



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 11

Mit dem 628 bequem durchs Hinterland

Gladenbach. In den jüngsten Teilen dieser Serie wurden Fahrzeuge behandelt, die früher eingesetzt wurden. Heute geht es um einen Triebwagen, der immer noch im Einsatz ist.

Anfang der 90er war es um die Eisenbahn im Hinterland nicht gut bestellt. Die Scheldetalbahn wurde nur noch auf einem kurzen Reststück im Güterverkehr betrieben und im Raum Battenberg/ Allendorf sah es auch nicht anders aus. Auf der Aar-Salzböde-Bahn fuhren zwar noch Personenzüge, aber dafür endete dort am Anfang der 90er der zuletzt nur noch sehr spärliche Güterverkehr. Einzig auf der Oberen Lahntalbahn konnte man noch Personen- und Güterverkehr erleben.



Ein 628 mit der heute üblichen Lackierung. Die Aufnahme entstand beim letzten großen Umbau des Bahnhofs in Friedensdorf.

© Otto Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Während es im Güterverkehr durch einige Großkunden noch über Jahre viel zu tun gab, stand der Personenverkehr am Scheideweg. Die Schienenbusse hatten das Ende ihrer Dienstzeit allmählich erreicht, und den Silberlingen konnte eine Modernisierung auch nicht schaden.

Hinzu kam das politische Umfeld durch die deutsche Einheit. Nun hatte der Bund zwei Staatsbahnen. Dieses Problem ging man mit einer großen Bahnreform an, und zum Jahreswechsel 1993/94 wurden beide in die Deutsche Bahn AG überführt.

Kein Interesse an der Aar-Salzböde-Bahn

Dies führte schon in den Monaten davor zu Neuerungen in der Verkehrspolitik. Nun wurden auch Kommunen und Kreise in die Finanzierung des Regionalverkehrs eingebunden. Seitens der Bundesbahn wollte man - aus deren Sicht - unrentable Strecken entweder loswerden oder mit längerfristigen sogenannten Verzehrmodellen fortführen, die vorsahen, dass die Kommunen und Kreise neue Triebwagen bezahlen und im Gegenzug die Bahn den Verkehr über Jahre hinaus sicherstellt.

Die Aar-Salzböde-Bahn ist letztlich am Nichtzustandekommen dieses Modells gescheitert. Die vorgesehenen neuen Triebwagen waren die der Baureihe (BR) 628. Allerdings kamen die Triebwagen dann doch noch zum Einsatz, auf Kosten der DB im Salzbödetal bis 1995 auf der ganzen Strecke und danach noch bis 2001 - da der Lahn-Dill-Kreis noch solange zahlte - über Herborn nach Hartenrod.

Erfreulicherweise erging es der Oberen Lahntalbahn besser. Dort kommt der 628 immer noch zum Einsatz. Seit dem Rückzug der V100 vor mehr als zehn Jahren übernimmt der 628 sogar praktisch den gesamten Personenverkehr. Die anfangs mintgrün-weiße Lackierung ist der Farbe Verkehrsrot gewichen. Die Fahrzeuge brachten damals einen deutlichen Komfortgewinn mit sich.

Altes Fahrzeug bietet jede Menge Komfort

Ein Triebwagen besteht genau betrachtet aus einem Triebwagen BR 628 und einem mit ihm fest verbunden antriebslosen Steuerwagen der BR 928. Anders als noch bei den Schienenbussen ist hier auch ein Durchgang für die Reisenden möglich. Bei Bedarf können auch Doppelheiten verkehren. Auch den Vergleich mit vielen in den letzten zehn Jahren neu gelieferten Triebwagen braucht der 628 nicht scheuen.

Insbesondere bezüglich Sitzkomfort, verhältnismäßig großen Gepäckablagen und dem Nichtvorhandensein nerviger Betriebsgeräusche ist er besonders den Fahrzeugen des Mittelhessenexpress weit überlegen. Der 628 ist bis hierhin also noch ein voll und ganz zufriedenstellendes Fahrzeug. Auch die 120 km/h Spitzengeschwindigkeit genügt für die Obere Lahntalbahn. Aber der 628 hat in der heutigen Zeit einen ganz großen Nachteil, der bei seiner Entwicklung noch keine Rolle spielte: Er hat keinen Niederflerbereich. Mobilitätseingeschränkte Personen können ohne fremde Hilfe nicht einsteigen.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Dieses Manko könnte man sicher beheben indem man beispielsweise, wie bei anderen Fahrzeugen in der Vergangenheit geschehen, Hub-Lifte einbaut, aber dazu wird es wohl nicht mehr kommen. Denn auch unter Berücksichtigung immer strengerer Abgas- und Crashtestnormen hat sich in Deutschland die Beschaffung komplett neuer Fahrzeuge gegenüber der Modernisierung von Bestandsfahrzeugen scheinbar durchgesetzt. Im Dezember 2015, wenn der Gewinner der neuen Ausschreibung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) den Betrieb übernimmt, heißt es wohl ade BR 628/928. Allerdings könnte er danach noch eine Galgenfrist bekommen, denn im Rückblick auf die letzten Jahre, ist es - unabhängig vom Hersteller - oftmals nicht gelungen, neue Fahrzeuge pünktlich zum Betreiberwechsel einsatzbereit anzuliefern. Ferner sei noch erwähnt, dass vom 628 zwei Unterbaureihen im Hinterland zum Einsatz kommen. Die Baureihe 628.2 stellt die ältere Version dar und die BR 628.4 ist eine weiterentwickelte Version. Der optisch auffälligste Unterschied ist die beim 628.4 deutlich größere Tür in der Mitte.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 21.02.2013 18:53 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de