhne und Hameln nur vier mal. Die *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* (LNVG) ist bereit, die Stationen Fischbeck und Eisbergen zu reaktivieren, wenn die Kommunen im Gegenzug die konkurrierenden Busse anpassen.

b) Minden - Rinteln

Das 1892 erlassene *Preußische Kleinbahngesetz* sollte Konjunktur und Struktur in bevölkerungsarmen Regionen fördern. Der Kreis Minden gründete dazu die Kleinbahngesellschaft *MKB*, die 1898 ihre erste meterspurige Strecke nach Uchte eröffnete. Äste nach Lübbecke, Wegholm und 1921 schließlich Kleinenbremen folgten. 1939 brauchten die Züge für die 14 km von Minden Stadt dorthin 40 Minuten.

Die Schmalspur erforderte zeit- und kostenaufwändiges Umladen aller Güter. Um das zu vermeiden, baute die *MKB* ihr Netz von 1924 bis 1957 etappenweise auf Normalspur um. In der Übergangszeit erlaubten dreischielige Streckenabschnitte den gleichzeitigen Betrieb der verschiedenen Spurweiten.

Doch noch bevor der Umbau abgeschlossen war, nahm der Individualverkehr rapide zu. Die Nachfrage in den Zügen ging immer weiter zurück. Zunächst ersetzte die *MKB* einzelne Züge durch Busse, dann stellte sie nacheinander auf allen Ästen den Personenverkehr komplett ein. Die Strecke Minden - Kleinenbremen traf es am 30.9.62. Im Gegensatz zu anderen Kleinbahnen wurde die *MKB* aber nicht aufgelöst, sondern bestand vor allem für den Busverkehr weiter.

Das Schienennetz wurde bis 2010 auf rund 40 km reduziert und besteht nur noch aus den Strecken nach Hille und Kleinenbremen sowie der Mindener Hafenbahn. Seit 1977 bietet die *Museums-Eisenbahn Minden* (MEM) Sonderfahrten mit historischen Zügen darauf an. 2010 verfügte sie über 7 Dampfloks (1 betriebsfähig), 6 Dieselloks (4 betriebsfähig) und 2 Dieseltriebwagen (nicht fahrbereit).

Ab 1997 war es der *MKB* dank der Bahnreform möglich, bundesweit Güterzüge anzubieten. Nach dem Gewinn der Streckenausschreibung für das „Teutoburger-Wald-Netz“ betreibt sie auch wieder Personenverkehr auf der Schiene.

c) Maßnahmen beim *VD-T*

Beim *VD-T* gibt es *Integrale Taktknoten* in Bünde, Minden und Herford und dadurch in Löhne zwangsläufig nur zeitlich gestreute RB-Halte. Attraktive Anschlüsse würden nur in einer Richtung klappen und viele Ziele wären nur mit zweimaligem Umsteigen erreichbar.

Viel besser ist es, wenn die Züge die Kreisstadt Minden direkt ansteuern. Dafür elektrifiziert der *VD-T* die ehemalige Kreisbahn bis Kleinenbremen und baut sie für 100 km/h aus. In einem 4 km langen Neubauabschnitt (mit 2,5 km Tunnel) unterquert das Gleis den Steinberg und erreicht westlich von Rinteln die Bestandsstrecke. Statt 28,8 km ab Löhne müssen die Züge nur noch 19,5 km ab Minden fahren.

Das neue Angebot wäre so attraktiv, dass sich ab Minden zwei Züge pro Stunde lohnen: Der RE fährt in 15 Minuten nonstop nach Rinteln und bedient dann alle Stationen. In Hameln erreicht er den RE nach Altenbeken und fährt als S 5 über Springe nach Hannover (→ KBS 370). Die RB fährt eine halbe Stunde später ab und ab Rinteln über Stadthagen nach Hannover (→ KBS 380).

7.22	7.52	8.31			<i>Bielefeld Hbf</i>			10.29		
7.47	8.17	>	8.22	8.52	<i>Hannover Hbf</i>	9.38	10.08	>	10.38	11.08
7.59	8.29	<	8.47	9.17	<i>Stadthagen</i>	9.42	10.12	<	10.42	11.12
		8.59	8.59	9.29	<i>Minden 380</i>	9.31	10.01	10.01	10.31	11.01
RB	RE	RB	RB	RB	Zug	RE	RB	RB	RB	RB
8.05	8.34		9.05	9.34	km Minden (Westf)	9.26	9.55		10.26	10.55
8.08			9.08		2,0 Dankersen		9.51			10.51
8.12			9.12		6,0 Meißen		9.47			10.47
16/20	[41]		16/20		9,3 Nammen		39/43		[18]	39/43
8.23			9.23		11,8 Wülpke		9.36			10.36
8.26			9.26		13,7 Kleinenbremen		9.33			10.33
29/30			29/30		17,0 Todenmann		29/30			29/30
8.34	8.49		9.34	9.49	19,5 Rinteln	9.11	9.26		10.11	10.26
8.43	8.50		9.43	9.50		9.10	9.17		10.10	10.17
>	8.55		>	9.55	26,0 Deckbergen	9.04	>		10.04	>
Hann	9.00		Hann	10.00	31,6 Hess. Oldendorf	8.59	Hann		9.59	Hann
-over	9.05	ab	-over	10.05	37,0 Fischbeck [reakt.]	8.54	-over	an	9.54	-over
	9.10	9.32		10.10	42,0 Ham.-Schillerstr.	8.49		9.28	9.49	
	9.13	9.34		10.13	43,7 Hameln	8.47		9.26	9.47	
	9.18	9.35		10.18	<i>Hameln 373</i>	8.42		9.25	9.42	
	9.34	Hil-		10.34	<i>Springe</i>	8.25		Hil-	9.25	
	10.08	desh.		11.08	<i>Hannover Hbf</i>	7.52		desh.	8.52	
	9.17			10.17	<i>Hameln 370</i>	8.43			9.43	
	9.31			10.31	<i>Bad Pyrmont</i>	8.29			9.29	
	10.16			11.16	<i>Paderborn Hbf</i>	7.44			8.44	

366 Rinteln - Bösingfeld - Bartrup

Bis 1900 scheiterten alle Verhandlungen mit Preußen über eine Bahnstrecke in den Nordosten des Fürstentums Lippe. Schließlich legte die *Westdeutsche Eisenbahngesellschaft* 1909 Pläne für zwei normalspurige Kleinbahnen von Lemgo durch das Kalletal nach Rinteln und von Bartrup durch das Extertal nach Rinteln vor. Der Erste Weltkrieg verhinderte jedoch deren Ausführung.

Erst 1923 kurbelte das *Elektrizitätswerk Wesertal* in Hameln die Planungen wieder an, weil es Großabnehmer suchte. Angedacht war nun eine elektrische Bahn mit 1500 Volt Gleichstrom. Die anliegenden Gemeinden stimmten den Plänen rasch zu, schon am 8.9.24 wurde die *Extertalbahn AG* (EAG) gegründet und im Dezember 1924 begannen erste Erdarbeiten.

Am 8.7.27 eröffnete die *EAG* den ersten Abschnitt Bartrup - Bösingfeld mit 3 Trieb- und 2 Beiwagen. Die zweiachsigen Fahrzeuge ähnelten damals üblichen Straßen-



Seit Mai 2013 ist die historische E-Lok E 22 wieder zwischen Bösingfeld und Alverdissen im Einsatz. Michael Rehfeld nahm sie vor einem Museumszug auf.

bahnwagen und hatten wie diese Mittelkupplungen. Zudem beschaffte die EAG zwei Gütertriebwagen mit je einem Gepäck- und Postabteil. Die erhoffte große Nachfrage blieb aus, dafür entwickelte sich der Personenverkehr besser als erwartet.

Der Bahnhof Bösingfeld hatte als Betriebsmittelpunkt eine größere Wagenhalle mit Werkstatt und ein Umformerwerk, das den Strom in die Oberleitung speiste. Ab 15.5.28 fuhren die Züge bis Bögerhof unweit der preußischen Grenze und ab 15.7.29 nach Rinteln. Um dort den Staatsbahnhof zu erreichen, führte das Gleis straßenbahnähnlich durch die Innenstadt und über eine neu gebaute Weserbrücke, die sich die EAG mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilte.

Durch die starke Beanspruchung im Zweiten Weltkrieg war die erste Triebwagenreihe so weit verschlissen, dass die EAG 1950 drei neue Drehgestelltriebwagen anschaffen musste. Sie wurden nach der Einstellung des Personenverkehrs 1969 nach Österreich an das Kleinbahnunternehmen Stern & Hafferl verkauft.

1960 beförderte die EAG 308.355 Personen und 48.779 t Güter. Dann wendete sich das Verhältnis durch den immer mehr zunehmenden Individualverkehr. Für die Weiterentwicklung zu einem Verkehrsunternehmen mit mehreren Sparten (1960 Güterkraftverkehr, 1965 Spedition) wurde die EAG 1967 in *Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH* (vbe) umbenannt.

1966 fuhr der letzte Personenzug von Bösingfeld nach Bartrup und 1969 nach Rinteln. Die Güterzüge wurden in der Rintelner Altstadt bald als Belastung angesehen. Schließlich verlegte man 1970 das Streckenende nach Exten und baute das Gleis durch die Stadt ab. 1972 wurde der Bahnhof in *Rinteln Süd* umbenannt und um ein 1,45 km langes Industriestammgleis erweitert. Dessen Verlängerung um 470 Meter war 1970 die letzte Streckenveränderung.

Bereits 1972 wurden zwei Personenwagen angeschafft und mit den beiden Gütertriebwagen als Museumszüge eingesetzt. Diese stehen seit 1986 unter Denkmalschutz und zogen bis 2001 noch sporadisch Güterzüge. Damit waren sie die ältesten ununterbrochen im Einsatz befindlichen elektrischen Triebfahrzeuge in Deutschland. Seit 2001 fahren nur noch Museumszüge der *Landeseisenbahn Lippe e. V.* in den Sommermonaten und der Vorweihnachtszeit.

Zudem kann man die Strecke mit speziellen Fahrraddraisinen bereisen. Während sie im ersten Jahr in Alverdissen "starteten", wurde der Ausgangspunkt ab der zweiten Saison nach Rinteln Süd verlegt, da viele Draisinenfahrer an der starken Steigung nach Alverdissen scheiterten. Nach der Stilllegung des Abschnitts Rinteln - Bösingfeld zum 1.11.07 dürfen dort nur noch Draisinen verkehren. Von Oktober 2007 bis März 2008 wurde der Bahnhof Rinteln Süd bis auf das Gleis zum Draisinenschuppen abgerissen. Anschließend überbaute ein Fruchtsafthersteller die Fläche mit einem modernen Lagergebäude.

Auch der **VD-T** hätte den regelmäßigen Personenverkehr ab 1985 nicht reaktiviert, weil das Fahrgastpotenzial zu gering ist. Das zeigt sich auch daran, dass 2010

7.22	8.22	9.22	<i>Hannover Hbf</i>	9.38	10.38	11.38
7.49	8.49	9.49	<i>Stadthagen</i>	9.10	10.10	11.10
8.20	9.20	10.20	<i>Rinteln 382</i>	8.40	9.40	10.40
			Buslinie			
8.24	9.24	10.24	km Rinteln Bf	8.35	9.35	10.35
8.28	9.28	10.28	2 Ri. Extertalstr.	8.31	9.31	10.31
8.33	9.33	10.33	5 Krankenhagen	8.26	9.26	10.26
8.37	9.37	10.37	7 Silixen	8.22	9.22	10.22
8.43	9.43	10.43	11 Almena	8.16	9.16	10.16
51/52	51/52	51/52	16 Bösingfeld	07/08	07/08	07/08
9.00	10.00	11.00	21 Alverdissen	7.59	8.59	9.59
9.08	10.08	11.08	26 Bartrup Bf	7.51	8.51	9.51
9.13	10.13	11.13	<i>Bartrup 377</i>	7.46	8.46	9.46
9.26	10.26	11.26	<i>Bad Pyrmont</i>	7.34	8.34	9.34

keine Busse mehr von Rinteln nach Bartrup fahren!

Es gäbe aber besser vertaktete Busse als in der Realität. Die **VBE**-Linie 801 verlängert der **VD-T** z.B. so von Bösingfeld nach Bartrup, dass an beiden Endstationen gute Anschlüsse entstehen.

367 Bad Pyrmont - Bartrup - Lemgo - Lage (- Bielefeld)

Erste Planungen für eine Verbindung von Hameln über Bartrup nach Bielefeld gab es Anfang der 1880er-Jahre, aber erst 10 Jahre später einigten sich Preußen und das Fürstentum Lippe über die Finanzierung. Am 8.7.96 ging der erste Abschnitt von Lage nach Lemgo in Betrieb, am 2.11.96 folgte Lemgo - Dörentrup - Bartrup und am 30.10.97 Bartrup - Aerzen - Hameln. Erst am 1.10.1904 wurde die Verbindung von Lage nach Bielefeld fertig (→ KBS 379). Die anliegenden Ortschaften erlebten in der Folgezeit einen wirtschaftlichen Aufschwung und 1927 wurde in Bartrup die *Extertalbahn* nach Bartrup angeschlossen (→ KBS 376).

Am 27.9.80 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Personenverkehr zwischen Hameln, Bartrup und Lemgo ein. Bis zum 31.5.85 folgte der Güterverkehr von Hameln nach Aerzen, bis Jahresende baute die *DB* die Gleise ab. Von Bartrup nach Aerzen fuhren noch bis 1994 Güterzüge, dann erfolgte auch dort der Rückbau. Danach kamen nur noch Bedarfsgüterzüge und Museumszüge der *Landeseisenbahn Lippe* über Lemgo hinaus bis Bartrup.

Zwischen Bielefeld und Lemgo führte die *DB* hingegen Mitte der 1980er-Jahre versuchsweise einen Taktfahrplan mit Dieseltriebzügen der Baureihe 624 ein, der zur lange erhofften Steigerung der Fahrgastzahlen führte. Seit 2000 betreibt die *Eurobahn* die RB-Linie 73 Bielefeld - Lage - Lemgo mit *Talent*-Triebwagen. Montags bis samstags fährt „Der Lipperländer“ stündlich mit Kreuzungen in Oerlinghausen und sonntags alle zwei Stunden. 2001 übernahmen die *Verkehrsbetriebe Extertal* (VBE) die Infrastruktur zwischen Bartrup und Lemgo von der *Deutschen Bahn AG*, um deren Stilllegungsabsichten zu verhindern.

2005 wurde die Reaktivierung um 1,1 km bis Lemgo-Lüttfeld beschlossen. Die neue Endstation liegt dicht an den Berufsschulen und der *Lipperlandhalle*. Bis zum 28.7.07 wurde der Bahnhof Lemgo „vereinfacht“ und seither von Bösingfeld aus ferngesteuert. Auf den planmäßig nicht mehr befahrenen 16 km bis Bartrup richteten freiwillige Helfer und Mitglieder der *Landeseisenbahn Lippe e.V.* musealen Zugverkehr ein. Seit dem 30.5.09 fahren an Sommerwochenenden historische Züge von Bösingfeld (an der KBS 366) über Bartrup nach Dörentrup.

Der Fahrgastverband PRO BAHN und örtliche Verbände fordern, auch dort wieder regelmäßig moderne Personenzüge fahren zu lassen. Der *VVOWL* fasste am 24.6.10 einen entsprechenden Beschluss und nahmen die Reaktivierung in den westfalenweiten Nahverkehrsplan auf. Am 4.11.10 wurde aber bekannt, dass die Reaktivierung trotz des guten Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,56 wegen zu hoher Kosten vorerst nicht weiter verfolgt wird. (Bei durchgehenden Zügen nach Bielefeld wurden zwischen Lemgo und Bartrup 1.400 Fahrgäste pro Tag prognostiziert.)

Der **VD-T** hätte nicht nur den Abschnitt Lemgo - Barntrop reaktiviert, sondern auch die durchgängige Verbindung nach Hameln wieder hergestellt. Allerdings

7.40	8.40	9.40		10.20	11.20	12.20
8.16	9.16	10.16		9.43	10.43	11.43
8.31	9.31	10.31		9.29	10.29	11.29
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35	9.35	10.35	km Bad Pyrmont	9.25	10.25	11.25
8.37	9.37	10.37	2,3 Lügde	9.22	10.22	11.22
8.42	9.42	10.42	7,7 Hagen	9.17	10.17	11.17
8.47	9.47	10.47	12,8 Barntrop	9.12	10.12	11.12
8.52	9.52	10.52	17,7 Bega	9.07	10.07	11.07
8.55	9.55	10.55	20,1 Farmbeck	9.04	10.04	11.04
58/01	58/01	58/01	22,4 Dörentrop	58/01	58/01	58/01
9.06	10.06	11.06	29,0 Brake (b.Lemgo)	8.53	9.53	10.53
9.09	10.09	11.09	30,7 Lemgo	8.50	9.50	10.50
9.13	10.13	11.13	34,5 Hörstmar (Lippe)	8.46	9.46	10.46
9.18	10.18	11.18	39,2 Lage (Lippe)	8.42	9.42	10.42
9.19	10.19	11.19	<i>Lage (Lip)</i> 379	8.41	9.41	10.41
9.28	10.28	11.28	<i>Oerlinghausen</i>	8.31	9.31	10.31
9.44	10.44	11.44	<i>Bielefeld Hbf</i>	8.16	9.16	10.16
9.23	10.23	11.23	<i>Lage (Lip)</i> 378	8.36	9.36	10.36
9.39	10.39	11.39	<i>Bad Salzuflen</i>	8.20	9.20	10.20
9.53	10.53	11.53	<i>Herford</i>	8.07	9.07	10.07

nicht durch den Wiederaufbau der 24 km alten Trasse, sondern mit einem 9 km langen Neubauabschnitt nach Lügde an der KBS 370 Hannover - Paderborn.

Dadurch erreichen die RB in Bad Pyrmont den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 mit vielen guten Zug- und Busanschlüssen. Außerdem werden sie als „Flügelzüge“ an den RE nach Hannover gekuppelt und bringen vielen Orten Direktverbindungen in die Landeshauptstadt.

368 Herford - Detmold - Altenbeken (- Paderborn)

Die 27,7 km von Herford nach Detmold wurden am 31.12.1880 eröffnet und am 12.6.1895 die 19,6 km zum neu errichteten Bahnhof Himmighausen an der KBS 370 Hannover - Pirmasens. Von Anfang an fuhr alle Personenzüge nach Altenbeken weiter. Um die angrenzenden Hauptstrecken bei Bedarf zu entlasten, wurde die KBS 368 zwischen 1973 und 1975 elektrifiziert.

Bis etwa 1990 fuhr regelmäßig überregionale Personen- und Güterzüge über Detmold: Es gab Eil- und D-Züge mit Kurswagen von Osnabrück bzw. Bielefeld über Warburg-Kassel nach München und Basel. Ein Eilzugpaar von Enschede nach Bad Pyrmont wechselte in Himmighausen sogar die Fahrtrichtung.

Nahverkehrszüge steuerten lange Zeit Rahden, Bremen, Bad Bentheim, Löhne, Dortmund, Münster und Bielefeld an. Nach der schrittweisen Vertaktung fuhr RB im Stundentakt Paderborn - Detmold - Herford und abwechselnd weiter nach Bielefeld oder Bad Bentheim. Von 2004 bis 2014 betrieb sie die *NordWestBahn*, seither die *Eurobahn* als Teil des OWL-Dieselnetzes.

Prägend für den lokalen Güterverkehr waren bis 1995 die Zuckerrüben im Herbst. Lage und Detmold hatten eigene Kleinloks zur Bedienung der örtlichen Anschlussgleise. 2016 fuhren die Güterzüge nur noch von Paderborn bis Detmold und bedienten Kunden in Sandebeck (Kronospan), Horn-Bad Meinberg (Glunz AG, ehem. Hornitex), Remmighausen (Lippische Eisenindustrie) und Detmold.

1989 ging in Detmold das erste *Elektronische Stellwerk* (EStW) der *Bundesbahndirektion Essen* in Betrieb. In den Folgejahren wurde die Infrastruktur wegen des zurückgehenden Güterverkehrs reduziert und unter anderem die Bahnhöfe Schötmar und Sylbach zu eingleisigen Haltepunkten. In Remmighausen halten seit etwa 1985 keine Personenzüge mehr, der Bahnhof blieb aber dank des Güteraufkommens intakt.

Viel Platz für überregionale Personen- und Güterzüge gibt es heute wegen der zurückgebauten Kreuzungsgleise nicht mehr. Sie kommen daher fast nur noch bei Umleitungen auf die KBS 368.

7.22	7.52	8.22	8.52	9.22	Hannover Hbf	7.22	11.08	8.22	12.08	9.22
8.01	8.31	9.01	9.31	10.01	Minden	8.01	10.29	9.01	11.29	10.01
8.19	(K)	9.19	(K)	10.19	Herford 380	8.19	(K)	9.19	(K)	10.19
8.03	8.14	9.03	9.14	10.03	Osnabrück	8.03	10.46	9.03	8.14	10.03
8.25	8.50	9.25	9.50	10.25	Bünde	8.25	10.09	9.25	8.50	10.25
8.34	9.01	9.34	10.01	10.34	Herford 384	8.34	9.58	9.34	9.01	10.34
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.35	9.07	9.35	10.07	10.35	km Herford Bf	9.25	9.53	10.25	10.53	11.25
	9.10		10.10		2,5 Herford Süd [neu]		9.49		10.49	
8.41	15/20	9.41	15/20	10.41	7,7 Bad Salzuflen	9.18	39/44	10.18	15/20	11.18
	9.23		10.23		9,5 Schötmar	9.15	9.36		10.36	
	9.26		10.26		12,0 Holzhausen [neu]		9.33		10.33	
8.47	29/31	9.47	29/31	10.47	14,3 Sylbach	9.11	28/30	10.11	29/31	11.11
8.52	9.36	9.52	10.36	10.52	19,2 Lage (Lippe)	9.07	9.23	10.07	10.23	11.07
8.59	9.42	9.59	10.42	10.59	27,7 Detmold	9.01	9.17	10.01	10.17	11.01
9.01	9.43	10.01	10.43	11.01	31,9 Remmighsn. [reakt.]	8.59	9.16	9.59	10.16	10.59
	9.48		10.48		36,8 Horn-Bad Meinberg		9.11		10.11	
9.08	9.53	10.08	10.53	11.08	41,4 Leopoldstal	8.51	9.07	9.51	10.07	10.51
9.12	an	10.12	an	11.12		8.47	ab	9.47	an	10.47
9.15		10.15		11.15	44,7 Sandebeck	8.44		9.44		10.44
9.21		10.21		11.21	53,0 Altenbeken	8.38		9.38		10.38
9.31		10.31		11.31	69,0 Pad. Kassel.Tor [neu]	8.28		9.28		10.28
9.34		10.34		11.34	70,5 Paderborn Hbf	8.26		9.26		10.26
14.38		15.38		16.38	Paderborn Hbf 365	14.38		15.38		16.38
15.12		16.12		17.12	Soest	15.12		16.12		17.12
15.26		16.26		17.26	Hamm	15.26		16.26		17.26

Ab 25.1.13 steuerte das *EStW Lage* die Strecke Brackwede - Osnabrück. In den folgenden Monaten wurden weitere Strecken aufgeschaltet, ab 14.11.16 ersetzte es auch das *EStW Detmold*. Von Juni 2014 bis September 2016 wurde der Bahnhof Lage von Grund auf modernisiert, die Bahnsteige und Zugänge erneuert und barrierefrei. Westlich vom Empfangsgebäude entstand ein zentraler Busbahnhof.

Im Fahrplan 2010 fuhr die RB-Linie 72 an allen Tagen stündlich von Herford über Detmold nach Paderborn. Mit Zugkreuzungen in Detmold brauchte sie 68 Minuten für die 74 km. Zusätzlich wurde ungefähr zweistündlich die RE-Linie 82 Bielefeld - Lage über Detmold nach Altenbeken verlängert. In Lage gab es nur von Bielefeld nach Detmold gute Anschlüsse. In den anderen Relationen gab es lange Wartezeiten bis hin zu 54 Minuten von Herford nach Lemgo.

Beim **VD-T** profitiert die KBS 378 vom Neubauabschnitt Himmighausen - Altenbeken, der bei der KBS 360 beschrieben wird. Obwohl die RB drei zusätzliche Stationen bedienen, brauchen sie für die 3,5 km kürzere Strecke von Herford nach Paderborn nur noch 63 Minuten. Im neuen Regionalbahnhof Erpentrup (km 47,5) halten sie nicht, da es keine Anschlüsse zur KBS 360 gäbe. Eine attraktivere Verbindung gibt es mit der KBS 369 von Lage nach Bad Pyrmont.

369 Bielefeld - Lage (- Detmold / Lemgo - Bad Pyrmont)

Erste Planungen für eine Verbindung von Hameln über Barntrop nach Bielefeld gab es Anfang der 1880er-Jahre, aber erst 10 Jahre später einigten sich Preußen und das Fürstentum Lippe über die Finanzierung. Am 8.7.96 ging der erste Abschnitt von Lage nach Lemgo in Betrieb, am 2.11.96 folgte Lemgo - Dörentrup - Barntrop und am 30.10.97 Barntrop - Aerzen - Hameln. Erst ab 1.10.1903 konnten die Züge im Westen von Lage nach Oerlinghausen weiter fahren und genau ein Jahr später war der durchgehende Betrieb von Hameln bis Bielefeld möglich.

Am 27.9.80 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Personenverkehr zwischen Lemgo und Hameln ein (→ KBS 377). Der Abschnitt Bielefeld - Lemgo bekam hingegen Mitte der 1980er-Jahre versuchsweise einen Taktfahrplan mit Dieseltriebzügen der Baureihe 624, der zur lange erhofften Steigerung der Nachfrage führte. 1995 und 1996 wurden in den Schulferien die Gleise zwischen Bielefeld Ost und Lemgo grundlegend saniert und für bis zu 80 km/h ausgebaut. Die Bahnhöfe Ehlenbruch und Helpup wandelte die *DB* in unbesetzte Haltepunkte um und der Bahnhof Oerlinghausen erhielt ein *Elektronisches Stellwerk*.

1998 kamen im Rahmen der ersten Stufe des *Integralen Taktfahrplans NRW* zur stündlichen RB-Linie Bielefeld - Lemgo RE Bielefeld - Detmold (- Altenbeken)

hinzu, die bis 2010 auch weitgehend zum Stundentakt verdichtet wurden. Der Güterverkehr reduzierte sich dafür auf saisonale Getreidezüge von Rinteln Süd über Barntrup - Lemgo - Lage - Herford unter anderem nach Brake (Unterweser).

Seit 2000 betreibt die *Eurobahn* die RB-Linie 73 Bielefeld - Lemgo mit *Talent*-Triebwagen. Montags bis samstags fährt „Der Lipperländer“ stündlich mit Kreuzungen in Oerlinghausen, sonntags alle zwei Stunden. 2001 übernahmen die *Verkehrsbetriebe Extertal* (VBE) die Infrastruktur zwischen Barntrup und Lemgo von der *Deutschen Bahn AG*, um deren Stilllegungsabsichten zu verhindern.

2005 wurde die Reaktivierung um 1,1 km bis Lemgo-Lütfeld beschlossen. Die neue Endstation liegt dicht an den Berufsschulen und der *Lipperlandhalle*. Bis zum 28.7.07 wurde der Bahnhof Lemgo „vereinfacht“ und seither von Bösingfeld ferngesteuert.

Beim **VD-T** gäbe es natürlich auch jeweils RB-Studentakte von Bielefeld nach Detmold und Lemgo. Durch den 2 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt Ubbedissen - Oerlinghausen verlieren die Züge keine Zeit beim Ausweichen und können alle Stationen außer Ehlenbruch im exakten 30-Minuten-Takt bedienen. Zudem hätte der **VD-T** auch die durchgängige Verbindung nach Hameln wieder hergestellt (→ KBS 377).

7.31 8.14	8.01 8.44	8.31 9.14	9.01 9.44	9.31 10.14	Hannover Hbf Bielefeld Hbf 380	9.29 8.46	8.01 8.44	10.29 9.46	9.01 9.44	11.29 10.46
7.52 8.14	8.22 8.44	8.52 9.14	9.22 9.44	9.52 10.14	Hamm Hbf Bielefeld Hbf 385	9.08 8.46	8.22 8.44	10.08 9.46	9.22 9.44	11.08 10.46
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	km Bielefeld Hbf	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42
8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	2,5 Bielefeld Ost	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38
8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	5,1 Oldentrup	8.35	9.05	9.35	10.05	10.35
8.28	8.58	9.28	9.58	10.28	9,3 Ubbedissen	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31	11,3 Oerlinghausen	8.28	8.58	9.28	9.58	10.28
8.35	9.05	9.35	10.05	10.35	14,9 Helpup	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24
	9.08		10.08		16,8 Ehlenbruch		8.51		9.51	
8.41	9.13	9.41	10.13	10.41	21,8 Lage (Lippe)	8.19	8.46	9.19	9.46	10.19
8.42	>	9.42	>	10.42	<i>Lage (Lippe) 377</i>	8.18	>	9.18	>	10.18
9.12	<	10.12	<	11.12	<i>Barntrup</i>	7.47	<	8.47	<	9.47
9.25	>	10.25	>	11.25	<i>Bad Pyrmont</i>	7.35	>	8.35	>	9.35
8.52 8.59	9.14 9.23	9.52 9.59	10.14 10.23	10.52 10.59	<i>Lage (Lippe) 378</i> <i>Pivitsheide</i> <i>Detmold</i>	8.07 8.01	8.45 8.37	9.07 9.01	9.45 9.37	10.07 10.01

370 Hannover - Wunstorf - Minden - Herford - Bielefeld

Die *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* vollendete am 15.10.1847 ihre namensgebende Stammstrecke. Genau zwei Monate später schlossen die *Königlich Hannöverschen Staatseisenbahnen* die Lücke zwischen Hannover und Minden. Die ganze Trasse war von Anfang an zweigleisig angelegt, einige Abschnitte gingen aber in Betrieb, bevor das zweite Gleis fertig war.

Wegen ihrer Bedeutung für den Ost-West-Verkehr in Preußen und den internationalen Verkehr folgte Anfang des 20. Jahrhunderts der viergleisige Ausbau. Dabei wurden zahlreiche Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt und Bahnhofsgebäude neu gebaut, um Platz für die Gleise zu schaffen. Betriebstechnisch sind es aber zwei Strecken mit jeweils zwei Gleisen, von denen eine 200 km/h für Personenzüge und die andere 120 km/h für Güterzüge erlaubt. Beide Strecken wurden Mitte der 1960er Jahre elektrifiziert.

Der erste *Bundesverkehrswegeplan* (BVWP) enthielt 1973 die Ausbaustrecke Dortmund - Hannover - Braunschweig als eines von acht Ausbauprojekten für die Bahn. Schon im gleichen Jahr konnten auf 28 km zwischen Gütersloh und Neubeckum versuchsweise bis zu 250 km/h gefahren werden. Als eine der ersten Schnellfahrstrecken in Deutschland wurden 1980 zwischen Hamm und Brackwede 58 km für fahrplanmäßige Fahrten von 200 km/h freigegeben.

Mitte 1985 stellte ein Versuchszug des Bundesbahn-Zentralamts Minden zwischen Brackwede und Neubeckum mit 283 km/h einen Geschwindigkeitsrekord auf deutschen Schienen auf. Am 26.11.85 erreichte der mit Fahrgästen voll besetzte *InterCityExperimental* zwischen Gütersloh und Hamm 317 km/h.

Seit der Neuordnung der Verkehre nach der Wiedervereinigung gehört diese Ost-West-Achse mit über 100.000 Zügen pro Jahr zu den am stärksten belasteten Schienenstrecken in Deutschland. Sie ist zwischen Hannover Hbf und Nordstadt dank getrennter S-Bahn-Gleise viergleisig und weiter bis Seelze sechsgleisig. Nach Wunstorf stehen durch Mitnutzung der Güterumgehungsbahn vier Gleise zur Verfügung, dann aber bis Minden nur noch zwei Gleise. Güterzüge müssen dort immer wieder in Ausweichgleise fahren, um Reisezüge passieren zu lassen.

Der *BVWP 2003* enthielt den viergleisigen Ausbau dieses Engpasses. In der 2010 veröffentlichten *Bedarfsplanüberprüfung* wurde das Projekt für rund 900 Millionen Euro aber mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1,0 als nicht förderfähig zurückgestellt. Der Verkehr soll sich stattdessen auf der Achse Löhne - Hildesheim - Braunschweig entwickeln.

Zwischen Hannover und Bielefeld verkehren zahlreiche ICE, IC, RE, RB und S-Bahnen sowie Güterzüge: Von Hannover nach Minden jeweils stündlich Doppelstock-RE Braunschweig - Bielefeld und Rheine. Von Hannover bis Wunstorf verdichtet die S2 Haste - Hannover - Nienburg das Angebot. Diese Strecke wird außerdem von der RE- Linie Hannover - Bremen - Norddeich Mole befahren.

Der **VD-T** hätte schon bis zur Jahrtausendwende dafür gesorgt, dass von Hannover bis Hamm durchgehend mindestens vier Gleise zur Verfügung stehen.

				Leip- zig 7.31 8.10	Leip- zig 8.01 8.29			7.22 8.28 > 8.59			Leip- zig 9.29 9.29	Leip- zig 8.00 8.28
Zug		RE	RB	IR	ICE	RE	RB	ICE	RE	RB	IR	ICE
km	Hannover Hbf	7.52	↘	8.15	8.32	8.22		9.02	8.52	↘	9.15	8.32
11,1	Seelze											
21,4	Wunstorf	8.04	Flügel			8.34			9.04	Flügel		
43,0	Stadthagen	15/17	8.19			45/47 (R)			15/17	9.19		
48,4	Kirchhorsten		8.24							9.24		
51,6	Tallens.-Echtorf		8.27		>			>		9.27		>
55,2	Bückeburg		8.30							9.30		
58,9	Evesen		8.33		>		↘	>		9.33		>
61,7	Dankersen		8.36		<		↘	<		9.36		<
64,4	Minden (Westf)	8.29	8.40	8.45	>	8.59	Flügel	>	9.29	9.40	9.45	>
		8.31(L) an		8.46	<	9.01	9.03	<	9.31(L) an		9.46	<
69,9	Porta Westfalica	8.35			>		9.07	>	9.35			>
73,9	Vennebeck						9.11					
79,5	Bad Oeynhausen	8.42	RB		[03]	9.10	9.16		9.42	RB		
85,3	Löhne (Westf)	8.47	(O)				9.21		9.47	(O)		
>	Kirchlengern	8.51	8.54		>	>	9.25	>	9.51	9.54		
<	Bünde (Westf)	8.56	<	9.03	<	<	9.30	<	9.56	<	10.03	
>	<i>Osnabrück Hbf</i>	an	>	9.24	>	>	>	>	an	>	10.24	>
91,8	Hiddenh.-Schw.			<			Lübb				<	
95,6	Herford		9.01	Rheine		9.19	-ecke			10.01	Rheine	
102,6	Brake (b.Bielef.)											
109,5	Bielefeld Hbf		9.11		9.14	9.29		9.44		10.11		9.14
	<i>Bielefeld Hbf 385</i>				9.16	9.31		9.46				9.16
	<i>Hamm</i>				9.42	10.08		10.12				9.42
	<i>Dortmund Hbf</i>				9.58	10.25		10.28				9.58

Gesamtverkehr Hannover - Wunstorf - Stadthagen → KBS 374

(B) RB von Osnabrück, hält auch in Bünde (→ KBS 390); (L) Hinterer Zugteil fährt Min. 34 nach Lübbecke (→ KBS 382); (R) Hinterer Zugteil fährt Min. 49 nach Rinteln (→ KBS 381).

Allerdings wären es nicht zwei parallele zweigleisige Strecken, sondern ein gut aufeinander abgestimmtes Gesamtsystem: Meistens läge ein Gleispaar für 200 bis 230 km/h in der Mitte und jeweils ein Gleis für 120 bis 160 km/h außen. Die kleineren Stationen bekämen an diesen leicht erreichbare Seitenbahnsteige.

Die 14 km von Bückeberg bis Porta Westfalica hätte der **VD-T** durch eine 8 km lange Trasse mit einem Tunnel durch den Jakobsberg an Minden vorbei ergänzt. ICE, IC und Güterzüge kämen allein auf diesem kurzen Stück 5 Minuten schneller voran. Die Reisezeit Hannover - Dortmund wäre daher nicht wie in der Realität von 1995 = 93 auf 2010 = 100 Minuten angewachsen, sondern auf 80 Minuten geschrumpft.

Es gäbe fast doppelt so viele Personenzüge wie in der Realität, die man mit „Flügelungen“ an die Nachfrage anpasst. Dadurch sind die Züge auf manchen Abschnitten

<i>Dortmund Hbf</i>	7.32		7.35	8.02				8.32		8.35	9.02
<i>Hamm</i>	7.48		7.52	8.18				8.48		8.52	9.18
<i>Bielefeld Hbf 385</i>	8.14		8.29	8.44				9.14		9.29	9.44
Zug	ICE	RB	RE	ICE	IR	RB	RB/RE	ICE	RB	RE	ICE
Bielefeld Hbf	8.16		8.31	8.46		8.49		9.16		9.31	9.46
Brake (b.Bielef.)											
Herford		Lübb	8.40		Rheine	8.58			Lübb	9.40	
Hiddenh.-Schw.		-ecke			>				-ecke		
<i>Osnabrück Hbf</i>	<	>	<	<	8.36	<	ab	<	>	<	>
km Bünde (Westf)	>	8.30	>	>	8.56	>	9.04	>	9.30	>	
4,9 Kirchlegern	>	8.34	<	<		9.05	9.08	>	9.34	<	
9,9 Löhne (Westf)		8.38				(O)	9.12		9.38		
15,7 Bad Oeynhaus		8.43	8.49	[03]			9.17		9.43	9.49	
21,3 Vennebeck		8.48							9.48		
25,3 Porta Westfalica	>	8.52		>		RB	9.24	>	9.52		>
30,8 Minden (Westf)	>	8.57	8.59	>	9.14	ab (L)	9.29	>	9.57	9.59	>
33,5 Dankersen	<	Flügel	9.01	<	9.15	9.20	9.31	<	Flügel	10.01	<
36,3 Evesen	<	↙		<		9.23		<	↙		<
40,0 Bückeberg	>			>		9.26		>			>
43,6 Tallens.-Echtorf						9.29					
46,8 Kirchhorsten						9.32					
52,2 Stadthagen		(R)	12/14			9.35					
73,8 Wunstorf			9.25			9.40	42/44		(R)	12/14	
84,1 Seelze						Flügel	9.55			10.25	
95,2 Hannover Hbf	8.58		9.38	9.28	9.45	↙	10.08	9.58		10.38	10.28
<i>Hannover 320</i>	9.01			9.31	9.50			10.01			10.31
<i>Braunschweig</i>	>			9.59	10.29			>			10.59
<i>Wolfsburg</i>	9.32			Leip-	Leip-			10.32			Leip-
<i>Berlin Hbf</i>	10.38			zig	zig			11.38			zig

nicht einmal halb so lang. Die RE bestehen nicht aus langen Doppelstockzügen, sondern aus drei kürzeren Triebwagen (Tw): Der erste wird in Stadthagen abgehängt und fährt Min.19 als RB nach Minden bzw. Min.49 nach Rinteln (→ KBS 371). Der zweite Tw wird in Minden abgehängt und fährt Min.03 als RB über Bünde nach Lübbecke bzw. Min.33 über Hille nach Lübbecke (→ KBS 372).

371 (Hannover -) Stadthagen - Bad Eilsen - Rinteln

Die *Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft* (RStE) erhielt 1898 vom Königreich Preußen und 1899 vom Fürstentum Schaumburg-Lippe die Konzessionen zum Bau der Strecke. Die *Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* führte den Bahnbau aus und übernahm nach der Eröffnung am 3.3.1900 auch die Betriebsführung. Werkstatt und Fahrzeugschuppen befanden sich beim Bahnhof Rinteln auf dem rechten Weserufer.

Im Güterverkehr war der Abtransport von Steinkohle aus Gruben bei Obernkirchen bis 1961 dominierend, hinzu kamen der Weserhafen in Rinteln, mehrere Steinbrüche und Quarzsand für eine Glasfabrik. Nach der Schließung der Gruben ging der Berufsverkehr Anfang der 1960er Jahre zurück, auch eine WEG-eigene Buslinie nahm Fahrgäste weg. Daher fuhr am 29.5.65 der letzte planmäßige Personenzug. Seither gibt es nur noch sporadisch Sonderfahrten der *Dampfeisenbahn Weserbergland* (DEWB).

Zum 1.1.95 übernahm die *Rinteln-Stadthagener Verkehrs GmbH* (RStV) die RStE und die zu 75 % an ihr beteiligten *Osthannoverschen Eisenbahnen* (OHE) den Betrieb. Seit 2006 wurde fast nur noch Holz in Rinteln Nord, Nienstädt und Stadthagen West verladen. Zum 1.7.07 wurde der Betrieb eingestellt, weil die Anteilseigner das Defizit nicht mehr tragen wollten.

Am 23.8.09 organisierte der VCD Sonderfahrten mit einem modernen Dieseltriebwagen, um das Potenzial für die Reaktivierung des Personenverkehrs zu zeigen. Seit 2010 pachtet der *Förderkreis Bückebergbahn Rinteln-Stadthagen* die Gleise, Betriebsführer ist seitdem die *Rhein-Sieg-Eisenbahn*. An einigen Sonntagen im Sommer fahren Sonderzüge der *Dampfeisenbahn Weserbergland* und der *Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Hildesheim*.

Der **VD-T** hätte den Personenverkehr bis zur Jahrtausendwende reaktiviert und den fast 20.000 Einwohnern entlang der *Bückebergbahn* stündliche Direktverbindungen nach Hannover geboten. Damit elektrische Triebwagen als „Flügelzüge“ durchfahren können, hätten 17 km von Stadthagen bis Steinbergen eine Oberleitung bekommen.



In Rinteln ist in der Realität nicht mehr viel los, nur einmal pro Stunde und Richtung fährt ein NWB-Triebwagen am alten Stellwerk vorbei. Beim **VD-T** gäbe es hingegen stündlich Züge nach Stadthagen und Hameln und halbstündlich nach Minden. (Matthias Lockenvitz)

8.22	9.22	10.22	Hannover Hbf	9.38	10.38	11.38
8.34	9.34	10.34	Wunstorf	9.25	10.25	11.25
8.45	9.45	10.45	Stadthagen 380	9.15	10.15	11.15
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.49	9.49	10.49	km Stadthagen	9.11	10.11	11.11
8.52	9.52	10.52	3,2 St.-Georgschacht	9.07	10.07	11.07
8.54	9.54	10.54	4,8 Nienstädt	9.05	10.05	11.05
8.57	9.57	10.57	6,3 Sülbeck	9.02	10.02	11.02
9.01	10.01	11.01	9,2 Obernkirchen	8.58	9.58	10.58
9.04	10.04	11.04	11,7 Krainh.-Röhrkast.	8.55	9.55	10.55
9.07	10.07	11.07	13,3 Bad Eilsen	8.52	9.52	10.52
9.09	10.09	11.09	15,5 Buchholz (Bücke)	8.50	9.50	10.50
9.12	10.12	11.12	17,0 Steinbergen	8.47	9.47	10.47
9.17	10.17	11.17	20,8 Rinteln Bf	8.43	9.43	10.43
9.22	10.22	11.22	Rinteln 375	8.38	9.38	10.38
9.28	10.28	11.28	Kleinenbremen	8.31	9.31	10.31
9.49	10.49	11.49	Minden	8.11	9.11	10.11
9.20	10.20	11.20	Rinteln 375	8.40	9.40	10.40
9.41	10.41	11.41	Hameln	8.19	9.19	10.19

Ab dort verzichtet der **VD-T** auf 3,5 km der alten Trasse, die mit einer Brücke aufwändig auf die Südseite der KBS 365 führte. Stattdessen hätte er 1,5 km nach Engern neu gebaut und dann die zweigleisige Trasse der KBS 375 mitgenutzt. Zudem hätte der **VD-T** 3 km von Sülbeck bis Obernkirchen für „fliegende Kreuzungen“ zweigleisig ausgebaut.

372 Minden (Westf) - Lübbecke - Ostercappeln - Osnabrück

1891 wurde ein Eisenbahnbauverein gegründet, um den damaligen Landkreis Wittlage in der Provinz Hannover durch eine Nebenbahn zu erschließen. Nachdem der Kreis Wittlage gemeinsam mit dem benachbarten Kreis Lübbecke, der allerdings in der Provinz Westfalen lag, 750.000 Goldmark zur Verfügung gestellt hatte, nahm das Projekt Wittlager Kreisbahn seinen Weg. Die beiden Kreise gründeten 1898 gemeinsam mit dem preußischen Staat, der Stadt Preußisch Oldendorf sowie weiteren Gemeinden und Privatleuten die Wittlager Kreisbahn Aktiengesellschaft. 1899 konnte in Bad Essen der erste Spatenstich ausgeführt werden.

Am 9.9.1900 ging die 20,5 km lange, normalspurige Strecke von Bohmte (an der KBS 120 Bremen - Osnabrück) am Nordrand des Wiehengebirges über Wittlage und Preußisch Oldendorf nach Holzhausen-Heddinghausen in Betrieb. Zu Beginn standen drei Dampflok zu Verfügung. Am 1.7.14 wurde die Strecke von Bohmte auch 20 km nach Westen bis nach Damme im oldenburgischen Münsterland weitergeführt. Dort schloss die *Oldenburgischen Staatseisenbahn* nach Holdorf an. In den Bahnhöfen Bohmte und Holzhausen-Heddinghausen bestand Anschluss an das Netz der Staatsbahn. Ab 1.11.49 fuhren die meisten Züge der Kreisbahn über Holzhausen-Heddinghausen 5 km weiter bis Lübbecke.

Trotz der Anschaffung moderner Diesellokomotiven stiegen immer mehr Fahrgäste auf den eigenen PKW um. 1961 übernahm die *Bentheimer Eisenbahn* die Betriebsführung. Bis 1971 verlagerte sie schrittweise das Angebot von den Zügen in Busse. Seit 1973 verkehren regelmäßig Museumsbahnzüge, seit 1977 werden sie einmal monatlich von der *Museums-Eisenbahn Minden* durchgeführt.

1987 wurde die *Wittlager Kreisbahn GmbH* in *VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH* umbenannt und als neue Ziele die Planung, Organisation, Durchführung und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs festgelegt. 2009 trennte man Infrastruktur und Betrieb und gründete die *VLO Bahn GmbH* als Tochtergesellschaft. Die *VLO Bus GmbH* wird von den Stadtwerken Osnabrück betrieben.

Der Güterverkehr wurde am Jahresende 1996 von Preußisch Oldendorf bis Holzhausen-Heddinghausen eingestellt, am 20.8.04 auch auf dem Rest des Westastes zwischen Bohmte-Bruchheide und Schwegermoor. 2009 wurden auf der verbliebenen Strecke noch 83.140 Tonnen befördert, vor allem südlich von Bohmte bis zum Kanalhafen Wehrendorf. Das Transportvolumen konnte nach der Finanzkrise im Jahr 2010 wieder auf über 100.000 Tonnen gesteigert werden.

2014 bildeten die *Wittlager Kreisbahn*, die Kommunen Bad Essen, Bohmte, Ostercappeln, Preußisch Oldendorf und die *Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück* einen Arbeitskreis mit dem Ziel, den Personenverkehr zwischen Bohmte und Holzhausen zu reaktivieren. Von 2015 bis 2020 wurde der Abschnitt saniert, wofür das Eisenbahn-Bundesamt, der Bund und das Land Niedersachsen auf Grundlage des SGFFG hohe Fördersummen zur Verfügung stellten.

Der **VD-T** hätte schon bis zur Jahrtausendwende durch mit mehreren kurzen Neubauabschnitten eine neue Verbindung von Osnabrück nach Ostercappeln geschaffen. Die fast 50.000 Einwohner entlang der Strecke bekämen mit „Flügelzügen“ stündliche Direktverbindungen nach Osnabrück und Hannover.

7.04 7.33 7.59	8.04 8.33 8.59	9.04 9.33 9.59	Dortmund Hbf Münster (Westf) Osnabrück Hbf 120	7.04 7.33 7.59	8.04 8.33 8.59	9.04 9.33 9.59
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	10.05	km Osnabrück Hbf	9.55	10.55	11.55
8.08	9.08	10.08	3,0 Osn.-Widukindland	8.51	9.51	10.51
8.11	9.11	10.11	7,1 Belm	9.48	10.48	11.48
8.16	9.16	10.16	13,5 Ostercappeln [neu]	9.43	10.43	11.43
8.23	9.23	10.23	23,1 Bad Essen	9.36	10.36	11.36
8.26	9.26	10.26	25,2 Wittlage	9.33	10.33	11.33
29/30	29/30	29/30	27,8 Rabber	29/30	29/30	29/30
8.33	9.33	10.33	29,5 Lintorf (Han)	9.26	10.26	11.26
8.38	9.38	10.38	33,7 Preuß. Oldendorf	9.21	10.21	11.21
8.43	9.43	10.43	37,9 Bad Holzhausen	9.16	10.16	11.16
8.49	9.49	10.49	42,5 Lübbecke (Westf)	9.10	10.10	11.10
8.54	9.54	10.54	46,6 Gehlenbeck	9.05	10.05	11.05
58/01	58/01	58/01	49,9 Nettelstedt	58/01	58/01	58/01
9.04	10.04	11.04	52,1 Eickhorst	8.55	9.55	10.55
9.08	10.08	11.08	56,0 Hille	8.51	9.51	10.51
9.12	10.12	11.12	59,4 Südhemmern	8.47	9.47	10.47
9.15	10.15	11.15	61,6 Hartum	8.44	9.44	10.44
9.19	10.19	11.19	64,5 Hahlen	8.40	9.40	10.40
9.22	10.22	11.22	67,6 Minden Königstor	8.37	9.37	10.37
9.25	10.25	11.25	69,4 Minden Oberstadt	8.35	9.35	10.35
9.27	10.27	11.27	70,4 Minden Hbf	8.33	9.33	10.33
9.31	10.31	11.31	Minden Hbf 380	8.29	9.29	10.29
9.55	10.55	11.55	Wunstorf	8.04	9.04	10.04
10.08	11.08	12.08	Hannover Hbf	7.52	8.52	9.52

374 (Gesamtverkehr)

Bielefeld - Herford - Bünde (- Lübbecke / Osnabrück)

<i>Osnabrück Hbf</i>		8.03			8.14	8.31	Bre-		9.03		
<i>Melle 390</i>		8.14		ab	8.33		men		9.14		ab
<i>Lübbecke 122</i>		<		8.05	>	>	8.42		>		9.05
<i>Bünde (Westf)</i>		8.24		8.29	8.49	8.52	8.58		9.24		9.29
Zug	RE	RE	RB	RB	RB	RB	RB	RE	RE	RB	RB
Bünde (Westf)	Hann-	8.25		8.30	8.50	8.53	8.59	Hann-	9.25		9.30
<i>Kirchlengern</i>	over			8.34	8.54		9.03	over			9.34
<i>Minden (Westf)</i>	8.01	<		8.57	<	9.13	<	9.01	<		9.57
km Löhne		>		8.38	>		>		>		9.38
6,5 Hiddenh.-Schw.	<		ab	<		<	9.07	<		an	<
10,9 Herford	8.19	8.34	8.40	Hann-	9.01	Hann-	9.11	9.19	9.34	ab	Hann-
13,3 <i>Diebrock</i>		>	8.43	over		over	9.14		>	9.43	over
17,9 Brake (b.Bielef.)		Det-	8.47				9.18		Det-	9.47	
21,3 <i>Biel.-Schildesche</i>		mold	8.50				9.21		mold	9.50	
24,8 Bielefeld Hbf	8.29	8.54	8.54	9.11	9.25	9.29	9.25	9.29	9.54	9.54	
<i>Bielefeld Hbf 385</i>	8.31	8.14			7.44			9.31	9.14		
<i>Hamm</i>	9.08	7.48			7.18			10.08	8.48		
<i>Dortmund Hbf</i>	9.25	7.32			7.02			10.25	8.32		
<i>Dortmund Hbf</i>	7.02			7.32	7.35			8.02			8.32
<i>Hamm</i>	7.18			7.48	7.52			8.18			8.48
<i>Bielefeld Hbf 385</i>	7.44			8.14	8.29			8.44			9.14
Zug	RB	RB	RB	RE	RE	RB	RB	RB	RB	RB	RE
km Bielefeld Hbf	7.49		8.06		8.31	8.36		8.49		9.06	
3,5 <i>Biel.-Schildesche</i>			8.09	Det-		8.39				9.09	Det-
6,9 Brake (b.Bielef.)			8.12	mold		8.42				9.12	mold
11,5 <i>Diebrock</i>		Hann-	8.16	>		8.46	Hann-		Hann-	9.16	>
13,9 Herford	7.58	over	8.20	8.25	8.40	8.49	over	8.58	over	9.20	9.25
18,3 Hiddenh.-Schw.		<	an		<	8.53	<		<	an	
> Löhne	>	8.21	>	>		>		>	9.21	>	>
< <i>Minden (Westf)</i>	<	8.03	<	8.59	<	8.46	<	9.03		<	<
22,9 <i>Kirchlengern</i>	8.05	8.25		<			9.05	9.25			
27,8 Bünde (Westf)	8.10	8.30	8.34	Hann-	9.00	9.06	9.10	9.30		9.34	
<i>Bünde (Westf)</i>	8.11	8.31	8.35	over	9.01	9.07	9.11	9.31		9.35	
<i>Lübbecke 122</i>	<	8.55	<	<	9.17	<	<	9.55		<	<
<i>Melle 390</i>	8.25	an	8.45		Bre-		9.25	an		9.45	
<i>Osnabrück Hbf</i>	8.45		8.57		men	9.29	9.45			9.57	

375 (Bielefeld / Hannover -) Bünde - Osnabrück - Rheine

Die KBS 375 ist Teil der *Hannoverschen Westbahn*, die in den 1850er Jahren zur Erschließung der westlichen Teile des damaligen Königreichs gebaut wurde. Um die nochmalige Überquerung des Wiehengebirges südlich von Minden zu sparen, zweigte die *Westbahn* erst in Löhne von der Strecke der *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* Richtung Hamm ab.

Am 21.11.1855 wurden die 47 km von Löhne bis Osnabrück eröffnet. Am 23.6.1856 folgte die Verbindung über Rheine und Salzbergen nach Papenburg, wo bereits die KBS 129 nach Leer in Betrieb war. Die Bedeutung der *Westbahn* wuchs mit

<i>Hannover Hbf</i>	7.15			7.22		8.15			8.22		9.15
<i>Minden (Westf)</i>	7.46			8.03		8.46			9.03		9.46
<i>Bielefeld Hbf</i>	>	7.36	7.49	>	8.07	>	8.36	8.49	>	9.07	>
<i>Herford</i>	<	7.49	7.58	<	8.25	<	8.49	8.58	<	9.25	<
<i>Bünde 384</i>	8.03	8.00	8.10	8.30	8.34	9.03	9.00	9.10	9.30	9.34	10.03
Zug	IR	↙	RB	RB	RE	IR	↙	RB	RB	RE	IR
km Bünde (Westf)	8.04		8.11		8.35	9.04		9.11		9.35	10.04
3,5 Holsen-Ahle			8.14					9.14			
8,8 Bruchmühlen			8.19	v. li.				9.19	v. li.		
16,1 Melle			8.25	8.30	8.45			9.25	9.30	9.45	
21,6 Westerhausen			w.re.	8.35				w.re.	9.35		
27,2 Wissingen				8.40				9.40			
30,2 Stockumer Mark				8.43				9.43			
33,4 Lüstringen		RB	RB	8.46			RB	RB	9.46		
	8.24	ab	ab	8.50	8.57	9.24	ab	ab	9.50	9.57	10.24
37,2 Osnabrück Hbf	8.26	8.34	8.37	8.54	9.03	9.26	9.34	9.37	9.54	10.03	10.26
38,5 Osnabr.-Altstadt		8.36	8.39	8.56			9.36	9.39	9.56		
42,2 Osn.-Eversburg		8.39	8.42	8.59			9.39	9.42	9.59		
> Bramsche	>	>	8.56	9.13	>	>	>	9.56	10.13	>	>
47,7 Lotte		8.44	>	>			9.44	>	>		
52,9 Velpe		8.48	Clop- penb.	Vechta			9.48	Clop- penb.	Vechta		
58,9 lbb.-Laggenbeck		8.53					9.53				
63,4 Ibbenbüren	8.40	8.58			9.18	9.40	9.58			10.18	10.40
68,6 Ibbenbühr.-Esch		an			9.22		an			10.22	
73,0 Hörstel					9.26					10.26	
77,8 Rodde					9.30					10.30	
84,7 Rheine	8.53				9.36	9.53				10.36	10.53
<i>Rheine 129, 398</i>	8.57	8.56			9.40	8.57	9.56			9.40	9.57
<i>Bad Bentheim</i>	9.09	>			9.58	9.06	>			9.58	10.06
<i>Meppen</i>	Ams- terd.	9.23			<i>Nord- horn</i>	Ams- terd.	10.23			<i>Nord- horn</i>	Ams- terd.
<i>Leer (Ostfriesl)</i>		9.59				10.59					

jedem neuen Anschluss, insbesondere in Rheine mit der *Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft*, der *Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft* und den *Preußischen Staatseisenbahnen*. Zwischen 1902 und 1916 wurde die KBS 375 schrittweise zweigleisig ausgebaut. Am 29.9.74 bekam der Abschnitt Osnabrück – Rheine eine Oberleitung, Osnabrück - Löhne folgte am 30.5.76.

Der Fahrplan 2010 enthielt die zweistündliche IC-Linie 77 von Berlin über Hannover, Minden und Rheine nach Amsterdam. Abwechselnd dazu war die RE-Linie 60 ebenfalls zweistündlich von Hannover über Minden, Rheine und Meppen nach Leer unterwegs. Die stündliche RB-Linie 61 Bielefeld - Rheine - Hengelo rundete das Angebot ab.

<i>Leer (Ostfriesl) Meppen Bad Bentheim Rheine 129, 398</i>	Ams- terd. 7.50 8.03	Nord- horn 8.01 8.20			8.01 8.37 > 9.04	Ams- terd. 8.50 9.03	Nord- horn 9.01 9.20			9.01 9.37 > 10.04	Ams- terd. 9.50 10.03
Zug	IR	RE	RB	RB	RB	IR	RE	RB	RB	RB	IR
km Rheine	8.07	8.24				9.07	9.24				10.07
6,9 Rodde		8.19					9.19				
11,7 Hörstel		8.33					9.33				
16,1 Ibbenbühr.-Esch		8.37			ab		9.37			ab	
21,3 Ibbenbüren	8.19	8.41			9.02	9.19	9.41			10.02	10.19
25,8 Ibb.-Laggenbeck				Clop-	9.06				Clop-	10.06	
31,8 Velpe			Vechta	penb.	9.11			Vechta	penb.	10.11	
37,0 Lotte			>	>	9.15			>	>	10.15	
> Bramsche	>	>	8.46	9.03	>	>	>	9.46	10.03	>	>
42,5 Osn.-Eversburg			9.00	9.17	9.20			10.00	10.17	10.20	
46,2 Osnabr.-Altstadt			9.03	9.20	9.23			10.03	10.20	10.23	
47,5 Osnabrück Hbf	8.34	8.57	9.06	9.23	9.26	9.34	9.57	10.06	10.23	10.26	10.34
	8.36	9.03	9.10	an	an	9.36	10.03	10.10	an	an	10.36
51,3 Lüstringen			9.13					10.13			
54,5 Stockumer Mark			9.16					10.16			
57,5 Wissingen			9.19	RB				10.19	RB		
63,1 Westerhausen			9.24	v. li.				10.24	v. li.		
68,6 Melle		9.14	9.29	9.34			10.14	10.29	10.34		
75,9 Bruchmühlen			w.re.	9.40				w.re.	10.40		
81,2 Holsen-Ahle				9.45					10.45		
84,7 Bünde (Westf)	8.56	9.24		9.48	↙	9.56	10.24		10.48	↙	10.56
<i>Bünde 384 Herford Bielefeld Hbf Minden (Westf) Hannover Hbf</i>	8.57 < > 9.13 9.45	9.25 9.34 9.53 >	9.29 < > 9.57 10.38	9.49 10.01 10.11	10.00 10.11 10.24	9.57 < > 10.13 10.45	10.25 10.34 10.53	10.29 < > 10.57 11.38	10.49 11.01 11.11 11.24	11.00 11.11 11.24	10.57 < > 11.13 11.45

Beim **VD-T** heißt die Fernverkehrslinie *InterRegio* (IR) und bietet den gleichen Komfort wie der reale *Intercity* (IC). Nahverkehrstickets gelten jedoch mit einem Zuschlag und die auch dadurch erheblich größere Nachfrage erlaubt einen ganz-tägigen Stundentakt für den IR und den RE. Hinzu kommen die zwei stündlichen RB-Linien Bielefeld - Osnabrück - Vechte und Osnabrück - Ibbenbüren, die mehr umsteigefreie Direktverbindungen als in der Realität bieten.

376 Ibbenbüren - Lengerich - Bad Iburg - Hilter - Melle

Die Berliner *Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter* erbaute von 1899 bis 1903 abschnittsweise die 93 km lange Verbindung von Ibbenbüren nach Hövelhof. Anfangs lagen die Gleise nur provisorisch in Sand und lediglich die Schienenstöße in Kies, später durchgehend in Hochofenschlacke. In Ibbenbüren, Lengerich, Gütersloh und Hövelhof gab es Anschlüsse zum Schienennetz der *Deutschen Reichsbahn*.

Die *Teutoburger Wald-Eisenbahn* (TWE) betrieb die mit kleinen zwei- und dreiachsigen Tenderlokomotiven. Züge. Die zahlreichen Bahnübergänge wurden nur durch deren Dampfpeifen und Läutewerke gesichert, weshalb maximal 35 km/h erlaubt waren. Das machte aber wenig aus, denn in dem damals strukturschwachen Gebiet war vor allem der Frachtverkehr wichtig und in den Anfangsjahren fuhren kleinbahntypisch gemischte *Güterzüge mit Personenbeförderung* (GmP).

Dennoch beeinflusste bald auch der Personenverkehr die Entwicklung vieler Orte, denn Ausflugsziele wie die Dörenther Klippen, die Wandergebiete um Brochterbeck und Lienen oder die romantische Altstadt mit der Freilichtbühne in Tecklenburg wurden für einen breiteren Teil der Bevölkerung bequem erreichbar. Iburg und Laer entwickelten sich auch wegen der Bahnanbindung zu Sommerfrischen und sind heute staatlich anerkanntes Kneipp- bzw. Soleheilbad.

1950 übernahm die *TWE* die erste Konzession für eine Omnibuslinie im damaligen Kreis Tecklenburg und beauftragte ab 1954 auch im Kreis Wiedenbrück private Unternehmen mit Busfahrten als Ergänzung zu ihren Zügen. Die kommunalen Gesellschafter forderten ab 1960 wiederholt die Verlagerung des inzwischen defizitären Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße und waren nicht mehr bereit, die unterfinanzierte *TWE* bei der Modernisierung zu unterstützen.

Als Nordrhein-Westfalen die Beschaffung neuer Omnibusse förderte und nur NE-Bahnen mit reinem Güterverkehr Zuschüsse zum Gleisbau gewährte, stellte die *TWE* ihre Personenzüge schrittweise ein: 15.4.67 sonn- und feiertags, 25.5.68

Ibbenbüren - Lengerich - Versmold, 21.5.77 Versmold - Gütersloh und 31.10.78 Gütersloh - Hövelhof. Durch den Tausch mehrerer Linienkonzessionen (u. a. mit den Stadtwerken Gütersloh) entwickelte sich die *TWE Busverkehrs GmbH* unabhängig von der Bahn einem der größten Nahverkehrsunternehmen im Kreis Gütersloh.

Ab 1977 durften Dampfloks nicht mehr auf dem Streckennetz der *Deutschen Bundesbahn* (DB) fahren. Die betroffenen Vereine suchten neue Einsatzmöglichkeiten und der *Tourismusverband Tecklenburger Land* regte auf den landschaftlich besonders reizvollen TWE-Abschnitten Museumszüge an. Der neue Haltepunkt beim Ibbenbürener Aasee erschloss ein beliebtes Naherholungsgebiet.

2003 erforderte ein neues Gesetz die unternehmerische Trennung von Fahrweg und Betrieb. Die *Teutoburger Wald-Eisenbahn-AG* ist seitdem als Infrastrukturunternehmen und die 100-prozentige Tochter *TWE Bahnbetriebs GmbH* deutschlandweit (vor allem für die stahlverarbeitende Industrie) als Verkehrsunternehmen tätig. Da Nordrhein-Westfalen seinen Kommunen kommerzielle Beteiligungen an Unternehmen außerhalb ihres Territoriums nur unter strengen Auflagen erlaubt, trennten sich im Frühjahr 2004 der Kreis Gütersloh und die Städte Versmold, Harsewinkel und Gütersloh von ihren *TWE*-Anteilen.

Nach der Übernahme der *TWE* in den Konzernverbund der französischen *SNCF-Geodis-Gruppe* kündigte die *DB* im Herbst 2010 die Kooperationsverträge und beendete den jahrzehntelang über Lengerich geführten Stahlzugverkehr zwischen den Benteler-Standorten Lingen und Paderborn. Die neue Geschäftsführung drohte die Stilllegung an, weil Gleise und Brücken erhebliche Investitionen erforderten, die sich beim verbliebenen Güteraufkommen nicht mehr lohnten. Der Kreisausschuss Gütersloh fasste den Grundsatzbeschluss, dass „die Streckeninfrastruktur der Teutoburger Wald-Eisenbahn möglichst auf ihrer gesamten Länge Ibbenbüren - Lengerich - Gütersloh - Hövelhof als funktionsfähige nichtbundes-eigene Eisenbahnstrecke des öffentlichen Verkehrs zu erhalten“ ist.

Die *Lappwaldbahn Service GmbH* (LWS) übernahm am 1.12.15 die 50,6 km von Ibbenbüren bis Versmold und schon 20 Tage später fuhr wieder ein Güterzug über die provisorisch befahrbar gemachten Gleise. Bis zur Landesgartenschau in Bad Iburg 2018 sanierte die *LWS* den Oberbau dorthin und ermöglichte Museumsfahrten. Bis 2020 folgte der Abschnitt bis Versmold.

Konkrete Reaktivierungspläne gibt es nur südlich von Bad Iburg (→ KBS 392). Westlich davon ist das Fahrgastpotenzial zu gering und leidet unter dem Umweg nach Osnabrück. Die Güter- und Museumszüge sind dank des Engagements der *LWS* gesichert.

Beim **VD-T** wäre die **TWE** nicht an den Rand des Abgrunds gefahren und ihre Infrastruktur schon früher saniert und langfristig gesichert worden. Zwischen Ibbenbüren, Lengerich und Versmold hätte es 2010 allerdings auch „nur“ Güter- und Museumszüge gegeben. Die zahlreichen Buslinien in der Region hätte der **VD-T** zu einer durchgehenden Ost-West-Achse zusammengefasst und dadurch viele Verbindungen direkt oder mit einmaligem Umsteigen angeboten.

8.03 8.18	9.03 9.18	10.03 10.18	Osnabrück Hbf Ibbenbüren 375	9.57 9.41	10.57 10.41	11.57 11.41
8.07 8.19	9.07 9.19	10.07 10.19	Rheine Ibbenbüren 375	9.53 9.40	10.53 10.40	11.53 11.40
			Bus			
8.23	9.23	10.23	km Ibbenbüren Bf	9.37	10.37	11.37
8.31	9.31	10.31	5,5 Bocketal	9.28	10.28	11.28
8.35	9.35	10.35	8,5 Brochterbeck	9.24	10.24	11.24
8.43	9.43	10.43	14 Tecklenburg	9.16	10.16	11.16
8.56	9.56	10.56	22 Lengerich (Westf)	9.04	10.04	11.04
9.05	10.05	11.05	km	8.55	9.55	10.55
9.16	10.16	11.16	8 Liene	8.43	9.43	10.43
28/34	28/34	28/34	16 Bad Iburg Bf	25/31	25/31	25/31
8.40	9.40	10.40	20 Sentrup	8.19	9.19	10.19
8.47	9.47	10.47	25 Hilter Bf	8.12	9.12	10.12
8.48	9.48	10.48	km	8.11	9.11	10.11
8.54	9.54	10.54	6 Diss.-Rothenf. Bf	8.05	9.05	10.05
9.09	10.09	11.09	16 Wellinholzhausen	7.50	8.50	9.50
9.16	10.16	11.16	21 Sondermühlen	7.43	8.43	9.43
9.26	10.26	11.26	27 Melle Bf	7.34	8.34	9.34
9.34	10.34	11.34	Melle 375	7.25	8.25	9.25
9.48	10.48	11.48	Bünde (Westf)	7.11	8.11	9.11
10.11	11.11	12.11	Bielefeld Hbf	6.49	7.49	8.49
9.30	10.30	11.30	Melle 375	7.29	8.29	9.29
9.50	10.50	11.50	Osnabrück Hbf	7.10	8.10	9.10

Beim *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Lengerich hat man nach 5 Minuten Zuganschlüsse nach Osnabrück und Münster (→ KBS 420).

Beim Aufenthalt in Bad Iburg gibt es Busanschlüsse von und nach Versmold (→ 382).

In Hilter hat man Zuganschlüsse von und nach Osnabrück (→ KBS 381).

Der Bahnhof Dissen - Bad Rothenfelde liegt zwischen beiden Städten. Die Busse bieten den knapp 20.000 Einwohnern zusätzliche Stationen.

378 (Osnabrück -) Rheine - B. Bentheim - Hengelo (- Amsterdam)

7.04		7.34	8.04		Dortmund Hbf	10.56	10.26		11.56	11.26
7.31	7.35	8.04	8.31	8.35	Münster Hbf	10.29	9.56	10.25	11.29	10.56
7.54	8.02	8.37	8.54	9.02	Rheine 129	9.06	9.23	9.58	10.06	10.23
7.26	>	8.03	8.26	>	Osnabrück Hbf	9.34	9.57	>	10.34	10.57
7.40	<	8.19	8.40	<	Ibbenbühren	9.09	9.41	<	10.09	10.41
7.53	>	8.36	8.53	>	Rheine 390	9.07	9.24	>	10.07	10.24
IR	RB	RB	IR	RB	Zug	IR	RB	RB	IR	RB
7.58	8.04	8.40	8.58	9.04	km Rheine	9.02	9.20	9.56	10.02	10.20
	8.09	8.46		9.09	7,8 Salzbergen		9.13	9.50		10.13
	>	8.53		>	17,1 Schüttorf		9.06	>		10.06
8.10	Leer	8.58	9.10	Leer	21,5 Bad Bentheim	8.50	9.01	Leer	9.50	10.01
8.11		9.01	9.11		36,8 Oldenzaal	8.49	8.58		9.49	9.58
8.21		>	9.21		45,7 Hengelo Oost	8.39	>		9.39	>
		Nord-			47,6 Hengelo		Nord-			Nord-
8.29		horn	9.29			8.31	horn		9.31	horn
8.31			9.31		Hengelo	8.29			9.29	
8.42			9.42		Almelo	8.18			9.18	
10.11			11.11		Amsterdam	6.49			7.49	

379 (Rheine -) Bad Bentheim - Nordhorn (- Coevorden)

7.04	8.04	9.04	Münster Hbf	9.56	10.56	11.56
7.40	8.40	9.40	Rheine 390	9.20	10.20	11.20
7.46	8.46	9.46	Salzbergen	9.13	10.13	11.13
7.58	8.58	9.58	B. Bentheim	9.02	10.02	11.02
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km Bad Bentheim	8.59	9.59	10.59
8.03	9.03	10.03	1,3 Kurzentrum	8.56	9.56	10.56
8.06	9.06	10.06	3,7 Quendorf	8.53	9.53	10.53
8.10	9.10	10.10	6,6 Neerlage	8.49	9.49	10.49
8.13	9.13	10.13	8,3 Hestrup	8.46	9.46	10.46
8.17	9.17	10.17	12,1 Brandlecht	8.42	9.42	10.42
8.21	9.21	10.21	15,7 Nordhorn Blanke	8.38	9.38	10.38
8.24	9.24	10.24	17,3 Nordhorn	8.36	9.36	10.36
8.32	9.32	10.32	km Nordhorn	8.28	9.28	10.28
8.42	9.42	10.42	7 Neuenhaus	8.18	9.18	10.18
9.08	10.08	11.08	25 Emmlichheim	7.52	8.52	9.52
9.25	10.25	11.25	37 Coevorden	7.35	8.35	9.35

380 Bielefeld - Gütersloh - Hamm - Dortmund

Die *Entwicklung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* wird bei der KBS 370 beschrieben. Wegen ihrer Bedeutung für den Ost-West-Verkehr in Preußen und den internationalen Verkehr wurde sie Anfang des 20. Jahrhunderts viergleisig ausgebaut Mitte der 1960er Jahre elektrifiziert.

2010 war das Fernverkehrsangebot schwer schwer verständlich, denn viele ICE- und IC-Linien fuhren im 2-Stunden-Takt oder unregelmäßig zwischen Bielefeld und Dortmund. Hinzu kamen jeweils stündlich der RE 6 Köln - Minden und die RB 61 Dortmund - Bielefeld.

<i>Hannover Hbf</i>	12.32			12.18	13.02			13.32		13.18
<i>Minden (Westf)</i>				13.01						14.01
<i>Bielefeld Hbf 380</i>	13.14			13.29	13.44			14.14		14.29
Zug	ICE	RB *)		RE	ICE		RB	ICE	RB *)	RE
km Bielefeld Hbf	13.16	13.20		13.31	13.46		13.50	14.16	14.20	14.31
4,3 Brackwede Nord		13.23					13.53		14.23	
12,3 Isselhorst-Avemw.		13.30					13.58		14.30	
17,4 Gütersloh		13.35		13.40			14.03		14.35	14.40
26,3 Rheda-Wiedenbr.		13.41					14.09		14.41	
36,7 Oelde		<					14.16		<	
45,6 Neubeckum		Mün-		13.54			14.22		Mün-	14.54
49,6 Vorhelm		ster				ab	14.25		ster	
55,6 Ahlen (Westf)				14.00		14.05	14.30			15.00
58,3 Ahl.-Kleiwellenfeld						14.08				
62,8 Heessen			RB			14.12			RB	
	13.42		v. li.	14.08	14.12	14.16	14.38	14.42	v. li.	15.08
66,6 Hamm (Westf)	13.43		13.48	14.09	14.13	14.18	w. re.	14.43		14.48 15.09
72,1 Selmigerheide			13.52			14.22				14.52
75,3 Bönen-Nordbögg.			13.55			14.25				14.55
81,8 Kamen			14.00			14.30				15.00
85,7 Kamen-Methler			14.04			14.34				15.04
87,9 Dortmund-Kurl			14.06			14.36				15.06
91,9 Do.- Scharnhorst			14.10			14.40				15.10
95,6 Do.- Hoeschpark		↘	14.13			14.43			↘	15.13
97,8 Dortmund Hbf	13.58	Flügel	14.17	14.25	14.28	14.47		14.58	Flügel	15.17 15.25
<i>Dortmund Hbf</i>	14.01	14.03			14.31	↘		15.01	15.03	
<i>Herne</i>	14.14	>			>	↘		15.14	>	
<i>Oberhausen</i>	14.35	<			<	Flügel		15.35	<	
<i>Duisburg Hbf</i>	Aa-	<			15.09	<		Aa-	<	
<i>Wuppertal Hbf</i>	achen	14.24			>	14.57		achen	15.24	
<i>Köln Hbf</i>		14.48			15.45	15.18			15.48	

Gesamtverkehr Bielefeld - Brackwede Nord - Gütersloh → KBS 385

Der **VD-T** hätte das Angebot besser vertaktet und stärker differenziert, um möglichst vielen Kunden gute Angebote zu machen: Die ICE verbinden im exakten 30-Minuten-Takt die *Integralen Taktknoten* zur Min. 00 und 30 in Hannover und Dortmund und begegnen sich zu den Min. 15 und 45 in Bielefeld. Der RE fährt ohne Überholungen Minden (00) - Bielefeld (30) - Ahlen (00) - Dortmund (30).

In dieses Gerüst legt der **VD-T** fünf RB-Linien im 30- oder 60-Minuten-Takt. Von Bielefeld bis Brackwede erfordert das dichte Angebot teilweise, dass zwei Züge gleichzeitig in die gleiche Richtung fahren. Das ist ohne Probleme möglich, weil an beiden Stationen alle Gleise Bahnsteige haben.

Köln Hbf			12.12			12.42	12.15			12.12	
Wuppertal Hbf			12.36	Aa- chen		13.03	>			12.36	Aa- chen
Duisburg Hbf			<	>		<	12.51			<	>
Essen Hbf			>	>		>	13.04			>	>
Oberhausen			<	12.25		Flügel	<			<	12.25
Herne			>	12.46		↘	>			>	12.46
Dortmund Hbf			12.57	12.59			13.29			12.57	12.59
Zug	RE	RB	Flügel	ICE	RB	RB	ICE	RE	RB	Flügel	ICE
km Dortmund Hbf	12.35	12.43	↘	13.02		13.13	13.32	13.35	13.43	↘	13.02
2,2 Do.- Hoeschpark		12.46				13.16			13.46		
5,9 Do.- Scharnhorst		12.49				13.19			13.49		
9,9 Dortmund-Kurl		12.53				13.23			13.53		
12,1 Kamen-Methler		12.55				13.25			13.55		
16,0 Kamen		12.59				13.29			13.59		
22,5 Bönen-Nordbögg.		13.04				13.34			14.04		
25,7 Selmigerheide		13.07				13.37			14.07		
31,2 Hamm (Westf)	12.51	13.12		13.17	v. li.	13.42	13.47	13.51	14.12		13.17
	12.52	w. re.	RB *)	13.18	13.22	13.44	13.48	13.52	w. re.	RB *)	13.18
35,0 Heessen						13.47					
39,5 Ahl.- Kleiwellenfeld						13.51					
42,2 Ahlen (Westf)	12.59				13.29	13.55		13.59			
48,2 Vorhelm			Mün- ster		13.34					Mün- ster	
52,2 Neubeckum	13.05				13.37			14.05			
61,1 Oelde			<		13.43					<	
71,5 Rheda-Wiedenbr.			13.41		13.50					14.41	
80,4 Gütersloh	13.19		13.35		13.56			14.19		14.35	
85,5 Isselhorst-Avemw.			13.30		14.01					14.30	
93,5 Brackwede Nord			13.23		14.06					14.23	
97,8 Bielefeld Hbf	13.29		13.20	13.44	14.10		14.14	14.29		14.20	13.44
Bielefeld Hbf 380	13.31			13.46			14.16	14.31			13.46
Minden (Westf)	13.59							14.59			
Hannover Hbf	14.42			14.28			14.58	15.42			14.28

*) RB hält zwischen Isselhorst und Brackwede auch in Ummeln, siehe KBS 385.

381 Bielefeld - Halle (Westf) - Dissen - B.Rothenf.- Osnabrück

Die Verbindung von Brackwede (an der KBS 385 von Bielefeld nach Hamm) nach Osnabrück ging am 14.8.1886 in Betrieb. Aus Kostengründen verzichtete man auf Tunnels und nahm bei der Querung des Teutoburger Waldes große Steigungen in Kauf. Täglich fuhren vier „gemischte Züge“, die auch Güterwagen beförderten und 2 ½ Stunden für die 57 km brauchten. Die Bürger waren darüber empört, da man über Löhne trotz des Umweges schneller ans Ziel kam. Trotzdem wurde der *Haller Willem* schnell zu einer wichtigen Stütze der Wirtschaft in der Region. Er brachte Arbeiter und Schüler in die Städte, Ausflügler aufs Land und transportierte die Bodenschätze aus dem Teutoburger Wald.

Ab 1905 verkehrten täglich sechs Züge, die dank der Beschleunigung auf 50 km/h nur noch zwei Stunden brauchten. Bis 1920 verringerte sich die Fahrzeit der schnellsten Züge auf 1:45 Stunden. Außerdem verkehrten sechs Güterzüge.

Ab 1960 bekam der *Haller Willem* immer stärkere Konkurrenz durch die Straße. Viele Güter ließen sich billiger und bequemer mit dem LKW transportieren, und viele Reisende stiegen auf Automobile und Busse um. Die Auslastung der Züge sank und am 2.6.1984 beendete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Personenverkehr zwischen Osnabrück und Dissen - Bad Rothenfelde. Güterzüge fuhren dort noch bis zum 31.5.91. Die DB wollte zu Beginn der 1990er Jahre den Restverkehr einstellen und die Schienen nördlich von Dissen beseitigen. Das konnte die Bürgerinitiative „Initiative Haller Willem“ verhindern.

Um die Jahrtausendwende wurden die 26 km von Brackwede nach Dissen saniert. Die *Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück* (VLO) pachtete die nördliche Hälfte für 30 Jahre zum symbolischen Preis von 1 DM. Nachdem eine Studie täglich 3.600 Fahrgäste prognostiziert hatte, ließ die VLO auch diesen Abschnitt modernisieren. Die Reaktivierung bis Osnabrück wurde am 12.6.05 mit zahlreichen Festen entlang der Strecke gefeiert. Seitdem verkehrt der *Haller Willem* stündlich von Bielefeld bis Osnabrück, zu den Hauptverkehrszeiten bis Halle sogar halbstündlich.

Seit dem 15.12.03 betreibt die *NordWestBahn* die RB-Linie 75 mit Talent-Dieseltriebwagen von Bombardier und einem Durchschnittstempo von 46 km/h. Die Symmetriezeit liegt 3 Minuten früher als allgemein üblich, wodurch man in einer Richtung bis zu 8 Minuten weniger Zeit zum Umsteigen hat.

Am 3.5.12 ging für den Streckenteil der *DB Netz AG* das *Elektronische Stellwerk* in Lage (Lippe) in Betrieb. Die Bahnhöfe Quelle, Steinhagen und Halle (Westf.) werden seitdem zentral von einem Fahrdienstleiter bedient.

Die Entwicklung wäre beim **VD-T** ähnlich, aber wahrscheinlich schneller verlaufen. Schon zur Jahrtausendwende wären moderne Triebwagen im Stundentakt zwischen Bielefeld und Osnabrück gependelt. Zwischen Quelle und Kupferheide hätte man 1,5 km zweigleisig ausgebaut, damit sich die RB im 30-Minuten-Takt ohne Zeitverlust ausweichen können.

12.22	Münst.	12.54	Münst.	12.54	Hamm Hbf	14.38	Münst.	12.54	Münst.	12.54
12.54	13.24	13.54	14.24	14.54	Gütersloh	14.05	11.35	15.05	12.35	16.05
12.06	13.36	14.06	14.36	15.06	Brackwede 385	13.53	11.23	14.53	12.23	15.53
12.02	12.22	13.02	13.22	14.02	Hannover Hbf	14.58	15.38	15.58	16.38	16.58
					Minden (Westf)					
12.44	13.29	13.44	14.29	14.44	Bielefeld Hbf 380	14.16	14.31	15.16	15.31	16.16
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.05	13.35	14.05	14.35	15.05	km Bielefeld Hbf	13.55	14.25	14.55	15.25	15.55
13.10	13.40	14.10	14.40	15.10	4,3 Brackwede	13.49	14.19	14.49	15.19	15.49
13.13	13.43	14.13	14.43	15.13	6,2 Quel.-Kupferheide	13.46	14.16	14.46	15.16	15.46
13.16	13.46	14.16	14.46	15.16	7,5 Quelle	13.43	14.13	14.43	15.13	15.43
13.19		14.19		15.19	9,6 Steinhagen Ost	13.40		14.40		15.40
13.21	13.50	14.21	14.50	15.21	10,8 Steinhagen (Westf)	13.38	14.09	14.38	15.09	15.38
13.25	13.54	14.25	14.54	15.25	14,2 Künsebeck	13.34	14.05	14.34	15.05	15.34
13.28	13.58	14.28	14.58	15.28	17,1 Halle (Westf)	13.31	14.02	14.31	15.02	15.31
13.31	an	14.31	an	15.31	18,2 Halle OWL-Arena	13.28	ab	14.28	ab	15.28
13.33		14.33		15.33	20,6 Hesseln	13.26		14.26		15.26
13.36		14.36		15.36	24,2 Borgholzhausen	13.23		14.23		15.23
13.40		14.40		15.40	26,9 Westbarthausen	13.19		14.19		15.19
13.44		14.44		15.44	30,6 Dissen -B. Rothenf.	13.15		14.15		15.15
13.48		14.48		15.48	34,1 Hilter	13.11		14.11		15.11
13.52		14.52		15.52	39,9 Wellendorf	13.07		14.07		15.07
58/01		58/01		58/01	43,0 Kloster Oesede	58/01		58/01		58/01
14.05		14.05		14.05	46,4 Oesede	12.54		14.05		14.05
14.09		14.09		14.09	50,6 Osn.-Sutthausen	12.50		14.09		14.09
14.14		15.14		16.14	55,4 Osn.-Kalkhügel	12.45		13.45		14.45
14.19		15.19		16.19	57,2 Osnabrück Hbf	12.40		13.40		14.40
14.22		15.22		16.22		12.38		13.38		14.38
14.26	14.27	15.26	15.27	16.26	Osnabrück Hbf	12.34	13.33	13.34	14.33	14.34
14.40	>	15.40	>	16.40	lbbenbühen 390	12.19	>	13.19	>	14.19
14.53	<	15.53	<	16.53	Rheine	12.07	<	13.07	<	14.07
	15.15		16.15		Bremen Hbf 120		12.45		13.45	
	16.10		17.10		Hamburg Hbf		11.50		12.50	

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



Blick auf den Bahnhof Brackwede aus der Vogelperspektive nach Osten: Jedes der 6 Gleise hat einen Bahnsteig, zur Expo 2000 wurde aber nur der für den Haller Willem zwischen den Gleisen 5 und 6 modernisiert. Die beiden anderen Bahnsteige und die Unterführung folgten erst 2019 / 2020. (© Detlef Wittig)

382 Gütersloh - Harsewinkel - Versmold (- Osnabrück)

Die Entwicklung der *Teutoburger Wald-Eisenbahn* (TWE) wird bei der KBS 376 beschrieben. Von 1967 bis 1978 stellte sie den Personenverkehr auf ihrem 93 km langen Gleisnetz schrittweise ein, am 25.5.68 traf es den Abschnitt Ibbenbüren - Lengerich - Versmold und am 21.5.77 Versmold - Gütersloh.

Seit 1996 war die Reaktivierung immer wieder im Gespräch, weil vor allem zwischen Gütersloh und Verl viele Gewerbestandorte, Wohngebiete, Schul- und Freizeiteinrichtungen in der Nähe der Gleise entstanden. Tausende pendeln zu den Großunternehmen Miele und Bertelsmann, die mit dem Zug in fußläufiger Entfernung erreichbar wären.

2010 brachte die Standardisierte Bewertung für den Abschnitt Harsewinkel - Gütersloh - Verl das sehr gute Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,98. Der Kreis Gütersloh und die Städte Harsewinkel, Gütersloh und Verl stellten daher jährlich eine Million Euro als Zuschuss zu den Betriebskosten in Aussicht. Die folgende europaweite Ausschreibung für das *Dieselnetz Ostwestfalen* enthielt die RB Harsewinkel - Verl als Option. Die in Bielefeld ansässige *Eurobahn* gewann die Ausschreibung, die Option für 260.000 Zug-km auf der TWE-Strecke wurde aber nicht genutzt.

Zur Vorbereitung und Beschleunigung der Reaktivierungsprojekte gab der *Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe* (NWL) am 18.12.12 u. a. Fördermittel für die Planungskosten der TWE-Strecke frei. Das Gutachten bezifferte die Kosten für den Ausbau auf 80 km/h Ende 2014 auf 31,7 Millionen Euro. Täglich 3.500 Fahrgäste sollen das Angebot täglich nutzen und jährlich 6 Millionen PKW-km vermeiden. Der folgende Abschnitt Verl - Hövelhof wird auf die Eignung für einen „Urban Rail“-Testbetrieb mit selbstfahrenden Schienenfahrzeugen geprüft.

Der **VD-T** hätte die Südhälfte der TWE schon bis 2010 reaktiviert. Die RB aus Gütersloh wenden aber nicht in Harsewinkel, sondern fahren bis Versmold: Die Stadt zählt 21.000 und der Hauptort 11.000 Einwohner! In Versmold hat man immer Anschluss zu einem Bus nach Osnabrück, der das Oberzentrum nach 51 Minuten erreicht. Ein Zug wäre wegen des Umwegs über Lengerich kaum schneller.

11.35	12.02	12.35	13.02	13.35	Dortmund Hbf	11.35	14.58	12.35	15.58	13.35
11.52	12.22	12.52	13.22	13.52	Hamm (Westf)	11.52	14.38	12.52	15.38	13.52
12.19	12.54	13.19	13.54	14.19	Gütersloh	12.19	14.05	13.19	15.05	14.19
12.20	12.50	13.20	13.50	14.20	Bielefeld Hbf	13.40	14.10	14.40	15.10	15.40
12.29	12.59	13.29	13.59	14.29	Gütersloh	13.31	14.01	14.31	15.01	15.31
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.33	13.03	13.33	14.03	14.33	km Gütersloh	13.27	13.57	14.27	14.57	15.27
12.37	13.07	13.37	14.07	14.37	4,3 Blankenhagen	13.22	13.52	14.22	14.52	15.22
12.43	13/18	13.43	13/18	14.43	10,2 Marienfeld (Westf)	13.16	41/46	14.16	41/46	15.16
12.47	13.23	13.47	14.23	14.47	13,4 Harsewinkel	13.12	13.37	14.12	14.37	15.12
12.53	an	l	an	14.53	19,7 x Niedick	l	ab	14.06	ab	l
12.58		13.57		14.58	24,2 Versmold	13.03		14.02		15.03
9.03		10.03		11.03	km Versmold 	7.57		8.57		9.57
9.15		10.15		11.15	9 Bad Laer	7.44		8.44		9.44
25/27		25/27		25/27	16 Bad Iburg (A)	32/34		32/34		32/34
9.41		10.41		11.41	25 Oesede	7.18		8.18		9.18
9.54		10.54		11.54	33 Osnabrück Hbf	7.06		8.06		9.06

Zur KBS 383:

Der **VD-T** hätte die KBS 383 schon bis 2010 so modernisiert, dass die Züge von Bielefeld nach Münster nur noch 80 Minuten brauchen. Eine Voraussetzung dafür ist der zweigleisige Begegnungsabschnitt Telgte - Abzweig Vertherland. Vier zusätzliche Stationen in Münster, Handorf und Warendorf würden neue Fahrgäste gewinnen und einen ganztägigen 30-Minuten-Takt bis Warendorf erlauben.

383 (Bielefeld -) Rheda-Wiedenbrück - Warendorf - Münster

Zunächst war eine Schmalspurbahn von Münster nach Telgte geplant, dann baute man aber doch in Normalspur: Am 8.2.1886 wurde der Abschnitt Münster - Warendorf eröffnet und 1887 bis Rheda verlängert.

Das Gleis verläuft größtenteils entlang der Bundesstraße B 64. Viele unbeschränkte Bahnübergänge (Bü) waren Schuld daran, dass die Züge maximal 60 km/h fahren durften. Anfang der 1980er Jahre wollte die *Deutsche Bundesbahn* die 24 km östlich von Warendorf stilllegen. Das wurde erfreulicherweise verhindert.

2006 modernisierte die *DB* die 10 km von Warendorf bis Beelen, beseitigte einen Teil der Bü und sicherte die anderen mit Schranken. Das erlaubte bis zu 100 km/h und machte auch östlich von Warendorf den Stundentakt möglich. 2009 folgten die 25 km von Münster bis Warendorf und die *DB* schloss die KBS 383 an das *Elektronische Stellwerk* im Bahnhof Coesfeld an. Die mechanischen Weichen und Signale in Telgte, Warendorf und Beelen baute sie danach zurück.

	8.52		9.52		<i>Hamm (Westf)</i>		10.08		11.08	
8.20	>	9.20	>	10.20	<i>Ahlen (Westf)</i>	9.40	>	10.40	>	11.40
8.35	9.19	9.35	9.19	10.35	<i>Bielefeld Hbf</i>	9.24	9.40	10.24	9.19	11.24
8.40	→	9.40	→	10.40	<i>Gütersloh</i>	9.19	→	10.19	→	11.19
					<i>Rheda - Wied. 385</i>					
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.41		9.41		10.41	km Rheda-Wiedenb.	9.18		10.18		11.18
8.47		9.47		10.47	5,1 Herzebrock	9.12		10.12		11.12
8.51		9.51		10.51	8,2 Clarholz	9.08		10.08		11.08
59/01	ab	59/01	ab	59/01	15,1 Beelen	58/00	an	58/00	an	58/00
9.09	9.35	10.09	10.35		23,0 Warendorf Ost		9.25		10.25	
9.11	9.37	10.11	10.37	11.11		8.49	9.22	9.49	10.22	10.49
					24,5 Warendorf					
9.13	9.38	10.13	10.38	11.13		8.46	9.21	9.46	10.21	10.46
	41/45	[16]	41/45		26,8 Neuwarendorf		14/18	[43]	14/18	
9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	30,8 Müssingen	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38
9.28	9.58	10.28	10.58	11.28	39,2 Telgte	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
	[01]			[31]	43,0 Abzw. Vertherland		[58]			[28]
9.32	10.02	10.32	11.02	11.32	44,3 Handorf	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27
9.36	10.06	10.36	11.06	11.36	47,7 Münster-Mauritz	8.23	8.53	9.23	9.53	10.23
9.40	10.10	10.40	11.10	11.40	50,1 Münster (Westf)	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20
10.01	10.31	11.01	11.31	12.01	<i>Münster (Westf)</i>	7.59	9.35	8.59	10.35	9.59
10.26	10.56	11.26	11.56	12.26	<i>Dortmund Hbf</i>	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34
10.03	10.33	11.03	11.33	12.03	<i>Münster (Westf)</i>	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57
10.38	10.54	11.38	11.54	12.38	<i>Rheine</i>	7.22	8.06	8.22	9.06	9.22

Bis Ende 2013 betrieb die *NordWestBahn* die stündliche Regionalbahn-Linie 67 Münster - Bielefeld, seitdem fährt die *Eurobahn* mit Bombardier-*Talent*-Triebwagen der Baureihe 643. Die Kreuzungen finden in Beelen und Telgte statt. Da der Fahrplan 3 Minuten zum Standard verschoben ist, verpasst man in Brackwede den Anschluss zur *Sennebahn* nach Paderborn.

Ab 2020 sollten zwischen Münster und Telgte drei wichtige Bü Schranken bekommen und 22 kleine Bü geschlossen werden. Der *Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe* möchte danach die Fahrzeit zwischen den Oberzentren Bielefeld und Münster von derzeit ca. 90 auf 70 Minuten reduzieren, womit die RB-Linie 67 schneller als die Umwegverbindung über Hamm würde. Zwischen Münster und Warendorf will der Zweckverband den Halbstundentakt einführen.

384 (Dortmund - Hamm -) Ahlen (Westf) - Sendenhorst - Münster

Am 30.9.1903 nahm die *Westfälische Landes-Eisenbahn* (WLE) ihre 100 km lange Verbindung von Warstein über Lippstadt und Neubeckum nach Münster in Betrieb. Dort lag der *WLE*-Bahnhof etwa 700 Meter vom Staatsbahnhof entfernt und Güterwagen wurden über die Städtische Hafenbahn getauscht.

Durch den Rückgang im Personenverkehr und die Stagnation im Güterverkehr kam die *WLE* nach dem Zweiten Weltkrieg in Liquiditätsprobleme. Das Land Nordrhein-Westfalen war zu Hilfen bereit, verlangte dafür aber Rationalisierungen, zu denen die Einstellung des Personenverkehrs 1975 zählte. In der Folge wurden Gleise abgebaut und Bahnhöfe verkauft, aber auch die verbliebenen Strecken saniert und moderne Lokomotiven und Waggonen für den Kalksteinverkehr angeschafft.

Ab 2006 wurde die Reaktivierung der gesamten *WLE*-Strecke von Münster bis Warstein untersucht. Nur die ersten 20 km bekamen 2010 ein positives Ergebnis, an Werktagen wurden 6.000 Fahrgäste erwartet. Dabei wurden zwei zusätzliche Halte in Münster und ein 20-Minuten-Takt bis Münster-Wolbeck angenommen. Bis Sendenhorst waren zwei Züge pro Stunde im 20-40-Min-Rhythmus geplant.

Beim **VD-T** wären schon ab der Jahrtausendwende wieder Personenzüge auf der *WLE*-Gesamtstrecke gefahren. Allerdings hätte man die Verknüpfung mit der KBS 380 von Neubeckum nach Ahlen verlegt, weil es dort dank *Integraler Takt-knoten* bessere Anschlüsse gibt und die über 50.000 Einwohner zählende Stadt auch das Ziel vieler Fahrgäste ist.

7.31	7.50	8.31	8.50	9.31	Bielefeld Hbf	9.29	10.10	10.29	11.10	11.29
7.40	8.03	8.40	9.03	9.40	Gütersloh	9.19	9.56	10.19	10.56	11.19
7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	Ahlen (Westf) 380	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
7.35	8.02	8.35	9.02	9.35	Dortmund Hbf	9.25	9.58	10.25	10.58	11.25
7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	Hamm (Westf)	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08
7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	Ahlen (Westf) 380	9.01	9.22	10.01	10.22	11.01
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.03	8.34	9.03	9.34	10.03	km Ahlen (Westf)	8.57	9.26	9.57	10.26	10.57
8.07		9.07		10.07	6,0 Vorhelm Bf	8.52		9.52		10.52
8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	11,0 Enniger	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48
13/16	43/46	13/16	13/16	13/16	13,5 Tönnishäuschen	43/46	13/16	43/46	13/16	43/46
8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	20,1 Sendenhorst	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38
8.22	8.52	9.22	9.52	10.22	27,3 Albersloh	8.37	9.07	9.37	10.07	10.37
8.28	8.58	9.28	9.58	10.28	31,0 Ende 2-gleisig	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
	[01]	[31]			33,0 Wolbewck		[58]	[28]		
8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	34,8 Angelmodde	8.26	8.56	9.26	8.56	10.26
8.35	9.05	9.35	10.05	10.35	37,0 Gremmendorf	8.24	8.54	9.24	8.54	10.24
8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	38,3 Loddenheide	8.21	8.51	9.21	8.51	10.21
8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	40,8 Münsterlandhalle	8.19	8.49	9.19	8.49	10.19
8.43	9.13	9.43	10.13	10.43	41,6 Münster (Westf)	8.16	8.46	9.16	8.46	10.16
8.45	9.15	9.45	10.15	10.45	Münster (Wf) 383	8.15	8.45	9.15	8.45	10.15
8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	Warendorf	8.10	8.40	9.10	8.40	10.10
9.21	9.46	10.21	10.46	11.21	Rheda - Wiedenbr.	7.38	8.13	8.38	8.13	9.38
an	10.18	an	11.18	an	Bielefeld Hbf	ab	7.41	ab	7.41	ab
	10.40		11.40				7.20		7.20	

- Da die Personengleise der viergleisigen KBS 380 bei Vorheim nördlich liegen, braucht man keine Brückenbauwerke, um die südlichen Gütergleise zu kreuzen. Bis Enniger folgt ein 3,5 km langer Neubauabschnitt ohne aufwändige Bauwerke.
- Nördlich vom neuen Haltepunkt Albersloh gibt es einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt für Zugkreuzungen ohne Zeitverlust.
- Die 800 Meter im Gleisvorfeld von Münster Hbf bis zur Münsterlandhalle haben mehrere Gleise und werden ebenfalls für Zugkreuzungen ohne Zeitverlust genutzt. Um lange Standzeiten in Münster zu vermeiden, fahren die Triebwagen nach 5 Minuten auf der KBS 383 Richtung Warendorf weiter und erreichen dadurch viele Ziele in Münster direkt.
- Mit zwei stündlich abwechselnden *Flügelzügen* gibt es viele attraktive Direktverbindungen: Dortmund 7:35 - Ahlen 8:03 - Münster 8:45 - Warendorf Ost 9:25 und Ahlen 8:34 - Münster 9:15 - Warendorf 9:46 - Gütersloh 10:29 - Bielefeld 10:40.

385 (Gesamtverkehr) Bielefeld - Gütersloh - Rheda-Wiedenbrück

Hannover Hbf	12.32		12.18			13.02				13.32		13.18			14.02		
Minden (Westf)			13.01									14.01					
Bielefeld Hbf 370	13.14		13.29			13.44				14.14		14.29			13.44		
Zug	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB	RB
km Bielefeld Hbf	13.20	13.20	13.31	13.34	13.35	13.50	13.50	14.04	14.05	14.20	14.20	14.31	14.34	14.35	14.50	14.50	15.04
4,3 Brackwede Nord		13.23		13.37	13.38		13.53	14.07	14.08		14.23		14.37	14.38		14.53	15.07
9,4 Ummeln		13.27		>	>			>	>		14.27		>	>			>
12,3 Isselhorst-Avemw.		13.30		Osna	Pader		13.58	Osna	Pader		14.30		Osna	Pader		14.58	Osna
17,4 Gütersloh	13.29	13.34	13.40	-brück	-born	13.59	14.02	-brück	-born	14.29	14.34	14.40	-brück	-born	14.59	15.02	-brück
<i>Gütersloh 380</i>	13.31	13.35	13.41			14.01	14.03			14.31	14.35	14.41			15.01	15.03	
<i>Ahlen (Westf)</i>	>	>	14.00			>	14.30			>	>	15.00			>	15.30	
<i>Hamm (Westf)</i>	Hövel	Mün	14.08			Hövel	14.38			Hövel	Mün	15.08			Hövel	15.38	
<i>Dortmund Hbf</i>	-riege	-ster	14.25			-riege	14.58			-riege	-ster	15.25			-riege	13.44	
<i>Dortmund Hbf</i>	Hövel			13.02	Hövel	13.35	Mün	Hövel			14.02	Hövel	14.35	Mün	Hövel		
<i>Hamm (Westf)</i>	-riege			13.22	-riege	13.52	-ster	-riege			14.22	-riege	14.52	-ster	-riege		
<i>Ahlen (Westf)</i>	>			13.29	>	13.59	>	>			14.29	>	14.59	>	>		
<i>Gütersloh 380</i>	13.29			13.56	14.01	14.19	14.24	14.29			14.56	15.01	15.19	15.24	15.29		
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB
km Gütersloh	13.31	Pader	Osna	13.57	13.59	14.20	14.25	14.31	Pader	Osna	14.57	14.59	15.20	15.25	15.31	Pader	Osna
5,1 Isselhorst-Avemw.		-born	-brück	14.01			14.29		-born	-brück	15.01			15.29		-born	-brück
8,0 Ummeln		>	>				14.32		>	>				15.32		>	>
13,1 Brackwede Nord		13.51	13.52	14.06			14.36		14.51	14.52	15.06			15.36		15.51	15.52
17,4 Bielefeld Hbf	13.40	13.55	13.56	14.10	13.50	14.29	14.40	14.40	14.55	14.56	15.10	14.50	15.29	15.40	15.40	15.55	15.56
<i>Bielefeld Hbf 370</i>	13.46				13.44	14.31						14.44	15.31				
<i>Minden (Westf)</i>						14.59							15.59				
<i>Hannover Hbf</i>	14.28				13.02	15.42						14.02	16.42				

386 Bielefeld - Sennestadt - Hövelriege - Paderborn

Der nördliche Teil der *Sennebahn* zwischen Bielefeld und Schloß Holte wurde Ende 1901 eröffnet, die südliche Teilstrecke bis Paderborn am 1.7.1902.

Am 15.5.49 verkehrte zum ersten Mal ein „Heckeneilzug“ von Bremen nach Frankfurt (Main) über die *Sennebahn*. In den nächsten Jahren erfreute sich das Zugpaar großer Beliebtheit und zu Ostern und Weihnachten waren Entlastungszüge erforderlich. Ab 1979 fuhren die Eilzüge nur noch von Bremen nach Paderborn (mit Halt in Hövelhof) und 1983 endete der Eilzugverkehr über die *Sennebahn*.

1987 wollte die *Deutsche Bundesbahn* den Personenverkehr einstellen, da durchschnittlich nur noch 609 Fahrgäste pro Tag die Züge nutzten. Da sie nur 60 km/h fahren durften, brauchten sie über eine Stunde von Bielefeld nach Paderborn. Ungesicherte Bahnübergänge sorgten für viele Unfälle, was der *Sennebahn* ein schlechtes Image brachte. Das Land NRW verhinderte die Stilllegung mit einer finanziellen Beteiligung an den Angebotsverbesserungen.

1993 wurde montags bis freitags der Stundentakt eingeführt und auch an den Wochenenden fuhren wieder Züge. Die Nachfrage nahm im selben Jahr um 30 % zu. Ab 1994 setzte die *DB* moderne Triebzüge der Baureihe 628/928 ein und die Nachfrage stieg auf 1.164 Reisende pro Tag.

Während der Vollsperrung der KBS 390 zwischen Paderborn und Soest 1993/94 wurde die *InterRegio*-Linie 20 über die *Sennebahn* umgeleitet. Dieselloks der Baureihe 218 zogen die Fernverkehrszüge mit abgebügelter Elektrolok am Zugende ohne Halt über die Gleise ohne Oberleitung. Auf dem Weg ins Ruhrgebiet änderten die Züge ihre Fahrtrichtung in Brackwede, Richtung Kassel erfolgte das im Bielefelder Hauptbahnhof.

Im Dezember 2003 übernahm die *NordWestBahn* das „Ems-Weser-Senne-Netz“ mit der *Sennebahn*. In Schloß Neuhaus ist seit dem 30.10.08 ein neuer Haltepunkt mit Zugang zum Schattenweg in Betrieb. Am 11.12.11 wurde die Station *Brackwede Süd* geschlossen und gleichzeitig die behindertengerechte Station *Bielefeld-Senne* eröffnet.

Ab 2011 wurde die Strecke für 34 Millionen Euro modernisiert, um durch höhere Geschwindigkeiten die Reisezeit zu verkürzen und zusätzliche Fahrten zum Stundentakt zu ermöglichen. Dabei wurden die Bahnsteige erneuert und auf eine einheitliche Höhe von 76 Zentimetern gebracht. Das neue *Elektronische Stellwerk* in Lage ersetzte alle mechanischen Stellwerke.

Am 8.8.15 verkürzte sich mit der Einführung des Halbstundentaktes während der Hauptverkehrszeiten die Fahrzeit zwischen Bielefeld und Paderborn um 9 bis 14 Minute. Schloß Neuhaus, Hövelriege und Sennelager werden weiterhin nur stündlich bedient. Nach Abschluss der Bauarbeiten nahm die Nachfrage weiter zu, 2018 nutzten über 6.000 Reisende pro Tag das Angebot.

Beim **VD-T** wären schon ab der Jahrtausendwende wieder Personenzüge auf der **WLE-Gesamtstrecke** gefahren. Allerdings hätte man die Verknüpfung mit der KBS 380 von Neubeckum nach Ahlen verlegt, weil es dort dank *Integraler Taktknoten* bessere Anschlüsse gibt und die über 50.000 Einwohner zählende Stadt auch das Ziel vieler Fahrgäste ist.

7.35		8.35		9.35	Dortmund Hbf	9.25		10.25		11.25
7.52		8.52		9.52	Hamm (Westf)	9.08		10.08		11.08
8.19		9.19		10.19	Gütersloh	8.40		9.40		10.40
8.20		9.20		10.20	Bielefeld Hbf	8.40		9.40		10.40
8.32		9.32		10.32	Gütersloh	8.27		9.27		10.27
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.35	13.05	13.35	14.05	12.34	km Bielefeld	13.25	13.05	14.25	14.05	13.26
12.38	13.08	13.38	14.08	12.37	3,2 Brackwede	13.21	13.08	14.21	14.08	13.22
12.40	13.10	13.40	14.10	12.39	5,0 Brackw. Schulzentr.	13.19	13.10	14.19	14.10	13.20
12.43	13.13	13.43	14.13	12.42	7,4 Bielefeld-Senne	13.16	13.13	14.16	14.13	13.17
12.45	13.16	13.45	14.16	12.44	8,6 Windelsbleiche	13.14	13.16	14.14	14.16	13.15
12.48	13.19	13.48	14.19	12.47	11,7 Sennestadt	13.11	13.19	14.11	14.19	13.12
12.50		13.50			14,0 Beckhofsiedlung	13.09		14.09		
12.53	13.23	13.53	14.23	12.51	16,4 Schloß Holte	13.06	13.23	14.06	14.38	13.08
12.59	13.29	13.59	14.29	12.57	21,6 Hövelriege	13.01	13.31	14.01	14.33	13.03
13.01	13.31	14.01	14.31	15.01	26,6 Höfelhof	12.59	13.29	13.59	14.29	14.59
13.06	13.36	14.06	14.36	15.06	28,9 Klausheide	12.53	13.36	13.53	14.36	14.53
13.09		14.09		15.09	33,5 Sennelager	12.50		13.50		14.50
14/15	43/46	14/15	43/46	14/15		44/45	13/16	44/45	13/16	44/45
13.18		14.18		15.18	35,9 Schloß Neuhaus	12.41		13.41		14.41
13.22	13.52	14.22	14.52	15.22	39,7 Paderborn Nord	12.37	13.07	13.37	14.07	14.37
13.25	13.55	14.25	14.55	15.25	41,7 Pad. Kasseler Tor	12.34	13.04	13.34	14.04	14.34
13.28	13.58	14.28	14.58	15.28	43,2 Paderborn Hbf	12.32	13.02	13.32	14.02	14.32
9.03		10.03		11.03	Versmold	7.57		8.57		9.57
9.15		10.15		11.15	Bad Laer	7.45		8.45		9.45
9.25		10.25		11.25	Bad Iburg	7.35		8.35		9.35
9.40		10.40		11.40	Oesede	7.20		8.20		9.20
9.52		10.52		11.52	Osnabrück Hbf	7.08		8.08		9.08

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

387 Gütersloh - Verl - Hövelriege (- Paderborn)

Die Berliner *Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter* erbaute von 1899 bis 1903 abschnittsweise die 93 km lange Verbindung von Ibbenbüren nach Hövelhof. Die *Teutoburger Wald-Eisenbahn* (TWE) betreibt sie seither. In Ibbenbüren, Lengerich, Gütersloh und Hövelhof gibt es Anschlüsse zum Streckennetz der *Deutschen Bahn AG* verknüpft. Zweigstrecken schließen den Hafen Saerbeck am *Dortmund-Ems-Kanal* in Ibbenbüren-Dörenthe, die Landmaschinenfabrik Claas in Harsewinkel West und den Flughafen Gütersloh an.

Für die 50,6 km Ibbenbüren - Lengerich - Versmold leitete die TWE 2014 ein Verfahren zur Abgabe bzw. Streckenstilllegung ein. Seit dem 1.12.15 ist die *LWS Lappwaldbahn Service GmbH* der neue Eigentümer dieses Abschnitts. Die Reaktivierung der südlichen 25,1 km von Harsewinkel über Gütersloh nach Verl wird vom Land Nordrhein-Westfalen angedacht.

7.35		8.35		9.35	Dortmund Hbf	14.25		15.25		16.25
7.52		8.52		9.52	Hamm (Westf)	14.08	14.38	15.08	15.38	16.08
8.19		9.19		10.19	Gütersloh	13.40	14.05	14.40	15.05	15.40
12.20	12.31	13.20	13.31	14.20	Bielefeld Hbf	13.40	14.29	14.40	15.29	15.40
12.32	12.40	13.32	13.40	14.32	Gütersloh	13.27	14.19	14.27	15.19	15.27
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.31	13.01	13.31	14.01	12.33	km Gütersloh	13.29	13.59	14.29	14.59	15.29
12.34	13.04	13.34	14.04	12.35	2,5 Carl-Miele-Straße	13.25	13.55	14.25	14.55	15.25
12.36	13.06	13.36	14.06	12.38	4,5 Gütersl.-Sundern	13.23	13.53	14.23	14.53	15.23
12.38	13.08	13.38	14.08	12.40	6,5 Spexard	13.21	13.51	14.21	14.51	15.21
12.41	13.11	13.41	14.11	12.43	8,7 Varenzell	13.18	13.48	14.18	14.48	15.18
12.43	13.13	13.43	14.13	12.46	10,5 Verl West	13.16	13.46	14.16	14.46	15.16
12.46	13.16	13.46	14.16	12.48	12,5 Verl	13.13	13.43	14.13	14.43	15.13
12.48	13.18	13.48	14.18	12.51	14,4 Bornholte	13.11	13.41	14.11	14.41	15.11
12.51	13.21	13.51	14.21	12.54	17,4 Kaunitz	13.08	13.38	14.08	14.38	15.08
12.54	13.24	13.54	14.24	I	20,8 Espeln-Riege	13.05	13.35	14.05	14.35	15.05
12.57	13.27	13.57	14.27	12.59	22,8 Hövelriege	13.03	13.33	14.03	14.33	15.03
13.01	13.31	14.01	14.31	15.01	Hövelriege	12.59	13.29	13.59	14.29	14.59
13.28	13.58	14.28	14.58	15.28	Paderborn Hbf	12.32	13.02	13.32	14.02	14.32
13.01	13.31	14.01	14.31	15.01	Hövelriege	12.59	13.29	13.59	14.29	14.59
13.11	13.41	14.11	14.41	15.11	Sennestadt	12.49	13.19	13.49	14.19	14.49
13.25	13.55	14.25	14.55	15.25	Bielefeld Hbf	12.35	13.05	13.35	14.05	14.35

17,9 südlich Kaunitz – 22,6 Hövelriege = 4,7 km neu
Höfelhof war 25,9 -> 3,4 km kürzer

389 Ahlen (Westf) - Beckum - Wadersloh - Lippstadt (- Bestwig)

Am 20.10.1898 verlängerte die *Westfälische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft* ihre KBS 392 ab Lippstadt um 29 km nach Beckum. Dort erreichte man die schon 1879 eröffnete Staatsbahnstrecke nach Neubeckum, deren Betrieb die *WLE* übernahm. Bis 1903 verlängerte die *WLE* ihr Netz über Sendenhorst nach Münster (→ KBS 384) und bot durchgehende Züge von Warstein bis Münster an.

Durch den Rückgang im Personenverkehr ab 1960 und die Stagnation im Güterverkehr kam die *WLE* in Liquiditätsprobleme. Das Land Nordrhein-Westfalen war zu Hilfen bereit, verlangte dafür aber Rationalisierungen, zu denen die Einstellung des Personenverkehrs 1975 zählte. In der Folge wurden Gleisanlagen abgebaut, Bahnhöfe verkauft, aber auch die verbliebenen Strecken saniert und moderne Lokomotiven und Waggons für den Kalksteinverkehr angeschafft.

7.31	8.31	9.31	<i>Bielefeld Hbf</i>	9.29	10.29	11.29
7.40	8.40	9.40	<i>Gütersloh</i>	9.19	10.19	11.19
7.59	8.59	9.59	<i>Ahlen (Westf) 380</i>	9.01	10.01	11.01
7.35	8.35	9.35	<i>Dortmund Hbf</i>	9.25	10.25	11.25
7.52	8.52	9.52	<i>Hamm (Westf)</i>	9.08	10.08	11.08
7.59	8.59	9.59	<i>Ahlen (Westf) 380</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Ahlen (Westf)	8.56	9.56	10.56
			6,0 Vorhelm Bf			
8.11	9.11	10.11	9,2 Neubeckum West	8.48	9.48	10.48
8.14	9.14	10.14	11,0 Beckum-Roland	8.45	9.45	10.45
8.18	9.18	10.18	13,9 Beckum Bf	8.41	9.41	10.41
8.20	9.20	10.20		8.39	9.39	10.39
8.23	9.23	10.23	15,7 Beckum Ost	8.36	9.36	10.36
28/31	28/31	28/31	19,8 Dünninghausen	28/31	28/31	28/31
8.36	9.36	10.36	24,2 Diestedde	8.23	9.23	8.53
8.41	9.41	10.41	28,6 Wadersloh	8.18	9.18	8.50
8.48	9.48	10.48	37,2 Lippstadt-Cappel	8.11	9.11	8.47
8.50	9.50	10.50	38,5 Lippst.-Stadtspark	8.09	9.09	8.45
8.52	9.52	10.52	10,2 Lippstadt-Nordbf	8.07	9.07	8.42
8.56	9.56	10.56	42,5 Lippstadt	8.04	9.04	8.41
9.01	10.01	11.01	<i>Lippstadt 390</i>	7.59	8.59	9.59
9.12	10.12	11.12	<i>Soest</i>	7.48	8.48	9.48
9.26	10.26	11.26	<i>Hamm (Westf)</i>	7.34	8.34	9.34
9.01	10.01	11.01	<i>Lippstadt 390</i>	7.59	8.59	9.59
9.20	10.20	11.20	<i>Paderborn Hbf</i>	7.40	8.40	9.40
9.50	10.50	11.50	<i>Warburg</i>	7.10	8.10	9.10
10.20	11.20	12.20	<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	6.40	7.40	8.40

Ab 2006 wurde die Reaktivierung der gesamten *WLE*-Strecke von Münster bis Warstein untersucht und das Fahrgastpotenzial zwischen Neubeckum und Lippstadt als zu gering bewertet.

Beim **VD-T** wären hingegen schon ab der Jahrtausendwende wieder Personenzüge auf der *WLE*-Gesamtstrecke gefahren. Die Verknüpfung mit der KBS 380 hätte man von Neubeckum nach Ahlen verlegt, weil es dort dank *Integraler Taktknoten* bessere Anschlüsse gibt und die über 50.000 Einwohner zählende Stadt auch das Ziel vieler Fahrgäste ist.

➤ Da die Personengleise der viergleisigen KBS 380 bei Vorheim nördlich liegen, braucht man keine Brückenbauwerke, um die südlichen Gütergleise zu kreuzen. Bis Enniger folgt ein 3,5 km langer Neubauabschnitt ohne aufwändige Bauwerke.

390 Kassel - Warburg - Paderborn - Soest (- Hamm / Dortmund)

Die Königlich-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete die 131 km lange Hauptstrecke Hamm - Warburg etappenweise von 1850 bis 1853. Zusammen mit der *Friedrich-Wilhelms-Nordbahn* und der *Thüringer Bahn* bestand damit eine Verbindung von Westfalen nach Erfurt und Halle/Leipzig, die unabhängig vom Königreich Hannover war. Im folgenden Vierteljahrhundert wurde sie durch die *Halle-Kasseler Eisenbahn* über Nordhausen und die *Sollingbahn* über Northeim weiter verkürzt und zu einer der wichtigsten Ost-West-Achsen in Deutschland.

Nach dem Zweiten Weltkrieg änderten sich durch die deutsche Teilung die Hauptverkehrsströme und die KBS 350 Hannover - Göttingen - Kassel war durch den Nord-Süd-Verkehr chronisch überlastet. Deshalb entstand 1958 eine Verbindungskurve bei Altenbeken, um Züge ohne Richtungswechsel über Warburg umzuleiten.

1970 war die Elektrifizierung von Hamm über Warburg bis Kassel abgeschlossen, wodurch die D-Züge nur noch 156 Minuten statt 140 Minuten brauchten. Weitere Ausbauten wurden zwar immer wieder geplant, aber nur halbherzig durchgeführt (→ *VD-T Fernverkehrskonzept Nr.7a*). Die IC von Hamm nach Kassel brauchen daher immer noch 110 Minuten für die 180 km. Im Fahrplan 2010 fuhren sie alle zwei Stunden im Wechsel mit dem ebenfalls zweistündlich *NRW-Express* von Aachen über Hamm nach Paderborn mit der Linienbezeichnung RE 1.

Hinzu kam die halbstündliche RB-Linie 89 zwischen Hamm und Paderborn. Jede vierte RB fuhr nach Warburg weiter, wo sie Anschluss zum zweistündlichen RE 17 Hagen - Arnsberg - Kassel-Willhelmshöhe bot. Als Fahrzeug setzte *DB Regio NRW* bis Ende 2008 elektrische Triebwagen der Baureihe 425 ein. Seither betreibt die *Eurobahn* den Nahverkehr mit vierteiligen Triebwagen vom Typ Stadler FLIRT.

Der **VD-T** hätte die Achse Dortmund - Paderborn - Kassel ihrer eigentlichen Bedeutung angemessen ausgebaut, die IC-Fahrstrecke von 200 auf 190 km und die Fahrzeit von 140 auf 95 Minuten verkürzt. Die Nachfrage wäre dadurch sicher so groß, dass sich der ganztägige IC-Studentakt lohnt. Das täte wiederum dem Fahrplan gut, der mit exakten Studentakt wesentlich übersichtlicher als in der Realität wäre.

➤ Zwischen IC und RB gibt es beim **VD-T** einen stündlichen RE, der das Angebot für Reiseweiten von 50 bis 200 km attraktiver macht. IC und RE begegnen sich in

Soest (zu den Minuten 15 und 45) und Paderborn (Min. 20 und 40), wobei *Integrale Taktknoten* (ITK) mit guten Anschlüssen in alle Richtungen entstehen. Einen weiteren *ITK* gibt es in Lippstadt zur Minute 00 bei der Begegnung der RE.

- Die Region wird durch 6 neue Stationen besser erschlossen, in deren Einzugsbereich über 10.000 Einwohner leben. Sie sind in den Fahrplantabellen grün markiert.

<i>Eisenach</i>	7.31						8.31				
<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	8.26						9.26				
Zug	IC	RB	RE	RE	RE	RE	IC	RB	RE	RE	RE
km Kass.-Wilhelm.	8.34			8.40	9.01		9.34			9.40	10.01
6,4 Obervellmar				8.45						9.45	
25,0 Hofgeismar				8.56	9.15					9.56	10.15
36,7 Liebenau					9.23						10.23
	8.59			9.08	9.29		9.59			10.08	10.29
45,1 Warburg											
	9.00			9.10	9.31		10.00			10.10	10.31
56,3 Bonenburg			Det-	9.17		Hann			Det-	10.17	
64,1 Willebadessen			mold	9.23	9.42	-over			mold	10.23	10.42
> Buke	>		>	>	9.51	>	>		>	>	10.51
< Altenbeken	<			9.21	<	9.56	10.01	<		10.21	<
> Neuenbeken	>			9.27	>	an		>		10.27	>
< Paderb. Kass.Tor	>			9.33	>		10.11	>		10.33	>
	9.22	v.li.		9.36	9.38		10.14	10.22	v.li.	10.36	10.38
91,5 Paderborn Hbf											
	9.24	9.27	Flügel	9.40		w.re.	10.24	10.27	Flügel	10.40	
95,9 Elsen		9.31	↙					10.31	↙		
98,9 Scharmede		9.34						10.34			
104,4 Salzkotten		9.39		9.48				10.39		10.48	
111,5 Geseke		9.44			RB			10.44			RB
116,2 Ehringhausen		9.48						10.48			
119,9 Dedinghausen		9.52						10.52			
	9.40	9.56		9.59	ab		10.40	10.56		10.59	ab
123,4 Lippstadt											
	9.41	an	RB	10.01	10.05		10.41	an	RB	11.01	11.05
126,2 Overhagen					10.08						11.08
130,4 Benninghausen					10.12						11.12
134,3 Horn (Westf)			ab		10.15				ab		11.15
139,6 Bad Sassendorf			9.44		10.19				10.44		11.19
144,0 Soest	9.53		9.48	10.12	10.23		10.53		10.48	11.12	11.23
<i>Soest</i>	9.54		9.49	10.13	10.24		10.54		10.49	11.13	11.24
<i>Hamm (Westf)</i>	>		10.13	10.26	10.48		<		11.13	11.26	11.48
<i>Unna</i>	10.25						11.25				
<i>Dortmund Hbf</i>	10.25						11.25				

Gesamtverkehr Kassel - Hofgeismar → KBS 605

- Die RE fahren ab Kassel-Wilhelmshöhe mit 2 Triebwagen (Tw), die in Warburg getrennt werden: Der vordere Tw fährt als RE nach Paderborn oder Altenbeken weiter. Der hintere Tw folgt 2 Minuten und biegt Richtung Brilon ab (→ KBS 360).
- Auch der RE ab Hamm besteht aus 2 Tw, die in Lippstadt getrennt werden: Der vordere Tw fährt zur Min.01 als RE über Paderborn nach Kassel weiter. Der hintere Tw folgt 3 Minuten später als RB, wodurch auch umsteigefreie Verbindungen von Hamm zu den kleineren Orten zwischen Lippstadt und Paderborn entstehen.

<i>Dortmund Hbf</i>	7.35						7.35				
<i>Unna</i>	7.50						7.50				
<i>Hamm (Westf)</i>	>	8.12		8.34		8.47	>	8.12		8.34	
<i>Soest</i>	8.06	8.35		8.47		9.10	8.06	8.35		8.47	
Zug	IC	RB		RE	RB	RB	IC	RB		RE	RB
25,2 Soest	8.07	8.36		8.48		9.11	9.07	9.36		9.48	
29,6 Bad Sassendorf		8.40				9.16		9.40			
34,9 Horn (Westf)		8.44				an		9.44			
38,8 Benninghausen		8.47						9.47			
43,0 Overhagen		8.51				↘		9.51			
45,8 Lippstadt	8.19	8.55		8.59		Flügel	9.19	9.55		9.59	
	8.20	an		9.01		9.04	9.20	an		10.01	
49,3 Dedinghausen						9.07					
53,0 Ehringhausen						9.11					
57,7 Geseke						9.15					
64,8 Salzkotten		RE	RE	9.11		9.21		RB	RE	10.11	
70,3 Scharmiede						9.26					
73,3 Eisen						9.29					
77,7 Paderborn Hbf	8.36	v.li.		9.20	Flügel	9.34	9.36	v.li.		10.20	Flügel
	8.38	8.46		9.22	9.24	w.re.	9.38	9.46		10.22	10.24
79,2 Paderb. Kass.Tor	>	8.48		>	9.26		>	9.48		>	10.26
87,5 Neuenbeken	>		ab	>	9.32		>		ab	>	10.32
95,2 Altenbeken	>	8.59	9.04	>	9.38		>	9.59	10.04	>	10.38
99,6 Buke	<	<	9.08	<	<		<	<	10.08	<	<
113,5 Willebadessen		Hann	9.17	9.36	Det-			Hann	10.17	10.36	Det-
121,3 Bonenburg		-over		9.42	mold			-over		10.42	mold
132,5 Warburg	9.00		9.29	9.50			10.00		10.29	10.50	
	9.01		9.31	9.52			10.01		10.31	10.52	
139,9 Liebenau			9.37						10.37		
151,6 Hofgeismar			9.44	10.03					10.44	11.03	
170,2 Overvellmar				10.14						11.14	
176,6 Kass.-Wilhelmsh.	9.26		9.59	10.20			10.26		10.59	11.20	
<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	9.34						10.34				
<i>Eisenach</i>	10.25						11.25				

391 Paderborn - Büren - Brilon Stadt - Brilon Wald

Die nördlichen 27 km der *Westfälischen Almetalbahn* von Paderborn nach Büren wurden 1899 eröffnet, die 33 km bis Brilon Wald folgten zwei Jahre später. Ab 1950 fuhr mit dem „Heckeneilzug“ Bremen - Paderborn - Büren - Brilon - Frankfurt sogar täglich ein Fernverkehrszug durch das Almetal.

Aber schon 1974 wurde der Personenverkehr zwischen Büren und Brilon Stadt wegen Oberbaumängeln eingestellt. Am 30.5.81 folgten die Abschnitte Paderborn - Büren und Brilon Stadt - Brilon Wald. Von Brilon nach Alme fuhren noch bis 1991 und von Paderborn nach Büren bis Ende 1995 Güterzüge. Danach wurde nur noch auf den südlichen 10 km von Brilon-Wald aus die Firma Egger am nördlichen Stadtrand von Brilon (im Industriegebiet Balgert) regelmäßig bedient. Für gelegentliche Trafotransporte zwischen den Umspannwerken Nehden und Büren blieben auch noch die folgenden 23 km bis Büren befahrbar.

1999 übernahm die *Westfälische Almetalbahn GmbH* (WAB) den Streckenteil Paderborn - Büren mit dem Versuch, den Güterverkehr wieder zu beleben und für Ausflugsfahrten mit dampflokbepannten Zügen zu nutzen. Es blieb allerdings bei einzelnen Bedarfsgüter- und Museumsbahnfahrten - 2006 wurde der Abschnitt wegen notwendiger Sanierungsarbeiten stillgelegt und kurz darauf abgebaut. Um die Entwidmung zu verhindern kaufte der Landkreis Paderborn 2012 die Trasse von der WAB. Er plant, auf Teilen davon einen Radweg anzulegen.

Auf dem nur gelegentlich für Trafotransporte genutzten Abschnitt Büren - Brilon fahren seit 1981 in den Sommermonaten regelmäßig Museumszüge. Seit 2001 setzt der *Waldbahn Almetal e.V.* dabei zwei Schienenbusse der Baureihe 798 ein. 2007 wurden die Gleise zwischen Brilon Wald und dem Anschluss Egger saniert, da die Firma einen gesteigerten Bedarf an Güterwagen hatte und die Sanierung der Gleise eine Bedingung für einen Ausbau des Standortes Brilon war.

2008 wurden im Bahnhof Brilon Stadt die Gleise 1 und 4-8 abgerissen, damit auf der Fläche das Einkaufszentrum "Brilon Arkaden" entstehen konnte. Die verbliebenen zwei Gleise haben keine Bahnsteige mehr, weshalb die Museumszüge nur noch bis Thülen fahren können.

2009 beschloss der *Zweckverband Ruhr-Lippe* auf Drängen der Region, wieder regelmäßige Züge nach Brilon Stadt zu bestellen. Bei den notwendigen Ausbauten entstand dort auch ein neuer zentraler Busbahnhof. Am 10.12.11 fuhr nach über 30 Jahren endlich wieder ein „regulärer“ Personenzug von Brilon Wald nach Brilon Stadt. Seitdem fahren die Triebwagen der Baureihe 648 montags bis freitags stündlich nach Dortmund und an den Wochenenden nach Bestwig oder Korbach.

Unter den besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen des **VD-T** wäre die *Röhrtalbahn* nicht stillgelegt, sondern immer durchgängig befahren worden. (Die Städte Büren mit 22.000 und Brilon mit 26.000 Einwohnern besitzen großes Verkehrspotenzial.) Ganztägig würden *Flügelzüge* im Stundentakt von Kassel über Korbach, Brilon, Büren, Paderborn und Sennestadt nach Bielefeld durchfahren. Hinzu kämen zwischen den Briloner Bahnhöfen die ebenfalls stündlichen Züge über Korbach nach Bad Wildungen.

In Paderborn Hbf begegnen sich RE und IC zu den Minuten 22 und 38 und die Züge der *Röhrtalbahn* halten dazwischen zur Minute 30. Dadurch ergeben sich einerseits akzeptable Umsteigezeiten von 10 Minuten und andererseits fahren die RB nach kurzem Aufenthalt Richtung Bielefeld weiter. Damit werden sie für Fahrgäste zum zentrumsnahen Haltepunkt Paderborn Nord besonders attraktiv.

	9.00		10.00				10.00		11.00	
7.04	>	8.04	>	9.04	Warburg (Westf)					
7.48	<	8.48	<	9.48	Dortmund Hbf	10.56	>	11.56	>	12.56
8.20	9.21	9.20	10.21	10.20	Soest	10.12	<	11.12	<	12.12
					Paderborn Hbf 365	9.40	9.39	10.40	10.39	11.40
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.31		9.31		10.31	km Paderborn Hbf	9.29		10.29		11.29
8.35		9.35		10.35	4,4 Wewer	9.24		10.24		11.24
8.39		9.39		10.39	7,7 Borchon	9.20		10.20		11.20
8.42		9.42		10.42	10,0 Alfem	9.17		10.17		11.17
8.45		9.45		10.45	12,7 Niederntudorf	9.14		10.14		11.14
8.49		9.49		10.49	16,2 Wewelsburg	9.10		10.10		11.10
8.54		9.54		10.54	21,8 Brenken	9.05		10.05		11.05
8.59		9.59		10.59	26,6 Büren (Westf)	9.01		10.01		11.01
9.01		10.01		11.01	30,1 x Weine	8.59		9.59		10.59
9.05		10.05		11.05	32,3 Siddinghausen	8.54		9.54		10.54
9.08		10.08		11.08	36,3 Ringelstein	8.51		9.51		10.51
9.12		10.12		11.12		8.47		9.47		10.47
9.18	<i>n.Kor</i>	10.18	<i>n.Kor</i>	11.18	43,3 Alme	8.41	<i>v.Kor</i>	9.41	<i>v.Kor</i>	10.41
9.22	<i>-bach</i>	10.22	<i>-bach</i>	11.22	47,5 Thülen	8.37	<i>-bach</i>	9.37	<i>-bach</i>	10.37
9.25		10.25		11.25	50,2 Brilon-Balgert	8.34		9.34		10.34
9.29	ab	10.29	ab	11.29	52,4 Brilon Stadt	8.31	an	9.31	an	10.31
9.34	10.02	10.34	11.02	11.34		8.26	8.58	9.26	9.58	10.26
9.39	10.07	10.39	11.07	11.39	56,4 x Gudenhagen	8.21	8.53	9.21	9.53	10.21
9.43	10.11	10.43	11.11	11.43	59,7 Brilon Wald	8.17	8.49	9.17	9.49	10.17
9.47	10.15	10.47	11.15	11.47	Brilon Wald 360	8.13	8.45	9.13	9.45	10.13
10.20	10.50	11.20	11.50	12.20	Arnsberg (Westf)	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40
11.03	11.48	12.03	12.48	13.03	Hagen Hbf	6.57	7.12	7.57	8.12	8.57
9.47	10.15	10.47	11.15	11.47	Brilon Wald 360	8.13	8.45	9.13	9.45	10.13
10.19	10.56	11.19	11.56	12.19	Warburg (Westf)	7.40	8.04	8.40	9.04	9.40
10.47	11.26	11.47	12.26	12.47	Kassel-Wilhelmsh.	7.13	7.34	8.13	8.34	9.13

392 Lippstadt - Erwitte - Warstein - Bestwig

Nach vielfältigen Bemühungen, den Raum um Belecke und Warstein an das Schienennetz anzuschließen, wurde 1881 die *Warstein-Lippstädter Eisenbahn* gegründet. Hauptgesellschafter war der Provinzialverband Westfalen und am 2.10.82 kam die offizielle Baugenehmigung. In 19 Monaten wurden die 30 km von Lippstadt nach Warstein errichtet und am 31.10.83 feierlich in Betrieb genommen.

Am Anfang stand die Güterbeförderung im Vordergrund. Wichtigste Kunden waren die Steinbrüche bei Warstein, Belecke und Anröchte. Ende des 19. Jahrhunderts kamen die Zementwerke in Erwitte, Beckum und Ennigerloh hinzu.

In Lippstadt lagen die *WLE*-Bahnsteige direkt am Staatsbahnhof und erlaubten bequemes Umsteigen. Die drei täglichen Zugpaare beförderten 1864 = 64.000, 1898 = 172.000 und 1913 = 2,2 Millionen Fahrgäste. Schon 1928 beschaffte die *WLE* die ersten Triebwagen, um den Personenverkehr effektiver zu gestalten. Münster war das wichtigste Ziel, an den Wochenenden kam Ausflugsverkehr in die Dörfer hinzu. 1938 verkehrten fünf und 1954 sieben Zugpaare.

Durch den Rückgang im Personenverkehr und die Stagnation im Güterverkehr kam die *WLE* um 1970 in Liquiditätsprobleme. Die *Deutsche Bundesbahn* lehnte den Kauf ab, aber das Land Nordrhein-Westfalen war zu Hilfen bereit. Voraussetzung waren Rationalisierungsmaßnahmen, zu denen die Einstellung des Personenverkehrs am 27.9.75 zählte. Danach wurden Gleisanlagen abgebaut und Bahnhöfe verkauft, aber auch die verbliebenen Gleise saniert und moderne Lokomotiven und Waggons für den Kalksteinverkehr angeschafft.

Im Rahmen der *Integrierten Verkehrsplanung* (IGVP) untersuchte Nordrhein-Westfalen die Reaktivierung der Verbindung von Münster über Lippstadt bis Warstein. Ab Lippstadt war die prognostizierte Nachfrage so gering, dass bestenfalls „langfristig“ wieder Personenzüge bestellt werden sollen.

Die Stein- und Zementindustrie gehört auch noch heute zu den besten Frachtkunden. Diese Abhängigkeit spiegelt sich auch in den Transportleistungen wieder und es werden spezielle Wagen für Kalksteine von Warstein zu den Zementwerken im Raum Beckum vorgehalten. 2008 fuhren bis zu sechs Züge täglich, weil die Steigungen zwischen Warstein und Uelde nur relativ kurze Züge zulassen und gelegentlich auch Schiebelokomotiven erfordern.

Seit 2005 ist die Warsteiner Brauerei über ein 4,3 km langes Gleis angeschlossen. 2010 verkehrten wöchentlich drei Containerzüge, davon zwei nach München und einer nach Berlin.

Beim **VD-T** wären schon ab der Jahrtausendwende wieder Personenzüge auf der KBS 367 gefahren. Um ihre Fahrt zu beschleunigen und schwerere Güterzüge zu ermöglichen hätte man die kurven- und steigungsreichen 7,5 km von Uelde bis Belecke durch 3,7 geradlinige Neubau-km (mit 0,8 km Tunnel) ersetzt.

Den Bau des Anschlussgleises zur Warsteiner Brauerei hätte der **VD-T** für den Lückenschluss „über den Berg“ zur knapp 9 km entfernten KBS 360 von Hamm nach Kassel genutzt: Moderne Triebwagen schaffen die Gesamtstrecke in 52 Minuten und verbinden perfekt die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Lippstadt und Bestwig.

7.10	8.10	9.10	<i>Warburg</i>	9.50	10.50	11.50
7.40	8.40	9.40	<i>Paderborn Hbf</i>	9.20	10.20	11.20
7.59	8.59	9.59	<i>Lippstadt 390</i>	9.01	10.01	11.01
7.34	8.34	9.34	<i>Hamm (Westf)</i>	9.26	10.26	11.26
7.48	8.48	9.48	<i>Soest</i>	9.12	10.12	11.12
7.59	8.59	9.59	<i>Lippstadt 390</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RE	RE	Zug	RB	RE	RE
8.04	9.04	10.04	km Lippstadt	8.56	9.56	10.56
8.06	9.06	10.06	1,5 Lippstadt Süd	8.53	9.53	10.53
8.11	9.11	10.11	5,3 Bad Westernkotten	8.49	9.49	10.49
8.14	9.14	10.14	7,5 Erwitte	8.46	9.46	10.46
8.17	9.17	10.17	9,7 x Söberinghof	8.43	9.43	10.43
8.20	9.20	10.20	12,1 Anröchte	8.40	9.40	10.40
8.25	9.25	10.25	16,6 x Mellrich	8.35	9.35	10.35
28/31	28/31	28/31	18,5 Uelde	28/31	28/31	28/31
8.36	9.36	10.36	22,4 Belecke	8.23	9.23	10.23
8.41	9.41	10.41	26,9 Warstein Bf (290 m)	8.18	9.18	10.18
8.44	9.44	10.44	28,4 Warstein Mitte	8.15	9.15	10.15
8.47	9.47	10.47	29,9 Warst.- Enkerbruch	8.12	9.12	10.12
8.56	9.56	10.56	38,9 Bestwig	8.04	9.04	10.04
9.01	10.01	11.01	<i>Bestwig 395</i>	7.59	8.59	9.59
9.20	10.20	11.20	<i>Arnsberg (Westf)</i>	7.40	8.40	9.40
9.39	10.39	11.39	<i>Fröndenberg</i>	7.21	8.21	9.21
10.03	11.03	12.03	<i>Dortmund Hbf</i>	6.57	7.57	8.57
9.01	10.01	11.01	<i>Bestwig 395</i>	7.59	8.59	9.59
9.30	10.30	11.30	<i>Marsberg</i>	7.30	8.30	9.30
9.47	10.47	11.47	<i>Warburg</i>	7.13	8.13	9.13

393 Münster - Hamm - Soest (- Paderborn)

Die *Königlich-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft* (KWE) errichtete in den 1850er Jahren ihre Stammstrecke Hamm - Warburg. 1855 übernahm sie die *Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft* und baute sie weiter nach Rheine. Mit der Eröffnung am 23.6.1856 bekam sie Anschluss an die gleichzeitig eingeweihte *Hannoversche Westbahn* und über die *Emslandstrecke* Zugang zum Nordseehafen in Emden.

2010 verkehrte die IC-Linie 35 zweistündlich von Emden über Rheine, Münster, Gelsenkirchen, Duisburg, Köln und Remagen nach Koblenz. Einzelne Züge fuhr über Mannheim nach Stuttgart oder Konstanz weiter. Der *Rhein-Münsterland-Express* (RE 7) fuhr von Münster nach Hamm stündlich und montags bis freitags tagsüber halbstündlich. Die Ems-Börde-Bahn (RB-Linien 69 und 69) bediente alle Stationen stündlich.

Der **VD-T** hätte das Angebot auf die Achse Münster - Hamm - Soest verlängert, um mehr attraktive Direktverbindungen am Ostrand des Ruhrgebietes zu schaffen.

11.36 > 11.58		12.01 12.11 12.27	12.36 > 12.58		Osnabrück Lengerich Münster Hbf 420	11.36 > 11.58	13.59 13.49 13.33		12.36 > 12.58	14.59 14.49 14.33
RE	RB	RB	RE	RB	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
12.05 12.10 		12.35 12.38 12.41 12.46	13.05 13.10 		km Münster Hbf 3,0 Mü.-Preußenstad. 6,5 Münster - Hiltrup 13,6 Rinkerode	12.55 12.49 	13.25 13.21 13.18 13.13		13.55 13.49 	14.25 14.21 14.18 14.13
12.18 12.28		12.51 12.55 13.01 13.06	13.18 13.28		19,5 Drensteinfurt 23,7 Mersch (Westf) 31,1 Bockum - Hövek 35,5 Hamm (Wf) Hbf	12.41 12.31	13.08 13.04 12.58 12.54		13.41 13.31	14.08 14.04 13.58 13.54
12.29 	12.35 12.38 12.42	13.10 13.13 13.17	13.29 13.35	13.35 13.38 13.42	39,0 Hamm-Ostdorf 43,1 Rhyern-Osttün.	12.30 	12.50 12.46 12.42	13.25 13.21 13.17	13.30 	13.50 13.46 13.42
12.37 12.45	12.47 12.52 12.55 12.59	13.22 13.27 13.30 13.34	13.37 13.45	13.47 13.52 13.55 13.59	49,5 Welver 55,1 Borgeln 57,6 Hattrop 60,7 Soest	12.22 12.15	12.37 12.32 12.29 12.26	13.12 13.07 13.04 13.01	13.22 13.15	13.37 13.32 13.29 13.26
12.47 12.59 13.20 14.20	13.07 13.20 13.36 14.26	13.36 13.55	13.47 13.59 14.20 15.20	14.07 14.20 14.36 15.26	Soest 390 Lippstadt Paderborn Kassel-Wilhelm.	12.13 12.01 11.40 10.40	12.24 12.05	12.53 12.40 12.24 11.34	13.13 13.01 12.40 11.40	13.24 13.05

395 (Kassel-) Warburg - Bestwig - Fröndenb. (-Hagen / Dortmund)

Die *Obere Ruhrthalbahn* wurde zwischen 1870 und 1873 eröffnet, ist 138 km lang und führt von Warburg durch das *Hochsauerland* nach Schwerte. Die Topographie südlich von Brilon erlaubten es den Bahnbauern im 19. Jahrhundert nicht, die damalige Kreisstadt direkt anzubinden. Daher legten sie 7 km südlich davon im „Niemandland“ den Bahnhof *Brilon Wald* an. Das Stadtgebiet wurde erst 1900 mit der Strecke nach Büren besser erschlossen (→ KBS 391).

Die 65 km von Warburg nach Bestwig sind nur eingleisig und auf den kurvenreichen 18 km von Bredelar bis Brilon Wald gewinnt die Trasse 165 Höhenmeter. Im 1,4 km langen *Elleringhauser Tunnel* liegt die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser. Westlich von Bestwig gibt es auch noch viele Kurven, dafür aber zwei Gleise und geringere Steigungen.

Bis 1991 fuhren regelmäßig D-Züge nach Kassel, Leipzig und Berlin über Bestwig. Das letzte Schnellzugpaar verband bis Ende 2003 einmal wöchentlich Düsseldorf mit Willingen. Der Fahrtrichtungswechsel in Hagen wurde auch zum Lokwechsel genutzt, da die Gleise östlich von Schwerte keine Oberleitung haben. Letztmals wurde deren Elektrifizierung Anfang der 1990er Jahre untersucht: Da man aber für das erforderliche Lichtraumprofil viele Tunnel aufweiten müsste, erschien sie (für den vorherrschenden Regionalverkehr) zu teuer.

Aus dem gleichen Grund wurde die KBS 360 noch nicht für *Neigetchnik* ertüchtigt, obwohl die RE-Linie 17 Kassel - Hagen von 3 Stunden auf 2½ Stunden beschleunigt würde: Der 31 Millionen Euro teure Ausbau kam nur in den „weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans. Und der Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Brilon Wald und Warburg soll „angesichts der Zugzahlen auf diesem Abschnitt weder erforderlich noch wirtschaftlich“ sein.

2010 fuhr die RE-Linie 17 als *Sauerland-Express* zwischen Warburg und Hagen im Stundentakt. Jeder zweite Zug kam aus Kassel, bei den anderen musste man bis Warburg den RE nach Paderborn benutzen (→ KBS 390). Zwischen Bestwig und Fröndenberg kam der stündliche RE 57 (*Dortmund-Sauerland-Express*) von Winterberg hinzu. Früher waren Loks der Baureihe (BR) 218 mit drei bis sechs n-Wagen und Triebwagen-BR 628 unterwegs. 2010 setzte die DB die BR 612 für die Züge nach Kassel und die BR 648 für die Züge nach Warburg und Winterberg ein.

Bei der kurvenreichen Trasse der KBS 360 bieten sich viele Neubauabschnitte für Beschleunigungen an. Außerdem könnte man den Stadtbahnhof von Brilon anstelle des einsam im Wald gelegenen Umsteigebahnhofs anfahren. Bis 2010 unterstellt der **VD-T** aber „nur“, dass von Freienohl bis Oeventrop 4 km zusammen mit der parallelen Autobahn A 46 neu gebaut und die Strecke dadurch um 1,5 km kürzer würde.



Diesellokomotiven sieht man auch in Westfalen nur noch selten vor Personenzügen. Am 23.3.07 fuhr die WLE 22 mit dem nur am Wochenende verkehrenden DPE 86480 in Brilon Wald Richtung Korbach ab. Die 2.000 kW starken Loks bekamen den Beinamen "Eurorunner" und werden hauptsächlich vor Güterzügen eingesetzt. © Niels Lehmkuhl

Die *Obere Ruhrtalbahn* dient wie in der Realität „nur“ dem Regionalverkehr, weil der Fernverkehr über Paderborn noch schneller ist (→ KBS 390). Allerdings verkehren RE und RB jeweils stündlich als *Flügelzüge* von Kassel bis Dortmund. Um massenhaften Einsatz von Dieseltriebwagen unter Fahrdracht zu vermeiden, hätten beim **VD-T** wenigstens die 60 km von Meschede bis Schwerte eine Oberleitung bekommen. Die RB Dortmund - Neheim könnten dadurch mit normalen elektrischen Triebwagen fahren, alle anderen Züge würden mit *Speichertriebwagen* den bis zu 70 km langen stromlosen Abschnitt überbrücken.

Damit die Zugkreuzungen im eingleisigen Abschnitt Warburg - Brilon Wald wenig Zeit kosten, hätte der **VD-T** außerdem bei den Bahnhöfen Bredelar und Marsberg auf jeweils 2 bis 3 km das zweite Streckengleis wieder aufgebaut.

➤ Zwischen Bestwig und Schwerte leben über 100.000 Einwohner! Der **VD-T**-Fahrplan ist daher dichter und konsequenter vertaktet als in der Realität, und die sieben grünen neuen Stationen erschließen mehr Fahrgastpotenzial.

- Eine wesentliche Vorgabe für den Fahrplan ist, dass sich RE und RB in Brilon Wald treffen: Das ist zu den Minuten 12-14 und 46-48 der Fall und es entstehen optimale Anschlüsse zu den Zweigstrecken Richtung Brilon Stadt (→ KBS 391) und Korbach (→ KBS 629). Weitere *Integrale Taktknoten* entstehen zur Min.00 in Neheim bei der Begegnung der RB und in Bestwig bei der Begegnung der RE.
- Der RE ab Dortmund besteht aus zwei Triebwagen: Der vordere fährt nach Warburg weiter und der hintere ab Bestwig als RB nach Winterberg (→ KBS 397).

<i>Kass.-Wilhelmsh.</i>	7.40		8.01	8.40		9.01	9.40		10.01	10.40
<i>Hofgeismar</i>	7.56		8.15	8.56		9.15	9.56		10.15	10.56
<i>Warburg 390</i>	8.08		8.29	9.08		9.29	10.08		10.29	11.08
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE
km Warburg	8.12		8.33	9.12		9.33	10.12		10.33	11.12
9,5 Scherfede			8.39			9.39			10.39	
12,8 Wrexen			8.43			9.43			10.43	
19,7 Westheim (Westf)			8.48			9.48			10.48	
25,0 Marsberg	29/30		8.53	29/30		9.53	29/30		10.53	29/30
33,3 Bredelar			8.59			9.59			10.59	
41,3 Messinghausen			B*)			B*)			B*)	
	8.46		9.12	9.46		10.12	10.46		11.12	11.46
50,3 Brilon Wald	8.48		9.14	9.48		10.14	10.48		11.14	11.48
58,2 Olsberg			9.20			10.20			11.20	
65,1 Bestwig	59/01		9.26	59/01		10.26	59/01		11.26	59/01
69,0 Eversberg			9.30			10.30			11.30	
73,5 Meschede	9.07		9.34	10.07		10.34	11.07		11.34	12.07
80,1 Wennemen			9.39			10.39			11.39	
82,3 Freienohl			9.42			10.42			11.42	
86,4 Oeventrop [verlegt]			9.46							
91,8 Arnsberg (Westf)	9.20		9.51	10.20		10.51	11.20		11.51	12.20
97,6 Arnsberg - Hüsten		ab	9.56		ab	10.56		ab	11.56	
99,8 Arnsberg - Neheim	9.26	9.37	59/01	10.26	10.37	59/01		11.37	59/01	
102,9 Arnsberg - Bergheim		9.40	10.04		10.40	11.04		11.40	12.04	
106,3 Voßwinkel		9.43			10.43			11.43		
111,8 Wickede (Ruhr)		9.46	10.11		10.46	11.11	11.33	11.46	12.11	11.33
116,0 Warmen		9.52			10.52			11.52		
119,7 Fröndenberg	9.39	9.57	10.17	10.39	10.57	11.17	11.39	11.57	12.17	12.39
<i>Fröndenberg 406</i>	9.40	10.01	10.18	10.40	<i>11.01</i>	11.18	11.40	12.01	12.18	12.40
<i>Unna</i>	9.48	10.14	10.27	10.48	<i>11.14</i>	11.27	11.48	12.14	12.27	12.48
<i>Dortmund Hbf</i>	10.03	10.39	10.46	11.03	<i>11.39</i>	11.46	12.03	12.39	12.46	13.03
<i>Fröndenberg 405</i>		10.02	10.32		11.02	11.32		12.02	12.32	
<i>Schwerte</i>		10.13	10.43		11.13	11.43		12.13	12.43	
<i>Hagen Hbf</i>		10.29	10.59		11.29	11.59		12.29	12.59	

- Ab Kassel werden beide Züge aus zwei Triebwagen gebildet: In Warburg fährt der vordere jeweils nach 2 Minuten Aufenthalt Richtung Paderborn weiter (→ KBS 390) und der hintere nach 4 Minuten Aufenthalt Richtung Brilon.

B*) Die RB haben nicht genug Zeit, um in Hoppecke (km 111,2), Messingshausen und Beringhausen (km 119,8) zu halten. Als Ersatz pendeln Busse Brilon Wald (ab Min.18) - Bredelar (an 55, ab 05) - Brilon Wald (an 42) mit optimalen Anschlüssen zu den Zügen.

<i>Hagen Hbf</i>		8.01	8.31		9.01	9.31		10.01	10.31	
<i>Schwerte</i>		8.16	8.46		9.16	9.46		10.16	10.46	
<i>Fröndenberg</i>		8.28	8.58		9.28	9.58		10.28	10.58	
<i>Dortmund Hbf</i>	7.57	8.14	8.21	8.57	9.14	9.21	9.57	10.14	10.21	10.57
<i>Unna</i>	8.12	8.33	8.46	9.12	9.33	9.46	10.12	10.33	10.46	11.12
<i>Fröndenberg</i>	8.19	8.42	8.59	9.19	9.42	9.59	10.19	10.42	10.59	11.19
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE
35,8 Fröndenberg	8.20	8.43	9.04	9.20	9.43	10.04	10.20	10.43	11.04	11.20
39,5 Warmen			9.08			10.08			11.08	
43,7 Wickede (Ruhr)		8.49	9.12		9.49	10.12	11.33	10.49	11.12	11.33
49,2 Voßwinkel			9.17			10.17			11.17	
52,6 Arnsberg - Bergheim		8.56	9.20		9.56	10.20		10.56	11.20	
55,7 Arnsberg - Neheim	8.33	59/01	9.23	9.33	59/01	10.23		59/01	11.23	
57,9 Arnsberg - Hüsten		9.03	an		10.03	an		11.03	an	
63,7 Arnsberg (Westf)	8.39	9.08		9.39	10.08		10.39	11.08		11.39
69,1 Oeventrop [verlegt]		9.13			10.13					
73,2 Freienohl		9.17			10.17			11.17		
75,4 Wennemen		9.20			10.20			11.20		
82,0 Meschede	8.52	9.25		9.52	10.25		10.52	11.25		11.52
86,5 Eversberg		9.29			10.29			11.29		
90,4 Bestwig	59/01	9.33		59/01	10.33		59/01	11.33		59/01
97,3 Olsberg		9.39			10.39			11.39		
105,2 Brilon Wald	9.12	9.46		10.12	10.46		11.12	11.46		12.12
	9.14	9.48		10.14	10.48		11.14	11.48		12.14
114,2 Messingshausen		B*)			B*)			B*)		
122,2 Bredelar		10.00			11.00			12.00		
130,5 Marsberg	30/31	10.06		30/31	11.06		30/31	12.06		30/31
135,8 Westheim (Westf)		10.11			11.11			12.11		
142,7 Wrexen		10.16			11.16			12.16		
146,0 Scherfede		10.20			11.20			12.20		
155,5 Warburg	9.48	10.27		10.48	11.27		11.48	12.27		12.48
<i>Warburg 390</i>	9.52	10.31		10.52	11.31		11.52	12.31		12.52
<i>Hofgeismar</i>	10.03	10.44		11.03	11.44		12.03	12.44		13.03
<i>Kass.-Wilhelmsh.</i>	10.20	10.59		11.20	11.59		12.20	12.59		13.20

In verkehrsschwachen Zeiten genügt ein Bus im 2-Std-Takt, weil man viele Ziele alternativ in beide Richtungen erreicht. Z.B. Hopecke 8.30 - Marsberg 8.55 bis 9.00 - Warburg 9.27 und Hopecke 9.30 - Brilon Wald 9.42 bis 9.48 - Warburg 10.27 = jew. 57 Minuten.

397 (Dortmund - Fröndenberg -) Bestwig - Winterberg

Die 26 km lange Zweigstrecke von Nuttlar (an der *Oberen Ruhrtalbahn* → KBS 395) nach Winterberg wurde 1906 eröffnet. Zwei Jahre später ging die 36 km lange Verlängerung nach Frankenberg in Hessen in Betrieb. Zur Überwindung des *Rothaargebirges* waren viele Kunstbauten (darunter drei Tunnel und ein Viadukt) und Steigungen bis zu 25 % erforderlich. Ab 1911 kam von Allendorf aus eine weitere Verbindung nach Bad Berleburg hinzu.

Insgesamt gab es zwischen den Streckenendpunkten 11 Bahnhöfe und 5 Haltepunkte. Mehrere Zugpaare fuhren täglich über die Gesamtstrecke. Zwischen Winterberg und dem Ruhrgebiet kamen oft Sonderzüge für Wintersportler dazu. Auch der Güterverkehr spielte für die Region eine große Rolle.

Wie auf vielen anderen Zweigstrecken reduzierte die *Deutsche Bundesbahn* das Angebot ab 1960 schrittweise und investierte kaum noch in die Gleisanlagen. 1966 wurde dann „aus Sicherheitsgründen“ der Personenverkehr auf den 27 km Winterberg - Allendorf und der Güterverkehr auf den 12,5 km Hallenberg - Allendorf eingestellt. Zwischen Frankenberg und Allendorf fuhren noch bis 1981 Züge nach Bad Berleburg. 1992 wurde auch der Güterverkehr zwischen Winterberg und Hallenberg eingestellt und die Teilstrecke anschließend abgebaut.

Zwischen Bestwig und Winterberg fuhren im Jahresfahrplan 2012 Montag bis Freitag zweistündlich und am Wochenende stündlich RE der Linie 57 mit Diesellokomotiven der Baureihe 648 von / nach Dortmund durch. Zugkreuzungen waren nur in Siedlinghausen möglich, was an Wochenenden zu ungünstigen Taktlagen mit langen Wendezeiten in Winterberg und Dortmund führte. Dies sollte bis 2015 durch den Wiederaufbau des Ausweichgleises in Bigge behoben werden.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung wohl ähnlich verlaufen, weil die Siedlungsstruktur südlich von Winterberg zu wenig Fahrgastpotenzial für regelmäßigen Zugverkehr verspricht. Dort sind stündliche *Regiobusse* nach Biedenkopf eine angemessene Lösung: Beim **VD-T** begegnen sie zwischen Allendorf (Eder) und Battenberg der ebenfalls stündlichen Buslinie Bad Berleburg - Frankenberg (→ Anschlussleiste der KBS 483), wodurch gegenseitige Anschlüsse in allen Richtungen entstehen.

7.48	8.48	9.48	<i>Brilon Wald</i>	9.12	10.12	11.12
7.59	8.59	9.59	<i>Bestwig 395</i>	9.01	10.01	11.01
6.57	7.57	8.57	<i>Dortmund Hbf</i>	10.03	11.03	12.03
7.20	8.20	9.20	<i>Fröndenberg</i>	9.39	10.39	11.39
7.59	8.59	9.59	<i>Bestwig 395</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Bestwig	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	2,2 Nuttlar	8.53	9.53	10.53
8.12	9.12	10.12	6,9 Bigge	8.47	9.47	10.47
8.19	9.19	10.19	12,7 Wulmeringsn.	8.40	9.40	10.40
8.25	9.25	10.25	17,0 x Brunskappel	8.34	9.34	10.34
29/31	29/31	29/31	18,9 Siedlinghausen	29/31	29/31	29/31
8.37	9.37	10.37	23,2 x Silbach	8.23	9.23	10.23
8.45	9.45	10.45	28,4 Winterberg	8.15	9.15	10.15
8.50	9.50	10.50	km <i>Winterberg</i> 	8.10	9.10	10.10
9.15	10.15	11.15	17 <i>Hallenberg</i>	7.45	8.45	9.45
9.40	10.40	11.40	33 <i>Battenberg</i>	7.20	8.20	9.20
10.15	11.15	12.15	53 <i>Biedenkopf</i>	6.45	7.45	8.45

Zwischen Bestwig und Winterberg gibt es beim **VD-T** einen Stunden-takt, der mit Zugkreuzungen in Siedlinghausen gut klappt. Die Triebwagen werden als *Flügelzug* an den RE nach Dortmund gekuppelt und stellen (wie in der Realität) attraktive Direktverbindungen her.

Winterberg hat 13.000 Einwohner, und denen sollte man allenfalls zu nachfrageschwachen

Zeiten (wie Montag bis Freitag vormittags) einen Zwei-Stunden-Takt zumuten: Beim **VD-T** kann dafür einfach jeder zweite Zug ausfallen. (In diesen Zeiten muss auch die Kapazität des RE nach Hagen nicht durch einen *Flügelzug* vergrößert werden.)

398 (Hagen -) **Arnsberg-Neheim - Sundern** (- Plettenberg)

Die *Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete am 1.6.1900 die 14 km lange *Röhrtalbahn*. Bis zum Ersten Weltkrieg gab es konkrete Pläne zur Verlängerung über Allendorf nach Finnentrop.

Dank der dichten Besiedelung des Tales und seiner zahlreichen Industriebetriebe erreichte die *Röhrtalbahn* lange Zeit ein beachtliches Aufkommen von Personen und Gütern und konnte als Privatbahn mit Gewinn betrieben werden. 1966 wurde der Bahn aber ein Omnibusbetrieb angegliedert, der nach und nach die gesamte Personenbeförderung übernahm. Ab 1972 gab es nur noch ein Zugpaar pro Tag, und fünf Jahre später verschwand auch das aus dem Kursbuch.

1978 übernahm die *Ruhr-Lippe-Eisenbahn* (RLE) die *Röhrtalbahn*, und mit ihr kam sie 1979 zur *Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH*. Träger beider Verkehrsgesellschaften sind Kommunen und Kommunalverbände in Nordrhein-Westfalen.

Ab 1996 ging das Frachtaufkommen leider durch das unsägliche Mora-C-Konzept der Deutschen Bahn AG stark zurück. Erfreulicherweise zeichnen sich aber positive Perspektiven ab, da der Wirtschaftsstandort Sundern mittel- und langfristig nicht auf den Schienen-Güterverkehr verzichten will.

Für die Reaktivierung des Personenverkehrs wurde 2010 ein Gutachten in Auftrag gegeben, um den „Bedarf ab 2015“ zu ermitteln. Die Stadt Sundern hat 28.000 Einwohner und ist Mittelzentrum im Hochsauerlandkreis – im Einzugsbereich der *Röhrtalbahn* wohnen ca. 50.000 Menschen. Hinzu kommt der Ausflugsverkehr zum Sorpensee und in das Rad- und Wintersportgebiet um Wildewiese.

Unter den besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen des **VD-T** wäre die *Röhrtalbahn* schon spätestens zur Jahrtausendwende reaktiviert worden. Ganz-tägig würden *Flügelzüge* im Stundentakt von Hagen nach Sundern durchfahren. Für das große Fahrgastpotenzial reicht das aber nicht.

Zusätzliche Züge würden einen längeren zweigleisigen Begegnungsabschnitt erfordern und dadurch hohe Kosten verursachen. Daher ist es sinnvoller, dass Busse das Angebot zwischen Neheim-Hüsten und Sundern zum Halbstundentakt verdichten – sie können zudem so nach Plettenberg verlängert werden, dass man zur Minute 30 Zuganschlüsse nach Finnentrop - Siegen und Werdohl - Hagen erreicht (→ KBS 480).

7.26 7.59	8.20 8.27	8.26 8.59	9.20 9.27	9.26 9.59	Bestwig 395 Arnsb. - Neheim 395	9.33 9.01	9.40 9.33	10.33 10.01	10.40 10.33	11.33 11.01
7.15 7.42 7.59	7.34 8.03 8.22	8.15 8.42 8.59	8.34 9.03 9.22	9.15 9.42 9.59	Dortmund Hbf Fröndenberg Arnsb. - Neheim 395	9.45 9.17 9.01	10.26 9.57 9.38	10.45 10.17 10.01	11.26 10.57 10.38	11.45 11.17 11.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.03 8.06 8.09 8.13	8.31 8.34 8.37 8.41	9.03 9.06 9.09 9.13	9.31 9.34 9.37 9.41	10.03 10.06 10.09 10.13	km Arnsberg-Neheim 1,8 Arnsb.-Flammberg 4,2 Müschede 6,7 x Reigern	8.57 8.53 8.50 8.46	9.29 9.25 9.22 9.18	9.57 9.53 9.50 9.46	10.29 10.25 10.22 10.18	10.57 10.53 10.50 10.46
8.16 8.19 8.22 8.25	8.44 8.48 8.51 8.54	9.16 9.19 9.22 9.25	9.44 9.48 9.51 9.54	10.16 10.19 10.22 10.25	8,8 Hachen 11,3 Stemel 13,0 Sundern-Dümpel 14,2 Sundern (Sauerl)	8.43 8.40 8.37 8.35	9.15 9.11 9.08 9.06	9.43 9.40 9.37 9.35	10.15 10.11 10.08 10.06	10.43 10.40 10.37 10.35
	9.04 9.24		10.04 10.24		7 <i>Allendorf</i> 20 <i>Plettenberg Bf</i>		8.56 8.36		9.56 9.36	

400 (Auszug) Köln / Düsseldorf - Solingen - Wuppertal - Hagen - Dortmund / Hamm (- Hannover)

Der **VD-T** hätte die wichtige Achse am Südrand des Ruhrgebietes schon bis 1993 so ausgebaut, dass ICE 25 Minuten schneller voran kommen. Das *Fernverkehrs-konzept* beschreibt in der *Tabelle E* den 10 km langen Neubauabschnitt zwischen Dortmund-Barop und Hagen-Nord, der die große Ruhrtalschleife über Witten mit zwei zusammen 5,2 km langen Tunneln und einer großen Brücke abkürzt. Die ICE-Linien 15 und 17 fahren jeweils stündlich und halten abwechselnd in Hagen (190.000 Einwohner) und Solingen (160.000 Einwohner).

Frankfurt (M) Süd Köln Hbf A		7.14 8.07			7.44 8.37				8.14 9.07		
Zug	RE 7	ICE 7	RE 4	RE 7	ICE 15	ICE 14	RE 4	RE 7	ICE 7	RE 4	RE 7
km Köln Hbf	7.46	8.12		8.16	8.42			8.46	9.12		9.16
1,2 Messe-Deutz	7.49		Aa- chen	8.19				8.49		Aa- chen	9.19
17,4 Opladen	7.59		>	8.29			Venlo	8.59		>	9.29
28,1 Solingen-Ohligs	8.06		>	8.36	8.55		>	9.06		>	9.36
> Düsseldorf Hbf	>	>	8.17	>	>		8.47	>	>	9.17	>
34,7 Haan-Gruiten											
39,6 Wup.- Vohwinkel			8.30				9.00			9.30	
45,8 Wuppertal Hbf	8.17	8.32	8.35	8.47	9.05		9.05	9.17	9.32	9.35	9.47
51,3 Wup.- Oberbarmen	8.19	8.33	8.37	8.49	9.06		9.07	9.19	9.33	9.37	9.49
56,5 Schwelm	8.24		8.42	8.54			9.12	9.24		9.42	9.54
61,0 Ennepetal	8.29		8.47	8.59			9.17	9.29		9.47	9.59
72,2 Hagen Hbf			8.51				9.21			9.51	
85,5 Dortmund.-Barop	8.39	8.46	8.59	9.09		ab	9.29	9.39	9.46	9.59	10.09
91,2 Dortmund Hbf	8.41	8.47	9.01	9.11	<	9.20	9.31	9.41	9.47	10.01	10.11
Dortmund Hbf E	8.49		>	9.19			>	9.49		>	10.19
Münster (Westf)	8.54	8.57	<	9.24	9.27	9.31	<	9.54	9.57	<	10.24
Osnabrück Hbf	9.04	9.02	>		9.32	9.34	>	9.34	10.02	>	
Schwerte	9.29	>	<		>	9.59	<	9.59	>	<	
Unna	9.59	<	>		<	10.24	>	10.24	<	>	
Hamm (Westf) Hbf	<	<	9.14		<	<	9.44	<	<	10.14	
Hamm (Westf) Hbf	Leer	<	9.26		<	Hamb- burg	9.56	Leer	<	10.26	
Bielefeld Hbf	9.17		9.41		9.46		10.11		10.16	10.41	
Hannover Hbf	9.44				9.47				10.17		
	10.28				10.14				10.44		
					10.58				11.28		

Gesamtverkehr Hagen - Schwerte - Hamm → KBS 407

Schon 2010 hätten zwei RE-Linien im 30-Minuten-Takt das Angebot ergänzt, die viele Merkmale vom *Rhein-Ruhr-Express* (RRX) aufweisen, der in der Realität erst seit 2016 schrittweise in Betrieb geht.

➤ Optimale Anschlüsse sind dort möglich, wo sich die Züge begegnen: Opladen (Minute 00 + 30), Vohwinkel (00 + 30) und Schwelm (00 + 30). Etwas längere Wartezeiten können in Schwerte (13/16 + 43/46), Unna (26/33 + 56/03) und Bönen (27/32 + 57/02) entstehen.

➤ Die RE-Linie 7 hält beim **VD-T** auch in Dortmund-Barop. Dort werden Anschlüsse geboten, die es in der Realität in Witten gibt.

<i>Hannover Hbf</i>			7.32					8.02			8.32	
<i>Bielefeld Hbf</i>			8.16					8.46			9.16	
<i>Hamm (Westf) Hbf</i>			8.43					9.13			9.43	
km Hamm (Westf) Hbf	8.19	>		8.49	Ham-	>		9.19	>		9.49	
18,4 Unna	8.33	>	<i>Leer</i>	9.03	burg	>		9.33	>	<i>Leer</i>	10.03	
34,1 Schwerte	8.47	<	<	9.17	<	<		9.47	<	<	10.17	
<i>Osnabrück Hbf</i>	>	>	8.01	>	8.36	>		>	>	9.01	>	
<i>Münster (Westf)</i>	<	<	8.31	<	9.01	<		<	<	9.31	<	
<i>Dortmund Hbf E</i>	>	8.58	8.56	>	9.26	9.28		>	9.58	9.56	>	
Zug	RE 4	ICE 7	RE 7	RE 4	ICE 14	ICE 7	RE 7	RE 4	ICE 7	RE 7	RE 4	
> Dortmund Hbf	>	9.03	9.06	>	9.29	9.33	9.36	>	10.03	10.06	>	
< Dortmund.-Barop	<		9.10	<			9.40	<		10.10	<	
48,3 Hagen Hbf	8.59	9.13	9.19	9.29	9.40		9.49	9.59	10.13	10.19	10.29	
	9.01	9.14	9.21	9.31	an	<	9.51	10.01	10.14	10.21	10.31	
59,5 Ennepetal	9.08			9.38			10.08			10.38		
64,0 Schwelm	9.12		9.30	9.42			10.00	10.12		10.30	10.42	
69,0 Wup.-Oberbarmen	9.17		9.35	9.47			10.05	10.17		10.35	10.47	
74,7 Wuppertal Hbf	9.23	9.27	9.41	9.53		9.54	10.11	10.23	10.27	10.41	10.53	
	9.25	9.28	9.43	9.55		9.55	10.13	10.25	10.28	10.43	10.55	
80,9 Wup.-Vohwinkel	9.29			9.59			10.29			10.59		
85,8 Haan-Gruiten												
101,7 Düsseldorf Hbf	9.43	>	>	10.13	>	>	>	10.43	>	>	11.13	
Solingen-Ohlis	>		9.53	>		10.05	10.23	>		10.53	>	
Opladen	Aa-		10.00	Venlo			10.30	Aa-		11.00	Venlo	
Messe-Deutz	chen		10.10				10.40	chen		11.10		
Köln Hbf		9.48	10.14			10.18	10.44		10.48	11.14		
<i>Köln Hbf A</i>		9.53				10.23			10.53			
<i>Frankfurt (M) Süd</i>		10.46				11.16			11.46			

Gesamtverkehr Hamm - Schwerte - Hagen → KBS 407

402 Opladen - Burscheid - Wermelskirchen - Remscheid

1868 eröffnete die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) zunächst die Verbindung von Barmen-Rittershausen (heute Wuppertal-Oberbarmen) über Lennep nach Remscheid. 1876 folgte der Abzweig Lennep - Wermelskirchen und 1881 dessen Verlängerung nach Opladen.

1910 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut und dabei alle Bahnübergänge beseitigt. Die von den anliegenden Kommunen gewünschten Schnellzüge von Lennep nach Köln gab es aber nicht und die KBS 402 blieb eine der wenigen zweigleisigen Nebenbahnen in Deutschland. Wegen der Steigung zwischen Opladen und Burscheid mussten vor allem Güterzüge von zwei oder drei Loks gezogen oder einer zusätzlichen Lok nachgeschoben werden.

In beiden Weltkriegen und bis zum Fall des „Eisernen Vorhangs“ hatte sie strategische Bedeutung als Umgehung der KBS 400 über Wuppertal. Die Kopframpen in Burscheid dienten für die Verladung von Militärfahrzeugen. 1945 wurden zahlreiche Brücken zerstört und das zweite Gleis nach dem Krieg nicht durchgängig wieder hergestellt. 1955 verkehrten täglich 36 Züge, die durchschnittlich eine Stunde von Opladen nach Lennep benötigten.

1958 baute die *DB* die 24 km von Opladen über Wermelskirchen nach Bergisch Born in eine eingleisige Hauptbahn um und hob die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 80 km/h an. In den 1970er-Jahren war für die Wartung der E-Loks in Opladen sogar die Elektrifizierung und Einbeziehung in ein S-Bahn-Netz Köln/ Wuppertal/ Düsseldorf im Gespräch. Das Zentralstellwerk in Opladen war für diesen Fall gerüstet, die Umsetzung unterblieb jedoch.

Im Mai 1983 endete der Personenverkehr zwischen Hilgen und Wermelskirchen und ein Jahr später übernahmen Akkumulatortriebwagen der Baureihe 515 den verbliebenen Abschnitt Opladen - Hilgen im Nebenbahnbetrieb. 1991 legte die *DB* auch diese 13,5 km nach Sturmschäden kurzfristig still. 1997 war dann auch zwischen Wermelskirchen und Lennep Schluss, den Verkehr zwischen Oberbarmen und Lennep übernahm die S-Bahn-Linie S 7 („Der Müngstener“).

Von 2010 bis 2014 wurde die Trasse mit dem *Förderprogramm Alleenradwege NRW* und Eigenanteilen der Städte Remscheid, Wermelskirchen und Burscheid zum *Panorama-Radweg Balkantrasse* umgebaut.

Der **VD-T** hätte die KBS 402 in sein Konzept für Remscheid integriert und mit einem 3,5 km langen Neubauabschnitt an das Oberzentrum mit 112.000 Einwohnern angebunden: Das neue Gleis bekommt natürlich eine Oberleitung, verlässt Wer-Wermelskirchen (312 m über dem Meeresspiegel) mit einem Gefälle von 25 ‰ und erreicht nach 2 km das Eschbachtal. Das wird auf einer 20 Meter hohen Brücke überquert (Bahn = 260 m, Gelände 230 m), bevor das Gleis wieder mit 25 ‰ ansteigt. Bei km 23,5 wird das vorhandene Industriegleis erreicht, an dem in km 23,8 der neue Haltepunkt *Intzeplatz* entsteht.

Zwischen Bergisch Neukirchen und Pattscheid sowie Hilgen und Tente hätte der **VD-T** auf 2 bzw. 3 km das zweite Gleis wieder aufgebaut, damit sich Züge ohne Zeitverlust ausweichen können: Elektrische Triebwagen fahren halbstündlich als *Flügelzüge* Opladen - Burscheid - Remscheid (Fahrtrichtungswechsel) - Wuppertal, bis Wermelskirchen mit Strom aus Akkumulatoren an Bord.

7.43	7.58	8.43	8.58	9.43	Wuppertal Hbf	9.17	10.02	10.17	11.02	11.17
7.54	8.12	8.54	9.12	9.54	Solingen - Ohligs	9.05	9.47	10.05	10.47	11.05
7.59	8.21	8.59	9.21	9.59	Opladen 400	9.00	9.38	10.00	10.38	11.00
7.46	7.50	8.46	8.50	9.46	Köln Hbf	9.14	10.10	10.14	11.10	11.14
7.59	8.08	8.59	9.08	9.59	Opladen 400	9.00	9.51	10.00	10.51	11.00
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.04	8.25	9.04	9.25	10.04	km Opladen	8.56	9.35	9.56	10.35	10.56
	8.28		9.28		3,1 Berg. Neukirchen		9.31		10.31	
	8.31		9.31		5,5 Pattscheid		9.28		10.28	
	8.35		9.35		8,6 Bursch. Massiefen		9.24		10.24	
8.11	8.37	9.11	9.37	10.11	10,1 Burscheid	8.48	9.22	9.48	10.22	10.48
8.15	8.41		9.41	10.15	13,5 Hilgen		9.18	9.44	10.18	
	8.44	9.17	9.44		16,8 Tente	8.42	9.15		10.15	10.42
	8.46		9.46		18,8 Wermelsk. West		9.13		10.13	
8.21	8.48	9.21	9.48	10.21	20,1 Wermelskirchen	8.38	9.11	9.38	10.11	10.38
	8.51		9.51		22,0 Talsperre Mebusm.		9.08		10.08	
	8.53		9.53		23,8 Remsch. Intzeplatz		9.06		10.06	
8.27	8.56	9.27	9.56	10.27	25,1 Remscheid	8.33	9.04	9.33	10.04	10.33
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31	Remscheid 403	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	Wu. - Oberbarmen	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09
8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	Wuppertal Hbf	8.01	8.31	9.01	9.31	10.01
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31	Remscheid 403	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	Solingen Mitte	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17
8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	Solingen - Ohligs	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10



Der Bahnhof Remscheid hätte beim **VD-T** wie in der Realität nur einen Inselbahnsteig. Allerdings würden dort neben den RB nach Solingen und Wuppertal auch RB nach Opladen und Marienheide halten. Wenn es keine direkten Flügelzüge gibt, wären die Fußwege beim Umsteigen kurz und ohne Treppen. (© Radiovest)

403 Solingen-Ohligs - Solingen - Remscheid - Wuppertal

1867 bekam die Stadt Solingen nach langjährigen Verhandlungen von der *Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) eine 5,6 km lange Stichbahn nach Ohligs an der im selben Jahr eröffneten Strecke Köln-Deutz - Gruiton. Das Gleis endete in einem Kopfbahnhof in Weyersberg recht weit außerhalb der Innenstadt. Ein Jahr später eröffnete die *BME* die Verbindung von Barmen-Rittershausen (heute Wuppertal-Oberbarmen) über Lennep nach Remscheid (→ KBS 402). Der Lückenschluss war wegen der Topographie schwierig und wurde erst nach dem Bau mehrerer Brücken und des Büchener Tunnels 1897 fertig. Bis 1907 bekam die Strecke auf ganzer Länge ein zweites Gleis.

In den 1960er und 1970er Jahren gab es mit Kurswagen ab Lennep direkte Verbindungen nach Süddeutschland. Der einst umfangreiche Güterverkehr ging drastisch zurück und 2010 wurden nur noch wenige Firmen auf der Schiene bedient. Der Personenverkehr erholte sich hingegen nach dem Tiefpunkt in den 1980er Jahren

und wurde ab 1994 mit Dieseltriebzügen der Baureihe 628/928 als RB-Linie 47 bedient. Seit dem 15.12.13 betreibt *Abellio Rail NRW* „den Müngstener“ mit besser motorisierten Triebwagen der Baureihe 648 als S-Bahn-Linie S7. Der Name weist auf den früheren Ort im Grenzgebiet der drei Städte hin, in dessen Nähe die KBS 403 das Tal der Wupper auf der bekannten *Müngstener Brücke* überquert.

2010 fuhr die RB-Linie 47 montags bis freitags tagsüber im 20-Minuten-Takt sowie abends und am Wochenende alle 30 Minuten. Nicht alle Züge befuhren jedoch die gesamte Strecke, einige zusätzliche Fahrten endeten bereits in Remscheid.

Der **VD-T** hätte die KBS 403 schon bis 2010 elektrifiziert und so ausgebaut, dass die RE die 35,5 km von Solingen-Ohligs nach Wuppertal-Oberbarmen in 40 Minuten schaffen. An beiden Endstationen entstehen dadurch optimale Anschlüsse zu den RE auf der KBS 400 und in Remscheid *Integrale Taktknoten* zu den Minuten 00 und 30. Dabei werden attraktive *Flügelzüge* zu den KBS 402 Richtung Wemmelskirchen und 488 Richtung Wipperfürth an- und abgekuppelt.

7.43	8.13	8.43	9.13	9.43	<i>Wuppertal Hbf</i>	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17
7.53	8.23	8.53	9.23	9.53	<i>Soling. - Ohligs 400</i>	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06
7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	<i>Köln Hbf</i>	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14
8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	<i>Opladen 400</i>	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59
8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	<i>Soling. - Ohligs 400</i>	8.53	9.23	9.53	10.23	10.53
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	km Solingen-Oligs	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	5,0 Sol.-Weyersberg	8.45	9.15	9.45	10.15	10.45
8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	6,8 Solingen Mitte	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42
8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	10,3 Soling.-Schaberg	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38
8.25	8.55	9.25	9.55	10.25	14,1 Rem.-Güldenwerth	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34
8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	17,7 Remscheid	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31		8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
8.35	9.05	9.35	10.05	10.35	22,5 Remsch.-Lennep	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24
8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	25,6 Rem.-Lüttringhsn.	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20
8.43	9.13	9.43	10.13	10.43	28,5 Wuppert.-Ronsdorf	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16
8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	35,5 Wu.-Oberbarmen	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09
8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	<i>Wu. - Oberbarm. 400</i>	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08
8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	<i>Wuppertal Hbf</i>	8.01	8.31	9.01	9.31	10.01
8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	<i>Wu. - Oberbarm. 400</i>	8.05	8.35	9.05	9.35	10.05
9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	<i>Hagen Hbf 406</i>	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51
9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	<i>Dortmund Hbf</i>	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36

Beim **VD-T** fahren die Züge auf der KBS 403 „nur“ alle 30 Minuten, weil man von Köln und Opladen mit den RE der KBS 402 zwei Minuten schneller nach Remscheid kommt.

406 Dortmund - Herdecke - Hagen - Lüdenscheid

a) Dortmund - Herdecke - Hagen (- Wuppertal)

Ab 1873 baute die *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* (RhE) zwischen Dortmund und Wuppertal eine Konkurrenzlinie zur *Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) im Tal der Wupper. Die neue Strecke ließ viele wichtige Ziele „links liegen“ und führte über Löttringhausen, Herdecke, Gevelsberg und den Wuppertaler Norden. Obwohl sie geringere Steigungen aufwies, nutzten die meisten Züge weiterhin die *BME*. Nach der Verstaatlichung 1880 diente die *Rheinische Strecke* daher vor allem dem regionalen Verkehr sowie Entlastungs- und Umleitungszügen.

Seit dem 29.5.1988 nutzt die Linie S 8 der *Rhein-Ruhr-S-Bahn* nach Mönchengladbach den Abschnitt Hagen – Gevelsberg, der dafür eine Oberleitung bekam. Auf der weiteren Strecke über Wuppertal-Heubrich nach Vohwinkel fuhr der letzte Personenzug am 27.9.91 und der letzte Güterzug am 17.12.99. Seit dem 1.5.2020 ergibt sich zwischen Hagen und Wuppertal ein annähernder Halbstundentakt mit den Linien S 8 und S 9. Zwischen Dortmund, Herdecke und Hagen (und weiter nach Lüdenscheid) fährt die RB-Linie 52 stündlich

b) Hagen - Brügge (Westf) - Lüdenscheid

1871 eröffnete die *BME* den Abschnitt Hagen - Oberhagen und verlängerte ihn 1874 bis Brügge. Die Anbindung von Lüdenscheid war schwierig, weil es 140 Meter über dem Volmetal liegt. Die 6,5 km lange Stichstrecke brauchte trotz einer Steigung von 1:36 einen 412 m langen Tunnel und ging 1880 in Betrieb.

Nach der Verstaatlichung verlängerte man die *Volmetalbahn* bis 1893 über Marienheide und Gummersbach nach Dieringhausen (→ KBS 485). In Hagen führte das Gleis anfangs mitten durch die Stadt (entlang der heutigen Bergstraße). Die Behinderungen mit dem Straßenverkehr nahmen stetig zu, daher entstand von 1906 bis 1910 eine neue Trasse durch den 2,2 km langen *Goldbergtunnel*. Für die wachsende Nachfrage verlegte man 1913 bis Brügge durchgängig ein zweites Gleis. 1927 bekam der Bahnhof Brügge zwei neue Inselbahnsteige an der Südseite.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die *Volmetalbahn* ohne große Schäden. 1955 führen die letzten Personenzüge von Meinerzhagen nach Krummenerl und 1964 von Oberbrügge nach Radevormwald. Der Bahnsteig mit den Gleisen 1 und 2 in Brügge wurde dadurch nicht mehr gebraucht und abgebaut. 1979 schloss die *DB* die Stationen Hagen-Delstern (km 4,1), Ambrock (km 7,2) und Breckerfeld-Priorei (km 11,5).

Ab 1969 waren die Eilzüge von Hagen über Gummersbach nach Köln mit Diesel-loks der Baureihe 212 und zwei bis drei „Silberlingen“ unterwegs. Den Anschluss von Brügge nach Lüdenscheid übernahmen Schienenbusse. Ab 1981 fuhren ungefähr stündlich Wendezüge von Dortmund über Hagen nach Lüdenscheid und zweistündlich von Köln über Gummersbach nach Brügge. Ab 1986 fuhren die Züge aus Köln nur noch bis Marienheide und ab 1987 nur noch bis Gummersbach (→ KBS 485). Von 1994 bis 1999 setzte die DB Dieseltriebzüge der Baureihe 628 ein.

1996 baute die *DB* das zweite Gleis zwischen Hagen-Delstern und Brügge und die meisten Nebengleise in den Bahnhöfen zurück. Zugkreuzungen sind seither nur noch in Rummenohl möglich, was bei Verspätungen auch den Fahrplan der Gegenrichtung beeinträchtigt. Die Schotter-Ganzzüge nach Meinerzhagen müssen regelmäßig in Brügge oder Delstern längere Pausen einlegen. 1997 gab es Pläne für eine *Stadtbahn* vom Dortmunder Stadtzentrum über das Hagener Stadtzentrum bis in die Innenstadt von Lüdenscheid. Trotz des unbestritten großen Nutzens verschwanden sie in der Schublade, weil sie als zu teuer erachtet wurden.

1996 gewann die *Dortmund-Märkische Eisenbahn* (DME) die Ausschreibung des Nahverkehrs und übernahm am 30.5.99 den Betrieb zwischen Hagen, Brügge und Lüdenscheid. Sie setzte *Talent*-Triebwagen der Firma *Bombardier* ein. Die nächste Ausschreibung gewann 2004 die *Deutsche Bahn* und ist seither mit *Coradia LINT*-Triebwagen der Firma *Alstom* (Baureihe 648) unterwegs.

2009 wurde das Empfangsgebäude in Lüdenscheid abgerissen und die meisten Flächen der einst umfangreichen Bahnhofsanlagen anderen Zwecken zugeführt. Das letzte verbliebene Gleis wurde von der Bahnhofsallee an den westlichen Rand der Geländestufe verlegt. Der neue Seitenbahnsteig bietet kurze Fußwege zu den vielen Buslinien, die in der Nähe halten.

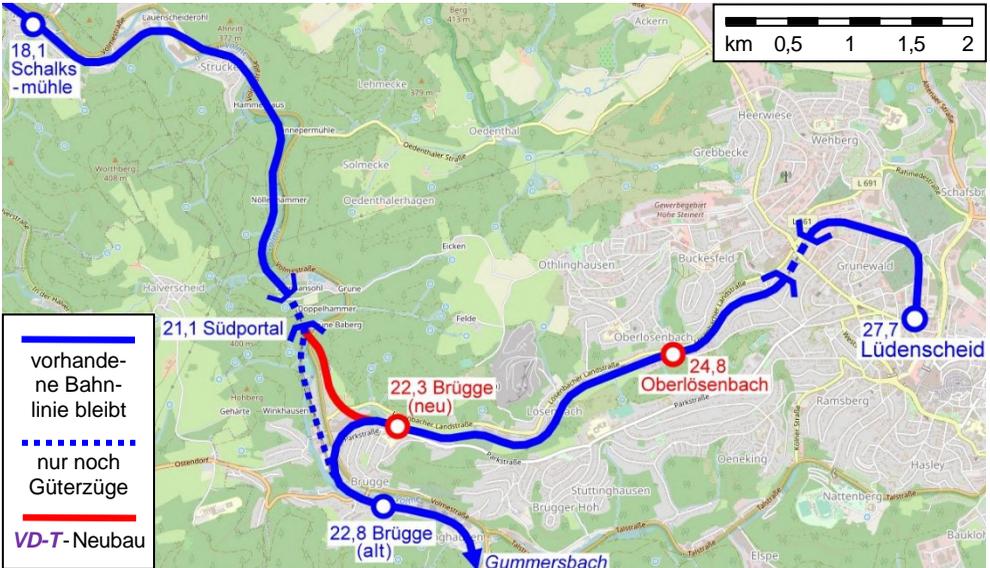
Der Bahnhof Brügge wurde 2015 stark vereinfacht und modernisiert und bekam einen neuen Bahnsteig auf der Nordseite. Seit der Reaktivierung der KBS 485 im Jahr 2017 fahren zwei RB-Linien jeweils stündlich zwischen Lüdenscheid und Brügge: Die RB 52 fährt (mit Fahrtrichtungswechsel) über Hagen nach Dortmund und die RB 25 über Gummersbach nach Köln. In Brügge gibt es 3-Minuten-Anschlüsse.

c) Maßnahmen beim *VD-T*

Der *VD-T* hätte seine KBS 406 großzügiger ausgebaut, damit die Züge schneller und pünktlicher werden: 16 km vom Signal-Iduna-Park bis Eckesey und 26 km von Oberhagen bis Lüdenscheid bekämen eine Oberleitung, damit weniger Dieselzüge dicht an den Innenstädten von Dortmund und Hagen vorbei fahren. Für die größere Nachfrage gäbe es an Werktagen nachmittags durchgängig einen Halbstundentakt.

➤ Beim viergleisigen Ausbau der KBS 409 liegt das Gleispaar für den Regionalverkehr südlich. Die Züge nach Hagen erreichen sie daher ohne die Fernverkehrsgleise zu kreuzen. Damit sich keine Rückstaus bilden, erhalten 500 Meter vom Signal-Iduna-Park Richtung Tiergarten ein zweites Gleis.

➤ 2,5 km von Wittbrücke bis Herdecke bekämen beim **VD-T** für Zugkreuzungen ohne Zeitverlust ein zweites Gleis. Zwischen Dahlerbrück und Schalksmühle hätte er das vorhandene zweite Gleis nicht abgebaut.



➤ Am Südportal des *Winkhauser Tunnels* beginnt ein 1,2 km langer Neubau: Er überquert auf einer Brücke die Volme und die parallele Landstraße und führt dann am östlichen Talhang zum Ortsrand von Winkhausen. Nach einer Kurve (mit 400 m Radius) liegt das neue Gleis neben dem vorhandenen Gleis nach Lüdenscheid und führt (ohne Weichenverbindung) zur neuen Station Brügge. Dort müssen die RB nicht mehr die Fahrtrichtung wechseln und kommen 5 Minuten schneller voran.

➤ Die neue Station Brügge liegt 1,2 Schienen-km und 0,6 km Luftlinie vom alten Bahnhof entfernt im Lösenbachtal. Betrieblich handelt es sich um zwei eingleisige Haltepunkte an einem gemeinsamen Mittelbahnsteig, die kurze Fußwege für die Umsteiger von Köln und Gummersbach nach Hagen und Dortmund bieten.

➤ Mit der Elektrifizierung bekommen die folgenden 2 km bis Lösenbach beim **VD-T** 5% mehr Neigung, damit die neuen Bahnsteige von Brügge und Oberlösenbach maximal 10% aufweisen. Zudem erhält dieser Bereich ein zweites Gleis, damit

die RE aus Gummersbach in Brügge nicht 4 Minuten auf die Ankunft der RB nach Hagen warten müssen. (Dabei nutzt man das Planum vom 400 m langen stillgelegte Ladegleis *Steinebach*.) Erst die Weiche in km 24,3 verbindet beide Strecken.

➤ Zur besseren Erschließung der über 70.000 Einwohner „spendiert“ der **VD-T** Lüdenscheid eine zusätzliche Station: Im Fahrplan steht *Oberlösenbach*, das nur einen einfachen Seitenbahnsteig braucht, an dem auch Busse in die Umgebung halten können. Mehr Aufkommen brächte sicher der Haltepunkt *Kreishaus* bei km 26. Er läge aber zumindest teilweise im Tunnel unter der verkehrsreichen Kreuzung und wäre wesentlich teurer.

➤ Den Lüdenscheider Bahnhof hätte der **VD-T** nicht so extrem wie in der Realität gestutzt: Es gäbe einen Inselbahnsteig, damit dort zwei Züge gleichzeitig stehen können und nördlich davon ein oder zwei Ladegleise für **Container-Linienzüge**.

RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.54	13.26		13.54	14.26	km Dortmund Hbf	14.34	15.06		15.34	16.06
12.59	13.31		13.59	14.31	5,7 Signal Iduna Park	14.28	15.00		15.28	16.00
13.02	13.34		14.02	14.34	7,5 Dortmund Tierpark	14.25	14.57		15.25	15.57
13.05	14.37		14.05	15.37	9,2 Do.-Kirchhörde	14.22	14.54		15.22	15.54
13.08	13.40		14.08	14.40	11,0 Do.-Löttinghausen	14.19	14.51		15.19	15.51
13.12	13.44		14.12	14.44	15,3 Wittbräucke	14.15	14.47		15.15	15.47
13.15	13.47		14.15	14.47	17,5 Herdecke	14.12	14.44		15.12	15.44
13.19	13.51		14.19	14.51	21,5 Hagen-Eckesey	14.08	14.40		15.08	15.40
13.22	13.54		14.22	14.54	23,5 Hagen Hbf	14.06	14.38		15.06	15.38
13.25	13.56		14.25	14.56	km	14.04	14.35		15.04	15.35
13.28	13.59		14.28	14.59	1,8 Hagen-Oberhagen	14.00	14.31		15.00	15.31
13.31	14.02		14.31	15.02	4,1 Hagen-Delstern	13.57	14.28		14.57	15.28
13.36	14.07		14.36	15.07	9,5 Dahl	13.52	14.23		14.52	15.23
13.40	14.11	Gum-	14.40	15.11	13,2 Rummenohl	13.48	14.19	Gum-	14.48	15.19
13.43	14.14	mertsb.	14.43	15.14	16,3 Dahlerbrück	13.45	15/16	mertsb.	14.45	15/16
45/46	14.16	>	45/46	15.16	18,1 Schalksmühle	13.43	14.13	>	14.43	15.13
13.50	14.20	14.36	14.50	15.20	22,3 Brügge [verlegt]	13.39	14.09	14.23	14.39	15.09
13.53	14.23	14.39	14.53	15.23	24,8 Oberlösenbach	13.36	14.53	14.20	15.23	14.53
13.57	14.27	14.43	14.57	15.27	27,7 Lüdenscheid	13.33	14.03	14.17	14.33	15.03
14.03	14.33	14.47	15.03	15.33	Lüdenscheid 	13.27	13.57	14.13	14.27	14.57
14.15	14.45	>	15.15	15.45	Breitenstück = Bus S2	13.15	13.45	>	14.15	14.45
<	<	15.05	<	<	Borbecke = Bus 61	<	<	13.55	<	<
14.25	14.55	15.25	15.25	15.55	Werdohl	13.05	13.35	13.35	14.05	14.35

Die blauen RB fahren nur Montag Freitag an Werktagen nachmittags;

In Hagen hat man Anschluss zum RE 4 nach Düsseldorf (ab min 31 und 01) und vom direkten RE aus Dortmund (an min 19 und 49) → KBS 400

407 (Düsseld.-) Hagen - Schwerte - Fröndenberg / Unna - Hamm

Die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* verknüpfte mit der KBS 405 ihre bereits bestehenden Strecken Elberfeld - Dortmund und Dortmund - Soest. 1866 eröffnete sie den Abschnitt Unna - Hamm und 1867 Hagen - Holzwickede.

2010 waren mindestens stündlich (aber unregelmäßig) IC und ICE zwischen Köln, Hagen und Hamm unterwegs. Der RE 7 *Rhein-Münsterland-Express* und der RE 13 *Maas-Wupper-Express* hatten jeweils stündlich den gleichen Laufweg und der RE 17 *Sauerland-Express* fuhr von Hagen über Fröndenberg nach Warburg.

Beim **VD-T** fahren alle IC und ICE über den 10 km langen Neubauabschnitt Hagen-Nord - Dortmund-Barop nach Dortmund Hbf (→ *Fernverkehrs-Tabelle E*). Für den Regionalverkehr wird dadurch mehr Platz und die RE können auch in Hengstey, Westhofen und Selmigerheide halten.

Der *Sauerland-Express* startet beim **VD-T** nicht am Rande des Ruhrgebiets in Hagen, sondern dank der ausgebauten KBS 409 in Dortmund Hbf. Die Verbindung nach Hagen vermittelt ein „Flügelzug“, der dort bedarfsgerecht an den RE 4 an- bzw. abgekuppelt wird. Nach Wuppertal und Düsseldorf ist dadurch kein weiteres Umsteigen erforderlich.

<i>Düsseldorf Hbf</i>	7.27		7.57		8.27		8.57		9.27	
<i>Wuppertal Hbf</i>	7.37		8.07		8.37		9.07		9.37	
<i>Hagen Hbf 400</i>	7.59		8.29		8.59		9.29		9.59	
Zug	RE	RE								
km Hagen Hbf	8.01		8.31		9.01		9.31		10.01	
6,1 Hagen - Hengstey		↘	8.36	↘		↘	9.36	↘		↘
9,8 Westhofen (Westf)	8.08				9.08				10.08	
13,9 Schwerte (Ruhr)	8.12	Flügel	8.42	Flügel	9.12	Flügel		Flügel		Flügel
> Holzwickede	8.14	8.16	8.44	8.46	9.14	9.16	9.44	9.46	10.14	10.16
18,5 Geisecke (Ruhr)	8.20	>	8.50	>	9.20	>	9.50	>	10.20	>
24,3 Langschede	<	8.20	<		<	9.20	<		<	10.20
29,2 Fröndenberg	>		<	8.53	<		<	9.53	<	
	<	8.28	>	8.58	>	9.28	>	9.58	>	10.28
Unna	8.26	an	8.56	an	9.26	an	9.56	an	10.26	an
Bönen	8.32		9.02		9.32		10.02		10.32	
Selmigerheide	8.36		9.38		9.36		10.38			
Hamm (Westf) Hbf	8.41		9.11		9.41		10.11		10.41	
<i>Hamm (Westf) Hbf</i>	9.47		10.17		10.47		11.17		11.47	
<i>Bielefeld Hbf</i>	10.14		10.44		11.14		11.44		12.14	
<i>Hannover Hbf</i>	10.58		11.28		11.58		12.28		12.58	

Hannover Hbf		7.02		7.32		8.02		8.32		9.02
Bielefeld Hbf		7.46		8.16		8.46		9.16		9.46
Hamm (Westf) Hbf		8.13		8.43		9.13		9.43		10.13
Zug	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE
km Hamm (Westf) Hbf		8.19		8.49		9.19		9.49		10.19
4,8 Selmigerheide		8.23		8.53		9.23		9.53		10.23
9,7 Bönen		8.27		8.57		9.27		9.57		10.27
18,4 Unna	ab	8.33	ab	9.03	ab	9.33	ab	10.03	ab	10.33
> Fröndenberg	8.32	>	9.02	>	9.32	>	10.02	>	10.32	>
< Langschede		<	9.06	<		<	10.06	<		<
< Geisecke (Ruhr)	8.39	<		<	9.39	<		<	10.39	<
25,3 Holzwickede	>	8.39	>	9.09	>	9.39	>	10.09	>	10.39
	8.43	8.45	9.13	9.15	9.43	9.45	10.13	10.15	10.43	10.45
34,1 Schwerte (Ruhr)	Flügel	8.47	Flügel	9.17	Flügel	9.47	Flügel	10.17	Flügel	10.47
38,5 Westhofen (Westf)	↘	8.51	↘		↘	9.51	↘		↘	10.51
42,1 Hagen - Hengstey				9.23				10.23		
48,3 Hagen Hbf		8.59		9.29		9.59		10.29		10.59
Hagen Hbf 400		9.01		9.31		10.01		10.31		11.01
Wuppertal Hbf		9.23		9.53		10.23		10.53		11.23
Düsseldorf Hbf		9.43		10.13		10.43		11.13		11.43

408 Dortmund - Schwerte - Iserlohn

Iserlohn bekam schon 1864 mit der KBS 491 einen Bahnanschluss nach Letmathe. Ab 1882 setzten sich verschiedene Interessengruppen für eine weitere Verbindung nach Schwerte ein. Diese war sehr aufwändig und der Bau begann erst 1907: 130 Höhenmeter wurden mit 39 Kunstbauwerken überwunden und allein für den Einschnitt in Iserlohn 200.000 Kubikmeter Kalkstein gesprengt. Am 30.9.10 fand die feierliche Eröffnung der eingleisigen Nebenstrecke statt.

Auf der zweigleisigen Hauptbahn von Dortmund-Hörde nach Schwerte fuhr am 1.10.12 der erste Güterzug und am 15.1.13 der erste Personenzug. Bei Ostberge unterquert sie im 795 Meter langen *Schwerter Tunnel* den Höhenzug zwischen den Tälern der Emscher und der Ruhr.

Bis 2004 setzte *DB Regio* Dieseltriebwagen der Baureihe 624 ein und nach dem Start des *Sauerland-Netzes* die Baureihe 648.1. Durch den 30-Minuten-Takt montags bis freitags und den Stundentakt am Wochenende stieg die Fahrgastzahl zwischen Dortmund-Hörde und Schwerte von 1997 bis 2012 von knapp 3.000 auf 4.250. Zwischen Schwerte und Iserlohn nahm die Nachfrage um etwa 80 % auf täglich rund 1.800 Reisende zu.

Die Inbetriebnahme eines neuen *Elektronischen Stellwerks* (EStW) in Kalthof Ende 2016 ermöglichte dort gleichzeitige Einfahrten und die Beschleunigung Richtung Dortmund um vier Minuten. Die Neuausschreibung des *Sauerlandnetzes* gewann *DB Regio* erneut für zwölf Jahre. Die neuen *Pesa Link*-Triebwagen waren zwei Jahre zu spät erst ab 2018 verfügbar.

Der **VD-T** hätte schon bis 2010 dafür gesorgt, dass seine KBS 408 einen durchgehenden Fahrdraht bekommt: Zwischen dem Abzweig von der KBS 407 östlich Hörde (bei km 10,5) und der neuen Station Schwerterheide fehlen knapp 6 km und zwischen dem Abzweig von der KBS 407 (bei km 19,5) und Iserlohn 19 km. Elektrische Triebwagen wären mit vier zusätzlichen Stationen genau so schnell unterwegs wie die Dieseltriebwagen in der Realität. Im dicht bebauten Ruhrgebiet ist die Entlastung der Anwohner von den Abgasen besonders wichtig.

RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	km Dortmund Hbf	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50
8.15	8.45	9.15	9.45	10.15	5,7 Signal-Iduna-Park	8.44	9.14	9.44	10.14	10.44
8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	8,6 Dortmund-Hörde	8:41	9.11	9.41	10.11	10.41
8.22	8.52	9.22	9.52	10.22	12,4 Do.-Aplerb. Süd	8.37	9.07	9.37	10.07	10.37
8.25	8.55	9.25	9.55	10.25	15,9 Schwerterheide	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34
8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	18,9 Schwerte	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31		8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	21,7 Wandhofen	8.25	8.55	9.25	9.55	10.25
8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	23,4 Ergste	8.23	8.53	9.23	9.53	10.23
8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	25,0 Villigst	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21
8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	28,6 Hennen	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17
8.45	9.15	9.45	10.15	10.45	30,9 Kalthof	8.14	8.44	9.14	9.44	10.14
8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	34,1 Iserlohnerheide	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11
8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	36,1 Iserlohn-Kuhloweg	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08
8.55	9.25	9.55	10.25	10.55	38,6 Iserlohn	8.05	8.35	9.05	9.35	10.05
9.04	9.32	10.04	10.32	11.04	Iserlohn 491	7.56	8.28	8.56	9.28	9.56
9.28	9.50	10.28	10.50	11.28	Menden (Westf)	7.31	8.09	8.31	9.09	9.31
9.35	9.57	10.35	10.57	11.35	Fröndenberg	7.25	8.03	8.25	9.03	9.25

Zur KBS 409:

Zwischen Unna und Königsborn wurde der Personenverkehr 1963 reaktiviert, 1972 in eine getaktete Nahverkehrslinie nach Dortmund-Marten integriert und 1983 nach Lütgendortmund verlängert. Nach dem Ausbau für 80 km/h und der durchgehenden Elektrifizierung wurde daraus ab 28.6.84 die Linie S4 der *S-Bahn Rhein-Ruhr*. Die 12,4 km von Unna nach Fröndenberg sind bis heute eine nicht elektrifizierte Nebenstrecke für maximal 60 km/h.

409 Dortmund - Unna - Fröndenberg / Soest (- Paderborn)

Die *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* (CME) trassierte ihre Stammstrecke auf der direkten Linie an Unna und Soest vorbei. Beide Städte bekamen erst 1855 Anschluss durch die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* (MHE). 1866 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut und bis 1970 elektrifiziert.

Die 1901 fertig gestellte Bahnlinie Kamen - Königsberg - Unna - Fröndenberg verband in einer Schlangenlinie die vier Bahnhöfe an parallelen Ost-West-Linien, die durch die Konkurrenz der großen privaten Eisenbahngesellschaften in Westfalen entstanden waren. Bereits 1926 endete der Personenverkehr zwischen Kamen und Unna, weil es seit 1909 eine konkurrierende Überlandstraßenbahn gab. 1955 fuhr der letzte Güterzug von Kamen nach Königsberg, diesen Abschnitt legte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) danach und baute ihn teilweise ab.

Nach einer Ausschreibung ging das *Hellweg*-Netz ab 14.12.08 an die *Eurobahn*. Sie setzt 160 km/h schnelle Stadler *Flirt*-Triebwagen ein und bedient die RB-Linie 59 Dortmund - Soest montags bis samstags halbstündlich und sonntags stündlich. Planmäßigen Fernverkehr gibt es dort nicht mehr. Zwischen Unna, Fröndenberg und Menden betreibt *DB Regio* die RB-Linie 54 als *Hönnetal-Bahn* mit Pesa-Link-Dieseltriebwagen im Stundentakt.

Der **VD-T** hätte erheblich in seine KBS 409 investiert, um sie auch für Fernverkehrszüge zu nutzen:

- Vom *Signal-Iduna-Park* bis zum ehemaligen Rangierbahnhof *Dortmunderfeld* sorgt ein 1 km langes zusätzliches Gleispaar dafür, dass es bis Dortmund Hbf durchgängig mindestens vier Gleise gibt. Zusätzliche Weichen und Signale sorgen dafür, dass man sie flexibel nutzen kann. Der *Signal-Iduna-Park* bekommt mindestens drei Bahnsteige, damit bei Großveranstaltungen wesentlich mehr Züge dort halten können.
- Von *Dortmund-Hörde* bis zum Abzweig der KBS 408 nach Schwerte werden die vorhandenen vier Gleise flexibel genutzt. Eine neue Gleisbrücke bei km 10,5 sorgt dafür, dass Züge von Schwerte nach Dortmund die Gleise der Gegenrichtung nicht mehr ebenerdig kreuzen.
- Der Abschnitt Unna - Fröndenberg wird zur zweigleisigen Hauptbahn mit 120 km/h. Fast die Hälfte der 12 km muss dafür neu trassiert werden, die Lage des einzigen Zwischenbahnhofs Frömern bleibt jedoch unverändert.

Duisburg Hbf	11.51		12.16			12.16		12.16				12.51		12.16			13.16
Bochum Hbf	12.16		12.41			12.41		12.41				13.16		12.41			13.41
Dortmund Hbf 395	12.29		12.54			12.54		12.54				13.29		12.54			13.54
Zug	ICT	RE	RB	RB	RE	RB	RE	RB	RB	RB	RB	ICT	RE	RB	RB	RE	RB
km Dortmund Hbf	12.35		12.39	12.44	12.55	12.58		13.09	13.14		13.21	13.35		13.39	13.44	13.55	13.58
5,7 Signal-Iduna-Park			12.44			13.03		13.14			13.26			13.44			14.03
8,6 Dortmund-Hörde		Hagen	12.47	12.51		13.06	Hagen	13.17			13.29		Hagen	13.47	13.51		14.06
12,6 Do.-Aplerbeck		<	(S)	12.54		13.09	<	(S)			13.32		<	(S)	13.54		14.09
> Schwerte	>	12.44	12.59	>		>	13.14	13.29	>		>	>	13.50	13.59	>		>
15,2 Dortmund-Sölde		<	<	12.57		13.12	<	<			13.35		<	<	13.57		14.12
17,6 Holzwickede		12.50	Iser-lohn	13.00		12.15	13.20	Iser-lohn			13.38		13.50	Iser-lohn	14.00		13.15
21,4 Un.-Sonnenschule						13.18					13.41						14.18
24,5 Unna	12.49	12.55		13.06	13.10	13.22	13.25	lohn	13.29	Flügel	13.45	13.49	13.55	lohn	14.06	14.10	14.22
> Frömem	>	>		>		an	>		>		13.52	>	>		>		an
< Fröndenber	<	Hamm		<	13.20		Hamm		<	13.42	13.59	<	Hamm		<	14.20	
26,8 Unna-Uelzen					>				13.33	<	F*)					>	
29,3 Lünern				13.11	<				13.36	<					14.11	<	
32,5 Hemmerde				13.14	>				13.39	>					14.14	>	
40,2 Werl				13.20	<				13.45	<					14.20	<	
43,5 Westönnen				13.23	über				13.48	über					14.23	über	
46,5 Ostönnelinde					Brilon				13.51	Brilon						Brilon	
54,0 Soest	13.06			13.31	>				13.58	>		14.06			14.31	>	
Soest 365	13.07			13.36	<					<		14.07			14.36	<	
Lippstadt	13.20			13.55	>					>		14.20			14.55	>	
Paderborn	13.36				<					<		14.36				<	
Kassel-Wilhelmsh.	14.26				15.20				15.59			15.26				16.20	

Kassel-Wilhelmsh. Paderborn Lippstadt Soest 365	11.34 12.24 12.40 12.53		11.01 > < >				11.40 > < >					12.34 13.24 13.05 13.24		12.01 > < >			
Zug	ICT	RB	RB	RB	RB	RB	RE	RE	RB	RB	RE	ICT	RB	RB	RB	RB	RB
Soest Ostönnelinde Westönnen Werl	12.54 		< > über Brilon	13.02 13.08 13.11 13.14			< > über Brilon	13.29 13.36 13.39				13.54 		< > über Brilon	14.02 14.08 14.11 14.14		
Hemmerde Lünern Unna-Uelzen	 		< > <	13.20 13.23 13.26			< > <	13.45 13.48 				 	F*)	< > <	14.20 14.23 14.26		
km Fröndenberg 5,3 Frömern	 13.09	13.01 13.07 13.13	13.19 13.27	> < 13.29		ab	Hamm < 13.34	13.41 13.48	 13.54		Hamm < 14.04	 14.09	14.01 14.07 14.13	14.19 14.27	> < 14.29		ab
12,0 Unna 15,1 Un.- Sonnenschule 18,9 Holzwickede 21,3 Dortmund-Sölde > Schwerte	13.10 >	13.14 13.18 13.21 13.24 >	Flügel ↘ >	13.31 >		13.38 13.41 13.44 13.47 >	13.35 13.39 < 13.45	13.49 >	13.55 14.00 14.03 >		14.05 14.09 < 14.15	14.10 >	14.14 14.18 14.21 14.24 >	Flügel ↘ >	14.31 >	14.38 14.41 14.44 14.47 >	
23,9 Do.- Aplerbeck 27,9 Dortmund-Hörde 30,8 Signal-Iduna-Park 36,5 Dortmund Hbf	 13.25	13.27 13.30 13.33 13.39		 13.46	(S) 13.42 13.45 13.51	13.50 13.53 13.56 14.02	< Hagen 14.05	 14.16	14.06 14.09 14.21	(S) 14.12 14.15 14.21	< Hagen 14.25	 14.39	14.27 14.30 14.33 14.39		 13.46	(S) 14.42 14.45 14.51	14.50 14.53 14.56 15.02
Dortmund Hbf 395 Bochum Hbf Duisburg Hbf	13.31 13.44 14.09			13.35 13.35 13.35		13.35 13.35 13.35						14.31 14.44 15.09			13.35 13.35 13.35		13.35 13.35 13.35



Der IC 2115 war am 10.4.10 „Steuerwagen voraus“ im eingleisigen Abschnitt bei Ascheberg auf dem Weg nach Dortmund. (© Florian Böttcher)

420 Dortmund - Münster - Osnabrück (- Bremen - Hamburg)

Die *Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft* baute die Strecke erst 1928 als möglichst direkte Verbindung der beiden westfälischen Großstädte Dortmund und Münster. Bis Lünen nutzte man die 1874 eröffnete KBS 422 nach Enschede und baute sie zweigleisig aus. Der Neubauabschnitt wurde inflationsbedingt nicht (wie ursprünglich vorgesehen) zweigleisig vorbereitet, sondern nur eingleisig gebaut. Daher wurde die Strecke nicht erweitert, obwohl Bergbau und Stahlindustrie schon bald für stetigen Nachfragezuwachs sorgten.

In den 1960er Jahren bekam die KBS 420 eine Oberleitung. Der zweigleisige Ausbau für bis zu 200 km/h kam 2003 zwar in den „vordringlichen Bedarf“ des *Bundesverkehrsweegeplans* und 2009 unterschrieben das Verkehrsministerium und die *Deutsche Bahn AG* einen Vertrag zur Vorfinanzierung des knapp 400 Millionen Euro kostenden Projekts. Dann wurde aber immer wieder neu geplant und gerechnet, um das förderungsfähige Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 zu erreichen. 2018 sollten nur noch 5,3 km von Capelle bis Ascheberg ein zweites Gleis bekommen und 27 km für 230 km/h ertüchtigt werden.

Wegen der Eingleisigkeit nahmen 2010 stündlich nur ein IC und eine RB den direkten Weg von Dortmund nach Münster und zurück. Weitere IC fuhren über Wanne-

Eickel und Recklinghausen oder Hamm. Die RB-Linie 50 („Der Lüner“) brauchte wegen der Kreuzungsaufenthalte für die 56 km 53 Minuten. Auf dem zweigleisigen Abschnitt ab Dortmund kam stündlich eine RB nach Enschede und montags bis freitags eine weitere stündliche RB nach Lünen hinzu.

Angesichts der erheblichen Einschränkungen für den Fahrplan und der weitreichenden Auswirkungen von Verspätungen ist es unverständlich, dass der zweigleisige Ausbau von Lünen bis Münster volkswirtschaftlich nicht sinnvoll sein soll.

Köln Hbf	ab			12.40	13.12	13.15	13.27				13.40
Düsseldorf Hbf	12.49			13.01	>	13.36	13.49				14.01
Duisburg Hbf	<			13.16	<	13.51	14.03				14.16
Wuppertal Hbf	13.08			>	13.36	>	>				>
Bochum Hbf	<			13.41	<	14.16	<	Hagen			14.41
Recklinghausen	>			>	>	>	14.30	>			>
Dortmund Hbf	13.32			13.54	13.57	14.29	<	14.31			14.54
Zug	ICE	RE	RB	IR	RB	RB	ICE	ICE	RE	RB	IR
km Dortmund Hbf	13.34	13.37	13.44	14.04	14.08	14.24	>	14.34	14.37	14.44	15.04
5,4 Do.-Kirchderne			13.48		14.12	14.28	>			14.48	
8,1 Dortmund-Derne			13.51		14.15	14.31	<			14.51	
10,5 Lünen-Preußen			13.54		14.18	14.34	>			14.54	
13,8 Lünen		13.45	13.58		14.21	14.37	<		14.45	14.58	
22,9 Werne a.d. Lippe			an		14.28	>	<			an	
30,4 Capelle (Westf)					14.34	Coes	>				
35,7 Ascheberg (Westf)		13.57			14.38	-feld	>		14.57		
39,7 Davensberg					14.42		>				
46,7 Mü.-Amelsbüren					14.47		<				
52,6 Mü.-Preußenstad.					14.52		<				
55,7 Münster Hbf	13.59	14.09		14.29	14.56	ab	14.57	14.59	15.09		15.29
60,3 Sudmühle	14.02	14.11	RB	14.33	an	14.37	Flügel	15.02	15.11	RB	15.33
67,0 Vadrup		14.18				14.41	↘				
73,2 Ostbevern						14.46		15.18			
79,2 Kattenvenne			ab			14.51				ab	
86,9 Lengerich (Westf)		14.29	14.35	14.48		15.01		15.29	15.35	15.48	
92,3 Natrup-Hagen			14.40			15.06			15.40		
97,2 Hasbergen			14.44			15.10			15.44		
102,4 Hellern-Hörne			14.49			15.15			15.49		
104,5 Osn.-Rosenplatz			14.51			15.17			15.51		
105,8 Osnabrück Hbf	14.24	14.40	14.54	14.59		15.20		15.24	15.40	15.54	15.59
Osnabrück Hbf	14.26	14.42		15.05				15.26	15.42		16.05
Diepholz		15.11		>					16.11		>
Bremen Hbf	15.16	15.57		Min-				16.16	16.57		Min-
Hamburg Hbf	16.10	No.*)		den				17.10	No.*)		den

Man hat den Eindruck, dass seit der Jahrtausendwende mehr Geld für Planungen ausgegeben wurde, als die Baumaßnahme gekostet hätte.

Beim **VD-T** hätte diese wichtige Achse schon bis 1995 durchgehend mindestens zwei Gleise bekommen. Der Fahrplan entspräche mit zwei durchgehenden ICE und einem RE dem großen Nachfragepotenzial über weitere Strecken. Für den Regionalverkehr kämen je nach Abschnitt ein bis zwei RB pro Stunde und Richtung hinzu.

<i>Hamburg Hbf</i>	<i>Min-</i>		No.*)	11.50				<i>Min-</i>		No.*)	12.50
<i>Bremen Hbf</i>	<i>den</i>		12.03	12.44				<i>den</i>		13.03	13.44
<i>Diepholz</i>	>		12.48					>		13.48	
<i>Osnabrück Hbf</i>	12.55		13.18	13.34				13.55		14.18	14.34
Zug	IR	RB	RE	ICE	ICE	RB	RB	IR	RB	RE	ICE
km Osnabrück Hbf	13.01	13.06	13.20	13.36		13.40		14.01	14.06	14.20	14.36
1,3 <i>Osn. Rosenplatz</i>		13.08				13.42			14.08		
3,4 <i>Hellern-Hörne</i>		13.10				13.44			14.10		
8,6 <i>Hasbergen</i>		13.15				13.49			14.15		
13,5 <i>Natrup-Hagen</i>		13.19				13.53			14.19		
18,9 Lengerich (Westf)	13.11	13.25	13.30			13.58		14.11	14.25	14.30	
26,6 <i>Kattenvenne</i>		an				14.03			an		
32,6 <i>Ostbevern</i>						14.08					
38,8 <i>Vadруп</i>			13.41			14.13				14.41	
45,5 <i>Sudmühle</i>						14.18					
50,1 Münster Hbf	13.27		13.49	13.58	Flügel	14.23	ab	14.27		14.49	14.58
	13.31		13.51	14.01	14.03	an	14.04	14.31		14.51	15.01
53,2 <i>Mü.-Preußenstad.</i>					<	14.07					
59,1 <i>Mü.-Amelsbüren</i>					<	14.12					
66,1 <i>Davensberg</i>		RB			>	RB	14.17		RB		
70,1 <i>Ascheberg (Westf)</i>			14.02		>	Coes	14.21			15.02	
75,4 <i>Capelle (Westf)</i>					>	-feld	14.25				
82,9 <i>Werne a.d. Lippe</i>		ab			<	>	14.31		ab		
92,0 Lünen		14.02	14.14		<	14.22	14.38		15.02	15.14	
95,3 <i>Lünen-Preußen</i>		14.05			>	14.25	14.41		15.05		
97,7 <i>Dortmund-Derne</i>		14.08			<	14.28	14.44		15.08		
100,4 <i>Do.-Kirchderne</i>		14.11			>	14.31	14.47		15.11		
105,8 Dortmund Hbf	13.56	14.16	14.23	14.26	>	14.36	14.52	14.56	15.16	15.23	15.26
<i>Dortmund Hbf</i>	14.06			14.29	<	14.31	15.03	15.06	Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags		
<i>Recklinghausen</i>	>			>	14.30	>	>	>			
<i>Bochum Hbf</i>	14.19			Hagen	<	14.44	<	15.19			
<i>Wuppertal Hbf</i>	>				>	>	15.24	>			
<i>Duisburg Hbf</i>	14.44				14.57	15.09	<	15.44			
<i>Düsseldorf Hbf</i>	14.59				15.11	15.24	>	15.59			
<i>Köln Hbf</i>	15.20				15.33	15.45	15.48	11.20			

421 (Paderborn -) Soest - Hamm - Münster (- Rheine)

Die Entwicklung zwischen Soest und Hamm wird bei der KBS 390 beschrieben: 2010 fuhren im zweistündlichen Wechsel IC und RE von Paderborn ins Ruhrgebiet und halbstündlich die RB-Linie 89 von Paderborn nach Hamm.

Die *Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete ihre Stammstrecke 1848. 1855 wurde sie vom Königreich Preußen übernommen und ein Jahr später nach Rheine verlängert. Sie hat eher regionale Bedeutung, denn die Mehrzahl der Fernverkehrszüge nutzt die KBS 420. 2010 fuhren der *Rhein-Münsterland-Express* (RE 7) und die *Ems-Börde-Bahn* (RB 89) jeweils stündlich.

Das Angebot beim **VD-T** entspricht weitgehend der Realität. Allerdings verkehren die RE von Kassel über Paderborn nach Hamm stündlich. Auch die *InterRegios* (IR) sind stündlich unterwegs, steuern ab Soest dann aber Unna und Dortmund an.

10.40		11.34	11.40		<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	15.20	15.26		16.20	16.26
11.40	ab	12.24	12.40	ab	<i>Paderborn</i>	14.20	14.36	an	15.20	15.36
12.01	12.05	12.40	13.01	13.05	<i>Lippstadt</i>	13.59	14.20	14.55	14.59	15.20
12.13	12.24	12.53	13.13	13.24	<i>Soest 390</i>	13.47	14.07	14.36	14.47	15.07
RE	RB	RB	RE	RB	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
12.14	12.26	13.01	13.14	13.26	km Soest	13.46	13.59	14.34	14.46	14.59
	12.29	13.04		13.29	3,1 Hattrop		13.55	14.30		14.55
	12.32	13.07		13.32	5,6 Borgeln		13.52	14.27		14.52
12.21	12.37	13.12	13.21	13.37	11,2 Welper	13.38	13.47	14.22	14.38	14.47
	12.42	13.17		13.42	17,6 Rhyern-Osttunn.		13.42	14.17		14.42
	12.46	13.21		13.46	21,7 Hamm-Ostdorf		13.38	14.13		14.38
12.29	12.50	13.25	13.29	13.50	25,2 Hamm (Westf) Hbf	13.31	13.35	14.10	14.31	14.35
12.31	12.54	an	13.31	13.54		13.29	ab	14.06	14.29	ab
	12.58			13.58	29,6 Bockum - Hövek			14.01		
	13.04			14.04	37,0 Mersch (Westf)			13.55		
12.41	13.08		13.41	14.08	41,2 Drensteinfurt	13.18		13.51	14.18	
	13.13			14.13	47,1 Rinkerode			13.46		
12.49	13.18		13.49	14.18	54,2 Münster - Hiltrup	13.10		13.41	14.10	
	13.21			14.21	57,7 Mü.-Preußenstad.			13.38		
12.55	13.25		13.55	14.25	60,7 Münster Hbf	13.05		13.35	14.05	
13.04	13.31	13.35	14.04	14.31	<i>Münster Hbf 129</i>	12.56	13.25	13.29	13.56	14.25
13.12		13.46	14.12		<i>Greven</i>	12.42	13.13		13.42	14.13
13.38	13.54	14.02	14.38	14.54	<i>Rheine</i>	12.22	12.58	13.06	13.22	13.58
13.02	13.33		14.02	14.33	<i>Münster Hbf 420</i>	12.58		14.27	13.58	
>	13.49		>	14.49	<i>Lengerich</i>	>		14.11	>	
13.24	13.59		14.24	14.59	<i>Osnabrück</i>	12.36		14.01	13.36	

465 Köln - Euskirchen - Gerolstein - Trier

Die 163 km lange *Eifelstrecke* von Köln-Hürth nach Ehrang ging abschnittsweise zwischen 1865 und 1875 in Betrieb. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde sie aus strategischen Gründen zweigleisig ausgebaut. Nach 1945 baute die französische Besatzungsmacht jedoch auf dem Südteil (im heutigen Bundesland Rheinland-Pfalz) größtenteils ein Gleis als Reparationsleistung ab. Die Briten ließen hingegen auf ihrem Nordteil (heute Nordrhein-Westfalen) das zweite Gleis fast auf ganzer Länge liegen. Südlich von Gerolstein dient die Fläche des ehemaligen zweiten Gleises heute oft anderen Nutzungen, zum Beispiel einem Radweg parallel zur Bahn.

Die *Eifelstrecke* bekam bis heute keine Oberleitung. Das führte dazu, dass Güterzüge vom Ruhrgebiet zur Saar und nach Lothringen den Umweg über Koblenz und die elektrifizierte *Moselstrecke* (→ KBS 665) nehmen: Ende 2001 fuhr der letzte Güterzug von DB Cargo über Gerolstein. Den regionalen Güterverkehr in der Eifel betreibt seither die private Vulkan-Eifel-Bahn (VEB) ab Euskirchen. Sie transportiert vor allem Langholz in Ganzzügen.

Bis 1974 benutzten D-Züge die *Eifelstrecke*, die von Köln abwechselnd über Gerolstein und Koblenz nach Trier und Saarbrücken fuhren. Nach deren Elektrifizierung wurde jedoch die Moselstrecke immer mehr bevorzugt. 1991 führte die Deutsche Bundesbahn den Stundentakt zwischen Gerolstein und Trier ein, mit zusätzlichen Eilzügen von Köln nach Trier etwa alle 2 Stunden. 1996 wurde die Strecke für bogenschnelle Fahrten mit der Baureihe 611 ertüchtigt, technische Probleme verhinderten aber bis heute, dass Züge höhere Geschwindigkeit erreichen.

Im Jahresfahrplan 2010 waren abwechselnd alle 2 Stunden die RE-Linien 12 und 22 unterwegs. Sie brauchten von Köln über Euskirchen und Gerolstein nach Trier 2 Stunden und 35 Minuten. Hinzu kamen die RB-Linien 24 Köln - Euskirchen - Kall (im Berufsverkehr bis Gerolstein) und 83 Gerolstein - Trier.

Der **VD-T** hat für die *Eifelstrecke* große Pläne: Drei Neubauabschnitte (9, 14 und 11 km lang) und eine durchgehende Oberleitung sollen sie für den Personen- und Güterfernverkehr interessanter machen. Die RE-Zielreisezeit für die dann nur noch 150 km lange Strecke von Köln nach Trier liegt unter 2 Stunden. Dank moderner Antriebstechnik könnten auch Güterzüge mit „gutem ökologischen Gewissen“ wieder die kürzere Route wählen: Moderne Elektroloks und -triebwagen erzeugen beim Bremsen Strom und speisen ihn ins Netz zurück, sodass der Primärenergieverbrauch (im Vergleich zu Dieselzügen) um 25 bis 40 % sinkt!

Allerdings hätte man angesichts der zahlreichen Ausbauprojekte auf anderen Strecken bis 2010 (dem Zeithorizont des vorliegenden **VD-T**-Konzepts) wohl erst die Hälfte der Ausbauten geschafft: Im Südteil (in Rheinland-Pfalz) gibt es den größeren Handlungsbedarf, und dort wäre begonnen worden:

Zwischen Bitburg-Erdorf und Trier führt die Bestandstrasse kurvenreich durch das Kylltal, während die größeren Orte auf den Hochflächen liegen. Von Erdorf über den Bitburger Stadtbahnhof bis zum südlichen Stadtrand sind in der Realität noch 8 km Gleis für Gütertransporte in Betrieb. Dieses würde beim **VD-T** auch von Personenzügen genutzt, um die etwa 10.000 Einwohner zählende Kreisstadt des Eifelkreises direkt anzufahren. Südlich von Bitburg folgt ein 11 km langer Neubauabschnitt, der mit bis zu 40‰ Gefälle Daufenbach an der Bestandstrasse erreicht. (Für Ferngüterzüge ist das zu steil, daher würden sie auch beim **VD-T** im Kylltal an Bitburg vorbei fahren. Der positive Nebenaspekt dabei ist, dass beide Äste eingleisig bleiben können.)

Mit ergänzenden Ausbauten bei der Elektrifizierung zwischen Gerolstein und Bitburg-Erdorf könnten die RE den Südteil der *Eifelstrecke* eine Viertelstunde schneller als in der Realität zurück legen (50 statt 65 Minuten). Da sie aber zwischen den *Integralen Taktknoten* in Gerolstein und Trier 55 Minuten Zeit haben, halten sie auch in Kyllburg, Idenheim und Kordel, um zusätzliches Fahrgastpotenzial zu erschließen.

Im Nordteil (in Nordrhein-Westfalen) sieht der **VD-T** bis 2010 „nur“ die Elektrifizierung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Köln - Mechernich vor, wodurch RE und RB 3 bis 5 Minuten schneller werden. Die 60 km lange „stromlose“ Lücke bis Gerolstein wäre für elektrische *Speichertriebwagen* kein Problem. (Beim **VD-T** gäbe es sie in größerer Stückzahl, um nicht wie in der Realität massenhaft Dieselfahrzeuge unter Fahrdraht einzusetzen.)

Die 71 km von Euskirchen bis Gerolstein legen die RE in der Realität mit nur zwei Stopps in Mechernich und Kall in 51 Minuten zurück. Elektrische Triebwagen wären nicht viel schneller – beim **VD-T** sind die RE „im Dienst des Integralen Taktfahrplans“ sogar 8 Minuten langsamer, um *Taktknoten* in Euskirchen (00), Blankenheim (30) und Gerolstein (00) anzubieten. Dafür halten sie fünf mal zusätzlich und machen RB zwischen Kall und Gerolstein überflüssig. (Diese werden dafür nach Hellenthal „geschickt“, → KBS 466.)

Bis 2020 sähe der **VD-T** die Neubauabschnitte Mechernich - Nettersheim (9 km) und Blankenheim - Lissendorf (14 km) vor. Die Strecke Mechernich - Gerolstein „schrumpft“ dadurch von 57 auf 47 km und der RE bekäme das neue Fahrplangerüst Köln 8.48 - Euskirchen 9.20 - Mechernich 9.30 - Blankenheim 9.40 - Lissendorf 9.50 - Gerolstein 10.00 Uhr.

RB		RE	RB		RE	Zug	RE		RB	RE		RB
7.58		8.28	8.58		9.28	km Köln Hbf	10.32		11.02	11.32		12.02
8.03		8.33	9.03		9.33	4,6 Köln Süd	10.27		10.57	11.27		11.57
8.09			9.09			10,8 Hürth-Kalscheuren			10.51			11.51
8.12			9.12			15,4 Kierberg			10.47			11.47
8.18		8.45	9.18		9.45	21,6 Erftstadt	10.15		10.41	11.15		11.41
8.24		8.51	9.24		9.51	28,5 Weilerswist	10.09		10.35	11.09		11.35
8.29			9.29			34,0 Derkum			10.30			11.30
8.32			9.32			36,0 Großbüllersheim			10.27			11.27
8.36		8.59	9.36		9.59	40,3 Euskirchen	10.01		10.23	11.01		11.23
8.37		9.01	9.37		10.01		9.59		10.22	10.59		11.22
8.40			9.40			44,0 Eusk. Euenheim			10.19			11.19
8.44			9.44			47,7 Satzvey			10.13			11.13
8.50		9.10	9.50		10.10	54,4 Mechernich	9.49		10.09	10.49		11.09
8.55	ab		9.55	ab		59,9 Scheven		an	10.04		an	11.04
59/01	9.04		59/01	10.04		63,0 Kall (Urft)		9.56	59/01		10.56	59/01
>	9.11		>	10.11		67,7 Urft (Steinfeld)		9.48	>		10.48	>
Hell-	9.19	9.24	Hell-	10.19	10.24	73,0 Nettersheim	9.35	9.40	Hell-	10.35	10.40	Hell-
enth.	29/34	9.30	enth.	29/34	10.30	79,6 Blankenheim	9.29	26/31	enth.	10.29	26/31	enth.
	>	9.36		>	10.36	86,0 Dahlem (Eifel)	9.23	>		10.23	>	
RB	<i>Düm-</i>	9.42	<i>pelf.</i>	<i>Düm-</i>	10.42	92,6 Jünkerath	9.17	<i>Düm-</i>		10.17	<i>Düm-</i>	
ab	<i>pelf.</i>	9.46	RB	<i>pelf.</i>	10.46	96,6 Lissendorf	9.13	RB		10.13	RB	
		9.51	ab		10.51	101,6 Oberbett.-Hillesh.	9.08	an		10.08	ab	
		9.59			10.59	111,6 Gerolstein	9.01			10.01		
9.05		10.01	10.05		11.01		8.59		9.05	9.59		10.05
9.07			10.07			131,6 Lissingen			9.07			10.07
9.13			10.13			118,6 Birresborn			9.13			10.13
9.17			10.17			122,6 Mürlenbach			9.17			10.17
9.20			10.20			125,6 Densborn			9.39			10.39
9.23			10.23			127,6 Usch-Zendscheid			9.36			10.36
28/31			28/31			131,6 Sankt Thomas			28/31			28/31
9.35		10.18	10.35		11.18	135,6 Kyllburg	8.41		9.24	9.41		10.24
9.41			10.41			141,6 Bitburg-Erdorf			9.18			10.18
9.46			10.46			146,6 Bitburg Ostring			9.13			10.13
9.48		10.29	10.48		11.29	147,8 Bitburg Bf	8.31		9.11	9.31		10.11
9.49		10.31	10.49		11.31		8.29		9.10	9.29		10.10
9.52			10.52			150,7 Bitburg-Flugplatz			9.07			10.07
9.55			10.55			143,5 Eßlingen			9.04			10.04
59/01		10.38	59/01		11.38	157,2 Idenheim	8.22		59/01	9.22		59/01
10.06			11.06			162,4 Daufenbach			8.53			9.53
10.11		10.45	11.11		11.45	167,7 Kordel	8.15		8.48	9.15		9.48
10.17			11.17			173,7 Ehrang			8.42			9.42
10.25		10.56	11.25		11.56	180,7 Trier Hbf	8.04		8.35	9.04		9.35

Gesamtverkehre: Köln Hbf - Hürth-Kalscheuren → KBS 470 und Trier - Ehrang → KBS 645

466 (Köln - Euskirchen -) **Kall (Urft) - Schleiden - Hellenthal**

1884 wurde die eingleisige Nebenbahn von Kall durch das Oleftal nach Hellenthal eröffnet. Die Güterzüge waren schon bald gut gefüllt, denn 19 Betriebe bekamen einen Gleisanschluss. 1900 bis 1905 wurde die *Urftalsperre* gebaut, zu diesem Zeitpunkt die größte Talsperre Europas. Das Verkehrsaufkommen wuchs dadurch erheblich, denn alle Materialien und Arbeiter wurden mit der Bahn transportiert. Ab Gemünd entstand extra dafür eine 13 km lange schmalspurige Materialbahn zur 226 Meter langen und 58,5 Meter hohen Staumauer.

Durch ihre grenznahe Lage wurde die *Oleftalbahn* im Zweiten Weltkrieg erheblich beschädigt, vor allem die Bahnhöfe, Brücken und der Gemünder Tunnel. Erst 1948 konnten wieder Züge bis zur Endstation fahren. Von 1949 bis 1951 erhielten die Bahnhöfe Kall, Gemünd, Schleiden und Blumenthal neue Empfangsgebäude. 1953 wurden die neuen Haltepunkte in Anstois, Mauel und Nierfeld eingerichtet. Bis 1960 nahm der Personenverkehr stark zu, an Werktagen fuhren bis zu 10 Zugpaare.

Ab 1970 ging die Nachfrage aber wie auf den meisten Nebenbahnen stetig zurück. Nach schrittweisen Angebotsreduzierungen ließ die *Deutsche Bundesbahn* 1981 schließlich den letzten Personenzug fahren. Bis 1994 kamen Güterzüge noch regelmäßig nach Hellenthal, danach gab es nur noch Militärzüge bis Schleiden-Höddelbusch zur Panzerverladerampe. Dieser Restverkehr endete am 31.12.05, da der belgische Truppenübungsplatz *Vogelsang* geschlossen wurde.

1995 gründete sich ein Verein mit dem Ziel, den Personenverkehr nach Hellenthal zu reaktivieren. Er hatte Erfolg, denn 1998 nahm das Land Nordrhein-Westfalen die *Oleftalbahn* als Modellprojekt in den ÖPNV-Bedarfsplan auf. 1999 beschloss der Kreistag ein Betriebs- und Finanzierungskonzept und 2000 meldete der *Verkehrsverbund Rhein-Sieg* (VRS) das Vorhaben beim Land an, sodass es in die erste Stufe des Ausbauplans aufgenommen wurde.

2001 wurden jedoch alle Schienenprojekte in Nordrhein-Westfalen neu bewertet und die *Oleftalbahn* verschwand aus dem ÖPNV-Bedarfsplan. Nur zu Ausflugszügen an Sonn- und Feiertagen für den 2004 eröffneten *Nationalpark Eifel* konnte sich das Land durchringen: 2004 fuhren die Regiosprinter der *Rurtalbahn GmbH* nach Gemünd und 2005 bis Schleiden – trotz guter Nachfrage wurde das Projekt aber am 16.10.05 beendet.

Damit fand sich aber der *Arbeitskreis Oleftalbahn* nicht ab: Zunächst mit dem *Uerdinger Schienenbus* der *HWB Verkehrsgesellschaft*, seit 2008 mit einem etwas größeren MAN-Triebwagen der *RSE* setzte er den Ausflugsverkehr bis heute fort.

Schon 1999 übernahm die *Rhein-Sieg-Eisenbahn* (RSE) die nicht mehr genutzten 7,5 km ab Schleiden-Höddelbusch. Seit 2008 gehört ihr die *Olefbahn* komplett, und schon zwei Jahre später war sie auch wieder durchgehend befahrbar. Seither sind an allen Sonn- und Feiertagen von Pfingsten bis zum 1. November Museumszüge unterwegs. Den Güterverkehr nahm die RSE im Jahr 2010 wieder auf: Seitdem wird in Gemünd immer wieder Holz von LKW auf Ganzzüge verschiedener Privatbahnen umgeladen.

Der **VD-T** unterstellt, dass seit 1985 in Deutschland mehr für die öffentlichen Verkehrsmittel gemacht worden wäre. Die Reaktivierung der Olefbahn wäre daher 2001 nicht gestoppt worden: Die ehemalige Kreisstadt Schleiden (fast 13.000 Einwohner), die Gemeinde Hellenthal (über 8.000 Einw.) und der *Nationalpark Eifel* haben ein Fahrgastpotenzial, das einen Stundentakt auf der Schiene rechtfertigt.

Beim **VD-T** würde die Attraktivität noch dadurch erhöht, dass die Züge von Hellenthal über Kall hinaus hinaus nach Euskirchen und Köln weiter fahren. Dafür sind in Kall zwei neue Außenbahnsteige etwa 500 Meter östlich vom Bahnhof und eine neue Verbindungskurve Richtung Gemünd erforderlich.

7.31	8.31	9.31	<i>Blankenheim</i>	9.29	10.22	11.22
7.56	8.56	9.56	<i>Kall (Urft)</i> 	9.04	10.04	11.04
6.58	7.58	8.58	<i>Köln Hbf</i>	10.02	11.02	12.02
7.37	8.37	9.37	<i>Euskirchen</i>	9.23	10.23	11.23
7.59	8.59	9.59	<i>Kall (Urft)</i> 465	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km Kall (Urft)	8.59	9.59	10.59
8.07	9.07	10.07	5,9 Gemünd (Urft)	8.52	9.52	10.52
8.09	9.09	10.09	7,1 x Nierfeld	8.50	9.50	10.50
8.12	9.12	10.12	9,0 Olef	8.47	9.47	10.47
8.14	9.14	10.14	10,8 x Schleien Nord	8.44	9.44	10.44
8.17	9.17	10.17	12,0 Schleiden (Eifel)	8.42	9.42	10.42
8.20	9.20	10.20	14,0 Oberhausen (Eifel)	8.39	9.39	10.39
8.23	9.23	10.23	15,6 Blumenthal (Eifel)	8.36	9.36	10.36
8.27	9.27	10.27	17,8 Hellenthal	8.33	9.33	10.33

467 (Köln -) Euskirchen - Bad Münstereifel

Die *Erfttalbahn* wurde 1890 erbaut. Seitdem hat sie eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Sie war so oft von Stilllegung bedroht, wie sonst keine der Strecken im Euskirchener Raum. Bereits in den 1920er Jahren tauchten die ersten Gerüchte auf. Jedoch blieb dem „Rheinischen Rothenburg“ der Bahnanschluss bis heute erhalten. Ein wesentlicher Grund sind die vielen Schüler, die täglich mit den Zügen nach Bad Münstereifel ins Gymnasien fahren.

Als 1990 das 100jährige Bestehen der *Erfttalbahn* gefeiert wurde, drohte dieses Schicksal immer noch. Erst sechs Jahre später (nach der Bahnreform) gaben die Politiker der Bahnlinie eine langfristige Bestandsgarantie. In den folgenden Jahren wurde die Strecke grundlegend saniert – allerdings wurden dabei auch alle Nebengleise und Weichen abgebaut, so dass es heute nur noch das durchgehende Hauptgleis mit Seitenbahnsteigen gibt.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h, stellenweise wegen Gleisschäden oder gefährlichen Bahnübergängen weniger. DB Regio NRW lässt gantztägig einen *Talent*-Dieseltriebwagen (Baureihe 643) im Stundentakt auf der *Erfttalbahn* pendeln – mehr ist ohne Ausweichgleise auch in der Hauptverkehrszeit nicht möglich.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung ähnlich verlaufen – auch der Rückbau auf ein Gleis. Die Kosten für die Weichen und Signale einer Ausweichstation sind nämlich

8.28	9.28	10.28		9.32	10.32	11.32
8.33	9.33	10.33	<i>Köln Hbf 465</i>	9.27	10.27	11.27
8.45	9.45	10.45	<i>Köln Süd</i>	9.15	10.15	11.15
8.59	9.59	10.59	<i>Erftstadt</i>	9.01	10.01	11.01
			<i>Euskirchen</i>			
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
9.03	10.03	11.03	km Euskirchen	8.57	9.57	10.57
9.05	10.05	11.05	1,8 Eusk. Zuckerfabrik	8.54	9.54	10.54
9.08	10.08	11.08	3,3 Euskirchen Süd	8.51	9.51	10.51
9.10	10.10	11.10	4,4 Stotzheim	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	7,0 Kreuzweingarten	8.45	9.45	10.45
9.17	10.17	11.17	8,9 Arloff	8.42	9.42	10.42
9.21	10.21	11.21	11,0 Iversheim	8.38	9.38	10.38
9.26	10.26	11.26	13,8 Bad Münstereifel	8.34	9.34	10.34

sehr hoch – wenn in der Hauptverkehrszeit nur ein oder zwei zusätzliche Fahrten bestellt werden ist es wesentlich kostengünstiger, Busse dafür einzusetzen.

Ein großer Vorteil für die Fahrgäste wäre beim **VD-T**, dass die Triebwagen als *Flügelzüge*

von Köln nach Bad Münstereifel durchfahren. In der Hauptrichtung der Nachfrage müsste man daher nicht mehr umsteigen. Und auch der neue Haltepunkt Euskirchen Süd brächte zusätzliche Fahrgäste.

468 Bonn - Rheinbach - Euskirchen

Die *Voreifelbahn* wurde 1880 als Nebenbahn eröffnet und erst in den folgenden Jahrzehnten zu einer Vollbahn aufgewertet. Den Maximalausbau erreichten Strecke und Bahnhöfe in den 1930er Jahren. In den Nachkriegsjahren teilte die im Volksmund *Kappes-Express* genannte Bahnlinie das Schicksal vieler anderer Strecken: Die *Deutsche Bundesbahn* baute das zweite Gleis auf immer mehr Abschnitten ab und dünnte den Fahrplan „nachfragegerecht“ aus. Dennoch wurde die *Voreifelbahn* Ende der 1970er-Jahre noch von täglich 3000 Fahrgästen genutzt. 1979 wurde das Angebot daher versuchsweise Montag bis Freitag tagsüber zum Halbstundentakt und an den Wochenenden zum Stundentakt verdichtet. In der Folge stiegen die Fahrgastzahlen deutlich.

Die Stadt Bonn nutzte 1994 die durch die *Bahnreform* entstandene Möglichkeit und bestellte auf eigene Kosten noch mehr Züge: Zu den Hauptverkehrszeiten gab es zwischen Bonn und Witterschlick einen Viertelstundentakt, 1995 wurde das Angebot bis Rheinbach ausgedehnt. Die Fahrgastzahlen stiegen dadurch erneut, daher soll das Angebot zwischen Bonn und Rheinbach noch weiter verdichtet werden. 1996 wurde der neue Haltepunkt Meckenheim-Industriepark eröffnet. Seit 1998 setzt *DB Regio NRW* neu beschaffte Talent-Dieselmotorenwagen (VT 644) ein.

2011 ging das elektronische Stellwerk in Euskirchen in Betrieb und ersetzte sieben alte Stellwerke an der *Voreifelbahn*. 2013 begann der zweigleisige (Wieder-)Ausbau zwischen Bonn und Witterschlick. Zum Fahrplanwechsel Ende 2013 wurden die zwei neuen Haltepunkte Bonn Helmholtzstraße und Rheinbach Römerkanal eröffnet, die Stationen Bonn-Endenich Nord und Alfter-Impekoven folgen Ende 2014. Die Gesamtkosten werden auf 33 Mio. Euro veranschlagt. Der Abschnitt Witterschlick - Kottenforst wird wegen eines „geologisch labilen Hangs“ nicht zweigleisig ausgebaut. Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland strebt die Elektrifizierung an, die rund 50 Millionen Euro kosten soll.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung ähnlich, aber schneller verlaufen. Angesichts der großen Nachfrage hätten 11 Streckenkilometer bis Odendorf schon bis zur Jahrtausendwende wieder das zweite Gleis erhalten, damit die Züge in der *Hauptverkehrszeit* ohne lange Kreuzungsaufenthalte im Viertelstundentakt bis Rheinbach fahren können. Außerdem hätte die Gesamtstrecke eine Oberleitung bekommen, damit elektrische Triebwagen über Bonn hinaus Koblenz ansteuern können. Dabei entstünde eine attraktive und S-Bahn-ähnliche Durchmesserlinie für die ehemalige Bundeshauptstadt. (Außerdem können die *Voreifelbahnzüge* dadurch in Bonn Hbf am „gleichen Bahnsteig gegenüber“ zum RE oder IR der selben Fahrtrichtung halten und kurze Wege beim Umsteigen zu bieten.)

7.30	7.54	8.30	8.54	9.30	Koblenz Hbf	9.30	10.06	10.30	11.06	11.30
8.00	8.31	9.00	9.31	10.00	Remagen	9.00	9.29	10.00	10.29	11.00
8.14	8.47	9.14	9.47	10.14	Bonn Hbf 470	8.46	9.13	9.46	10.13	10.46
7.48	8.21	8.48	9.21	9.48	Köln Hbf	9.12	9.39	10.12	10.39	11.12
8.07	8.44	9.07	9.44	10.07	Bonn Hbf 470	8.53	9.16	9.53	10.16	10.53
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.18	8.49	9.18	9.49	10.18	km Bonn Hbf	8.42	9.11	9.42	10.11	10.42
8.21	8.52	9.21	9.52	10.21	2,8 Enderich Nord	8.38	9.07	9.38	10.07	10.38
8.23	8.54	9.23	9.54	10.23	4,4 Bonn Helmholtzstr.	8.36	9.05	9.36	10.05	10.36
8.25	8.56	9.25	9.56	10.25	5,4 Bonn-Duisdorf	8.34	9.03	9.34	10.03	10.34
8.27		9.27		10.27	7,1 Alfter-Impekoven	8.32		9.32		10.32
8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	9,8 Witterschlick	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	12,9 Kottenforst	8.26	8.56	9.26	9.56	10.26
8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	15,0 Meck.-Industriepark	8.23	8.53	9.23	9.53	10.23
8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	17,7 Meckenheim	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20
8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	21,0 Rhei.-Römerkanal	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17
8.44	9.14	9.44	10.14	10.44	22,0 Rheinbach	8.15	8.45	9.15	9.45	10.15
8.49	9.19	9.49	10.19	10.49	27,5 Odendorf	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10
8.53	9.23	9.53	10.23	10.53	31,1 Kuchenheim	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06
8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	34,2 Euskirchen	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03
9.01	9.38	10.01	10.38	11.01	Euskirchen 472	7.59	8.22	8.59	9.22	9.59
9.18	10.01	10.18	11.01	11.18	Kall	7.42	7.59	8.42	8.59	9.42
9.59		10.59		11.59	Gerolstein	7.01		8.01		9.01

469 (Stadtbahn) Köln - Hürth - Brühl - Bonn

Die *Köln-Bonner Eisenbahnen AG* (KBE) betrieb zwischen Köln und Bonn ein ausgedehntes, größtenteils elektrifiziertes Streckennetz. Zeitweise war sie die verkehrsreichste nichtstaatliche Eisenbahn in Deutschland. Dazu kamen noch regionale Buslinien.

In den 1960er-Jahren geriet das Unternehmen zunächst durch sinkende Fahrgastzahlen in eine wirtschaftliche Schieflage. Ab 1965 überstieg der Verlust aus dem Personenverkehr die Gewinne aus dem Güterverkehr. 1971 musste ein Verlust von 8 Mio. DM ausgewiesen werden, und nur durch eine Liquiditätshilfe des Landes NRW wurde ein Konkurs vermieden.

Die KBE beantragte Finanzbeihilfen zur Beschaffung neuer Fahrzeuge und zur Erweiterung des Streckennetzes, doch die Anteilseigner beschlossen schließlich die Umstellung des Personenverkehrs auf den beiden Hauptstrecken auf Stadtbahnbetrieb, bei dem die KBE nur noch die Infrastruktur und einen kleinen Teil der Fahrzeuge unterhielt. Der stadtbahngerechte Umbau erfolgte von 1975 bis 1986.

470 Köln - Bonn - Remagen - Koblenz (- Mainz)

Die große Bedeutung der linken Rheinstrecke für die Deutsche Bundesbahn wurde unter anderem durch die Nummer 600 im Kursbuch betont: „Runde Hunderter“ konnten schließlich nur neun Magistralen bekommen. Die Tabelle enthielt alle Stationen zwischen Köln, Koblenz, Mainz und Frankfurt und beanspruchte eine ganze Kursbuchseite. Da viele Züge nur auf Teilstrecken fuhren, waren sehr viele Spalten erforderlich. Der Fahrplan der Kursbuchstrecke (KBS) 600 zog sich daher meistens über mehr als zehn Seiten hin und war recht unübersichtlich.

*Bei der Kursbuchreform im Jahr 1992 teilte die Deutsche Bahn AG deshalb den Fahrplan der linken Rheinstrecke in Koblenz: Die 93 km nach Köln wurden zur KBS 470 und die 131 km nach Frankfurt zur KBS 471. Die sinnvolle Teilung in Koblenz gibt es auch beim **VD-T** und der Nordabschnitt bekommt die 470. Der Südabschnitt wird allerdings seiner Bedeutung entsprechend ein „runder Zehner“ und die 630 liegt systemkonformer im hessisch-pfälzischen Nummernkreis.*

Die heute als *linke Rheinstrecke* bezeichnete Bahnlinie von Köln nach Mainz am westlichen Rheinufer wurde nach und nach von drei verschiedenen Gesellschaften erbaut. Der erste Abschnitt zwischen Köln und Bonn ging schon 1844 in Betrieb. Erst 14 Jahre später erreichte das Gleis Koblenz und endete südlich der neuen Moselbrücke im *Rheinischen Bahnhof*. 1859 wurde schließlich der landschaftlich besonders reizvolle Abschnitt durch das enge Mittelrheintal bis Bingerbrück (heute Bingen Hbf) an der damaligen preußisch-hessischen Grenze fertiggestellt. Dort schloss er an die Strecke der *Hessischen Ludwigsbahn* nach Mainz und an die *Rhein-Nahe-Bahn* nach Saarbrücken und zu den dortigen Kohlengruben an.

Zusammen mit der *rechten Rheinstrecke* am gegenüber liegenden Flussufer (→ KBS 477 und 639) entwickelte sich die *linke Rheinstrecke* schnell zu einer Hauptverkehrsachse in Deutschland. Bis 1868 wurde sie zweigleisig ausgebaut, um den stetig wachsenden Verkehr zu bewältigen. 1902 ging der neue Hauptbahnhof in Koblenz in Betrieb. Ab 1913 wurden neben den bestehenden Rheinbrücken in Köln, Koblenz und Mainz drei weitere Brücken geplant, um die deutsche Westgrenze besser zu erreichen: 1915 wurde die *Hindenburgbrücke* bei Rüdesheim eröffnet, 1918 folgte kurz vor dem Ende des 1. Weltkriegs die *Kronprinzenbrücke* bei Neuwied und erst am 1.9.1919 die *Ludendorffbrücke* bei Remagen. Für den nichtmilitärischen Verkehr hatten diese *strategischen Brücken* jedoch keine große Bedeutung.

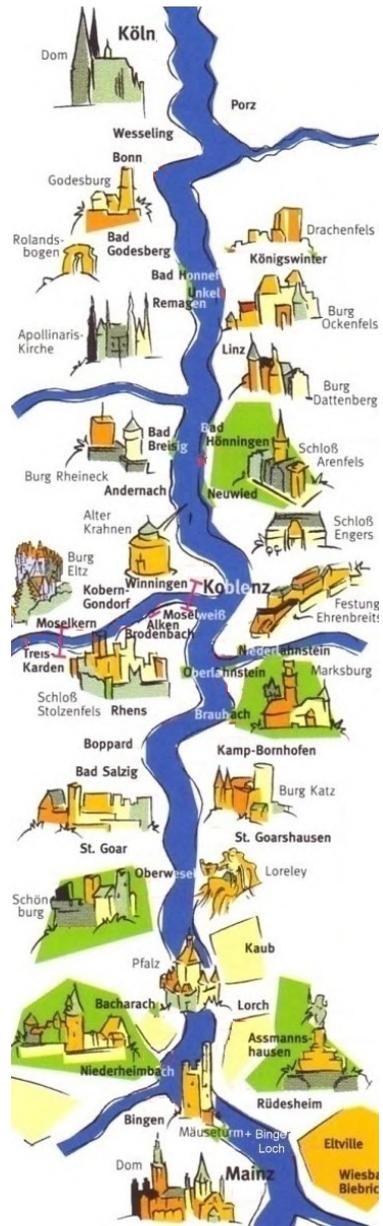
In den ersten Jahren des Zweiten Weltkriegs war das mittlere Rheintal nur selten Ziel feindlicher Angriffe. Erst ab Sommer 1944 änderte sich das, und im Dezember wurden Koblenz und Bingerbrück massiv bombardiert. In den letzten Kriegsmo-naten kamen alle großen Bahnhöfe und alle Rheinbrücken unter Beschuss. Was

feindliche Bomben nicht schafften, erledigten die deutschen Truppen auf dem Rückzug. Im März 1945 waren alle sechs Bahnbrücken über der Rhein so weit beschädigt oder zerstört, dass kein Zugverkehr mehr möglich war.

Nach Kriegsende machten sich die Eisenbahnen unverzüglich daran, die schlimmsten Kriegsschäden zu beseitigen und wichtige Brücken und Tunnel provisorisch instand zu setzen. Schon im Mai 1945 konnten wieder Züge auf der linken Rheinseite zwischen Köln und Mainz fahren allerdings mit höchstens 85 km/h. Schrittweise gingen Weichen, Signale und Stellwerke wieder in Betrieb. Am 13.5.49 wurden die neuen Südbrücken in Köln und Mainz eröffnet und die Züge durften wieder bis zu 110 km/h fahren. Die drei strategischen Brücken wurden jedoch nicht wieder aufgebaut.

Anfang der 1950er Jahre entwickelte die neugegründete Deutsche Bundesbahn (DB) ihre Elektrifizierungspläne. Entsprechend der neuen Nord-Süd-Hauptverkehrsnachfrage bevorzugte sie Bahnlinien in dieser Richtung. Unter anderem wurde die *linke Rheinstrecke* ausgewählt und bis 1959 mit Oberleitungen ausgerüstet.

Immer waren dort die modernsten Züge unterwegs: Namen wie *Rheingold*, *Loreley-Express*, *Rheinblitzgruppe* und *Trans-Europa-Express* wurden Legende. 1971 führte die DB den *Intercity* (IC) für den hochwertigen Personenfernverkehr ein: Von bundesweit vier IC-Linien fuhren zwei über die *linke Rheinstrecke*, was deren Bedeutung unterstreicht. 1978 wurde das Angebot auf allen IC-Linien zum Stundentakt verdichtet und ab 1985 zusätzliche IC-Linien eingeführt. Immer häufiger folgten sich IC und andere Fernverkehrszüge im Blockabstand. Obwohl Güterzüge größtenteils auf die *rechte Rhein-*



Am Mittelrhein zwischen Köln und Mainz gibt es zahlreiche Sehenswürdigkeiten.

strecke geschickt wurden, zählte die Strecke Köln - Mainz zu den meistbefahrenen zweigleisigen Bahnlinien in Deutschland. Sie blieb deshalb weitgehend von Rückbauten verschont und hat heute noch zahlreiche Ausweich- und Überholgleise.

Erst nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt im Jahr 2002 (→ KBS 630) verlor die *linke Rheinstrecke* ihre herausragende Bedeutung. Im Jahresfahrplan 2013 gab es zwei stündliche IC-Linien, die von Köln nach Koblenz mit Halt in Bonn 53 Minuten und mit zusätzlichen Stopps in Remagen und Andernach 59 Minuten brauchten. Hinzu kam die stündliche RE-Linie 5 mit 70 Minuten Reisezeit sowie zahlreiche RB auf Teilstrecken.

Zug	IC	RE	RE	RB	IR	RB	RB	IC	RE	RE	RB	IR
km Köln Hbf	8.18	8.21	8.28	8.34	8.48	8.58	9.04	9.18	9.21	9.28	9.34	9.48
2,5 Köln West				8.37			9.07				9.37	
4,6 Köln Süd		8.26	8.33	8.40		9.03	9.10		9.26	9.33	9.40	
7,5 Köln-Klettenberg				8.43			9.13				9.43	
10,8 Hürth-Kalscheur.				8.46		9.09	9.16				9.46	
16,0 Brühl		8.33	<i>nach Eusk.</i>	8.50		<i>nach Eusk.</i>	9.20		9.33	<i>nach Eusk.</i>	9.50	
20,9 Sechtem			8.54			9.24				9.54		
27,1 Roisdorf			RB	8.59		RB	9.29			RB	9.59	
	8.37	8.44	v.E.*)	9.04	9.07	v.E.*)	9.34	9.37	9.44	v.E.*)	10.04	10.07
33,3 Bonn Hbf	8.39	8.46	8.50	an	9.09	9.13	an	9.39	9.46	9.50	an	10.09
35,6 B.-Bundesviertel			8.52			9.15				9.52		
40,3 Bad Godesberg		8.51	8.56			9.19		9.51	9.56			
42,6 Bonn-Mehlem			8.59			9.22				9.59		
47,3 Rolandseck			9.03							10.03		
49,5 Oberwinter			9.06							10.06		
		9.00	9.10		9.21	9.29			10.00	10.10		10.21
54,1 Remagen		9.02	9.11		9.22	9.30			10.02	10.11		10.22
58,1 Sinzig (Rhein)			9.15			9.34				10.15		
63,9 Bad Bresig			9.20			9.39				10.20		
67,1 Brohl			9.23							10.23		
70,5 Namedy			9.26							10.26		
		9.14	9.30	RB	9.34	9.46			10.14	10.30	RB	10.34
74,6 Andernach		9.15	an	<i>Neuwied</i>	9.35	9.47			10.15	an	<i>Neuwied</i>	10.35
78,2 Weißenthurm		9.19		>		9.50			10.19		>	
83,0 Urmitz						9.55						
87,5 Koblenz Nord				9.37		9.59					10.37	
90,8 Koblenz-Lützel				9.40		10.02					10.40	
91,8 Kobl.-Stadtmitte		9.28		9.42		10.04			10.28		10.42	
92,6 Koblenz Hbf	9.11	9.30		9.44	9.47	10.06		10.11	10.30		10.44	10.47
Koblenz Hbf 640	9.13	9.34			9.49	10.10		10.13	10.34			10.49
Mainz Hbf	10.00	<i>Limburg</i>			10.42	<i>Montab.</i>		11.00	<i>Limburg</i>			11.42
Frankfurt (M) Süd	10.32	<i>burg</i>			11.11			11.32	<i>burg</i>			11.11

Beim **VD-T** gibt es das gleiche IC- und RE-Grundgerüst mit denselben Reisezeiten, allerdings in anderen Fahrplanlagen: Die Fernverkehrsanschlüsse in Frankfurt und Köln erlauben es, IC und IR so zu legen, dass sie sich in Koblenz begegnen und damit optimale Anschlüsse zu den anderen Zügen bieten. Das ergänzende Nahverkehrsangebot wäre zwar in der *Normalverkehrszeit* nicht viel umfangreicher, aber dank besserer Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen attraktiver als in der Realität. Außerdem würde mit den drei neuen Stationen Köln-Klettenberg, Bonn-Dottenberg und Koblenz Nord neues Fahrgastpotenzial erschlossen.

<i>Frankfurt (M) Süd</i>	6.49			<i>Lim-</i>	7.28		<i>Mon-</i>	7.49			<i>Lim-</i>	8.28
<i>Mainz Hbf</i>	7.18			<i>burg</i>	8.00		<i>tab.</i>	8.18			<i>burg</i>	9.00
<i>Koblenz Hbf 640</i>	8.11			<i>8.26</i>	8.47		<i>8.50</i>	9.11			<i>9.26</i>	9.47
Zug	IR	RB	RE	RE	IC		RB	IR	RB	RE	RE	IC
km Koblenz Hbf	8.13	8.16		8.30	8.49		8.54	9.13	9.16		9.30	9.49
0,8 Kobl.-Stadtmitte		8.18		8.32			8.56		9.18		9.32	
1,8 Koblenz-Lützel		8.20					8.58		9.20			
5,1 Koblenz Nord		8.23					9.01		9.23			
9,6 Urmitz		>					9.05		>			
14,4 Weißenthurm		<i>Neu-</i>		8.41			9.09		<i>wied</i>		9.41	
18,0 Andernach	8.25	<i>wied</i>	ab	8.45			9.13	9.25	<i>wied</i>	ab	9.45	
22,1 Namedy	8.26		8.30	8.46			9.14	9.26		9.30	9.46	
25,5 Brohl			8.34							9.34		
			8.37							9.37		
28,7 Bad Briesig			8.40				9.21			9.40		
34,5 Sinzig (Rhein)			8.45				9.26			9.45		
38,5 Remagen	8.38		8.49	8.58			9.30	9.38		9.49	9.58	
43,1 Oberwinter	8.39		8.50	9.00			9.31	9.39		9.50	10.00	
45,3 Rolandseck			8.54							9.54		
50,0 Bonn-Mehlem			8.57							9.57		
			9.01				9.38			10.01		
52,3 Bad Godesberg		RB	9.03	9.09		RB	9.40		RB	10.03	10.09	
57,0 B.-Bundesviertel			9.07				9.44			10.07		
59,3 Bonn Hbf	8.51	ab	9.10	9.14	9.21	ab	9.47	9.51	ab	10.10	10.14	10.21
65,5 Roisdorf	8.53	8.56	n.E.*)	9.16	9.23	9.26	n.E.*)	9.53	9.56	n.E.*)	10.16	10.23
71,7 Sechtem		9.01	RE			9.31	RB		10.01	RE		
76,6 Brühl		9.06	<i>von</i>			9.36	<i>von</i>		10.06	<i>von</i>		
		9.10	<i>Eusk.</i>	9.27		9.40	<i>Eusk.</i>		10.10	<i>Eusk.</i>	10.27	
81,8 Hürth-Kalscheur.		9.14				9.44	9.51		10.14			
85,1 Köln-Klettenberg		9.17				9.47			10.17			
88,0 Köln Süd		9.20	9.27	9.34		9.50	9.57		10.20	10.27	10.34	
90,1 Köln West		9.23				9.53			10.23			
92,6 Köln Hbf	9.12	9.26	9.32	9.39	9.42	9.56	10.02	10.12	10.26	10.32	10.39	10.42

*) v.E.= von Euskirchen, n.E.= nach Euskirchen, siehe KBS 472

Abschnitt	In der Realität pro Stunde	Beim VD-T pro Stunde:
Köln - Bonn	2 RB im 20-40-Min-Rhythmus	2 RB im exakten 30-Min-Takt
Bonn - Remagen	2 RB ohne Takt, 1 davon	bedient nicht alle Stationen
Remag.- Andernach	1 RB, Reisezeit 18 Minuten	2 RB (Reisez.19/16 Minuten)
Andernach - Koblenz	1 RB, Reisezeit 18 Minuten	1 RB, Reisezeit 19 Minuten

471 (Stadtbahn) Köln - Wesseling - Bonn - Bad Godesberg

Auch die zweite Verbindung der *Köln-Bonner Eisenbahnen AG* (KBE) zwischen Köln und Bonn wurde bis 1986 auf Stadtbahnbetrieb umgestellt. Die Kursbuch-Nummern sind beim VD-T so vergeben, dass sie auf der Übersichtskarte von links nach rechts fortlaufen. Die DB-Hauptstrecke 470 nach Koblenz liegt daher nummernmäßig wie geografisch zwischen den KBE-Strecken 469 und 471.

472 (Stadtbahn) Siegburg - Bonn - Königswinter - Bad Honnef

Die Kleinbahn von Bonn nach Siegburg wurde bis 1910 von den *Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Sieg-Kreises* (kurz SSB) gebaut. 1913 kam die *Siebengebirgsbahn* von Beuel nach Königswinter hinzu, die 1925 nach Bad Honnef verlängert wurde.

Während des Zweiten Weltkrieges erlitt die SSB erhebliche Schäden. Der Wiederaufbau der Brücke über die Sieg wurde erst im Dezember 1946 und der Brücke über den Rhein im November 1949 beendet. 1960 wurden die beiden Strecken rechtlich zu Straßenbahnen umgewidmet, um mit den einfacheren Betriebsformen Kosten zu sparen. Auf der *Siebengebirgsbahn* bekam der eingleisige Abschnitt von Königswinter nach Bad Honnef erst 1994 Signale - zuvor wurde dort noch mit *Stabsicherung* gefahren.

Ab 1998 wurde der Bahnhof Siegburg wegen des Baus der ICE-Neubaustrecke komplett umgebaut. Dabei wurde auch die Streckenführung des Siegburger Astes geändert: Unterhalb des Bahnhofs entstand eine neue Endstation und der Haltepunkt Siegburg-Zange wurde aufgegeben.

Heute fährt die Stadtbahnlinie 66 in der Normalverkehrszeit im 10-Minuten-Takt von Siegburg nach Bonn-Ramersdorf und alle 20 Minuten weiter nach Bad Honnef. Die Fahrt dauert von Siegburg nach Bonn Hbf 25, nach Ramersdorf 39, nach Königswinter 51 und nach Bad Honnef 61 Minuten.

473 Remagen - Bad Neuenahr - Dernau - Dümpelfeld

1880 eröffnete die *Rheinische Eisenbahn* die eingleisige Nebenbahn von Remagen nach Ahrweiler und verlängerte sie 1886 bis Altenahr und 1888 bis Adenau auf insgesamt 42 km. Wie viele andere Nebenbahn erfüllte sie ihren Zweck gut und sorgte in der Region für bescheidenen Wohlstand.

1904 stellte das deutsche Heer den *Schlieffenplan* auf, der einem angeblich geplanten Angriff Frankreichs durch das neutrale Belgien auf die gleiche Weise zuvor kommen wollte. Das Ahrtal wurde dabei zu einer Hauptroute und die Bahnlinie bis 1910 zu einer zweigleisigen Hauptstrecke ausgebaut: Um Kurvenradien und Steigungen zu verbessern, wurden einige Abschnitte (wie z.B. Mayschoß - Altenahr) sogar ganz neu trassiert. 1912 wurde die 44 km lange neue Verbindung von Dümpelfeld über Ahrdorf und Hillesheim nach Lissendorf an der *Eifelstrecke* (→ KBS 465) eröffnet. Sie war von Beginn an zweigleisig, gemeinsam mit anderen Bahnlinien benutzte Abschnitte wurden sogar vier- oder fünfgleisig ausgebaut!

1913 folgten die 25 km von Ahrdorf nach Blankenheim als weitere Verbindung zur *Eifelstrecke* – wegen ihrer geringeren militärischen Bedeutung aber „nur“ als eingleisige Hauptbahn. Weitere aufwändige Bahnlinien (wie die "Ruhr-Mosel-Entlastungslinie") waren im Bau, wurden aber bis Kriegsende nicht fertig. Danach fehlte für den Weiterbau entweder das Geld, oder die Siegermächte verboten ihn im *Versailler Vertrag*, um künftige Angriffe durch Deutschland zu verhindern. Die im Ahrtal bereits fertiggestellten Tunnel wurden im Zweiten Weltkrieg zunächst unter Einsatz von Zwangsarbeitern für die Rüstungsindustrie verwendet und später zum Regierungsbunker ausgebaut. Auf einem Teil der Trasse verläuft heute (bei Meckenheim und Rheinbach) die Autobahn A 61.

Die Eifel wurde ab 1920 durch die Abtretungen von Elsaß-Lothringen an Frankreich und Eupen-Malmedy an Belgien an den Rand des Deutschen Reichs gedrängt. Der stark schrumpfende Durchgangsverkehr konzentrierte sich zudem dank technischer Fortschritte immer weiter auf die günstiger trassierte *Moselstrecke* (→ KBS 665): Güterzüge konnten z.B. mit den neuen durchgehenden Bremsen die doppelte Zahl von Güterwagen befördern. Das Aufkommen war zum Teil so gering, dass ab 1921 der Betriebsablauf vereinfacht und einige Gleisabschnitte sogar ganz eingestellt wurden.

Kurzzeitige Spitzenbelastungen brachte ab 1927 der *Nürburgring* 5 km südlich von Adenau: Zu den Autorennen reisten (hauptsächlich von Remagen her) bis zu 13.000 Zuschauer in 20 Sonderzügen an. Der Endbahnhof war mit diesem Stoß-

verkehr überfordert, die meisten Züge mussten daher nach dem Aussteigen der Fahrgäste zu anderen Bahnhöfen zurück fahren und dort warten, bis die Rennen beendet waren. Bis 1936 wurde der Bahnhof Adenau dann auf 5 Gleise mit einer Gesamtlänge von 2 km ausgebaut – in 24 Stunden hätte man 40 Sonderzüge mit 50.000 Fahrgästen abfertigen können!



Das Streckennetz im Ahrtal 1938, zum Zeitpunkt seiner größten Ausdehnung. (Links die Grenze zu Belgien.)

Der Bau des *Westwalls* führte ab 1938 zu erheblichen Verkehrszuwächsen auf der *Ahrtalbahn*. Die Vereinfachungen von 1921 wurden dafür (mit erheblichen Kosten) rückgängig gemacht. Im Zweiten Weltkrieg rollten wieder zahlreiche Militärzüge und die strategische Bedeutung hatte alliierte Luftangriffe und deutsche Sprengungen kurz vor Kriegsende zur Folge.

Die Beschädigungen waren so groß, dass die Reparaturen bis 1948 dauerten, bevor wieder Züge von Remagen nach Lissendorf fahren konnten. Der Abschnitt Ahrdorf - Blankenheim wurde sogar erst 1951 für Güterzüge und 1954 für Personenzüge frei gegeben.

Die französische Besatzungsmacht baute 1945/46 das zweite Gleis zwischen Walporzheim, Dümpelfeld und Lissendorf als Reparationsleistung ab. Der zivile Verkehr war dort aber ohnehin so gering, dass ein Streckengleis genügte. Vor allem bei den *Nürburgrennen* zeigte sich schon bald, wie sehr die Bahn gegenüber den anderen Verkehrsmitteln an Boden verlor: 1950 fuhren z.B. nur noch 7 Sonderzüge mit 5.500 Fahrgästen nach Adenau, obwohl 250.000 Zuschauer die Rennen besuchten. Zwischen Ahrdorf und Blankenheim war sogar so wenig los, dass die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Personenverkehr schon nach nur vier Jahren (1958) und den Güterverkehr 1961 einstellte.

Zwischen Dümpelfeld und Lissendorf richtete die DB in den 1960er Jahren einen *vereinfachten Zugbetrieb* ein, um Personal und technische Einrichtungen an den Bahnhöfen zu sparen. Die meisten Sicherungsaufgaben und den Fahrkartenverkauf übernahmen die Zugführer. Aber das brachte nur noch einen Aufschub: Der letzte Personenzug fuhr 1973 und der letzte Güterzug 1982, wenige Jahre später wurden die Gleise abgebaut.

1982 war somit wieder der Zustand von 1912 erreicht, denn die Züge pendelten nur noch auf der 42 km langen Stichstrecke von Remagen nach Adenau. Aber die *DB* setzte ihre „Salamitaktik“ mit etappenweisen Angebotseinstellungen fort: 1985 beendete sie den Personenverkehr von Kreuzberg (km 26,7) und den Güterverkehr von Hönningen (km 31,4) nach Adenau (km 42,4). Elf Jahre später fuhr der letzte Güterzug von Ahrbrück (km 29,0) nach Hönningen, anschließend wurde die Bahntrasse einer Umgehungsstraße „geopfert“. Die Personenzüge wurden dafür um 2,3 km von Kreuzberg nach Ahrbrück verlängert.

Bis zur Jahrtausendwende zogen Diesel-Lokomotiven der Baureihen (BR) 213 und 215 Personenzüge über die *Ahrtalbahn*, zuletzt auch Triebwagen der BR 628. 2010 setzte *DB Regio NRW* die Triebwagen-BR 643 ein. Die *Rhein-Ahr-Bahn* (RB-Linie 30) fuhr täglich im Stundentakt von Bonn über Ahrweiler nach Ahrbrück. Montags bis freitags kamen (*als Ahrtal-Bahn*) stündlich Züge von Remagen bis Dernau hinzu.

7.54	8.30	8.54	9.30	9.54	Koblenz Hbf	10.06	10.30	11.06	11.30	12.06
8.14	8.46	9.14	9.46	10.14	Andernach	9.46	10.14	10.46	11.14	11.46
8.30	8.58	9.30	9.58	10.30	Remagen 470	9.30	10.02	10.30	11.02	11.30
7.48	8.21	8.48	9.21	9.48	Köln Hbf	10.12	10.39	11.12	11.39	12.12
8.13	8.46	9.13	9.46	10.13	Bonn Hbf	9.47	10.14	10.47	11.14	11.47
8.29	9.00	9.29	10.00	10.29	Remagen 470	9.31	10.00	10.31	11.00	11.31
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	km Remagen	9.26	9.56	10.26	10.56	11.26
8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	4,7 Bad Bodendorf	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20
8.43	9.13	9.43	10.13	10.43	8,0 Heimersheim	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16
8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	10,2 Bad Neuenahr	9.13	9.43	10.13	10.43	11.13
8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	12,9 Ahrweiler Bf	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10
8.52	9.22	9.52	10.22	10.52	14,0 Ahrweiler Markt	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08
8.54		9.54		10.54	15,6 Walporzheim	9.06		10.06		11.06
8.59	9.27	9.59	10.27	10.59	18,9 Dernau	9.02	9.33	10.02	10.33	11.02
9.01	an	10.01	an	11.01		8.59	ab	9.59	ab	10.59
9.04		10.04		11.04	20,5 Rech	8.55		9.55		10.55
9.06		10.06		11.06	21,8 Mayschoß	8.53		9.53		10.53
9.10		10.10		11.10	25,2 Altenahr	8.49		9.49		10.49
9.13		10.13		11.13	26,7 Kreuzberg (Ahr)	8.46		9.46		10.46
9.16		10.16		11.16	29,0 Ahrbrück	8.43		9.43		10.43
9.19		10.19		11.19	31,4 Hönningen	8.40		9.40		10.40
9.25		10.25		11.25	35,8 Dümpelfeld	8.35		9.35		10.35
9.30		10.30		11.30	km <i>Dümpelfeld</i>	8.30		9.30		10.30
9.40		10.40		11.40	7 <i>Adenau</i>	8.20		9.20		10.20
10.00		11.00		12.00	21 <i>Kelberg</i>	8.00		9.00		10.00
10.25		11.25		12.25	37 <i>Daun</i>	7.35		8.35		9.35

Der **VD-T** setzt voraus, dass ab 1985 eine bessere Verkehrspolitik gemacht worden wäre. Zu diesem Zeitpunkt gab es nur noch die 42 km lange Stichstrecke von Remagen nach Adenau, und deren südliches Ende wurde gerade eingestellt. Das Fahrgastpotenzial war tatsächlich nicht berauschend, denn Adenau mit knapp 3.000 Einwohnern war noch der größte Ort am stillgelegten Abschnitt. Allerdings erschließt sich nicht, warum die Züge stattdessen in Altenahr (mit dem Ortsteil Kreuzberg 1.800 Einwohner) und später Ahrbrück (1.200 Einw.) wendeten.

Der **VD-T** hätte die *Ahrtalbahn* wenigstens bis Dümpelfeld „gerettet“: Der Ort hat zwar nur 600 Einwohner, dort trennten sich aber nicht nur die Bahnlinien nach Adenau und Blankenheim, sondern auch die dazu parallelen Landstraßen. Die Busse brauchen von Dümpelfeld nach Daun und Blankenheim jeweils eine knappe Stunde und können dadurch drei *Integrale Taktknoten* zur Minute 30 verbinden und zahlreiche attraktive Anschlüsse herstellen.

474 (Museumsbahn) Brohl - Oberzissen - Engeln

Die *Brohltalbahn* ist eine meterspurige, nicht elektrifizierte Schmalspurbahn von Brohl am Rhein nach Engeln in der Eifel, die ursprünglich noch 6,3 km weiter bis Kempenich führte. Die erhaltene Strecke ist 17,75 km lang und wird regelmäßig von Güterzügen und dem touristischen *Vulkan-Express* befahren.

Für die Infrastruktur ist die kommunale *Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft* verantwortlich. Für den Fahrbetrieb wurde 1995 die *Brohltal-Betriebs-GmbH* gegründet. In der Sommersaison fahren beinahe täglich Personenzüge. Sie brauchen bergauf nach Engeln 1½ Stunden, bergab nach Brohl sind sie eine Viertelstunde schneller.

475 Gerolstein - Daun - Kaisersesch - Mayen - Andernach

Die 94 km lange *Eifelquerbahn* wurde zwischen 1879 und 1885 in mehreren Etappen eröffnet. Bis zur Jahrhundertwende nahmen die Zahl der Reisenden und die Transportmenge rapide zu. In den 1920er Jahren wurde der steigungsreiche Abschnitt Andernach - Mendig zweigleisig ausgebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Schäden zwischen Mayen und Gerolstein erst am 29.8.1946 so weit behoben, dass wieder Züge durchfahren konnten.

In den Jahren 1950 bis 1955 wurde der „vereinfachte Zugbetrieb“ eingeführt, um den betrieblichen Aufwand für Signale und Weichen zu verringern. 1968 wurden Überlegungen der *Deutschen Bundesbahn* (DB) bekannt, den Personenverkehr zwischen Mayen und Gerolstein einzustellen. Das bereits eingeleitete Verfahren

wurde aber aufgrund massiver Proteste aus der Region gestoppt. Die Stilllegung drohte dennoch weiterhin, obwohl sich die Lokalpolitiker stets für die *Eifelquerbahn* einsetzten. 1977 wurde beispielsweise festgestellt, dass 30% der Gerolsteiner und 15% der Dauner Feriengäste mit dem Zug angereist waren, in Utzerath sogar 57%.

Die DB setzte aber ihre „Salamitaktik“ mit Angebotseinschränkungen in kleinen Schritten fort. 1983 richtete sie selbst eine Buslinie parallel zur Bahn ein und sorgte dafür, dass noch weniger Fahrgäste in den Zügen saßen. 1985 gab es montags bis freitags nur noch drei Zugpaare zwischen Gerolstein und Daun, zwei davon fuhren bis Mayen Ost weiter. An Wochenenden ruhte der Bahnbetrieb komplett. Für 70,6 km brauchten die Züge über 2 Stunden und waren daher nur noch für hartgesottene Bahnfans attraktiv.

Die Stimmung bei den Entscheidungsträgern kippte 1988 nach der Veröffentlichung eines Gutachtens, das für die *Eifelquerbahn* westlich von Mayen vernichtend ausfiel. Die Kommunalpolitiker stimmten deshalb 1990 für die Stilllegung und schon am 11.1.1991 fuhr der letzte Personenzug nach Gerolstein.

Auch der Güterverkehr nahm stetig ab, ab 1991 wurden nur noch die Abschnitte Gerolstein - Kaisersesch und Andernach - Mayen bedient. Ab 1998 fuhr die DB nur noch von Andernach aus das Spanplattenwerk der *Glunz AG* in Kaisersesch an. Aber auch dieser Restbetrieb endete am 28.5.2000.

Glück im Unglück für die *Eifelquerbahn* war, dass sie im Vergleich zu vielen anderen Nebenbahnen erst relativ spät stillgelegt wurde. 5 Jahre nach dem Ende des Personenverkehrs westlich von Mayen trat in Deutschland die "Bahn-Reform" mit der Regionalisierung des Schienenverkehrs in Kraft. Der neu gegründete *Zweckverband für den Schienenverkehr im nördlichen Rheinland-Pfalz* (ZSNRP) brachte schon bald mehrere Streckenreaktivierungen auf den Weg. Ein neues Gutachten sprach sich erstmals auch für die *Eifelquerbahn* aus. Und das neue Bahnunternehmen *TransRegio* gab ein kostengünstiges Angebot ab, das mit dem von Andernach bis Mayen West geplanten Budget die Verlängerung der Züge bis Kaisersesch erlaubte.

Der zunächst auf 3 Jahre befristete Probetrieb Mayen - Kaisersesch begann im August 2000 nur 2½ Monate nach der Einstellung des Güterverkehrs. Mit dem Personenverkehr der letzten Betriebsjahre war er nicht mehr vergleichbar, denn komfortable *Regio-Shuttles* mit niedrigen Einstiegen fuhren stündlich nach Andernach. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen, und daher wurde 2003 der Verkehr von Andernach bis Kaisersesch als Regelleistung ausgeschrieben. *DB Regio*

erhielt den Zuschlag und setzt seit Ende 2008 Dieseltriebwagen der Baureihe 628 ein. Sie haben keinen Niederflureinstieg und bieten somit weniger Komfort. Die Fahrt von Andernach nach Kaisersesch dauert 54 Minuten, wovon 4 Minuten auf die Wartezeit in Mayen Ost während der Zugkreuzung entfallen.

Ab der Jahrtausendwende bemühten sich der Verein *Eifelbahn e.V.* in Gerolstein und das Bahnunternehmen *EBM* auch den Abschnitt Gerolstein - Kaisersesch zu reaktivieren. Ihr Konzept für saisonal an Wochenenden verkehrende Tourismuszüge überzeugte den *ZSNRP*, und am 30.06.01 fand die erste planmäßige Fahrt einer Schienenbusgarnitur statt. Im Zwei-Stunden-Takt fanden zunächst nur an Sonn- und Feiertagen, später auch an Samstagen die Ausflugsfahrten statt. Der Abschnitt Ulmen - Kaisersesch war einige Jahre nicht befahrbar und wurde nach einer umfassenden Sanierung im April 2008 im Rahmen eines Bahnhofsfestes in Ulmen wieder dem Verkehr übergeben.

2009 beschloss der *ZSNRP* aufgrund der positiven Resonanz, ab 2013 täglich durchfahrende Regionalbahnen auf der *Eifelquerbahn* zu bestellen. 2012 sprach sich der Dauner Kreistag jedoch mehrheitlich dagegen aus. *EBM* gab kurz darauf bekannt, dass man deshalb ab 2013 keine Betriebsgenehmigung mehr beantragt: Es stünden hohe Investitionen an, die nur mit den Einnahmen täglicher Zugfahrten zu decken wären. Die Infrastruktur wurde daher am 1.1.2013 „bis auf weiteres“ gesperrt, öffentliche Zugfahrten sind nicht mehr möglich. Ende März 2013 stellte das Land Rheinland-Pfalz 13 Millionen Euro in Aussicht – damit soll die Infrastruktur wenigstens so weit verbessert werden, dass wieder Touristik-Fahrten an den Wochenenden stattfinden können.

Beim **VD-T** wäre die *Eifelquerbahn* natürlich nicht stillgelegt, sondern ab 1985 zu einem leistungsfähigen Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs ausgebaut worden. Sie kann mit vertretbarem Aufwand so ertüchtigt werden, dass moderne Triebwagen zwischen Gerolstein (7.500 Einwohner), Daun (8.000 Ew.), Kaisersesch (3.100 Ew.) und Mendig (8.600 Ew.) jeweils eine knappe halbe Stunde brauchen und sich im Stundentakt dort begegnen. Dabei entstehen *Integrale Taktknoten* als optimale Voraussetzung für Anschlussbuslinien in die Umgebung.

Das Fahrgastpotenzial zwischen Andernach (29.000 Ew.) und Mayen (18.600 Ew.) ist so groß, dass sich dort in der Normalverkehrszeit zwei Züge pro Stunde und Richtung lohnen. Die Züge von und nach Gerolstein bedienen daher beim **VD-T** dort nicht mehr alle Stationen und erreichen von Andernach nach Gerolstein eine attraktive Reisezeit von knapp 100 Minuten.

7.21	7.48	8.21	8.48	9.21	Köln Hbf	10.39	11.12	11.39	12.12	12.39
7.46	8.12	8.46	9.12	9.46	Bonn Hbf	10.14	10.48	11.14	11.48	12.14
8.14	8.46	9.14	9.46	10.14	Andernach 470	9.46	10.14	10.46	11.14	11.46
7.54	8.30	8.54	9.30	9.54	Koblenz Hbf	10.06	10.30	11.06	11.30	12.06
8.13	8.45	9.13	9.45	10.13	Andernach 470	9.47	10.15	10.47	11.15	11.47
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.18	8.50	9.18	9.50	10.18	km Andernach	9.42	10.10	10.42	11.10	11.42
	8.54		9.54		4,2 Miesenheim		10.05		11.05	
8.23	8.56	9.23	9.56	10.23	5,7 Plaidt	9.36	10.03	10.36	11.03	11.36
	9.01		10.01		10,1 Kruft		9.58		10.58	
8.31	9.06	9.31	10.06	10.31	14,7 Mendig	9.28	9.53	10.28	10.53	11.28
	9.09		10.09		16,7 Thür		9.50		10.50	
	9.13		10.13		20,2 Kottenheim		9.46		10.46	
8.39	9.18	9.39	10.18	10.39	23,6 Mayen Ost	9.20	9.41	10.20	10.41	11.20
	9.21		10.21		25,? Mayen Mitte		9.39		10.39	
8.43	9.23	9.43	10.23	10.43	26,2 Mayen West	9.16	9.37	10.16	10.37	11.16
8.50	an	9.50	an	10.50	33,7 Monreal	9.09	ab	10.09	an	11.09
8.55		9.55		10.55	39,7 Urmersbach	9.04		10.04		11.04
8.59		9.59		10.59	42,8 Kaisersesch	9.01		10.01		11.01
9.01		10.01		11.01		8.59		9.59		10.59
9.06		10.06		11.06	48,2 Laubach (Eifel)	8.54		9.54		10.54
9.10		10.10		11.10	52,5 Höchstberg	8.49		9.49		10.49
9.15		10.15		11.15	58,2 Ulmen (Eifel)	8.44		9.44		10.44
9.19		10.19		11.19	62,8 Utzerath *)	8.40		9.40		10.40
9.24		10.24		11.24	67,0 Darscheid	8.35		9.35		10.35
9.29		10.29		11.29		8.31		9.31		10.31
					71,5 Daun					
9.31		10.31		11.31		8.29		9.29		10.29
9.35		10.35		11.35	74,3 Rengen	8.24		9.24		10.24
9.41		10.41		11.41	81,0 Dockweiler-Dreis	8.18		9.18		10.18
9.52		10.52		11.52	92,1 Pelm	8.07		9.07		10.07
9.56		10.56		11.56	94,2 Gerolstein	8.04		9.04		10.04
10.01	10.01	11.01	11.01	12.01	<i>Gerolstein 471</i>	7.59	8.59	8.59	9.59	9.59
10.29	>	11.29	>	12.29	<i>Bitburg</i>	7.31	>	8.31	>	9.31
10.56	<	11.56	<	12.56	<i>Trier Hbf</i>	7.04	<	8.04	<	9.04
	10.26		11.26		<i>Schmidtheim</i>		8.34		9.34	
	11.27		12.27		<i>Köln Hbf</i>		7.33		8.33	

*) Der Haltepunkt Berenbach in km 60,5 wird nicht bedient, da der Ort (wie Utzerath) nur knapp 200 Einwohner hat. Hohenfels (km 86,5) hat rund 300 Einwohner, daher hält an der Station mindestens jeder zweite Zug bei Bedarf.

VD-T: Mayen West - Monreal ca 1 km kürzer als oben und durchschnitt. 90 km/h;
Kaisersesch - Laubach ca 400 m kürzer als oben und 100 km/h,

Kaisersesch – Daun 2 Minuten schneller + Mendig - Thür 2 km zweigleisig

477 Köln - Troisdorf - Bad Honnef - Neuwied - Koblenz

Bis 1992 veröffentlichte die Deutsche Bundesbahn (DB) den Fahrplan der Rechten Rheinstrecke von Köln über Neuwied und Wiesbaden nach Frankfurt unter der Kursbuch-Nummer 610. Die Tabelle war lang und unübersichtlich und wurde deshalb 1992 bei der Kursbuchreform gedrittelt: Die 90 km von Köln nach Koblenz bekamen die Nummer 465, die 94 km von Koblenz nach Wiesbaden die 466 und die letzten 50 km bis Frankfurt die 645.1. Die sinnvolle Teilung in Koblenz gibt es auch beim **VD-T**, der Nordabschnitt erhält aber die Nummer 477. Der Südabschnitt reicht hingegen bis Frankfurt und liegt mit der 639 systemkonformer im hessisch-pfälzischen Nummernkreis.

Schon in den 1960er entmischte die DB die Züge im Rheintal, um die Geschwindigkeiten zu vereinheitlichen und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen: Die meisten Personenfernzüge fuhren am West- und die meisten Güterfernzüge am Ostufer. Die Deutsche Bahn AG verschärfte diesen Trend ab 1996 und 2010 fuhren auf der Rechten Rheinstrecke (in der Normalverkehrszeit) nur noch ein RE und eine RB je Stunde und Richtung, die sich nur geringfügig unterschieden:

Reisezeit	RE real 2010	RB real 2010	Eilzug 1985	VD-T virtuell
Köln - Koblenz	96 Minuten	99 Minuten	75 Minuten	71 Minuten
Zwischenstopps	16 x	22 x	8 x	7 x

Der Vergleich der Reisezeiten von 2010 mit den Eilzügen aus dem Fahrplan von 1985 (mit Stopps in Deutz, Troisdorf, Bonn-Beuel, Königswinter, Bad Honnef, Linz, Bad Hönningen und Neuwied) zeigt, wie unattraktiv die Rechte Rheinstrecke über weitere Entfernungen geworden ist. Das wird noch dadurch verschärft, dass der RE im Norden den Umweg über den Flughafen Köln/Bonn und die RB im Süden den Umweg über Ehrenbreitstein fährt.

Beim **VD-T** gäbe es einen „echten RE“, der nur an den größeren Stationen hält und dadurch eine gute Reisezeit von 76 km/h erreicht. Für Güterzüge bleiben dennoch genug Trassen – sie müssen sich nur an den Fahrplan halten und können nicht (wie in der Realität) einfach fahren „wann sie wollen“: Pro Richtung und Stunde stehen die vier Güterzüge G1 bis G4 im 5-Minuten-Abstand ohne Aufenthalte für Überholungen im Fahrplan. Im 4-Minuten-Abstand sind es 5 Fahrplantrassen und mindestens drei weitere Güterzüge könnten Unterwegsbahnhöfe als Ziel ansteuern oder dort überholt werden.

Von Köln bis Königswinter fährt beim **VD-T** ein Zug pro Stunde und Richtung mehr als in der Realität: Die halbstündlichen RB kommen von Düsseldorf und halten am Bahnhof Messe/Deutz in der unteren Ebene. In Troisdorf haben sie Anschluss zu und von den RE der Siegtalbahn (→ KBS 480). Jede zweite RB endet in Königswinter, wo 6 Minuten später der RE nach Koblenz abfährt.

Zug	RE	RB	RB	RE	RB	G1	G4	RB	RE	RB
km Köln Hbf	7.56	*) 8.05	*) 8.35	8.56	*) 9.05			*) 9.35	9.56	*) 10.05
1,2 Köln Messe/Deutz		8.11	8.41		9.11			9.41		10.11
10,8 Porz (Rhein)	8.05	8.19	8.49	9.05	9.19	durch	durch	9.49	10.05	10.19
20,9 Troisdorf	8.13	8.26	8.56	9.13	9.26	9.35	9.50	9.56	10.13	10.26
22,5 Fried.Wilhelmshüt.		8.29	8.59		9.29			9.59		10.29
25,1 Menden (Rhein)		8.32	9.02		9.32			10.02		10.32
27,8 Geislar		8.35	9.05		9.35			10.05		10.35
30,0 Bonn-Beuel	8.20	8.38	9.08	9.20	9.38			10.08	10.20	10.38
31,6 Bonn-Ramersdorf			9.11					10.11		
33,6 Bonn-Oberkassel		8.42	9.14		9.42			10.14		10.42
36,3 Niederdollendorf		8.45	9.17		9.45			10.17		10.45
38,3 Königswinter	8.27	8.48	9.21	9.27	9.48	9.56	10.11	10.21	10.27	10.48
41,0 Rhöndorf		8.51	an		9.51			an		10.51
43,1 Bad Honnef	8.32	8.54		9.32	9.54				10.32	10.54
47,3 Unkel		8.58			9.58					10.58
50,0 Erpel (Rhein)		9.01			10.01					11.01
53,0 Linz (Rhein)	8.39	04/05		9.39	04/05	10.11	10.26		10.39	04/05
55,5 Leubsdorf (Rhein)		9.08			10.08					11.08
59,7 Bad Hönningen	8.45	9.12		9.45	10.12				10.45	11.12
62,9 Rheinbrohl		9.15			10.15					11.15
69,2 Leutesdorf (Rhein)		9.20			10.20					11.20
73,1 Feldkirchen-Irlich		9.23			10.23					11.23
	8.55	9.26		9.55	10.26				10.55	11.26
75,5 Neuwied										
	8.57	9.27		9.57	10.27	10.33	10.48		10.57	11.27
78,2 Neuwied-Block		9.30			10.30	durch	durch			11.30
80,4 Urmitz Rheinbrücke		9.33			10.33					11.33
84,8 Koblenz Nord		9.37			10.37					11.37
88,1 Koblenz-Lützel		9.40			10.40					11.40
89,1 Kobl.-Stadtmitte		9.42			10.42					11.42
89,9 Koblenz Hbf	9.08	9.44		10.08	10.44				11.08	11.44
Koblenz Hbf 640	9.13	9.49		10.13	10.49				10.13	11.49
Mainz Hbf	10.00	10.42		11.00	11.42				11.00	12.42
Frankfurt (M) Süd	10.32	11.12		11.32	12.12				11.32	13.12

*) Von Köln Hbf in Köln Messe/Deutz die S-Bahn umsteigen (→ KBS 478)

Der RE startet in Köln mit zwei Triebwagen (Tw), die man in Neuwied bedarfsgerecht „flügelt“: Der vordere Tw steuert Koblenz direkt über Lützel an und der hintere fährt über Ehrenbreitstein. In Urbar bietet er Anschluss nach Montabaur (→ KBS 638) und in Niederlahnstein Anschluss nach Wiesbaden (→ KBS 639).

<i>Frankfurt (M) Süd</i>	6.49	7.28		7.49	8.28				8.49	9.28
<i>Mainz Hbf</i>	7.18	8.00		8.18	9.00				9.18	10.00
<i>Koblenz Hbf 640</i>	8.11	8.47		9.11	9.47				10.11	10.47
Zug	RB	RE	RB	RB	RE	RB	G1	G4	RB	RE
km Koblenz Hbf	8.16	8.52		9.16	9.52				10.16	10.52
0,8 Kobl.-Stadtmitte	8.17			9.17					10.17	
1,8 Koblenz-Lützel	8.19			9.19					10.19	
5,1 Koblenz Nord	8.22			9.22					10.22	
9,5 Urmitz Rheinbrücke	8.26			9.26					10.26	
11,7 Neuwied-Block	8.29			9.29			durch	durch	10.29	
	8.32	9.02		9.32	10.02		10.11	10.26	10.32	11.02
14,4 Neuwied	8.33	9.04		9.33	10.04				10.33	11.04
16,8 Feldkirchen-Irlich	8.36			9.36					10.36	
20,7 Leutesdorf (Rhein)	8.39			9.39					10.39	
27,0 Rheinbrohl	8.44			9.44					10.44	
30,2 Bad Hönningen	8.47	9.14		9.47	10.14				10.47	11.14
34,4 Leubsdorf (Rhein)	8.51			9.51					10.51	
36,9 Linz (Rhein)	54/55	9.20		54/55	10.20		10.33	10.48	54/55	11.20
39,9 Erpel (Rhein)	8.58			9.58					10.58	
42,6 Unkel	9.01			10.01					11.01	
46,8 Bad Honnef	9.05	9.27		10.05	10.27				11.05	11.27
48,9 Rhöndorf	9.08		ab	10.08		ab			11.08	
51,6 Königswinter	9.11	9.32	9.39	10.11	10.32	10.39	10.48	11.03	11.11	11.32
53,6 Niederdollendorf	9.14		9.42	10.14		10.42			11.14	
56,3 Bonn-Oberkassel	9.17		9.45	10.17		10.45			11.17	
58,3 Bonn-Ramersdorf			9.48			10.48				
59,9 Bonn-Beuel	9.21	9.39	9.51	10.21	10.39	10.51			11.21	11.39
62,1 Geislar	9.24		9.54	10.24		10.54			11.24	
64,8 Menden (Rhein)	9.27		9.57	10.27		10.57			11.27	
67,4 Fried.Wilhelmshüt.	9.30		10.00	10.30		11.00			11.30	
69,0 Troisdorf	9.33	9.46	10.03	10.33	10.46	11.03	11.09	11.24	11.33	11.46
79,1 Porz (Rhein)	9.40	9.54	10.10	10.40	10.54	11.10	durch	durch	11.40	
88,7 Köln Messe/Deutz	9.49		10.19	10.49		11.19			11.49	
89,9 Köln Hbf	*)9.55	10.04	*)10.25	*)10.55	11.04	*)11.25			*)11.55	12.04

Gesamtverkehre:

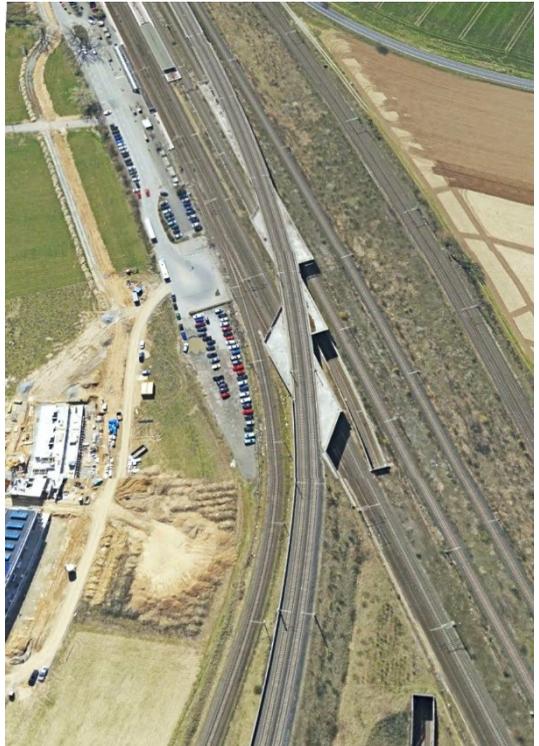
Troisdorf - Köln → KBS 478 und Koblenz Hbf - Koblenz Nord → KBS 470

478 (Gesamtverkehr) Köln - Troisdorf - Siegburg - Hennef

*Köln ist der nordwestliche Eckpunkt der **VD-T**-Betrachtungen. Die Fahrzeiten der S-Bahn-Linien 12 und 13 über den Hansaring hinaus werden daher nur angedeutet.*

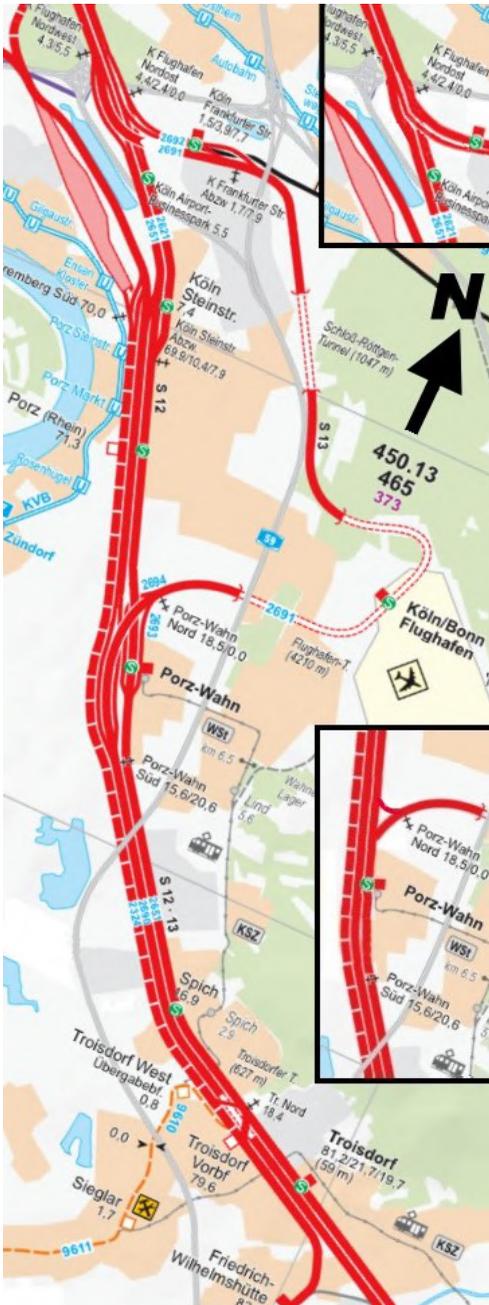
1991 ging in Köln eine neue Stammstrecke für die S-Bahn in Betrieb, die von drei Linien jeweils im 20-Minuten-Takt befahren wurde: Beginnend am neuen Haltepunkt *Hansaring* beim großen Gleisdreieck westlich des Hauptbahnhofs kamen zwei neue Gleise nördlich des vorhandenen Bahnkörpers durch das *Eigelsteinviertel* hinzu. Der Hauptbahnhof und der Bahnhof Messe/Deutz erhielten je einen zusätzlichen Bahnsteig und die Hohenzollernbrücke dazwischen wurde um ein drittes Gleispaar erweitert. Ein Überwerfungsbauwerk östlich von Deutz schloss die Stammstrecke kreuzungsfrei an die vorhandenen Strecken an.

Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt im Jahr 2002 (→ KBS 630) brachte der Kölner S-Bahn betriebliche Probleme, denn auf 5 km zwischen den Abzweigen Vingst und Steinstraße mussten sich alle Personenzüge ein Gleispaar teilen. Erst bei der Inbetriebnahme der *Flughafenschleife* Ende 2004 stehen durchgehend mindestens vier Gleise zur Verfügung. Mit der S 13 kam eine vierte Linie im 20-Minuten-Takt hinzu. Seither gibt es zwei Linienpaare, die auf längeren Abschnitten zusammen fahren und sich zum 10-Minuten-Takt überlagern. In Ost-West-Richtung sind das die Linien S 12 Horrem - Köln - Porz - Troisdorf - Hennef (stündlich eine Fahrt im Westen weiter nach Düren und im Osten nach Au/Sieg) und S 13 Köln Hansaring - Messe/Deutz - Flughafen K/B - Troisdorf.



*Blick nach Süden auf den Bahnhof Porz-Wahn, unten die 4 Gleise Richtung Flughafen Köln / Bonn und oben links die Bahnsteige: Für die Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt und die Einbindung der Flughafenschleife wurde er auf zehn Gleise erweitert. Beim **VD-T** hätten sieben Gleise ohne Überwerfungsbauwerke genügt.*

Die 15 km lange *Flughafenschleife* musste aus politischen Gründen so gebaut werden, dass auch Fernzüge dort fahren können. Das erforderte aufwändige Ein- und Ausfädelungen an der Frankfurter Str. und in Porz-Wahn sowie einen viergleisigen Bahnhof am Flughafen Köln/Bonn. Seit der Inbetriebnahme lässt die *Deutsche Bahn AG* aber immer weniger ICE dort halten – damit die Fernbahnsteige wenigstens noch stündlich genutzt werden, hat das Land Nordrhein-Westfalen für die RE-Linie Köln - Koblenz den Umweg über den Flughafen bestellt.



Um 2010 bezeichnete *DB Netz* den Abschnitt Köln - Troisdorf als „vollständig belegt“, weil man nur noch „einzelne Fahrplantrassen konstruieren“ konnte. Schuld daran war vor allem, dass es zu wenige Weichenverbindungen gab und die Gleise nicht frei nutzbar waren: Meistens dienten sie paarweise nur dem Güter-, Personennah- oder Personenfernverkehr. Den Einsparungen beim Bau folgten daher große Einschränkungen im Betrieb!

Nebenan ein Ausschnitt aus dem Eisenbahnatlas von Schweers + Wall. Die große Karte zeigt die reale Schnellfahrstrecke vom Abzweig zum Flughafen bis Troisdorf. Die kleinen Karten zeigen die einfacheren Gleisanlagen beim *VD-T*: Am Abzweig zum Flughafen gäbe es nur 5 statt 8 Gleise mit einer eingeleisigen Brücke. Und in Porz-Wahn gäbe es nur 6 statt 10 Gleise und gar keine Brücke: Dort ist es nicht schwer den Fahrplan so zu gestalten, dass sich keine S-Bahnen im Bereich des Abzweigs kreuzen.

Die große Karte zeigt die reale Schnellfahrstrecke vom Abzweig zum Flughafen bis Troisdorf. Die kleinen Karten zeigen die einfacheren Gleisanlagen beim *VD-T*: Am Abzweig zum Flughafen gäbe es nur 5 statt 8 Gleise mit einer eingeleisigen Brücke. Und in Porz-Wahn gäbe es nur 6 statt 10 Gleise und gar keine Brücke: Dort ist es nicht schwer den Fahrplan so zu gestalten, dass sich keine S-Bahnen im Bereich des Abzweigs kreuzen.

S 11 Düren - Horrem - Köln - Flughafen - Porz

S 12 Düren - Horrem - Köln - Flughafen - Troisdorf

S 13 Horrem - Köln - Porz - Troisdorf - Siegburg - Hennef

<i>Düren</i>		7.26	Düs-		ab	7.46		7.56	Düs-		ab		8.16			8.26	Düs-		
<i>Horrem</i>		7.44	seld.		7.54	8.04		8.14	seld.		8.24		8.34			8.44	seld.		
<i>Köln Hansaring</i>		8.02	>		8.12	8.22		8.32	>		8.42		8.52			9.02	>		
Zug		IR	S 11	RB	RE	S 13	S 12	RE	S 11	RB	RE	S 13	RE	S 12	RE	IR	S 11	RB	RE
km	Köln Hbf	8.07	8.05	<	8.16	8.15	8.25	8.34	8.35	<	8.46	8.45	8.56	8.55	9.04	9.07	9.05	<	9.16
1,2	Köln Messe/Deutz		8.07	8.11		8.17	8.27		8.37	8.41		8.47		8.57			9.07	9.11	
2,3	Köln Trimbornstr.		8.10			8.20	8.30		8.40			8.50		9.00			9.10		
>	Köln Frankfurter Str.	>	8.14	>	>	>	8.34	8.40	8.44	>	>	>	>	9.04	9.10	>	9.14	>	>
<	Flugh. Köln/Bonn	<	8.20	<	<	<	8.40	<	8.50	<	<	<	<	9.10	<	<	9.20	<	<
5,5	Airport Businessp.		>			8.23	>	Gum-	>			8.53		>	Gum-		>		
7,4	Köln Steinstr.		<			8.26	<	mers.	<			8.56		<	mers.		<		
10,8	Porz (Rhein)		8.25	8.19		29/30	>		8.55	8.49		59/00	9.05	>			9.25		
13,6	Porz-Wahn		an			8.33	8.44		an			9.03		9.14			an		
18,1	Spich					8.37	8.48					9.07		9.18					
20,8	Troisdorf			8.26	29/30	8.40	8.52			8.56	59/00	9.10	9.13	9.22				9.26	29/30
22,8	Troisd.-Aggerdeich					8.43	an					9.13		an					
25,5	Siegburg	8.21		>	8.35	8.46				>	9.05	9.16	>			9.21		>	9.35
	<i>Bonn-Beuel 475</i>	<		8.38	<	<				9.08	<	<	9.20			<		9.38	<
	<i>Königswinter</i>	>		8.48	>	>				9.21	>	>	9.27			>		9.48	>
28,0	Buisdorf (Sieg)	Mon-		<		8.49				an		9.19	<			Mon-		<	
29,8	Stoßdorf-Geisting.	tabaur		Kob-		8.52						9.22	Kob-			tabaur		Kob-	
32,0	Hennef (Sieg)			lenz	8.40	8.55					9.10	9.25	lenz				lenz	9.40	
	<i>Au (Sieg) 480</i>				8.59						9.29								9.59
	<i>Siegen Hbf</i>				9.25						9.59								10.25

S 11 Porz - Flughafen - Köln - Horrem - Düren

S 12 Troisdorf - Flughafen - Köln - Horrem - Düren

S 13 Hennef - Siegburg - Troisdorf - Köln - Horrem

Siegen Hbf Au (Sieg) 480							8.01 8.31						8.35 9.01					
Zug	IR	RE	S 12	RE	S 13	RE	S 11	RB	RE	S 12	S 13	RE	S 11	RB	IR	RE	S 12	RE
km Hennef (Sieg)				Kob-	8.35	8.49					9.05	9.19		Kob-				Kob-
2,2 Stoßdorf-Geisting.	Mon-			lenz	8.37						9.07			lenz	Mon-			lenz
4,0 Buisdorf (Sieg)	tabaur			<	8.40			ab			9.10			<	tabaur			<
Königswinter	>			8.32	>	>		8.39			>	>		9.09	>			9.32
Bonn-Beuel 475	<			8.39	<	<		8.51			<	<		9.21	<			9.39
6,5 Siegburg	8.38			>	8.43	8.54		>			9.13	9.24		>	9.38			>
9,2 Troisd.-Aggerdeich			ab		8.46					ab	9.16						ab	
11,2 Troisdorf			8.38	8.54	8.49	59/00		9.03		9.08	9.19	29/30		9.33			9.38	9.54
13,9 Spich			8.41		8.52					9.11	9.22						9.41	
18,4 Porz-Wahn			8.45		8.56		ab			9.15	9.26		ab				9.45	
> Porz (Rhein)			>		59/00		9.05	9.10		>	29/30		9.35	9.40			>	
< Köln Steinstr.		Gum-	<		9.03		<		Gum-	<	9.33		<			Gum-	<	
> Airport Businessp.		mers.	>		9.06		>		mers.	>	9.36		>			mers.	>	
21,8 Flugh. Köln/Bonn	<	<	8.49	<	<	<	9.09	<	<	9.19	<	<	9.39	<	<	<	9.49	<
31,2 Köln Frankfurter Str.	>	8.49	8.55	>	>	>	9.15	>	9.19	9.25	>	>	9.45	>	>	9.49	9.55	>
34,7 Köln Trimbornstr.			8.59		9.09		9.19			9.29	9.39		9.49				9.59	
35,8 Köln Messe/Deutz			9.02		9.12		9.22	9.19		9.32	9.42		9.52	9.49			10.02	
37,0 Köln Hbf	8.53	8.56	9.04	9.04	9.14	9.14	9.24	<	9.26	9.34	9.44	9.44	9.54	<	9.53	9.56	10.04	10.04
Köln Hansaring			9.08		9.18		9.28	>		9.38	9.48		9.58	>			10.08	
Horrem			9.26		9.36		9.36	Düs-		9.56	10.06		10.06	Düs-			10.26	
Düren			9.44		an		10.04	seld.		10.14	an		10.34	seld.			10.44	

Der **VD-T** unterstellt, dass seit 1985 eine bessere Verkehrspolitik gemacht worden wäre. Das unsinnige Prestigeobjekt „Fernverkehr zum Flughafen Köln / Bonn“ hätte es daher nicht gegeben. Eine zweigleisige Strecke mit standardisierten S-Bahn-Stationen hätte genügt. Mehr Signale, Weichen und Brücken auf dem Hauptast über Porz hätten dafür gesorgt, dass dort viele Züge ohne gegenseitige Behinderungen verkehren können.

Die Regionalzüge nach Gummersbach, Au (Sieg) und Koblenz fahren beim **VD-T** in 30-Minuten-Takten, zu denen S-Bahnen im 20-Minuten-Takt schlecht passen. Auf der Ost-West-Achse gibt es daher drei halbstündliche S-Bahnen, die sich (wie in der Realität) zwischen Horrem und Trimbornstr. zum 10-Min.Takt überlagern:

S 11: Düren - Horrem - Köln - Flughafen - Porz

S 12: Düren - Horrem - Köln - Flughafen - Troisdorf

S 13: Horrem - Köln - Porz - Troisdorf - Siegburg - Hennef

- Südöstlich von Hennef gibt es beim **VD-T** keine S-Bahn, weil sie für Strecken über 30 km mit ihren vielen Halten wenig attraktiv ist. *Flügelzüge*, die in Hennef vom RE abgekuppelt werden und dann alle Stationen bedienen, sind die bessere Lösung (→ KBS 480). Die S 12 endet stündlich in Troisdorf und bietet 4-Minuten-Anschlüsse zur RB Richtung Bonn-Beuel sowie 8 Minuten-Anschlüsse zum RE Richtung Hennef. Die S 11 endet stündlich in Porz (Rhein) und bietet 5-Minuten-Anschlüsse zur S 13 Richtung Köln Hbf und Hennef.
- Da es keine „Weitlauf-S-Bahnen“ wie in der Realität gibt, wird das dichte Siedlungsband zwischen Troisdorf und Hennef mit den 3 zusätzlichen Stationen Aggerdeich, Buisdorf und Stoßdorf-Geistingen besser erschlossen.
- Damit die Anschlüsse gut klappen, halten die Züge beim **VD-T** möglichst am gleichen Bahnsteig. In Troisdorf und Siegburg gäbe es daher gemeinsame *Richtungsbahnsteige* und nicht wie in der Realität getrennte Bahnsteige für S-Bahnen und Regionalzüge. Den Mehraufwand für Gleisbrücken nimmt man in Kauf, um den Fahrgästen längere Fußwege durch die Bahnsteigunterführung zu ersparen.
- In der Realität verkehren jeweils alle 20 Minuten S-Bahnen über den Flughafen Köln/Bonn oder Porz (Rhein). Hinzu kommen jeweils stündliche RB bzw. RE Richtung Koblenz, was auf beiden Ästen vier Züge je Stunde und Richtung ergibt. Das ist beim **VD-T** genau so, allerdings fahren vier S-Bahnen über den Flughafen und zwei S-Bahnen sowie zwei RB über Porz. Die S 11 verbindet den Flughafen über eine neue Verbindungskurve mit Porz.

479 (Museumsbahn) Linz (Rhein) - Kalenborn

Die *Kasbachtalbahn* war ursprünglich 35 km lang und verband Linz (an der *Rechten Rheinstrecke*, → KBS 477) mit Flammersfeld (an der *Holzbachtalbahn*, → KBS 638). Um die 300 Meter Höhenunterschied zwischen Linz am Rhein und Kalenborn zu überwinden waren Steigungen bis 57 ‰ erforderlich – damit gehörte die *Kasbachtalbahn* zu den steilsten Strecken Deutschlands.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Trasse an mehreren Stellen unterbrochen. Das Verkehrsaufkommen war so gering, dass es sich nicht lohnte, sie wieder durchgehend befahrbar zu machen. Schon 1960 wurde der restliche Personenverkehr zwischen Linz und Neustadt (Wied) eingestellt. Bis 1966 fuhren noch Güterzüge nach Wiedmühle, danach beschränkte sich die *Deutsche Bundesbahn* auf den Transport von Steinen und Schmelzbasalt zwischen Linz und Kalenborn mit steilstreckentauglichen Dieselloks der Baureihe V 100. Am 17.5.1995 war dann auch damit Schluss.

1998 übernahm die private *Eifelbahn Verkehrsgesellschaft* die verbliebenen 8,9 km. Und schon am 4.4.1999 beförderte erstmals ein steilstreckentauglicher Uerdinger Schienenbus aus den 1950er Jahren (Baureihe 798) wieder Fahrgäste durch das Kasbachtal. Seither ist er regelmäßig unterwegs: An Wochenenden und Feiertagen von Karfreitag bis zum 1. November sowie an den vier Adventswochenenden im Stundentakt und in den Sommerferien zusätzlich mittwochs im Zweistundentakt.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung wohl genau so verlaufen, denn sie ist ja größtenteils den Bemühungen engagierter Bürger zu verdanken. Die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln wäre etwas attraktiver, da die RE auf der *Rechten Rheinstrecke* nach Köln 20 Minuten und nach Koblenz 10 Minuten schneller sind.

Erhebliche Verbesserungen brächte der **VD-T** Neustadt (Wied) mit einem neuen Bahnhof an der Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt (→ KBS 630). Kurz davor wird die noch vorhandene Trasse der *Kasbachtalbahn* gekreuzt, und man hätte einen Abzweig anlegen können, um einen Teil der Trasse zu reaktivieren. Das Potenzial ist aber so gering, dass sich das nicht lohnt – eine stündliche Buslinie von Linz über Neustadt (Wied) nach Altenkirchen im Westerwald ist angemessen.

480 Köln - Siegburg - Eitorf - Au (Sieg) - Betzdorf - Siegen

Die *Deutz-Gießener Eisenbahn* (DGE) erforderte im windungsreichen Tal der Sieg zwischen Siegburg und Betzdorf zahlreiche Brücken und Tunnels. Dort drehte die Trasse nach Süden, um über Herdorf und Burbach in einem großen Bogen Haiger zu erreichen. Am 1.1.1859 wurde das erste Teilstück von Deutz bis Hennef eröffnet und die 152 km nach Gießen folgten am 12.1.1862. Der Abzweig von Betzdorf nach Siegen ging am 10.1.1861 in Betrieb.

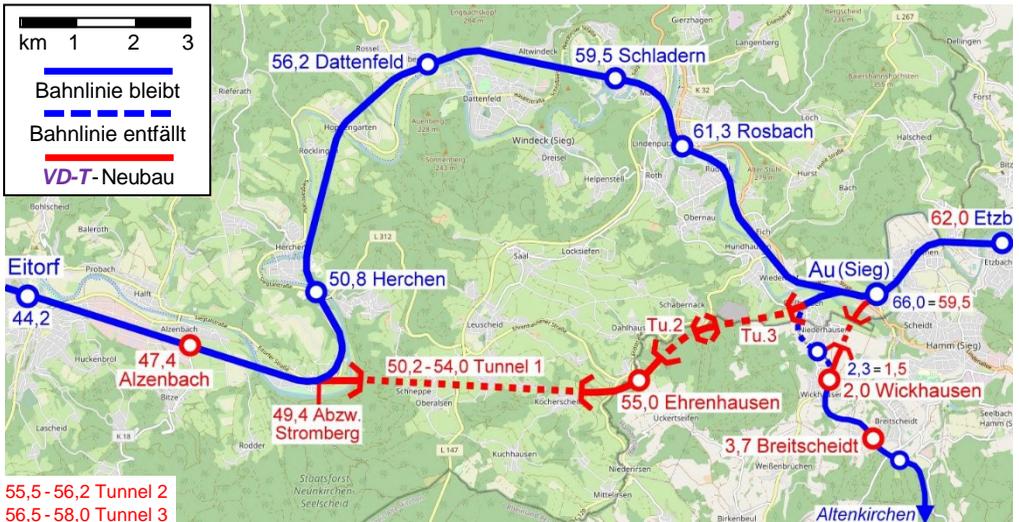
Für den stetig zunehmenden Verkehr wurde die *DGE* bis 1870 komplett zweigleisig ausgebaut. Ein immer größeres Problem wurde die Gleislücke zwischen Siegen und Dillenburg, denn die dazwischen liegende *Tiefenrother Höhe* war mit der damaligen Bahntechnik unbezwingbar. Züge vom Ruhrgebiet nach Gießen und Frankfurt (Main) mussten daher den Umweg mit Fahrtrichtungswechsel in Betzdorf machen. Erst 1915 ging die 25 km lange direkte Verbindung von Siegen nach Haiger in Betrieb, die mit dem *Rudersdorfer Tunnel* und den Viadukten bei Niederdielfen und Rudersdorf drei große (und kostspielige) Ingenieurbauwerke bekam.

Die meisten Züge aus Köln und dem Ruhrgebiet nach Gießen nutzten fortan die neue Strecke. Der topografisch ungünstige *DGE*-Abschnitt zwischen Betzdorf und Haiger verlor seine Bedeutung, wurde stückweise auf ein Gleis zurückgebaut und dient heute nur noch dem Nahverkehr (→ KBS 483).

In den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs wurden zahlreiche Siegburgen zerstört und in der Folge nur eingleisig wieder aufgebaut wurden. Ein Großteil der Strecke wurde zwar bis 1991 doppelspurig renoviert, die Abschnitte Blankenberg - Merten (3 km) und Schladern - Rosbach (2 km) blieben aber eingleisig. Die Kosten für das zweite Gleis wurden 2007 auf 27 Mio. bzw. 37 Mio. Euro geschätzt.

1962 bekam der westliche Teil der *DGE* von Köln bis Troisdorf zusammen mit der *Rechten Rheinstrecke* eine Oberleitung, 1980 folgten die 80 km bis Siegen. Um die Jahrtausendwende wurde die bestehende Trasse für die *Schnellfahrstrecke* nach Frankfurt von Köln-Porz bis Troisdorf von 4 auf 6 und weiter bis Siegburg von 2 auf 4 Gleise erweitert (→ KBS 478).

Der früher umfangreiche Güterverkehr ging stark zurück und den Personenfernverkehr stellte die *Deutsche Bundesbahn* in den 1980er Jahren ein. Ab 1991 fuhr die Kölner S-Bahn-Linie 12 (mit Loks der Baureihe 143 und umgebauten „Silberlingen“) alle 20 Minuten von Köln-Nippes über Köln Hbf nach Hennef und stündlich weiter nach Au (Sieg). Seit 2004 fährt die S 12 mit Triebwagen der Baureihe 423 alle 20 Minuten von Düren nach Hennef und stündlich weiter nach Au (Sieg). Hinzu kommt in der *Normalverkehrszeit* ein stündlicher RE Aachen - Köln - Siegen.



Der **VD-T** hätte schon bis 1990 das zweite Gleis von Blankenberg bis Merten wieder aufgebaut. Bis zur Jahrtausendwende hätte er den großen Siegbogen zwischen Eitorf und Au mit einem knapp 9 km langen Neubauabschnitt abgekürzt, damit die RE fünf Minuten schneller voran kommen:

Das neue Gleispaar steigt ab Stromberg mit 18‰ und erreicht nach dem 3,8 km langen *Leuscheidtunnel* die neue Station *Ehrenhausen* am Südhang des Wind Ecktals, die 200 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Durch zwei 0,7 und 1,5 km lange Tunnel geht es mit 18‰ zurück ins Siegtal, wo man bei Geilhausen die *Westerwaldbahn* nach Altenkirchen erreicht. Deren Trasse wird auf 1,2 km bis Au genutzt, wofür die KBS 481 eine neue und direktere Verbindung nach Wickhausen bekommt.

Die S-Bahnen fahren beim **VD-T** nur bis Hennef – über weitere Strecken sind „Flügelzüge“ attraktiver, die man bedarfsgerecht an die RE kuppelt. Die zehn Stationen bis Au brauchen dadurch keine 140 Meter langen und 96 cm hohen S-Bahnsteige, sondern nur 50 oder 100 Meter lange und 55 cm hohe Regional-Bahnsteige.

➤ Der RE zur Min. 17 startet in Köln mit drei Triebwagen (Tw) und fährt planmäßig bis Troisdorf über die Fernverkehrsgleise: Min.40 wird in Hennef der letzte Tw abgekuppelt und folgt als RB. Die nächste Teilung gibt es in Betzdorf, denn der zweite Tw fährt als RB über Herdorf nach Haiger weiter (→ KBS 483).

➤ Der RE zur Min. 47 startet in Köln mit zwei Tw und fährt ebenfalls planmäßig bis Troisdorf über die Fernverkehrsgleise: Zur Min.30 wird in Au (Sieg) der hintere Tw abgekuppelt und fährt als RE über Altenkirchen nach Montabaur weiter (→ KBS 481). Montags bis freitags kommt nachmittags ein *Flügelzug* Köln - Hennef - Eitorf hinzu.

➤ 2010 fahren zwischen Herchen, Schladern und Au ganztägig je eine S-Bahn und ein RE stündlich. Beim **VD-T** gibt es zwar nur eine stündliche RB, mit der kommt man aber bis zu 10 Minuten schneller nach Köln. Ab Schladern kann man zudem mit der RB oder dem Bus aus Waldbröl (→ KBS 486) über Au nach Westen fahren.

<i>Flugh. Köln / Bonn Troisdorf 478</i>	12.40 12.52			13.10 13.22			13.40 13.52		14.10 14.22	
Zug	RE	RB		RE	RB	RB	RE	RB	RE	
km Köln Hbf	12.47			13.17			13.47		14.17	
20,9 Troisdorf	59/00			29/30			59/00		29/30	
25,5 Siegburg	13.05			13.35		→	14.05		14.35	
32,0 Hennef (Sieg)	13.10	Flügel		13.40		Flügel	14.10	Flügel	14.40	
	13.12	13.14		13.42		13.44	14.12	14.14	14.42	
33,9 Henn. Siegbogen		13.16				13.46		14.16		
36,5 Blankenberg (Si)		13.19				13.49		14.19		
39,6 Merten (Sieg)		13.22				13.52		14.22		
44,2 Eitorf	c13.18	13.27		13.50		13.56	c14.18	14.27		14.50
47,4 Alzenbach		an				13.59		an		
> Herchen	>		Wald	>		14.02	>		Wald	
< Dattenfeld (Sieg)	<		-bröl	<		14.06	<		-bröl	
55,0 Ehrenhausen	13.24		>			>	14.24	>		
> Schladern	>		13.42	>		14.09	>	14.42	>	
< Rosbach (Sieg)	<		13.47	<		14.12	<	14.47	<	
59,5 Au (Sieg)	13.29		13.55	13.59	ab	14.16	14.29	14.55	14.59	
	13.31		an	14.00	14.04	an	14.31		an	
62,0 Etzbach					14.06					
66,0 Wissen (Sieg)	13.36	RB			14.10		14.36	RB		
70,0 Niederhövels					14.14					
74,4 Scheuerfeld (Si)		ab			14.18			ab		
77,7 Betzdorf (Sieg)	44/46	13.49		11/13	14.22		44/46	14.49		
80,1 Kirchen (Sieg)		13.51			14.25			14.51		
82,2 Freusberg-Struth					14.28					
85,7 Brachbach		13.56		14.19	14.31			14.56	15.19	
86,7 Mudersbach					14.33					
88,3 Niederscheldern		13.59			14.35			14.59		
90,2 Eiserfeld (Sieg)		14.02			14.38			15.02		
91,6 Sieg.-Eisenhard		14.04			14.40					
93,0 Siegen-Eintracht		14.06			14.42			15.06		
94,6 Siegen Hbf	13.58	14.09	↙	14.27	14.45		14.58	15.09	↙	
<i>Siegen Hbf 496</i>	14.01	14.11	14.32	14.33	14.50		15.01	15.11	15.32	
<i>Siegen-Weidenau</i>	14.04	14.14		14.36	14.53		15.04	15.14		
<i>Kreuztal</i>	14.10	14.23	14.39	Ernd-	15.04		15.10	15.23	15.39	
<i>Finnentrop</i>	Olpe	14.56	14.59	tebr.	Hilch.		Olpe	15.56	15.59	

<i>Finnentrop</i>	Ernd-	12.01	12.04	Olpe		Hilch.	Ernd-	13.01	13.04	Olpe
<i>Kreuztal</i>	tebr.	12.20	12.36	12.49		12.55	tebr.	13.20	13.36	13.49
<i>Siegen-Weidenau</i>	12.23		12.45	12.55		13.06	13.23		13.45	13.55
<i>Siegen Hbf 496</i>	12.27	12.28	12.49	12.59		13.10	13.27	13.28	13.49	13.59
Zug	RE		RB	RE	RB	RB	RE		RB	RE
Siegen Hbf	12.33	↙	12.51	13.02		13.15	13.33	↘	13.51	14.02
Siegen - Eintracht			12.53			13.17			13.53	
Siegen - Eisenhard			12.55			13.19			13.55	
Eiserfeld (Sieg)			12.07			13.22			13.07	
Niederscheldern			13.00			13.24			14.00	
Mudersbach						13.26				
Brachbach	12.40		13.03			13.28	13.40		14.03	
Freusberg - Struth						13.31				
Kirchen (Sieg)			13.08			13.34			14.08	
Betzdorf (Sieg)	46/48		13.11	13/15		13.37	46/48		14.11	13/15
Scheuerfeld (Si)			an			13.41			an	
Niederhövels						13.45				
Wissen (Sieg)				13.23		13.49				14.23
Etzbach						13.53				
Au (Sieg)	13.00	ab		13.29	ab	13.56	14.00	ab		14.29
km	13.01	13.05		13.31	13.44	an	14.01	14.05		14.31
4,7 Rosbach (Sieg)	>	13.12		>	13.47		>	14.12		>
6,5 Schladern (Sieg)	<	13.17		<	13.50		<	14.17		<
> Ehrenhausen		>		13.36	>			>		14.36
9,8 Dattenfeld	<	Wald	RB	>	13.53		<	Wald	RB	<
15,2 Herchen (Sieg)		-bröl		<	13.57			-bröl		
18,6 Alzenbach			ab		14.00				ab	
21,8 Eitorf	13.09		13.33	c13.41	14.03		14.09		14.33	c14.41
26,4 Merten (Sieg)			13.37		14.07				14.37	
29,5 Blankenberg (Si)			13.40		14.10				14.40	
32,1 Henn. Siegbogen			13.43		14.13				14.43	
34,0 Hennef (Sieg)	13.17		13.45	13.47	14.15		14.17		14.45	14.47
	13.19		Flügel	13.49	Flügel		14.19		Flügel	14.49
40,5 Siegburg	13.24		↘	13.54	→		14.24		↘	14.54
45,1 Troisdorf	29/30			59/00			29/30			59/00
66,0 Köln Hbf	13.44			14.14			14.44			15.14
<i>Troisdorf 478</i>	13.38			14.08			14.38			15.08
<i>Flugh. Köln / Bonn</i>	13.49			14.19			14.49			15.19

Gesamtverkehr Hennef - Troisdorf - Köln → KBS 478

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags;

c = Zug hält nur an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

481 (Köln -) Au (Sieg) - Altenkirchen - Selters - Montabaur

Bereits kurz nach der Eröffnung des ersten Teilstücks der *Oberwesterwaldbahn* (→ KBS 637) erörterte die *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* (RhE) 1870 eine weitere Ost-West-Linie von Engers an der *Rechten Rheinstrecke* nach Altenkirchen mit einem Abzweig über Montabaur nach Limburg. Man wollte die Rohstoffe des Westerwalds (vor allem Ton, Eisenerz und andere Gesteine) und die verarbeitenden Betriebe besser erschließen, die zahlreichen Wanderarbeiter zu den Industriezentren befördern und ganz allgemein die ärmliche Region wirtschaftlich aufwerten.

Allerdings bewertete die *RhE* das Projekt zugleich als „nicht bauwürdig“, da die zu erwartenden Einnahmen nicht ausreichten. 1873 erhielt sie dennoch eine Konzession mit Siershahn als Abzweigstation Richtung Montabaur. Auseinandersetzungen um die Finanzierung führten dazu, dass die Baupläne und Kostenschätzungen erst Mitte 1876 fertig wurden und die Verhandlungen über den Grunderwerb und die Kostenaufteilung zogen sich bis 1880 hin.

Am 31.5.84 eröffnete die Preußische Staatsbahn 93 km auf einmal: Engers - Grenzau - Siershahn - Dierdorf - Altenkirchen = 61,1 km + Grenzau - Höhr-Grenzhausen = 2,4 km + Siershahn - Montabaur - Staffel (bei Limburg) = 29,5 km. Am 1.5.87 kamen die 12,9 km von Altenkirchen nach Au (Sieg) hinzu. Der Güterverkehr entwickelte sich nach Anlaufschwierigkeiten besser als erwartet, Personenzüge spielten im schwach besiedelten Westerwald eine untergeordnete Rolle.



Ausschnitt aus der Übersichts-karte zum DB-Kursbuch von 1956.

Ab 1960 ging die Nachfrage wie auf vielen anderen Bahnlinien stetig zurück. Besonders hart traf die Region den Niedergang des Erz- und Tonbergbaus mit der Folge, dass neben den Personenzügen auch die Güterzüge unrentabel wurden. Am 2.6.84 fuhr der letzte planmäßige Reisezug von Altenkirchen nach Siershahn und 1988 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Gesamtverkehr zwischen Selters und Dierdorf ein. Die Bahnanlagen blieben erhalten, verfielen aber zusehends.

Der Abschnitt Au - Altenkirchen kam mit der *Oberwesterwaldbahn* 1986 in die „Rahmenvereinbarung“ der *DB* mit dem Land Rheinland-Pfalz: Angebotsverbesserungen sollten gemeinsam finanziert und die Entwicklung der Nachfrage während einer zehnjährigen Bestandsgarantie beobachtet werden.

1988 verdichtete die *DB* den Fahrplan vor allem zwischen Au und Altenkirchen, stellte den Betrieb weitgehend auf neue Triebzüge der Baureihe 628/928 um und verkürzte die Reisezeiten durch Bedarfshalte. Trotzdem ging die Nachfrage weiter zurück, nördlich von Altenkirchen montags bis freitags von 955 Fahrgästen im Jahr 1988 auf 697 im Jahr 1992. Dennoch oder gerade deshalb führte die *DB* 1993 zwischen Au und Altenkirchen den *Signalisierten Zugleitbetrieb* ein und weitete das Angebot vor allem in den Schwachlastzeiten aus.

Am 12.12.04 übernahm die *Vectus Verkehrsgesellschaft mbH* mit modernen LINT-Triebwagen die Personenzüge Limburg - Altenkirchen - Au und Limburg - Montabaur - Siershahn und seit dem 14.12.14 ist die *Hessische Landesbahn* (HLB) zuständig (→ KBS 637). Ihre Züge sind als *Westerwald-Sieg-Bahn* (RB 90) in der Regel von Siegen bis Westerburg durchgebunden, zwischen Betzdorf, Au und Altenkirchen gibt es einzelne Verstärkerfahrten.

Die endgültige Stilllegung des Abschnitts Altenkirchen - Selters verhinderte der Landkreis Altenkirchen 2005 mit der Übernahme. Bis 2017 fuhren wieder durchgehende Güterzüge und die Transportmenge erreichte einen Höchstwert von 230.000 Tonnen. Dann waren die Gleise sanierungsbedürftig und gegen die Finanzierung aus öffentlichen Mitteln erhob ein Konkurrent Klage, der keinen Gleisanschluss hatte und das als Wettbewerbsnachteil sah. (Einen kostenlosen Straßenanschluss besaß er natürlich auch...)

Am 26.11.18 kaufte die *Lappwaldbahn Service GmbH* die Trasse von Altenkirchen bis Siershahn und wurde zum 1.1.19 die Eigentümerin. Nach einer provisorischen Instandsetzung konnten ab Ende 2019 wieder vereinzelt Güterzüge fahren. 2021 folgte eine grundlegende Ertüchtigung, damit der Schienenweg eine gesicherte Zukunft hat. Ausdrücklich wird auch wieder an Personenzüge gedacht, in einem ersten Schritt im Ausflugs- und Tourismusverkehr.

Der *VD-T* hätte 1986 auf die Verbindung von Au über Altenkirchen und Dierdorf nach Montabaur statt über Westerburg nach Limburg gesetzt und sie zur eingleisigen elektrifizierten Hauptbahn mit bis zu 100 km/h ausgebaut. Die schweren Güterzüge würden dadurch viel Dieselkraftstoff sparen.

Von Au nach Wickhausen hätte die KBS 481 (beim Umbau der KBS 480) eine direktere Trasse bekommen und zwischen Neitersen und Dierdorf hätte man das Gleis auf einigen Abschnitten bis zu 50 Meter verschoben, um enge Kurven aufzuweiten. Mit einer Fahrzeit von 67 Minuten verbinden die RE perfekt die *Integralen Taktknoten* Au (Minute 30) und Montabaur (Minute 15/45). Da sie als *Flügelzüge* nach Köln weiter fahren, erreicht man viele Ziele schnell und ohne Umsteigen.

8.02	8.33	9.02	9.33	10.02	Siegen Hbf	9.58	10.27	10.58	11.27	11.58
8.15	8.48	9.15	9.48	10.15	Betzdorf (Sieg)	9.44	10.11	10.44	11.11	11.44
8.29	9.00	9.29	10.00	10.29	Au (Sieg) 480	9.31	10.00	10.31	11.00	11.31
7.46	8.17	8.46	9.17	9.46	Köln Hbf	10.14	10.44	11.14	11.44	12.14
8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	Hennef	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47
8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	Au (Sieg) 480	9.31	10.01	10.31	11.01	11.31
RE	RB	RE	RE	RE	Zug	RE	RB	RE	RE	RE
8.34	9.05	9.34	10.05	10.34	km Au (Sieg)	9.26	9.55	10.26	10.55	11.26
	9.08		10.08		2,0 Wickhausen		9.51		10.51	
	9.10		10.10		3,7 Breitscheidt		9.49		10.49	
	9.13		10.13		5,4 Kloster Marienth.		9.46		10.46	
8.41	16/19	9.41	16/19	10.41	7,8 Obererlbach	9.18	40/43	10.18	40/43	11.18
	9.22		10.22		10,2 Honneroth		9.37		10.37	
8.46	9.26	9.46	10.26	10.46	12,1 Altenkirchen	9.14	9.34	10.14	10.34	11.14
8.47	9.31	9.47	10.31	10.47		9.13	9.29	10.13	10.29	11.13
8.51	>	9.51	>	10.51	16,8 Neitersen	9.08	>	10.08	>	11.08
8.54	<	9.54	<	10.54	19,2 Berzhausen	9.05	<	10.05	<	11.05
58/01	>	58/01	>	58/01	23,8 Seifen (Westerw)	58/01	>	58/01	>	58/01
9.06	über	10.06	über	11.06	28,9 Puderbach	8.53	über	9.53	über	10.53
9.09	Wes-	10.09	Wes-	11.09	31,9 Raubach	8.50	Wes-	9.50	Wes-	10.50
9.14	terb.	10.14	terb.	11.14	36,8 Dierdorf (Ww)	8.45	terb.	9.45	terb.	10.45
9.19	>	10.19	>	11.19	42,0 Marienrachdorf	8.40	>	9.40	>	10.40
9.22	KBS	10.22	KBS	11.22	45,5 Selters (Westerw)	8.37	KBS	9.37	KBS	10.37
28/31	636	28/31	636	28/31	51,6 Siershahn	28/31	636	28/31	636	28/31
9.34	<	10.34	<	11.34	53,9 Wirges	8.25	<	9.25	<	10.25
9.37	>	10.37	>	11.37	55,3 Dernbach [verlegt]	8.22	>	9.22	>	10.22
9.41	<	10.41	<	11.41	58,0 Montabaur	8.19	<	9.19	<	10.19
9.46	>	10.46	>	11.46	Montabaur 630	8.14	>	9.14	>	10.14
9.56	10.54	10.56	11.54	11.56	Limburg (Lahn)	8.04	8.06	9.04	9.06	10.04
10.27		11.27		12.27	Wiesbaden Hbf	7.34		8.34		9.34
10.56		11.56		12.56	Frankfurt Süd *)	7.04		8.04		9.04

Gesamtverkehr Dernbach - Montabaur → KBS 638

*) Nach/von Frankfurt Süd in Limburg oder Niedernhausen i.d.RE umsteigen (→ KBS 631)

482 Betzdorf - Steineroth - Hachenburg / Nistertal-Erbach

Schon Ende des 19. Jahrhunderts entstanden in dem Mittelgebirge zwischen Sieg und Nister Grubenbahnen zum Transport von Erzen und anderen Bodenschätzen. Mehrere Pläne für eine öffentliche Normalspurbahn zerschlugen sich jedoch. Daher beauftragte der zur preußischen Rheinprovinz gehörende Landkreis Altenkirchen die Berliner „AG für Bahnen und Tiefbauten Ph. Balke“ mit dem Bau und Betrieb der 17 km langen Kleinbahn Scheuerfeld - Nauroth. Sie wurde am 10.1.1913 mit täglich fünf Zugpaaren eröffnet und am 1.10.14 übernahm der Kreis die Betriebsführung.



1926 baute man die *Anschlussbahn Bindweide - Weitefeld* zur Erschließung neuer Basaltbrüche. 1928 wurde sie nach Friedewald und 1930 nach Emmerzhäuser verlängert.

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg bekam der *Militärflugplatz Lippe* einen Gleisanschluss und die *Anschlussbahn* den Status einer *nebenbahnähnlichen Kleinbahn*.

Die Karte enthält zwei **VD-T**-Optionen für 2020:

-  Gleis vorhanden
-  Neubauabschnitt

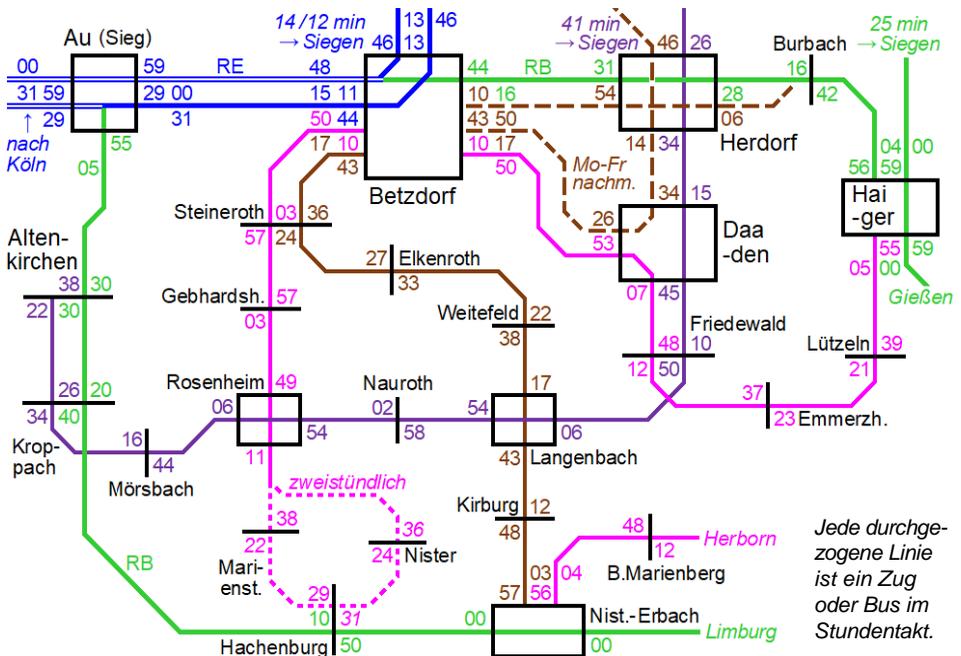
Ausschnitt aus dem Eisenbahnatlas von Schweers & Wall

Der Personenverkehr spielte immer nur eine untergeordnete Rolle, weil die meisten Bahnhöfe hoch über den Dörfern lagen. 1948 verkehrten 6 Zugpaare Scheuerfeld - Weitefeld und mit Anschluss daran fünf Zugpaare Bindweide - Nauroth. Bis 1960 wurden sie schrittweise durch Busse ersetzt, die auf dem stetig wachsenden Straßennetz oft schnellere Verbindungen boten.

Das Gleis zum Militärflugplatz (= heutiger *Flughafen Siegerland*) baute die *Siegener Kreisbahn* gleich nach dem Krieg zur Reparatur von Schäden an anderen Stellen ab. Ab Friedewald wurde die Strecke 1970 und ab Oberdreisbach 1977 stillgelegt. Der Abschnitt Rosenheim - Nauroth war seit 1971 ohne Bedienung und wurde 1974 stillgelegt, 2010 folgten Weitefeld - Oberdreisbach und Weitefeld - Rosenheim.

Von Scheuerfeld nach Weitefeld pendelten regelmäßig Güterzüge der *Westerwaldbahn GmbH*, 2010 beförderten sie rund 70.000 t. Im Juni 2017 beschloss der Kreistag Altenkirchen die Einstellung des Güterverkehrs, weil sich die Hauptuntersuchung der letzten betriebsfähigen Lokomotive angesichts des geringen Güteraufkommens nicht mehr lohnte. Die 6,1 km von Bindweide nach Weitefeld wurden gesperrt und es verblieben nur noch 10,6 km ab Scheuerfeld zum Erreichen des Bahnbetriebswerks.

Von Mai bis Oktober 2018 verlagerte man wegen Bauarbeiten an der Steinerother Straße in Betzdorf den Schulbusverkehr zwischen Scheuerfeld und Gebhardshain-Steinebach vorübergehend auf die Schiene. 2021 erwarb die *Spedition und Holz-*



verwertung Mann in Langenbach die Trasse ab Bindweide, um in größerer Entfernung gekaufte Holz über die Schiene zu transportieren. Auch andere Firmen sollen das reaktivierte Gleis benutzen können.

Auch beim **VD-T** gäbe es 2010 nur Busse zwischen Betzdorf, Hachenburg und Nistertal. Diese wären aber auf direkten Linien wesentlich schneller als in der Realität, wo sie mit vielen Umwegen nur langsam voran kommen: Die Linie 270 braucht z.B. für die 15 km Luftlinie zwischen den Bahnhöfen von Betzdorf und Hachenburg 61 Minuten! Beim **VD-T** wären es nur 40 Minuten, wofür einige Fahrgäste in Rosenheim oder Langenbach umsteigen müssten.

7.16	7.46	8.16	8.46	9.16		Köln Hbf	9.44	10.14	10.44	11.14	11.44
8.00	8.31	9.00	9.31	10.00		Au (Sieg)	9.00	9.29	10.00	10.29	11.00
8.11	8.44	9.11	9.44	10.11		Betzdorf (S) 480	8.48	9.15	9.48	10.15	10.48
8.02	8.33	9.02	9.33	10.02		Siegen Hbf	8.58	9.27	9.58	10.27	10.58
8.13	8.46	9.13	9.46	10.13		Betzdorf (S) 480	8.46	9.13	9.46	10.13	10.46
						Bus					
8.17	8.50	9.17	9.50	10.17	km km	Betzdorf (Sieg)	8.43	9.10	9.43	10.10	10.43
8.20	8.53	9.20	9.53	10.20	1,5 1,5	Betzd. Römerweg	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36
8.24	8.57	9.24	9.57	10.24	4,0 4,0	Steineroth	8.36	9.02	9.36	10.02	10.36
>	9.00	>	10.00	>	6,0 >	Elben	>	8.59	>	9.59	>
<	9.03	<	10.03	<	7,5 <	Gebhardshain	<	8.56	<	9.56	<
>	9.06	>	10.06	>	9,5 >	Steinebach	>	8.53	>	9.53	>
<	9.11	<	10.11	<	12,5 >	Rosenheim (Ww)	<	8.48	<	9.48	<
>	9.14	>	10.14	>	14,0 >	Luckenbach	>	8.45	>	9.45	>
<	9.18	<	10.18	<	16,5 >	Streithausen	<	8.41	<	9.41	<
8.28	<	9.28	<	10.28	> 6,5	Abz. Dickendorf	8.32	<	9.32	<	10.32
8.33	>	9.33	>	10.33	< 9,5	Elkenroth	8.27	>	9.27	>	10.27
<	9.22	<	R	<	18,5 <	Marienstatt	<	8.37	<	H	<
>	R	>	10.24	>	> >	Nister *)	>	H	>	9.35	>
<	9.27	<	R	<	22,0 >	Hachenb. West	<	8.32	<	H	<
>	9.30	>	10.28	>	23,5 <	Hachenburg Bf	>	8.30	>	9.32	>
8.38	an	9.38	an	10.38	13,0	Weitefeld	8.22	ab	9.22	ab	10.22
8.43		9.43		10.43	16,0	Langenbach	8.17		9.17		10.17
8.48		9.48		10.48	19,0	Kirburg	8.12		9.12		10.12
8.53		9.53		10.53	22,0	Stangenrod	8.07		9.07		10.07
8.58		9.58		10.58	25,0	Nist.-Erbach Bf	8.03		9.03		10.03
9.01		10.01		11.01		Nistertal - Erbach	7.59		8.59		9.59
9.18		10.18		11.18		Westerburg	7.41		8.41		9.41
9.54		10.54		11.54		Limburg (Lahn)	7.06		8.06		9.06

*) Alternativer Laufweg: 16,5 Streithausen - 20,0 Nister - 22,0 Hachenburg Bf
H = wird auf der Hinfahrt bedient; R = wird auf der Rückfahrt bedient.

Südlich vom Bahnhof Nauroth fehlten nur 4 km Gleis zur *Oberwesterwaldbahn* bei Nister. Bis 1960 wurde die Lücke nicht geschlossen, weil die Überwindung der 100 Höhenmeter zu teuer erschien und danach gab es kein Interesse mehr daran. Der **VD-T** hätte die Verbindung auf jeden Fall als langfristige Option berücksichtigt und Güter- sowie Tourismuszüge zwischen Scheuerfeld und Steinebach gefördert, um die Trasse zu sichern.

Denkbar ist ein 8 km langer und bis zu 25 % steiler Neubauabschnitt: Er beginnt 1,2 km hinter dem Bahnhof Gebhardshain, unterquert die Wasserscheide in einem 800 Meter langen Tunnel und führt dann in stetigem Gefälle zur Brücke über die *Große Nister*. Dann steigt das Gleis wieder an und erreicht etwa 500 Meter vor dem Bahnhof Hachenburg die KBS 637.

Die neue Verbindung lohnt sich nur, wenn auch im angrenzenden Schienennetz zusätzliche Nachfrage entsteht. Der abgebildete Fahrplan für 2020 geht daher davon

8.12 8.26	9.12 9.26	10.12 10.26	<i>Siegen Hbf</i> <i>Betzdorf (Sieg) 480</i>	9.48 9.33	10.48 10.33	11.48 11.33
RB	RB	RB	OPTION 1 für 2020	RB	RB	RB
8.27	9.27	10.27	km Betzdorf (Sieg)	9.32	10.32	11.32
8.32	9.32	10.32	4,0 Scheuerfeld *)	9.27	10.27	11.27
8.37	9.37	10.37	8,7 Elben	9.22	10.22	11.22
8.40	9.40	10.40	10,4 Gebhardshain	9.19	10.19	11.19
8.45	9.45	10.45	15,8 Streithausen	9.14	10.14	11.14
8.49	9.49	10.49	19,6 Hachenburg	9.10	10.10	11.10
8.55	9.55	10.55	25,2 Unnau-Korb	9.04	10.04	11.04
58/00	58/00	58/00	27,8 Nistertal - Erbach	59/01	59/00	59/00
9.18	10.18	11.18	41,6 Westerburg	8.41	9.41	10.41
28/31	28/31	28/31	48,6 Wilsenroth	28/31	28/31	28/31
9.43	10.43	11.43	59,3 Hadamar	8.16	9.16	10.16
9.54	10.54	11.54	67,2 Limburg (Lahn)	8.06	9.06	10.06
9.43	9.43	9.43	<i>Hadamar</i>	8.07	8.07	8.07
9.54	9.54	9.54	<i>Limburg</i>	7.56	7.56	7.56

aus, dass die RB aus Hilchenbach in Siegen schon zur Minute 12 weiter fährt und nur in Eiserfeld und Betzdorf hält. Ab Hachenburg übernimmt sie die Fahrzeiten der KBS 637 – detaillierte Untersuchungen müssten zeigen, ob man einen Triebwagen aus Altenkirchen als „Flügelzug“ ankuppelt oder einen Bus für die 15 km einsetzt. Das ergäbe die *Regiobus*-Querverbindung Neustadt (W) ab 25 - Altenkirchen 30 - Nist.-Erb. 00 - Herborn an 55.

*) Der Bahnhof *Scheuerfeld* der KBS 480 bei km 3 wird in *Wallenroth* umbenannt und die KBS 482 bekommt eine neue Station nahe der Ortsmitte. OPTION 2 ist bei der KBS 483 beschrieben!

Die Reisen von Siegen und Betzdorf nach Westerburg, Hadamar und Limburg wären ohne Umsteigen möglich und gegenüber der Bahn-Bus-Bahn-Verbindung 10 Minuten schneller. Von Köln und Hennef nach Westerburg, Hadamar und Limburg blieben die Reisezeiten unverändert: Man müsste statt in Au in Betzdorf umsteigen und dort 16 Minuten auf den Anschlusszug warten.

483 Betzdorf - Daaden - Lippe - Nied.dresselndorf - Haiger

Mit dem Aufschwung der Eisenindustrie im Sieg- und Hellertal um 1860 bemühte man sich, das Tal der Daade mit der Eisenbahn zu erschließen. Schon beim Bau der *Deutz-Gießener Eisenbahn* hatte man oberhalb des Alsdorfer Tunnels einen ebenen Abschnitt für einen Abzweig ins Daadetal angelegt, dessen Bau konnte aber nicht finanziert werden. Wiederholt trugen die Bürger der Region den Wunsch nach einer Stichbahn an die Behörden heran.

Im Frühjahr 1882 führte die *Königliche Eisenbahndirektion Köln* Vorarbeiten durch. Die ansässigen Industriellen waren bereit, die Grunderwerbskosten von 109.000 Mark zu tragen und die Gemeinden leisteten 25.000 Mark als Bauzuschuss. Die 8,35 km lange Bahn sollte 75 km² mit rund 7.000 Einwohnern erschließen und die Gruben und Hütten förderten 1881 etwa 70.600 t. Die Baukosten wurden mit 775.000 Mark und die Grunderwerbskosten mit 120.000 Mark veranschlagt. 1883 wurde die Baugenehmigung als eingleisige Nebenbahn erteilt und 1885 die Bauleitung und der spätere Betrieb dem *Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Köln* übertragen.

Die Preußische Staatsbahn nahm die *Daadetalbahn* in zwei Schritten 1885 und 1886 in Betrieb. Die ersten 1,5 km bis zum Abzweig bei Alsdorf verlief sie parallel zur *Hellertalbahn*, die bereits 1861 eröffnet worden war (→ KBS 483).

Bereits 1882 gab es erste Überlegungen zu einer Verbindung zur *Oberwesterwaldbahn* bei Westerburg, um 1906 traten Bürger-Komitees aus Bad Marienberg und Burbach an die Behörden heran. Die etwa 15 km lange Verbindung Daaden - Fehl-Ritzhausen kam zwar in das preußische *Vorlagenprogramm*, verschwand aber mit dem Ersten Weltkrieg in der Schublade. 1928 gab es Überlegungen, die Kleinbahn Scheuerfeld - Nauroth nach Daaden zu verlängern. Aufgrund des großen Höhenunterschiedes wäre sie aber sehr teuer geworden (→ KBS 482).

Anfangs verkehrten täglich vier Zugpaare, durch den zunehmenden Arbeiter- und Schülerverkehr nach Betzdorf und Siegen wurden es bis 1943 sieben Zugpaare. Der Güterverkehr war stets rentabler und umfangreicher als der Personenverkehr: Die Transportleistung verfünffachte sich von etwa 50.000 Tonnen im Jahr 1893 auf fast 250.000 Tonnen im Jahr 1913.

Ab 1960 ging die Nachfrage in den Personenzügen wie auf vielen anderen Bahnlinien stetig zurück. Nach der Schließung der Eisenerzgrube Füsseberg 1965 und den Stilllegungen der Basaltbrüche und Kaolingruben erfasste dieser Trend auch die Güterzüge. Rangier- und Abstellgleise wurden nicht mehr benötigt und der Reihe nach abgebaut. 1989 schloss die *DB* den letzten Gleisanschluss in Niederdreisbach (Steinverladung) und nur noch bei Bedarf fuhr eine Übergabe nach Daaden.

Am 2.10.93 fuhr der vorläufig letzte Personenzug. Am 31.5.95 vereinbarten das Land Rheinland-Pfalz, der Landkreis Altenkirchen, die Verbandsgemeinde Daaden, die *Westerwaldbahn GmbH (WWG)* und die *Deutschen Bahn AG (DB)* die Reaktivierung. Die *DB* sanierte die Gleise und verkaufte sie danach der *WWG*.

2010 bediente die *WWG* die *Daadetalbahn* als RB-Linie 97 täglich im Stundentakt (mit einzelnen Taktlücken und Taktabweichungen im Schülerverkehr). Bis Mai 2016 setzte sie zwei Dieseltriebwagen der Baureihe 628.4 und seither zwei Stadler GTW 2/6 ein. Am 11.6.22 wurde der Haltepunkt am ehemaligen Bahnhof von Biersdorf geschlossen, da eine barrierefreie Sanierung zu teuer geworden wäre. Stattdessen entstand ein neuer Haltepunkt in günstigerer Lage zu den Wohngebieten.

Im Endbahnhof Daaden kann man in die Busse der *BRS*-Linie R23 über Herdorf nach Neunkirchen und der *VRM*-Linien 259 nach Nisterberg und 455 nach B. Marienberg) umsteigen. [*BRS* = *Busverkehr Ruhr-Sieg*, *VRM* = *Verkehrsverbund Rhein-Mosel*]

7.16	8.16	Köln Hbf	9.14	10.14
8.01	9.01	Au (Sieg)	8.29	9.29
8.11	9.11	Betzdorf (S) 480	8.15	9.15
8.02	9.02	Siegen Hbf	8.27	9.27
8.13	9.13	Betzdorf (S) 480	8.13	9.13
RB	RB	Variante Zug	RB	RB
8.17	9.17	km Betzdorf (Sieg)	8.09	9.09
8.20	9.20	1,8 Grünebacherhütte	8.05	9.05
8.23	9.23	4,3 Schutzbach	8.02	9.02
8.26	9.26	6,2 Niederdreisbach	7.59	8.59
8.29	9.29	8,3 Biersdorf (Ww)	7.56	8.56
8.32	9.32	9,8 Daaden	7.54	8.54
8.48	9.48	Daaden Bf 	7.44	8.44
8.54	9.54	Friedewald	7.37	8.37

Beim **VD-T** wäre die *Daadetalbahn* eine der wenigen Strecken, auf der es im Gegensatz zur Realität keinen täglichen Personenverkehr gibt: In Betzdorf ergäben sich zwar kurze Umsteigezeiten, da die RE nach Köln und Siegen fast gleichzeitig halten. Da dies zu den Minuten 13/15 und 46/48 geschieht, wäre aber der nebenan abgebildete *unsymmetrische Fahrplan* erforderlich, damit man mit einem Triebwagen und ohne Zugkreuzungen auskommt.

Die 22 Minuten lange RB-Wendezeit in Daaden erlaubt nur in einer Richtung gute Busanschlüsse. Und die ebenfalls unsymmetrisch fahrenden Busse würden schlecht in das bei der KBS 482 abgebildete Bahn- und Busliniennetz zwischen Betzdorf, Altenkirchen und Nistertal passen.

Die rund 5.500 Einwohner von Daaden, Niederdreisbach und Schutzbach fahren beim **VD-T** mit zwei stündlichen Buslinien besser, die Betzdorf, Herdorf, Haiger, Rosenheim und Altenkirchen direkt ansteuern. In Zeiten größerer Nachfrage gäbe es nach Betzdorf und Herdorf sogar einen Halbstundenrhythmus.

11.46	12.16	12.46	13.16	13.46	Köln Hbf Au (Sieg) Betzdorf (S) 480	15.14	15.44	16.14	16.44	17.14
12.31	13.00	13.31	14.00	14.31		14.29	15.00	15.29	16.00	16.29
12.44	13.11	13.44	14.11	14.44		14.15	14.48	15.15	15.48	16.15
12.33	13.02	13.33	14.02	14.33	Siegen Hbf Brachbach Betzdorf (S) 480	14.27	14.58	15.27	15.58	16.27
12.40		13.40		14.40		14.19		15.19		16.19
12.46	13.13	13.46	14.13	14.46		14.13	14.46	15.13	15.46	16.13
					Bus					
12.50	13.17	13.50	14.17	14.50	km Betzdorf (Sieg)	14.10	14.43	15.10	15.43	16.10
12.54	13.21	13.54	14.21	14.54	2,0 Alsdorf Schule	14.05	14.38	15.05	15.38	16.05
13.00	13.27	14.00	14.27	15.00	6,0 Niederdreisbach	13.59	14.32	14.59	15.32	15.59
13.06	13.33	14.06	14.33	15.06	10,0 Daaden	13.53	14.26	14.53	15.26	15.53
13.25	13.45	14.25	14.45	15.25	> <i>Herdorf Bf</i>	13.34	14.14	14.34	15.14	15.34
13.11	Kir-	14.11	Kir-	15.11	13,5 Friedewald	13.48	Kir-	14.48	Kir-	15.48
13.14	chen	14.14	chen	15.14	15,5 Derschen	13.45	chen	14.45	chen	15.45
13.22	(Sieg)	14.22	(Sieg)	15.22	20,5 Emmerzhausen	13.37	(Sieg)	14.37	(Sieg)	15.37
13.28		14.28		15.28	24,5 Lippe	13.31		14.31		15.31
13.31		14.31		15.31	26,0 Siegerl.flughafen	13.28		14.28		15.28
13.38		14.38		15.38	31,0 Lützel	13.21		14.21		15.21
13.42		14.42		15.42	33,5 Niederdresselnd.	13.17		14.17		15.17
13.48		14.48		15.48	37,5 Allendorf Hp (neu)	13.11		14.11		15.11
13.52		14.52		15.52	40,0 Haig. Kreuzgasse	13.07		14.07		15.07
13.55		14.55		15.55	41,5 Haiger Bf	13.05		14.05		15.05
14.00	14.00	15.00	15.00	16.00	<i>Haiger 625</i> <i>Siegen Hbf</i> <i>Herborn</i> <i>Gießen Hbf</i>	12.59	13.59	13.59	14.59	14.59
14.25	>	15.25	>	16.25		12.35	>	13.35	>	14.35
	14.15		15.15				13.44		14.44	
	14.55		15.55				13.05		14.05	

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

Die realen Buslinien R 22 Siegen - Salchendorf - Neunkirchen, R 23 Neunkirchen - Daaden und 276 Daaden - Bindweide beschleunigt der **VD-T** und kombiniert sie zu einer attraktiven Nord-Süd-Achse im nördlichen Westerwald. Die ganze 104 Minuten lange Fahrt von Siegen bis Altenburg würden sicher nur gelegentlich Touristen nutzen, um die Gegend zu erkunden. Mit dem Zug über Au (Sieg) dauert die Reise schließlich nur 44 Minuten. Aber zwischen vielen Orten käme man schneller voran, wenn man die Busse auf Teilstrecken benutzt.

Die *Daadetalbahn* hätte der **VD-T** auf jeden Fall als langfristige Option berücksichtigt und Güter- sowie Tourismuszüge gefördert, um ihre Trasse zu sichern. Denkbar ist ein 16 ½ km langer und bis zu 40 % steiler Neubauabschnitt: Er beginnt 0,5 km hinter dem Haltepunkt Niederdreisbach, biegt zunächst ins Dreisbachtal ab und kehrt dann durch einen 1,5 km langen Tunnel ins Daadetal zurück. Westlich von Friedewald läge der gleichnamige Haltepunkt 490 m über dem Meeresspiegel.

	7.04 7.36 7.49	8.04 8.36 8.49	9.04 9.36 9.49	Finnentrop Kreuztal Siegen Hbf 496		10.56 10.23 10.11	11.56 11.23 11.11	12.56 12.23 12.11	<u>Anschlüsse:</u>
				Bus					A = zu den RB nach Haiger und Betzdorf;
	7.54 7.57 8.03 8.06	8.54 8.57 9.03 9.06	9.54 9.57 10.03 10.06	km Siegen Hbf 1,3 Siegen Eintracht 5,2 Eiserfeld Bf 7,2 - Wiedthalstr.		10.06 10.02 9.57 9.53	11.06 11.02 10.57 10.53	12.06 12.02 11.57 11.53	B = von den RB aus Haiger und Betzdorf; C = Bus nach Betzd.; D = Bus aus Betzdorf;
A	8.12 8.19 8.23 8.28 8.32	9.12 9.19 9.23 9.28 9.32	10.12 10.19 10.23 10.28 10.32	11,2 Eisern Schränke 14,7 Salchendorf 17,0 Altenseelbach Hp 19,5 Struthütten 21,5 Herdorf Bf	B	9.47 9.40 9.36 9.31 9.27	10.47 10.40 10.36 10.31 10.27	11.47 11.40 11.36 11.31 11.27	E = Bus aus Haiger; F = Bus nach Haiger; G = vom Bus aus Elkenroth; H = zum Bus nach Elkenroth;
B	8.34 8.39	9.34 9.39	10.34 10.39	km 3,0 - Kohlenberg	A	9.25 9.20	10.25 10.20	11.25 11.20	
C	8.45	9.45	10.45	7,0 Daaden	D	9.14	10.14	11.14	J = zum Bus nach Hachenburg; K = vom Bus aus Hachenburg;
E	8.50	9.50	10.50	10,8 Friedewald	F	9.09	10.09	11.09	
G	8.54 8.58 9.02	9.54 9.58 10.02	10.54 10.58 11.02	13,0 Langenbach 15,5 Neunkhausen 18,0 Nauroth	H	9.05 9.01 8.57	10.05 10.01 9.57	11.05 11.01 10.57	L = zur RB nach Hachenburg; M = von der RB aus Hachenb.;
J	06/07	06/07	06/07	20,5 Rosenheim (Ww)	K	52/53	52/53	52/53	
L	9.16 9.26 9.34	10.16 10.26 10.34	11.16 11.26 11.34	26,5 Mörsbach 33,5 Kropbach Bf 39,0 Mammelzen Süd	M	8.43 8.33 8.25	9.43 9.33 9.25	10.43 10.33 10.25	N = zum RE nach Montabaur; O = vom RE aus Montabaur;
N	9.38	10.38	11.38	41,0 Altenkirchen Bf	O	8.22	9.22	10.22	

Das Gleis steigt weiter an, um bei km 15 (ab Betzdorf) den Scheitelpunkt mit 540 m zu erreichen. Dann geht es wieder bergab, bei Nisterberg wird die *Kleine Nister* überbrückt und der Höhenzug mit der Bundesstraße B 414 in einem 1,2 km langen Tunnel unterquert. Der neue Bahnhof Bad Marienberg läge 1,5 km östlich der Stadt zwischen dem Industriegebiet und Nisterau. Von dort sind es noch 4 km (mit einer 50 Meter hohen Brücke über die *Große Nister*) bis zur *Westerwaldquerbahn*. Sie wurde zwar 1998 stillgelegt, das Gleis liegt aber dank der *Interessengemeinschaft*, die sich um ihre Reaktivierung bemüht, noch von Westerburg bis Rennerod.

Die neue Verbindung lohnt sich nur, wenn auch im angrenzenden Schienennetz zusätzliche Nachfrage entsteht. Der abgebildete Fahrplan für 2020 geht daher davon aus, dass die RB aus Hilchenbach in Siegen schon zur Minute 13 weiter fährt und nur in Eiserfeld und Betzdorf hält.

Ab Westerburg verkehren die Züge zusätzlich zu den RB der KBS 637 aus Altenkirchen. Damit sie deren Zügen ohne Zeitverlust ausweichen können, brauchen die

2,5 km von Niederzeuzheim bis Hadamar ein zweites Gleis. In Limburg halten die RB aus Siegen am gleichen Bahnsteig wie der IRE von Köln nach Frankfurt und fahren zur Minute 32 über Camburg nach Frankfurt Hbf weiter (→ KBS 631).

8.13 8.27	9.13 9.27	10.13 10.27	<i>Siegen Hbf</i> <i>Betzdorf (Sieg) 480</i>	9.47 9.33	10.47 10.33	11.47 11.33
RB	RB	RB	OPTION 2 für 2020	RB	RB	RB
8.30 8.35 8.41	9.30 [32] 9.35 9.41	10.30 10.35 10.41	km Betzdorf (Sieg) <i>1,7 Ende zweigleisig</i> 6,2 Niederdreisbach 12,7 Friedewald	9.30 9.24 9.18	10.30 [27] 10.24 10.18	11.30 11.24 11.18
8.47 8.51 58/01	9.47 9.51 58/01	10.47 10.51 58/01	19,1 Bad Marienberg 23,5 Höhn (Westerw) 28,9 Hergenroth 31,6 Westerburg	9.12 9.08 58/01	10.12 10.08 58/01	11.12 11.08 58/01
9.08 9.12 9.17 9.20 9.28	10.08 10.12 10.17 10.20 10.28	11.11 11.12 11.17 11.20 11.28	38,6 Wilsenroth 41,9 Frickhofen 46,8 Niederzeuzheim 49,3 Hadamar 57,2 Limburg (Lahn)	8.51 8.47 8.42 8.39 8.32	9.51 9.47 9.42 9.39 9.32	10.51 10.47 10.42 10.39 10.32
9.33 9.47 10.06	9.33 9.47 10.06	9.33 9.47 10.06	<i>Limburg (L) 631</i> <i>Niedernhausen</i> <i>Frankfurt (M) Süd</i>	8.27 8.13 7.54	8.27 8.13 7.54	8.27 8.13 7.54

Friedewald und das benachbarte Langenbach (zusammen 2.000 Einwohner) und Bad Marienberg (6.000 Einw.) würden durch diese Option wesentlich besser erschlossen.

Von Siegen und Betzdorf käme man ohne Umsteigen nach Westerburg, Hadamar und Limburg und wäre gegenüber der Bahn-Bus-Bahn-Verbindung der KBS 482 um 30 bis 40 Minuten schneller.

Von Köln, Troisdorf und Hennef bräuchte man nach Westerburg 20 und nach Limburg 26 Minuten weniger.

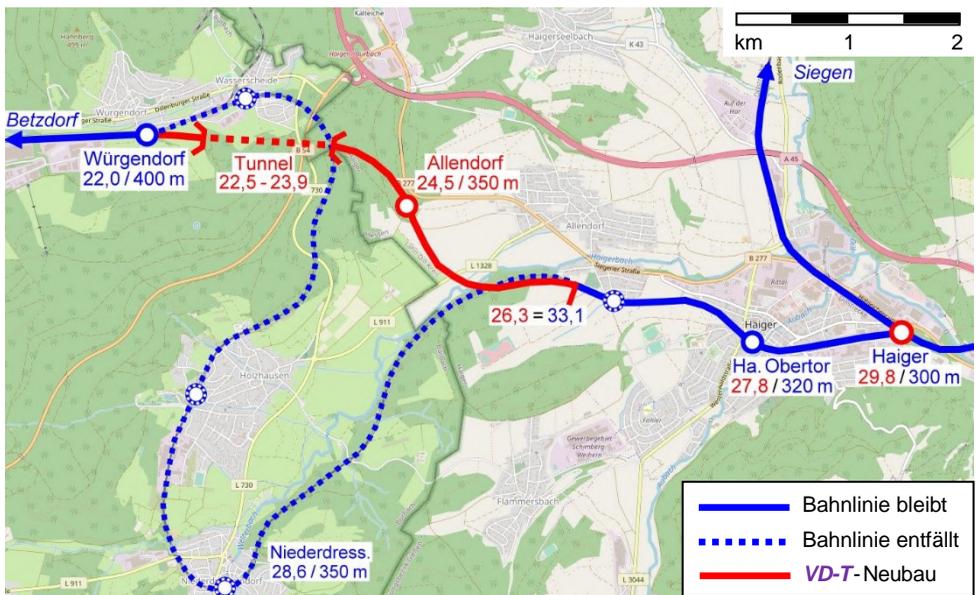
484 (Köln - Hennef -) **Betzdorf - Herdorf - Burbach - Haiger**

Die 1862 eröffnete *Deutz-Gießener Eisenbahn* (DGE) wandte sich in Betzdorf nach Süden, um über Herdorf und Burbach in einem großen Bogen Haiger zu erreichen. Durch die Täler von Dill und Lahn wurden dann Wetzlar und Siegen erreicht (→ KBS 480). Die durchgehende Kilometrierung über Herdorf blieb bis heute als sichtbare Spur erhalten.

Aufgrund des stetig zunehmenden Verkehrs wurde die *DGE* bis 1870 komplett zweigleisig ausgebaut, auch zwischen Betzdorf und Dillenburg. Erst 1915 gingen die direkten 25 km von Siegen nach Haiger in Betrieb (→ KBS 495). Alle Züge aus Köln und Hagen nutzten fortan die neue Strecke und der topografisch ungünstige Abschnitt Betzdorf - Haiger verlor erheblich an Bedeutung. Er wurde stückweise auf ein Gleis zurückgebaut und in den 1980er Jahren drohte sogar seine Stilllegung.

Da die *Hellertalbahn* durch drei Bundesländer führt, schrieben Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Hessen 1997 den Betrieb gemeinsam aus und die Bietergemeinschaft aus *Westerwaldbahn GmbH*, *Sieger Kreisbahn* und *Hessischer Landesbahn* (HLB) erhielt den Zuschlag. Sie gründeten die *HellertalBahn GmbH* und übernahmen 1999 den Personenverkehr, die Gleisanlagen und Bahnhöfe verblieben bei der *Deutschen Bahn AG*. Am 13.12.15 übernahm die *HLB* alleine die RB-Linie 96. Sie fährt an allen Tagen der Woche im Zweistundentakt von Betzdorf nach Dillenburg, zwischen Betzdorf und Neunkirchen wird das Angebot montags bis freitags zum Stundentakt verdichtet.

Der **VD-T** hätte die *Hellertalbahn* schon bis 2010 mit einem 4 km langen Neubaubereich wesentlich attraktiver gemacht: Die Züge müssen 6,8 km weniger fahren und kommen 10 Minuten schneller voran: Das macht sie konkurrenzfähig zur Autobahn A45 und zur Bundesstraße B 54, die nicht weit entfernt den direkten Weg nehmen. Der große Bogen über Niederdresselndorf war vor 150 Jahren technisch erforderlich, ist heute aber ein zeitraubender Anachronismus.



Zwischen Herdorf und Struthütten wären beim **VD-T** 2 km zweigleisig geblieben, um bei den Zugkreuzungen keine Zeit zu verlieren. Zudem halten die Züge nicht in *Grünebacherhütte* (km 2,0) und *Königsstollen* (km 5,7), um eine Fahrzeit von 40 Minuten zu erreichen. Zudem halten sie bei Zeppenfeld statt Neunkirchen (km 11,1), um das durchgehende Siedlungsband bis km 13 besser zu erschließen.

12.02	12.33	13.02	13.33	14.02	Siegen Hbf	12.58	13.27	13.58	14.27	14.58
12.11	12.46	13.11	13.46	14.11	Betzdorf (S) 480	12.46	13.13	13.46	14.13	14.46
11.17	11.47	12.17	12.47	13.17	Köln Hbf	13.44	14.14	14.44	15.14	15.44
11.42	12.12	12.42	13.12	13.42	Hennef	13.17	13.47	14.17	14.47	15.17
12.00	12.31	13.00	13.31	14.00	Au (Sieg)	13.00	13.29	14.00	14.29	15.00
12.11	12.44	13.11	13.44	14.11	Betzdorf (S) 480	12.48	13.15	13.48	14.15	14.48
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
12.16	12.50	13.16	13.50	14.16	km Betzdorf (Sieg)	12.43	13.10	13.43	14.10	14.43
12.20	12.58	13.20	13.58	14.20	3,0 Grünebach	12.39	13.01	13.39	14.01	14.39
12.22	13.00	13.22	14.00	14.22	4,2 Sassenroth	12.37	12.59	13.37	13.59	14.37
12.25	13.02	13.25	14.02	14.25	5,7 Königsstollen	12.34	12.57	13.34	13.57	14.34
12.28	13.06	13.28	14.06	14.28	7,2 Herdorf	12.31	12.53	13.31	13.53	14.31
12.31	13.10	13.31	14.10	14.31	8,7 Struthütten	12.28	12.49	13.28	13.49	14.28
12.33	13.13	13.33	14.13	14.33	10,1 Altenseelbach	12.26	12.46	13.26	13.46	14.26
12.36	>	13.36	>	14.36	12,2 Zeppenfeld	12.23	>	13.23	>	14.23
12.40	Wilns	13.40	Wilns	14.40	16,2 Wahlbach	12.19	Wilns	13.19	Wilns	14.19
12.42	-dorf	13.42	-dorf	14.42	18,1 Burbach	12.17	-dorf	13.17	-dorf	14.17
12.46		13.46		14.46	22,0 Würgendorf	12.13		13.13		14.13
12.49		13.49		14.49	24,5 Allendorf [verlegt]	12.10		13.10		14.10
12.52		13.52		14.52	27,8 Haiger Obertor	12.07		13.07		14.07
12.56		13.56		14.56	29,8 Haiger Bf	12.04		13.04		14.04
13.00	13.00	14.00	14.00	15.00	Haiger Bf 495	11.59	12.59	12.59	13.59	13.59
13.24	>	14.24	>	15.24	Siegen	11.36	>	12.36	>	13.36
	13.08		14.08		Dillenburg		13.08		14.08	
	13.55		14.55		Gießen Hbf		13.55		14.55	

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

Im Osten enden die RB beim **VD-T** bereits in Haiger, weil man sofort Anschlüsse nach Siegen, Dillenburg und Gießen hat. Der Bahnhof wird (von Nord nach Süd betrachtet) so umgebaut, dass beim Umsteigen möglichst kurze Fußwege entstehen:

- Gleis 1 nutzen in der Realität gelegentlich Güterzüge, wenn sie überholt werden. Der **VD-T** verzichtet auf das Gleis und verwendet einen Teil der Fläche für einen 200 Meter langen Seitenbahnsteig östlich der Bahnhofstraße.
- Gleis 2 wird beim **VD-T** Gleis 1. Personenzüge nach Siegen halten dort weiterhin, die Fahrgäste nutzen aber den neuen Seitenbahnsteig statt dem südlichen Inselbahnsteig.
- Der Inselbahnsteig zwischen den realen Gleisen 1 und 2 entfällt beim **VD-T**. Er nutzt die Fläche für das neue Überholgleis 2 und einen Sicherheitsabstand zum Gleis 3.
- Gleis 3 bleibt unverändert liegen, wird aber zum Überholgleis ohne Bahnsteig.

➤ Auch Gleis 4 bleibt unverändert liegen, wird aber beim **VD-T** von den Personenzügen nach Gießen genutzt. Dafür bekommt es einen neuen südlichen Seitenbahnsteig, der vor dem mächtigen Stellwerk endet.

➤ Die *Hellertalbahn* hat in der Realität einen eigenen Inselbahnsteig zwischen den Gleisen 101 und 102. Dadurch muss man immer die Unterführung benutzen. Der **VD-T** benennt die Gleise in 5 und 6 um, das ist für die Fahrgäste besser verständlich. Gleis 5 bekommt einen neuen nördlichen Seitenbahnsteig mit niveaugleichem Übergang zu Gleis 4 und einer Rampe zur Bahnhofstraße. Gleis 6 hat keinen Bahnsteig und wird nur gelegentlich zum Abstellen von Triebwagen oder Ausweichen von Güterzügen genutzt.

Im Westen fahren die RB der KBS 484 als *Flügelzüge* über Hennef und Eitorf nach Köln weiter und verstärken die RE der KBS 480 nachfragegerecht.

➤ Betzdorf hat einen Keilbahnhof zwischen den Strecken nach Siegen und Haiger. Es gibt sechs Bahnsteiggleise an drei Inselbahnsteigen und das Empfangsgebäude steht auf dem mittleren Bahnsteig. „Flügelungen“ sind daher nur mit Rangieren möglich.

Dem **VD-T** genügen drei Bahnsteiggleise. Damit das „Flügeln“ wenig Zeit kostet, müssen sie weiter westlich liegen. Genügend ungenutzte Flächen gibt es parallel zur Ladestraße: Die vorhandene Siegbücke würde zum östlichen Bahnsteigende führen und eine neue Brücke von der Brunnenstraße zum westlichen Bahnsteigende.

Der 2010 erbaute Busbahnhof läge noch weiter von den Halteplätzen der Züge entfernt als in der Realität. Der **VD-T** hätte den Bussen daher die vierte Bahnsteigkante des neuen Bahnhofs reserviert und die Straßenverbindungen dorthin ausgebaut.

485 Köln - Overath - Gummersbach - Lüdenscheid

Die *Aggertalbahn* erschloss als erste Bahnstrecke den Oberbergischen Kreis. Viele Fachleute bezweifelten ihren rentablen Betrieb, daher entstand sie erst nach langen Diskussionen und politischem Druck. Der direkten Trasse von Köln nach Overath stand ein Militärgelände im Weg, weshalb man Siegburg als Ausgangspunkt wählte: 1884 wurde der Abschnitt bis Runderoth eröffnet und 1895 bis Bergneustadt verlängert. In Dieringhausen gab es Anschluss zur 1893 fertig gestellten *Volmetalbahn* über Gummersbach und Lüdenscheid nach Hagen.

Der Lückenschluss nach Olpe wurde von vielen Problemen begleitet, kostete fast das Doppelte der geplanten Summe und wurde 1903 fertig (→ KBS 487). 1910 folgte schließlich nach dem Abzug des Militärs die direkte Verbindung nach Köln durch den 1.087 m langen *Hoffnungsthaler Tunnel*. Die Reise aus dem Bergischen Land in die Rheinmetropole verkürzte sich ohne den Umweg über Siegburg um 1 ½ Stunden.

Ab 1927 fuhren immer mehr Züge von Köln über Overath nach Gummersbach und Hagen statt Olpe. Im Zweiten Weltkrieg stellte die *Deutsche Wehrmacht* mobile Geschütze in Hützemert auf, weil die *Aggertalbahn* wieder eine wichtige Rolle als Umleitungsstrecke spielte. Ab 1943 gab es immer wieder britische und amerikanische Luftangriffe, die vor allem das Bahnbetriebswerk in Dieringhausen schwer trafen. Die Wehrmacht zerstörte 1945 den *Hoffnungsthaler Tunnel* und alle Züge mussten bis zum 14.5.49 wieder über Siegburg fahren. 1956 war der letzte Personenzug auf den 20,4 km von Siegburg nach Overath unterwegs und 1962 wurde der Abschnitt nördlich von Lohmar stillgelegt und schon bald darauf abgebaut.



Ausschnitt aus der Übersichts-karte zum DB-Kursbuch von 1966. Die Strecke Siegburg - Overath war schon nicht mehr abgebildet.

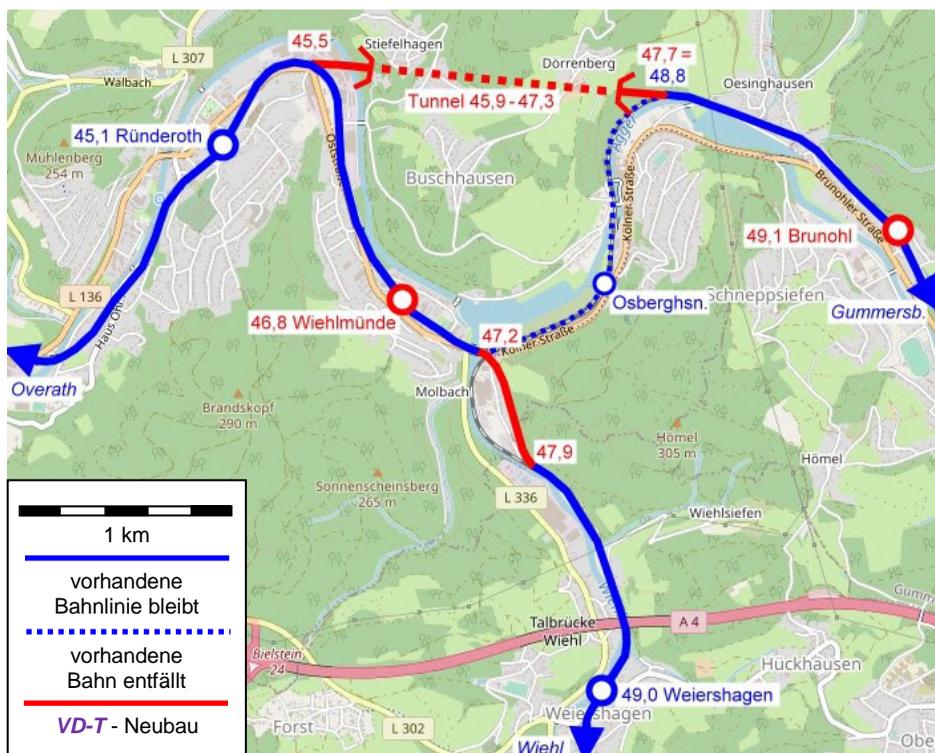
Wie viele andere Bahnlinien litt die *Aggertalbahn* ab 1960 unter der zunehmenden Konkurrenz der Straße und Angebotskürzungen der *Deutschen Bundesbahn* (DB). Bahnhöfe wurden geschlossen, Gleise entfernt und das Personal reduziert. Das Stückgut wurde auf die Straße verlagert und immer mehr Buslinien als Konkurrenz zu den Zügen eingerichtet. Am 28.12.79 fuhr trotz Protesten aus der Bevölkerung und der Kommunalpolitik der letzte Personenzug von Dieringhausen nach Olpe.

Auf den verbliebenen Strecken sah die *DB* genug Fahrgastpotential für einen *Citybahn*-Betriebsversuch und setzte ab 1984 grau-orange lackierte Züge im Takt zwischen Köln und Meinerzhagen ein. Trotz der sprunghaften stellte sie 1986 den Personenverkehr zwischen Marienheide und Brügge (Westf) und 1987 nördlich von Gummersbach ein. 1989 bekam die Strecke ein Zentralstellwerk in Overath und seit 1991 fahren die Züge in Köln über den Hauptbahnhof hinaus zum *Hansaring*, der Endstation der neuen S-Bahn-*Stammstrecke*.

1992 wechselten die *Citybahn*-Garnituren zum Vorlaufbetrieb der S 12 von Köln nach Au (Sieg) und nach Gummersbach fuhren wieder „normale“ Regionalbahnen. Ab 1999 setzte die *DB* hauptsächlich die dieselelektrische Triebwagen-Baureihe (Tw-Br) 644 in Doppel- oder Dreifachtraktion ein, gelegentlich auch die (ursprünglich für die *Euregiobahn* beschaffte) dieselmechanische Tw-Br 643. Ab 2012 kamen nochmals Lokomotiven der Baureihe 218 und n-Wagen auf die *Oberbergische Bahn*, seit Ende 2014 nur noch die Tw-Br 620 und 622. *DB Regio NRW* gewann bisher alle Ausschreibungen und führt den Betrieb bis mindestens 2033 durch.

Kurz hinter der 2004 eröffneten Station *Frankfurter Str.* zweigt das neue Gleispaar der ICE-Spange über Köln/Bonn Flughafen zur Schnellfahrstrecke nach Frankfurt ab. Seit dem 20.4.03 fährt die RB-Linie 25 wieder nach Marienheide, seit Anfang 2014 nach Meinerzhagen und seit Ende 2017 bis Lüdenscheid.

Der *VD-T* hätte den Personenverkehr nördlich von Gummersbach 1986/87 natürlich nicht eingestellt und schon bis 1995 die durchgehende Verbindung nach Olpe reaktiviert (→ KBS 487). Das ganze Schienennetz östlich von Köln hätte er zu ein-gleisigen Hauptbahnen mit bis zu 120 km/h ausgebaut. Jeweils 3 km westlich von



Stümpen und Ränderoth hätten ein zweites Gleis bekommen, damit die Züge bei den Begegnungen nur wenig Zeit verlieren.

Zwischen Ränderoth und Brunohl hätte der **VD-T** die größte Aggerschleife „abgeschnitten“: Der Neubau ist 2 km lang, davon liegen 1,4 km im Tunnel. Die KBS 485 wird 1,1 km kürzer und die Personenzüge 3 Minuten schneller, weil sie in den engen Kurven nicht mehr auf 50 km/h abbremesen müssen. 1,7 km bis zum neuen Abzweig der KBS 486 hinter der Aggerbrücke nutzen die RB nach Wiehl weiter und die folgenden 1,6 km (mit dem Bahnhof Osberghausen) werden stillgelegt.

Die RE brauchen beim **VD-T** nur 54 Minuten von Köln nach Gummersbach und 99 Minuten nach Lüdenscheid – 2010 waren es in der Realität 72 bzw. 122 Minuten.

RE	RE	RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE	RE	RE
8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	km Köln Hbf	9.56	10.26	10.56	11.26	11.56
8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	7,7 Köln Frankfurt. Str.	9.49	10.19	10.49	11.19	11.49
		[13]	[43]		11,5 Beginn 2-gleisig		[16]	[46]		
[16,5]	8.46		9.46		15,7 Rösrath-Stümpen		10.13		11.13	[42,5]
8.18	8.49	9.18	9.49	10.18	18,0 Rösrath	9.41	10.10	10.41	11.10	11.41
8.20		9.20		10.20	19,5 Hoffnungsthal	9.39		10.39		11.39
8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	23,8 Honrath	9.35	10.05	10.35	11.05	11.35
29/31	59/01	29/31	59/01	29/31	28,2 Overath	29/31	59/01	29/31	59/01	29/31
8.42		9.42		10.42	40,1 Engelskirchen	9.17		10.17		11.17
8.47	9.15	9.47	10.15	10.47	45,1 Ränderoth	9.12	9.44	10.12	10.44	11.12
	9.19		10.19		49,1 Brunohl		9.40		10.40	
8.53	9.23	9.53	10.23	10.53	51,8 Dieringhausen	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06
8.58	9.28	9.58	10.28	10.58	56,3 Gummersbach	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
9.01	9.31	10.01	10.31	11.01	57,7 Gummersb. Nord	8.58	9.28	9.58	10.28	10.58
	9.33		10.33		61,3 Kotthausen		9.26		10.26	
	9.37		10.37		64,5 Marienheide		9.22		10.22	
9.08	9.41	10.08	10.41	11.08		8.51	9.18	9.51	10.18	10.51
9.16	>	10.16	>	11.16	73,5 Meinerzhagen	8.43	>	9.43	>	10.43
9.20	Rem-	10.20	Rem-	11.20	77,2 Kierspe	8.39	Rem-	9.39	Rem-	10.39
28/31	scheid	28/31	scheid	28/31	86,1 Halve-Oberbrügge	28/31	scheid	28/31	scheid	28/31
9.36		10.36		11.36	89,8 Brügge [verlegt]	8.23		9.23		10.23
9.40		10.40		11.40	92,3 Oberlösenbach	8.19		9.19		10.19
9.43		10.43		11.43	95,2 Lüdenscheid	8.17		9.17		10.17
9.39		9.39		9.39	Brügge (Westf)	8.20		8.20		8.20
9.52		9.52		9.52	Dahl	8.07		8.07		8.07
10.04		10.04		10.04	Hagen Hbf 406	7.56		7.56		7.56

Gesamtverkehr Overath - Ränderoth → KBS 486

Längere Aufenthalte gibt es nur bei den *Integralen Taktknoten* in Overath und Gummersbach. Das kommt den vielen Ein-, Aus- und Umsteigern zugute und wird zum nachfragegerechten „Flügel“ genutzt. Auch die RB verbinden Overath und Gummersbach in 28 Minuten und halten dafür nicht bis Runderoth. Die Triebwagen nach Wiehl werden schon in Overath „geflügelt“, folgen im Blockabstand und halten auch in Vilkerath, Loope und Engelskirchen.

Beim Bau der „Flughafenschleife“ in Köln hätte auch die *Aggertalbahn* von der Frankfurter Straße bis Overath eine Oberleitung bekommen. Elektrische Speichertriebwagen würden dort mit Strom aus der Oberleitung fahren und dann weiter bis Brügge, Olpe und Wiehl die Akkumulatoren an Bord nutzen.

Beide RE starten beim **VD-T** in der *Normalverkehrszeit* mit zwei Triebwagen (Tw), die man nachfragegerecht trennt: Beim RE ab Köln Min.04 fährt der vordere Tw ab Gummersbach nach Lüdenscheid weiter und der hintere (nach einem Fahrtrichtungswechsel) über Olpe nach Siegen (→ KBS 495). Beim RE ab Köln Min.34 fährt der vordere Tw ab Marienheid nach Remscheid (→ KBS 488), der hintere folgt ab Overath 2 Minuten später bis Runderoth und biegt dann nach Wiehl ab (→ KBS 486). Bei stärkerer Nachfrage bekommen beide RE in Köln einen dritten Tw, damit man in Overath und Gummersbach halbstündlich „flügeln“ kann.

486 (Köln -) Overath - Runderoth - Wiehl (- Waldbröhl)

Die *Aggertalbahn* (→ KBS 485) sorgte für einen wirtschaftlichen Aufschwung im Oberbergischen Kreis. Im Wiehltal führte das zur Gründung mehrerer Steinbrüche, die einen direkten Bahnanschluss forderten. Die *Wiehltalbahn* entstand deshalb vor allem für den Transport von *Grauwacken*, das sind graue bis grüngraue Sandsteine mit hohen Feldspat- und Matrixanteilen. Sie werden vor allem für Mauer- und Pflastersteine sowie Schottersteine verwendet.

1897 wurden die 8,7 km von Osberghausen nach Wiehl eröffnet und 1906 um 15,1 km nach Waldbröl verlängert. 1908 schloss eine 7,1 km lange Verbindung die Lücke zwischen Hermersdorf und Morsbach zur 1880 eröffneten *Wissertalbahn* nach Wissen an der Siegstrecke (→ KBS 480).

Die *Wiehltalbahn* entwickelte sich zur ertragsreichsten Strecke der *Eisenbahndirektion Wuppertal/Eiberfeld*. 1914 wurden allein vom Bahnhof Alperbrück täglich 25 Waggons mit Steinen beladen und durchgehende Personenzüge bis Wuppertal ließen den Tourismus aufblühen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es zum Niedergang der Steinbruchindustrie. Zudem stiegen immer mehr Anwohner auf das eigene Moped oder Auto um. Schon 1960 fuhr der letzte planmäßige Personenzug nach Morsbach und 1965 nach Waldbröl. Güterzüge verkehrten noch bis zum 5.10.94, die offizielle Stilllegung folgte am Heiligabend 1997.

1994 gründete sich der *Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.* und pachtete die Trasse 1998. Seither wurden die Gleise und Anlagen in Zusammenarbeit mit der *Rhein-Sieg-Eisenbahn* (RSE) renoviert. Ab dem 4.12.99 fuhren Museumszüge zwischen Osberghausen und Wiehl und ab dem 27.8.00 weiter bis Oberwiehl. Zunächst fuhr der MAN-Schienenbus der *Wiehltalbahn* (VT 1), seit 2004 sind in Zusammenarbeit mit dem *Eisenbahnmuseum Dieringhausen* auch wieder Dampfzüge unterwegs.

2003 wurde die komplette Strecke unter Denkmalschutz gestellt. Dennoch kauften die Kommunen die Trasse 2006, um die Gleise abzureißen. Es folgte jahrelanger politischer Streit mit gerichtlichen Auseinandersetzungen. 2009 wurde in mehreren Urteilen der Bestandsschutz der Strecke bestätigt, was die Kommunen zum Umdenken bewegte. Am 17.10.09 erreichte der erste Arbeitszug Waldbröl und am 18.4.10 begann der touristische Verkehr auf der Gesamtstrecke. 2011 schloss die RSE einen Pachtvertrag mit den Kommunen ab. Seither gibt es sind die Züge im Sommer an zwei Sonntagen im Monat und zu besonderen Anlässen unterwegs.

Die *Oberbergische Verkehrsgesellschaft* (OVAG) betreibt ein dichtes Busnetz und zwischen Gummersbach, Dieringhausen und Wiehl fahren die Linien 302 und 304 montags bis freitags durchgehend alle 30 Minuten.

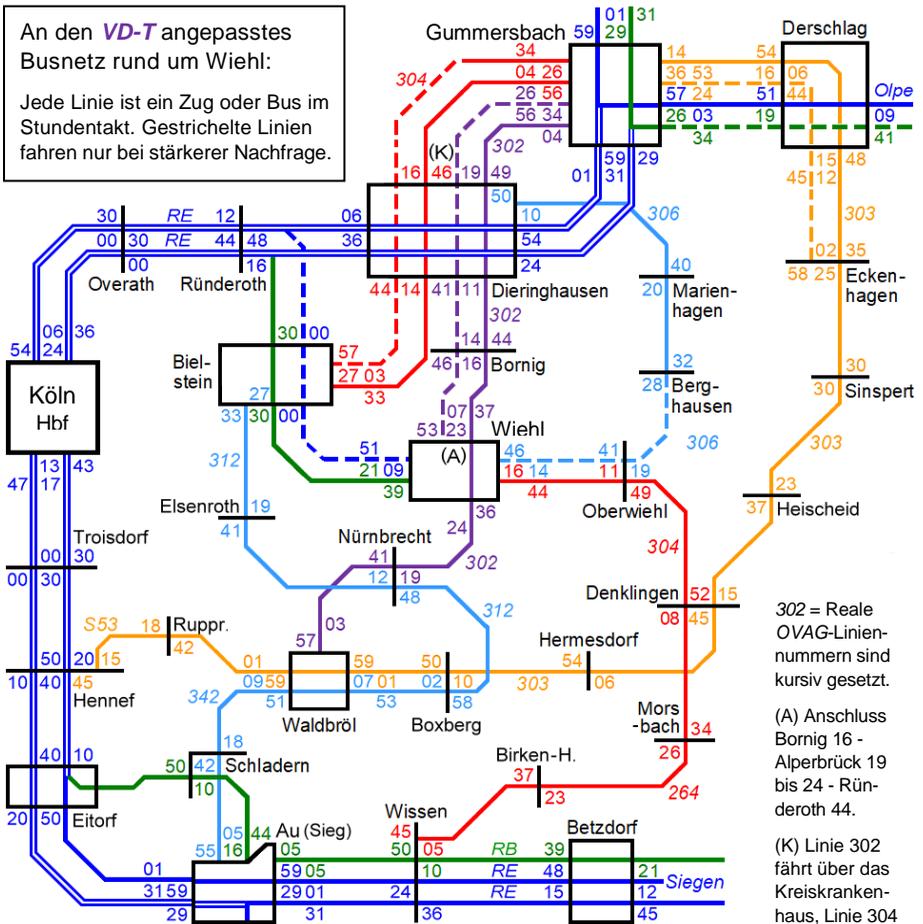
Der **VD-T** hätte die *Wiehltalbahn* 1994 natürlich nicht stillgelegt, sondern die Güter- und Tourismuszüge gefördert, um die Trasse zu sichern. Ab der Jahrtausendwende wären auf dem nördlichen Drittel wieder täglich Personenzüge gefahren, denn Wiehl hatte schon damals (mit seinem Stadtteil Bielstein) über 26.000 Einwohner.

Über eine neue Verbindungskurve bei Wiehlmünde würden die Züge westwärts nach Runderoth statt ostwärts nach Osberghausen fahren (→ Grafik bei der KBS 485). Als *Flügelzug* ginge es über Overath nach Köln weiter, was einen enormen Qualitätssprung zum historischen Nebenbahnbetrieb brächte.

Wiehl würde dadurch zu einem attraktiven Zielpunkt für Park + Ride sowie Busse aus der Umgebung. Beim **VD-T** steuern in der Normalverkehrszeit 3 und Montag bis Freitag nachmittags sogar 5 Busse pro Stunde den Bahnhof an.

Waldbröl hat (mit Hermesdorf) rund 18.000 Einwohner. Gummersbach, Siegen und Köln erreichen sie mit dem Bus direkt oder mit Umsteigen in Schladern schneller als über Wiehl. Züge gäbe es beim **VD-T** daher nur für die vielen Ausflügler am Wochenende:

Entweder fahren die stündlichen *Flügelzüge* aus Köln (mit Zugkreuzungen in Denklingen) weiter nach Waldbröl – Fahrzeugreserven dafür gibt es samstags und sonntags mehr als genug. Oder ein Museumszug (z.B. mit Dampflok oder Schienenbus) pendelt zwischen Wiehl und Waldbröl. Auch der zweiwöchentliche Wechsel beider Angebote wäre möglich.



Köln Hbf	12.30		13.05		13.30		14.05		14.30	
Rösrath	12.48	↘	13.19	↘	13.48	↘	14.19	↘	14.48	↘
Overath 485	12.59	Flügel	13.29	Flügel	13.59	Flügel	14.29	Flügel	14.59	Flügel
Zug	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB
km Overath	13.01	13.03	13.31	13.33	14.01	14.03	14.31	14.33	15.01	15.03
4,2 Vilkerath		13.07		13.37		14.07		14.37		15.07
8,9 Loope		13.11		13.41		14.11		14.41		15.11
11,9 Engelskirchen		13.15		13.45		14.15		14.45		15.15
Gummersbach	13.29	13.01	13.59	13.31	14.29	14.01	14.59	14.31	15.29	15.01
Ründeroth 485	>	13.12	>	13.44	>	14.12	>	14.44	>	15.12
16,9 Ründeroth	Marien	13.20	Lüden	13.50	Marien	14.20	Lüden	14.50	Marien	15.20
18,6 Wiehlmündens	-heide	13.23	-sch.	13.53	-heide	14.23	-sch.	14.53	-heide	15.23
20,8 Weiershagen		13.25		13.55		14.25		14.55		15.25
22,6 Bielstein		28/31		58/01		58/01		28/31		58/01
25,0 Alperbrück		13.35		14.05		14.35		15.05		15.35
27,2 Wiehl	↙	13.39		14.09	↙	14.39		15.09	↙	15.39
Wiehl 🚋	Bielst-	13.44		14.14	Bielst-	14.44		15.14	Bielst-	15.44
Oberwiehl	ein 33	13.49		14.19	ein 33	14.49		15.19	ein 33	15.49
Denklingen	<	14.08		<	<	15.08		<	<	16.08
Nürnbrecht	13.48	>		Berg-	14.48	>		Berg-	15.48	>
Waldbröl	14.07	Morsbach		haus.	15.07	Morsbach		haus.	16.07	Morsbe
Waldbröl	Morsbach	11.53	Berg-	Morsbach	12.53	Berg-	Morsbach	13.53	Morsbach	13.53
Nürnbrecht	>	12.12	haus.	>	13.12	haus.	>	14.12	>	14.12
Denklingen	11.52	<	<	12.52	<	<	13.52	<	<	14.52
Oberwiehl	12.11	Bielst-	12.41	13.11	Bielst-	13.41	14.11	Bielst-	14.41	15.11
Wiehl 🚋	12.16	ein 27	12.46	13.16	ein 27	13.46	14.16	ein 27	14.46	15.16
Zug	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RB
km Wiehl	12.21	↙	12.51		13.21	↙	13.51		14.21	
2,2 Alperbrück	12.24		12.54		13.24		13.54		14.24	
4,6 Bielstein	28/31		58/01		58/01		28/31		58/01	
6,4 Weiershagen	12.34		13.04		13.34		14.04		14.34	
8,6 Wiehlmünde	12.36	Marien	13.06	Lüden	13.36	Marien	14.06	Lüden	14.36	Marien
10,3 Ründeroth	12.39	-heide	13.09	-sch.	13.39	-heide	14.09	-sch.	14.39	-heide
Ründeroth 485	12.47	>	13.15	>	13.47	>	14.15	>	14.47	>
Gummersbach	12.59	12.31	13.29	13.01	13.59	13.31	14.29	14.01	14.59	14.31
15,3 Engelskirchen	12.44		13.14		13.44		14.14		14.44	
18,3 Loope	12.48		13.18		13.48		14.18		14.48	
23,0 Vilkerath	12.52		13.22		13.52		14.22		14.52	
27,2 Overath	12.57	12.59	13.27	13.29	13.57	13.59	14.27	14.29	14.57	14.59
Overath 485	Flügel	13.01	Flügel	13.31	Flügel	14.01	Flügel	14.31	Flügel	15.01
Rösrath	↘	13.11	↘	13.40	↘	14.11	↘	14.40	↘	15.11
Köln Hbf		13.30		13.55		14.30		14.55		15.30

488 (Soling.-) Remscheid - Wipperfürth - Gummersbach (- Köln)

Die *Wippertalbahn* wurde am 22.12.1876 für den Güter- und am 2.1.1877 für den Personenverkehr von Lennep bis Wipperfürth vor allem für die stetig wachsende Industrie eröffnet. 1893 bekamen die 4 km bis Bergisch Born für die Verbindung nach Opladen ein zweites Gleis. Die Verlängerung nach Marienheide ging erst am 15.1.1902 in Betrieb und brachte Anschluss zur *Volmetalbahn* nach Hagen und Gummersbach (→ KBS 485).

1905 fuhren elf Personenzugpaare täglich, zwei davon nur bis Wipperfürth. Ab 1907 gab es ein Zugpaar Wuppertal - Remscheid - Marienheide - Gummersbach - Waldbröl. Es hielt sich (mit kriegsbedingten Unterbrechungen) ungewöhnlich lange bis 1979 im Fahrplan – nach der Stilllegung der *Wiehltalbahn* wurde 1964 allerdings Dieringhausen zur Endstation.

Der Erste Weltkrieg brachte starke Einschränkungen und viele Züge wurden gestrichen. Zudem besetzte Frankreich das Ruhrgebiet und Hückeswagen wurde bis 1924 die Grenze zum unbesetzten Gebiet. Ab 1931 verkehrten auch Eilzüge, z.B. von Wuppertal über Gummersbach nach Olpe. Im Zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Güterzüge an den bombardierungsgefährdeten Großstädten vorbei geleitet. Im März 1945 zerstörten alliierte Bomber die Bahnhöfe Hückeswagen und Wipperfürth und erst ab September 1945 fuhren wieder behelfsmäßig Züge.

Zwischen 1952 und 1955 richtete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die neuen Haltepunkte Bevertalsperre, Wipperfürth West und Ost sowie Klaswipper für die neuen Schienenbusse ein, wodurch die Nachfrage weiter zunahm. Aber schon 1965 fuhr der letzte Güterzug von Wipperfürth nach Marienheide. 1973 wandelte die DB den Bahnhof Winterhagen in einen Haltepunkt um und verlegte die Zugkreuzungen nach Hückeswagen.

Der großen Stückgutreform 1975 fielen alle Verladestellen im Oberbergischen Kreis zum Opfer, auch Marienheide, Wipperfürth und Hückeswagen. Das Frachtaufkommen ging dadurch noch weiter zurück und es verkehrte nur noch ein Güterzug montags bis freitags. Von Samstagmittag bis Montagmorgen fuhren überhaupt keine Züge mehr und der Busverkehr wurde ausgeweitet - auch als Konkurrenz zur gleichen Zeit wie die Personenzüge.

1980 ersetzten lokbespannte Züge die Schienenbusse und 1982 schloss die *DB* die Stationen Klaswipper, Gogarten sowie Egerpohl und degradierte den Bahnhof Hückeswagen zur Haltestelle. Am 1.6.85 endete der Güter- und Personenverkehr zwischen Wipperfürth Ost und Marienheide. Von Lennep bis Wipperfürth Ost pendelte noch bis zum 31.5.86 ein Zug für die Schüler des Gymnasiums, weil es zu wenig Busse gab. Danach verkehrten nur noch wenige Sonderzüge.

Das Gleis Wipperfürth - Marienheide wurde im Oktober 1986 abgebaut, nachdem ein Verein Interesse an einer Museumseisenbahn bekundet hatte. Bis Ende 1995 fuhren noch gelegentlich Güterzüge von Lennep nach Wipperfürth. Ab der Jahrtausendwende wurde die Bahntrasse zu einem Fahrradweg umgenutzt.

Der **VD-T** hätte die *Wippertalbahn* angesichts des großen Fahrgastpotenzials nicht stillgelegt: Hückeswagen hat knapp 15.000 u. Wipperfürth über 20.000 Einwohner! Eine neue Verbindungskurve am Südrand von Lennep würde direkte Fahrten zum *Integralen Taktknoten* in Remscheid und *Flügelzüge* nach Solingen-Ohligs erlauben.

Östlich von Wipperfürth ist die Fahrplanlage so günstig, dass die Züge ab Gummersbach sofort nach Köln weiter fahren können (→ KBS 485). Das erlaubt einen effektiven Personal- und Fahrzeugeinsatz und bringt viele schnelle Direktverbindungen über größere Entfernungen. In Remscheid und Gummersbach kommen beim „Flügeln“ attraktive Anschlüsse am gleichen Bahnsteig hinzu, was zu überdurchschnittlichen Einnahmen pro Fahrgast und Ticket sorgt.

12.10	12.40	13.10	13.40	14.10	<i>Solingen - Ohligs</i>	13.50	14.20	14.50	15.20	15.50
12.17	12.47	13.17	13.47	14.17	<i>Solingen Mitte</i>	13.42	14.12	14.42	15.12	15.42
12.29	12.59	13.29	13.59	14.29	<i>Remscheid 403</i>	13.31	14.01	14.31	15.01	15.31
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.34	13.04	13.34	14.04	14.34	km Remscheid	13.26	13.57	14.26	14.57	15.26
12.37		13.37		14.37	3,7 Rem.-Trecknase	13.22		14.22		15.22
12.41		13.41		14.41	6,7 Bergisch Born	13.18		14.18		15.18
12.45	13/15	13.45	13/15	14.45	10,5 Winterhagen	13.14	44/46	14.14	44/46	15.14
12.49	13.19	13.49	14.19	14.49	14,2 Hückeswagen	13.10	13.40	14.10	14.40	15.10
12.52		13.52	14.22	14.52	16,0 Bevertalsperre	13.07	13.37	14.07		15.07
12.55	13.23	13.55		14.55	17,6 Hämmern	13.04		14.04	14.36	15.04
12.58	13.27	13.58	14.27	14.58		13.01	13.33	14.01	14.33	15.01
13.01	an	14.01	an	15.01	19,9 Wipperfürth	12.58	ab	13.58	ab	14.58
13.03		14.03		15.03	21,4 Wipperfürth Ost	12.55		13.55		14.55
13.07		14.07		15.07	23,9 Egerpohl	12.52		13.52		14.52
13.11		14.11		15.11	27,6 Ohl-Rönsahl	12.48		13.48		14.48
13.14		14.14		15.14	29,8 Gogarten	12.45		13.45	Gesamtverkehr Marienheide Gummersb. → KBS 485	
13.18		14.18		15.18	33,0 Marienheide	12.41		13.41		
13.28		14.28		15.28	41,2 Gummersbach	12.31		13.31		
13.31		14.31		15.31	<i>Gummersb. 485</i>	12.28		13.28		
13.59		14.59		15.59	<i>Overath</i>	12.01		13.01		
14.26		15.26		16.26	<i>Köln Hbf</i>	11.34		12.34		

Der Anschluss von Wipperfürth nach Lüdenscheid klappt in Marienheide leider nicht. Es gibt aber (wie i.d. Realität) direkte Busse: Wipperfürth ab Minute 03 → Halver 19 → Brügge (Westf) 28 → Anschluss zu den RB nach Lüdenscheid und Hagen.

490 Hagen - Iserlohn - Finnentrop - Kreuztal - Siegen

Die *Ruhr-Sieg-Strecke* ist 106 km lang, zweigleisig und elektrifiziert. Die tunnelreiche Bahnlinie führt überwiegend durch das Tal der Lenne und südlich von Altenhundem über die Wasserscheide zwischen Lenne und Sieg. Die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* baute die Strecke von 1858 bis 1861 zunächst eingleisig und erweiterte sie dank der großen Nachfrage von 1868 bis 1889 auf Doppelspur.

Für die Versorgung der Dampflokomotiven entstanden Wasserstationen in Letmathe, Altena, Plettenberg, Altenhundem, Welschen Ennest, Kreuztal und Siegen. Vor allem die sehr lange 12‰-Rampe zwischen Altenhundem und dem Scheitelpunkt Welschen Ennest und die zahlreichen Kurven waren betriebliche Herausforderungen. [Nur die Hälfte der Strecke liegt in Geraden.] Eine, manchmal auch zwei Dampfloks mussten schwere Züge „nachschieben“ – dafür entstand in Altenhundem das größte Betriebswerk an der Strecke. Auch nach der Elektrifizierung im Jahr 1965 brauchen schwere Güterzüge weiterhin eine „Schiebelok“.

Knapp die Hälfte der Strecke ist mit 100 km/h befahrbar, der Rest mit 60 bis 90 km/h. Trotzdem fuhren noch bis in die 1980er Jahre Schnellzüge von Norddeich über Hagen und Frankfurt nach München. Die *InterRegios* brauchten ab 1993 von Hagen nach Siegen-Weidenau 74 und in der Gegenrichtung 78 Minuten, wobei sie nur in Werdohl, Finnentrop und Altenhundem hielten. Schon 9 Jahre später stellte die *Deutsche Bahn AG* aber bundesweit alle *InterRegios* ein, und seither gibt es auf der *Ruhr-Sieg-Strecke* keinen Fernverkehr mehr.

[Den zweigleisigen *Giersbergtunnel*, der am Bahnhof Siegen vorbei direkt zur *Dillstrecke* (→ KBS 485) führt, benutzen heute planmäßig nur noch Güterzüge. Dank weiterer Verbindungskurven und Abzweige bei Hagen-Kabel und Hohensyburg können sie flexibel und ohne Richtungswechsel vom Ruhrgebiet ins Rhein-Main-Gebiet fahren.]

Seit der Jahrtausendwende wurden zahlreiche Gleisabschnitte und Bahnübergänge überholt. Signale wurden erneuert und seither aus elektronischen Stellwerken ferngesteuert. Fast alle Bahnhöfe von Altena bis Siegen-Weidenau bekamen neue und behindertengerechte Bahnsteige. In Finnentrop wurde das Empfangsgebäude durch eine bahnsteiggleiche Bahn-Bus-Verknüpfung ersetzt.

Seit Ende 2007 betreibt *Abellio Rail NRW* den Personenverkehr mit zwei- und dreiteiligen Elektrotriebwagen der Bauart FLIRT. Tagsüber fahren zwei Züge pro Stunde von Hagen nach Siegen und zurück: Die RE-Linie 16 braucht mit 11 Zwischenstopps 93 Minuten und die RB-Linie 91 mit 4 Stopps mehr 99 Minuten. Das ist bei einer Luftlinien-Entfernung von 70 km nicht sonderlich attraktiv.

Der **VD-T** hätte die *Ruhr-Sieg-Strecke* bis 2010 durch zwei Neubauabschnitte um 5,4 km verkürzt. Mit dem Ausbau der anschließenden Abschnitte auf 120 km/h würde der Regional-Express (RE) um 20 Minuten beschleunigt:

Abschnitt	Länge real / VD-T		VD-T neu / davon Tunnel	
Hohenlimburg - Einsal	9,7 km	6,3 km	4,5 km	2,6 km
Altenhundem - Benolpe	8,5 km	6,5 km	5,5 km	2,2 km

- Die RB nach Iserlohn werden in der Realität als „Flügelzüge“ bis Letmathe an die Züge nach Siegen gekuppelt. Beim **VD-T** fahren sie ab Hagen getrennt und bedienen die in der Realität stillgelegten Stationen Hagen-Kabel und Halden (→ KBS 491).
- Die RE begegnen sich in Finnentrop zu einem perfekten *Integralen Taktknoten*. Ein Triebwagen wird dort abgekuppelt und fährt auf der 24 km langen KBS 492 in einer Stunde hin und zurück.
- RE und RB begegnen sich zu den Minuten 22 und 37 in Altena und zu den Minuten 20/24 und 36/39 bei Kreuztal. Dabei entstehen sehr gute Voraussetzungen für Busanschlüsse in die nähere Umgebung.



An vielen Stellen der Ruhr-Sieg Strecke findet man noch Überreste ihrer früheren Bedeutung. Das Stellwerk Fs in Finnentrop steht seit der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks 2002 leer. (© Dennis Fiedler, 27.4.19)

- Eine durchgehende RB Hagen - Siegen wäre noch unattraktiver als in der Realität, weil sie beim **VD-T** fast eine halbe Stunde langsamer als der RE ist. Die RB enden daher aus beiden Richtungen in der Streckenmitte mit Anschluss zum RE.

11.10	11.42		12.10	12.42	<i>Essen Hbf</i>	14.08	14.50		15.08	15.50
11.41	12.05		12.41	13.05	<i>Witten Hbf</i>	13.55	14.19		14.55	15.19
11.56	12.15		12.56	13.15	<i>Hagen Hbf</i>	13.45	14.04		14.45	15.04
RB	RE	RB	RB	RE	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
12.01	12.19	12.22	13.01	13.19	km Hagen Hbf	13.41	13.59	13.38	14.41	14.59
12.12	12.30	12.33	13.12	13.30	16,7 Hohenlimburg	13.29	13.47	13.26	14.29	14.47
12.18		12.39	13.18		23,0 Nachrodt-Einsal		13.41	13.20		14.41
12.22	12.37	12.43	13.22	13.37	26,6 Altena (Westf)	13.22	13.37	13.16	14.22	14.37
29/33		12.51	29/33		36,0 Werdohl		27/31	13.08		29/33
12.36		>	13.36		39,0 Kettling		13.23	>		14.23
12.39		Neuen	13.39		42,1 Ohle		13.20	Neuen		14.20
12.42	12.50	-rade	13.42	13.50	45,0 Plettenberg	13.09	13.17	-rade	14.09	14.17
12.48			13.48		51,7 Rönkhausen		13.11			14.11
12.51		RB	13.51		54,4 Lenhausen		13.08	RB		14.08
12.55	12.59	ab	13.55	13.59		13.01	13.05	an	14.01	14.05
					57,7 Finnentrop					
an	13.01	13.04	an	14.01		12.59	ab	13.56	13.59	ab
		13.06			59,2 Finnentr.-Bamenol			13.53		
		13.10			63,2 Lenn.-Grevenbrück			13.49		
		13.14			67,9 Lennestadt-Meggen			13.45		
	13.08	13.17		14.08	70,1 Lenn.-Altenhundem	12.51		13.42	13.51	
		13.22			76,6 Benolpe			13.37		
		13.25			79,2 Welschen Ennest			13.34		
		13.29			83,7 Kreuztal-Littfeld			13.30		
		13.33			88,5 Eichen (Kr.Siegen)			13.26		
	13.20	13.36		14.20	90,7 Kreuztal	12.39		13.23	13.39	
		13.39			93,4 Buschhütten			13.20		
		13.41			95,6 Siegen-Geisweid			13.18		
		13.45			98,2 Siegen-Weidenau			13.14		
	13.28	13.49		14.28	100,8 Siegen	12.32		13.11	13.32	
	13.31	>		14.31	<i>Siegen 495</i>	12.29		>	13.29	
	14.00	<		15.00	<i>Herborn</i>	12.00		<	13.00	
	14.25	>		15.25	<i>Gießen Hbf</i>	11.35		>	12.35	
	13.35	13.51		14.35	<i>Siegen 480</i>	12.25		13.09	13.25	
	13.50	14.08		14.50	<i>Betzdorf</i>	12.10		12.52	13.10	
	14.55	15.25		15.55	<i>Köln Hbf</i>	11.05		11.35	12.05	

Gesamtverkehr Kreuztal - Siegen → KBS 494

Die RB halten an acht grün dargestellten Stationen, die zusammen über 20.000 Einwohner erschließen, in der Realität aber dennoch stillgelegt wurden.

491 Hagen - Hohenlimburg - Iserlohn - Menden - Fröndenberg

Beim Bau ihrer überregionalen Bahnstrecken umfuhr die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) einige ungünstig gelegene Städte wie Iserlohn weiträumig. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erschloss sie diese durch Zweigstrecken. Als erste eröffnete die BME am 31.3.1864 die 5,5 km lange *Iserlohner Bahn* ab dem Bahnhof Letmathe im Stadtteil Genna. Am 7.8.72 folgten die 4,7 km von Fröndenberg nach Menden (Sauerland). Diese Linie wurde am 1.9.82 bis Hemer verlängert und am 15.6.85 die Lücke nach Iserlohn geschlossen.

Am 28.5.1989 ließ die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den letzten Personenzug zwischen Iserlohn und Menden fahren. Die knapp 6 km zwischen Iserlohn Ost und Hemer legte sie ganz still und baute sie bis 1992 ab. Die Schuld schob die DB auf

Dortmund Hbf			12.06	12.36	12.36	13.03		13.06	13.36	13.36
Hagen Hbf 400			12.19	12.49	12.49	13.13		13.19	13.49	13.49
Düsseldorf Hbf	Essen		11.47	Köln	12.17	Essen		12.47	Köln	13.17
Wuppertal Hbf	>		12.07	12.33	12.37	>		13.07	13.33	13.37
Hagen Hbf 400	12.15		12.29	12.46	12.59	13.15		13.29	13.46	13.59
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB
km Hagen Hbf	12.19	12.22	12.34	13.01	13.04	13.19	13.22	13.34	14.01	14.04
8,0 Hagen - Kabel			12.40		13.10			13.40		14.10
11,4 Halden			12.44		13.14			13.44		14.14
16,7 Hohenlimburg	12.30	12.33	12.48	13.12	13.18	13.30	13.33	13.48	14.12	14.18
21,0 Letmathe	>	>	12.52	>	13.22	>	>	13.52	>	14.22
22,9 L.-Dechenhöhle	Siegen	Neuen	12.54	Finn-	13.24	Siegen	Neuen	13.54	Finn-	14.24
		-rade	12.59	entrop	13.29		-rade	13.59	entrop	14.29
26,5 Iserlohn			13.04		13.32			14.04		14.32
27,9 Iserlohn Ost			13.06		13.34			14.06		14.34
29,0 Buchenwäldchen			13.08		13.36			14.08		14.36
31,0 Wiehagen			13.10		13.38			14.10		14.38
32,9 Westig	RB		13.12		13.40	RB		14.12		14.40
34,7 Hemer			14/19		13.43			14/19		14.43
36,2 Höcklinsen	Neuen		13.21		13.45	Neuen		14.21		14.45
38,0 Edelburg	-rade		13.23		13.47	-rade		14.23		14.47
40,0 Menden Obsthof	>		13.25		13.49	>		14.25		14.49
41,4 Menden (Sauerl)	13.08		13.28		13.52	13.52		14.28		14.52
44,3 Böserde			13.31		13.55			14.31		14.55
46,1 Fröndenberg	13.14		13.35		13.59	13.52		14.35		14.59
Fröndenberg 409	13.19		13.41		14.01	14.19		14.41		15.01
Unna	13.27		13.48		14.13	14.27		14.48		15.13
Dortmund Hbf	13.46		14.05		14.39	14.46		15.05		15.39

das dichte parallele Busangebot der *Märkischen Verkehrsgesellschaft* und die vielen ungesicherten Bahnübergänge, die maximal 60 km/h zuließen. Am 27.5.95 wurden die verbliebenen 1,4 km nahe der Iserlohner Innenstadt stillgelegt.

Die 5,5 km von Iserlohn nach Letmathe wurden 1965 elektrifiziert, damit Züge mit E-Loks auf der KBS 490 weiter fahren können. 2010 betrieb *Abellio Rail* die RE-Linie 16 Essen - Bochum - Hagen - Iserlohn / Siegen an allen Tagen im Stundentakt. Montags bis samstags kam die stündliche RB-Linie 91 von Hagen nach Iserlohn und Siegen hinzu.

Wenn man das fast durchgehende Siedlungsband zwischen Iserlohn und Menden betrachtet ist es unverständlich, dass dieser Streckenabschnitt eingestellt wurde. Der **VD-T** hätte diese „Stadtbahn“ bis 2010 elektrifiziert und durchgehend im Halbstundenrhythmus bedient.

<i>Dortmund Hbf</i>	12.03		12.06	12.36	12.36	13.03		13.06	13.36	13.36
<i>Hagen Hbf 400</i>	12.13		12.19	12.49	12.49	13.13		13.19	13.49	13.49
<i>Düsseldorf Hbf</i>	Essen		11.47	Köln	12.17	Essen		12.47	Köln	13.17
<i>Wuppertal Hbf</i>	>		12.07	12.33	12.37	>		13.07	13.33	13.37
<i>Hagen Hbf 400</i>	12.15		12.29	12.46	12.59	13.15		13.29	13.46	13.59
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB
km Hagen Hbf	12.19	12.22	12.34	13.01	13.04	13.19	13.22	13.34	14.01	14.04
8,0 Hagen- Kabel			12.40		13.10			13.40		14.10
11,4 Halden			12.44		13.14			13.44		14.14
16,7 Hohenlimburg	12.30	12.33	12.48	13.12	13.18	13.30	13.33	13.48	14.12	14.18
21,0 Letmathe	>	>	12.52	>	13.22	>	>	13.52	>	14.22
22,9 L.-Dechenhöhle	Siegen	Neuen- rade	12.54	Finn- entrop	13.24	Siegen	Neuen- rade	13.54	Finn- entrop	14.24
26,5 Iserlohn			12.59		13.29			13.59		14.29
			13.04		13.32			14.04		14.32
27,9 Iserlohn Ost			13.06		13.34			14.06		14.34
29,0 Buchenwäldchen			13.08		13.36			14.08		14.36
31,0 Wiehagen			13.10		13.38			14.10		14.38
32,9 Westig	RB		13.12		13.40	RB		14.12		14.40
34,7 Hemer			14/19		13.43			14/19		14.43
36,2 Höcklinsen	Neuen- rade		13.21		13.45	Neuen- rade		14.21		14.45
38,0 Edelburg			13.23		13.47			14.23		14.47
40,0 Menden Obsthof	>		13.25		13.49	>		14.25		14.49
41,4 Menden (Sauerl)	13.08		13.28		13.52	13.52		14.28		14.52
44,3 Böisperde			13.31		13.55			14.31		14.55
46,1 Fröndenberg	13.14		13.35		13.59	13.52		14.35		14.59
<i>Fröndenberg 409</i>	13.19		13.41		14.01	14.19		14.41		15.01
<i>Unna</i>	13.27		13.48		14.13	14.27		14.48		15.13
<i>Dortmund Hbf</i>	13.46		14.05		14.39	14.46		15.05		15.39

492 Fröndenberg - Menden - Balve - Werdohl (- Hagen)

Die Bauarbeiten für die 22 km lange Bahnlinie von Menden nach Neuenrade begannen 1909 und am 1.4.12 wurde sie eröffnet. Sie diente zunächst vor allem der Industrie im Hönnetal und in Binolen, Sanssouci, Balve und Garbeck entstanden Kalksteinbrüche. Der Erste Weltkrieg unterbrach den Aufschwung und danach dienten die Züge zur Versorgung der hungernden Bevölkerung des Ruhrgebiets. Erst ab 1925 nahm der Ausflugsverkehr spürbar zu.

Zeitweise gab es so viele Touristen im Tal, dass der „autofreie Sonntag“ eingeführt wurde, um den Gästen Ruhe und Erholung zu bieten. Erhebliche Einschränkungen brachte 1943 die Zerstörung der Ruhrbrücke bei Fröndenberg durch die Flutwelle nach dem Luftangriff auf die Möhnetalsperre. Zwei Jahre wurde der Zugverkehr nach der Sprengung der Bahnbrücke in Sanssouci erneut eingestellt.

Mitte der 1950er-Jahre war die KBS 399 die rentabelste Nebenstrecke der *Bundesbahndirektion Wuppertal*. In den Folgejahren wurde immer wieder rationalisiert, und die Nachfrage ging stetig zurück. Mehrfach drohte ihre Stilllegung. Andererseits gab es Pläne, die *Hönnetalbahn* über Neuenrade hinaus nach Werdohl oder ab der Abzweigstelle Sanssouci nach Plettenberg zur KBS 490 zu verlängern.

Seit 1989 fahren die Personenzüge im Takt. 2004 gewann *DB Regionalbahn Westfalen* die Ausschreibung des *Sauerlandnetzes* und setzte nach Neuenrade zunächst Triebwagen der Baureihen 640 und 648 und seit Ende 2018 zwei- bis dreiteilige *PESA Links* (Baureihe 632) ein. Sie bieten mehr Platz für Fahrräder, Fahrkartenautomaten an Bord und Steckdosen an den Plätzen. 2010 fuhren die Regionalbahnen montags bis freitags ganztägig stündlich und am Wochenende zweistündlich.

Von 1997 bis 2008 nahm die Nachfrage um über 60 % auf etwa 1200 Fahrgäste pro zwischen Menden und Balve und 430 bis Neuenrade zu. Bis 2012 ging sie aber wieder um 40 % auf 690 bzw. 325 Fahrgäste pro Tag zurück.

Bis 2007 gab es Panzertransporte für die inzwischen geschlossene *Blücherkaserne* in Hemer. Seither beschränkt sich der Güterverkehr auf die Bedienung der Kalkwerke Rheinkalk in Oberrödinghausen, Lendringsen und einen Industrieanschluss in Menden. Die häufig verkehrenden Kies-, Sand- und Kalkzüge erreichen beachtliche Längen und werden teils mit der Diesellok-Baureihe 232 bespannt.

Der ZRL fordert die Wiedereröffnung des Haltepunkts Klusenstein, der 2002 wegen fehlender Bahnsteigbeleuchtung geschlossen wurde. Bahnsteig, Unterstand und Zuwegung waren 2020 noch vorhanden. Außerdem soll ein die neue Station „Balve-Schulzentrum“ entstehen, da die Schüler für die *Hönnetalbahn* große Bedeutung haben.

Zwischen den Bahnhöfen Neuenrade (306 m über dem Meeresspiegel) und Werdohl (185 m) liegen nur 3,5 km Luftlinie. Der **VD-T** hätte diese Lücke schon bis zur Jahrtausendwende durch einen 3,3 km langen Neubauabschnitt geschlossen: Er ist maximal 10 ‰ geneigt, hat einen 2 km langen Tunnel und mündet 1,2 km östlich vom Bahnhof Werdohl in die KBS 490. Natürlich bekäme er eine Oberleitung. Detailliert zu berechnen wäre, ob man die 21 km bis Menden auch elektrifiziert oder Triebwagen mit Akkumulatoren einsetzt.

Der Lückenschluss würde die ungleiche Belastung der *Hönnetalbahn* nördlich und südlich von Balve beheben. Zwischen Neuenrade und Werdohl wären die Züge viel schneller als PKWs und Busse, die den Höhenzug dazwischen mit zeitraubenden Serpentinafen überwinden müssen. In Zeiten mit großer Nachfrage lohnt es sich daher wahrscheinlich sogar, zwei Züge pro Stunde und Richtung anzubieten.

12.01		13.01		14.01	<i>Bestwig</i>	13.59		14.59		15.59
12.20		13.20		14.20	<i>Arnsberg (Westf)</i>	13.39		14.39		15.39
12.39		13.39		14.39	<i>Fröndenberg 395</i>	13.21		14.21		15.21
12.14		13.14		14.14	<i>Dortmund Hbf</i>	13.46		14.46		15.46
12.33		13.33		14.33	<i>Unna</i>	13.27		14.27		15.27
12.42		13.42		14.42	<i>Fröndenberg 409</i>	13.18		14.18		15.18
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
12.46		13.46		14.46	km Fröndenberg	13.14		14.14		15.14
12.51		13.51		14.51	4,7 Menden (Sauerl.)	13.08		14.08		15.08
12.53		13.53		14.53	6,1 Menden (S) Süd	13.06		14.06		15.06
12.56		13.56		14.56	8,4 Lendringsen	13.03		14.03		15.03
59/00		59/00		59/00	10,1 Oberrödinghausen	59/00		59/00		59/00
12.04		58/01		28/31	13,4 Binolen	12.55		58/01		28/31
12.07		13.07		14.07	15,4 Volkringhausen	12.52		13.52		14.52
12.09		13.09		14.09	16,2 Sanssouci	12.50		13.50		14.50
12.13		13.13		14.13	19,0 Balve	12.46		13.46		14.46
12.16	RB	13.16	RB	14.16	21,3 Garbeck	12.43	RB	13.43	RB	14.43
12.18		13.18		14.18	22,8 Braukessieben	12.41		13.41		14.41
12.21	ab	13.21	ab	14.21	25,2 Küntropp	12.38	an	13.38	an	14.38
12.24	13.03	13.24	14.03	14.24	27,0 Neuenrade	12.35	12.57	13.35	13.57	14.35
12.29	13.08	13.29	14.08	14.29	31,5 Werdohl	12.31	12.51	13.31	13.51	14.31
12.31	13.09	13.31	14.09	14.31	<i>Werdohl 490</i>	12.29	12.50	13.29	13.50	14.29
12.47	13.25	13.47	14.25	14.47	<i>Hohenlimburg</i>	12.12	12.34	13.12	13.34	14.12
12.59	13.37	13.59	14.37	14.59	<i>Hagen</i>	12.01	12.23	13.01	13.23	14.01
12.33		13.33		14.33	<i>Werdohl 490</i>	12.27		13.27		14.27
12.55	13.01	13.55	14.01	14.55	<i>Finnentrop</i>	12.05	12.59	13.05	13.59	14.05
<i>an</i>	13.28	<i>an</i>	14.28	<i>an</i>	<i>Siegen</i>	<i>ab</i>	12.32	<i>ab</i>	13.32	<i>ab</i>

In Menden klappt der Anschluss „übers Eck“ Iserlohn (ab 04) - Menden (an 52 - ab 51) leider nicht. Gemildert wird das durch die stündliche Buslinie Iserlohn - Ihmert - Neuenrade.

494 (Hagen -) **Finnentrop - Olpe** (- Siegen / Gummersbach)

Die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* nahm die 24 km von Finnentrop nach Olpe am 1.11.1875 in Betrieb und verlängerte sie am 1.12.80 bis Rothemühle. Erst am 1.11.1907 schloss sie die Lücke nach Freudenberg zur *Asdorftalbahn*, die über Niederfischbach nach Kirchen an der Siegstrecke führte (→ KBS 480).

Beim Bau des *Biggesees* war anfangs geplant, die KBS 493 komplett stillzulegen. Man baute dann aber 1964 vor allem für den erwarteten Tourismus eine neue Trasse mit fünf zusammen 1,28 km langen Tunneln. Sämtliche Bauwerke wurden für eine Elektrifizierung vorbereitet, zu der es aber nicht kam.

Eine Besonderheit sind die beiden Doppelstockbrücken über das Dumicke- und das Listertal am *Biggensee*, die Straße (oben) und Bahn (unten) gemeinsam nutzen. Die Züge erreichen die untere Ebene durch Tunnel an beiden Brückenden. Der Haltepunkt Sondern liegt neben der Ablegestelle der Ausflugsschiffe und ist dadurch der einzige „Seebahnhof“ Nordrhein-Westfalens.

Am 29.5.83 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Personenverkehr zwischen Olpe und Freudenberg sowie den Güterverkehr zwischen Freudenberg und Rothemühle ein. Diese 10,6 km legte sie 1987 still und baute ihn bald danach ab. Auf den 9,4 km von Olpe nach Rothemühle fuhr am 22.5.93 der letzte Güterzug. Sie wurden 2000 stillgelegt und 2005 abgebaut.

1994 erweiterte und vertaktete die *DB* das Angebot, zudem ersetzten Dieseltriebzüge der Baureihe 628/928 die lokbespannten Wendezüge. Um die Jahrtausendwende kamen niederflurige Triebwagen der Baureihe 640.

2005 wurde der einst umfangreiche Bahnhof Olpe zurückgebaut, 2013 zum eingleisigen Haltepunkt mit Seitenbahnsteig „vereinfacht“ und das Bahnhofsareal für städtebauliche Projekte umgenutzt. Seither gibt es nur noch in Attendorn ein Ausweichgleis und die gesamte Strecke wird vom Stellwerk in Finnentrop ferngesteuert.

2010 pendelte der *Biggensee-Express* stündlich zwischen Finnentrop und Olpe, nach Hagen und Siegen musste man in Finnentrop umsteigen. Die *Dreiländerbahn* der *HLB Hessenbahn* betreibt ihn seit 2014 mit LINT-Dieseltriebwagen in Einfach- oder Doppeltraktion und bei besonderen Gelegenheiten (wie dem *Attendorner Karneval*) in Dreifachtraktion. Der Betrieb ist aufwändig, weil man für den Stundentakt zwei Triebwagen mit 64 Minuten Fahr- und 56 Minuten Standzeit braucht.



Ein LINT 27 der DreiländerBahn überquerte am 2.2.14 den Biggesee auf der Doppelstockbrücke Listertal. © Armin Schwarz

6.42	7.42	8.42	<i>Essen Hbf</i>	10.18	11.18	12.18
7.19	8.19	9.19	<i>Hagen Hbf</i>	9.41	10.41	11.41
7.37	8.37	9.37	<i>Altena (Westf)</i>	9.22	10.22	11.22
7.59	8.59	9.59	<i>Finnentrop 490</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Finnentrop	8.57	9.57	10.57
			2,4 x Heggen			
8.09	9.09	10.09	8,4 Attendorf	8.50	9.50	10.50
8.13	9.13	10.13	11,9 Kraghammer	8.46	9.46	10.46
8.16	9.16	10.16	13,8 x Listerscheid	8.43	9.43	10.43
?	?	?	15,9 x Hohen Hagen	?	?	?
8.20	9.20	10.20	18,0 Sondern	8.39	9.39	10.39
?	?	?	19,8 x Eichhagen	?	?	?
8.26	9.26	10.26	23,6 Olpe	8.34	9.34	10.34
8.31	9.31	10.31	<i>Olpe 495</i>	8.29	9.29	10.29
8.49	9.49	10.49	<i>Kreuztal</i>	8.10	9.10	10.10
8.59	9.59	10.59	<i>Siegen</i>	8.01	9.01	10.01
8.31	9.31	10.31	<i>Olpe 495</i>	8.29	9.29	10.29
8.59	9.59	10.59	<i>Gummersbach</i>	8.01	9.01	10.01
9.55	10.55	11.55	<i>Köln Hbf</i>	7.05	8.05	9.05

Der **VD-T** hätte schon 1985 die Trasse von Olpe bis Gerlingen gesichert und bis 2000 eine direkte Verbindung nach Kreuztal gebaut (→ KBS 495). Bis zur Jahrtausendwende hätte er die vorbereitete Elektrifizierung umgesetzt und dadurch elektrische *Flügelzüge* von Essen über Hagen nach Olpe ermöglicht. Das gäbe dem Tourismus neue Impulse und würde Schienenanteil deutlich erhöhen.

495 (Köln -) Gummersbach - Olpe - Kreuztal - Siegen

Bei der KBS 485 wird beschrieben, dass die 19 km von Bergneustadt nach Olpe 1903 als letztes Teilstück der Verbindung von Köln nach Olpe eröffnet wurden. Ab 1927 fuhren immer mehr Züge von Köln über Overath nach Gummersbach und Hagen statt Olpe. Daher litt die KBS 493 ab 1960 besonders unter der zunehmenden Konkurrenz des Straßenverkehrs und Angebotskürzungen.

1975 strich die *Deutsche Bundesbahn* (DB) zwei Drittel der Züge und 1976 beendete sie den Stückgutverkehr. Der Winterfahrplan 79/80 enthielt nur noch ein Zugpaar Dieringhausen - Olpe mit dem Vermerk, dass „Jederzeit mit der Einstellung des Personenverkehrs gerechnet“ werden müsse. Das war trotz Protesten aus der Bevölkerung und der Kommunalpolitik am 28.12.79 der Fall.

In den folgenden Jahren gab es einige Sonderfahrten, unter anderem mit dem ehemaligen TEE-Triebzug der Baureihe 611. Der letzte Güterzug fuhr 1985 von Bergneustadt nach Wiedenest und drei Jahre später führte ein Dammrutsch bei unsachgemäßen Bauarbeiten hinter Wiedenest zur Einstellung bis Drolshagen. 1991 folgten die 3 km bis Eichen und 1993 die 5 km bis Olpe. Am 13.5.94 holte eine Diesellokomotive der Baureihe 290 den letzten Güterwagen in Bergneustadt ab. Der Restverkehr Dieringhausen - Niederseßmar endete 1997. 2006 wurde der Abschnitt Drolshagen - Eichen für eine letzte Draisinen-Sonderfahrt frei geschnitten und das Gleis anschließend abgebaut. Ende 2008 verschwand auch der markante, das Ortsbild prägende Stadtviadukt in Drolshagen.

Der **VD-T** hätte schon 1985 die Trasse von Niederseßmar über Olpe bis Gerlingen (→ KBS 494) gesichert und bis 2000 für rund 200 Millionen DM zu einer attraktiven Ost-West-Verbindung ausgebaut:

- Eine 2 km lange neue Verbindungskurve westlich von Niederseßmar ermöglicht, dass die Züge das Oberzentrum Gummersbach direkt anfahren. Die 3,4 km nach Dieringhausen entfallen dafür.
- Ein 1,2 km langer Neubauabschnitt (mit 900 m Tunnel) westlich von Olpe kürzt eine enge Talschleife der *Brachtpe* ab: Die Strecke wird dadurch 1 km kürzer und die Personenzüge 2 Minuten schneller.
- Ein 13 km langer Neubauabschnitt mit maximal 20 % Steigung verbindet Gerlingen und Kreuztal: Der *Rehbergtunnel* für den Aufstieg aus dem Biggetal (350 m über dem Meeresspiegel) nach Otffingen (400 m) ist 1 km lang, bis Hünsborn bleibt das Gleis auf der Hochfläche und führt dann durch den 1,5 km langen *Heckentunnel* hinab ins Heesbachtal bei Oberhees (370 m).

12.17	<i>ab</i>	13.17	<i>ab</i>	14.17	<i>Lüdenscheid</i>	14.43	<i>ab</i>	15.43	<i>ab</i>	16.43
12.51	13.18	13.51	14.18	14.51	<i>Marienheide</i>	14.09	13.18	15.09	14.18	16.09
12.59	13.29	13.59	14.29	14.59	<i>Gummersbach 485</i>	14.01	13.29	15.01	14.29	16.01
12.05	12.30	13.05	13.30	14.05	<i>Köln Hbf</i>	14.55	15.30	15.55	16.30	16.55
12.31	13.01	13.31	14.01	14.31	<i>Overath</i>	14.29	14.59	15.29	15.59	16.29
12.59	13.29	13.59	14.29	14.59	<i>Gummersbach 485</i>	14.01	14.31	15.01	15.31	16.01
RE/RB	RB	RE/RB	RB	RE/RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.03	13.34	14.03	14.34	15.03	km Gummersbach	13.57	14.26	14.57	15.26	15.57
(N)	13.37		14.37	(N)	3,0 Niederseßmar		14.22	(N)	15.22	
	13.41	(N)	14.41		6,1 Derschlag	(N)	14.18		15.18	(N)
11/12	45/49	11/12	45/49	11/12	9,3 Bergneustadt	47/48	10/14	47/48	10/14	47/48
13.16	13.54	14.16	14.54	15.16	12,8 Wiedenest	13.43	14.06	14.43	15.06	15.43
13.22	<i>an (W)</i>	14.22	<i>an (W)</i>	15.22	20,3 Drolshagen	13.37	<i>ab (W)</i>	14.37	<i>ab (W)</i>	15.37
13.29		14.29		15.29	27,1 Olpe	13.31		14.31		15.31
13.31		14.31		15.31	31,9 Gerlingen [verlegt]	13.29		14.29		15.29
13.36		14.36		15.36	36,0 Ottfingen	13.23		14.23		15.23
13.40		14.40		15.40	39,0 Hünsborn	13.19		14.19		15.19
13.43		14.43		15.43	46,9 Kreuztal	13.16		14.16		15.16
13.49		14.49		15.49	54,4 Sieg.-Weidenau	13.10		14.10		15.10
13.55		14.55		15.55	57,0 Siegen	13.04		14.04		15.04
13.59		14.59		15.59		13.01		14.01		15.01
14.02		15.02		16.02	<i>Siegen 480</i>	12.58		Gesamtverkehr		
14.13		15.13		16.13	<i>Betzdorf (Sieg)</i>	12.46		Kreuztal - Siegen		
14.29		15.29		16.29	<i>Au (Sieg)</i>	12.00		→ KBS 494		

Die blau dargestellten RB verkehren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags;

(D) Die RE halten in den anderen Zeiten abwechselnd in Niederseßmar und Derschlag.

(W) In Wiedenest Busanschlüsse nach Drolshagen - Olpe und Attendorn - Finnentrop.

- In Olpe gibt es *Flügelzüge* oder Anschlüsse am gleichen Bahnsteig zur KBS 494.
- Den Haltepunkt Gerlingen verlegt der **VD-T** von km 29,1 nach 28,4 und die Station Saßmicke in km 27,4 entfällt. In Kreuztal hat man auch Anschluss zur RB nach Siegen (ab Min. 58), die alle Zwischenstationen bedient.
- In Siegen fahren die Züge nach kurzem Aufenthalt über die KBS 480 zurück nach Köln, da die Zeit weder zum Umsteigen noch für das Wenden der Züge reicht.
- Wenn östlich von Bergneustadt 2 km ein zweites Gleis bekommen, können die RB 2 Minuten früher abfahren und in Hützemert (km 18,3) oder Drolshagen statt in Wiedenest wenden. Viele Reisen würden damit beschleunigt, weil die Züge durch den 724 m langen *Wegeringhauser Tunnel* schneller als Busse und PKW voran kommen.

496 Siegen - Kreuztal - Hilchenbach (- Erndtebrück)

Die Entwicklung der *Rothaar-Bahn* von Siegen über Kreuztal und Erndtebrück nach Bad Berleburg wird bei der KBS 497 beschrieben. Von Kreuztal bis Hilchenbach liegt sie am Südhang des Ferndorftales und schlängelt sich dann mit zwei Kehren nach Lützel, um 200 Meter Höhe zu gewinnen. Das war auch 2010 noch so, weshalb die Regionalbahnen für die 20 km Luftlinie von Siegen nach Erndtebrück fast eine Stunde brauchten.

Beim **VD-T** fahren die Züge nur noch bis Hilchenbach (14.500 Einwohner), den folgenden kurvenreichen Abschnitt übernehmen Busse. Der überregionale Verkehr bekommt eine neue Trasse über Netphen, bei dem die Fahrt von Siegen nach Erndtebrück nur noch 26 Minuten dauert (→ KBS 497.)

Die 10 km von Kreuztal nach Hilchenbach bekommen eine „Einfach-Oberleitung“, damit man elektrische Züge freizügig einsetzen kann: Bei schwächerer Nachfrage pendeln zwei Triebwagen Siegen - Hilchenbach und bei stärkerer Nachfrage drei Triebwagen Betzdorf – Hilchenbach.

<i>Köln Hbf</i>			11.17	ab	11.46			12.17	ab	12.46		
<i>Au (Sieg)</i>			12.00	12.05	12.31	ab		13.00	13.05	13.31	ab	
<i>Betzdorf (S)</i> 480				12.22	12.45	12.49			13.22	13.45	13.49	
<i>Gießen Hbf</i>	11.35	>	>	>	>	12.35	>	>	>	>	13.35	
<i>Herborn</i>	12.00	<	<	<	<	13.00	<	<	<	<	14.00	
<i>Siegen Hbf</i> 485	12.27	12.26	12.45	12.57	13.09	13.27	13.26	13.45	13.57	14.09	14.27	
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB	RE	
km Siegen Hbf	12.32	12.33	12.50	13.01	13.11	13.32	13.33	13.50	14.01	14.11	14.32	
2,6 Sieg.-Weidenau		12.36	12.53	13.04	13.14		13.36	13.53	14.04	14.14		
3,7 Hüttental-Haardt		>	12.55				>	13.55				
5,2 Siegen-Geisweid		über	12.58		13.17		über	13.58		14.17		
7,4 Buschhütten		Netph.	13.01		13.20		Netph.	14.01		14.20		
10,1 Kreuztal	12.39	>	13.04	13.10	13.23	13.39	>	14.04	14.10	14.23	14.39	
11,8 Ferndorf (Siegen)	<	<	13.06	<	<	<	<	14.06	<	<	<	
14,6 Kredenbach	>	KBS	13.10	Olpe	>	>	KBS	14.10	Olpe	>	>	
15,8 Dahlbruch	<	497	13.10		<	<	497	14.10		<	<	
> <i>Finnentrop</i> 490	12.59	>	>		13.56	13.59	>	>		14.56	14.59	
17,0 Hillnhütten	<	<	13.14		an	<	<	14.14		an	<	
18,6 St.Keppel-Allenb.	Hagen	>	13.17			Hagen	>	14.17			Hagen	
20,1 Hilchenbach		<	13.20				>	14.20				
km <i>Hilchenbach</i> 		>	13.31				>	14.31				
10 <i>Lützel</i>		<	13.46				<	14.46				
17 <i>Erndtebrück</i>		12.59	13.56				13.59	14.56				

<i>Erndtebrück</i>				<i>13.04</i>	14.01				<i>14.04</i>	15.01	
<i>Lützel</i>				<i>13.13</i>	<				<i>14.13</i>	<	
<i>Hilchenbach</i> 				<i>13.29</i>	>				<i>14.29</i>	>	
Zug	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RB	RE
20,1 Hilchenbach				13.40	<				14.40	<	
18,6 St.Keppel - Allenb.	Hagen			13.42	>	Hagen			14.42	>	Hagen
17,0 Hillnhütten	<	ab		13.45	<	<	ab		14.45	<	<
> <i>Finnentrop</i> 490	13.01	13.04		>	>	14.01	14.04		>	>	15.01
15,8 Dahlbruch	<	<		13.47	497	<	<		14.47	497	<
14,6 Kredenbach	>	>	Olpe	13.49	KBS	>	>	Olpe	14.49	KBS	>
11,8 Ferndorf (Siegen)	<	<	<	13.53	<	<	<	<	14.53	<	<
10,1 Kreuztal	13.20	13.36	13.49	13.55	>	14.20	14.36	14.49	14.55	>	15.20
<i>7,4 Buschhütten</i>		13.39		13.58	Netph.		14.39		14.58	Netph.	
5,2 Siegen-Geisweid		13.42		14.01	über		14.42		15.01	über	
<i>3,7 Hüttental-Haardt</i>				14.04	>				15.04	>	
2,6 Sieg.-Weidenau		13.45	13.55	14.06	14.23		14.45	14.55	15.06	15.23	
km Siegen Hbf	13.28	13.49	13.59	14.10	14.27	14.28	14.49	14.59	15.10	15.27	15.28
<i>Siegen Hbf</i> 485	13.33	<i>13.51</i>	14.02	14.15	14.33	14.33	<i>14.51</i>	15.02	15.15	15.33	15.33
<i>Herborn</i>	13.59	<	<	<	<	14.59	<	<	<	<	15.59
<i>Gießen Hbf</i>	14.25	>	>	>	>	15.25	>	>	>	>	16.25
<i>Betzdorf (S)</i> 480		<i>14.11</i>	14.13	14.37	14.46		<i>15.11</i>	15.13	15.37	15.46	
<i>Au (Sieg)</i>		an	14.29	14.55	15.00		an	15.29	15.55	16.00	
<i>Köln Hbf</i>			15.14	an	15.44			16.14	an	16.44	

Blau dargestellte RB und Busse verkehren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags

497 (Köln -) Siegen - Netphen - Erndtebrück - Bad Berleburg

Ab 1847 gab es Pläne für eine Hauptbahn von Siegen nach Marburg, die aber nicht verwirklicht wurden. Daher sollte eine Nebenbahn die strukturschwachen Kreise Wittgenstein und Biedenkopf erschließen. Insbesondere sollte sie die zahlreichen Hammerwerke, Hüttenwerke und Gießereien entlang der Strecke und im Hinterland mit Steinkohle und Koks aus dem Ruhrgebiet für die Hochöfen versorgen und die preiswerte Versendung von Hüttenerzeugnissen ermöglichen.

Der erste Abschnitt von Cölbe (an der KBS 608) nach Laasphe wurde 1883 eröffnet. 1884 folgte die Verbindung von Kreuztal (an der KBS 490) nach Hilchenbach und 1889 wurde die Lücke dazwischen geschlossen. 1911 ging die in Erndtebrück abzweigende und 20 km lange Nebenbahn durchs Edertal nach Berleburg in Betrieb.

Der Verkehr entwickelte sich sehr gut und in den 1930er Jahren verkehrten sogar Schnellzüge über die damalige Kursbuch-Strecke 174n. Ab den 1950er Jahren fuhr es ein Eilzugpaar Frankfurt (M) - Marburg - Siegen - Köln, dessen Einstellung 1979 für deutlich weniger Nachfrage sorgte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es 25 Stationen zwischen Cölbe und Erndtebrück, zur Jahrtausendwende waren es nur noch 15. Insbesondere in den 1980er Jahren wurden Haltepunkte und Bahnhöfe aufgelassen und zurückgebaut. Montags bis freitags fuhren fast stündlich Dieselloks der Baureihe 211 mit zwei „Silberlingen“. Gut nachgefragt waren aber nur die Pendler- und Schülerzüge. Ab 1980 ging auch der Güterverkehr stark zurück und wurde Mitte der 1990er Jahre ganz eingestellt.

Ab 1994 war der Betrieb zweigeteilt: Die *Rothaar-Bahn* fuhr Siegen - Erndtebrück - Bad Berleburg und die *Obere Lahntalbahn* Erndtebrück - Cölbe - Marburg. *DB Regio NRW* setzte auf der *Rothaar-Bahn* Triebzüge der Baureihe 628/928 ein, die wegen der kurvenreichen Trasse und der maximal zulässigen 60 km/h 1 ½ Stunden für die 35 km Luftlinie brauchten. 2010 waren tagsüber 4 Triebwagen der Baureihe 640 im Stundentakt unterwegs und begegneten sich in Weidenau, Hilchenbach und Erndtebrück. Dort bestand nur zweistündlich Anschluss Richtung Marburg (→ KBS 498).

In Bad Berleburg hatte man bis 1981 Anschluss an die *Obere Edertalbahn* über Allendorf nach Frankenberg. Diese wurde 2010 nur noch gelegentlich von Güterzügen bis Battenberg befahren, westlich davon waen die Gleise bereits abgebaut. Die Busverbindungen waren leider miserabel: Die Reise von Bad Berleburg nach Frankenberg dauerte mit 2 oder 3 mal umsteigen 2 ½ bis 3 Stunden. Das wäre beim **VD-T** dank einer *Regio-Buslinie* wesentlich besser, da sie die 38 Straßen-km voneinander entfernten *Intergralen Taktknoten* in 56 Minuten verbindet.

Der **VD-T** hätte das Angebot zwischen Siegen und Erndtebrück bis zur Jahrtausendwende ganz neu geordnet: Über Kreuztal fahren die RB nur noch bis Hilchenbach (→ KBS 496). Um die Reisezeit zu halbieren, nutzt die KBS 497 ab Siegen-Weidenau 8 km der Kleinbahn nach Deuz, die in der Realität 2004 stillgelegt wurde. Am südlichen Stadtrand von Netphen beginnt der 11 km lange Neubauabschnitt, der mit zwei Tunnels (1,5 und 2,5 km lang) und 25 ‰ Steigung das Sieg- mit dem Edertal verbindet. Östlich von Lützel wird das vorhandene Gleis erreicht.

Die stündlichen RB brauchen von Siegen nach Erndtebrück nur noch 82 Minuten. Ab Siegen fahren sie als RE nach Köln weiter und bringen der Urlaubsregion viele attraktive Direktverbindungen und in Bad Berleburg wartet auf jeden Zug ein Bus nach Winterberg. In der Realität gibt es in Erndtebrück nur zweistündlich Zuganschlüsse über Biedenkopf nach Marburg. Beim **VD-T** fährt die *Obere Lahntalbahn* stündlich auf einer direkteren Trasse nach Feudingen und in der *Hauptverkehrszeit* gäbe es *Flügelzüge* von Siegen über Erndtebrück nach Marburg.

7.19	8.19	9.19	Hagen Hbf	10.41	11.41	12.41
8.01	9.01	10.01	Finnentrop	9.59	10.59	11.59
8.28	9.28	10.28	Siegen 490	9.32	10.32	11.32
7.16	8.16	9.16	Köln Hbf	10.44	11.44	12.44
8.01	9.01	10.01	Au (Sieg)	10.00	11.00	12.00
8.27	9.27	10.27	Siegen 480	9.33	10.33	11.33
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33	9.33	10.33	km Siegen	9.27	10.27	11.27
8.36	9.36	10.36	2,6 Siegen-Weidenau	9.23	10.23	11.23
8.39	9.39	10.39	5,7 Dreis-Tiefenbach	9.20	10.20	11.20
8.43	9.43	10.43	9,4 Netphen (Sieg)	9.16	10.16	11.16
8.47	9.47	10.47	12,6 Brauersd. (Obernautalsp.)	9.12	10.12	11.12
8.51	9.51	10.51	16,8 Sohlbach (Rothaarkamm)	9.08	10.08	11.08
8.59	9.59	10.59	25,2 Erndtebrück	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	8,59 Birkelbach	8.59	9.59	10.59
9.05	10.05	11.05	28,8 Birkelbach	8.54	9.54	10.54
9.11	10.11	11.11	34,3 Aue-Wingeshausen	8.48	9.48	10.48
9.17	10.17	11.17	39,7 Berghausen	8.42	9.42	10.42
9.19	10.19	11.19	42,0 Raumland-Markhausen*)	8.40	9.40	10.40
9.25	10.25	11.25	44,9 Bad Berleburg	8.35	9.35	10.35
9.30	10.30	11.30	km <i>Bad Berleburg</i> 	8.30	9.30	10.30
9.44	10.44	11.44	9 <i>Girkhausen</i>	8.15	9.15	10.15
9.56	10.56	11.56	17 <i>Langewiese</i>	8.03	9.03	10.03
10.11	11.11	12.11	26 <i>Winterberg (Westf)</i>	7.49	8.49	9.49

*) Haltepunkt um 1 km nach Osten verlegt.

498 Erndtebrück - B.Laasphe - Biedenkopf - Marburg (- Frankfurt)

Die Entwicklung zwischen Siegen, Erndtebrück und Marburg wird bei der KBS 497 beschrieben. Ab 1994 war der Betrieb zweigeteilt: Die *Rothaar-Bahn* fuhr Siegen - Erndtebrück - Bad Berleburg und die *Obere Lahntalbahn* Erndtebrück - Cölbe - Marburg. *DB Regio NRW* setzte Triebzüge der Baureihe 628/928 ein.

2002 übernahm die *DB-Tochter Kurhessenbahn* die RB-Linie 93 mit Triebwagen der Baureihe 640 und stoppte den Rückgang der Fahrgastzahlen. Bis 2010 renovierte sie zwischen Marburg und Bad Laasphe alle Bahnsteige (ausgenommen Wallau) und hob sie auf 38 oder 55 cm an. Zudem baute sie die neuen Stationen Biedenkopf-Schulzentrum (2003) und Niederlaasphe (2009). 2010 nutzten pro Tag rund 3.000 Fahrgäste die *Obere Lahntalbahn*, was einem Zuwachs von 20 % seit 2007 entsprach.

2017 wurde der Abzweigbahnhof Erndtebrück komplett erneuert und bekam ein *Elektronisches Stellwerk* (EStW). 2020 wurde der Abschnitt Cölbe - Friedensdorf für den Neubau der B 252-Umgehungsstraße vier Monate lang gesperrt. Die Bahnhöfe Sarnau und Buchenau bekamen (aus Friedensdorf ferngesteuerte) *EStW*, Buchenau, Sterzhausen und Goßfelden neue Bahnsteige und mehrere Bahnübergänge wurden erneuert oder geschlossen.

Der kurvenreiche Abschnitt zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe hat die geringste Nachfrage. 2010 fuhren die Züge dort tagsüber nur im Zweistundentakt. Das Aufkommen im Nahverkehr ist in der dünn besiedelten Gegend gering, und für den überregionalen Verkehr sind 1 ½ Stunden Reisezeit für die 45 km Luftlinie von Marburg nach Erndtebrück wenig attraktiv.

Der **VD-T** hätte das Angebot zwischen Siegen und Marburg bis zur Jahrtausendwende ganz neu geordnet: Um die Reisezeit zwischen Erndtebrück und Feudingen zu halbieren, hätte er 6 km mit 25 ‰ Gefälle neu trassiert. Die stündlichen RE brauchen von Marburg nach Erndtebrück nur noch 53 Minuten und verbinden perfekt die beiden *Integralen Taktknoten* zur Minute 00. Ab Marburg fahren sie als *Flügelzug* über Gießen nach Frankfurt (M) weiter und bringen der Urlaubsregion viele attraktive Direktverbindungen. Ab Bad Laasphe gibt es zusätzlich stündliche RB: Zweigleisige Abschnitte zwischen Niederlaasphe und Wallau (2 km) sowie Sterzhausen und Sarnau (3 km) sorgen dafür, dass sie zügig voran kommen und an beiden Endstationen genug Zeit zum Wenden haben.

7.33		8.33		9.33	Siegen Hbf	7.33		8.33		9.33
7.43		8.43		9.43	Netphen	7.43		8.43		9.43
>	8.35	>	9.35	>	Bad Berleburg	>	8.35	>	9.35	>
7.59	8.59	8.59	9.59	9.59	Erndtebrück 487	7.59	8.59	8.59	9.59	9.59
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.04		9.04		10.04	km Erndtebrück	8.56		9.56		10.56
8.11	ab	9.11	ab	10.11	8,7 Feudingen	8.48	an	9.48	an	10.48
8.19	8.34	9.19	9.34	10.19	16,6 Bad Laasphe	8.40	9.26	9.40	10.26	10.40
	8.36	[21]	9.36		18,0 Niederlaasphe		9.23	[38]	10.23	
8.23	8.39	9.23	9.39	10.23	20,1 Wallau (Lahn)	8.36	9.20	9.36	10.20	10.36
	8.43		9.43		24,1 Bi.-Schulzentrum		9.16		10.16	
8.28	8.45	9.28	9.45	10.28	25,5 Biedenkopf	8.31	9.14	9.31	10.14	10.31
8.31	8.46	9.31	9.46	10.31		8.28	9.13	9.28	10.13	10.28
	8.49		9.49		28,1 Eckelshausen		9.10		10.10	
	8.52		9.52		30,5 Wilhelmshütte		9.07		10.07	
	8.54		9.54		31,8 Friedensdorf (L)		9.05		10.05	
8.39	58/01	9.39	58/01	10.39	35,4 Buchenau (Lahn)	8.20	58/01	9.20	58/01	10.20
	9.06		10.06		40,8 Caldern		8.53		9.53	
	9.09		10.09		43,7 Sterzhausen		8.50		9.50	
8.47	9.12	9.47	10.12	10.47	46,0 Goßfelden	8.12	8.47	9.12	9.47	10.12
	9.14	[48]	10.14		47,3 Lahntal-Sarnau		8.45	[11]	9.45	
8.53	9.19	9.53	10.19	10.53	52,1 Cölbe	8.06	8.40	9.06	9.40	10.06
8.57	9.23	9.57	10.23	10.57	55,8 Marburg (L) Hbf	8.03	8.37	9.03	9.37	10.03
9.01	10.44	10.01	11.44	11.01	<i>Marburg Hbf 620</i>	7.59	8.16	8.59	9.16	9.59
9.28	10.59	10.28	11.59	11.28	<i>Gießen Hbf</i>	7.32	7.41	8.32	8.41	9.32
10.12	11.39	11.12	12.39	12.12	<i>Frankfurt (M) Süd</i>	6.48	7.21	7.48	8.21	8.48