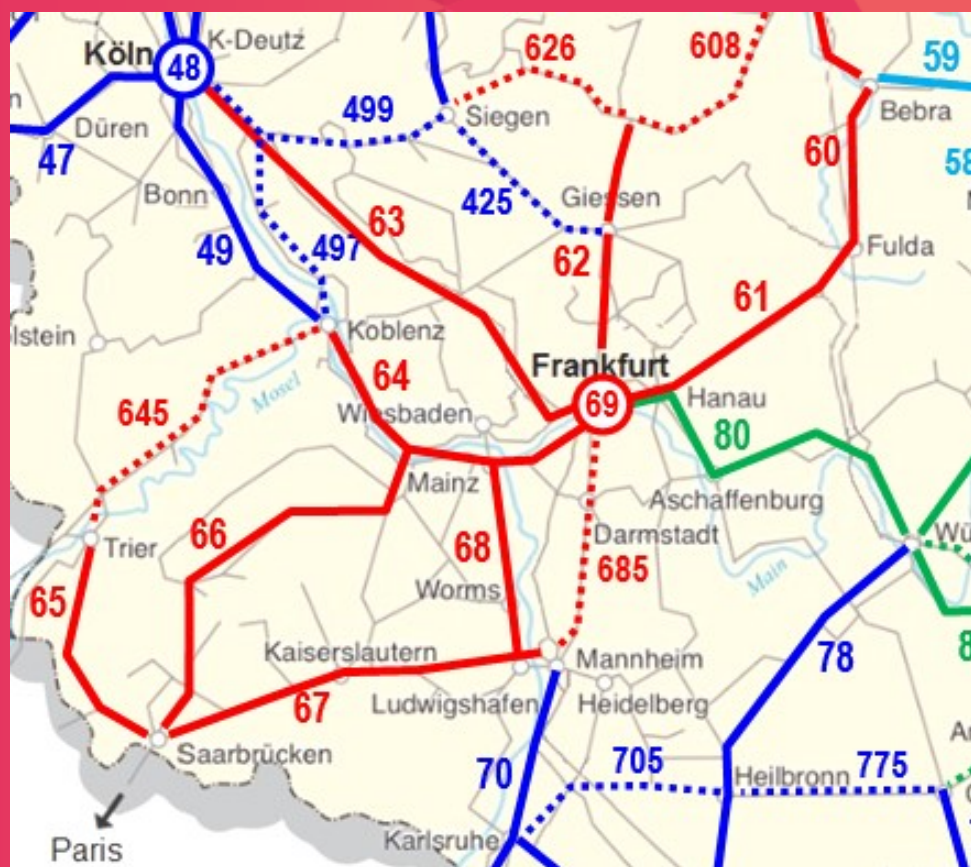


=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

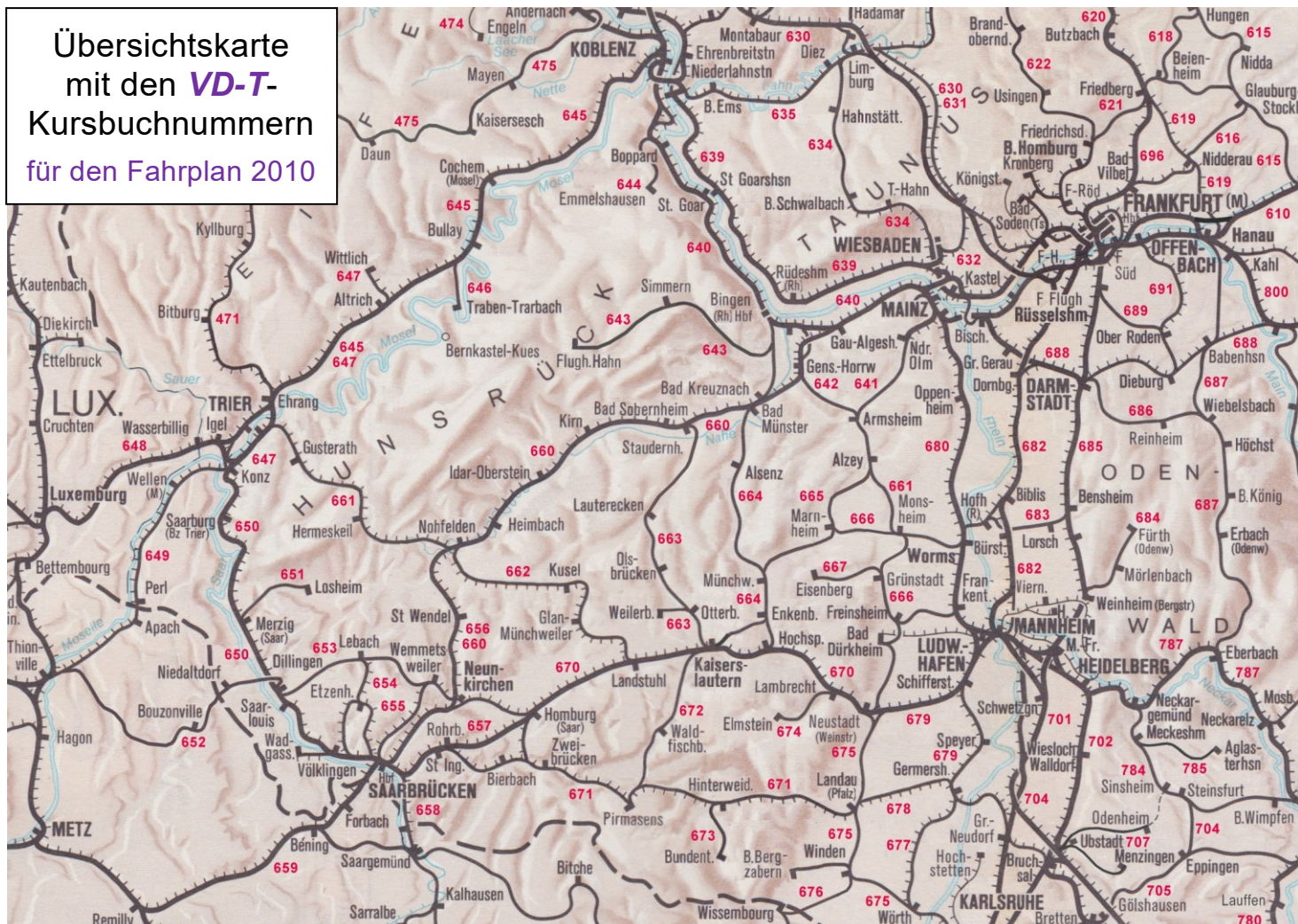
= Strecken 635 bis 669 =

RHEINLAND-PFALZ und SAARLAND



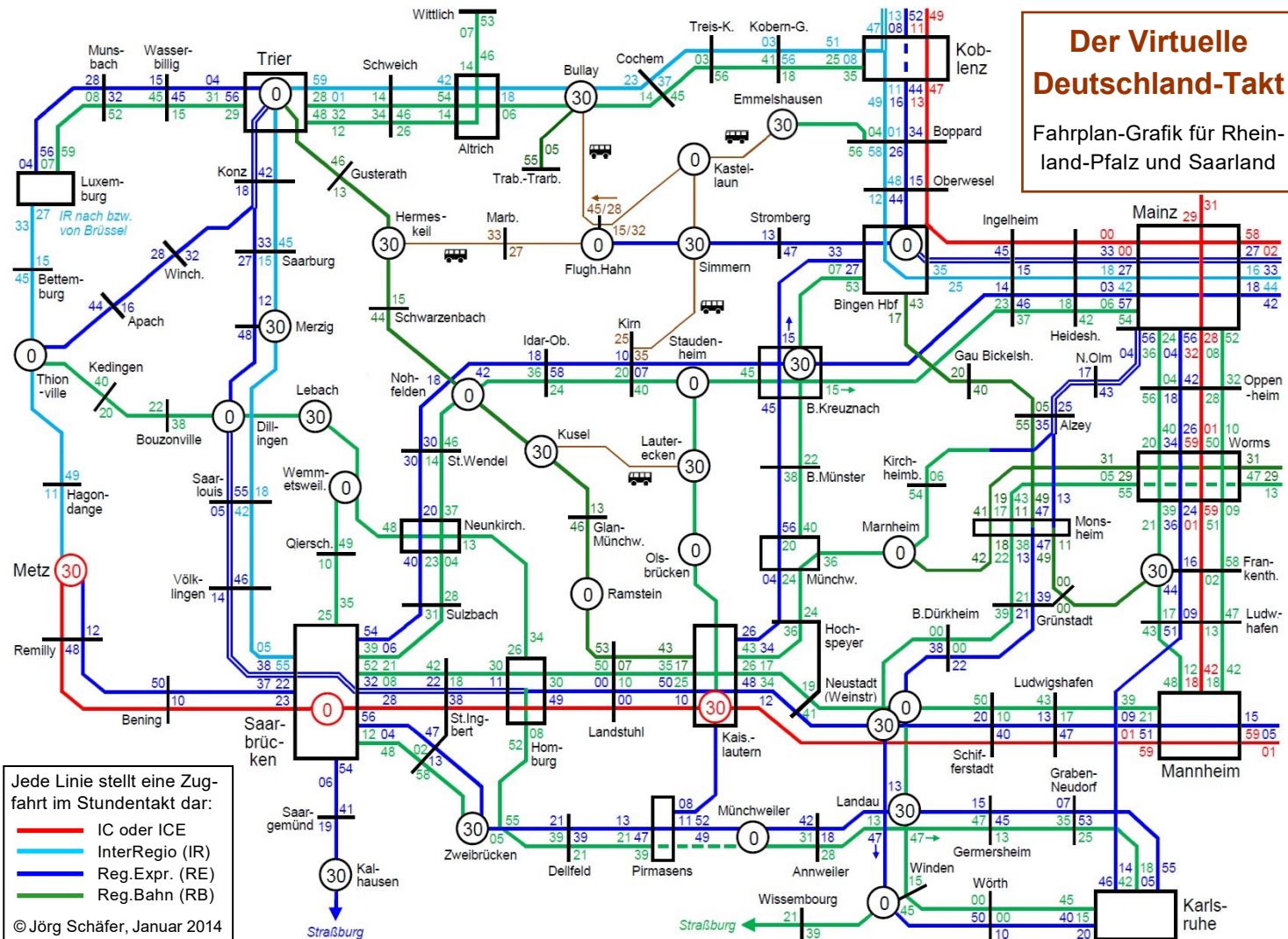
**Ein Integraler Taktfahrplan
von Jörg Schäfer**

Übersichtskarte
mit den **VD-T-**
Kursbuchnummern
für den Fahrplan 2010



Der Virtuelle Deutschland-Takt

Fahrplan-Graphik für Rheinland-Pfalz und Saarland



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 Telegrafenanleitungen.

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 Zugbildungs- und Zugsauflösungsaufgaben 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 weitläufige 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 *Unterwesterwaldbahn* 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 fuhren tagsüber im Zweistunden-takt Limburg - Dreikirchen - Montabaur - Siershahn und Limburg - Westerburg - Altenkirchen - Au (Sieg). Von Limburg nach Au brauchten sie fast zwei Stunden,

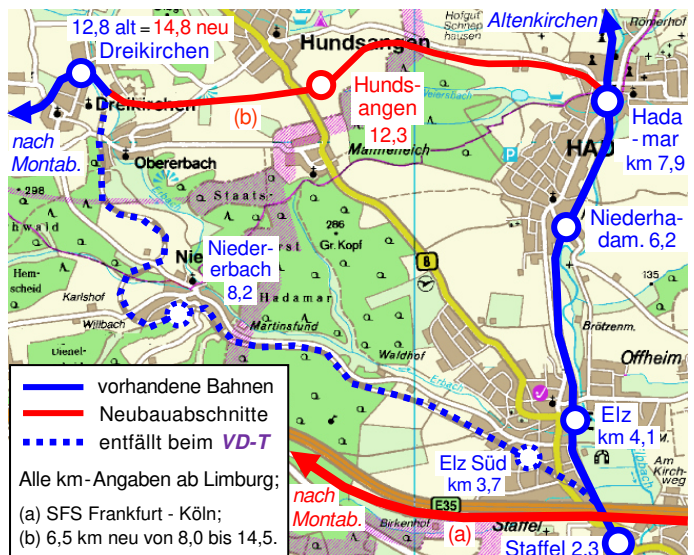
davon entfielen 5 bis 11 Minuten auf den Fahrtrichtungswechsel in Altenkirchen. Nördlich der Kreisstadt wurde das Angebot für die größere Nachfrage montags bis freitags zum Halbstundentakt und am Wochenende zum Stundentakt verdichtet.

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	Niedernhausen	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
I	8.43	I	9.43	I	6,2 Niederhadamar	I	9.16	I	10.16	I
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 / Höhr-Grenzhsn. - Montabaur

Die 21,6 km lange *Brexbachtalbahn* wurde 1884 nach zwölfjähriger Planungs- und Bauzeit eröffnet. Sie verband Engers an der *Rechten Rheinstrecke* mit Siershahn im Westerwald, wo gleichzeitig die *Unterwesterwaldbahn* 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 Brexbachtal.

Die abseits des Tals gelegene Stadt Höhr-Grenzhausen bekam Anschluss durch eine 2,6 km lange Stichstrecke ab Grenzau, die man 1909 um 4,1 km bis Hilscheid verlängerte. 1887 ging die 39,5 km lange *Holzbachtalbahn* 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 Höhr-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), Höhr-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 Höhr-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
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
Hundsorf		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 Rüdesheim 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 Hundsorf	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)	an	10.05 10.10 10.16	(a)	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 9.27 9.24 9.21 9.18	(a)	9.55 9.50 9.44	ab 10.27 10.24 10.21 10.18	(a)
 9.27	9.45 9.48 9.51 9.56		 IR (b)	10.45 10.48 10.51 10.56		78,9 Niederwalluf 82,1 Wi.-Schierstein 85,2 Wiesb.-Biebrich 89,4 Wiesbaden Hbf	 8.33		IR (b)	9.15 9.12 9.09 9.04	 9.33 (b)	10.15 10.12 10.09 10.04
9.33 9.40 9.55 10.05	an	10.05 10.27	10.33 10.40 10.55 11.05	an	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 9.20 9.05 8.55	9.55 9.33	ab

(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.

640 Frankfurt (Main) - Mainz - Bad Kreuznach / Bingen - Koblenz

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

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

In den ersten Jahren des Zweiten Weltkriegs war das mittlere Rheintal nur selten Ziel feindlicher Angriffe. Erst ab Sommer 1944 änderte sich das, und im Dezember wurden Koblenz und Bingerbrück massiv bombardiert. In den letzten Kriegsmonaten kamen alle großen Bahnhöfe und alle Rheinbrücken unter Beschuss. Was feindliche Bomben nicht schafften, erledigten die deutschen Truppen auf dem Rückzug. Im März 1945 waren alle sechs Eisenbahnbrücken über den Rhein so weit beschädigt oder zerstört, dass kein Zugverkehr mehr möglich war.

Nach Kriegsende machten sich die Eisenbahner unverzüglich daran, die schlimmsten Kriegsschäden zu beseitigen und wichtige Brücken und Tunnel provisorisch instand zu setzen. Schon im Mai 1945 konnten wieder Züge zwischen Köln und Mainz auf der linken Rheinseite fahren, allerdings mit höchstens 85 km/h. Schrittweise wurden Weichen, Signale und Stellwerke wieder in Betrieb genommen. Am 13. Mai 1949 wurden die neuen Kölner Südbrücken in Köln und Mainz eröffnet und die Züge durften wieder bis zu 110 km/h fahren. Die drei *strategischen Brücken* wurden jedoch nicht wieder aufgebaut.

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

Immer waren dort die modernsten Züge unterwegs: Namen wie *Rheingold*, *Loreley-Express*, *Rheinblitzgruppe* und *Trans-Europa-Express* wurden Legende. 1971 führte die DB den *Intercity* (IC) für den hochwertigen Personenfernverkehr ein: Von bundesweit vier IC-Linien fuhren zwei über die *linke Rheinstrecke*, was deren Bedeutung unterstreicht. 1978 wurde das Angebot auf allen IC-Linien zum Stundentakt verdichtet und ab 1985 zusätzliche IC-Linien eingeführt. Immer häufiger folgten sich IC und andere Fernverkehrszüge im Blockabstand. Obwohl Güterzüge größtenteils auf die *rechte Rheinstrecke* geschickt wurden, zählte die zweigleisige Strecke Köln - Mainz zu den meistbefahrenen Bahnlinien in Deutschland. Sie blieb deshalb weitgehend von Rückbaumaßnahmen verschont und hat heute noch zahlreiche Ausweich- und Überholgleise.

Erst nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt im Jahr 2002 (→ KBS 630) verlor die *linke Rheinstrecke* ihre herausragende Bedeutung. Im Jahresfahrplan 2013 gab es zwei stündliche IC-Linien, die von Koblenz nach Mainz nonstop 50 Minuten und mit Halt in Bingen 53 Minuten brauchten. Für den Nahverkehr kamen in der *Normalverkehrszeit* stündliche RB und zweistündliche RE hinzu.



Der **VD-T** hätte beide Rheinseiten schon ausgebaut, bevor überhaupt die Arbeiten an der Schnellfahrstrecke begannen. Die Abschnitte Köln - Koblenz und Bingen - Mainz können mit vertretbarem Aufwand fast durchgängig auf Tempo 160 km/h (für passive Neigetechnik) gebracht werden. Im topografisch schwierigen Abschnitt zwischen Koblenz und Bingen ist oft schon bei 120 km/h Schluss. Die sehr enge Rheinschleife bei Boppard erlaubt nicht einmal 100 km/h – der **VD-T** hätte sie mit zwei kurzen Neubauten an beiden Ufern „abgeschnitten“.

Zug	IC	RE	RB	IR	RB	RB	RE	RB	IC	RE	RB	IR
km Frankfurt (M) Hbf	<i>Nür.</i>	7.25		ab			7.58		<i>Nür.</i>	8.25		ab
> Frankfurt (M) Süd	7.28	>		7.49			>		8.28	>		8.49
11,4 Frankf.-Flughafen	7.41	<					8.12		8.41	<		
> Frankf.-Höchst		7.34					>			8.34		
< Hochheim (Main)		7.46					<			8.46		
27,4 Rüsselsheim		>					8.22			>		
	7.58	7.55	ab	8.16	ab		8.31	ab	8.58	8.55	ab	9.16
39,6 Mainz Hbf	8.00	8.03	8.08	8.18	8.23		8.34	8.49	9.00	9.03	9.08	9.18
41,4 Mz-Rheingauwall					8.25			8.51				
42,9 Mainz-Mombach					8.27			8.53				
47,1 Budenheim			8.14		8.31			8.57			9.14	
50,0 Uhlerborn					8.34			9.00				
52,7 Heidesheim (Rh)					8.37			9.03				
57,7 Ingelheim		8.14	8.21		8.42		8.45	9.08	[10]	9.14	9.21	
60,8 Gau-Algesheim			8.24		an	Alzey	8.48	an			9.24	
65,6 Bingen-Gaulsheim		Saar-	Saar-			>	8.53			Saar-	Saar-	
69,2 Bingen Stadt		brück.	brück.			8.41	8.57			brück.	brück.	
				8.34		8.43	8.59					9.34
70,6 Bingen Hbf				8.36		8.44	9.01					9.36
76,0 Trechtingshausen						8.49						
80,6 Niederheimbach						8.53						
84,1 Bacharach						8.57	9.10					
90,5 Oberwesel				8.48		an	9.15					9.48
97,3 St.Goar							9.21					
103,2 Bopp.-Hirzenach							9.26					
107,0 Bopp.-Bad Salzig					ab		9.30					
111,9 Boppard				9.01	9.05		9.34					10.01
> Spay	>			>	9.11		>		>			>
< Rhens	<			<	9.15		<		<			<
123,3 Königsbach					9.20							
126,4 Koblenz Hbf	8.47	4,60		9.11	9.24		9.44		9.47			10.11
<i>Koblenz Hbf</i>	8.49			9.13					9.49			10.13
<i>Bonn Hbf</i>	9.21			9.51					10.21			10.51
<i>Köln Hbf</i>	9.42			10.12					10.42			11.12

Gesamtverkehr Mainz - Frankfurt siehe KBS 691;
 die blauen RB verkehren nur montags bis freitags.

<i>Köln Hbf</i>	7.18					7.48		8.18				
<i>Bonn Hbf</i>	7.39					8.09		8.39				
<i>Koblenz Hbf</i>	8.11					8.47		9.11				
Zug	IC	RE	RE	RB	RB	IR	RB	IC	RE	RB	RE	RB
km Koblenz Hbf	8.13		8.16	8.36		8.49		9.13			9.16	9.36
3,1 Königsbach				8.39								9.39
8,6 Rhens	>		>	8.44		>		>			>	9.44
12,1 Spay	<		<	8.48		<		<			<	9.48
19,5 Boppard			8.26	8.55		8.58					8.28	9.55
an Bopp.-Bad Salzig			8.30	an							9.30	an
Bopp.-Hirzenach			8.34								9.34	
St.Goar			8.38								9.38	
Oberwesel			8.44	ab		9.11					9.44	
Bacharach			8.49		9.03						9.49	
Niederheimbach					9.06							
Trechtingshausen					9.11							
Bingen Hbf			8.59		9.16	9.24					9.59	
Bingen Stadt			9.01		9.17	9.26					10.01	
ab Bingen-Gaulsheim		<i>Saar-brück.</i>	9.03		9.19		<i>Saar-brück.</i>		<i>Saar-brück.</i>		10.03	
			9.06		>						10.06	
19,9 Gau-Algesheim			9.11	<i>ab</i>	9.29		9.35			ab	10.11	<i>ab</i>
23,0 Ingelheim		8.46	9.14	<i>9.18</i>	<i>Alzey</i>		9.38	[50]	9.46	9.53	10.14	<i>10.18</i>
28,0 Heidesheim (Rh)				<i>9.22</i>						9.57		<i>10.22</i>
30,7 Uhlerborn				<i>9.25</i>						10.00		<i>10.25</i>
33,6 Budenheim				<i>9.28</i>			9.45			10.03		<i>10.28</i>
37,8 Mainz-Mombach				<i>9.32</i>						10.07		<i>10.32</i>
39,3 Mz- Rheingauwall				<i>9.34</i>						10.09		<i>10.34</i>
	9.00	8.57	9.26	<i>9.37</i>		9.42	9.52	10.00	9.57	10.12	10.26	<i>10.37</i>
41,1 Mainz Hbf	9.02	9.05	9.29	<i>an</i>		9.44	an	10.02	10.05	an	10.29	<i>an</i>
> Rüsselsheim		>	9.38						>		10.38	
61,0 Hochheim (Main)		9.14	<						10.14		<	
81,0 Frankf.-Höchst		9.26	>						10.26		>	
> Frankf.-Flughafen	9.19	<	9.48					10.19	<		10.48	
< Frankfurt (M) Süd	9.32	>	>			10.11		10.32	>		>	
80,7 Frankfurt (M) Hbf	<i>Nür.</i>	9.35	10.02			an		<i>Nür.</i>	10.35		11.02	

Gesamtverkehr Mainz - Frankfurt siehe KBS 691;
 die blauen RB verkehren nur montags bis freitags.

641 Mainz - Alzey - Monsheim - Bad Dürkheim - Neustadt (Wstr.)

Die 41 km lange Bahnlinie von Mainz nach Alzey wurde 1871 von der *Hessischen Ludwigsbahn* eröffnet. Sie machte im heutigen Mainzer Stadtgebiet einen großen Bogen über Gonsenheim, weil eine direktere Trasse über Bretzenheim nur durch einen Tunnel den Mainzer Hauptbahnhof erreicht hätte. Die 30 km von Alzey nach Monsheim nahm die *Hessische Ludwigsbahn* schon vier Jahre vorher in Betrieb.

Die Nachfrage entwickelte sich gut. Allerdings blieb das Aufkommen in einem Umfang, der zwischen Mainz und Monsheim auf einem Gleis zu bewältigen war. Nur die folgenden 8 km bis Alzey wurden zweigleisig ausgebaut, weil dort zusätzliche Züge der *Rheinhessenbahn* von Bingen nach Worms (→ KBS 642) fuhren.

7.28	>	7.58	8.28	>	8.58	Frankfurt (M) Hbf	10.02		10.35	11.02		11.35
7.41	<	8.12	8.41	<	9.12	Frankfurt (M) Süd	>	10.32	>	>	11.32	>
7.58						Frankf.Flughafen	9.48	10.19	<	10.48	11.19	<
7.58	7.55	8.31	8.58	8.55	9.31	Mainz Hbf 691	9.29	10.02	10.05	10.29	11.02	11.05
RE	RB	RB	RE	RB	RB	Zug	RB	RE	RB	RB	RE	RB
8.06	↙	8.41	9.06	↙	9.41	km Mainz Hbf	9.19	9.54		10.19	10.54	
		8.45			9.45	2,4 Mainz-Zahlbach	9.15			10.15		
		8.50			9.50	5,4 Mz-Marienborn	9.10			10.10		
8.16		8.57	9.16		9.57	12,7 Nieder Olm	9.03	9.44		10.03	10.44	
	v.Ba-	9.03		v.Ba-	10.03	18,0 Saulheim Bf	8.57		n.Ba-	9.57		n.Ba-
	char.	9.05		char.	10.05	19,8 Saulheim Süd	8.55		char.	9.55		char.
	char.	9.08		char.	10.08	22,5 Wörrstadt	8.52		char.	9.52		char.
>	8.17	>	>	9.17	>	> Bingen Hbf 642	>	>	9.43	>	>	10.43
8.26	8.43	9.13	9.26	9.43	10.13	28,4 Armsheim	8.47	9.34	9.17	9.47	10.34	10.17
	8.48	9.18		9.48	10.18	33,7 Albig	8.42		9.12	9.42		10.12
8.32	8.51	9.21	9.32	9.51	10.21	36,1 Alzey Bf	8.39	9.28	9.09	9.39	10.28	10.09
8.34	8.52	an	9.34	9.52	an	38,2 Alzey Süd	ab	9.26	9.08	ab	10.26	10.08
	8.54			9.54		43,6 Eppelsheim			9.05			10.05
	59/01			59/01					59/01			59/01
	9.04			10.04		46,4 Gundersheim			8.55			9.55
	9.08			10.08		51,2 Flörsh.-Dalsheim			8.51			9.51
8.46	9.12		9.46	10.12		54,6 Monsheim		9.14	8.48		10.14	9.48
8.48	9.14		9.48	10.14		64,1 Grünstadt		9.12	8.46		10.12	9.46
8.59	9.21		9.59	10.21		72,8 Freinsheim		9.01	8.39		10.01	9.39
9.11	9.29		10.11	10.29				8.49	8.31		9.49	9.31
9.25	>		10.25	>		> Frankenthal 668		8.35	>		9.35	>
an	9.37		an	10.37		79,1 Bad Dürkheim		ab	8.23		ab	9.23
	9.56			10.56		94,2 Neustadt (Wstr)			8.04			9.04

Gesamtverkehre: Mainz - Nieder Olm → KBS 632 und Monsheim - Neustadt → KBS 666

Der Jahresfahrplan 2013 enthielt in der *Normalverkehrszeit* pro Stunde und Richtung einen RE und eine RB, die von Mainz nach Alzey zwischen 36 und 50 Minuten brauchten und meistens in Alzey endeten. Zwischen Alzey und Monsheim fuhren nur stündlich die RB der *Rheinhausenbahn* von Bingen nach Worms (→ KBS 642).

Beim **VD-T** würden die Züge nach Alzey von der Neubaustrecke für die Mainzer S-Bahn profitieren (→ KBS 632). 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. Das setzt allerdings voraus, dass mit einem zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Nieder Olm und Saulheim keine Zeit mehr bei Kreuzungsaufhalten in Bahnhofen verloren wird. Außerdem müsste der Abschnitt Nieder Olm - Armsheim für 120 km/h ausgebaut werden.

Schnellere Verbindungen sorgen sicher für mehr Nachfrage. Daher sieht der **VD-T** einen S-Bahn-Halbstundentakt bis Nieder Olm (→ KBS 632) und die Verdoppelung des Angebots zwischen Alzey und Monsheim vor: Dort käme zum stündlichen RB ein RE hinzu, der nonstop nur 12 Minuten braucht und zahlreiche Verbindungen nochmals erheblich beschleunigt.

642 Bingen - Gau Bickelheim - Alzey (- Monsheim - Neustadt / Wstr)

8.03 8.16	9.03 9.16	10.03 10.16	Bacharach 660 Bingen Hbf	8.57 8.44	9.57 9.44	10.57 10.44
7.51 8.23	8.51 9.23	9.51 10.23	Mainz Hbf 660 Gensing.-Horrweiler	7.51 8.23	8.51 9.23	9.51 10.23
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.17 8.19 8.24	9.17 9.19 9.24	10.17 10.19 10.24	km Bingen Hbf 1,4 Bingen Stadt 7,1 Büdesheim Ost	8.43 8.40 8.35	9.43 9.40 9.35	10.43 10.40 10.35
8.28 8.31 8.34 8.37	9.28 9.31 9.34 9.37	10.28 10.31 10.34 10.37	11,9 Gensing.-Horrweiler 14,5 Welgesch.-Zotzenh. 17,4 Sprendlingen 21,0 Gau Bickelheim	8.31 8.28 8.25 8.22	9.31 9.28 9.25 9.22	10.31 10.28 10.25 10.22
8.40 8.43 8.48 8.51	9.40 9.43 9.48 9.51	10.40 10.43 10.48 10.51	23,3 Wallertheim 26,6 Armsheim 31,9 Albig 34,3 Alzey Bf	8.20 8.17 8.12 8.09	9.20 9.17 9.12 9.09	10.20 10.17 10.12 10.09
8.52 9.12 9.21 9.37 9.56	9.52 10.12 10.21 10.37 10.56	10.52 11.12 11.21 11.37 11.56	Alzey 641 Monsheim Grünstadt Bad Dürkheim Neustadt (Weinstr)	8.08 7.48 7.39 7.23 7.04	9.08 8.48 8.39 8.23 8.04	10.08 9.48 9.39 9.23 9.04

In Armsheim gibt es attraktive Anschlüsse „übers Eck“ von und zur RB nach Mainz (→ KBS 641).

**Gesamtverkehr
Armsheim - Alzey -
Monsheim siehe
KBS 641**

Die *Rheinhessenbahn* wurde von der Hessischen Ludwigsbahn (HLB) in drei Abschnitten zwischen 1864 und 1871 eröffnet. Zusammen mit der HLB wurde sie 1897 verstaatlicht und Teil der Preußisch-Hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft.

Es werden überwiegend Triebwagen der Baureihe 628/629 eingesetzt, die ganz-tägig zwischen Bingen Stadt und Worms im Stundentakt pendeln. Ab Monsheim wird das Angebot montags bis freitags nachmittags zu einem angenäherten Halb-studentakt verdichtet.

Beim **VD-T** wäre das Angebot ähnlich. Für einen effektiveren Fahrzeugeinsatz gäbe es aber die RB-Linien Bacharach - Bingen - Neustadt (Wstr.) und Marnheim - Worms (→ KBS 666), die sich in Monsheim treffen und gegenseitig Anschluss bieten.

643 (Frankfurt / M -) Bingen - Simmern - Flughafen Hahn

Die 110 km lange *Hunsrückbahn* von Langenlonsheim über Simmern nach Hermeskeil wurde von 1889 bis 1903 etappenweise eröffnet. Die Nachfrage war in der dünn besiedelten Region nie gewaltig, und so endete der Personenverkehr Simmern - Hermeskeil schon 1976. Acht Jahre später folgte der Abschnitt Langenlonsheim - Simmern.

Im Güterverkehr war das Aufkommen durch die Treibstoff- und Truppentransporte zum Militärflughafen bei Hahn sehr unregelmäßig. Letztmals im Golfkrieg 1991 wurde die Strecke von der US Army intensiv genutzt. 1996 übernahm die *Bahngesellschaft Waldhof* die Gütertransporte und zwei Jahre später auch die Betriebsführung. Am 11.7.1998 wurde der Abschnitt Morbach - Hermeskeil stillgelegt und am 1.7.1999 folgte Stromberg - Morbach. Zwischen 1998 und 2000 fuhren auf der Reststrecke nur unregelmäßig Güterzüge.

2005 gaben die Deutsche Bahn und das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium bekannt, dass der Abschnitt Langenlonsheim - Simmern - Büchenbeuren mit dem knapp 4 km langen Anschlussgleis zur Erschließung des inzwischen zivil genutzten Flughafens „Frankfurt-Hahn“ reaktiviert werden sollte. Vor allem die Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet sollte dadurch verbessert werden.

Die Inbetriebnahme war ursprünglich für das Jahr 2010 geplant, wobei stündlich ein RE ab Mainz und alle zwei Stunden eine RB ab Bingen fahren sollte. Der geplante Start wurde in den Folgejahren immer wieder wegen der „umfassenden Baumaßnahmen“ entlang der 62 Kilometer langen Strecke verschoben, die auf zwei Teilstücken mit zusammen 4 km zweigleisig ausgebaut werden soll. Sahen ursprüngliche Planungen noch Kosten von 62 Millionen Euro vor, rechnete man

2013 schon mit 104 Millionen Euro. Etwa die Hälfte der zurzeit rund 80 Bahnübergänge soll dabei entfallen. Geplant sind auch ein neuer Fernbahnhof in Hahn und ein elektronisches Stellwerk.

Die rheinland-pfälzische Opposition kritisiert die projektierten RE-Fahrzeiten Mainz - Hahn = 90 Minuten und Frankfurt Hbf - Hahn = 130 Minuten. Sie sind im Vergleich zur Autofahrt nur mäßig attraktiv, denn die dauert (ohne Stau) nur 60 bzw. 90 Minuten und wird durch den Ausbau von A60 und B50 noch schneller werden.

Beim **VD-T** wäre zumindest der Abschnitt Langenlonsheim - Simmern nicht eingestellt worden, wodurch ein über 1.000 km² großes Gebiet den Schienenanschluss verlor. Die reale Buslinie 230 braucht über eine Stunde von Bingen nach Simmern - kein Wunder, dass jeder der kann im Hunsrück das eigene Auto benutzt!

Auf dieser Basis wäre es leichter möglich gewesen, den zivil genutzten Flughafen „Frankfurt-Hahn“ und das darum herum entstandene Gewerbe hochwertig zu erschließen: Um eine *ITF*-kompatible RE-Fahrzeit Bingen - Hahn unter 55 Minuten zu erreichen, hätte der **VD-T** die 17 Bestandskilometer von Münster-Sarnsheim

6.54	7.49	7.54	8.49	8.54	Frankfurt (M) Hbf	10.06	10.11	11.06	11.11	12.06
7.08	>	8.08	>	9.08	Frankfurt Flughafen	9.52	>	10.52	>	11.52
7.33	8.18	8.33	9.18	9.33	Mainz Hbf	9.27	9.42	10.27	10.42	11.27
7.59	8.34	8.59	9.34	9.59	Bingen Hbf 660	9.01	9.26	10.01	10.26	11.01
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.03	8.37	9.03	9.37	10.03	km Bingen Hbf	8.59	9.23	9.59	10.23	10.59
	8.40		9.40		2,7 Münster-Sarnsheim		9.20		10.20	
	8.44		9.44		6,6 Rümmlersheim		9.16		10.16	
	48/51	[10]	48/51		9,7 Waldleubersheim		09/12	[50]	09/12	
	8.54		9.54		11,7 Schweppenhausen		9.06		10.06	
8.13	58/01	9.13	58/01	10.13	15,0 Stromberg (Hunsr.)	8.47	59/02	9.47	59/02	10.47
	9.04		10.04		18,4 Seibersbach		8.55		9.55	
	9.09		10.09		23,9 Rheinböllen		8.50		9.50	
	9.13		10.13		27,6 Ellern		8.46		9.46	
	9.17		10.17		31,0 Argenthal		8.42		9.42	
	9.21		10.21		35,0 Mutterschied		8.38		9.38	
8.29	9.25	9.29	10.25	10.29	37,9 Simmern	8.31	8.35	9.31	9.35	10.31
8.31	an	9.31	an	10.31		8.29	ab	9.29	ab	10.29
8.40		9.40		10.40	48,0 Kirchberg (Hunsr.)	8.19		9.19		10.19
8.49		9.49		10.49	57,6 Sohren	8.10		9.10		10.10
8.55		9.55		10.55	62,0 Flughafen Hahn	8.05		9.05		10.05
9.03		10.03		11.03	Flughafen Hahn	7.57		8.57		9.57
9.34		10.34		11.34	Morbach	7.26		8.26		9.26
9.59		10.59		11.59	Thalfang	7.01		8.01		9.01
10.27		11.27		12.27	Hermeskeil	6.33		7.33		8.33

über Langenlonsheim nach Schweppenhausen durch einen 8 km langen Neubauabschnitt ersetzt. Außerdem würde der große Bogen über Büchenbeuren abgekürzt und die Strecke signaltechnisch zur Hauptbahn aufgewertet. Mit 120 km/h zwischen Bingen und Stromberg, 100 km/h bis Simmern und 80 km/h bis zur Endstation wären RE-Fahrzeiten Mainz - Hahn = 80 Minuten und Frankfurt Hbf - Hahn = 120 Minuten möglich. In Simmern und Hahn böten zudem *Integrale Takt-knoten* sehr gute Voraussetzung für Busanschlüsse ins Umland.

644 Boppard - Emmelshausen (- Simmern)

Die 53 km lange Bahnlinie Boppard - Simmern ging abschnittsweise zwischen 1906 und 1908 in Betrieb. Besonders aufwändig war der Aufstieg von Boppard im Rheintal nach Emmelshausen im Hunsrück: Auf 6,3 km Streckenlänge waren 328,5 Höhenmeter zu überwinden und trotz einer gewundenen Streckenführung mussten zwei Viadukte und fünf Tunnel errichtet werden. Die Steigung von 1:16,5 erforderte einen Zahnradantrieb, eingesetzt wurden Dampflokomotiven der preußischen Gattung T 26.

Dank der stärkeren Zugkraft der Baureihe 94.5 konnte ab 1931 auf die Zahnräder verzichtet werden. Ab 1956 fuhren *Schienenbusse* (Baureihe 798) mit besonderer Ausrüstung für den Steilstreckenbetrieb. 1983 endete der Personenverkehr zwischen Simmern und Pfalzfeld und der Güterverkehr zwischen Emmelshausen und Pfalzfeld. 1996 wurde der Abschnitt südlich von Emmelshausen komplett stillgelegt und schrittweise abgebaut. Auf der Trasse entstand der *Schinderhannes-Radweg*, der sich großer Beliebtheit erfreut.

Nach der Beschränkung auf den Abschnitt Boppard - Emmelshausen kamen ab 1983 Dieselloks der Baureihe (BR) 213 mit zwei Nahverkehrswagen ("Silberlinge") zum Einsatz. 1995 wurden alle zehn „213er“ in Thüringen zusammengezogen – nach Boppard kamen die BR 215 und 218 als Ersatz. Diese schweren Dieselloks machten in den engen Kurven Probleme: Ende 2005 ruhte der Betrieb für einige Wochen, weil Schäden an Gleisen und Radsätzen auftraten. Erst der Einbau von Spurkranzschmieranlagen am Schienenbogeneinlauf löste die Probleme.

2008 wurde die Strecke für 9,3 Millionen Euro komplett saniert. Danach gab es aber erneut Probleme an den Radsätzen, und zur Ursachenforschung ruhte der Verkehr wieder mehrere Monate. Ab Ende 2009 sollte *Rhenus Veniro* eigentlich den Verkehr mit drei vom Hersteller *Stadler* modifizierten und dadurch steilstreckentauglichen *Regio-Shuttle*-Triebwagen übernehmen. Die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt verzögerte sich aber mehrfach, so dass noch bis April 2011 lokbespannte Wendezüge von DB Regio Südwest fuhren.

Während der folgenden Osterferien wurden die Bahnsteige in Fleckertshöhe und Ehr erneuert. Danach lag aber nur eine eingeschränkte Betriebsgenehmigung für die *Regio-Shuttles* vor, sodass zunächst nur ein Triebwagen und im Schülerverkehr zusätzliche Busse fuhren. Ab August 2011 setzte *Rhenus Veniro* zwei gekoppelte Triebwagen ein und seit Januar 2012 auch Dreifachtraktionen, womit der Schülerverkehr wieder komplett auf der Schiene abgewickelt werden kann.



Zwei steilstreckentaugliche *Regio-Shuttles* der *Rhenus Veniro* verlassen den Bahnhof Boppard. Gut zu erkennen ist, dass das Gleis nach Emmelshausen gleich in eine starke Steigung übergeht. (© 2011 Rhein-Hunsrück-Zeitung)

7.49	8.49	9.49	Koblenz Hbf	9.11	10.11	11.11
7.58	8.58	9.58	Boppard 660	9.01	10.01	11.01
7.17	8.17	9.17	Mainz Hbf	9.43	10.43	11.43
7.35	8.35	9.35	Boppard 660	9.25	10.25	11.25
8.01	9.01	10.01	Boppard 660	8.58	9.58	10.58
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Boppard	8.55	9.55	10.55
8.15	9.15	10.15	6,3 Buchholz	8.44	9.44	10.44
8.19	9.19	10.19	9,2 Fleckertshöhe	8.40	9.40	10.40
8.23	9.23	10.23	12,0 Ehr	8.36	9.36	10.36
8.27	9.27	10.27	14,7 Emmelshausen	8.32	9.32	10.32
8.33	9.33	10.33	Emmelshausen	8.27	9.27	10.27
9.00	10.00	11.00	Kastellaun	8.00	9.00	10.00
9.25	10.25	11.25	Simmern	7.35	8.35	9.35

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung wohl nicht viel anders verlaufen. In Boppard gäbe es noch bessere Anschlüsse zur *linken Rheinstrecke* und auf dem nachfrageschwächeren Abschnitt nach Simmern stündlich Busse mit sehr guten Zuganschlüssen an beiden Endstationen.

Wahrscheinlich hätte es dank der besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen beim **VD-T** auch in den Jahren 2005 bis 2012 nicht so langwierige technische Probleme gegeben.

645 (Köln -) Koblenz - Bullay - Trier (- Saarbrücken)

Die *Moselstrecke* wurde von 1874 bis 1879 als Teil der strategischen „Kanonenbahn“ von Berlin nach Metz in Lothringen gebaut. In den 1950er Jahren war die Elektrifizierung mit dem französischen Stromsystem (25 kV, 50 Hz) geplant, nach der Eingliederung des Saarlandes in die BRD aber wieder verworfen. Erst 1973 bekamen die Gleise daher eine Oberleitung, woran eine Tafel am Trierer Hauptbahnhof erinnert.

Trotz ihrer militärischen Abstammung hat die *Moselstrecke* heute große wirtschaftliche Bedeutung für die Region (einschließlich Lothringen und Luxemburg). Es verkehren zahlreiche Personen- und Güterzüge. (Neben den schweren Erzzügen von den Nordseehäfen zur Dillinger Hütte und anderen saarländischen Hüttenwerken vor allem DB-Cargozüge des Kombiverkehrs.)

Obwohl ab 1971 immer wieder die Einbeziehung von Saar- und Moselstrecke in das *InterCity*-Netz gefordert wurde, gab es von 1973 bis 1978 nur eine City-D-Zug-Linie (DC) mit drei Zugpaaren Saarbrücken - Koblenz - Köln - Düsseldorf. In das ab 1988 entstehende *InterRegio*-Netz (IR) wurde die Region ab 1991 mit der Linie Saarbrücken - Koblenz - Köln - Münster - Bremen - Cuxhaven im Zwei-Stunden-Takt integriert. Durch Eilzüge wurden sie zwischen Saarbrücken und Koblenz zum Stundentakt ergänzt.

Nach der bundesweiten Abschaffung der *IR* Ende 2002 fuhren die Züge nahezu unverändert als *IC*-Linie 35 weiter. Die Nachfrage ging aber stetig zurück, da die Preise regelmäßig teuer wurden und die Sonderangebote des Nahverkehrs nicht mehr galten. Seit Dezember 2011 fahren daher nur noch zwei *IC*-Zugpaare auf der *Moselstrecke*. Dem kombinierten IR-RE-Stundentakt folgte ab 1991 auch ein Regionalbahn-Stundentakt, der seit Sommer 2000 zwischen Wengerohr und Trier als „Mosel-S-Bahn“ zeitweise zum Halbstundentakt verdichtet wird.

Beim **VD-T** wäre die Moselstrecke so großzügig ausgebaut worden, dass die stündlichen IR eine Viertelstunde schneller als die realen RE wären und nur noch 68 Minuten von Koblenz nach Trier brauchen. Neben mehr Tempo und Komfort böten sie dank des integralen Taktfahrplans auch bessere Anschlüsse. Voraus-

setzung dafür ist die Aufweitung einiger Kurven, damit zwischen Kobern-Gondorf und Cochem weitgehend 120 km/h gefahren werden können, bis Bullay 140 km/h und bis Ehrang 160 km/h. Außerdem hält der *virtuelle IR* im Gegensatz zum realen RE nicht in Treis-Karden (2.300 Einwohner).

6.48		7.18	7.48		<i>Köln Hbf</i>	10.12	10.42		11.12	11.42
7.09		7.39	8.09		<i>Bonn Hbf</i>	9.51	10.21		10.51	11.21
7.47		8.11	8.47		<i>Koblenz Hbf 470</i>	9.13	9.49		10.13	10.49
IR	CB	RB	RE	CB	Zug	IR	RB	CB	RE	RB
7.51		8.25	8.51		km Koblenz Hbf	9.09	9.35		10.09	10.35
		8.28			2,9 Koblenz-Moselweiß		9.31			10.31
		8.31			4,3 Koblenz-Güls		9.28			10.28
		8.35			8,1 Winningen (Mosel)		9.24			10.24
8.03		8.41	9.03		15,1 Kobern-Gondorf	8.57	9.18		9.57	10.18
		8.43			16,9 Lehmen		9.16			10.16
		8.47			20,8 Kattenes		9.12			10.12
		8.50			23,7 Löff		9.09			10.09
		8.53			26,7 Hatzenport		9.06			10.06
		8.57			30,8 Moselkern		9.02			10.02
		9.00			33,6 Müden (Mosel)		8.59			9.59
		9.03			36,8 Treis-Karden		8.56			9.56
		9.06			39,5 Pommern (Mosel)		8.53			9.53
		9.10			44,4 Klotten		8.49			9.49
8.23		9.14	9.23		47,7 Cochem (Mosel)	8.37	8.45		9.37	9.45
		9.19			53,5 Ediger-Eller		8.40			9.40
	ab	9.21		ab	55,0 Neef		8.38	an		9.38
8.31	8.35	9.26	9.31	9.35	59,2 Bullay	8.29	8.34	9.25	9.29	9.34
	8.40	an		9.40	66,1 Bengel [verlegt]		ab	9.19		ab
	8.43			9.43	69,1 Kinderbeuern [neu]			9.16		
	8.46			9.46	72,0 Ürzig [verlegt]			9.13		
	8.50	<i>Wittl.</i>		9.50	76,5 Wengerohr Bf		<i>Wittl.</i>	9.09		<i>Wittl.</i>
8.42	8.54	9.14	9.42	9.54	79,5 Altrich	8.18	8.46	9.06	9.18	9.46
	9.07	9.27		10.07	92,3 Hetzerath		8.33	8.53		9.33
	9.19	9.39		10.19	104,6 Ehrang, Gartenstr.		8.21	8.41		9.21
	9.29	>		10.29	> <i>Trier West 667</i>		>	8.31		>
8.59	<i>Wass.</i>	9.48	9.59	<i>Wass.</i>	111,6 Trier Hbf	8.01	8.12	<i>Wass.</i>	9.01	9.12
9.01			10.01		<i>Trier Hbf 670</i>	7.59			8.59	
9.29			10.29		<i>Dillingen (Saar)</i>	7.31			8.31	
9.55			10.55		<i>Saarbrücken Hbf</i>	7.05			8.05	

Gesamtverkehr Altrich - Ehrang - Trier siehe KBS 647

646 Bullay - Traben-Trarbach

Die 1879 fertig gestellte *Moselstrecke* von Koblenz nach Trier (→ KBS 645) verlässt südlich von Bullay das Flusstal, da die Mosel einen großen Bogen nach Osten macht. Die dort gelegenen Orte bekamen 1883 durch eine 10,6 km lange eingleisige Nebenbahn Anschluss an den Bahnhof Pünderich. Dieser liegt weit vom namensgebenden Ort entfernt und wurde kaum genutzt. Daher fahren alle Züge 2,6 km auf der Hauptstrecke weiter nach Bullay.

In den 1980er-Jahren drohte der Bahnlinie wie vielen anderen aufgrund sinkender Fahrgastzahlen die Stilllegung. Erst der *Rheinland-Pfalz-Takt* brachte mit einem Stundentakt und zeitgemäßen Fahrzeugen (Dieseltriebwagen der BR 628) für den Personenverkehr die Wende. Den Güterverkehr stellte die Deutsche Bahn AG allerdings ein und baute die vielen Gleise im Bahnhof Traben-Trarbach (km 10,6) ab. Zweihundert Meter weiter nördlich errichtete sie einen neuen Haltepunkt, der inzwischen schon wieder sein Ausweichgleises verlor. Die meisten Fahrgäste sind heute Touristen, und für sie wurde der Name *Moselweinbahn* getauft. Berufs- und Schülerverkehr sind nicht so dominant wie auf vielen anderen Zweigstrecken.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung ähnlich verlaufen. Aber man hätte die Strecke nicht 200 Meter verkürzt, wodurch die Fußwege ins Trabener Zentrum sowie zur Moselbrücke nach Trarbach 3 Minuten länger wurden. Vielmehr wäre das Angebot für die knapp 6.000 Einwohner der Moselstadt durch den neuen Haltepunkt am Buchenweg noch verbessert worden.

7.35	8.35	9.35	<i>Trier Hbf</i>	9.25	10.25	11.25
7.45	8.45	9.45	<i>weitere</i>	9.15	10.15	11.15
8.00	9.00	10.00	<i>Bullay 665</i>	9.00	10.00	11.00
7.22	8.22	9.22	<i>Koblenz Hbf</i>	9.38	10.38	11.38
7.50	8.50	9.50	<i>Cochem</i>	9.10	10.10	11.10
8.00	9.00	10.00	<i>Bullay 665</i>	9.00	10.00	11.00
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	10.05	km Bullay	8.55	9.55	10.55
8.11	9.11	10.11	4,1 x Reil (Mosel)	8.49	9.49	10.49
8.14	9.14	10.14	6,0 x Burg (Mosel)	8.46	9.46	10.46
8.19	9.19	10.19	9,4 Kövenig	8.41	9.41	10.41
8.23	9.23	10.23	12,2 Traben, Buchenweg	8.37	9.37	10.37
8.25	9.25	10.25	13,2 Traben-Trarbach	8.35	9.35	10.35

Bei km 6,0 hätten sich die **VD-T**-Verantwortlichen intensiv für eine neue Moselbrücke eingesetzt, um mit der Reaktivierung der Station Burg neue Fahrgäste zu gewinnen. Der Fremdenverkehrs-ort mit 400 Einwohnern liegt in Sichtweite am anderen Moselufer.

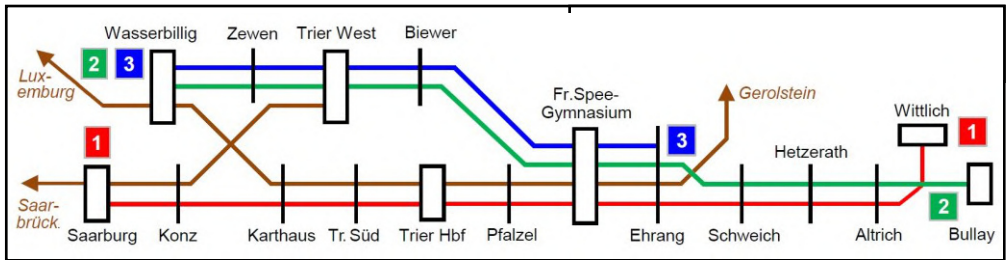
Und da sich beim **VD-T** die InterRegios der *Moselstrecke* in Bullay begegnen, gäbe es in beide Richtungen schnelle Anschlüsse. In der Realität muss man hingegen auf Züge von und nach Koblenz meistens 10 Minuten warten.

647 Wittlich - Altrich - Ehrang - Trier - Konz - Saarburg

Im Großraum Trier sind schon seit 1996 S- oder Stadtbahnssysteme im Gespräch, die mit neuen zentrumsnahen Stationen die Nachfrage verdoppeln könnten. Ein wesentlicher Baustein ist die Reaktivierung der *Trierer Weststrecke* Ehrang - Trier West - Konz, die seit 1992 nur noch von Güterzügen befahren wird (→ KBS 648).

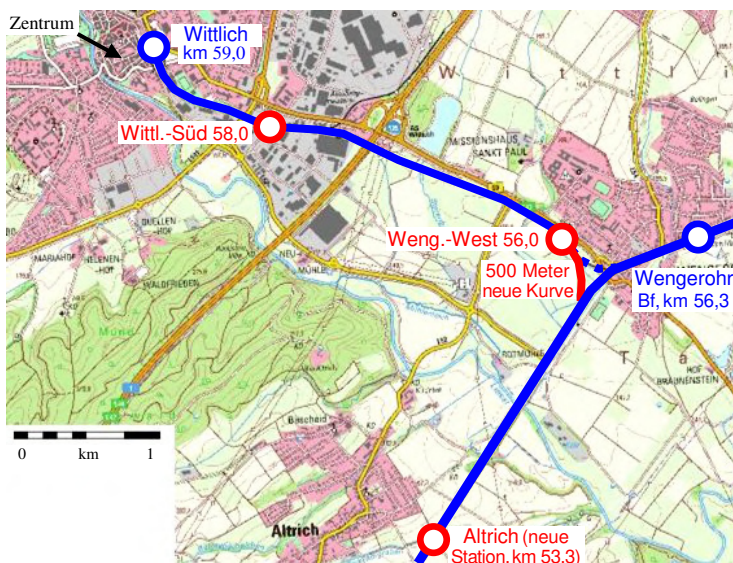
Beim **VD-T** wäre nicht nur diskutiert worden, sondern dank des großen Nutzens tatsächlich drei Citybahnlinien eingeführt worden. Neben der *Trierer West-strecke* würde auch ein 3 km langer Abschnitt der 1988 stillgelegten Nebenbahn Daun - Wengerohr genutzt, der noch bis 2001 befahrbar war: Das Mittelzentrum Wittlich bekäme dadurch direkten Zuganschluss – günstigerweise liegt der zentrale Omnibusbahnhof der 18.000 Einwohner zählenden Kreisstadt direkt neben dem Bahnhof.

Zug	IR	RE	RB	CB	RB	CB	RE	RE	RB	CB	RB
km Wittlich Bf	<i>Kob-</i>					8.07	<i>Kob-</i>				
1,0 Wittlich Süd	<i>lenz</i>					8.09	<i>lenz</i>				
3,0 Wengerohr West	>			ab		8.11	>			ab	
> <i>Bullay 665</i>	7.31			7.35		>	8.31			8.35	
5,7 Altrich	7.42			7.54		8.14	8.42			8.54	
12,3 Salmthal				8.00		8.20				9.00	
14,6 Sehlem (b.Wittlich)				8.03		8.23				9.03	
18,4 Hetzerath				8.07		8.27				9.07	
21,7 Föhren				8.10		8.30				9.10	
25,7 Schweich				8.14		8.34				9.14	
28,5 Quint			<i>Gerol-</i>	8.17		8.37			<i>Gerol-</i>	9.17	
30,7 Ehrang, Gartenstr.			<i>-stein</i>	8.19		8.39			<i>-stein</i>	9.19	
32,9 Fr.-Spee-Gymnas.			8.19	8.22		8.42			9.19	9.22	
34,0 Trier-Pfalzel			8.21	<		8.44			9.21	<	
36,5 Trier, Keltenweg			8.23	>	<i>Gus-</i>	8.46			9.23	>	<i>terath</i>
	7.59	ab	8.25	>	<i>terath</i>	8.48	8.59	ab	9.25	>	
37,7 Trier Hbf	8.01	8.07	an	<	8.31	8.49	9.01	9.07	an	<	9.31
39,4 Trier Süd			RE	>	8.33	8.51			RE	>	9.33
> <i>Trier West 668</i>			8.11	8.29	>	>			9.11	9.29	>
41,4 Trier-Feyen			>	<	8.35	8.53			>	<	9.35
44,4 Karthaus			<	>	8.38	8.56			<	>	9.38
> <i>Wasserbillig 668</i>			>	8.42	8.45	>			>	9.42	9.45
46,6 Konz		8.15	8.19	an	>	8.59		9.15	9.19	an	>
51,6 Wiltingen (Saar)		<i>Thion</i>			<i>Lux-</i>	9.03		<i>Thion</i>			<i>Lux-</i>
54,8 Schoden-Ockofen		<i>-ville</i>			<i>emb.</i>	9.06		<i>-ville</i>			
59,0 Saarburg	8.15		8.26			9.11	9.15		9.26		
<i>Merzig (Saar) 670</i>	8.29		8.48				9.29		9.48		
<i>Saarbrücken Hbf</i>	8.55		9.22				9.55		10.22		



Die Citybahnen teilen sich die Gleise mit den anderen Zügen und erreichen nur auf der *Trierer Weststrecke* einen exakten 30-Min.-Takt. Auf den anderen Ästen überlagern sich die Linien meist zum 20-40-Min.-Rhythmus. In Ehrang halten die Citybahnen an der *Gartenstraße*, die beim realen Haltepunkt *Ehrang Mitte* liegt. Am Südrand des Ehranger Rangierbahnhofs entsteht die neue Umsteigehaltestelle *Fr.-Spee-Gymnasium*.

<i>Saarbrücken Hbf</i>	7.05				7.38		8.05				8.38
<i>Merzig (Saar) 670</i>	7.31				8.12		8.31				9.12
Zug	IR	CB	RB	CB	RE	RE	RE	RB	RB	CB	RE
km Saarburg	7.45	7.49			8.33		8.45	8.49			9.33
4,2 Schoden-Ockofen		7.53	<i>Lux-emb.</i>			<i>Thion-ville</i>		8.53	<i>Lux-emb.</i>		
7,4 Wiltingen (Saar)		7.56						8.56			
12,4 Konz		8.00	>	ab	8.40	8.44		9.00	>	ab	9.40
> <i>Wasserbillig 668</i>		>	8.14	8.18	>			>	9.14	9.18	>
14,6 Karthaus		8.03	8.21	>	<			9.03	9.21	>	<
17,6 Trier-Feyen		8.06	8.24	<	>			9.06	9.24	<	>
> <i>Trier West 668</i>		>	>	8.31	8.49			>	>	9.31	9.49
19,6 Trier Süd		8.08	8.26	>	an			9.08	9.26	>	an
	7.59	8.11	8.29	>	RB	8.53	8.59	9.11	9.29	>	RB
21,3 Trier Hbf	8.01	8.12	<i>Gus-terath</i>	<	8.35	an	9.01	9.12	<i>Gus-terath</i>	<	9.35
22,5 Trier, Keltenweg		8.14		>	8.37			9.14		>	9.37
25,0 Trier-Pfalzel		8.16		<	8.39			9.16		<	9.39
26,1 Fr.-Spee-Gymnas.		8.18		8.38	8.41			9.18		9.38	9.41
28,3 Ehrang, Gartenstr.		8.21		8.41	<i>Gerol-stein</i>			9.21		9.41	<i>Gerol-stein</i>
30,5 Quint		8.23		8.43				9.23		9.43	
33,3 Schweich		8.26		8.46				9.26		9.46	
37,3 Föhren		8.30		8.50				9.30		9.50	
40,6 Hetzerath		8.33		8.53				9.33		9.53	
44,4 Sehlern (b.Wittlich)		8.37		8.57				9.37		9.57	
46,7 Salmthal		8.40		9.00				9.40		10.00	
53,3 Altrich	8.18	8.46		9.06			9.18	9.46		10.06	
> <i>Bullay 665</i>	8.29	>		9.25			9.29	>		10.25	
56,0 Wengerohr West	>	8.49		an			>	9.49		an	
58,0 Wittlich Süd	<i>Kob-lenz</i>	8.51					<i>Kob-lenz</i>	9.51			
59,0 Wittlich Bf		8.53						9.53			



Übersichtsplan Wittlich:

In der Realität gibt es nur den Bahnhof Wengerohr am rechten Kartenrand.

Obwohl er 4 km vom Stadtzentrum entfernt liegt, benannte ihn die *Deutsche Bundesbahn* 1987 in „Wittlich Hbf“ um.

648 Ehrang - Trier - Wasserbillig - Luxemburg

Die 14 km lange Trierer Weststrecke von Ehrang über Trier-West nach Wasserbillig / Luxemburg wurde zwischen 1860 und 1870 erbaut. Der heutige Trierer Hauptbahnhof an der *Moselstrecke* (→ KBS 645) wurde erst 1878 auf der anderen Seite der Innenstadt eröffnet. Wegen der günstigeren Lage im Schienennetz zog er schon bald immer mehr Verkehr an. Die *Weststrecke* entwickelte sich dadurch vor allem für Güterzüge zur Umgebungsbahn für den Eisenbahnknoten Trier und wurde zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die *Weststrecke* kaum beschädigt und blieb durchgehend befahrbar. 1966 gab es zwischen Igel und Trier-West 13 Nahverkehrszug-Paare, von denen aber nur vier bis Ehrang durchfuhren. Die Haltepunkte Pallien und Biewer wurden nicht mehr bedient. Wie auf vielen anderen Strecken schränkte die *Deutsche Bundesbahn (DB)* das Angebot immer weiter ein: Personenzüge am Abend und an Wochenenden wurden durch Bahnbusse ersetzt und die verbliebenen Züge bekamen zunehmend Konkurrenz durch zeitgleiche Busfahrten. Die Nachfrage in den Zügen ging wie erwünscht zurück, und so konnte der Fahrplan 1981 ohne große Gegenwehr auf einen einzigen Zug pro Tag zusammengestrichen werden. Zwei Jahre stellte die DB den Personenverkehr schließlich komplett ein.

1983 benutzten noch etwa 40 Güterzüge pro Werktag die *Trierer Weststrecke*. Bald darauf begann die DB, die Güterzüge auf die Hauptstrecke rechts der Mosel zu verlegen. Die Betriebszeiten auf der *Weststrecke* schränkte sie dafür immer weiter ein. In den 1990er Jahren gab es schließlich nur noch Bedienfahrten zum Industriegebiet Euren, der Abschnitt über Zewen nach Igel war ohne planmäßigen Zugverkehr. Die Stilllegung wurde 1997 genehmigt, glücklicherweise aber nicht vollzogen. Zur Jahrtausendwende änderte die Deutsche Bahn AG ihre Strategie und nahm die *Weststrecke* für Durchgangsgüterverkehr wieder in Betrieb. Heute nutzen mehrmals pro Stunde Güterzüge zwischen Ehrang und Wasserbillig, Saarbrücken und Apach die Gleise. Hinzu kommen Bedienungsfahrten in das Industriegebiet Euren/Zewen.

Seit 1992 gibt es Bemühungen, wieder Personenverkehr auf der *Weststrecke* anzubieten. Der rheinland-pfälzische Zweckverband SPNV-Nord beschloss 2008 vor allem wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens nach Luxemburg die Re-

<i>Wittlich Bf</i>	7.07					8.07					9.07
<i>Bullay</i>	>			7.35		>			8.35		>
<i>Altrich 667</i>	7.14			7.54		8.14			8.54		9.14
Zug	CB	CB	RE	CB	RB	CB	CB	RE	CB	RB	CB
km Ehrang , Gartenstr.	7.39	7.49		8.19		8.39	8.49		9.19		9.39
2,2 Fr.-Spee-Gymnas.	7.42	7.52		8.22		8.42	8.52		9.22		9.42
3,9 Trier-Biewer	<	7.54		8.24		<	8.54		9.24		<
6,8 Trier-Pallien	>	7.57		8.27	<i>Gus-</i>	>	8.57		9.27	<i>Gus-</i>	>
	<	7.59	ab	8.29	<i>terath</i>	<	8.59	ab	9.29	<i>terath</i>	<
8,5 Trier West											
> <i>Trier Hbf 667</i>	>	8.00	>	8.30	>	>	9.00	>	9.30	>	>
	7.48	>	8.04	>	8.31	8.48	>	9.04	>	9.31	9.48
10,2 Trier-Euren	<i>Saar-</i>	8.02	>	8.32	<	<i>Saar-</i>	9.02	>	9.32	<	<i>Saar-</i>
13,4 Trier-Zewen	<i>burg</i>	8.05	<	8.35	>	<i>burg</i>	9.05	<	9.35	>	<i>burg</i>
16,5 Igel		8.08	>	8.38	<		9.08	>	9.38	<	
		8.12	8.15	8.42	8.45		9.12	9.15	9.42	9.45	
20,5 Wasserbillig		an	8.16	an	8.46		an	9.16	an	9.46	
21,6 Mertert					8.48					9.48	
25,9 Manternach					8.52					9.52	
28,9 Wecker					8.56					9.56	
32,6 Betzdorf (Luxemb.)					9.00					10.00	
37,1 Roodt					9.04					10.04	
41,9 Munsbach			8.28		9.08			9.28		10.08	
45,4 Oetrange					9.12					10.12	
50,8 Sandweil.-Contern					9.17					10.17	
54,4 Cents-Hamm					9.21					10.21	
57,3 Luxemburg			8.43		9.25			9.43		10.25	

aktivierung. Die bisher stündlich in Wasserbillig endenden Regionalbahnen aus Luxemburg sollen nach Ehrang verlängert werden. Zwischen Ehrang und Biewer müssen dafür Weichen und Signale erneuert werden, und alle Haltepunkte brauchen neue Bahnsteige. Der geplante Zeitpunkt wurde mehrfach verschoben, derzeit ist 2018 im Gespräch.

Die *Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft* eröffnete 1861 die Strecke Wasserbillig - Luxemburg. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs wurde sie aus strategischen Gründen zweigleisig ausgebaut. Von 1956 bis 1959 elektrifizierte die Luxemburgische Staatsbahn die Gleise mit ihrer üblichen Spannung 25 kV 50 Hz. Heute fahren etwa stündlich IC, RE oder RB von Luxemburg nach Trier Hbf. Ein schlüssiger Takt ergibt sich wegen der unterschiedlichen Anzahl von Zwischenstopps leider nicht. Hinzu kommen stündliche Regionalbahnen nach Wasserbillig, die meist erst nach 15 bis 20 Minuten Anschluss nach Trier haben.

Zug	RE	CB	CB	RB	CB	RE	CB	CB	RB	CB	RE
km Luxemburg	8.17			8.35		9.17			9.35		10.17
2,9 Cents-Hamm				8.38					9.38		
6,5 Sandweil.-Contern				8.42					9.42		
11,9 Oetrange				8.47					9.47		
15,4 Munsbach	8.31			8.51		9.31			9.51		10.31
20,2 Roodt				8.55					9.55		
24,7 Betzdorf (Luxemb.)				8.59					9.59		
28,4 Wecker				9.03					10.03		
31,4 Manternach				9.07					10.07		
35,7 Mertert				9.11					10.11		
	8.43	ab		9.13	ab	9.43	ab		10.13	ab	10.43
36,8 Wasserbillig	8.44	8.48		9.14	9.18	9.44	9.48		10.14	10.18	10.44
40,8 Igel	>	8.52		<	9.22	>	9.52		<	10.22	>
43,9 Trier-Zewen	<	8.55	Saar-	>	9.25	<	9.55	Saar-	>	10.25	<
47,1 Trier-Euren	>	8.58	burg	<	9.28	>	9.58	burg	<	10.28	>
> Trier Hbf 667	8.56	>	9.12	9.29	>	9.56	>	10.12	10.29	>	10.56
	>	9.00	<	>	9.30	>	10.00	<	>	10.30	>
48,8 Trier West	an	9.01	>	Gus-	9.31	an	10.01	>	Gus-	10.31	an
		9.03	>	terath	9.33		10.03	>	terath	10.33	
50,5 Trier-Pallien		9.06	<		9.36		10.06	<		10.36	
53,4 Trier-Biewer		9.08	9.18		9.38		10.08	10.18		10.38	
55,1 Fr.-Spee-Gymnas.		9.11	9.21		9.41		10.11	10.21		10.41	
57,3 Ehrang , Gartenstr.											
Altrich 667			9.46		10.06			10.46		11.06	
Bullay			>		10.25			>		11.25	
Wittlich Bf			9.53					10.53			

Beim **VD-T** wäre die KBS 648 so ausgebaut worden, dass schnelle Züge Luxemburg und Trier Hbf (mit zwei Zwischenstopps) in 40 Minuten verbinden können. Das würden RE im exakten Stundentakt machen und sich nicht unregelmäßig mit IC und RB abwechseln.

Das Angebot über die Staatsgrenze würde durch die Verlängerung der luxemburgischen RB von Wasserbillig über Trier Hbf nach Gusterath (→ KBS 661) wesentlich verbessert. In Wasserbillig führen RE und RB exakt 30 Minuten versetzt und hätten attraktive Anschlüsse zu den Trierer Citybahn-Linien 2 und 3, die beim **VD-T** zusammen einen 30-Minuten-Takt auf der *Trierer Weststrecke* böten (Grafik → KBS 647).

649 Trier - Konz - Wincheringen - Apach - Thionville

Die Strecke Konz - Perl - Diedenhofen wurde 1878 als Teil der so genannten *Kanonnenbahn Berlin - Metz* eröffnet. Sie sollte helfen, das seit 1871 zum deutschen Reich gehörende Lothringen gegen Frankreich militärisch abzusichern. Von Trier bis Konz wurden die Gleise der bereits 1861 fertiggestellten Verbindung nach Luxemburg genutzt (→ KBS 648).

Den Ersten Weltkrieg verlor Deutschland 1918 dennoch und die zweigleisige Strecke kam ab km 47,9 mit Lothringen zu Frankreich. Sie war immer durchgehend befahrbar, was aber je nach politischer Lage zeitweise nicht genutzt wurde. Zuletzt fuhren von 1994 bis 2008 keine Personenzüge über die Grenze. Perl im Saarland (8.100 Einwohner) und Apach in Lothringen (1.000 Einwohner) waren in dieser Zeit Endstationen für alle Regionalbahnen.

Zwischen Wellen und Perl wurde die Strecke vom 14.6.09 bis 16.8.10 für knapp 30 Millionen Euro teure Sanierungsarbeiten komplett gesperrt. Der Abschnitt Karthaus - Saarbrücke mit dem *Nitteler Tunnel* wurde dabei nur eingleisig erneuert um 6 Millionen Euro zu sparen. Wiederholte Proteste dagegen von Rheinland-Pfalz, dem Saarland und dem lothringischen Parlamentarierrats blieben erfolglos.

Seit dem Fahrplanwechsel Sommer 2008 verkehren nach über 14 Jahren auch wieder grenzüberschreitende Personen-Nahverkehrszüge, allerdings nur an Wochenenden im Zwei-Stunden-Takt mit französische X 73900-Triebwagen. Auf deutscher Seite fahren Triebwagen der Baureihe 442 im Stundentakt als RB nach Perl. Sie sollen im Rahmen des *Rheinland-Pfalz-Takt 2015* bis Diedenhofen (Thionville) verlängert werden.

Güterzüge mussten früher wegen der unterschiedlichen Bahnstromsysteme in Deutschland und Frankreich die Lokomotive in Ehrang wechseln. Heute fahren sie mit Mehrsystemloks wie der deutschen Baureihe 185 und der französischen BB 37000 meistens bis zum Rangierbahnhof Gremberg bei Köln durch.

Beim **VD-T** wäre der Personenverkehr über die Grenze nach 1985 natürlich nicht mehr eingestellt worden. Zudem wären in Konz 1 km Gleis (mit einer Saarbrücke) neu gebaut worden, damit alle Züge an einem Bahnhof halten und man in die KBS 670 nach Saarbrücken umsteigen kann. (Karte → KBS 650.) Die Fahrgastströme hätten sich dadurch kontinuierlich entwickeln können. Im Jahr 2010 wäre die Nachfrage dann so groß, dass sich in der *Normalverkehrszeit* ein stündlicher RE und zusätzlich eine stündliche RB auf der Gesamtstrecke lohnen.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.07	8.35	9.07	9.35	10.07	km Trier Hbf	8.53	9.25	9.53	10.25	10.53
	8.41		9.41		6,7 Karthaus		9.18		10.18	
8.15	8.45	9.15	9.45	10.15	8,9 Konz	8.44	9.14	9.44	10.14	10.44
	8.49		9.49		12,1 Wasserliesch		9.10		10.10	
	8.52		9.52		14,0 Oberbillig		9.07		10.07	
	8.56		9.56		18,6 Temmels		9.03		10.03	
	8.59		9.59		20,9 Wellen (Mosel)		9.00		10.00	
	9.02		10.02		23,7 Nittel		8.57		9.57	
8.28	9.07	9.28	10.07	10.28	29,4 Wincheringen	8.31	8.52	9.31	9.52	10.31
	9.11		10.11		33,3 Wehr (Mosel)		8.48		9.48	
	9.14		10.14		36,9 Palzem		8.45		9.45	
	9.18		10.18		40,4 Nennig		8.41		9.41	
	9.22		10.22		43,9 Besch		8.37		9.37	
	9.26		10.26		47,7 Perl (Mosel)		8.33		9.33	
8.41	9.29	9.41	10.29	10.41	49,3 Apach	8.18	8.30	9.18	9.30	10.18
	9.33		10.33		52,4 Sierck		8.26		9.26	
	9.38		10.38		58,0 Mallingen		8.21		9.21	
	9.42		10.42		61,5 Königsmachern		8.17		9.17	
	9.46		10.46		65,8 Basse-Ham		8.13		9.13	
8.56	9.52	9.56	10.52	10.56	70,4 Thionville	8.04	8.08	9.04	9.08	10.04

Die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich liegt 500 Meter westlich v. Perl in km 39,2;

Gesamtverkehr Trier - Konz siehe KBS 647

Exkurs: Luxemburg und seine Staatsbahn CFL

Das Staatsgebiet von *Luxemburg* erlebte 1839 seine letzte Änderung: Das zwei Drittel der Fläche umfassende *Französische Quartier* im Westen (mit den Städten Arel und Martelingen) kam zu Belgien, wo es noch heute als „Provinz Luxemburg“ verwaltet wird. Nur das dichter besiedelte *Germanische Quartier* im Osten (in dem überwiegend moselfränkisch gesprochen wurde) blieb mit der Hauptstadt Luxemburg als „Großherzogtum“ selbständig.



Die vollständige Unabhängigkeit erreichte das Großherzogtum 1890 nach dem Tod des niederländischen Königs Wilhelm III., bis 1919 blieb es jedoch Mitglied im *Deutschen Zollverein*. Im Ersten Weltkrieg (1914 - 1918) marschierten deutsche Truppen im Feldzug gegen Frankreich durch Luxemburg und verletzten dadurch dessen Neutralität. Die pro-deutsche Haltung der Großherzogin führte nach dem Krieg zu einer Staatskrise, die nur durch ihre Abdankung beendet werden konnte.

Auch im Zweiten Weltkrieg kümmerte sich die Deutsche Wehrmacht nicht um die Neutralität. Nach dem Durchmarsch 1939 wurde das Großherzogtum 1940 besetzt und 1942 sogar annektiert. Das führte nach der Befreiung 1945 zur Distanzierung Luxemburgs von Deutschland und einer Hinwendung zu den Nachbarn im Westen.

Zusammen mit Belgien und den Niederlanden bildete Luxemburg die *Benelux*-Staaten, die Keimzelle der *Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft* (EWG). Aus dieser wurde 1995 schließlich die *Europäische Union* (EU), deren Verwaltung in Luxemburg sitzt. Zahlreiche weitere Institutionen wurden dort angesiedelt, z.B. der Europäische Gerichtshof und der Europäische Rechnungshof.

Mit 2.586 Quadratkilometern ist das Großherzogtum einer der kleinsten Flächenstaaten der Erde und (nach Malta) das zweitkleinste Mitglied der EU. Es grenzt im Süden 73 km an Frankreich, im Westen 148 km an Belgien und im Osten 135 km an Deutschland. Die Bevölkerung nahm in den letzten Jahrzehnten rasant zu, von 350.000 in 1973 auf 537.000 in 2013. Die wirtschaftliche Bedeutung Luxemburgs übertrifft mit Rang 70 weltweit viele größere und bevölkerungsreichere Staaten.

1946 wurde nach französischem Vorbild die staatliche Eisenbahngesellschaft *CFL* gegründet. Sie betreibt heute ein 274 km langes Schienennetz in Luxemburg. Alle

Strecken mit Personenverkehr haben eine Oberleitung, nur noch nach Trier fahren Dieseltriebwagen der Baureihe 628. Schuld ist die Deutsche Bahn AG, deren Tochter *DB Regio Südwest* keine für Luxemburg geeigneten elektrischen Garnituren besitzt.



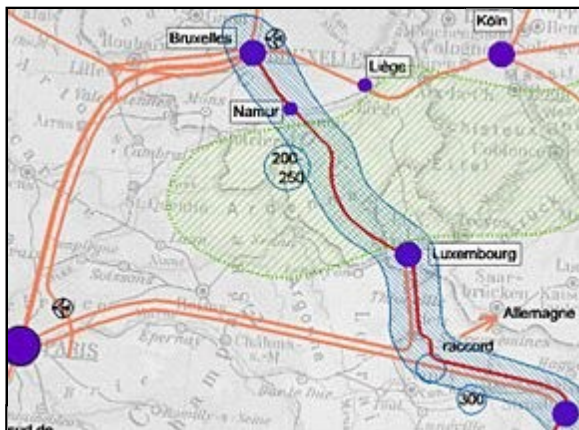
Das Fahrzeugmaterial der CFL ist europaweit das modernste und jüngste, und in allen Zügen fahren rund um die Uhr Zugbegleiter mit. Neben verschiedenen Elektrotriebwagen kommen immer mehr *Bombardier*-Wendezüge mit Doppelstockwagen und Loks der *TRAXX*-Baureihe in den Betrieb.

Auf allen Linien fahren in der *Normalverkehrszeit* mindestens stündlich Regionalzüge, nach Ettelbruck (Linie 10) und Rodange (L.70) halbstündlich und über Bettembourg nach Esch (L.60) sogar alle 15 Minuten.

Die Verbindung mit Metz im Süden spielt für den Fernverkehr die größte Rolle. Dennoch fahren tagsüber nur etwa stündlich Regional- und Fernzüge im Wechsel. 2002 wurde mit Frankreich ein Abkommen zur Anbindung an dessen Hochgeschwindigkeitsnetz unterzeichnet. Luxemburg beteiligte sich mit 117 Millionen Euro am Neubau der 330 km/h schnellen TGV-Trasse Paris - Metz und der Ertüchtigung der Anschlussstrecke nach Luxemburg. Seit 2007 verkürzen täglich fünf, seit 2009 sogar sechs TGV-Züge die Reisezeit zwischen den Hauptstädten Frankreichs und Luxemburgs von 3½ auf nur noch 2 Stunden.

Der Fahrplan 2010 zwischen den drei EU-Hauptstädten konnte nicht begeistern: Es gab nur zwei durchgehende Züge pro Richtung täglich, die von Brüssel nach Luxemburg (190 km Luftlinie) drei Stunden und von Luxemburg nach Straßburg (165 km) zwei Stunden brauchten. Abhilfe soll das Projekt *Eurocaprail* bringen, für

das seit 2007 an vielen Stellen aus- und neugebaut wird: Ab 2015 sollen die Reisezeiten um etwa 30% auf zwei Stunden Brüssel - Luxemburg und 85 Minuten Luxemburg - Straßburg gesenkt werden.



Auch nach Deutschland überzeugt das Angebot nicht: Die *Deutsche Bahn AG* bietet nur zwei Intercities täglich über Trier, Koblenz und Bonn

nach Köln an. Hinzu kommen stündliche RE, die von Luxemburg nach Trier mit Stopps in Munsbach, Wecker und Wasserbillig 57 Minuten brauchen. Die „Eisenbahnwüste“, die durch zahlreiche Streckenstilllegungen in den 1980er Jahren westlich der Saar entstanden ist, wird mit Bussen gefüllt: Die *CFL* verbindet Luxemburg und Saarbrücken zweistündlich nonstop in 75 bis 80 Minuten. Und die Linie 155 der DB-Tochter *Saarpfalzbus* fährt montags bis freitags sogar stündlich in knapp 1½ Stunden von Merzig nach Luxemburg.

Beim **VD-T** brächte die stündliche ICE-Linie 26 Paris - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Frankfurt (M) wesentlich häufiger als in der Realität Hochgeschwindigkeitszüge in die Nähe des Großherzogtums. Da sich die ICE zur Minute 30 in Metz begegnen, kann ein Zug aus Luxemburg Anschluss in beide Richtungen herstellen.

IR	IR	IR	Zug	IR	IR	IR
8.33	9.33	10.33	0,0 Luxemburg	9.27	10.27	11.27
8.42	9.42	10.42	11,5 Bettemburg	9.17	10.17	11.17
8.52	9.52	10.52	25,5 Hettange-Grande	9.07	10.07	11.07
8.59	9.59	10.59	32,5 Thionville	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.10	10.10	11.10	44,3 Hagondange	8.50	9.50	10.50
			56,0 Wojppy			
9.23	10.23	11.23	63,3 Metz Ville	8.37	9.37	10.37
9.33	10.33	11.33	Metz Ville	8.27	9.27	10.27
10.57	11.57	12.57	Paris Est	7.03	8.03	9.03
9.30	10.30	11.30	Metz Ville	8.30	9.30	10.30
9:59	10.59	11.59	Saarbrücken Hbf	8.01	9.01	10.01

Die Staatsgrenze Luxemburg - Frankreich liegt in km 16,7

Die Nachfrage wäre somit größer, was einen *InterRegio*-Stundentakt Luxemburg - Metz erlaubt.

Es böte sich natürlich an, diesen *InterRegio* als Teil der *Eurocap*-Linie Brüssel (z.B.ab 8.30 Uhr) - Luxemburg (10.28 bis 10.33) - Metz (11.23 bis 11.26) - Straßburg (an ca. 12.00) zu betreiben.

650 Saarbrücken - Völklingen - Merzig - Konz - Trier (- Koblenz)

Die *Saarstrecke* wurde 1858 von Saarbrücken bis Merzig und 1860 weiter bis Trier eröffnet. Die Gleise liegen auf dem rechten Ufer der Saar und folgen ihren unzähligen Schleifen, was zu insgesamt 99 Kurven führte. Nur zwischen Mettlach und Besseringen verkürzt ein 1.196 Meter langer Tunnel den Weg.

Von Beginn an fuhren neben den Personenzügen viele schwere Güterzüge, die den Einsatz der jeweiligen stärksten zur Verfügung stehenden Lokomotiven erforderten. Einschneidende Veränderungen brachte das Ende des Ersten Weltkrieges: Der größere Teil südlich von Mettlach gehörte zum neu geschaffenen, unter Verwaltung des Völkerbundes stehenden *Saargebiet*. Erst nach der Rückgliederung des Saargebiets 1935 an das Deutsche Reich gehörte die gesamte Strecke zur Reichsbahndirektion Saarbrücken.

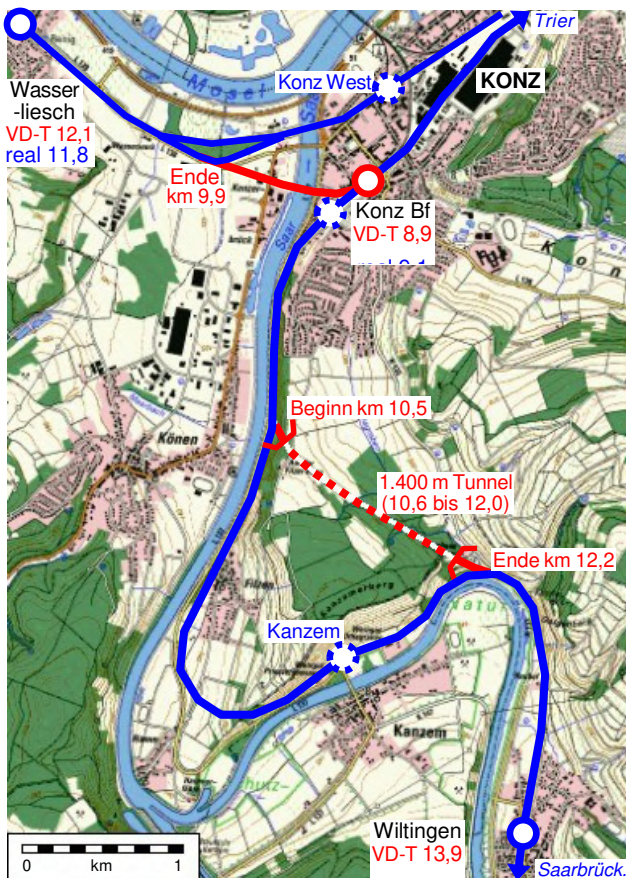
Nach dem Zweiten Weltkrieges wurde die *Saarstrecke* 1947 wieder aufgeteilt: Die neue Grenze zu den unter französischem Einfluss stehenden *Eisenbahnen des Saarlandes* (EdS) lag südlich von Saarhölzbach. 1957 wurde das Saarland zu einem deutschen Bundesland, doch erst mit seiner zollrechtlichen Eingliederung entfielen 1959 die Zollaufenthalte in Saarhölzbach.

Trotz der umfangreichen Stahl- und Kohletransporte wurde die *Saarstrecke* erst zwischen 1962 und 1973 elektrifiziert. Neben den Nahverkehrs-Personenzügen fuhren auch viele Eil- und D-Züge, die ab Trier über Gerolstein (auf der *Eifelbahn*) oder über Koblenz (auf der *Moselbahn*) nach Köln weiter fuhren. Erst nach der Elektrifizierung wurde die Moselstrecke deutlich bevorzugt. Die ab 1971 höchstklassigen *InterCities* kamen jedoch nicht nach Trier.

Erst das ab 1988 entstehende *InterRegio*-Netz brachte vertakteten Fernverkehr auf die *Saarstrecke*: Ab 1991 fuhren im Zweistundentakt Züge von Saarbrücken über Koblenz, Köln, Münster und Bremen nach Cuxhaven. Durch Eilzüge wurden sie zwischen Saarbrücken und Koblenz zum Stundentakt ergänzt. Seit im Dezember 2002 alle *InterRegios* gestrichen wurden ist die *Saarstrecke* jedoch vom Fernverkehr abgekoppelt.

Im Nahverkehr bediente die *CityBahn Saar* ab 1989 mit speziell dafür renovierten lokbespannten Zügen die Achse Trier - Merzig - Saarlouis - Saarbrücken - Homburg im Stundentakt. Eilzüge von Trier über Saarbrücken nach Kaiserslautern ergänzten sie im Zwei-Stunden-Takt. 1995 wurde die *CityBahn* in *StadtExpress* umbenannt und ab 1998 in Regionalbahn (RB), seither werden die gleichen Nahverkehrsgarnituren wie auf vielen anderen Strecken eingesetzt.

Im realen Fahrplan des Jahres 2010 fahren in der *Normalverkehrszeit* stündlich ein RE und eine RB von Saarbrücken nach Trier. Montags bis freitags pendeln zusätzliche RB zwischen Saarbrücken und Dillingen. Da es keine IR und IC mehr gibt, sind die RE das schnellste Angebot: Mit 64 bis 70 Minuten für die 65 km Luftlinie sind sie nur mäßig attraktiv. Die RB sind mit 60 km/h auf Kurzstrecken ein gutes Angebot. Über größere Distanzen nutzen sie aber nur wenige Bürger: z.B. von Saarbrücken nach Wiltingen (72 Bahn-km in 68 min mit 20 Stopps) und von Trier nach Bous (72 Bahn-km, 72 min mit 20 Stopps).



Beim **VD-T** gäbe es zwei Neubauabschnitte zwischen Konz und Merzig, um große Saarschleifen mit engen Kurvenradien "abzukürzen": Nebenan ist der Abschnitt Konz - Wiltingen mit dem 1,4 km langen *Kanzemerbergtunnel* abgebildet. Weiter südlich verkürzt der 1,2 km lange *Maunertunnel* die Strecke bei Taben-Rodt um 2,4 km.

Ein IR schafft die 4 km kürzere **VD-T**-Trasse mit drei Zwischenstopps in 54 Minuten. Das ist perfekt, um die *Integralen Taktnoten* in Saarbrücken und Trier miteinander zu verbinden.

Das Nahverkehrsangebot würde beim **VD-T** besser als in der Realität differenziert: Rund um Saarbrücken und Trier gäbe es Stadt- und

Citybahnen mit dichteren Takten und neuen innenstadtnahen Stationen. Die Region dazwischen profitiert von einem neuen RE, der nur zwischen Merzig und Saarlouis alle Stationen bedient, in den Großräumen seltener hält und (auch dank der oben beschriebenen Neubauabschnitte) etwa eine Viertelstunde schneller als die reale „Langlauf-RB“ wäre.

Kaiserslautern 690 Homburg (Saar) Saarbrücken Hbf	7.31 7.59			7.50 8.11 8.32		8.31 8.59			8.50 9.11 9.32		9.31 9.59
Zug	IR	S4	S4	RE	S4	IR	S4	S4	RE	(S)	IR
km Saarbrücken Hbf	8.05	8.00	8.20	8.38	8.40	9.05	9.00	9.20	9.38	9.40	10.05
> Saarbr. Ludwigstr.		8.04	8.24		8.44		9.04	9.24		9.44	
3,5 Burbach [neu]		8.08	8.28		8.48		9.08	9.28		9.48	
6,5 Luisenthal (Saar)		8.13	8.33		8.53		9.13	9.33		9.53	
10,7 Völklingen		8.18	8.38	8.46	8.58		9.18	9.38	9.46	9.58	
> Hostenbach 3,0	>	8.22	>	>	>	>	9.22	>	>	>	>
< Wadgassen 4,9	<	8.25	<	<	<	<	9.25	<	<	<	<
16,1 Bous (Saar)		an	8.43		9.03		an	9.43		10.03	
19,5 Ens Dorf (Saar)			8.46		9.06			9.46		10.06	
22,0 Fraulautern					9.09					10.09	
23,5 Saarlouis	8.18		8.50	8.55	9.11	9.18		9.50	9.55	10.11	10.18
27,0 Dillingen (Saar)			8.54	59/01	9.15			9.54	59/01	10.15	
31,9 Beckingen (Saar)			8.58		9.19			9.58		10.19	
35,9 Fremersdorf			9.02					10.02			
39,2 Merzig (Saar) Süd			9.05		9.25			10.05		10.25	
	8.30		9.07	9.11	9.27	9.30		10.07	10.11	10.27	10.30
40,3 Merzig (S) Mitte	8.31		an	9.12	an	9.31		an	10.12	an	10.31
44,4 Besseringen				9.16					10.16		
46,7 Mettlach				9.18					10.18		
49,8 Saarlörsbach		CB		9.21	RE		CB		10.21	RE	
54,9 Taben-Rodt				9.25	Thion				10.25	Thion	
58,8 Serrig		ab		9.29	-ville		ab		10.29	-ville	
62,4 Saarburg (Saar)	8.45	8.49		9.33	>	9.45	9.49		10.33	>	10.45
74,8 Konz		9.00		9.40	9.44		10.00		10.40	10.44	
> Trier West 667		>		9.49	<		>		10.49	<	
83,7 Trier Hbf	8.59	9.11		an	9.53	9.59	10.11		an	10.53	10.59
Trier Hbf 665	9.01	9.12				10.01	10.12				11.01
Altrich	9.18	9.46				10.18	10.46				11.18
Koblenz Hbf	10.09	Wittlich				11.09	Wittlich				12.09

Gesamtverkehre: 678 Saarbrücken - Völklingen und 667 Saarburg - Konz - Trier

- Der IR fährt ab Koblenz als „Flügelzug“ nach Köln weiter. Von Saarbrücken (z.B. ab 8.05 Uhr) nach Köln (z.B. an 11.12 Uhr) braucht er zwar über 3 Stunden und ist langsamer als die ICE-Verbindung über Frankfurt (mit 2½ Stunden). Für alle Orte dazwischen entstehen aber sehr attraktive Verbindungen für Reiseweiten bis 200 km.
- Auch der RE ist ein „Flügelzug“: In Saarbrücken kommt er mit Zugteilen aus Mannheim und Kaiserslautern (bis Homburg als RB) an. Dort fährt er nach 6 Minuten unverändert weiter und wird in Dillingen nach Trier West und Bouzonville (→ KBS 652) „geflügelt“.

<i>Koblenz Hbf</i>	7.01				<i>Wittlich</i>	8.01				<i>Wittlich</i>	9.01
<i>Altrich</i>	7.42				8.14	8.42				9.14	9.42
<i>Trier Hbf 665</i>	7.59				8.48	8.59				9.48	9.59
Zug	IR	RE	RE	S4	CB	IR	RE	RE	S4	CB	IR
Trier Hbf	8.01	8.07	ab		8.49	9.01	9.07	ab		9.49	10.01
km <i>Trier West 667</i>		<	8.11		>		<	9.11		>	
8,0 Konz		8.15	8.19		8.59		9.15	9.19		9.59	
20,4 Saarburg (Saar)	8.15	>	8.26		9.11	9.15	>	9.26		10.11	10.15
24,0 Serrig		<i>Thion</i>	8.30		an		<i>Thion</i>	9.30		an	
27,9 Taben-Rodt		<i>-ville</i>	8.34				<i>-ville</i>	9.34			
33,0 Saarhölzbach			8.38					9.38			
36,1 Mettlach		S4	8.41				S4	9.41			
38,4 Besseringen			8.43					9.43			
42,5 Merzig (S) Mitte	8.29	ab	8.48	ab		9.29	ab	9.48	ab		10.29
	8.30	8.33	8.49	8.53		9.30	9.33	9.49	9.53		10.30
Merzig (Saar) Süd		8.35		8.55			9.35		9.55		
Fremersdorf				8.58					9.58		
Beckingens (Saar)		8.41		9.02			9.41		10.02		
Dillingen (Saar)		8.45	59/01	9.06			9.45	59/01	10.06		
Saarlouis	8.42	8.49	9.05	9.07	S4	9.42	9.49	10.05	10.07	S4	10.42
Fraulautern		8.51					9.51				
Ens Dorf (Saar)		8.54		9.14			9.54		10.14		
Bous (Saar)		8.57		9.17	ab		9.57		10.17	ab	
km Wadgassen	>	>	>	>	9.35	>	>	>	>	10.35	>
1,9 Hostenbach	<	<	<	<	9.38	<	<	<	<	10.38	<
4,9 Völklingen		9.02	9.14	9.22	9.42		10.02	10.14	10.22	10.42	
9,1 Luisenthal (Saar)		9.07		9.27	9.47		10.07		10.27	10.47	
12,1 Burbach [neu]		9.12		9.32	9.52		10.12		10.32	10.52	
> Saarbr. Ludwigstr.		9.16		9.36	9.56		10.16		10.36	10.56	
15,0 Saarbrücken Hbf	8.55	9.20	9.22	9.40	10.00	9.55	10.20	10.22	10.40	11.00	10.55
<i>Saarbrücken Hbf</i>	8.01		9.28			9.01		10.28			10.01
<i>Homburg (Saar)</i>			9.49					10.49			
<i>Kaiserslautern 690</i>	8.29		10.10			9.29		11.10			10.29

- Ab Völklingen benutzt stündlich eine S4 die Saarbrücke der ehemaligen Hauptstrecke nach Diedenhofen (Thionville), um die Nachbargemeinde Wadgassen (mit 17.000 Einw.) anzusteuern. Die Gleise wurden nach dem Zweiten Weltkrieg für den umfangreichen Güterverkehr elektrifiziert, aber seit 1970 immer weniger genutzt. In der Realität fuhr 1992 der letzte planmäßige Personenzug, 1995 wurde die Oberleitung abgebaut und 2003 die Stilllegung vollzogen. Das Logistikunternehmen *Mosolf* pachtete danach den Abschnitt von Hostenbach zur Staatsgrenze und schickt (auf der „linken Saarstrecke“ Saarbrücken - Fürstenhausen - Hostenbach - Überherrn) regelmäßige Ganzzüge mit fabrikneuen Pkw auf die nunmehr „nichtöffentliche Anschlussbahn“.

652 (Saarbrücken -) Dillingen - Bouzonville - Thionville

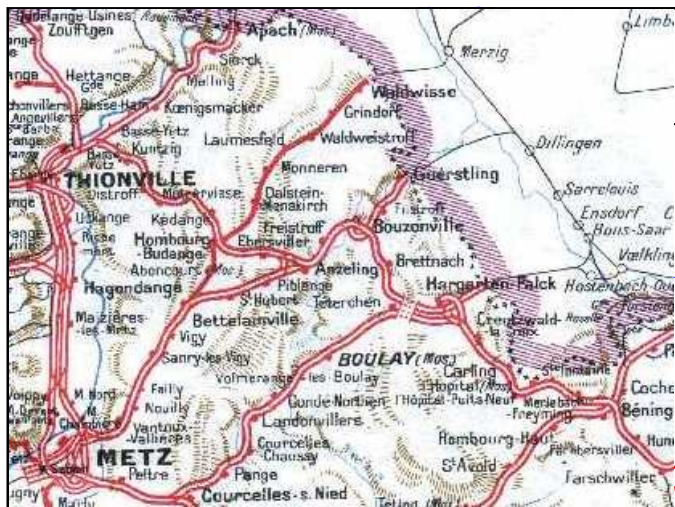
Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 kam Elsaß-Lothringen zu Deutschland. Um das neue *Reichsland* schnell zu integrieren und die Industriestandorte zu verbinden, entstanden rasch zahlreiche neue Bahnverbindungen. Als erste im hier betrachteten Gebiet wurde von 1880 bis 1883 die 70 km lange „Erzbahn“ Diedenhofen - Busendorf - Falck-Hargarten - Völklingen erbaut. Sie wurde so gut genutzt, dass noch vor der Jahrhundertwende der zweigleisige Ausbau erfolgte.

Die *Niedtalbahn* Dillingen - Busendorf (Bouzonville) bauten die *Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen* nach diesen Erfahrungen von 1897 und 1901 gleich als zweigleisige Hauptbahn. Durch die Verlängerung Anzelling - Bettendorf - Metz nahm ihre Bedeutung ab 1908 erheblich zu.

Die deutsch-französische Grenze querte die *Niedtalbahn* nach dem Ersten Weltkrieg zwischen Hemmersdorf und Gerstlingen (Guerstling). Es gab aber weiterhin Personenzüge von Dillingen nach Bouzonville. Erst nach der Rückgliederung des *Saargebiets* ins Deutsche Reich 1935 erbaute die *Reichsbahn* nahe der Grenze den neuen Haltepunkt Niedaltdorf.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhren nur noch Güterzüge über die Grenze, wichtig waren vor allem die Flüssigeisentransporte („Suppenzüge“) zwischen der Dillinger Hütte und den lothringischen Stahlwerken. 1948 wurde das zweite Gleis abgebaut, so weit es nicht schon dem Krieg zum Opfer gefallen war.

Die Personenzüge dienten nur noch dem Binnenverkehr und litten auf beiden Seiten unter der wachsenden Konkurrenz der PKWs. Die französische *SNCF* stellte außer der parallel zur Grenze verlaufenden Achse Thionville - Bouzonville - Béning alle Strecken ein. Güterzüge trifft man dort heute noch häufig an, Personenzüge aber nur, wenn Bauarbeiten Umleitungen erforderlich machen. Ansonsten fahren montags bis freitags nur noch drei Regionalzüge (als Summe beider Richtungen!) im Berufsverkehr zwischen Thionville und Bouzonville.



Auf deutscher Seite endete 1992 der Personenverkehr zwischen Völklingen und Überherrn. Drei Jahre später wurde die Oberleitung abgebaut und 2003 übernahm das Logistikunternehmen *Mosolf* den spärlichen Rest-Güterverkehr. Seither fahren Ganzzüge mit fabrikneuen Pkw über die nur noch eingleisige „nichtöffentliche Anschlussbahn“ Saarbrücken - Fürstenhausen - Hostenbach - Überherrn.

Die Personenzüge von Dillingen nach Niedaltdorf waren von Mitte der 1950er bis Mitte der 1980er Jahre eine Domäne der Uerdinger Schienenbusse. Sie wurden zunächst von Dieselloks der Baureihe (BR) 212 mit Wendezügen und dann von Dieseltriebwagen der BR 628 abgelöst, die dort heute im Stundentakt pendeln. Französische Diesellokomotiven der BR 61000 ziehen die wenigen verbliebenen Güterzüge über die Grenze.

Beim **VD-T** wären die Wünsche aus der Region schon lange erhört worden und die *Niedtalbahn* Teil der internationalen Verbindung Thionville - Dillingen - Saarbrücken geworden. Den „ganz großen Verkehr“ bekäme sie zwar nicht ab, weil man von Saarbrücken mit dem ICE über Metz 20 Minuten schneller nach Thion-

7.49 7.59	8.49 8.59	9.49 9.59	10.49 10.59	<i>Merzig (Saar)</i> <i>Dillingen 670</i>		9.11 9.01	10.11 10.01	11.11 11.01	12.11 12.01	
7.38 7.46 7.59	8.38 8.46 8.59	9.38 9.46 9.59	10.38 10.46 10.59	<i>Saarbrücken Hbf</i> <i>Völklingen</i> <i>Dillingen 670</i>		9.22 9.14 9.01	10.22 10.14 10.01	11.22 11.14 11.01	12.22 12.14 12.01	
RB	RB	RB	RB	Zug		Einw.	RB	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	11.03	km	Dillingen	21.000	8.57	9.57	10.57	11.57
8.07	9.07	10.07	11.07	5,0	Siersburg	4.400	8.52	9.52	10.52	11.52
8.12	9.12	10.12	11.12	9,4	Hemmersdorf	2.200	8.47	9.47	10.47	11.47
I	9.14	I	11.14	11,6	x Niedaltdorf	800	I	9.45	I	11.45
8.16	I	10.16	I	14,0	x Guerstling	500	8.43	I	10.43	I
8.22	9.22	10.22	11.22	20,3	Bouzonville	4.100	8.37	9.37	10.37	11.37
8.25	9.25	10.25	11.25	24,3	x Freistroff	1.100	8.34	9.34	10.34	11.34
I	9.28	I	11.28	27,7	x Anslingen	500	I	9.31	I	11.31
8.31	9.32	10.31	11.32	31,7	Ebersviller	900	8.28	9.27	10.28	11.27
8.36	I	10.36	I	37,1	x Homb.-Budange	500	8.23	I	10.23	I
8.40	9.40	10.40	11.40	40,6	Kedingen	1.100	8.19	9.19	10.19	11.19
8.45	9.45	10.45	11.45	45,5	Metzervisse	1.800	8.14	9.14	10.14	11.14
8.48	9.48	10.48	11.48	48,2	Distroff	1.600	8.11	9.11	10.11	11.11
8.51	9.51	10.51	11.51	51,3	Kuntzig	1.200	8.08	9.08	10.08	11.08
8.57	9.57	10.57	11.57	57,3	Thionville	41.000	8.03	9.03	10.03	11.03
9.01 9.28	10.01 10.28	11.01 11.28	2.00 2.00	<i>Thionville</i> <i>Luxemburg Hbf</i>		7.59 7.32	8.59 8.32	9.59 9.32	10.59 10.32	

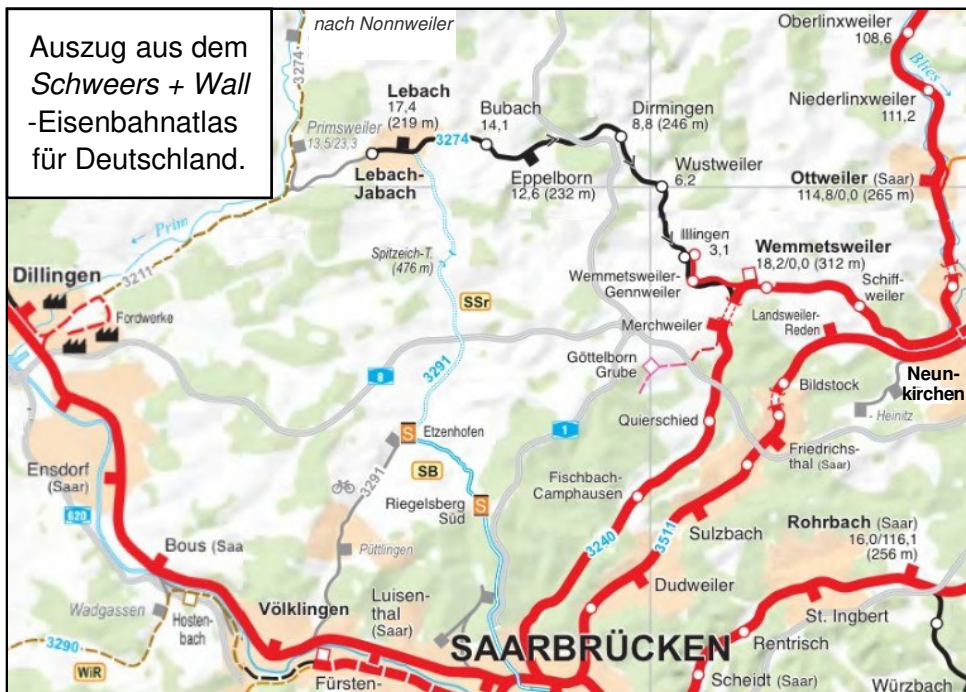
Die Staatsgrenze liegt 1 km westlich von Niedaltdorf im km 12,6

ville und Luxemburg käme. Dank der durchgehenden „Flügelzüge“ von und nach Saarbrücken und der *Integralen Taktknoten* in Dillingen und Thionville würden aber zahlreiche attraktive Verbindungen für eine gute Auslastung der Züge im Stundentakt sorgen.

Der Fahrplan ist für die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h berechnet. Die vier kleinsten Orte können nur abwechselnd im Zweistundentakt bedient werden, eventuell muss man sogar ganz auf den (weitab der Bebauung liegenden) Bahnhof Hombourg-Budange verzichten. Die kurvenreiche Trassierung bietet allerdings zahlreiche Optimierungsmöglichkeiten, sodass durch kurze Neubauabschnitte ein Stundentakt für alle Stationen erreicht werden kann.

653 Dillingen - Lebach - Wemmetsw.- Neunkirchen - Homburg

Die *Primstalbahn* wurde 1897 eröffnet und fuhr von Nonnweiler bis Primsweiler in Nord-Süd-Richtung entlang des Prims-Oberlaufes, bog dann nach Osten ab und erreichte über Lebach Homburg. Sie diente vor allem dazu, Arbeitskräfte aus dem dünn besiedelten Norden des Saarlandes in die Städte im Süden zu befördern.



In Nonnweiler konnte man in die *Hochwaldbahn* nach Trier und Türkismühle sowie in die *Hunsrückquerbahn* nach Langenlonsheim umsteigen. In Primswiler zweigte eine Stichstrecke nach Westen (Dillingen) ab, in Lebach nach Süden (Völklingen) und in Wemmetsweiler nach Süden (Saarbrücken). Die Fahrt auf der 61 km langen Strecke dauerte vor dem Zweiten Weltkrieg über zwei Stunden. Schuld waren vor allem lange Aufenthalte in den Bahnhöfen, die auf der eingleisigen Strecke für das Warten auf Gegenzüge und das Be- und Entladen von Gepäck und Expressgut erforderlich waren.

Wie in vielen anderen Regionen Deutschlands wurde das kleine Nebenbahnnetz nach dem Zweiten Weltkrieg schrittweise reduziert: Wadern - Nonnweiler sah schon 1959 den letzten Personen- und 1968 den letzten Güterzug. Der Personenverkehr zwischen Wadern und Lebach sowie zwischen Dillingen und Wadern endete 1980. Noch bis 1992 gab es regelmäßigen Güterverkehr nach Wadern. Danach wurden die Basaltwerke in Michelbach und die Fa. Meiser in Limbach über den Anschluss Dillingen angefahren. Zum 1.1.2005 wurde das Anschlussgleis an die Fa. Meiser verkauft. Die Bedienung übernahm die Bahngesellschaft der Dillinger Hütte.

Seit 1980 führen nur noch zwischen Lebach, Wemmetsweiler und Neunkirchen Personenzüge. Die meisten Fahrgäste wollten nach Saarbrücken und mussten dafür in Wemmetsweiler in die *Fischbachtalbahn* (→ KBS 655) umsteigen. Eine Verbesserung brachte 2006 die *Wemmetsweiler Kurve*, auf der die Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 westlich an dem Bahnhof vorbei von Saarbrücken nach Lebach fahren können. Die nächste Station Illingen wurde zum neuen Knotenpunkt ausgebaut, wo man in elektrische Triebwagen der BR 425 oder 426 nach Neunkirchen umsteigen kann. Diese halten auch nicht mehr im alten Bahnhof Wemmetsweiler, sondern 500 Meter weiter östlich in einem neuen und zentrumsnäheren Haltepunkt.

Der Abschnitt Neunkirchen - Bexbach - Homburg (Saar) entstand schon 1850 als Teil der *Pfälzischen Ludwigsbahn* und verlor 1904 nach Inbetriebnahme der direkteren Trasse über St. Ingbert an Bedeutung (→ KBS 670). Als Entlastungsstrecke ist er aber immer noch wichtig und wurde daher zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Neben zahlreichen Güterzügen fahren dort in der *Normalverkehrszeit* Regionalbahnen im Halbstundentakt.

Der **VD-T** hätte schon 1985 südlich von Primswiler ein Verbindungsgleis gebaut und direkte Ost-West-Züge Dillingen - Lebach - Wemmetsweiler - Neunkirchen im Stundentakt angeboten. Dank *Integraler Taktknoten* hätte es attraktive Anschlüsse zu anderen Zügen und Bussen gegeben. Die vielen Fahrgäste von Lebach nach Saarbrücken müssten nicht in Wemmetsweiler umsteigen, sondern wären zunächst

schneller mit der *Köllertalbahn* über Völklingen ans Ziel gekommen Diese wäre dann 2010 von der *Stadtbahn Saar* abgelöst worden (→ KBS 654).

7.12 7.59		8.12 8.59		9.12 9.59	<i>Trier West</i> <i>Dillingen 670</i>	9.48 9.01		10.48 10.01		11.48 11.01
7.35 7.59		8.35 8.59		9.35 9.59	<i>Saarbrücken Hbf</i> <i>Dillingen 670</i>	9.25 9.01		10.25 10.01		11.25 11.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.05 8.07 8.09 8.12		9.05 9.07 9.09 9.12		10.05 10.07 10.09 10.12	km Dillingen Bf 1,0 x Dillingen Süd 2,0 x Dill. Fordwerke 4,5 Saarwellingen	8.55 8.52 8.50 8.47		9.55 9.52 9.50 9.47		10.55 10.52 10.50 10.47
8.16 8.19 8.23 8.26 8.29		9.16 9.19 9.23 9.26 9.29		10.16 10.19 10.23 10.26 10.29	7,0 x Bilsdorf 9,0 Körprich 11,2 x Knorscheid 13,5 Jabach 14,7 Lebach	8.43 8.40 8.36 8.33 8.31		9.43 9.40 9.36 9.33 9.31		10.43 10.40 10.36 10.33 10.31
8.32 8.37 8.39 8.44 8.47		9.32 9.37 9.39 9.44 9.47		10.32 10.37 10.39 10.44 10.47	18,0 Bubach 19,5 Eppelborn 23,3 Dirmingen 25,9 Wustweiler	8.28 8.22 8.20 8.15 8.12		9.28 9.22 9.20 9.15 9.12		10.28 10.22 10.20 10.15 10.12
8.49 8.52 8.54 8.59		9.49 9.52 9.54 9.59		10.49 10.52 10.54 10.59	28? x Hosterhof ? 29,0 Illingen 29,8 Gennweiler 32,7 Wemmetsweiler	8.10 8.07 8.05 8.01		9.10 9.07 9.05 9.01		10.10 10.07 10.05 10.01
9.01 9.04 9.06 9.10 9.12		10.01 10.04 10.06 10.10 10.12		11.01 11.04 11.06 11.10 11.12	34,8 x Graulheck ? 36,2 Schiffweiler 39,4 Neunkirchen West 40,4 Neunkirchen (S)	8.59 8.56 8.54 8.50 8.48		9.59 9.56 9.54 9.50 9.48		10.59 10.56 10.54 10.50 10.48
9.13 9.16 9.19 9.22 9.26	9.33 9.36 9.39 9.42 9.46	10.13 10.16 10.19 10.22 10.26	10.33 10.36 10.39 10.42 10.46	11.13 11.16 11.19 11.22 11.26	44,3 Wellesweiler 46,5 Bexbach 49,9 x Altstadt (Saar) 54,0 Homburg (S) Hbf	8.47 8.43 8.40 8.37 8.34	9.27 9.23 9.20 9.17 9.14	9.47 9.43 9.40 9.37 9.34	10.27 10.23 10.20 10.17 10.14	10.47 10.43 10.40 10.37 10.34
9.31 9.52	9.49 10.29	10.31 10.52	10.49 11.29	11.31 11.52	<i>Homburg (S) 677</i> <i>Saarbrücken Hbf</i>	8.29 8.08	9.11 8.31	9.29 9.08	10.11 9.31	10.29 10.08
9.31 10.06	9.49 10.10	10.31 11.06	10.49 11.10	11.31 12.06	<i>Homburg (S) 677</i> <i>Kaiserslautern Hbf</i>	8.29 7.54	9.11 8.50	9.29 8.54	10.11 9.50	10.29 9.54

Die blau dargestellten RB verkehren nur montags bis freitags

654 Saarbrücken - Riegelsberg / Püttlingen - Etzenhofen - Lebach

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Orte im Köllertal immer mehr zu Wohngebieten der im Saarrevier beschäftigten Hüttenarbeiter und Bergleute, die zu ihren Arbeitsplätzen weite Wege zu Fuß gehen mussten. Nach zahlreichen Eingaben und Bittschriften genehmigte der preußische König schließlich 1906 den Bau der *Köllertalbahn*, um die Situation zu verbessern. 1911 wurde die 22 km lange eingleisige Strecke Völklingen - Püttlingen - Heusweiler - Lebach eröffnet.

Nach dem Ersten Weltkrieg erlebte die *Köllertalbahn* (wie die meisten Nebenbahnen im *Saargebiet*) schwere wirtschaftliche Zeiten, sogar ihre Stilllegung war im Gespräch. Nach der Rückgliederung des *Saargebiets* an das Deutsche Reich ging es wieder bergauf, und 1936 fuhren bis zu 28 Zugpaare mit 8.000 Personen.

Zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der Eiweiler Viadukt stark beschädigt. Erst nach seiner provisorischen Reparatur 1947 war die *Köllertalbahn* wieder durchgängig befahrbar. Die ohnehin rückläufigen Fahrgastzahlen gingen nach der Kohle- und Stahlkrise in den 1970er Jahren weiter zurück, und schließlich stellte die *Deutsche Bundesbahn* den Personenverkehr 1985 ein. Die südliche Hälfte Völklingen - Etzenhofen wurde danach stillgelegt und abgebaut. In der Nordhälfte verblieb zunächst ein täglicher Übergabezug ab Lebach zur Versorgung einiger Betriebe. 1993 war auch damit Schluss, und bis zur Jahrtausendwende verschwanden alle Gleise aus dem Köllertal.

1997 ging die *Stadtbahn Saar* von Saarbrücken nach Saargemünd in Betrieb (→ KBS 658). Ihr Erfolg übertraf alle Erwartungen, und so wurde die Stadtbahn etappenweise nach Norden verlängert: 1999 bis Cottbuser Platz, 2000 bis Siedlerheim, 2001 bis Riegelsberg Süd und 2009 bis Etzenhofen. Ab dort nutzt sie die Trasse der *Köllertalbahn*: Bis Heusweiler fahren seit 31.10.11 die modernen Flexity Link-Triebwagen unter der neuen Oberleitung, und den Endpunkt Lebach-Jebach sollen sie im Dezember 2014 erreichen.

Unter den besseren Rahmenbedingungen des **VD-T** wäre die *Köllertalbahn* 1985 nicht stillgelegt worden. Das Fahrgastpotenzial hätte mindestens einen RB-Stundentakt zwischen Lebach und Völklingen rechtfertigt. Nach Fertigstellung der Stadtbahn-Neubaustrecke Riegelsberg - Etzenhofen hätte es maximal ein Jahr gedauert, über dem vorhandenen Gleis eine (Stadtbahn-)Oberleitung aufzuhängen und die Stationen anzupassen.

Nördlicher Stadtbahn-Endpunkt ist beim **VD-T** das Mittelzentrum Lebach (mit knapp 20.000 Einwohnern). Dort kann man (im Gegensatz zur Realität) in die KBS 653 nach Dillingen umsteigen, die auch den Lebacher Stadtteil Jabach (2.000 Einw.) bedient.

Die Südhälfte über Püttlingen (mit fast 19.000 Einwohnern) wäre natürlich nicht stillgelegt, sondern über eine neue Verbindungskurve vom Völklinger Schulzentrum nach Heidstock in die Linie S3 integriert worden.

<i>Saarbr.Kieselhumes</i>	8.35	8.40	8.55	9.00	9.15	9.20	9.35	9.40	9.55	10.00
<i>Sa.Landwehrpl. 678</i>	8.39	8.44	8.59	9.04	9.19	9.24	9.39	9.44	9.59	10.04
S-Bahn-Linie	S1	S3	S1	S3	S1	S3	S1	S3	S1	S3
km Saarbrücken Hbf	8.45	8.50	9.05	9.10	9.25	9.30	9.45	9.50	10.05	10.10
1,0 Saarbr. Ludwigstr.	8.49	8.54	9.09	9.14	9.29	9.34	9.49	9.54	10.09	10.14
2,1 Pariser Platz	8.52	>	9.12	>	9.32	>	9.52	>	10.12	>
3,4 Siedlerheim	8.55	<	9.15	<	9.35	<	9.55	<	10.15	<
5,6 x Heinrichshaus	8.58	>	9.18	>	9.38	>	9.58	>	10.18	>
> Burbach (neu)	>	8.59	>	9.19	>	9.39	>	9.59	>	10.19
< Luisenthal	<	9.05	<	9.25	<	9.45	<	10.05	<	10.25
> Völklingen Schulzent.	>	09/11	>	9.28	>	49/51	>	09/11	>	10.28
< Püttlingen Süd	<	9.14	<	an	<	9.54	<	10.14	<	an
8,2 Riegelsberg Süd	9.01	>	9.21		9.41	>	10.01	>	10.21	
8,8 Riegelsb. Rathaus	9.02	<	9.22		9.42	<	10.02	<	10.22	
9,4 Riegelsberg Post	9.04	>	9.24		9.44	>	10.04	>	10.24	
10,0 Güchenbach	9.05	<	9.25		9.45	<	10.05	<	10.25	
10,9 Riegelsb. Gisorsstr.	9.07	>	9.27		9.47	>	10.07	>	10.27	
> Püttlingen Bf	>	16/19	>		>	9.56	>	16/19	>	
< Püttlingen Nord	<	9.20	<		<	9.57	<	10.20	<	
> Kölln	>	9.22	>		>	59/02	>	10.22	>	
< Köllerbach	<	9.24	<		<	10.04	<	10.24	<	
12,1 Etzenhofen	9.09	9.26	9.29		9.49	10.06	10.09	10.26	10.29	
12,8 Walpershofen Mitte	9.11	an	9.31		an	an	10.11	an	10.31	
13,3 Walpersh. Mühlenstr.	9.12		9.32				10.12		10.32	
14,0 Heusw. Realschule	9.14		9.34				10.14		10.34	
14,6 Heusweiler Markt	9.15		9.35				10.15		10.35	
15,6 I.d. Hommersbach	9.17		9.37	v.li.			10.17		10.37	v.li.
17,0 Eiweiler	9.19		9.39	9.42			10.19		10.39	10.42
20,3 Landsweiler Süd	9.22		w.re.	9.45			10.22		w.re.	10.45
21,2 Landsweiler Nord	9.23			9.46			10.23			10.46
22,3 x Lebach Süd	9.25			9.48			10.25			10.48
23,6 Lebach Bf	9.27			9.50			10.27			10.50
<i>Lebach 673</i>	9.31	9.32					10.31	10.32		
<i>Dillingen (Saar)</i>	9.55	>					10.55	>		
<i>Wemmetweiler</i>		9.59						10.59		
<i>Neunkirchen (S)</i>		10.12						11.12		

Gesamtverkehr Saarbrücken Hbf - Siedlerheim / Heidstock siehe KBS 658

Braun hinterlegt sind die Bereiche, in denen sich die Stadtbahnen in den überwiegend eingleisigen Bereichen nördlich von Siedlerheim und Heidstock begegnen.

Die *Saarbahn* ist in der Realität stark auf den Nahverkehr über kurze Distanzen ausgelegt. Das merkt man insbesondere in Riegelsberg (15.000 Einwohner), wo gegen große Widerstände die kurven- und steigungsreiche Trasse auf der Bundesstraße B 268 durchgesetzt wurde. Vom Stadtteil Güchenbach bis Riegelsberg Süd dauert es daher (bei 4 Zwischenstopps) 9 Minuten. Von Saarbrücken Hbf nach Lebach wird die Saarbahn ab 2014 voraussichtlich 50 Minuten brauchen und nicht einmal 30 km/h Reisegeschwindigkeit erreichen.

<i>Neunkirchen (S)</i> <i>Wemmetweiler</i>			7.48 8.01						8.48 9.01	
<i>Dillingen (Saar)</i> <i>Lebach 673</i>			> 8.28	8.01 8.29					> 9.28	9.01 9.29
S-Bahn-Linie	S1	S3	S1	S3	S1	S3	S1	S3	S1	S3
Lebach Bf	8.10			8.33			9.10			9.33
x Lebach Süd	8.11			8.34			9.11			9.34
Landsweiler Nord	8.13			8.36			9.13			9.36
Landsweiler Süd	8.15	v. li.		8.38			9.15	v. li.		9.38
Eiweiler	8.18	8.21		8.41			9.18	9.21		9.41
l.d. Hommersbach	w.re.	8.23		8.43			w.re.	9.23		9.43
Heusweiler Markt		8.25		8.45				9.25		9.45
Heusw. Realschule		8.26		8.46				9.26		9.46
Walpersh. Mühlenstr.		8.28		8.48				9.28		9.48
Walpershofen Mitte		8.29	ab	8.49	ab	ab		9.29	ab	9.49
km Etzenhofen		8.31	8.34	8.51	8.54	9.11		9.31	9.34	9.51
1,2 Köllerbach		<	8.36	<	8.56	<		<	9.36	<
2,4 Kölln		>	8.38	>	8.58/01	>		>	9.38	>
3,4 Püttlingen Nord		<	8.40	<	9.03	<		<	9.40	<
4,1 Püttlingen Bf		>	41/44	>	9.04	>		>	41/44	>
> Riegelsb. Gisorsstr.		8.33	>	8.53	>	9.13		9.33	>	9.53
< Güchenbach		8.34	<	8.54	<	9.14		9.34	<	9.54
> Riegelsberg Post		8.36	>	8.56	>	9.16		9.36	>	9.56
< Riegelsb. Rathaus		8.37	<	8.57	<	9.17		9.37	<	9.57
> Riegelsberg Süd		8.39	>	8.59	>	9.19		9.39	>	9.59
5,1 Püttlingen Süd	ab	<	8.46	<	9.06	<	ab	<	9.46	<
8,2 Völklingen Schulzent.	8.32	>	49/51	>	09/11	>	9.32	>	49/51	>
10,9 Luisenthal	8.35	<	8.55	<	9.15	<	9.35	<	9.55	<
13,9 Burbach (neu)	8.41	>	9.01	>	9.21	>	9.41	>	10.01	>
< x Heinrichshaus	>	8.42	>	9.02	>	9.22	>	9.42	>	10.02
> Siedlerheim	<	8.45	<	9.05	<	9.25	<	9.45	<	10.05
> Pariser Platz	>	8.47	>	9.07	>	9.27	>	9.47	>	10.07
16,4 Saarbr. Ludwigstr.	8.46	8.50	9.06	9.10	9.26	9.30	9.46	9.50	10.06	10.10
17,4 Saarbrücken Hbf	8.50	8.53	9.10	9.13	9.30	9.33	9.50	9.53	10.10	10.13
<i>Sa.Landwehrpl. 678</i>	8.55	8.50	9.15	9.10	9.35	9.30	9.55	9.50	10.15	10.10
<i>Saarbr.Kieselhumes</i>	9.00	8.53	9.20	9.13	9.40	9.33	10.00	9.53	10.20	10.13

655 Saarbrücken - Quierschied - Wemmetsweiler

Die *Fischbachtalbahn* von Saarbrücken über Brefeld und Wemmetsweiler nach Neunkirchen (Saar) wurde 1879 eröffnet. Sie diente vor allem dem Transport der Kohle aus der Region um Brefeld und den Arbeitern dorthin. 1892 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut und 1897 wurde Wemmetsweiler Abzweigbahnhof der *Primstalbahn* (→ KBS 653). Das Aufkommen blieb auch nach dem Zweiten Weltkrieg hoch, daher wurde die *Fischbachtalbahn* 1965 elektrifiziert.

Ab 1980 orientierte sich der Personenverkehr verstärkt nach Lebach, weil dessen Anschlüsse Richtung Dillingen und Völklingen gekappt worden waren (→ KBS 653). Um den Fahrgästen das Umsteigen zu ersparen, fuhren immer mehr Personenzüge von Saarbrücken nach Lebach mit Fahrtrichtungswechsel in Wemmetsweiler. Schon in den 1990er Jahre gab es Pläne, dies durch eine Verbindungskurve zu beenden. 2003 wurde die *Wemmetsweiler Kurve* dann gebaut und der Anschlussbahnhof nach Illingen verlegt. Der Bahnhof Wemmetsweiler wurde anschließend 2006 durch einen nur eingleisigen Haltepunkt näher am Ortskern ersetzt. Die Straßenbrücke der Landesstraße L128 wurde bei der städtischen Umgestaltung durch einen 54 Meter langen Tunnel ersetzt.

Im Jahresfahrplan 2010 fuhr tagsüber stündlich eine RB von Saarbrücken über Illingen nach Lebach. Hinzu kamen montags bis freitags 5 Zugpaare Saarbrücken - Wemmetsweiler - Neunkirchen - Homburg. Beim **VD-T** wäre die *Wemmetsweiler Kurve* nicht gebaut worden, weil man mit der S-Bahn schneller von Saarbrücken nach Lebach kommt (→ KBS 654). Der Abschnitt Lebach - Wemmetsweiler würde in die KBS 653 integriert und von Zügen Dillingen - Homburg bedient.

RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35 	9.35 	10.35 	km Saarbrücken Hbf	8.25 	9.25 	10.25
8.41	9.41	10.41	1,7 Sa-Schleifmühle	8.18	9.18	10.18
8.45	9.45	10.45	5,3 x Neuhaus	8.14	9.14	10.14
			9,5 Fischb.-Camphaus.			
8.47	9.47	10.47	11,2 x Brefeld	8.12	9.12	10.12
8.49	9.49	10.49	12,7 Quierschied	8.10	9.10	10.10
8.53	9.53	10.53	16,4 Merchweiler	8.06	9.06	10.06
8.57	9.57	10.57	18,8 Wemmetsweiler	8.03	9.03	10.03
9.01	10.01	11.01	<i>Wemmetsweiler</i>	7.59	8.59	9.59
9.12	10.12	11.12	<i>Neunkirchen (S)</i>	7.48	8.48	9.48
9.26	10.26	11.26	<i>Homburg (S) 672</i>	7.34	8.34	9.34
9.01	10.01	11.01	<i>Wemmetsweiler</i>	7.59	8.59	9.59
9.29	10.29	11.29	<i>Lebach</i>	7.31	8.31	9.31
9.55	10.55	11.55	<i>Dillingen 672</i>	7.05	8.05	9.05

In Wemmetsweiler gäbe es immer zur vollen Stunde *Integrale Takt-knoten* mit attraktiven Anschlüssen in allen Richtungen. Der Halteplatz der Züge kann auch dafür an der zweigleisigen Strecke nach Osten verschoben werden – allerdings braucht man mindestens zwei Gleise mit Bahnsteigen.

656 Saarbrücken - Neunkirchen (Saar) - St.Wendel - Nohfelden

Die 21 km nördlich von Saarbrücken wurden 1852 als Fortsetzung der *Pfälzischen Ludwigsbahn* von Ludwigshafen nach Neunkirchen (Saar) eröffnet (→ KBS 670). Die neue Bahnlinie diente zunächst vor allem dem Transport von Kohle aus der Saargegend an den Rhein. Acht Jahre später wurde die Lücke zwischen Neunkirchen und Idar-Oberstein im *Nahetal* geschlossen (→ KBS 660).

50,1 km von Saarbrücken entfernt legten die Bahnbauer bei einer einsam im *Nahetal* stehenden Mühle den Bahnhof *Türkismühle* an. Durch die 1889 eröffnete *Hochwaldbahn* (→ KBS 661) wurde er zu einem wichtigen Abzweigbahnhof und bekam immer mehr Gleise, Signale und Weichen. Für das notwendige Personal baute die *Deutsche Reichsbahn* eine Eisenbahnersiedlung, die heute noch das Ortsbild mitbestimmt.

Nach der Übergabe des *Saargebiets* an den Völkerbund wurde Türkismühle 1920 zum Grenzbahnhof mit Zollstation. Der weitere Ausbau der Bahnhofsanlagen und die Ansiedlung neuer Speditionen waren die Folge. 1938 entfiel zwar die Grenze durch die Rückgliederung des Saargebiets an Deutschland. Die Kriegsvorbereitungen der Nationalsozialisten und die 1936 eröffnete Bahnstrecke nach Kusel (→ KBS 662) sorgten aber schon bald für noch mehr Verkehr. 1938 besaß der Bahnhof Türkismühle 12 Gleise.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Türkismühle wieder Grenzstation, bis das *Saarland* 1957 der Bundesrepublik Deutschland beitrat. 1974 wurde der Ort nach Nohfelden eingemeindet. Seit 1969 ist der Bahnhof durch die Stilllegung des Personenverkehrs auf den Strecken nach Trier und Kusel wieder nur eine Durchgangsstation an der *Nahetalbahn*.

Von Saarbrücken bis Türkismühle gab es im Fahrplan stets etwas mehr Züge als nördlich davon. Dieser Abschnitt wurde von 1965 bis 1969 elektrifiziert und anschließend überwiegend mit E-Loks und „Silberlingen“ bedient. 2010 fuhr die RB-Linie 73 im Stundentakt mit Elektrotriebwagen der Baureihen 425 und 426. Hinzu kam die stündliche RE-Linie 3 Saarbrücken - Mainz mit Neigetechnikzügen der Baureihe 612, von der jeder zweite Zug nach Frankfurt (Main) weiter fuhr.

Beim **VD-T** bekäme die Nahetalbahn einen etwa 4 km langen Neubauabschnitt, um den großen Bogen bei Türkismühle „abzuschneiden“. Die Strecke würde dadurch 2,2 km kürzer und alle Züge 2 bis 3 Minuten schneller. Der kleine Ort *Türkismühle* (785 Einwohner) hätte nur noch einen Haltepunkt an der KBS 661, stattdessen würde *Nohfelden* zum Abzweigbahnhof.



Wie in der Realität fahren etwa halbstündlich RB von Saarbrücken nach St.Wendel. Zusätzlich gibt es beim **VD-T** aber zwei RE pro Stunde u. Richtung: Zum **Langlauf-RE** Saarbrücken - Mainz kommt ein weiterer hinzu, der bis Nohfelden nur zwei mal häufiger hält und dort den

Mainz Hbf	7.03				7.06			8.03			8.06		
Bad Kreuznach	7.31				7.45			8.31			8.45		
Nohfelden 660	8.18				8.59			9.18			9.59		
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	
km Nohfelden	8.19			9.01		9.10	9.19			10.01		10.10	
3,2 Walhausen (Saar)						9.13						10.13	
7,2 Namborn				9.07		9.17				10.07		10.17	
9,5 Hofeld						9.20						10.20	
11,6 Baltersweiler						9.23						10.23	
	8.29	ab	ab	9.13		9.27	9.29	ab	ab	10.13		10.27	
13,9 St.Wendel	8.31	8.35	9.03	9.14		Flügel	9.31	9.35	10.03	10.14		Flügel	
15,6 Oberlinxweiler		8.37	9.05			↙		9.37	10.05			↙	
18,8 Niederlinxweiler		8.40	9.08					9.40	10.08				
22,4 Ottweiler (Saar)		8.44	9.12					9.44	10.12				
26,1 Wiebelskirchen		8.47	9.15					9.47	10.15				
	8.39	8.51	9.19	9.22	v.li.		9.39	9.51	10.19	10.22	v.li.		
28,2 Neunkirchen (Saar)	8.40	8.52	w.re.	9.23	9.26		9.40	9.52	w.re.	10.23	10.26		
32,5 Landsweiler-Reden		8.56		9.30				9.56		10.30			
35,1 Bildstock					9.33					10.33			
? Friedrichst.-Mitte		9.00		9.35		10.00		10.35					
37,2 Friedrichsthal Bf		9.02		9.37		10.02		10.37					
39,4 Sulzb.-Altenwald		9.04			9.39			10.04			10.39		
40,7 Sulzbach (Saar)		9.06		9.31	9.41			10.06		10.31	10.41		
44,0 Dudweiler		9.10			9.45			10.10			10.45		
46,1 Jägersfreude		9.12						10.12					
49,5 Saarbrücken Hbf	8.54	9.16		9.39	9.50		9.54	10.16		10.39	10.50		

Integralen Taktknoten zur Minute 00 erreicht. In Nohfelden wird der Zug getrennt: Der vordere Triebwagen setzt die Reise als RB nach Bad Kreuznach fort und der hintere Triebwagen fährt abwechselnd nach Trier und Kusel weiter, um die KBS 661 und 662 mit Direktzügen nach Saarbrücken aufzuwerten.

Auch der „Langlauf-RE“ würde „geflügelt“, und zwar schon in St.Wendel: Der abgehängte Triebwagen würde dem RE 2 Minuten später als RB folgen und dadurch für die Orte zwischen St.Wendel und Nohfelden attraktive Direktverbindungen nach Saarbrücken schaffen.

Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB
km Saarbrücken Hbf	8.06		8.10	8.21		8.44	9.06		9.10	9.21		9.44
3,4 Jägersfreude						8.47						9.47
5,5 Dudweiler			8.14			8.49			9.14			9.49
8,8 Sulzbach (Saar)			8.18	8.28		8.53			9.18	9.28		9.53
10,1 Sulzb.-Altenwald			8.20			8.55			9.20			9.55
12,3 Friedrichsthal Bf			8.23			8.58			9.23			9.58
13,1 Friedrichst.-Mitte			8.25			9.00			9.25			10.00
14,4 Bildstock			8.27						9.27			
17,0 Landsweiler-Reden			8.30			9.04			9.30			10.04
21,3 Neunkirchen (Saar)	8.20		8.34	8.37	v.li.	9.08	9.20		9.34	9.37	v.li.	10.08
	8.21		w.re.	8.38	8.41	9.09	9.21		w.re.	9.38	9.41	10.09
23,4 Wiebelskirchen					8.43	9.11					9.43	10.11
27,1 Ottweiler (Saar)					8.47	9.15					9.47	10.15
30,7 Niederlinxweiler					8.50	9.18					9.50	10.18
33,9 Oberlinxweiler		↘			8.54	9.22		↘			9.54	10.22
	8.29	Flügel		8.46	8.57	9.25	9.29	Flügel		9.46	9.57	10.25
35,6 St.Wendel	8.31	8.33		8.47	an	an	9.31	9.33		9.47	an	an
37,9 Balzersweiler		8.36						9.36				
40,0 Hofeld		8.39						9.39				
42,3 Namborn		8.42		8.53				9.42		9.53		
46,3 Walhausen (Saar)		8.46						9.46				
49,5 Nohfelden	8.41	8.50		8.59			9.41	9.50		9.59		
<i>Nohfelden 660</i>	8.42			9.01			9.42			10.01		
<i>Bad Kreuznach</i>	9.29			10.15			10.29			11.15		
<i>Mainz Hbf</i>	9.57			10.54			10.57			11.54		

657 Saarbrücken - St. Ingbert - Homburg - Zweibrücken

Der **VD-T** fasst unter der KBS 657 die Trassen über Bierbach und Homburg nach Zweibrücken zusammen: Der 1857 eröffnete Abschnitt Homburg - Zweibrücken gehört zu den ältesten Strecken in Rheinland-Pfalz (→ Grafik bei der KBS 670). Er verlor jedoch erheblich an Bedeutung, als 1904 mit der *Glantalbahn* (→ KBS 663) die direkte Linie (Saarbrücken -) St.Ingbert - Homburg in Betrieb ging.

Nach dem Ersten Weltkrieg kamen alle Orte außer Zweibrücken zum neuen *Saargebiet*, was Zollkontrollen zwischen Einöd und Zweibrücken und Umorientierungen der Verkehrsströme zur Folge hatte. Der Binnenverkehr Homburg - Zweibrücken ging z.B. drastisch zurück. 1935 wurde das Saargebiet wieder in das Deutsche Reich eingegliedert, nach dem Zweiten Weltkrieg aber erneut abgetrennt. Zudem baute die französische Besatzungsmacht das zweite Gleis zwischen Schwarzenacker und Zweibrücken als Reparationsleistung ab.

1957 kam das *Saarland* endgültig zurück nach Deutschland und die Zollkontrollen westlich von Zweibrücken entfielen. Die Nachfrage blieb aber schwach und die *Deutsche Bundesbahn* dünnte das Fahrplanangebot immer weiter aus. 1989 fuhr schließlich der letzte Personenzug von Homburg nach Zweibrücken. Zwei Jahre später folgte die *Blietalbahn* Homburg - Bierbach - Reinheim, sodass nur noch die RB St.Ingbert - Bierbach - Zweibrücken verblieben. Der Güterverkehr Homburg - Einöd endete 1996, und im Folgejahr wurden die Gleise und Weichen entfernt und die Trasse teilweise zugeschüttet.

Im realen Fahrplan des Jahres 2010 fahren in der *Normalverkehrszeit* vier Züge pro Stunde und Richtung:

- RE Saarbrücken - Kaiserslautern, der nur Anschluss zur S-Bahn nach Mannheim bietet. Die wenig attraktive Reise von Saarbrücken nach Mannheim dauert über 2 Stunden.
- RB Saarbrücken - Homburg, die alle Stationen bedient und 30 Minuten braucht.
- RB Saarbrücken - St. Ingbert, die alle Stationen bedient und 19 Minuten braucht.
- RB Saarbrück. - Zweibrücken - Pirmasens (hält bis St.Ingbert nur in Saarbrück.Ost)

Seit der Jahrtausendwende gibt es Bemühungen, den Abschnitt Homburg - Zweibrücken zu reaktivieren und die Rhein-Neckar-S-Bahn-Linie 1 stündlich nach Zweibrücken zu verlängern. Sie bräuchte nur 10 Minuten, während die Fahrt mit dem Bus eine halbe Stunde dauert.

Der 5 km lange Neubauabschnitt (Saarbrücken Hbf -) Rangierbahnhof - Universität - Rentrisch (- St. Ingbert) hätte beim **VD-T** nachhaltige Verbesserungen östlich von

Merzig (Saar) 670	7.31				7.51			8.31			
Völklingen					8.16		8.20				
Saarbrücken Hbf	7.55				8.24		8.39	8.55			
Zug	RE	RB	RB	S3	RE	S3	RB	RE	S3	RB	RB
km Saarbrücken Hbf	8.04	8.08		8.11	8.28	8.31	8.48	9.04	8.51	9.08	
> Sb Landwehrplatz	>	>		8.16	>	8.36	>	>	8.56	>	
< Sb Kieselhumes	>	>		8.20	>	8.40	>		9.00		
4,5 Saarbr. Universität		8.13		>	8.33	>	8.53		>	9.13	
> Scheidt (Saar)	>	>		8.29	>	8.49	>	>	9.09	>	
10,7 Sankt Ingbert Bf	8.12	8.18	Flügel	8.35	8.38	8.55	8.58	9.12	9.15	9.18	Flügel
	8.13	8.20	8.23	an	8.39	an	8.59	9.13	an *)	9.20	9.23
12,0 St.Ingbert Kolonie			8.25				9.01				9.25
14,2 Rohrbach (Saar)			8.28				9.04				9.28
19,7 Kirkel			8.33				>				9.33
> Hassel (Saar)		>	>		>		9.07			>	>
< Würzbach (Saar)		<	<		<		9.10			<	<
> Blieskastel-Lautzk.	8.22	>	>		>		9.14	9.22		>	>
< Bierbach		<	<		<		9.17			<	<
24,5 Limbach (b.Homb.)	>		8.38			RB	>	>			9.38
26,0 Altstadt (b.Homb.)	>		8.40			Neun-	>	>			9.40
27,8 Homb. Gleisdreieck	<		8.42			kirch.	<	<			9.42
	>	8.30	8.45		8.49	8.47	>	>		9.30	9.45
29,3 Homburg (Saar) Hbf	<	8.31	an		8.50	8.52	<	<		9.31	an
32,2 Homburg-Beeden	>	>			>	8.55	>	>		>	
35,0 Schwarzenacker	>	<			<	8.58	<	<		<	
37,0 Einöd (Saar)						9.00	9.20				
39,0 Ernstweiler		>			>	9.02	9.22			>	
40,5 Zweibrücken Hbf	8.29	<			<	9.05	9.25	9.29		<	
Zweibrücken Hbf	8.31	>			>	9.06		9.31		>	
Pirmasens 692	8.47	<			<	9.39		9.47		<	
Kaiserslautern 690		9.06			9.10					10.06	

Gesamtverkehr Saarbrücken Hbf - Universität / St.Ingbert siehe KBS 658.

Saarbrücken erlaubt: Die ICE könnten dort 160 km/h fahren und auch dadurch Kaiserslautern in 28 Minuten erreichen (→KBS 670).

RE und RB würden zusammen im 20-Minuten-Takt eine schnelle Verbindung von Saarbrücken Hbf in 5 Minuten zur Universität und in 10 Minuten nach St. Ingbert anbieten. Und die S-Bahn könnte die freien Kapazitäten auf der „alten Strecke“ für einen 10-Minuten-Takt nach Scheidt nutzen. Natürlich gäbe es beim **VD-T** auch noch gute Anschlüsse von der S-Bahn zu den RE und RB in St.Ingbert...

Der **VD-T** hätte die Strecke Homburg - Zweibrücken 1989 nicht stillgelegt. Das große Potenzial hätte mit Stundentakt, guten Anschlüsse und der neuen Station Ernstweiler eine gute Auslastung ermöglicht. Bei der Elektrifizierung der KBS 671 hätten auch die 7 km von Einöd nach Homburg eine Oberleitung bekommen.

Beim **VD-T** würden vier Züge pro Stunde und Richtung in der *Normalverkehrszeit* auf der „neuen Fernstrecke“ von Saarbrücken nach St. Ingbert fahren, also etwa genau so viele wie in der Realität. Neu hinzu kämen die zahlreichen S-Bahnen auf der „alten Strecke“. Dank der zahlreichen neuen Verbindungen und guten Anschlüsse dürfte man mehr als eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erwarten !

<i>Kaiserslautern 690</i>	8.31			8.50			8.54		9.31		
<i>Pirmasens 692</i>	8.13		8.21	>			>		9.13		9.21
<i>Zweibrücken Hbf</i>	8.29		8.54	<			<		9.29		9.54
Zug	RE	RB	RB	RE	S3	RB	RB	S3	RE	RB	RB
km Zweibrücken Hbf	8.31	8.35	8.55	>			>		9.31	9.35	9.55
1,5 Ernstweiler		8.37	8.59	<			<			9.37	9.59
3,5 Einöd (Saar)		8.39	8.59	<			<			9.39	9.59
> Schwarzenacker	>	<	9.02	>			>		<	<	10.02
< Homburg-Beeden	<	>	9.05	<			<		>	>	10.05
< Homburg (Saar) Hbf	>	>	9.08	9.10		ab	9.29		>	>	10.08
< Homb. Gleisdreieck	<	<	9.13	9.11		9.15	9.30		<	<	10.13
< Altstadt (b.Homb.)	<	>	<i>Neun-</i>			9.17			<	<	<i>Neun-</i>
< Limbach (b.Homb.)	<	>	<i>kirch.</i>			9.19			>	>	<i>kirch.</i>
6,9 Bierbach		8.42		<		<	<			9.42	
9,5 Blieskastel-Lautzk.	8.38	8.45		>		>	>		9.38	9.45	
14,6 Würzbach (Saar)		8.50		<		<	<			9.50	
17,5 Hassel (Saar)		8.53		>		>	>			9.53	
> Kirkel		>	S3			9.27				>	S3
20,2 Rohrbach (Saar)		8.56				9.32				9.56	
22,4 St.Ingbert Kolonie		8.59				9.35				9.59	
23,7 Sankt Ingbert Bf	8.47	9.01	ab	9.21	ab	9.37	9.40	ab	9.47	10.01	ab
> Scheidt (Saar)	8.48	9.02	9.05	9.22	9.25	Flügel	9.42	9.45	9.48	10.02	10.05
29,9 Saarbr. Universität	>	>	9.11	>	9.31		>	9.51		>	10.11
		9.07	>	9.27	>		9.47	>		10.07	>
> Sb Kieselhumes	>	>	9.20	>	9.40		>	10.00		>	10.20
< Sb Landwehrplatz	<	<	9.24	<	9.44		<	10.04	>	<	10.24
34,4 Saarbrücken Hbf	8.56	9.12	9.29	9.32	9.49		9.52	10.09	9.56	10.12	10.29
<i>Saarbrücken Hbf</i>	9.05	9.21		9.36					10.05	10.21	
<i>Völklingen</i>		9.40		9.44						10.40	
<i>Merzig (Saar) 670</i>	9.29			10.09					10.29		

658 Völklingen - Saarbrücken - St.Ingbert / Saargemünd

Die Bahnlinie von Saarbrücken (damals in Preußen) nach Saargemünd (damals in Frankreich) wurde 1870 feierlich eröffnet. Sie sollte Teil einer wichtigen Achse von Brüssel über Saarbrücken nach Basel werden. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1871 ließ man diese Pläne aber fallen, da die Bahnstrecke Luxemburg - Metz - Basel vollständig unter deutsche Hoheit gekommen war. In den 1940er Jahren gab es noch eine Schnellzugverbindung Köln - Straßburg, ansonsten hatte die KBS 658 für den Fernverkehr kaum noch Bedeutung.

Dennoch bekam die Strecke bis Brebach 1960 als eine der ersten im Saarland eine Oberleitung. Erst 23 Jahre später konnten die Züge allerdings elektrisch nach Saargemünd fahren: Das Gleis 1 wird seither mit der in Deutschland üblichen Spannung 15 kV / 16,7 Hz versorgt, die übrigen Gleise sind nicht elektrifiziert. Es gibt daher keine Probleme mit dem abweichenden französischen Bahnstromsystem.

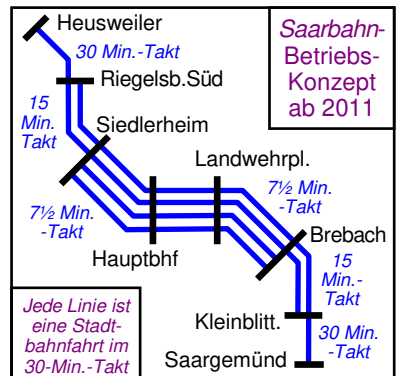
Der Güterverkehr war früher umfangreich, vor allem Saarkohle wurde nach Frankreich exportiert. Heute werden nur noch die Halbergerhütte in Brebach und die untertägige Saarstahl-Grube Auersmacher bedient. Hanweiler war früher Zoll- und Grenzbahnhof, hat aber seit 1990 die meisten Gleise verloren. Bereits vor dem Bahnhof wird die Strecke eingleisig und überquert auf der *Preußenbrücke* die Saar und die Grenze zu Frankreich.

Seit 1997 betreibt die *Saarbahn* den Nahverkehr mit Stadtbahnwagen des Typs *Flexity Link*, die vom Hersteller *Bombardier* in Wien und Brügge gefertigt wurden. Zusätzlich fahren etwa zweistündlich RE-Züge von Saarbrücken nach Straßburg, die in Deutschland nicht halten und erst in Saargemünd Anschluss von der *Saarbahn* aufnehmen. Dort werden baugleiche Dieselmotortriebwagen der Baureihen 641 (DB) und X 73900 (SNCF) eingesetzt.

Von Saarbrücken Hbf bis Brebach benutzt die *Stadtbahn Saar* nicht die DB-Trasse über den Ostbahnhof, sondern eine Straßenbahn-Neubaustrecke durch die Saarbrücker Innenstadt. Sie entspricht im Wesentlichen der 1965 zuletzt stillgelegten Linie 5 des umfangreichen meterspurigen Straßenbahnnetzes. Zwischen Römerkastell und Brebach liegt die Systemtrennstelle: Ein 90 Meter langer stromloser Abschnitt wird mit Schwung durchrollt, während die Fahrzeugelektronik sich automatisch auf 750 Volt Gleichstrom für die Innenstadt oder 15.000 Volt Wechselstrom für die DB-Strecke einstellt.

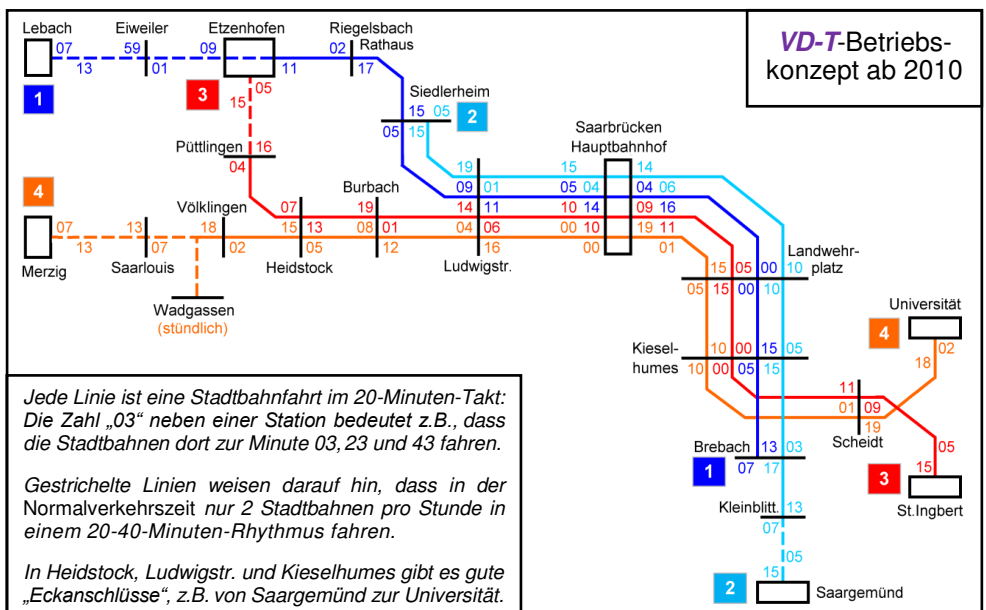
Der Erfolg der *Stadtbahn Saar* übertraf alle Erwartungen, und so wurde sie etappenweise nach Norden verlängert: 1999 bis Cottbuser Platz, 2000 bis Siedlerheim, 2001 bis Riegelsberg Süd, 2009 bis Etzenhofen und 2011 bis Heusweiler. Ihren endgültigen Endpunkt Lebach-Jebach soll sie im Dezember 2014 erreichen.

Die Grafik zeigt das Betriebskonzept der einzigen planmäßigen Linie 1 auf der 33,15 km langen Durchmesserlinie: In der Innenstadt gibt es einen 7½ Minuten-Takt. In der *Normalverkehrszeit* endet in Siedlerheim, Brebach, Riegelsberg Süd und Kleinblittersdorf jeweils jede zweite Stadtbahn, sodass auf den Außen-ästen nach Heusweiler und Saargemünd ein 30-Minuten-Takt entsteht. Die *Saarbahn* befördert täglich etwa 40.000 Fahrgäste.



Langfristig sind abzweigende Stadtbahnlinien nach Völklingen und Schafbrücke, zur Universität und zum Rotenbühl, nach Alt-Saarbrücken und Forbach und zum Eschberg angedacht. Konkrete Zeit- und Kostenpläne gibt es aber noch nicht.

Beim **VD-T** hätte es 1995 ein größeres Streckennetz gegeben, auf dem die *Stadtbahn Saar* schrittweise die „normalen Züge“ ablöst. Ihr Ausbau wäre daher schneller voran gekommen und hätte schon 2010 ein weitgestrecktes Netz von 4 Linien erreicht. Ihr Herzstück wäre wie in der Realität die Innenstadtschleife Ludwigstr. - Saarbrücken Hbf - Landwehrplatz - Kieselhumes, wo es sogar einen 5-Minuten-Takt.



Merzig (Saar) Mitte Saarlouis Völk. Schulz. 674	7.49 8.05 >			7.53 8.10 >					8.32		Wad- gass. >			
Zug	RE	S3	S1	S4	S2	RB	S3	S1	S4	RE	RE	S2		
km Völklingen Bf	8.14	>		8.22			>		8.42					
0,8 Völklingen Süd		<		8.23			<		8.43					
2,2 Heidstock		8.13		8.25			a8.34		8.45					
4,2 Luisenthal (Saar)		8.15		8.27			8.35		8.47					
5,0 Rockershausen		8.17					8.37							
6,0 Sa-Füllengarten		8.19		8.30			8.39		8.50					
7,2 Burbach (neu)		8.21	Etzen hofen	8.32			8.41	Le- bach	8.52					
8,2 Landesmedienanst.		8.23		8.34			8.43		8.54					
8,9 Parallelstr.		8.24	>		ab		8.44	>				ab		
> Siedlerheim	>	>	8.25	>	8.35		>	8.45	>			8.55		
< Rastpfuhl	<	<	8.26	<	8.36		<	8.46	<			8.56		
> Pariser Platz	>	>	8.28	>	8.38		>	8.48	>			8.58		
< Cottbusser Platz	<	<	8.29	<	8.39		<	8.49	<			8.59		
9,7 Ludwigstr.		8.26	8.31	8.36	8.41		8.46	8.51	8.56			9.01		
10,3 Trierer Str.		8.28	8.33	8.38	8.43		8.48	8.53	8.58			9.03		
10,7 Saarbrücken Hbf	8.22	8.30	8.35	8.40	8.45	ab	8.50	8.55	9.00	ab	ab	9.05		
	8.28	8.31	8.36	8.41	8.46	8.48	8.51	8.56	9.01	9.04	9.06	9.06		
11,1 Kaiserstr.	>	8.32	8.37	8.42	8.47	>	8.52	8.57	9.02	>	>	9.07		
11,5 Johanneskirche	<	8.34	8.39	8.44	8.49	<	8.54	8.59	9.04	<	<	9.09		
11,9 Landwehrplatz	>	8.35	8.40	8.45	8.50	>	8.55	9.00	9.05	>	>	9.10		
12,4 Uhlandstr.	<	8.37	8.42	8.47	8.52	>	8.57	9.02	9.07	>	>	9.12		
12,9 Hellwigstr.	>	8.38	8.43	8.48	8.53	<	8.58	9.03	9.08	<	<	9.13		
13,4 Kieselhumes	>	8.40	8.45	8.50	8.55	>	9.00	9.05	9.10	>	>	9.15		
14,2 Römerkastell	>	8.42	>	8.52	>	>	9.02	>	9.12	>	>	>		
14,9 Am Halberg	<	8.43	<	8.53	<	<	9.03	<	9.13	<	<	<		
15,8 Schafbrücke	>	8.45	>	8.55	>	<	9.05	>	9.15	<	<	>		
16,8 Mockental	>	8.47	<	8.57	<	<	9.07	<	9.17	<	<	<		
17,8 Scheidt (Saar) Bf	<	8.49	>	8.59	>	>	9.09	>	9.19	>	>	>		
< 18,5 Scheidt Nord	>	>	<	9.00	<	<	>	<	9.20	<	<	<		
< 20,0 Universität	8.33	<	>	9.02	>	8.53	<	>	9.22		<	>		
20,1 Rentrisch		8.52	<	an	<		9.12	<	an		<	<		
23,2 St.Ingbert Bf	8.39	8.55	>		>	8.59	9.15	>		9.12	>	>		
Brebach Bf	>	an	8.47		8.57	>	an	9.07				9.17		
Güdingen	Kais. -laut.		an		9.00	Zwei -brü.		an				9.20		
Bübingen Nord					9.02							9.22		
Bübingen Bf					9.04							9.24		
Kleinblittersdorf					9.07							9.27		
Auersmacher					9.09							an		
Rilching.-Hanweiler					9.12									
Saargemünd					9.15						9.19			
Kalhausen Strasbourg											9.29 10.40			

<i>Merzig (Saar) Mitte Saarlouis Vökl. Schulz. 674</i>				8.33 8.49 >					8.53 9.10 <			8.32	
(Fortsetzung)	RB	S3	S1	S4	S2	RE	S3	S1	S4	S2	RB	S3	S1
Völklingen Bf		>		9.02		9.14	>		9.22			>	
Völklingen Süd		<		9.03			<		9.23			<	
Heidstock		8.53		9.05			9.13		9.25			a9.34	
Luisenthal (Saar)		8.55		9.07			9.15		9.27			9.35	
Rockershäusen		8.57					9.17					9.37	
Sa-Füllengarten		8.59		9.10			9.19		9.30			9.39	
Burbach (neu)		9.01	<i>Le-</i>	9.12			9.21	<i>Etzen</i>	9.31			9.41	<i>Le-</i>
Landesmedienan. Parallelstr.		9.03 9.04	<i>bach</i> >	9.14 	 ab		9.23 9.24	<i>hofen</i> >	9.33 	 ab		9.43 9.44	<i>bach</i> >
Siedlerheim		>	9.05	>	9.15	>	>	9.25	>	9.35		>	9.45
Rastpfuhl		<	9.06	<	9.16	<	<	9.26	<	9.36		<	9.46
Pariser Platz		>	9.08	>	9.18	>	>	9.28	>	9.38		>	9.48
Cottbusser Platz		<	9.09	<	9.19	<	<	9.29	<	9.39		<	9.49
Ludwigstr. Trierer Str.		9.06 9.08	9.11 9.13	9.16 9.18	9.21 9.23	 	9.26 9.28	9.31 9.33	9.36 9.38	9.41 9.43		9.46 9.48	9.51 9.53
Saarbrücken Hbf	ab	9.10	9.15	9.20	9.25	9.22	9.30	9.35	9.40	9.45	ab	9.50	9.55
	9.08	9.11	9.16	9.21	9.26	9.28	9.31	9.36	9.41	9.46	9.48	9.51	9.56
Kaiserstr.	>	9.12	9.17	9.22	9.27	>	9.32	9.37	9.42	9.47	>	9.52	9.57
Johanneskirche	<	9.14	9.19	9.24	9.29	<	9.34	9.39	9.44	9.49	<	9.54	9.59
Landwehrplatz	>	9.15	9.20	9.25	9.30	>	9.35	9.40	9.45	9.50	>	9.55	10.00
Uhlandstr.	>	9.17	9.22	9.27	9.32	>	9.37	9.42	9.47	9.52	>	9.57	10.02
Hellwigstr.	<	9.18	9.23	9.28	9.33	<	9.38	9.43	9.48	9.53	<	9.58	10.03
Kieselhumes	>	9.20	9.25	9.30	9.35	>	9.40	9.45	9.50	9.55	>	10.00	10.05
Römerkastell	>	9.22	>	9.32	>	>	9.42	>	9.52	>	>	10.02	>
Am Halberg	<	9.23	<	9.33	<	<	9.43	<	9.53	<	<	10.03	<
Schafbrücke	<	9.25	>	9.35	>	<	9.45	>	9.55	>	<	10.05	>
Mockental	<	9.27	<	9.37	<	<	9.47	<	9.57	<	<	10.07	<
Scheidt (Saar) Bf	>	9.29	>	9.39	>	>	9.49	>	9.59	>	>	10.09	>
Scheidt Nord	<	>	<	9.40	<	<	>	<	10.00	<	<	>	<
Universität	9.13	<	>	9.42	>	9.33	<	>	10.02	>	9.53	<	>
Rentrisch		9.32	<	an	<		9.52	<	an	<		10.12	<
St.Ingbert Bf	9.19	9.35	>		>	9.39	9.55	>		>	9.59	10.15	>
Brebach Bf	>	an	9.27		9.37	>	an	9.47		9.57	>		10.07
Güdingen	<i>Kais.</i>		an		9.40	<i>Kais.</i>		an		10.00	<i>Zwei</i>		an
Bübingen Nord	<i>-laut.</i>				9.42	<i>-laut.</i>				10.02	<i>-brü.</i>		
Bübingen Bf					9.44					10.04			
Kleinblittersdorf					9.47					10.07			
Auersmacher					9.49					10.09			
Rilching.-Hanweil.					9.52					10.12			
Saargemünd					9.55					10.15			
<i>Kalhausen Strasbourg</i>													

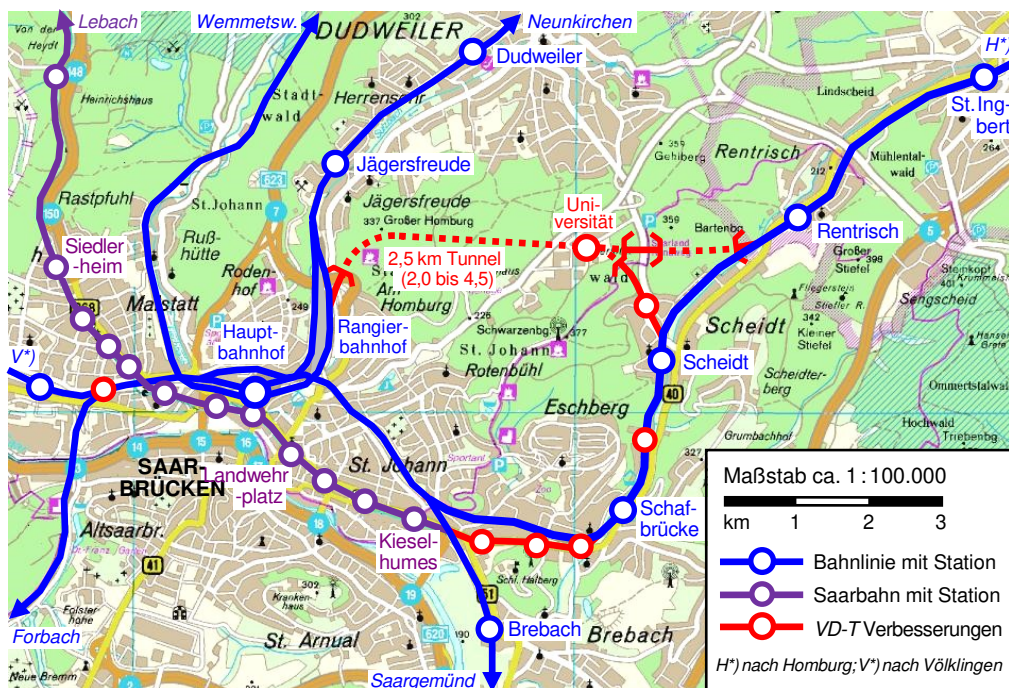
<i>Strasbourg</i> <i>Kalhausen</i>								8.20 8.31				
Zug	RE	S2	S4	S1	S3	RB	S2	RE	RE	S4	S1	S3
km Saargemünd		8.05						8.41				
2,0 Rilling.-Hanweiler		8.08										
4,8 Auersmacher		8.11					ab					
6,7 Kleinblittersdorf		8.13					8.33					
9,2 Bübingen Bf		8.16					8.36					
10,2 Bübingen Nord	<i>Kais.</i>	8.18				<i>Kais.</i>	8.38					
11,4 Gündingen	<i>-laut.</i>	8.20		ab		<i>-laut.</i>	8.40				ab	
13,5 Brebach Bf	>	8.23		8.33	ab	>	8.43				8.53	ab
> St.Ingbert Bf	8.21	>		>	8.25	8.41	>	>	8.48		>	8.45
< Rentrisch		<	ab	<	8.28		<	<		ab	<	8.48
> Universität	8.27	>	8.18	>	<	8.47	>	<		8.38	>	<
< Scheidt Nord	>	<	8.20	<	>	<	<	<	<	8.40	<	>
> Scheidt (Saar) Bf	>	>	8.21	>	8.31	>	>	>	>	8.41	>	8.51
< Mockental	<	<	8.23	<	8.33	<	<	<	<	8.43	<	8.53
> Schafbrücke	>	>	8.25	>	8.35	>	>	>	>	8.45	>	8.55
< Am Halberg	<	<	8.27	<	8.43	<	<	<	<	8.47	<	8.57
> Römerkastell	>	>	8.28	>	8.38	>	>	>	>	8.48	>	8.58
15,0 Kieselhumes	<	8.25	8.30	8.35	8.40	<	8.45	<	<	8.50	8.55	9.00
15,5 Hellwigstr.	>	8.26	8.31	8.36	8.41	>	8.46	>	>	8.51	8.56	9.01
16,0 Umlandstr.	<	8.28	8.33	8.38	8.43	<	8.48	<	<	8.53	8.58	9.03
16,5 Landwehrplatz	>	8.29	8.34	8.39	8.44	>	8.49	>	>	8.54	8.59	9.04
16,9 Johanneskirche	<	8.31	8.36	8.41	8.46	<	8.51	<	<	8.56	9.01	9.06
17,3 Kaiserstr.	>	8.32	8.37	8.42	8.47	>	8.52	>	>	8.57	9.02	9.07
17,7 Saarbrücken Hbf	8.32	8.34	8.39	8.44	8.49	8.52	8.54	8.54	8.56	8.59	9.04	9.09
	8.38	8.35	8.40	8.45	8.50	an	8.55	an	an	9.00	9.05	9.10
18,1 Trierer Str.		8.37	8.42	8.47	8.52		8.57			9.02	9.07	9.12
18,7 Ludwigstr.		8.39	8.44	8.49	8.54		8.59			9.04	9.09	9.14
19,3 Cottbusser Platz	>	8.40	>	8.50	>		9.00			>	9.10	>
19,8 Pariser Platz	<	8.42	<	8.52	<		9.02			<	9.12	<
20,4 Rastpfuhl	>	8.43	>	8.53	>		9.03			>	9.13	>
21,1 Siedlerheim	<	8.45	<	8.55	<		9.05			<	9.15	<
Parallelstr.		an		>	8.55		an				>	9.15
Landesmedienanst.			8.46	<i>Le-</i>	8.57					9.06	<i>bach</i>	9.17
Burbach (neu)			8.48	<i>bach</i>	8.59					9.08		9.19
Sa-Füllengarten			8.50		9.01					9.10		9.21
Rockershausen					9.03							9.23
Luisenthal (Saar)			8.53		9.05					9.13		9.25
Heidstock			8.55		9.07					9.15		a9.26
Völklingen Süd			8.56		>					9.16		>
Völklingen Bf	8.46		8.58		<					9.18		<
<i>Vökl. Schulz. 674</i>	>		>		9.09					>		9.28
<i>Saarlouis</i>	8.55		9.11							<i>Wad-</i>		
<i>Merzig (Saar) Mitte</i>	9.11		9.27							<i>gass.</i>		

Strasbourg Kalhausen													9.20 9.31
(Fortsetzung)	RB	S2	S4	S2	S3	RE	S2	S4	S1	S3	RB	S2	RE
Saargemünd		8.45					9.05						9.41
Rilching.-Hanweiler		8.48					9.08						
Auersmacher		8.51		ab			9.11					ab	
Kleinblittersdorf		8.53		8.53			9.13					9.33	
Bübingen Bf		8.56		8.56			9.16					9.36	
Bübingen Nord	<i>Zwei</i>	8.58		8.58		<i>Kais.</i>	9.18				<i>Kais.</i>	9.38	
Güdingen	<i>-brü.</i>	9.00		9.00		<i>-laut.</i>	9.20		ab		<i>-laut.</i>	9.40	
Brebach Bf	>	9.03		9.03	ab	>	9.23		9.33	ab	>	9.43	
St.Ingbert Bf	9.01	>		>	9.05	9.21	>		>	9.25	9.41	>	>
Rentrisch		<	ab	<	9.08		<	ab	<	9.28		<	<
Universität	9.07	>	8.58	>	<	9.27	>	9.18	>	<	9.47	>	<
Scheidt Nord	<	<	9.00	<	>	<	<	9.20	<	>	<	<	<
Scheidt (Saar) Bf	>	>	9.01	>	9.11	>	>	9.21	>	9.31	>	>	>
Mockental	<	<	9.03	<	9.13	<	<	9.23	<	9.33	<	<	<
Schafbrücke	<	>	9.05	>	9.15	<	>	9.25	>	9.35	>	>	>
Am Halberg	<	<	9.07	<	9.17	<	<	9.27	<	8.43	<	<	<
Römerkastell	>	>	9.08	>	9.18	>	>	9.28	>	9.38	>	>	>
Kieselhumes	<	9.05	9.10	9.15	9.20	<	9.25	9.30	9.35	9.40	<	9.45	<
Hellwigstr.	>	9.06	9.11	9.16	9.21	>	9.26	9.31	9.36	9.41	>	9.46	>
Uhlandstr.	<	9.08	9.13	9.18	9.23	<	9.28	9.33	9.38	9.43	<	9.48	<
Landwehrplatz	>	9.09	9.14	9.19	9.24	>	9.29	9.34	9.39	9.44	>	9.49	>
Johanneskirche	<	9.11	9.16	9.21	9.26	<	9.31	9.36	9.41	9.46	<	9.51	<
Kaiserstr.	>	9.12	9.17	9.22	9.27	>	9.32	9.37	9.42	9.47	>	9.52	>
Saarbrücken Hbf	9.12	9.14	9.19	9.24	9.29	9.32	9.34	9.39	9.44	9.49	9.52	9.54	9.54
	an	9.15	9.20	9.25	9.30	9.38	9.35	9.40	9.45	9.50	an	9.55	an
Trierer Str.		9.17	9.22	9.27	9.32		9.37	9.42	9.47	9.52		9.57	
Ludwigstr.		9.19	9.24	9.29	9.34		9.39	9.44	9.49	9.54		9.59	
Cottbusser Platz		9.20	>	9.30	>	>	9.40	>	9.50	>		10.00	
Pariser Platz		9.22	<	9.32	<	<	9.42	<	9.52	<		10.02	
Rastpfuhl		9.23	>	9.33	>	>	9.43	>	9.53	>		10.03	
Siedlerheim		9.25	<	9.35	<	<	9.45	<	9.55	<		10.05	
Parallelstr.		an		>	9.35		an		>	9.55		an	
Landesmedienanst.			9.26	<i>Etzen</i>	9.37			9.46	<i>Le-</i>	9.57			
Burbach (neu)			9.28	<i>hofen</i>	9.39			9.48	<i>bach</i>	9.59			
Sa-Füllengarten			9.30		9.41			9.50		10.01			
Rockershausen					9.43					10.03			
Luisenthal (Saar)			9.33		9.45			9.53		10.05			
Heidstock			9.35		9.47			9.55		10.07			
Völklingen Süd			9.36		<			9.56		>			
Völklingen Bf			9.38		>	9.46		9.58		<			
<i>Vökl. Schulz. 674</i>			>		9.49	>		>		10.09			
<i>Saarlouis</i>			9.50			9.55		10.11					
<i>Merzig (Saar) Mitte</i>			10.07			10.11		10.27					

gäbe. Durch die neuen Äste nach Völklingen und St.Ingbert / Universität müssen nicht mehr alle Züge nach Siedlerheim und Brebach fahren. Im **VD-T** gäbe es dort „nur noch“ 10-Minuten-Takte, was aber für die Nachfrage allemal genügt.

Die Kapazität der vielbefahrenen KBS 670 über St. Ingbert nach Kaiserslautern muss erhöht werden, um sie für die *Stadtbahn Saar* zu nutzen. Beim **VD-T** würde nicht die zweigleisige Bestandsstrecke erweitert, sondern durch einen 5 km langen Neubauabschnitt vom Fern- und Güterverkehr entlastet: Dieser führt vom Rangierbahnhof nach Rentrisch und bekommt unter der Universität einen neuen Regionalbahnhof. Dort halten alle 20 Minuten RB oder RE und stellen in nur 5 Minuten eine unschlagbar schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof her.

Zusätzlich wendet alle 20 Minuten eine S4 an der Universität: Sie fährt über die Bestandsstrecke nach Saarbrücken und braucht daher viel länger zum Hauptbahnhof. Die östliche Innenstadt erreicht man mit ihr aber schneller, und dank guter Anschlüsse zur S2 in Kieselhumes wäre sie auch Richtung Brebach und Saargemünd erste Wahl.



659 Saarbrücken - Bening - Remilly - Metz

Die *Forbacher Bahn* ist die historische Verlängerung der aus Ludwigshafen kommenden *Pfälzischen Ludwigsbahn* (→ KBS 670). 1852 wurde bei Forbach das Gleis über die damalige Staatsgrenze zwischen Preußen und Frankreich geschlossen. Die 78,9 km lange Strecke von Saarbrücken nach Metz entwickelte sich zu einer der wichtigsten Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich.

Seit 2007 fahren die TGV auf einer Neubaustrecke mit 300 km/h südlich an Metz vorbei und wechseln erst östlich von Remilly auf die *Forbacher Bahn*. Sie verkehren etwa vierstündlich in 108 Minuten nonstop von Paris Est nach Saarbrücken. Hinzu kommt unregelmäßig mit Abständen von 40 bis 120 Minuten der Regionalzug *TER Lorraine* von Metz nach Saarbrücken, der (je nach Anzahl der Unterwegshalte) 60 bis 70 Minuten braucht. Nur der Endbahnhof Saarbrücken liegt in Deutschland.

Beim **VD-T** wäre alles daran gesetzt worden, Frankreich von den Vorzügen des *Integralen Taktfahrplans* zu überzeugen: Stündliche TGVs Paris - Metz - Saarbrücken nutzen dem *System Schiene* mehr als zweistündliche Nonstop-TGVs Paris - Metz plus etwa vierstündliche Nonstop-TGVs Paris - Saarbrücken. Viel mehr Reiseketten können dadurch häufiger und schneller angeboten werden, nicht nur nach Metz und Saarbrücken, sondern auch nach Thionville und Luxemburg (→ "Exkurs" auf Seite 41). Erst mit den dadurch gewonnenen Fahrgästen lohnt sich der TGV-Stundentakt und kann auf deutscher Seite bis Frankfurt (Main) fortgesetzt werden.

7.01	<i>7.10</i>	8.01	<i>8.10</i>	9.01	Mannheim Hbf	9.59	<i>10.50</i>	10.59	<i>11.50</i>	11.59
7.31	<i>7.50</i>	8.31	<i>8.50</i>	9.31	Kaiserslautern Hbf	9.29	<i>10.10</i>	10.29	<i>11.10</i>	11.29
7.59	<i>8.32</i>	8.59	<i>9.32</i>	9.59	Saarbrücken 690	9.01	<i>9.28</i>	10.01	<i>10.28</i>	11.01
ICE	RE	ICE	RE	RE	Zug	ICE	RE	ICE	RE	RE
8.01	8.37	9.01	9.37	10.01	km Saarbrücken Hbf	8.59	9.23	9.59	10.23	10.59
	8.43		9.43		9,5 Forbach		9.16		10.16	
	8.49		9.49		17,8 Bening		9.10		10.10	
	8.56		9.56		28,3 Saint-Avold		9.03		10.03	
	9.03		10.03		39,0 Faulquemont		8.56		9.56	
	9.12		10.12		56,2 Remilly		8.47		9.47	
	9.20		10.20		71,5 Pelre (Pelters)		8.39		9.39	
8.30	9.26	9.30	10.26	10.30	77,4 Metz-Ville	8.30	8.34	9.30	9.34	10.30
8.33		9.33		10.33	Metz-Ville	8.27		9.27		10.27
9.57		10.57		11.57	Paris Est	7.03		8.03		9.03

Statt des aufwändigen Abzweigs von der TGV-Neubaustrecke bei Remilly müsste man die *Forbacher Bahn* durchgängig für 200 km/h ausbauen. Größtenteils ist das auf der vorhandenen Trasse oder mit geringen Verschiebungen möglich, nur

von Bening bis St Avold (5 km) und von Sanry bis Pelre (8 km) braucht man Neubauabschnitte. Von diesen profitiert natürlich auch der RE, der auf der 1,5 km verkürzten Strecke 160 km/h erreicht und mit sechs Zwischenstopps nur noch 49 Minuten braucht.

660 Saarbrücken - Nohfelden - Bad Kreuznach - Mainz

Die 120 km lange *Nahetalbahn* wurde von 1857 bis 1860 erbaut und verbindet Bingerbrück (heute Bingen Hbf) am Rhein mit dem saarländischen Zentrum Saarbrücken. Der Preußische Staat erwarb die Strecke 1881, da sie zur französischen Grenze führte und als kriegswichtig betrachtet wurde. Um die Kapazität zu erweitern wurde sie in den Folgejahren zweigleisig ausgebaut.

Nach dem Ersten Weltkrieg fuhren immer mehr Züge von Bad Kreuznach nach Mainz statt nach Bingen. Entsprechend wird die KBS 660 auch im Kursbuch abgebildet und ist eine der Hauptachsen des Schienenverkehrs in Rheinland-Pfalz. Der Abschnitt Saarbrücken - Türkismühle wurde von 1965 bis 1969 elektrifiziert. Eine Verlängerung der Oberleitung nach Nordosten wurde zwar immer wieder diskutiert, unterblieb aber bis heute, da die Kosten im tunnelreichen Nahetal überdurchschnittlich hoch wären.

Im Fahrplan 2010 befuhren in der *Normalverkehrszeit* stündlich ein RE und eine RB die Gesamtstrecke. Bis Türkismühle verdichtete eine weitere RB das Angebot zum Halbstundentakt. Bis 2015 sollten 6 km Oberleitung Türkismühle - Neubrück hinzukommen und die Verstärker-RB bis dort verlängert werden. Zudem waren die Reaktivierung der 9 km langen Nebenbahn Heimbach - Baumholder und ein neues Fahrplankonzept geplant: Neben dem RE Saarbrücken - Mainz enthielt es die RB Baumholder - Kirn und Idar-Oberst.- Mainz Hbf, wodurch auch zwischen Idar-Oberstein und Kirn drei Züge pro Stunde in der *Normalverkehrszeit* unterwegs wären.

Der **VD-T** hätte die *Nahetalbahn* natürlich durchgehend elektrifiziert und mit zwei Neubauabschnitten bei Norheim und Türkismühle (→ KBS 656) so ausgebaut, dass die stündlichen RE 10 Minuten schneller als in der Realität sind. Damit können sie die integralen Taktknoten in Mainz (00), Bad Kreuznach (30), Idar-Oberstein (00), St.Wendel (30) und Saarbrücken (00) verbinden. Der kleine Ort Türkismühle (785 Einwohner) hätte nur noch einen Haltepunkt an der KBS 661, stattdessen würde Nohfelden zum Anschlussbahnhof.

Eckpunkte für die RB sind die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Nohfelden (mit Anschlüssen nach Trier und Kusel, → KBS 661 und 662) und Staudernheim (mit Anschluss nach Lauterecken, → KBS 663). Dazwischen können sie 17 mal

halten und alle Orte über 500 Einwohner bedienen. Zur Ergänzung wären daher im Nahetal nur noch Kleinbusse oder AST erforderlich.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.06	8.21	9.06	9.21	10.06	km Saarbrücken Hbf	9.54	10.39	10.54	11.39	11.54
8.21	8.38	9.21	9.38	10.21	20,3 Neunkirchen (Saar)	9.39	10.22	10.39	11.22	11.39
8.31	8.47	9.31	9.47	10.31	34,6 St.Wendel	9.29	10.13	10.29	11.13	11.29
	8.53		9.53		42,3 Namborn		10.07		11.07	
8.41	8.59	9.41	9.59	10.41	49,5 Nohfelden	9.19	10.01	10.19	11.01	11.19
8.42	9.01	9.42	10.01	10.42	53,4 Neubrücken (Nahe)	9.18	9.59	10.18	10.59	11.18
	9.04		10.04		55,4 Hoppstädten (Nahe)		9.56		10.56	
	9.07		10.07		58,4 Heimbach (Nahe)		9.53		10.53	
8.49	9.10	9.49	10.10	10.49	61,4 x Nohen	9.11	9.50	10.11	10.50	11.11
	9.13		10.13		63,8 x Kronweiler		9.47		10.47	
	9.16		10.16		65,6 x Sonnenberg		9.44		10.44	
	9.18		10.18		68,9 x Enzweiler		9.42		10.42	
	9.21		10.21				9.39		10.39	
8.58	9.24	9.58	10.24	10.58	71,2 Idar-Oberstein	9.02	9.36	10.02	10.36	11.02
	9.28		10.28		75,3 Nahnbollenbach		9.32		10.32	
	9.31		10.31		77,6 Weierbach (Nahe)		9.29		10.29	
	9.33		10.33		79,0 Fischbach (Nahe)		9.27		10.27	
	9.36		10.36		82,6 Kirn-Sulzbach		9.24		10.24	
9.07	9.40	10.07	10.40	11.07	86,1 Kirn	8.53	9.20	9.53	10.20	10.53
	9.44		10.44		89,9 Hochstetten (Nahe)		9.16		10.16	
	9.47		10.47		92,1 Martinstein		9.13		10.13	
	9.51		10.51		96,4 Monzingen		9.09		10.09	
9.16	9.55	10.16	10.55	11.16	100,7 Bad Sobernheim	8.44	9.05	9.44	10.05	10.44
	59/01		59/01		103,8 Staudenheim		59/01		59/01	
	10.08		11.08		113,8 Norheim *)		8.52			
	10.12		11.12		117,0 Bad Münster a.Stein		8.48		9.48	
9.29	10.16	10.29	11.16	11.29	120,9 Bad Kreuznach	8.31	8.44	9.31	9.44	10.31
<i>9.34</i>	10.21	<i>10.34</i>	11.21	<i>11.34</i>	<i>Bad Kreuznach</i>	<i>8.26</i>	8.39	<i>9.26</i>	9.39	<i>10.26</i>
<i>9.53</i>	10.32	<i>10.53</i>	11.32	<i>11.53</i>	<i>Bingen Hbf 661</i>	<i>8.07</i>	8.28	<i>9.07</i>	9.28	<i>10.07</i>
9.31	10.17	10.31	11.17	11.31	120,9 Bad Kreuznach	8.29	8.43	9.29	9.43	10.29
	10.21		11.21		125,6 Ingelheim		8.38		9.38	
9.37	10.25	10.37	11.25	11.37	129,3 Gensing.-Horrweiler	8.23	8.34	9.23	9.34	10.23
	10.31		11.31		137,0 Ockenheim		8.28		9.28	
	10.35		11.35		140,8 Gau Algesheim		8.24		9.24	
9.46	10.38	10.46	11.38	11.46	143,9 Ingelheim	8.14	8.21	9.14	9.21	10.14
	10.45		11.45		154,5 Budenheim		8.14		9.14	
9.57	10.52	10.57	11.52	11.57	162,0 Mainz Hbf	8.03	8.08	9.03	9.08	10.03

Gesamtverkehre: Saarbrücken - Nohfelden → KBS 656,
Bad Münster - Bad Kreuznach → KBS 664 und Ingelheim - Mainz → KBS 640.

661 Trier - Gusterath - Hermeskeil - Nohfelden

Die *Hochwaldbahn* von Trier über Hermeskeil nach Türkismühle wurde 1889 eröffnet. Für eine kostengünstige Trasse im Ruwertal wurde ein großer Umweg in Kauf genommen: 23 Luftlinien-km stehen 52,9 Gleis-km gegenüber, wobei der Fluss 28 mal (meist auf Steinbogenbrücken) überquert wird.

In den Folgejahren wurden viele Projekte für eine Verbindung von Hermeskeil zu anderen bereits vorhandenen Strecken diskutiert. 1897 gingen schließlich die 22,9 km lange Strecke Hermeskeil - Türkismühle (an der *Nahetalbahn* → KBS 660) und die davon abzweigende Verbindung Nonnweiler - Wemmetsweiler (an der *Saartalbahn* → KBS 650) in Betrieb. Erst 1903 folgte Hermeskeil - Morbach als letztes Teilstück der 72,7 km langen *Hunsrückbahn* über Simmern nach Langenlonsheim (→ KBS 643).

Trotz der geringen Geschwindigkeit von 30 km/h wurde die *Hochwaldbahn* von Trier bis Hermeskeil rege genutzt. Weiter nach Türkismühle blieb der Reiseverkehr aber hinter den Erwartungen zurück. Dort dominierten dank der umfangreichen Waldbestände Güterzüge. Mit der Bahn kamen nach und nach auch einige Industriebetriebe und Tourismus in die von Land- und Forstwirtschaft geprägte Region. 1903 entstand in Hermeskeil das heute noch beeindruckende Betriebswerk mit 16-Meter-Drehscheibe und sechsständigem Ringlokschuppen. 1905 wurde mit einer neuen Bau- und Betriebsordnung die Streckengeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht (und bis zur Einstellung durch die *DB AG* nicht mehr geändert).

Zwischen 1908 und 1911 baute die Preußische Staatsbahn den Abschnitt Nonnweiler - Türkismühle aus militärischen Gründen zweigleisig aus. Im Ersten Weltkrieg wurde der Hunsrück dann wie erwartet zum Aufmarschgebiet und die *Hochwaldbahn* diente umfangreichen Truppentransporten: Ein Gleisdreieck bei Nonnweiler ermöglichte auch direkte Fahrten Türkismühle - Otzenhausen - Dillingen / Merzig zur französischen Grenze.

Nach 1918 ging das Aufkommen wegen der Abtrennung des *Saargebiets* (bis 1935) vom Deutschen Reich überdurchschnittlich zurück. Im Zweiten Weltkrieg dominierten dann wieder die Militärzüge: Mit fortschreitendem Kriegsverlauf wurden die Hauptstrecken im Mosel- und Nahetal immer häufiger bombardiert, so dass viele Umleiterzüge die *Hochwaldbahn* nutzten. Schließlich wurde auch diese angegriffen, insbesondere der Bahnhof Hermeskeil war Anfang 1945 mehrfach das Ziel alliierter Flugzeuge. 23 der 28 Ruwerbrücken wurden zerstört, so dass der Betrieb kurz vor Kriegsende eingestellt werden musste.

Ab 1946 trennte die französische Besatzungsmacht das *Saarland* (mit gegenüber 1935 größerer Ausdehnung im Nordwesten) erneut von Deutschland ab. Ende des Jahres entstand zwischen Hermeskeil (auf deutscher Seite) und Bierfeld (Saarlandseite) eine Zollgrenze für den wirtschaftlichen Anschluss an Frankreich. Erst im Dezember 1949 waren alle Kriegsschäden so weit beseitigt, dass auf der *Hochwaldbahn* wieder durchgehende Züge fahren konnten. Der Abschnitt Nonnweiler - Türkismühle ist seither nur noch eingleisig.

Ab 1953 wurde der Betrieb durch den Einsatz von Schienenbussen attraktiver und effizienter. Die Nachfrage zwischen Hermeskeil und Türkismühle blieb aber auch nach der erneuten Eingliederung des *Saarlands* in den deutschen Staat 1959 gering. Der Personenverkehr wurde daher schon am 1969 eingestellt. (Güterzüge fuhren hingegen noch bis zum 5.11.2000.)

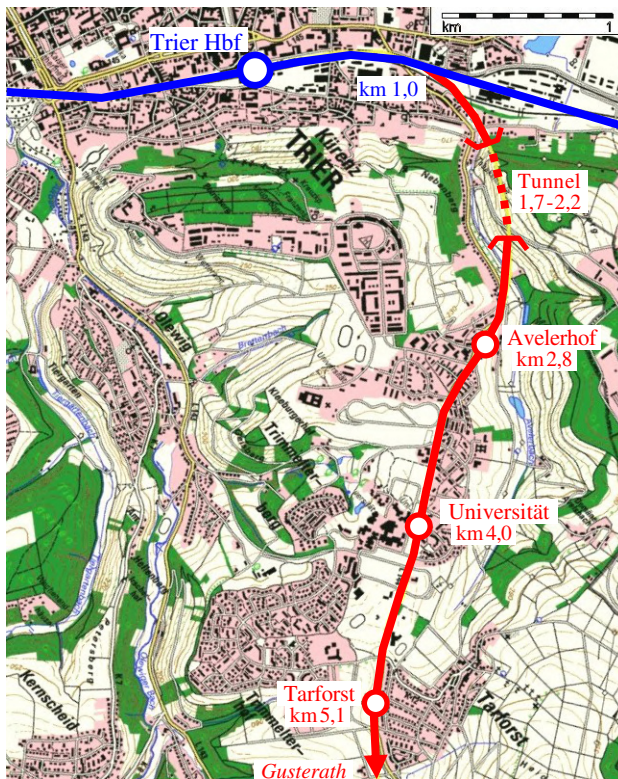
Die *Deutsche Bundesbahn* legte die *Hochwaldbahn* wie viele andere Nebenbahnen schrittweise still: Von Hermeskeil bis Pluwig fuhr der letzte planmäßige Personenzug 1981, drei Jahre später folgte das Reststück bis Trier. Der Güterverkehr endete 1991 zwischen Hermeskeil und Waldrach und 1998 bis Trier. In den Folgejahren wurde das Gleis von Ruwer bis Hermeskeil abgebaut, heute liegt dort der *Ruwer-Hochwald-Radweg*.



Am 25.5.1985 fotografierte Markus Göttert den Pfingst-Sonderzug der Binger Eisenbahn-Freunde im Bahnhof Hermeskeil. Rechts das stattliche Empfangsgebäude, am linken Bildrand ein Teil des alten Bw.

Nach der Stilllegung der Strecken von Hermeskeil nach Trier und Morbach blieben auch dem letzten Abschnitt nach Türkismühle nur noch wenige Güterzüge. *DB Netz* strebte daher die endgültige Stilllegung an. Das konnte der *Hunsrückbahn* e.V. *Hermeskeil* durch die Übernahme zum 1.1.2004 abwenden. Er führt heute regelmäßig Museumsfahrten mit Schienenbussen und historischen Zügen durch. Das ehemalige Bahnbetriebswerk *Hermeskeil* beherbergt zudem ein privates Dampflok-museum. (Umfangreiche Informationen dazu gibt es im Internet unter www.hochwaldbahn.info.)

In der Realität gibt es daher zwischen der *Saartalbahn* (→ KBS 650) und der *linken Rheinstrecke* (→ KBS 640) keine Schienenverbindung in Nord-Süd-Richtung mehr. Das hat zum Teil große Umwege und lange Reisezeiten zur Folge. Um das zu verhindern, gäbe es beim **VD-T** die 53,5 km lange KBS 661 von Trier nach Nohfelden, von der knapp die Hälfte neu zu bauen wäre:



➤ Die *Hochwaldbahn* fuhr ab Trier zunächst 5 km in die falsche Richtung nach Nordosten, um bei Ruwer das gleichnamige Tal zu erreichen. Die neue Trasse würde hingegen schon nach 1 km abbiegen und dann im Tal des Aveler Bachs mit bis zu 40 % ansteigen. Die parallele Kohlenstraße wurde in den 1980er Jahren großzügig ausgebaut, und es hätte sich angeboten, bei dieser Gelegenheit auch das neue Bahngleis zu verlegen. Die Station nahe der Universität wäre sehr attraktiv und würde viele Fahrgäste anziehen, weshalb es bis Gusterath zusätzlich zu den RE nach Nohfelden einen S-Bahn-artigen Nahverkehr gäbe.

- Beim neuen Strecken-km 25 würde die Trasse der *Hochwaldbahn* erreicht und dann (abgesehen von einer Begradigung bei Nonnweiler) bis Türkismühle genutzt. In Hermeskeil käme es stündlich zu Zugkreuzungen, die natürlich auch Busanschlüsse auf der Straßenseite bieten müssten. Der Bahnhof Hermeskeil ist so großzügig dimensioniert, dass es keine Platzprobleme gäbe.
- Den Anschluss zur *Nahetalbahn* (→ KBS 660) gäbe es nicht in Türkismühle, sondern weiter östlich in Nohfelden. Die KBS 661 nutzt dafür 2,2 Gleiskilometer, welche die KBS 660 nach deren Neutrassierung nicht mehr braucht.
- Angesichts des hohen Neubauanteils bietet es sich an, die KBS 661 durchgängig zu elektrifizieren. Das erleichtert den S-Bahn-artigen Betrieb von Trier bis Gusterath und erlaubt nachfragegerechte *Flügelzüge* Trier - Hermeskeil - Nohfelden - St.Wendel - Saarbrücken.

7.04 7.20 7.59		8.04 8.20 8.59		9.04 9.20 9.59	Saarbrücken Hbf Dillingen Trier Hbf 665	9.56 9.40 9.01		10.56 10.40 10.01		11.56 11.40 11.01
	7.31 8.26		8.31 9.26				10.29 9.34		11.29 10.34	
6.51 7.31 7.59		7.51 8.31 8.59		8.51 9.31 9.59	Koblenz Hbf Bullay Trier Hbf 665	10.09 9.29 9.01		11.09 10.29 10.01		12.09 11.29 11.01
	7.35 8.25		8.35 9.25				10.25 9.35		11.25 10.35	
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.04 8.08 	8.31 8.34 8.36 8.38 8.40	9.04 9.08 	9.31 9.34 9.36 9.38 9.40	10.04 10.08 	km Trier Hbf 2,8 Trier-Avelerhof 4,0 Trier-Universität 5,1 Trier-Tarforst 6,2 Trier-Filsch	8.56 8.51 	9.29 9.25 9.23 9.21 9.19	9.56 9.51 	10.29 10.25 10.23 10.21 10.19	10.56 10.51
8.13 8.18 8.23 8.29	8.45 an	9.13 9.18 9.23 9.29	9.45 an	10.13 10.18 10.23 10.29	9,9 Gusterath 16,5 Osburg 23,6 Reinsfeld 29,4 Hermeskeil	8.46 8.41 8.36 8.31	9.15 ab	9.46 9.41 9.36 9.31	10.15 ab	10.46 10.41 10.36 10.31
8.31 8.38 8.41 8.44		9.31 9.38 9.41 9.44		10.31 10.38 10.41 10.44	37,3 Nonnweiler 40,0 Otzenhausen 42,0 Schwarzenbach	8.29 8.21 8.18 8.15		9.29 9.21 9.18 9.15		10.29 10.21 10.18 10.15
8.48 8.53 8.57		9.48 9.53 9.57		10.48 10.53 10.57	45,9 Sötern 51,3 Türkismühle 53,5 Nohfelden	8.11 8.06 8.03		9.11 9.06 9.03		10.11 10.06 10.03
9.17 8.16		10.17 9.16		11.17 10.16	Nohfelden 680 Saarbrücken Hbf	7.43 8.44		8.43 9.44		9.43 10.44
9.29 9.30		10.29 10.30		11.29 11.30	Nohfelden 680 Koblenz Hbf	7.31 7.30		8.31 8.30		9.31 9.30

662 Nohfelden - Kusel - Landstuhl (- Kaiserslautern)

Die 28,7 km lange *Steinbahn* von Landstuhl nach Kusel wurde 1868 eröffnet und sollte vor allem die Steinbrüche rund um Altenglan erschließen. Die Trasse erforderte nur bei Rammelsbach einen Tunnel und größere Einschnitte ins Gelände. Dabei stieß man auf *Diorit*, das in der Folgezeit abgebaut wurde und dem Bahnverkehr zusätzlichen Aufschwung verlieh. Die Züge wurden von der Bevölkerung sehr gut angenommen, da sie die ländlich geprägte Region nordwestlich von Kaiserslautern erheblich aufwerteten.

1904 ging vor allem aus militärischen Gründen die komplett zweigleisige *Glantalbahn* von Bad Münster nach Homburg als kürzeste Verbindung vom Rhein zum Saargebiet in Betrieb (→ KBS 663), die von Altenglan bis Glan-Münchweiler die Trasse der *Steinbahn* mitbenutzte. In Altenglan wurden die Bahnanlagen erheblich erweitert und ein neues Empfangsgebäude zwischen den Gleisen errichtet.

Die westlich von Kusel verbliebene Region ohne Schienenschluss wurde nach dem Ersten Weltkrieg durch die Abtrennung des *Saargebiets* zusätzlich belastet. Die immer lauter werdenden Rufe nach einem Bahnanschluss wurden jedoch erst 1931 in das *Grenzlandprogramm* aufgenommen. Die Bauarbeiten sollten auch der zunehmenden Arbeitslosigkeit entgegenwirken, weshalb das Deutsche Reich ein Darlehen dafür gab.

Nach der Machtübernahme 1933 hielt die NSDAP an dem Projekt fest, da die neue Verbindung dem Militär als Ausweichroute für das Aufmarschgebiet vor Frankreich diene. Zudem würde sie sie auch noch Transporte ermöglichen, wenn auf den Hauptachsen zu viele Bauwerke zerstört oder in Feindeshand gefallen wären. Die aufwändige Trassierung in dem schwierigen Gelände wurde dafür in Kauf genommen und die 32,6 km lange *Westrichbahn* zwischen 1934 und 1936 abschnittsweise von Kusel nach Türkismühle eröffnet. Ein Jahr später wurde das zulässige Tempo zwischen Altenglan und Kusel von 40 auf 70 km/h erhöht.

Glantal- und *Westrichbahn* wurden im Zweiten Weltkrieg wie geplant vom Militär intensiv genutzt. Das merkten natürlich auch die Feinde und bombardierten sie aus der Luft. Vor allem den Eisenbahnknotenpunkt Altenglan traf es 1944 und 1945 mehrfach, Rammelsbach und Kusel 1945.

Zwischen Landstuhl und Kusel war das Personen- und Güteraufkommen stets hoch: Ab 1952 gab es dort an Werktagen immer mindestens 10 Personenzugpaare, die teilweise von und nach Kaiserslautern durchfuhren. Hinzu kamen gemischte Güterzüge sowie Ganzzüge zu den Steinbrüchen rund um Altenglan.

1986 schlossen die Deutsche Bundesbahn und Rheinland-Pfalz einen Vertrag ab, der alle Eisenbahnlinien in drei Kategorien einteilte. Die *Steinbahn* war dabei die einzige Nebenstrecke, deren Einstellung nicht zur Diskussion stand. Was die Bundesbahn aber nicht von weiteren Rationalisierungen abhielt: 1988 baute sie die Bahnhöfe Ramstein und Steinwenden zu Haltepunkten zurück und ein Jahr später zwischen Glan-Münchweiler und Altenglan das zweite Streckengleis ab.

Der *Rheinland-Pfalz-Takt* brachte 1996 einige Angebotsverbesserungen, z.B. wurde der 1975 eingestellte Sonntagsverkehr reaktiviert und ein Stundentakt eingeführt. Ramstein wurde dafür wieder zum Kreuzungsbahnhof erweitert. Von 2000 bis 2008 führte *trans regio* den Personenverkehr mit RegioShuttles durch: Sie fuhren zunächst ohne Zwischenstopp auf der KBS 670 nach Kaiserslautern weiter, ab 2003 hielten sie vereinzelt in Kindsbach, Einsiedlerhof und Vogelweh. 2007 wurde der Verkehr bis 2023 erneut ausgeschrieben und von *DB Regio* gewonnen. Sie setzt seit Ende 2008 Dieseltriebwagen der Baureihe 643 ein.

Schlechter sah es im Abschnitt Türkismühle - Kusel aus, der neben den langen Reisezeiten auch darunter litt, dass 1946 das *Saarland* erneut von Deutschland getrennt wurde und es Zollkontrollen zwischen Pfeffelbach und Schwarzerden gab. Auch die „Wiedervereinigung“ 1959 brachte keinen wesentlichen Aufschwung, und so endeten bereits 1964 der Personenverkehr und 1966 der Güterverkehr zwischen Kusel und Schwarzerden. (1970 folgte die offizielle Stilllegung dieses Abschnitts.)

1969 fuhren der letzte Personenzug nach Türkismühle und der letzte Güterzug von Schwarzerden nach Freisen. 1971 baute die Bundesbahn die Gleise zurück und riss die Stationsgebäude in Grügelborn und Füssenberg ab. (1993 wurde auf 17,6 km der ehemaligen Bahntrasse Freisen - Kusel der *Fritz-Wunderlich-Rad- und Wanderweg* eröffnet. Die Tunnels werden bei Annäherung beleuchtet.)

Bis 2001 befuhren Güterzüge regelmäßig die verbliebenen 11,4 km von Türkismühle bis Freisen. Dann wurde der Privatgleisanschluss in Freisen gekündigt, so dass heute nur noch die Westfalen AG im Gewerbe- und Industriepark Wolfersweiler (km 6,0) Kesselwagen mit Flüssiggastransports erhält.

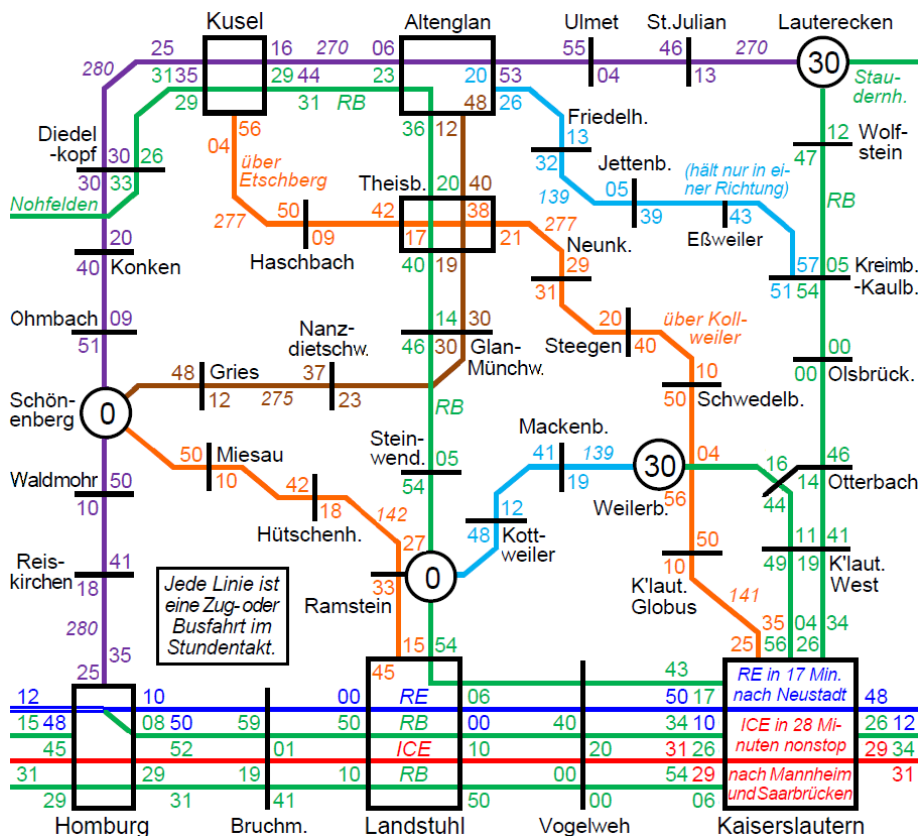
Nach der Bahnreform 1996 war die Stimmung in Rheinland-Pfalz besonders bahnfreundlich und es wurden zahlreiche Strecken reaktiviert. Einige davon wären beim **VD-T** ab 1985 gar nicht stillgelegt worden. Daher hätte es mehr Spielraum für strukturpolitische Maßnahmen wie die neuen KBS 661 und 662 gegeben. Die historische Trasse von Nohfelden nach Kusel hätte allerdings keine attraktive Reisezeit erlaubt, weshalb beim **VD-T** 5 km neu wären:

- Der Anschluss zur *Nahetalbahn* (→ KBS 660) läge nicht beim 800 Einwohner zählenden Türkismühle, sondern 2 km weiter östlich in Nohfelden. (Hauptort 1.200 und gleichnamige Gemeinde 10.000 Einwohner.) Über eine neue Verbindungskurve würde die *Westrichbahn* erreicht und bis Freisen 10 km des bis 2001 vorhandenen Gleises genutzt.
- Freisen (447 m über dem Meeresspiegel) und Schwarzerden (353 m) lagen nur 5 km Luftlinie, aber 11 Bahn-km auseinander. 1933 waren wegen der schweren Militärszüge, die dort fahren sollten, Steigungen über 12 ‰ verboten. Das gilt für die neue Verbindung nicht mehr, was eine direkte Trasse neben der Autobahn A62 mit bis zu 40 ‰ steilen Abschnitten erlaubt.

7.21		8.21		9.21	Saarbrücken Hbf	8.39		9.39		10.39
7.59		8.59		9.59	Nohfelden 680	8.01		9.01		10.01
7.36		8.36		9.36	Idar-Oberstein	8.24		9.24		10.24
7.59		8.59		9.59	Nohfelden 680	8.01		9.01		10.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.03		9.03		10.03	km Nohfelden	8.57		9.57		10.57
8.07		9.07		10.07	4,0 Wolfersweiler	8.52		9.52		10.52
8.12		9.12		10.12	9,8 Freisen	8.47		9.47		10.47
8.17		9.17		10.17	15,0 Schwarzerden	8.42		9.42		10.42
8.20		9.20		10.20	18,2 Pfeffelbach	8.39		9.39		10.39
8.23	(A)	9.23	(A)	10.23	20,1 Thallichtenberg	8.36	(A)	9.36	(A)	10.36
8.26	Hom-	9.26	Hom-	10.26	23,3 Diedelkopf	8.33	Hom-	9.33	Hom-	10.33
8.29	burg	9.29	burg	10.29	25,3 Kusel	8.31	burg	9.31	burg	10.31
8.31	8.44	9.31	9.44	10.31		8.29	9.16	9.29	10.16	10.29
I	8.48	I	9.48	I	27,8 Rammelsbach	I	9.11	I	10.11	I
8.36	53/12	>	53/12	>	29,8 Altenglan	8.23	48/06	>	48/06	>
>	9.15	<	10.15	<	> Mühlbach	>	8.44	<	9.44	<
8.40	9.19	9.40	10.19	10.40	33,3 Theisbergstegen	8.19	8.40	9.19	9.40	10.19
I	9.24	I	10.24	I	36,3 Eisenb.-Matzenbach	I	8.35	I	9.35	I
8.46	9.29	9.46	10.29	10.46	39,9 Glan-Münchweiler	8.13	8.31	9.13	9.31	10.13
8.49	Gries	9.49	Gries	10.49	42,5 Niedermohr	8.10	Gries	9.10	Gries	10.10
8.52		9.52		10.52	44,7 Obermohr	8.07		9.07		10.07
8.54		9.54		10.54	46,5 Steinwenden	8.05		9.05		10.05
8.57	>	9.57	>	10.57	48,2 Miesenbach	8.03	>	9.03	>	10.03
59/01	9.33	59/01	10.33	59/01	49,3 Ramstein	59/01	8.27	59/01	9.27	59/01
9.06	9.45	10.06	10.45	11.06	53,8 Landstuhl	7.54	8.15	8.54	9.15	9.54
9.07	9.50	10.07	10.50	11.07	Landstuhl 690	7.53	8.10	8.53	9.10	9.53
9.17	10.06	10.17	11.06	11.17	Kaiserslautern Hbf	7.43	7.54	8.43	8.54	9.43
9.10	9.50	10.10	10.50	11.10	Landstuhl 690	7.50	8.10	8.50	9.10	9.50
9.29	10.08	10.29	11.08	11.29	Homburg (Saar)	7.31	7.52	8.31	8.52	9.31
9.52	10.30	10.52	11.30	11.52	Saarbrücken Hbf	7.08	7.30	8.08	8.30	9.08

(A) Umsteigen in Altenglan zwischen den Buslinien 270 und 275 erforderlich.

Zwischen Nohfelden und der Kreisstadt Kusel erreichen die RB dadurch die *ITF*-systemgerechte Fahrzeit von 26 Minuten. Nächster *Taktknoten* zur Minute 00 ist Ramstein. Die kurvenreiche Trasse erlaubt in den 28 Minuten ab Kusel nur 7 Stationen, in Rammelsbach und Eisenbach-Matzenbach halten daher beim **VD-T** nur Busse. Die erfreuliche Kehrseite der Medaille ist, dass die Busse alle Orte im dicht besiedelten Glantal bedienen.

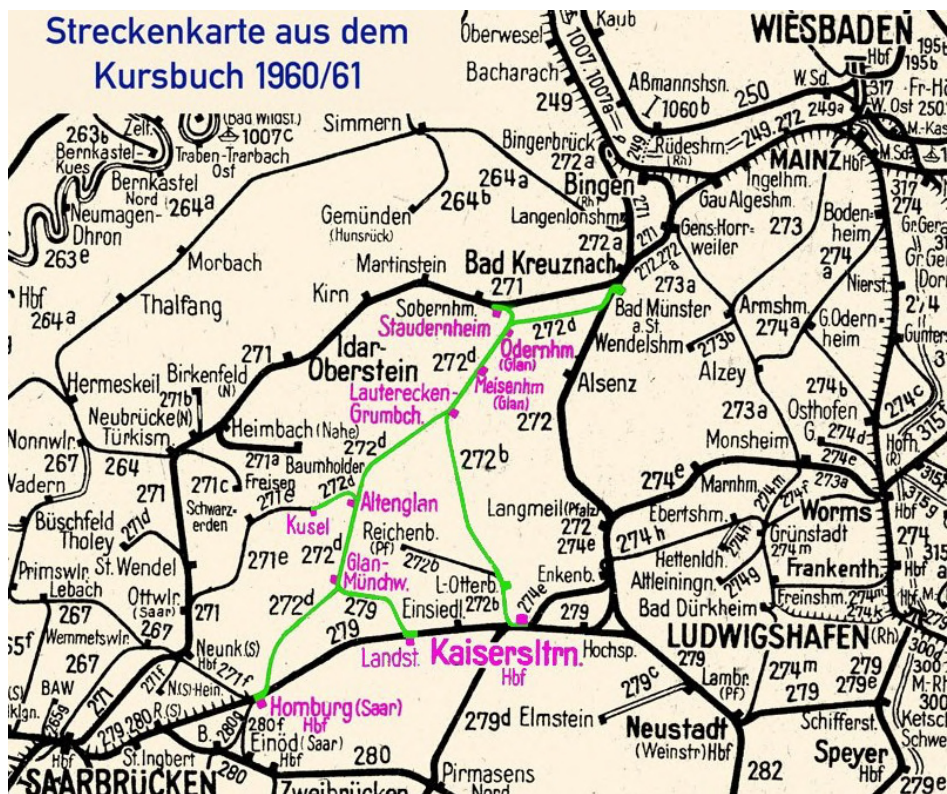


Das integrierte **VD-T**-Bahn- und Busnetz zwischen Kusel und Kaiserslautern.

Rheinland-Pfalz verwöhnt seine Bürger und Touristen in der Realität mit einem der bundesweit besten Regio-Busnetze. Für den **VD-T** müssten bei den Linien 270 Lauterecken - Kusel und 280 Kusel - Homburg nur die Fahrzeiten angepasst werden. Die stündliche Verbindung Kusel - Theisbergstegen - Weilerbach - Kaiserslautern könnte mit relativ wenig Mehraufwand aus den Linien 277 und 141 gebildet werden und zahlreiche attraktive Anschlüsse ermöglichen.

663 Bad Sobernheim - Lauterecken - Kaiserslautern

Als erste Zweigstrecke nördlich von Kaiserslautern wurde 1868 die 28,7 km lange Bahnlinie Landstuhl - Glan-Münchweiler - Altenglan - Kusel eröffnet (→ KBS 662). 1883 kam die zunächst 33,2 km lange *Lautertalbahn* Kaiserslautern - Lauterecken hinzu. Dass die Eisenbahnpioniere ein gutes Gespür für Verkehrspotenziale hatten zeigt sich daran, dass beide Stichbahnen seit 1986 die letzten sind, die von einem zwischenzeitlich dichten Streckennetz übrig geblieben sind.



Die vollständige Karte und zahlreiche Informationen gibt es bei www.glantalbahn.de

Über weitere Strecken wurde lange und kontrovers diskutiert. 1891 rangen sich Preußen und Bayern zu einem Staatsvertrag für eine strategische Bahn von Bad Münster nach Homburg als kürzeste Verbindung vom Rhein zum Saargebiet durch. 1897 ging ein Gleis von Staudernheim bis Lauterecken in Betrieb und 1904 folgte die komplette zweigleisige *Glantalbahn*. (Von Altenglan bis Glan-Münchweiler wurde die Strecke nach Kusel integriert.)

[Der alte Bahnhof Lauterecken lag am südlichen Stadtrand und war für die Verknüpfung beider Strecken ungeeignet. Er wurde daher zum Haltepunkt zurückgestuft, als 1,2 km weiter nördlich der neue Bahnhof Lauterecken-Grumbach in Betrieb ging.]

Im Ersten Weltkrieg diente die *Glantalbahn* wie geplant strategischen Zwecken. Die Kriegsschäden hatten nach 1918 geringe Geschwindigkeiten zur Folge. 1920 wurden Homburg und Jägersburg dem *Saargebiet* zugeschlagen, was zu Zollkontrollen im Bahnhof Waldmohr führte. Außerdem wurde zwischen Bad Münster und Odernheim das zweite Gleis abgebaut – und nach der Wiedereingliederung des *Saargebiets* 1938 zur Vorbereitung auf den Zweiten Weltkrieg erneut verlegt.

Aufgrund ihrer strategischen Bedeutung war die Strecke während des Kriegs oft Ziel von Luftangriffen der Alliierten, die unter anderem den Lokschuppen in Lauterecken und das Bahnhofsgebäude von Offenbach zerstörten. Trotzdem wies die *Glantalbahn* 1945 vergleichsweise geringe Schäden auf, weshalb viele amerikanische Militärzüge verkehrten. Das *Saarland* wurde erneut vom deutschen Staat abgetrennt und Jägersburg und Schönenberg-Kübelberg zu Zollbahnhöfen.

Schon 1945 wurde von Homburg bis Jägersburg das zweite Gleis abgebaut und diente als Material für die Reparatur anderer Strecken. In den folgenden Jahren standen im Fahrplan vor allem zwischen Homburg und Glan-Münchweiler immer weniger Züge: Der größte Teil lag im neuen Bundesland Rheinland-Pfalz und die meisten Fahrgäste wollten nach Kaiserslautern, das auf der Schiene aber nur mit großen Umweg erreichbar war. Die *Glantalbahn* wurde dadurch zur am schlechtesten frequentierten zweigleisigen Strecke in Südwestdeutschland.

Nach der wirtschaftlichen Rückgliederung des *Saarlands* nach Deutschland entfielen 1959 zwar die Zollkontrollen, die Kapazitäten wurden aber weiter eingeschränkt. 1961 wurde als erster Abschnitt Bad Münster - Odernheim stillgelegt und dann schrittweise auf den restlichen Streckenteilen das zweite Gleis abgebaut. Die verbleibende Technik wurde aber nicht modernisiert, sodass der Betrieb der *Glantalbahn* mit zahlreichen Stellwerken und Schrankenposten immer kostspieliger wurde. Er wurde daher wie folgt beendet:

Streckenabschnitt	Letzter Reisezug / Güterzug		Stilllegung	Gleisabbau
Bad Münster - Odernheim	30.9.1961	9.11.1961	1962 / 1963	1962 / 1963
Homburg - Waldmohr	30.5.1981		15.7.1996	
Waldmohr - Glan-Münchw.	30.5.1981	1.7.1989	30.6.1989	1987 - 1991
Lauterecken-Gr. - Altenglan	31.5.1985		31.12.1995	
Staudernh. - Lautereck.-Gr.	30.5.1986	26.2.1993	30.6.1996	

Zwischen Staudernheim und Altenglan konnte ein touristischer Betrieb mit Eisenbahn-Draisinen Stilllegung und Abbau verhindern. Schon im ersten Betriebsjahr 2000 war der Zuspruch mit 7.300 Benutzern viel höher als erwartet: Mit Fahrrad-, Konferenz-, Handhebel-, Planwagen- und Barrierefreien Draisinen sind 5 Typen im Angebot. An geraden Tagen kann man Richtung Süden fahren und an ungeraden Tagen Richtung Norden.

Die *Lautertalbahn* Kaiserslautern - Lauterecken hatte im Gegensatz zur *Glantalbahn* nur regionale Bedeutung. Wie auf vielen anderen Nebenbahnen sank die Nachfrage ab Mitte der 1950er Jahre durch den immer stärker konkurrierenden Autoverkehr. Die *Deutsche Bundesbahn* plante deshalb ab 1980 ihre Stilllegung. In einem Vertrag mit dem Bundesland Rheinland-Pfalz wurde sie 1986 zunächst befristet gesichert. Nach der Bahnreform 1994, der Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 und der Integration in den Rheinland-Pfalz-Takt ist ihr dauerhafter Fortbestand gewährleistet.

Der Güterverkehr spielte (mit Ausnahme des Bahnhofs Kaiserslautern West) stets eine untergeordnete Rolle und endete zunächst 2000. Nach der Erneuerung des Anschlussgleises der Pfalzwerke im Bahnhof Lampertsmühle-Otterbach wurde er rund ein Jahrzehnt später erfreulicherweise wieder aufgenommen.

Anfang der 1990er Jahre gab es Pläne, die *Lautertalbahn* als „Citybahn“ vom Westbahnhof durch die Kaiserslauterer Innenstadt zum Hauptbahnhof zu führen. Dabei sollte auch die 8 km lange Stichstrecke von Otterbach nach Weilerbach reaktiviert werden. Finanzielle Engpässe und geringe politische Unterstützung verhinderten jedoch die Realisierung. Nur die Bahnsteige in Olsbrücken, Otterbach, Heinzenhausen und Wolfstein wurden barrierefrei ausgebaut.

Beim **VD-T** wäre der Abschnitt Staudernheim - Lauterecken 1996 nicht stillgelegt, sondern umfassend modernisiert worden. Die KBS 663 wäre dadurch nicht nur eine Stichstrecke, sondern böte dank *Integraler Taktknoten* an beiden Endpunkten attraktive Zuganschlüsse. In Lauterecken gäbe es (wie in der Realität) gute Anschlüsse zur Regiobuslinie 270 nach Kusel. In Kreimbach-Kaulbach würde hingegen nicht nur sporadisch ein Anschluss geboten, sondern stündlich ein *Linien-Bedarfs-Taxi* als Linie 139 Richtung Jettenbach bereit stehen.

Eine „Citybahn“ gäbe es auch beim **VD-T** im Jahr 2010 in Kaiserslautern nicht. Der Nutzen ist angesichts der hohen Kosten relativ gering: Teile der Innenstadt würden zwar direkter und schneller erreichbar, die Fahrt zum Hauptbahnhof aber bis zu 5 Minuten länger dauern. Gute Busanschlüsse in Kaiserslautern West (wie i.d.Realität) und am neuen Haltepunkt Pariser Straße (nur beim **VD-T**) sind eine gute Alternative. Auch dadurch wächst die Nachfrage so weit, dass sich bis

Otterbach ein Halbstundentakt rentiert. Da der Triebwagen im entstehenden Zeitfenster von Otterbach nach Weilerbach und zurück kommt, kann die Zweigstrecke mit geringen Mehrkosten reaktiviert werden. Ein hübscher Nebeneffekt sind die sehr guten „Anschlüsse übers Eck“ von Weilerbach nach Lauterecken.

7.06 7.45		8.06 8.45		9.06 9.45	Mainz Hbf 680 Bad Kreuznach	9.54 9.15		10.54 10.15		11.54 11.15
> 7.59	8.55 8.59	> 8.59	9.55 9.59	> 9.59	Bad Sobernheim Staudernheim 680	> 9.01	9.05 9.01	> 10.01	10.05 10.01	> 11.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.03 8.08 8.12 8.15		9.03 9.08 9.12 9.15		10.03 10.08 10.12 10.15	km Staudernheim 3,6 Odenheim (Glan) 7,5 Rehborn 10,1 x Raumbach	8.57 8.52 8.48 8.45		9.57 9.52 9.48 9.45		10.57 10.52 10.48 10.45
8.18 8.22 8.26 8.29		9.18 9.22 9.26 9.29		10.18 10.22 10.26 10.29	11,8 Meisenheim (Glan) 15,5 x Odenbach 19,5 x Medard	8.42 8.38 8.34 8.31		9.42 9.38 9.34 9.31		10.42 10.38 10.34 10.31
8.32 8.34 8.36 8.38 8.43		9.32 9.34 9.36 9.38 9.43		10.32 10.34 10.36 10.38 10.43	21,7 Lauterecken Bf 23,0 Überlauterecken 24,0 x Lohnweiler 25,5 x Heizenhausen 28,6 Reckweilerhof	8.28 8.25 8.23 8.21 8.16		9.28 9.25 9.23 9.21 9.16		10.28 10.25 10.23 10.21 10.16
8.47 8.50 8.54 8.59		9.47 9.50 9.54 9.59		10.47 10.50 10.54 10.59	31,7 Wolfstein 33,6 Roßbach (Pfalz) 36,4 Kreimbach-Kaulbach	8.12 8.09 8.05 8.01		9.12 9.09 9.05 9.01		10.12 10.09 10.05 10.01
9.01 9.04 9.07 9.10		10.01 10.04 10.07 10.10		11.01 11.04 11.07 11.10	39,2 Olsbrücken 41,2 x Untersulzbach 43,2 x Hirschhorn (Pfalz) 45,6 Katzweiler	7.59 7.56 7.53 7.50		8.59 8.56 8.53 8.50		9.59 9.56 9.53 9.50
> < > <	9.33 9.36 9.39 9.41	> < > <	10.33 10.36 10.39 10.41	> < > <	> km Weilerbach < 2,1 Rodenbach > 4,5 Siegelbach < 6,2 Erfenbach	> < > <	8.27 8.24 8.21 8.18	> < > <	9.27 9.24 9.21 9.18	> < > <
9.14 9.16 9.19 9.21 9.23 9.26	9.44 9.46 9.49 9.51 9.53 9.56	10.14 10.16 10.19 10.21 10.23 10.26	10.44 10.46 10.49 10.51 10.53 10.56	11.14 11.16 11.19 11.21 11.23 11.26	48,5 7,9 Otterbach 50,1 x Ruhetal 52,9 Kaiserslautern West 54,0 Kaisersl. Pariser Str. 54,8 Kaisersl. Pfaffwerk 56,2 Kaiserslautern Hbf	7.46 7.44 7.41 7.38 7.36 7.34	8.16 8.14 8.11 8.08 8.06 8.04	8.46 8.44 8.41 8.38 8.36 8.34	9.16 9.14 9.11 9.08 9.06 9.04	9.46 9.44 9.41 9.38 9.36 9.34
9.31 9.59		10.31 10.59		11.31 11.59	Kaiserslautern Hbf Saarbrücken Hbf	7.29 7.01		8.29 8.01		9.29 9.01
9.31 9.59		10.31 10.59		11.31 11.59	Kaiserslautern Hbf Mannheim Hbf	7.29 7.01		8.29 8.01		9.29 9.01

664 Bingen - Bad Kreuznach - Münchweiler - Kaiserslautern

Die *Alsenztalbahn* von Hochspeyer über Alsenz nach Münster am Stein wurde 1871 eröffnet. Viele Züge fuhren über die *Nahetalbahn* (→ KBS 642) und Bingerbrück (heute Bingen Hbf) zur linken Rheinstrecke weiter. Von Kaiserslautern nach Hochspeyer nutzten die Züge zunächst die *Ludwigsbahn* (→ KBS 670), bis 1875 die kürzere Verbindung über Kaiserslautern Nord in Betrieb ging.



Der Verkehr nahm in der Folgezeit stetig zu, und so wurde bis 1901 zwischen Enkenbach und Münster das zweite Gleis verlegt. Nur die Abschnitte südlich von Enkenbach blieben eingleisig, da sie nach Kaiserslautern wahlweise befahrbar waren und dadurch ausreichend Flexibilität boten. In den 1920er Jahren kam der Fernverkehr dann auf der

Alsenztalbahn zum Erliegen, da Elsass-Lothringen nach dem Ersten Weltkrieg wieder zu Frankreich gehörte und der linksrheinische Nord-Süd-Verkehr stark an Bedeutung verlor.

Ab 1960 schloss die *Deutsche Bundesbahn* mehrere Stationen (Neuhemsbach, Dielkirchen, Bayerfeld-Cölln, Mannweiler, Ebernburg) wegen geringer Nutzung. 1970 wurde der *Hochstein-Tunnel* bei Streckenkilometer 19 „aufgeschlitzt“. In den Folgejahren wurden alle Anschlussstrecken stillgelegt und die *Alsenztalbahn* blieb von 1983 bis 1994 als einzige Bahnlinie im Donnersbergkreis vollständig in Betrieb. 1999 wurde südlich des Abzweigbahnhofs Langmeil der neue Haltepunkt Münchweiler eröffnet. Er lag günstiger zur Bebauung und wurde von der Bevölkerung bevorzugt, was Ende 2006 zur Schließung von Langmeil führte.

Im realen Fahrplan des Jahres 2010 fahren in der *Normalverkehrszeit* nur stündliche Regionalbahnen (RB), die von Bingen über Bad Kreuznach nach Kaiserslautern 1½ Stunden brauchen. Sie halten weder in Kaiserslautern Nord noch in Hochspeyer und sind daher für das „Lauterer Umland“ nicht gut erreichbar.

<i>Koblenz Hbf</i>	7.16	7.49			8.16	8.49			8.16	9.49	
<i>Bingen Hbf 660</i>	7.59	8.24			8.59	9.24			8.59	10.24	
Zug	RB	RE		RB	RB	RE		RB	RB	RE	RB
km Bingen Hbf	8.07	8.28		8.37	9.07	9.28		9.37	10.07	10.28	
2,7 Münster-Sarnsheim	8.10			8.40	9.10			9.40	10.10		
5,9 Laubenheim (Nahe)	8.14			>	9.14			>	10.14		
8,0 Langenlonsheim	8.17			<i>Sim-</i>	9.17			<i>Sim-</i>	10.17		
11,5 Bretzenheim (Nahe)	8.21			<i>mern</i>	9.21			<i>mern</i>	10.21		
	8.26	8.39			9.26	9.39			10.26	10.39	
16,2 Bad Kreuznach											
	8.33	8.41			9.33	9.41			10.33	10.41	
20,1 Bad Münster a.Stein	8.38				9.38				10.38		
23,5 Altenbamberg	8.41		RB		9.41		RB		10.41		RB
26,3 Hochstätten	8.44		v.li.		9.44		v.li.		10.44		v.li.
30,8 Alsenz Bf	8.48	8.51	8.54		9.48	9.51	9.54		10.48	10.51	10.54
32,8 Alsenz-Oberndorf	w.re.		8.56		w.re.		9.56		w.re.		10.56
34,6 Mannweiler-Cölln			8.58				9.58				10.58
36,6 Bayerf.-Steckweiler			9.01				10.01				11.01
38,8 Dielkirchen			9.04				10.04				11.04
43,1 Rockenhausen		9.00	9.08			10.00	10.08			11.00	11.08
47,0 Imsweiler			9.12				10.12				11.12
52,2 Winnweiler			9.16				10.16				11.16
56,1 Münchweiler		9.10	20/24	RB		10.10	20/24	RB		11.10	20/24
59,2 Neuheimsbach			9.27	Option			10.27	Option			11.27
63,2 Enkenbach			9.31	9.33			10.31	10.33			11.31
69,0 Hochspeyer		>	9.36	>		>	10.36	>		>	11.36
> Kaisersl. Eselsfürth			>	39/41		[20]	>	39/41			>
< Kaisersl. PRE-Park			<	9.43			<	10.43			<
> Kaiserslautern Nord		9.22	>	9.45		10.22	>	10.45		11.22	>
79,5 Kaiserslautern Hbf		9.26	9.43	9.49		10.26	10.43	10.49		11.26	11.43
<i>Kaiserslautern Hbf</i>		9.31	9.50	9.54		10.31	10.50	11.54		11.31	11.50
<i>Homburg (Saar)</i>			10.10	11.29			11.10	12.29			12.10
<i>Saarbrücken Hbf</i>		9.59	10.30	11.52		10.59	11.30	12.52		11.59	12.30

Beim **VD-T** wäre das Angebot wesentlich umfangreicher und differenzierter. In der *Normalverkehrszeit* würden drei Züge pro Stunde und Richtung fahren, also drei mal so viel wie in der Realität:

- RE Bingen - Alsenz - Kaiserslautern mit knapp einer Stunde Reisezeit und optimalen Anschlüssen an beiden Endstationen. Die Strecke muss dafür von Bingen bis Rockenhausen für 120 km/h und weiter bis Kaiserslautern für 100 km/h ertüchtigt werden.
- RB Bingen - Alsenz - Kaiserslautern zur „Feinerschließung“. Sie wird in Bad Kreuznach und Alsenz von RE überholt und bietet zu diesen sehr gute Anschlüsse. In Münchweiler wird sie mit der RB aus Mainz zusammengekuppelt.

- RB Mainz - Alzey - Münchweiler - Kaiserslautern, die neue und attraktive Ost-West-Verbindungen herstellt. In Hochspeyer z.B. „übers Eck“ zur RB nach Neustadt an der Weinstraße (→ KBS 670) und in Marnheim zur KBS 665 nach Worms.
- Als Option eine RB Enkenbach - K'lautern Nord - K'lautern Hbf, für die drei Stationen reaktiviert bzw. neu gebaut werden: Wenn man dafür den aus Münchweiler in Doppeltraktion ankommenden Zug trennt, braucht man keinen zusätzlichen Triebwagen. Vorteil ist, dass der Zug in Kaiserslautern viel schneller wäre als die Stadtbuslinien 104 und 117, die sich auf die Feinverteilung im nordwestlichen Stadtgebiet konzentrieren könnten. Nachteil ist, dass der Zug über K'lautern Nord 6 Minuten länger braucht und dadurch in K'lautern Hbf den RE nach Saarbrücken nicht erreicht.

Saarbrücken Hbf	7.30	8.01		8.08	8.30	9.01		9.08	9.30	10.01	
Homburg (Saar)	7.50			8.31	8.50			9.31	9.50		
Kaiserslautern Hbf	8.10	8.29		9.06	9.10	9.29		10.06	10.10	10.29	
Zug	RB	RE		RB	RB	RE		RB	RB	RE	
km Kaiserslautern Hbf	8.17	8.34		9.11	9.17	9.34		10.11	10.17	10.34	
2,5 Kaiserslautern Nord	>	8.37		9.14	>	9.37		10.14	>	10.37	
4,0 Kaisersl. PRE-Park	<			9.16	<			10.16	<		
5,5 Kaisersl. Eselsfürth	>	[40]		19/21	>			19/21	>		
> Hochspeyer	8.24	>		>	9.24	>		>	10.24	>	
13,1 Enkenbach	8.29			9.27	9.29			10.27	10.29		
17,1 Neuheimsbach	8.33			an	9.33			an	10.33		
20,2 Münchweiler	36/40	8.49		Option	36/40	9.49		Option	36/40	10.49	
24,1 Winnweiler	8.43				9.43				10.43		
29,3 Imsweiler	8.47				9.47				10.47		
33,2 Rockenhausen	8.51	8.59			9.51	9.59			10.51	10.59	
37,5 Dielkirchen	8.55				9.55				10.55		
39,7 Bayerf.-Steckweiler	8.58		RB		9.58		RB		10.58		RB
41,7 Mannweiler-Cölln	9.00				10.00				11.00		
43,5 Alsenz-Oberndorf	9.02		v. li.		10.02		v. li.		11.02		v. li.
45,5 Alsenz Bf	9.05	9.08	9.12		10.05	10.08	10.12		11.05	11.08	11.12
50,0 Hochstätten	w.re.		9.16		w.re.		10.16		w.re.		11.16
52,8 Altenbamberg			9.19				10.19				11.19
56,2 Bad Münster a.Stein			9.22				10.22				11.22
60,1 Bad Kreuznach		9.19	9.27	RB		10.19	10.27	RB		11.19	11.27
		9.21	9.34			10.21	10.34			11.21	11.34
64,8 Bretzenheim (Nahe)			9.38	Sim-			10.38	Sim-			11.38
68,3 Langenlonsheim			9.42	mern			10.42	mern			11.42
70,4 Laubenheim (Nahe)			9.45	>			10.45	>			11.45
73,6 Münster-Sarnsheim			9.49	10.19			10.49	11.19			11.49
76,3 Bingen Hbf		9.32	9.53	10.23		10.32	10.53	11.23		11.32	11.53
Bingen Hbf 660		9.36	10.01			10.36	11.01			11.36	12.01
Koblenz Hbf		10.21	10.44			11.21	11.44			12.21	12.44

665 Worms / Alzey - Marnheim - Münchweiler - Kaiserslautern

Unter der KBS 665 fasst der **VD-T** zwei Bahnlinien zusammen, da durch zahlreiche Reaktivierungen in Rheinland-Pfalz alle Nummern belegt sind und nicht (wie in der Realität) auf unlogische oder mehr als dreistellige Zahlen ausgewichen werden soll.

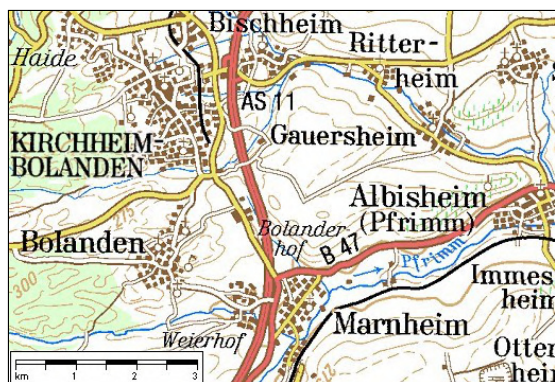
Die 1872 bis 1874 zwischen Worms, Alzey und Münchweiler eröffneten Strecken wiesen bis zum Zweiten Weltkrieg einen großen Anteil an Durchgangsverkehr auf und wurden deswegen teilweise zweigleisig ausgebaut. Nach einer Brückensprengung vor Marnheim konnten die Züge aber ab 1945 auf der *Donnersbergbahn* nur noch von Alzey bis Kirchheimbolanden fahren. Die zunächst als Ersatz nach Marnheim eingerichtete Buslinie wurde auf Wunsch der Region nach Alzey verlängert, wodurch Züge immer leerer wurden. Der Personenverkehr wurde daher schon 1951 eingestellt, der Güterverkehr konnte sich hingegen noch bis 1994 halten.

Im Rahmen des *Rheinland-Pfalz-Takts* reaktivierte das private Infrastrukturunternehmen *RP-Eisenbahn GmbH* 1999 den Abschnitt Alzey - Kirchheimbolanden, der seither von der *Eurobahn* befahren wird. Die neue Endhaltestelle liegt etwa 500 Meter nördlich vom alten Bahnhof Kirchheimbolanden am Schlossgarten.

1983 fuhr der letzte Akku-Triebwagen der DB-Baureihe 515 als Nahverkehrszug auf der *Zellertalbahn* Monsheim - Marnheim - Münchweiler. Auch der Güterverkehr verlor allmählich an Bedeutung, zuletzt wurden 1994 die umfangreichen Zuckerrübentransporte auf die Straße verlagert. 1998 folgte schließlich die Stilllegung, da die strategische Bedeutung nach dem Ende des Kalten Krieges entfallen war.

Bevor *DB Netz* jedoch das Gleis abbauen konnte, startete die *Eurobahn* 2001 sonn- und Feiertagen einen Ausflugsverkehr mit Regio-Shuttle-Triebwagen. Seit 2005 fahren Dieseltriebwagen (BR 643) der *DB Regio* im Zweistundentakt von Monsheim über Marnheim und Münchweiler nach Hochspeyer. Der regelmäßige Betrieb auch

werktags wurde für den *Rheinland-Pfalz-Takt 2015* zwar geprüft, aber als „zu teuer“ verworfen.



Nach der Bahnreform 1996 war die Stimmung in Rheinland-Pfalz besonders bahnfreundlich und es wurden viele Strecken reaktiviert. Einige davon wären beim *VD-T* ab 1985 gar nicht stillgelegt worden. Daher hätte es mehr Spielraum für strukturpolitische

Maßnahmen wie die neue KBS 665 gegeben: Südlich von Kirchheimbolanden wären die 5 km mit dem Pfrimmtalviadukt wieder aufgebaut worden, um durchfahrende Züge Mainz - Alzey - Kaiserslautern zu ermöglichen. Und östlich von Marnheim wäre neben der Bundesstraße B 47 ein neuer Bahnhof entstanden, in dem sich stündlich zur Minute 00 drei Züge treffen und optimale Anschlüsse untereinander bieten.

7.36 8.20	8.32 8.59	8.36 9.20	9.32 9.59	9.36 10.20	Mainz Hbf Worms Hbf 659	9.28 9.01	10.24 9.40	10.28 10.01	11.24 10.40	11.28 11.01
8.00 8.09 8.24	8.42 8.59	9.00 9.09 9.24	9.42 9.59	10.00 10.09 10.24	Mannheim Hbf Ludwigshafen Hbf Worms Hbf 659	9.18 9.01	10.00 9.51 9.36	10.18 10.01	11.00 10.51 10.36	11.18 11.01
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.31 8.41	9.05 9.08 9.12 9.17	9.31 9.41	10.05 10.08 10.12 10.17	10.31 10.41	km Worms Hbf 2,7 Pffligheim 6,1 Pfeddersheim 11,5 Monsheim	8.55 8.52 8.48 8.43	9.29 9.19	9.55 9.52 9.48 9.43	10.29 10.19	10.55 10.52 10.48 10.43
8.42 8.45 8.48 8.52	<i>Bad</i> <i>Dürk.</i> 	9.42 9.45 9.48 9.52	<i>Bad</i> <i>Dürk.</i> 	10.42 10.45 10.48 10.52	14,6 Wachenheim (Pfr.) 16,8 Harxheim-Zell 19,9 Albisheim (Pfrimm)	<i>Bad</i> <i>Dürk.</i> 	9.18 9.14 9.11 9.07	<i>Bad</i> <i>Dürk.</i> 	10.18 10.14 10.11 10.07	<i>Bad</i> <i>Dürk.</i>
> < >	8.04 8.27 8.33	> < >	9.04 9.27 9.33	> < >	Mainz Hbf Armsheim Alzey Bf 661	9.56 9.33 9.27	> < >	10.56 10.33 10.27	> < >	11.56 11.33 11.27
< > < > < 8.57	8.37 8.40 8.44 8.49 8.54 8.59	< > < > < 9.57	9.37 9.40 9.44 9.49 9.54 9.59	< > < > < 10.57	km Alzey Bf 2,1 Alzey West 4,7 Wahlheim 9,7 Morschheim 14,3 Kirchheimbolanden > 23,7 Marnheim Bf [neu]	9.23 9.19 9.15 9.10 9.05 9.01	< > < > < 9.03	10.23 10.19 10.15 10.10 10.05 10.01	< > < > < 10.03	11.23 11.19 11.15 11.10 11.05 11.01
an 9.03 9.07 9.10	9.01 9.03 9.07 9.10	an 10.01 10.03 10.07 10.10	10.01 10.03 10.07 10.10	an 19,0 20,5 23,8 26,3	Marnheim Süd Dreisen Standenbühl	8.59 8.56 8.52 8.49	ab 9.59 9.49	9.59 9.56 9.52 9.49	ab 10.59 10.56 10.52 10.49	10.59 10.56 10.52 10.49
 9.12 9.15 9.20	 	 10.12 10.15 10.20	 	 28,0 29,6 34,3	Steinbach (Donnersb.) Börrstadt [neu] Langmeil [neu]	8.47 8.45 8.40	 9.47 9.45 9.40	 	 10.47 10.45 10.40	
 9.31 9.36 9.43	22/24 	 22/24 10.31 10.36 10.43	 	35,8 42,9 48,4 58,9	Münchweiler Enkenbach Hochspeyer Kaiserslautern Hbf	36/38 8.29 8.24 8.17	 9.29 9.24 9.17	36/38 	 10.29 10.24 10.17	

Gesamtverkehr Münchweiler - Kaiserslautern siehe KBS 664

Worms verlassen pro Stunde zwei allein fahrende Triebwagen (Tw): Einer fährt über Monsheim nach Marnheim, wo er sofort RB-Anschlüsse nach Kaiserslautern und Kirchheimbolanden bietet. Der andere Tw fährt über Monsheim und Bad Dürkheim nach Neustadt, wo es sofort RE-Anschlüsse nach Kaiserslautern und Mannheim gibt.

Ab Mainz sind zwei Tw zusammen unterwegs, die in Alzey getrennt werden: Der vordere fährt zur Minute 35 nach Neustadt weiter (→ KBS 666) und der hintere zur Minute 38 nach Kaiserslautern. In Münchweiler wird der Tw angekuppelt, der 2 Minuten vorher aus Alsenz ankam (→ KBS 664). Nach Kaiserslautern fahren daher wieder zwei Triebwagen zusammen.

666 (Mainz / Bingen -) Monsheim - B.Dürkheim - Neustadt (Wstr)

Die *Pfälzische Nordbahn* wurde zwischen 1865 und 1873 in drei Etappen eröffnet. Beim Lückenschluss zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt verzichteten die Bahnbauer darauf, den Bahnhof von Bad Dürkheim zu verlegen, der acht Jahre lang Endpunkt gewesen war. Deswegen müssen die Züge dort bis heute die Fahrtrichtung wechseln. (Seit dem Neubau des Ludwigshafener Hauptbahnhofs 1969 ist es der einzige „Kopfbahnhof“ in der Pfalz.)

Obwohl die *Pfälzische Nordbahn* ein Teil der kürzesten Verbindung von der Haardt zum Mittelrhein war, erfüllten sich die Hoffnungen auf eine Fernverkehrsmagistrale von Rheinhessen bis nach Basel nicht. Das bei der Trassierung vorbereitete zweite Streckengleis wurde daher nie verlegt.

Um die Betriebskosten zu senken baute die *Deutsche Bundesbahn* nach dem Zweiten Weltkrieg mehrere Bahnhöfe zu Haltepunkten zurück, unter anderem Kirchheim. 1964 elektrifizierte sie die 1,5 km in Neustadt, die sich die KBS 666 und 690 teilen. 1978 wurde an dem Abzweig der neue Haltepunkt Neustadt-Böbig eingerichtet, an dem seither Züge beider Strecken halten.

Wie hemmungslos die *Deutsche Bundesbahn* das Ziel verfolgte, möglichst viele Personenzüge „loszuwerden“, zeigte sich 1984 bei der Einstellung zwischen Monsheim und Grünstadt. Es blieben nur noch Bedarfsgüterzüge. Der *Rheinland-Pfalz-Takt* stoppte diese verhängnisvolle Entwicklung glücklicherweise, und der Abschnitt Monsheim - Grünstadt wurde am 28.5.95 als einer der ersten reaktiviert.

Seit der Jahrtausendwende fährt von Monsheim nach Grünstadt stündlich ein Zugpaar und von Grünstadt nach Neustadt alle 30 Minuten. Meistens muss man in Grünstadt umsteigen, denn durchgehende Züge von Monsheim nach Neustadt gibt es nur in Tagesrandlagen.

Beim **VD-T** fahren in der *Normalverkehrszeit* zwei Züge pro Stunde und Richtung von Monsheim nach Neustadt durch, der RE braucht 43 Minuten und die RB 62 Minuten. In Neustadt erreichen sie dank der *Integralen Taktknoten* zur Min. 00 und 30 zahlreiche attraktive Anschlüsse. Zwischen Monsheim und Freinsheim kommt montags bis freitags die stündliche RB nach Frankenthal dazu (→ KBS 668).

In Monsheim, Bockenheim-Kindenheim, Grünstadt, Freinsheim, Bad Dürkheim und Deidesheim begegnen sich stündlich Züge und bieten gute Voraussetzungen für Bahn- und Busanschlüsse ins Umland. Natürlich müssten Gleise, Signale und Bahnsteige dort so ausgebaut werden, dass die *Zugkreuzungen* in der vorgesehenen Zeitspanne von 2 Minuten stattfinden können.

<i>Bingen Hbf 662</i>	7.17	ab		8.17	ab		9.17			10.17
<i>Mainz Hbf 661</i>	>	8.05	Worms	>	8.05	Worms	>	10.08	Worms	>
<i>Alzey Bf</i>	7.55			8.55			9.55			10.55
<i>Monsheim</i>	8.11	8.17	8.47	9.11	9.17	8.47	10.11	10.17	8.47	11.11
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE
km Monsheim	8.13	8.22	8.49	9.13	9.22	9.49	10.13	10.22	10.49	11.13
1,8 Hohensülzen		8.25			9.25			10.25		
4,3 Bockenh.-Kindenh.		28/31	8.53		28/31	9.53		28/31	10.53	
7,4 Albsheim (Eis)		8.35			9.35	A)		10.35		
	8.20	8.38	8.59	9.20	9.38	8.59	10.20	10.38	8.59	11.20
9,5 Grünstadt										
	8.22	8.40	9.01	9.22	9.40	10.01	10.22	10.40	11.01	11.22
13,1 Kirchheim (Weinstr)		8.44	9.05		9.44	10.05		10.44	11.05	
15,5 Dackenheim		8.47	9.08		9.47	10.08		10.47	11.08	
	8.29	8.50	9.11	9.29	9.50	10.11	10.29	10.50	11.11	11.29
18,2 Freinsheim										
	8.31	8.51	9.12	9.31	9.51	10.12	10.31	10.51	11.12	11.31
19,8 Erpolzheim		8.53			9.53			10.53		
22,6 Bad Dürkheim-Trift		8.56			9.56			10.56		
	8.37	8.59	9.26 an Fr'thal	9.37	9.59	10.26 Fr'thal	10.37	10.59	11.26 Fr'thal	11.37
24,5 Bad Dürkheim										
	8.40	9.02		9.40	10.02		10.40	11.02		11.40
27,8 Wachenheim	8.44	9.06		9.44	10.06		10.44	11.06		11.44
	8.48	9.10		9.48	10.10		10.48	11.10		11.48
31,6 Deidesheim										
	8.49	9.13		9.49	10.13		10.49	11.13		11.49
34,4 Königsbach		9.17			10.17			11.17		
36,1 Mußbach		9.19			10.19			11.19		
38,0 Neustadt-Böbig		9.22			10.22			11.22		
39,6 Neustadt (Weinstr)	8.56	9.25		9.56	10.25		10.56	11.25		11.56
<i>Neustadt (Weinstr)</i>	9.01	9.31		10.01	10.31		11.01	11.31		12.01
<i>Kaiserslautern Hbf</i>	9.26	9.59		10.26	10.59		11.26	11.59		12.26
<i>Neustadt (Weinstr)</i>	9.01	9.31		10.01	10.31		11.01	11.31		12.01
<i>Ludwigshafen Hbf</i>	9.17	9.47		10.17	10.47		11.17	11.47		12.17
<i>Mannheim Hbf</i>	9.21	9.51		10.21	10.51		11.21	11.51		12.21

Mannheim Hbf	9.21		9.51	10.21		10.51	11.21		11.51	12.21
Ludwigshafen Hbf	9.17		9.47	10.17		10.47	11.17		11.47	12.17
Neustadt (Weinstr)	9.01		9.31	10.01		10.31	11.01		11.31	12.01
Kaiserslautern Hbf	9.26		9.59	10.26		10.59	11.26		11.59	12.26
Neustadt (Weinstr)	9.01		9.31	10.01		10.31	11.01		11.31	12.01
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE
km Neustadt (Weinstr)	8.04		8.35	9.04		9.35	10.04		10.35	11.04
1,6 Neustadt-Böbig			8.37			9.37			10.37	
3,5 Mußbach			8.40			9.40			10.40	
5,2 Königsbach			8.43			9.43			10.43	
8,0 Deidesheim	8.11		8.47	9.11		9.47	10.11		10.47	11.11
11,8 Wachenheim	8.12		8.50	9.12		9.50	10.12		10.50	11.12
15,1 Bad Dürkheim	8.16		8.54	9.16		9.54	10.16		10.54	11.16
17,0 Bad Dürkheim-Trift	8.20		8.58	9.20		9.58	10.20		10.58	11.20
19,8 Erpolzheim	8.23	ab 8.34 Fratthal	9.01	9.23	ab 9.34 Fratthal	10.01	10.23	ab 10.34 Fratthal	11.01	11.23
21,4 Freinsheim			9.03			10.03			11.03	
24,1 Dackenheim			9.06			10.06			11.06	
26,5 Kirchheim (Weinstr)	8.29	8.48	9.09	9.29	9.48	10.09	10.29	10.48	11.09	11.29
30,1 Grünstadt	8.31	8.49	9.10	9.31	9.49	10.10	10.31	10.49	11.10	11.31
32,2 Albsheim (Eis)			9.13			10.13			11.13	
35,3 Bockenh.-Kindenh.			9.16			10.16			11.16	
37,8 Hohensülzen	8.38	8.59	9.20	9.38	8.59	10.20	10.38	8.59	11.20	11.38
39,6 Monsheim	8.40	9.01	9.22	9.40	10.01	10.22	10.40	11.01	11.22	11.40
Albsheim (Eis)			9.25			10.25			11.25	
Bockenh.-Kindenh.		9.06	29/32		10.06	29/32		11.06	29/32	
Hohensülzen			9.35			10.35			11.35	
Monsheim	8.47	9.11	9.38	9.47	10.11	10.38	10.47	11.11	11.38	11.47
Monsheim	8.49	9.13	9.43	9.49	10.13	10.43	10.49	11.13	11.43	11.49
Alzey Bf	9.05	9.25	9.55 an Worms	10.05	10.25	10.55 Worms	11.05	11.25	11.55 Worms	12.05
Mainz Hbf 661	>	9.55	>	10.55	>	11.55	>	12.55	>	13.55
Bingen Hbf 662	9.43		10.43			11.43			12.43	

Die blau dargestellten RB verkehren nur montags bis freitags

667 Grünstadt - Eisenberg - Ramsen (Pfalz)

Der 9,7 km lange erste Abschnitt der *Eistalbahn* von Grünstadt nach Eisenberg wurde 1876 eröffnet. Der Güterverkehr entwickelte sich dank der Tonvorkommen am Endbahnhof sehr positiv, der Personenverkehr war eher bescheiden. Daher fuhren in den ersten Jahrzehnten oft kombinierte Personen- und Güterzüge.

Anfang des 20.Jahrhunderts gab es konkrete Pläne für die Verlängerung nach Enkenbach an der *Alsensztalbahn* (→ KBS 642), um Kaiserslautern ohne Umwege

zu erreichen. Allerdings war in dem schwierigen Gelände mit hohen Kosten zu rechnen, vor allem für die *Eisbachtal*- und *Dreibrunnertal*-Viadukte und den *Stempelkopf-Tunnel*. Der Erste Weltkrieg verhinderte den Baubeginn, der schließlich erst 1922 erfolgte. Doch schon ein Jahr später wurden die Arbeiten nach der Besetzung der Pfalz durch Frankreich abgebrochen.

Erst die nächste Wirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre bescherte der *Eistalbahn* den Durchbruch: Mit dem Lückenschluss Eisenberg - Enkenbach gab das Deutsche Reich der besonders schwer betroffenen Region „Lohn und Brot“, und 1932 war das Werk vollendet. Ein Teil der *Eistalbahnzüge* fuhr danach bis Kaiserslautern durch und der Personen- und Güterverkehr wurde endgültig getrennt.

Ab 1936 nahm die Zahl der Züge durch Transporte zum Bau des *Westwalls* an der französischen Grenze stetig zu, und im Zweiten Weltkrieg folgten viele Militärzüge. 1944 beschädigten Fliegerbomben den Eistalviadukt so schwer, dass er gesperrt werden musste. Erst 1949 war seine Sanierung abgeschlossen und die Züge konnten wieder von Eisenberg nach Enkenbach fahren.

Die ohnehin geringe Nachfrage in den Personenzügen sank durch die wachsende PKW-Konkurrenz immer weiter, und daher wollte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) schon in den 1960er Jahren den Abschnitt Eisenberg - Enkenbach auf Busbetrieb umstellen. Wie andernorts sträubten sich die Lokalpolitiker dagegen, ohne jedoch wirklich etwas für das Verkehrsmittel Bahn zu tun. Die DB erreichte ihr Ziel dadurch nur langsam und schrittweise, ab 1972 fuhren zunächst sonn- und feiertags und ab 1975 auch samstags keine Züge mehr. 1976 folgte schließlich die Personenzüge an Werktagen. Zum selben Zeitpunkt endete auch der reguläre Güterverkehr westlich von Eisenberg, sodass dort nur noch sporadisch Bedarfsgüterzüge (meist für das Militär) fuhren.

Der *Rheinland-Pfalz-Takt* stoppte diese negative Entwicklung, und am 26.5.94 wurde der Abschnitt Grünstadt - Eisenberg als erste Strecke in Rheinland-Pfalz für den Personenverkehr reaktiviert. In den Triebwagen der Baureihe 628 zählte man nach einem Jahr 82 % mehr Fahrgäste als in den Bussen zuvor! Daher wurden die Züge schon am 28.5.1995 nach Ramsen verlängert. Seit 2001 fahren sie an Sonn- und Feiertagen noch 3,8 km zum neuen Haltepunkt Eiswoog weiter, der vor dem *Eisbachtal*-Viadukt liegt.

[Der gleichnamige *Woog* ist ein beliebtes Ausflugsziel und hatte schon bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1976 einen Haltepunkt, jedoch auf der anderen Seite des Viadukts. Am *Eiswoog* fährt auch die [Stumpfwaldbahn](#) – eine seit 1996 betriebene 600-mm-Museumsstrecke für Feldbahnen.]

Ende 2000 fuhr der letzte Güterzug, nachdem zuletzt nur noch in Eisenberg hin und wieder Wagen be- und entladen worden waren. Im Folgejahr erhielt der Bahnhof Eisenberg wieder eine Kreuzungsmöglichkeit für Personenzüge, um einen verdichteten Fahrplan zu ermöglichen.

Die Reaktivierung des restlichen 9 km nach Enkenbach scheiterte vor allem an den hohen Kosten für die Sanierung der Viadukte und des *Stempelkopf-Tunnels*. Die Trasse soll entweder in einen Radwanderweg umgewandelt werden oder Draisinenverkehr nach dem Vorbild der *Glantalbahn* bekommen. Heute findet man die *Eistalbahn* im Kursbuch unter der Nummer 666 Frankenthal - Ramsen, die durchgängig im Stundentakt betrieben wird. An Sonn- und Feiertagen fahren fast alle Züge 3,8 km weiter zum Eiswoog.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung wohl ähnlich verlaufen. Auch die 9 km Enkenbach - Eiswoog wären nicht reaktiviert worden, weil dazwischen nur ein Ort liegt. (Und der Bahnhof Alsenborn liegt zudem recht ungünstig am nördlichen Ortsrand.) Stündliche Züge von Mainz nach Kaiserslautern gäbe es natürlich beim **VD-T**, sie würden aber die *Zellertalbahn* (→ KBS 665) 10 km weiter nördlich benutzen.

7.35	8.35	9.35	<i>Alzey Bf</i>	7.30	8.30	9.30	Grund für den langen RB-Laufweg Ramsen - Frankenthal in der Realität sind nicht starke Verkehrsbeziehungen, sondern gute Fahrzeugumläufe.
7.49	8.49	9.49	<i>Monsheim</i>	7.30	8.30	9.30	
7.59	8.59	9.59	<i>Grünstadt 686</i>	7.59	8.59	9.59	
<i>7.33</i>	<i>8.33</i>	<i>9.33</i>	<i>Frankenthal</i>	7.59	8.59	9.59	
<i>7.49</i>	<i>8.49</i>	<i>9.49</i>	<i>Freinsheim</i>	7.04	8.04	9.04	
<i>7.59</i>	<i>8.59</i>	<i>9.59</i>	<i>Grünstadt 686</i>	7.04	8.04	9.04	
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	
8.04	9.04	10.04	km Grünstadt	8.56	9.56	10.56	Beim VD-T wäre der Pendelverkehr Grünstadt - Ramsen die günstigste Lösung. Dank sehr guter Anschlüsse könnte man viele Ziele dennoch schneller erreichen.
8.06	9.06	10.06	1,1 Grünstadt Nord	8.53	9.53	10.53	
8.08	9.08	10.08	1,9 Asselheim	8.51	9.51	10.51	
8.12	9.12	10.12	4,2 Mertesheim	8.47	9.47	10.47	
8.15	9.15	10.15	6,1 Ebertsheim	8.44	9.44	10.44	
8.20	9.20	10.20	9,2 Eisenberg (Pfalz)	8.39	9.39	10.39	
8.23	9.23	10.23	11,0 Steinborn	8.36	9.36	10.36	
8.27	9.27	10.27	13,4 Ramsen (Pfalz)	8.33	9.33	10.33	

Zeichenerklärung zur KBS 668:

Gesamtverkehr Frankenthal Bf - Frank.Süd → KBS 680;

die blau dargestellten RB verkehren nur montags bis freitags;

*) An Wochenenden keine „Flügelung“ in Freinsheim, daher Umsteigen nach Bad Dürkheim.

668 (Monsheim / Neustadt/Wstr.-) Freinsheim - Frankenthal

Die 13,4 km lange eingleisige Strecke liegt in der Rheinebene und wurde 1877 eröffnet. In der Realität ist sie Teil der KBS 666 (Eiswoog -) Ramsen - Grünstadt - Freinsheim - Frankenthal und wird mit Triebwagen der Baureihe 628 (überwiegend im Stundentakt) mit bis zu 100 km/h befahren. Aufgrund der relativ hohen Nachfrage ist ab 2015 eine Ausweitung des Halbstundentaktes zwischen Freinsheim und Frankenthal geplant.

Beim **VD-T** gäbe es schon 2010 den Halbstundentakt montags bis freitags in der *Normalverkehrszeit*, da die Nachfrage durch folgende Faktoren stimuliert würde:

- In Freinsheim fahren die Züge abwechselnd weiter: Entweder als RB bis Monheim und dann als RE nach Mainz (→ KBS 641) oder als „Flügelzug“ über Bad Dürkheim nach Neustadt a.d.Weinstr. (→ KBS 666).
- In Frankenthal haben die Züge direkten Anschluss zu den S-Bahnen nach Worms und Ludwigshafen - Mannheim.
- Die neuen Stationen Freinsheim Ost und Frankent.Süd bringen neue Fahrgäste.

7.35	8.04	8.35	9.04	9.35	Neustadt (Weinstr.)	9.25	8.56	10.25	9.56	11.25
8.01	8.23	9.01	9.23	10.01	Bad Dürkheim	8.59	8.37	9.59	9.37	10.59
8.09	8.29	9.09	9.29	10.09	Freinsheim 686	8.51	8.31	9.51	9.31	10.51
7.49	8.13	8.49	9.13	9.49	Monsheim	9.11	8.47	10.11	9.47	11.11
8.01	8.21	9.01	9.21	10.01	Grünstadt	8.59	8.39	9.59	9.39	10.59
8.11	8.29	9.11	9.29	10.11	Freinsheim 686	8.49	8.31	9.49	9.31	10.49
RB	RB*)	RB	RB*)	RB	Zug	RB	RB*)	RB	RB*)	RB
8.12	8.34	9.12	9.34	10.12	km Freinsheim Bf	8.48	9.26	9.48	10.26	10.48
I	8.36	I	9.36	I	1,4 Freinsheim Ost	I	9.23	I	10.23	I
8.16	39/44	9.16	39/44	10.16	4,2 Weisenheim (Sand)	8.43	15/20	9.43	15/20	10.43
8.19	8.47	9.19	9.47	10.19	6,6 Lambsheim	8.40	9.12	9.40	10.12	10.40
8.22	8.50	9.22	9.50	10.22	10,3 Flomersheim	8.37	9.09	9.37	10.09	10.37
I	8.52	I	9.52	I	12,1 Frankenthal Süd	I	9.07	I	10.07	I
8.26	8.55	9.26	9.55	10.26	13,4 Frankenthal	8.34	9.05	9.34	10.05	10.34
8.29	8.58	9.29	9.58	10.29	Frankenthal 659	8.31	9.02	9.31	10.02	10.31
8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	Worms Hbf	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21
8.31	9.02	9.31	10.02	10.31	Frankenthal 659	8.29	8.58	9.29	9.58	10.29
8.43	9.13	9.43	10.13	10.43	Ludwigshafen Hbf	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17
8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	Mannheim Hbf	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12