



Westerwaldbahn  
gmbh

**Von der Kleinbahn zum**  
**regionalen**  
**Verkehrsunternehmen**

## **Die Bahnreform war eine große Chance für viele NE-Bahnen**

- Diskriminierungsfreier Netzzugang
- Regionalisierung des SPNV

## **Die Westerwaldbahn ist heute mit drei Bahnen im SPNV tätig**

### **Daadetalbahn (seit 1994)**

- 10 Km Streckenlänge (Betzdorf – Daaden) / Streckenübernahme für 1,- DM
- Reaktivierung nach Einstellung des DB-Verkehres
- Pilotprojekt des Landes
- Wegfall paralleler Busverkehr
- Neubau verschiedener Infrastruktureinrichtungen
  - Bahnsteige
  - Techn. Sicherungsanlagen
  - Busbahnhof Daaden
  - Brückenneubau
- Starthilfe der Deutschen Bundesbahn
- Finanzierung von zwei Triebwagen durch das Land
- Rheinland-Pfalz Takt (125.000 ZugKm / Jahr)

## **Die HellertalBahn GmbH**

- Strecke Betzdorf – Neunkirchen – Haiger – Dillenburg  
Streckenlänge 42 Km (Streckenbetreiber DB Netz)
- 1. europaweite Ausschreibung im Norden von RLP  
Betriebsleistung ca. 300.000 ZugKm / Jahr
- Bietergemeinschaft Westerwaldbahn, Hessische Landesbahn und  
Siegener Kreisbahn GmbH (3 Bahnen aus 3 Länder)
- 1998 Zuschlag an Bietergemeinschaft und Gründung der HellertalBahn GmbH  
Betriebsführer: Westerwaldbahn  
Einsatz von drei neuen Triebwagen vom Typ GTW 2/6

# vectus Verkehrsgesellschaft mbH

- Große Ausschreibung des Zweckverbandes SPNV Nord und des hessischen RMV  
2,4 Mio. ZugKm / Jahr in Rheinland-Pfalz und in Hessen





## **Neue Aufgaben im Güterverkehr**

- Seit 1998 Kooperationsvertrag mit DB Railion (DB Cargo)

- Klassische Aufgabenteilung DB / NE

DB → Langlauf

NE → Verteilung in der Fläche

Seit 2000 Übertragung der Zugbildungsaufgaben im Raum Betzdorf auf die Westerwaldbahn

Anschaffung von 3 größeren Güterzuglokomotiven zwischen 2000 und 2006

Reaktivierung einer stillgelegten DB-Strecke für 1,5 Mio. Euro (12,9 Km)

Ankauf von 32 Km DB-Strecke

seit März 2006 Neuverkehr mit ca. 150.000 to./ Jahr für einen Großbetrieb in Selters / Ww.

## **Stahltransporte zur Firma Schütz**

Vor ca. 5 Jahren hat die Firma Schütz in Selters entschieden, ihre Stahlcoils mit der Bahn zu transportieren. Hierzu wurde auf dem Werksgelände eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur gebaut.

Die Coilwagen werden im Werk durch eine eigene Rangierlok bewegt.

Der Materialbedarf in der Fertigung beträgt bis zu 200.000 to. Stahl im Jahr.

Darüber hinaus hat die Firma Schütz in Siershahn einen Zweigbetrieb errichtet, der als Stahl Service Center betrieben wird. Auch hier wird in den nächsten Jahren mit steigenden Transportmengen gerechnet.





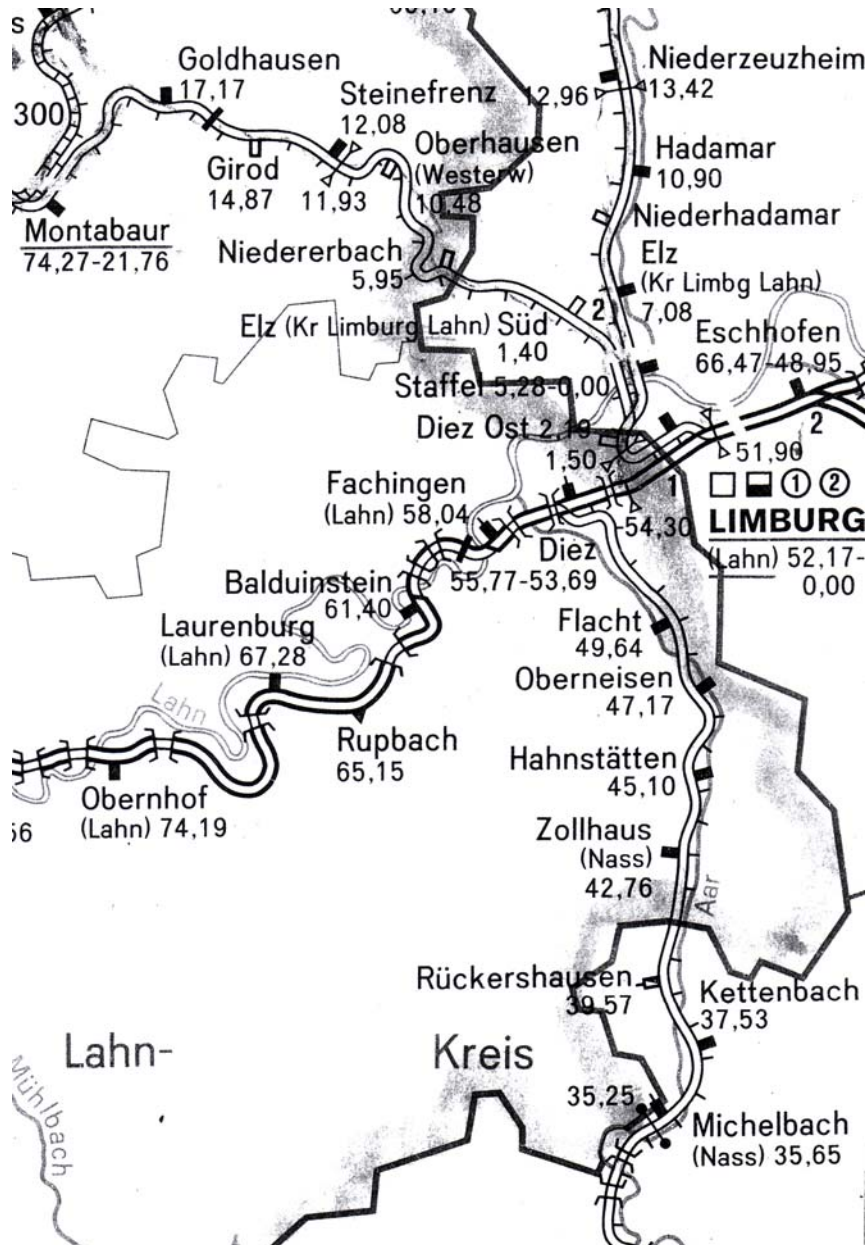
## Projekt Altenkirchen -Raubach -Selters

Gesamtstreckenlänge	33 Km
Reaktivierung Raubach -Selters	12,9 Km

<b>Baukosten:</b>	<b>€uro</b>
Kaufpreis Strecke	<b>310.000,00</b>
Vegetationsrückschnitt	<b>127.000,00</b>
Gleisbauarbeiten	<b>434.000,00</b>
Gleisbaumateriallieferungen	<b>231.000,00</b>
Brücken- und Durchlässe	<b>320.000,00</b>
Sachverständigenkosten Bauwerke	<b>53.000,00</b>
Sonstiges	<b>25.000,00</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.500.000,00</b>

## Reaktivierung der Aartalbahn

Seit mehreren Jahren bemüht sich der Arbeitskreis Aartalbahn um eine Reaktivierung des rheinland-pfälzischen Abschnitts der Aartalbahn von Diez über Hahnstätten nach Zollhaus; eventuell auch bis Kettenbach.



Der Arbeitskreis wurde bei seinen Bemühungen immer von der Westerwaldbahn begleitet. Nach jahrelangem Kampf für die Strecke ist nun Licht am Ende des Tunnels zu sehen.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (SPNV) für den rheinland-pfälzischen Teil der Strecke hat ein gutes Ergebnis gebracht. Daraufhin wurde die Strecke in den Plan für den Rheinland-Pfalz Takt 2015 integriert.

Der Zweckverband SPNV-Nord beabsichtigt ab dem Fahrplanjahr 2015 SPNV-Leistungen zwischen Diez und Zollhaus zu bestellen.

Die Kommunen an der derzeit stillgelegten Strecke sind an einem Kauf der Bahnlinie interessiert. Konkrete Verhandlungen mit der DB Netz AG stehen demnächst an.

Die Westerwaldbahn steht als Betriebsführer einer kommunalen Infrastruktur bereit.

Umfangreiche Arbeiten am Oberbau, den BÜ-Sicherungsanlagen und an den Haltepunkten stehen an. Auch für den Güterverkehr auf der Schiene wäre die Reaktivierung der Aartalbahn eine große Chance.

Transporte für die Firma Schäfer Kalk in Hahnstätten wären ein erster Schritt.

Entlastung der Straßen von LKW-Verkehr.

Wir hoffen, dass nach der Reaktivierung des RLP-Abschnittes auch der hessische Teil der Aartalbahn bald wieder mit Leben erfüllt wird.