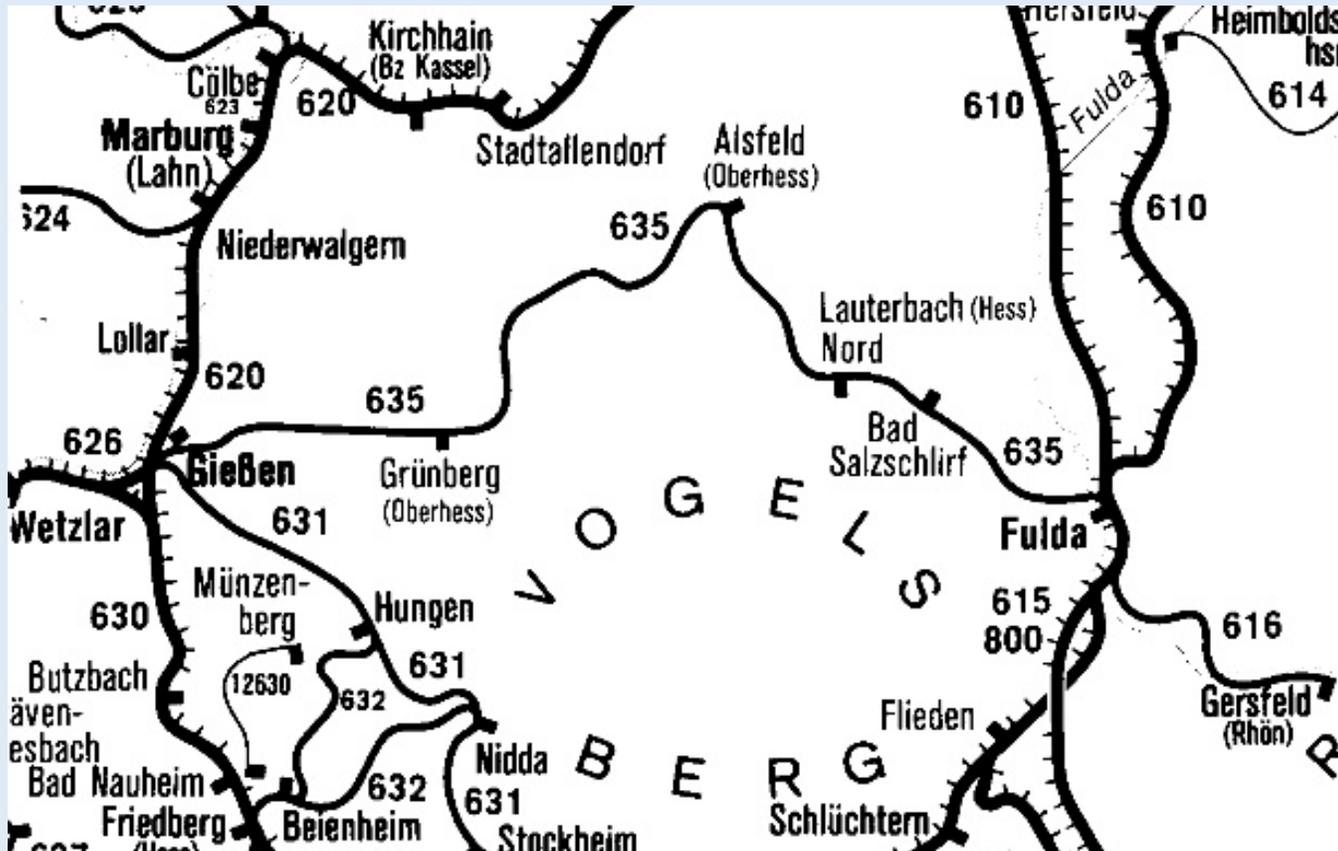


Zukunftskonzept Vogelsbergbahn

Gießen – Alsfeld – Fulda

Überlegungen zum Ausbau des Abschnitts Mücke – Lauterbach (Vogelsbergkreis)





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

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

Zug	HLB RB45 24821 ☺	HLB RB45 24883 ☺	HLB RB45 24823 ☺	HLB RB45 24853 ☺	HLB RB45 24885 ☺	HLB RB45 24825 ☺
		Mo-Fr 1	Mo-Fr 1	Sa,So 3	Mo-Fr 1	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

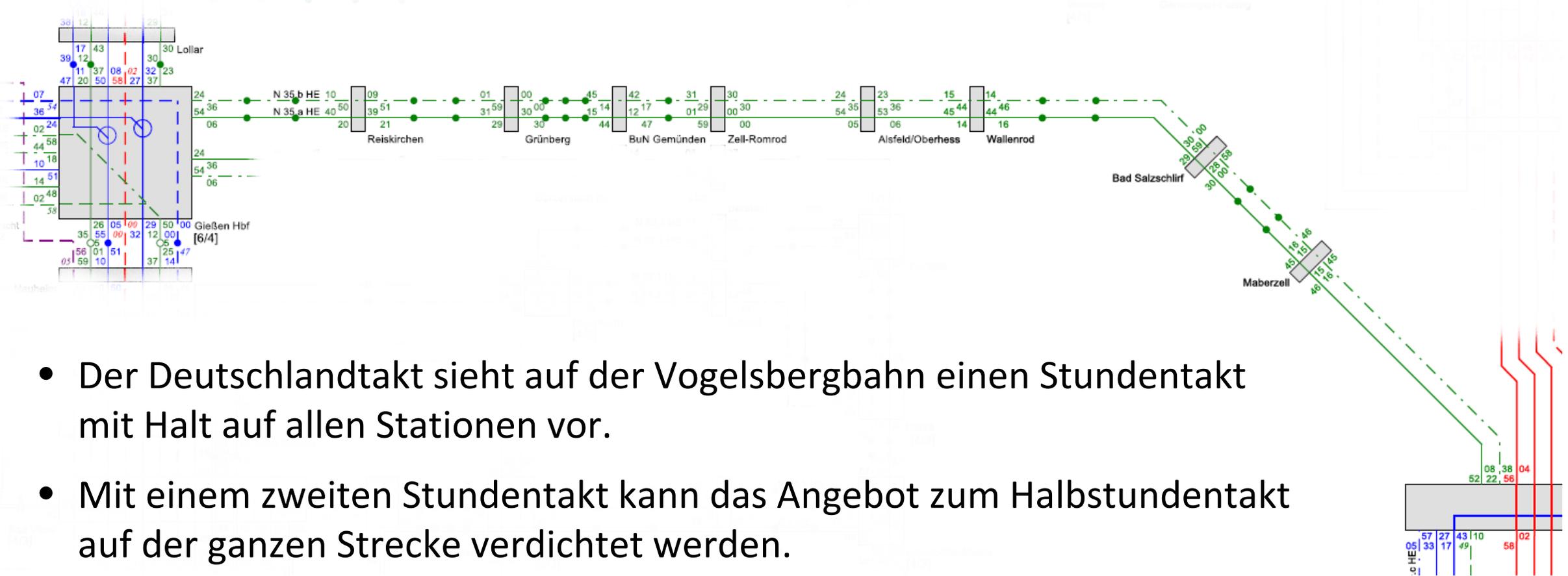
- Nicht alle Unterwegshalte werden immer bedient: Lehnheim, Göbelnrod, Saasen, Nieder-Ohmen meist nur stündlich
- Grund Fahrplankonflikte, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten

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

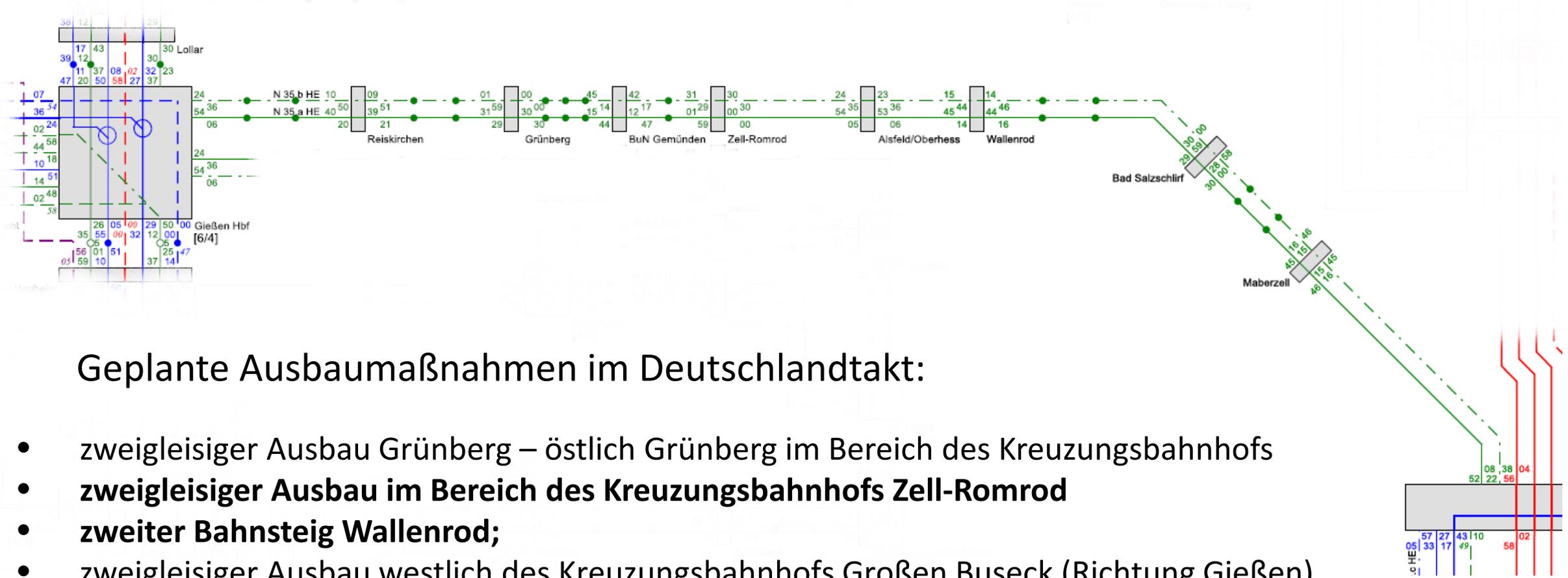
Fahrplanausschnitt Burg- u. Nieder Gemünden – Gießen 2022



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 zweiten Stundentakt kann das Angebot zum Halbstundentakt auf der ganzen Strecke verdichtet werden.
- Ein Regionalexpressangebot beinhaltet der Deutschlandtakt nicht.
- Zusätzliche Stationen wurden im Deutschlandtakt ebenfalls nicht berücksichtigt.

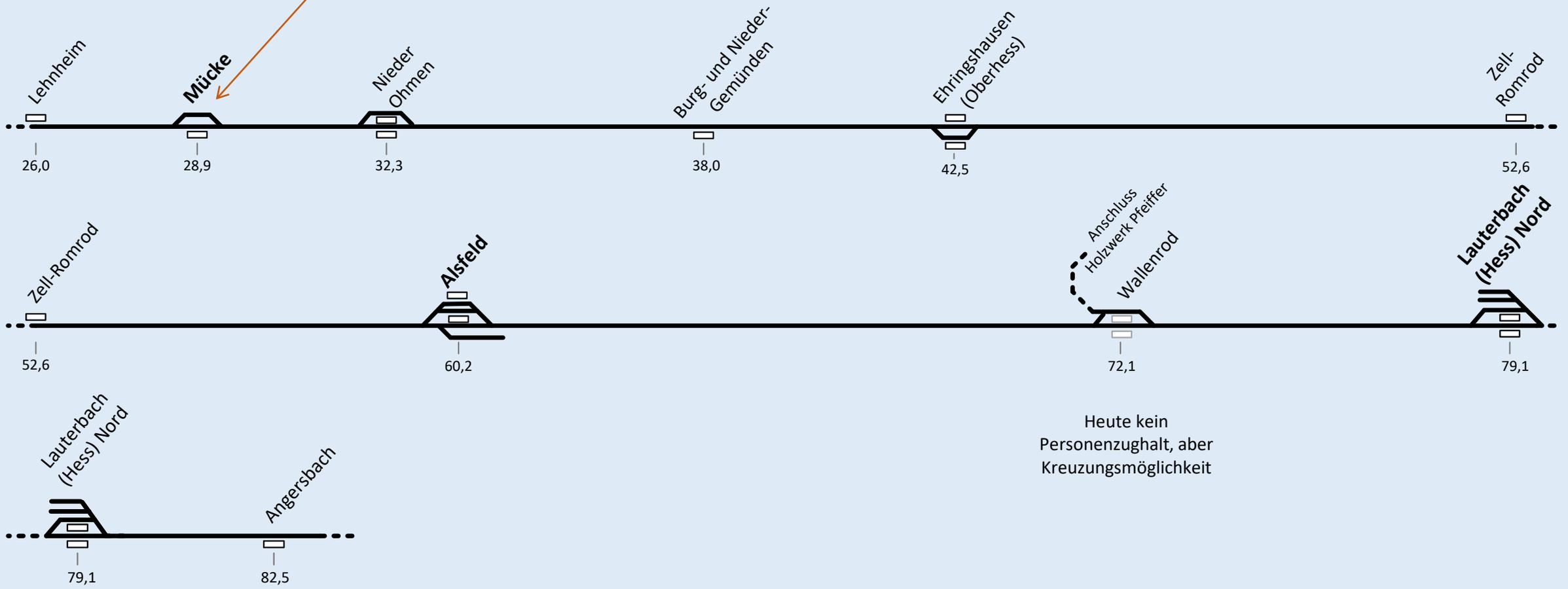


Geplante Ausbaumaßnahmen im Deutschlandtakt:

- 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 €

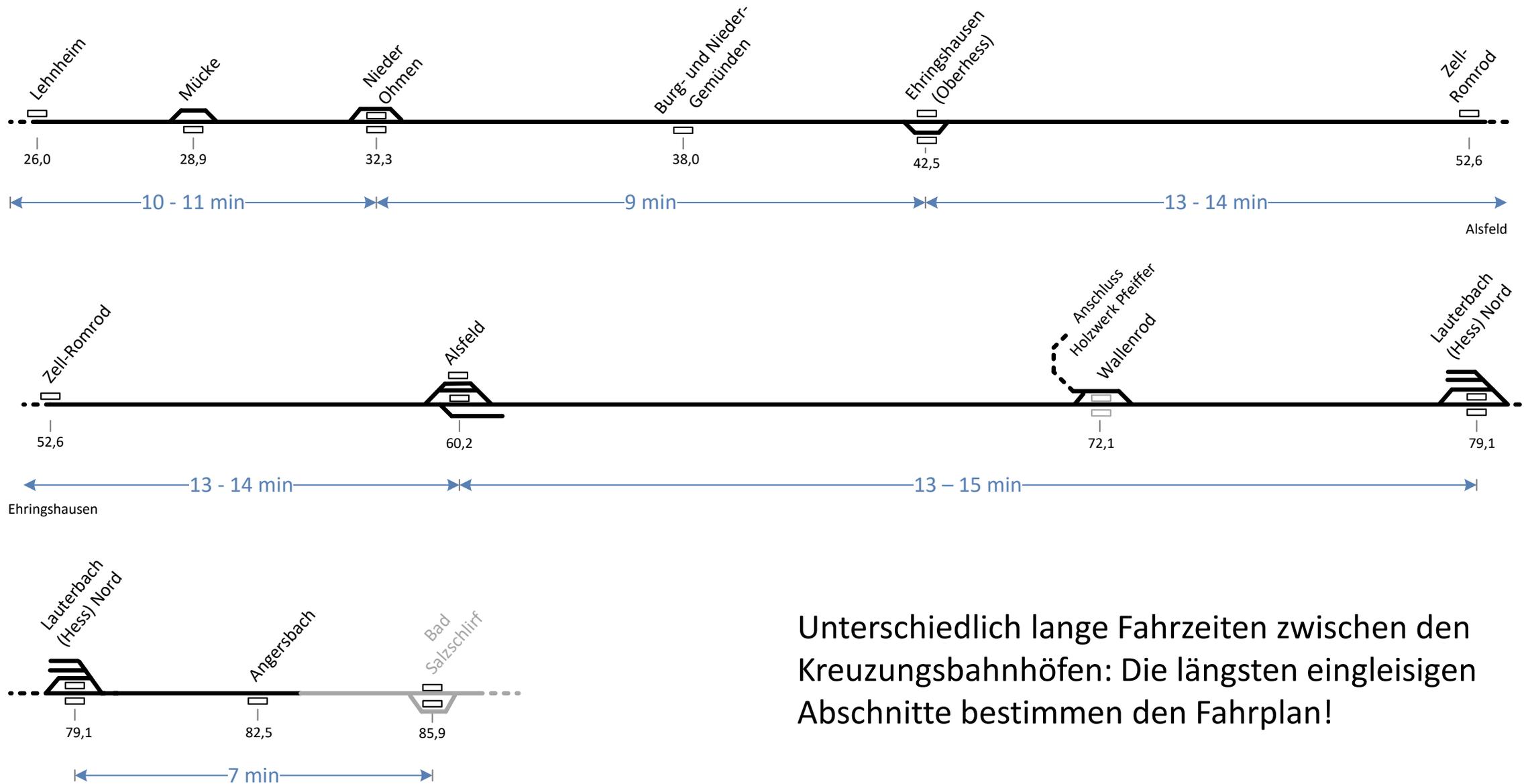
Mücke - Angersbach heute (Streckenband)

Nur ein Bahnsteig,
keine Kreuzung von
Personenzügen möglich

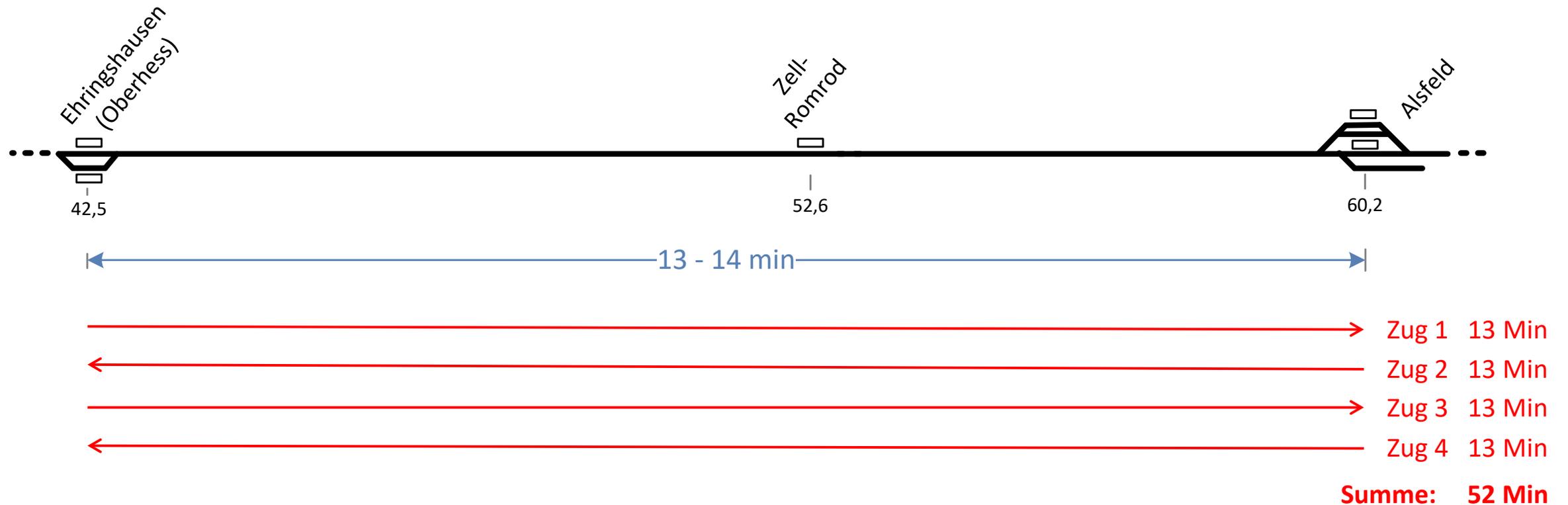


Heute kein
Personenzughalt, aber
Kreuzungsmöglichkeit

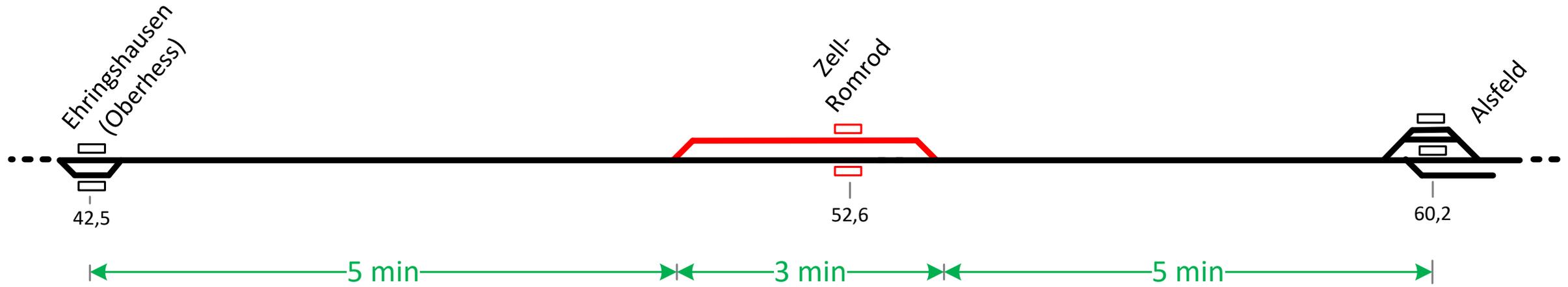
Mücke - Angersbach heute (Fahrzeiten)



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

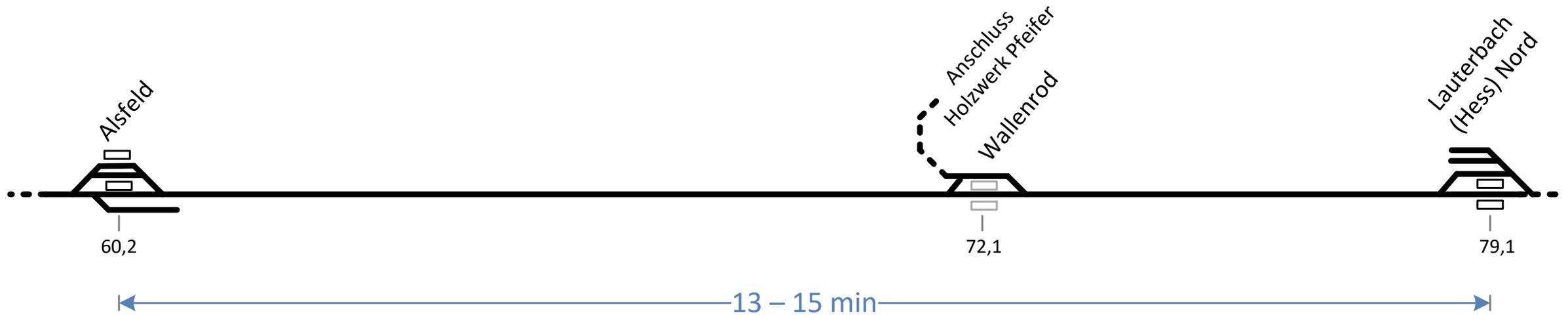


- Bei einem angenommenen Halbstundentakt wäre der Streckenabschnitt Ehringshausen – Alsfeld jede Stunde 52 Minuten mit Zügen belegt
- Es stünden nur 2 Minuten Verspätungspuffer je Zug zur Verfügung!
- Stark verspätungsanfälliger Streckenabschnitt!

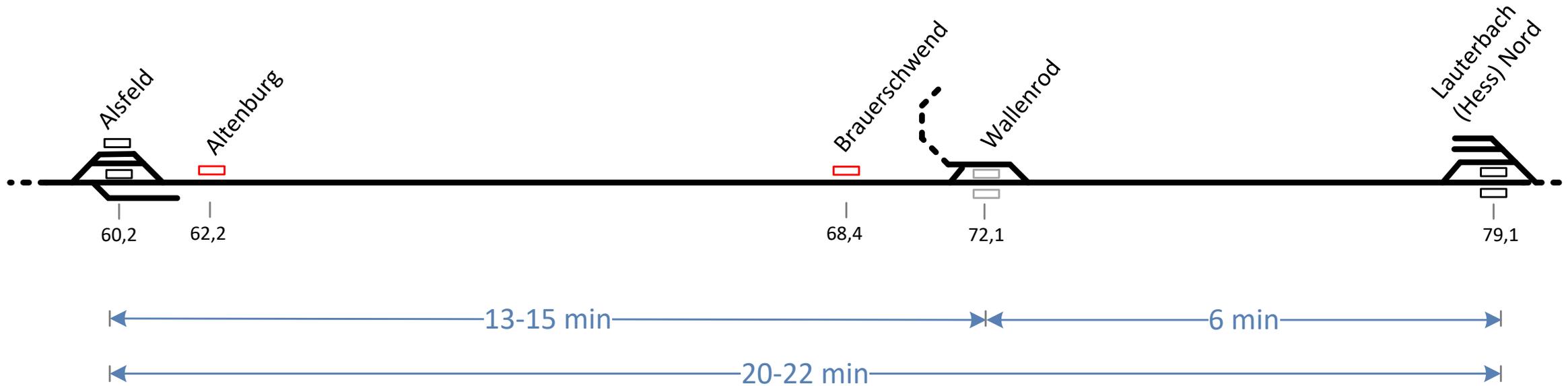


Wiedererrichtung Kreuzungsbahnhof Zell-Romrod mit zweigleisigem Abschnitt:

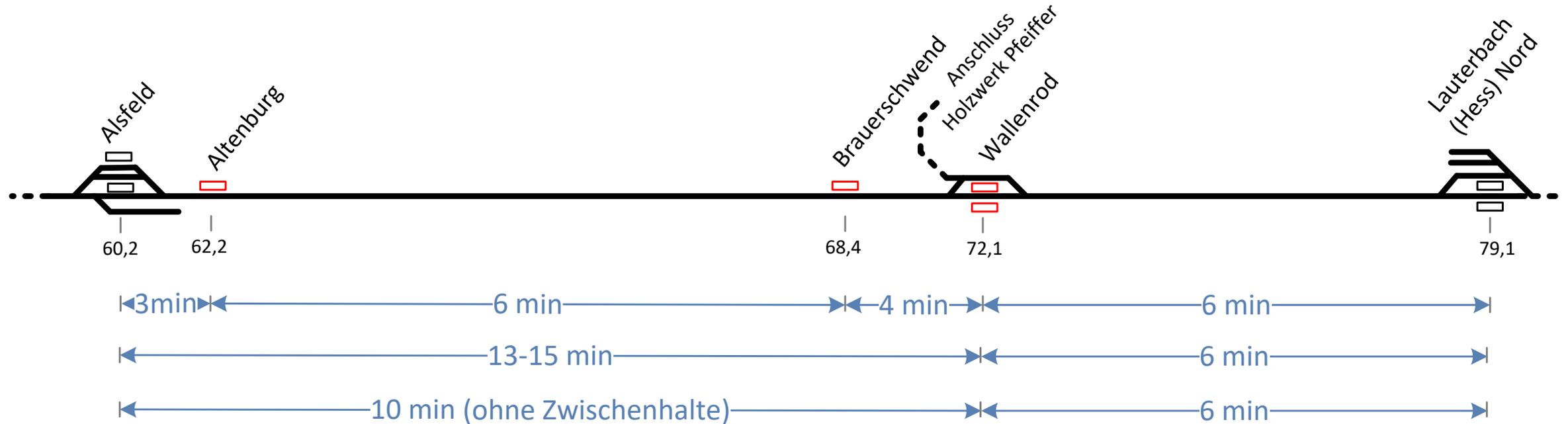
- Die eingleisigen Abschnitte werden nur noch 5 Minuten belegt
- Verspätungsvermeidung möglich durch genügend Zeitpuffer
- Züge können „fliegend“ kreuzen im zweigleisigen Abschnitt



- Der Streckenabschnitt ist mit 18,9 km Länge und einer Fahrtdauer von 13 bis 15 Minuten sehr lange.
- In Wallenrod besteht zwar eine Kreuzungsmöglichkeit, diese wird jedoch nur im Verspätungsfall genutzt. Im Personenverkehr ist der Bahnhof geschlossen.
- Bei einem Halbstundentakt kann dieser Abschnitt nur noch befahren werden, wenn keine Verspätungen auftreten



- Zusätzliche Haltepunkte Altenburg und Brauerschwend sind möglich
- Fahrzeit Alsfeld – Wallenrod dann aber schon knapp unter 15 Minuten: Erhöhte Verspätungsgefahr!
- Die Gesamtfahrzeit Alsfeld – Lauterbach verlängert sich gegenüber heute um 5 bis 7 Minuten



- Die Wiedereröffnung des Bahnhofs Wallenrod im Personenverkehr macht Sinn, weil dort sowieso betrieblich gekreuzt werden soll
- Erhöhte Fahrplanstabilität durch kürzere Abschnitte zwischen den Kreuzungsbahnhöfen

Vorteile

- Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann die Streckenkapazität im Vogelsbergkreis ausgebaut werden und ermöglicht den Verkehr von zwei 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
- Wenig attraktiv für Reisende mit längeren Reisedistancen
- Hohe Ausbaurkosten



- **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

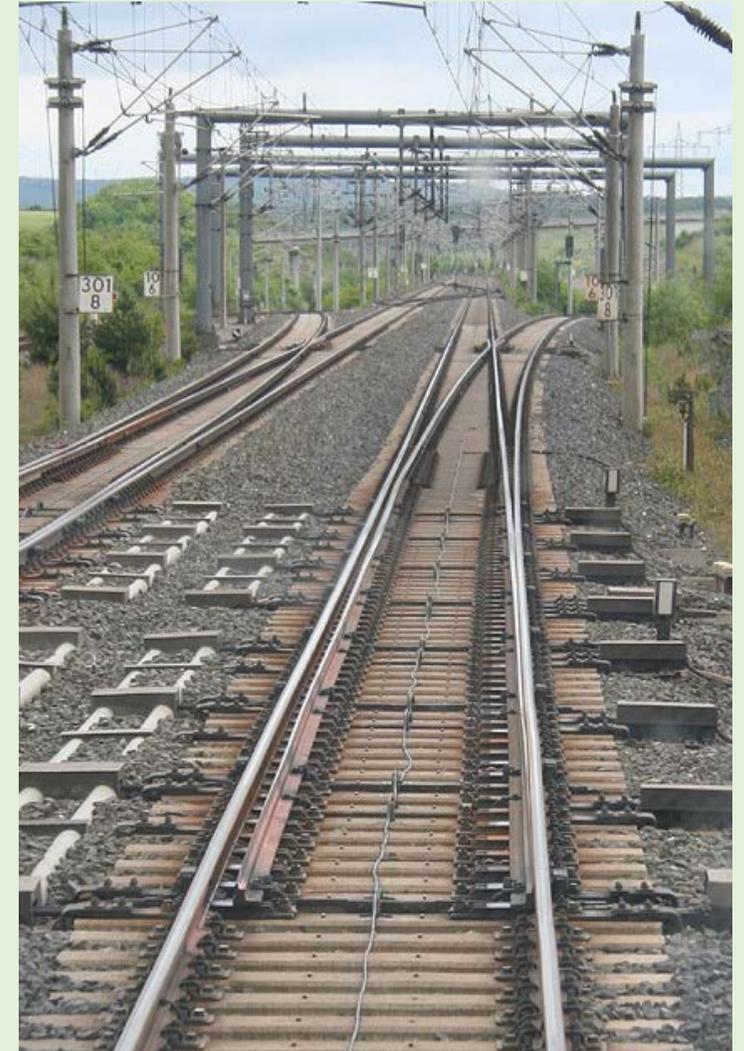
- „**Schlanken Weichen**“, welche die Ein-und Ausfahrt in Bahnhöfe mit höherer Geschwindigkeit ermöglichen

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

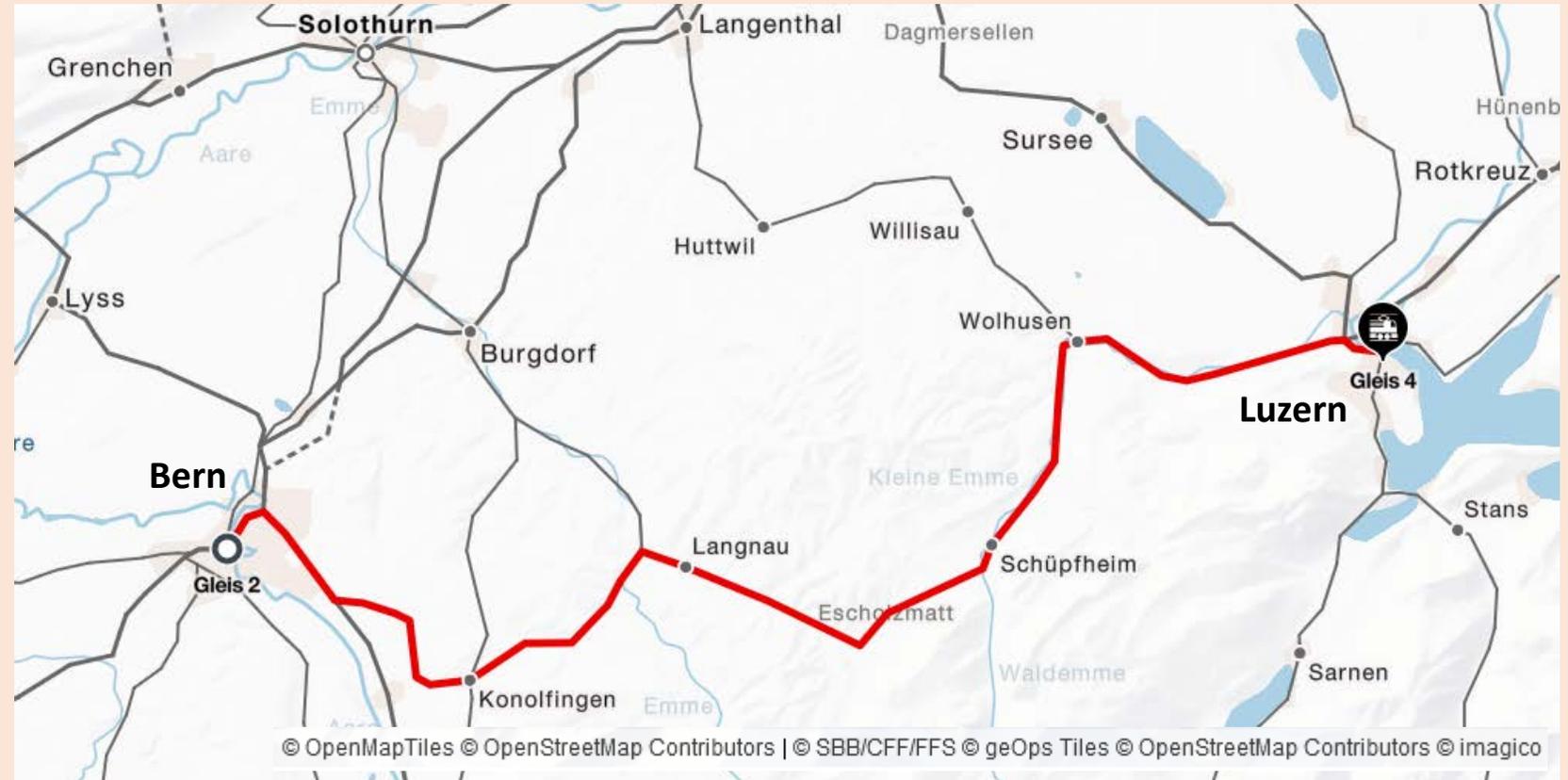


Regionalexpress Gießen – Koblenz mit dem gleichen Fahrzeugtyp, der auch auf der Vogelsbergbahn eingesetzt wird

Die bis 2004 eingleisige Bahnstrecke mit einer Länge von 95 Kilometern führt von Bern (133.000 Ew.) durch das Emmental und Entlebuch nach Luzern (81.600 Ew.).

Nach Ausbauten mit zweigleisigen Abschnitten zwischen Langnau und Bern verkehren dort heute zwei S-Bahnen und ein Regionalexpress pro Stunde und Richtung.

Im Abschnitt Richtung Luzern verkehrt eine S-Bahn und der Regionalexpress pro Stunde und Richtung.



Video
Mitfahrt

Fahrplan
2022

Beispiel: Bahnstrecke Bern – Luzern (Schweiz): Fahrplanausschnitt

460 Bern - Langnau - Luzern 

Stand: 3. November 2021

	RE 4363 R	S2 15231	S2 15231	S6 22633	S2 15233	RE 4365 R ¹¹	S2 15235	S2 15235	S6 22637	S2 15237	RE 4367 R
		Laupen BE	Laupen BE		Laupen BE		Laupen BE	Laupen BE		Laupen BE	
Bern	08 36	08 41 12	08 42 13		09 12	09 36	09 41 12	09 42 13		10 12	10 36
Bern Wankdorf		08 45	08 45		09 15		09 45	09 45		10 15	
Ostermundigen	←	08 48	08 48		09 18	←	09 48	09 48		10 18	
Gümligen		08 52	08 52		09 22		09 52	09 52		10 22	←
Worb SBB		08 56	08 56		09 26		09 56	09 56		10 26	
Tägertschi		09 00	09 00				10 00	10 00			
Konolfingen	08 51	09 04 12	09 04 13		09 33	09 51	10 04 12	10 04 13		10 33	10 51
Thun ab	08 03	08 39 12	08 39 13		09 03	09 03	09 39 12	09 39 13		10 03	10 03
Konolfingen an	08 24	08 58 12	08 58 13		09 24	09 24	09 58 12	09 58 13		10 24	10 24
Konolfingen	08 52	09 05 12	09 05 13		09 34	09 52	10 05 12	10 05 13	←	10 34	10 52
Zäziwil		09 08	09 08		09 37		10 08	10 08		10 37	←
Bowil		09 11	09 11		09 40		10 11	10 11		10 40	
Signau		09 15	09 15		09 44		10 15	10 15		10 44	
Emmenmatt		09 18	09 18		09 47		10 18	10 18		10 47	
Langnau i.E.	09 05	09 23 12	09 23 13		09 52	10 05	10 23 12	10 23 13		10 52	11 05
Langnau i.E.	09 06			09 36		10 06			10 36		11 06
Trubschachen	09 14			09 43		10 14			10 43		11 14
Escholzmatt				09 51		10 21			10 51		11 21
Schüpfheim	09 29			09 59		10 29			10 59		11 29
Hasle LU				10 03					11 03		
Entlebuch	09 35			10 05		10 35			11 05		11 35
Wolhusen	09 43			10 14		10 43			11 14		11 43
Wolhusen ab	09 46			10 16		10 46			11 16		11 46

Stündlicher
Regionalexpress

Jeweils zwei
S-Bahnen
pro Stunde

S-Bahn und
Regionalexpress
im Halbstunden-
abstand

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

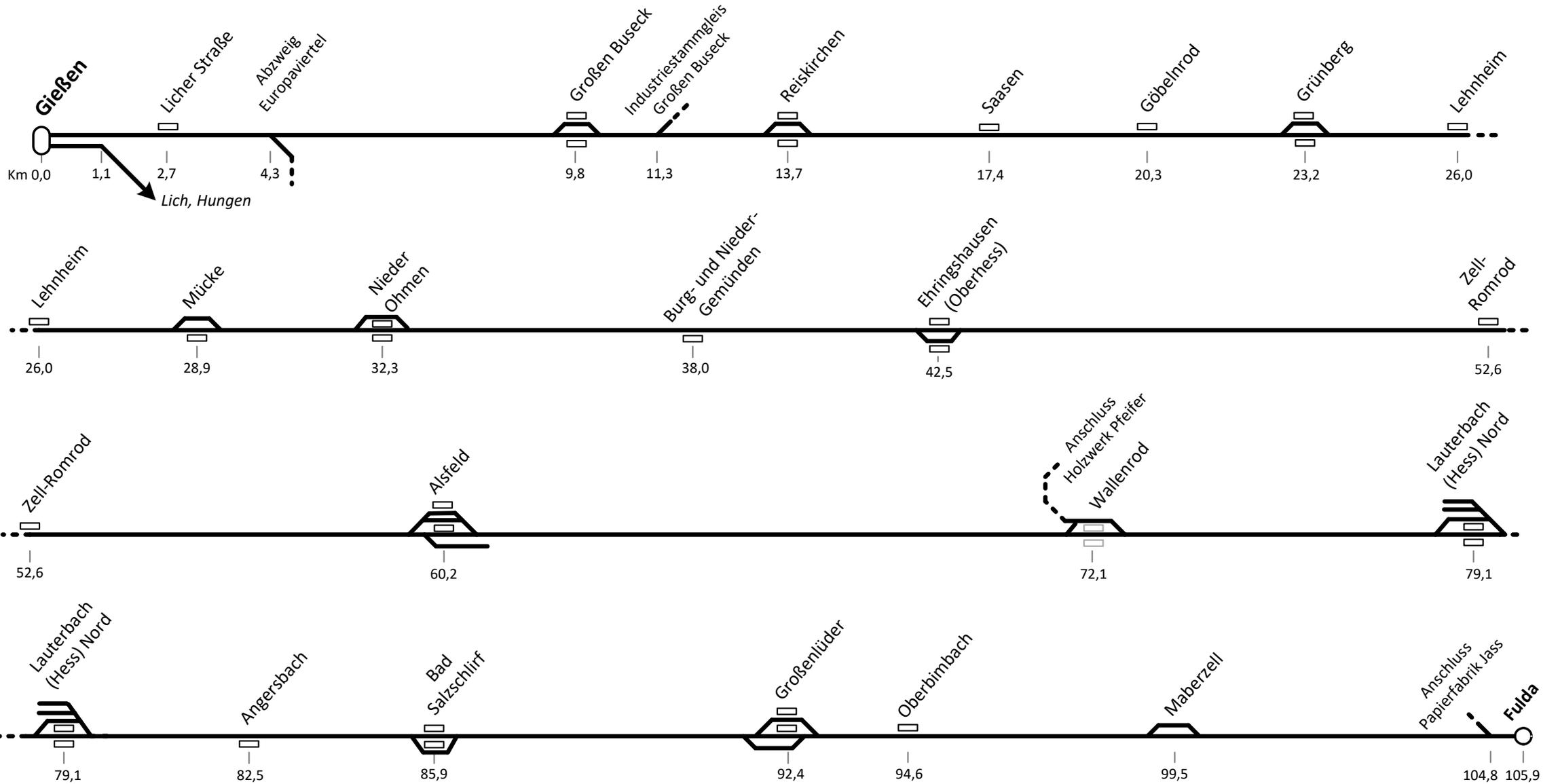
<https://www.youtube.com/watch?v=efSplkYqOBw&t=3030s>

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#