

Lohnt sich die Elektrifizierung der Vogelsbergbahn?



April 2023

Folge 282

Als die Vogelsbergbahn vor 150 Jahren von Gießen nach Fulda gebaut wurde, dachte niemand an elektrischen Antrieb der Lokomotiven – oder?



Die Züge wurden bis 1967 von Dampfloks gezogen. Hier fährt eine Lok Baureihe 23 über den Bahnübergang der „Gäätschbetz“.

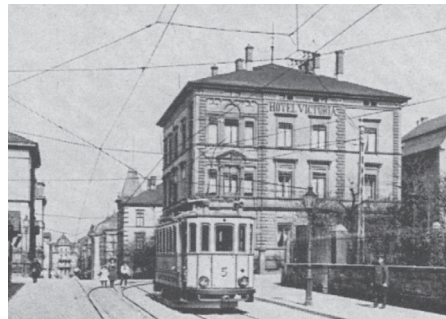


Auf der Berliner Gewerbeausstellung 1879 war die elektrische Lok von Siemens ein Publikumsmagnet. (Foto: Deutsches Museum)



Auf der Vogelsbergbahn fuhren in den 1960er Jahren Elektrozüge, ETA 150. Der mit Batterien bestückte Triebwagen konnte 100 Leute mit 100 Stundenkilometern und einer Reichweite von 300 Kilometern transportieren.

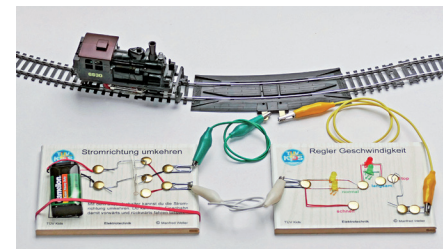
Das Problem bei Fahrzeugen mit Elektromotoren ist die Stromversorgung. Sie müssen den Strom entweder in Batterien mitnehmen. Diese sind schwer und benötigen viel Platz. Oder sie werden über Oberleitungen mit Strom versorgt.



Auf diesem Bild fährt 1910 in Gießen eine elektrische Straßenbahn. Rechts hinter der Mauer ist heute das Mathematikum.



Als in Gießen der Straßenbahnbetrieb eingestellt wurde, baute man die Oberleitungen nicht ab. Es fuhren jetzt sogenannte „O-Busse“, die mit zwei Stangen den Strom von den Oberleitungen abnehmen konnten. Dies funktionierte, weil diese Busse immer die gleiche Strecke fuhren.



Sprechen Kinder von „elektrischer Eisenbahn“, dann meinen sie die Modellbahn. Für die Technikurse von TÜV Kids entwickelte ich eine Steuerung, die von den Kindern selbst gebaut werden kann. Die Kinder sind beim Bauen sehr motiviert. Das Erfolgserlebnis ist sehr groß, wenn die Lokomotive so fährt, wie man sie selbst steuert.



Auf meiner Modellbahn fährt keine Elektrolok, ich müsste dazu alle Strecken mit Oberleitungen ausstatten.

Der Bau der Oberleitungen ist nicht nur für die Modellbahn aufwändig und teuer.



Würde sich die Elektrifizierung der Vogelsbergbahn lohnen?

Es fuhr ja hier schon einmal eine Elektrobahn, der ETA 150. Jetzt gibt es eine Alternative mit den Wasserstoffzügen. Sie wandeln Wasserstoff mit Brennstoffzellen in Strom um. In der Wetterau fahren bereits solche Bahnen.

Die Vogelsbergbahn muss attraktiver werden. Es geht dabei nicht nur um den Antrieb der Züge, sondern auch um viele Rahmenbedingungen.



Früher konnte man über einen Steg schnell den Bahnsteig wechseln, fuhr der Zug unerwartet auf dem anderen Bahnsteig ein.



Das war der Bahn zu gefährlich. Deshalb müssen die Leute heute über Zäune klettern und über die Gleise laufen.



Wenn ich die Bahn für eine längere Strecke nutzen muss, fahre ich mit dem Auto nach Gießen. Die Pünktlichkeit der Bahn ist so vom Zufall abhängig, dass man in der Regel den Anschluss von Gießen nach Buseck verpasst.

Nach den Leistungen der Verkehrsminister in den letzten zehn Jahren freut man sich, dass es heute in Berlin keine Minister mehr aus Bayern gibt.