

# Der Umsteiger

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

**Ausgabe 3 / 2023**



**Standpunktepapier zur Neubaustrecke Fulda - Gerstungen  
"Hessischer Hemmschuh" an Tarek Al-Wazir und Jörg Michael Müller  
Deutschlandticket als Jobticket umsonst  
Landesmitgliederversammlung am 28. Oktober in Butzbach**

# Inhaltsverzeichnis / Rubriken

---

<b>Titelseite</b>	<b>Seite 1</b>
<b>Anzeige „Busnotverkehr“ am 01.07.2023 im Bahnhof Lich</b> <i>(Foto Christhard Beringer)</i>	
<b>Inhaltsverzeichnis/Rubriken</b>	<b>Seiten 2-3</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen</b>	<b>Seiten 4-5</b>
<i>Befristete Verbesserungen auf der reaktivierten Bahnstrecke in Einbeck</i>	<b>Seiten 4-5</b>
<i>Stephan Börger neuer ZVSN-Verbandsgeschäftsführer</i>	<b>Seite 5</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Nordhessen</b>	<b>Seiten 6-16</b>
<i>Kurhessenbahn: Mein Zug fährt heute nicht - Grund: Kurzfristiger Personalausfall</i>	<b>Seiten 6-7</b>
<i>NVV Fahrplanvorschau 2024</i>	<b>Seiten 8-9</b>
<i>Die Modernisierung der Strecke Wabern - Bad Wildungen</i>	<b>Seiten 9-12</b>
<i>Neue Straßenbahnen für Kassel</i>	<b>Seiten 13-15</b>
<i>Neue Elektrobusse für Kassel</i>	<b>Seite 16</b>
<b>BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ e.V.</b>	<b>Seiten 17-18</b>
<i>Endlich ernsthaft mit der Aktivierung und Reaktivierung der Bahnstrecke Schwalmstadt-Treysa und Homberg (Efze) beginnen</i>	<b>Seiten 17-18</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Osthessen</b>	<b>Seiten 19-24</b>
<i>PRO BAHN Hessen und PRO BAHN Thüringen legen gemeinsames Standpunktepapier zur Neubaustrecke Fulda-Gerstungen vor</i>	<b>Seiten 19-22</b>
<b>Notizen aus Osthessen</b>	<b>Seiten 23-24</b>
<b>PRO BAHN RV Nordhessen &amp; RV Mittelhessen</b>	<b>Seiten 25-30</b>
<i>Aufruf zur Mitarbeit an einem Standpunktekatalog für die Gesamtstrecke der Main-Weser-Bahn</i>	<b>Seiten 25-28</b>
<i>PRO BAHN Regionalmitgliederversammlung fordert Abzug der Stadler-Flirt auf den RE99/RE98 ab 2025, weil sie viel zu wenige Sitzplätze haben</i>	<b>28-30</b>

# Inhaltsverzeichnis / Rubriken

---

<b>PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen</b>	<b>Seiten 31-37</b>
<i>Kirchhain – was man bei einer grundhaften Sanierung einer Bahnstation alles verkehrt machen kann</i>	<b>Seiten 31-34</b>
<i>Herborn im Lahn-Dill-Kreis: Im Landkreis des Stillstands wird auch nach 7 Jahren nicht weitergebaut. Bahnsteigdächer drohen einzustürzen</i>	<b>35-37</b>
<b>Lumdatalbahn e.V. PRO BAHN RV Mittelhessen</b>	<b>Seiten 38-42</b>
<i>Lumdatalbahn – ein Erfolgsmodell. Kommt jetzt auch die Reaktivierung im Personenverkehr zum Ziel?</i>	<b>Seiten 38-42</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Starkenburg</b>	<b>Seiten 43-46</b>
<i>Betriebliche Fragestellungen zur nächtlichen Belegung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim</i>	<b>Seiten 43-46</b>
<b>Odenwaldbahn-Initiative</b>	<b>Seiten 47-50</b>
<i>Odenwaldbahn-Initiative gratuliert VIAS zur Vertragsverlängerung und fordert zuverlässigen Fahrplan</i>	<b>Seiten 47-48</b>
<i>Die Politik treibt in der „DaDi-Du“-Auskunft Menschen ins Auto: Mehr als die Hälfte aller Empfehlungen sind falsch</i>	<b>Seiten 49-50</b>
<b>Informationen/Beratung für Fahrgäste</b>	<b>Seite 51</b>
<i>Deutschlandticket als Jobticket umsonst</i>	<b>Seite 51</b>
<b>Landesverband Hessen</b>	<b>Seiten 52-56</b>
<i>Landesmitgliederversammlung am 28.10.2023: Die PRO BAHN-Mitglieder sind nach Butzbach eingeladen</i>	<b>Seite 52</b>
<i>Wahlprüfsteine zur Verkehrspolitik: Die Antworten von Parteien und Wählergemeinschaften zur Hessischen Landtagswahl am 08.10.2023</i>	<b>52</b>
<i>Der Hess. Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Jörg Michael Müller MdL, erhalten den Negativpreis „Hessischer Hemmschuh“ 2022-2023</i>	<b>Seiten 53-55</b>
<i>Nachruf auf Hermann Hoffmann</i>	<b>Seiten 55-56</b>
<b>Termine</b>	<b>Seite 57</b>
<b>Impressum</b>	<b>Seite 58</b>
<b>Kontakt</b>	<b>Seite 59</b>

## **Befristete Verbesserungen auf der reaktivierten Bahnstrecke in Einbeck**

Der Landkreis Northeim hat zusammen mit DB Regio und der Ilmebahn GmbH während der niedersächsischen Sommerferien von Anfang Juli bis 16. August 2023 an den Wochenenden zusätzliche Züge zwischen den Stationen Einbeck Mitte und Einbeck BBS/PS-Speicher angeboten.

Mit dem erweiterten Fahrtenangebot auf der 2018 reaktivierten Strecke erhielten, so der Landkreis, Besucher und Bürger des überregional attraktiven Museums ohne längere Fußwege mehr Möglichkeiten, eine kostengünstige, schnelle und klimafreundliche Alternative zum Individualverkehr zu nutzen.



*Die RB 86 verbindet den Bahnhof Einbeck-Salzderhelden auf der 2018 reaktivierten Bahnstrecke mit Einbeck-Mitte, gelegentlich in der Verlängerung mit dem Bahnhof BBS/PS-Speicher. Foto: Marco Schumm*

Der gut ein Kilometer lange Abschnitt vom Bahnhof Einbeck-Mitte zum PS-Speicher wurde seit Ende 2022 im Rahmen eines dreijährigen „Probetriebs“ nur sporadisch bedient. Auch durchgehende Züge vom Oberzentrum Göttingen nach Einbeck werden nur während der Hauptverkehrszeiten angeboten, so dass in der übrigen Zeit in Einbeck-Salzderhelden umgestiegen werden muss. Wenn alles nach Plan läuft, ist der Umstieg von und nach Hannover und von und nach Göttingen kein Problem, denn die Metronom-Züge im Leinetal begegnen sich in Salzderhelden. Leider gibt es jedoch Unregelmäßigkeiten und Zugausfälle im Leinetal, die von zahlreichen Fahrgästen beklagt werden.

Dennoch begrüßte der Fahrgastverband PRO BAHN die leider vorerst auf die Sommerferien beschränkte Anbindung des PS-Speichers durch die Verlängerung der RB 86 mit 7 Zugpaaren vom Bahnhof Einbeck Mitte bis zum Haltepunkt am PS-Speicher an den Wochenenden. Damit war die schon länger erhobene Forderung von PRO BAHN erfüllt, den PS-Speicher an den aufkommensstarken Wochenenden mit den Zügen der RB 86 anzufahren. Für die Zukunft wünscht sich PRO BAHN jedoch die regelmäßige Verlängerung der von Göttingen kommenden Regionalbahnen bis zum Endpunkt am PS-Speicher.

Regionalvorsitzender Gerd Aschoff: „Der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) in Hannover liegen unsere Forderungen zur Attraktivitätssteigerung der RB 86 schon länger vor.“ Diese beinhalten einheitliche Taktzeiten in Einbeck-Salzderhelden und Einbeck Mitte sowie einen zusätzlichen durchgehenden Zug morgens um 9:01 Uhr von der Bierstadt nach Göttingen, der insbesondere für Berufspendler und Studierende sehr wünschenswert wäre.

Die 5,5 Kilometer lange Einbecker Stichstrecke gehört neben der Bentheimer Eisenbahn zu den in Niedersachsen nach mühsamen Vorplanungen reaktivierten Bahnstrecken. Die Infrastruktur gehört seit 2005 der mehrheitlich kreiseigenen Ilmebahn GmbH.

Seit der Bildung einer rot-grünen Landesregierung in Niedersachsen Ende 2022 richten sich die Erwartungen der Verbände auf Verkehrsminister Olaf Lies, endlich zusätzliche Bahnstrecken im Land zu reaktivieren. Bereits seit 2015 gibt es einen Katalog von über 70 untersuchten Strecken. Im Frühjahr 2023 wurde ein Lenkungskreis gebildet, dem auch der Fahrgastverband PRO BAHN (LV Niedersachsen) und das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen angehören. Allerdings beklagen sich die Verbände über eine unzureichende Transparenz der Arbeitsschritte. Die Landesnahverkehrsgesellschaft verweist immer wieder darauf, dass für eine reaktivierte Bahnstrecke der Betrieb langfristig garantiert werden müsse. Ausreichende Finanzen stünden dafür bislang nicht zur Verfügung. Die Verkehrsleistungen auf der Einbecker Strecke sind bis 2029 fest bestellt.



**Marco Schumm**

## **Stephan Börger neuer ZVSN-Verbandsgeschäftsführer**

Stephan Börger, bisher Abteilungsleiter bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) für Mobilitätsmanagement, wird zum 1. September 2023 neuer Geschäftsführer des Zweckverbands Verkehrsverbund Südniedersachsen. Der ZVSN ist Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr in den südniedersächsischen Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim. Er folgt auf Michael Frömming, der als stellvertretender Abteilungsleiter in das Klimaschutzministerium von Rheinland-Pfalz in Mainz wechselt.



**Gerd Aschoff, PRO BAHN-Reg.vors. und Vors. des ZVSN-Fahrgastbeirats**

## **Kurhessenbahn: Mein Zug fährt heute nicht - Grund: Kurzfristiger Personalausfall**

Die Kurhessenbahn ist ein wichtiges Eisenbahnunternehmen für die Menschen in Mittel- und Nordhessen. Leider kommt es seit zwei Jahren nun aber immer wieder zu massiven Ausfällen von Bahnleistungen. Grund dafür sind meistens fehlende Lokführer, aber auf der Linie RB39 im Speziellen kommt es auch oft zu Ausfällen wegen fehlendem Stellwerkspersonal auf dem Abschnitt zwischen Wabern und Bad Wildungen. Oft kam es kurzfristig zu Fahrtausfällen, häufig werden aber, wie aktuell auf den Linien RB94 und RB/RE97, Fahrplanangebote über mehrere Monate drastisch reduziert.



*Bus als Ersatzverkehr am Bahnhof Frankenberg. Foto Philipp Loth*

Im Sommer 2021, wo es zu einer Halbierung des Zugangebotes auf den meisten Linien kam, gab es kaum Ersatzverkehr mit Bussen für ausfallende Fahrten. Inzwischen werden die meisten ausfallenden Fahrten, mit Ausnahme einiger sehr kurzfristiger Ausfälle, durch Busverkehr ersetzt. Die Busse brauchen aber meist deutlich länger, halten oft nicht direkt am Bahnhof, weisen geringere Kapazitäten auf und sind allgemein unkomfortabler. Eine Fahrradmitnahme in den Bussen ist auch nicht möglich. Außerdem können mit dem Bus die Anschlüsse an den Umsteigebahnhöfen oft nicht erreicht werden. Die Busse können den Zug also keinesfalls adäquat ersetzen. Dennoch ist es besser, Busse fahren zu lassen, als gar keine Verkehrsleistung in der entsprechenden Stunde anzubieten.

Als besonders problematisch stellt sich bei kurzfristigen Zugausfällen noch das Einpflegen in die NVV-App dar. Als Verkehrsdienstleister ist die Kurhessenbahn vom NVV beauftragt, Fahrtausfälle und insbesondere auch Schienenersatzverkehre in dessen App einzupflegen. Diesem Auftrag kommt die Kurhessenbahn weiterhin ungenügend nach, so dass die NVV-App immer hinter dem Informationsstand des von der Kurhessenbahn gut gepflegten DB-Navigators hinterherhinkt. Des Weiteren kommt es auch noch häufig vor, dass ausfallende Züge auf den Anzeigen an den Bahnhöfen der Kurhessenbahn normal zu sehen sind. An dieser Stelle müsste die Kurhessenbahn ebenfalls die Kundeninformation nachbessern, damit Fahrgäste nicht ewig auf nicht verkehrende Züge warten.

Momentan ist zu beobachten, dass die Kurhessenbahn ihr Angebot gegenüber Juni 2023 schon langsam wieder hochfährt. Durch effiziente Schichtpläne wird immerhin versucht, für den Fahrgast das maximale Angebot mit dem wenigen Fahrpersonal anzubieten. Außerdem ist man seit Frühling dieses Jahres bestrebt im großen Stil Personal anzuwerben, aber es lässt sich schwer welches finden. Der Kurhessenbahn kann für eine verfehlte Personalpolitik höchstens bedingt ein Vorwurf gemacht werden. Im Zuge der Ausschreibungspolitik sind Eisenbahnverkehrsunternehmen gezwungen, ein wirtschaftliches Angebot vorzulegen, und dies lässt keine größeren Personalausstattungen zu. Allerdings wäre mehr Personal notwendig, da es immer wieder kurzfristig zu oft auch längeren krankheitsbedingten Ausfällen kommt. Ebenso sollten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer stärkeren Überabdeckung mit Personal auch in der Lage sein, einzelne Kündigungen des Fahrpersonals abfedern zu können. Der ÖPNV ist nämlich Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und somit sollte mehr Geld in die nachhaltige Sicherung einer dauerhaft stabilen Betriebsqualität investiert werden. Neben einer Änderung der Ausschreibungszwänge im ÖPNV hätte aber auch schon in den letzten Jahrzehnten mehr Energie in die Attraktivitätssteigerung der Berufe des Lokführers und des Stellwerksmitarbeiters investiert werden müssen. Denn dann ließe sich einfacher neues Personal finden.

Die häufigen Zugausfälle bei der Kurhessenbahn in den letzten zwei Jahren dürften auch den Kunden von Ticketabos sehr viel Geduld abgerungen haben. Diese Kunden sollten nun entschädigt werden. Für jeden Zugausfall muss die Kurhessenbahn Strafgebühren an den NVV bzw. RMV als Verkehrsverbund zahlen, von diesem Geld könnte man den Kunden etwas zurückgeben. Für eine Entschädigungsaktion sollte der NVV vor allem Kunden im Landkreis Waldeck-Frankenberg und im Schwalm-Eder-Kreis in den Blick nehmen. Der RMV sollte für Kunden im Landkreis Marburg-Biedenkopf eine ähnliche Entschädigungsaktion durchführen. Ein sinnvoller Vorschlag ist, angesichts des Ausmaßes der Zugausfälle den Kunden mindestens den Abopreis von drei Monaten zu erstatten.

 **Philipp Loth**

## NVV Fahrplanvorschau 2024

Am 10. Dezember 2023 tritt ein neuer Jahresfahrplan in Kraft. Der NVV informiert über die Veränderungen und lädt dazu ein, Vorschläge einzubringen. „Wir beachten jede Zuschrift und versuchen, wichtige Hinweise noch zum Fahrplanwechsel umzusetzen“, versichert der NVV. Und: „Gute Anregungen, die sich noch nicht zum Fahrplanwechsel umsetzen lassen, notieren wir für künftige Fahrpläne.“ Das Rückmeldeformular ist zu finden unter [nvv.de/fahrplan-netz/fahrplanvorschau](https://nvv.de/fahrplan-netz/fahrplanvorschau). Dort sind auch die Fahrplanänderungen im Detail aufgeführt.

Der RE11 Kassel-Düsseldorf soll künftig stündlich verkehren, nicht jedoch in den Stunden, wo ein Fernzug fährt (bislang um 9.03 Uhr und um 15.02 Uhr ab Kassel-Wilhelmshöhe). Ob der ICE München-Kassel-Köln ab 13.03 Uhr nach Abschluss der Bauarbeiten Nürnberg-Würzburg und Fulda-Kassel wieder eingeführt wird, bleibt abzuwarten. Der (löchrige) Stundentakt des RE11 bringt in jedem Fall eine Verbesserung in dieser stark nachgefragten Relation.



*Ab Dezember 2023 werden die Pesa-Triebwagen, die derzeit noch alle zwei Stunden aus Hagen-Brilon-Warburg kommen, nicht mehr bis Kassel-Wilhelmshöhe fahren (Foto vom 7. Aug. 2023 an Gleis 8).*

Allerdings: Der RE17 Kassel-Brilon-Hagen wird künftig erst in Warburg beginnen und enden. Damit entfällt die umsteigefreie Verbindung von Kassel ins Sauerland



und weiter nach Hagen. Es wäre zu wünschen, dass der RE17 künftig um 30 Minuten versetzt fährt und wieder bis Kassel durchgebunden würde und dabei die zu reaktivierenden Unterwegsbahnhöfe Liebenau und Lamerden mit bedient. Dann könnte zwischen Kassel und Warburg ein angenäherter Halbstunden-Takt entstehen, den es zwischen Kassel und Bebra schon länger gibt.

Ab 10. Dezember 2023 soll der Fernverkehr wieder die Schnellfahrstrecke Kassel-Fulda befahren, so dass zwischen Kassel und Bebra wieder der reguläre Fahrplan gilt: RT5 bedient zwischen Kassel und Melsungen alle Unterwegsbahnhöfe, dann auch den neuen Haltepunkt Melsungen-Schwarzenberg, RB5 und RE5 fahren beschleunigt ihren Weg nach Fulda bzw. Bad Hersfeld. Offen bleibt die dringende Notwendigkeit, eine RE-Verbindung Kassel-Bebra-Eisenach (-Erfurt) zu schaffen, da der kleine Dieseltriebwagen RE2 Kassel-Erfurt schrecklich überlastet ist und kein zukunftsfähiges Angebot darstellt.

Die Sanierung der derzeit gesperrten Strecke Wabern-Bad Wildungen wird erst ab April 2024 zu neuen Zugangeboten führen.

 **Ulrich Seng**

## ***Die Modernisierung der Strecke Wabern - Bad Wildungen von Ende Juli 2023 bis Ende März 2024***

Vom 31. Juli 2023 bis 29. März 2024 wird über 8 Monate die Strecke Wabern - Bad Wildungen modernisiert. Es werden ungefähr 16-18 Millionen Euro in verschiedene gebündelte Baumaßnahmen investiert. Während der Sperrzeit ist im Abschnitt Wabern - Bad Wildungen kein Zugverkehr möglich, und es wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingesetzt. Im Zuge der Modernisierung entsteht ein neuer Kreuzungsbahnhof in Fritzlar, der für den Hessentag im nächsten Jahr benötigt wird. Außerdem wird im Bahnhof Fritzlar und auch in Bad Wildungen die Stellwerkstechnik erneuert. Der momentane Kreuzungsbahnhof in Wega wird allerdings zurückgebaut, und es wird künftig nur noch ein Bahnsteiggleis in Wega geben.

Die Umrüstung der Stellwerke auf elektronische Stellwerkstechnik (ESTW) ist als notwendige Maßnahme für die Zukunftsfähigkeit der Strecke zu sehen. Es hat sich auch in den letzten Jahren gezeigt, dass nicht genug Stellwerkpersonal (Fdl) zum Betrieb der Strecke zur Verfügung stand. Sehr häufig kam es leider deswegen zu Zugausfällen, teilweise wurde der Betrieb an Wochenenden sogar ganz eingestellt. Ab Ende März 2024 wird durch die Modernisierung dann kein Stellwerkpersonal mehr auf der Strecke benötigt werden. Die Strecke wird zentral über das Stellwerk in Kassel Hbf bedient werden.

Bislang wurde die Strecke mit der Linie RB39 fast durchgehend im Zweistundentakt betrieben. Mit der Schaffung des neuen Kreuzungsbahnhofes in Fritzlar wird es möglich sein, die Strecke im Stundentakt zu befahren. Die Einführung eines durchgehenden Stundentaktes Bad Wildungen – Wabern - Kassel wird von dem NVV und der Kurhessenbahn angestrebt. Im Fahrplanjahr 2024 wird es allerdings erst einmal keinen Stundentakt geben, bis auf eine kleine Ausnahme am Nachmittag, die allerdings aus der zeitlichen Verschiebung bestehender Zugleistungen resultiert. Laut NVV könne man auch in den nächsten zwei Jahren keine zusätzlichen Leistungen bestellen, da das Land Hessen und Verkehrsminister Al-Wazir nicht genug Geld zur Verfügung gestellt habe. Die finanziellen Mittel reichen gerade so aus, um keine Leistungen im ÖPNV kurzfristig abbestellen zu müssen. Dass die Fahrgäste von einem nun bald möglichen Stundentakt wegen fehlender finanzieller Mittel nicht profitieren können, gleicht einem Desaster. Mit einem Zweistundentakt kann die Bevölkerung vor Ort nur schwer von der Nutzung des ÖPNV überzeugt werden.



*Der Bahnhof Fritzlar unmittelbar vor der Sperrung der Strecke*

Hinzu kommt noch, dass die Züge der Linie 39 in Wabern nicht auf verspätete Züge aus Richtung Frankfurt, Marburg und Treysa warten. Viele Fahrgäste melden zwar den Anschluss nach Bad Wildungen am Umsteigebahnhof in Wabern vor,

allerdings wird diese Information von den Leitstellen nicht richtig erfasst. Wenn die Züge in Wabern nicht warten, führt dies bei dem dünnen Takt zu sehr langen Wartezeiten für die Fahrgäste. Im Sinne der Fahrgäste sind wir als PRO BAHN schon länger mit der Kurhessenbahn im Austausch und hoffen, dass die Problematik der nicht wartenden Anschlüsse Ende März 2024 behoben sein wird.



*Zug der Linie RB 39 nach Bad Wildungen im Bahnhof Wabern*

Die Strecke Wabern - Bad Wildungen ist momentan auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt, daneben gibt es diverse Langsamfahrstellen, an denen die Geschwindigkeit auf 20 km/h herabgesetzt ist. Eine gegenüber dem Auto attraktive Reisegeschwindigkeit sieht anders aus. Im Zuge der Streckenmodernisierung wird es zu keiner Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 oder zumindest 80 km/h kommen. Die Langsamfahrstellen mit 20 km/h werden leider auch nicht beseitigt. Lediglich in den Bahnhöfen in Fritzlar und Wega wird die Streckengeschwindigkeit erhöht werden. Allerdings ist es zu begrüßen, dass die Kurhessenbahn in den nächsten Jahren eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h anstrebt. Es ist allerdings offen, ob dafür die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen werden und wie lange sich die entsprechenden Planfeststellungsverfahren zur technischen Sicherung oder Schließung von nicht gesicherten Bahnübergängen hinziehen werden. Ohne die Beseitigung oder Schließung von ungesicherten Bahnübergängen ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit nach der strengen Eisenbahnbetriebsordnung nicht möglich. Eine Schließung von Bahnübergängen ist dabei aufgrund großer Proteste der Landwirte und der Agrarlobby immer sehr schwierig.

Der Rückbau des Kreuzungsbahnhofs Wega auf der Strecke ist durchaus kritisch zu sehen, auch wenn es heißt, dass die Wiederherstellung dieses bei Bedarf wieder möglich sei. Der Deutschlandtakt sieht aktuell nämlich einen Stundentakt auf der Strecke mit Zugkreuzung in Wega vor. Dazu soll es zu einer Verschiebung der Fahrzeiten sowohl auf der Linie RB39 kommen als auch auf der Main-Weser-Bahn (Frankfurt-Kassel). Zudem ist ohne Kreuzungsbahnhof in Wega auch künftig nicht mehr als ein 30-Minuten-Takt zum Beispiel für Sonderverkehre oder im Blick auf die fernere Zukunft möglich. Des Weiteren wird auch eine Reaktivierung der Ederseebahn von Wega bis zur Sperrmauer untersucht werden, auch für die Reaktivierung dieser müssten die nun bald abgebauten Gleisanlagen wieder hergestellt werden.

Leider werden in der Sperrungszeit von 8 Monaten die Gleisanlagen auf der Strecke nicht umfassend erneuert. Es werden lediglich Gleise und Weichen in den Bahnhöfen in Fritzlar, Wega und Bad Wildungen erneuert. Somit wird es auch in den kommenden Jahren wieder zu Sperrungen der Strecke unter anderem wegen Gleiserneuerungen kommen. Da es sich um eine Nebenbahn handelt, wird ein ausgeglichenes Nutzen-Kosten-Verhältnis betrachtet. Eine Generalsanierung wie bei der Riedbahn 2024 ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Mittel nicht möglich. Für Fahrgäste ist es schlecht, dass aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel Baumaßnahmen nur begrenzt gebündelt werden können. Allerdings werden neben der Erneuerung der Stellwerkstechnik und der Erneuerung von Gleisen und Weichen in Bahnhöfen unter anderem vier technisch gesicherte Bahnübergänge umfassend erneuert, und ein neuer Bahnübergang wird gebaut.

Insgesamt ist die Modernisierung der Strecke als Bündelung notwendiger Maßnahmen zu begrüßen, und es ist gut, dass in die Strecke investiert wird. Vor 15 Jahren wurde noch von Seiten des NVV über eine Stilllegung der Strecke nachgedacht. Der Rückbau des Kreuzungsbahnhof Wega ist kritisch zu betrachten, und im Namen der Fahrgäste hätten wir uns als PRO BAHN natürlich noch weitere Modernisierungsmaßnahmen erhofft wie eine umfassende Sanierung des Gleiskörpers und eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. Diese Baumaßnahme ist aber vorrangig auf den Hessentag 2024 in Fritzlar ausgelegt, und es stehen sehr begrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung. PRO BAHN wird sich nun in den nächsten Jahren weiter intensiv für die schnelle Einführung eines Stundentaktes Kassel - Bad Wildungen auf der Linie 39 einsetzen, nachdem die Infrastruktur diesen Takt nun ermöglichen wird.

 Philipp Loth

## Neue Straßenbahnen für Kassel

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) gab am 24. Juli 2023 bekannt, dass 22 neue Straßenbahnen im Wert von 88 Mio. Euro bei Skoda Transportation in Pilsen bestellt werden. Die Bahnen sollen wie die in Kassel vorhandenen 30 Meter lang sein und für den Betrieb mit Anhänger oder einer weiteren Tram ausgelegt werden. Die Produktion wird in 2024 beginnen, so dass die ersten Züge im Jahr 2026 in Kassel eintreffen werden. Der Einsatz im Liniendienst ist nach der behördlichen Zulassung für das Jahr 2027 zu erwarten. Eine Option für die Bestellung von 18 weiteren Zügen in den Folgejahren wurde vereinbart.

Da die jüngsten Bahnen der KVG schon seit 2013 in Betrieb sind, wurde bereits seit längerer Zeit eine Neubestellung vorbereitet. Zugleich wurden aber auch die Niederflurfahrzeuge der ersten Generation aus den 1990er Jahren einer umfangreichen Renovierung unterzogen, so dass von den ursprünglich 25 DUEWAG-Zügen noch 20 weiterhin unterwegs sind.



*Skoda-Tram in Mannheim, seit April 2023 unterwegs als „BUGA-Express“*

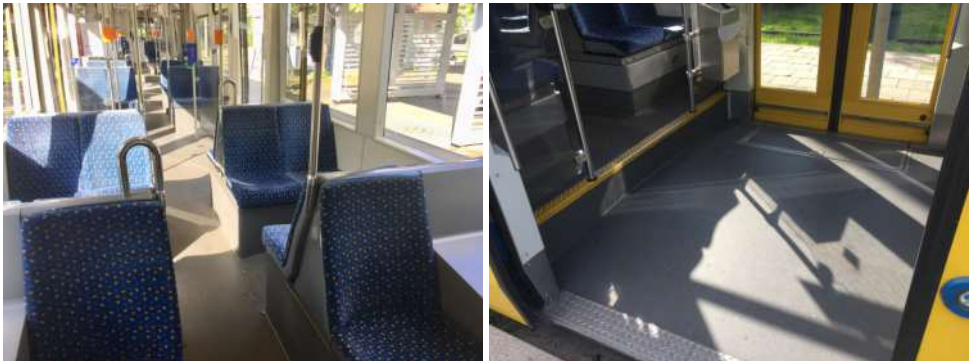
Bereits im Jahr 2018 bestellte die Rhein-Neckar Verkehr GmbH bei Skoda 80 Straßenbahnen für den Einsatz im gemeinsamen Netz von Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen unter dem Markennamen „Rhein-Neckar-Tram 2020“. Die ersten Züge kamen im April 2023 in Betrieb zur Eröffnung der Bundesgartenschau in Mannheim - mit fast drei Jahren Verspätung!

Nach den Ursachen für die lange Verzögerung befragt, sagte Martin von der Beck, Technischer Geschäftsführer der Rhein-Neckar Verkehr, am 28. März 2023 dem „Mannheimer Morgen“: „Wir haben dann leider festgestellt, dass die Priorität des Auftrags bei Skoda nicht so hoch angesiedelt war, wie wir uns das gewünscht haben.“ Ein ungewöhnlich offenes Wort eines Kunden im Blick auf die Zuverlässigkeit seines Lieferanten! Anspruchsvoll dürfte auch die Logistik für die Herstellung der weiteren Rhein-Neckar-Trams sein: Der Bau der Wagenkästen

erfolgt im finnischen Otanmäki, 500 km nördlich von Helsinki, bei der Firma Transtech, die im Jahr 2015 von Skoda übernommen worden war. Diese Teile müssen dann nach Pilsen zur Endmontage gebracht werden – eine Reise von mehr als 2000 km!

Es ist zu hoffen, dass der vergleichsweise kleine Auftrag der KVG nicht auch mit niedrigster Priorität bearbeitet werden wird. In jedem Fall wäre die KVG nach den Mannheimer Erfahrungen gut beraten, für die Einhaltung der Lieferfristen klare auch finanzielle Regelungen in das Vertragswerk einzufügen.

In ihrer Presseerklärung schreibt die KVG von „modernster Technik“ und einem „noch leistungsfähigeren Betrieb“ mit den neuen Bahnen. Von Fahrgastfreundlichkeit ist nicht die Rede – hält man dies für selbstverständlich – oder hat man darauf gar nicht geachtet?



*Innenraum einer Bombardier-Straßenbahn in Kassel: Die Sitze im Niederflurteil sind stufenfrei zugänglich. Lediglich eine Stufe führt in den erhöhten Teil an den Wagenenden. Der Zug ist von vorn bis hinten übersichtlich breit.*

Tatsache ist: Die neuen Skoda-Bahnen in Mannheim verfügen über einen nur mäßig komfortablen Innenraum. An den Übergängen von einem Wagenteil in den anderen ist an den Faltenbälgen der Innenraum stark eingeschränkt, so dass ein beengtes Raumgefühl entsteht. Es sieht aus wie „alte Straßenbahn“! Erschreckend ist zudem, dass nahezu alle Sitze im Niederflurteil nur über eine „Stolperstufe“ erreicht werden können. Dagegen sind in den Zügen, die in Kassel unterwegs sind, die Sitze stufenfrei zugänglich, und der Innenraum ist von vorn bis hinten uneingeschränkt breit. Zu den etwas höher liegenden Wagenenden muss man in den Bombardier-Zügen in Kassel nur eine Stufe steigen, in den Skoda-Bahnen in Mannheim sind es zwei! Solch eine Verschlechterung der Fahrgastfreundlichkeit kann und darf es bei neuen Straßenbahnen nicht geben! Die KVG wäre gut beraten, bei der Innenraumgestaltung der neuen Bahnen der Fahrgastfreundlichkeit Priorität einzuräumen. Sollte es der Fall sein, dass die Skoda-

Konstruktion keinen ebenen Fußboden im Fahrgastraum erlaubt und keine uneingeschränkte Breite, müsste ein anderes Modell bestellt werden.



*Innenraum einer Skoda-Bahn in Mannheim: Die Sitze sind nur über eine „Stolperstufe“ erreichbar, erkennbar an der orangefarbenen Markierung. Zwei Stufen führen zu dem erhöhten Bereich an den Wagenenden – auch orange markiert. Der Innenraum ist an den Faltenbälgen stark eingeschränkt.*

Ein weiteres Problem im Blick auf die Fahrgastfreundlichkeit: Die Zielanzeiger der Mannheimer Bahnen sind zu klein und schlecht lesbar. Hier hat die KVG bereits einen deutlich besseren Standard. Dieser darf bei neuen Bahnen nicht mehr unterschritten werden!

Es ist zu befürchten, dass sich die Verantwortlichen der KVG von einem insgesamt „wirtschaftlichen Angebot“ überzeugen ließen und dabei vergaßen, dass Straßenbahnen in erster Linie für Menschen und deren Bedürfnisse, Sicherheit und Komfort gedacht sind. Moderne Technik und leistungsfähiger Betrieb sind wichtig, aber es geht darum, den Fahrgästen ein überzeugendes Angebot für mehr als 30 künftige Jahre zu machen. **Sollten die Kasseler Bahnen wie die Mannheimer Züge gebaut und ausgestattet werden, so hätte die KVG einen dramatischen Rückschritt in der Entwicklung des Kasseler ÖPNV zu verantworten.**

 Ulrich Seng

## **Neue Elektrobusse für Kassel**

Schon im Januar 2023 hatte die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) bekannt gegeben, dass zum Ende des laufenden Jahres zwölf vollelektrische Busse in der Stadt in Betrieb gehen werden: vier 12m-Busse sowie acht Gelenkbusse des Typs Solaris New urbino electric. Lieferant ist also wieder der polnische Hersteller Solaris, der seit den 2000er Jahren fast alle Busse der KVG geliefert hat. Vorher in den 1990er Jahren waren es überwiegend Busse von Neoplan; die Firma Solaris ist ja auch aus einer Lizenzfertigung für Neoplan hervorgegangen. Seit 2018 gehört das Unternehmen mehrheitlich dem spanischen Schienenfahrzeughersteller CAF.

Die Linienbus-Familie Solaris urbino wurde im Jahr 1999 vorgestellt und ist seitdem stetig weiterentwickelt worden. Die ersten vollelektrischen Solaris urbino kamen bereits im Jahr 2014 nach Braunschweig. Inzwischen dürfte Solaris in Deutschland einen Marktanteil von 25% bei Elektrobusen erreicht haben.

In Kassel wird die KVG auf dem ehemaligen Hübner-Gelände in der Sandershäuser Straße 59 einen Betriebshof für die Elektro-Busse aufbauen. Den Zuschlag für die Errichtung der Lade-Infrastruktur hat zwischenzeitlich die Firma SBRS GmbH aus Dinslaken erhalten, eine Tochter von Shell Deutschland. Dieses Unternehmen hat bereits in vielen Städten Lademöglichkeiten für Elektrobusse errichtet sowohl in Betriebshöfen als auch unterwegs an Linienendpunkten. Beispiele sind Osnabrück, Köln und Brüssel, wo schon zahlreiche Linien elektrisch betrieben werden. An der Wendeschleife Holländische Straße in Kassel soll eine „Strom-Tankstelle“ entstehen, damit die Busse tagsüber auch dort nachladen können.

Stolz ist die KVG darauf, dass nicht nur alle Straßenbahnen, sondern auch alle E-Busse nahezu vollständig mit regionalem Wind- und Solarstrom betrieben werden können.

Die Beschaffung der zwölf Busse mit einem Investitionsvolumen von rund zehn Millionen Euro wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert. Das Ministerium übernimmt dabei 80 Prozent der Mehrkosten der Elektrobusse gegenüber Dieselmotoren.

Insgesamt verfügt die KVG über 80 Busse, die nach und nach durch Elektrobusse ersetzt werden sollen. Mit zwölf Bussen ist nun der Anfang gemacht worden. Es bleibt abzuwarten, wie rasch die weitere Umstellung gelingt. Insbesondere ist es eine offene Frage, was geschieht, falls die Förderung durch den Bund in den kommenden Jahren reduziert wird oder sogar vollständig entfällt.

 **Ulrich Seng**





## **Endlich ernsthaft mit der Aktivierung und Reaktivierung der Bahnstrecke Schwalmstadt-Treysa und der Kreisstadt Homberg (Efze) beginnen**

**Die Entscheidungsträger auf (kommunaler) regionaler und Landes-Ebene sind jetzt gefordert, sichtbare Schritte zu gehen**

Wir – die „Bürgerinitiative (BI) Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ – sind ein eingetragener Verein (e.V.). Wir arbeiten ehrenamtlich und machen verstärkt auf das Thema „Alternativen zum Individualverkehr im Schwalm-Eder-Kreis“ aufmerksam. Wir setzen uns mit Hilfe des Vor-Ort-Engagements für die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Schwalmstadt-Treysa und der Kreisstadt Homberg (Efze) ein.

Der Streckenabschnitt Homberg (Efze) bis Schwalmstadt-Treysa umfasst über 21 km mit 23 Eisenbahnüberführungen und nochmals so vielen Durchlässen, welche hauptsächlich als Sandsteingewölbe ausgeführt wurden.



*EÜ in Frielendorf-Spieskappel und BÜ in Homberg-Wernswig, Quelle: Martinetz*

Die Bahnstrecke verfügt derzeit über zwei Bahnhöfe: Homberg (Efze) und Frielendorf sowie zwei Ausweich-Anschlussstellen: Homberg-Industriegebiet und (ehem. Harthberg-Kaserne) Schwalmstadt-Treysa, ferner über sechs Haltepunkte: Homberg-Sondheim, Homberg-Wernswig, Frielendorf-Silbersee, Frielendorf-Spieskappel, Frielendorf-Leimfeld und Schwalmstadt-Rörsheim. Auf dem gesamten Abschnitt befinden sich 10 Bahnübergänge, von denen drei technisch und sieben nicht technisch gesichert sind. Die Bahntrasse ist vollständig gewidmet.



### Darum lohnt sich die Reaktivierung für die Bürger vor Ort, in der Region:

**Erstens:** Die reaktivierte Bahn-Nebenstrecke Kreisstadt Homberg (Efze) nach Schwalmstadt-Treysa stellt eine reale Alternative zum bestehenden Individualverkehr dar.

**Zweitens:** Um mehr als 20 Kilometer wächst das Schienennetz wieder an.

**Drittens:** Die Fahrzeit von der Kreisstadt Homberg (Efze) nach Schwalmstadt-Treysa über diese reaktivierte Bahn-Nebenstrecke beträgt dann knapp 24 Minuten.

**Viertens:** Über 25.000 Menschen erhalten wieder einen direkten Zugang zum überregionalen Bahnnetz gen Süden in Richtung Marburg/Lahn, Gießen und Frankfurt am Main.

**Fünftens:** Die Bahn initiiert neue Impulse für die Touristik im nordhessischen ROTKÄPPCHENLAND mit seinen vielen Sehenswürdigkeiten und Erholungsmöglichkeiten.

**Sechstens:** Die Bahn verstärkt die Ansiedlung kleinerer und mittlerer Betriebe im Homberger Hochland.

**Siebtens:** Damit wird eine zuverlässige Anbindung des Nahverkehrs an den Fernverkehr geschaffen. Es kommen immer mehr Menschen von außerhalb in den NATURPARK KNÜLL, in die historische Altstadt Homberg (Efze) und in den Ferienpark Silbersee in Frielendorf.

**Achtens:** In den südlichen und mittleren Teilen des Schwalm-Eder-Kreises entstehen neue Arbeitsplätze, und vorhandene Arbeitsplätze werden gesichert.

**Neuntens:** Ein reaktivierter und gesicherter Bahnanschluss ermöglicht Menschen von außerhalb, bezahlbares Wohnen in der Nähe der Anliegergemeinden zu nutzen und in Anspruch zu nehmen.

**Zehntens:** Zwischen den einzelnen Gemeinden besteht dann wieder eine wichtige und alternative Verkehrsanbindung für Schüler, Studenten und Berufspendler, für jüngere und ältere Menschen.

**Elfens:** Seit der Stilllegung am 15.06.2003 sind genau 20 Jahre vergangen. Nun ist die Zeit gekommen, dass die Entscheidungsträger auf (kommunaler) regionaler und Landes-Ebene gegenüber den in der Region lebenden Bürgern per Dialog begründen, warum sie jetzt für eine Reaktivierung sind, oder warum sie sich gegen eine Reaktivierung der Bahnstrecke von Homberg (Efze) nach Treysa aussprechen.



Herbert Wassmann

## **PRO BAHN Hessen und PRO BAHN Thüringen legen gemeinsames Standpunktepapier zur Neubaustrecke Fulda-Gerstungen vor**

Mit dem Bau der Schnellfahrstrecke Fulda – Bad Hersfeld – Gerstungen plant DB Netz eine Beschleunigung des Verkehrs in und aus Richtung Erfurt / Berlin. Freiwerdende Trassen auf den Bestandsstrecken sollen dem SGV und dem SPNV zugutekommen.

Die beiden Fahrgastverbände PRO BAHN Hessen e.V. und PRO BAHN Thüringen e.V. begrüßen die Notwendigkeit der Baumaßnahme und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den gesamten Schienenverkehr. Wir stellen jedoch die Frage, ob das Verhältnis von finanziellem Aufwand und betrieblichem Nutzen dieses Bauprojektes allen vorhandenen Eisenbahnverkehrsarten in ausreichendem Maß zugutekommt oder ob das geplante Verkehrsprojekt nicht zu einseitig dem Fernverkehr dient. Für die parlamentarische Befassung regen wir die Behebung existierender Engpässe, die Schaffung zusätzlicher Kapazität insbesondere im Bahnhof Gerstungen und eine bessere (höhenfreie) Verknüpfung der Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke (NBS) an deren östlichem Ende an.



*Die Bahnstation Wildeck-Hönebach mit Blick in Richtung Westen. Dem Vernehmen nach zweigt hier künftig die Neubaustrecke von der Bestandsstrecke in Richtung Fulda ab.*

Im für den SGV so relevanten Abschnitt Fulda – Bebra wird nur durch die Verlagerung der stündlichen ICE-Trasse und des ICE-Sprinters neue Kapazität geschaffen. Uns stellt sich die Frage, ob damit in diesem zentralen Korridor der avisierte Marktanteil des SGV von 25% erreicht und bewältigt werden kann. Wir wünschen uns daher, dass dieses Projekt anhand der Zugzahlen-Prognose für 2040 in einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) überprüft wird.

Im aktuellen Planungsstadium ist für uns nicht erkennbar, wo die Neubaustrecke auf östlicher Seite angebunden wird. Wird ein neuer, zusätzlicher Hönebacher Tunnel projektiert, oder endet die NBS bereits westlich „davor“ im Raum Ronshausen? Wir deuten die aktuellen Planungen so, dass eine Verknüpfung (unabhängig wo) der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke niveaugleich und nicht niveaufrei vorgesehen ist, d.h. eine konfliktfreie Betriebsführung ist damit nicht gegeben. Ein Konflikt bzw. eine Behinderung entsteht z.B. bei einem ostwärts fahrenden Güter- oder Regionalzug dann, wenn gleichzeitig ein ICE westwärts in die Neubaustrecke einfahren möchte. Der schnelle ICE hat i.d.R. den betrieblichen Vorrang. Wenn der Güterzug wartet, kann es in der Folge dazu kommen, dass dieser nur mit langsamer Geschwindigkeit in der dort vorliegenden Steigung anfahren kann und nachfolgende Züge nur entsprechend langsam folgen können.

Es gibt genügend Beispiele, wie solche Abzweigstellen niveaufrei, d.h. konfliktfrei gestaltet werden können. Zum Beispiel ist die vorhandene „Berliner Kurve“ zur Südumfahrung von Bebra höhenfrei an die Strecke von Gerstungen angebunden. Im Bahnhof Erfurt hingegen wurde die Einbindung der Neubaustrecke in den Bahnhof nicht niveaufrei gestaltet mit der Folge, dass nun nachträglich die dafür erforderlichen Überwerfungsbauwerke zur Erhöhung der Kapazität und Verbesserung des Betriebsflusses in die Planungen aufgenommen wurden.

Wir wünschen uns an dieser Stelle den notwendigen Weitblick („nicht kleckern, sondern klotzen“), vor allem damit zukünftig eine optimale (pünktliche!) Betriebsqualität erreicht werden kann. Überwerfungsbauwerke als das Mittel für niveaufreie Abzweigungen gehören zu den zentralen Maßnahmen, um die Betriebsqualität zu verbessern. Sie werden in hochbelasteten Korridoren nachgerüstet. Ein Überwerfungsbauwerk sollte am östlichen Verknüpfungspunkt der NBS ebenso unbedingt eingeplant werden.

Vor dem Hintergrund der Engpässe auf der hoch ausgelasteten Strecke 6707 Werratalbahn Heringen-Gerstungen und der bestehenden Engpässe in Gerstungen sollte innerhalb des Projektes „Neubaustrecke Fulda-Gerstungen“ eine neue direkte Verknüpfung mit dieser Strecke geprüft werden.



*Ein Blick über den vorgeschlagenen Verlauf einer neuen Verbindungskurve für die Werratalbahn. Oben zu sehen die Bahnstrecke mit einem Cantus-Zug in Höhe Wildeck-Bosserode/Hönebach, unten die Ebene mit dem Kaliberg von Heringen im Hintergrund. Etwa bis zu dem Kaliberg bei Heringen/Dankmarshausen soll die Verbindungskurve verlaufen, um dort in die Strecke im Werratal einzumünden.*

Aller Schienenverkehr der Strecke 6707 fließt derzeit in und über die Strecke 3600 (Erfurt-Bebra), welche Ausbauegegenstand des Projektes „NBS Fulda-Gerstungen“ ist. Wir können nicht nachvollziehen, dass eine Kapazitätsausweitung zur Strecke 6707 auf Grund der aktuellen Defizite nicht berücksichtigt worden ist.

## **PRO BAHN fordert neue Verbindungskurve für die Werratalbahn**

Zu prüfen ist, ob eine elektrifizierte, eingleisige Verbindungskurve aus dem Raum Hönebach (Strecke 3600) in den Raum Heringen/Dankmarshausen (Strecke 6707) ein geeignetes Infrastrukturelement sein kann, um die bestehenden und perspektivischen Kapazitätsdefizite zu beheben. Diese Verbindungskurve würde den räumlich beengten Bahnhof Gerstungen in erheblichem Maße entlasten und kann gleichzeitig einen schnelleren SPNV zwischen Südthüringen und Osthessen ermöglichen.

## **Gemeinsame Verbesserungsvorschläge von PRO BAHN Thüringen und PRO BAHN Hessen:**

Durchführung einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für das durch Göttingen, Kassel, Fulda und Eisenach begrenzte Netz mit den Prognosen im Zugverkehr für 2040 zur Prüfung, ob die Kapazitäten richtig dimensioniert sind:

- Bereits identifizierte Engpässe im Knoten Fulda auflösen und in die Umsetzung aufnehmen
- Auflösung bestehender Infrastrukturdefizite „Bebra Südeinfahrt“
- Niveaufreie, statt wie bisher geplant, niveaugleiche Einmündung der NBS in die Bestandsstrecke an der östlichen Schnittstelle (gleich ob bei Ronshausen, Hönebach oder Gerstungen)
- Prüfung des durchgehenden zweigleisigen Neubaus bis Gerstungen, alternativ Wiedererrichtung des bis ca. 1945 vorhandenen dritten Gleises Bebra – Hönebach als „Kriechspur“ für schwere Güterzüge
- Alternativprüfung eines dritten Gleises durch einen neuen (zusätzlichen) Hönebacher Tunnel bis Gerstungen
- Prüfung einer Verbindungskurve aus dem Raum Hönebach Richtung Heimboldshausen
- Ausbau der Kapazität des Bahnhofs Gerstungen in Form von zusätzlichen und längeren Gleisen für den lokalen Güterverkehr, seitenrichtige Puffergleise für den Durchgangsgüterverkehr und einer Serviceeinrichtung für den Güterumschlag
- Deutliche Erhöhung der Gleiskapazitäten für den SGV ins Werra-Kalirevier durch Reaktivierung der zweigleisigen Einmündung der Werratalbahn (Strecke 6707)
- Berücksichtigung der SPNV-Reaktivierung Gerstungen – Vacha - Bad Salzungen durch Planung/Errichtung barrierefreier Bahnsteige



**Thomas Kraft und Werner Filzinger**

## **Notizen aus Osthessen**

### **Fahrgastinformations-Systeme auf den Bahnsteigen im Vogelsbergkreis**

Wer auch immer für die Installation dieser Informations-Anzeiger, offiziell „Dynamischer Schriftanzeiger (DSA)“ genannt, verantwortlich ist, sei es RMV, VGO oder DB Netz, richtet diese Anlagen nach „Gutsherrenart“ ein.

So wurde bereits vor mehreren Jahren ein Anzeiger in Alsfeld eingerichtet. In Lauterbach erfolgte die Installation erst Ende 2022. Jedoch funktionierte die Anzeige bei Verspätungen nicht. Weder durch die „Dynamische Schriftanzeige“ noch mündlich durch das Stellwerk wurden die Fahrgäste informiert. Vertreter von PRO BAHN haben mehrmals das vor allem morgendliche Desaster miterlebt: Ca. 30 Fahrgäste warten uninformiert und ratlos bis zu 30 Minuten auf ihren Zug. Proteste beim zuständigen „Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe – ZVO-Verkehr“ führten schließlich zu einem Erfolg. Nun bekommen die Fahrgäste in Lauterbach bei Verspätungen der „Vogelsberger Verspätungsbahn“ wenigstens Informationen durch Ansagen – nicht immer und auch nicht immer genau, aber immerhin. Pro Bahn wird die Situation weiter im Auge behalten.

### **Frühjahresempfang der Partei „Die Linke“ im Hessischen Landtag in Wiesbaden am 8. Februar 2023**

Guten Mutes fuhr ich an diesem Tag nach Wiesbaden, um der Einladung als Vorstandsmitglied von PRO BAHN Folge zu leisten. Die Hinfahrt erfolgte über Alsfeld und Gießen. Mein Auto stellte ich am Bahnhof Alsfeld ab, da ich zu später Stunde nach 23 Uhr nicht mehr nach Hause nach Lauterbach kommen würde. Auf der Hinfahrt interessierte mich insbesondere der Ausbau der Main-Weser-Bahn von Bad Vilbel nach Frankfurt. Links und rechts der Strecke waren schon viele Lärmschutzwände aufgestellt, die allerdings schon mit Graffiti verschmiert waren.

Im Landtag angekommen, erwartete den Gast ein buntes und abwechslungsreiches Programm, das sich bis in den späten Abend hinzog.

Meine Rückreise sollte um 21.32 Uhr ab Wiesbaden mit der S-Bahn beginnen. Diese kam nicht, weil, wie ich später erfuhr, Bauarbeiten auf der Strecke waren. Ich musste die nächste S-Bahn nach Frankfurt nehmen. In Wiesbaden selbst habe ich nach einer Information gesucht, wie ich jetzt noch nach Alsfeld kommen kann. Der Informationsschalter im Bahnhof schließt um 20 Uhr – und das in der Landeshauptstadt! Im viel kleineren Fulda kann man um 23 Uhr noch Informationen bekommen. Selbst bei der Bundespolizei wurde ich zum Bahnhof Ffm verwiesen. Schließlich kam ich in Ffm tief um 22.23 Uhr an. Mein RE98/99 nach Gießen sollte aber schon um 22.21 Uhr abfahren. Die Hoffnung stirbt zuletzt, deshalb sprintete ich

von unten nach oben und kam am Bahnsteig um 22.25 Uhr an. Wie ein Wunder stand der Zug noch da, weil am ersten Wagen zwei Personen ihre Geschäfte machten und die Tür blockierten. Ein Zugbegleiter war nicht sichtbar, der hier hätte eingreifen können. Ich hechtete sprichwörtlich in den Zug, und die Türen schlossen sich. In Gießen habe ich den Zug nach Alsfeld noch erreicht.

Was hätte wohl ein Bahn-Unkundiger in der Nacht gemacht?

## ***Berlin ist eine Reise wert***

Vom 16. bis 18. Juni 2023 war ich mit meiner Familie in Berlin, um einen Freund zu besuchen. Weil der Sonntag unser Haupttag war, wollten wir mit dem letzten Zug nach Fulda fahren. Wir reisten zu Dritt mit unserem achtjährigen Jungen. Rechtzeitig waren wir an Gleis 1 in Berlin Hbf tief. Um 20.04 Uhr sollte Abfahrt sein. Erst einmal wurden 10 Minuten Verspätung angezeigt. Dann wurden wir von Gleis 1 nach Gleis 3 verwiesen. Die Menge wälzte sich mit allem Gepäck über die Auf- und Abgänge zum Nachbarbahnsteig. Dort angekommen, wurden wir wieder zu Gleis 1 „manövriert“. Langes Warten weiterhin und dann plötzlich auch umgekehrte Wagenreihung. Nach einem Spurt am Zug entlang erreichten wir unseren Wagen. Allerdings wurde die Platzreservierung nicht angezeigt, und unsere Plätze waren schon belegt. Die „Besetzer“ waren aber einsichtig, und wir konnten Platz nehmen.

Nun, es kam wie es kommen musste, eine weitere „Überraschung“. Der Zug konnte nicht über Südkreuz fahren, da die Strecke behördlich gesperrt sei. Also fuhren wir mit inzwischen 40 Minuten Verspätung rückwärts Richtung Norden von Berlin. Weiter ging es Richtung Halle, und ständig wurde durchgesagt, dass der Anschluss in Erfurt voraussichtlich nicht erreicht werde. Da wurde es mir doch zu bunt und ich ging zum Zugchef und mahnte meine Rechte an. Glücklicherweise hatte er Verständnis. Es folgte nun eine Durchsage, wer Richtung Frankfurt fahren wolle. Immerhin meldeten sich ca. 20 Personen. Hinzuzufügen ist, dass der Zug zwischen Halle und Erfurt fast durchgängig mit 300 km/h fuhr. Dies hatte zur Folge, dass der Zug Richtung Frankfurt in Erfurt nur 20 Minuten warten musste. In Erfurt stiegen wir schnell um. Endlich am Wagen mit unserer Reservierung angekommen, wollten wir unsere Plätze einnehmen, da tönte es aus der Mitte des Wagens: „Werner, bist du Schuld, dass wir hier so lange warten müssen?“ Es waren zwei Bewohner unseres Dorfes, die aus Richtung München kamen.

Da waren wir nun wirklich bedient. Meine Frau will ihre Bahncard zurückgeben bzw. keine neue mehr kaufen. Als Gehbehinderte hatte sie genug von den Trimm- dich-Übungen.



**Werner Filzinger**



## ***Aufruf zur Mitarbeit an einem Standpunktekatalog für die Gesamtstrecke der Main-Weser-Bahn***

Die Main-Weser-Bahn ist die wichtigste Schienenverkehrsachse Mittelhessens und teilweise Nordhessens. Nur über sie erreicht man aus dem Raum Gießen-Marburg-Wetzlar mit akzeptablen Fahrzeiten andere Teile Deutschlands. Fast sechs Jahrzehnte lang wurden die Main-Weser-Bahn und die abzweigenden Bahnstrecken im Verhältnis zu Relationen in anderen Regionen vernachlässigt. Der letzte nennenswerte Infrastrukturausbau der Main-Weser-Bahn erfolgte 1965-1968, als diese Bahnstrecke zusammen mit der Dillstrecke elektrifiziert wurde und das Dampflokzeitalter damit endete.

Nur wenige Bahnhöfe an der Main-Weser-Bahn wurden ausgebaut. Kleinere Unterwegsstationen sind zum Teil noch im Zustand wie vor 100 Jahren. Aufgrund von fast 30 Jahren Ausschreibungen von Personennahverkehrsleistungen durch den RMV mit völlig unzureichenden Ansätzen hat auch die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber die Investition in die Main-Weser-Bahn nur auf dieses unzeitgemäße Niveau ausgerichtet.



*Direkt an die Bahnsteigkante des Bahnhofs Großen-Linden soll in wenigen Jahren ein großes Mehrfamilienhaus gebaut werden. Die Flächen sind frühere Abstellanlagen für Güterwaggons, nun sollen sie für immer einer möglichen Bahnerweiterung entzogen werden.*



*Bild oben: Heute ist es schon eng am Bahnsteig in Langgöns (Landkreis Gießen).  
Bild unten: Nun soll direkt hinter der Lärmschutzwand, die schon zu dicht am Gleis steht, eine Bebauung im Rahmen der innerörtlichen Verdichtung erfolgen.*

Die PRO BAHN Regionalverbände haben sich in Bezug auf einzelne Abschnitte der Main-Weser-Bahn bereits in den vergangenen Jahren geäußert und die Probleme deutlich benannt. Diese sind u.a.:

- Der viergleisige Ausbau nach Friedberg muss nachgebessert werden.
- Die Erneuerung der Verkehrsstation Friedberg weist deutliche Fehler auf.
- Der viergleisige Ausbau zwischen Friedberg und Gießen muss angegangen werden (gemäß Regionalplan Mittelhessen).
- In Langgöns und Linden muss eine Bebauung zu dicht an der Bahnstrecke verhindert werden.
- Ausbau des Bahnhofs Gießen: Ein weiterer Mittelbahnsteig (Gleise 7+8); Kopfbahnsteig (Gleis 10) und barrierefreies Gleis 11.
- Überlegungen zur besseren Einfädelung der Lumdatalbahn in die Main-Weser-Bahn im Bereich Lollar.
- Ausbau der Verkehrsstation Niederwalgern.
- Kapazitätserweiterung des Bahnhofs Marburg.
- Die Bahnsteighöhen der kleinen Stationen zwischen Butzbach und Marburg sowie nördlich von Marburg müssen angepasst werden.
- Die Fehler beim Ausbau der Verkehrsstation Kirchhain müssen behoben werden.
- Neuer Hausbahnsteig im Bahnhof Stadtallendorf.
- Ausbau des Bahnhofs Schwalmstadt-Treysa.
- Streckenweise Neutrassierung zur Geschwindigkeitserhöhung nördlich von Marburg.
- Neubau einer Ergänzungsstrecke zwischen Edermünde-Grifte und Kassel-Oberzwehren zur Umfahrung des Engpasses Baunatal-Guntershausen.
- Die Fahrzeit der Fernzüge zwischen Gießen und Kassel sollte auf eine Stunde reduziert werden.
- RE30 und RE99/RE98 sollten mit ausreichend bemessenen Zügen in einem sauberen Stundentakt fahren.

Der Fahrplan der Main-Weser-Bahn sorgt alltäglich für Zorn und ist dringend umstellungs- und erweiterungsbedürftig. All diese vielen Einzelpunkte sollen nun in einem PRO BAHN-Standpunktekonzept zur Main-Weser-Bahn aufeinander abgestimmt werden, so dass die Thesen für die Zeit bis zum Jahr 2100 aus Fahrgastsicht und gesellschaftlicher Position artikuliert sind.

Im Herbst 2023 wird es nun mit der Ausarbeitung losgehen. Mitglieder/Interessierte, die mitmachen möchten, sind willkommen in der Zukunftswerkstatt. Per Mail kann man sich melden bei [mittelhessen\(a\)pro-bahn-hessen.de](mailto:mittelhessen(a)pro-bahn-hessen.de) oder telefonisch 06406 8373997.



*Der Bahnhof Gießen, Main-Weser-Bahnhof, im August 2023.  
Links im Bild zu sehen die Bahnsteige für die Gleise 1, 2+3 sowie 4+5. Auf dem westlichen Teil liegt noch genügend Fläche, um im Bereich der vorhandenen Gleise 6, 7 und 8 einen weiteren Mittelbahnsteig zu errichten.*

## **PRO BAHN Regionalmitgliederversammlung fordert Abzug der Stadler-Flirt auf den RE99/RE98 ab 2025, weil sie viel zu wenige Sitzplätze haben**

Am 01.07.2023 fand in Lollar die gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen statt. Dabei wurde eine deutliche Forderung für die Main-Weser-Bahn nochmals erhoben. Diese lautet, dass die heutigen, viel zu kleinen Nahverkehrstriebwagen auf den Regional-Express-Linien

- RE99 Frankfurt(Main)-Friedberg-Gießen-Wetzlar-Herborn-Dillenburg-Haiger-Siegen

- RE98 Frankfurt(Main)-Friedberg-Gießen-Marburg-Stadtallendorf-Treysa-Wabern-Kassel

abgezogen werden.

Der Weiterbetrieb über die neue Vertragslaufzeit 2025-2038 ist inakzeptabel.

Die heutigen Triebwagen des Modells Flirt der Firma Stadler, Baujahr 2008, haben 300 Sitzplätze, 10 Triebwagen sind davon vorhanden. 3 weitere Flirt-Triebwagen haben nur 180 Sitzplätze.

Schon mit der Anhörung zum Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) im Jahr 2020 und davor zur Neuausschreibung der Linienbündel für den Regionalzugverkehr in Mittelhessen haben der PRO BAHN Landesverband Hessen sowie die Regionalverbände Mittelhessen und Nordhessen die Beibehaltung des unzureichenden RE-Angebots kritisiert und Änderungen eingefordert. Stellungnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften zum RNVP gingen seinerzeit in die gleiche Stoßrichtung. Den RMV hat das nicht interessiert, er hat die Ausschreibung der Linienbündel sogar zeitlich vor die Aufstellung des RNVP gesetzt und damit vollendete Tatsachen geschaffen. Nun sollen die Stadler Flirt bis 2038 weiterfahren. Eine Fehlentscheidung, welche im kleinen Kämmerlein des RMV unter wenigen verantwortlichen RMV-Mitarbeitern entschieden wurde. Der nur zweimal im Jahr tagende RMV-Aufsichtsrat hat dies dann ohne wirklich eingehende Analyse und Hinterfragung gebilligt. Diese fatale Fehlentscheidung hätte im RMV schon damals zu personellen Konsequenzen führen müssen, weil man als Meister in Schönrederei und der Verklärung von Sachverhalten den Menschen glaubhaft machen wollte, dass hier eine ausreichende Angebotsabdeckung gegeben ist. Das Gegenteil ist seit 2009 der Fall.

Nun haben sich seit 2018/2019 die Dinge noch weiter zugespitzt. Insbesondere auf dem RE98 ist ein deutlicher Fahrgastzuwachs festzustellen. Die sog. Flatrate-Tickets wie das Deutschlandticket und das Schüler- und Studierendenticket führen auf dem RE98 insbesondere ab den Bahnstationen im Landkreis Marburg-Biedenkopf bis nach Frankfurt fast immer zu überfüllten Zügen. Lediglich zwei Fahrten sollen nun von Montag bis Freitag auf dem RE98 in Doppeltraktion gefahren werden. Die Beschaffung zusätzlicher Nahverkehrstriebwagen ist nicht vorgesehen. Der Leistungserbringer Hessische Landesbahn (HLB) soll die Bestandsfahrzeuge für den Linienbündel-Neustart 2025 lediglich runderneuern.

Die PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen fordern die Anschaffung von größeren und zusätzlichen Nahverkehrstriebwagen mit 700-800 Sitzplätzen für die Linien RE99/RE98, damit der zunehmende Bedarf im Rahmen der Verkehrswende abgedeckt werden kann. Die Züge des RE99/RE98 müssen etwa das gleiche Sitzplatzangebot vorhalten wie die Züge des auf gleicher

Strecke verkehrende RE30 (Frankfurt-Friedberg-Gießen-Marburg-Kassel). Die Stadler-Flirt können problemlos im elektrifizierten Netz an anderer Stelle in Deutschland nach ihrer Runderneuerung eingesetzt werden. PRO BAHN sieht durchaus auch andere Einsatzmöglichkeiten in Hessen.



*Die Stadler-Flirt der Hessischen Landesbahn, hier im Bahnhof Gießen auf Gleis 1, sind seit Ende 2009 im Einsatz und sollen nun für die Zeit von 2025-2038 runderneuert werden. Sie sind aber viel zu klein und müssten durch Züge mit der doppelten Anzahl an Sitzplätzen ersetzt werden.*

Es ist klar, dass es bestehende Verkehrsverträge gibt, welche sodann aufgehoben, neu verhandelt und ggf. neu ausgeschrieben werden müssen. Schaut man auf die Jahreszahlen, so kommt der Verkehrsvertrag RE99/RE98 mit Ziel 2038 schon nahe an das Jahr 2045 heran, in welchem Deutschland klimaneutral sein will. Mit Nahverkehrstriebwagen, deren Bedarf in der Vergangenheit mit vorsätzlich nach unten gerechneten Prognosezahlen bestimmt wurde, darf jedoch keine Verkehrsleistung mehr jetzt und für die Zukunft vergeben werden. Gegebenenfalls müssen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen durch die politischen Entscheidungsebenen verändert werden, um für den gesamten RE-Verkehr auf der Main-Weser-Bahn und auf der Dillstrecke komfortable und zukunftsichere Bedingungen für die Fahrgäste zu schaffen.

 **Lars Möbius**

## ***Kirchhain – was man bei einer grundhaften Sanierung einer Bahnstation alles verkehrt machen kann***

Jahre sind ins Land gegangen, in denen der Bahnhof Kirchhain ein trauriges Bild darbietet. Die Region kennt ja noch Beispiele genug, bei welchen alte Bahninfrastruktur aus der Zeit von vor 100 Jahren gepaart ist mit Rückbau, Vandalismus und Vergammelung. Der Kirchhainer Bahnhof besitzt heute einen Mittelbahnsteig mit den Gleisen 1 und 2 (Hauptgleise der Main-Weser-Bahn) gegenüber dem Empfangsgebäude, zwei bahnsteiglose Durchgangsgleise 3 und 4 sowie ein weiteres Gleis 5 am ehemaligen Mittelbahnsteig 2, der nach dem Ausbau des ehemaligen Gleises 7 vom Empfangsgebäude und vom Busbahnhof ebenerdig als Hausbahnsteig erreichbar ist. Von Gleis 5 führen früher die Züge der 1900 eröffneten Wohratalbahn (Kirchhain – Rauschenberg - Gemünden/Wohra) ab, von Gleis 7 die Züge der Ohmtalbahn (Kirchhain – Homburg/Ohm - Burg- und Niedergemünden). Das Gleis 5 dient heute als Bahnsteigkante für Verstärkerzüge. Künftig sollen mehr Züge der Linie RB41 bereits in Kirchhain auf Gleis 5 enden, welche heute noch bis Stadtallendorf fahren. Dagegen hat PRO BAHN Mittelhessen bereits mehrfach protestiert und wird dies auch weiterhin tun. Stadtallendorf ist die zweitgrößte Stadt im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Es war klar, mit dem Kirchhainer Bahnhof musste in Bezug auf eine grundhafte Erneuerung etwas passieren. Wie in allen anderen Fällen auch fanden sich die beteiligten Ebenen zusammen (DB Netz, Land Hessen, Verkehrsverbund, Landkreis, Stadt etc.). Solche Verfahren laufen ja nirgends in Deutschland wirklich rund, aber in Kirchhain stellt es ein besonderes Trauerspiel dar. DB Netz kategorisierte die Investition so herunter, dass ein erheblicher Teil an Investitionskosten und Folgekosten an der Stadt hängengeblieben wäre. Angesichts der Tatsache, dass es sich von der Rechtslage her um sog. freiwillige Leistungen und um Investitionen in fremdes Eigentum handelt, musste selbst der progressivste Stadtverordnete aus den ursprünglichen Gedanken aussteigen, ein für alle Nutzer optimalen Bahnhof zu erhalten.

Weil es zunächst keinen einzigen Schritt voranging, entschied man sich, den Neubau des Busbahnhofs vorzuziehen. Die Stadt Kirchhain hat immerhin 13 Stadtteile, zudem stellt sie für die Nachbarkommunen Amöneburg und Rauschenberg, Wohratal und Ebsdorfergrund die Regionalfunktion eines Mittelzentrums dar. In Kirchhain fahren schließlich zwei Regionalbuslinien, vier vertaktete Lokalbuslinien und sieben Linien im Gelegenheitsverkehr bzw. Schülerverkehr ab. Daher entstand ab dem Jahr 2013 im südöstlichen Bereich auf den alten Güter- und Abstellgleisen der neue Busbahnhof. Dabei wurde auch das alte Personengleis 7 aufgegeben. In der Aufteilung begann hier schon der erste Fehler. Man legte zwischen das alte Bahnhofsgebäude und den Busbahnhof noch

den P&R-Parkplatz, wodurch der Weg für Busreisende noch länger ist als für all diejenigen, welche mit dem Auto zum Bahnhof anreisen. Zwischen Bahnhofsgebäude und Busbahnhof ist somit ein Fußweg von 500 m entstanden.



*Weit sind die Distanzen in Kirchhain an der Main-Weser-Bahn.*

*Am linken Bildrand beginnt erst das sanierte Gleis 5, weit im Hintergrund der Mittelbahnsteig der Gleise 1 und 2 mit dem historischen Bahnhofsgebäude. Der Busbahnhof liegt erst „hinter“ dem Fotografen, der auf der Brücke der Hindenburgstraße steht. Resultat: Alles absolut fahrgastunfreundlich.*

Das Bahnhofsgebäude wurde umfassend saniert und beherbergt seit 2015 Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten sowie ein Restaurant. Dort befindet sich auch der Treppenabgang zur Unterführung zum Mittelbahnsteig der Main-Weser-Bahn.

In Bezug auf die Unterführung hat man die nächsten Fehler begangen. Sie wurde zwar instandgesetzt, jedoch in der alten Bausubstanz belassen. Lediglich zwei Aufzüge stellen nun die Barrierefreiheit her. Selbst um diese musste die Stadt Kirchhain intensiv kämpfen. Werden doch solche Investitionen bei kleineren Kommunen seitens DB Netz fortwährend infrage gestellt. Den Bau und den Betrieb



von Aufzügen sollen die Kommunen tragen. In Kirchhain ist es nun nicht so weit gekommen. Dennoch, auch bei der Unterführung hätte man mehr tun müssen. Rund 65% des Siedlungsgebiets des Kernorts Kirchhain liegen nördlich der Main-Weser-Bahn, insbesondere die Schulzentren, in direkter Nachbarschaft die Grundschule, wenig dahinter die Alfred-Wegener-Gesamtschule sowie das Berufsschulzentrum mit der Sporthalle. Wie man allein schon angesichts dieser örtlichen Gegebenheiten keinen Durchstich auf die Nordseite des Bahnhofs schafft, ist nicht mehr erklärbar. Hinzu kommt, dass die neueren Wohnviertel und die Gewerbegebiete nördlich des Bahnhofs liegen. Lediglich das Gleis 1 hätte mit einer Verlängerung der Unterführung unterquert werden müssen. Ein nördlicher Ausgang mit Treppe und Rampe hätte problemlos an die Ziegelgartenstraße angebunden werden können. Die nötigen Freiflächen sind vorhanden. Durch die nicht vorhandene direkte Zuwegung muss man nun einen Umweg von 850 m zum Bahnsteig laufen.



*Ernüchternde Situation, nur wenige Meter neben dem Gleis 1 (Richtungsgleis Frankfurt) verläuft die Ziegelhüttenstraße. Wie man sieht, es gibt genügend Platz für eine barrierefreie Zuwegung „ohne weiteren Aufzug“.*

Auch die Entfernung vom Mittelbahnsteig zum Busbahnhof ist enorm, mit Unterführung 600 m Fußmarsch. Keinen Gedanken verschwendete man daran, den Mittelbahnsteig um gut 500 m nach Osten unter die Bahnbrücke Hindenburgstraße zu legen. Die über die Gleise führende Brücke ist ohnehin in absehbarer Zeit durch einen Neubau zu ersetzen. Dementsprechend hätte eine „aufgerüstete Brücke“ mit breiteren Treppenabgängen und Aufzügen einerseits zu dem Mittelbahnsteig (Gleise 1+2), andererseits zum Busbahnhof, P&R-Parkplatz und Gleis 5 den Charme einer Bahnstation der kurzen Wege ergeben. Dem PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen ist bewusst, dass dies die teuerste Variante geworden wäre, da man in die Gleisanlage hätte eingreifen müssen. Blickt man in die mittlere Zukunft, so wird die Reaktivierung der Ohmtalbahn mit durchgehenden Zügen von Marburg über Alsfeld nach Fulda diskutiert. Dazu muss auf jeden Fall das Umfeld in Kirchhain weiter entwickelt werden, da der nun erfolgte Ausbau mit dem Bedarfsgleis 5 für die Ohmtalbahn keinesfalls ausreicht. Baufehler von heute machen diesem Projekt zusätzliche Schwierigkeiten.

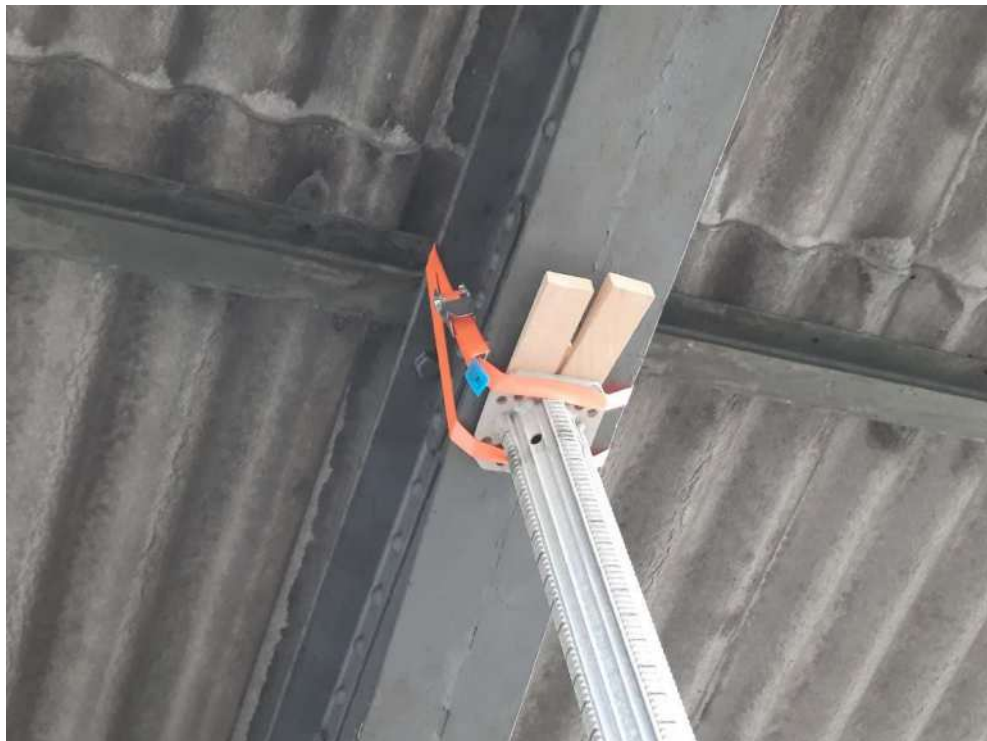
Vielleicht lässt sich die Verlängerung der Unterführung auf die Nordseite zur Ziegelgartenstraße noch realisieren. Ansonsten sind viele Chancen vertan worden, den Bahnhof Kirchhain zu einer zukunftssicheren Bahnstation auszubauen. Es entscheidet wieder nur das heutige Geld. Diejenigen, die das so entschieden haben, haben sich Zeit Lebens ein weiteres Mal an künftigen Generationen versündigt.

Wesentliche Gründe liegen darin, dass DB Netz mit einem gesellschaftlich unangemessenen Druck Machtspiele mit den einzelnen Kommunen betreibt. Diese sind sowohl von ihren Verwaltungsstrukturen her als auch mit ihren politischen Gremien vielfach überfordert. Von der DB werden überhöhte Summen genannt, wie eine Eigenbeteiligung von kommunaler Seite aussehen müsste. Unterstützung dagegen könnte von der Landesseite kommen, vom Verkehrsministerium. Das „Hessische-Mach-Mich-Nicht-Nass“ führt allerdings dazu, dass Hessen in der Rangliste „missratene Bahnhöfe“ die Spitzenposition einnehmen dürfte. Es ist doch keiner künftigen Generation mehr zu erklären, wenn angesichts immer schwierigerer Rahmenbedingungen aktuell in den 2020er Jahren missratene Verkehrsbauten erfolgen, woran Generationen in 50-70 Jahren noch zu leiden haben. Entweder durch eigene Rechtsgrundlagen des Landes oder durch Initiativen über den Bundesrat oder durch die hessischen Bundestagsabgeordneten könnte eine Trendwende zu sinnvolleren Verkehrsinvestitionen in Hessen erfolgen. Mit verklärenden Sonntagsreden an Rednerpulten wird das eigene Fehlverhalten übertüncht. Mögen solche Ergebnisse wie in Kirchhain in anderen Kommunen künftig verhindert werden!

 Lars Möbius

## ***Herborn im Lahn-Dill-Kreis: Im Landkreis des Stillstands wird auch nach 7 Jahren nicht weitergebaut. Bahnsteigdächer drohen einzustürzen!***

Herborn, ein weiteres schauriges Beispiel, wie Bahnhöfe vernachlässigt werden.



*Mit primitivsten Mitteln, welche selbst Heimwerker sich aus dem Baumarkt nicht besorgen würden, werden Bahnsteigdächer in Herborn abgestützt.*

Die mittelhessische Kommune selbst hat sich intensiv engagiert. Mit kommunalen Mitteln und insbesondere mit Zuwendungen des Landes wurde ein ansprechendes Bahnhofsumfeld geschaffen. Im Gegensatz zur Nachbarstadt Dillenburg, die vielleicht jetzt erst so langsam in die Gänge kommt, hat Herborn Beachtliches geleistet: Das Bahnhofsgebäude wurde durch die Stadt erworben und beherbergt nun lobenswerte und ansprechende Einrichtungen. Davor wurde ein kleiner Busbahnhof geschaffen, welcher durchaus eine für den Fahrgast übersichtliche und

ansprechende Anlage darstellt. Auf der Ostseite entstand, leider auf ehemaligen Bahnsteig- und Gleisflächen (Gleise 4+5) sowie freigeräumter weiterer Bahnflächen, ein größerer P&R-Parkplatz in der Littau. Angesichts von 30 Jahren verfehlter ÖPNV-Politik im Lahn-Dill-Kreis und einem Busangebot eines „sibirischen Nirgendwo“ muss man den Menschen der Region einfach zugestehen, dass sie mit dem Auto nach Herborn fahren. Alle Investitionen in Herborn entstanden im Hinblick auf den „Hessentag 2016“ in Herborn. Man liest richtig „2016“.



*Ein RB40 Dillenburg-Frankfurt hält in Herborn. Man sieht nicht nur den Höhenunterschied zwischen Zug und Bahnsteig (38 cm - 55 cm), sondern auch die Stützen über die gesamte Länge des Bahnsteigs, damit das Dach nicht über den Fahrgästen zusammenbricht. Zur besseren Erkennbarkeit hat man die Stützen gelb angesprüht.*

Was ist seither am Bahnhof Herborn passiert? Die Antwort ist: Nichts! Die Verkehrsstation, von welcher man hoffte, dass - wenn sie nicht zum Hessentag 2016 pünktlich fertig werden würde - sie zumindest in überschaubarer Zeit danach grundhaft erneuert würde, fristet auch 2023 ihr Dasein in einem unwürdigen Zustand wie in der Nachkriegszeit. Die Bahnsteige sind weiterhin nicht barrierefrei und nur 38 cm hoch; lediglich an Gleis 1 gibt es einen Aufzug, nicht an Gleis 2+3. Inzwischen

drohen die Einrichtungen zusammenzubrechen. Man hat seitens der Deutschen Bahn noch nicht entschieden, die alten Bahnsteigdächer einfach ersatzlos abzubrechen, wie dies an vielen anderen Stellen in Deutschland geschehen ist. Dagegen meint man, mit einfachen handwerklichen Mitteln, welche an den Besuch eines Baumarkts erinnern, die alten Dächer auf primitive Weise abzustützen.

Unter diesen Dächern in der Atmosphäre eines Entwicklungslandes im weltweiten Ranking lässt man die junge Generation warten, ebenso Menschen, welche darüber nachdenken, vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Müssten nicht vielmehr die Verantwortlichen, welche 8 Jahre Verzögerung und auffällige Zustände zu verantworten haben, von ihren Positionen entbunden werden? Okay, die Rahmenbedingungen, welche insbesondere politisch „von oben nach unten“ und in die Verkehrswirtschaft eingebracht werden, sind schauerhaft. Jedoch rechtfertigt dies nicht in Gänze diese massive Verzögerung.

Inzwischen muss man auch deutlich sagen, dass die Ausbaupläne für den Neubau der Verkehrsstation Herborn völlig überholt sind. Der Stand aus den 2000er Jahren mit kleinen Kunststoff-Regenwetter-Häuschen anstelle der Berücksichtigung von Sonnenschutz ist ein Fehler. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass vermehrt Güterverkehr über die Dillstrecke als Alternativroute zum Mittelrheintal geführt werden wird. Der nötige Verkehrsleistungsausbau im Bahnverkehr im Hinblick auf die Klimaschutzziele 2045 ist da noch nicht im Blick. Daher muss die Verkehrsstation Herborn unter neuzeitlichen Gesichtspunkten zukunftsfähig im Hinblick auf das verbleibende Jahrhundert neu geplant und baurechtlich abgesichert werden. Die Gesamtmaßnahme sollte nun in wenigen Jahren umgesetzt werden.

Herborn liegt im ÖPNV-Entwicklungsland Lahn-Dill-Kreis, weit weg von den zuständigen Stellen der DB in Frankfurt am Main und weit weg von der RMV-Zentrale in Hofheim (Taunus). Aus Sicht des PRO BAHN Regionalverbandes Mittelhessen müssen diese Zustände schon in absehbarer Zeit der Vergangenheit angehören. Wir fordern die Verantwortlichen auf, endlich den Bedürfnissen des 21. Jahrhunderts Rechnung zu tragen.

 **Thomas Kraft**



## **Lumdatalbahn – ein Erfolgsmodell. Kommt jetzt auch die Reaktivierung im Personenverkehr zum Ziel?**

**Bis Ende 2023 erfolgt die Sanierung des Streckenabschnitts zwischen Lollar und Mainzlar zum Schamott-Werk.**

**Gute Zeiten für die Lumdatalbahn: Am 24.08.2023 kamen aus Wiesbaden positive Signale, wie sie bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erwarten waren.**

Am 30.12.2016 war der letzte Güterzug auf der Trasse der Lumdatalbahn im Einsatz. Der Abschnitt zwischen der Einleitungsweiche in Lollar und der Anschlussstelle Didier-Werke (heute RHI Magnesita) in Staufenberg-Mainzlar war als öffentliche Eisenbahninfrastruktur von Mai 2002 bis Ende 2016 unter der Regie der Hessischen Landesbahn (HLB) betrieben worden. Kurze Zeit sollte es per LKW noch weiterlaufen, jedoch schien dann das Ende des traditionellen Industriebetriebs besiegelt zu sein. Über die Arbeitsplätze und die Nachfolgenutzung der Industriebranche rauchten bereits die Köpfe von Kommunalpolitik, Gewerkschaft und Wirtschaft.



*Die Didier-Werke und davor die Trasse der Lumdatalbahn im Dezember 2016. Auf dem Nebengleis stehen die letzten Güterwaggons, welche von dem Industriebetrieb beladen wurden. Danach war bis heute Schluss.*

Die Wende kam im August 2022, als das österreichische Mutterunternehmen verkündete, den Standort Staufenberg (Hessen) doch weiterbetreiben zu wollen und den Gütertransport wieder auf die Schiene zu bringen.

Seither hat sich einiges getan. Mit der HLB fand sich wieder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches sich für den Güterverkehr bereitfand. Die Infrastruktur der Gesamtstrecke von Lollar bis Rabenau-Londorf war noch im Eigentum der Deutschen Bahn (Bundesrepublik Deutschland, Eisenbahninfrastrukturvermögen). Inzwischen wurde die Bahnstrecke von der HLB-Basis AG, einem HLB-Tochterunternehmen, mit Wirkung zum 01.06.2023 übernommen. Etwa zur gleichen Zeit gingen die Bauarbeiten im Abschnitt Lollar-Mainzlar los. Sieben Jahre lag die Strecke still, die Technik war vielfach nicht mehr brauchbar. Insbesondere die Bahnübergänge mussten erneuert werden und wurden in den letzten Tagen fertiggestellt. Bis Ende 2023 sollen nun die ersten 5 km Lumdatabahn wieder in Betrieb sein, so dass der Güterverkehr zum Werk von RHI Magnesita starten kann.



*Der Bahnübergang Marburger Straße in Lollar, hier kreuzt die stark befahrene L 3475. Die Gleisanlage wurde in den Sommerwochen 2023 komplett erneuert. Die Signaltechnik ist noch im alten Zustand.*



*Auch der Bahnübergang Großgasse (L 3146) in Staufenberg-Daubringen wurde saniert. Im Hintergrund der Haltepunkt Daubringen, der viele Jahre lang von den Reaktivierungs-Befürwortern für Sonderfahrten instandgehalten wurde.*

## **4,5 Mio. EUR stehen für die Ausführungsplanung bereit. Die Reaktivierung im Personenverkehr kommt vielleicht früher als erwartet.**

Am 31.05.1981 fuhr der letzte fahrplanmäßige Personenzug auf der Lumdatalbahn zwischen Lollar und Londorf. Ein Jahr vorher, am 30.05.1980 war auf der Kanonenbahn zwischen Lollar und Wetzlar Schluss. Seither ist der Kulturbahnhof Lollar, in welchem der Fahrgastverband PRO BAHN mit der Regional- und der Landesebene ab und an residiert, nur auf der Hauptstrecke der Main-Weser-Bahn mit Personenverkehr belegt. Gut viereinhalb Jahrzehnte nach der Einstellung soll es auf der Lumdatalbahn wieder mit Personenverkehr losgehen. Diesem Ziel ist insbesondere der Verein „Lumdatalbahn e.V.“ seit dem 24.08.2023 ein ganzes Stück näher gekommen. Begünstigt durch die bereits für den Güterverkehr



sanierten ersten 5 km bis kurz hinter Mainzlar dürften sich die Parameter gegenüber der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) von 2020 erheblich verbessert haben. Die Ergebnisse der neuen NKU waren am 24.08. nicht Thema, jedoch die Bereitstellung der 4,5 Mio. EUR. Nun müssen die Verkehrsstationen geplant werden, da die alte Infrastruktur entweder verfallen ist, sich in Privateigentum befindet (Gebäude) oder überhaupt nicht mehr existiert. Die Signal- und Sicherungstechnik muss ebenso zeitgemäß geplant werden, und die zahlreichen Bahnübergänge werden neu aufgebaut. Ein Durchlass zwischen Allendorf (Lumda) und Rabenau-Londorf muss komplett neu errichtet werden, da er wegen Baufälligkeit demontiert wurde. Hinzu kommt die ergänzende Infrastruktur im Vorfeld der Bahnhaltstellen, für welche die Kommunen die Verantwortung tragen. Vier Kommunen des Landkreises Gießen liegen entlang der Strecke: Lollar, Staufenberg (Hessen), Allendorf (Lumda) und Rabenau (Hessen).



*Der Bahnhof Rabenau-Londorf. Hier werden voraussichtlich in wenigen Jahren die gelben Züge der HLB enden. Dazu muss u.a. ein neuer Bahnsteig gebaut werden.*

Alle rechnen mit einer früheren Inbetriebnahme als 2029. Das Jahr war in der jüngeren Vergangenheit genannt worden, bevor der Güterverkehr Lollar-Mainzlar bekannt wurde. In dem Linienbündel Wetterau-Ost, wozu die Linien RB46 Gießen-Gelnhausen, RB47 Friedberg-Wölfersheim-Hungen und RB48 Friedberg-Nidda gehören und welches mit dem Fahrplanwechsel Ende 2022 an den Start ging, ist die Lumdatalbahn (RB43) bereits im Fahrzeugpark der Baureihe Alstom LINT eingeplant worden.

Die erste Reaktivierung in Hessen, welche unter der Verantwortung der aktuellen Landesregierung auf den Weg gebracht wurde, könnte dann Wirklichkeit werden. Die letzte Reaktivierung war im September 2015 die untere Edertalbahn Korbach-Frankenberg, die noch unter der schwarz-gelben Landesregierung (2009-2014) und insbesondere durch den starken Einsatz des damaligen Landrats des Kreises Waldeck-Frankenberg, Reinhard Kubat (SPD), zur Verwirklichung gelangte.

Die Akteure des Lumdatalbahn-Vereins freut es, die sich gleich am 24.08.2023 in Rabenau-Odenhausen stiehlt in der Kneipe Gleis 1 trafen. Über 40 Jahre beispiellosen Engagements liegen nun hinter den Aktivisten. In verschiedensten Organisationsformen vertraten sie lautstark ihre Forderungen, und sie stemmten sich immer wieder gegen fortwährende Botschaften, das Ziel der Reaktivierung aufzugeben. Die politischen Parameter, z.B. während der Weltwirtschaftskrise 2008, waren immer wieder sehr schlecht. Zu danken ist für den ersten großen Zeitraum dem früheren Lumdatalbahn-Vorsitzenden Michael Laux und für die jüngere Zeit der Familie Lotz (Manfred, Kerstin und Marcel Lotz). Neben diesen Namensnennungen soll nicht verborgen bleiben, dass es dutzende Aktive sind, die ihre Freizeit, ihr Engagement für das Ziel der Reaktivierung eingebracht haben und weiterhin einbringen. Sie haben ebenso ihren bedeutenden Anteil, wenn es denn nun zur Reaktivierung kommt.

 **Thomas Kraft**

***An dieser Ausgabe Nr. 3/2023 haben mitgewirkt:***

***Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Thomas Kraft, Philipp Loth, Lars Möbius, Thomas Mroczek, Uwe Schuchmann, Marco Schumm, Ulrich Seng, Herbert Wassmann, Klaus Zecher***

## Betriebliche Fragestellungen zur nächtlichen Belegung der NBS Frankfurt-Mannheim

### *Die Problematik der zweigleisigen Weiterstädter Kurve zur Anbindung der Bestandsstrecke Mainz – Darmstadt an die NBS Frankfurt – Mannheim*

Fester Bestandteil der Neubaustrecken-Planung zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof ist deren Verknüpfung mit der Bestandsstrecke 3530 Mainz-Darmstadt, welche nun nach mehreren Varianten-Untersuchungen in Form einer zweigleisigen optimal für 100 km/h ausgelegten Verbindungskurve südöstlich vom Bahnhof Weiterstadt (Bestandteil der NBS-Vorzugsvariante II.b) erfolgen soll.

Erklärtes Ziel ist dabei, dass der nächtliche Güterzugverkehr aus/in Richtung Mittelrhein - Mainz-Bischofsheim - Groß-Gerau über diese neue Weiterstädter Verbindungskurve auf die NBS geführt werden soll.

Es handelt sich hierbei um eine planfeststellungsrechtlich erstmals im deutschen NBS-Bauwesen verbindlich zu verankernde so genannte Verkehrslenkung innerhalb einer gutachterlich definierten Nachtzeitscheibe zwischen 22 und 6 Uhr, um die Kommunen entlang der Bestandsstrecken 4010 "Riedbahn" zwischen Groß-Gerau und Lampertheim sowie 3601 "Main-Neckar-Bahn" zwischen Darmstadt und Neu-Edingen/Friedrichsfeld vom starken nächtlichen Güterzugverkehr, welcher dem RFC 1 (Rail Freight Corridor Rhine-Alpine) zuzuordnen ist, dauerhaft zu entlasten.



*Visualisierung der Weiterstädter SGV-Verbindungskurve vom Mittelrhein zur ICE-Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim entlang Kreuzstraße*

In den vergangenen Jahren fand diese nachzeitscheibliche Verkehrslenkungsdiskussion zwischen den NBS-Planungsverantwortlichen und dem Beteiligungsforum in einem eher theoretischen Duktus statt. Somit stellte ich mir die Frage, auf welcher Datengrundlage eine praxistaugliche Diskussion über dieses nächtliche Güterzug-Verkehrslenkungskonzept im etablierten Beteiligungsforum zwischen der Region und dem NBS-Planungsstab geführt werden kann.

### **Geplante ICE-Fahrplan-Trassen gemäß Deutschland-Takt-Datenbank Fernverkehr auf der NBS Frankfurt - Mannheim in Nord-Süd- und Süd-Nord-Fahrtrichtung zwischen 22 und 6 Uhr gemäß Bearbeitungsstand vom 11.03.21:**

#### **ICE-Fahrtrichtung Nord-Süd, vereinfacht dargestellt:**

Frankfurt Hbf oder Ffm-Flughafen Fernbfh ab 21.47, 21.54, 21.55, 22.01, 22.25, 22.31, 22.46, 22.51, 23.01, 23.25, 23.31, 23.54, 00.01, 02.46, 03.25, 03.54, 04.46

#### **ICE-Fahrtrichtung Süd-Nord, vereinfacht dargestellt:**

Mannheim Hbf ab 22.02, 22.05, 22.19, 22.32, 22.35, 22.39, 22.54, 23.02, 23.05, 23.32, 23.35, 00.05, 00.35, 01.40, 02.05, 02.35, 05.32, 05.40, 06.02, 06.10

Das Güterzug-Volumen vom und zum Mittelrhein, wegverlagert von Riedbahn und Main-Neckar-Bahn auf die NBS Frankfurt - Mannheim ab/bis Verbindungskurve Weiterstadt nach/von Mannheim zwischen 22 und 6 Uhr auf Basis des Jahresfahrplans 2020 wird im Folgenden dargestellt. Es geht dabei um die verbindlich bestellten SGV-Fahrplantrassen für den Jahresfahrplan 2020. Darüber hinaus gibt es im SGV auch noch kurzfristig bestellbare Flex-Trassen für Bedarfsgüterzüge, welche hier nicht berücksichtigt werden.

#### **SGV-Einfahrt-Mengen vom Mittelrhein kommend in NBS-Verbindungskurve Weiterstadt Richtung Mannheim:**

Stunde 22: 8 Gz, Stunde 23: 7 Gz, Stunde 0: 6 Gz, Stunde 01: 10 Gz, Stunde 02: 13 Gz, Stunde 03: 10 Gz, Stunde 04: 10 Gz, Stunde 05: 13 Gz

#### **SGV-Ausfahrt-Mengen von Mannheim kommend aus NBS-Verbindungskurve Weiterstadt Richtung Mittelrhein:**

Stunde 22: 9 Gz, Stunde 23: 4 Gz, Stunde 0: 7 Gz, Stunde 01: 7 Gz, Stunde 02: 12 Gz, Stunde 03: 9 Gz, Stunde 04: 10 Gz, Stunde 05: 5 Gz, Stunde 06: 5 Gz

Folgendes ist erkennbar:

Alle in der Deutschland-Takt-Datenbank vorgefundenen ICE-Kantenfahrzeiten in den Relationen

- Frankfurt Flughafen Fernbahnhof - Mannheim Hbf und umgekehrt
- Frankfurt Hbf/Fernbahntunnel - Mannheim Hbf und umgekehrt
- Frankfurt Hbf/Fernbahntunnel - Darmstadt Hbf - Mannheim und umgekehrt

unterstellen zwischen 22 und 6 Uhr eine ausnahmslose Nutzung der NBS Frankfurt-Mannheim.

Für jeden Laien ist zweifelsfrei auch ohne grafische Bildfahrplan-Darstellung erkennbar, dass die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen ICE-Zügen (300 km/h) und Güterzügen (meist 100 km/h) als trassenkonfliktträchtig einzustufen sind.

Unter diesen in der Deutschland-Takt-Datenbank vorgefundenen ICE-Rahmenbedingungen würde sich eine solche Güterzug-Verkehrslenkungsregelung zwischen 22 und 6 Uhr für die Einwohnerschaft entlang von Riedbahn und Main-Neckar-Bahn zugespitzt formuliert so "löchrig wie ein Schweizer Käse" präsentieren. Für eine längere nächtliche Nutzung als Güterzugtrasse stehen auf der NBS allenfalls 3-3,5 Stunden zur Verfügung. In dieser Zeit können maximal 60-70 GZ (Summe in beiden Richtungen) verkehren und nicht die 140 GZ, die der BVWP-Projektbegründung 2-004-V03 zu Grunde lagen.



*Visualisierung der Weiterstädter SGV-Verbindungskurve in Troglage kurz vor Ein- oder Ausmündung an NBS Frankfurt - Mannheim*

Dabei darf auch nicht übersehen werden, dass der Güterzug-Verkehr im durch unseren Raum führenden RFC 1 "Rhine-Alpine" durch die klimapolitisch richtigerweise voranzutreibenden Verlagerungskonzepte von der Straße auf die Schiene erfreulicherweise weiter ansteigen wird. Siehe hierzu auch "Masterplan Schienengüterverkehr" des Bundes, "Starke Schiene" des DB-Konzerns sowie „European Green Deal“ der EU-Kommission sowie die Fortschreibung des Deutschland-Takt-Zielfahrplans bis 2040.

## Lösungsvorschläge

Es ist Kontakt zur SMA Deutschland GmbH als dem beauftragten Bundesgutachter für die gegenwärtig laufende Fortentwicklung des Deutschland-Takt-Zielfahrplans 2040 aufzunehmen. Für alle im Zeitfenster zwischen 22 und 6 Uhr aufgelisteten ICE-Züge sind neue Fahrzeit-Profile über die langsamere Riedbahn und auch die Main-Neckar-Bahn zu beantragen. Nur so wird die im Beteiligungsform DB-seitig stets versprochene umfassende nächtliche Güterzug-Verkehrslenkung über die NBS Frankfurt-Mannheim gelingen, um mehr Lärmschutz zu erreichen. Dabei ist auch eine Neuberechnung der realistischen Güterzugtrassen in der Nachtscheibe erforderlich, denn die bisher behaupteten 140 GZ-Trassen stehen nach unserer obigen Untersuchung jedenfalls bei weitem nicht zur Verfügung.

Denkbar ist aber auch, dass die ICE-Züge auf der NBS Frankfurt – Mannheim verbleiben, deren Höchstgeschwindigkeit jedoch von 22 bis 6 Uhr an den dort stattfindenden SGV angepasst wird.

Egal, welche Lösung für diese betreffenden ICE-Züge zu Gunsten des SGV umgesetzt wird: Es bedeutet je nach Fahrtrichtung eine Deutschland-Takt-Abweichung auf deren weiterem Laufweg südlich oder nördlich der NBS.

Abschließend sei noch erwähnt, dass wir derzeit leider über keine gesicherten Erkenntnisse verfügen, wie hoch das auf bestellten Fahrplantrassen abgefahrene Güterzug-Volumen zwischen 22 und 6 Uhr in den Relationen

- Heidelberg/Schwetzingen/Mannheim - Neu-Edingen/Friedrichsfeld - **Main-Neckar-Bahn** - Darmstadt - Langen - Frankfurt Süd - Hanau - Flieden - Fulda / Frankfurt West - Friedberg - Gießen bzw. ab Darmstadt weiter Richtung Dieburg - Babenhausen - Abzweig Steinerts/Mainaschaff - Hanau - Flieden - Fulda / - Aschaffenburg - Würzburg / - Hanau - Nidderau - Friedberg - Gießen
- Mannheim - Lampertheim - Biblis - **Riedbahn** - Mörfelden - Walldorf - Frankfurt Stadion - Frankfurt Süd - Hanau - Flieden - Fulda / - Aschaffenburg - Würzburg / - Hanau - Nidderau - Friedberg – Gießen / Abzweig Frankfurt-Niederrad – Frankfurt Außenbahnhof – Frankfurt-Galluswarte – Frankfurt-West / Frankfurt Stadion – Abzweig Forsthaus – Frankfurt West – Friedberg - Gießen

im Jahresfahrplan 2020 war und somit auch noch für eine nächtliche Verlagerung auf die NBS zwischen Mannheim und Zeppelinheim bzw. umgekehrt geeignet ist.

Die Thematik der SGV-Verkehrslenkung über die Kurve Weiterstadt wird gewiss weiterhin auf der Tagesordnung der folgenden Beteiligungsforen stehen.



**Thomas Mroczek, Vorsitzender PRO BAHN RV-Starkenburg  
und Mitglied im Dialogforum NBS Frankfurt-Mannheim**



# **Odenwaldbahn-Initiative gratuliert VIAS zur Vertragsverlängerung und fordert zuverlässigen Fahrplan**

**Pressemitteilung der Odenwaldbahn-Initiative vom 28. Juni 2023**

**Die Odenwaldbahn-Initiative fordert vom RMV einen zuverlässigen Fahrplan – auch wenn dieser zeitweilig deutlich reduziert sein sollte.  
Der Infrastrukturausbau muss dem angepeiltem Ziel von verdoppelten Fahrgastzahlen genügen.**

Gratuliert hat die Odenwaldbahn-Initiative dem Verkehrsunternehmen VIAS Rail zur Vertragsverlängerung. Seit 2005 zeigen die Beschäftigten einen hohen Einsatz. Jedoch wird die Nutzer-Erfahrung seit vielen Monaten durch regelmäßigen, kurzfristigen Ausfall von Zugfahrten getrübt, der auch nach der am 27.06.2023 im „Darmstädter Echo“ vermeldeten kleineren Fahrplanreduzierung in den Odenwald anhält. Konkreten Vorschlägen der Initiative vom 17.02.2023 ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) nicht gefolgt. Darunter leiden vor allem die Fahrgäste der kleineren Stationen zwischen Wiebelsbach und Hanau, die – wenn überhaupt – bestenfalls am Vorabend bzw. am frühen Morgen erfahren, dass viele Regionalbahnen der Linie 86 wieder einmal ausfallen. Der Busersatz kann weder alle Bahnhöfe anfahren noch die Fahrzeiten per Schiene halten. Unter den dann verpassten Anschlüssen leiden auch Kunden, die die sehr guten Busanschlüsse in Babenhausen nutzen wollen. Nach Beobachtungen der Odenwaldbahn-Initiative ist die Inanspruchnahme besonders der Linie 86 deutlich zurückgegangen. Bei starken Verspätungen aus Frankfurt verzichtet VIAS auch auf die Fahrtstrecke Erbach–Eberbach und retour, wo – sofern überhaupt welche fahren – Ersatzbusse über den Krähberg (der Zug fährt flott durch den Krähbergtunnel) viel länger unterwegs sind und ebenfalls zwei Unterwegsstationen nicht direkt anfahren können.

Dem RMV hat die Odenwaldbahn-Initiative daher vorgeschlagen, bei absehbar anhaltendem Personalmangel auf Fahrten der nicht überall haltenden RE-Linie 85 zwischen Erbach, Wiebelsbach, Hanau und Frankfurt Süd zu verzichten und einen stabilen Betrieb der RB-Linie 86 zu gewährleisten. Die RB 86 bedient auch Klein-Umstadt, Langstadt, Zellhausen und Klein-Auheim, hat in Babenhausen perfekte Anschlüsse an Züge und Busse und ist das Grundangebot, während der RE 85 nur ein Zusatzangebot ist. Die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger wurden von der Initiative gleichzeitig informiert, bleiben offensichtlich jedoch tatenlos.

Weiterhin weist die Odenwaldbahn-Initiative darauf hin, dass mit dem in der „Erbacher Erklärung“ aus dem Jahr 2020 versprochenen Infrastruktur-Ausbau nun



rasch begonnen werden muss. Besonders die Wiederherstellung des Kreuzungsbahnhofs Hetzbach – Voraussetzung für einen Stundentakt zwischen Eberbach und Erbach – muss vorgezogen werden. Als im Jahr 2000 das damalige „Eckpunktepapier“ zwischen Politik, RMV und DB Netz unterzeichnet wurde, brauchte es nur fünf Jahre, um mit einem umfangreichen Umbau den Darmstädter Nordbahnhof für die Direktzüge nach Frankfurt zu ertüchtigen. Von 2020 bis 2030 mit dem weiteren Ausbau zu warten, ist kein „Deutschland-Tempo“!

Zudem müssen auch im Odenwaldkreis die Bahnsteige von heute 115 Meter auf insgesamt 250 Meter verlängert werden, um die von der Bundesregierung für 2030 versprochene Verdoppelung der Fahrgastzahlen bewältigen zu können und auch längere Züge der Odenwaldbahn über Eberbach hinaus wieder - wie bis 2004 - mindestens bis Heilbronn zu führen: Im Neckartal würden die RMV-Kurzzüge nicht genügen!

Doch auch in den Kreisen Darmstadt-Dieburg, Offenbach und den Städten Hanau und Darmstadt müssen die Bahnsteige mindestens 250 Meter lang werden. Der RMV will nur bis 170 Meter verlängern – was für die erwähnte Verdoppelung bis 2030 nicht ausreicht, auf die sich die Ampel-Bundesregierung auf Nachfrage der Unionsfraktion (DS 20/6944) (Minister Scheuer hat das vor 2021 angekündigt) ebenfalls festgelegt hat. Um den Darmstädter Ast von Pendlern aus dem Odenwaldkreis (nach Frankfurt) zu entlasten und in Wiebelsbach im Halbstundentakt perfekte Anschlüsse aus Groß-Umstadt Mitte herzustellen, müssen die vom Regionalen Schienenbündnis schon 2018 im Konzept "123 km Zukunft" geforderten zweigleisigen Abschnitte Hainstadt–Seligenstadt und Langstadt–Klein-Umstadt in den Ausbau integriert werden. Sollte das derzeit nicht nach GVFG förderfähig sein, sind die Bundestagsabgeordneten besonders der Ampel aufgefordert, knapp zwei Jahre nach ihrer Wahl endlich für die Schiene in ihrem Wahlkreis tätig zu werden und für die Finanzierung zu sorgen - beim ständig wachsenden Straßennetz in Südhessen ist die Finanzierung offensichtlich problemlos.

Link zur Bundestags-Drucksache 20/6944 zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen:  
<https://dserver.bundestag.de/btd/20/069/2006944.pdf>



**Uwe Schuchmann**





# **Die Politik treibt in der „DaDi-Du“-Auskunft Menschen ins Auto:**

## **Mehr als die Hälfte aller Empfehlungen sind falsch!**

**Pressemitteilung der Odenwaldbahn-Initiative vom 30. Juni 2023**

**Direktbusse werden ignoriert, Dadiliner nicht berücksichtigt, innerorts ist oft nur das Auto im Blick. Auch korrekte Auto-Empfehlungen zeigen massiven Ausbaubedarf beim ÖPNV. Für die 250.000 Euro hätte Darmstadt besser Bahnhöfe mit Radabstellanlagen ausstatten sollen und der Kreis mehr Busfahrten bestellen sollen!**

Mehr als die Hälfte der Empfehlungen der am 27.06.23 gestarteten Internetseite „[DaDi-Du.de](http://DaDi-Du.de)“ sind falsch. Das hat eine Analyse der 528 möglichen Relationen durch die Odenwaldbahn-Initiative ergeben. Sollten die Seitennutzer aufgrund der falschen Grobhinweise auf die Abfrage bewährter Auskunftsseiten wie [www.bahn.de](http://www.bahn.de) oder [www.rmv.de](http://www.rmv.de) verzichten, treibt die verantwortliche Politik mit „DaDi-Du.de“ die Menschen bewusst ins Auto und braucht sich über volle Straßen und den Wunsch nach breiteren Straßen nicht zu wundern, ebenso wenig über angeblich leere Busse und Züge und daraus folgende leere ÖV-Kassen.

Da die Internetseite „DaDi-Du.de“ mit den Logos vom Kreis Darmstadt-Dieburg, der Wissenschaftsstadt Darmstadt, von Heag Mobilo und Dadina geschmückt ist, ist die Odenwaldbahn-Initiative über die mangelhafte Qualität verwundert. Offensichtlich zählt Farbe mehr als qualitativer Inhalt. Bei den verbleibenden 25% plausiblen Auto-Empfehlungen erwartet die Initiative von der Politik konkrete Konzepte für den kommenden Nahverkehrsplan.

Für 279 von „DaDi-Du.de“ empfohlene Auto-Relationen gibt es nach Recherche der Odenwaldbahn-Initiative durchaus sehr gute bis akzeptable Alternativen mit Eisenbahn, Bus, Straßenbahn, Dadiliner oder Fuß/Rad. Als solche stuft die 1979 gegründete Odenwaldbahn-Initiative Relationen mit Direktverbindungen oder mit maximal einem Umstieg zwischen Gemeindehauptorten bzw. diesen und den Darmstädter Stadtteilen ein, die Mo-Fr mindestens stündlich bestehen, bzw. innerorts zu Fuß/per Rad. Auch die 55 korrekten ÖV-Empfehlungen (inkl. Rad, Heinerliner) der Internetseite beziehen Umsteigeverbindungen mit ein, daher hält die Initiative ihr Vorgehen für vergleichbar und sachgerecht.

Von den 279 falschen Auto-Empfehlungen ärgert die Odenwaldbahn-Initiative besonders, dass es bei 18 Fällen umsteigefreie Direktbusverbindungen gibt, zB zwischen den Nachbarorten Reinheim und Roßdorf, Groß-Umstadt und Otzberg, Fischbachtal und Modautal!



Nur für 133 der insgesamt 528 möglichen Relationen gibt es keine Alternative im Öffentlichen Verkehr mit maximal einem Umstieg, bzw. die Reisezeit ist aufgrund der nötigen Umwege eher für ÖV-Fans geeignet. Im Zweifelsfall hat die Odenwaldbahn-Initiative eher der Auto-Empfehlung Recht gegeben. Diese 133 Relationen zeigen klar, wie es um den ÖV im Dadina-Gebiet bestellt ist: Für diese 25% gibt es aus Sicht der Politik keine akzeptable Verbindung, sonst würde sie nicht das Auto empfehlen. Auf die Vorschläge aus der Politik für Verbesserungsmaßnahmen ist die Initiative sehr gespannt. Würden gar die Empfehlungen von „DaDi-Du.de“ gelten, kämen zu den 133 korrekten die 279 falschen Auto-Empfehlungen hinzu, also gäbe es im Raum Darmstadt-Dieburg insgesamt 412 Relationen ohne akzeptables Nahverkehrsangebot! Was für eine Blamage für die Verantwortlichen der Verkehrspolitik: 78 Prozent Verbindungen mit Handlungsbedarf!

Im Innerortsverkehr einiger Landkreiskommunen sowie in Darmstadts Innenstadt empfiehlt „DaDi-Du.de“ nur das Auto, sogar in einigen mit Dadiliner versorgten Kommunen wie Babenhausen. Daher ist die Frage berechtigt, ob die Dadina überhaupt an der Datenbearbeitung beteiligt war und wieso vorab keine Kontrolle erfolgte. Im Vorhinein war deren Fahrgastbeirat nicht beteiligt – hier gilt das alte Motto des Branchentelefonbuchs: „Vielleicht sollte man jemanden fragen, der sich damit auskennt“.

Innerhalb Darmstadts werden oft Empfehlungen mit „E-Tretroller“ (liegen oft behindernd auf Gehwegen) und „Bike&Ride“ ausgeworfen. Angesicht des unverändert fehlenden Wetterschutzes für Räder an den Bahnstationen Lichtwiese, Darmstadt Ost, Nord und Süd wäre der Darmstädter Anteil von 125.000 Euro besser zur konkreten Verbesserung verwendet worden. Im Kreis wären besser ÖV-Lücken geschlossen worden, zB gibt es zwischen den benachbarten Kreis-kommunen Groß-Umstadt und Groß-Zimmern keinen Direktbus, obwohl es weiterführende Schulen gibt.

Die der Analyse zugrunde liegende Auswertungs-Matrix wird die Odenwaldbahn-Initiative zunächst nicht vollständig veröffentlichen. Die Politik ist aufgefordert, eine rasche Korrektur durchzuführen. Gegen Ende der Sommerferien ist von Seiten der Initiative eine erneute Auswertung vorgesehen.

**Nachbemerkung zur obigen Presseerklärung: Im Anschluss an die Berichterstattung in den Medien haben die Projektpartner eine Überarbeitung angekündigt.**



Uwe Schuchmann

## Deutschlandticket als Jobticket umsonst

Dass Arbeitgeber die Möglichkeit haben, ihren Beschäftigten das Deutschlandticket als Jobticket vergünstigt bereitzustellen, dürfte bekannt sein. Weniger bekannt dürfte sein, dass diese Vergünstigung auch 100 % betragen kann, sodass die Arbeitnehmer das Deutschlandticket kostenlos erhalten.

Steuerfrei ist das unter folgenden Bedingungen:

§ 3 Satz 1 Nr. 15 EStG: Steuerfrei sind

15. <sup>1</sup>Zuschüsse des Arbeitgebers, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr (ohne Luftverkehr) zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte und nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 sowie für Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr gezahlt werden. <sup>2</sup>Das Gleiche gilt für die unentgeltliche oder verbilligte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Linienverkehr (ohne Luftverkehr) für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte und nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 sowie für Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr, die der Arbeitnehmer auf Grund seines Dienstverhältnisses zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn in Anspruch nehmen kann. <sup>3</sup>Die nach den Sätzen 1 und 2 steuerfreien Leistungen mindern den nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 abziehbaren Betrag.

Mit dem „nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 abziehbaren Betrag“ in Satz 3 ist die Entfernungspauschale in den Werbungskosten des Arbeitnehmers gemeint. Die bekanntlich sowieso unter den Tisch fällt, so lange die Werbungskosten den Arbeitnehmerpauschbetrag nicht übersteigen. Tipp: Auf [Buzer.de](https://www.buzer.de) sind solche Querverweise verlinkt, dies ist ein großer Vorteil gegenüber [gesetze-im-internet.de](https://www.gesetze-im-internet.de).

Die gelb markierten Stellen besagen im Umkehrschluss, dass es für ein kostenloses Deutschlandticket keine steuerlichen Bedingungen hinsichtlich der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort oder hinsichtlich einer tatsächlichen Nutzung des ÖPNV durch den Arbeitnehmer gibt. Also auch keine Nachweispflichten dazu.

Übrigens braucht es für diese Steuerfreiheit keinen Rahmenvertrag zwischen dem Arbeitgeber und einem ÖPNV-Unternehmen. Einen solchen Vertrag braucht man meines Wissens nur für die bis zum 31. Dezember 2024 befristete Erstattung eines „Übergangsabschlags“ durch das Finanzamt an den Arbeitgeber in Höhe von 5 % der 49,- €, also sagenhaften 2,45 € pro Arbeitnehmer und Monat.

**Liebe Arbeitgeber**, worauf wartet Ihr noch? Die guten Bewerber dürften zukünftig Arbeitgeber bevorzugen, die ein kostenloses Deutschlandticket anbieten und somit ihre corporate social/environmental responsibility in der Praxis leben. Außerdem kann das Deutschlandticket auch auf Geschäftsreisen verwendet werden.

**Liebe Arbeitnehmer**, worauf wartet Ihr noch? Tut etwas für die Umwelt und für Euch selber und schlagt das D-Ticket als kostenloses Jobticket Eurem Arbeitgeber vor.

**Liebe Tarifpartner**, siehe oben.

 **Christhard Beringer**

---

## **Landesmitgliederversammlung am 28.10.2023: Die PRO BAHN-Mitglieder sind nach Butzbach eingeladen**

Mindestens einmal im Jahr sind alle Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Hessen zur Landesmitgliederversammlung eingeladen. Diese findet 2023 im Bereich der Region Mittelhessen statt und zwar am 28.10.2023 im Bürgerhaus Butzbach. Die Einladungen gehen fristgemäß demnächst an die Mitglieder heraus.

Vormittags ist die Besichtigung der bestehenden Werkstatt der Hessischen Landesbahn (HLB) im Bereich des ehemaligen Bahnhofes Butzbach-Ost geplant. Zudem wird es einen Vortrag der HLB zum Neubau der größeren Werkstatt im Nordwesten Butzbachs geben. Darin wird aufgezeigt, wie aufgrund der deutlichen Mehrleistung, welche die HLB in Mittelhessen künftig bedienen wird, auch der sich daraus ergebende größere Bedarf an Wartungen und Instandsetzungen gedeckt werden kann.

Einzelheiten zu Uhrzeiten und Tagesordnung werden noch festgelegt.



**Thomas Kraft**

## **Wahlprüfsteine zur Verkehrspolitik: Die Antworten von Parteien und Wählergemeinschaften, welche zur Hessischen Landtagswahl am 08.10.2023 antreten, liegen vor**

Der PRO BAHN Landesverband Hessen hat sieben Parteien und Wählergemeinschaften im April 2023 eine Fragenliste zur Landtagswahl 2023 übersandt. Alle haben auf alle 30 Fragen geantwortet, d.h. CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP, Linke, Freie Wähler und VOLT. Die Fragen und die dazugehörigen Antworten können im Internet auf [pro-bahn-hessen.de](https://pro-bahn-hessen.de) abgerufen werden, genauer auf

<https://pro-bahn-hessen.de/wp-content/uploads/2023/08/Wahlpruefsteine-LTW-Hessen-2023-mit-Antworttexten-final.pdf>

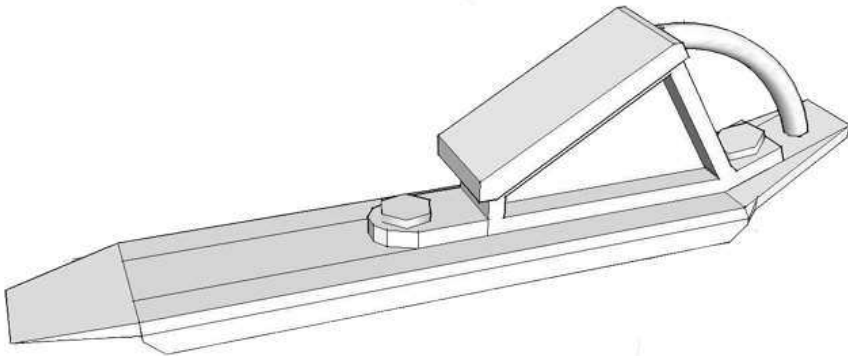
Viel Spaß beim Lesen!



**Thomas Kraft**

## **Der Hess. Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Jörg Michael Müller MdL, erhalten den Negativpreis „Hessischer Hemmschuh“ 2022-2023**

Der PRO BAHN Landesverband Hessen vergibt einen Preis an Personen, welche es aus Fahrgastsicht schlecht mit Bussen und Bahnen in Hessen meinen, den Hessischen Hemmschuh. Ein Hemmschuh ist ein Eisenstück, welches auf die Schiene gelegt wird, um Waggonen beim Rangieren auszubremsen. Ausbremsen, dafür stehen auch die beiden diesjährigen Hemmschuh-Preisträger in Hessen. In der Laudatio heißt es: „Der Preis wird verliehen wegen besonders negativem Wirken im Amt, gegen die Zukunftsfähigkeit der öffentlichen Mobilität im Lande Hessen, wie man in unserer Gesellschaft nicht agieren sollte.“



Der Fahrgastverband PRO BAHN vergibt an **Minister Tarek Al-Wazir** den Hessischen Hemmschuh, weil er an den mangelhaften Grundstrukturen, an denen der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Hessen seit Jahrzehnten krankt, in seiner gesamten Amtszeit seit 2014 nichts verändert hat. Er schlägt Gestaltungsmöglichkeiten aus, obwohl das Land Hessen die Kompetenz dazu hätte. Stattdessen schiebt man die Verantwortung auf die Landkreise und Städte ab 50.000 Einwohner ab und stattet sie nur unzureichend mit Finanzen aus. Erst jetzt, wenige Tage vor der Landtagswahl, kommt nun nach fast zehn Jahren des Zögerns mit der Finanzierung der Ausführungsplanung für die Lumdatalbahn die erste Reaktivierung in Gang.

Die Grundthese der hessischen Verkehrspolitik lautet: „Es wird nur etwas gemacht, wenn die Kommunen es wollen“. Vor Ort gibt es jedoch immer Widerstände, Politik und Verwaltung sind zudem überfordert. Als Landesverkehrsminister verzichtet Al-

Wazir darauf, übergreifende verkehrspolitische Konzepte zu entwickeln und zur Verwirklichung zu bringen, stattdessen kommen viele „Sonntagsreden“. Nachdem Hessen seit 1999 überhaupt kein eigenes Geld aus dem Landeshaushalt bereitgestellt hat, liegt unser Land gegenwärtig immer noch bundesweit im unteren Drittel der Mitfinanzierung von Bussen und Bahnen.

Abgesehen von der Durchreichung der sog. „Regionalisierungsmittel“ aus dem Bundeshaushalt beteiligt sich das Land Hessen bei weitem nicht in ausreichendem Maße an der Finanzierung des ÖPNV. Das Land Berlin hat im Jahr 2021 zu jedem Euro vom Bund 2,00 Euro hinzugegeben, Bayern 1,10 Euro - Hessen aber nur 0,21 Euro! Den hessischen Kommunen werden weiterhin Mittel aus dem sog. „Kommunalen Finanzausgleich“ abgezweigt, um den ÖPNV mitzufinanzieren. Damit engen sich die Spielräume von Städten und Gemeinden ein. Zudem müssen diese noch direkte städtische und kreiseigene Gelder für den Linienbusverkehr bereitstellen. Dass dadurch in Hessen unwürdige Zustände im ländlichen Raum bestehen, die im Grundgesetz garantierten gleichen Lebensverhältnisse gerade hier im Bundesland massiv verfehlt werden, scheint Minister Al-Wazir seit Jahren nicht wahrzunehmen.

Stattdessen freut er sich über Errungenschaften wie Flatrate-Tickets für Schüler, Studenten, Senioren und jüngst das Deutschlandticket. Nur nutzt es nichts, Flatrate-Tickets anzubieten, wenn ein im europaweiten Vergleich schlechter ÖPNV in den urbanen Randbereichen und im ländlichen Raum Hessens besteht. Dass bei 1,3 Mio. Hessen Ende 2022 es landesweit nur rund 70.000 Seniorentickets gab, was lediglich 5,3% der Bevölkerung entspricht, ist bezeichnend. Wenn kein Bus fährt, braucht auch kein Ruheständler ein Seniorenticket.

**Jörg Michael Müller**, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion und zu Hause in Herborn im Lahn-Dill-Kreis, ist neben seinem Mandat in Wiesbaden auch Kreistagsabgeordneter. Durch verschiedenste Redebeiträge hat Müller deutlich gemacht, dass er keinerlei Interesse daran hat, dem ÖPNV in Hessen auch nur ansatzweise ein größeres Gewicht zu geben. Bürgerschaftliches Engagement wie die „Verkehrswende Hessen“, eine von vielen Verbänden, Vereinen und lokalen Gruppierungen getragene Initiative, dieser begegnete Landtagsabgeordneter Müller in einer völlig inakzeptablen, ja verächtlich machenden Weise, so dass seine politischen Ziele gegen Bus und Bahn erkennbar wurden.

Müllers politisches Ziel ist es, dem Auto, dem Individualverkehr, der individuellen Mobilität massiv Vorrang einzuräumen, wie es längst aus der Zeit gefallen ist und vor 50-60 Jahren als Maßstab galt. Auch als Kreistagsabgeordneter und Lokalpolitiker hat er sich durch die Verbreitung der inhaltlich falschen Aussage gegen die Schiene hervorgetan, dass der Ausbau der B 253 im nördlichen Lahn-Dill-Kreis und die Reaktivierung der benachbarten Dietzhölzalbahn miteinander unvereinbare Verkehrsprojekte seien. Dialogbereitschaft, wie dies bei

verkehrspolitischen Sprechern anderer Fraktionen, aber auch bei CDU-Landespolitikern aus anderen Bundesländern der Fall ist, diese ist bei Jörg Michael Müller nicht erkennbar.

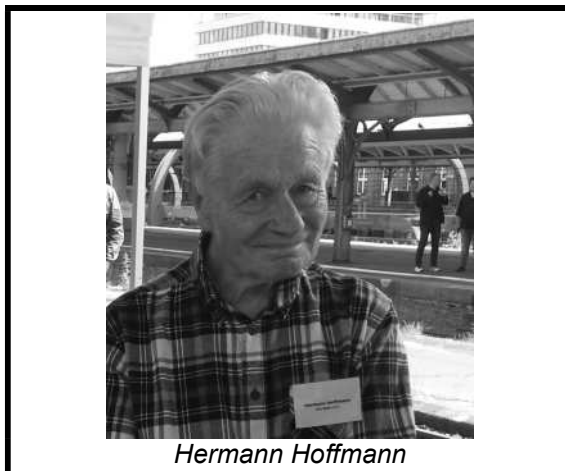
**Tarek Al-Wazir und Jörg Michael Müller** stehen für eine weithin verfehlte Verkehrspolitik der schwarz-grünen Landesregierung: Der völlig misslungene Start der Wasserstoffzüge im Taunus; die nicht aufeinander abgestimmte Flotte von Nahverkehrszügen in Hessen; die dadurch wachsende Zahl von Zugausfällen; ein neues Nahmobilitätsgesetz ohne ÖPNV, welches keinen wirklichen Beitrag zur Verkehrswende leistet. Im Vergleich der Bundesländer untereinander belegt Hessen beim ÖPNV durchweg nur hintere Plätze.

Ein Beispiel ist die Barrierefreiheit der Bahnstationen. Nur 35% der Bahnstationen in Hessen können ohne Barrieren erreicht werden und bieten einen barrierefreien Einstieg in den Zug. Dies ist Platz 15. Das Landesverkehrsministerium rechnet die Situation schön, indem es definiert, dass 21 cm Höhenunterschied zwischen Zug und Bahnsteigkante barrierefrei sind. Stationen, welche in Investitionsplänen von 2011 enthalten waren, sind bis heute nicht ausgebaut. Einige Bahnstationen sind neu gebaut, aber für die sie ansteuernden Züge nicht ausgelegt.

Würden der Landesverkehrsminister und die ihn tragenden Fraktionen der schwarz-grünen Landesregierung ihrem Auftrag im ÖPNV-Wesen nachkommen, wäre das Land Hessen nicht so rückständig, wie es heute ist. All dies beweist, dass die Titelträger Tarek Al-Wazir und Jörg Michael Müller für den Hessischen Hemmschuh die richtigen sind.



*Philipp Loth und Klaus Zecher*



*Hermann Hoffmann*

# Nachruf

Wir trauern um unseren ehemaligen Landesvorsitzenden und Regionalsprecher

## Hermann Hoffmann

\* 01.12.1930 † 20.07.2023

**Landesvorsitzender des PRO BAHN Landesverbandes Hessen von 2004-2012  
Regionalsprecher des Regionalverbandes Nordhessen 1990-1997 und 2006-2016**

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V., die PRO BAHN Regionenvereinigung Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V. und der PRO BAHN Regionalverband Nordhessen verlieren mit Hermann Hoffmann einen langjährigen Weggefährten sowie einen Aktiven für Fahrgastinteressen und ein besseres Angebot von Bus und Bahn.

Hermann Hoffmann war bereits seit den ersten Tagen des Entstehens von Fahrgastinitiativen engagiert und gehörte schon ab den 1980er Jahren zu den Aktiven, welche sich in der Region Nordhessen und im Rechtsvorgänger „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs“ engagierten. 1991 ging der Bürgerverband in dem „Fahrgastverband PRO BAHN“ auf. Von 1990 bis 1997 begleitete er die Funktion eines Regionalsprechers für Nordhessen und übernahm diese Aufgabe erneut von 2006 bis 2016.

Im etwas reiferen Alter entschied er sich, nachdem man ihn fragte, Landesvorsitzender des PRO BAHN Landesverbandes Hessen zu werden. Er führte dieses Amt von März 2004 bis April 2012 aus und erreichte dadurch bundesweite Bekanntheit bei PRO BAHN. Die Funktion eines Beisitzers im Landesvorstand begleitete er von 2000 bis 2004 sowie von 2012 bis 2016.

Sehr am Herzen lag ihm die enge Zusammenarbeit der drei in Hessen aktiven Vereinigungen, welche sich für die Interessen der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer einsetzen. Er sah einen großen Sinn darin, mit geeinter Stärke gegenüber Politik und Verkehrswesen für Fahrgastinteressen einzutreten und engagierte sich daher in mehreren Vereinen.

Er ist einer der letzten Zeitzeugen gewesen, welche noch die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg kennen. In einem Bericht zu seinem 90. Geburtstag, welchen er am 01.12.2020 begehen durfte, wurde in der Ausgabe 1/2021 von „Der Fahrgast“ auch über sein persönliches Erleben der schlimmen Tage des Bombenhagels auf die Nordhessen-Metropole Kassel berichtet, in der er schon damals beheimatet war. Der Artikel in „Der Fahrgast“ 1/2021 zeigt den Weg eines erfüllten Lebens auf, welches nun zu Ende gegangen ist.

Hermann Hoffmann wird Teil der Geschichte von PRO BAHN in Nordhessen und in ganz Hessen sein.

Seiner Familie, seinen Angehörigen und Freunden gilt unsere aufrichtige Anteilnahme.

Frankfurt am Main, Lollar, Kassel, den 26. Juli 2023

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

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

PRO BAHN Regionalverband  
Nordhessen

Thomas Kraft  
Landesvorsitzender

Werner Filzinger  
Erster Stellv. Regionalvorsitzender

Ewald Biedenbach und Ulrich Seng  
Regionalsprecher





### **PRO BAHN Regionalverband Nordhessen**

Im Regelfall am 1. Donnerstag im März, Juni, September und Dezember.  
07.09.2023, 07.12.2023, 17:45 Uhr, Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26  
(Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

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

Donnerstag 28. September 2023 und Donnerstag 23. November 2023.  
Genaue Uhrzeit und Ort auf [www.pro-bahn-suedniedersachsen.de](http://www.pro-bahn-suedniedersachsen.de)

### **PRO BAHN Regionalverband Osthessen**

Im Regelfall am 3. Donnerstag im März, Juni, September und November.  
21.09.2023 und 16.11.2023, 18:00 Uhr: digitale Treffen über Zoom-Video  
(Einwahldaten in Einladung und auf Anfrage).

### **PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen**

im Regelfall am dritten Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr.  
20.09.2023, 18.10.2023, 15.11.2023: Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10,  
35457 Lollar.  
20.12.2023, 17.01.2024: Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen.

### **PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.**

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 19:00 Uhr.  
Mi. 27.09.2023: Bahnhof Mühltal, Bahnhofskiosk im alten Stellwerk,  
Am *Bahnhof* 4, 64367 *Mühltal* (Hessen)  
Mi. 25.10.2023: AGORA Das Lokal, Erbacher Straße 89, 64287 Darmstadt  
Mi. 22.11.2023: Gaststätte Hessischer Hof, Bahnhofstraße 37, 64569 Nauheim  
(Kreis Groß-Gerau)

### **PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.**

Samstag 28.10.2023 Landesmitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen in Butzbach mit Besichtigung des HLB-Betriebswerks Butzbach-Ost sowie Vortrag über den aktuellen Stand der Planungen zum Standortneubau.

Ort: Bürgerhaus Butzbach, Gruppenraum, Gutenbergstraße 16, 35510 Butzbach.  
Eingeladen und stimmberechtigt sind alle Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Hessen. Gastgeber Regionalverband ist der Regionalverband Mittelhessen. Nähere Informationen erfolgen in der schriftlichen Einladung.



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](mailto: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  
Süd-niedersachsen 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 Lahnu

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

**Dietzhöhlzalbahn e.V.**

Stephan Kretzer

An der Burg 6

35716 Dietzhöhlzal

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., Dietzhöhlztalbahn 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.