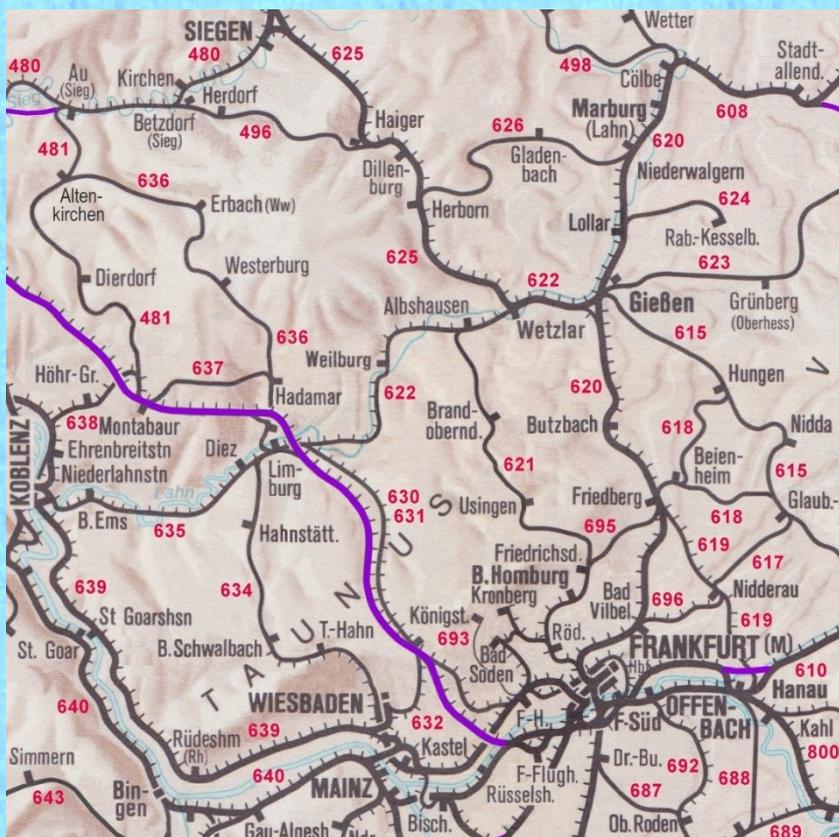


=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

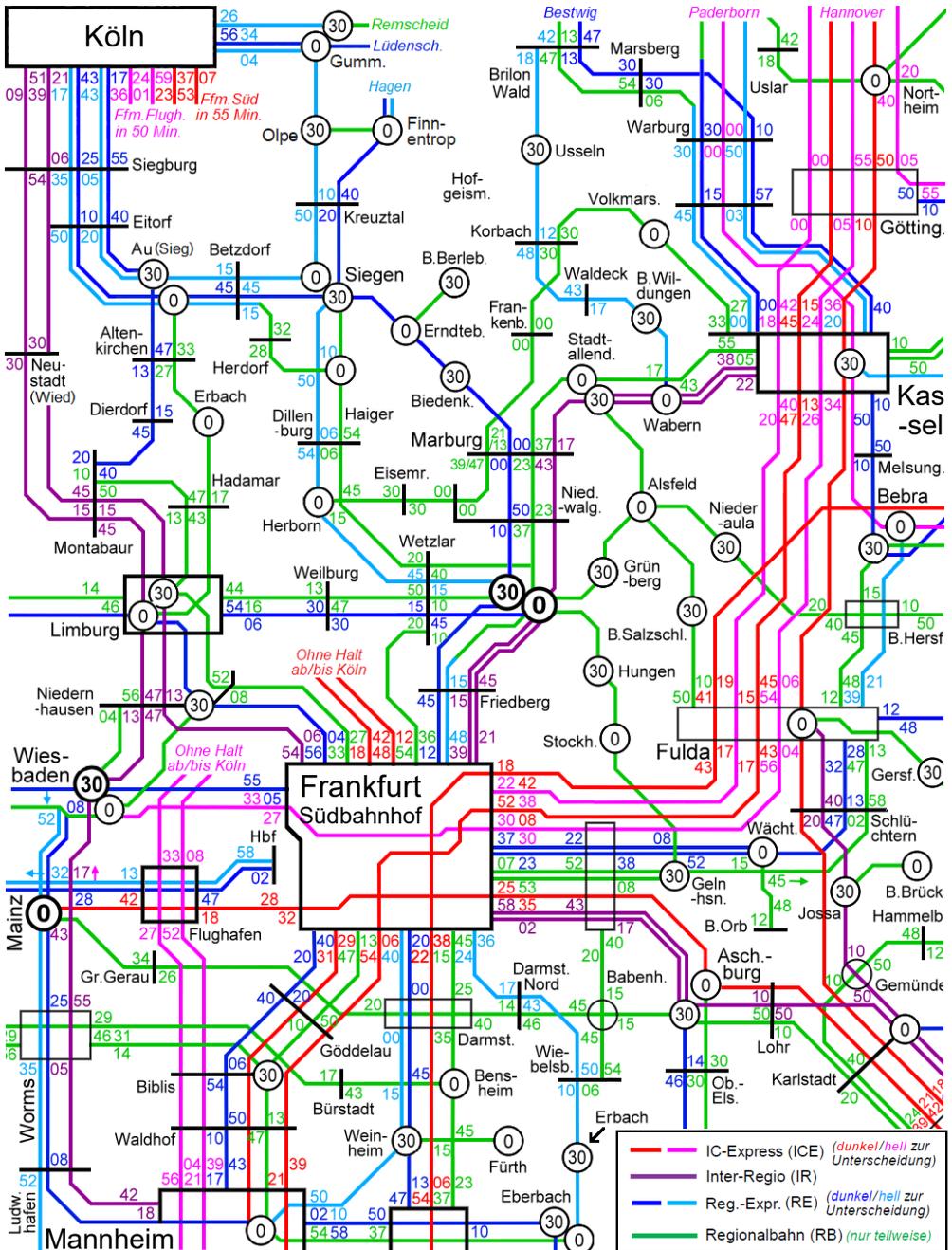
= Strecken 630 bis 639 =



Entwurf mit den neuen *ICE*-Fahrzeiten auf der Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt

VD-T-Fahrplan für die Normalverkehrszeit:

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



630 Frankfurt - Limburg - Montabaur - Siegburg - 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.

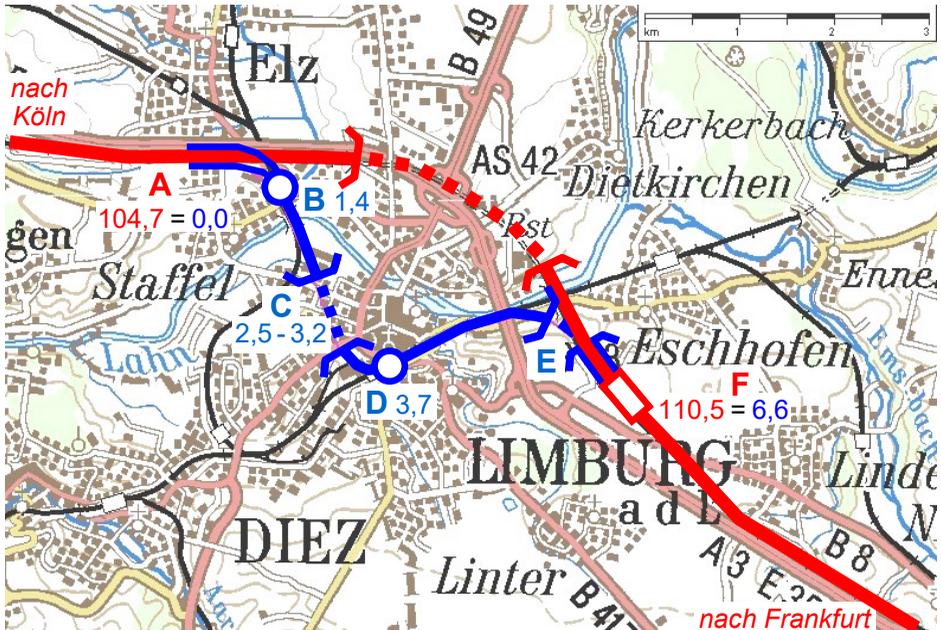
Benennung, Inneneinrichtung und Preisgestaltung der *IRE* richtet sich nach dem politischen Willen: In der Realität erzwang die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden einen sündhaft teuren neuen Abzweig zur SFS, der nur selten befahren wird. Die an den Regionalverkehr angepassten ICE-3-Garnituren würden 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 S-Bahn von Frankfurt Süd nach Offenbach Ost gibt und die Reise mit Umsteigen an der Konstablerwache 24 Minuten dauert. Mit günstigeren Tarifen als im ICE sind die Züge auch für Fahrgäste von Köln nach Frankfurt und darüber hinaus interessant.

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“.

An der *SFS* Köln - Frankfurt gibt es beim **VD-T** folgende Stationen:

Die 6,6 km „Limburger Schleife“ ermöglicht beim VD-T IR-Halte im Stadtbahnhof:



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.

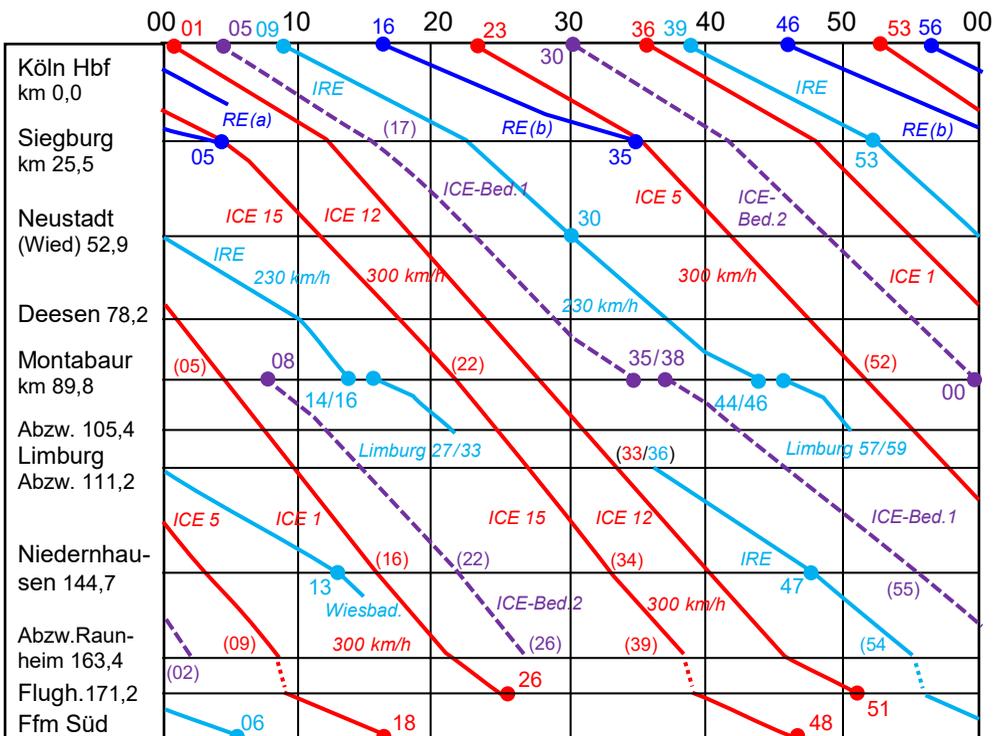
➤ Siegburg hätte keinen ICE-Bahnhof, der neben den Gleisen der Siegstrecke liegt (→ KBS 480) und an dessen 400 Meter langen Bahnsteigen nur selten Züge halten. Beim **VD-T** lägen die Schnellfahr Gleise in der Mitte. Nördlich und südlich davon gäbe es je einen 200 Meter langen Inselbahnsteig, an denen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

➤ 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.

➤ In Niedernhausen (14.500 Einwohner) würde der **VD-T** die Schnellfahrstrecke mit der Taunusbahn (→ KBS 631) verknüpfen. Die IRE fahren (wie in Siegburg) an die Außenbahnsteige, damit möglichst viele attraktive Anschlüsse am gleichen Bahnsteig zu RE, RB und S-Bahn entstehen.



(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.

<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	<	<	
	8.09	>	>	an	8.34	>	>	9.09	>	>	
< Mainz Hbf	>	<	>		>	<	8.18	>	<	>	
> Wiesbaden Hbf	<	>	<	IRE	<	>	28/33	<	>	<	
27,8 Niedernhausen		8.13	[25]	v. li.	[43]		8.47		9.13	[25]	v. li.
64,2 Limburg (Lahn)	<	8.27	<	8.33	<	<	01/03	<	9.27	<	9.33
		w.re.		8.44			9.14		w.re.		9.44
83,5 Montabaur	[29]			8.46		[07]	9.16	[29]			8.46
120,4 Neustadt (Wied)							9.29				
147,3 Siegburg				9.06							10.06
173,3 Köln Hbf	8.59		9.07	9.21	9.24	9.37	9.51	9.59		10.07	10.21
<i>Köln Hbf</i>	9.02	9.15	9.10		9.27	9.40		10.02	10.15	10.10	
<i>Aachen Hbf</i>	>	>	9.47		>	>		>	>	10.47	
<i>Düsseldorf Hbf</i>	9.22	9.36	<		9.48	10.01		10.22	10.36	<	
<i>Duisburg Hbf</i>	Oberh.	9.50	Paris		10.01	10.14		Oberh.	10.50	Paris	

631 Frankfurt - 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 an der *Lahntalbahn* (→ KBS 635) und jedes fertige Teilstück diente zunächst hauptsächlich dem Materialtransport, um den Bau weiter voranzutreiben. Nach Niederselters fuhr 1875 der erste öffentliche Zug 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 Dampflokomotive und 1978 ging die S-Bahn-Linie S2 Frankfurt - Niedernhausen in Betrieb. Sie fuhr 2010 in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) alle 15 Minuten und in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) alle 30 Minuten mit Elektrotriebwagen der Baureihen 420 und 423. Hinzu kamen in der *NVZ* etwa stündlich ein RE und eine RB je Richtung. Allerdings fuhren sie nicht minutengenau, da sich drei Linien

<i>Mannheim Hbf</i> <i>Wiesbaden Hbf</i>	Offen -bach			7.45 8.33		Offen -bach			8.45 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
31,9 Niedernhausen	8.12		8.29	8.46	8.51	9.12		9.29	9.46	9.51
	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 Lindenhofshausen	<	>		<	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	9.01	9.28	9.27	9.44	9.59	10.01	10.28
<i>Limburg (L) 630</i>	8.33	8.47	9.01	9.03	9.14	9.33	9.47	10.01	10.03	10.14
<i>Montabaur</i>	8.44	>	>	9.14	>	9.44	>	>	10.14	>
<i>Köln Hbf</i>	9.21	B.Sch	<	9.51	<	10.21	B.Sch	<	10.51	<
<i>Bad Ems</i>		-walb.	9.28		9.49		-walb.	10.28		10.49
<i>Koblenz Hbf</i>			9.44		10.08			10.44		11.08

überlagerten und zweistündlich ein Dieseltriebwagen von Limburg über Niedernhausen nach Wiesbaden fuhr, was eine Fahrplanlücke zur Folge hatte.

Die *Schnellfahrstrecke* (SFS) 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, über die Güterzüge Material zu den Baustellen transportierten. Sie wurde aber schon vor der Fertigstellung der *SFS* wieder abgebaut. Es ist daher (z.B. bei Betriebsstörungen) nicht möglich, dass Züge auf die naheliegende Nachbarstrecke ausweichen.



<i>Koblenz Hbf</i>		7.16			7.52		8.16			8.52
<i>Bad Ems</i>		7.31	-walb.		8.10		8.31	-walb.		9.10
<i>Köln Hbf</i>	7.09	<	B.Sch	7.39	>	8.09	<	B.Sch	8.39	<
<i>Montabaur</i>	7.46	>		8.16	>	8.46	>		9.16	>
<i>Limburg (L) 630</i>	7.57	7.59	8.13	8.27	8.46	8.57	8.59	9.13	9.27	9.46
Zug	IRE	RB	RB	IRE	RB	IRE	RE	RB	IRE	RB
km Limburg (Lahn)	7.59	8.01	8.16	8.33	8.32	8.59	9.01	9.16	9.33	9.32
3,3 Eschhofen	>		8.19	>	8.35	>		9.19	>	9.35
6,4 Lindenhofshausen	<		>	<	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
42,0 Niedernhausen	8.13	8.29		8.47	9.07	9.13	9.29		9.47	10.07
< Hofheim (Taunus)	<	8.31		<	9.08	<	9.31		<	10.08
> Frankfurt-Höchst	<	8.40		<	9.17	<	9.40		<	10.17
> Frankfurt (M) Süd	>	8.46		>	9.23	>	9.46		>	10.23
69,8 Frankfurt (M) Hbf	>	>		9.06	>	>	>		10.06	>
	<	8.54		<	9.31	<	9.54		<	10.31
<i>Wiesbaden Hbf</i>	8.27			Offen		9.27			Offen	
<i>Mannheim Hbf</i>	9.15			-bach		10.15			-bach	

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

632 Bad Schwalbach - Wiesbaden - Mainz - Nieder Olm

Keine wesentlichen Änderungen

633 (Museumsbahn) Wiesbaden-Dotzheim - Bad Schwalbach

Keine wesentlichen Änderungen

634 Limburg - Bad Schwalbach - Wiesbaden - Niedernhausen

Keine wesentlichen Änderungen

635 Koblenz - Bad Ems - Diez - Limburg (- Gießen)

Die landschaftlich sehr reizvolle *Lahntalbahn* schmiegt sich weitgehend dem kurvenreichen Lauf des Flusses an, liegt nur wenige Meter über dessen Wasserspiegel und ist deshalb durch zahlreiche Brücken und Tunnel geprägt. Die Strecke wurde erst 2015 grundlegend modernisiert, bis dahin gab es noch zahlreiche Stellwerke, Formsignale und begleitende Telegrafeneleitungen.

Der erste Abschnitt von Oberlahnstein (an der *Rechten Rheinstrecke*) bis Bad Ems wurde 1858 eröffnet, jedoch kurz darauf durch einen Erdbeben verschüttet. Der *Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft* fehlten der Wille und das Kapital für den zügigen Bau, daher zog das Herzogtum Nassau die Konzession zurück und baute und eröffnete die *Nassauische Staatsbahn* abschnittsweise bis 1863. Eine große Rolle spielte der Güterverkehr, im Versand vor allem Erz, Ton, Schiefer, Kalkstein und Phosphorit und im Empfang die Steinkohle für die Hüttenwerke. Zahlreiche Anschluss-, Feld- oder Drahtseilbahnen führten zu den Erzgruben.

Im Deutschen Kaiserreich wurde die *Lahntalbahn* Teil der sogenannten *Kanonnenbahn*, einer militärstrategischen Linie von Berlin nach Metz über Wetzlar, Koblenz und Trier. Zwischen 1875 und 1880 wurde dafür das zweite Gleis verlegt.

Die Infrastruktur wurde im Zweiten Weltkrieg so schwer beschädigt, dass bis zum 3.10.48 keine Züge durchfahren konnten. gehender Verkehr nicht möglich war. Als letzte große Maßnahme ging am 1.8.49 die Lahnbrücke zwischen Niederlahnstein und der Abzweigstelle Hohenrhein wieder in Betrieb, wodurch das „Kopfmachen“ in Oberlahnstein entfiel. Die Abschnitte Niederlahnstein - Hohenrhein, Dausenau - Nassau und Fachingen - Balduinstein blieben jedoch eingleisig.

Die in den 1970er Jahren geplante Neubaustrecke Köln - Groß-Gerau sollte in ihrer rechtsrheinischen Trassenvariante zwischen Limburg und Diez über einen Turmbahnhof mit der Lahntalbahn verknüpft werden. Auch während der Planungen für die Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt gab es Überlegungen, die Lahntalbahn zwischen den Limburg und Eschhofen mit einem gemeinsamen Turmbahnhof zu verbinden, was an den Kosten scheiterte.

Ab 1950 ging der Erzabbau stark zurück und 1983 wurde die Förderung in der *Grube Fortuna* als letzten Erzbergwerk eingestellt. Ab den 1990er Jahren fuhren immer weniger Güterzüge von Koblenz bis Gießen durch und der Abschnitt Löhnberg - Wetzlar sah jahrelang überhaupt keinen Frachtverkehr. In den meisten Bahnhöfen baute die *DB* die ausgedehnten Gleisanlagen bis zur Jahrtausendwende ab.

Vom Sommer 2003 bis Juni 2008 fuhr dienstags ein Kesselwagen-Ganzzug von Neuwied nach Bernburg (Saale) über die *Lahntalbahn*. Die Verlagerung von Zugbildungsauflagen von Gießen nach Wetzlar im Dezember 2006 hatte den regelmäßigen Einzelwagenaustausch zwischen Koblenz-Lützel und Wetzlar zur Folge. 2010 fuhren auch wieder durchgehende überregionale und internationale Güterzüge, z. B. im Herbst zweimal wöchentlich ein Ganzzug mit Zucker vom hessischen Wabern ins belgische Antwerpen.

Die *Lahntalbahn* war lange Zeit eine Hochburg für Triebwagen mit Akkumulatoren: Die Baureihen 176 („Limburger Zigarre“) und 150 waren in Limburg stationiert und wurden in Zügen mit bis zu vier Einheiten eingesetzt. Bis Ende der 1970er Jahre gab es weitlaufende Personenzüge, z.B. ein *Heckeneilzugpaar* von Trier (zeitweise Luxemburg) nach Westerland (Sylt) und Kurswagen von Dortmund nach Bad Ems im Eilzug Koblenz - Limburg - Frankfurt. Die Eilzüge von Koblenz nach Gießen wurden mehrmals täglich über die *Vogelsbergbahn* bis Fulda verlängert (→ KBS 623). Ab 1987 ersetzten Dieseltriebzüge der Baureihe 628 / 928 die letzten Schienenbusse und auch viele lokbespannte Züge.

Ab 2004 wurde die in Limburg ansässige *Vectus-Verkehrsgesellschaft mbH* mit den RB-Leistungen auf dem überwiegend in Rheinland-Pfalz liegenden Abschnitt Limburg - Koblenz beauftragt. Die RB fuhren mit *Alstom*-Dieseltriebwagen der Typen LINT 27 und 41 überwiegend im Stundentakt. Die *Deutsche Bahn AG* (DB) setzte ab dem 13.12.08 Triebwagen der Baureihe 612 mit aktiver Neigetechnik für ihre RE ein, was die Fahrzeit zwischen Limburg und Gießen um etwa zehn Minuten verkürzte. Von Oktober 2009 bis Dezember 2010 musste sie die Neigetechnik aber wegen Antriebsproblemen abschalten, was regelmäßige Verspätungen ergab.

Am 15.12.14 ging der RB-Betrieb wieder an die *DB* (bzw. deren Tochtergesellschaft *DB Regio Südwest*). Sie setzt auch für die RE LINT-Triebwagen ein, wodurch keine Neigetechnikzüge mehr ins Lahntal kommen. Dafür fahren die meisten Züge über Koblenz Stadtmitte nach Andernach und Mayen weiter.

2015 wurden die 43 km von Niederlahnstein bis Diez umfassend modernisiert und die alten mechanischen Stellwerke (mit ihren Signalen und Bahnübergängen) durch zwei neue *Elektronische Stellwerke* (ESTW) in Nievern und Diez ersetzt. Alle Bahnsteige wurden erneuert und auf eine Höhe von 55 cm gebracht. 2018/2019 folgten weitere Ausbauten, um den Schrankenwärterposten in Miellen und den Fahrdienstleiter zur Sicherung des Zwischenbahnsteigs in Nievern einzusparen – seither wird der rheinland-pfälzische Teil der Lahntalbahn vom ESTW Diez gesteuert.

Der **VD-T** hätte die Lahntalbahn nicht „links liegen“ lassen, sondern kontinuierlich ausgebaut und elektrifiziert. Wie in der Realität gäbe es keine durchgehenden

Personenzüge von Koblenz nach Gießen, allerdings attraktive IRE-Anschlüsse in Limburg am gleichen Bahnsteig gegenüber und durchlaufende Züge nach Frankfurt (→ KBS 631). Zur besseren Übersicht würde das Angebot im Fahrplan auf die Tabellen 622 und 635 verteilt.

Zwischen Niederlahnstein und Limburg gibt es in der Realität elf Tunnel, sie sind zusammen 3,6 km lang. Züge ohne Neigetechnik dürfen wegen der vielen engen Kurven nur 70 bis 80 km/h fahren und brauchen mit Stopps in Bad Ems, Nassau und Diez 46 Minuten. Beim **VD-T** müssen die RE 9 Minuten schneller werden, um attraktive Anschlüsse in Koblenz und Limburg zu erreichen. Das erreichen sie durch passive Neigetechnik und zwei kurze Neubauabschnitte, die auf 10 km 100 km/h (= 6 Minuten Fahrzeit) statt auf 12 km 80 km/h (= 9 Minuten Fahrzeit) erlauben.

Neubauabschnitte	neu / davon Tunnel		entfällt / davon Tunnel	
Friedland - Friedrichsseggen	1,5 km	0,6 km	3,5 km	0,2 km
Obernhof - Laurenburg	1,5 km	0,8 km	2,8 km	-
SUMME	3,0 km	1,4 km	5,3 km	0,2 km

6.48	7.18		7.48	8.18	Köln Hbf	9.42	10.39		7.54	11.39
7.09	7.39		8.09	8.39	Bonn Hbf	9.21	10.14		8.11	11.14
7.47	8.11		8.47	9.11	Koblenz Hbf 470	8.49	9.13		8.26	10.13
RB	RE	RB	RB	RE	Zug	RE	RB		RE	RB
7.52	8.16	8.20	8.52	9.16	km Koblenz Hbf	8.44	9.08	9.40	9.44	10.08
7.57	8.21	8.25	8.57	9.21	4,5 Niederlahnstein	8.38	9.02	9.34	9.38	10.02
8.01		>	9.01		8,5 Friedrichsseggen [verlegt]		8.58	>		9.58
8.04		<	9.04		11,6 Nievern		8.55	<		9.55
8.07		Wies-	9.07		13,5 Bad Ems West		8.52	Wies-		9.52
8.10	8.30	baden	9.10	9.30	15,3 Bad Ems	8.29	8.49	baden	9.29	9.49
8.14			9.14		18,9 Dausenau		8.45			9.45
8.19	8.37		9.19	9.37	23,1 Nassau (Lahn)	8.22	8.40		9.22	9.40
8.23			9.23		27,5 Obernhof (Lahn)		8.36			9.36
8.28		Bad	9.28		33,1 Laurenburg		8.31	Bad		9.31
8.33		Schw	9.33		39,0 Balduinstein		8.26	Schw		9.26
8.37		>	9.37		42,4 Fachingen (Lahn)		8.22	>		9.22
8.40	8.54	<	9.40	9.54	44,6 Diez	8.05	8.19	<	9.05	9.19
8.43		9.10	9.43		46,7 Diez Ost		8.16	8.49		9.16
8.46	8.59	9.13	9.46	9.59	48,2 Limburg (Lahn)	8.01	8.14	8.47	9.01	9.14
9.06	9.01	9.16	10.06	10.01	Limburg 631	7.59	7.54	8.44	8.59	8.54
>	9.29	>	>	10.29	Niedernhausen	7.31	>	>	8.31	>
<	9.54	<	<	10.54	Frankfurt (M) Hbf	7.06	<	<	8.06	<
9.29		9.46	10.29		Weilburg (Lahn)		7.30	8.14		8.30
9.56		10.23	10.56		Gießen Hbf		7.04	7.37		8.04

637 Limburg - Hadamar - Montabaur / Westerburg - Altenkirchen

Der Westerwald wurde erst spät durch Eisenbahnen erschlossen. Nachdem sich Projekte einer durchgehenden Main-Lahn-Sieg-Strecke zerschlagen hatten, erhielt die *Hessische Landesbahn* erst 1869 die Konzession für eine Stichbahn. Ein Jahr später gingen die 11 km von Limburg über Staffel nach Hadamar in Betrieb und 1884 folgte die *Untewesterwaldbahn* Staffel - Montabaur - Siershahn - Engers / Altenkirchen (→ KBS 481). Die *Oberwesterwaldbahn* wurde 1885 von Altenkirchen bis Hachenburg eröffnet und 1888 nach Hadamar verlängert.

1907 erhielt der gemeinsam von beiden Linien genutzten 5,3 km von Limburg bis Staffel ein zweites Gleis. Neben dem Bahnhof Altenkirchen als zentraler Sammel- und Verladebahnhof sorgten vor allem die Basaltverladestellen südlich von Erbach für hohes Aufkommen.

Ab 1950 waren vor allem Schienenbusse (Baureihen 796 und 798) und Akkutriebwagen (BR 515 und 517) als Nahverkehrszüge zwischen Au und Limburg unterwegs. 1953 kamen zwei Eilzugpaare Köln - Frankfurt hinzu, die ironisch „Heckeneilzüge“ genannt wurden und die hochwertigsten Personenzüge im Westerwald waren. Zunächst setzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) dafür die Triebwagen-BR VT 25 und später Diesellokomotiven der BR V 80, V 100 und 216 mit Reisezugwagen ein.

Dennoch wurde die *Oberwesterwaldbahn* durch die zunehmende Konkurrenz von PKWs und Bussen immer weniger genutzt. Nur die Schüler mussten den Zügen treu bleiben und wurden zur wichtigsten Fahrgastgruppe. Das war für die Einnahmen nicht günstig und die *DB* plante den Betrieb wie auf vielen anderen Bahnlinien einzustellen. Das Land *Rheinland-Pfalz* verhinderte das 1986 mit einer Vereinbarung, die den Betrieb zunächst bis 1995 garantierte.

Schon kurz danach gab es mit Reisezeitverkürzungen durch Bedarfshaltestellen sowie dem Einsatz damals moderner Triebwagen der Baureihe 628/928 erste Verbesserungen. Durch die Modernisierung von Stationen und neue Park & Ride-Plätze wurde die Nachfrage stabilisiert, obwohl die „Heckeneilzüge“ im Sommer 1989 entfielen und alle Züge an den Knotenpunkten Au und Limburg endeten.

1993 führte die *DB* den *Zugleitbetrieb* zwischen Au (Sieg) und Altenkirchen ein und vertaktete den Fahrplan. 2004 übernahm die *Vectus Verkehrsgesellschaft* den Betrieb mit modernen LINT-Triebwagen: Die RB fahren tagsüber im Zweistundentakt Limburg - Dreikirchen - Montabaur - Siershahn und Limburg - Westerburg - Altenkirchen - Au (Sieg). Von Limburg nach Au brauchten sie fast zwei Stunden,

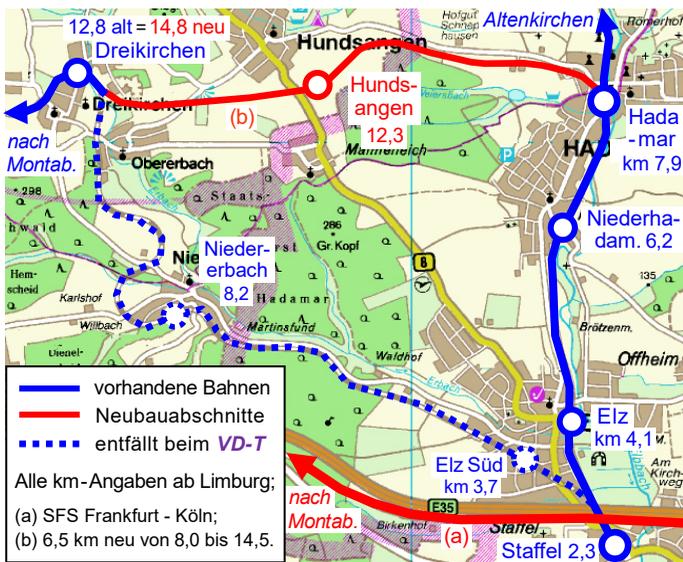
davon entfielen 5 bis 11 Minuten auf den Fahrtrichtungswechsel in Altenkirchen. Nördlich der Kreisstadt wurde das Angebot für die größere Nachfrage montags bis freitags zum Halbstundentakt und am Wochenende zum Stundentakt verdichtet.

2012 gewann die *Hessische Landesbahn* die Ausschreibung für das *Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg* und betreibt seit 2015 die RB-Linien 28 Limburg - Altenkirchen - Au - Siegen - Kreuztal und 29 Limburg - Dreikirchen - Montabaur - Siershahn.

Von der 2002 eröffneten *Schnellfahrstrecke (SFS) Köln - Frankfurt* profitierte die *Oberwesterwaldbahn* kaum, da die ICE nur gelegentlich am neuen Bahnhof *Limburg Süd* am Stadtrand halten. Zum Umsteigen muss man einen Bus-Shuttle zwischen den Limburger Bahnhöfen benutzen, was unbequem und zeitaufwändig ist. Nur wenige Fahrgäste nutzen daher das Angebot. Die *Untewesterwaldbahn* bekam immerhin eine eigene Bahnsteigkante im neuen SFS-Bahnhof Montabaur, der 350 Meter nördlich von der alten Station entstand (→ KBS 630).

Der **VD-T** hätte beide Westerwaldäste durch Modifikationen an der *SFS* und Anschlüsse zu den halbstündlich vertakteten IRE-Zügen zwischen Frankfurt und Köln aufgewertet. Die KBS 637 würde zudem an beiden Endpunkten beschleunigt: Im Süden entfällt durch die neue Verbindung zur *SFS* der große Bogen im Limburger Stadtgebiet und im Norden führen 1,5 Neubau-km direkt von Wickhausen nach Au (→ KBS 480). Mit einer Fahrzeit von 109 Minuten verbinden die RB perfekt die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Limburg, Erbach und Au.

Östlich v. Dreikirchen baut der **VD-T** 6,5 km neu, um den Abzweig von Staffel zur 12.000-Einwohner-Stadt Hadamar zu verschieben. (Tunnel braucht man nicht, da elektrische Züge keine Probleme mit einem 4 km langen 30‰-Gefälle bei Hundsangen haben.) Das Gleisnetz wird 3,5 km kürzer, da man die 10 km von Staffel nach Dreikirchen nicht mehr braucht.



Die Fahrstrecke der RB von Limburg nach Montabaur verlängert sich zwar um 1,6 km. Da die neue Trasse aber geradliniger ist, kommen die RB gleich schnell voran. Die 2.100 Einwohner von Hundsangen bekommen eine Station, dafür ent-

(a) 7.04	7.54	(a) 8.04	8.54	(a) 9.04	Frankfurt (M) Süd	a 9.56	10.06	a 10.56	11.06	a 11.56
7.33	>	8.33	>	9.33	Wiesbaden Hbf	9.27	>	10.27	>	11.27
7.46	8.10	8.46	9.10	9.46	Niederhausen	9.13	9.49	10.13	10.49	11.13
8.02	8.26	9.02	9.26	10.02	Limburg (L) 630	8.58	9.34	9.58	10.34	10.58
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.06	8.34	9.06	9.34	10.06	km Limburg (Lahn)	8.54	9.26	9.54	10.26	10.54
8.09	8.37	9.09	9.37	10.09	2,3 Staffel (statt km 5,3)	8.50	9.22	9.50	10.22	10.50
8.12	8.40	9.12	9.40	10.12	4,1 Elz	8.47	9.19	9.47	10.19	10.47
l	8.43	l	9.43	l	6,2 Niederhadamar	l	9.16	l	10.16	l
8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	7,9 Hadamar	8.43	9.13	9.43	10.13	10.43
8.19	>	9.19	>	10.19	10,4 Niederzeuzheim	8.40	>	9.40	>	10.40
8.24	<	9.24	<	10.24	15,3 Frickhofen	8.35	<	9.35	<	10.35
>	8.50	>	9.50	>	> 12,3 Hundsangen	>	9.09	>	10.09	>
<	8.53	<	9.53	<	< 14,8 Dreikirchen	<	9.06	<	10.06	<
>	8.55	>	9.55	>	> 16,1 Weroth (c)	>	9.04	>	10.04	>
<	58/01	<	58/01	<	< 18,1 Girod	<	58/01	<	58/01	<
>	9.03	>	10.03	>	> 19,3 Großholbach	>	8.56	>	9.56	>
<	9.06	<	10.06	<	< 21,5 Goldhausen	<	8.53	<	9.53	<
>	9.11	>	10.11	>	> 26,1 Montabaur	>	8.49	>	9.49	>
28/31	an (b)	28/31	an (b)	28/31	18,6 Wilsenroth	28/31	ab (b)	28/31	ab (b)	28/31
8.34		9.34		10.34	20,9 Berzhahn	8.25		9.25		10.25
8.37		9.37		10.37	22,3 Willmenrod	8.22		9.22		10.22
8.41		9.41		10.41	25,6 Westerburg 370m	8.18		9.18		10.18
8.46		9.46		10.46	31,3 Langenhahn 460m	8.13		9.13		10.13
8.50		9.50		10.50	34,2 Rotenhain 410m	8.09		9.09		10.09
8.53		9.53		10.53	36,0 Enspel 380m	8.06		9.06		10.06
8.56		9.56		10.56	37,7 Büdingen (Ww)	8.03		9.03		10.03
59/01		59/01		59/01	39,4 Erbach (Westerw)	58/00		58/00		58/00
9.04		10.04		11.04	42,0 Unnau - Korb	7.55		8.55		9.55
9.10		10.10		11.10	47,6 Hachenburg	7.49		8.49		9.49
9.15		10.15		11.15	51,4 Hattert	7.44		8.44		9.44
9.20		10.20		11.20	55,3 Ingelbach	7.39		8.39		9.39
9.24		10.24		11.24	58,1 Niederingelbach	7.35		8.35		9.35
9.29		10.29		11.29	62,1 Altenkirchen	7.31		8.31		9.31
9.34		10.34		11.34	<i>Altenkirchen</i> 481	7.26		8.26		9.26
9.55		10.55		11.55	<i>Au (Sieg)</i>	7.05		8.05		9.05

(a) Anschluss von/nach Frankfurt Süd mit RE nach Limburg (→ KBS 631); (b) In Montabaur Anschluss zu und von den IRE Wiesbaden - Limburg - Montabaur - Köln (→ KBS 630); (c) Die weit von *Steinefrenz* entfernt liegende Station benennt der **VD-T** in *Weroth* um.

fällt Niedererbach (1.000 Einwohner). Das bessere Angebot brächte beim **VD-T** mehr Nachfrage, was auf beiden Ästen der KBS 637 einen ganztägigen Stundentakt rechtfertigt. Bis Hadamar entsteht ein Halbstundentakt mit sehr guten Anschlüssen „übers Eck“ von Montabaur nach Westerburg.

Neben den Neubauabschnitten würde der **VD-T** auch die 17 km Staffel - Hadamar und Dreikirchen - Montabaur mit einer Oberleitung ausrüsten, um elektrische Triebwagen freizügig einzusetzen: Montags bis freitags nachmittags würden sie von Limburg über Montabaur nach Koblenz durchfahren (→ KBS 638) und mit effektivem Personal- und Triebwageneinsatz attraktive Direktverbindungen herstellen.

Zwischen Limburg, Westerburg und Au pendeln beim **VD-T** den ganzen Tag lang vier Speichertriebwagen: Von Limburg bis Hadamar und von Altenkirchen bis Au bekommen sie den Strom aus den neuen Oberleitungen und auf den 55 km dazwischen aus Akkumulatoren an Bord. Wenn es die Nachfrage erfordert, fahren sie als *Flügelzüge* über die KBS 480 nach Siegen, Erndtebrück und Bad Berleburg weiter.

638 Koblenz - Urbar - Neuwied / Hör-Grenzhsn. - Montabaur

Die 21,6 km lange *Brexachtalbahn* wurde 1884 nach zwölfjähriger Planungs- und Bauzeit eröffnet. Sie verband Engers an der *Rechten Rheinstraße* mit Siershahn im Westerwald, wo gleichzeitig die *Untewesterwaldbahn* nach Limburg in Betrieb ging (→ KBS 637). Das Gleis überwand einen Höhenunterschied von 230 Metern und verlief über 39 Brücken und durch 7 Tunnel größtenteils im Brexachtal.

Die abseits des Tals gelegene Stadt Hör-Grenzhausen bekam Anschluss durch eine 2,6 km lange Stichstrecke ab Grenzau, die man 1909 um 4,1 km bis Hillscheid verlängerte. 1887 ging die 39,5 km lange *Holzachtalbahn* von Siershahn über Dierdorf nach Altenkirchen in Betrieb (→ KBS 481), wodurch Siershahn ein kleiner Eisenbahnknoten wurde.

Güter- und Personenverkehr entwickelten sich besser als gedacht, weshalb immer mehr Züge in die Fahrpläne kamen. Ab 1900 wurde die Kapazitätsgrenze erreicht und der zweigleisige Ausbau oder der Neubau einer parallelen Bahnlinie von Selters nach Neuwied untersucht. Der Erste Weltkrieg beendete jedoch diese Überlegungen, und erst 1930 erreichte der Fahrplan mit 20 Zugpaaren an Werktagen zwischen Engers und Siershahn wieder das Vorkriegsniveau.

Im Zweiten Weltkrieg war die *Brexbachtalbahn* mehrfach das Ziel feindlicher Fliegerangriffe. Für die größten Schäden sorgten jedoch die deutschen Truppen selbst im März 1945, als sie bei ihrem Rückzug sechs Brücken zwischen Sayn und Grenzau sprengten. Erst im Juni 1946 waren alle Brücken repariert und die Züge konnten wieder von Engers nach Siershahn durchfahren.

In den 1950er Jahren erreichte die *Brexbachtalbahn* ihre letzte Blütezeit. Durch neue Haltepunkte und moderne Schienenbusse wurde sie dem stetig wachsenden Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung angepasst. Doch schon bald konnten sich immer mehr Einwohner ein eigenes Auto leisten und die Züge wurden von Jahr zu Jahr leerer. Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) reagierte darauf 1972 mit der Einstellung der Stichstrecke nach Hillscheid: Der Personenverkehr endete komplett und die Güterzüge fuhren nur noch bis Hör-Grenzhausen. Zwischen Altenkirchen und Siershahn fuhr 1984 der letzte Personenzug.

Obwohl die *DB* auch zwischen Engers und Siershahn das Angebot regelmäßig einschränkte, sanierte sie diesen Abschnitt 1979/80 für über 200.000 DM. 1984 feierte man das 100-jährige Jubiläum mit 36.000 Besuchern – der Alltagsfahrplan enthielt aber nur noch montags bis freitags 6 Zugpaare, die von Koblenz nach Montabaur mit zweimaligem Fahrtrichtungswechsel in Engers und Siershahn 70 Minuten brauchten. Ab 28.5.89 war auch damit Schluss.

Noch bis 1994 befuhren Güterzüge die gesamte *Brexbachtalbahn*, vor allem mit Ton aus den Tagebaubetrieben im Westerwald. Danach wurde die Abfuhrroute über Limburg gelegt und nur noch der *Anschluss Ludwig* von Siershahn aus bedient. 2004 legte die DB auch diesen Abschnitt still – das Gleis wurde gesperrt und wuchs immer stärker zu.

Die drohende Entwidmung verhinderte der 2007 gegründete Verein *Brexbachtalbahn e.V.*, der die Strecke in den folgenden Jahren wieder freischnitt und befahrbar machte. Am 30.5.09 wurden (fast taggenau 20 Jahre nach der Einstellung des Personenverkehrs) die 9,5 km von Siershahn bis Grenzau mit umfangreichen Feierlichkeiten für den Ausflugsverkehr wiedereröffnet. Seitdem werden jedes Jahr zu besonderen regionalen Ereignissen touristische Fahrten angeboten.

Der **VD-T** hätte die *Brexbachtalbahn* dank ihres großen Fahrgastpotenzials nicht stillgelegt: Vallendar (8.400), Hör-Grenzhausen (9.200), Ransbach-Baumbach (7.400) und Wirges (18.900, u.a.mit Siershahn) haben zusammen über 40.000 Einwohner! Durch drei zusammen 14 km lange Neubauabschnitte würden die zeitraubenden Fahrtrichtungswechsel in Engers und Siershahn vermieden und das Mittelzentrum Hör-Grenzhausen direkt angebunden:

- Die Ortsgemeinde Urbar (3.200 Einwohner) erhält endlich eine Bahnstation, in der man von der *Brexachtalbahn* Richtung Neuwied umsteigen kann.
- Der Abzweig von der *Rechten Rheinstrecke* wird von Engers 5,5 km nach Osten verlegt: Bei Urbar wendet sich das neue Gleis nach Norden und unterfährt im knapp 1 km langen *Stadttunnel Vallendar* eine bebaute Anhöhe. Kurz hinter dem nördlichen Portal liegt der neue Haltepunkt Vallendar, der dichter zum Stadtzentrum liegt als der gleichnamige Bahnhof an der *Rechten Rheinstrecke*. (Diesen benennt der **VD-T** zur leichten Unterscheidung in Koblenz-Niederwerth um.)
- Von km 11,0 (105 m über dem Meeresspiegel) bis km 15,5 (240 m ü.d.M.) steigt das Gleis am Rand des Ferbachtals durchgehend mit 30 ‰ an. Von km 16,4 bis 17,1 folgt der 700 Meter lange *Stadttunnel Höhr-Grenzhausen* mit einem neuen Bahnhof nahe am Zentrum (in einfacher Tiefenlage unter der Parkstraße). Ab km 17,2 nutzt man das noch vorhandene Gleis der Stichstrecke nach Grenzau.

<i>Limburg Hbf</i>			12.34	12.34	13.04			13.34	13.34	14.04			14.34
<i>Hadamar</i>			>	12.45	>			>	13.45	>			>
<i>Montabaur 630</i>			12.44	13.11	13.14			13.44	14.11	14.14			14.44
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB
Montabaur			12.49	13.13	13.19			13.49	14.13	14.19			14.49
Dernbach [verlegt]			12.52		13.22			13.52		14.22			14.52
Ransbach-Baumb.			12.56	13.19	>			13.56	14.19	>			14.56
Hundsdorf			59/00		Alten-			59/00		Alten-			59/00
Alsbach (a)			13.04	13.25	kirch.			14.04	14.25	kirch.			15.04
Höhr-Grenzhausen			13.07	28/31				14.07	28/31				15.07
Vallendar			13.13	13.37				14.13	14.37				15.13
<i>Köln Hbf</i>	11.56	>	>	15.04	12.56	>	>	16.04	13.56	>			>
<i>Linz (Rhein) 477</i>	12.39	<	<	14.20	13.39	<	<	15.20	14.39	<			<
km Neuwied	12.59	>	>	↑	13.59	>	>	↑	14.59	>			>
5,4 Engers	13.03	<	<	↑	14.03	<	<	↑	15.03	<			<
8,0 Bendorf (Rhein)	13.06	>	>	↑	14.06	>	>	↑	15.06	>			>
10,9 Kobl.-Niederw. (a)	13.09	<	<	↑	14.09	<	<	↑	15.09	<			<
13,4 Urbar	13.12	13.17	13.41	13.47	14.12	14.17	14.41	13.47	15.12	15.17			
15,4 Ehrenbreitstein	13.15	13.20	13.44	(U)	14.15	14.20	14.44	(U)	15.15	15.20			
20,7 Niederlahnstein	13.20	>	>		14.20	>	>		15.20	>			
Koblenz Hbf	an (b)	13.26	13.50		an (b)	14.26	14.50		an (b)	15.26			

- (a) *Koblenz-Niederwerth* heißt in der Realität *Vallendar* und *Alsbach* heißt *Grenzau*;
 (b) In Niederlahnstein Anschluss zum RE über Rüdeshcim nach Wiesbaden, ab Min. 24;
 (U) Anschluss nach Köln und Linz (Rh) in Urbar, siehe auch Fahrplan der Gegenrichtung.

- Der Abschnitt Ransbach-Baumbach - Montabaur profitierte in der Realität nicht von der fast parallelen Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt: Während die ICE neben der Autobahn A3 mit 300 km/h vorbeirasen, müssen die Züge weiterhin Siershahn und Eschelbach mit höchstens 60 km/h umrunden. Beim **VD-T** hätte auch die KBS 638 einen 5,5 km langen eingleisigen Neubauabschnitt für 120 km/h bekommen – größtenteils läge er oberirdisch neben der A3.
- Neben den Neubauabschnitten bekämen auch die 9 km Bestandsstrecke von Höhr-Grenzhausen bis westlich von Ransbach-Baumbach eine Oberleitung, damit man elektrische Triebwagen ohne Einschränkungen einsetzen kann. Sie würden beim **VD-T** als *Flügelzüge* von Koblenz über Montabaur, Limburg und Niedernhausen nach Frankfurt durchfahren – und damit die Tradition der *Heckeneinzüge* aus den 1950er und 1960er Jahren wiederbeleben.

Zug	RB	RB		RB	RB	RB		RB	RB	RB
km Koblenz Hbf	12.34	ab (c)		13.10	13.34	ab (c)		14.10	14.34	ab
> Niederlahnstein	>	12.40		>	>	13.40		>	>	14.40
6,2 Ehrenbreitstein	12.39	12.44	(U)	13.15	13.39	13.44	(U)	14.15	14.39	14.44
8,2 Urbar	12.42	12.47	14.12	13.18	13.42	13.47	15.12	14.18	14.42	14.47
> Kobl.-Niederw. (b)	>	13.50	↑	>	>	14.50	↑	>	>	15.50
< Bendorf (Rhein)	<	13.53		<	<	14.53		<	<	15.53
> Engers	>	13.56		>	>	14.56		>	>	15.56
< Neuwied	<	14.00		<	<	15.00		<	<	16.00
> <i>Linz (Rhein) 477</i>	>	14.20	13.39	>	>	15.20	14.39	>	>	16.20
< <i>Köln Hbf</i>	<	15.04	12.56	<	<	16.04	13.56	<	<	17.04
11,0 Vallendar	12.46			13.23	13.46			14.23	14.46	
16,7 Höhr-Grenzhausen	12.52		RB	28/31	13.52		RB	28/31	14.52	
19,1 Alsbach (a)	12.55		Alten-	13.34	13.55		Alten-	14.34	14.55	
22,4 Hundsdorf	59/00		kirch.		59/00		kirch.		59/00	
24,3 Ransbach-Baumb.	13.03		>	13.40	14.03		>	14.40	15.03	
28,8 Dernbach [verlegt]	13.07		13.37		14.07		14.37		15.07	
31,5 Montabaur	13.11		13.41	13.47	14.11		14.41	14.47	15.11	
<i>Montabaur 637</i>	13.16		13.46	13.49	14.16		14.46	14.49	15.16	
<i>Hadamar</i>	>		>	14.14	>		>	15.14	>	
<i>Limburg Hbf</i>	13.26		13.56	14.26	14.26		14.56	15.26	15.26	

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

639 Koblenz - Rüdesheim - Eltville - Wiesbaden - Frankfurt (Main)

1856 eröffnete die *Nassauische Rheinbahn* die erste, 40 km lange Bahnlinie von Wiesbaden nach Rüdesheim am rechten Rheinufer. Wegen finanzieller und technischer Schwierigkeiten wurde sie erst 1864 bis Niederlahnstein verlängert. Eine Fortsetzung auf preußischem Gebiet war bei der Konzession für die *linksrheinische Strecke* (→ KBS 640) bis 1876 ausgeschlossen worden. Durch die Annexion des *Herzogtums Nassau* durch das *Königreich Preußen* nach dem Deutschen Krieg von 1866 war diese Auflage aber hinfällig, und 1869 ging die Verbindung von Niederlahnstein nach Neuwied in Betrieb.

1878/79 entstand zwischen Niederlahnstein und Koblenz die *Horchheimer Eisenbahnbrücke* als Verbindung zwischen rechter und linker Rheinstrecke. Dabei wurde auch die Lahntalbahn (→ KBS 635) so umgebaut, dass ihre Züge über die neue Brücke nach Koblenz fahren konnten. Während des Ersten Weltkriegs kam aus strategischen Gründen die *Hindenburgbrücke* zwischen Rüdesheim und Bingen-Kempton hinzu – sie wurde allerdings kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs im März 1945 zerstört und nicht wieder aufgebaut.

Zwischen 1959 und 1961 wurde die *Rechte Rheinstrecke* elektrifiziert. Die Tunnel *Loreley* und *Roßstein* waren jedoch zu schmal – die *Deutsche Bundesbahn* baute daher jeweils parallel dazu eine eingleisige Röhre neu. Nach deren Fertigstellung wurden die alten Tunnel auf eingleisigen Betrieb mit Oberleitung umgerüstet.

Im Dezember 2007 ging ein neues elektronisches Stellwerk in Oberlahnstein in Betrieb und steuerte zunächst die 40 km bis nach Lorch. Es ersetzte die fast 50 Jahre alten Stellwerke Kaub, Loreley, St.Goarshausen, Kestert, Kamp-Bornhofen und Osterspai. Im Normalfall wird es aus der Betriebszentrale in Frankfurt ferngesteuert, für Störungen gibt es aber auch einen Ersatzbedienplatz in Oberlahnstein. Im Sommer 2008 wurde der Stellbereich bis Niederlahnstein und am 5.12.2011 bis Assmannshausen verlängert.

Diese Umstellung war (wie bei der *Deutschen Bahn (DB)* leider üblich) mit umfangreichen Rückbauten von Signalen, Weichen und Überholgleisen verbunden. Die Abrisspläne waren so radikal, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein Veto einlegte, um den Kollaps zu verhindern: Die Strecke war zu 93 % ausgelastet und es gab Mischverkehr von verschiedenen Zuggattungen mit erheblich voneinander abweichenden Höchstgeschwindigkeiten und hoher Verspätungsanfälligkeit. Das EBA forderte die DB-Tochter *Netz AG* sogar auf, Überholgleise wieder in Betrieb zu nehmen, die zum Teil widerrechtlich unbrauchbar gemacht worden waren.

Die *Rechte Rheinstrecke* wird heute vorrangig (und intensiv) von Güterzügen genutzt. Den Personenfernverkehr verlagerte die *DB AG* auf die *Linke Rheinstrecke* (→ KBS 640) und die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main (→ KBS 630). Im Nahverkehr übernahm 2010 die *VIAS GmbH* den Betrieb: Zwischen Koblenz und Wiesbaden halten die Züge der Linie SE 10 seither an jedem Bahnhof und brauchen für die 94 km 1½ Stunden. Die neuen *Flirt*-Triebwagen sind in der *Normalverkehrszeit* stündlich und im Berufsverkehr halbstündlich unterwegs. Fast alle Züge fahren nach 7 Minuten Aufenthalt in Wiesbaden Hbf nach Frankfurt (M) weiter.

7.18 7.39 8.11		7.48 8.09 8.47	8.18 8.39 9.11		8.48 9.09 9.47	Köln Hbf Bonn Hbf Koblenz Hbf	10.42 10.21 9.49	11.12 10.51 10.13		11.42 11.21 10.49	12.12 11.51 11.13	
RE	RB	RB	RE	RB	RB	Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB
8.18 8.24 8.29		9.00 9.06 9.09 9.13	9.18 9.24 9.29		10.00 10.06 10.09 10.13	0,0 Koblenz Hbf 4,6 Niederlahnstein 6,4 Oberlahnstein 10,5 Braubach	9.42 9.36 9.31	10.00 9.54 9.51 9.47		10.42 10.36 10.31	11.00 10.54 10.51 10.47	
 8.41 		9.19 9.24 9.30 9.35 9.40	 9.41 		10.19 10.24 10.30 10.35 10.40	18,6 Kamp-Bornhofen 23,9 Kestert 30,5 St.Goarshausen 35,7 Loreley [reaktiviert] 41,1 Kaub	 9.19 	9.41 9.36 9.30 9.25 9.20		 10.19 	10.41 10.36 10.30 10.25 10.20	
 8.52 9.00		9.43 9.46 9.52 9.56	 9.52 10.00		10.43 10.46 10.52 10.56	44,7 Lorchhausen 47,5 Lorch (Rhein) 55,2 Assmannshausen 59,4 Rüdesheim (Rh)	 9.08 9.00	9.17 9.14 9.08 9.04		 10.08 10.00	10.17 10.14 10.08 10.04	
9.05 9.10 9.16	(a) 9.33 9.36 9.39 9.42	an	10.05 10.10 10.16	(a) 10.33 10.36 10.39 10.42	an	63,4 Geisenheim 67,7 Oestrich-Winkeln 70,8 Hattenheim 73,9 Erbach (Rheingau) 75,9 Eltville	8.55 8.50 8.44	ab (a) 9.27 9.24 9.21 9.18	(a) 9.55 9.44	ab (a) 10.27 10.24 10.21 10.18	(a) 10.27 10.24 10.21 10.18	
 9.27	9.45 9.48 9.51 9.56		 IR (b) 10.27	10.45 10.48 10.51 10.56		IR (b) 89,4 Wiesbaden Hbf	 8.33		IR (b) 9.04 9.33	 (b) 9.27 9.55 9.27 9.55 8.55 9.33	10.15 10.12 10.09 10.04	
9.33 9.40 9.55 10.05	an 10.27	10.05 10.33 10.40 10.55 11.05	an 11.27	11.05 11.27		97,3 Mainz-Kastel 121,4 Frankf.-Höchst 130,8 Frankfurt (M) Süd	8.27 8.20 8.05 7.55	8.55 8.33	ab 9.27 9.55 8.55 9.33	9.27 9.55 8.55 9.33	ab 8.55 9.33	ab 8.55 9.33

(a) Für Rüdesheim (9.800 Einwohner), Geisenheim (11.600 Einw.) und Oestr.-Winkeln (11.500 Einw.) pendelt ein Bus zwischen den *Integralen Taktknoten* Rüdesheim (00) und Oestrich-Winkeln(30); (b) Zug der ICE-Linie 15 nach Bremen, der westlich von Frankfurt als IR verkehrt, um mit den günstigeren Preisen die Auslastung zu verbessern.

Beim **VD-T** wäre die *Rechte Rheinstrecke* zwar auch optimiert worden, allerdings nicht für ein relativ unattraktives RB- und Güterzugprogramm. Vielmehr gäbe es ein abgestuftes und abgestimmtes Angebot, das viel mehr Kunden anzöge:

- Der stündliche RE braucht nur 69 Minuten von Koblenz nach Wiesbaden und ist daher auch über weitere Entfernungen konkurrenzfähig.
- Die RB fahren nicht mehr von Koblenz nach Wiesbaden durch, sondern werden in Rüdesheim und Oestrich-Winkeln in *Integrale Taktknoten* eingebunden.
- Für Güterzüge bleibt genug Platz zwischen diesen zwei Personenzügen pro Stunde und Richtung. Sie dürfen nur nicht mehr (wie in der Realität) fahren wann sie wollen, sondern müssen sich an ihre Fahrplantrassen halten. Das erhöht wiederum ihrer eigene Zuverlässigkeit und Attraktivität. (→ Konzept [Container-Linienzüge](#) von Jörg Schäfer.)

Alle Züge könnten beim **VD-T** von einem 3 km langen Neubauabschnitt zwischen Braubach und Kamp-Bornhofen profitieren: Ein 2,5 km langer Tunnel schneidet eine große Rheinschleife ab und verkürzt die Bahnlinie um 3,7 km. RE und Güterzüge kämen jeweils 3 Minuten schneller voran, weil sie für die engen Kurven nicht mehr bremsen müssten. Und die RB gewännen sogar 5 Minuten, weil die Stationen Osterspai und Filsen entfallen. Diese Orte würden natürlich ersatzweise von einem Bus oder AST bedient.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gesamtverkehr Dernbach - Montabaur → KBS 638

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