

Der Umsteiger

**Magazin des Fahrgastverbandes PRO BAHN und örtlicher
Initiativen für Nordhessen, Südniedersachsen,
Osthessen, Mittelhessen und Südhessen**

Ausgabe 2 / 2023



Fahrgastbeirat Südniedersachsen zieht nach einem Jahr erste Bilanz

**Lahn-Dill-Kreis bestellt weiterhin Lokalbusverkehr
nicht auf Basis der Neuzeit**

**130 Eingaben von PRO BAHN Hessen
zum Nahverkehr für Deutschlandtakt**

Inhaltsverzeichnis / Rubriken

| | |
|---|---------------------|
| Titelseite | Seite 1 |
| <i>Zug der Linie RE 97 nach Brilon Stadt auf freier Strecke nahe dem ehemaligen Stellwerk Sarnau im März 2023 (Foto Philipp Loth)</i> | |
| Inhaltsverzeichnis/Rubriken | Seiten 2-3 |
| PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen | Seiten 4-9 |
| <i>Personalnot hält weiter an</i> | <i>Seite 4</i> |
| <i>Deutschland-Ticket nur auf dem Smartphone</i> | <i>Seite 4</i> |
| <i>Bahnhof Hedemünden ist endlich barrierefrei</i> | <i>Seiten 5-6</i> |
| <i>ZVSN-Fahrgastbeirat zieht nach einem Jahr Zwischenbilanz</i> | <i>Seiten 7</i> |
| <i>Wagenreihung: Ach wie gut, dass niemand weiß...</i> | <i>Seiten 8-9</i> |
| PRO BAHN RV Nordhessen RV Osthessen RV Mittelhessen | Seite 10 |
| <i>Gemeinsame Regionalmitgliederversammlung am 01.07.2023</i> | <i>Seite 10</i> |
| PRO BAHN Regionalverband Nordhessen | Seiten 11-13 |
| <i>Der neue Flyer von PRO BAHN Nordhessen ist da</i> | <i>Seiten 11-12</i> |
| <i>Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe: Kunst am Bau</i> | <i>Seite 13</i> |
| BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ e.V. | Seiten 14-15 |
| <i>Der Vize-Landrat des Landkreises Marburg-Biedenkopf unterstützt unsere Reaktivierungspläne</i> | <i>Seiten 14-15</i> |
| PRO BAHN Regionalverband Osthessen | Seite 16 |
| <i>Das Dilemma des ländlichen Raumes und die Barrierefreiheit im Vogelsbergkreis</i> | <i>Seite 16</i> |
| PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen | Seiten 17-25 |
| <i>Erster Dialogabend Solmsbachtalbahn am 10.03.2023</i> | <i>Seite 17</i> |
| <i>Bahnstrecken werden „eingekesselt“: Beispiele Linden und Langgöns im Landkreis Gießen</i> | <i>Seiten 18-20</i> |

Inhaltsverzeichnis / Rubriken

| | |
|---|---------------------|
| <i>Im Lahn-Dill-Kreis: Lokalbusverkehr weiterhin mit Grundlagen aus dem vergangenen Jahrhundert und nicht für die Neuzeit</i> | Seiten 20-22 |
| <i>Auch Frühjahrssperrung der Main-Weser-Bahn 2023 wieder mit viel Schatten im Baustellenfahrplan</i> | Seiten 22-25 |
| Lumdatabahn e.V. PRO BAHN RV Mittelhessen | Seiten 26-28 |
| <i>Mittelhessischer Fahrgasttag am 25.03.2023 in Lollar</i> | Seiten 26-28 |
| Dietzhöhlztalbahn e.V. | Seiten 29-31 |
| <i>Mehr Verkehrswende wagen</i> | Seiten 29-31 |
| Landesverband Hessen | Seiten 31-32 |
| <i>130 Eingaben aus Hessen zur gemeinsamen PRO BAHN-Liste zum Schienennahverkehr für den Deutschlandtakt</i> | Seiten 31-32 |
| Termine | Seite 33 |
| Impressum | Seite 34 |
| Kontakt | Seite 35 |



An dieser Ausgabe Nr. 2/2023 haben mitgewirkt:

Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Thomas Kraft, Stephan Kretzer, Kerstin Lotz, Manfred Lotz, Lars Möbius, Ulrich Seng, Herbert Wassmann

Personalnot hält weiter an

Der Stadtbusverkehr in Göttingen ist seit dem 27. März 2023 für 7 Monate stark eingeschränkt. Der stadt eigene Verkehrsbetrieb will bis Ende Oktober (Ende der Herbstferien) an den Werktagen nur nach dem Samstagsfahrplan verkehren. Er nennt das „Sommerfahrplan“ und führt Personalengpässe an. Das trifft vor allem Berufspendler, Schüler sowie Studierende, die in der morgendlichen Verkehrsspitze auf einen spürbar eingeschränkten Fahrplan treffen. Der Fahrgastverband PRO BAHN Südniedersachsen hatte schon im Herbst öffentlich einen Notfahrplan gefordert, um die gravierenden Personalengpässe abzubauen, was vom Verkehrsbetrieb allerdings ablehnend beantwortet wurde.

Auch Verständnisfragen stießen im Fahrgastbeirat auf wenig bereitwillige Auskünfte. Eine konkrete schriftliche Anfrage stieß sogar auf die Anschuldigung, Fahrgastvertreter würden Gerüchte verbreiten. Es ist unverständlich, wie man bei einer direkten Anfrage an den Verkehrsbetrieb zu dieser Unterstellung kommen kann. Es zeigt aber das „Reizklima“. Der Verkehrsbetrieb hatte teils täglich wechselnde Notfahrpläne extrem kurzfristig veröffentlicht. Im regionalen Busverkehr ist vor allem der Bereich Holzminden betroffen, der von der Regionalbus Braunschweig (RBB) bedient wird.

Bei der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) dagegen entspannt sich die Situation langsam. Ab 24. April sollten zahlreiche Einschränkungen im Fahrplan wieder zurückgenommen werden. Das sei „der erste Schritt auf dem Weg zum Normalbetrieb“, so eine KVG-Sprecherin in der HNA.

Deutschland-Ticket nur auf dem Smartphone

Der Start des Deutschland-Tickets in der Region Südniedersachsen ist zum 1. Mai 2023 nicht ganz reibungslos verlaufen. Es gelang dem Verkehrsverbund Südniedersachsen (VSN) leider nicht, Fahrgäste ohne Smartphone zu bedienen. Es standen weder Chipkarten noch Printlösungen zur Verfügung. Betroffene Fahrgäste sahen sich entsprechend in anderen Verbänden um. An VSN-eigenen Lösungen wird mit Hochdruck gearbeitet. Immerhin gelang der Umzug der alten VSN-Fahrplan-App zur niedersachsenweiten Fahrplaner-App mit Verkaufsfunktion.

Nach VSN-Angaben haben bislang gut 1000 Kunden ihr bisheriges Abo in ein Deutschland-Ticket umgewandelt. Mehrere hundert Personen werden als Neukunden verzeichnet. Diese Zahlen werden in den folgenden Monaten spürbar ansteigen und aufzeigen, welche alten VSN-Tarife nicht mehr nachgefragt werden. Dazu gehört sicher das VSN-Seniorenticket, das 59 Euro im Monat kostet. Studierende können ihr Semesterticket gegen Aufpreis upgraden.

 **Gerd Aschoff**

Bahnhof Hedemünden ist endlich barrierefrei. Unterführung, Aufzüge und Gleise kosten 8,9 Mio. Euro

Nach dreijähriger Bauzeit ist der Bahnhof Hedemünden an der Strecke Kassel–Eichenberg–Göttingen nun endlich barrierefrei. Zuletzt gingen die zwei Aufzüge von der Personenunterführung zu den neuen Bahnsteigen in Betrieb. Zuvor mussten die Fahrgäste die Züge von einem „Bahnsteig“ aus erklimmen, der nur wenige Zentimeter hoch war und lediglich von einer Kette gesichert war. Die örtliche HNA-Ausgabe nennt das Projekt eine „unendliche Geschichte“. Ortsbürgermeister Kurt Koppetsch und sein Vorgänger Udo Bethge (beide SPD) können von 30 Jahren Bahn-Planung berichten. Vor allem war das Projekt teuer: Bund, Land Niedersachsen und Deutsche Bahn (DB) investierten letztlich 8,9 Millionen Euro in die Bauarbeiten.



In Richtung Kassel stand den Fahrgästen nur ein provisorischer Bahnsteig zur Verfügung, dessen Sicherheit lediglich mit einer Kette gewährleistet wurde. Im Frühjahr 2021 war zwar der Hausbahnsteig schon in Höhe von 55 Zentimetern fertig, aber der Einbau der Aufzüge ließ monatelang auf sich warten. Im Hintergrund der „fertige“ Außenbahnsteig, der wegen fehlender Aufzüge ungenutzt dastand. (Archivbild: Gerd Aschoff)

Die Kosten in die Höhe getrieben hat der Bau des Außenbahnsteigs mit einer Länge von 170 Metern und einer Höhe über Schienenoberkante von 55 Zentimetern. Zudem musste Gleis 3 verschwenkt werden, um Platz zu schaffen. Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Olaf Lies, hob in der

Presseinformation zur schmucklosen Inbetriebnahme hervor: „Niedersachsen ist beim barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen sehr gut aufgestellt. Mehr als neun von zehn Bahnhöfen sind bereits stufenfrei umgebaut, so dass vor Ort die bequeme Anknüpfung an andere Verkehrsmittel garantiert ist. Das Programm „Niedersachsen ist am Zug III“ spielt dabei eine entscheidende Rolle. Durch die dritte Runde werden rund 40 Bahnstationen gefördert. Das Land wird sich auch in Zukunft an Umbauprojekten beteiligen.“

Die Kommunalpolitik hat die Station Hedemünden seit Jahren begleitet. „Aus welchen Gründen auch immer sind wir von Platz 15 immer wieder nach hinten gerückt“, beklagt Bürgermeister Koppetsch in der HNA. Eine der Hürden war der Umstand, dass sich das Bahnhofsgebäude und die Zuwegung im Eigentum einer bayerischen Immobilienfirma befinden. Um zu ihren Zügen zu gelangen, müssen die Fahrgäste über deren Gelände gehen. „Das wird geduldet“, stellt Koppetsch klar, Parkmöglichkeiten gebe es direkt am Bahnhof aber kaum.



Jahrelang sah der Zugang der Fahrgäste zu den Zügen in Richtung Kassel abenteuerlich aus. Nun haben Aufzüge und eine Unterführung die Barrierefreiheit „um 500 Prozent verbessert“, sagt Ortsbürgermeister Kurt Koppetsch.

Archivbild: Gerd Aschoff

Der Bahnhof Hedemünden stand lange Zeit zum Verkauf: für 825.000 Euro. „Da musste die Stadt Hann. Münden angesichts der Haushaltslage ganz klar sagen, das können wir uns nicht leisten“, äußert der Bürgermeister in der HNA Verständnis. „Schade“ sei, dass man die Unterführung nicht bis zur Bahnhof-Westseite durchgezogen habe, meint Koppetsch. Das hätte aber die Kosten noch weiter in die Höhe getrieben.

Unmut hatte der zögerliche Verlauf der Bauarbeiten bei Fahrgästen und Kommunalpolitikern ausgelöst, weil bereits im Frühjahr 2021 die Bahnsteige fertiggestellt waren (siehe DER UMSTEIGER 3/2021), dann aber kein Aufzugsmonteur kam. Die Deutsche Bahn stand unter Druck, weil sie die Hedemündener Strecke als Umleitung für die Sanierung der Schnellstrecke im Abschnitt Kassel-Göttingen benötigte. Für die Aufzüge reichte es dann lange Zeit nicht.



Gerd Aschoff

Haltestellen, Fahrpreise, Busanschlüsse: ZVSN-Fahrgastbeirat zieht nach einem Jahr eine erste Zwischenbilanz

Die Mitglieder des Fahrgastbeirats des Zweckverbands Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) haben nach ihrer mittlerweile sechsten Sitzung eine erste Zwischenbilanz gezogen. Vor einem Jahr war das 11-köpfige Gremium eingesetzt worden – als Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem öffentlichen Aufgabenträger. Der Fahrgastbeirat setzt sich für die Fahrgastinteressen bei der Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in den drei Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim ein.

Das Gremium soll nicht einfach Wünsche und Anregungen der Fahrgäste im ZVSN-Verbandsgebiet sammeln, sondern konzeptionelle Vorschläge für die Verbesserung des regionalen Busverkehrs erarbeiten. Zuletzt hat der Fahrgastbeirat ein Konzeptpapier entwickelt, in dem acht Empfehlungen zur Planung, Ausstattung und Unterhaltung der Haltestellen im ZVSN-Gebiet formuliert werden. So sollen beispielsweise die Aushangfahrpläne einheitlich gestaltet und in der richtigen Höhe angebracht werden. Außerdem sollen etwa vergilbte, verschmutzte oder veraltete Fahrplaninformationen regelmäßig überprüft und schneller ausgetauscht werden.

Mit Hilfe der Gemeinden soll die Reinigung der Haltestellen verbessert werden. Den Fahrgästen soll künftig direkt an der Haltestelle eine Adresse genannt werden, an die Vorschläge gemeldet werden können. Auch mit den komplexen Tarifstrukturen, Fahrgastbeschwerden und der Ausstattung von Bussen hat sich der ZVSN-Fahrgastbeirat befasst.

Mit der bisherigen Arbeit des Beirats und der Zusammenarbeit mit dem Zweckverband zeigten sich Beiratssprecher Gerd Aschoff und seine Stellvertreterin Monika Nölting insgesamt zufrieden. Demnächst werden sich die Fahrgastvertreter unter anderem mit der Taktung einiger Linien, der Anschlusssicherung und um die Fahrgastrechte im Nahverkehr befassen. Künftig will der Fahrgastbeirat verstärkt öffentlich Stellung zu ÖPNV-relevanten Themen beziehen und hierbei die Sicht der Fahrgäste in den Fokus rücken.

Auch an externen Veranstaltungen nehmen Mitglieder des ZVSN-Fahrgastbeirats teil, etwa an bundesweiten Netzwerktreffen, Fachtagungen und öffentlichen Veranstaltungen zum Thema ÖPNV. Zudem ist der Fahrgastbeirat an den offiziellen ZVSN-Gremien Verbandsversammlung und Verbandsausschuss beteiligt. Gerd Aschoff: „Man kann uns also nicht ignorieren.“

 **Gerd Aschoff**

Wagenreihung: Ach wie gut, dass niemand weiß, wo mein reservierter Waggon hält

Die Deutsche Bahn hat im Herbst 2021 damit begonnen, ihre gedruckten Wagenstandsanzeiger in den Bahnsteig-Vitrinen der Fernverkehrsbahnhöfe abzuschaffen. Ersatz sollen neue elektronische Zugzielanzeiger und die DB-Navigator-App bieten. Nur leider macht der Konzern an einigen Bahnhöfen grobe Fehler zulasten der Fahrgäste: Die gedruckten Wagenstandsanzeiger wurden abgehängt, ohne für den versprochenen Ersatz zu sorgen.

Am Beispiel von Göttingen hatte DER UMSTEIGER schon in der Ausgabe 1/2022 aufgezeigt, vor welche Probleme die Fahrgäste gestellt werden. Wer wissen wollte, wo ungefähr der ICE- oder IC-Waggon mit dem reservierten Sitzplatz hält, suchte vergeblich nach den gewohnten Aushängen. Die Über-Kopf-Zugzielanzeiger weisen nicht mehr als die Wagenklasse, aber keinerlei Waggenummer aus. Die App ist weder zuverlässig noch komfortabel für Reisende mit viel Gepäck. Fahrgäste ohne Smartphone werden einmal mehr abgehängt.

Das Bahnhofsmanagement Göttingen-Braunschweig räumte damals auf Nachfrage ein, mit diesen Abläufen deutlich unzufrieden zu sein und verwies auf DB-Fernverkehr als Ersteller der Wagenstandsplakate. Selbst in der Landeshauptstadt Hannover mutet die DB ihren Kunden zu, ohne Wagenstands-Plakate und ohne modernisierte Zugzielanzeiger auszukommen. Sie nimmt damit aber auch in Kauf, dass die Sucherei nach dem passenden Waggon die Abfertigungszeiten am Bahnsteig spürbar verlängern kann. Aber Verspätungen ist man ja gewohnt ...



Überraschung! Nach mehrmonatiger Pause wurden in Berlin und Göttingen die gewohnten Plakate mit der Wagenreihung wieder in die Vitrinen gehängt. Das soll solange bleiben, bis die Über-Kopf-Zugzielanzeiger in die Lage versetzt werden, Waggenummern anzuzeigen. (Foto: Gerd Aschoff im April 2023)

Zunächst in Berlin, später auch in Göttingen, gelang es dem Bahnstationsmanagement, im Frühjahr 2023 wieder an die Plakate zu kommen und diese auf den Bahnsteigen auszuhängen. Nicht so in den Bahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda, wo die gedruckten Wagenstandsanzeiger aus den Vitrinen am Bahnsteig dauerhaft entfernt wurden. Dort aufgehängte Plakate weisen stattdessen darauf hin, dass die Wagenreihung der Züge aus den elektronischen Zugzielanzeigen am Bahnsteig abgelesen werden soll.

Bei dichter Zugfolge führt das dazu, dass erst kurz vor dem Einlaufen des Zuges sichtbar wird, wo die gewünschten Wagen stehen. Eiliges Hasten auf dem Bahnsteig setzt ein, der Zug fährt ein, und man hat den Wagen mit den reservierten Plätzen noch nicht erreicht. Bei gekuppelten Garnituren ist das eine besondere Herausforderung, nicht nur für ältere Fahrgäste. Eine Zumutung für alle Reisenden mit Gepäck, eine Zumutung für alle Reisenden, die nicht so mobil sind. Das übergeordnete Ziel der Bahn, den Fahrgastwechsel zu beschleunigen, wird so definitiv nicht erreicht.

Die Bahn weist darauf hin, dass man die Wagenreihung rechtzeitig auf dem Smartphone ablesen könne. Viele Menschen sind aber nicht bereit oder auch nicht in der Lage, auf dem Bahnsteig mit dem Smartphone zu hantieren. Hier zeigt sich die Service-Unwilligkeit der Bahn: Der Kunde möge sich seine Informationen selbst besorgen, die DB ist nicht bereit, sie in serviceorientierter Weise zur Verfügung zu stellen. Dabei wird das Ziel, ein barrierefreies öffentliches Verkehrswesen zu schaffen, verfehlt: Neue Barrieren werden errichtet.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, elektronische Wagenstandsanzeiger für die nächsten fünf bis zehn Züge in den Vitrinen oder an anderer geeigneter Stelle am Bahnsteig zu installieren. Diese Geräte sind als Vorzeigeprojekte längst in der Erprobung. Bis dahin brauchen wir wenigstens gedruckte Plakate in den Vitrinen, auch wenn es häufig zu aktuellen Abweichungen der Wagenreihung kommt. Nur so kann dem entstandenen Service-Defizit abgeholfen werden.

 **Gerd Aschoff/Ulrich Seng**



In Kassel-Wilhelmshöhe sind die Zugzielanzeigen inzwischen in der Lage, Wagennummern anzuzeigen. Der Platz reicht aber nur für den aktuellen Zug. Zusätzlich benötigen wir digitale Anzeigen für mindestens fünf nachfolgende Züge in den Vitrinen.

Foto: Ulrich Seng

Gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der drei Verbandsgliederungen am 01.07.2023 in Lollar

Alle PRO BAHN-Mitglieder in Hessen haben die Möglichkeit, mit Stimmberechtigung an zwei Mitgliederversammlungen teilzunehmen, nämlich der Regionalmitgliederversammlung und der Landesmitgliederversammlung. Für den PRO BAHN Bundesverbandstag werden hingegen Delegierte entsandt.

Die drei PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen bilden einen gemeinsamen eingetragenen Verein (e.V.). Zu dessen Mitgliederversammlung sind alle Mitglieder der drei Regionen am 01.07.2023 um 14:15 Uhr in den Kulturbahnhof Lollar eingeladen. Neben inhaltlichen und personellen Entscheidungen wird es auch um den Sitz des eingetragenen Vereins gehen. Die Einladungen werden in den nächsten Wochen versendet. Inhaltliche Anträge sind willkommen und können von jedem Mitglied gestellt werden.



Der Tagungsort: Kulturbahnhof Lollar



Thomas Kraft

Der neue Flyer von PRO BAHN Nordhessen ist da

Pünktlich zum „Tag der Erde“ in Kassel am 23. April 2023 ist die Neuauflage des „Flyer Nordhessen“ von PRO BAHN erschienen. Das Titelblatt wurde aktualisiert: Neben dem Bahnhof Eschwege (unten) und der Kasseler Straßenbahn in der Königstraße (Mitte) ist oben der Vorplatz des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe zu sehen mit einem Setra-Doppeldecker der Linie 500 Kassel-Bad Wildungen im neuen NVV-Design. Der Flyer ist zur Weitergabe an Interessierte und zur Mitgliederwerbung gedacht. Er kann unter der Mailadresse nordhessen@pro-bahn-hessen.de bestellt werden, ist aber auch bei den Nordhessen-Treffen direkt erhältlich.



Schlägt man den Flyer auf, gelangt man zu den allgemeinen Informationen über PRO BAHN: Das Eintreten für die Interessen der Fahrgäste in Bahn und Bus, der Kampf für eine wirkliche Verkehrswende. Dazu werden die Magazine DER UMSTEIGER und DER FAHRGAST vorgestellt, und es wird zur Mitgliedschaft eingeladen.

Die Rückseite ist die „Nordhessen-Seite“. Unter einem Bild vom Bahnhof Melsungen mit einer RegioTram werden die Projekte benannt, für deren Umsetzung sich PRO BAHN Nordhessen insbesondere einsetzt. Dabei geht es um den großzügigeren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Nordhessen, um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen.

Für folgende Ziele setzt sich PRO BAHN Nordhessen insbesondere ein:

Regionalbahn:

- Einführung eines RE-Verkehrs Kassel-Bebra-Eisenach (-Erfurt)
- Einrichtung von Haltepunkten zwischen Warburg und Hofgeismar (Eberschütz, Lamerden, Liebenau) sowie zwischen Eichenberg und Bebra (Oberrieden, Cornberg)
- Ausbau, Beschleunigung und Taktverdichtung Korbach-Marburg
- Nachhaltige Lösung für den Engpass Guntershausen-Wilhelmshöhe
- Ausbau der Strecke Wabern-Bad Wildungen zur Beschleunigung und Taktverdichtung mit zwei Bahnsteigkanten in Bad Wildungen

- Reaktivierung der „Kanonenbahn“ Treysa-Homberg/Efze mit der Perspektive einer Weiterführung über Malsfeld - Melsungen nach Kassel
- Reaktivierung der Strecke Frankenberg-Battenberg/Eder
- Elektrifizierung Obervellmar-Wolfhagen für die RegioTram und für batterieelektrische Züge nach Korbach und weiter
- Erhalt zweier Bahnsteigkanten für lange Fernzüge für in Kassel Hbf beginnende/endende ICE sowie als Rückfallebene

RegioTram:

- Einführung eines RegioTram-Schnellverkehrs Hess.Lichtenau-Kaufungen-Bettenhausen-Niederzwehren-Wilhelmshöhe zur Ergänzung der überlasteten Tram-Linie 4
- Einführung eines RegioTram-Schnellverkehrs von der Kassel-Naumburger Bahn über Baunatal und Nordshausen nach Wilhelmshöhe zur Entlastung der Tram-Linie 5
- Beschaffung neuer TramTrains für das wachsende RegioTram-System

Straßenbahn Kassel:

- Bau der schon lange geplanten Neuen Herkulesbahn vom Druseltal zum Herkules
- Verlängerung der Linie 1 zum Schloss Wilhelmshöhe
- Bau der Straßenbahn Harleshausen-Innenstadt-Waldau



Der Bahnhof Kassel-Niederzwehren im Dornröschenschlaf. Ursprünglich war er Haltepunkt an der Kassel-Waldkappeler Bahn, nun liegt er an der elektrifizierten Güterzugstrecke nach Bettenhausen.

Hier könnte schon bald die RegioTram Hess. Lichtenau-Wilhelmshöhe-Hbf halten und diesem Stadtteil eine Schnellverbindung zum Fernverkehr und in die Innenstadt bieten.



Ulrich Seng

Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe: Kunst am Bau

Der im Juni 1991 eröffnete vollständig neu erbaute Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wurde auch mit „Kunst am Bau“ ausgestattet. Zwei Skulpturen kann man an den südlichen Enden der Bahnsteige zu Gleis 3/4 und 9/10 finden – also dort, wo selten jemand hinkommt. Die Kunstwerke sind folglich wenig bekannt, und deshalb sollen sie hier einmal vorgestellt werden.



Eine schroffe, rostige Eisenwand ragt karg und abstoßend in die Höhe. Mit der Leiter könnte man sie übersteigen und die wunderschön glänzende Perle auf der anderen Seite finden. Aber wer wird sich die Mühe machen? „Ohne Fleiß kein Preis“ hat sich der Künstler vielleicht gedacht. Wann wird die Deutsche Bahn die „rostigen Zeiten“ überwinden? Aber es gibt ja gar keine Leiter diesseits hinab zur „Perle“ ...



„Mensch/ICE“ ist die Skulptur am ICE-Bahnsteig benannt. Sie soll die neue Dynamik des ICE-Zeitalters zum Ausdruck bringen – nun aber ist der Rostansatz unübersehbar – das könnte ja auch symbolisch gedeutet werden Auf der Tafel nebenan wird den vielen am Bau Beteiligten gedankt.

Ulrich Seng



Der Vize-Landrat des Landkreises Marburg-Biedenkopf unterstützt unsere Reaktivierungspläne

Der mittelhessische Fahrgasttag am 25.03.2023 (siehe extra Bericht) brachte die eine oder andere interessante Begegnung mit sich, woraus sich vielleicht besonderes Engagement entwickeln könnte.

Der Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow, freute sich besonders darüber, dass auch Vertreter aus Nordhessen anwesend waren, welche sich für Reaktivierungen einsetzen. Der engagierte Vize-Landrat stammt aus Kassel und leitet als Evangelischer Pfarrer gelegentlich den Gottesdienst in der Kirche in Sontheim, einem Stadtteil von Homberg (Efze). Zachow freute sich über die Bemühungen unserer Bürgerinitiative und bot auch seine Unterstützung und Erfahrung an.

Die Politik ist in der Verantwortung, dem ländlichen Raum Perspektiven und Chancen zu ermöglichen – unabhängig vom Fortbewegungsmittel und Geldbeutel der Bürger. Gerade das 49-Euro-Ticket bietet die große Chance, mehr Menschen auf die Schiene zu bekommen. Dies gilt auch für Bürger vor Ort als auch für all jene Touristen z.B. aus dem Rhein-Main-Gebiet, die in den Naturpark Knüll, an den Silbersee oder in die Reformationsstadt Homberg (Efze) kommen. Im Übrigen wäre auch eine Direktverbindung ohne Umstieg von Homberg (Efze) über Schwalmstadt-Treysa nach Frankfurt am Main denkbar: Neue Schienenfahrzeuge – Akku- oder Wasserstoff betrieben – machen es möglich.

„Wiedergeburt der Bahn auf dem Lande – Deutschland braucht ein ‚Gute-Schiene-Rückkehr-Gesetz‘“ (in: Der NAHVERKEHR 4/2020, Seite 46 bis 51) – mit diesem Artikel erinnert Marian Zachow daran, dass die Zeit reif sei für eine Renaissance der Schiene.

„Im Jahr 2019 feierte ein weitgehend in Vergessenheit geratenes Ereignis sein 150jähriges Jubiläum. Mit den am 20. Juli 1869 beschlossenen ‚Grundzügen über die Anlage sekundärer Bahnen‘ löste der Verband Deutscher Eisenbahnverwaltungen einen Boom von Neben- und Kleinbahnen im ländlichen Raum aus. Ohne diese Nebenbahnen wäre der ländliche und kleinstädtische Raum vermutlich schon vor 150 Jahren (nicht nur wirtschaftlich) abgehängt worden. Heute sind viele dieser Neben- und Secundärbahnen wieder stillgelegt und erneut droht der ländliche Raum ins Abseits zu geraten“ (Seite 46).

In diesem Zusammenhang sollten sich die Entscheidungsträger auf kommunaler und regionaler Ebene deutlich und ernsthaft mit seinen sieben Thesen von 2020 zu Reaktivierungen auseinandersetzen:

1. Lokale Akteure statt Bürokratie



2. Versachlichung fördern statt polarisieren
3. Kosten-Nutzen-Untersuchungen vereinfachen
4. Potential statt Stahl
5. Schnell realisieren statt Jahrzehnte planen
6. Überqueren statt überbrücken
7. Chancen wahren

In diesem Sinne kämpfen wir weiter für die Reaktivierung „unserer“ Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze).



Am Rande des mittelhessischen Fahrgasttags vor dem Kulturbahnhof Lollar. Von links: Der BI-Vorsitzende Herbert Wassmann, der Erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow und der Stellv. BI-Vorsitzende Marc Koller

 **Herbert Wassmann**

Das Dilemma des ländlichen Raumes und die Barrierefreiheit im Vogelsbergkreis

Nahezu alle Haltestellen sind nicht barrierefrei. Neben der Hessenschau hat vor allem der Sozialverband VDK Hessen – Thüringen auf diese Misere hingewiesen. Am Lauterbacher Bahnhof hatte der Verband 2021 exemplarisch mit Rollstuhlfahrern „geübt“, wie man in die Züge der Vogelsbergbahn einsteigen kann.

Wenn es nach dem Personenbeförderungsgesetz ginge, müsste der gesamte ÖPNV im Bundesgebiet barrierefrei sein. In ihrem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung die Barrierefreiheit für das Jahr 2026 bestimmt. Dass dies unrealistisch ist, wissen wir von PRO BAHN besonders, weil sich insbesondere auf der Vogelsbergbahn fast nichts bewegt. Wir erinnern uns noch sehr an das Jahr 2003, als die Vogelsbergbahn für zig Millionen grundhaft saniert und barrierefrei ausgebaut werden sollte, so jedenfalls die offiziellen Verlautbarungen der DB AG von damals. Dass wir im Vogelsberg von Ankündigungen jeglicher Art von offiziellen Seiten überschüttet werden, daran hat man sich leider schon etwas gewöhnt.

Im Vordergrund unserer Zielsetzungen stehen vor allem die Bahnhöfe und Haltepunkte im Vogelsberg. Einheitliche Höhen der Bahnsteige gibt es nahezu nicht, und dieses Manko wird nur durch Ausfahren von Stufen seitens der Triebwagen ausgeglichen. Mitunter muss das Zugpersonal noch Rampen auslegen, damit Rollstuhlfahrer einigermaßen sicher in die Züge ein- und aussteigen können.

Dass die hohen Kosten nicht alleine die Kommunen und der ZOV als Verkehrsträger schultern können, ist uns als Fahrgastverband schon klar. Hier ist vor allem auch das Land gefordert, das diese Baumaßnahmen besser bezuschussen könnte. Doch im Gegenteil: Das Land stellt im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Forderungen, die jegliche einfache, unkomplizierte Baumaßnahme als unrealistisch erscheinen lassen.

In Lauterbach soll sich durch die Neugestaltung der Park- und Ride-Anlagen eine Barrierefreiheit ergeben. Außer Planungen ist bisher noch nichts geschehen.

Den „Vogel“ schießt allerdings die Stadt Alsfeld ab, der von Seiten der Bahn und den offiziellen Stellen ein Umbau des Bahnhofes zur Barrierefreiheit für das Jahr 2024 zu gesagt wurde. Nun weigert sich die Bahn, die Zusagen einzuhalten, weil die Stadt Alsfeld keine Maßnahmen zur Ableitung von Regenwasser ergriffen habe. Wer nun hier der Wahrheit am nächsten ist, lässt sich unsererseits nicht feststellen. Klar ist jedenfalls, dass wir unsere „Pappenheimer“ kennen und wir sehr genau beobachten, wie das Katz-und-Maus-Spiel in die nächste Runde geht.

**Werner Filzinger**

Erster Dialogabend Solmsbachtalbahn am 10.03.2023 in Waldsolms mit interessiertem Publikum

Anfang März fand der 1. Dialogabend zur Solmsbachtalbahn im Waldsolmsmer Ortsteil Kröffelbach statt. Nachdem die gescheiterte Voruntersuchung Ende 2022 in Politik und Gesellschaft für Entsetzen gesorgt hatte, schärft sich seitdem das Bewusstsein für die Strecke. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen steht dem Projekt Solmsbachtalbahn durchaus positiv gegenüber. Jedoch wird dringend dazu geraten, nicht zu schnell und hastig an die Sache heranzugehen. Eine zweite Voruntersuchung gehört gut vorbereitet.

Das Bündnis ÖPNV-Wende Mittelhessen, dem auch PRO BAHN Mittelhessen angehört, hatte die Bürger am 10.03. nach Waldsolms ins Dorfgemeinschaftshaus Kröffelbach eingeladen. Etwas mehr als 30 Interessierte, darunter Kommunalpolitiker, waren gekommen, wobei bis auf eine kritische Stimme alle sich für die Reaktivierung der Solmsbachtalbahn aussprachen. Die Motivation ist groß, so dass bereits für den 09.06. der zweite Dialogabend geplant ist.

Es ist sehr wichtig darauf hinzuweisen, dass eine 2. Voruntersuchung gut vorbereitet und ausgearbeitet werden muss. Ansonsten steht zu befürchten, dass diese auch scheitert. Für den Gesamtkomplex Reaktivierung/Wiederaufbau von Bahnstrecken in Hessen ist die Solmsbachtalbahn von zentraler Bedeutung, wäre es die Verlängerung der erfolgreichen Taunusbahn nach Norden und der Lückenschluss nach Wetzlar und Gießen



Thomas Kraft gibt am 10.03. in Waldsolms einen Rückblick und Ausblick zur Solmsbachtalbahn und die Reaktivierungen in Hessen.

 **Thomas Kraft**

Bahnstrecken werden „eingekesselt“, Kritik an der Bauplanung von Kommunen: Beispiele Linden und Langgöns im Landkreis Gießen

Entlang der Bahnstrecken, auch von Hauptstrecken, liegen bis dato diverse Brachflächen. Mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993, auch als Bahnreform 1994 bezeichnet, entstand die Zielrichtung, durch die Stilllegung und Veräußerung nicht mehr benötigter Bahnliegenschaften die sog. Altschulden der Deutschen Bundesbahn zu refinanzieren. Letztlich wurden seit rund 30 Jahren in weiten Teilen andere Ziele, insbesondere unternehmerischer Art, verfolgt.

Die Probleme, welche aus diesem Gesetz erwachsen sind, wirken bis heute nach, denn die unternehmerische Ausrichtung über die Vermögenswerte des Grundbesitzes im Bahnwesen ist bis heute rechtskräftig. So ist die Deutsche Bahn weiterhin daran interessiert, Flächen zu veräußern, auch in Nachbarschaft zu in Betrieb befindlichen Strecken. Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. äußert sich seit vielen Jahren in sehr offensiver Weise. Die seither um geschätzt 45% geschrumpfte Gesamtfläche der DB-Bahnliegenschaften in Hessen darf sich nicht weiter reduzieren. Hier trägt das Land Hessen als Aufgabenträgerin für den Schienenpersonennahverkehr eine Schlüsselverantwortung. So könnte das Land diese Liegenschaften erwerben, um den staatlichen Besitz zu halten.

Dass für die Fehlentwicklungen der letzten drei Jahrzehnte auch die Kommunen ihren Anteil haben, sie dem Bahnwesen in weiten Teilen einen Bärendienst erwiesen haben, dazu liegt eine Vielzahl von Beweisen vor, gerade auch in Hessen. Aktuelle Beispiele sind Linden und Langgöns im Landkreis Gießen. Beide Kommunen haben eine Bahnstation an der Main-Weser-Bahn.

Sündenfall Linden – eine Stadt, die vielleicht ihren Bahnhof verlieren wird.

Am Bahnhof Großen-Linden wird auf der Westseite auf der Fläche der ehemaligen Abstellgleise ein dominantes Wohngebäude entstehen. Die Flächen wurden bis an die Bahnsteigkante heran durch die Deutsche Bahn schon vor Jahren privat veräußert. Dafür hat die Stadt Linden im Jahr 2022 einen Bebauungsplan aufgestellt. Aufgrund von Bürgerprotesten und vorhandenem Bewuchs an anderer Stelle wurde das Gebäude sogar noch näher an die verbliebene Bahnanlage herangerückt. Fakt ist, dies alles verschlechtert die Möglichkeiten eines viergleisigen Bahnausbaus deutlich. Unter Federführung des VCD-Kreisverbandes Gießen wurde noch versucht, die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung Linden Ende 2022 umzulenken. Aufgrund vielfach vorhandener Unwissenheit, auch durch Desinteresse der Entscheidungsträger, verbunden mit der Auffassung, dass in die Bahn ohnehin nicht in dem Umfang investiert werden wird, kam es dann letztlich zu dem fatalen Beschluss.

In Linden ging die Aussage umher, dass doch ein viergleisiger Ausbau trotz des Wohnkomplex-Neubaus möglich wäre. Legt man erforderliche Abmessungen zugrunde, so würden schon die Oberleitungsmasten in dem Bereich auf Privatgrund stehen. Aber noch viel gravierender ist: Es lassen sich keine Bahnsteige mehr am heutigen Bahnhofshaltpunkt Großen-Linden unterbringen.



Die „Freifläche“ am Haltepunkt Großen Linden im Juli 2022 aus zwei Perspektiven

Sündenfall Langgöns

Nicht besser läuft es in der Nachbargemeinde Langgöns. Ebenso auf der Westseite befinden sich Flächen, für die die Gemeinde eine verdichtete Bebauung vorsieht. Die Kommune hat das Bebauungsplanverfahren eingeleitet. Auch hier sind die Verbände aktiv geworden. Doch Unwissenheit, mangelnde Auffassungsgabe und Gleichgültigkeit gegenüber der Bedeutung einer drohenden Fehlentscheidung für künftige Generationen sind auch hier sowohl in der Exekutive als auch in der Legislative gegeben. Es gilt nun, seitens der Zivilgesellschaft und der Verbände mit Offensivgeist diese falsche Weichenstellung noch zu verhindern.

Der neue Regionalplan Mittelhessen des Regierungsbezirks Gießen sieht einen viergleisigen Ausbau zwischen Gießen und Friedberg vor. Auch auf der Bundesebene gibt es zumindest Zeichen, dass die Kapazität dieser Hauptstrecke nicht mehr ausreichen wird. Eine Blockverdichtung wird dieses Problem nur zum Teil lösen können. Das heißt, der viergleisige Ausbau südlich von Gießen muss als Ziel eindeutig definiert werden. Dementsprechend müssen die Kommunen entlang der Strecke dazu gezwungen werden, entsprechende Flächen in ihrer Bauleitplanung freizuhalten.

Landesregierung zeigt trotz der Fehlentwicklungen kein Interesse

Das Grundproblem ist: Die kleineren Kommunen haben in ihren Rathäusern nicht einmal ansatzweise die Kapazitäten, vielfach auch nicht die Kompetenz, um die

Herausforderungen des Verkehrswegs Schiene zu durchschauen. Auch die Landkreise können nicht helfen. Wegen dieser kommunalen Überforderung müsste das Land Hessen tätig werden. Die Philosophie der Landesregierung ist jedoch eine andere. Diese lautet: „Erst wenn die kommunale Seite sich meldet, dann werden wir aktiv. Wollen die Kommunen keine Schiene, dann wollen auch wir als Land Hessen keine. Wir haben für alles ja die (unternehmerisch geführten) Verkehrsverbünde“. Mit diesem gleichgültigen Denken tritt Verkehrsminister Al-Wazir immer wieder an die Öffentlichkeit. Hoffentlich werden in den nächsten Jahren nicht noch wichtige Bahnprojekte unmöglich gemacht, bevor ein anderes Denken in der Landespolitik Einzug hält. Der Fahrgastverband PRO BAHN jedenfalls ist bereit, an der Ideenentwicklung für andere politische und verkehrsorganisatorische Strukturen seinen konstruktiven Beitrag zu leisten.

 **Thomas Kraft**

Im Lahn-Dill-Kreis gestaltet man weiterhin den Lokalbusverkehr mit Grundlagen aus dem vergangenen Jahrhundert und nicht für die Neuzeit

Über den schlechten Lokalbusverkehr im Lahn-Dill-Kreis (LDK) haben wir schon verschiedentlich berichtet. Nachdem der LDK ja in Sachen Bedienungsqualität jahrzehntelang den drittletzten Platz unter den 21 hessischen Landkreisen eingenommen hat, wurde mit dem neuen Lokalen Nahverkehrsplans (LNVP) des LDK im Jahr 2020 versucht auf ein Niveau zu kommen, welches andere Landkreise bereits 15 Jahre vorher erreicht hatten.

Der LDK-Nahverkehrsplan sieht im Gegensatz zu anderen LNVP nur einen einzigen Bedienungsrahmen für alle 22 Kommunen (Ausnahme Stadt Wetzlar) vor. Dieser ist:

| | |
|--|---------------------|
| Montag bis Freitag | 60'-Takt |
| 06:00 – 22:00 Uhr (21 bis 22 Uhr als RufBus) | |
| Samstag | 60'- bis 120'-Takt |
| 5 bis 10 Fahrtenpaare pro Tag | |
| Sonntag | 120'- bis 180'-Takt |
| 3 bis 5 Fahrtenpaare pro Tag (zum Teil als RufBus) auf relevanten Linien | |

Auf dieser Basis, welche wahrlich keinen großen Wurf darstellt, ist man Anfang 2023 seitens der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) tätig geworden und hat mit vier Linienbündeln rund 40% der Nahverkehrsleistung auf den Weg gebracht. Vom Verfahren wirkt das erstmal alles als „in Ordnung“.

Geschockt muss man jedoch darüber sein, dass man im Liniennetz keinerlei Optimierungen gegenüber dem Status quo der letzten 20 Jahre vornimmt. Man fährt weiterhin von dem Bahnhof des nächstgelegenen Mittelzentrums/Oberzentrums, d.h. Wetzlar, Herborn, Dillenburg, Haiger, nur in den Kernort der Gemeinden. Von dort aus muss man umsteigen, oft in gleiche Busse. Für 8 km direkte Entfernung können schnell mal über 20 km Busfahrt entstehen. Unter diesen Bedingungen kehrt man sofort dem ÖPNV den Rücken, wenn man ein Auto besitzt.

Eine Einbindung von Organen findet auch nur völlig unzureichend statt. Der seit zehn Jahren bestehende Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises wird erst dann beteiligt, wenn die sog. Vorankündigungen europaweit auf den Weg gebracht sind. Auch die Kommunen werden nur im absolut notwendigen Rahmen beteiligt. Eine nachhaltige Abfrage von Ideen für einen besseren ÖPNV findet in den Kommunen des LDK und im Fahrgastbeirat nicht statt.

Kritik übt der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen insbesondere daran, dass man die urbanen Kommunen rund um Wetzlar und nahe des Oberzentrums Gießen nicht besser einstuft als den ländlichen Raum des Westerwaldes und des Lahn-Dill-Berglands. Die urbanen Kommunen müssten als Basis einen 30 Min.-Takt im LNVP festgeschrieben bekommen. Auch die industriell geprägten Orte entlang der Dill müssten in einer mittleren Stufe besser bewertet werden.

Im Fall Hüttenberg müssten durchgebundene Linien von Wetzlar bis Gießen geschaffen werden, so wie die Linien 24 und 11 an anderer Stelle. Zwischen Waldsolms und Wetzlar muss es wieder eine vertaktete durchgängige Buslinie geben. Zwei Beispiele von vielen Optimierungen, denen sich die Verantwortlichen der VLDW fundamental verweigern.

Wollen die Kommunen eine Mehrleistung, müssen sie für diese zu 100% die eigenen Haushaltsmittel bereitstellen. Vergleichbare Kommunen in anderen Landkreisen haben selbstverständlich den 30 Min-Takt, gehört man dem LDK an, muss man mit dem ländlichen ÖPNV leben.

Aus den im Fahrgastbeirat tätigen Verbänden heraus wurde nun eine kleine Liste mit Vorschlägen eingebracht, um wenigstens rudimentäre Verbesserungen zu erreichen. Hier müssen dann auch die Kommunen mitspielen, denn die Kernaussage steht: „Wir bezahlen als LDK und VLDW nur das, was im LNVP 2020 enthalten ist“. Die Chancen auf Umsetzung sind also gering.

Aktuell betrifft die Neuvergabe die Linienbündel Hüttenberg, Schöffengrund, Braunfels und Haiger. Mit diesen wird nun bis weit in die 2030er Jahre hinein ein rückwärtsgewandter Lokalbus mit unübersichtlichem Fahrplan festgeschrieben. Die Mitarbeiter, welche diesen Schlamassel zu verantworten haben, sie selbst werden die Fehlentwicklung nicht nochmal wiederholen, denn sie sind bis zur nächsten

Ausschreibung fast alle im Ruhestand. Es wird gern auf den LDK-LNVP von 2020 verwiesen und dass man dem ja gerecht werde. Dafür mussten die VLDW-Verantwortlichen gegenüber der Kreispolitik wenig Überzeugungsarbeit leisten. Nur wird der LDK-LNVP 2020 der Zukunft nicht gerecht, und diese Fehlentscheidung wird der Lahn-Dill-Kreis noch bitter bezahlen müssen. Angemessen in den ÖPNV, gerade auch mit entsprechenden Fördermitteln, wird im deutlichen Umfang in den nächsten Jahren woanders investiert, nicht an Lahn und Dill.

 **Lars Möbius**

Auch Frühjahrssperrung der Main-Weser-Bahn 2023 wieder mit viel Schatten im Baustellenfahrplan

Auch in diesem Frühjahr mussten die Fahrgäste eine Sperrung der Main-Weser-Bahn im Raum Bad Vilbel/Frankfurt einplanen, was i.d.R. wieder den Umweg über Hanau bedeutete. Einzelne Änderungen im ansatzweise positiven Sinn gab es. Die RE30-Züge fuhren nun alle bis Frankfurt Hbf durch und waren so im Umlauf geplant, dass Verspätungen nicht mehr über mehrere Stunden oder den ganzen Tag „mitgeschleppt“ wurden. Eine befristete Linie RE16 Friedberg-Friedrichsdorf-Frankfurt war von den Planern gut gemeint, brachte aber nur wenig Entlastung. Die Fahrtzeit betrug auch 40 Minuten. Kaum ein Fahrgast, der aus Mittelhessen kam, ist in Friedberg umgestiegen.

Eine kleine statistische Erfassung von PRO BAHN kam zu dem Ergebnis, dass in den Sperrzeiten des Frühjahrs 2023 etwa 20% der Züge der Main-Weser-Bahn pünktlich waren; viele hatten Verspätungen von 10-20 Minuten, etwa 10% der Fahrten hatten eine Verspätung von über 60 Minuten. Einiges davon lässt sich wegen der Auslastung der Strecken nicht vermeiden. Weiterhin kritisiert werden muss, dass man nur stündlich umsteigefreie Verbindungen zwischen Gießen und Frankfurt anbietet, davon nur alle 2 Stunden zum Hbf. Hier bedarf es auch in Baustellenzeiten mindestens eines 30-Minuten-Takts, verbunden mit der Forderung, auch andere Relationen aus Regionen mit deutlich schwächeren Einwohnerzahlen mit Baustellenfahrplänen zu versehen.

Erneut im Blickpunkt, die Fahrgastinformation. Positiv zu erwähnen ist, dass im Bereich der Infoschalter Roll-Ups mit Baustelleninformationen unter Nennung der RE- und RB-Linien aufgestellt waren. Ebenso gab es einzelne, an Wänden angebrachte Plakate. Dem steht negativ gegenüber, dass in diesen Infos nirgends die Namen „Gießen, Marburg, Wetzlar“ zu finden waren. Grob generalisierte Karten fand man am Rand dieser Einzelplakate und Roll-Ups. Auch dort war nördlich von Friedberg die Welt zu Ende. Der Titel „Ausbau S6“ ist ein missratener Titel, welcher zum Ausdruck bringt, dass die DB als Infrastrukturbetreiber und der RMV nördlich von Friedberg eine handlungspolitische Brandmauer gesetzt haben.

Schon vor der Sommersperrung 2022 hat man dem Bahnhofsmanagement und anderen Stellen der DB den Vorschlag unterbreitet, an und über den Bahnsteigen der Gleise 12-16 am Frankfurter Hbf. große Plakate mit Hinweisen anzubringen, wo die Züge der RE30, 98, 99 sowie RB40 und 41 abfahren. Nichts ist geschehen, schon wieder beschränkte man sich auf Aushänge in Vitrinen, welche natürlich keine Beachtung fanden.

Viele Fahrgäste waren wieder irritiert. Dazu muss man nicht vorrangig leidgeprüfte Pendler zählen, sondern Gelegenheitsfahrgäste aus der Region Mittelhessen oder ortsunkundige Fahrgäste aus anderen Teilen Deutschlands und Europas. Sie wenden sich an den Fahrgastverband PRO BAHN und sind einfach nur genervt.



*Die Main-Weser-Bahn am Ostermontag 2023 im Moment der Bauarbeiten mit Sperrpause, Blick von der Brücke "Am grünen Graben" in Frankfurt-Eschersheim.
(Foto: Thomas Kraft)*

Dass vieles selbst in Tagesrandlagen nicht funktionierte, belegt folgende Situationsschilderung. So ist der abendliche RE98/RE99 um ca. 15 Minuten verspätet in Frankfurt Süd losgefahren. Die ab Hanau Hbf fahrende RB40/41 hatte

ebenfalls Verspätung und fuhr etwa zur gleichen Zeit los, als der RE98/RE99 in Hanau ohne dortigen Halt eintraf. Die Folge war, dass die RB40/41, welche an allen Stationen hält, dem RE98/RE99 vorweg fuhr. Der RE wurde ausgebremst. Anstatt jedoch spätestens in Friedberg den RE98/RE99 überholen zu lassen, hat man die RB40/RB41 bis Gießen vorweg fahren lassen. Nidderau, Friedberg, Bad Nauheim, Butzbach, es hätte Überholmöglichkeiten gegeben, gerade in der Tagesrandlage. Letztlich hatte der RE98/RE99 in Gießen eine Verspätung von über einer Stunde.



Brückenbaustelle der Main-Weser-Bahn über die A 661 nahe der S-Bahn-Station Frankfurter Berg im April 2023 (Foto: Thomas Kraft)

Kurz möchten wir noch auf den Schienen-Ersatz-Verkehr eingehen, welcher zwischen Groß-Karben und Frankfurt angeboten wurde, wieder mit einer SEV S6 mit Ersatzhalten bei den S-Bahn-Stationen und einer SEV S6X als schneller Verbindung über Bad Vilbel in die Frankfurter Innenstadt. An der Ausschilderung wurde gegenüber dem Sommer 2022 nichts wesentlich verändert, richtige Haltestellenschilder mit Linieninformationen waren Mangelware, vorhandene Schilder waren nicht baustellenbedingt korrigiert. Die Ersatzhaltestelle in der Stadt

Karben liegt so weit weg, dass ein langer Fußmarsch zurückzulegen war, Wegeteile und die Aufenthaltsflächen der Haltestelle waren wegen Starkregen zeitweise unter Wasser. Wäre die Wendeanlage direkt am Bahnhof Groß-Karben, wo durchaus noch Freiflächen vorhanden sind, vor Maßnahmenbeginn 2016/2017 ertüchtigt worden, so dass die Busse direkt an den Bahnhof fahren, wäre es der Sache dienlicher gewesen.

Alles in allem ein erneut fast ausschließlich negatives Zeugnis, wobei wir die Baumaßnahme selbst von der Kritik bewusst ausnehmen. Hessen ist unter den Schlusslichtern auch in Bezug auf solche Großbaumaßnahmen. Da kann aus Fahrgastsicht nicht akzeptiert werden, dass man die Verantwortung fortwährend meint abschieben zu können. Es handelt sich vielmehr um kollektives Versagen, wozu Sonntagsreden des Hess. Verkehrsministers Al-Wazir und des RMV-Geschäftsführers Ringat für Fahrgäste immer unerträglicher werden. Die Aussage eines Fahrgastes: „Wenn die so weitermachen, brauchts keine vier Gleise mehr“.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen fordert, wie in vorangegangenen UMSTEIGER-Ausgaben beschrieben, endlich ein maßnahmebegleitendes Beteiligungsforum aller gesellschaftlichen Kräfte (Verkehrswirtschaft, Politik, Kommunalverwaltung, Verbände).

 **Lars Möbius**



Mittelhessischer Fahrgasttag am 25.03.2023 in Lollar will Zeichen setzen für mehr Bahn, für Reaktivierung und Wiederaufbau in der Region

Im Kulturbahnhof Lollar trafen sich Ende März Vertreter von Initiativen, Vereinen und Verbänden, welche sich für die Reaktivierung und den Wiederaufbau von Bahnstrecken in der Region Mittelhessen und den angrenzenden Raum einsetzen. Politische Ehrengäste waren der Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow, sowie Christian Zuckermann, Hauptamtlicher Kreisbeigeordneter des Landkreises Gießen. Seitens der öffentlichen Hand war auch Jonas Göbel als neuer „Schienen-Coach“ des Regierungspräsidiums Gießen geladen.

Wer waren die ehrenamtlichen Teilnehmer? Einerseits Aktive, die sich mit den aktuell stillgelegten, teils rückgebauten Bahntrassen in der Region beschäftigen und um Anerkennung für eine Wiederbelebung des Bahnwesens kämpfen, um in der Kommunal-, Landes- und Bundespolitik Gehör zu finden. Zum anderen die Funktionsträger des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Regionalverband Mittelhessen, von Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband und der Kreisverbände des Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Die Federführung der Veranstaltung hatte der Verein Lumdatalbahn e.V. übernommen. Der Vereinsvorsitzende Manfred Lotz begrüßte die Anwesenden und führte durch das Programm.



Manfred Lotz spricht auf dem mittelhessischen Fahrgasttag am 25.03.2023

Thomas Kraft (PRO BAHN Mittelhessen) stellte mit der **Solmsbachtalbahh** ein Projekt vor, für welches es bislang keine Reaktivierungsinitiative gibt. Hier gilt es, in nächster Zeit bürgerschaftliches Engagement zu aktivieren, denn nach einer auf massiven Fehlern basierenden Nutzen-Kosten-Untersuchung ist die nördliche Verlängerung der sehr erfolgreichen Taunusbahn stark in das politische Interesse gerückt.

Alle Strecken kamen letztlich zu Ehren, angemessen präsentiert und erläutert zu werden. Teilweise waren Präsentationen vorbereitet. Friedrich Lang stellte das Projekt **Lumdatalebahn** vor, Marian Zachow die **Ohmtalbahh** und die **Salzbödebahh**. Letztere Darstellung wurde ergänzt durch den Gladenbacher Stadtverordneten Markus Hemberger.

Stephan und Michael Kretzer zeigten in einem eindrucksvollen Vortrag, wie man die **Dietzhölztalbahh** reaktivieren kann. Über die Region hinaus blickte man auf die **Kanonenhahn Nordhessen**, wozu Marc Koller als Stellv. Vorsitzender aufzeigte, wie man seit 2020 mit dem Projekt aktiv ist. Stephan Kannwischer gab Erläuterungen zur **Horlofftalbahh**.

Nicht nur mit dem Thema Reaktivierungen befasste sich der Mittelhessische Fahrgasttag. Jan Fleischhauer stellte für den VCD-Kreisverband Gießen die Problematik der Trassenkonflikte entlang der Main-Weser-Bahn vor und wurde dabei von Jürgen Lerch (Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband) ergänzt. Die Stadt Linden und die Gemeinde Langgöns treiben bauleitplanerisch in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Bahnsteigen der örtlichen Bahnstationen die massive Bebauung von Wohnhäusern durch Privatinvestoren voran, was den Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Friedberg massiv beeinträchtigen wird.

Eine Lollarer Kommunalpolitikerin äußerte am Rande der Veranstaltung: „Ich wusste gar nicht, dass es so viele Strecken gibt, die reaktiviert werden können“. Im Umkehrschluss muss man folgern, dass man sich überhaupt nicht vorstellen kann, wie viele Strecken vor Jahrzehnten stillgelegt wurden.

Was war das Ziel der Veranstaltung am 25. März in Lollar? Ziel war und es wurde auch erreicht, alle Interessierten dafür zu sensibilisieren, warum es so wichtig ist, stillgelegte Strecken zu reaktivieren bzw. wieder aufzubauen. Nur so sind die Ziele der Verkehrswende und des Klimaschutzes nachhaltig zu erreichen. Dafür ist es notwendig, dass in der Politik endlich das Bewusstsein reift, welche hilfreichen Kräfte sich ehrenamtlich für diese großen Ziele in überragender Weise einsetzen. Manfred Lotz sagte in diesem Zusammenhang: „Wir Ehrenamtlichen sind die Mitarbeiter der Politik, welche nichts kosten. Jedes Planungsbüro kostet Geld. Wir haben Fachkräfte, die sich in den vielfältigen Themenbereichen bestens auskennen. Warum werden sie nicht genutzt?“. An diesem Fahrgasttag berichteten

die Vereine und Initiativen über eine gewisse Unwissenheit in der Kommunalpolitik und auch von der mangelnden Bereitschaft in den Parlamenten, dass sich die Abgeordneten mit den Sachverhalten grundsätzlich befassen. Leider werden aus Unwissenheit verfehlte, auch der Würde des politischen Amtes nicht gerecht werdende Verlautbarungen verfasst und Entscheidungen getroffen. „Sie machen uns das Leben schwer“, war aus dem Vortrag zur Dietzhöhlztalbahn herauszuhören.



Thomas Kraft und Manfred Lotz auf dem mittelhessischen Fahrgasttag

Für den Vorsitzenden der Lumdatabahn ist es wichtig, dass die „Nichtgehörten“ in der Politik an diesem Tag zu Wort kommen konnten, um auf diese Zustände hinzuweisen. „Große Probleme lassen sich vermeiden, wenn kleine Probleme rechtzeitig behoben werden“ (Zitat aus der Schweiz im ZDF). Manfred Lotz hat große Bedenken, dass in Deutschland zuerst die großen Probleme im Vordergrund stehen und die kleinen nicht mehr beachtet werden. Als Beispiel nannte er unter anderem den geplanten Neubau der Schnellfahrstrecke (SFS) Fulda-Gerstungen in Osthessen. So soll dieser 4 Milliarden Euro (geplant) kosten. Von 31 km sollen 18 km in Tunneln verlaufen. Ziel dieser SFS: 10 Minuten schneller von Hersfeld nach Frankfurt kommen. Zitat Bürgermeister von Hersfeld im Fernsehen: „Dann gehören wir zum Speckgürtel Frankfurt“.

Ziel erreicht? Das Bündnis will dazu beitragen, mit der Politik gemeinsam ein Pilotprojekt entstehen zu lassen, welches nicht nur die Verkehrswende und den Klimaschutz, sondern auch den geplanten Deutschland-Takt zügiger vorantreibt. Marian Zachow, der Verkehrsdezernent des Landkreises Marburg-Biedenkopf, brachte es zum Schluss auf den Punkt: „Ich freue mich über die Vernetzung, die am heutigen Tag stattfindet“. Mindestens einmal im Jahr soll es nun diese Veranstaltungsform geben, wobei das nicht ausschließt, weitere Treffen für den Ausbau des Bahnwesens in der Region Mittelhessen durchzuführen.



Kerstin und Manfred Lotz, Thomas Kraft

Mehr Verkehrswende wagen

- Wie kann mit der Reaktivierung der Dietzhöhlztalbahn eine nachhaltige, flächenschonende und attraktive Mobilität realisiert werden?
- Wie unterstützt oder behindert die Kommunalpolitik dabei die Verkehrswende?

Vor dem Hintergrund der politischen Äußerungen nach der Veröffentlichung der Ergebnisse der RMV / VLDW-Voruntersuchung zur Reaktivierung der Dietzhöhlztalbahn diskutierten die Mitglieder des BUND Kreisverbandes Lahn-Dill und des Dietzhöhlztalbahn e.V. bei einer gemeinsamen Veranstaltung am 11. März 2023 über diese und weitere Fragen.



*Streckenbegehung der Dietzhöhlztalbahn
Foto: Dietzhöhlztalbahn e.V. / Stephan Kretzer*

Begonnen wurde mit einer Streckenbegehung zwischen Eschenburg-Eibelshausen und Dietzhöhlztal-Ewersbach. Dabei konnte die Lage zweier vom Dietzhöhlztalbahn-Verein neu konzipierter Haltepunkte anschaulich gezeigt werden. Die an die Siedlungsentwicklung angepassten Standorte der Haltepunkte in Steinbrücken und im Industriegebiet Ewersbach führen zu einem erheblich attraktiveren ÖPNV-Angebot, insbesondere da am Haltepunkt „Industriegebiet / Am Hammerweiher“ die zentrale Mobilitätsstation im Dietzhöhlztal vorgesehen ist, über die die Anbindung der umliegenden Ortschaften mittels Zubringer-Buslinien realisiert werden kann. Ebenfalls ist an diesem Haltepunkt die Integration von B+R- und P+R-Anlagen vorgesehen.

Nach diesem eher „praktischen“ Teil der Informationsveranstaltung konnte anschließend die Bedeutung der Bahnstrecke für die Region und für die Entwicklung eines attraktiven und zukunftsorientierten Mobilitätsangebotes vorgestellt werden.

So wird im Vergleich zu den heutigen Verbindungen mit den bestehenden Buslinien die Fahrzeit mit der reaktivierten Dietzhöztalbahn erheblich reduziert. Heute benötigen die Busse für die knapp 17 Kilometer der Relation Ewersbach – Dillenburg durchschnittlich 50 Minuten, bei einzelnen Verbindungen dauert die Fahrt bis zu 65 Minuten. Nach der Reaktivierung kann diese Fahrzeit mit der Bahn auf einheitliche 27 Minuten reduziert werden, so dass hier teilweise mehr als eine Halbierung der Fahrzeit realisiert werden kann. Die kürzeren Fahrzeiten gelten dabei nicht nur für dieses Beispiel des Endhaltepunktes in Ewersbach, sondern entlang der gesamten Bahnstrecke. Die prozentuale Zeiteinsparung ist dabei im südlichen Streckenabschnitt zwischen Eibelshausen und Dillenburg sogar noch deutlich größer als im nördlichen Abschnitt. Im Übrigen gilt dies hier auch im Vergleich zum parallelen Busangebot der sogenannten „Schnellbuslinie“ X41. Dabei ergibt sich mit der Dietzhöztalbahn eine deutliche Fahrzeiteinsparung von teilweise über 35%.

Weitere Faktoren wie der Einsatz moderner und leiser Nahverkehrszüge mit einem größeren Platzangebot und erheblich mehr Sitzplätzen, die barrierefreie Mobilität durch den Neubau der Stationen mit Wetterschutz und einheitlicher an die Fahrzeuge angepasster Bahnsteighöhe oder das intermodale Verkehrskonzept „*Entlang der Dietzhölze*“ mit der Integration der umliegenden Orte durch lokale Buslinien tragen ebenfalls zu einem besseren Mobilitätsangebot bei und erhöhen die Attraktivität der Region.

Dabei entwickelte sich zusammen mit den Zuhörern ein interessanter und konstruktiver Austausch über die Chancen und Vorteile eines an die Bedürfnisse einer modernen Gesellschaft angepassten Mobilitätsangebotes. Insbesondere die Darstellung, wie die Transformation des Verkehrssektors durch den Aufbau eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gelingen kann, wurde dabei intensiv diskutiert. Dabei wurde gemeinsam die Notwendigkeit eines zukunftsorientierten und ernsthaften Gestaltungswillens im Sinne des Gemeinwohls sowohl der beteiligten Verkehrsunternehmen als auch der demokratisch legitimierten Kommunalpolitiker hervorgehoben.

Die in diesem Zusammenhang vorgestellten verschiedenen Beispiele von eklatanten strukturellen Fehlern der RMV / VLDW – Voruntersuchung führten zu allgemeinem Unverständnis. Besonders vor dem Hintergrund der immer deutlicher werdenden Auswirkungen des Klimawandels waren die Teilnehmer enttäuscht über das offensichtlich fehlende Bewusstsein vieler Kommunalpolitiker, in Verantwortung gegenüber den nachfolgenden Generationen zu handeln. Gerade im ländlichen Raum mit den teilweise großen Distanzen wird eine funktionierende Verkehrswende allein nur mit Fahrradwegen, Bürgerbussen und Mitnahmebänken nicht zu schaffen

sein, vielmehr würde so der ländliche Raum gegenüber den urbanen Zentren weiter an Attraktivität verlieren.

Vor diesem Hintergrund waren sich alle Teilnehmenden ihrer eigenen Verantwortung bewusst, weiter vor Ort für den Schutz der Umwelt und für die Reaktivierung der Dietzhöhlztalbahn als einen lokalen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele einzutreten.

Darüber hinaus besteht für alle wahlberechtigten hessischen Bürger im Oktober dieses Jahres bei der Landtagswahl die Möglichkeit, die eigene Wahlentscheidung für einen Wahlkreisabgeordneten anhand dieser Kriterien zu treffen.

 **Stephan Kretzer**

130 Eingaben aus Hessen zur gemeinsamen Liste des Fahrgastverbandes PRO BAHN zum Schienennahverkehr für den Deutschlandtakt

Überaus aktiv zeigen sich die Mitglieder des Fahrgastverbandes PRO BAHN aus Hessen, wenn es um Inhalte geht, um Vorschläge zur Verbesserung des Schienenverkehrs. Der Deutschlandtakt bietet die Gelegenheit, sich öffentlich zu artikulieren. Nicht alle Ideen werden final greifen. Das Bundesverkehrsministerium hat den 4. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt in Auftrag gegeben. Verbände wie der Fahrgastverband PRO BAHN haben nun die Möglichkeit, sich mit Eingaben im Vorfeld inhaltlich daran zu beteiligen. In die gemeinsame deutschlandweite Liste unseres Verbandes konnten in diesen Tagen 130 Eingaben aus Hessen hochgeladen werden.

Der Landesvorstand dankt sehr herzlich für dieses starke Engagement. Seit Ende Februar wurde in allen fünf hessischen Regionalverbänden in mindestens einem Treffen der Nahverkehr für den Deutschlandtakt besprochen, und daraus ist die große Liste entstanden.

Es ist schwierig, etwas hervorzuheben, wir möchten es dennoch versuchen. Nordhessen möchte eine Abkürzung der heutigen Hümmer Kurve, die Wiederinbetriebnahme der Bahnstationen in Trendelburg und Liebenau sowie die Verlängerung der RegioTram. Zudem wünscht man sich Verbesserungen und einen Ausbau im Raum Eschwege.

Schwerpunkt der Ideen ist Mittelhessen. In Abstimmung mit PRO BAHN NRW fordert man die Wiederaufnahme von umsteigefreien Direktverbindungen zwischen Gießen und Köln, welche seit 2009 nicht mehr bestehen. Basis ist, auf allen

Strecken, auch den eingleisigen, einen Halbstundentakt anzubieten. Die realistischen Reaktivierungen Mittelhessens werden eingefordert, d.h. neben der Lumdatalbahn und der Horloffthalbahn auch die Kanonenbahn Nordhessen, die Ohmtalbahn, die Salzbödebahn, die Dietzhöhlztalbahn und die Solmsbachtalbahn. Für die Lahntalbahn und die Vogelsbergbahn werden neue Betriebskonzepte eingefordert, insbesondere muss es im Vogelsberg sowohl Regionalbahn-, als auch wieder Regional-Express-Verkehr (RE) geben.

Auch die Main-Weser-Bahn muss deutlich aufgewertet werden. Hier geht es neben mehr Zügen auch um den Streckenausbau. Dieser darf nicht auf Frankfurt-Friedberg beschränkt bleiben. Friedberg-Gießen muss viergleisig werden, und zwischen Gießen und Kassel muss es Ertüchtigungen und Neutrassierungen geben, so dass von Fernzügen und von schnellen RE-Zügen die Distanz Gießen-Kassel künftig in 60 Minuten zurückgelegt werden kann.

Ganz besonders zu erwähnen, das Gesamtkonzept im Raum Bebra in Osthessen. Hier ist man gemeinsam mit PRO BAHN Thüringen der Auffassung, dass ein Gesamtkonzept Werratalbahn in den Deutschlandtakt gehört, mit Direktverbindungen von Südhessen nach Bebra und weiter nach Bad Hersfeld und Kassel. Gefordert werden durchgängige RE-Verbindungen von Kassel über Bebra und Eisenach nach Erfurt. Am östlichen Ende der geplanten Schnellfahrstrecke Fulda-Gerstungen im Raum Wildeck (Landkreis Hersfeld-Rotenburg) wird eine neue Einfädelung der Werratalbahn in die Altstrecke von und nach Bebra gefordert. Die Strecke zwischen Wildeck/Gerstungen und Erfurt muss ausgebaut werden, so dass Nahverkehr und Fernverkehr voneinander getrennt sind.

Sehr am Herzen liegt den Osthessen, dass es wieder RE-Direktverbindungen von Fulda nach Würzburg gibt (der PRO BAHN berichtete). Man ist sich mit PRO BAHN einig, dass diese wiederkommen müssen.

Sehr wichtig, im Rhein-Main-Gebiet die Regionaltangenten rund um Frankfurt am Main, für die bislang nur die Regionaltangente West (RTW) planerisch fortgeschritten ist. PRO BAHN fordert einen Komplettling um Frankfurt herum. Eine Führung über den Frankfurter Südbahnhof wird abgelehnt, weil dies keine Umfahrung Frankfurts bedeuten würde. Vielmehr fordert man eine Achse Bad Vilbel-Maintal-Offenbach/Ost-Obertshausen-Neu-Isenburg mit einem Ast nach Seligenstadt.

Alles in allem eine starke Liste der hessischen PRO BAHN-Mitglieder. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass Hessen an sechs Bundesländer grenzt. Mit allen anderen sechs Landesverbänden bestand ein konstruktiver Austausch, so dass gemeinsam Ideen zu den verbindenden Bahnstrecken niedergeschrieben wurden. Den PRO BAHN Nachbarn gilt daher der besondere Dank.

 **Thomas Kraft**

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

im Regelfall am 1. Donnerstag im Monat, aber nicht in allen Monaten.

01.06.2023, 18:00: „Zukunft des Nahverkehrs“ im Hbf Kassel, Anmeldung erforderlich (siehe Rundmail vom 16.05.). Gegen 20 Uhr Nachgespräch mit allen Interessierten auch ohne Anmeldung.

07.09.2023, 17:45 Uhr, Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

25.05.2023, 18:30 Uhr: öffentliche Veranstaltung zur Südharz-Anbindung
Gasthaus Akropolis, Sollinger 1, 37154 Northeim.

Weitere Termine zu gegebener Zeit auf pro-bahn-suedniedersachsen.de.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

15.06.2023, 21.09.2023: digitales Treffen

(Einwahldaten in Einladung und auf Anfrage).

Lumdatabahn e.V.

19.06.2023, 19:00 Uhr: Jahresmitgliederversammlung,

Rühls Gastronomie, Londorfer Straße 25, 35466 Rabenau (Hessen).

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

im Regelfall (nun einige Ausnahmen) am dritten Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr.

14.06.2023: Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar.

19.07.2023: Gaststätte Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen.

16.08.2023, 20.09.2023: Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar.

PRO BAHN Regionenvereinigung NOM Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.

01.07.2023, 14:15 Uhr: Regionalmitgliederversammlung für die Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen gemeinsam, Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar.

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 19:00 Uhr.

Mi. 24.05.2023: Gaststätte Hessischer Hof, Bahnhofstr. 37, 64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau).

Mi. 28.06.2023: Agora Das Lokal, Erbacher Str. 89, 64287 Darmstadt.

Mi. 26.07.2023: Gaststätte Hessischer Hof, Bahnhofstr. 37, 64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau).

Mi. 27.09.2023: digitales Treffen (Einwahldaten in Einladung und auf Anfrage).



DER UMSTEIGER ist ein Mitglieder- und Informationsblatt sowie ein Fachmagazin der PRO BAHN Regionenvereinigung NOM mit den angegliederten Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen, des PRO BAHN Regionalverbands Südniedersachsen e.V., des PRO BAHN Regionalverbands Starkenburg e.V. sowie der Vereine/Initiativen BI Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Dietzhöhlzalbahn e.V., Lumdatalbahn e.V. und Odenwaldbahn-Initiative. Wir streben 3 bis 4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

Beiträge bitte per Mail an info@der-umsteiger.com oder per Briefpost. DER UMSTEIGER wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder der herausgebenden Vereinigungen entweder elektronisch oder auf dem Briefpostweg kostenlos versendet. Die Vervielfältigung DES UMSTEIGERS zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.

Wir verwenden die vom jeweiligen Wort abhängige generische Geschlechtsform (z.B. DER UMSTEIGER, die Person, das Mitglied). Selbstverständlich sind immer Personen aller Geschlechter gemeint und bei PRO BAHN willkommen.

Verantwortlich im Sinne des Presserechts (V.i.S.d.P.)

Für die einzelnen Seiten tragen die jeweiligen eingetragenen Vereine und die sie vertretenden Personen (§ 26 BGB) bzw. die für das Ressort bestimmten Akteure Verantwortung:

| | |
|---|--|
| PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V. | Gerd Aschoff |
| PRO BAHN Regionenvereinigung Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V. | Thomas Kraft, Werner Filzinger, Ewald Biedenbach und Ulrich Seng |
| PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | Thomas Mroczek |
| Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V. | Prof. Dr. Herbert Wassmann und Timo Martinetz |
| Lumdatalbahn e.V. | Kerstin und Manfred Lotz |
| Dietzhöhlzalbahn e.V. | Stephan Kretzer und Torsten Haas |
| Odenwaldbahn-Initiative | Uwe Schuchmann und Kurt-Michael Heß |

PRO BAHN Regionenvereinigung Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.

Postanschrift: 41 02 34, 34064 Kassel, Tel. (0561) 51009234, nom@pro-bahn-hessen.de

Hausanschrift und Kontakt für



Bahnhofstraße 10

35457 Lollar

Tel. (06406) 8373997

info@der-umsteiger.com

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecherteam

Regionalverband Osthessen

Werner und Barbara Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach (Hessen)

Tel. (06641) 2911

osthessen@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband
Südniedersachsen e.V.**

Gerd Aschoff

Kurt-Schumacher-Weg 16 A

37075 Göttingen

Tel. (0551) 24834

gerd.aschoff@pro-bahn.de

**Bürgerinitiative Rettet die
Kanonenbahn Nordhessen e.V.**

Prof. Dr. Herbert Wassmann

Meisenweg 8

34576 Homberg (Efze)

Tel. (0160) 94834436

kanonenbahn-nordhessen@t-online.de

Lumdatalbahn e.V.

Manfred und Kerstin Lotz

Marktstraße 24

35469 Allendorf (Lumda)

Tel. (06407) 400303

mail@lumdatalbahn.de

Regionalvorsitzender und Sprecher

Regionalverband Mittelhessen

Thomas Kraft

Fliederweg 17

35633 Lahнау

Tel. (06441) 8708995

mittelhessen@pro-bahn-hessen.de

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecher

Regionalverband Nordhessen

Ewald Biedenbach

Hildegard-von-Bingen-Straße 7

34131 Kassel

Tel. (0561) 51009234

nordhessen@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband
Starkenburger e.V.**

Thomas Mroczek

Hügelstraße 30

64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)

Tel. (0151) 25631611

starkenburger@pro-bahn-hessen.de

Dietzhöhlalbahn e.V.

Stephan Kretzer

An der Burg 6

35716 Dietzhöhlal

Tel. (02774) 3330

info@dietzhoelzalbahn.net

Odenwaldbahn-Initiative

Uwe Schuchmann

Rostocker Straße 14

64372 Ober-Ramstadt

Tel. (06154) 4079017

uwe.schuchmann@odenwaldbahn.de

Werden Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Interesse daran,

- Vorschläge für bessere Fahrpläne von Bahn und Bus einzureichen
- Eingaben zu Umbauten von Bahnstationen zu verfassen
- Stellungnahmen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu verfassen
- Ideen für die Verkehrswende zu diskutieren
- In Fahrgastbeiräten in Verkehrsverbänden und Gebietskörperschaften Positionen zu vertreten
- für die Reaktivierung von Bahnstrecken einzutreten

Dann kommen Sie mit dazu, seien Sie mit dabei!

Bist Du schon Mitglied, sind Sie schon Mitglied?

Dann spreche Du / Dann sprechen Sie doch einfach Menschen im Umfeld an, ob diese nicht auch mit dazugehören wollen, ja mitmachen wollen.



RV Südniedersachsen e.V.

RV Nordhessen gemeinsam als

RV Osthessen RV NOM e.V.

RV Mittelhessen

RV Starkenburg e.V.



Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin mittragenden Reaktivierungsvereine:

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Lumdatalbahn e.V., Dietzhölzlebahn e.V., Odenwaldbahn-Initiative

Sind noch Fragen? Die Personen auf der Seite „Kontakt“ stehen gerne zur Verfügung. Eintrittsformulare auf den Internetseiten oder auf Anfrage im Postversand.