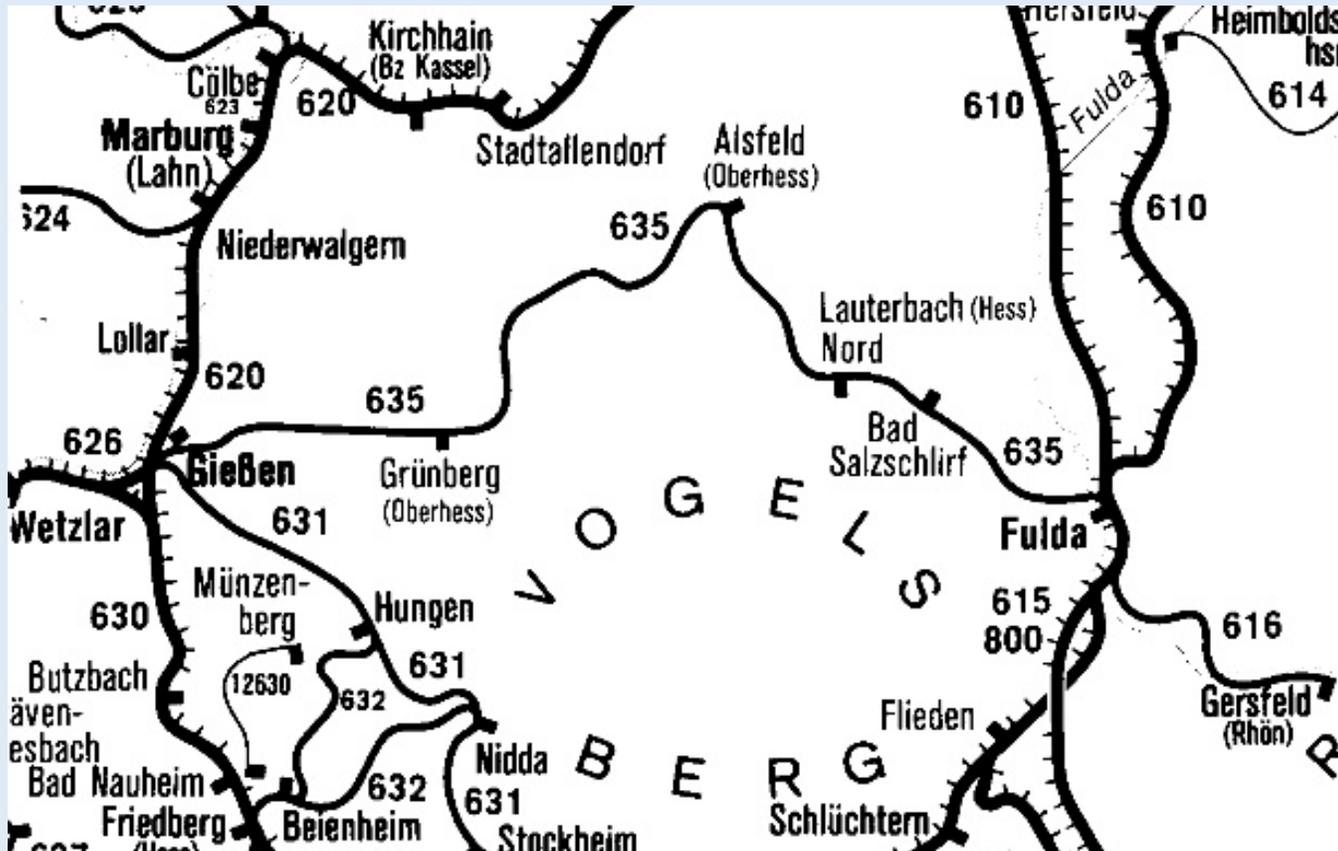


Zukunftskonzept Vogelsbergbahn

Gießen – Alsfeld – Fulda

Überlegungen zum Ausbau des Abschnitts Gießen - Grünberg - Mücke





*Strecke der Vogelsbergbahn von Gießen über Alsfeld nach Fulda
Grafik: Kursbuch 92/93, Deutsche Bundesbahn*

- Eingleisige Hauptbahn
- Eröffnet 1869 – 1871
- Streckenlänge: 105,9 km
- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
- RMV-Linie 45
- Kürzeste und schnellste Bahnverbindung zwischen Mittelhessen und Osthessen

Zug	HLB RB45 24821 ☺	HLB RB45 24883 ☺ Mo-Fr 1	HLB RB45 24823 ☺ Mo-Fr 1	HLB RB45 24853 ☺ Sa,So 3	HLB RB45 24885 ☺ Mo-Fr 1	HLB RB45 24825 ☺ Mo-Fr 4
von	Limburg (Lahn)		Limburg (Lahn)	Limburg (Lahn)		Weilburg
Gießen ⁶	11 47	12 20	12 41	12 44	13 17	13 47
Gießen Licher Str	11 50	12 24	12 44	12 48	13 21	13 50
Großen Buseck	11 56	12 30	12 50	12 53	13 30	13 56
Großen Buseck	11 56	12 31	12 50	12 54	13 31	13 56
Reiskirchen (Kr Gi)	12 00	12 35	12 54	13 00	13 35	14 00
Reiskirchen (Kr Gi)	12 06	12 36	13 03	13 00	13 36	14 03
Saasen		12 40		13 04	13 40	
Göbelnrod		12 44		13 07	13 44	
Grünberg (Oberhess)	12 12	12 47	13 10	13 10	13 47	14 10
Grünberg (Oberhess)	12 13		13 11	13 11	13 54	14 11
Lehnheim			13 14	13 14	13 57	14 14
Mücke (Hess)	12 18		13 17	13 17	14 00	14 17
Mücke (Hess)	12 18		13 17	13 17		14 17
Nieder-Ohmen			13 21	13 21		14 21
Burg-u. Nieder Gemünden	12 26		13 26	13 26		14 26
Ehringshausen (Oberhess)	12 30		13 30	13 30		14 30
Ehringshausen (Oberhess)	12 35		13 35	13 35		14 35
Zell-Romrod	12 43		13 43	13 43		14 43
Alsfeld (Oberhess)	12 48		13 49	13 48		14 48
Alsfeld (Oberhess)	12 49		13 50	13 49		14 49
Lauterbach (Hess) Nord	13 02		14 03	14 02		15 02
Lauterbach (Hess) Nord	13 03		14 03	14 03		15 03
Angersbach	13 06		14 07	14 06		15 06
Bad Salzschlirf	13 10		14 10	14 10		15 10
Großenlüder	13 15		14 16	14 15		15 16
Großenlüder	13 16		14 16	14 16		15 16
Oberbimbach	13 19		14 19	14 19		15 19
Fulda 610, 615, 616 ⁷	13 30		14 30	14 29		15 30
nach						

- Stundentakt Gießen – Alsfeld – Fulda
- Züge fahren über Gießen hinaus weiter nach Wetzlar und Limburg
- Verstärkt Mo – Fr durch weiteren, um 30 Minuten versetzten, Stundentakt Gießen – Grünberg/Mücke, sodass auf diesem Streckenabschnitt ein Halbstundentakt entsteht

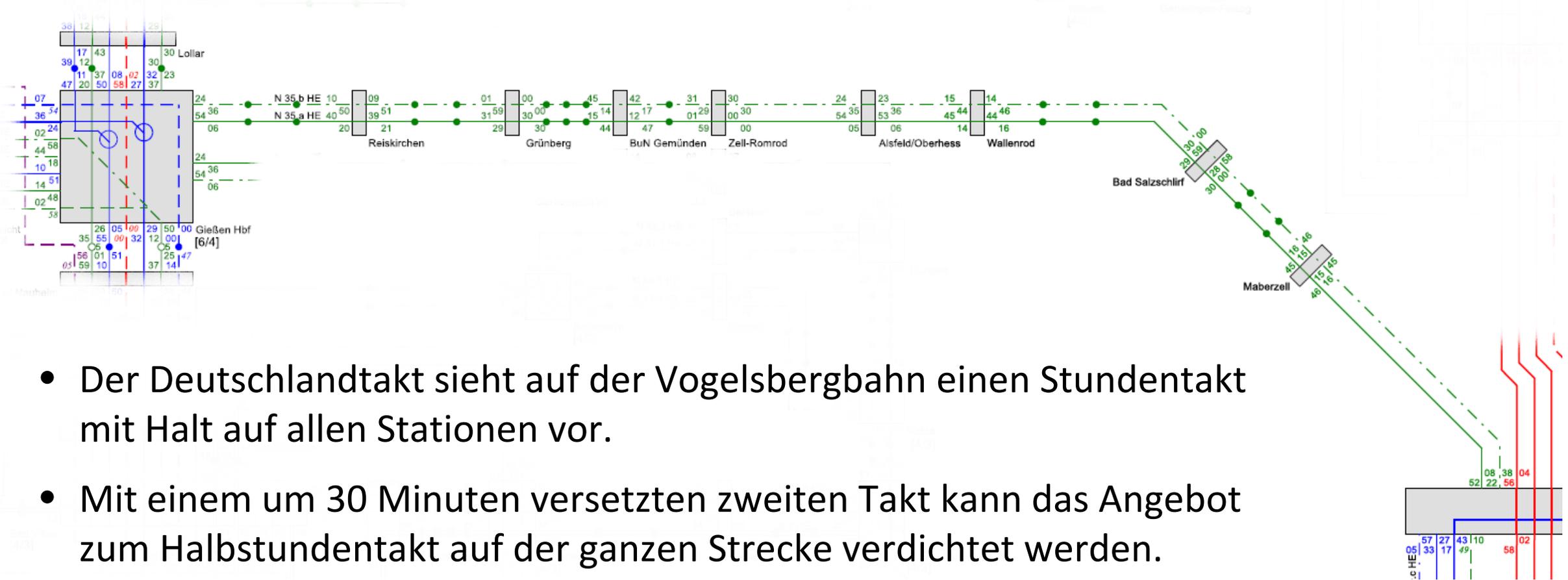
- Nicht alle Unterwegshalte werden immer bedient: Lehnheim, Göbelnrod, Saasen meist nur stündlich
- Grund Fahrplankonflikte, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten

Burg-u. Nieder Gemünden		10 37	11 37	11 37	12 37	12 37
Nieder-Ohmen			11 42	11 42	12 42	
Mücke (Hess)	○	10 44	11 46	11 46	12 46	12 44
Mücke (Hess)		10 45	11 46	11 46	12 46	12 45
Lehnheim			11 50	11 50	12 50	
Grünberg (Oberhess)	○	10 50	11 52	11 52	12 53	12 50
Grünberg (Oberhess)		10 50	11 53	11 53	12 53	12 50
Göbelnrod			11 57	11 57		
Saasen			12 00	12 00		
Reiskirchen (Kr Gi)	○	10 57	12 04	12 04	13 01	12 57
Reiskirchen (Kr Gi)		11 02	12 04	12 04	13 02	13 02
Großen Buseck	○	11 06	12 08	12 08	13 05	13 06
Großen Buseck		11 06	12 08	12 08	13 06	13 06
Gießen Licher Str		11 12	12 14	12 14	13 12	13 12
Gießen	445,620,625,630 ☒ ○	11 15	12 18	12 18	13 15	13 15

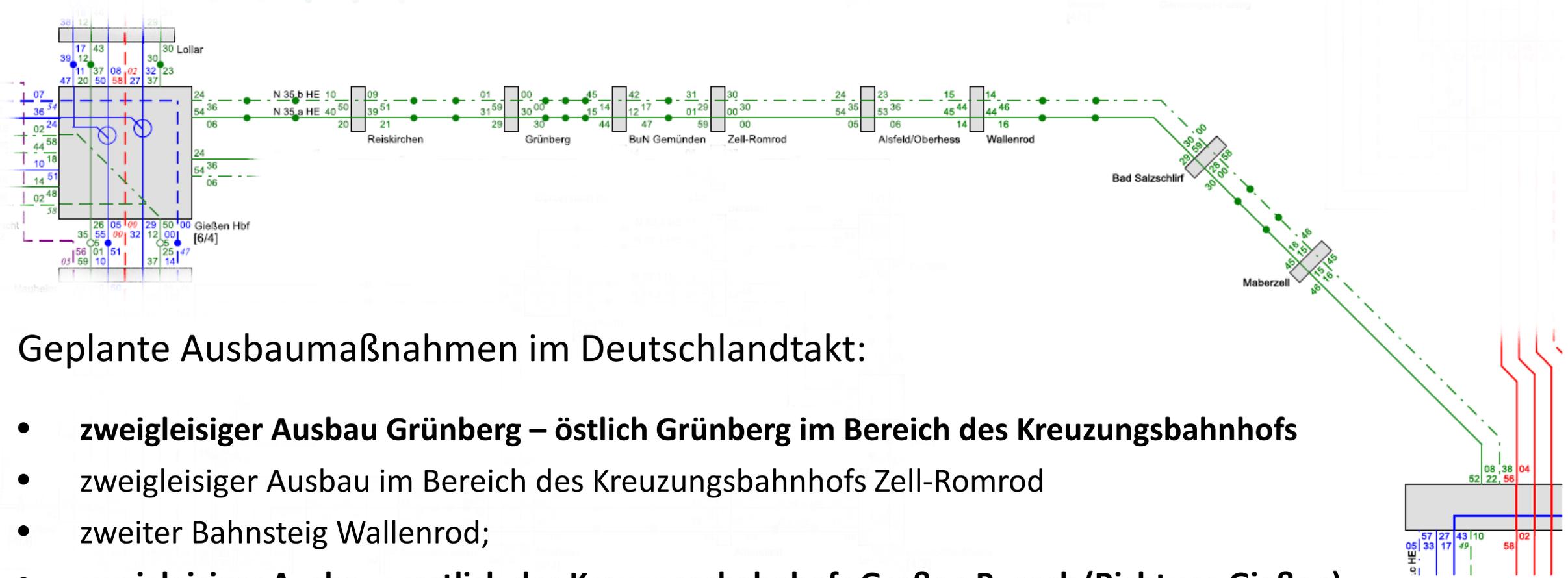
Fahrplanausschnitt Burg- u. Nieder Gemünden – Gießen 2022



In Göbelnrod und einigen anderen Stationen können Züge nicht halten, weil die Streckeninfrastruktur dies nicht zulässt.

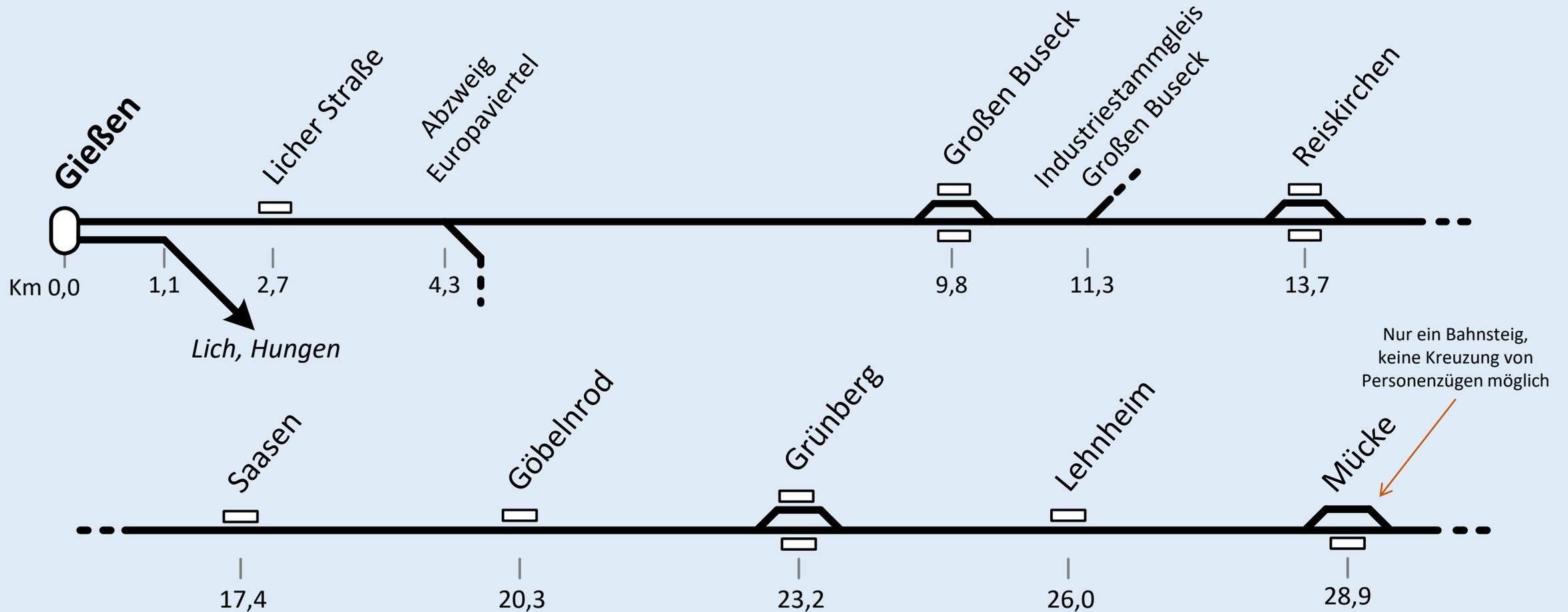


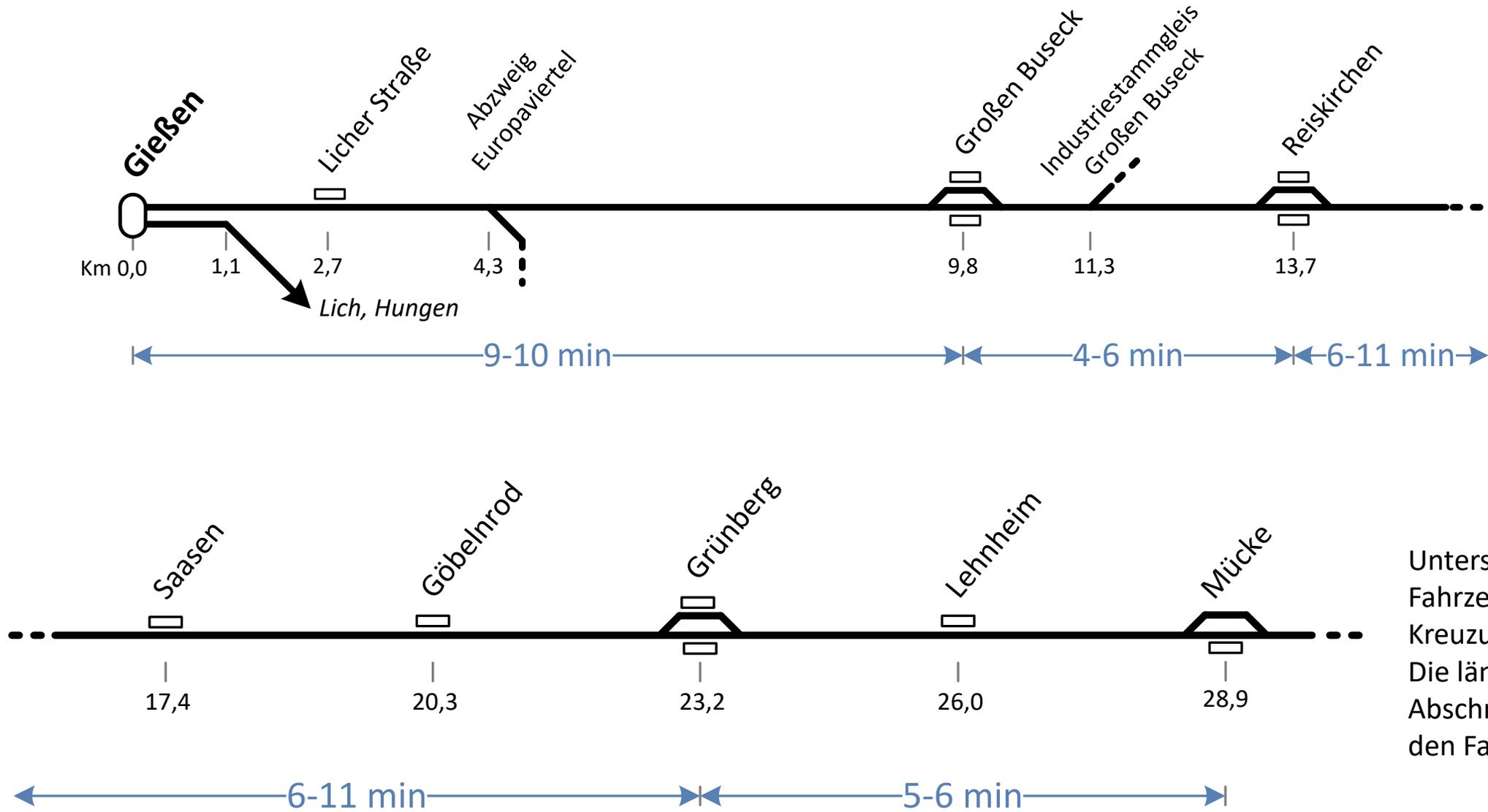
- Der Deutschlandtakt sieht auf der Vogelsbergbahn einen Stundentakt mit Halt auf allen Stationen vor.
- Mit einem um 30 Minuten versetzten zweiten Takt kann das Angebot zum Halbstundentakt auf der ganzen Strecke verdichtet werden.
- Ein Regionalexpressangebot beinhaltet der Deutschlandtakt nicht.
- Zusätzliche neue Stationen wurden im Deutschlandtakt ebenfalls nicht berücksichtigt.



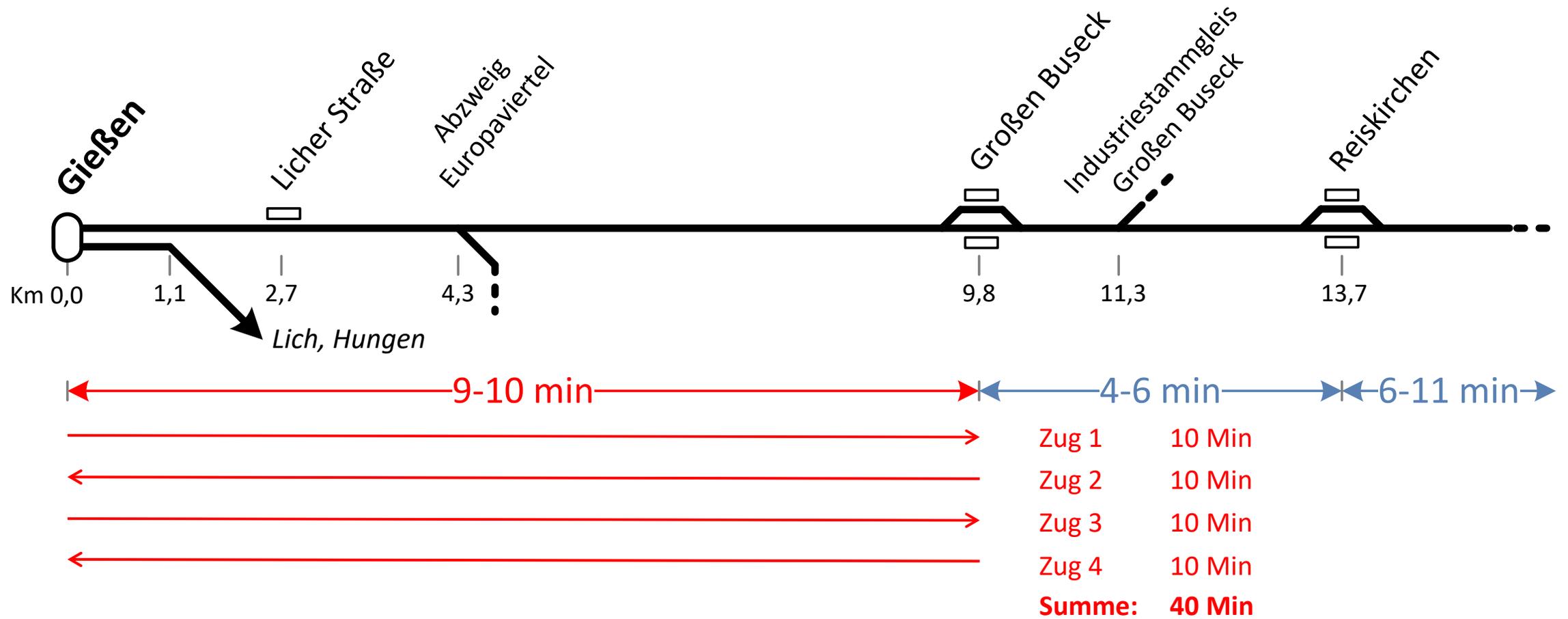
Geplante Ausbaumaßnahmen im Deutschlandtakt:

- **zweigleisiger Ausbau Grünberg – östlich Grünberg im Bereich des Kreuzungsbahnhofs**
- zweigleisiger Ausbau im Bereich des Kreuzungsbahnhofs Zell-Romrod
- zweiter Bahnsteig Wallenrod;
- **zweigleisiger Ausbau westlich des Kreuzungsbahnhofs Großen Buseck (Richtung Gießen)**
- **Ausbau mit Streckenbeschleunigung zwischen Reiskirchen und Grünberg**
- **Bei allen Maßnahmen: Ausbau Leit- und Sicherungstechnik (Stellwerke, Bahnübergänge)**
- Veranschlagte Kosten: 120 Mio. €

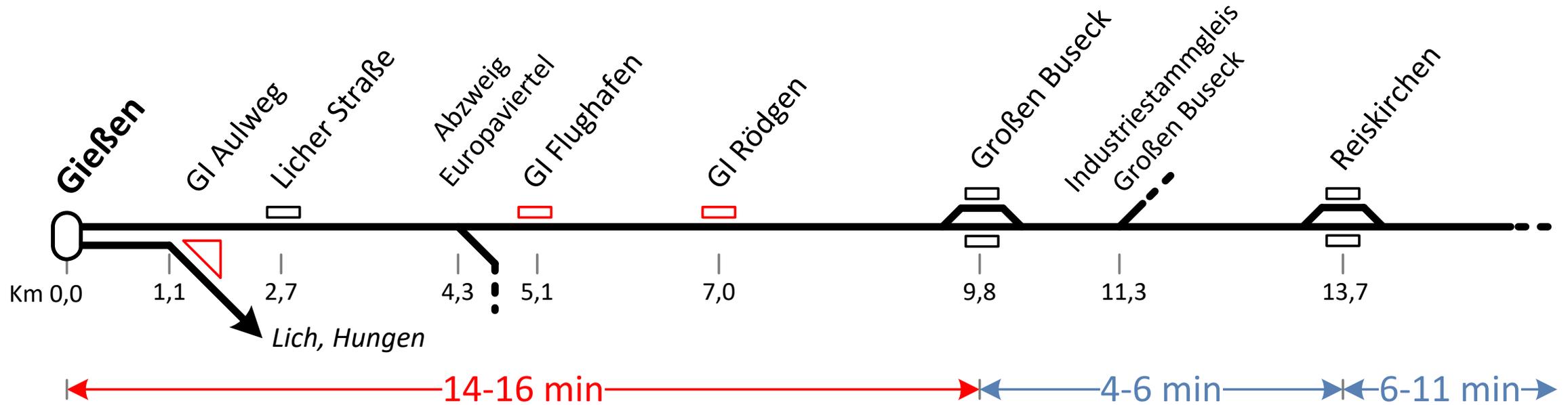




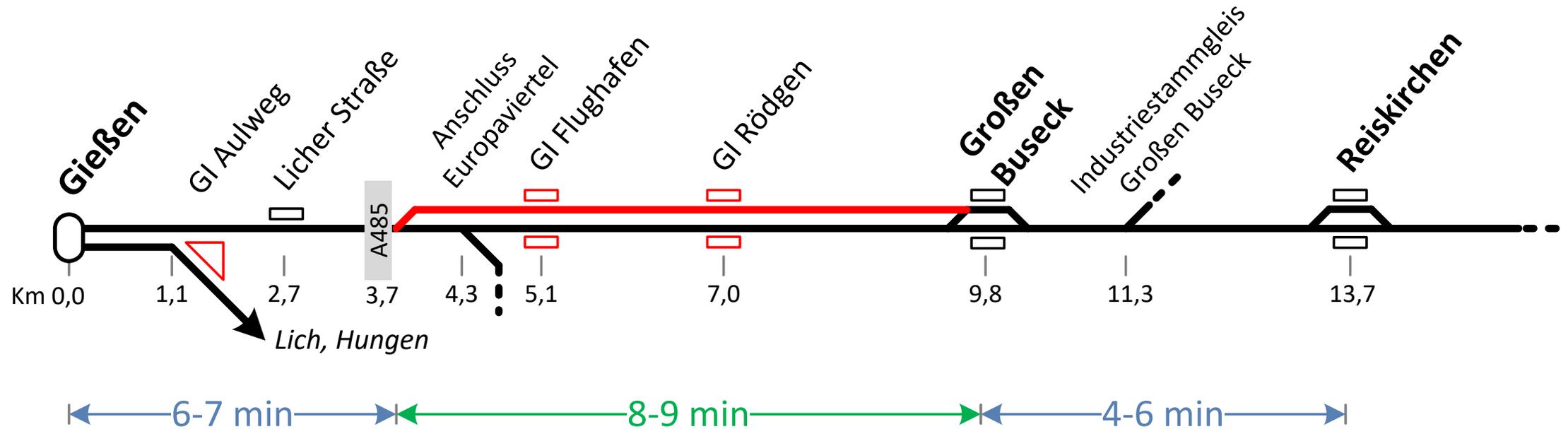
Unterschiedlich lange Fahrzeiten zwischen den Kreuzungsbahnhöfen: Die längsten eingleisigen Abschnitte bestimmen den Fahrplan!



- Bei einem Halbstundentakt ist der Streckenabschnitt Gießen – Großen Buseck schon heute jede Stunde 36 bis 40 Minuten mit Zügen belegt
- Ohne Ausbau ist keine Ausweitung des Zugangebots möglich

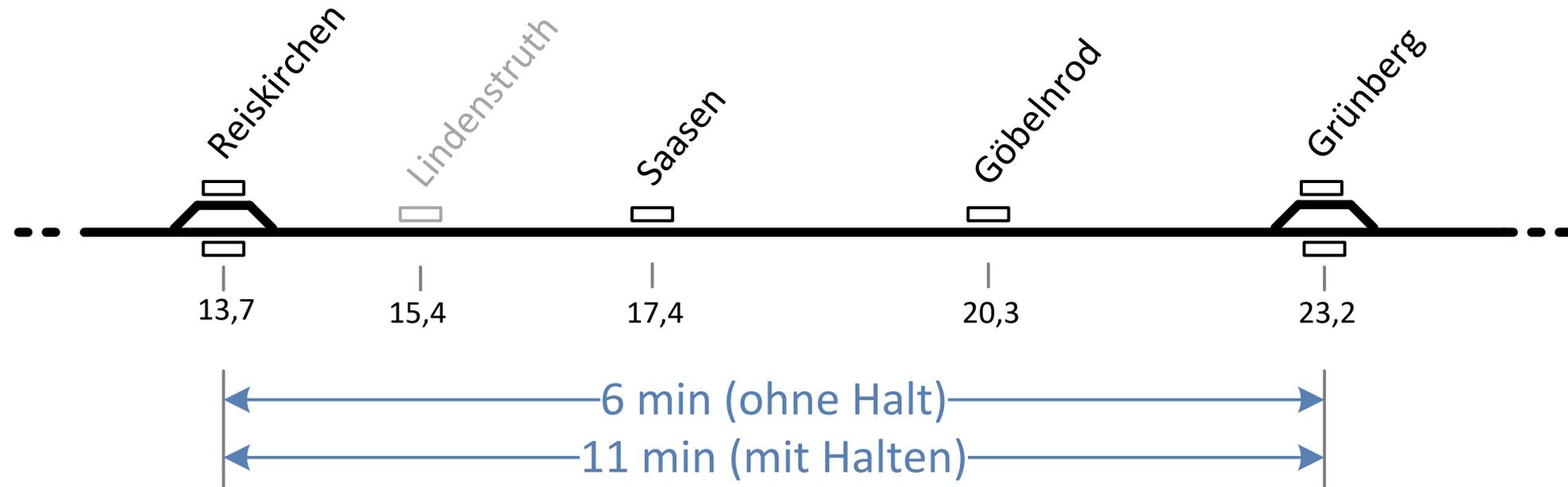


- Bei Einrichtung der neuen Haltepunkte GI-Aulweg, GI-Flughafen und Rödgen verlängert sich die Fahrzeit so stark, dass der heutige Fahrplan nicht mehr fahrbar ist.
- Kleine Verspätungen können nicht mehr abgebaut werden.
- Für einen fahrbaren Fahrplan dürfte dann nur noch ein Zugpaar pro Stunde den Streckenabschnitt befahren

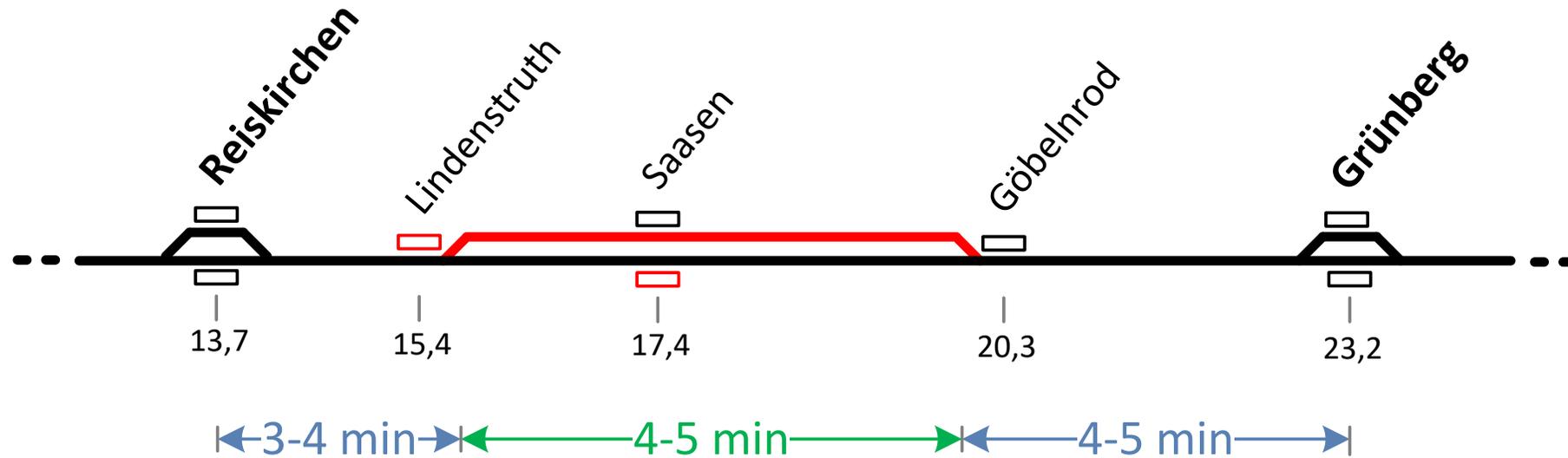


Zweigleisiger Abschnitt von Autobahnbrücke A485 nach Großen Buseck

- Die eingleisigen Abschnitte werden nur noch 6 bis 7 Minuten belegt
- Verspätungsvermeidung möglich durch rund 6 km langen zweigleisigen Abschnitt
- Güterverkehr: Anschluss Europaviertel könnte auch tagsüber bedient werden
- Trasse für zweites Gleis ist bis in Großen-Buseck (Gärten) weitgehend frei
- Statt 4 Züge wären 6 bis 8 Züge pro Stunde möglich



- Der Streckenabschnitt ist mit 9,5 km Länge und einer Fahrtdauer von 11 Minuten so lange, dass nicht immer alle Unterwegshalte bedient werden können.
- Ein zusätzlicher Haltepunkt in Lindenstruth ist aus Zeitgründen nicht möglich.



Zweigleisiger Abschnitt von Ende Bahnsteig Lindenstruth bis Anfang Bahnsteig Göbelnrod

- Auch hier werden die eingleisigen Streckenabschnitte nur noch max. 5 Minuten belegt: Starke Erhöhung der Streckenkapazität
- Ein zusätzlicher Haltepunkt in Lindenstruth ist möglich.
- Die Trasse für ein zweites Gleis ist weitgehend frei.

Vorteile

- Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann die Streckenkapazität ausgebaut werden und ermöglicht den Verkehr von zwei und mehr Zügen je Stunde und Richtung
- Die Regionen der Oberzentren Gießen und Fulda werden besser erschlossen, unterschiedliche Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsbedürfnisse
- Attraktiveres und verlässlicheres Angebot möglich
- Verspätungen können leichter abgebaut werden
- Kapazitäten für den Güterverkehr sind möglich



Nachteile

- Mit den neuen Stationen verlängert sich die Fahrzeit
- Weniger attraktiv für Reisende mit längeren Reisedistanzen
- Hohe Ausbaukosten

- **Neuer Stellwerkstechnik**, welche das gleichzeitige Ein- und Ausfahren von Zügen in den Kreuzungsbahnhöfen erlaubt
 - Alttechnik kann nur noch unter großem Aufwand oder gar nicht geändert werden
 - Grundvoraussetzung für Streckenerweiterungen/-änderungen
 - Schnellere Kreuzungen möglich
 - Weniger personalintensiv (Stellwerkspersonal wird knapp)
 - Umbau der Verkehrsstationen für einen gefahrlosen Zugang zu den Bahnsteigen



Mechanisches Stellwerk in Wallenrod



Elektronisches Stellwerk Altenstadt, welches das Wetteraunetz steuert

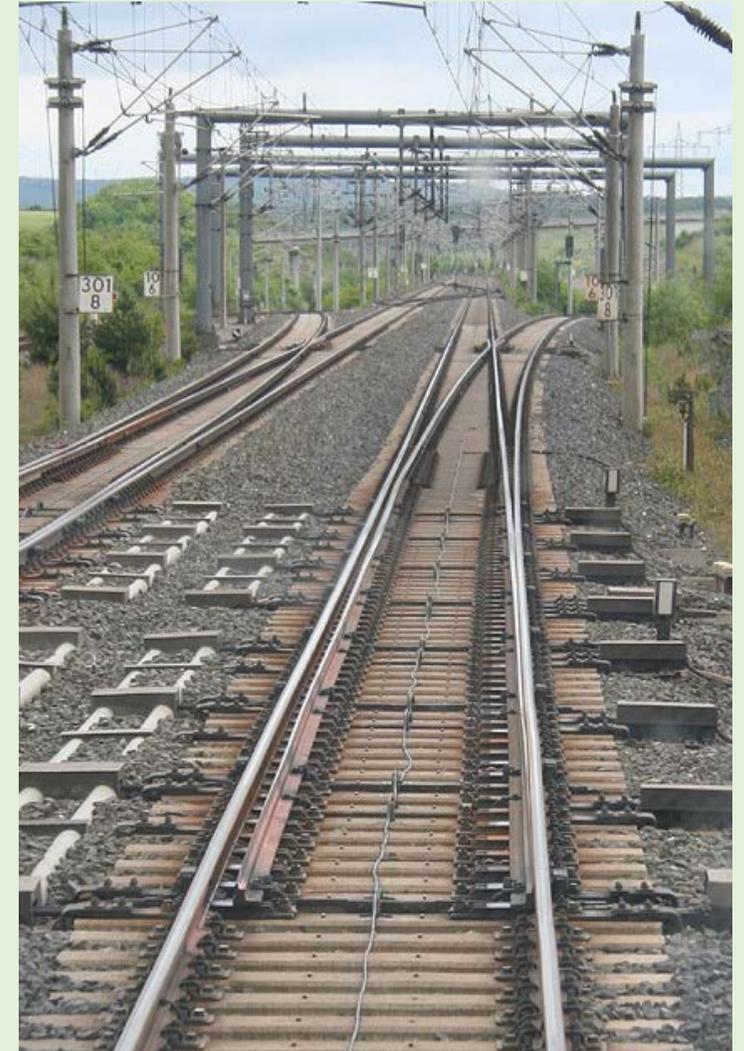
- „**Schlanken Weichen**“, welche die Ein-und Ausfahrt in Bahnhöfe mit höherer Geschwindigkeit ermöglichen

Weichenbauart (kurz)	Herzstück	zulässige Abzweiggeschwindigkeit	Winkel α
EW xx-190-1:7,5/6,6	gebogen	40 km/h	
EW xx-190-1:7,5	gebogen	40 km/h	7,5946°
EW xx-190-1:9	gerade	40 km/h	
EW xx-300-1:9	gebogen	50 km/h	6,3402°
EW xx-500-1:12	gebogen	60 km/h	4,7636°
EW xx-500-1:14	gerade	60 km/h	
EW xx-760-1:14	gebogen	80 km/h	4,0856°
EW xx-1200-1:18,5	gebogen	100 km/h	3,0941°
EW xx-2500-1:26,5	gebogen	130 km/h	2,1611°

Bauarten von Standardweichen: Je größer der Abzweigradius, umso schneller kann die Weiche auch im abzweigenden Gleis befahren werden

Quelle: Wikipedia

[Openrailwaymap](#)



*Schnellfahrweiche auf der Strecke Würzburg – Fulda bei Rohrbach
Quelle: Wikipedia*

- **Elektrifizierung der Strecke**
 - dadurch bessere Beschleunigung der Fahrzeuge
 - umweltfreundlicher, weniger Energieverbrauch, geringerer oder kein CO₂-Ausstoß
 - Beim Bremsen kann Energie zurück gespeist werden
 - Leiser für Fahrgäste und Anwohner
 - Aufnahme der Vogelsbergbahn in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes (Umsetzung bis 2038)



- **Einführung eines Regionalexpress**, der nur auf den großen Stationen hält.
 - Fahrzeitreduktion über die gesamte Strecke: ca. 15 – 20 Minuten
 - Voraussetzung: Infrastruktur ausbauen (mehr Kreuzungsmöglichkeiten usw.)
 - Durchbindung auf andere Strecken möglich (Siegen, Köln, Hagen, Koblenz), Schaffung einer Ost-West-Achse im Nahverkehr

Eine weitere Geschwindigkeitserhöhung ist auf der Vogelsbergbahn aufgrund der vielen Kurven kaum möglich



Regionalexpress Gießen – Koblenz mit dem gleichen Fahrzeugtyp, der auch auf der Vogelsbergbahn eingesetzt wird

Auf der meist eingleisigen Strecke St. Gallen (75.000 Ew.) – Rapperswil – Luzern (81.600 Ew.) verkehrt stündlich ein Interregio, zusätzlich mehrere Regionalbahnen (in dieser Region der Schweiz als S-Bahn bezeichnet).

Fahrt St. Gallen
- Herisau

Fahrplan 2022

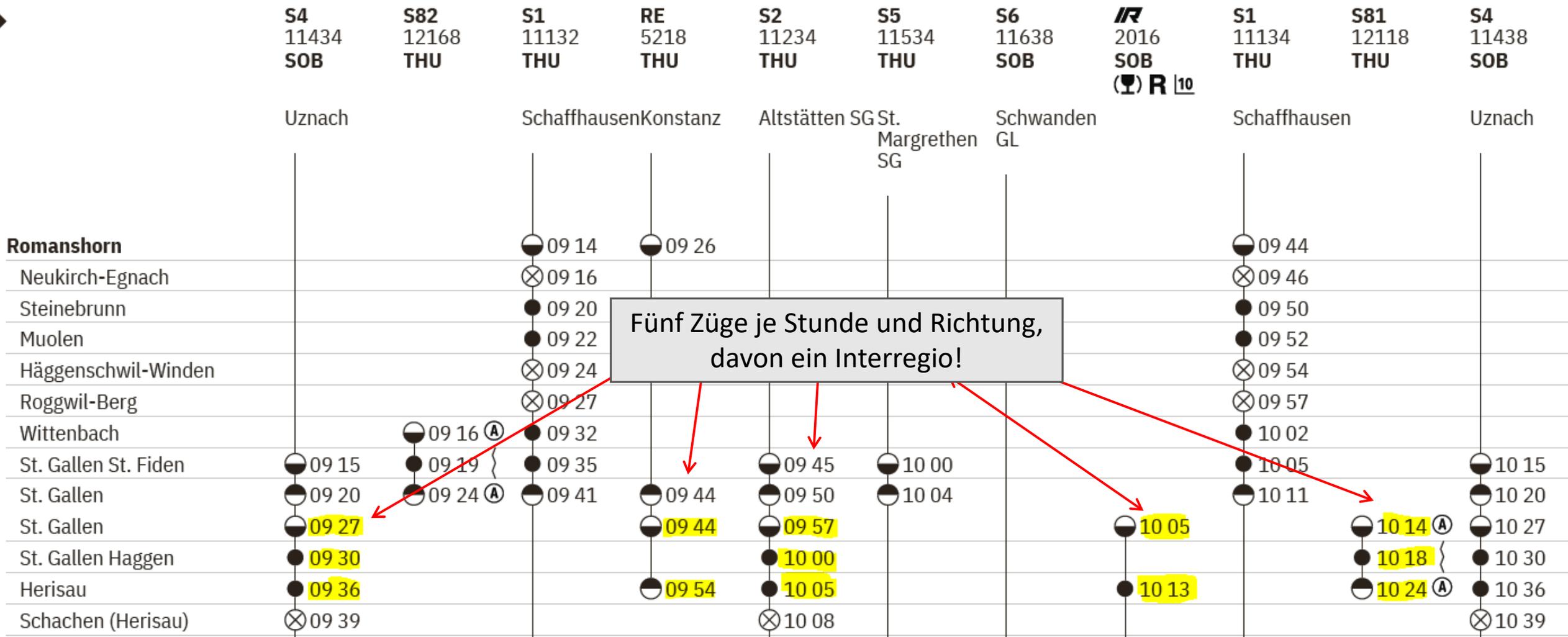
Ausschnitt aus
Eisenbahnatlas Schweiz, 2004
Verlag Schweers + Wall



Beispiel Südostbahn (Schweiz): Fahrplanausschnitt

870 Romanshorn - St. Gallen - Wattwil - Rapperswil 🚆👁️

Stand: 5. Oktober 2021



Aus der Gießener Allgemeine vom 29.11.2021 zum Thema:

Gießen will neue Bahn-Haltepunkte schaffen – und konzentriert sich auf zwei Standorte

„Das Thema Zweigleisigkeit wird das Gießener Stadtgebiet nicht betreffen, weil an den von Wohnbebauung umgebenen Strecken kein Platz für ein zweites Gleis vorhanden ist. Es wird also, wenn überhaupt, um eine abschnittsweise Zweigleisigkeit gehen, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen. **Schneller zu einem höheren Takt auf den Regionalstrecken käme man laut Weigel-Greilich mit einer Modernisierung der Stellwerks- und Signaltechnik.** Nach Erwartung der Grünen-Stadträtin sei dies eher auf der Strecke Gießen-Gelnhausen als auf der Vogelsbergbahn möglich.“

Die Aussage stimmt so nicht:

- Auf eingleisigen Strecken kann immer nur ein Zug die Strecke befahren
- Durch Blockteilung könnte ein zweiter Zug in gleicher Richtung die Strecke befahren
- Jedoch wäre die Strecke dann für Züge aus der Gegenrichtung noch länger nicht befahrbar: Noch geringere Streckenkapazität

Schaffung eines breiten politisch/gesellschaftlichen Konsens (Bund, Land, Aufgabenträger, Kommunen) zu den Ausbaumaßnahmen

- Möglichst bald neue Haltepunkte festlegen
- Darauf aufbauend Fahrplan festlegen mit maximaler Zuganzahl und RE-Angebot
- Trassensicherung für zweites Gleis betreiben, wo notwendig
- Umrüstung auf neue Stellwerkstechnik
- Ausbau der Strecke und Bahnhöfe mit mehr Kreuzungsmöglichkeiten und zweigleisigen Abschnitten
- Gleichzeitig Elektrifizierung der Gesamtstrecke
 - Start der Elektrotraktion in 2038 (dann neuer Verkehrsvertrag)

Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.
Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3

35510 Butzbach
Tel: 06033 16047

Fahrgastverband Pro Bahn & Bus
Regionalverband Osthessen e.V.
Regionalleiter Stefan Sitzmann
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach
Tel: 06641 6458191



*Titelfoto: Stefan Sitzmann
Fotos ohne Namensnennung:
Jürgen Lerch*

Linksammlung

Openrailwaymap (Eisenbahnkarte)

Openrail-
waymap

<https://www.openrailwaymap.org/>

Youtube Bahnfahrt St. Gallen – Herisau

Video
Mitfahrt

<https://www.youtube.com/watch?v=djMyLJrJMdU&t=5s>

Fahrplan St. Gallen – Rapperswil

Fahrplan
2022

https://www.fahrplanfelder.ch/fileadmin/fap_pdf_fields/2022/870.pdf

Youtube Ausschnitt Luzern – Bern

Video
Mitfahrt

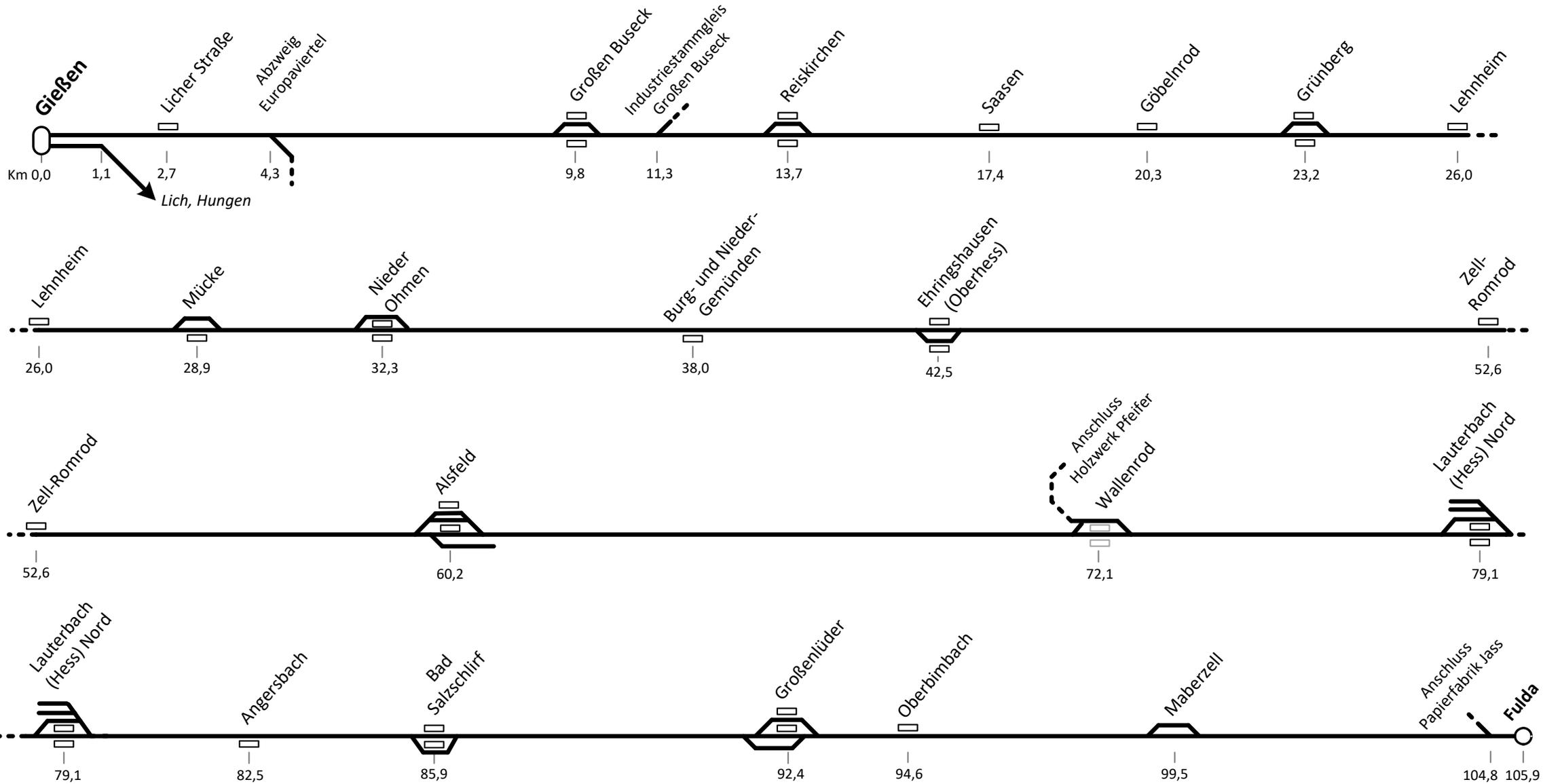
<https://www.youtube.com/watch?v=efSplkYqOBw&t=3030s>

Fahrplan Bern – Luzern

Fahrplan
2022

https://www.fahrplanfelder.ch/fileadmin/fap_pdf_fields/2022/460.pdf

Zugabe: Streckenband Gesamtstrecke



[Startseite](#) > [Handlungsfelder & Förderung](#) > [Mobilität](#) > Reaktivierung von Schienenverkehrsstrecken

PRÜFUNG UND AUFNAHME VON VORHABEN

REAKTIVIERUNG VON SCHIENENVERKEHRSTRECKEN

Die Reaktivierung von Bahnstrecken für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann entscheidender Baustein dafür sein, die Verkehrsverhältnisse im ÖPNV, besonders auch im ländlichen Raum, deutlich zu verbessern und Verkehre auf den umwelt- und klimafreundlichen ÖPNV zu verlagern. Daher werden Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken von der Landesregierung positiv bewertet und unterstützt.

Gemäß den Regelungen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes liegt die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nicht beim Land, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden. Daher ist die Prüfung von Angebotskonzepten wie z. B. einer Reaktivierung von Bahnstrecken auf Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisungen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund. Sie erfolgt im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne. Die Verkehrsverbände führen hierzu entsprechende Machbarkeitsstudien durch.



Zentrale Ansprechpersonen

Anke Münker-Tiedge

https://www.land-hat-zukunft.de/reaktivierung-von-schienenverkehrsstrecken.html?fbclid=IwAR13xFeWoi2XdH07Kq0C2lKNy2dic70Duny6fVz_r8HUwbohvgSMhXqfHRA#