

=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

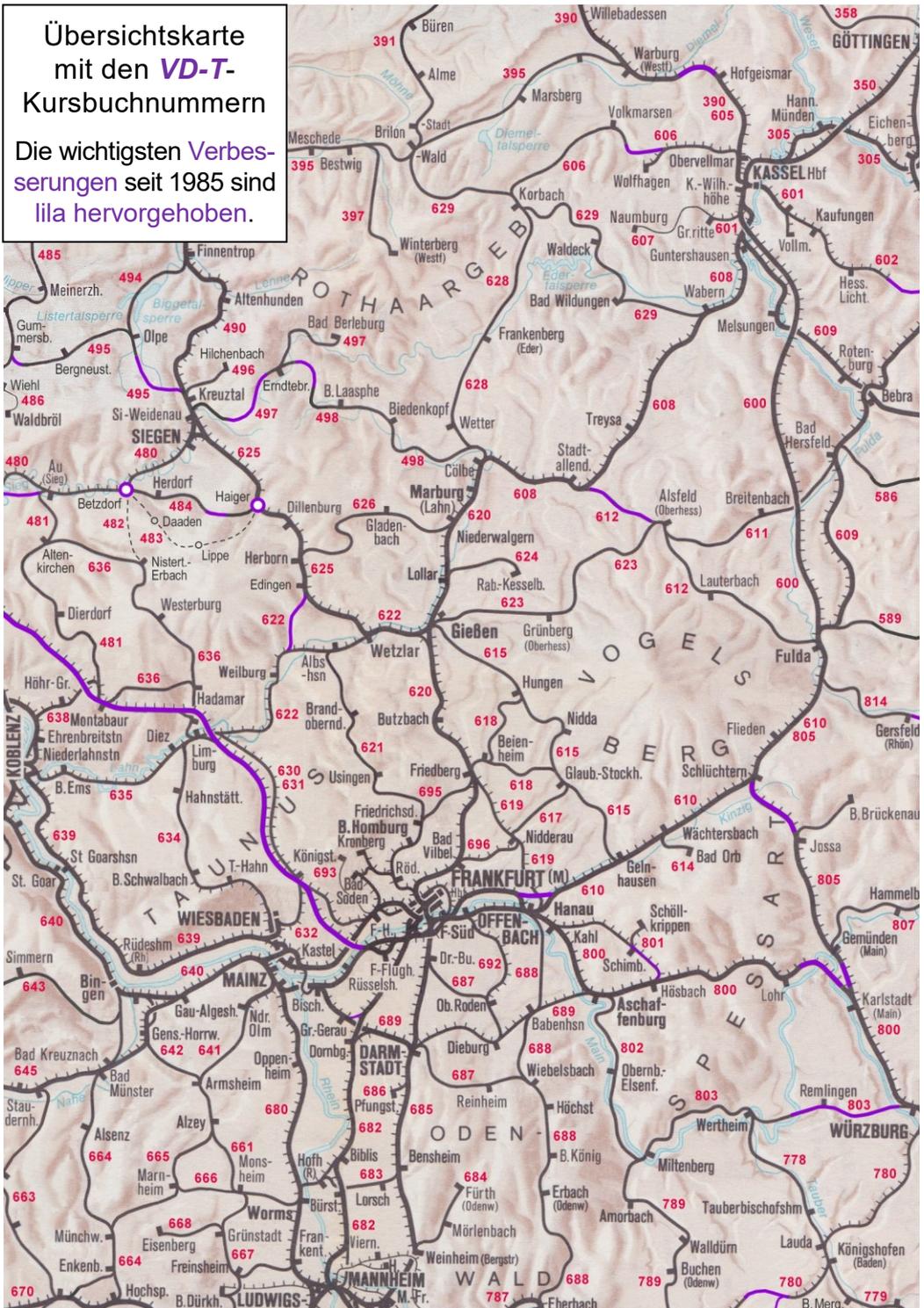
**= Strecken 600 bis 634 =
NORDHESSEN**



Ein Integraler Taktfahrplan
von Jörg Schäfer

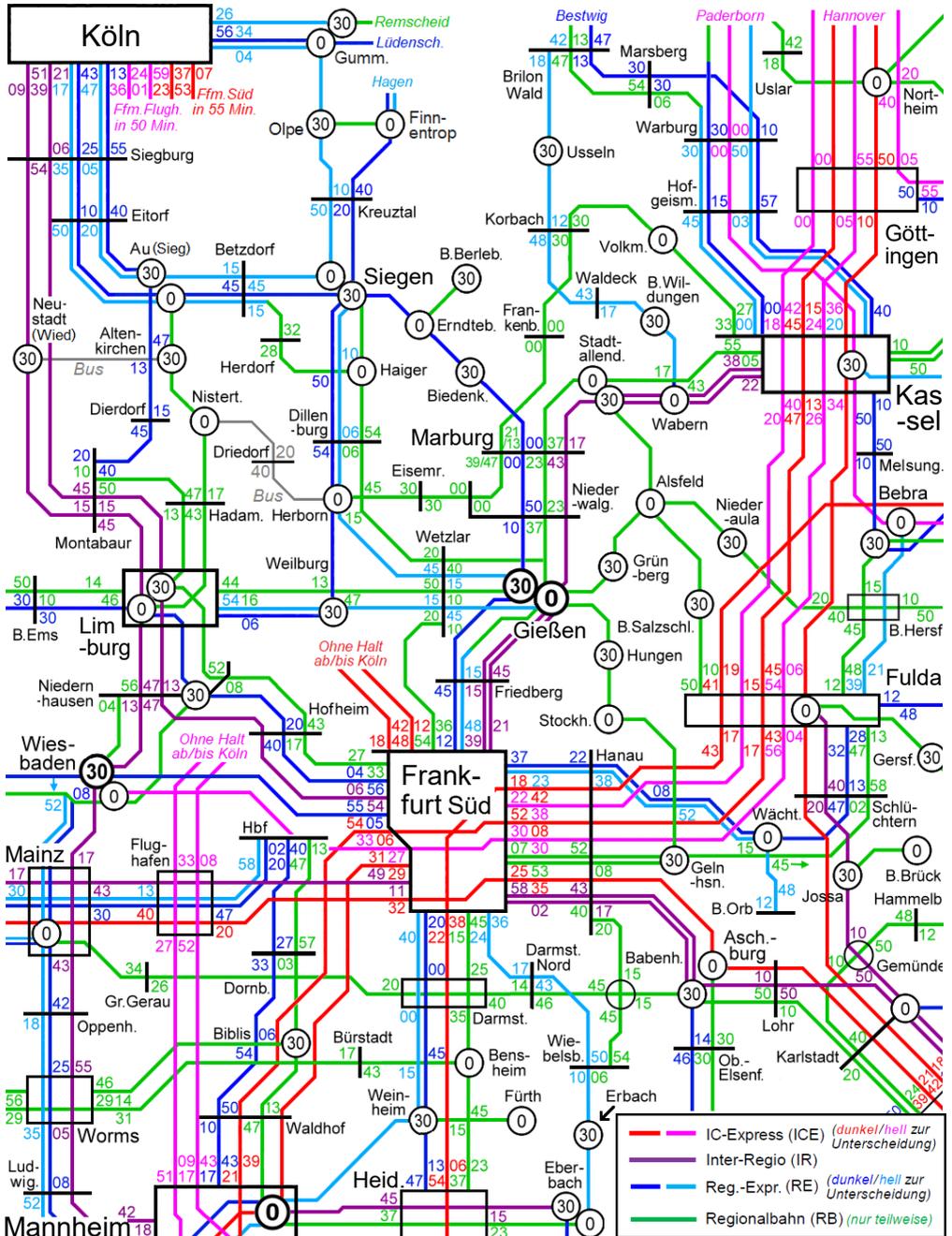
Übersichtskarte mit den **VD-T-** Kursbuchnummern

Die wichtigsten **Verbes-**
erungen seit 1985 sind
lila hervorgehoben.



VD-T-Fahrplan für die Normalverkehrszeit:

Jede Linie stellt eine Zugfahrt im Stundentakt dar. (Entwurf Jan.23)

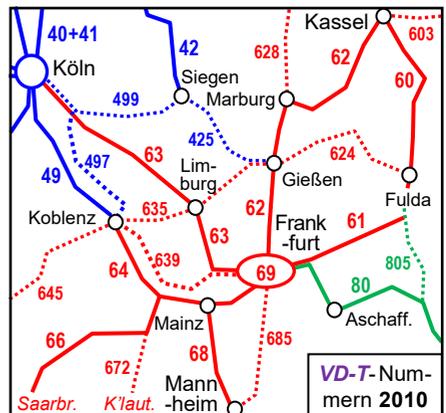
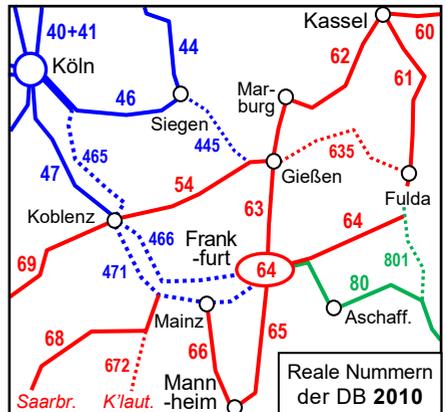
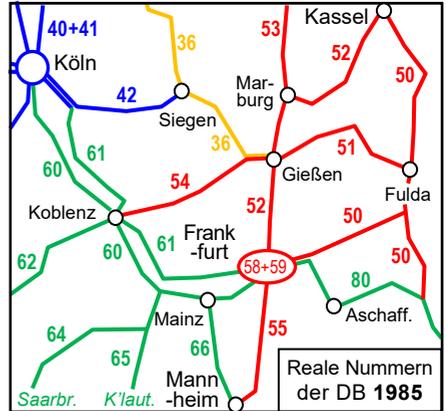


Die Bezeichnung der Kursbuch-Tabellen

Bei der Kursbuchreform 1972 bekamen die Bundesbahndirektionen (BD) Frankfurt und Kassel die Nummern 500 bis 599 für Hessen. Die Tabellen 500 (über Fulda) und 520 (über Gießen) verbanden die beiden größten hessischen Städte, dazwischen lag die 510 Gießen - Alsfeld - Fulda. Als 530 wurde Kassel - Korbach - Marburg bezeichnet, 540 war Koblenz - Limburg - Gießen und 550 Frankfurt - Darmstadt - Mannheim. Da in Baden-Württemberg die „700er“ nicht reichten, bekam Mannheim - Heilbronn die Nummer 560. Die Tabelle 570 gab es nicht und 580 bis 595 wurden (mit großen Lücken) dem Frankfurter S-Bahn-Bereich gewidmet.

Die BD Kassel wurde am 31.12.74 aufgelöst und alle Strecken (ohne Änderungen bei den Nummern) der BD Frankfurt zugeordnet. Diese stellte bis 1990 auf vielen Nebenstrecken den Bahnbetrieb ein, weil die Nachfrage durch die massenhafte Motorisierung der Bevölkerung stark zurückgingen. 1990 war über die Hälfte aller 500er Nummern nicht mehr belegt. Daher war es nach der "Wende" kein Problem, die Kursbücher beider deutscher Staaten ab 1992 mit dreistelligen Nummern zu vereinheitlichen.

Die DB vergab die Nummern 500 bis 599 neu an Sachsen und Thüringen und machte dafür etwa die Hälfte der 600er frei, die zuvor auf Rheinland-Pfalz und das Saarland verteilt waren. Dabei nahm die DB



keine Rücksicht auf die frühere Systematik und bestimmte Kassel als Zentrum für die Linien 600 nach Nordhausen, 610 nach Fulda und 620 nach Gießen. Um Frankfurt „drehen“ sich seither die 630 nach Gießen, 640 nach Fulda und 650 nach Mannheim. Von Mannheim gehen die 650, 660 und 670 und von Saarbrücken die 670, 680 und 690 aus. Das hatte zur Folge, dass nur die Hauptachsen 660 und 670 ihre alten Nummern behielten und die 550 leicht merkbar um 100 erhöht wurde. Zudem gibt es zwischen benachbarten Strecken oft große Nummernsprünge, was die Orientierung erschwert.

*Der **VD-T** hätte sich bei der Umstellung 1992 mehr an der alten Struktur orientiert und aus der Tabelle 500 Kassel - Fulda - Frankfurt die 600 gemacht. Die folgenden Nummern drehen sich gegen den Uhrzeigersinn um Kassel bis zur 609 nach Fulda. Diese stößt dort auf die 610 nach Fulda. Die abzweigenden Strecken werden systemgerecht (und wie bei der DB bis 1972 von Nord nach Süd) durchnummeriert.*

*Aus 520 Frankfurt - Gießen - Kassel wird beim **VD-T** die 620 Frankfurt - Gießen. Dann geht es im Uhrzeigersinn weiter: Die Nummer 630 bekommt nach ihrer Eröffnung 2002 die Schnellfahrstrecke Frankfurt - Köln, um ihre große Bedeutung zu betonen. 640 heißt die linke Rheinstrecke nach Koblenz, die schon größtenteils in Rheinland-Pfalz liegt. Dieses Bundesland teilt sich mit dem Saarland die Nummern bis zur 680 Mainz - Worms - Mannheim. 682 bis 689 bekommen die Strecken im schmalen südhessischen Korridor zwischen Darmstadt und Aschaffenburg und 690 bis 699 der Frankfurter S-Bahn-Bereich.*

Hinweis zu den Grafiken: Bei den Hauptachsen werden nur die beiden ersten Ziffern genannt. Unter dieser Nummer fand man etwa bis zur Jahrtausendwende eine Tabelle bei den „Fernverbindungen über mittlere Entfernungen“. Für die Nahverkehrstabelle mit allen Stationen wurde daran eine „0“ angehängt. Die *linke Rheinstrecke* Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt hatte daher z.B. bis 1992 die Kursbuch-Nummer 600.

600 Kassel - Bebra - Fulda - Hanau - Frankfurt (Main)

Anfang der 1970er Jahre entschied die Bundesregierung, die *Deutsche Bundesbahn* (DB) Bahn durch *Neubaustrecken* (NBS) attraktiver zu machen. Mit ihnen wollte man schnelle Personen- und langsamere Güterzüge trennen und dadurch beide beschleunigen und zusätzliche Kapazitäten schaffen. Das erforderte relativ große Kurvenradien (mindestens 5.100 Meter) und geringe Steigungen (maximal 12,5‰). Für Zugüberholungen und Instandhaltungsarbeiten wurden alle 5 bis 7 km Überleitstellen sowie etwa alle 20 km Betriebsbahnhöfe vorgesehen.

Der *Bundesverkehrswegeplan* (BVWP) 1973 enthielt für die Schiene neben den NBS Hannover - Gemünden und Mannheim - Stuttgart acht *Ausbaustrecken* (ABS), zu denen auch Frankfurt - Flieden gehörte. Bis 1980 beschloss die Bundesregierung aber, die NBS von Hannover bis Würzburg zu verlängern und dafür „zunächst“ auf den Ausbau Richtung Frankfurt zu verzichten, obwohl dorthin doppelt so viele Personenzüge fahren. Kassel war aufgrund seiner Lage und Bedeutung ein Fixpunkt der NBS-Trasse und sollte endlich regelmäßigen Anschluss an das Fernverkehrsnetz bekommen. Ende 1976 lag die Linienführung von dort nach Hannover fest und im Folgejahr wurden die Raumordnungsverfahren eingeleitet. In Kassel selbst fiel nach langen Diskussionen erst 1980 die Entscheidung, die NBS über den neuen Bahnhof *Wilhelmshöhe* zu führen.

Am 12.5.79 wurden (100 Jahre nach Inbetriebnahme der letzten deutschen Fernbahnstrecke) die ersten 12,7 NBS- km von Hannover-Bismarckstr. nach Rethen eröffnet. Die DB hatte dafür (unter anderem für 70.000 m³ Beton und 8.900 t Stahl) 233 Millionen DM verbaut. Das letzte großflächige Raumordnungsverfahren für die 36 km von Gemünden nach Würzburg endete am 20.5.81. Für die Maintalbrücke Veitshöchheim kam am 12.12.84 der letzte Planfeststellungsbeschluss. Im Oktober 1986 lag schließlich für die ganzen 327 km Hannover - Würzburg Bau-recht vor. Es hatte 10.700 Einsprüche gegeben und bei den Gerichtsverfahren schloss die DB zahlreiche kostspielige Vergleiche ab. Mitte der 1970er Jahre war sie von 25 % Tunnelanteil ausgegangen, tatsächlich wurden es 35 %.

Südlich von Fulda begannen die Bauarbeiten am 22.5.81 mit dem Anschlag des *Einmalbergertunnels* bei Gemünden. Im Oktober 1984 wurde auf über 70 % der Strecke zwischen Hannover und Würzburg gebaut. 1986 wurde mit dem 10,8 km langen *Landrückentunnel* (bei Mottgers) der längste deutsche Bahntunnel im Rohbau fertig. Am 14.7.86 setzte die DB die Oberleitung zwischen der *Überleitstelle Hohe Wart* und dem *Betriebsbahnhof Burgsinn* unter Spannung. Die Streckenzulassung wurde

mit der E-Lok 103 003 erreicht und am 3.9.86 begannen die *Hochtastfahrten* mit dem Vorserienzug *InterCityExperimental* (ICE-V). Am 1.5.88 stellte er mit 406,9 km/h einen neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge auf.

Am 26.5.88 gingen die Abschnitte Fulda - Würzburg (94 km) und Edesheim - Nörten-Hardenberg (bei Göttingen, 13 km) offiziell in den *Vorlaufbetrieb*. Die IC-Strecke zwischen Fulda und Würzburg verringerte sich dadurch um 19 km und die Fahrzeit von 63 auf 39 Minuten. Tagsüber fuhren lokbespannte IC- und EC-Züge im Stundentakt und nachts rund 50 Güterzüge.

Bereits am 4.11.87 hatte der Gleisbau von Fulda aus nach Norden begonnen. Ende 1988 war die Hälfte der Gleise bis Kassel verlegt und mit *Helleberg*-, *Mündener* und *Rengershäusertunnel* die letzten drei Röhren durchschlagten. Mitte November 1989 konnten Bauzüge von Fulda nach Kassel fahren. Es folgten Restarbeiten wie die Installation der Oberleitung und Belastungstests für Brücken. Beim Richtfest des Vordaches am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe am 18.1.90 war die Gesamtstrecke im Rohbau fertig.

Am 2.6.91 wurde die NBS auf ganzer Länge eröffnet. Sie hatte rund 6 Milliarden Euro gekostet, von denen etwa die Hälfte auf Tunnel und Brücken entfielen. Die Entwurfsgeschwindigkeit lag bei 300 km/h, die Züge fuhren zunächst aber höchstens 250 km/h. Gleichzeitig nahm die DB den fahrplanmäßigen Verkehr mit den neuen *Intercity-Express*-Triebzügen (ICE) auf. Die Reisezeit Hamburg - München schrumpfte dadurch von 7 ½ Stunden (1984) auf rund 6 Stunden (1991).

Die NBS steht seither zwischen 5.30 Uhr und 23 Uhr vorrangig Personenzügen zur Verfügung, in der übrigen Zeit haben Güterzüge Vorfahrt. Im August 1994 nutzten täglich rund 100 Personen- und 70 Güterzüge die NBS. Die Nachfrage entwickelte sich kontinuierlich auseinander, 2007 waren es 106 IC/ICE und 66 Güterzüge. Auf der „Altstrecke“ zählte die DB zwischen Göttingen und Eichenberg 77 Güter- und 19 Regionalzüge.

Obwohl ab Fulda viel mehr Züge Richtung Frankfurt als Richtung Würzburg fahren, wurde dort wesentlich weniger investiert: Seit 2.6.91 können die ICE auf 16 km mit 200 km/h und auf 24 km mit 160 km/h fahren. Von 2007 bis 2011 entstand der *Neue Schlüchternner Tunnel* als zweite Röhre durch den Landrücken und 2014 erhielt die Bahn beim Neubau der Autobahn A 66 eine neue Trasse zwischen Eichenzell und Neuhof, die 160 statt zuvor 130 km/h erlaubt (→ KBS 610).

Zwischen Kassel und Fulda gibt es beim **VD-T** wie in der Realität eine zweigleisige Schnellfahrstrecke für bis zu 280 km/h. Ein wesentlicher Unterschied ist die

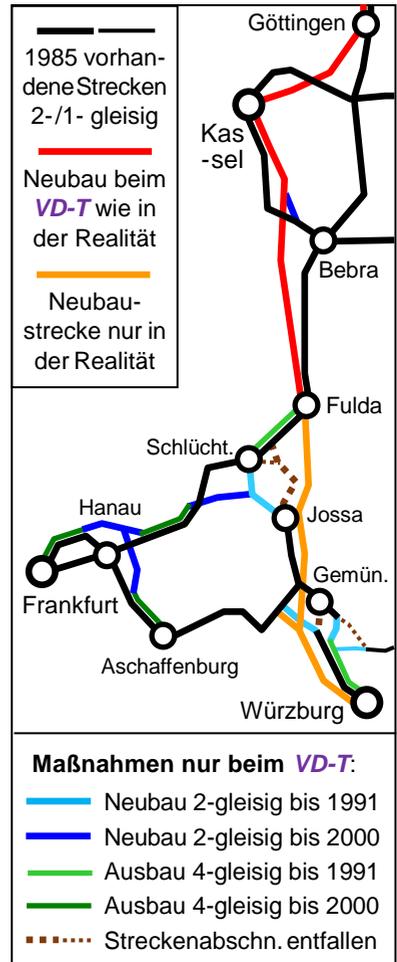
4 km lange Verbindungsstrecke von der *Überleitstelle Wildsberg* zur KBS 609 nach Bebra: Diese hätte man nach der „Wende“ gebaut, damit die ICE nach Erfurt von Kassel bis Altmorschen nicht die kurvenreiche *Friedrich-Wilhelms-Nordbahn* benutzen müssen und dadurch 10 Minuten schneller voran kommen.

Südlich von Fulda sieht es beim *VD-T* hingegen ganz anders aus als in der Realität. Denn eine wesentliche Voraussetzung für das Konzept von Jörg Schäfer ist, dass sich die Politiker bis 1985 für einen volkswirtschaftlich sinnvolleren Ausbau entschieden hätten: Statt der nur von einem ICE pro Stunde und Richtung genutzten 94 Neubau-km nach Würzburg gibt es eine Kombination von Neu- und Ausbaumaßnahmen, die auch dem wichtigeren Ast nach Frankfurt Beschleunigungen und zusätzliche Kapazitäten gebracht hätten (→ KBS 610).

Nach der „Wende“ wäre es zudem einfacher gewesen, den stark anwachsenden Verkehr von Frankfurt nach Erfurt, Leipzig und Berlin durch weitere Neubauabschnitte zu beschleunigen. Spätestens bis zur Jahrtausendwende hätte der *VD-T* die 95 km bis Fulda viergleisig ausgebaut, um den umfangreichen ICE-Verkehr von den Nah- und Güterzügen zu trennen und dadurch attraktive Fahrpläne zu ermöglichen.

Das würde sich natürlich auch in der Nachfrage und der Zahl der Züge spiegeln: Im realen Fahrplan von 2010 fuhrn montags bis freitags durchschnittlich 3 IC oder ICE pro Stunde und Richtung zwischen Kassel und Würzburg. Beim *VD-T* wären es tagsüber vier IC oder ICE, zu denen in den Spitzenzeiten noch Sprinterzüge hinzukämen, die Frankfurt Süd - Hannover Hbf nonstop in 110 Minuten schaffen.

Ironischerweise könnte der *VD-T* auf mehr Bestandsstrecken als in der Realität verzichten: Die Abschnitte Jossa - Altengronau - Schlüchtern / Flieden und Gemünden - Thüngen könnten nämlich ersatzlos entfallen, weil man sie für Güterzüge nicht mehr braucht und für den geringen Personenverkehr Busse genügen.



<i>Hannover Hbf 360</i>					Berlin	7.30	7.35		Dortmund	7.55							Berlin	8.30	8.35	
<i>Göttingen</i>		7.11			<	8.05								8.11			<	9.05		
<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>		8.10			8.18	8.24	8.29		8.26	8.45				9.10			9.18	8.24	9.29	
Zug	RE	ICE	RB	RB	ICE	ICE	ICE	RB	IC	ICE	RE	RE	RE	ICE	RB	RB	ICE	ICE	ICE	RB
km Kass.-Wilhelmsh.	7.52			8.10	8.20	8.26	8.31	Esch-	8.34	8.47				8.52		9.10	9.20	9.26	9.31	Esch-
26,9 Melsungen	8.10			8.30	>	>	>	wege	>	<		v.li.	9.10		9.30	>	>	>	>	wege
55,3 Bebra	8.27	Erfurt		8.56	<	<	<	8.32	8.59	>		9.04	9.27	Erfurt	9.56	>	>	<	<	9.32
68,7 Bad Hersfeld	>	>		w.re.	>	>	>	8.44	>	<		9.14	>	>	w.re.	>	>	>	>	9.44
111,3 Fulda	Erfurt	8.42	ab			8.54	8.59	9.12	Erfurt	9.15	ab	9.39	Erfurt	9.42	ab			9.54	9.59	10.12
	RB	8.43	8.47			8.55	9.00	RE		9.16	9.32	an	RB	9.43	9.47			9.55	10.00	RE
135,1 Schlüchtern	v.li.	<	9.02		<	<	<	v.li.	<	9.47			v.li.	<	10.02		<	<	<	v.li.
168,4 Gelnhausen	8.31	>	9.29		>	>	Nürn	9.08	>	10.07			9.31	>	10.29		>	>	Nürn	10.08
189,5 Hanau Hbf	8.53	<	w.re.		<	<	-berg	9.23	>	w.re.			9.53	<	w.re.		<	<	-berg	10.23
206,9 Frankfurt (M) Süd	9.07	9.18			9.22	9.30		9.37	9.51				10.07	10.18			10.22	10.30		10.37
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	9.09	9.22			9.31	9.34		9.39		9.54			10.09	10.22			10.31	10.34		10.39
<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	9.13	>			>	Wies		9.43	>				10.13	>			>	Wies		10.43
<i>Mannheim Hbf</i>	7.39				Wies	8.01		Basel					8.39				Wies	9.01		
<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	>		8.17		-bad.	>		>	8.47				>		9.17		-bad.	>		
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	8.06		8.21		8.26	8.31		8.38	8.51				9.06		9.21		9.26	9.31		
Zug	ICE	IC	RE	ICE	ICE	ICE	RB	RB	ICE	RB	RE	RE	ICE	IC	RE	ICE	ICE	ICE	RB	RB
km Frankfurt (M) Süd	8.09		8.23		8.30	8.38			8.42	8.53			9.09		9.23		9.30	9.38		
> Hanau Hbf	>		8.37	Nürn	>	>	v.li.	>	9.07		v.li.	>	9.37	Nürn	>	>	>	>	v.li.	
40 Gelnhausen	<		8.52	-berg	<	<	8.31	<	9.29		9.53	<	9.52	-berg	<	<	<	<	9.31	
< Schlüchtern	>		w.re.	>	>	>	8.58	>	w.re.		10.13	>	w.re.	>	>	>	>	>	9.58	
102 Fulda	8.44		RB	9.00	9.05		9.13	9.17		ab	10.28	9.44		RB	10.00	10.05			10.13	
	8.45	Erfurt	8.49	9.01	9.06			an	9.18	RE	9.21	an	9.45	Erfurt	9.49	10.01	10.06			an
> Bad Hersfeld	>	>	9.16	>	>	>	v.li.	<	v.li.	9.46			>	>	10.16	>	>	>	v.li.	
< Bebra	<	9.00	9.28	<	<	<	9.04	Erfurt	9.33	9.56			<	10.00	10.28	<	<	<	10.04	
> Melsungen	>	>	Esch-	>	>	>	9.30		9.50	w.re.			>	>	Esch-	>	>	>	10.30	
192 Kass.-Wilhelmsh.	9.13	9.26	wege	9.29	9.34	9.40	9.50		10.08				10.13	10.26	wege	10.29	10.34	10.40	10.50	
<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	9.15	9.34		9.31	9.36	9.42			9.50				10.15	10.34		10.31	10.36	9.42		
<i>Göttingen</i>		Dort-			9.55	<			10.49					Dort-			9.55	<		
<i>Hannover Hbf 360</i>	10.05	10.05		10.25	10.30	Berlin							11.05	11.05		11.25	11.30	Berlin		

<i>Mannheim Hbf</i>	7.39				Wies	8.01		Basel					8.39				Wies	9.01		
<i>Frankfurt (M) Hbf</i>	>		8.17		-bad.	>		>	8.47				>		9.17		-bad.	>		
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	8.06		8.21		8.26	8.31		8.38	8.51				9.06		9.21		9.26	9.31		
Zug	ICE	IC	RE	ICE	ICE	ICE	RB	RB	ICE	RB	RE	RE	ICE	IC	RE	ICE	ICE	ICE	RB	RB
km Frankfurt (M) Süd	8.09		8.23		8.30	8.38			8.42	8.53			9.09		9.23		9.30	9.38		
> Hanau Hbf	>		8.37	Nürn	>	>	v.li.	>	9.07		v.li.	>	9.37	Nürn	>	>	>	>	v.li.	
40 Gelnhausen	<		8.52	-berg	<	<	8.31	<	9.29		9.53	<	9.52	-berg	<	<	<	<	9.31	
< Schlüchtern	>		w.re.	>	>	>	8.58	>	w.re.		10.13	>	w.re.	>	>	>	>	>	9.58	
102 Fulda	8.44		RB	9.00	9.05		9.13	9.17		ab	10.28	9.44		RB	10.00	10.05			10.13	
	8.45	Erfurt	8.49	9.01	9.06			an	9.18	RE	9.21	an	9.45	Erfurt	9.49	10.01	10.06			an
> Bad Hersfeld	>	>	9.16	>	>	>	v.li.	<	v.li.	9.46			>	>	10.16	>	>	>	v.li.	
< Bebra	<	9.00	9.28	<	<	<	9.04	Erfurt	9.33	9.56			<	10.00	10.28	<	<	<	10.04	
> Melsungen	>	>	Esch-	>	>	>	9.30		9.50	w.re.			>	>	Esch-	>	>	>	10.30	
192 Kass.-Wilhelmsh.	9.13	9.26	wege	9.29	9.34	9.40	9.50		10.08				10.13	10.26	wege	10.29	10.34	10.40	10.50	
<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	9.15	9.34		9.31	9.36	9.42			9.50				10.15	10.34		10.31	10.36	9.42		
<i>Göttingen</i>		Dort-			9.55	<			10.49					Dort-			9.55	<		
<i>Hannover Hbf 360</i>	10.05	10.05		10.25	10.30	Berlin							11.05	11.05		11.25	11.30	Berlin		

601 Oberkaufungen - Kassel - Großenritte / Guntershausen

Der öffentliche Nahverkehr für die über 300.000 Einwohner im Großraum Kassel wurde ab 2007 durch die *RegioTram* erheblich attraktiver: Besondere Zweisystem-Stadtbahnwagen bieten seither durchgehende Fahrten zwischen dem Überlandnetz der *Deutschen Bahn AG* und dem innerstädtischen Straßenbahnnetz an.

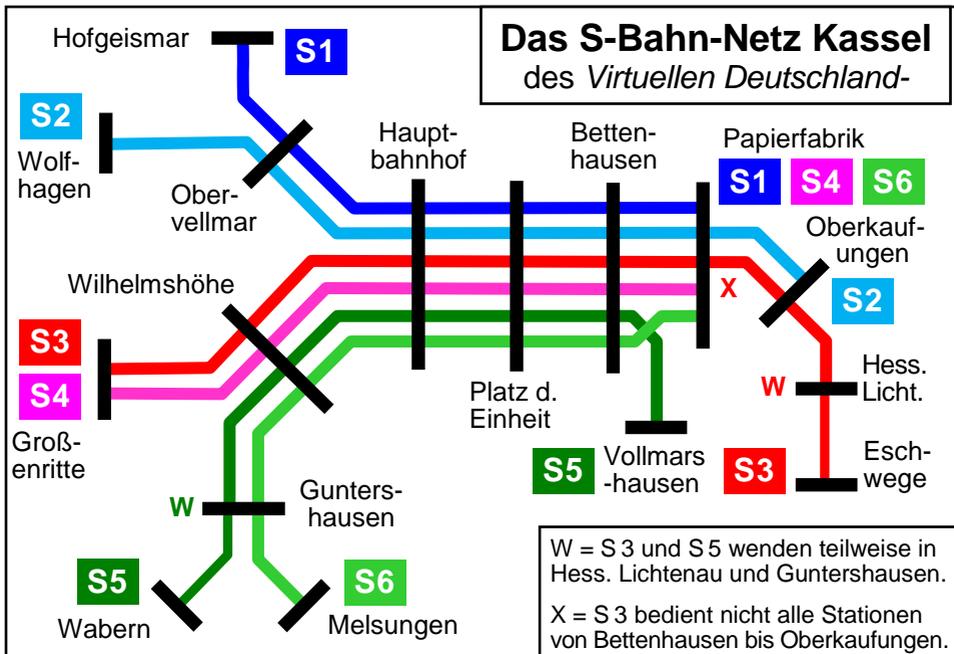
Im Kasseler Hbf befahren die *RegioTrams* von Westen her eine Rampe im Gleisvorfeld und halten dann an den tiefer gelegten Bahnsteigen 4 bis 6. In einem 200 Meter langen Tunnel unterfahren sie dann das Empfangsgebäude und erreichen die östliche Rampe in der Kurfürstenstraße. Die Bauarbeiten begannen am 12.8.05 und seit 19.8.07 gibt es planmäßigen Linienbetrieb.

In vielen Verbindungen entfiel dadurch das mit längeren Fußwegen und Wartezeiten verbundene Umsteigen. 2010 waren 28 *RegioCitadis*-Triebwagen vom Hersteller *Alstom LHB* in Salzgitter auf den Strecken nach Melsungen, Treysa, Wolfhagen und Hümme im Einsatz.

„Das Bessere ist der Feind des Guten“ – in diesem Sinne bekämen Kassel und sein Umland beim **VD-T** nicht „nur“ eine *RegioTram*, sondern eine „echte“ S-Bahn. Der *Citytunnel* beginnt wie in der Realität im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs, führt dann aber (mit drei neuen Stationen) 2 km nach Osten zum Platz der Deutschen Einheit. Da die Triebwagen nicht am allgemeinen Straßenverkehr teilnehmen sind sie schneller, breiter, komfortabler und pünktlicher.

Die 12,3 km lange zweigleisige S-Bahn-*Stammstrecke* Helleböhn - Wilhelmshöhe - Hauptbahnhof - Bettenhausen - Papierfabrik ist vom übrigen Bahnverkehr unabhängig: 6 Linien fahren in der *Normalverkehrszeit* im Halbstundentakt, wobei zwischen Hauptbahnhof und Bettenhausen ein exakter 5-Minuten-Takt entsteht. Das brächte sicher so viel zusätzliche Nachfrage, dass man in Kassel zusätzlich das gleiche Straßenbahn-Angebot wie in der Realität braucht. Nur die Außenäste würden beim **VD-T** angepasst:

- Die Straßenbahn-Linie 4 fährt nur bis zum neuen Bahnhof Bettenhausen, weil die S-Bahn den folgenden Abschnitt bis zur Papiermühle übernimmt.
- Die Straßenbahn-Linie 5 fährt nur bis Baunatal Mitte, weil die S-Bahn den folgenden Abschnitt bis Großenritte übernimmt.
- Die Straßenbahn-Linie 7 wird um 1 km zum Bahnhof Ihringhausen verlängert, und halbstündlich fahren *RegioTrams* nach Hann Münden weiter (→ KBS 604).



S-Bahn-Kurse und Laufweg mit Fahrzeiten	Fahrt / Stehen / Anteil		Takt / Züge	
S1 Hofgeismar 8.19 - Kassel Hbf 8.47 - Papierfabrik 9.00	82 min	38 min, 32%	halbstdl.	4
S2a Wolfhagen 8.17 - Kassel Hbf 9.02 - Oberkauf. 9.25	136 min	44 min, 24%	stündlich	3
S2b Wolfhagen 8.50 - Kassel Hbf 9.32 - Oberkauf. 9.55	130 min	50 min, 28%	stündlich	3
S3a Groß-Enritte 8.20 - Kassel Hbf 8.42 - Eschwege 9.48	176 min	64 min, 27%	stündlich	4
S3b Groß-Enritte 8.50 - Kassel Hbf 9.12 - Hess.Licht. 9.52	124 min	56 min, 31%	stündlich	3
S4 Groß-Enritte 8.05 - Kassel Hbf 8.27 - Papierfabrik 8.40	70 min	20 min, 22%	halbstdl.	3
S5a Guntersh. 8.05 - Kassel Hbf 8.22 - Vollmarshsn. 8.40	70 min	20 min, 22%	stündlich	1,5
S5b Wabern 8.15 - Kassel Hbf 8.52 - Vollmarshausen 9.10	110 min	40 min, 27%	stündlich	2,5
S6 Melsungen 8.05 - Kassel Hbf 8.37 - Papierfabrik 8.50	90 min	30 min, 25%	halbstdl.	4
Summe für die <i>Normalverkehrszeit</i> (NVZ)	1.230 m.	450 m., 27%	<i>pro Std.</i>	28



Zug	S 1	S 5	S 4	S 2	S 6	S 3	S 1	S 5	RB	S 4	S 2	S 6	RB	S 3	RE	S 1	S 5	S 4	S 2	S 6	S 3
km Großenritte			8.05			8.20				8.35				8.50				9.05			9.20
0,8 Hünstein			8.07			8.22				8.37				8.52				9.07			9.22
1,6 Baunatal Mitte			8.09			8.24				8.39				8.54				9.09			9.24
2,5 Kleingartenverein			8.11		Mel- sung.	8.26		Wa- bern	Mel- sung.	8.41		Mel- sung.	Wa- bern	8.56	Mel- sung.			9.11		Mel- sung.	9.26
3,4 Baunatal VW-Werk			8.13			8.28				8.43				8.58				9.13			9.28
5,9 Nordhausen		ab	8.16		>	8.31		>	>	8.46		>	>	9.01	>		ab	9.16		>	9.31
> Guntershausen		8.05	>		8.20	>		8.35	8.42	>		8.50	8.57	>	9.00		9.05	>		9.20	>
< Langenselbold		8.08	<		8.23	<		8.38		<		8.53		<			9.08	<		9.23	<
> Oberzwehren	Hof- geis.	8.12	>	Wolf	8.27	>	Hof- geis.	8.42		>	Wolf	8.57		>		Hof- geis.	9.12	>	Wolf	9.27	>
8,7 Helleböhn		8.15	8.20	-hag.	8.30	8.35		8.45		8.50	-hag.	9.00		9.05			9.15	9.20	-hag.	9.30	9.35
11,5 Wilhelmshöhe	<	8.18	8.23	<	8.33	8.38	<	8.48	8.50	8.53	<	9.03	9.05	9.08	9.08	<	9.18	9.23	<	9.33	9.38
14,2 Kassel Hbf	8.17	8.22	8.27	8.32	8.37	8.42	8.47	8.52	an	8.57	9.02	9.07	an	9.12	an	9.17	9.22	9.27	9.32	9.37	9.42
14,8 Friedrichsplatz	8.19	8.24	8.29	8.34	8.39	8.44	8.49	8.54		8.59	9.04	9.09		9.14		9.19	9.24	9.29	9.34	9.39	9.44
15,5 Renthof	8.21	8.26	8.31	8.36	8.41	8.46	8.51	8.56		9.01	9.06	9.11		9.16		9.21	9.26	9.31	9.36	9.41	9.46
16,2 Platz d.dt.Einheit	8.22	8.27	8.32	8.37	8.42	8.47	8.52	8.57		9.02	9.07	9.12		9.17		9.22	9.27	9.32	9.37	9.42	9.47
17,1 St.Kunigundis	8.24	8.29	8.34	8.39	8.44	8.49	8.54	8.59		9.04	9.09	9.14		9.19		9.24	9.29	9.34	9.39	9.44	9.49
18,1 Bettenhausen	8.26	8.31	8.36	8.41	8.46	8.51	8.56	9.01		9.06	9.11	9.16		9.21		9.26	9.31	9.36	9.41	9.46	9.51
19,6 Lindenberg	8.28	>	8.38	8.43	8.48		8.58	>		9.08	9.13	9.18				9.28	>	9.38	9.43	9.48	
21,0 Papierfabrik	8.30	<	8.40	8.45	8.50		9.00	<		9.10	9.15	9.20				9.30	<	9.40	9.45	9.50	
23,2 Niederkauf. Mitte	an	>	an	8.48	an	8.56	an	>		an	9.18	an		9.26		an	>	an	9.48	an	9.56
24,0 Niederkaufung. Bf		<		8.49				<			9.19						<		9.49		
24,8 Kauf. Gesamtsch.		>		8.51				>			9.21						>		9.51		
25,4 Oberkaufung. Mitte		<		8.53				<			9.23						<		9.53		
26,0 Oberkaufungen Bf		>		8.55		8.59		>			9.25			9.29			>		9.55		9.59
Ahornweg		8.33		an		>		9.03			an			>			9.33		an		>
Ochshausen		8.36				Esch wege		9.06						Hess Licht.			9.36				Esch wege
Lohfelden		8.38						9.08									9.38				
Vollmarshausen		8.40						9.10									9.40				

Die sechs S-Bahn-Linien fahren jeweils alle 30 Minuten. Zur leichteren Unterscheidung sind S1 und S2 blau, S3 und S4 rot und S5 und S6 grün.

Zug	S 6	S 2	S 4	S 5	S 1	RE	S 3	RB	S 6	S 2	S 4	RB	S 5	S 1	S 3	S 6	S 2	S 4	S 5	S 1	RE
km Vollmarshausen				8.20									8.50						9.20		
1,1 Lohfelden				8.22			Hess						8.52		Esch				9.22		
2,0 Ochshausen				8.24			Licht.						8.54		wege				9.24		
3,4 Ahornweg		ab		8.26			>			ab			8.56		>		ab		9.26		
< Oberkaufungen Bf		8.05		>			8.31			8.35			>		9.01		9.05		>		
> Oberkaufung. Mitte		8.06		<						8.36			<				9.06		<		
< Kauf. Gesamtsch.		8.08		>						8.38			>				9.08		>		
> Niederkaufung. Bf		8.10		<						8.40			<				9.10		<		
< Niederkauf. Mitte	ab	8.12	ab	>	ab		8.34		ab	8.42	ab		>	ab	9.04	ab	9.12	ab	>	ab	
> Papierfabrik	8.10	8.15	8.20	<	8.30				8.40	8.45	8.50		<	9.00		9.10	9.15	9.20	9.25	9.30	
< Lindenberg	8.12	8.17	8.22	>	8.32				8.42	8.47	8.52		>	9.02		9.12	9.17	9.22	9.27	9.32	
4,8 Bettenhausen	8.13	8.18	8.23	8.28	8.33		8.38		8.43	8.48	8.53		8.58	9.03	9.08	9.13	9.18	9.23	9.28	9.33	
5,8 St.Kunigundis	8.15	8.20	8.25	8.30	8.35		8.40		8.45	8.50	8.55		9.00	9.05	9.10	9.15	9.20	9.25	9.30	9.35	
6,7 Platz d.dt.Einheit	8.17	8.22	8.27	8.32	8.37		8.42		8.47	8.52	8.57		9.02	9.07	9.12	9.17	9.22	9.27	9.32	9.37	
7,4 Renthof	8.19	8.24	8.29	8.34	8.39		8.44		8.49	8.54	8.59		9.04	9.09	9.14	9.19	9.24	9.29	9.34	9.39	
8,1 Friedrichsplatz	8.21	8.26	8.31	8.36	8.41		8.46		8.51	8.56	9.01		9.06	9.11	9.16	9.21	9.26	9.31	9.36	9.41	
8,7 Kassel Hbf	8.23	8.28	8.33	8.38	8.43	ab	8.48	ab	8.53	8.58	9.03	ab	9.08	9.13	9.18	9.23	9.28	9.33	9.38	9.43	ab
11,4 Wilhelmshöhe	8.27	>	8.37	8.42	>	8.52	8.52	8.55	8.57	>	9.07	9.10	9.12	>	9.22	9.27	>	9.37	9.42	>	9.52
14,2 Helleböhn	8.30	Wolf	8.40	8.45	Hof-		8.55		9.00	Wolf	9.10		9.15	Hof-	9.25	9.30	Wolf	9.40	9.45	Hof-	
16,6 Oberzwehren	8.33	-hag.	>	8.48	geis.		>		9.03	-hag.	>		9.18	geis.	>	9.33	-hag.	>	9.48	geis.	
19,4 Langenselbold	8.36		<	8.51			<		9.06		<		9.21		<	9.36		<	9.51		
22,4 Guntershausen	8.40		>	8.55		9.00	>	9.03	9.10		>	9.18	9.25		>	9.40		>	9.55		10.00
Nordhausen	>		8.43	an		>	8.58	>	>		9.13	>	>		9.28	>		9.43	an		>
Baunatal VW-Werk	Mel-		8.47			Mel-	9.02	Wa-	Mel-		9.17	Mel-	Wa-		9.32	Mel-		9.47			Mel-
Kleingartenverein	sung.		8.49			sung.	9.04	bern	sung.		9.19	sung.	bern		9.34	sung.		9.49			sung.
Baunatal Mitte			8.51				9.06				9.21				9.36			9.51			
Hünstein			8.53				9.08				9.23				9.38			9.53			
Großenritte			8.55				9.10				9.25				9.40			9.55			

Die sechs S-Bahn-Linien fahren jeweils alle 30 Minuten. Zur leichteren Unterscheidung sind S1 und S2 blau, S3 und S4 rot und S5 und S6 grün.

602 Kassel - Oberkaufungen - Hessisch Lichtenau - Eschwege

Die Region östlich von Kassel sollte ursprünglich durch die *Halle - Casseler Bahn* erschlossen werden. Für diese wurde aber letztlich die einfachere Trasse über Hann Münden gewählt (→ KBS 603). Nachdem sich auch andere Projekte zerschlagen hatten, ging die 81 km lange Linie Niederhone - Malsfeld - Treysa erst 1879 in Betrieb. Sie diente vor allem militärischen Zwecken und war Teil der *Kanonenbahn* von Berlin nach Metz, die im Kriegsfall möglichst schnell Soldaten und Waffen zur französischen Grenze bringen sollte. Die für den zivilen Verkehr wichtigere Verbindung nach Kassel stellte ein Jahr später eine private Gesellschaft mit der knapp 50 km langen *Lossetalbahn* her.



Während die *Kanonenbahn* als Hauptbahn gebaut und durchgehend zweigleisig trassiert wurde, war die kurvenreiche *Lossetalbahn* nur eine eingleisige Nebenbahn. Dennoch zog sie schon bald wesentlich mehr Nachfrage an: In den 1930er Jahren fuhren z.B. werktags 9 Personenzüge je Richtung, die von Kassel Hbf nach Hess.Lichtenau 65 bis 90 und nach Waldkappel 93 bis 130 Minuten brauchten. 6 Zugpaare fuhren über Niederhone nach Eschwege weiter. Die *Kanonenbahn* sah hingegen werktags nur 7 Zugpaare mit 40 bis 45 Minuten Fahrzeit von Waldkappel nach Malsfeld. (3 Zugpaare waren von/nach Eschwege durchgebunden.) Die Güterzüge waren dank des Braunkohleabbaus bei Waldburg schwer und lang.

Ende der 1930er Jahre entstand gut versteckt im Wald nördlich von Fürstenhagen eine große Munitionsfabrik. Da das Gelände 100 Meter höher lag konnte man es nicht direkt an die *Lossetalbahn* anschließen und musste ein 14 km langes neues Gleis zur Zweigstrecke Waldburg - Großalmerode bauen. Nach dem Krieg wurden die eigentlichen Fabrikationsanlagen zerstört, viele Nebengebäude und Lagerbunker blieben aber verschont und wurden bald von zivilen Betrieben genutzt. Im *Industriegebiet Hirschhagen* verläuft heute aber nur noch eine Firma auf die Schiene – unter anderem verschrottet sie ausgemusterte Eisenbahnfahrzeuge.

Die Personenzüge bestanden bis in die 1970er Jahre vor allem aus dreiachsigen Umbauwagen, seltener waren Akkutriebwagen der Baureihe 515 unterwegs. Mit zunehmendem KFZ-Verkehr litten die Züge unter der Trassierung, die nicht den eigentlichen Nachfrage entsprach: Auf der *Kanonenbahn* fuhr daher schon 1974 der letzte Personenzug zwischen Waldkappel, Malsfeld und Treysa. Auf der *Losse-*

talbahn verbesserte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) zwar noch das Angebot mit moderneren Fahrzeugen (Dieselloks der Baureihen 212 und 216 mit „Silberlingen“) – der große Umweg in Kassel kostete aber immer mehr Fahrgäste: Vom Hauptbahnhof sind es nur 2,5 km Luftlinie vom Bahnhof Bettenhausen, die Züge brauchten aber für die 12 km lange „Rundreise“ über die Wilhelmshöhe 15 Minuten!

Die *DB* reagierte auf die rückläufige Nachfrage wie auf vielen anderen Strecken und dünnte den Fahrplan immer weiter aus. Am 31.5.1985 fuhr schließlich der letzte planmäßige Personenzug. Erst sechs Jahre später wurde der ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe eröffnet – er hätte der *Lossetalbahn* neues Leben einhauchen können, weil sie dorthin eine unschlagbar schnelle Ost-West-Verbindung im Kasseler Stadtgebiet geboten hätte.

Bis Walburg fuhren noch bis Ende 2002 Braunkohlenzüge, beim Bau der Autobahn A 44 verschwanden dann die Gleisanlagen zwischen Walburg und Küchen. 1998 verkaufte die *Deutsche Bahn AG* den Abschnitt Papierfabrik - Hess.Lichtenau an die *Regionalbahn Kassel GmbH*. Die elektrifizierte die Strecke mit 600 Volt Gleichstrom und schloss sie im Kaufunger Ortsteil Papierfabrik an das Kasseler Straßenbahnnetz an.

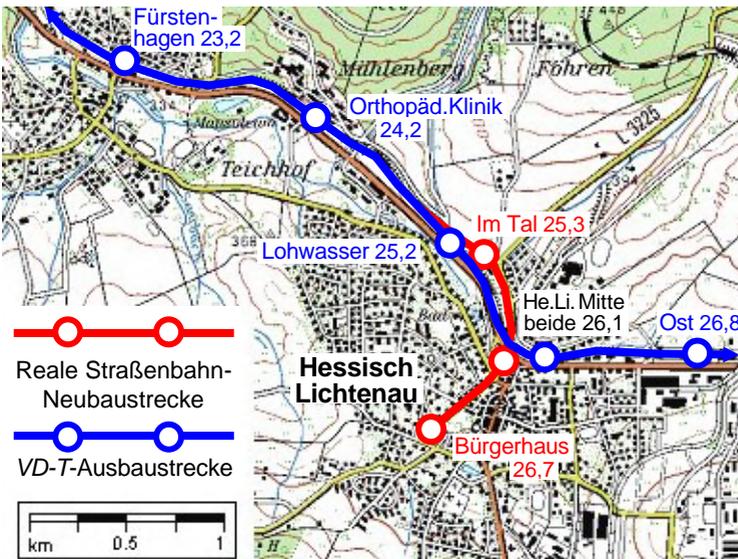


Eine Straßenbahn auf dem berühmten 6-Schienen-Gleis in Niederkaufungen Mitte: Damit Güterzüge nicht an die Bahnsteige stoßen, fahren sie auf den mittleren Schienen (also die jeweils 2. und 5. Schiene). Die Straßenbahnen haben nur auf einer Seite Türen und brauchen daher je Richtung einen Bahnsteig. Um möglichst nah an ihn heran zu kommen benutzen sie die 1. und 4. Schiene von rechts.

Seit 8.6.01 fahren Straßenbahnen nach Helsa und seit 29.1.06 weiter bis Hess. Lichtenau. In Kaufungen und Hess. Lichtenau verlassen sie die ursprüngliche Trasse und fahren auf Neubauabschnitten durch die Stadtmitten. 2012 verkehrte die Straßenbahn-Linie 4 in der *Normalverkehrszeit* alle 15 Minuten bis Papierfabrik, alle 30 Minuten bis Helsa und stündlich bis Hessisch Lichtenau.

Der **VD-T** hätte die kürzeste und schnellste Verbindung von Kassel nach Eschwege nicht eingestellt, sondern in das S-Bahn-Netz integriert (→ KBS 609). Das wäre für die meisten Fahrgäste noch schneller und attraktiver als die *Tram*: Für die 11 km Luftlinie vom Kasseler Friedrichsplatz zum Bahnhof Oberkaufungen bräuchte man z.B. nur noch 17 statt 30 Minuten. Das kommt auch daher, dass die S-Bahn seltener hält – für einige Fahrgäste würde die Reise daher länger dauern.

- Bei Strecken-km 53 gäbe es eine neue Verbindung von der *Kanonenbahn* zur Hauptstrecke von/nach Bebra (→ KBS 609). Auf dieser würde die S1 bis Oberhonne fahren, um die Kosten für stationäre Anlagen zu senken.
- Der Bahnhof Hessisch Lichtenau lag recht ungünstig am östlichen Stadtrand, deshalb richtete schon die Reichsbahn 900 Meter westlich davon zusätzlich den Haltepunkt *Hess.Lichtenau Stadt* ein. Bei der Reaktivierung 2006 bekam die inzwischen 12.000 Einwohner zählende Stadt 4 neue Stationen, von denen 3 an der 1,5 km langen Straßenbahn-Neubaustrecke liegen. Von der Endstation *Bürgerhaus* kann man allerdings nicht nach Waldkappel weiter fahren.



Daher gibt es beim **VD-T** „nur“ 3 neue Stationen an der Bestandsstrecke und den zweigleisigen Abschnitt *Orth.Klinik - Lohwasser*, in dem sich Züge ohne Zeitverlust ausweichen. (Weil beschleunigte S-Bahnen dort nicht halten genügt ein Bahnsteig.)

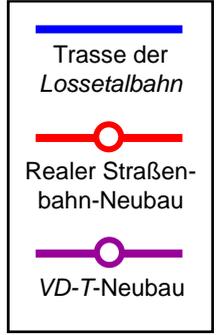
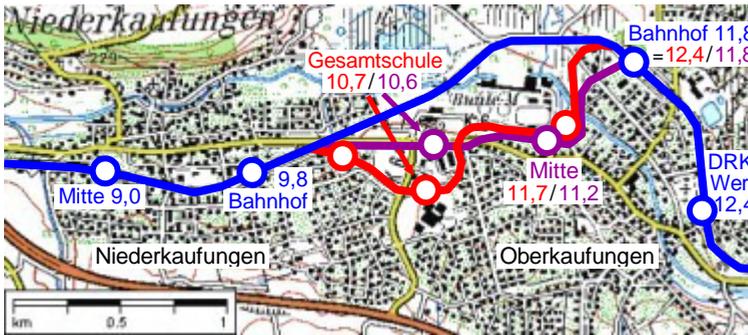
8.20 8.38	8.50 9.08	9.20 9.38	9.50 10.08	10.20 10.38	Großenritte 601 Kassel-Wilhelmshöhe	8.20 8.38	8.50 9.08	9.20 9.38	9.50 10.08	10.20 10.38
S 3	S 3	S 3	S 3	S 3	Zug	S 3	S 3	S 3	S 3	S 3
8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	km Kassel Hbf	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18
8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	1,3 Renthof	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14
8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	2,9 St Kunigundis	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09
8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	3,9 Bettenhausen	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09
8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	9,0 Niederkaufung. Mitte	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04
8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11,8 Oberkaufungen Bf	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
9.01	9.31	10.01	10.31	11.01		8.59	9.29	9.59	10.29	10.59
	9.32		10.32		12,4 Oberk. DRK-Werk		9.27		10.27	
**)	9.36	**)	10.36	**)	16,8 Helsa	**)	9.23	**)	10.23	**)
	9.39		10.39		19,6 Helsa-Waldhof		9.20		10.20	
	9.41		10.41		20,8 Eschenstruth		9.18		10.18	
9.10	9.44	10.10	10.44	11.10	23,2 Fürstenhagen	8.49	9.15	9.49	10.15	10.49
[11]	9.46		10.46		24,2 He.Li. Orthop.Klinik		9.13	[48]	10.13	
	9.49	[12]	10.49		25,2 He.Li. Lohwasser		9.10		10.10	[47]
9.13	9.50	10.13	10.50	11.13	26,0 He.Lichtenau Mitte	8.46	9.09	9.46	10.09	10.46
	9.52		10.52		26,8 Hess. Lichtenau Ost		9.08		10.08	
9.18	an	10.18	an	11.18	30,5 Walburg (H-Nass)	8.41	ab	9.41	ab	10.41
9.23		10.23		11.23	36,0 Hasselbach	8.36		9.36		10.36
9.26		10.26		11.26	38,0 Harmuthsachsen	8.33		9.33		10.33
29/31		29/31		29/31	40,6 Waldkappel	29/31		29/31		29/31
9.36	RB *)	10.36	RB*)	11.36	45,9 Bischhausen	8.24	RB*)	9.24	RB*)	10.24
9.39	ab	10.39	ab	11.39	49,3 Reichensachsen	8.20	an	9.20	an	10.20
9.43	10.03	10.43	11.03	11.43	53,6 Eschw.-Oberhone	8.16	8.57	9.16	9.57	10.16
9.45	10.05	10.45	11.05	11.45	54,7 Eschw.-Niederhone	8.14	8.55	9.14	9.55	10.14
9.48	10.08	10.48	11.08	11.48	57,0 Eschwege	8.12	8.52	9.12	9.52	10.12

Gesamtverkehr Kassel - Oberkaufungen → KBS 601;

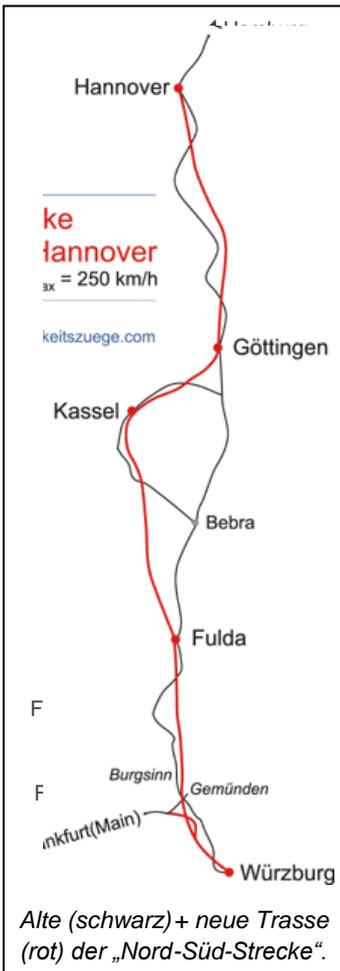
*) RB von / nach Eisenach über Treffurt → KBS 589;

**)) Anschluss für Helsa → Buslinie Oberkaufungen – Großalmerode

In der Realität erschließt die Straßenbahn die 12.500 Einwohner zählende Gemeinde Kaufungen mit 7 Stationen. Durch einen kurven- und steigungsreichen 2,2 km langen Neubauabschnitt kommt sie dicht an die Wohnbebauung. Die S-Bahn schafft diese Radien nicht und kriegt eine „nur“ 1,6 km lange geradlinigere neue Trasse. Sie hält nicht direkt neben dem Schulzentrum, sondern 300 Meter weiter nördlich an der Hauptstraße. In Oberkaufungen führt das S-Bahn-Gleis nicht „in Serpentina“ von der Mitte zum Bahnhof, sondern direkt darauf zu. Dadurch entsteht ein Turmbahnhof: Oben begegnen sich die Züge der S 3 Kassel - Eschwege an zwei Außenbahnsteigen und 6 Meter tiefer liegt rechtwinklig dazu der Bahnsteig, an dem die S2 wendet.



603 Göttingen - Eichenberg - Eschwege - Bebra (- Fulda)



Nach der Annexion von Hannover und Kurhessen durch das Königreich Preußen 1866 entstanden mehrere Verbindungen zwischen bereits vorhandenen Strecken. Als erstes 1867 eine Zweigstrecke von Göttingen über Friedland nach Arenshausen an der *Halle-Kasseler Eisenbahn* (→ KBS 597). Diese war zuvor nur mit Fahrtrichtungswechsel im 25 km westlich gelegenen Hann.Münden erreichbar.

Das nächste Ziel war Bebra an der *Friedrich-Wilhelms-Nordbahn* (→ KBS 610). Der Abschnitt war wegen großer Höhenunterschiede bei Eichenberg und Cornberg aufwändiger: Man brauchte vier Tunnels, um aus dem Leinetal zunächst zur Werra und ihren Nebenflüssen Wehre und Sontra zu gelangen, und von dort aus schließlich nach Bebra im Fuldataal.

Vor dem Zweiten Weltkrieg hatte die Strecke vor allem regionale Aufgaben. Dann wurde Deutschland in Besatzungszonen aufgeteilt und die KBS 609 Teil der wichtigen Nord-Süd-Achse Hannover - Göttingen - Bebra - Fulda - Frankfurt / Würzburg.

In den 1950er Jahren wuchs der Verkehr in der jungen BRD stark an. Die *Nord-Süd-Strecke* wurde dafür umfassend ausgebaut und 1963 elektrifiziert.

Zudem wurden viele kleine Bahnhöfe geschlossen, damit haltende Nahverkehrszüge nicht mehr Fern- und Güterzüge ausbremsen. Schon damals war aber klar, dass die Strecke dauerhaft nicht genügend Kapazitäten bieten konnte und zu viele Kurven und Steigungen für modernen Personenfernverkehr aufwies. (Bei Eichenberg lassen die Kurven z.B. nur 90 km/h und bei Bebra nur 70 km/h zu.) Seit der Einführung des IC-Taktverkehrs 1979 fuhren pro Stunde und Richtung zwei ICs und verschärften die Probleme.

Die *Deutsche Bundesbahn* wählte daher diese Achse für ihre erste Schnellfahrstrecke aus. Neue *Intercity-Express-Züge* sollten mit 250 km/h fahren und die Reisezeiten deutlich verkürzen. Mit einem Bogen nach Westen wurde auch das nordhessische Oberzentrum Kassel angebunden, das abseits der alten *Nord-Süd-Strecke* lag. 1988 wurde zunächst der 100 km lange Südabschnitt Fulda - Würzburg eröffnet, 1991 folgten dann die 230 km von Fulda nach Hannover.

Den verbliebenen Personennahverkehr betreibt seit 2006 *cantus* mit Stadler FLIRT-Triebwagen. Es gibt mehrere zweistündliche Linien, die sich allerdings zwischen Eichenberg und Bebra so ungünstig überlagern, dass 80-minütige Wartezeiten entstehen.

6.30 7.04	7.30 8.04		8.30 9.04	9.30 10.04	Hannover Hbf Göttingen	10.30 9.56		11.30 10.56	12.30 11.56	
RE	RE	RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE	RE	RE
7.11 7.21 7.27	8.11 8.21 8.27		9.11 9.21 9.27	10.11 10.21 10.27	km Göttingen 13,7 Friedland 19,8 Eichenberg	9.49 9.39 9.33		10.49 10.39 10.33	11.49 11.39 11.33	
7.33 7.41 7.47 7.57	8.33 8.41 8.47 8.57	Eise- nach > 8.59	9.33 9.41 9.47 9.57	10.33 10.41 10.47 10.57	28,8 Oberrieden 34,6 B.Sooden-Allend. 45,5 Eschwege- Oberhone	9.27 9.18 9.12 9.03	Eise- nach > 10.01	10.27 10.18 10.12 10.03	11.27 11.18 11.12 11.03	Eise- nach > 12.01
8.02 8.06 8.13 8.19 8.29	9.01 > Eise- nach	9.02 9.06 9.13 9.19 9.29	10.02 10.06 10.13 10.19 10.29	11.01 > Eise- nach	50,0 Reichensachsen 60,4 Sontra 68,3 Cornberg 80,5 Bebra	8.58 8.54 8.47 8.41 8.31	9.58 9.54 9.47 9.41 9.31	9.59 > Eise- nach	10.58 10.54 10.47 10.41 10.31	11.58 11.54 11.47 11.41 11.31
8.32 8.43 9.12		9.32 9.43 10.12	10.32 10.43 11.12		<i>Bebra</i> 610 <i>Bad Hersfeld</i> <i>Fulda</i>	8.28 8.17 7.48	9.28 9.17 8.48		10.28 10.17 9.48	11.28 11.17 10.48
8.35 9.20		9.35 10.20	10.35 11.20		<i>Bebra</i> 590 <i>Eisenach Hbf</i>	8.25 7.40	9.25 8.40		10.25 9.40	11.25 10.40

Beim **VD-T** würden die RE hingegen exakt stündlich fahren. In Eschwege West biegt jeder zweite Zug auf die neue KBS 588 ab, um mehr Direktverbindungen herzustellen. Und in Göttingen, Eichenberg, Bebra und Fulda würden sehr gute Anschlüsse zu anderen Zügen erreicht.

604 Kassel - Hann Münden - Eichenberg (- Götting./ Leinefelde)

*In der Realität bekam die Strecke bei der Kursbuch-Nummernreform 1994 die „600“, was eine zu große Bedeutung suggeriert. Beim **VD-T** ist sie eine von sechs Linien, die von Kassel ausgehen und gegen den Uhrzeigersinn aufgelistet werden.*

Der Abschnitt Kassel - Hann Münden ging bereits 1856 als Teil der *Hannöverschen Südbahn* in Betrieb. [Um nicht damals *kurhessisches* Gebiet zu berühren, führten deren Gleise trotz schwierigen Geländes und großer Steigungen über Dransfeld nach Göttingen.] Von 1869 bis 1872 entstand die Verbindung über Eichenberg nach Arenshausen, dort wurde die Strecke über Leinefelde nach Halle (→ KBS 597) erreicht. Ab 1876 querte in Eichenberg die spätere *Nord-Süd-Strecke* von Göttingen nach Eschwege - Bebra (→ KBS 378).

Im Deutschen Reich wurde Kassel - Leinefelde zu einer der wichtigsten Ost-West-Güterzugstrecken. Die Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen unterbrach dann aber die Gleise zwischen Arenshausen und Eichenberg. Der letzte Zug über die spätere Grenze fuhr am 24.7.1945, als die US-Truppen Thüringen an die Sowjetarmee übergaben. Bis 1952 gab es mehrfach erfolglose Bemühungen, die Strecke wieder zu eröffnen. Stattdessen wurde die Grenze immer undurchlässiger und die Gleise zwischen Arenshausen und Eichenberg schließlich abgebaut.

Auf westdeutscher Seite wurde der Abschnitt Kassel - Eichenberg schon 1964 elektrifiziert. (Im Bahnhof Eichenberg wurden dabei die Gleise nach Halle „abgehängt“.) Bis zur Eröffnung der *Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg* fuhren dort Nord-Süd-Schnellzüge von Hannover über Kassel nach Frankfurt.

Nach der „Wende“ war der Lückenschluss Arenshausen - Eichenberg eine der „Sofortmaßnahmen“ für den Bahnverkehr. Schon am 27.5.1990 konnte der regelmäßige Verkehr beginnen, bis zum 30.6. noch mit Pass- und Zollkontrollen. Im Bahnhof Eichenberg wurde jedoch nur ein Teil der alten Anlagen wieder aufgebaut, was die Leistungsfähigkeit der Strecke deutlich begrenzt.

➤ Beim **VD-T** fahren pro Stunde und Richtung zwei Züge und zwei Stadtbahnen von Kassel nach Hann Münden. Daher würde auch dort (dicht an der Schnellfahrstrecke Kassel - Hannover) ein 3,5 km langer Neubauabschnitt Wahnhau-

sen - Wilhelmshaven mit zwei neuen Haltepunkten an den Enden gebaut. Mit einem 2,8 km langen Tunnel kürzt er die 2 km längere windungsreiche Trasse im Fuldata ab und erlaubt, dass die Züge durchgehend 140 km/h fahren.

- Die RB würde nicht wie in der Realität nach Kassel Hbf fahren, sondern für bessere Anschlüsse zu anderen Zügen zur Wilhelmshöhe. Der neue Übergangspunkt zur Kasseler Tram läge am Bahnhof Ihringshausen, wofür die in der Realität 1 km südlich davon endenden Straßenbahngleise verlängert würden.

Zug	RE		RB		RE		RB		RE		RB
km Kassel-Wilhelmsh.	7.37	Tram	7.50	Tram	8.37	Tram	8.50	Tram	9.37	Tram	9.50
5,2 Niedervellmar		<	7.54	<		<	8.54	<		<	9.54
> Kassel Hbf	>	7.32	>	8.12	>	8.32	>	9.12	>	9.32	>
8,9 Ihringshausen		7.48	7.58	8.28		8.48	8.58	9.28		9.48	9.58
13,0 Wahnhausen		7.52		8.32		8.52		9.32		9.52	
17,5 Wilhelmshaven		7.57		8.37		8.57		9.37		9.57	
22,5 Hann Münden	7.50	8.02	8.06	8.42	8.50	9.02	9.06	9.42	9.50	10.02	10.06
26,7 Laubach [neu]		an	8.10	an		an	9.10	an		an	10.10
31,0 Hedemünden			8.14				9.14				10.14
34,6 Gertenbach			8.18				9.18				10.18
40,3 Witzenhausen	8.02		8.23		9.02		9.23		10.02		10.23
45,5 Eichenberg			8.29				9.29				10.29
<i>Eichenberg</i>			8.31	8.33			9.31	9.33			10.31
<i>Göttingen 603</i>	>		>	8.48	>		>	9.48	>		>
<i>Leinefelde</i>	8.26		8.50		9.26		9.50		10.26		10.50
<i>Nordhausen 335</i>	8.52		9.19		9.52		10.19		10.52		11.19
<i>Nordhausen 335</i>	7.08		7.41		8.08		8.41		9.08		9.41
<i>Leinefelde</i>	7.34		8.10		8.34		9.10		9.34		10.10
<i>Göttingen 603</i>	>	8.12	>		>	9.12	>		>	10.12	>
<i>Eichenberg</i>		8.27	8.29			9.27	9.29			10.27	10.29
Zug	RE		RB		RE		RB		RE		RB
km Eichenberg			8.31				9.31				10.31
5,2 Witzenhausen	7.58		8.36		8.58		9.36		9.58		10.36
10,9 Gertenbach			8.41				9.41				10.41
14,5 Hedemünden			8.45				9.45				10.45
18,8 Laubach [neu]		ab	8.49	ab		ab	9.49	ab		ab	10.49
23,0 Hann Münden	8.10	8.18	8.53	8.58	9.10	9.38	9.53	10.18	10.10	10.58	10.53
28,0 Wilhelmshaven		8.23		9.03		9.43		10.23		11.03	
32,5 Wahnhausen		8.28		9.08		9.48		10.28		11.08	
36,6 Ihringshausen		8.32	9.01	9.12		9.52	10.01	10.32		11.12	11.01
> Kassel Hbf	>	8.48	>	9.28	>	10.08	>	10.48	>	11.28	>
40,3 Niedervellmar		>	9.05	>		>	10.05	>		>	11.05
45,5 Kassel-Wilhelmsh.	8.23	Tram	9.10	Tram	9.23	Tram	10.10	Tram	10.23	Tram	11.10

605 Kassel - Obervellmar - Hofgeismar / Wolfhagen

Der erste Streckenabschnitt wurde 1848 von der *Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft* (FWNG) als *Carlsbahn* von Kassel über Hümme nach Bad Karlshafen gebaut. Die Hauptstadt sollte mit dem Hafen am linken Ufer der Weser verbunden werden, der einer der nördlichsten Punkte des *Kurfürstentums Hessen* war.

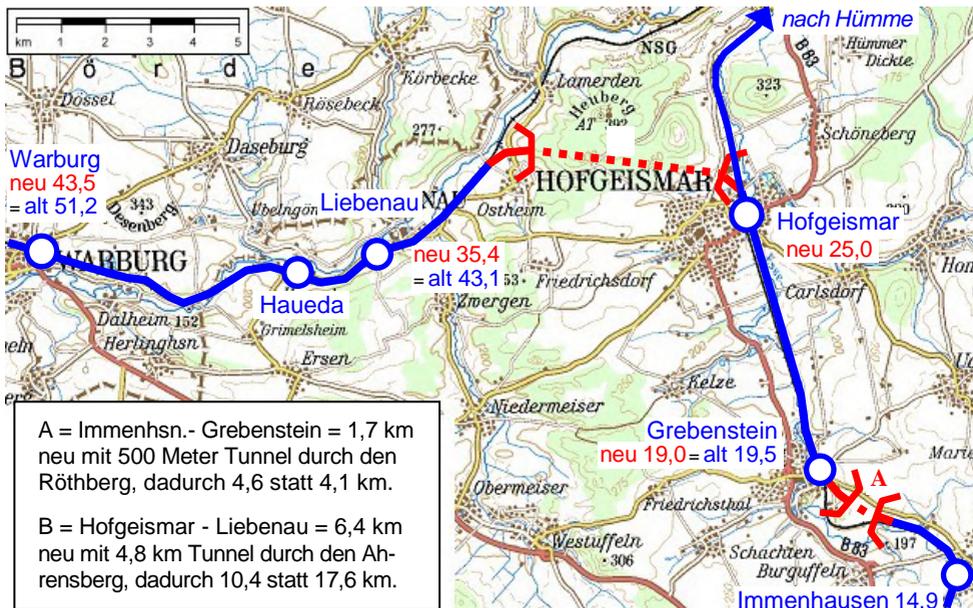
Schon bald danach wurden Züge wichtiger als Schiffe, daher baute die *FWNG* bis 1851 eine Verbindung nach Warburg in Westfalen. Um das Diemeltal nicht zu verlassen, entstand bei Hümme ein großer Bogen nach Osten. Die Strecke ist als Eisenbahnhauptstrecke klassifiziert, durchgehend zweigleisig und seit 1970 elektrifiziert. Sie gehört zwar zur höchsten Streckenklasse D4 und erlaubt Radsatzlasten bis zu 22,5 t. Dank zahlreicher Kurven dürfen die IC aber höchstens 120 km/h fahren und brauchen für die 51 km von Kassel nach Warburg 30 bis 32 Minuten.

Ab 2001 fand zwischen Kassel und Warburg ein Stadtbahn-Vorlaufbetrieb statt. Dabei wurden die Regionalbahnen (mit nur geringfügig angepassten Fahrplänen) von 6 Triebwagen bedient, die man sich von der *Saarbahn* in Saarbrücken ausgeliehen hatte. Ab 2005 wurden sie von Alstom-Triebwagen des Typs *Regio-Citadis* abgelöst. Da diese besser beschleunigen und bremsen als die zuvor eingesetzten DB-Regionalzüge konnten im Kasseler Umland zahlreiche neue Stationen mit geringen Reisezeitverlängerungen eingerichtet werden.

Gegen den allgemeinen Trend verlief die Entwicklung auf den 20 km zwischen Hümme und Warburg, weil keine größeren Orte im Diemeltal liegen und dort die Grenze zwischen Hessen und Nordrhein-Westfalen verläuft: Keines der beiden Bundesländer hatte Interesse, viel Geld für das vergleichsweise geringe Aufkommen auszugeben. Ab 2005 wurde das Angebot der *RT3* immer weiter ausgedünnt, zuletzt gab es nur noch morgens, mittags und abends wenige Kurse. Ende 2013 war auch damit Schluss und die Fahrgäste des einzig verbliebenen Zwischenstopps Liebenau bekamen ersatzweise 4 RE-Halte je Tag und Richtung.

Das Fahrplanangebot ist seither montags bis freitags tagsüber recht überschaubar: Etwa stündlich fährt ein IC oder RE von Kassel nach Warburg, die meisten halten in Hofgeismar. Hinzu kommt die *Regio-Tram*-Linie 3 im 30-Minuten-Takt zwischen Kassel und Hofgeismar-Hümme.

Beim **VD-T** wäre die Achse Kassel - Warburg - Hamm großzügiger ausgebaut worden (→ **VD-T**- Fernverkehrsprojekt 7d): Bis Warburg hätten zwei Neubauabschnitte mit zusammen 8,1 km Länge die Trasse um 7,7 km verkürzt und eine IC-Fahrzeit von 25 Minuten erlaubt. Dadurch wären *Integrale Taktknoten* in Kassel und Warburg möglich, die optimale Anschlüsse zu anderen Zügen und Bussen bieten.



Die bessere Infrastruktur muss natürlich auch von mehr Zügen genutzt werden, und so gibt es beim **VD-T** dreimal so viel Fern- und Regionalverkehr wie in der Realität: Pro Stunde und Richtung fahren nach Paderborn ein IC und ein RE (→ KBS 410) und nach Brilon ein RE (→ KBS 415). Hinzu kommen zwei S-Bahnen stündlich (statt der zwei Regio-Trams in der Realität): Einerseits fahren ab Hofgeismar und Obervellmar mehr Fahrgäste mit den schnelleren IC und RE nach Kassel. Andererseits kommen neue Fahrgäste in die S-Bahn, die von den zahlreichen guten Anschlüssen zum überregionalen Verkehr profitieren.

Nach Warburg wären beim **VD-T** (auch im Vorlaufbetrieb) keine S-Bahnen gefahren, die spätestens bei der Inbetriebnahme des neuen Tunnels bei Hofgeismar wieder entfallen mussten. Hümme hat nur 800 Einwohner und wird durch die stündliche Regio-Buslinie Hofgeismar (ab Minute 07) - Hümme (17) - Trendelburg (24) - Bad Karlshafen (an Min.44) bedient, die den Fahrgästen in Hofgeismar attraktive RE-Anschlüsse nach Kassel und Warburg - Hamm bietet.

Das dichte Fahrprogramm im Bahnhof Obervellmar ist nur mit vier Gleisen und einem Mittelbahnsteig zu bewältigen. Die Verzweigungen Richtung Warburg / Wolfhagen und Kassel Hbf / Wilhelmshöhe müssen durch jeweils eine eingleisige Über- oder Unterführung kreuzungsfrei sein.

Die RE nach Korbach bekommen beim **VD-T** eine direktere Trasse von Oberelsungen nach Volkmarsen (→ KBS 606) und halten daher nicht in Wolfhagen. Dafür fährt die S-Bahn halbstündlich zu der 14.000-Einwohner-Stadt, während in der Realität jede zweite *Regio-Tram* in Zierenberg wendet. Von Wolfhagen nach Norden und Westen gäbe es beim **VD-T** als Alternative stündliche *Regiobusse*.

Die Strecken von Obervellmar nach Wolfhagen und Korbach sind beim **VD-T** wie in der Realität eingleisig. Drei zweigleisige Begegnungsabschnitte mit einer Gesamtlänge von 5 km erlauben aber Zugkreuzungen ohne längere Aufenthalte, so dass die Fahrgäste nicht das Gefühl bekommen, dass ihr Zug unterwegs unnötig lange herumsteht: Auf 2,5 km zwischen Heckershausen und Weimar weichen sich halbstündlich S-Bahnen während der Fahrt aus. Und die Stationen Calden-Fürstenwalde, Zierenb.-Rosental und Oberelsungen bekommen jeweils 800 Meter lange Ausweichgleise für stündlich stationäre Kreuzungen. Dadurch können wartende Züge schon anfahren, bevor ein verspäteter Gegenzug am Bahnsteig nebenan zum Stehen kommt.

<i>Oberkaufungen Papierfabrik 601</i>		8.05		8.30		8.35		9.00		9.05		9.30
Zug		RE	S 2	RE	S 1	RE	S 2	S 1	RE	S 2	RE	S 1
km	Kassel Hbf		8.28		8.43		8.58	9.13		9.28		9.43
2,7	Kirchditmold		8.31		8.46		9.01	9.16		9.31		9.46
3,8	Harleshausen		8.33		8.48		9.03	9.18		9.33		9.48
5,0	Kas.-Jungfernkopf		8.35		8.50		9.05	9.20		9.35		9.50
6,5	Osterberg / EKZ	ab	8.37	ab	8.52	ab	9.07	9.22	ab	9.37	ab	9.52
>	Kassel-Wilhelmsh.	8.26	>	8.40	>	9.01	>	>	9.26	>	9.40	>
7,5	Obervellmar	8.31	8.39	8.45	8.54		9.09	9.24	9.31	9.39	9.45	9.54
11,7	Espenau-Möncheh.	<	<		8.58		<	9.28	<	<		9.58
16,0	Immenhausen	>	>		9.02		>	9.32	>	>		10.02
20,1	Grebenstein	<	<		9.06		<	9.36	<	<		10.06
26,1	Hofgeismar	>	>	8.56	9.11	9.15	>	9.41	>	>	9.56	10.11
	A.-Casselbreite		8.41	>	an	>	9.11	an		9.41	>	an
	A.-Heckershausen		8.43	Pader		Brilon	9.13			9.43	Pader	
	Ahnatal-Weimar	8.36	8.46	-born			9.16		9.36	9.46	-born	
	Calden-Fürstenw.		8.49				19/22		[39]	9.49		
	Zierenberg Bf	8.44	8.54				9.27		9.44	9.54		
	Zierenb.-Rosental		8.56				29/30			9.56		
	Oberelsungen	8.48	59/00				9.33		8.36	59/00		
	Altenhasungen	>	9.05				9.38		>	10.05		
	Wolfhagen	<	9.10				9.43		<	10.10		
	<i>Volkmarsen 606</i>	8.59							9.59			

Volkmarsen 606		8.01						9.01			
Zug	RE	S 1	S 2	RE	S 1	RE	S 2	RE	S 1	S 2	RE
km Wolfhagen	>		8.17				8.50	>		9.17	
4,0 Altenhasungen	<		8.21				8.54	<		9.21	
8,5 Oberelsungen	8.11		8.26				59/00	9.11		9.26	
11,7 Zierenb.-Rosental			29/30				9.03			29/30	
12,7 Zierenberg Bf	8.15		8.32				9.05	9.15		9.32	
17,5 Calden-Fürstenw.			37/40				9.10	[20]		37/40	
20,7 Ahnatal-Weimar	8.23		8.43			Pader	9.13	9.23		9.43	
23,1 A.-Heckershausen			8.46	Brilon		-born	9.16			9.46	Brilon
24,1 A.-Casselbreite		ab	8.48	>	ab	>	9.18		ab	9.48	>
> Hofgeismar	>	8.19	>	8.44	8.49	9.03	>	>	9.19	>	9.44
< Grebenstein	<	8.23	<		8.53		<	<	9.23	<	
> Immenhausen	>	8.27	>		8.57		>	>	9.27	>	
< Espenau-Möncheh.	<	8.31	<		9.01		<	<	9.31	<	
25,6 Obervellmar	8.28	8.35	8.50		9.05	9.14	9.20	9.28	9.35	9.50	
32,0 Kassel-Wilhelmsh.	8.34	>	>	8.59	>	9.20	>	9.34	>	>	9.59
Osterberg / EKZ	an	8.37	8.52	an	9.07	an	9.22	an	9.37	9.52	an
Kas.-Jungfernkopf		8.39	8.54		9.09		9.24		9.39	9.54	
Harleshausen		8.41	8.56		9.11		9.26		9.41	9.56	
Kirchditmold		8.43	8.58		9.13		9.28		9.43	9.58	
Kassel Hbf		8.47	9.02		9.17		9.32		9.47	10.02	
<i>Papierfabrik 601</i>		9.00	9.15		9.30		9.45		10.00	10.15	
<i>Oberkaufungen Bf</i>			9.25				9.55			10.25	

Die S-Bahnen sind zur leichteren Unterscheidung blau dargestellt und ihre Begegnungen gelb hinterlegt.

606 Kassel - Wolfhagen - Volkmarsen - Korbach

Als erste Bahnlinie der Region wurde 1890 bis 1893 die knapp 44 km lange *Twistetalbahn* von Warburg über Volkmarsen und Arolsen nach Korbach erbaut. Drei Jahre später ging die Querverbindung von Volkmarsen nach Obervellmar an der Bahnlinie Warburg - Kassel (→ KBS 601) in Betrieb. 1900 folgte die Verlängerung von Korbach nach Süden Richtung Marburg (→ KBS 628).

In der Anfangszeit war Volkmarsen der Wendepunkt für die Züge aus Kassel. Sie hatten dort Anschluss an die Züge von Warburg nach Marburg. Nach 1918 orientierte sich der Verkehr mehr in Ost-West-Richtung, also Kassel - Volkmarsen - Korbach. Von und nach Warburg musste man fortan umsteigen. Die Nachfrage ging dadurch noch weiter zurück und blieb immer deutlich unter denen der Züge nach Kassel. Der Personenverkehr auf den 16 km zwischen Warburg und Volkmarsen endete

daher schon 1967, der Güterverkehr folgte zehn Jahre später. 1983 wurden die Gleise abgebaut, und heute verläuft teilweise ein Radweg auf der Trasse.

Auch zwischen Volkmarsen und Korbach ging die Nachfrage zurück, was ganz wesentlich an der historisch bedingten Trassierung mit großen Umwegen lag: Während Korbach nur etwa 45 km Luftlinie vom Zentrum Kassels entfernt liegt, sind es auf der Schiene 73 km. Dank vieler enger Kurven brauchten selbst Eilzüge in den 1980er Jahren mindestens 1½ Stunden. Auf den Straßen kam man hingegen immer schneller voran, denn die wurden ja beständig ausgebaut: Die 55 km von Korbach über Ippinghausen und die B 251 nach Kassel schafft man auch in weniger als einer Stunde, wenn man sich an alle Verkehrsregeln hält...

Die *Deutsche Bundesbahn* stellte den Personenverkehr 1987 ein. Güterzüge blieben jedoch, und so konnte die Strecke nach der „Regionalisierung des Bahnverkehrs“ ohne großen technischen Aufwand reaktiviert werden. Ab dem

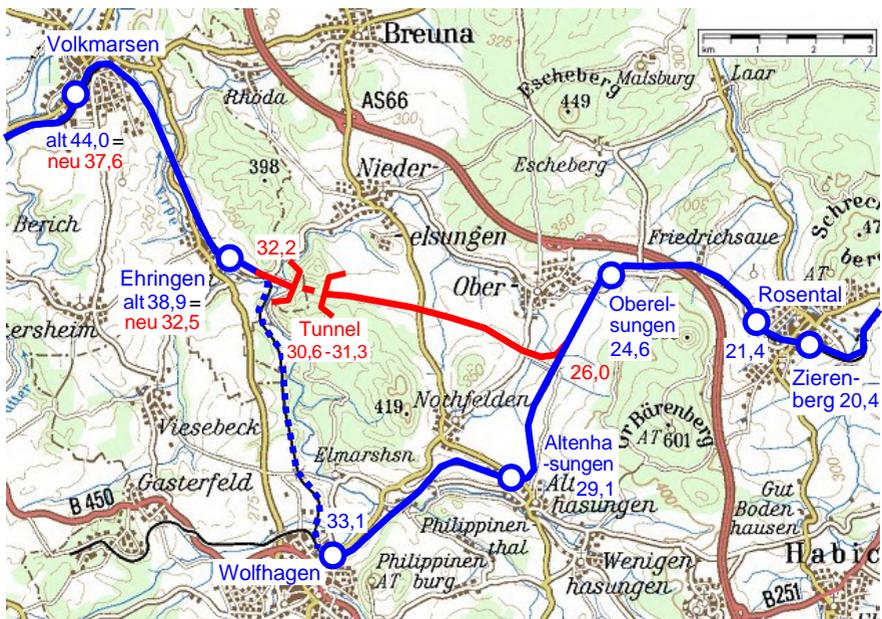


Blick nach Süden auf den Bahnhof Obervellmar am 15.12.13: Links Tw 710 als RT 3 nach Hümme und rechts Tw 754 als RT 4 aus Wolfhagen. Äußerlich gleichen sich die Triebwagen, im Inneren unterscheidet sich aber die Technik: Tw 710 gehört zu den 18 Exemplaren, die als „E/E-Wagen“ ins elektrifizierte Eisenbahnnetz (Wechselstrom, 15 kV/16,7 Hz) wechseln können. Tw 754 gehört zu den 10 „E/D-Wagen“ mit Dieselmotor zur Stromerzeugung auf nicht elektrifizierten Strecken. (Bei genauem Hinsehen merkt man, dass das 2011 neu gebaute Gleis 3 keine Oberleitung hat, weil es nur von Zügen von und nach Wolfhagen befahren wird.) © Dr.Heribert Menzel, www.tram-kassel.de

4.10.1998 fuhren wieder Personenzüge nach Korbach, damit war die KBS 606 eine der ersten „neuen“ Bahnlinien in Hessen. Heute fahren Diesellokomotiven der Baureihe 646 der *Kurhessenbahn* stündlich als RE von Korbach nach Kassel-Wilhelmshöhe, wofür sie 75 Minuten brauchen.

Ende 2006 kamen stündlich *RegioTrams* (RT) von Kassel Hbf bis Wolfhagen hinzu: Dafür wurde aber nicht die Bahnlinie elektrifiziert, sondern zehn spezielle Triebwagen vom *Alstom-Typ Citaris* beschafft, die auf Abschnitten ohne Oberleitung mit einem Dieselmotor Strom für die Elektromotoren erzeugen. Ab 19.8.07 wurde die RT-Linie 4 in Kassel durch die Innenstadt zur Leipziger Straße verlängert und der Fahrplan bis Zierenberg zum Halbstundentakt verdichtet. Am 13.12.08 gingen die neuen Stationen Kassel-Jungfernkopf und Vellmar-Osterberg/EKZ an der *Harleshäuser Kurve* in Betrieb, ein Jahr später folgte die neue Station *Kirchditmold*. Das Angebot ist so erfolgreich, dass der RT-Halbstundentakt von Zierenberg bis Wolfhagen erweitert werden soll.

Der **VD-T** hätte die wichtige nordhessische Bahnachse von Kassel nach Korbach natürlich nie unterbrochen. Fahrplanangebot und Strecke hätte er regelmäßig weiter entwickelt, statt sie wie in der Realität jahrelang zu vernachlässigen und dann in kostspieligen „Hau-Ruck-Aktionen“ (mit halbjähriger Komplettsperrung vom 28.5. bis 9.12.06) quasi auf vorhandener Trasse neu zu bauen.



Statt der *RegioTram* gäbe es die *S-Bahn* (→ KBS 601) – bei ihrer Planung wäre auch der weiterführende Betrieb bis Korbach überdacht worden: Mit einem 6,2 km langen Neubauabschnitt nordöstlich von Wolfhagen könnte die Trasse um 6,4 km verkürzt werden. Statt in den engen Kurven bei Wolfhagen und Altenhasungen auf 60 km/h abzubremesen könnten die RE von Volkmarsen bis Oberelsungen 100 km/h fahren und dadurch 7 Minuten sparen. In Wolfhagen halten die RE daher beim **VD-T** nicht – dafür fährt aber die S2 halbstündlich nach Kassel. Von Wolfhagen nach Norden und Westen gäbe es als Alternative stündliche *Regiobusse*.

8.03	9.03	10.03	Bettenhausen 601	9.57	10.57	11.57
8.13	9.13	10.13	Kassel Hbf	9.46	10.46	11.46
8.24	9.24	10.24	Obervellmar	9.35	10.35	11.35
RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE
8.26	9.26	10.26	km Kassel-Wilhelmsh.	9.34	10.34	11.34
8.31	9.31	10.31	6,4 Obervellmar	9.28	10.28	11.28
8.36	9.36	10.36	11,3 Ahnatal-Weimar	9.23	10.23	11.23
8.44	9.44	10.44	19,3 Zierenberg Bf	9.15	10.15	11.15
8.48	9.48	10.48	23,5 Oberelsungen	9.11	10.11	11.11
8.54	9.54	10.54	31,4 Ehringen	9.05	10.05	11.05
8.59	9.59	10.59	36,5 Volkmarsen	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.05	10.05	11.05	40,3 Kulte-Wetterburg	8.54	9.54	10.54
9.11	10.11	11.11	46,6 Bad Arolsen	8.48	9.48	10.48
9.14	10.14	11.14	49,2 Mengerlinghausen	8.45	9.45	10.45
9.18	10.18	11.18	53,4 Twiste	8.41	9.41	10.41
9.28	10.28	11.28	65,5 Korbach	8.32	9.32	10.32
9.29	10.29	11.29	Korbach 628	8.31	9.31	10.31
9.59	10.59	11.59	Frankenberg (Eder)	8.01	9.01	10.01
10.39	11.39	11.39	Marburg (L) Hbf	7.21	8.21	9.21

In Fischhaus (km 43,3) und Berndorf (58,2) können die RE nicht halten.

Gesamtverkehr Kassel - Obervellmar - Zierenberg → KBS 601

607 (Museumsbahn) Kassel - Naumburg

Erbaut wurde die Strecke von der *Kassel-Naumburger Eisenbahn* (KNE). Die normalspurige 33,4 km lange Strecke führte vom Kleinbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe ab 1903 bis Schauenburg-Elgershausen und 1904 bis Naumburg. Erst ab 1970 begannen und endeten die *KNE*-Personenzüge im Kasseler Hauptbahnhof. Das konnte den Rückgang der Nachfrage aber nicht mehr stoppen, und daher wurde 1977 der reguläre Personenverkehr eingestellt. Es blieben nur die Fahrten der Museumseisenbahn, die der *Hessencourier* e. V. schon seit 1972 anbot.

Bis Altenbauna sorgt das VW-Werk Baunatal für umfangreiche Transporte. Westlich davon fuhr aber 1991 der letzte Güterzug. Die drohende Stilllegung dieser 23 km verhinderte der *Hessencourier* gemeinsam mit dem Landkreis Kassel, den Städten Naumburg und Baunatal sowie den Gemeinden Bad Emstal und Schauenburg.

Nach dem Vorbild aus Karlsruhe nutzt seit 1995 die Kasseler Straßenbahn 3,5 km der Trasse: Aus der Innenstadt kommende Straßenbahnen fädeln südlich des Bahnhofs Altenbauna in die Eisenbahntrasse ein und fahren auf dieser bis zum Bahnhof Großenritte. An der Endstation entstanden zwei kleine Hallen, in denen Eisen- und Straßenbahnfahrzeuge abgestellt werden. In der *Normalverkehrszeit* überlagern sich die Straßenbahnlinien 7 und 5 zum 10-Minuten-Takt nach Großenritte.

Der **VD-T** hätte die Straßenbahn nur bis zum Bahnhof Altenbauna (= neuer Name Baunatal Mitte) verlängert. Zusätzlich wären 9 km der *KNE*-Trasse von Kassel-Helleböhn bis Großenritte für die S-Bahn ausgebaut und ganztäglich im 15-Minuten-Takt befahren worden (→ KBS 601). Die Reise von Baunatal Mitte zur Wilhelmshöhe würde nur noch 14 Minuten und zum Friedrichsplatz 20 Minuten dauern (statt real jeweils 27 Minuten).

Die Bebauungsdichte nimmt westlich von Baunatal ab und die Bahntrasse ist dort kleinbahnmäßig gewunden und steigungsreich. Die Kombination S-Bahn bis Großenritte und Museumsbahn bis Naumburg ist daher eine gute Lösung sowohl für den Alltags- als auch den Ausflugsverkehr.

<i>VD-T Perspektive 2020</i>	RE
km Kassel-Wilhelmsh.	8.35
7 Baunatal-Altenbauna	8.42
10 Großenritte	8.45
20 Sand	8.53
27 Naumburg	59/01
35 Netze	9.08
44 Meininghausen	9.16
50 Korbach	9.22

Der Museumsverkehr nach Naumburg sichert in den Orten auch die Flächen für Stationen an der langfristig wünschenswerten direkte Bahnlinie von Kassel nach Korbach: Die KBS 602 ist trotz der Ausbaumaßnahmen des **VD-T** mit einer Stunde Reisezeit für 40 km Luftlinie nicht besonders attraktiv. Schon 1863 und 1913 wurde eine Hauptstrecke von Kassel über Höringhausen und Korbach Richtung Köln untersucht.

Teile davon wurden für andere Strecken tatsächlich gebaut, und so könnte man mit etwa 20 neuen Streckenkilometern (bis Netze an der KBS 604) die nebenan skizzierte Verbindung mit einer dreiviertel Stunde Reisezeit verwirklichen.

608 Kassel - Wabern - Stadtallendorf - Marburg (- Frankfurt)

Die historische Entwicklung der Magistrale Frankfurt - Kassel wird bei der KBS 600 beschrieben. In der Realität teilte die DB die Fahrplantabelle bei der Kursbuchreform 1992 in Gießen. Der **VD-T** trennt hingegen in Marburg, weil das eine übersichtlichere Darstellung erlaubt.

Die *Main-Weser-Bahn* ist durchgehend zweigleisig und seit 1967 elektrifiziert. Zur Vorbereitung der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg wurde ihre Trasse in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre in Kassel verlegt. Nach deren Fertigstellung 1991 nutzten alle IC- und ICE-Züge die Schnellfahrstrecke. Nur dank der Umbenennung der zweistündlichen *InterRegio*-Linie 26 Hamburg - Kassel - Frankfurt - Karlsruhe fahren seit 2006 wieder IC über Marburg und Gießen. Obwohl sie nur zweistündlich verkehren, sind sie selten voll – was daran liegt, dass man sie mit Verbund- und Nahverkehrstickets nicht benutzen darf. Viele Fahrgäste weichen daher auf die Regionalzüge aus, die zwar viel langsamer sind, oft aber auch viel billiger.

Der *Main-Weser-Express* von Kassel nach Frankfurt fährt wie der IC in der *Normalverkehrszeit* nur zweistündlich. Der Abstand zwischen beiden beträgt eine halbe Stunde, danach entsteht eine 90-minütige Fahrplanlücke, was die Attraktivität stark beeinträchtigt. Die zusätzlichen *RegioTrams* (RT) und Regionalbahnen (RB) verkehren jeweils im Stundentakt nur bis Treysa und sind mit ihren vielen Zwischenstationen über weitere Strecken keine Alternative.

Beim **VD-T** wäre das Angebot vielfältiger, um den verschiedenen Fahrgastwünschen besser gerecht zu werden: Das Top-Produkt wäre ein stündlicher *InterRegio* (IR), in dem auch Verbund- und Nahverkehrstickets (mit wenigen Ausnahmen für Reisegruppen) gelten. Da es an jeder *IR*-Station optimale Anschlüsse zu Bahnen und Bussen ins Umland gäbe, wären die Züge trotz der doppelten Angebotsdichte sehr wahrscheinlich besser besetzt als die realen *IC*.

Die S-Bahn bedient beim **VD-T** nur den Nahbereich von Kassel bis Wabern (und evtl. noch 6 km weiter nach Fritzlar, → KBS 604). Dort ist die direkte Verbindung in die Kasseler Innenstadt wichtiger als die relativ lange Fahrzeit auf der DB-Strecke.

Die Regionalbahn (RB) fährt zusätzlich zur S-Bahn, hält bis Wabern nur in Guntershausen und braucht daher von Kassel-Wilhelmshöhe bis Treysa nur 50 Minuten (statt der 62 Minuten der RT in der Realität). Um mehr Direktverbindungen herzustellen, fährt die RB über Marburg bis Gießen weiter. Natürlich nicht, damit Fahrgäste sie über mehr als 100 km benutzen. Aber auf vielen Abschnitten böte sie ein besseres Angebot als in der Realität, wo RB-Fahrgäste immer in Treysa umsteigen müssen.

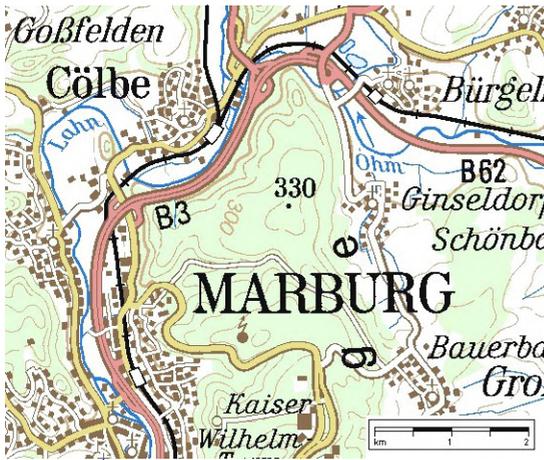
Die S-Bahn bedient beim **VD-T** nur den Nahbereich von Kassel bis Wabern (und evtl. noch 6 km weiter nach Fritzlar → KBS 604). Dort ist die direkte Verbindung in die Kasseler Innenstadt wichtiger als die relativ lange Fahrzeit auf der DB-Strecke.

Die RB fährt zusätzlich zur S-Bahn, hält bis Wabern nur in Guntershausen und braucht daher von Kassel-Wilhelmsh. bis Treysa nur 50 Minuten (statt 62 Minuten der RT in der Realität). Um mehr Direktverbindungen herzustellen, fährt die RB über Marburg bis Gießen weiter. Natürlich nicht, damit Fahrgäste sie über mehr als 100 km benutzen. Aber auf vielen Abschnitten böte sie ein besseres Angebot als in der Realität, wo RB-Fahrgäste immer in Treysa umsteigen müssen.

<i>Beddenhausen</i>	13.18	13.28		13.33	13.58	14.18	14.28		14.33	14.58	15.18
<i>Kassel Hbf</i>	13.28	13.38		13.43	14.08	14.28	14.38		14.43	15.08	15.28
<i>Ks-Wilhelmsh. 601</i>	13.31	13.41		13.46	14.11	14.31	14.41		14.46	15.11	15.31
Zug	IR	S 5		RB	S 5	IR	S 5		RB	S 5	IR
km Kassel-Wilhelmsh.	13.39	13.42		13.55	14.12	14.39	14.42		14.55	15.12	15.39
5,2 Ks-Oberzwehren		13.48			14.18		14.48			15.18	
11,0 Guntershausen		13.55		14.03	14.25		14.55		15.03	15.25	
13,9 Edermünde-Grifte		an			14.28		an			15.28	
17,3 Wolfershausen					14.32					15.32	
20,8 Altenbrunslar					14.35					15.35	
24,7 Felsb.-Gensungen					14.39					15.39	
31,2 Wabern (Hessen)	13.59			14.17	14.45	14.59			15.17	15.45	15.59
	14.00			14.18	>	15.00			15.18	>	16.00
36,7 x Singlis				14.23	Fritzlar ?				15.23	Fritzlar ?	
40,2 Borken				14.26					15.26		
43,0 x Trockenerfurth				14.29					15.29		
46,5 Zimmersrode				14.33					15.33		
52,0 x Schlierbach		RB	RB	14.38				RB	15.38		
59,6 Treysa	14.18			14.44		15.18			15.44		16.18
64,4 Schwalmst.-Wiera				14.49					15.49		
68,4 Neustadt (Hessen)			ab	14.53	RB		RB	ab	15.53	RB	
79,4 Stadtallendorf	14.30		14.36	15.01		15.30		15.36	16.01		16.30
86,5 Kirchhain		Siegen	14.43	15.08	Korbach (A)		Siegen	14.43	16.08	Korbach (B)	
91,5 x Anzefahr		>	14.48		>		>	14.48		>	
94,4 x Bürgeln		14.51	14.51	15.16	15.35		15.51	14.51	16.16	16.35	
96,9 Cölbe [neu]		14.56	14.54	15.21	15.39	15.42	15.56	14.54	16.21	16.39	16.42
100,6 Marburg (L) Hbf	14.42		14.59	15.21	15.39	15.42	15.56	14.59	16.21	16.39	16.42
<i>Marburg Hbf 620</i>	14.44	Flügel	15.01	15.24		15.44	Flügel	16.01	16.24		16.44
<i>Gießen Hbf</i>	14.59	↙	15.27	15.56		15.59	↙	16.27	16.56		16.59
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	15.44		16.14			16.44		17.14			17.44

Gesamtverkehr Kassel - Guntershausen → KBS 601

Die **InterRegios (IR)** sind zur leichteren Unterscheidung rot hervorgehoben.



Die *Integralen Taktknoten* in Wabern, Treysa, Stadtallendorf und Marburg werden fast ohne Streckenausbauten erreicht!

Nur die „Nase“ des Ohmtals zwischen Bürgeln und Cölbe muss durch einen 3,1 km langen Neubau mit 1,2 km Tunnel „abgeschnitten“ werden. Das beseitigt den Geschwindigkeitseinbruch auf 80 km/h und macht die Strecke 900 Meter kürzer.

Frankfurt (M) Süd	12.16			12.46		13.16			13.46		14.16
Gießen Hbf	13.01		13.04	13.33	↘	14.01		14.04	14.33	↘	15.01
Marburg Hbf 620	13.16		13.36	13.59	Flügel	14.16		14.36	14.59	Flügel	15.16
Zug	IR	RB	RB	RB	RB	IR	RB	RB	RB	RB	IR
km Marburg (L) Hbf	13.18	13.21	13.39	14.01	14.04	14.18	14.21	14.39	15.01	15.04	15.18
3,7 Cölbe [neu]		13.25	13.43	14.05	14.08		14.25	14.43	15.05	15.08	
6,2 x Bürgeln		>		14.08	>		>	(B)	15.08	>	
9,1 x Anzefahr		Kor-	(A)	14.11	Sie-		Kor-		15.11	Sie-	
14,1 Kirchhain		bach	13.51	14.16	gen		bach	14.51	15.16	gen	
21,2 Stadtallendorf	13.30		13.58	14.24		14.30		14.58	15.24		15.30
32,2 Neustadt (Hessen)			14.06	an				15.06	an		
36,2 Schwalmst.-Wiera			14.10					15.10			
41,0 Treysa	13.42		14.15			14.42		15.15			15.42
48,6 x Schlierbach			14.21					15.21			
54,1 Zimmersrode		S 5	14.26				S 5	15.26			
57,6 x Trockenerfurth			14.30					15.30			
60,4 Borken		Fritz-	14.33				Fritz-	15.33			
63,9 x Singlis		lar ?	14.36				lar ?	15.36			
69,4 Wabern (Hessen)	14.00	>	14.42			15.00	>	15.42			16.00
	14.01	14.15	14.43		S 5	15.01	15.15	15.43		S 5	16.01
75,9 Felsb.-Gensungen		14.20					15.20				
79,8 Altenbrunslar		14.24					15.24				
83,3 Wolfershausen		14.27					15.27				
86,7 Edermünde-Grifte		14.31			ab		15.31			ab	
89,6 Guntershausen		14.35	14.57		15.05		15.35	15.57		16.05	
95,4 Ks-Oberzwehren		14.42			15.12		15.42			16.12	
100,6 Kassel-Wilhelmsh.	14.21	14.48	15.05		15.18	15.21	15.48	16.05		16.18	16.21
Ks-Wilhelmsh. 601	14.28	14.48	15.13		15.18	15.28	15.48	16.13		16.18	16.28
Kassel Hbf	14.32	14.52	15.17		15.22	15.32	15.52	16.17		16.22	16.32
Bettenhausen	14.42	15.02	15.27		15.32	15.42	16.02	16.27		16.32	16.42

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag nachmittags; Vormittags und an Wochenenden halten die RB nur bei Bedarf: (A) In Anzefahr Min. 12 nach Marburg und Min.47 nach Kassel; (B) In Bürgeln Min. 14 nach Marburg und Min.45 nach Kassel.

609 Kassel - Melsungen - Bebra - Bad Hersfeld - Fulda

Die *Friedrich-Wilhelms-Nordbahn* Kassel - Bebra - Gerstungen wurde 1849 als Teil einer durchgehenden Ost-West-Verbindung zwischen Westfalen und Halle (Saale) fertiggestellt. Erst 17 Jahre später wurde der Abzweig von Bebra nach

<i>Bettenhausen</i>		7.33	7.43	7.48	8.13		8.33	8.43	8.48	9.13	
<i>Kassel Hbf</i>		7.43	7.53	7.58	8.23		8.43	8.53	8.58	9.23	
<i>Ks-Wilhelmsh. 601</i>		7.46	7.56	8.01	8.26		8.46	8.56	9.01	9.26	
Zug	IC	RE	S6	RB	S6	IC	RE	S6	RB	S6	IC
km Kassel-Wilhelmsh.	7.34	7.52	7.57	8.10	8.27	8.34	8.52	8.57	9.10	9.27	9.34
5,2 Ks-Oberzwehren	>		8.03		8.33	>		9.03		9.33	>
11,0 Guntershausen	<	8.00	8.10	8.19	8.40	<	9.00	9.10	9.19	9.40	<
14,4 Guxhagen	>		8.13		8.43	>		9.13		9.43	>
18,9 Körle	<		8.17		8.47	<		9.17		9.47	<
22,1 Röhrenfurth	>		8.20		8.50	>		9.20		9.50	>
26,1 Bartenwetterbrück.	<		8.24		8.54	<		9.24		9.54	<
26,9 Melsungen	>	8.10	8.26	8.30	8.56	>	9.10	9.26	9.30	9.56	>
30,5 Malsfeld	>		an	8.33	an	>		an	9.33	an	>
32,6 Beiseförth	<			8.35		<			9.35		<
37,3 Altmorschen				8.39					9.39		
41,9 Heinebach				8.43					9.43		
44,3 Baumb.-Hergersh.				8.45					9.45		
49,5 Rotenburg (Fulda)		8.22	<i>Eschwege</i>	8.50			9.22	<i>Eschwege</i>	9.50		
52,1 Lisperhausen			<i>Eschwege</i>	8.53				<i>Eschwege</i>	9.53		
	7.59	8.27	8.29	8.56		8.59	9.27	9.29	9.56		9.59
55,3 Bebra	8.01	8.35	8.32	9.04		9.01	9.35	9.32	10.04		10.01
> <i>Eisenach 580</i>	8.25	9.20	>	>		9.25	10.20	>	>		10.25
64,0 Friedlos [verlegt]	>	>	8.39			>	>	9.39			>
	Erfurt	Erfurt	8.43	9.13		Erfurt	Erfurt	9.43	10.13		Erfurt
68,7 Bad Hersfeld			8.44	9.14				9.44	10.14		
81,8 Rhina-Neukirchen			8.52					9.52			
90,7 Burghaun			8.58					9.58			
94,8 Hünfeld			9.02	9.27				10.02	10.27		
102,9 Bernhards (Haune)				9.33					10.33		
111,3 Fulda			9.12	9.39				10.12	10.39		
<i>Fulda 610</i>			9.17	9.44				10.17	10.44		
<i>Frankfurt (M) Hbf</i>			9.51	10.18				10.51	11.18		

Gesamtverkehr Kassel - Guntershausen → KBS 601

Fulda eröffnet und 1873 über Hanau nach Frankfurt am Main verlängert. Für den stetig zunehmenden Verkehr bekamen alle Strecken bis 1900 ein zweites Gleis.

Bis zum Zweiten Weltkrieg dienten die Äste Kassel - Bebra und Fulda - Bebra hauptsächlich dem Ost-West-Verkehr aus dem Ruhrgebiet und Frankfurt nach Thüringen, Sachsen und Berlin. Durch die Grenzziehung nach 1945 änderte sich das dramatisch – nur noch wenige Interzonenzüge fuhren über Gerstungen. Der Verkehr von Hamburg nach Frankfurt und Würzburg nahm dafür immer mehr zu und der Abschnitt Bebra - Bad Hersfeld - Fulda wurde Teil der wichtigen bundesdeutschen *Nord-Süd-Strecke*.

<i>Frankfurt (M) Süd</i> Fulda 610			6.42 7.16	7.09 7.43	7.31 8.04	7.39 				7.42 8.16	8.09 8.43
Zug	IC		RB	RB	ICE	ICE	RE	IC		RB	RB
km Fulda			7.21	7.48	8.05					8.21	8.48
8,4 Bernhards (Haune)			7.27		>	>				8.27	
16,5 Hünfeld			7.33	7.58	<	<				8.33	8.58
20,6 Burghaun				8.02	>	>					9.02
29,5 Rhina-Neukirchen				8.08	<	<					9.08
			7.46	8.16	>	>				8.46	9.16
42,6 Bad Hersfeld											
	Erfurt		7.47	8.17	<	<	Erfurt	Erfurt		8.47	9.17
47,3 Friedlos [verlegt]	>			8.21	>	>	>	>			9.21
> Eisenach 580	7.35		>	>	<	<	7.40	8.35		>	>
	7.59		7.56	8.28	>	>	8.25	8.59		8.56	9.28
56,0 Bebra	8.01		8.04	8.31	<	<	8.33	9.01		9.04	9.31
59,2 Lisenhausen			8.07	Esch-	>	>				9.07	Esch-
61,8 Rotenburg (Fulda)			8.10	wege	<	<	8.38			9.10	wege
67,0 Baumb.-Hergersh.			8.15		>	>				9.15	
69,4 Heinebach			8.17		<	<				9.17	
74,0 Altmorschen		S6	8.21	S6	>	>			S6	9.21	S6
< Beiseförth	<		8.25		<	<		<		9.25	
> Malsfeld	>	ab	8.27	ab	>	>		>	ab	9.27	ab
< Melsungen	>	8.04	8.30	8.34	<	<	8.50	>	9.04	9.30	9.34
> Bartenwetterbrück.	<	8.05		8.35	>	>		<	9.05		9.35
< Röhrenfurth	>	8.09		8.39	<	<		>	9.09		9.39
> Körle	<	8.12		8.42	>	>		<	9.12		9.42
< Guxhagen	>	8.16		8.46	<	<		>	9.16		9.46
> Guntershausen	<	8.20	8.41	8.50	>	>	9.00	<	9.20	9.41	9.50
< Ks-Oberzwehren	>	8.27		8.57	<	<		>	9.27		9.57
105,5 Kassel-Wilhelm.	8.26	8.33	8.50	9.03	8.34	8.39	9.08	9.26	9.33	9.50	10.03
<i>Ks-Wilhelmsh. 601</i>		8.34	8.59	9.04			9.14		9.34	9.59	10.04
<i>Kassel Hbf</i>		8.37	9.02	9.07			9.17		9.37	10.02	10.07
<i>Bettenhausen</i>		8.47	9.12	9.17			9.27		9.47	10.12	10.17

Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg 1991 wurde der komplette Nord-Süd-Personenfernverkehr dorthin verlagert. Dafür nahm der Ost-West-Verkehr nach dem Fall der innerdeutschen Grenze 1989 ständig zu. Die Züge müssen aber heute noch auf den alten Trassen fahren, weil zwar für die *Schienenprojekte Deutsche Einheit* Milliardenbeträge ausgegeben wurden, diese aber größtenteils in sündhaft teure Prestigeobjekte flossen: Die stündlichen ICE von Frankfurt nach Berlin brauchen daher für die 70 km Luftlinie von Fulda nach Eisenach 45 Minuten und die zweistündlichen IC von Düsseldorf nach Dresden für die 45 km Luftlinie von Kassel nach Bebra 30 Minuten. Hinzu kommen stündliche Regionalbahnen, die seit 2006 die *cantus* Verkehrsgesellschaft betreibt.

Beim **VD-T** könnten die IC am kurvenreichen Abschnitt Kassel - Melsungen „vorbeirasen“: Von Kassel-Wilhelmshöhe bis zur Überleitstelle Wildsberg (im gleichnamigen Tunnel) fahren sie 28 km auf der Schnellfahrstrecke, biegen dann auf eine 4 km lange neue Verbindung ab und erreichen im Bahnhof Altmorschen die *Friedrich-Wilhelms-Nordbahn*. Auf den „alten Gleisen“ im Fuldataal haben andere Züge und S-Bahnen dadurch mehr Platz. Das Angebot kann mit jeweils stündlichen RB und RE großzügiger gestaltet und besser differenziert werden.

610 Fulda - Schlüchtern - Gelnhausen - Hanau - Frankfurt (M)

Die ersten Züge von Frankfurt nach Kassel benutzten die *Main-Weser-Bahn* (→ KBS 620). Die Mittelgebirge auf der direkten Trasse konnten mit der Technik der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch nicht überwunden werden. Erst 1863 begann der Gleisbau über Fulda, und fünf Jahre später wurde die Bahnlinie mit einer Spitzkehre bei Elm eröffnet. In Frankfurt steuerten die Züge über die *Verbindungsbahn* die Westbahnhöfe an, denn die ebenfalls neue Strecke über Offenbach zum Frankfurter Main-Neckar-Bahnhof wurde erst 1873 fertig.

Topografisch am schwierigsten war die Überwindung des *Landrückens* zwischen Schlüchtern und Fliesen. Alle Züge mussten im Bahnhof Elm die Fahrtrichtung wechseln, was mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und dem Anschluss der *Fulda-Main-Bahn* (→ KBS 805) in Elm den Betrieb erschwerte. Der Bau längerer Tunnel wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch die Erfindung des Dynamits erleichtert. Daher entstand von 1909 bis 1914 der fast 4 km lange *Schlüchterner Tunnel* unter dem Landrücken, der die Spitzkehre überflüssig machte.

Bis zum Zweiten Weltkrieg fuhren im Fernverkehr hauptsächlich Züge der Relation Frankfurt - Leipzig über Fulda. Durch die Teilung Deutschlands kam dieser West-Ost-Verkehr nach 1945 fast vollständig zum Erliegen. Die Hauptverkehrsrichtung drehte sich nach Nord-Süd, von Hannover und Hamburg nach Frankfurt

und Würzburg. Die Bedeutung der KBS 610 wuchs dadurch sogar noch an, weshalb die *Deutsche Bundesbahn* (DB) sie bis 1963 elektrifizierte.

Schon der *Bundesverkehrswegeplan* (BVWP) 1973 nannte den Abschnitt Frankfurt - Flieden als eine von acht geplanten Schienen-Ausbaustrecken. Man konzentrierte sich dann aber auf die Schnellfahrstrecke Hannover - Fulda - Würzburg, obwohl ab Fulda doppelt so viele Züge nach Frankfurt fahren. Die Planungen für ein zusätzliches Gleispaar, auf dem ICE mit 200 km/h und mehr in die Mainmetropole fahren können, wurden immer wieder zurückgestellt.

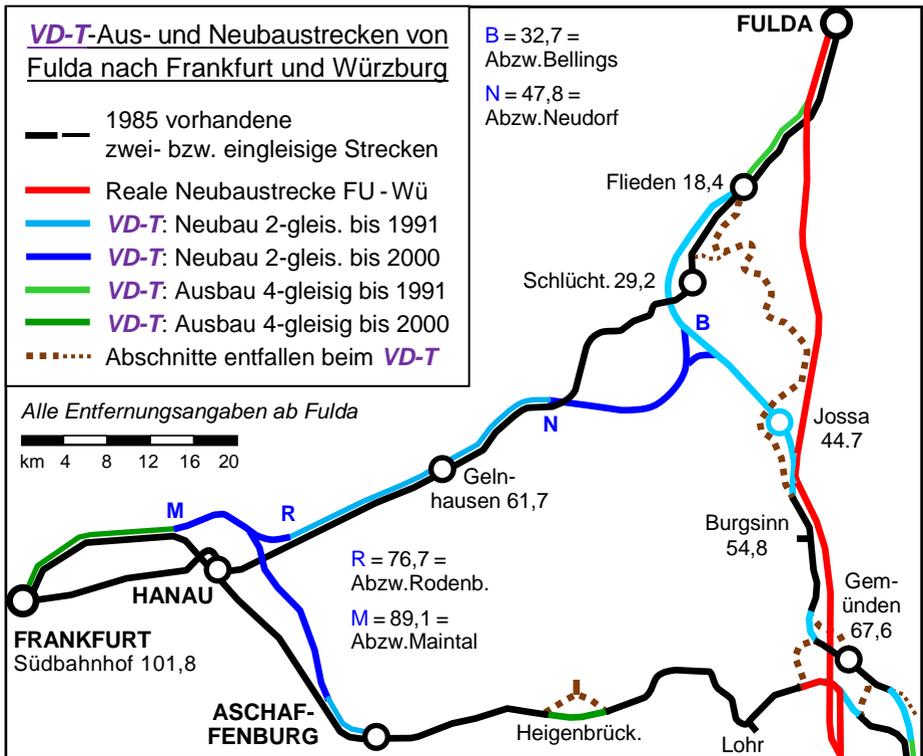
Ab 1988 wurden dann wenigstens Teile der Bestandsstrecke ausgebaut. Seit Beginn des fahrplanmäßigen ICE-Betriebes am 2.6.91 können die Züge auf 16 km zwischen Wolfgang und Hailer-Meerholz 200 km/h fahren. Von Bronnzell bis Flieden (14 km) und Wirtheim bis Hailer-Meerholz (10 km) waren 160 km/h erlaubt.

Am 22.5.93 nahm die *DB* das dritte Gleis auf den 19 km Hailer - Hanau in Betrieb. Regionalzüge können seither während der Fahrt überholt werden, was längere Standzeiten in den Bahnhöfen vermeidet. Die Verlängerung des dritten Gleises nach Gelnhausen verzögerte sich wegen fehlender Bundesmittel bis 2006.

Von 2007 bis 2011 baute die *DB* den *Neuen Schlüchternner Tunnel* parallel zum alten Tunnel als zweite Röhre durch den Landrücken. Er wurde zunächst (mit einer Ausnahmegenehmigung) zweigleisig genutzt, damit die *DB* den alten Tunnel schließen und sanieren konnte. Seit 2013 dient in jedem Tunnel eine Röhre dem Zugverkehr in einer Fahrtrichtung, daneben ist genug Platz für die modernen Anforderungen genügenden Sicherheitswege und -einrichtungen. 2014 erhielt die KBS 610 zudem beim Neubau der Autobahn A 66 in Neuhof eine geradlinigere Trasse, die 160 statt bisher 130 km/h erlaubt.

Auf den teilweise nur zwei Gleisen zwischen Fulda und Frankfurt gab es 2010 sehr dichten Zugverkehr: Pro Stunde und Richtung fahren drei IC oder ICE, ein RE von Fulda nach Frankfurt (in 80 Minuten) und eine RB von Wächtersbach nach Frankfurt (in 55 Minuten). Hinzu kamen zahlreiche Güterzüge von und nach fast allen deutschen Zentren und dem angrenzenden Ausland. Ein großer Teil von ihnen wurde von privaten Verkehrsunternehmen befördert, was sich vor allem an der großen Typen- und Farbenvielfalt der Lokomotiven zeigte.

Auf der 1988 eröffneten Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg fuhr hingegen (nördl. von Nantenbach) immer noch nur ein ICE pro Stunde und Richtung. Das rechtfertigt ihre hohen Baukosten in keinster Weise. Beim **VD-T** gibt es daher eine Kombination von Neu- und Ausbaumaßnahmen, die auch dem wichtigeren Ast nach Frankfurt Beschleunigungen und zusätzliche Kapazitäten bringen (→ KBS 600):



- Bis zum Beginn des fahrplanmäßigen ICE-Betriebes am 2.6.91 hätte der **VD-T** etwa 16 km von Fulda bis Flieden viergleisig für 200 km/h ausgebaut. Das erfordert Mindestradien von 2.500 Meter, wofür in Neuhof rund 2 km (ähnlich wie 25 Jahre später in der Realität) eine komplett neue Trasse brauchen. Der weiträumigen Bahnhof Flieden erfordert hingegen nur geringe Anpassungen.
- Ab km 19 trennen sich die Gleispaare und die ICE bekommen eine 11 km lange separate Trasse. Wie in der Realität gibt es einen neuen *Landrückentunnel* parallel zur alten Röhre. Beim **VD-T** wird der neue Tunnel aber dauerhaft zwei-gleisig genutzt und der alte Tunnel wird so saniert, dass er weiterhin zwei Gleise aufnehmen kann.
- 1 km westlich vom vorhandenen Bahnhof Schlüchtern entsteht ein neuer Betriebsbahnhof am Hang, in dem sich neue und alte Trasse teilweise niveaufrei kreuzen. Nach Süden fahren die Züge auf dem neuen Gleispaar Richtung Jossa, Gemünden und Würzburg weiter (→ KBS 805). Nach Westen wechseln sie auf die vorhandene kurvenreiche *Kinzigtalbahn*.

➤ IC und ICE fahren auf der neuen Trasse ab Fulda 25 km mit 200 km/h statt durchschnittlich 120 km/h. Dadurch kommen sie beim **VD-T** schon 1991 etwa 3 Minuten schneller nach Hanau und Frankfurt. Zudem erreicht man das Mittelzentrum Schlüchtern (17.000 Einwohner) besser und die attraktiven Umsteigemöglichkeiten verstärken seine zentralörtlichen Funktionen.

Nach der „Wende“ wäre es dann einfacher gewesen, den stark anwachsenden Verkehr von Frankfurt nach Leipzig und Berlin durch weitere Neubauabschnitte zu beschleunigen. Spätestens bis zur Jahrtausendwende hätte der **VD-T** die KBS 610 viergleisig ausgebaut, um den umfangreichen ICE-Verkehr von den Nah- und Güterzügen zu trennen und dadurch attraktive Fahrpläne zu ermöglichen:

➤ 3 km südlich vom Betriebsbahnhof Schlüchtern entsteht an der KBS 805 nach Würzburg die neue *Abzweigstelle Bellings*. Von dort aus führt ein neues Gleispaar für 280 km/h (überwiegend in Tunnels) 15 km westwärts zum Wächtersbacher Stadtteil Neudorf, wo es die Bestandsstrecke erreicht.



*Ein ICE nach Frankfurt fuhr am 19.9.99 mit 100 km/h durch Schlüchtern. Beim **VD-T** hätte er etwa 200 Meter weiter nördlich ein neues Gleispaar für den Fernverkehr mit 200 km/h genutzt. Den vorhandenen Bahnhof würden fast nur noch Personenzüge nutzen, die dort auch halten. Dementsprechend hätte der **VD-T** ihn so modernisiert, dass er vor allem für die Fahrgäste attraktiver wird.*

➤ Von Neudorf über Wächtersbach und Gelnhausen nach Rodenbach baut der **VD-T** die größtenteils geradlinig trassierte Bestandsstrecke auf 29 km viergleisig für 200 bis 250 km/h aus. Die beiden Ferngleise liegen innen und die Nahverkehrsgleise außen, damit die Züge bei Bedarf leicht dazwischen wechseln können. Für die kleineren Stationen genügen einfache Außenbahnsteige. Bei Neuwirtheim werden auf etwa 3 km komplett alle Gleise neu trassiert, was sich beim Ausbau der Autobahn A66 angeboten hätte, in der Realität aber nicht erfolgte.

➤ Es folgt die 12,5 km lange neue Nordumfahrung von Hanau nach Maintal Ost. Das Gleispaar liegt oberirdisch so weit wie möglich dicht neben der Autobahn A66, um wenige wertvolle Naturflächen zu zerschneiden.

➤ Bis Frankfurt Süd baut der **VD-T** schließlich nochmals die Bestandsstrecke aus. Bis zu den umfangreichen Gleisflächen des Frankfurter Ostbahnhofs erweitert er 7 km für 200 km/h. Dahinter fehlt noch auf 2 km ein neues Gleispaar über den Main, das aus fahrdynamischen Gründen nur 120 km/h verlangt.

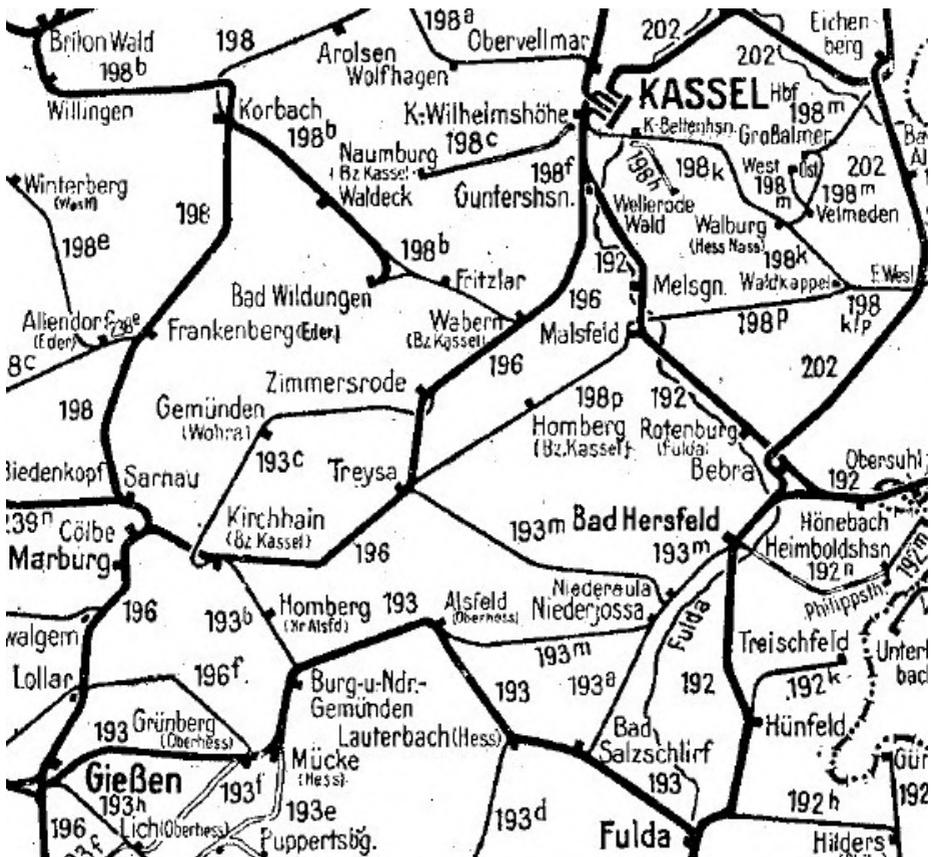
<i>Kassel-Wilh. Bad Hersfeld Fulda 607</i>	7.47	Erfurt		8.31	8.47	Erfurt		9.31	9.47	Erfurt	
		>	8.14			>	9.14			>	10.14
	8.15	8.42	8.39	8.59	9.15	9.42	9.39	9.59	10.15	10.42	10.39
Zug	ICE	RE ↘	RB	RE	ICE	RE ↘	RB	RE	ICE	RE ↘	RB
km Fulda	8.16	8.32	8.47	9.05	9.16	9.32	9.47	10.05	10.16	10.32	10.47
13,4 Neuhof			8.54				9.54				10.54
18,4 Flieden		8.41				9.41				10.41	
29,2 Schlüchtern	>	8.47	9.02	9.18	>	9.47	10.02	10.18	>	10.47	11.02
35,5 Steinau (Straße)	<		9.08	>	<		10.08	>	<		11.08
42,2 Bad Soden-Salm.	>		9.13	Würz-	>		10.13	Würz-	>		11.13
48,8 Wächtersbach		59/01	9.19	-burg		59/01	10.19	-burg		59/01	11.19
53,2 Wirtheim			9.23				10.23				11.23
56,4 Haitz-Höchst			9.26				10.26				11.26
		9.07	9.29			10.07	10.29			11.07	11.29
59,5 Gelnhausen											
		9.08	9.31			10.08	10.31			11.08	11.31
62,4 Hailer-Meerholz			9.34				10.34				11.34
65,7 Niedermittlau			9.37				10.37				11.37
69,7 Langenselbold		9.14	9.40			10.14	10.40			11.14	11.40
73,5 Rodenbach			9.44				10.44				11.44
78,3 Wolfgang (Hanau)	>		9.48		>		10.48		>		11.48
80,6 Hanau	<	9.21	9.51		<	10.21	10.51		<	11.21	11.51
> Hanau 605	>	9.23	9.53		>	10.23	10.53		>	11.23	11.53
< Offenbach Hbf	<	9.31	10.01		<	10.31	11.01		<	11.31	12.01
100,6 Frankfurt (M) Süd	8.51	9.37	10.07		9.51	10.37	11.07		10.51	11.37	12.07
Frankfurt (M) Hbf		9.43	10.13			10.43	11.13			11.43	12.13

➤ Die ICE-Fahrstrecke von Fulda nach Frankfurt Süd beträgt 102 km. Davon sind auf 7 km 120, auf 70 km 200 und auf 25 km 250 km/h möglich. Das ergibt im **VD-T**-Fahrplan mit 10 % Reserve 35 Minuten.

In der Realität sind die bis zu 600 Sitzplätze der Doppelstock-RE nur im Nahbereich von Frankfurt gut ausgelastet. Ab Gelnhausen nimmt die Nachfrage deutlich ab. Der **VD-T** würde darauf mit *Flügelungen* reagieren, wodurch die Züge mit wachsendem Abstand zu Frankfurt kürzer werden. Davon profitieren die Städte an den KBS 614 nach Bad Orb und 615 nach Nidda, die mit direkten Zügen ins Zentrum des Rhein-Main-Ballungsraums aufgewertet werden.

Frankfurt (M) Hbf	7.47	8.17			8.47	9.17			9.47	10.17	
km Frankfurt (M) Süd	7.53	8.23	9.09		8.53	9.23	10.09		9.53	10.23	11.09
> Offenbach Hbf	7.59	8.29	>		8.59	9.29	>		9.59	10.29	>
< Hanau 605	8.07	8.37	<		9.07	9.37	<		10.07	10.37	<
Zug	RB	RE	ICE	RE	RB	RE	ICE	RE	RB	RE	ICE
> Hanau	8.09	8.39	>		9.09	9.39	>		10.09	10.39	>
< Wolfgang (Hanau)	8.11		<		9.11		<		10.11		<
26,1 Rodenbach	8.15				9.15				10.15		
29,9 Langenselbold	8.19	8.45			9.19	9.45			10.19	10.45	
33,9 Niedermittlau	8.22				9.22				10.22		
37,2 Hailer-Meerholz	8.25				9.25				10.25		
40,1 Gelnhausen	8.29	8.51			9.29	9.51			10.29	10.51	
	8.31	8.52			9.31	9.52			10.31	10.52	
43,2 Haitz-Höchst	8.34				9.34				10.34		
46,4 Wirtheim	8.37				9.37				10.37		
50,8 Wächtersbach	8.41	59/01		Würz-	9.41	59/01		Würz-	10.41	59/01	
> Bad Soden-Salm.	8.46		>	burg	9.46		>	burg	10.46		>
< Steinau (Straße)	8.52		<	>	9.52		<	>	10.52		<
> Schlüchtern	8.58	9.13	>	9.42	9.58	10.13	>	10.42	10.58	11.13	>
83,4 Flieden		9.19				10.19				11.19	
88,4 Neuhof	9.05				10.05				11.05		
101,8 Fulda	9.13	9.28	9.44	9.55	10.13	10.28	10.44	10.55	11.13	11.28	11.44
Fulda 607	9.21	9.18	9.45	10.01	10.21	10.18	10.45	11.01	11.21	11.18	11.45
Bad Hersfeld	9.46	>			10.46	>			11.46	>	
Kassel-Wilh.		Erfurt	10.13	10.29		Erfurt	11.13	11.29		Erfurt	12.13

Weitere ICE ohne Halt von Frankfurt Süd nach Fulda → KBS 600



Ausschnitt aus der Übersichtskarte zum Bundesbahn-Kursbuch von 1958: In Nordhessen wurden zwischen Kassel, Gießen und Fulda nicht nur fast alle dünn dargestellten Nebenbahnen eingestellt. Sogar die Hauptbahnen von Korbach nach Frankenberg und Bad Wildungen waren betroffen.

Viele davon wurden schon vor 1985 eingestellt und hatten ein so geringes Fahrgastpotenzial, dass sie auch beim Virtuellen Deutschland-Takt (VD-T) nicht reaktiviert worden wären. Spätestens 1985 war aber der Punkt erreicht, an dem alle „hoffnungslosen Bahnlinien“ schon ohne Personenverkehr waren.

Änderungen im Angebotskonzept hätten demnach mit neuen und attraktiveren Konzepten verbunden sein müssen. Beim VD-T wären z.B. rund um den Vogelsberg die zwei Achsen Gießen - Alsfeld - Bad Hersfeld (→ KBS 614 und 604) und Stadtallendorf - Alsfeld - Fulda (→ KBS 603) entstanden.

611 Bad Hersfeld - Breitenbach (Herzberg) - Alsfeld (- Gießen)

Die 11 km von Hersfeld nach Niederaula wurden am 1.5.1906 eröffnet und am 31.7.07 die *Knüllwaldbahn* um 51 km nach Treysa (an der KBS 608) verlängert. Zwischen 1914 und 1916 kam die in Niederaula abzweigende Nebenbahn über Breitenbach nach Alsfeld dazu.

Bis in die 1950er Jahre waren die Gleise im Güter- und Personenverkehr gut ausgelastet. Zeitweise fuhren „Triebwagen-Eilzüge“ mit 1. und 2. Klasse von Alsfeld über Bad Hersfeld nach Kassel und durchgehende Personenzüge von Bad Hersfeld über Alsfeld nach Gießen – und zwar täglich.

Allerdings dauerte die Fahrt auf der 45,8 km langen und kurvenreichen Strecke von Bad Hersfeld nach Alsfeld bis zuletzt fast 1½ Stunden. Durch den Autoboom in der Bundesrepublik ließ die Nachfrage spürbar nach, worauf die *Deutsche Bundesbahn* (DB) mit Rationalisierungen und Fahrplaneinschränkungen reagierte. Schon am 25.5.74 fuhr der letzte Personenzug von Niederaula nach Alsfeld.

Durch ein Unwetter brach am 22.8.77 der Damm des *Ibra-Stausees* und unterspülte die Trasse bei Kirchheim. Die *DB* stellte daraufhin den Betrieb von

8.04 8.13	9.04 9.13	10.04 10.13	<i>Bebra</i> 600 <i>Bad Hersfeld</i>	8.56 8.47	9.56 9.47	10.56 10.47
7.48 8.16	8.48 9.16	9.48 10.16	<i>Fulda</i> 600 <i>Bad Hersfeld</i>	9.12 8.44	10.12 9.44	11.12 10.44
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.19 8.21 8.23 8.26	9.19 9.21 9.23 9.26	10.19 10.21 10.23 10.26	km Bad Hersfeld 1,4 B.Hersfeld Kurpark 3,3 x Eichhof 5,5 Asbach (Kr.Hersf.)	8.41 8.38 8.36 8.33	9.41 9.38 9.36 9.33	10.41 10.38 10.36 10.33
8.28 8.32 8.35 8.38	9.28 9.32 9.35 9.38	10.28 10.32 10.35 10.38	7,2 Beiershausen 11,4 Niederaula 14,5 Niederjossa 17,2 x Oberjossa	8.31 8.27 8.24 8.21	9.31 9.27 9.24 9.21	10.31 10.27 10.24 10.21
8.42 8.48 8.52 8.59	9.42 9.48 9.52 9.59	10.42 10.48 10.52 10.59	20,5 Breitenbach 28,6 Lingelbach 33,6 x Eifa 40,3 Alsfeld (Oberhess)	8.17 8.11 8.07 8.01	9.17 9.11 9.07 9.01	10.17 10.11 10.07 10.01
9.01 9.29 9.56	10.01 10.29 10.56	11.01 11.29 11.56	<i>Alsfeld</i> (Oberhess) <i>Grünberg</i> <i>Gießen</i> 624	7.59 7.31 7.04	8.59 8.31 8.04	9.59 9.31 9.04
9.03 9.25	10.03 10.25	11.03 11.25	<i>Alsfeld</i> (Oberhess) <i>Stadtallendorf</i> 612	7.57 7.35	8.57 8.35	9.57 9.35

Niederaula nach Kirchheim ganz ein, zwischen Kirchheim und Oberaula fuhren noch bis 1984 Güterzüge.

Der Personenverkehr Treysa - Oberaula endete am 1.6.84 und der Güterverkehr am 31.8.95. Noch bis 1999 waren regelmäßig Museumszüge unterwegs. Seither fahren nur noch von Bad Hersfeld über Niederaula nach Breitenbach bei Bedarf Güterzüge.

Der **VD-T** hätte das dichte Schienennetz rund um den Vogelsberg zwar auch ausgedünnt. Allerdings wäre dabei nicht wie in der Realität nur die Ost-West-Verbindung Gießen - Alsfeld - Fulda übrig geblieben. Alsfeld wäre mit neuen Gleisverbindungen nach Stadtallendorf und Bad Hersfeld zu einem attraktiven Bahnknoten geworden.

Die KBS 611 hätte der **VD-T** zur eingleisigen Hauptbahn aufgewertet, um beide Endpunkte in den systemnotwendigen 40 Minuten zu verbinden: Ab Bad Hersfeld nutzt er 19 km weit die vorhandene Trasse bis kurz vor Breitenbach, von denen 4 km von Beiershausen bis Niederaula für „fliegende Zugkreuzungen“ ein zweites Gleis bekommen.

Dann folgt ein 14 km langer eingleisiger Neubau neben der Bundesstraße B 62 bis Eifa, auf der die Züge bis zu 100 km/h fahren können. Das Gelände ist so günstig, dass man dafür weder Steigungen über 20 ‰ noch Tunnels braucht.



Blick nach Süden auf zwei Triebwagen der Hessischen Landesbahn in Fulda. Sie warten auf den Stumpfgleisen vor dem markanten Stellwerk auf ihre nächsten Einsätze auf der Vogelsbergbahn. (© Jörg Schäfer, 25.9.13)

612 Stadtallendorf - Alsfeld - Lauterbach - Fulda

Eine Verbindung von Alsfeld nach Norden zur nur knapp 20 km entfernten KBS 608 Kassel - Gießen - Frankfurt gab es in der Realität nicht. Es hätte sich vor allem eine 25 km lange Trasse durch das Schwalmatal nach Treysa angeboten. Tatsächlich gebaut wurde aber 1907 nur die Bahnlinie von Treysa bis Loshausen, die dann nach Osten abbog und kurvenreich über Oberaula nach Niederaula führte (→ KBS 611). Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie zum stark zunehmenden KFZ-Verkehr nicht mehr konkurrenzfähig und wurde 1977 eingestellt.

Eine *Schwalmthalbahn* mit 14 Neubau-km von Loshausen nach Alsfeld parallel zur Bundesstraße B 254 wurde als erste Option für den **VD-T** untersucht: Moderne Triebwagen würden etwa 40 Minuten brauchen und Anschlüsse vom *InterRegio* (IR) Kassel - Treysa (an Minute 15) und zum Integralen Taktknoten in Alsfeld (Minute 00) bieten. Die Anschlüsse von Gießen und Marburg wären aber nicht so gut, zudem müssten ständig zwei Triebwagen fahren, die sich in Loshausen begegnen.

7.37 8.28	8.37 9.28	9.37 10.28	Kassel-Wilhelm. Stadtallendorf 608	10.23 9.32	11.23 10.32	12.23 11.32
8.01 8.18 8.31	9.01 9.18 9.31	10.01 10.18 10.31	Gießen Marburg (Lahn) Stadtallendorf 608	9.59 9.42 9.29	10.59 10.42 10.29	11.59 11.42 11.29
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35	9.35	10.35	km Stadtallendorf	8.25	9.25	10.25
8.42	9.42	10.42	10,9 Kirtorf	8.17	9.17	10.17
8.45	9.45	10.45	13,7 x Heimertshausen	8.14	9.14	10.14
8.49	9.49	10.49	16,5 Angenrod	8.10	9.10	10.10
8.52	9.52	10.52	19,0 x Alsfeld-Leusel	8.07	9.07	10.07
8.57	9.57	10.57	23,0 Alsfeld (Oberhess)	8.03	9.03	10.03
9.03	10.03	11.03		8.57	9.57	10.57
9.09	10.09	11.09	29,7 x Renzendorf	8.50	9.50	10.50
9.14	10.14	11.14	34,9 Wallenrod	8.45	9.45	10.45
9.21	10.21	11.21	41,9 Lauterbach (Hess)	8.38	9.38	10.38
9.25	10.25	11.25	45,3 x Angersbach	8.34	9.34	10.34
29/31	29/31	29/31	48,7 Bad Salzschlirf	29/31	29/31	29/31
9.38	10.38	11.38	55,2 Großenlüder	8.21	9.21	10.21
9.41	10.41	11.41	57,5 Oberbimbach	8.18	9.18	10.18
9.50	10.50	11.50	66,1 Fulda	8.10	9.10	10.10
9.56 10.30	10.56 11.30	11.56 12.30	Fulda 610 Frankfurt (M) Süd	8.04 7.30	9.04 8.30	10.04 9.30
10.01 10.42	11.01 11.42	12.01 12.42	Fulda 610 Würzburg Hbf	7.59 7.18	8.59 8.18	9.59 9.18

Eine neue Bahnverbindung von Alsfeld nach Stadtallendorf ist attraktiver, weil sich die *IR* nach Kassel und Frankfurt dort zur Minute 30 begegnen.

4,5 km östlich von Stadtallendorf biegt das neue Gleis von der KBS 608 ab. Der eingleisige Neubau ist 15 km lang und braucht keine Tunnels und große Brücken. Beim Alsfelder Statteil Leusel erreicht er das vorhandene Gleis aus Gießen.

614 (Frankfurt / Main -) **Wächtersbach - Bad Orb**

Die 6,2 km lange normalspurige *Orber Kleinbahn* wurde 1901 eröffnet. Preußen und die Provinz Hessen-Nassau waren zu je einem Drittel und der Landkreis Gelnhausen sowie die Stadt Orb zu je einem Sechstel des Kapitals beteiligt. Hauptzielgruppe waren zunächst die Kurgäste, für deren Anschlüsse D-Züge in Wächtersbach hielten. Schüler-, Berufs- und touristischer Verkehr kamen hinzu.

Güterverkehr gab es vor allem zum Truppenübungsplatz Lettgenbrunn. Dazu wurde die Bahn um 2 km bis zum östlichen Orber Stadtrand verlängert. Ab dort transportierte eine Standseilbahn die Güter auf die höher gelegene Wegscheide. An die Bergstation schloss sich ein umfangreiches militärisches Feldbahnnetz an. Nach dem Ende des Truppenübungsplatzes wurde dort ein Ferienlager für Frankfurter Schulkinder eingerichtet. Für deren An- und Abreise (mit den Eltern) fuhren an Wochenenden durchgehende Züge von Frankfurt bis Bad Orb.

Trotz wiederholter Rückschläge entwickelte sich der Personenverkehr bis in die fünfziger Jahre hinein stetig aufwärts und erreichte über 500.000 Fahrgäste pro Jahr. Bis zu 20 Zugpaare täglich pendelten in den besten Jahren auf der 6,2 km langen Strecke. Der *Main-Kinzig-Kreis*, in dem der Landkreis Gelnhausen 1974 aufging, wollte das wachsende Defizit der Kleinbahn aber schon bald nicht mehr tragen. Die Stadt Bad Orb konnte zunächst als Kunde von Stromlieferungen durch die Kreiswerke die Stilllegung abwenden. Wegen Bauarbeiten ruhte in den Jahren 1981/82 und 1991/93 der Bahnbetrieb aber schon monatelang.

Nach einem tragischen Unfall an dem Bahnübergang der B 276 gab ein Gerichtsurteil der Bahn die alleinige Schuld, obwohl alle Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden waren. Die Kreiswerke lehnten die weitere Verantwortung ab und stellten den Zugbetrieb am 4. März 1995 ein. Einige Versuche der Reaktivierung schlugen fehl, bis mit der „Dampfkleinbahn Bad Orb Rolf Jirowetz & Siegfried Theimer GbR“ ein Betreiber gefunden wurde, der allerdings nur touristische Schmalspurzüge einsetzen wollte.

Dazu wurde die Strecke im Jahr 2000 in überwiegend ehrenamtlicher Arbeit von Normal- (1435 mm) auf Schmalspur (600 mm) umgerüstet. Auf dieser Basis wird seit 2001 von Bad Orb bis zum Haltepunkt Aumühle, seit 2002 bis zum Haltepunkt Aufenauer Berg und seit 29.10.2006 wieder bis Wächtersbach gefahren. Der Saisonbetrieb findet sonn- und feiertags von Ostern bis Ende Oktober statt. Als Zuglok dient die Dampflokomotive "Emma".



Der Bad Orber Busbahnhof liegt direkt neben dem Kleinbahnhof am Rand des Stadtzentrums. In der Realität steigt man dort vom großen Bus aus Wächtersbach in den kleineren Stadtbus um, der die vielen Ziele in Bad Orb ansteuert. Beim VD-T kommt statt dem Bus ein Triebwagen aus Wächtersbach an, der dort vom RE abgehängt wurde. Man müsste daher bei Reisen in die Mainmetropole weniger umsteigen.

7.24	8.24	9.24	Frankfurt (M) Süd	9.36	10.36	11.36
7.34	8.34	9.34	Hanau Hbf	9.26	10.26	11.26
7.59	8.59	9.59	Wächtersb. 610	9.01	10.01	11.01
7.32	8.32	9.32	Fulda	9.28	10.28	11.28
7.59	8.59	9.59	Wächtersb. 610	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Wächtersbach	8.57	9.57	10.57
8.08	9.08	10.08	4,8 B.Orb-Aumühle	8.52	9.52	10.52
8.09	9.09	10.09	5,5 B.Orb-Ludwigstr.	8.50	9.50	10.50
8.11	9.11	10.11	6,2 Bad Orb Bf	8.49	9.49	10.49

Der **VD-T** setzt voraus, dass die allgemeine Stimmung gegenüber der Bahn ab 1985 besser gewesen wäre. Man hätte den *Main-Kinzig-Kreis* daher weder beim Betrieb noch beim 1995er Gerichtsverfahren so allein gelassen wie das in der Realität der Fall war. Das Fahrplangerüst böte mit einem integralen Taktknoten zur Minute 00 in Wächtersbach optimale Voraussetzungen für die *Orber Kleinbahn*: Da die Nachfrage mit der Entfernung zu Frankfurt stetig abnimmt böte es sich sogar an, den letzten Triebwagen des RE in Wächtersbach abzuhängen und nach Bad Orb zu schicken. Direkte Verbindungen nach Frankfurt, Offenbach und Hanau wären natürlich eine sehr große Attraktivität für die Orber Kurgäste, sowohl bei der An- und Abreise als auch bei Tagesausflügen.

615 Gießen - Hungen - Glauburg-Stockheim - Gelnhausen

Die 1870 eröffnete *Lahn-Kinzig-Bahn* ist eine fast 70 km lange eingleisige und nicht elektrifizierte Hauptbahn. Sie verläuft am östlichen Rand der *Wetterau* an der Grenze zum *Vogelsberg*. Große Bedeutung im überregionalen Zugverkehr konnte sie nie erreichen, auch weil sie von Westen her in Gelnhausen einmündet und nicht zur Entlastung der Relation Hanau - Gießen dienen kann.

Lich (13.000 Einwohner), Hungen (12.500 Ew.), Nidda (17.000 Ew.) und Büdingen (21.000 Ew.) sind aber wichtige Landstädte, die für Aufkommen in den Personenzügen sorgen. (Früher natürlich auch in den Güterzügen, bis die Deutsche Bahn sich ab 1998 massiv aus der Fläche zurückzog.)

Bis zum Jahr 2000 wurden unterschiedliche Garnituren mit Loks der Baureihen 212, 215 oder 216 mit „Silberlingen“ oder Triebwagen der Baureihe 628/928 eingesetzt. Seither sieht man fast nur noch GTW 2/6-Triebwagen der *Butzbach-Licher Eisenbahn*, die von Gießen nach Gelnhausen 94 Minuten brauchen. In der *Normalverkehrszeit* fahren sie stündlich und begegnen sich in Lich, Nidda und Büdingen. Morgens und abends wird der Abschnitt Nidda - Gelnhausen zusätzlich von der Buslinie 374 bedient.

Der **VD-T**-Fahrplan wäre dank optimaler Anschlüsse in Gießen und Gelnhausen attraktiver: Es wären nur zwei Zugkreuzungen in Hungen und Stockheim erforderlich, wodurch die Reisezeit Gießen - Gelnhausen auf 84 Minuten schrumpft. An beiden Enden sind „Flügelungen“ möglich, wodurch attraktive Direktverbindungen entstehen und die Kapazitäten der Züge auf den KBS 605 und 610 im Nahbereich von Frankfurt (Main) nachfragegerecht erhöht werden. (Es ergäbe sich dabei ein „Kreisverkehr“ Frankfurt - Gießen - Gelnhausen - Frankfurt mit 160 km/h schnellen Triebwagen, die für die nicht elektrifizierte *Lahn-Kinzig-Bahn* den Strom in einem Akkumulator mitbringen.)

➤ Beim **VD-T** kommt man von Frankfurt über die KBS 615 am schnellsten nach Lich, Glauburg-Stockheim und Büdingen. Der Fahrgastzuspruch wäre daher wahrscheinlich so groß, dass sich wie auf den anderen RB-Linien im *Wetteraukreis* Montag bis Freitag nachmittags eine Angebotsverdichtung rentiert. Dafür braucht man südlich von Garbenteich und südlich vom neuen Haltepunkt Büdingen-Thiergarten zwei jeweils 2 km lange Begegnungsabschnitte. Nur indem sich die Züge dort während der Fahrt ohne Wartezeiten ausweichen können sie einen exakten 30-Minuten-Takt einhalten.

12.16	12.46	13.16	13.46	14.16	Frankfurt (M) Süd Friedberg (Hess) Gießen Hbf 620	15.44	16.14	16.44	17.14	17.44
12.43	13.15	13.43	14.15	14.43		15.17	15.45	16.17	16.45	17.17
12.59	13.31	13.59	14.31	14.59		15.01	15.29	16.01	16.29	17.01
11.39		12.39		13.39	Kassel-Wilhelmsh. Marburg (Lahn) Gießen Hbf 620	16.21		17.21		18.21
12.44	13.01	13.44	14.01	14.44		15.16	15.59	16.16	16.59	17.16
12.59	13.27	13.59	14.27	14.59		15.01	15.32	16.01	16.32	17.01
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.04	13.34	14.04	14.34	15.04	km Gießen	14.57	15.27	15.57	16.27	16.57
13.07	13.37	14.07	14.37	15.07	1,9 Gieß. Erdkauter Weg	14.53	15.23	15.53	16.23	16.53
13.11	13.41	14.11	14.41	15.11	6,2 Watzemb.-Steinberg	14.49	15.19	15.49	16.19	16.49
13.14	13.44	14.14	14.44	15.14	7,8 Garbenteich	14.46	15.16	15.46	16.16	16.46
13.21	13.51	14.21	14.51	15.21	15,2 Lich (Oberhess)	14.39	15.09	15.39	16.09	16.39
13.25	13.55	14.25	14.55	15.25	18,6 Langsdorf (Ob.hess)	14.35	15.05	15.35	16.05	16.35
13.29	13.59	14.29	14.59	15.29		14.32	15.02	15.32	16.02	16.32
13.31	14.01	14.31	15.01	15.31	21,8 Hungen					
13.35	14.05	14.35	15.05	15.35	25,2 Trais-Horloff	14.29	14.59	15.29	15.59	16.29
13.39	14.09	14.39	15.09	15.39	28,2 Ober Widdersheim	14.21	14.51	15.21	15.51	16.21
13.43	14.13	14.43	15.13	15.43	31,5 Borsdorf (Hessen)	14.17	14.47	15.17	15.47	16.17
13.47	14.17	14.47	15.17	15.47	35,0 Nidda	14.13	14.43	15.13	15.43	16.13
13.53	14.23	14.53	15.23	15.53	41,7 Ranstadt	14.07	14.37	15.07	15.37	16.07
13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	44,5 Effolderbach	14.03	14.33	15.03	15.33	16.03
13.59	14.29	14.59	15.29	15.59		14.01	14.31	15.01	15.31	16.01
14.01	14.31	15.01	15.31	16.01	45,8 Glauburg-Stockheim					
14.05	14.35	15.05	15.35	16.05	49,2 Bleichenbach	13.59	14.29	14.59	15.29	15.59
14.08	14.38	15.08	15.38	16.08	52,0 Büches-Düdelshcim	13.51	14.21	14.51	15.21	15.51
14.12	14.42	15.12	15.42	16.12	54,8 Büdingen Bf	13.48	14.18	14.48	15.18	15.48
14.14	14.44	17.14	16.14	17.14	56,3 Büding.-Thiergarten	13.46	14.16	14.46	15.16	15.46
14.19	14.49	15.19	15.49	16.19	62,2 Mittel Gründau	13.41	14.11	14.41	15.11	15.41
14.23	14.53	15.23	15.53	16.23	66,0 Lieblos	13.37	14.07	14.37	15.07	15.37
14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	69,7 Gelnhausen	13.33	14.03	14.33	15.03	15.33
14.31	16.07	15.31	17.07	16.31	<i>Gelnhausen 610</i>	13.29	13.53	14.29	14.53	15.29
14.51	16.21	15.51	17.21	16.51	<i>Hanau Hbf</i>	13.09	13.39	14.09	14.39	15.09
15.06	16.36	16.06	17.36	17.06	<i>Frankfurt (M) Süd</i>	12.54	13.24	13.54	14.24	14.54
14.31		15.31		16.31	<i>Gelnhausen 610</i>	13.29		14.29		15.29
15.13		16.13		17.13	<i>Fulda</i>	12.47		13.47		14.47

Die blauen RB fahren nur bei stärkerer Nachfrage (Montag bis Freitag etwa 12 bis 19 Uhr)

616 Glaub.-Stockheim - Gedern - Grebenhain - Lauterbach

Im *Großherzogtum Hessen* hatte die *Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft* 1870 die Bahnstrecken Gießen - Fulda und Gießen - Gelnhausen fertiggestellt. Zum besseren Anschluss von *Wetterau* und *Vogelsberg* erließ die Regierung in Darmstadt 1884 ein Gesetz zum Bau einer diagonalen Querverbindung dazwischen. Zunächst wurden nur die südlichen 18,5 km von Stockheim nach Gedern gebaut und schon 1888 eingeweiht. 13 Jahre später folgten die nördlichen 21,7 km von Lauterbach nach Grebenhain. Die 24,8 km dazwischen mit der aufwändigen Querung der Rhein-Weser-Wasserscheide ging schließlich 1906 in Betrieb.

Die *Oberwaldbahn* wurde (wie viele andere Nebenbahnen) in den 1960er Jahren durch den zunehmenden Individualverkehr und parallel fahrende Bahnbusse zunehmend unrentabel. 1975 stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr auf den gesamten 65 km ein. Zwischen Ober-Seemen und Oberwald endete auch der Güterverkehr und der Abschnitt wurde bald darauf abgebaut.

1982 wurde Gedern - Ober-Seemen und 1984 Stockheim - Gedern stillgelegt und alsbald zurückgebaut. Der Nordteil Lauterbach - Oberwald hielt sich noch ein Jahrzehnt länger. Erst nach der Verlagerung der Transporte einer Firma im ehemaligen „Muna-Gleisanschluss“ wurde das Gleis südlich von Grebenhain gesperrt. 1994 folgte Grebenhain - Lauterbach Süd und das letzte Reststück in Lauterbach 2001. Bis 2005 verschwanden die Gleise auch dort, und heute verläuft auf dem größten Teil der ehemaligen Bahntrasse der *Vulkanradweg*.

7.54 8.33 8.59	8.54 9.33 9.59	9.54 10.33 10.59	Frankfurt (M) Süd Gelnhausen Glaub.-Stockheim	9.25 9.56 9.21	10.25 10.56 10.21	11.25 11.56 11.21
			Bus			
9.04	10.04	11.04	km Gl.-Stocheim Bf	9.56	10.56	11.56
9.12	10.12	11.12	5 Ortenberg	9.47	10.47	11.47
9.24	10.24	11.24	13 Hirzenhain	9.35	10.35	11.35
9.35	10.35	11.35	20 Gedern	9.24	10.24	11.24
9.47	10.47	11.47	28 Hartmannshain	9.12	10.12	11.12
9.55	10.55	11.55	33 Grebenhain	9.04	10.04	11.04
10.07	11.07	12.07	41 Altenschlirf	8.52	9.52	10.52
10.16	11.16	12.16	46 Herbstein	8.43	9.43	10.43
10.28	11.28	12.28	54 Abzw.Frischborn	8.31	9.31	10.31
10.35	11.35	12.35	58 Lauterbach Bf	8.25	9.25	10.25
10.40 10.57	11.40 11.57	12.40 12.57	Lauterbach Alsfeld 604	8.20 8.03	9.20 9.03	10.20 10.03

Bei dem geringen Fahrgastpotenzial wäre die *Oberwaldbahn* auch beim **VD-T** eingestellt worden. Um die Bevölkerung nicht ganz von öffentlichen Verkehrsmitteln zu „entwöhnen“ wäre sie aber von einer Regiobuslinie ersetzt worden. In der *Normalverkehrszeit* sind Busse im Stundentakt eine angemessene Daseinsvorsorge für die Region.

617 Nidderau - Altenstadt (Hess) - Glauburg-Stockheim

Die eingleisige *Niddertalbahn* wurde 1905 von Stockheim bis Heldenbergen-Windecken (heute *Nidderau*) eröffnet und 1907 bis Vilbel Nord (heute *Bad Vilbel*) verlängert. Betreiber war die *Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft*.

Bis Anfang der 1990er Jahre wurden jedes Jahr im Herbst die Zuckerrüben der Region mit mehreren Güterzügen täglich in die Zuckerfabrik Friedberg (und nach deren Schließung 1981 nach Groß-Gerau) transportiert. Seit der Einstellung der „Rübenzüge“ werden die Feldfrüchte auf der Straße per LKW transportiert.

Um das Jahr 1980 drohte (wie auf vielen anderen Zweigstrecken) die Stilllegung. Dann wurde die *Niddertalbahn* aber als eine von drei „Nicht-S-Bahn-Linien“ in den Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) integriert und das Fahrplanangebot verdichtet. Von 1985 bis 2010 stiegen die Fahrgastzahlen danach um 330 % von 1.800 auf 6.000 pro Tag. Das beweist, welches Potenzial in vielen Strecken steckt und wie man es aktivieren kann.



*Blick nach Norden auf den Bahnhof Stockheim mit einem RE nach Frankfurt auf Gleis 1. Auf die Züge nach Gelnhausen und Gießen muss man leider lange warten. Beim **VD-T** gäbe es hingegen einen Integralen Taktknoten in Stockheim, bei dem sich drei Züge begegnen und Anschlüsse in vier Minuten bieten.*

Seit der Jahrtausendwende flossen Millionenbeträge in die Modernisierung der Strecke, der komplette Oberbau wurde erneuert und alle Bahnsteige an die Ausstiegshöhe der Doppelstockwagen (76 cm) angepasst. 2007 ging in Altenstadt

ein elektronisches Stellwerk mit ausgelagerten Modulen in Niederdorfelden und Nidderau in Betrieb. 2008 wurde die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h erhöht und der Takt werktags verdichtet. Heute setzt die *Deutsche Bahn AG* im Auftrag des FVV-Nachfolgers Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die Regionalbahnen im Stunden- und teilweise sogar Halbstundentakt ein. Die meisten fahren von und zum Frankfurter Hauptbahnhof durch.

Beim **VD-T** wäre der Abschnitt Bad Vilbel - Nidderau noch stärker aufgewertet und Teil der S-Bahn-Linie 7 geworden. Damit käme man ohne Umsteigen aus der Frankfurter Innenstadt nach Nidderau (→ KBS 696).

Der Abschnitt Nidderau - Stockheim wäre dafür beim **VD-T** weniger wichtig, weil man von Frankfurt mit der KBS 609 schneller nach Stockheim käme und weniger umsteigen müsste. Die KBS 606 dient daher vorwiegend der Erschließung der Zwischenstationen, was durch die „integralen Taktknoten“ an beiden Endstationen mit attraktiven Bahn- und Busanschlüssen unterstützt wird.

14.18 14.31	14.48 15.01	15.18 15.31	15.48 16.01	16.18 16.31	Friedberg (Hess) Nidderau 619	14.42 14.29	15.12 14.59	15.42 15.29	16.12 15.59	16.42 16.29
14.43 13.50 14.25	15.13 14.20 14.55	15.43 14.50 15.25	16.13 15.20 15.55	16.43 15.50 16.25	Frankfurt (M) Hbf Frankfurt (M) West Nidderau 696	15.16 15.09 14.35	15.46 15.39 15.05	16.16 16.09 15.35	16.46 16.39 16.05	17.16 17.09 16.35
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
14.34 14.38 14.40 14.44	15.04 15.08 15.10 15.14	15.34 15.38 15.40 15.44	16.04 16.08 16.10 16.14	16.34 16.38 16.40 16.44	km Nidderau 4,2 Nidderau-Eichen 6,0 Altstadt-Höchst 8,5 Altstadt (Hess)	14.26 14.21 14.19 14.16	14.56 14.51 14.49 14.46	15.26 15.21 15.19 15.16	15.56 15.51 15.49 15.46	16.26 16.21 16.19 16.16
14.46 14.50 14.54 14.57	15.16 15.20 15.24 15.27	15.46 15.50 15.54 15.57	16.16 16.20 16.24 16.27	16.46 16.50 16.54 16.57	11,2 Altenst.-Lindheim 14,1 Glauburg-Glauberg 16,2 Glaub.-Stockheim	14.14 14.10 14.06 14.03	14.44 14.40 14.36 14.33	15.14 15.10 15.06 15.03	15.44 15.40 15.36 15.33	16.14 16.10 16.06 16.03
15.01 15.27	15.31 15.57	16.01 16.27	16.31 16.57	17.01 17.27	Glaub.-Stockheim Gelnhausen 615	13.59 13.33	14.29 14.03	14.59 14.33	15.29 15.03	15.59 15.33
15.01 15.56	15.31 16.26	16.01 16.56	16.31 17.26	17.01 17.56	Glaub.-Stockheim Gießen 615	13.59 13.04	14.29 13.34	14.59 14.04	15.29 14.34	15.59 15.04

Die blauen RB fahren nur bei stärkerer Nachfrage (Montag bis Freitag etwa 12 bis 19 Uhr)

- Die Tabelle enthält nur die Anschlüsse von Frankfurt über Friedberg nach Nidderau. Die S7 ist zwar nach Frankfurt-Westbahnhof drei Minuten schneller (→ KBS 696) – da sie aber erst 6 Minuten später in Nidderau abfährt käme man später dort an. Da RE und RB aber in Frankfurt Hbf und Hauptwache nicht halten, wäre die S7 dorthin sicher die erste Wahl.

618 Friedberg - Beienheim - Hungen / Glauburg-Stockheim

Die eingleisige Bahnlinie Friedberg - Hungen ging mit dem Abzweig von Beienheim nach Nidda 1897 in Betrieb. Bis 1903 entstand die Verbindung Hungen - Laubach - Mücke durch den Vogelsberg. Schon 1959 wurde der Personenverkehr östlich von Hungen aber wieder eingestellt, weil die kurvenreiche Bahntrasse zu den großzügig ausgebauten Straßen nicht mehr konkurrenzfähig war.

Der Güterverkehr war dank der Landwirtschaft der *Wetterau* früher umfangreich. Bis zum Herbst 1982 sorgten die Zuckerrüben Transporte zur Raffinerie in Friedberg für regen Verkehr. Auch das Kraftwerk Wölfersheim und die Salzgewinnung in Bad Salzhausen brachten viele Güter auf die Bahn. Seit 1990 ging das Aufkommen aber stetig zurück. Nach Wegfall der Abfallverladung des Wetteraukreises in Grund-Schwalheim sowie dem Niedergang der Holzverarbeitenden Industrie in Nidda fahren nur noch vereinzelt kurze Güterzüge.

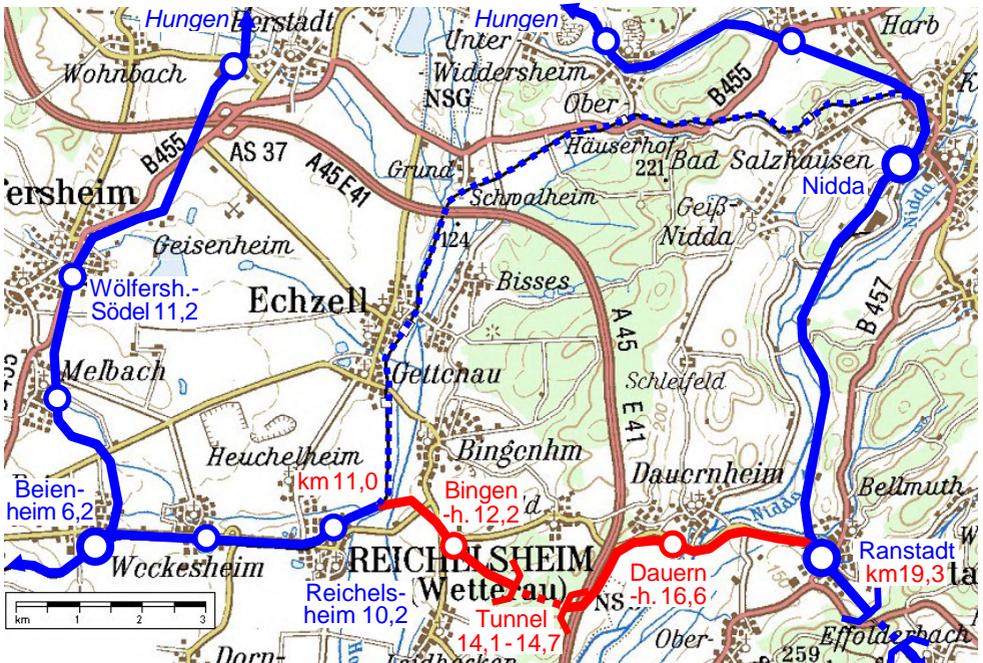
Als Resultat jahrelanger Vernachlässigung der Infrastruktur und eines unattraktiven Fahrplans fuhr am 4.4.2003 der letzte Personenzug von Wölfersheim-Södel nach Hungen. Güterverkehr gab es dort schon seit dem 31.12.1997 nicht mehr. Im Frühjahr 2004 wurde das Stilllegungsverfahren durch einen „Infrastruktursicherungsvertrag“ unterbrochen, und im März 2011 kauften die Anliegergemeinden die noch lückenlos vorhandene Trasse mitsamt der Gleise. Sie streben eine Reaktivierung im Dezember 2014 an und haben vorläufig ein Subunternehmen mit den Verkehrswegsicherungspflichten beauftragt.

Die verbliebenen Abschnitte Friedberg - Hungen und Beienheim - Wölfersheim-Södel liegen heute im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und werden von der *HLB Hessenbahn GmbH* vom Standort Standort Butzbach aus bedient. In der Hauptverkehrszeit fahren Züge von und nach Frankfurt Hbf durch.

Beim **VD-T** wären 2003 keine Strecken mehr stillgelegt, sondern schon früher ein neues Gesamtkonzept entstanden: Die 17,2 km von Beienheim nach Hungen passen gut in einen *Integralen Taktfahrplan* (ITF), weil die Züge sie in 25 Minuten schaffen und dadurch gute Anschlüsse in Friedberg und Hungen erreichen.

Die kurvenreichen 18,2 km Beienheim - Nidda sind hingegen nicht *ITF*-kompatibel, weil die Züge 28 Minuten brauchen. Erschwerend kommt hinzu, dass die letzten 6,2 km ab Ober-Widdersheim dicht neben der KBS 611 liegen und dadurch kaum Erschließungsfunktion haben. Wesentliche Verbesserungen bringt der 8,2 km lange Neubauabschnitt Reichelsheim - Ranstadt: Auf ihm erreichen die Züge Glauburg-Stockheim in 25 Minuten und dort den *Integralen Taktknoten* zur Minute 00. Von Friedberg nach Nidda dauert die Reise nur 5 Minuten länger, die man dafür halbstündlich abwechselnd über Hungen oder Stockheim antreten kann.

8.01	8.29	9.01	9.29	10.01	Gießen	8.31	8.59	9.31	9.59	10.31
8.17	8.45	9.17	9.45	10.17	Friedberg 620	8.15	8.43	9.15	9.43	10.15
7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	Frankfurt (M) Süd	8.44	9.14	9.44	10.14	10.44
8.13	8.42	9.13	9.42	10.13	Friedberg 620	8.18	8.47	9.18	9.47	10.18
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.20	8.49	9.20	9.49	10.20	km Friedberg	8.11	8.40	9.11	9.40	10.11
	8.55		9.55		3,8 Dorheim	8.05		9.05		10.05
29/31	59/01	29/31	59/01	29/31	6,2 Beienheim	59/01	29/31	59/01	29/31	59/01
>	9.05	>	10.05	>	9,1 Melbach	7.54	>	8.54	>	9.54
<	9.08	<	10.08	<	11,2 Wölfersheim-Södel	7.51	<	8.51	<	9.51
>	9.14	>	10.14	>	15,7 Berstadt-Wohnbach	7.45	>	8.45	>	9.45
<	9.18	<	10.18	<	18,5 Obbornh.-Bellersh.	7.41	<	8.41	<	9.41
>	9.22	>	10.22	>	21,1 Inheiden	7.37	>	8.37	>	9.37
<	9.26	<	10.26	<	23,4 Hungen	7.34	<	8.34	<	9.34
>	9.32	>	10.32	>	Hungen 615	7.28	>	8.28	>	9.28
<	9.57	<	10.57	<	Gießen	7.03	<	8.03	<	9.03
8.34		9.34		10.34	8,0 Weckesheim		8.26		9.26	
8.38	Gie-	9.38	Gie-	10.38	10,2 Reichelsheim	Gie-	8.22	Gie-	9.22	Gie-
8.44	ßen	9.44	ßen	10.44	16,6 Dauernheim	ßen	8.16	ßen	9.16	ßen
8.48	8.53	9.48	9.53	10.48	19,3 Ranstadt	8.07	8.12	9.07	9.12	10.07
8.53	8.59	9.53	9.59	10.53	23,4 Glaub.-Stockheim	8.01	8.07	9.01	9.07	10.01
	9.27		10.27		Gelnhausen 615	7.33		8.33		9.33



619 Friedberg - Nidderau - Bruchköbel - Hanau

Der erste Abschnitt von Hanau nach Heldenbergen-Windecken (heute *Nidderau*) wurde 1879 und die Verlängerung nach Friedberg 1881 eröffnet. Im Personenverkehr erreichte die Strecke keine große Bedeutung, da sie tangential zum Ballungsraum Rhein-Main verläuft. Genau das verleiht ihr aber große Bedeutung im Güterverkehr, weil Züge vom Ruhrgebiet nach Süddeutschland über Nidderau den hochbelasteten Knoten Frankfurt (Main) umfahren können. Die KBS 619 wurde daher auch schon frühzeitig zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

In der Realität wird die Strecke in der *Normalverkehrszeit* von Regionalbahnen im Stundentakt bedient, montags bis freitags nachmittags halbstündlich. Von 1998 bis 2012 setzte die *Hessische Landesbahn* von ihrem Standort Butzbach aus trotz der Oberleitung Dieseltriebwagen GTW 2/6 ein. Seither ist wieder DB Regio mit elektrischen Wendezügen unterwegs.

14.01	14.29	15.01	15.29	16.01	Gießen	14.59	15.31	15.59	16.31	16.59
14.17	14.45	15.17	15.45	16.17	Friedberg 620	14.43	15.15	15.43	16.15	16.43
13.46	14.16	14.46	15.16	15.46	Frankfurt (M) Süd	15.14	15.44	16.14	16.44	17.14
13.53	14.23	14.53	15.23	15.53	Frankfurt (M) West	15.07	15.37	16.07	16.37	17.07
14.13	15.42	15.13	16.42	16.13	Friedberg 620	14.47	15.18	15.47	16.18	16.47
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
14.20	14.49	15.20	15.49	16.20	km Friedberg	14.40	15.11	15.40	16.11	16.40
14.24	14.53	15.24	15.53	16.24	4,9 Assenheim	14.35	15.06	15.35	16.06	16.35
14.31	15.00	15.31	16.00	16.31	15,5 Nidderau	14.28	14.59	15.28	15.59	16.28
14.32	15.02	15.32	16.02	16.32	17,7 Ostheim (Kr.Hanau)	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27
14.35	15.05	15.35	16.05	16.35	21,7 Bruchköbel	14.24	14.54	15.24	15.54	16.24
14.39	15.09	15.39	16.09	16.39	26,8 Hanau Nord	14.20	14.50	15.20	15.50	16.20
14.43	15.13	15.43	16.13	16.43	32,2 Hanau Hbf	14.16	14.46	15.16	15.46	16.16
14.49	15.19	15.49	16.19	16.49		14.11	14.41	15.11	15.41	16.11
14.55	15.31	15.55	16.31	16.55	Hanau Hbf 800	14.05	14.29	15.05	15.29	16.05
15.22	15.54	16.22	16.54	17.22	Aschaffenburg Hbf	13.38	14.06	14.38	15.06	15.38
14.53	15.23	15.53	16.23	16.53	Hanau Hbf 691	14.07	14.37	15.07	15.37	16.07
15.00	15.37	16.00	16.37	17.00	Offenbach Hbf	13.59	14.29	14.59	15.29	15.59
15.13	15.43	16.13	16.43	17.13	Frankfurt (M) Süd	13.47	14.17	14.47	15.17	15.47

Die blauen RB fahren nur bei stärkerer Nachfrage (Montag bis Freitag etwa 12 bis 19 Uhr)

Beim **VD-T** wäre die Situation ähnlich. Nur gäbe es genug 50 Meter lange elektrische Triebwagen für einen effektiven Fahrzeugeinsatz. Sie fahren nach Aschaffenburg weiter (→ KBS 800) und bieten dadurch mehr umsteigefreie Verbindungen. Außerdem ergeben sich in Hanau attraktive Anschlüsse am Bahnsteig gegenüber vom und zum RE Fulda - Frankfurt (→ KBS 610).

620 Frankfurt (Main) - Friedberg (Hessen) - Gießen - Marburg

Die ab 1838 geplante Verbindung von Kassel in den Rhein-Main-Raum sollte zunächst nur über kurhessisches Staatsgebiet führen. Das scheiterte mit den damals zur Verfügung stehenden technischen Mitteln am Distelrasen, der Wasserscheide zwischen Fulda und Kinzig, der erst 1868 mit der *Frankfurt-Bebraer Eisenbahn* und einer Spitzkehre in Elm überwunden wurde (→ KBS 610).

Nach mehrfacher Unterbrechung schlossen die *Freie Stadt Frankfurt*, das *Großherzogtum Hessen-Darmstadt* und das *Kurfürstentum Hessen-Kassel* am 6.2.45 einen Staatsvertrag für die Trasse über Marburg, Gießen und Friedberg. Der Bau verzögerte sich durch die bürgerliche Revolution 1848 und eine Finanzkrise des Großherzogtums Hessen.

Das erste Teilstück von Kassel nach Wabern wurde am 29.12.1849 eröffnet. Es folgten mehrere weitere Abschnitte, bis am 15.5.1852 der erste Zug von Frankfurt nach Kassel durchfahren konnte. Die große Bedeutung der knapp 200 km langen *Main-Weser-Bahn* zeigt sich darin, dass sie schon 1865 zweigleisig ausgebaut wurde. Nach Fertigstellung der *Frankfurt-Bebraer Bahn* wurden zwar viele Schnellzüge von Frankfurt nach Berlin dorthin verlegt. Bis zur Einführung des IC-Studentakts 1981 fuhren aber immer einige D-Züge über Kassel, um Nordhessen zu erschließen.

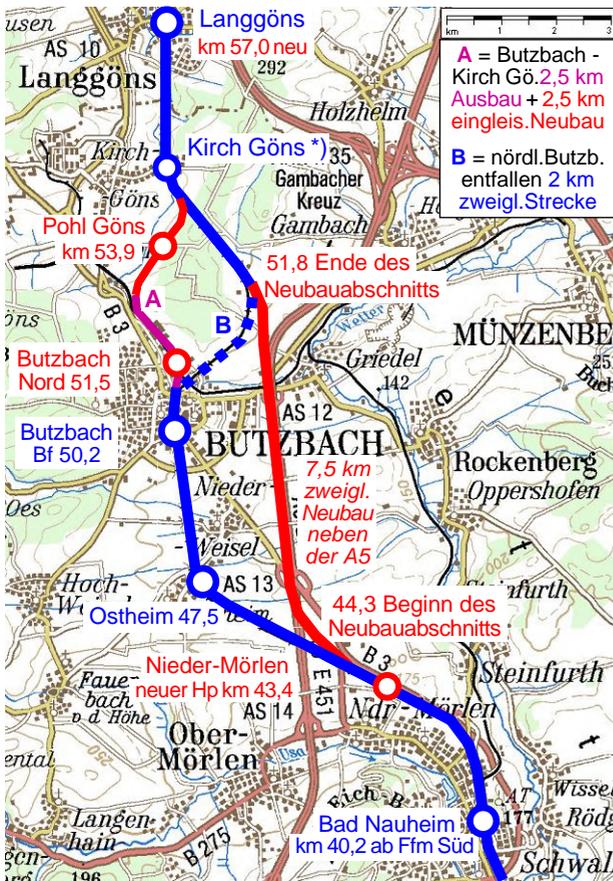
In den 1960er Jahren erhielt zunächst der Abschnitt Frankfurt - Gießen eine Oberleitung, ab 1967 war die Strecke durchgehend elektrisch. Seit 1981 fahren alle IC und ICE über Fulda, dafür werden viele Durchgangsgüterzüge über Gießen geleitet. Nur dank der Umbenennung der zweistündlichen *InterRegio*-Linie 26 Hamburg - Kassel - Frankfurt - Karlsruhe gibt es seit 2006 wieder IC auf der *Main-Weser-Bahn*. Die Fahrgäste haben davon vor allem den Nachteil, dass Nahverkehrstickets seither in den Zügen nicht mehr gelten.

Zwischen Frankfurt West und Friedberg teilen sich S-Bahn, Regionalverkehr, Fernverkehr und Güterverkehr die zwei Gleise der *Main-Weser-Bahn*. Um den Betrieb zu entzerren, soll dieser Abschnitt schon seit der Jahrtausendwende auf vier Gleise erweitert und für 140 km/h ausgebaut werden.

Beim **VD-T** hätte die S-Bahn schon bis 2010 zwei eigene Gleise von Frankfurt West bis Bad Vilbel (12,8 km) bekommen. Weiter nach Friedberg (17,7 km) reicht ein Gleis, da jede zweite S-Bahn nach Nidderau abbiegt (→ KBS 696).

8 km nördlich von Friedberg gibt es beim **VD-T** einen 7,5 km langen Neubauabschnitt neben der Autobahn A5 für Fern- und Güterzüge. Sie verkürzt die Strecke um 1,7 km und ermöglicht durchgängig 160 km/h. Die RB benutzen hingegen bis zum Bahnhof Butzbach die zweigleisige vorhandene Trasse. Dort wechseln sie für 2,5 km auf die eingleisige Trasse der *Butzbach-Licher Eisenbahn* mit den bebauungsnahen neuen Stationen Butzbach Nord und Pohl Göns. Über einen ebenfalls 2,5 km langen und eingleisigen Neubauabschnitt wird wieder die Bestandsstrecke beim Bahnhof Kirch Göns erreicht.

➤ Beim **VD-T** gibt es „richtige“ *InterRegios* (IR) als Bindeglied von Fern- und Nahverkehr im Stundentakt (→ vd-t.de/index). Von Kassel nach Frankfurt sind sie keine Konkurrenz zu den wesentlich schnelleren *InterCities* über Fulda (und sollen es auch nicht sein). Aber für alle Zwischenstationen bieten sie attraktive Verbindungen zu



zu den beiden größten hessischen Städten.

➤ Von Frankfurt bis Gießen ergänzen ebenfalls stündliche RE die IR zum Halbstundentakt. Dadurch entstehen in Frankfurt West, Friedberg und Gießen attraktive Anschlüsse zu den im 30- oder 60-Min.-Takt abzweigenden Bahnlinien. Bis Marburg hält der RE häufiger, um mehr Städte zu erschließen.

Ab Frankfurt sind IR und RE in der *Normalverkehrszeit* 150 Meter und bei stärkerer Nachfrage 200 Meter lang. Sie bestehen aus mehreren Triebwagen, die man unterwegs teilt, um der abnehmenden Nachfrage gerecht zu werden und mehr Direktverbindungen anzubieten:

Zug	Ffm Süd	Tw 1 (vorne)	Tw 2 (mitte) ab Gießen	Tw 3 (hinten) ab Friedb.	Tw 4 ab Marburg (b)
IR	ab Min.16	nach Kassel (a)	nach Limburg (KBS 622)	als RB nach Gießen (c)	-
RE	ab Min.46	nach Erndtebrück	nach Siegen (KBS 625)	als RB nach Gießen	als RB → Stadtallend. (c)

(a) Der Triebwagen (Tw) von Frankfurt nach Kassel ist 100 Meter lang und hat ein Bistro, alle anderen Tw sind 50 Meter lang;
(b) Nur der RE hat zeitweise einen vierten Tw, der ganz vorne steht; (c) Fährt nur Montag bis Freitag bei stärkerer Nachfrage.

*In Gießen ist am Bahnhof immer was los. Nur die Anschlüsse sind manchmal nicht so gut. Beim **VD-T** würden sich dort halbstündlich 6 Züge bei Integralen Taktknoten treffen und kurze Umsteigezeiten bieten.*



Zug	IR	RB	S6	RE	RB	S6	IR	RB	S6	RE	RB
km Frankfurt (M) Süd	13.16		13.14	13.46		13.44	14.16		14.14	14.46	
> Frankfurt (M) Hbf	>		13.25	>		13.55	>		14.25	>	
5,7 Frankfurt (M) West	22/23		13.32	52/53		14.02	22/23		14.32	52/53	
18,5 Bad Vilbel		↙	13.47	14.02	↙	14.17		↙	14.47	15.02	↙
	13.42	Flügel	14.06	14.13	Flügel	14.36	14.42	Flügel	15.06	15.13	Flügel
36,2 Friedberg (Hess)	13.43	13.47	an	14.15	14.17	an	14.43	14.47	an	15.15	15.17
40,2 Bad Nauheim		13.51			14.21			14.51			15.21
43,4 Nieder-Mörlen		13.55			14.25			14.55			15.25
> Ostheim (b. Butzb.)	>	13.59		>	14.29		>	14.59		>	15.29
< Butzbach Bf	<	14.02		<	14.32		<	15.02		<	15.32
> Butzbach Nord	>	14.05		>	14.35		>	15.05		>	15.35
< Pohl Göns	<	14.08		<	14.38		<	15.08		<	15.38
54,3 Kirch Göns		14.11	RB*)		14.41			15.11	RB*)		15.41
57,0 Lang Göns		14.14	Wetz		14.44			15.14	Wetz		15.44
60,7 Großen Linden		14.18	-lar		14.48			15.18	-lar		15.48
63,8 Gießen-Bergwald		14.21	>		14.51			15.21	>		15.51
	13.59	14.25	14.07	14.31	14.55		14.59	15.25	15.07	15.31	15.55
66,4 Gießen Hbf	14.01	14.04	14.19	14.33	an		15.01	15.04	15.19	15.33	an
67,5 Gi-Oswaldsgarten		14.06	14.21					15.06	15.21		
68,8 Gießen-Wieseck		14.08	14.23					15.08	15.23		
73,3 Lollar Süd			14.27			RB			15.27		
74,5 Lollar Bf		14.12	14.29	14.39		Herborn		15.12	15.29	15.39	
77,6 Friedelhausen		14.15	>			born		15.15	>		
81,5 Fronhausen (Lahn)		14.19	Rab.-	14.45		<		15.19	Rab.-	15.45	
85,0 Niederwalgern		14.23	Kess.	14.49		15.00		15.23	Kess.	15.49	
88,5 Niederweimar		14.27				15.04		15.27			
93,0 Marburg (L) Süd		14.31		14.55	↙	15.08		15.31		15.55	↙
94,6 Marb.-Universität		14.33				15.10		15.33			
96,2 Marburg (L) Hbf	14.16	14.36		14.59	Flügel	15.13	15.16	15.36		15.59	Flügel
<i>Marburg (L) 608</i>	14.18	14.38		15.01	15.03		15.18	15.38		16.01	16.03
<i>Stadtallendorf</i>	14.30	14.59		15.24	Erndte		15.30	15.59		16.24	Erndte
<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	15.21	16.03		an	-brück		11.23	17.03		an	-brück

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag nachmittags und haben in Gießen Hbf nur Anschluss zum nächsten RE;

InterRegios (IR) sind zur besseren Übersicht rot hervorgehoben;

RB*) Die RB fahren vormittags 5 Minuten später, siehe KBS 624.

Kassel-Wilhelmsh. Stadtallendorf Marburg (L) 605	12.39 13.30 13.42		Erndte -brück 13.57	ab 13.36 13.59		12.57 14.00 14.22	13.39 14.30 14.42		Erndte -brück 14.57	ab 14.36 14.59		
Zug	IR	RB	RB	RE	RB *)	RB	IR	RB	RB	RE	RB *)	
Marburg (L) Hbf	13.44	13.47	Flügel	14.01		14.24	14.44	14.47	Flügel	15.01		
Marb.-Universität		13.49	↘			14.26		14.49	↘			
Marburg (L) Süd		13.51		14.04		14.28		14.51		15.04		
Niederweimar		13.55				14.32		14.55				
Niederwalgern		14.00		14.10	Rab.-	14.36		15.00		15.10	Rab.-	
Fronhausen (Lahn)		>		14.14	Kess.	14.40		>		15.14	Kess.	
Friedelhausen		Her-			>	14.44		Her-			>	
Lollar Bf		born		14.20	14.25	14.47		born		15.20	15.25	
Lollar Süd					14.27	14.51					15.27	
Gießen-Wieseck					14.31	14.51					15.31	
Gi-Oswaldsgarten					14.33	14.53					15.33	
Gießen Hbf	13.59		ab	14.27	14.36	14.56	14.59		ab	15.27	15.36	
km	14.01			14.05	14.29	14.53	14.35	15.01		15.05	15.29	15.53
2,6 Gießen-Bergwald				14.08		>	14.38			15.08		>
5,7 Großen Linden				14.11		Wetz-	14.41			15.11		Wetz-
9,4 Langgöns				14.15		-lar	14.45			15.15		-lar
12,1 Kirch Göns				14.18			14.48			15.18		
13,7 Pohl Göns	>			14.21	>		14.51	>		15.21	>	
16,1 Butzbach Nord	<			14.24	<		14.54	<		15.24	<	
17,4 Butzbach Bf	>			14.27	>		14.57	>		15.27	>	
20,1 Ostheim (b.Butzb.)	<			14.30	<		15.00	<		15.30	<	
24,2 Nieder-Mörlen	>			14.34	>		15.04	>		15.34	>	
27,4 Bad Nauheim				14.38			15.08			15.38		
	14.17	S6		14.43	14.45	S6	15.13	15.17	S6	15.43	15.45	S6
31,4 Friedberg (Hess)	14.18	14.24	Flügel	14.47	14.54	Flügel	15.18	15.24	Flügel	15.47	15.54	
49,1 Bad Vilbel		14.42	↘	14.58	15.12	↘		15.42	↘	15.58	16.12	
61,9 Frankfurt (M) West	37/38	14.57		07/08	15.27		37/38	15.57		07/08	16.27	
> Frankfurt (M) Hbf	>	15.04		>	15.34		>	16.04		>	16.34	
67,6 Frankfurt (M) Süd	14.44	15.15		15.14	15.45		15.44	16.15		16.14	16.45	

Die 7 neuen Stationen beim **VD-T** sind grün hervorgehoben;
RB*) Die RB fahren vormittags 5 Minuten später, siehe KBS 624.

621 Gießen - Brandoberndorf - B.Homburg - Frankfurt (Main)

1895 wurde die *Usinger Bahn* Homburg - Friedrichsdorf - Usingen eröffnet und bis 1912 über Weilburg nach Wetzlar zur *Lahntalbahn* (→ KBS 635) verlängert. Kurz darauf wurde die Bahnlinie Homburg - Friedrichsdorf - Friedberg zweigleisig ausgebaut (→ KBS 621) und der Ausgangspunkt der nunmehr *Taunusbahn* genannten KBS 622 nach Friedrichsdorf zurück genommen.

Ab den 1960er Jahren ging die Nachfrage wie auf vielen anderen Nebenbahnen stetig zurück, worauf die *Deutsche Bundesbahn* (DB) 1985 mit der Einstellung des Personenverkehrs nördlich von Grävenwiesbach reagierte. Als wenige Jahre später auch die Einstellung des Reststücks drohte, übernahm der *Hochtaunuskreis* den auf seinem Gebiet liegenden Anteil und modernisierte ihn. Den Betrieb führt seit 1993 die *Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG* (FKE) und die meisten Züge fahren seither bis in die Kreisstadt Bad Homburg, im Berufsverkehr sogar teilweise bis und ab Frankfurt Hbf.

Wegen des großen Erfolgs kaufte der benachbarte *Lahn-Dill-Kreis* 1996 den 8 km langen Abschnitt bis Brandoberndorf auf seinem Gebiet und renovierte ihn ebenfalls. Seit 1999 fährt etwa jeder zweite Zug dieses Ziel an. Der Erfolg zeigt sich auch darin, dass bei der Taunusbahn als einziger Linie im *Rhein-Main-Verkehrsverbund* keine Züge gestrichen wurden, als zum Fahrplanwechsel Ende 2006 nach Kürzungen der ÖPNV- Mittel flächendeckend der Rotstift angesetzt wurde.

Im Herbst 2006 wurden die Bahnsteige von Köppern bis Usingen verlängert, damit vier VT 2E-Triebwagen oder drei LINT 41 dort halten können. Im Folgejahr bekamen alle Stationen neue Zugzielanzeiger.

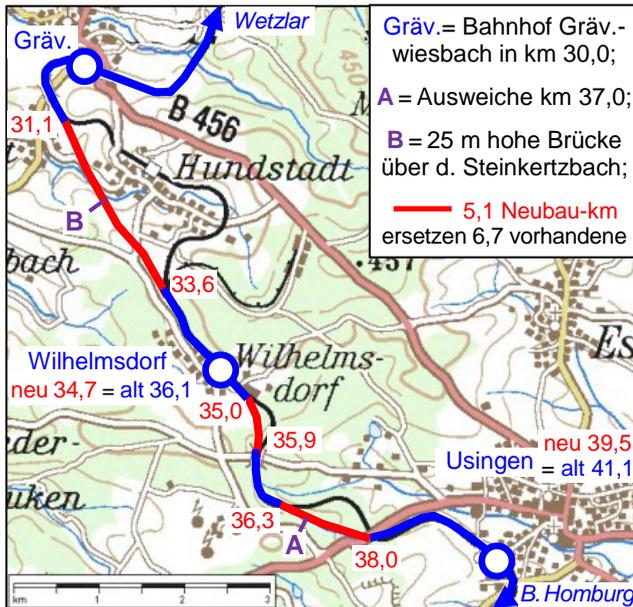
Der **VD-T** hätte die 30 km von Wetzlar bis Grävenwiesbach natürlich nicht eingestellt, sondern konsequent weiter entwickelt: Neben der Modernisierung aller Stationen wäre der 11,1 km lange, sehr kurvenreiche Abschnitt Grävenwiesbach Usingen durch drei zusammen 5,1 km lange Neubauabschnitte verkürzt und begradigt worden. Tunnels braucht man dazu nicht, nur die Gefälle wachsen auf bis zu 20% an. Das stellt aber für moderne Triebwagen kein Problem dar und die RB kommen dadurch fünf Minuten schneller voran.

Die RB weichen sich im vorhandenen Bahnhof Brandoberndorf und zwischen Wehrheim und Saalburg aus, wofür der **VD-T** etwa 2,5 km zweigleisig ausbauen würde. Zudem braucht man bei km 37 eine neue Ausweichstelle (ohne Bahnsteige), damit die RB bei stärkerer Nachfrage im Halbstundentakt nach Grävenwiesbach fahren können.

12.20		13.20		14.20	Limburg (Lahn)	15.40		16.40		17.40
12.46		13.46		14.46	Weilburg (Lahn)	15.13		16.13		17.13
13.03		14.03		15.03	Albshausen 622	14.56		15.56		16.56
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.53		13.53		14.53	km Gießen Hbf	15.07		16.07		17.07
13.03		14.03		15.03	12,6 Wetzlar	14.56		15.56		16.56
13.05		14.05		15.05	13,7 Wetzlar-Neustadt	14.54		15.54		16.54
13.09		14.09		15.09	18,1 Albshausen	14.50		15.50		16.50
13.12		14.12		15.12	20,8 Solms-Obernforf	14.47		15.47		16.47
13.17		14.17		15.17	12,7 Bonbaden	14.42		15.42		16.42
13.20		14.20		15.20	15,4 Neukirchen	14.39		15.39		16.39
13.24		14.24		15.24	18,4 Kraftsolms	14.35		15.35		16.35
13.28		14.28		15.28	21,9 Brandoberndorf	14.31		15.31		16.31
13.31		14.31		15.31	25,4 Hasselborn	14.28		15.28		16.28
13.35	ab	14.35	ab	15.35	30,0 Grävenwiesbach	14.24	an	15.24	an	16.24
13.40	14.03	14.40	15.03	15.40	34,7 Wilhelmsdorf	14.19	14.57	15.19	15.57	16.19
13.44	14.07	14.44	15.07	15.44	37,0 Ausweichstelle (A)	14.15	14.52	15.15	15.52	16.15
I	10/15	[47]	10/15	I	39,5 Usingen	I	44/49	[12]	44/49	I
13.49	14.18	14.49	15.18	15.49		14.10	14.41	15.10	15.41	16.10
(H)	14.21	I	15.21	(H)	42,8 Hausen (Taunus)	(H)	14.38	I	15.38	(H)
13.53	14.23	14.53	15.23	15.53	43,8 Neu-Anspach	14.06	14.36	15.06	15.36	16.06
13.58	14.28	14.58	15.28	15.58	48,0 Wehrheim (Taunus)	14.01	14.31	15.01	15.31	16.01
14.01	I	15.01	I	16.01	50,2 Saalburg (Taunus)	13.58	I	14.58	I	15.58
14.05	14.34	15.05	15.34	16.05	55,1 Köppern	13.54	14.25	14.54	15.25	15.54
14.08	14.37	15.08	15.37	16.08	57,2 Friedrichsdorf (Ts)	13.51	14.22	14.51	15.22	15.51
14.10	(S)	15.10	I	16.10	58,4 Seulburg	13.49	(S)	14.49	I	15.49
14.14	14.42	15.14	15.42	16.14	62,1 Bad Homburg	13.46	14.18	14.46	15.18	15.46
14.16	14.46	15.16	15.46	16.16	65,8 Oberursel	13.44	14.14	14.44	15.14	15.44
14.19	14.49	15.19	15.49	16.19	68,7 Weißkirch.-Steinbach	13.40	14.10	14.40	15.10	15.40
14.22	14.52	15.22	15.52	16.22	74,5 Ffm-Rödelheim	13.37	14.07	14.37	15.07	15.37
14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	77,8 Frankfurt (M) West	13.32	14.02	14.32	15.02	15.32
14.30	15.00	15.30	16.00	16.30		13.29	13.59	14.29	14.59	15.29
14.33	15.03	15.33	16.03	16.33	Frankfurt (M) West	13.26	13.56	14.26	14.56	15.26
14.45	15.15	15.45	16.15	16.45	Ffm Hauptwache 690	13.14	13.44	14.14	14.44	15.14
14.31	15.01	15.31	16.01	16.31	77,8 Frankfurt (M) West	13.28	13.58	14.28	14.58	15.28
37/39	07/09	37/39	07/09	37/39	84,0 Frankfurt (M) Süd	20/22	50/52	20/22	50/52	20/22
14.42	15.12	15.42	16.12	16.42	86,4 Frankfurt (M) Ost	13.17	13.47	14.17	14.47	15.17
14.45	15.15	15.45	16.15	16.45	88,0 Ffm-Fechenheim	13.15	13.45	14.15	14.45	15.15

Gesamtverkehre: Gießen - Albshausen → KBS 622, Friedrichsdorf - Frankfurt → KBS 695; Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags.

- (A) Die Ausweichstelle würde im Fahrplan nicht veröffentlicht, da man nicht einsteigen kann;
(H) Die schwarzen RB halten nur Montag bis Freitag vormittag und an Wochenenden in Hausen; (S) Zustieg in Seulburg im Zugteil nach Friedberg möglich (→ KBS 621)



Die Lücke in der Oberleitung von Albshausen bis Friedrichsdorf ist über 50 km lang. Dem **VD-T** wäre es (bis zum hier betrachteten Jahr 2010) zu teuer, diese für Züge im Stundentakt zu elektrifizieren. Stattdessen würde er Speichetriebswagen einsetzen, die die Lücke mit Strom aus Akkumulatoren an Bord zurücklegen. Bei der Fahrt unter der Oberleitung an beiden Linienenden würden sie wieder aufgeladen.

622 Gießen - Wetzlar - Weilburg (Lahn) - Limburg (- Koblenz)

Die Geschichte der landschaftlich sehr reizvollen *Lahntalbahn* wird bei der KBS 635 Limburg - Koblenz beschrieben. Im Deutschen Kaiserreich wurde sie Teil der militärstrategischen *Kanonenbahn* von Berlin nach Metz. Zwischen 1875 und 1880 bekam sie deshalb auf ganzer Länge ein zweites Gleis. Sie wurde bis 2010 nicht elektrifiziert, da es wegen vieler Tunnels und Brücken teuer ist.

Die in den 1970er Jahren geplante Schnellfahrstrecke Köln - Groß-Gerau sollte in der rechtsrheinischen Trassenvariante zwischen Limburg und Diez an einem Turmbahnhof mit der *Lahntalbahn* verknüpft werden. Auch für die schließlich realisierte ICE-Strecke Köln - Frankfurt (→ KBS 630) gab es Überlegungen, zwischen Limburg und Eschhofen einen Turmbahnhof im Lahntal zu bauen. Aus Kostengründen entschied man sich aber für den neuen Bahnhof *Limburg Süd* „auf der grünen Wiese“ ohne Anschluss zum vorhandenen Schienennetz.

Vor den Hessentagen erneuerte die *Deutsche Bahn AG* (DB) 2005 in Weilburg und 2012 in Wetzlar die Bahnsteige. Seit Ende 2011 betreibt die *Hessische Landesbahn* die Regionalzüge Gießen - Limburg mit LINT-Dieseltriebwagen. Montag bis Freitag fahren sie meist im Stundentakt, am Wochenende aber nur zweistündlich. Hinzu kommen täglich RE Gießen - Koblenz im Zwei-Stunden-Takt. Von 2009 bis

2014 setzte die *DB* Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 612 ein, die zwischen Gießen und Limburg zehn Minuten schneller waren. Leider musste man die Neigetechnik wegen technischer Probleme immer wieder abschalten, was häufig zu Verspätungen und Anschlussverlusten führte.

Zug	RE	RB	RE	RB	RB	RB	RE	RE	RB	RE	RB
Marburg (L) Hbf Lollar Gießen Hbf 620	11.44 <i>K</i> 11.59		12.01 12.20 12.27			R.-Kess. 12.25 12.36	12.44 <i>K</i> 12.59			13.01 13.20 13.27	
km Gießen Hbf	12.04	12.07	12.34	12.37	12.45	12.53	13.04		13.07	13.34	13.37
5,4 Dutenhofen		12.11		12.41					13.11		13.41
8,6 Dorlar		12.14		12.44					13.14		13.44
12,6 Wetzlar	12.13	12.18	12.43	12.48	12.54	13.02	13.13		13.18	13.43	13.48
13,8 Wetzl.-Neustadt	12.14	12.19	12.44	12.49	12.55	13.03	13.14		13.19	13.44	13.49
16,0 Wetzl.-Steindorf		>	>	12.51	>	13.05			>	>	13.51
18,1 Albshausen		<	<	12.54	<			Sie-	<	<	13.54
20,1 Solms		>	>	12.56	>	13.09		gen	>	>	13.56
		<	<	12.59	<	>		>	<	<	13.59
> Herborn	>	12.43	12.59	>	13.16	Brand-	>	13.03	13.43	13.59	>
> Holzhausen	>	Sie-	Sie-	>	13.16	dobe.	>	13.13	Sie-	Sie-	>
< Bissenberg	<	gen	gen	<	13.16		<	13.19	gen	gen	<
23,3 Leun (Lahn)				13.02				>			14.02
26,9 Stockhausen (L)				13.06				<			14.06
32,8 Löhnberg				13.11							14.11
35,6 Weilburg (Lahn)	29/31			13.14			29/31	13.27			14.14
39,4 Gräveneck				13.18				Flügel			14.18
41,9 Fülfurt				13.21							14.21
45,7 Aumenu				13.24							14.24
48,8 Arfurt (Lahn)		RB		13.27					RB		14.27
52,4 Villmar	12.45	Frank		13.31			13.45		Frank		14.31
55,3 Runkel		-furt		13.34					-furt		14.34
57,3 Kerkerbach		>		13.37					>		14.37
59,6 Eschhofen		13.06		13.40					14.06		14.40
62,9 Limburg (Lahn)	12.55	13.10		13.44			13.55		14.10		14.44
<i>Limburg (Lahn)</i>	13.01	13.14	13.33	13.47			14.01	14.03	14.14	14.33	14.47
<i>Bad Ems</i>	13.28	13.49	>	>			14.28	>	14.49	>	>
<i>Koblenz Hbf 635</i>	13.44	14.08	<	Bad			14.44	<	15.08	<	Bad
<i>Montabaur</i>			13.44	Schw				14.14		14.44	Schw
<i>Köln Hbf 630</i>			14.21	-alb.				14.51		15.21	-alb.

Die Tabelle enthält alle Züge zwischen Gießen, Wetzlar und Albshausen sowie Eschhofen und Limburg; die neuen Station **Dorlar** und **Wetzlar-Neustadt** sind grün hervorgehoben.

K = IR nach Kassel-Wilhelmshöhe; **M** = in Montabaur in den ICE umsteigen.

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen

Der **VD-T** hätte die Lahntalbahn nicht „links liegen“ lassen, sondern kontinuierlich ausgebaut und elektrifiziert. Zudem bekäme sie durch die Verbindungskurven der ICE-Strecke Köln - Frankfurt zum Bahnhof Limburg (→ KBS 630) wesentlich attraktivere Anschlüsse zum Fernverkehr.

In der Realität haben die kurvenreichen 23,6 km von Weilburg nach Kerkerbach sieben Tunnels und sind größtenteils nur mit 70 bis 80 km/h befahrbar. Der **VD-T** hätte bis zur Jahrtausendwende die große Lahnschleife bei Kirschhofen (zwischen

Köln Hbf 630	11.09					Bad Schw	14.21		12.09		
Montabaur	11.46					-alb.	13.44		12.46		
Koblenz Hbf 635	>	11.16				>	11.52	>	12.16		
Bad Ems	<	11.31				>	12.10	<	12.31		
Limburg (Lahn)	11.57	11.59				12.13	13.33	12.46	12.57	12.59	
Zug	RE	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RE	RE	RB	RB
km Limburg (Lahn)		12.05			12.16		12.50		13.05		
3,3 Eschhofen					12.19		12.53				
5,6 Kerkerbach					12.22		>				
7,6 Runkel					12.25		Frank				
10,5 Villmar		12.14			12.28		-furt		13.14		
14,1 Arfurt (Lahn)					12.32						
17,2 Aumenau					12.35						
21,0 Fülfurt	↙				12.38			↙			
23,5 Gräveneck	Flügel				12.41			Flügel			
27,3 Weilburg (Lahn)	12.33	29/31			12.45		RB	13.33	29/31		
30,1 Löhnberg					12.48						
> Stockhausen (L)	<				12.53			<			
< Leun (Lahn)	>				12.57			>			
35,4 Bissenberg	12.40	<		Sie-	<	Sie-	Sie-	13.40	<		Sie-
40,5 Holzhausen	12.46	>	Brand-	gen	>	gen	gen	13.46	>	Brand-	gen
52,9 Herborn	12.57	>	dobe.	12.43	>	13.01	13.16	13.57	>	dobe.	13.43
Solms	>		>	>	13.00	>	>	>		>	>
Albshausen	Sie-		12.50	<	13.03	<	<	Sie-		13.50	<
Wetzl.-Steindorf	gen			>	13.05	>	>	gen			>
Wetzl.-Neustadt			12.54	>	13.08	>	>			13.54	>
Wetzlar		12.45	12.56	13.04	13.10	13.15	13.40		13.45	13.56	14.04
Dorlar		12.46	12.57	13.05	13.11	13.16	13.41		13.46	13.57	14.05
Dutenhofen					13.15		13.45				
Gießen Hbf		12.56	13.07	13.15	13.18		13.48				
Gießen Hbf 620		13.01	13.19	↙		12.27			14.01	14.19	↙
Lollar		K	13.29			12.20			K	14.29	
Marburg (L) Hbf		13.16	R.-Kess.			12.01			14.16	R.-Kess.	

Weilburg und Gräveneck) „abgeschnitten“ und die drei alten Tunneln dort nicht mehr elektrifiziert. Für die weitere Beschleunigung hätte der **VD-T** eine Abkürzung zwischen Arfurt und Runkel im *Landesverkehrswegeplan* vormerken lassen. Arfurt und Villmar bekämen dabei einem gemeinsamen neuen Bahnhof:

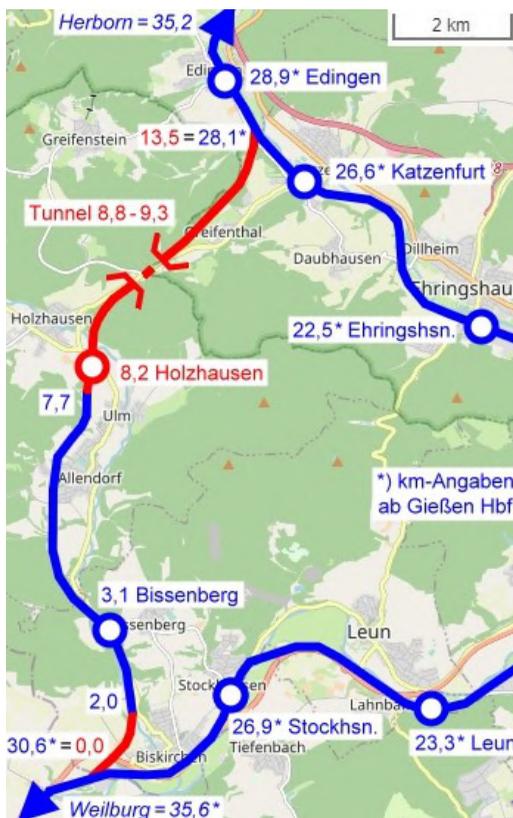
	Länge Neubau/Bestand		Tunnel Neub./Bestand	
Bis 2000: Weilb.- Gräveneck	2,0 km	3,9 km	1 = 1,6 km	3 = 1,2 km
Bis 2020: Arfurt - Runkel	2,5 km	6,0 km	2 = 1,7 km	1 = 0,2 km
VD-T = 5,4 km kürzer	4,5 km	9,9 km	3 = 3,3 km	4 = 1,4 km

Dank der größeren Kurvenradien schaffen moderne Triebwagen mit wartungsarmer *passiver Neigetchnik* die 62,9 km von Gießen nach Limburg beim **VD-T** in 50 Minuten. Im realen Fahrplan von 2015 waren es hingegen (ohne Halt in Villmar) 52 Minuten. Zahlreiche gute Anschlüsse sorgen für weiteren Nachfragezuwachs, so dass beim **VD-T** auf der *Lahntalbahn* neben der RB auch die RE ganztägig mindestens im Stundentakt fahren.

➤ Die RB von Frankfurt über Bad Homburg und Brandoberndorf hat in Wetzlar keine guten Anschlüsse. Daher verlängert der **VD-T** sie (über den eigentlichen Bedarf hinaus) nach Gießen, damit die Reisenden ein weiteres wichtiges Ziel schnell erreichen (→ KBS 621).

➤ In Gießen gibt es *Integrale Taktknoten* zu den Minuten 00 und 30. Kurz danach starten jeweils ein RE und eine RB Richtung Wetzlar und fahren wechselweise nach Siegen und Limburg weiter. In Wetzlar bieten nur die RB Anschlüsse „übers Eck“, z.B. Weilburg 12:47 - Wetzlar 13:10 bis 13:19 - Herborm 13:43.

➤ Viel schneller ginge es beim **VD-T** mit dem *Flügelzug* Limburg 12:05 - Weilburg 12:29/33 - Herborm 13:57/01



- Siegen 13:29/34 - Erndtebrück 13:59 - Bad Berleburg 14:25. Er fährt von Löhnberg bis Edingen über eine 13,3 km lange neue eingleisige Verbindung zwischen den KBS 622 und 625: 5,6 km wurden bis 1988 von der *Ulmtalbahn* Stockhausen - Holzhausen - Beilstein befahren und 7,7 km sind neu. Das Gleis bekommt gleich eine Oberleitung, damit man Steigungen bis 40 ‰ trassieren kann und nur westlich von Greifenthal einen 400 Meter langen Scheiteltunnel braucht.

➤ Da der *Flügelzug* in Limburg Anschluss vom IRE aus Wiesbaden hat, werden viele Verbindungen in die hessische Landeshauptstadt schneller und attraktiver.

623 Gießen - Grünberg - Alsfeld (- Bad Hersfeld)

Schon ab 1863 gab es Projekte, die *Main-Weser-Bahn* (→ KBS 620) und die *Bebraer Bahn* (→ KBS 610) zu verbinden. Das Großherzogtum Hessen-Darmstadt und das Königreich Preußen erteilten der *Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft* am 4.4.1868 die Konzession. Der Bau erfolgte in den beiden folgenden Jahren zusammen mit der KBS 619 Gießen – Gelnhausen.

Die kurven- und steigungsreiche 106 km lange Querverbindung von Gießen nach Fulda wurde 1869 bis 1871 abschnittsweise eröffnet. Das relativ dünn besiedelte Gebiet dazwischen und ausbleibender Güterfernverkehr begrenzten die Bedeutung der *Vogelsbergbahn* auf den Regionalverkehr. So blieb die mit bis zu 90 km/h befahrbare Hauptstrecke eingleisig, obwohl bei verschiedenen Kunstbauten ein zweites Gleis vorbereitet worden war.

Von 1970 bis 1985 wurden die vielen Nebenbahnen stillgelegt, die von der *Vogelsbergbahn* abzweigten (→ Grafik vor KBS 611). Um 1990 war auch ihr Bestand gefährdet, da Reisezeiten über zwei Stunden von Gießen nach Fulda kaum noch konkurrenzfähig waren. Die *Deutsche Bundesbahn* setzte zu diesem Zeitpunkt 628/928 - Dieseltriebzüge und Loks der Baureihe 218 mit „Silberlingen“ ein.

Die Region wehrte sich erfolgreich gegen die Stilllegung und erreichte, dass *DB Netz* die *Vogelsbergbahn* 2010 und 2011 für 25 Millionen Euro sanierte und die Geschwindigkeit auf bis zu 120 km/h erhöhte. Seither fährt die *Hessische Landesbahn* (HLB) mit LINT 41 - Dieseltriebwagen im Stundentakt, die für die Gesamtstrecke rund 100 Minuten brauchen. Dabei begegnen sich die Züge in Reiskirchen und Ehringshausen.

Beim **VD-T** wäre das dichte Schienennetz rund um den Vogelsberg nicht so extrem ausgedünnt worden und die zwei Achsen Gießen - Alsfeld - Bad Hersfeld und Stadtallendorf - Alsfeld - Fulda entstanden (→ KBS 612).

Zwischen Gießen und Grünberg entsprechen die **VD-T** - Maßnahmen weitgehend der Realität, um beide *Integrale Taktknoten* in 25 Minuten zu verbinden. Auf den 37 km von Grünberg nach Alsfeld könnte man aber für die systemgerechte Fahrzeit von 28 Min. nur noch in Gemünden und Mücke halten. Der **VD-T** baut daher 4 km zwischen Ehringshausen und Zell-Romrod neu: Das verkürzt die Strecke um 2,5 km und erlaubt die Bedienung drei weiterer Bedarfshalte.

12.16	12.46	13.16	13.46	14.16	Frankfurt (M) Süd	14.44	15.14	15.44	16.14	16.44
12.43	13.15	13.43	14.15	14.43	Friedberg (Hess)	14.17	14.45	15.17	15.45	16.17
12.59	13.31	13.59	14.31	14.59	Gießen Hbf 620	14.01	14.29	15.01	15.29	16.01
11.39		12.39		13.39	Kassel-Wilhelmsh.	15.21		16.21		17.21
12.44	13.01	13.44	14.01	14.44	Marburg (Lahn)	14.16	14.59	15.16	15.59	16.16
12.59	13.27	13.59	14.27	14.59	Gießen Hbf 620	14.01	14.32	15.01	15.32	16.01
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.04	13.35	14.04	14.35	15.04	km Gießen Hbf	13.56	14.25	14.56	15.25	15.56
13.07	13.38	14.07	14.38	15.07	2,7 Gießen Licher Str.	13.52	14.21	14.52	15.21	15.52
13/14	44/45	13/14	44/45	13/14	9,8 Großen Buseck	45/46	14/15	13/14	14/15	45/46
13.18	13.49	14.18	14.49	15.18	13,7 Reiskirchen	13.41	14.10	14.41	15.10	15.41
13.22		14.22		15.22	17,4 Saasen	13.37		14.37		15.37
13.25		14.25		15.25	20,3 x Göbelnrod	13.34		14.34		15.34
13.28	13.57	14.28	14.57	15.28	23,2 Grünberg (Oberh)	13.31	14.02	14.31	15.02	15.31
13.31	an	14.31	an	15.31	28,9 Mücke (Hessen)	13.28	ab	14.28	ab	15.28
13.35	B*)	14.35	B*)	15.35	32,3 x Nieder Ohmen	13.24	B*)	14.24	B*)	15.24
13.39		14.39		15.39	38,0 Gemünden (Felda)	13.20		14.20		15.20
13.43		14.43		15.43		13.16		14.16		15.16
13.47		14.47		15.47	42,5 x Ehringshausen	13.12		14.12		15.12
13.53		14.53		15.53	50,1 x Zell-Romrod	13.06		14.06		15.06
13.59		14.59		15.59	57,7 Alsfeld	13.01		14.01		15.01
14.01		15.01		16.01	Alsfeld (Oberhess)	12.59		13.59		14.59
14.27		15.27		16.27	Niederaula	12.32		13.32		14.32
14.41		15.41		16.41	Bad Hersfeld 611	12.19		13.19		14.19
14.03		15.03		16.03	Alsfeld (Oberhess)	12.57		13.57		14.57
14.50		15.50		16.50	Fulda 612	12.10		13.10		14.10

Die blauen RB fahren zur Angebotsverdichtung Montag bis Freitag von etwa 12 bis 19 Uhr

B = Anschluss zu / von der Buslinie Grünberg - Mücke (an Min.10, ab Min.50) - Ulrichstein

624 Gießen - Lollar - Staufenberg - Rabenau-Kesselbach

Das *Großherzogliche Kreisamt* in Gießen beschäftigte sich seit 1881 mit dem Bau einer Bahn im Lumdatal. Die *Buderusschen Eisenwerke* in Lollar und der *Freiherr von Nordeck zur Rabenau* stifteten jeweils 5.000 Mark. 1894 begannen die Arbeiten an den zwei Jahre später eröffneten 13 km von Grünberg nach Londorf, am 1.6.1902 folgte die Verlängerung um 14 km nach Lollar.

Londorf war der betriebliche Mittelpunkt mit Werkstätten für Dampfloks, einem Wasserturm und einem zweiständigen Lokschuppen. Für den Bau der Autobahn, die das Tal nicht weit entfernt auf einem Damm kreuzt, wurde der Bahnhof in den 1930er Jahren erheblich erweitert. Viele Güter- und Abstellgleise sind heute noch vorhanden. In Lumda wurde vor allem Eisenerz abtransportiert und die Basaltsteinbrüche in Lollar und Kesselbach verladen Steine.

Beim Bahnbau hatte man große Bauxit-Vorkommen entdeckt. Daher siedelte sich 1907 die *Feuerfestfabrik Scheidhauer & Gießing* in Mainzlar an. 1932 wurde sie in *Didier-Werke* umbenannt und der Gleisanschluss ununterbrochen bis 2016 bedient. Bis 1972 verschob man die Güterwagen im Werk mit einer Seilzuganlage, danach wurde eine zweiachsige Rangierlok angeschafft und für sie ein kleiner Lokschuppen gebaut.

Der letzte Personenzug von Grünberg nach Londorf fuhr schon am 29.5.63, im Jahr darauf folgte dort der letzte Güterzug und 1965 der Abbau der Gleisanlagen. Seit 2010 liegt auf Teilen der Trasse der *Lumda-Wieseck-Radrundweg*.

Auf den verbliebenen 14 km pendelten Akkutriebwagen der Baureihen 150 und 176, wegen der großen Nachfrage im Berufs- und Schülerverkehr wurden bis zu sechs Trieb- und Steuerwagen zusammen gekuppelt. Im letzten Fahrplanjahr mussten sich die Fahrgäste mit Schienenbussen (VT 798) begnügen. Am 30.5.81 stellte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den regelmäßigen Personenverkehr ganz ein. Güterzüge (vor allem mit Holz und landwirtschaftlichen Produkten beladen) und Sonderzüge fuhren noch bis 30.9.90 nach Lollar.

Zum 1.4.91 erfolgte nach damaligem Recht die förmliche Stilllegung östlich vom Anschluss der *Didier-Werke* bei Mainzlar. Dennoch fuhren am 31.10.93 und 21.7.96 noch Sonderzüge mit behördlicher Genehmigung nach Allendorf.

2002 kündigte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Vertrag mit den *Didier-Werken* in Mainzlar. Um die Transporte für die Schiene zu retten, pachtete die *Hessische Landesbahn* (HLB) die 4,4 km nach Lollar als *öffentliche Eisenbahninfrastruktur*. Die Züge wurden fortan von der *Schweizer Bundesbahn* (SBB) befördert.

1995 gründete sich die *Lumdatabahn AG* mit dem Ziel, für die Reaktivierung zu werben - und diese gegebenenfalls in Eigenregie zu übernehmen. Der Streckenkauf scheiterte aber vor allem an den zu hohen Preisvorstellungen der DB.

Mehrere unabhängige Gutachten bestätigten ein großes Potenzial, da die Wohnbebauung rund um die Stationen in den letzten Jahren verdichtet wurde und der Bahnhof Lollar günstig zum größten Arbeitgeber im Lumdata liegt. Je nach Betriebskonzept wurden 1.600 bis 4.000 Fahrgäste pro Werktag prognostiziert. (Die Buslinie 520 Londorf - Gießen benutzten 2010 knapp 3.000 Fahrgäste. Im Fall der Reaktivierung sollen nicht alle zum Umsteigen gezwungen werden.)

2014 wurden weitere Details untersucht: Lollar - Allendorf erfordert dank der guten Pflege durch die *Lumdatabahn AG* nur Investitionen von 7,1 Millionen Euro. Die folgenden 3,5 km bis Londorf kosten hingegen voraussichtlich 6,6 Millionen Euro. Daher soll man sich zunächst auf den Abschnitt bis Allendorf beschränken und kosten. Um die Wirtschaftlichkeit zu wahren, soll daher vorerst auf Allendorf und sich die Verlängerung als Option sichern.

Einen großen Rückschlag erlitt die *Lumdatabahn AG* 2016: Nachdem erneut ein Verfahren zur Übernahme der Infrastruktur gescheitert war, wurde die Strecke zum Jahresende „bis auf weiteres“ stillgelegt. Der letzte Güterzug fuhr im August und

8.01 8.20	9.01 9.20		14.01 14.20	15.01 15.20	Marburg (Lahn) Lollar Bf 620	8.59 8.39	9.59 9.39		14.59 14.39	15.59 15.39
7.57 8.07	8.57 9.07		13.05 13.15	14.05 14.15	Wetzlar 635 Gießen Hbf	9.02 8.53	10.02 9.53		14.54 14.45	15.54 15.45
vormittags			nachmittags		Zug	vormittags			nachmittags	
8.24 8.28 8.34	9.24 9.28 9.34		13.19 13.23 13.29	14.19 14.23 14.29	km Gießen Hbf 2,4 Gießen - Wieseck 8,1 Lollar Bf	8.41 8.36 8.30	9.41 9.36 9.30		14.36 14.31 14.25	15.36 15.31 15.25
8.36 8.38 8.40	9.36 9.38 9.40		13.31 13.33 13.35	14.31 14.33 14.35	9,5 Lollar Texasbrücke 11,1 St.-Daubringen 11,8 Staufenb.-Mainzlar	8.28 8.26 8.24	9.28 9.26 9.24		14.23 14.21 14.19	15.23 15.21 15.19
8.44 8.46 8.50 8.55 8.58	9.44 9.46 9.50 9.55 9.58		13.39 13.41 13.45 13.50 13.53	14.39 14.41 14.45 14.50 14.53	15,4 St.-Treis Weiherstr. 16,1 Staufenb.- Treis Bf 18,8 Allendorf (Lumda) 22,2 Rabenau-Londorf 23,6 Rab.-Kesselbach	8.20 8.18 8.14 8.09 8.07	9.20 9.18 9.14 9.09 9.07		14.15 14.13 14.09 14.04 14.02	15.15 15.13 15.09 15.04 15.02
9.04 9.17 9.26	10.04 10.17 10.26		14.00 14.13 14.20	15.00 15.13 15.20	Kesselbach Bus Lumda Grünberg Bf	8.00 7.47 7.38	9.00 8.47 8.38		13.56 13.43 13.34	14.56 14.43 14.34

Gesamtverkehr Gießen - Lollar → KBS 624

der letzte Sonderzug mit einem gecharterten VT 628 der Kurhessenbahn am 16.12.16. Die Bemühungen um die Reaktivierung laufen seither auf Hochtouren.

Der **VD-T** unterstellt eine schienenfreundlichere Verkehrspolitik seit 1985. Dank des großen Fahrgastpotenzials im Lumdatal und den umfangreichen Bemühungen in der Region wäre sie bis 1995 reaktiviert worden. Entweder mit einem Triebwagen, der im Stundentakt zwischen Lollar und Allendorf pendelt. Oder mit zwei Triebwagen, die nach Gießen durchfahren und dadurch wesentlich attraktiver sind. Als östlicher Endpunkt bietet sich dann Kesselbach an, wo sich die Straßen nach Gemünden (Felda) und Grünberg trennen.

➤ Auch mit der Verlängerung nach Osten ergibt sich ein hoher Standzeit-Anteil von 42%: 2 x 35 Minuten Fahrt + 40 Minuten in Gießen + 10 Minuten in Kesselbach. Ein günstigerer Personal- und Fahrzeugeinsatz entsteht durch die Verknüpfung mit der KBS 621, deren Triebwagen ansonsten in Gießen 50 Minuten herumständen. Dadurch entsteht ein siebenstündiger Umlaufplan, bei dem sich der Einsatz von Speichertriebwagen aufdrängt:

8.56	km Ffm-Fechenh.	15.04	31 km mit Strom aus Fahrdraht
9.51	31 Friedrichsdorf	14.08	39 km aus Akkumulatoren
10.50	70 Albshausen	13.09	18 km mit Strom aus Fahrdraht
11.07	88 Gießen Hbf	12.53	17 bzw 9 Min. Stand unter Fahrdraht -> Akku schnell laden
11.24		12.41	
11.34	99 Lollar	12.30	11 km mit Strom aus Fahrdraht
11.58	11 Kesselbach	12.07	15,5 km aus Akkumulatoren

➤ Die stündlichen Zugkreuzungen der KBS 623 in Grünberg zur halben Stunde und die 22 Minuten Fahrzeit der Busse nach Kesselberg geben vor, dass die RB der KBS 624 zur vollen Stunde in Kesselbach wenden.

➤ Für möglichst kurze Umsteigezeiten in Lollar in der Richtung der stärkeren Nachfrage werden die Fahrzeiten gegen 11 Uhr um 5 Minuten verschoben. Das betrifft auch die Anschlüsse von Gießen-Oswaldsgarten und -Wieseck zum RE nach Marburg.

➤ Beim **VD-T** gibt es wie in der Realität in Lollar keine Gleisbrücken. Daher müssen die RB von Kesselbach bei der Einfahrt das Gleis nach Marburg kreuzen. Da sie kurz nach der Abfahrt in Lollar der RB nach Kesselbach begegnen, geht dennoch kaum Kapazität verloren: Ein vorausfahrender Güterzug nach Marburg müsste nachmittags spätestens zur Min.13 in Gießen abfahren und würde zur Min.20 durch Lollar fahren, also 4 Minuten vor der Ankunft der RB aus Kesselbach. Und der nächstfolgende Güterzug aus Gießen kann erst im „Blockabstand“ zur Min.28 Lollar erreichen.

Zur KBS 625:

Gesamtverkehr Gießen - Wetzlar → KBS 622;

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen;

(H) In Herborn wird der *Flügelzug* Limburg - Siegen - B. Berleburg an- bzw. abgekuppelt.

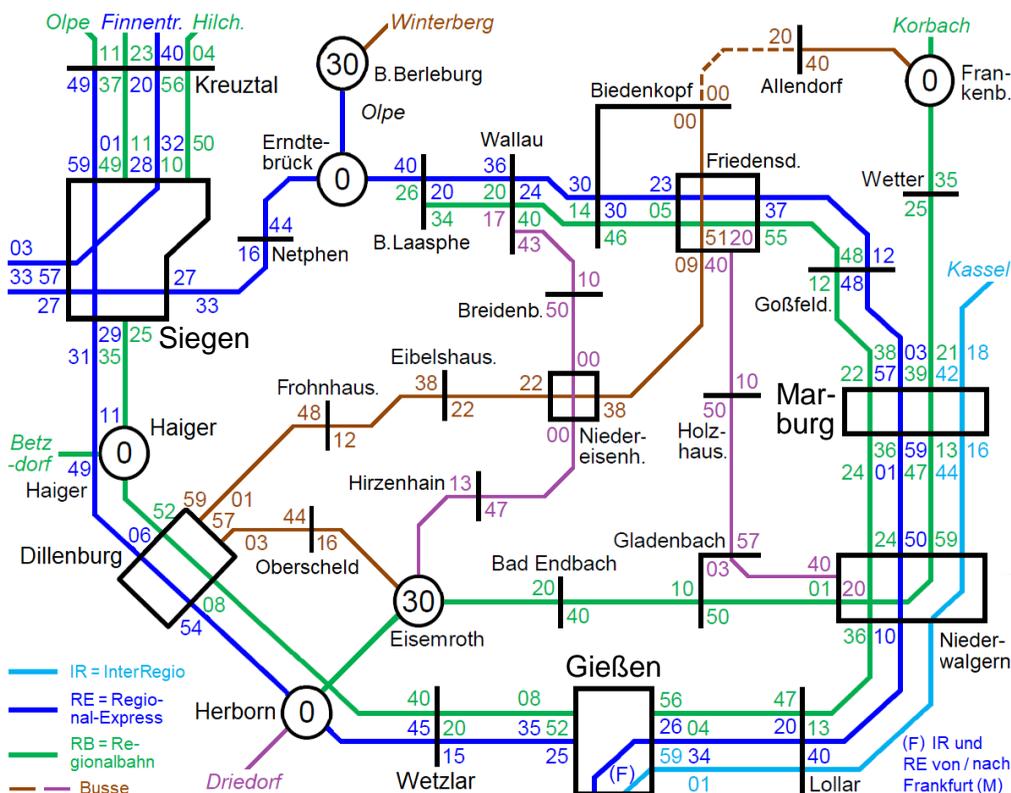
625 (Hagen -) Siegen - Dillenburg - Herborn - Gießen

Der Abschnitt Haiger - Dillenburg - Gießen wurde bereits 1862 als Teil der *Deutz-Gießener Eisenbahn* (DGE) eröffnet (→ KBS 480). Für den stetig zunehmenden Verkehr wurde die *DGE* bis 1870 komplett zweigleisig ausgebaut. Erst 1915 folgte der bautechnisch schwierige Abschnitt Siegen - Haiger mit dem 2,7 km langen *Rudersdorfer Tunnel* und zwei großen Viadukten bei Rudersdorf und Niederdielfen. Er verkürzte den Weg von Hagen nach Gießen und ins Rhein-Main-Gebiet um rund 30 km und war vor allem für die zahlreichen schweren Kohlenzüge wichtig.

11.44	12.01		12.44	13.01	<i>Marburg (L) Hbf</i>	13.59	14.16		14.59	15.16
11.59	12.27		12.59	13.27	<i>Gießen Hbf 620</i>	13.33	14.01		14.33	15.01
11.16	11.46		12.16	12.46	<i>Frankfurt (M) Süd</i>	14.14	14.44		15.14	15.44
11.43	12.15		12.43	13.15	<i>Friedberg (Hess)</i>	13.45	14.17		14.45	15.17
11.59	12.31		12.59	13.31	<i>Gießen Hbf 620</i>	13.29	14.01		14.29	15.01
RB	RE	RB	RB	RE	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
12.07	12.34	12.45	13.07	13.34	km Gießen Hbf	13.26	13.53	14.15	14.26	14.53
12.19	12.44	12.55	13.19	13.44	12,6 Wetzlar	13.15	13.40	14.04	14.15	14.40
12.23		12.59	13.23		16,6 Aßlar		13.36	14.00		14.36
12.26			13.26		20,0 Werdorf		13.33			14.33
12.29		13.04	13.29		22,5 Ehringshausen		13.30	13.55		14.30
12.33		13.08	13.33		26,6 Katzenfurt		13.26	13.51		14.26
12.36			13.36		28,9 Edingen (Sinn)		13.23			14.23
12.39	(H)	13.12	13.39	(H)	31,0 Sinn	(H)	13.20	13.47	(H)	14.20
12.43	12.59	13.16	13.43	13.59	35,2 Herborn	13.01	13.16	13.43	14.01	14.16
12.44	13.01	13.17	13.44	14.01	37,0 Burg (Dillkr)	12.59	13.15	13.42	13.59	14.15
12.47		13.20	13.47		38,9 Niederschedl		13.12	13.39		14.12
12.49			13.49		41,0 Dillenburg		13.10			14.10
12.52	13.06	13.24	13.52	14.06	44,6 Sechshelden		13.03	13.31		14.03
12.56		13.28	13.56		47,2 Haiger	12.47	59/00	13.28	13.47	59/00
59/00	13.12	13.31	59/00	14.12	51,4 Rodenbach (Dillkr)		12.55			13.55
13.04			14.04		54,6 Dillbrecht		12.52	13.22		13.52
13.07		13.37	14.07		60,5 Rudersdorf		12.47	13.17		13.47
13.12		13.42	14.12		64,9 Niederdielfen		12.43	13.13		13.43
13.16		13.46	14.16		69,4 Kaan-Marienborn		12.39	13.09		13.39
13.20		13.50	14.20		72,9 Siegen	12.31	12.35	13.05	13.31	13.35
13.25	13.29	13.55	14.25	14.29	<i>Siegen 490</i>	12.28	12.27	<i>12.59</i>	13.28	13.27
13.33	13.32	<i>14.01</i>	14.33	14.32	<i>Kreuztal</i>	12.20	>	<i>12.49</i>	13.20	>
>	13.40	<i>14.10</i>	>	14.40	<i>Hagen Hbf</i>	11.19	<	<i>Olpe</i>	12.19	<
<	14.25	<i>Olpe</i>	<	15.25	<i>Betzdorf 480</i>		12.13	12.43		13.13
13.46		14.16	14.46		<i>Köln Hbf</i>		11.16	11.46		12.16
14.44		15.14	15.44							

Bis 1965 wurde die *Dillstrecke* elektrifiziert und mehrere D-Züge steuerten weit entfernte Ziele wie Oberstdorf an. Ab 1991 verkehrte die zweistündliche D-Zug-Linie Frankfurt (Main) - Siegen, die 1993 zum *InterRegio* (IR) wurde, in Siegen-Weidenau statt Siegen Hbf hielt und nach Münster weiter fuhr. Die Nachfrage auf der *IR*-Linie 22 entwickelte sich allerdings nicht wie erhofft und die *Deutsche Bahn* AG (DB) reduzierte das Angebot 2001 auf ein Zugpaar. Ein Jahr später verlegte sie dieses auf die *Linke Rheinstrecke* und der Fernverkehr auf der KBS 625 endete. Wiederbelebungsversuche mit einzelnen *InterConnex* und *EuroCity*-Zügen blieben erfolglos und wurden schon nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

1998 führte die *DB* einen ganztägiger Taktfahrplan ein, bei dem alle RB und RE den Siegener Hbf ansteuerten. Nur noch die *IR*-Linie 22 fuhr bis 2001 ohne Fahrtrichtungswechsel über Siegen-Weidenau. 2010 standen tagsüber je Stunde und Richtung ein RE und eine RB im Kursbuch. Hinzu kamen zahlreiche Güterzüge, denn die *Dillstrecke* gehört zu den wichtigsten Strecken Westdeutschlands für den nationalen und internationalen Nord-Süd-Güterverkehr.



Beim **VD-T** wäre das Angebot ähnlich wie in der Realität. Es gäbe jedoch *Integrale Taktknoten* in Haiger und Herborn für optimale Anschlüsse der dort abzweigenden Bahnlinien. Von Herborn würde eine neue Schienenverbindung nach Weilburg im Lahntal (→ KBS 622) führen und die reaktivierten Stationen Kaan-Marienborn und Niederdielfen das Siegener Stadtgebiet besser erschließen.

In Dillenburg begann die 1908 eröffnete *Scheldetalbahn* über Hirzenhain nach Wallau (an der KBS 498). Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Eisenerzgruben im *Schelderwald* nacheinander geschlossen und die Nachfrage ging deutlich zurück. Der letzte Personenzug fuhr am 30.5.87 und der letzte Güterzug zwischen Wallau und Breidenbach am 5.10.04. Auch der **VD-T** hätte die *Scheldetalbahn* nicht reaktiviert, da die Siedlungsschwerpunkte abseits der Schiene liegen. Die Region fährt mit einem vertakteten *Regiobus*-Netz besser, das in Wallau, Friedensdorf, Dillenburg und Eisemroth stündlich attraktive Zuganschlüsse erreicht.

626 (Marburg -) Niederwalgern - Bad Endbach - Herborn

Das erste Teilstück der *Aar-Salzböde-Bahn* von Niederwalgern bis Weidenhausen ging 1894 in Betrieb und 1901 folgte die Verlängerung bis Hartenrod. Im Jahr danach wurde mit dem 700 Meter langen Tunnel östlich von Eisemroth und dem Viadukt über das Schlierbacher Tal die Lücke nach Herborn geschlossen.

Anlass für den teils aufwändigen Streckenbau war die Montanindustrie im Lahn-Dill-Gebiet, insbesondere im Salzbödetal. Erze, Roheisen, Koks und Kohle konnten kostengünstiger angeliefert und umgekehrt die Produkte der Gießereien versandt werden. Gür Gladenbach brachte die Bahn auch neue Perspektiven im Fremdenverkehr, denn Erholungssuchende aus Marburg und Gießen wählten die Stadt und ihre Umgebung immer häufiger als Ziel für Sonntagsausflüge. Die Züge starteten morgens in Gladenbach und endeten abends dort. Im und vor dem Lokschuppen gab es umfangreiche Unterhalts- und Versorgungsanlagen.

Mitte der 50er Jahre setzte der langsame Niedergang der Strecke ein, denn PKW und LKW wurden zur immer stärkeren Konkurrenz. Und mit dem Niedergang der Montanindustrie verschwanden wichtige Frachtkunden: 1982 wurde das Anschlussgleis des Steinbruchs in Hartenrod abgerissen und 1988 der Tarifpunkt Hartenrod aufgelöst.

In den letzten Jahren benutzten hauptsächlich Schüler die Personenzüge. Ab 1981 herrschte samstags ab 13.26 Uhr und sonntags Betriebsruhe, montags bis freitags fuhren 10 bis 11 Zugpaare. 1995 endete der Personenverkehr östlich von Hartenrod,



Das „Schienenbus-Trio“ 796 702, 996 701 und 796 784 rollte am 20.5.1995 über den Viadukt in Hartenrod. © Uwe Busch

dafür pendelten auf der Westhälfte montags bis freitags Dieseltriebzüge der Baureihe 628/928 im Stundentakt. Ein abgestimmtes Bahn/Bus-Angebot gab es aber nicht und viele Züge blieben schwach besetzt.

Am 31.12.91 endete der Güterverkehr Hartenrod - Niederwalgern, am 31.12.95 Burg - Hartenrod und am 31.12.96 Herborn - Burg. Der letzte planmäßige Personenzug fuhr am 27.5.95 von Niederwalgern nach Hartenrod und am 9.6.01 von Herborn nach Hartenrod. Die Gleise waren dringend sanierungsbedürftig und die geringe Nachfrage schien die Kosten nicht zu rechtfertigen. Zudem wollte die Stadt Herborn einen Teil der Trasse für die neue Ortsumgehung von Burg nach Seelbach nutzen.

2001 wurde eine Draisinenbahn zwischen Gladenbach und Bischoffen und 2003 die Reaktivierung des Personenverkehrs von Niederwalgern nach Hartenrod diskutiert. Beides verlief im Sand und ab 2006 wurden die Gleise abgebaut.

Eine 2019 veröffentlichte Studie prognostizierte den knapp 20 km von Niederwalgern bis Hartenrod bis zu 2.200 Fahrgäste täglich. Da die alte Trasse entwidmet und zum Teil überbaut wurde, ist ein Neubauabschnitt erforderlich. Der soll nach den einfacheren Standards der *Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung* (BOStrab) entstehen, um Kosten zu sparen. Konkrete Beschlüsse gab es jedoch bis 2023 nicht.

7.32	8.24	8.32	9.24	9.32	Gießen Hbf 620	9.28	9.56	10.28	10.56	11.28
7.49	8.36	8.49	9.36	9.49	Niederwalgern	9.10	9.36	10.10	10.36	11.10
7.47	8.04	8.34	9.04	9.34	Marburg (L) 620	9.13	9.36	10.06	10.36	11.06
8.00	8.24	8.54	9.24	9.54	Niederwalgern	9.00	9.24	9.54	10.24	10.54
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.01	8.40	9.01	9.40	10.01	km Niederwalgern	8.59	9.20	9.59	10.20	10.59
	8.50		9.50		6,8 Lohra		9.09		10.09	
	8.54		9.54		9,8 Mornshausen		9.05		10.05	
8.10	8.57	9.10	9.57	10.10	10,8 Gladenbach	8.49	9.02	9.49	10.02	10.49
8.13	>	9.13	>	10.13	13,3 Weidenhausen	8.46	>	9.46	>	10.46
8.17	Holz	9.17	Holz	10.17	16,2 Wommelshausen	8.42	Holz	9.42	Holz	10.42
8.19	-hsn.	9.19	-hsn.	10.19	17,8 Bad Endbach	8.40	-hsn.	9.40	-hsn.	10.40
8.22		9.22		10.22	19,3 Hartenrod	8.37		9.37		10.37
28/31		28/31		28/31	24,7 Eisemroth	28/31		28/31		28/31
8.35		9.35		10.35	27,6 Übernthal	8.24		9.24		10.24
8.40		9.40		10.40	30,8 Bischoffen	8.19		9.19		10.19
8.43		9.43		10.43	33,1 Mitten.-Offenbach	8.16		9.16		10.16
8.46		9.46		10.46	35,1 Mittenaar-Bicken	8.13		9.13		10.13
8.51		9.51		10.51	39,0 Herbornseelbach	8.08		9.08		10.08
8.56		9.56		10.56	43,0 Herborn (Dillkr)	8.04		9.04		10.04
9.01	9.01	10.01	10.01	11.01	Herborn (Dillkr)	7.59	8.59	8.59	9.59	9.59
9.29	>	10.29	>	11.29	Siegen 495	7.31	>	8.31	>	9.31
9.28	9.28	10.28	10.28	11.28	Gießen Hbf 495	7.32	8.32	8.32	9.32	9.32

Der **VD-T** hätte das große Potenzial der KBS 626 schon 1995 erkannt – Gladenbach hatte rund 12.000, Bad Endbach 8.200 und die Gemeinde Mittenaar 5.000 Einwohner. Sie wäre eine attraktive Nahverkehrsachse mit durchgängigen Zügen von Marburg nach Herborn geworden und an beiden Endstationen gäbe es attraktive Anschlüsse. Um die 43 km in systemgerechten 55 Minuten zu schaffen, hätte man das Tempo auf 80 km/h erhöht und einige kleine Haltepunkte geschlossen.

Die Zugkreuzungen finden beim **VD-T** in Eisemrod statt und Busanschlüsse Richtung Hirzenhain - Wallau werten sie auf (→ Grafik bei KBS 625). Von Niederwalgern bis Gladenbach verkehren zusätzlich Busse, die auch die Orte dazwischen bedienen und gute Anschlüsse „übers Eck“ von Herborn nach Holzhausen bieten.

628 Korbach - Frankenberg (Eder) - Marburg (Lahn)

Die *Burgwaldbahn* von Frankenberg nach Sarnau (an der bereits „unter Dampf“ stehenden KBS 622 Marburg - Erndtebrück) wurde 1890 und die *Untere Edertalbahn* von Korbach nach Frankenberg 1900 eröffnet. Sie waren viele Jahrzehnte für den heutigen Landkreises Waldeck-Frankenberg die wichtigste Verbindung „in die weite Welt“. Sogar „Heckeneilzüge“ von Frankfurt nach Hamburg-Altona und Bremerhaven fuhren hier und sorgten für überregionale Bedeutung.

Frankenberg (heute knapp 18.000 Einwohner) war immer der wichtigste Bahnhof an der Strecke, verlor aber ab 1960 immer mehr an Bedeutung. Das Aufkommen ging so weit zurück, dass die Deutsche Bundesbahn 1987 den Personenverkehr nördlich davon im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen einstellte. Zehn Jahre später befuhren Sonderzüge anlässlich des Hessentages in Korbach letztmals die komplette *Untere Edertalbahn*. In der Folgezeit wurde deren Reaktivierung immer wieder diskutiert. Die Deutsche Bahn nahm aber nur 1999 das 1,1 km lange Teilstück in Korbach zwischen Haupt- und Südbahnhof wieder in Betrieb.

2006 und 2007 gab es saisonalen Wochenendverkehr zwischen Frankenberg und Herzhausen, der erst 2011 nach widersprüchlichen Entwicklungen mit fünf Zugpaaren sonn- und feiertags wieder aufgenommen wurde. Im Folgejahr einigten sich die Verantwortlichen endlich darauf, auch den Abschnitt Herzhausen - Korbach Süd zu sanieren und täglich Züge im Zwei-Stunden-Takt zu bestellen. Bis zum 10.9.15 wurden zwischen Frankenberg und Korbach knapp 32 Millionen Euro investiert, von denen das Land Hessen 72 % übernahm.

Nach der Stilllegung der *Unteren Edertalbahn* nahm das Aufkommen südlich von Frankenberg deutlich ab. Immer wieder kursierten Gerüchte, dass auch die *Burgwaldbahn* stillgelegt würde. Erst 2002, als die DB-Tochter *Kurhessenbahn* sie in ihr Netz integrierte und Triebwagen der Baureihe 628 einsetzte, wurde der Rückgang gestoppt. Für umfassende Sanierungsarbeiten wurde die Strecke vom 2.7. bis 4.10.10 komplett gesperrt und die Signaltechnik an ein ESTW angeschlossen. Dadurch ist die *Burgwaldbahn* für die nächsten 20 Jahre „technisch fit“.

Der **VD-T** hätte diese wichtige nordhessische Bahnachse natürlich nicht unterbrochen, sondern gezielt weiter entwickelt: Ab Korbach käme man in 70 Minuten nach Marburg, in 90 min nach Gießen und in 130 min nach Frankfurt – das schafft man mit dem PKW nur, wenn man nicht in einen der häufigen Staus gerät.

Die ehemals zwei eingleisigen Strecken in Korbach zwischen Süd- und Hauptbahnhof hätte der **VD-T** mit Weichen verbunden, um Zugkreuzungen ohne Zeitverlust zu ermöglichen. Von Niederwetter bis Sarnau hätte er ein zweites Gleis neu gebaut.



Sven Steinke fotografierte am 13.9.15 einen VT 646 der Kurhessenbahn in Korbach.

7.26 8.01 8.28	8.26 9.01 9.28	9.26 10.01 10.28	Kassel-Wilhelmsh. Volkmarsh. <i>Korbach</i> 606	10.34 9.59 9.32	11.34 10.59 10.32	12.34 11.59 11.32
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.29	9.29	10.29	km Korbach	9.31	10.31	11.31
8.31	9.31	10.31	1,1 Korbach Süd	9.28	10.28	11.28
8.36	9.36	10.36	7,8 Thalitter [neu]	9.23	10.23	11.23
8.42	9.42	10.42	11,6 Herzhausen [neu]	9.17	10.17	11.17
8.48	9.48	10.48	19,9 Ederbringhausen	9.11	10.11	11.11
8.52	9.52	10.52	24,8 Viermünden	9.07	10.07	11.07
8.59	9.59	10.59	31,2 Frankenberg (Eder)	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.06	10.06	11.06	36,1 Birkenbringsn.	8.53	9.53	10.53
9.09	10.09	11.09	38,0 Wiesenfeld	8.50	9.50	10.50
9.13	10.13	11.13	42,4 Ernsth. Hausen	8.46	9.46	10.46
9.16	10.16	11.16	44,4 Münchhausen	8.43	9.43	10.43
9.20	10.20	11.20	47,6 Simtshausen	8.39	9.39	10.39
9.25	10.25	11.25	52,5 Wetter (Hessen)	8.34	9.34	10.34
9.28	10.28	11.28	54,7 xNiederwetter	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31	57,2 Sarnau	8.28	9.28	10.28
9.35	10.35	11.35	60,9 Cölbe [neu]	8.24	9.24	10.24
9.39	10.39	11.39	64,6 Marburg (L) Hbf	8.21	9.21	10.21
9.44	10.44	11.44	<i>Marburg Hbf</i> 620	8.16	9.16	10.16
9.59	10.59	11.59	<i>Gießen Hbf</i>	8.01	9.01	10.01
10.39	11.39	12.39	<i>Frankfurt (M) Süd</i>	7.21	8.21	9.21

Früher gab es noch weitere Stationen zwischen Korbach und Frankenberg. Diese kann man aber nur bedienen, wenn man einen engen Ederbogen durch einen Neubau „abkürzt“ und einen Abschnitt für 100 km/h ertüchtigt.

629 Brilon-Wald - Korbach - Bad Wildungen - Fritzlar - Wabern

Schon 1884 wurde der erste Abschnitt der *Ederseebahn* Wabern - Wildungen eröffnet, von 1909 bis 1917 wuchs die sehr lange Nebenbahn über Korbach bis Brilon-Wald auf 86,7 km. Zu der großen Bedeutung für den lokalen Personen- und Güterverkehr kam nach der Währungsreform ab 1923 der Tourismus, insbesondere für den Wintersport bei Willingen. 1938 fuhren die ersten Eilzüge von Amsterdam nach Bad Wildungen und von Frankfurt nach Bremen über Korbach und brachten dem *Upland* noch mehr Fremdenverkehr.

Im Zweiten Weltkrieg wurden immer wieder Militär- und Güterzüge über Korbach umgeleitet. Daher wurde die Bahnlinie in den letzten Kriegsmonaten wiederholt das Ziel feindlicher Fliegerangriffe, wobei es mehrfach Tote und Verletzte gab. Als „schwarzer Tag für Willingen“ ging der 20.3.45 in die Geschichte ein, weil ein beladener Munitionszug mit 28 Wagen nach einem Angriff explodierte. Alle Häuser im näheren Umkreis wurden beschädigt und zum Teil unbewohnbar und 19 Familien obdachlos. In den 1950er Jahren erlebte die *Ederseebahn* wie viele andere Strecken ihre letzte große Blüte. Bis 1991 fuhr ein D-Zug-Paar von Bad Wildungen nach Amsterdam. Der *Deutschen Bundesbahn* (DB) fehlte das Geld für nachhaltige Investitionen, und so nagte der Zahn der Zeit vor allem an den großen Brücken.

1992 endete der Güterverkehr Korbach - Bad Wildungen und 1995 stellte die *DB* auch den Personenverkehr „aus technischen Gründen“ ein. Danach fuhren nur noch saisonal Ausflugszüge von Bad Wildungen nach Hemfurth am Edersee, die ab Bergheim-Giflitz das zum Pumpspeicherkraftwerk Waldeck führende Gleis der *E.ON-Anschlussbahn* benutzten. Auch dieser Verkehr endete aber wegen technischer Mängel 2001.

Die Reaktivierung zwischen Korbach und Bad Wildungen war zwar immer wieder im Gespräch, wurde aber nicht verwirklicht. Stattdessen ließen die Kommunalpolitiker von 2008 bis 2012 mit großem Aufwand den *Ederseebahn*-Radweg zwischen Korbach und Waldeck anlegen, der die Bahntrasse mitsamt ihrer Tunnel und Brücken übernahm.

Ende 1999 sperrte die *DB* auch den Abschnitt Brilon-Wald - Korbach. Erst nach der Sanierung der vier Viadukte in Rhena, Bömighausen, Usseln und Willingen konnte die *Kurhessenbahn* den Betrieb (mit einer auf 100 km/h angehobenen Höchstgeschwindigkeit) wieder aufnehmen. Seither pendeln Dieseltriebwagen der Baureihe (BR) 646 täglich im 2-Stunden-Takt. Auf Grund der großen touristischen Bedeutung Willingens fahren am Wochenende zusätzliche Züge von Brilon Wald dorthin, wobei

einzelne Durchläufe nach Hagen an die „alten Eilzugzeiten“ erinnern. Seit Ende 2009 wird die Strecke von einem Zugleiter im Kasseler Hauptbahnhof ferngesteuert.

Nur auf dem zuerst eröffneten Teilstück Wabern - Bad Wildungen gab es ununterbrochen Personenverkehr, obwohl auch dort in den 1980er Jahren die Stilllegung drohte. Seit Ende 2008 wird die Strecke von der *Kurhessenbahn* ganztägig mit einem Triebwagen der BR 646 im 2-Stunden-Takt betrieben. Montags bis freitags kommen drei Zugpaare für den Berufs- und Schülerverkehr dazu, von denen allerdings eines nur bis Fritzlar fährt.

6.57		7.57		8.57	Hagen Hbf	11.03		12.03		13.03
7.40		8.40		9.40	Arnsberg (Westf)	10.20		11.20		12.20
8.13		9.13		10.13	Brilon-Wald 415	9.47		10.47		11.47
7.13	7.27	8.13	8.27	9.13	Kassel-Wilhelmsh.	10.47	10.33	11.47	11.33	12.47
7.41	>	8.41	>	9.41	Warburg (Westf)	10.19	>	11.19	>	12.19
8.13	<	9.13	<	10.13	Brilon-Wald 415	9.47	<	10.47	<	11.47
RB	RE	RB	RE	RB	Zug	RB	RE	RB	RE	RB
8.18	>	9.18	>	10.18	km Brilon-Wald	9.42	>	10.42	>	11.42
8.24	<	9.24	<	10.24	7,1 Willingen	9.36	<	10.36	<	11.36
29/31	>	29/31	>	29/31	12,4 Usseln	29/31	>	29/31	>	29/31
8.35	<	9.35	<	10.35	16,1 x Eimelrod	9.25	<	10.25	<	11.25
8.47	9.28	9.47	10.28	10.47	29,9 Korbach	9.13	9.32	10.13	10.32	11.13
8.48	9.29	9.48	10.29	10.48		9.12	9.31	10.12	10.31	11.12
8.50	9.32	9.50	10.32	10.50	31,0 Korbach Süd	9.10	9.28	10.10	10.28	11.10
8.55	Mar-	9.55	Mar-	10.55	36,1 Meininghausen	9.05	Mar-	10.05	Mar-	11.05
59/01	burg	59/01	burg	59/01	39,8 Höringhausen	59/01	burg	59/01	burg	59/01
9.06		10.06		11.06	45,2 Sachsenhausen	8.53		9.53		10.53
9.11		10.11		11.11	50,3 Netze	8.48		9.48		10.48
9.16		10.16		11.16	55,0 Waldeck	8.43		9.43		10.43
9.22		10.22		11.22	62,3 Bergheim-Gifflitz	8.37		9.37		10.37
9.29		10.29		11.29	69,5 Bad Wildungen	8.31		9.31		10.31
9.32		10.32		11.32		8.28		9.28		10.28
9.36	Var.1	10.36	Var.2	11.36	72,5 Wega	8.23	Var.1	9.23	Var.2	10.23
9.39		10.39	RT 2	11.39	74,7 Mandern	8.20		9.20	RT 2	10.20
9.41	ab	10.41	ab	11.41	75,6 Ungedanken	8.18	an	9.18	an	10.18
9.47	10.00	10.47	11.03	10.47	80,5 Fritzlar	8.12	9.00	9.12	9.57	10.12
9.51	10.04	10.51	11.07	10.51	83,5 Zennern	8.08	8.55	9.08	9.53	10.08
I	10.07	I	11.10	I	85,6 Wabern Nord	I	8.52	I	9.50	I
9.56	10.10	10.56	11.12	10.56	86,7 Wabern Bf	8.04	8.50	9.04	9.48	10.04
10.02	10.13	11.02	11.13	12.02	Wabern 608	7.58	8.47	8.58	9.47	9.58
10.22	10.46	11.22	11.46	12.22	Kassel-Wilhelmsh.	7.38	8.14	8.38	9.14	9.38
9.58	10.17	10.58	11.17	11.58	Wabern 608	8.02	8.43	9.02	9.43	10.02
10.42	11.22	11.42	12.22	12.42	Marburg (Lahn)	7.18	7.38	8.18	8.38	9.18

Der **VD-T** setzt eine schienenfreundlichere Politik seit 1985 voraus, bei der natürlich auch die *Ederseebahn* regelmäßig in dem Umfang unterhalten worden wäre, den ein sicherer Bahnbetrieb erfordert. Es hätte daher 1995 keine Einstellung des Betriebs „aus technischen Gründen“ gegeben. Stattdessen wären die Gleise schrittweise so modernisiert worden, dass sie einen *Integralen Taktfahrplan* mit Zugkreuzungen (und Busanschlüssen) in Usseln, Höringhausen und Bad Wildungen ermöglichen. Die täglich im Stundentakt pendelnden Regionalbahnen wären dadurch das „Rückgrat“ für den öffentlichen Nahverkehr in der Region.

In Brilon-Wald ist die Verknüpfung mit der *Oberen Ruhrtalbahn* (→ KBS 495) optimal: In 5 Minuten hat man Anschluss zu RE nach Hagen und Kassel, und die RB fährt nach 7 Minuten weiter nach Brilon Stadt.

In Korbach ergibt sich leider kein direkter Anschluss zu den RE Kassel - Volkmarzen - Korbach - Frankenhausen - Marburg, die sich dort zur Minute 30 begegnen (→ KBS 602 und 628). Das ist akzeptabel, da in vielen Relationen andere Verkehrswege ohnehin schneller sind, z.B. von Bad Wildungen über Wabern nach Kassel und von Willingen über Brilon-Wald nach Kassel.

Für den Bahnbetrieb hat es den Vorteil, dass kein Zug lange in Korbach warten muss und dadurch schnelle Durchmesserlinien entstehen. Und für den umfangreichen Korbacher Stadtbusverkehr gibt es pro Stunde 3 Züge, auf die man Anschlüsse ausrichten kann.

Zwischen Wabern und Fritzlar (14.400 Einwohner) gibt es beim **VD-T** auf jeden Fall eine weitere stündliche Verbindung. Entweder durch eine Buslinie (Variante 1), die nach Naumburg weiterfährt. Oder durch die Verlängerung der *S-Bahn-Linie 5* von Kassel (Variante 2): Der Personal- und Fahrzeugaufwand ist gering, weil man die ansonsten anfallenden 30 Minuten Wendezeit in Wabern nutzen kann. Allerdings müsste man etwa 6 km bis Fritzlar elektrifizieren und zwischen Zennern und Wabern Nord einen 2 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt anlegen.

630 Frankfurt (Main) - Limburg - Montabaur - Troisdorf - Köln

Der **VD-T** hätte die wichtigste deutsche Fernverkehrsachse Köln - Frankfurt früher und konsequenter als in der Realität ausgebaut. Die überregionalen Aspekte werden ausführlich in der Tabelle A des Fernverkehrskonzepts als Unterpunkt e) betrachtet: Es gäbe vier stündliche ICE-Linien ab Köln, von denen zwei nonstop nach Frankfurt Flughafen und zwei nonstop nach Frankfurt Süd fahren.

In der Realität gibt es keinen Regionalverkehr auf der *Schnellfahrstrecke* (SFS), nur einige ICE halten unregelmäßig und abwechselnd in Siegburg, Montabaur und Limburg Süd. Beim **VD-T** gibt es zwei stündliche *InterRegio-Express*-Linien (IRE), die sich zu den Minuten 15 und 45 in Montabaur und Niedernhausen sowie zu den Minuten 00 und 30 im vorhandenen Bahnhof Limburg treffen.

In Siegburg und Neustadt (Wied) halten die *IRE* stündlich abwechselnd. Um die 300 km/h schnellen nonstop-ICE nicht auszubremsen, muss man bis zu 230 km/h fahren – wahrscheinlich würde man mit dem ICE-3 verwandte Garnituren beschaffen, die z.B. mit 100 Meter nur halb so lang sind und weniger Motoren haben.

Benennung, Inneneinrichtung und Preisgestaltung der *IRE* richtet sich nach dem politischen Willen: In der Realität erzwang die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden einen sündhaft teuren neuen Abzweig zur SFS, der nur selten befahren wird. Die an den Regionalverkehr angepassten ICE-3-Garnituren würden nur einen Bruchteil davon kosten und die von der *SFS* durchzogene Region erheblich aufwerten.

Der *IRE* Köln - Offenbach bietet Siegburg, Montabaur, Limburg und Niedernhausen (und den dort anschließenden Bussen und Bahnen) schnelle Verbindungen in die Ballungsräume Köln und Frankfurt. Er fährt nach Offenbach weiter, damit in Frankfurt weniger Züge wenden und Fahrgäste umsteigen müssen. Zumal es beim **VD-T** wie in der Realität keine direkte Züge von Frankfurt Süd nach Offenbach Ost gibt und die Reise mit Umsteigen an der Konstablerwache 24 Minuten dauert.

Der *IRE* Köln - Montabaur - Limburg - Wiesbaden - Mainz - Worms - Mannheim entlastet den Ballungsraum Frankfurt als schnelle Westtangente und versorgt die Hauptstadt Hessens regelmäßig mit einem „hochwertigen Angebot“.

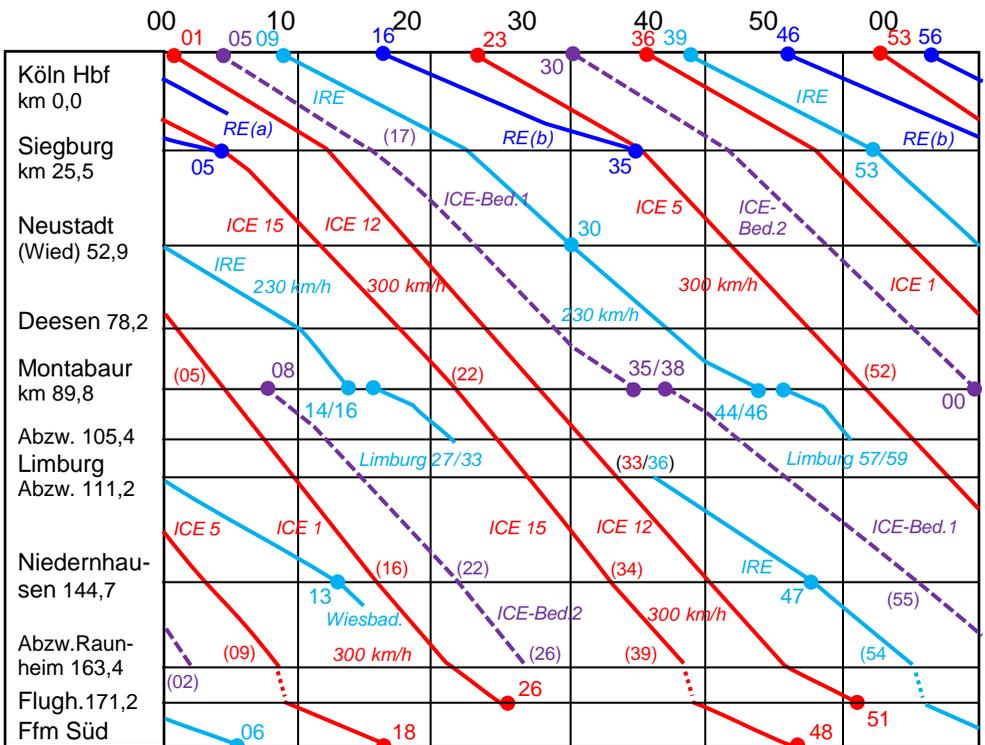
In den *IRE*-Linien gäbe es beim **VD-T** günstigere Tarife als im *ICE* und die meisten Nahverkehrstickets würden mit Aufpreis gelten. Dadurch wären sie auch für Fahrgäste über weitere Strecken interessant.

An der *SFS Köln - Frankfurt* gäbe es beim **VD-T** fünf Stationen und eine weitere wäre vorbereitet:

➤ Siegburg hätte keinen ICE-Bahnhof neben den Gleisen der *Siegstrecke* (→ KBS 480), an dessen 400 Meter langen Bahnsteigen nur selten Züge halten. Beim **VD-T** lägen die Schnellfahrgeleise in der Mitte. Nördlich und südlich davon gäbe es je einen 200 Meter langen Inselbahnsteig, an denen IRE, RE und S-Bahnen der gleichen Richtung halten.

➤ Neustadt (Wied) (6.200 Einwohner) sieht in der Realität die ICE nur vorbeirasen. Der **VD-T** böte hingegen einen viergleisigen Regionalbahnhof mit 200 Meter langen Außenbahnsteigen. Die Züge beider Richtungen würden fast gleichzeitig halten und sehr gute Voraussetzungen für Busanschlüsse in die Umgebung bieten.

➤ Bei Deesen (knapp 2.000 Einw. im näheren Umkreis) liegt die *SFS* nur 2 km von der KBS 481 entfernt. Bis 2010 wären die Züge für eine Verbindung zu teuer. Man würde aber wenigstens die Flächen für einen Abzweigbahnhof und ein Verbindungsgleis freihalten.



(a) Der RE ab Köln Min.56 fährt ab Porz a.d. Regionalgleis und ab Troisdorf nach Koblenz.

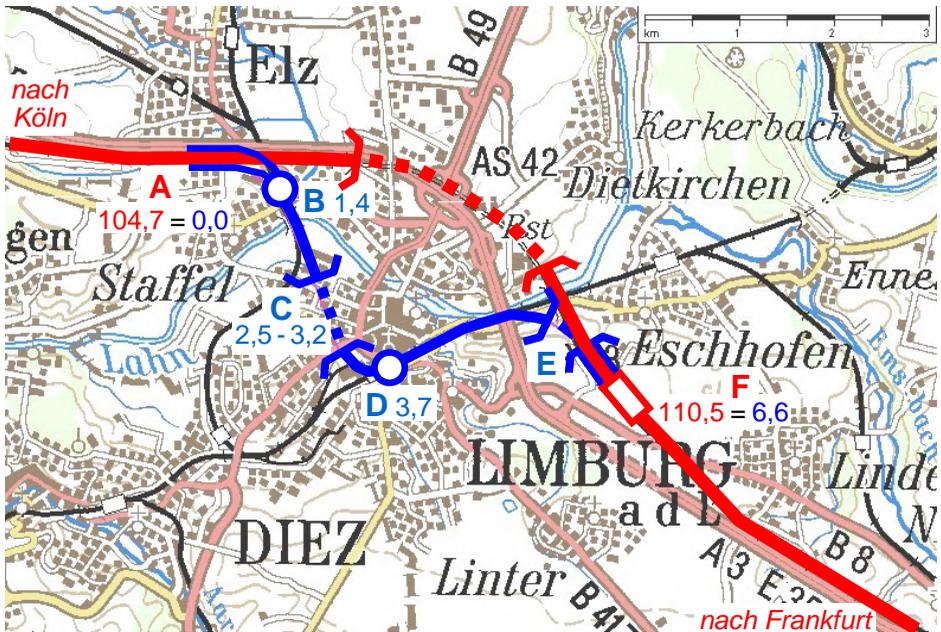
(b) Die RE ab Köln Min.16 und 46 fahren ab Troisdorf auf den Regionalgleisen. Sie erreichen Troisdorf zur Min.59 bzw. 29 und die nachfolgenden ICE Min.03 bzw. 33.

(c) Unterbrochene Linie = Bedarfstrasse für zusätzlichen ICE bei starker Nachfrage. Er kann ab dem Abzw.Raunheim nach Frankfurt Süd oder Flughafen fahren.

Die genaue Lage der Bahnhöfe Neustadt (W) und Deesen müsste man in Detailgutachten klären: Die Gleise dürfen (im Gegensatz zur Realität) nur geringe Gefälle < 5‰ haben und die Bahnsteige müssen für Busse, PKW u. Fahrräder gut erreichbar sein.

➤ Montabaur hätte wie in der Realität die vier Bahnsteiggleise 1, 4, 5 West und 5 Ost. Sie wären mit 200 Meter beim **VD-T** nur halb so lang, da ICE nur in Tagesrandlagen halten und dann „Halbzüge“ genügen.

➤ Limburg muss sich in der Realität mit unregelmäßigen ICE-Halten „auf der grünen Wiese“ im neuen Bahnhof *Limburg Süd* begnügen. Anschlüsse zu anderen Zügen gibt es dort nicht. Beim **VD-T** verlassen die halbstündlichen IRE hingegen die *SFS* auf einer 7 km langen Schleife und halten im vorhandenen Bahnhof. Dort kann man in zahlreiche andere Züge umsteigen. Von dem neuen „Limburger Stadttunnel“ profitieren auch die RB nach Montabaur und Westerburg, weil sie ohne den großen Gleisbogen über Diez-Ost fünf Minuten schneller nach Staffel kommen.



A = Abzweig Limb.-West, anschließend Absenkung der Regionalgleise; **B** = vorhandener Bahnhof Staffel, der IRE hält dort nicht; **C** = „Limburger Stadttunnel“ unter einem Hügel; **D** = Vorhandener Bahnhof Limburg, der Halteplatz muss um 100 Meter nach Osten verschoben werden, km 3,7 = neue Bahnsteigmitte; **E** = Abzweig von der Lahntalbahn in km 5,2, dann zwei eingleisige Tunnel von km 5,4 bis 5,9; **F** = an der Stelle des realen Bahnhofs Limburg Süd läge beim **VD-T** „nur“ der gleichnamige Abzweig.

<i>Duisburg Hbf</i>	Oberh.		7.46	7.59		Paris	8.10	Oberh.		8.46	8.59
<i>Düsseldorf Hbf</i>	7.38		7.59	8.12		>	8.24	8.38		8.59	9.12
<i>Aachen Hbf</i>	<		<	<		8.13	<	<		<	<
<i>Köln Hbf</i>	7.58		8.20	8.33		8.50	8.45	8.58		9.20	9.33
Zug	ICE12	IRE	ICE 5	ICE 1	IRE	ICE 15	IRE	ICE 12	IRE	ICE 5	ICE 1
km Köln Hbf	8.01	8.09	8.23	8.36	8.39	8.53		9.01	9.09	9.23	9.36
26,0 Siegburg					8.53						
52,9 Neustadt (Wied)		8.30							9.30		
		8.44			9.14				9.44		
89,8 Montabaur		8.46	[52]		9.16	[22]	v. li.		9.46	[52]	
> Limburg (Lahn)	>	57/59	>	>	9.27	>	9.33	>	57/59	>	>
144,7 Niedernhausen		9.13		[16]		[34]	9.47	[42]	10.13		[17]
< Wiesbaden Hbf	<	27/32	<	<	EC 24	<	<	<	<		
> Mainz Hbf	>	9.42	>	>		>	>	>	10.42		
171,2 Ffm Flughafen	8.51	<	<	9.26	ab	<	<	9.51	<	>	10.26
Frankfurt (M) Süd	8.53	üb.W	>	9.28	9.31	>	>	9.53	üb.W	<	10.28
	<	-orms	9.18	<	<	9.48	10.06	<	-orms	10.18	<
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	>	>	9.25	>	>	9.55	10.09	>	>	10.25	>
<i>Offenbach Ost</i>	<	<	üb.Da	<	<	<	10.20	<	<	üb.Da	<
<i>Mannheim Hbf</i>	9.21	10.15	-rmst.	9.56	9.59	10.26	an	10.21	11.15	-rmst.	10.56
<i>Stuttgart Hbf</i>	9.57	an	10.27	Basel	Paris	Basel		10.57	an	11.27	Basel
<i>Stuttgart Hbf</i>	7.03		Basel	Paris	Basel	7.33	ab	8.03		Basel	
<i>Mannheim Hbf</i>	7.39	ab	7.34	8.01	8.04	üb.Da	7.45	8.39	ab	8.34	
<i>Offenbach Ost</i>	>	7.40	<	>	>	-rmst.	>	>	8.40	<	
<i>Frankfurt (M) Süd</i>	<	7.51	8.05	<	<	8.35	<	>	8.51	9.05	
Zug	ICE12	IRE	ICE 15	EC 24	ICE 1	ICE 5	IRE	ICE 12	IRE	ICE 15	IRE
km Frankfurt (M) Süd	<	7.54	8.12	<	<	8.42	üb.W	<	8.54	9.12	
> Ffm Flughafen	8.07	<	<	8.29	8.32		-orms	9.07	<	<	
< Mainz Hbf	8.09	>	>	an	8.34	>	>	9.09	>	>	
> Wiesbaden Hbf	>	<	>		>	<	8.18	>	<	>	
27,8 Niedernhausen	<	>	<	IRE	<	>	28/33	<	>	<	
64,2 Limburg (Lahn)		8.13	[25]	v. li.	[43]		8.47		9.13	[25]	v. li.
83,5 Montabaur	<	8.27	<	8.33	<	<	01/03	<	9.27	<	9.33
120,4 Neustadt (Wied)		w.re.		8.44			9.14		w.re.		9.44
147,3 Siegburg	[29]			8.46		[07]	9.16	[29]			8.46
173,3 Köln Hbf							9.29				
				9.06							10.06
<i>Köln Hbf</i>	8.59		9.07	9.21	9.24	9.37	9.51	9.59		10.07	10.21
<i>Aachen Hbf</i>	9.02	9.15	9.10		9.27	9.40		10.02	10.15	10.10	
<i>Düsseldorf Hbf</i>	>	>	9.47		>	>		>	>	10.47	
<i>Duisburg Hbf</i>	9.22	9.36	<		9.48	10.01		10.22	10.36	<	
	Oberh.	9.50	Paris		10.01	10.14		Oberh.	10.50	Paris	

631 Frankfurt (Main) - Niedernhausen - Limburg (Lahn)

Seit 1850 wurde über eine Bahnlinie vom Main zur Lahn durch den Taunus nachgedacht. Aber erst ein preußisches Gesetz von 1872 sorgte für den Baubeginn. Die *Hessische Ludwigsbahn* (HLB) begann in Eschhofen, und jedes fertige Teilstück diente zunächst hauptsächlich dem Materialtransport, um den Bau weiter voranzutreiben. Von Eschhofen nach Niederselters fuhr 1875 der erste Zug für die Öffentlichkeit und die Gesamtstrecke Frankfurt - Limburg wurde 1877 fertig.

Von 1911 bis 1913 wurde die *Main-Lahn-Bahn* zweigleisig ausgebaut, 1971 von Höchst bis Niedernhausen und 1986 von Niedernhausen bis Limburg elektrifiziert. 1972 fuhr die letzte Dampflok und 1978 ging die S-Bahn-Linie S2 von Frankfurt Hbf nach Niedernhausen in Betrieb. Sie fährt heute in der *Hauptverkehrszeit* alle 15 Minuten und in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) alle 30 Minuten mit Elektrotriebwagen der Baureihen 420 und 423.

Hinzu kommen in der *NVZ* etwa stündlich ein RE und ein RB je Richtung. Allerdings fahren sie nicht minutengenau, da sich drei Linien überlagern und alle zwei Stunden ein Dieseltriebwagen von Limburg über Niedernhausen nach Wiesbaden fährt. Eine Fahrplanlücke zwischen Niedernhausen und Frankfurt ist die Folge.

Die Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt (→ KBS 630) wurde von 1998 bis 2002 parallel zur *Main-Lahn-Bahn* neu gebaut, mehrfach liegt sie weniger als 500 Meter entfernt. 2000 entstand zwar im *Idsteiner Frauwald* eine Gleisverbindung, damit Güterzüge Material zu den Baustellen transportieren können. Sie wurde aber schon vor der Fertigstellung der Schnellfahrstrecke wieder abgebaut. Es ist daher (z.B. bei Betriebsstörungen) nicht möglich, dass Züge auf die naheliegende Nachbarstrecke ausweichen.

Der **VD-T** betrachtet Fern- und Nahverkehr als Gesamtangebot, das aus „einer Hand“ geplant werden muss. Es gäbe daher mehrere Verbindungen von der Schnellfahrstrecke ins Bestandsnetz für attraktive Anschlüsse zwischen allen Zügen. Die *Limburger Schleife* wird bei der KBS 630 beschrieben, eine weitere Verknüpfung gäbe es bei Niedernhausen: IC und IR fahren dort in den vorhandenen Bahnhof, um Anschlüsse zu RE, RB und S-Bahn herzustellen.



Mannheim Hbf	Offen			7.45		Offen			8.45	
Wiesbaden Hbf	-bach			8.33		-bach			9.33	
Zug	IRE	RB	RE	IRE	RB	IRE	RB	RE	IRE	RB
km Frankfurt (M) Hbf	<		8.06	<	8.29	<		9.06	<	9.29
> Frankfurt (M) Süd	7.54		>	>	>	8.54		>	>	>
9,3 Frankfurt-Höchst	>		8.13	>	8.36	>		9.13	>	9.36
17,0 Hofheim (Taunus)	<		8.19	<	8.42	<		9.19	<	9.42
	8.12		8.29	8.46	8.51	9.12		9.29	9.46	9.51
31,9 Niedernhausen	8.13		8.31	8.47	8.52	9.13		9.31	9.47	9.52
34,9 Niederseelbach	>			>	8.55	>			>	9.55
39,7 Idstein (Taunus)	<		8.37	<	8.59	<		9.37	<	9.59
44,6 Wörsdorf	>			>	9.03	>			>	10.03
49,3 Bad Camburg	<		8.44	<	9.07	<		9.44	<	10.07
54,1 Niederselters	>			>	9.11	>			>	10.11
58,2 Oberbrechen	<			<	9.15	<			<	10.15
60,8 Niederbrechen	>	Gieß.	8.52	>	9.18	>	Gieß.	9.52	>	10.18
63,4 Lindenholzhausen	<	>		<	9.21	<	>		<	10.21
66,5 Eschhofen	>	8.40		>	9.24	>	9.40		>	10.24
69,8 Limburg (Lahn)	8.27	8.44	8.59	8.57	9.28	9.27	9.44	9.59	9.57	10.28
Limburg (L) 630	8.33	8.47	9.01	9.03		9.33	9.47	10.01	10.03	
Montabaur	8.44	B.Sch	>	9.14		9.44	B.Sch	>	10.14	
Köln Hbf	9.21	-walb.	Kobl.	9.51		10.21	-walb.	Kobl.	10.51	
Köln Hbf	7.09	Kobl.	B.Sch	7.39		8.09	Kobl.	B.Sch	8.39	
Montabaur	7.46	>	-walb.	8.16		8.46	>	-walb.	9.16	
Limburg (L) 630	7.57	7.59	8.13	8.27		8.57	8.59	9.13	9.27	
Zug	IRE	RB	RB	IRE	RB	IRE	RE	RB	IRE	RB
km Limburg (Lahn)	8.03	8.01	8.16	8.33	8.32	9.03	9.01	9.16	9.33	9.32
3,3 Eschhofen	>		8.19	>	8.35	>		9.19	>	9.35
6,4 Lindenholzhausen	<		>	<	8.38	<		>	<	9.38
9,0 Niederbrechen	>	8.07	Gieß.	>	8.41	>	9.07	Gieß.	>	9.41
11,6 Oberbrechen	<			<	8.44	<			<	9.44
15,7 Niederselters	>			>	8.48	>			>	9.48
20,5 Bad Camburg	<	8.15		<	8.52	<	9.15		<	9.52
25,2 Wörsdorf	>			>	8.56	>			>	9.56
30,1 Idstein (Taunus)	<	8.22		<	9.00	<	9.22		<	10.00
34,9 Niederseelbach	>			>	9.04	>			>	10.04
	8.13	8.29		8.47	9.07	9.13	9.29		9.47	10.07
42,0 Niedernhausen	8.14	8.31		8.48	9.08	9.14	9.31		9.48	10.08
< Hofheim (Taunus)	<	8.40		<	9.17	<	9.40		<	10.17
> Frankfurt-Höchst	>	8.46		>	9.23	>	9.46		>	10.23
69,8 Frankfurt (M) Süd	>	>		9.06	>	>	>		10.06	>
Frankfurt (M) Hbf	<	8.54		<	9.31	<	9.54		<	10.31
Wiesbaden Hbf	8.27			Offen		9.27			Offen	
Mannheim Hbf	9.15			-bach		10.15			-bach	

632 Bad Schwalbach - Wiesbaden - Mainz - Nieder Olm

a) Wiesbaden - Taunusstein

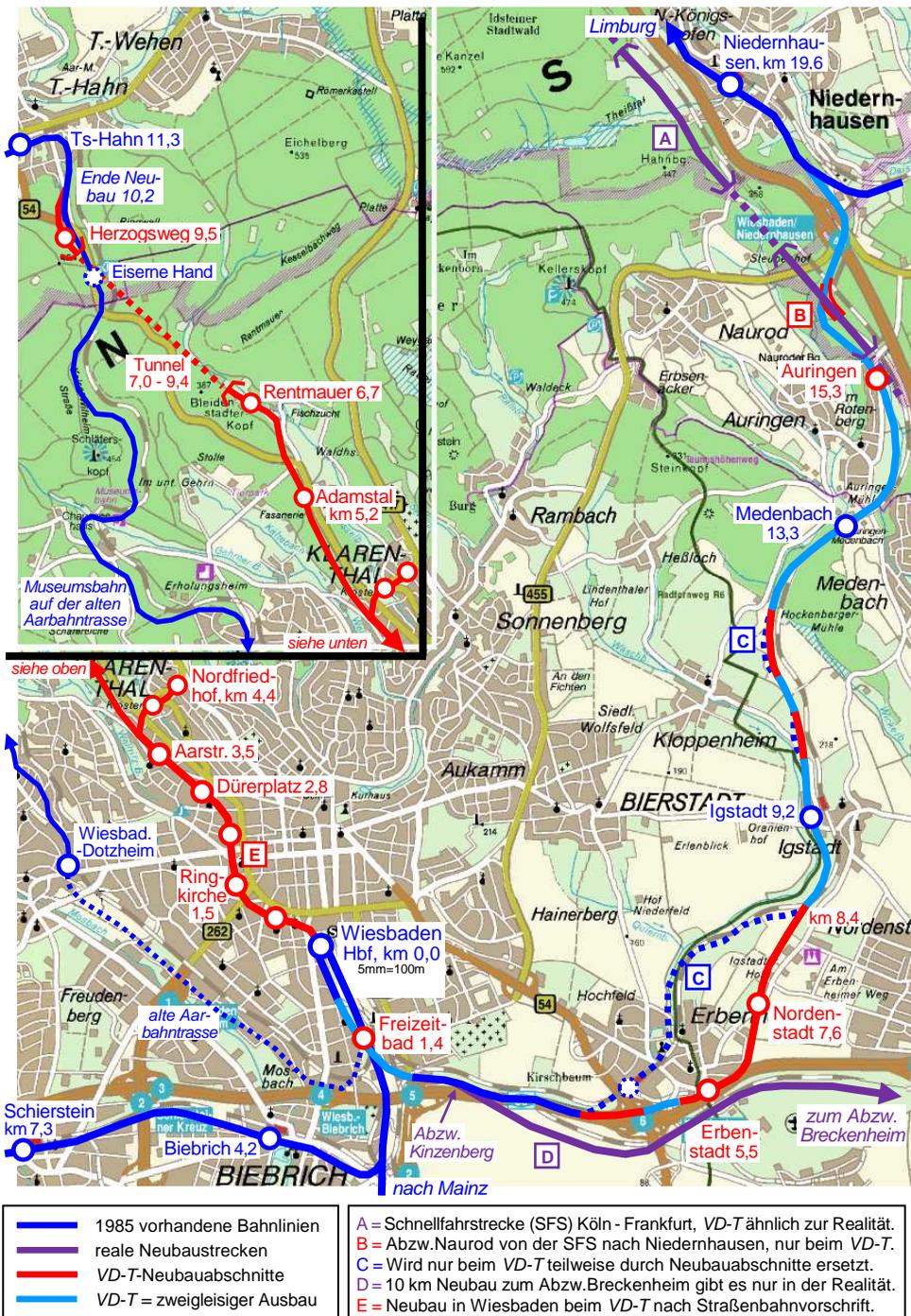
Ab 1997 gab es in Wiesbaden konkrete Planungen für eine Stadtbahn, um den innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr und die Verbindungen nach Norden attraktiver zu machen. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung ergab 1998 für die Verbindung vom Hauptbahnhof durch die Stadtmitte nach Bad Schwalbach Kosten von 224 Millionen DM und den guten *Kosten-Nutzen-Quotienten* von 1,27. 2001 spielte das Projekt eine Hauptrolle im Wahlkampf, insbesondere die FDP polemisierte dagegen und erklärte die Kommunalwahl zur „Abstimmung über die Stadtbahn“.

Bei dieser Wahl verloren SPD und Grüne ihre Mehrheit und CDU, FDP und Republikaner stoppten die Stadtbahn, obwohl Zuschüsse von Bund und Land fest zugesagt waren. Erst 2011 lebte die Idee wieder auf: Der neu gewählte Stadtrat beschloss, eine Verbindung von den Stadtteilen Kohlheck oder Klarenthal über die Innenstadt und den Hauptbahnhof ins Gewerbegebiet Mainzer Straße prüfen zu lassen. Das Gutachten ergab im Folgejahr einen *Kosten-Nutzen-Quotienten* von 1,3 bis 1,7 bei Baukosten zwischen 92 und 132 Millionen Euro.

Die FDP lehnte die Stadtbahn weiterhin ab, weil sie den Verkehr „massiv behindert“. Auch Teile der SPD wehrten sich dagegen, vor allem in den betroffenen Stadtteilen. Vier Bürgerinitiativen mit gegensätzlichen Forderungen zu *Aartalbahn* und Stadtbahn engagierten sich im Umfeld der Planungen. Auch die Unternehmen hatten sehr unterschiedliche Meinungen. Im April 2013 teilte der Wiesbadener Oberbürgermeister überraschend mit, dass die Stadtbahn „unverhältnismäßig teuer“ wäre und nicht realisiert würde. Seither ist nicht absehbar, ob und wann die Stadtbahn in Wiesbaden zur Milderung der Verkehrsprobleme beitragen kann.

Der **VD-T** unterstellt eine wesentlich ÖPNV-freundlichere Politik, und da wäre natürlich auch der Schienenverkehr in Wiesbaden nachhaltig gefördert worden. Allerdings in der ersten Baustufe nicht nach dem *Karlsruher*, sondern nach dem *Zwickauer Modell*, bei dem Regionaltriebwagen (mit entsprechender Zusatzausrüstung) nach Straßenbahnvorschrift am Straßenverkehr teilnehmen.

Die Linien S 10 und S 11 würden auf den vorhandenen Bahnstrecken von Mainz und Niedernhausen nach Wiesbaden fahren und dort am Westrand des Hauptbahnhofs halten. Neben dem Empfangsgebäude würde der Neubauabschnitt mit einem 150-Meter-Radius nach Westen in den Kaiser-Friedrich-Ring abbiegen. In der Mitte des 40 Meter breiten Straßenzugs kann ein neues Gleispaar wesentlich leichter untergebracht werden als in der offiziell geplanten Innensstadtdurchfahrt. Der Fußweg von den Stationen Ringkirche und Sedanplatz ist zwar (wenn man



nicht in eine der vielen Stadtbushlinien umsteigt) 500 Meter länger, dafür erreichen die S-Bahnen aber den Stadtrand bei Adamstal fünf Minuten schneller. Ab dort wäre die neue Trasse nur noch eingleisig und der Hauptkamm des Taunus würde in einem 2,4 km langen Tunnel unterfahren. Südlich davon beträgt die maximale Steigung 40 ‰ und nördlich davon 35 ‰. Etwa 1 km vor Taunusstein-Hahn würde schließlich die historische Trasse der *Aartalbahn* (→ KBS 634) erreicht.

b) Wiesbaden - Mainz

Eine durchgehende Bahnlinie Wiesbaden - Mainz gibt es im *DB-Streckenverzeichnis* nicht, die zahlreichen Züge zwischen den aneinander grenzenden Landeshauptstädten benutzen bahntechnisch betrachtet mehrere Teilstrecken und Verbindungskurven. Wichtigstes Bauwerk dabei ist die *Kaiserbrücke* über den Rhein, dessen Flussmitte die Landesgrenze zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz ist.

Die erste Brücke wurde 1904 eröffnet und hatte drei Fachwerkbögen aus 6.800 Tonnen Stahl. 1945 wurde sie kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs von der abziehenden Wehrmacht gesprengt, um amerikanische Truppen aufzuhalten. Auf den Pfeilern wurde 1955 eine neue Brücke als schlichte Gitterträgerkonstruktion errichtet. Für die 3,4 m hohen Blechträgerüberbauten mit oberliegender Fahrbahn wurden nur noch 5.500 Tonnen Stahl (einer hochwertigeren Legierung) benötigt.

1983 brachte die S-Bahn-Linie 14 (Wiesbaden - Mainz - Rüsselsheim - Frankfurt) den Nachbarstädten am Rhein endlich eine attraktive und vertaktete Verbindung. 1995 wurde sie über Hanau nach Offenbach verlängert, ganztägig zum Halbstundentakt verdichtet und in S8 umbenannt. Daneben fahren allerdings nur noch ein bis zwei mal pro Stunde RB oder RE ohne Zwischenstopp von Wiesbaden nach Mainz.

Beim **VD-T** würde das Angebot verdichtet und besser differenziert: Ein IC und ein RE verbinden die Landeshauptstädte stündlich nonstop in 10 Minuten. Hinzu kommen vier S-Bahnen pro Stunde und Richtung, die zusätzlich zu den beiden realen Zwischenstopps *Wiesbaden Ost* und *Mainz Nord* auch *Wiesbaden Freizeitbad* und *Mainz Goethestr.* bedienen. Allerdings würden dabei nicht die bis zu 240 Meter langen Frankfurter S-Bahn-Garnituren eingesetzt, sondern nur halb so lange Züge des neuen Wiesbadener Netzes.

Die S8 aus Frankfurt würde dafür schon in Mainz enden – Richtung Wiesbaden müssen nur wenige Fahrgäste umsteigen, da sie mit den Linien S1 und S9 schnellere Alternativen haben. Wichtiger für die Region wären die vielen neuen Direktverbindungen von Mainz Hbf und Goethestr. zu den fünf S-Bahn-Stationen am Rand der Wiesbadener Innenstadt. Die montags bis freitags ganztägig im 7½-Minuten-Takt fahrende Buslinie 6 zeigt, wie groß die Nachfrage ist.

Reisezeitvergleich	VD-T-Linie S 11	Reale Buslinie 6	Verkürzung um
Nordfriedhof - Wiesbaden Hbf	12 Minuten	16 Minuten	25%
Nordfriedhof - Freizeitbad	16 Minuten	20 Minuten	20%
Nordfriedhof - Mainz Hbf	28 Minuten	44 Minuten	36%
Wiesbaden Hbf - Mainz Hbf	14 Minuten	28 Minuten	50%
Wi. Freizeitbad - Mainz Hbf	12 Minuten	24 Minuten	50%
Wiesbaden Süd - Mainz Hbf	9 Minuten	19 Minuten	53%

c) Mainz - Nieder Olm

Beim **VD-T** würde der große Bogen der Bahnstrecke nach Alzey durch einen 5 km langen Neubauabschnitt abgekürzt (→ KBS 641). Der von den Bahnbauern im 19. Jahrhundert vermiedene Tunnel würde doch noch gebaut, die Trasse um 5 km verkürzt und alle Züge um etwa 10 Minuten beschleunigt. Im Mainzer Stadtgebiet gäbe es noch einen 1 km langen Abzweig nach Bretzenheim, um einen Anschluss zur neuen Stadtbahn zum Lerchenberg herzustellen.



d) Der Fahrplan des Wiesbaden-Mainzer S-Bahn-Netzes

Auf den neuen und ausgebauten Gleisen wären beim **VD-T** zwei Durchmesserlinien unterwegs: In der *Normalverkehrszeit* fährt die S 10 halbstündlich von Niedernhausen nach Bad Schwalbach und die S 11 doppelt so oft vom Nordfriedhof nach Mainz, wodurch in Wiesbaden zwischen dem *Freizeitbad* und der *Aarstraße* ein 10-Minuten-Takt entsteht.

Zug	S 11	IC	S 10	S 11	RE	RE	S 11	S 10	S 11	S 11	IC	S 10
Bad Schwalbach			8.05					L 8.38				9.05
Bleidenstadt			8.10					8.40				9.10
Taunusstein-Hahn			12/15					8.45				12/15
x Herzogsweg			8.17									9.17
x Rentmauer	ab			ab			ab	8.49	ab	ab		
km Wi. Nordfriedhof	8.12		>	8.32			8.42	>	9.02	9.12		>
0,4 Unter den Eichen	8.13		<	8.33			8.43	<	9.03	9.13		<
> x Adamstal	>		8.21	>			>	8.51	>	>		9.21
0,9 Wiesbaden, Aarstr.	8.14		8.24	8.34			8.44	8.54	9.04	9.14		9.24
1,6 Wiesb., Dürerplatz	8.16		8.26	8.36			8.46	8.56	9.06	9.16		9.26
2,2 Wiesb., Sedanplatz	8.18	<i>Nied- ernh.</i>	8.28	8.38			8.48	8.58	9.08	9.18	<i>Nied- ernh.</i>	9.28
2,9 Wiesb., Ringkirche	8.20		8.30	8.40			8.50	9.00	9.10	9.20		9.30
3,6 Wiesb., Scheffelstr.	8.22	>	8.32	8.42			8.52	9.02	9.12	9.22	>	9.32
	8.24	8.29	8.34	8.44	ab		8.54	9.04	9.14	9.24	9.29	9.34
4,4 Wiesbaden Hbf												
	8.25	8.32	8.35	8.45	8.52		8.55	9.05	9.15	9.25	9.32	9.35
5,8 Wiesb., Freizeitbad	8.27		8.37	8.47			8.57	9.07	9.17	9.27		9.37
7,8 Wiesbaden Süd	8.30		>	8.50			9.00	>	9.20	9.30		>
11,4 Mainz Nord	8.34		<i>Nied- ernh.</i>	8.54			9.04	<i>Nied- ernh.</i>	9.24	9.34		<i>Nied- ernh.</i>
12,9 Mainz, Goethestr.	8.36		<i>Nied- ernh.</i>	8.56			9.06	<i>Nied- ernh.</i>	9.26	9.36		<i>Nied- ernh.</i>
	8.39	8.42		8.59	9.02	ab	9.09		9.29	9.39	9.42	
14,1 Mainz Hbf												
	8.41	8.44		9.01	9.04	9.08	9.11		9.31	9.41	9.44	
1,2 Mz-Pariser Tor	8.43	>		9.03	>		9.13		9.33	9.43	>	
2,4 Mainz-Zahlbach	8.45	<i>Mann- heim</i>		9.05	<i>Mann- heim</i>		9.15		9.35	9.45	<i>Mann- heim</i>	
3,7 Mz-Alte Ziegelei	8.47			9.07			9.17		9.37	9.47		
> Mz-Bretzenheim	>			9.09		>	B*)		9.39	>		
5,4 Mainz-Marienborn	8.50			an			9.20		an	9.50		
8,7 Klein Winternheim	8.53						9.23			9.53		
12,7 Nieder Olm	8.57						9.18	9.27		9.57		
<i>Alzey Monsheim 641</i>	9.19 an						9.34 9.49	an		10.19 an		

L = von bzw. nach Limburg; B*) Samstag und Sonntag nach bzw. von Mainz-Bretzenheim;
Die blau dargestellten Züge der Linie S 11 fahren nur Montag bis Freitag.

*) Die Station heißt in der Realität Wiesbaden Ost, was angesichts der Lage am südlichen Stadtrand viele Fahrgäste verwirrt. Beim VD-T wird sie daher sinnvoll umbenannt.

<i>Monsheim 641 Alzey</i>			ab 7.41			8.11 8.26			ab			ab 8.41
Zug	S 10	IC	S 11	S 11	S 10	RE	RE	S 11	S 11	S 10	IC	S 11
Nieder Olm			8.03			8.42		8.33				9.03
Klein Winternheim			8.07					8.37				9.07
Mainz-Marienberg			8.10	ab				8.40	ab			9.10
km Mz-Bretzenheim			>	8.21				B*) 8.51				>
1,2 Mz-Alte Ziegelei		<i>Mann</i>	8.13	8.23			<i>Mann</i>	8.43	8.53			9.13
2,5 Mainz-Zahlbach		<i>-heim</i>	8.15	8.25			<i>-heim</i>	8.45	8.55		<i>Mann</i>	9.15
3,7 Mz-Pariser Tor		>	8.17	8.27			>	8.47	8.57		<i>-heim</i>	9.17
4,9 Mainz Hbf		8.16	8.19	8.29		8.52	8.56	8.49	8.59		>	9.19
6,1 Mainz, Goethestr.		8.18	8.21	8.31		an	8.58	8.51	9.01		9.18	9.21
7,6 Mainz Nord	<i>Nied- ernh.</i>		8.23	8.33	<i>Nied- ernh.</i>			8.53	9.03	<i>Nied- ernh.</i>		9.23
10,2 Wiesbaden Süd *)	>		8.29	8.39	>			8.59	9.09	>		9.29
18,4 Wiesb., Freizeitbad	8.23		8.33	8.43	8.53			9.03	9.13	9.23		9.33
19,8 Wiesbaden Hbf	8.25	8.28	8.35	8.45	8.55		9.08	9.05	9.15	9.25	9.28	9.35
20,6 Wiesb., Scheffelstr.	8.26	8.31	8.36	8.46	8.56		an	9.06	9.16	9.26	9.31	9.36
21,3 Wiesb., Ringkirche	8.28	>	8.38	8.48	8.58			9.08	9.18	9.28	>	9.38
21,9 Wiesb., Sedanplatz	8.30	<i>Nied- ernh.</i>	8.40	8.50	9.00			9.10	9.20	9.30	<i>Nied- ernh.</i>	9.40
22,6 Wiesb., Dürerplatz	8.32		8.42	8.52	9.02			9.12	9.22	9.32		9.42
23,3 Wiesbaden, Aarstr.	8.34		8.44	8.54	9.04			9.14	9.24	9.34		9.44
25,0 x Adamstal	8.36		8.46	8.56	9.06			9.16	9.26	9.36		9.46
> Unter den Eichen	8.38		>	>	9.08			>	>	9.38		>
< Wi. Nordfriedhof	<		8.47	8.57	<			9.17	9.27	<		9.47
26,5 x Rentmauer	>		8.48	8.58	>			9.18	9.28	>		9.48
29,3 x Herzogsweg			an	an	9.10			an	an			an
31,1 Taunusstein-Hahn	8.42									9.42		
32,8 Bleidenstadt	44/47				9.14					44/47		
38,0 Bad Schwalbach	8.49				9.16					9.49		
	8.55				L9.22					9.55		

- An der Station *Aarstraße* gibt es sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ von Bad Schwalbach zum Nordfriedhof und am *Freizeitbad* von Niedernhausen nach Mainz.
- Umlaufbedingt hätten die stündlichen Triebwagen von Limburg (z.B. ab 7.47 Uhr) einen langen Laufweg über Bad Schwalbach (8.38) und Niedernhausen (9.26 bis 9.30) nach Frankfurt Süd (an 9.56 Uhr). Allenfalls als „speziellen Ausflusstipp“ würden wohl ab und zu Fahrgäste die ganze Tour mitmachen. Aber auf zahlreichen Teilstrecken ergeben sich attraktive Direktverbindungen. Der *VD-T* geht davon aus, dass elektrischen Triebwagen die knapp 30 km der „alten Aartalbahn“ von Freindiez nach Bad Schwalbach mit Strom aus Akkumulatoren an Bord fahren – alternativ kann man den Abschnitt natürlich auch elektrifizieren und „ganz normale“ E-Triebwagen einsetzen.

633 (Museumsbahn) Wiesbaden-Dotzheim - Bad Schwalbach

Ende 1985 begann die *Nassauische Touristik-Bahn* (NTB), mit Dampf- und Dieselloks von ihrem Heimatbahnhof Wiesbaden-Dotzheim über die *Eiserne Hand* nach Hahn-Wehen zu fahren. 1991 fuhren sie bis Bad Schwalbach weiter und 1994 bis Hohenstein. 1987 erreichte die *NTB*, dass die Gebäude und technischen Anlagen unter Denkmalschutz gestellt wurden, was den drohenden Abriss verhinderte. Wegen beschädigter Brücken und Weichen kann die *NTB* seit 2007 leider keine Fahrten auf der *Aartalbahn* anbieten. Reparatur und Wiederinbetriebnahme sind zwar geplant, waren aber bis Sommer 2013 noch nicht konkret absehbar.

Beim **VD-T** hätte die *NTB* von den Stadtbahnausbauten zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden (→ KBS 632) durch attraktive Zuganschlüsse am nördlichen Endpunkt ihrer „Stammstrecke“ in Taunusstadt-Hahn profitiert. Den touristisch besonders interessanten Steilstreckenabschnitt mit den Bahnhöfen *Eiserne Hand* und *Chausseehaus* hätte die *NTB* für sich und könnte ihn nach eigenem Ermessen

<i>NTB</i>	<i>NTB</i>	<i>NTB</i>	Dampf-Sonderzüge	<i>NTB</i>	<i>NTB</i>	<i>NTB</i>
9.40	11.40	13.40	km Wiesbad.-Dotzheim	11.20	13.20	15.20
9.50	11.50	13.50	3,9 Chausseehaus	11.10	13.10	15.10
10.00	12.00	14.00	8,0 Eiserne Hand	11.00	13.00	15.00
10.05	12.05	14.05	10,5 Taunusstadt-Hahn	10.55	12.55	14.55
10.14	12.14	14.14	Taunusstadt-Hahn	10.45	12.45	14.45
10.22	12.22	14.22	Bad Schwalbach	10.38	12.38	14.38

gestalten und betreiben. Nebenan ist als Beispiel dargestellt, wie die *Museumsbahn* an Sonn- und Feiertagen verkehren könnte.

634 Limburg - Bad Schwalbach - Wiesbaden - Niedernhausen

a) Limburg - Bad Schwalbach - Wiesbaden

Der erste Abschnitt der *Aartalbahn* im relativ breiten und flachen Aartal von Limburg nach Zollhaus ging 1870 in Betrieb. Er diente hauptsächlich dem Transport von Bergbauprodukten wie Eisenerz, Kalkstein, Marmor und Porphyrt. Der Abschnitt wurde als Hauptbahn mit Kurvenradien über 300 m für 80 km/h ausgelegt, die Rückstufung zur Sekundärbahn erfolgte 1881.

1889 fuhr der erste Zug vom Wiesbadener Rheinbahnhof über den Hauptkamm des Taunus zum Kurbad Langenschwalbach. Der Bahnhof *Eiserne Hand* wurde dabei der höchstgelegene Bahnhof des Mittelgebirges. Der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Chausseehaus und dem Scheitelpunkt war bei seiner Eröffnung mit einer Steigung von 1 : 30 der steilste Gleisabschnitt im Deutschen Reich, der ohne Zahnschiene auskam. Um aufwändige und teure Tunnel und

Brücken zu vermeiden wurden enge Kurvenradien bis zu 180 m verwendet, was höchstens 40 km/h erlaubte. Erst zwischen 1907 und 1911 wurden diese auf 200 m aufgeweitet und die Maximalgeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht.

1894 wurde schließlich die Lücke zwischen Langenschwalbach und Zollhaus geschlossen. Dabei wurden vier Tunnel gebaut, um das schluchtartig gewundene Aartal abzukürzen. Der minimale Radius von 250 m ließ 60 km/h zu.

Das Gleis führte in Wiesbaden ursprünglich vom Rheinbahnhof in einem engen Bogen Richtung Westen und dann parallel zur Dotzheimer Straße zum Bahnhof Dotzheim. Für den neuen Hauptbahnhof und den Güterbahnhof Wiesbaden West wurde die *Aartalbahn* über die Bahnhöfe Landesdenkmal und Waldstraße 1904 neu trassiert. Die für Güterzüge wichtige Verbindung zum Bahnhof *Curve* (heute: Wiesbaden Ost) wurde erst zwei Jahre später fertig.

Der südliche Abschnitt diente im wilhelminischen Zeitalter insbesondere dem Bäderverkehr zwischen der „Weltkurstadt“ Wiesbaden und dem „Frauenheilbad“ Langenschwalbach (heute: Bad Schwalbach). Dazwischen lag am Chausseehaus eine Sommerfrische mit Hotel, Gaststätte und mehreren Erholungsheimen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg zerschnitt die Grenze zwischen amerikanischer und französischer Besatzungszone die *Aartalbahn* zwischen Zollhaus und Kettenbach. Die Fahrgäste brauchten spezielle Passierscheine. 1946 wurde dort die Landesgrenze zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz gezogen. Ab 1960 prägten Akkutriebwagen der Baureihe 517 das Erscheinungsbild und bekamen den Spitznamen *Limburger Zigarre*. Ab 1982 wurden sie vom Nachfolgemodell 515 sowie Dieselloks der Baureihe 216 abgelöst, die „Silberlinge“ über den Taunuskamm zogen.

Wie auf vielen anderen Nebenbahnen schränkte die *Deutsche Bundesbahn* den Fahrplan ab 1970 immer weiter ein, und 1983 fuhr der letzte planmäßige Zug von Wiesbaden nach Bad Schwalbach. Drei Jahre später folgte der Personenverkehr auf dem nördlichen Abschnitt nach Limburg, auf dem zuletzt noch Uerdinger Schienenbusse (Baureihe 798) zum Einsatz gekommen waren. Von Diez nach Bad Schwalbach fuhren noch bis Ende 1990 Güterzüge, nach Hohenstein bis zum 1.12.92 und nach Kettenbach bis zum 1.6.99.

Ab 1985 verhinderte die *Nassauische Touristik-Bahn* mit ihren Aktivitäten den drohenden Abriss (→ KBS 632). Wegen beschädigter Brücken und Weichen kann sie aber seit 2007 nicht mehr auf der *Aartalbahn* fahren. Die Wiederinbetriebnahme ist zwar geplant, war aber bis Sommer 2013 noch nicht konkret absehbar.

b) Wiesbaden - Niedernhausen

In der Realität profitieren die 270.000 Einwohner der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden trotz umfangreicher Baumaßnahmen nur wenig von der 2002 eröffneten Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt (→ KBS 630). Den Löwenanteil der Investitionen von rund 300 Millionen Euro verschlang die 10 km lange Neubaustrecke vom Abzweig Breckenheim nach Wiesbaden-Kinzenberg, auf der ICE mit 160 km/h schnelle Verbindungen nach Norden bringen sollten. Der Bedarf ist aber so gering, dass dort nur zwei Züge pro Tag und Richtung verkehren! Die neuen Gleise zählen damit zu den am schlechtesten ausgelasteten in Deutschland, denn weder Regional- noch Güterzüge können sie benutzen.

Der **VD-T** integriert (im Gegensatz zur Realität) die Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt in das regionale Bahnnetz. Unter anderem bei Niedernhausen gäbe es Aus- und Einfahrten, damit IC und IR im vorhandenen Bahnhof halten können. Ab dort ist es kein Problem, dass die Züge auf der *Ländchesbahn* nach Wiesbaden weiter fahren. Diese 1879 eröffnete Bahnstrecke ist zwar nicht elektrifiziert und (außerhalb der Bahnhofsbereiche) nur eingleisig. Sie könnte aber für etwa 50 Millionen Euro durchgehend Oberleitungen und ein zweites Gleis erhalten.

11 Minuten Fahrzeit von Niedernhausen nach Wiesbaden wären erreichbar – auch damit ist ein IR oder IC attraktiv und spricht mit guten Anschlüsse an beiden Stationen viele Fahrgäste an. Mit den bei der KBS 630 beschriebenen Tarifen könnten die Fernzüge nicht nur zwei mal pro Tag, sondern im Stundentakt fahren! Darüber hinaus würden natürlich auch Regional- und Güterzüge von der erweiterten Kapazität der *Ländchesbahn* profitieren.

c) Der Fahrplan Limburg - Wiesbaden - Niedernhausen

Beim **VD-T** wären ab 1985 Bahnlinien nur noch in Ausnahmefällen stillgelegt worden. Die *Aartalbahn* hätte mit ihrem großen Fahrgastpotenzial sicher nicht dazu gehört, und zwischen Limburg, Diez und Bad Schwalbach wären auch über 1986 hinaus Personenzüge gefahren. Eine 400 Meter lange Verbindungskurve zwischen Freindiez und Diez Ost hätte den zeitraubenden Fahrtrichtungswechsel im Bahnhof Diez erspart. Und durch eine verbesserte Trasse am Wiesbadener Stadtrand (→ KBS 632) wären viele wichtige Ziele schneller erreichbar.

*Das Titelbild zeigt einen ICE im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe
(© 2016 Oberhessische Presse)*

6.52 7.43	7.16 <i>Limb.</i>		7.52 8.43	8.16 <i>Limb.</i>	<i>Koblenz Hbf</i> <i>Diez Ost 635</i>	10.44 <i>Limb.</i>	11.08 10.16		11.44 <i>Limb.</i>	12.08 11.16
7.16 7.27	7.46 7.57		8.16 8.27	8.46 8.57	<i>Montabaur</i> <i>Limburg 630</i>	10.14 10.03	10.44 10.33		11.14 11.03	11.44 11.33
S10		S10	S10		Zug		S10	S10		S10
7.47 7.49 7.52 7.55	8.21 8.26 8.31 8.35		8.47 8.49 8.52 7.54	9.21 9.26 9.31 9.35	km Limburg Hbf 1,5 <i>Diez Ost</i> 3,2 <i>Freiendiez</i> 5,5 <i>Holzheim</i>	9.39 9.33 9.28 9.24	10.13 10.10 10.07 10.04		10.39 10.33 10.28 10.24	11.13 11.10 11.07 11.04
 59/01 > < 8.05	8.37 8.39 8.42 8.45 8.50		 59/01 > < 9.05	9.37 9.39 9.42 9.45 9.50	<i>Flacht</i> 7,8 <i>Niederneisen</i> > <i>Oberneisen</i> < <i>Netzbach</i> 11,1 Hahnstätten	9.22 9.20 9.17 9.14 9.10	 59/01 > < 9.54		10.22 10.20 10.17 10.14 10.10	 59/01 > < 10.54
8.08 8.12 8.15 8.18	an		9.08 9.12 9.15 9.18	an	13,4 <i>Zollhaus (Nassau)</i> 16,6 <i>Rückershausen</i> 18,7 <i>Kettenbach</i> 20,7 <i>Michelbach (Nass.)</i>	ab	9.51 9.47 9.44 9.41		ab	10.51 10.47 10.44 10.41
8.24 8.26 29/31 8.36	IRE		9.24 9.26 29/31 9.36	IRE	24,7 <i>Laufensfelden</i> 26,1 <i>Hohenstein</i> 27,9 <i>Breithardt</i> 31,4 <i>B.Schw.-Adolfseck</i>	IRE	9.35 9.33 29/31 9.24	S10	IRE	10.35 10.33 29/31 10.24
8.38 8.45 8.54 8.59 9.03	<i>von</i> Mainz > 9.28	9.05 12/15 9.24 9.29 9.33	9.38 9.45 9.54 9.59 10.03	<i>von</i> Mainz > 10.28	32,7 Bad Schwalbach 39,6 <i>Taunusstein-Hahn</i> 47,4 <i>Wiesbaden, Aarstr.</i> 49,4 <i>Wiesb., Ringkirche</i> 50,9 Wiesbaden Hbf	<i>nach</i> Mainz > 8.32	9.22 9.14 9.06 9.01 8.57	9.55 44/47 9.36 9.31 9.27	<i>nach</i> Mainz > 9.32	10.22 10.14 10.06 10.01 9.57
9.05 9.07 9.11 9.13	9.33 	9.35 9.37 9.41 9.43	10.05 10.07 10.11 10.13	10.33 	52,3 <i>Wiesb. Freizeitbad</i> 56,4 <i>Erbenstadt</i> 58,5 <i>Nordenstadt</i>	8.27 	8.55 8.53 8.48 8.46	9.25 9.23 9.18 9.16	9.27 	9.55 9.53 9.48 9.46
9.15 9.19 9.21 9.26	 9.46	9.45 9.49 9.51 9.56	10.15 10.19 10.21 10.26	 10.46	60,1 <i>Igstadt</i> 64,2 <i>Medenbach</i> 66,2 <i>Auringen</i> 70,7 Niedernhausen	 8.14	8.44 8.40 8.38 8.34	9.14 9.10 9.08 9.04	 9.14	9.44 9.40 9.38 9.34
9.31 9.55	> <	10.08 10.32	10.31 10.55	> <	<i>Niedernhausen 631</i> <i>Frankfurt (M) Süd</i>	> <	8.29 8.05	8.52 8.28	> <	9.29 9.05
9.31 9.59	9.47 9.57 10.51	10.13 10.27 11.21	10.31 10.59 10.57 11.51	10.47 10.57 11.51	<i>Niedernhausen 631</i> <i>Limburg Hbf</i> <i>Köln Hbf</i>	8.13 8.03 7.09	8.29 8.01	8.47 8.33 7.39	9.13 9.03 8.09	9.29 9.01

Gesamtverkehr Bad Schwalbach - Wiesbaden siehe KBS 632