

Der Umsteiger

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

Ausgabe 1 / 2023



Inhaltsverzeichnis / Rubriken

Titelseite	Seite 1
<i>Der Luisenplatz in Darmstadt (Foto: Thomas Kraft)</i>	
Inhaltsverzeichnis	Seiten 2-3
Regionalverband Südniedersachsen	Seiten 4-6
<i>Der Branche fehlt Personal an allen Ecken und Enden</i>	
<i>Bahn-Konzern startet neue Kampagne</i>	Seiten 4-5
<i>Semestertickets, Deutschlandticket, Sozialtarife: Die ÖPNV-Tarif-Revolution und ihre Folgen</i>	Seite 6
Regionalverband Nordhessen	Seiten 7-12
<i>Sperrung der Schnellfahrstrecke Kassel-Fulda: Große Einschränkungen für die RegioTram Kassel-Melsungen</i>	Seiten 7-8
<i>Verkehrswende und Herkulesbahn jetzt!</i>	Seiten 9-10
Regionalverband Osthessen	Seiten 11-14
<i>Bahnhof Bebra: Besucht das wunderschöne Museum!</i>	Seiten 11-12
<i>Wächtersbach - Bad Orb: Eine vergessene Bahnstrecke</i>	Seiten 13-14
BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ e.V.	Seite 15
<i>Bürger schreiben zur Bahn Treysa - Homberg im Leserforum der Tageszeitung Hessisch-Niedersächsische Allgemeine (HNA)</i>	Seite 15
Regionalverband Mittelhessen	Seiten 16-24
<i>Aufruf zur Gründung einer Reaktivierungsinitiative Solmsbachtalbahn am 10. März 2023 in Waldsolms</i>	Seiten 16-17
<i>Zweite Voruntersuchung Solmsbachtalbahn: Keinen Schnellschuss bitte, besser eine Zeit länger überlegen!</i>	Seiten 18-20
<i>Dietzhöhlztalbahn, Solmsbachtalbahn: Reaktivierungsprojekte nicht gegeneinander ausspielen, faire Untersuchung aller Strecken!</i>	Seiten 21-22
<i>Lokaler Nahverkehrsplan Limburg-Weilburg wird fortgeschrieben und PRO BAHN nimmt Stellung</i>	Seiten 23-24

Inhaltsverzeichnis / Rubriken

Lumdatalbahn e.V.	Seiten 25-26
<i>Die Lumdatalbahn so aktuell wie nie</i>	Seiten 25-26
Dietzhöhlztalbahn e.V.	Seiten 27-28
<i>Verkehrswende – jetzt gestalten</i>	Seiten 27-28
Regionalverband Starkenburg	Seiten 29-33
<i>Planfeststellungsverfahren für die Anbindung Ludwigshöviertel eingereicht</i>	Seiten 29-30
<i>Sofortige Elektrifizierung der Strecke Dieburg bis Ober-Roden für eine S-Bahn-Verbindung in den Raum Frankfurt/Offenbach</i>	Seiten 31-33
Odenwaldbahn-Initiative	Seiten 34-35
<i>Fahrtenangebot nahezu verdoppelt: Lückenfreier Stundentakt für Expressbus muss auch am Wochenende kommen!</i>	Seite 34
<i>Odenwald-Bahnsteig im Nordbahnhof fertig - Bahnsteigkante an Gleis 1 derzeit nicht nutzbar</i>	Seite 35
Landesverband Hessen	Seiten 36-39
<i>Hessischer Fahrgastpreis 2022/2023 an den Ersten Kreisbeigeordneten des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow, und an den Verkehrsgeographen Christoph Mehler</i>	Seiten 36-38
<i>Philipp Loths Gedanken zur Ederseebahn: Bad Wildungen – Sperrmauer / Korbach</i>	Seiten 38-40
<i>Richtigstellung zum Artikel „Alstom Coradia Stream HC: Bitte diese Züge sofort wieder abbestellen!“ (Umsteiger 4/2022)</i>	Seiten 40-41
Großprojekte / Beteiligungsforen	Seiten 41-44
<i>Neues aus dem Beteiligungsforum NBS Frankfurt-Mannheim bezüglich PFA1 Zeppelinheim-Nordanbindung Darmstadt</i>	Seiten 41-44
Termine	Seite 45
Impressum	Seite 46
Kontakt	Seite 47

Der Branche fehlt Personal an allen Ecken und Enden Bahn-Konzern startet neue Kampagne



Nachdem sich gestern eine Verbesserung der Lage abgezeichnet hat, ist die Situation für kommenden Montag sowie die Folgetage wieder angespannt.

In Kassel ist es leider nicht viel anders als in Hannover, in Göttingen (Bild oben) oder in Ulm. In zahlreichen Städten quer durch die Republik, aber auch im ländlichen Raum, sind die Verkehrsbetriebe nicht mehr in der Lage, die regulären Fahrpläne komplett zu bedienen. Fahrpersonal fehlt und wird händeringend gesucht. Aber auch auf anderen Berufsfeldern sieht es düster aus, wenn man etwa an den Aus- und Neubau von Schienenstrecken denkt, die von Ingenieuren geplant werden und von Bauarbeitern realisiert werden müssen.

Der Unterschied ist nur, dass fehlende Planungs- und Baukapazitäten nicht unmittelbar an der Haltestelle sichtbar werden. Und hier liegt die erste Aufgabe von Fahrgastvertretern: Dort, wo die Aufgabenträger in die Röhre gucken, weil die Verkehrsunternehmen nicht mehr vollständig liefern, müssen Fahrgastverbände und -beiräte deutlich vernehmbar eine starke Stimme für die Beseitigung der Probleme sein. Sehr hilfreich dabei sind überregionale Vernetzungen.

Im Landkreis Holzminden war der regionale Busverkehr vom Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) zum 1. August 2022 grundlegend neu vergeben worden. Der Jubel über eine bessere Bedienung zu einem besseren Preis verstummte allerdings sehr schnell, weil sich erhebliche Mängel zeigten. Der Hauptauftragnehmer Regionalbus Braunschweig (RBB) sah sich nicht in der Lage, die vorgegebenen Fahrzeiten einzuhalten. Der ZVSN berief sich auf das verbindlich abgegebene Angebot der Bahntochter, die in anderen Teilnetzen gerade dabei war, sich aus eigenwirtschaftlichen Verkehren zurückzuziehen.

Das Busunternehmen war sauer auf den Aufgabenträger. Der äußerte sein Unverständnis über die Schlechtleistungen der RBB. Der Kreiselternerat sammelte Beschwerden und hatte zwischenzeitlich Probleme, mit dem Aufgabenträger sachlich zu kommunizieren. Die Leserbriefspalten füllten sich, die Sondersitzungen der zuständigen Gremien wurden häufiger. Aber vor allem verschlechterte sich die Stimmung beim Fahrpersonal mit Krankmeldungen und Kündigungen. Aufgabenträger und Unternehmen einigten sich auf einen Sonderfahrplan ab 1. November 2022. Der brachte wieder mehr Stabilität ins System.

Schon die Erfahrungen mit früheren Personalengpässen auf Schiene und Straße haben den Fahrgastverband PRO BAHN Südniedersachsen veranlasst, mit Nachdruck Sonderfahrpläne zu fordern, um den geplagten Fahrgästen die Planbarkeit ihrer Fahrten zurückzugeben. Es ist aus Fahrgastsicht einfach nicht hinzunehmen, dass Verkehrsbetriebe sich von ihren Engpässen überraschen lassen und extrem kurzfristig Ausfälle bekanntgeben.

Im Stadtbusverkehr Göttingen hielt es der Verkehrsbetrieb wochenlang für vertretbar, täglich oder sogar mehrfach täglich Ausfälle kundzutun. Der Verkehrsbetrieb wollte alles vermeiden, was nach einem längeren Notfahrplan aussah. Dabei sind auch täglich wechselnde Notfahrpläne nichts Anderes als Notfahrpläne. Ende Dezember musste dann doch für zwei Wochen ein Sonderfahrplan ausgerufen werden. Auffällig ist die große Emotionalität, die von einigen Busfahrern auf Social Media an den Tag gelegt wird. Einige bestritten, dass überhaupt Überstunden aufgelaufen wären. Fahrgastvertreter wurden als „Außenstehende“ beschimpft, die einfach schlecht informiert seien. Andere Fahrer berichten freimütig, wie sie an freien Tagen zum Dienst geholt wurden.



Verschiedene Berufsbilder mit ebenso verschiedenen Menschen stellt die neue DB-Kampagne vor, die um Personal im In- und Ausland wirbt. Es geht um Nachwuchskräfte genauso wie um Seiteneinsteiger. 25.000 Einstellungen sind für 2023 geplant.

<https://db.jobs/de-de/wasistdirwichtig>

Was ist zu tun? Der DB-Konzern als weitaus größter Arbeitgeber der Branche hat im Januar eine neue Kampagne gestartet. Sie setzt auf den Claim „Was ist dir wichtig?“ Kerstin Wagner, Leiterin des DB-Recruitings, auf einer Pressekonferenz: „Wenn sich der Arbeitsmarkt ändert, dann ändern wir uns als Unternehmen auch. Also fragen wir das Individuum nach seinen Bedürfnissen und bieten verbesserte Schichtmodelle und Mitarbeitervergünstigungen, werben im Ausland und nehmen Seiteneinsteiger und Nachwuchskräfte.“

Martin Seiler, Vorstand Personal und Recht im DB-Konzern, ist sich der großen Herausforderung bewusst. Gegenüber den Journalisten erklärte er: „Wir wollen wachsen. Wir wollen Teil der Mobilitätswende sein.“ Dafür braucht die Branche zahlreiche Lokführer, Busfahrer, Stellwerker, Servicepersonal, Mechaniker und Ingenieure. Mit den Mitteln früherer Jahrzehnte lassen sich die Engpässe des 21. Jahrhunderts jedenfalls nicht beseitigen.



Gerd Aschoff

Semestertickets, Deutschlandticket, Sozialtarife: Die ÖPNV-Tarif-Revolution und ihre Folgen

Nach zermürbend langen Diskussionen haben sich der Bund und die Länder Ende Januar doch noch auf das „Deutschland-Ticket“ geeinigt. Es soll ab 1. Mai 2023 bundesweit im gesamten Öffentlichen Nahverkehr gelten. Bei Redaktionsschluss stand noch ein EU-Beihilfeverfahren als möglicher Stolperstein im Weg. Das neue Ticket soll die Nutzung von Bussen und Bahnen grundlegend einfacher und in vielen Fällen deutlich preisgünstiger machen. Grundsätzlich soll es im Jahresabo angeboten werden, aber auch Kündigungsoptionen enthalten. Ebenso grundsätzlich ist es als digitales Ticket konzipiert, soll aber nicht nur als Handyticket, sondern auch als Chipkarte auf den Markt kommen. Außerdem ist für eine kurze Übergangszeit eine Lösung in Papierform im Gespräch. Durchlöchert wird die gepriesene Einheitlichkeit durch regionale Vertriebskanäle, die für die eine oder andere zusätzliche Finesse gut sein dürften. Auf jeden Fall werden die Abopflicht und die Zwangsdigitalisierung weiter für Diskussionen sorgen.



Der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) der Universität Göttingen kann sich freuen. Das landesweite Bahn-Semesterticket und das Stadtbus-Semesterticket bekamen im Januar 2023 bei der jährlichen Abstimmung klare Mehrheiten. Aber wie wird das Deutschland-Ticket die Abstimmung 2024 beeinflussen?

Foto: AStA der Universität Göttingen

Vor allem sind tiefgreifende Bewegungen an allen denkbaren Tariffrenten zwangsläufig. Kurz gesagt: Viele liebgewonnene ÖPNV-Tarife stehen auf dem Prüfstand. Soll ich als Senior noch monatlich 59 Euro für ein VSN-Seniorenticket zahlen, wenn ich für 10 Euro weniger den ÖPNV sogar bundesweit nutzen kann? Bei allen Schülertickets, die in Niedersachsen noch nicht einmal landesweit gelten, sind erhebliche Verschiebungen zu erwarten. Der AStA der Universität Göttingen kann sich noch freuen, dass in diesem Jahr neben dem Bahn-Semesterticket auch das Stadtbus-Semesterticket eine klare Mehrheit fand. Für beide Solidartickets werden pro Semester unabhängig von der Nutzung 136,79 Euro fällig. Würde die Zustimmung angesichts des Deutschland-Tickets schwinden, sparen die Nicht-Nutzer zwar dieses Geld, doch die anderen müssen mehr zahlen. Sie werden durch ein besseres Angebot getröstet. Definitiv wird die Aufteilung der Einnahmen von Unternehmen und Verbänden sowie der Zuschüsse grundlegend neu sortiert.

 **Gerd Aschoff**

Sperrung der Schnellfahrstrecke Kassel-Fulda: Große Einschränkungen für die RegioTram Kassel- Melsungen

Vom 1. April bis zum 9. Dez. 2023 wird die Schnellfahrstrecke Kassel-Fulda für eine Generalsanierung vollständig gesperrt. Fernzüge werden über Gießen nach Frankfurt fahren oder über Bebra umgeleitet, wobei der Halt in Kassel-Wilhelmshöhe häufig entfällt. Da die Strecke Kassel-Bebra durch den Nahverkehr und durch Güterzüge sehr stark belastet ist, können zusätzliche Züge nur fahren, wenn der Nahverkehr reduziert wird. Denn bei halbstündlichen RT5-Fahrten Kassel-Melsungen und dazu halbstündlichen Fahrten der RB5/RE5 zusätzlich zum Güterverkehr passen keine weiteren Bahnrassen mehr dazwischen.

Die Fahrplanentscheidungen sehen nun vor, dass die RT5 bis auf wenige Fahrten in den Hauptverkehrszeiten entfällt. Stattdessen werden RB5 und RE5 bis Melsungen alle Unterwegsbahnhöfe bedienen und entsprechend langsamer unterwegs sein. Somit behalten die kleinen Stationen der RT5 ihr halbstündliches Angebot. Man wird sehen, ob der so strukturierte Fahrplan auch fahrbar ist und ob die Kapazität der Züge ausreichen wird.



Im Sommer 2022 waren die Bauarbeiten in Melsungen-Schwarzenberg schon weit fortgeschritten. Wegen fehlender Bauteile war die Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 jedoch noch nicht möglich.

Wegen des Umleitungsfahrplans wird sich die Inbetriebnahme des Haltepunktes Melsungen-Schwarzenberg bis Dezember 2023 verzögern. Künftig soll die RegioTram RT5 auch diesen Melsunger Stadtteil erschließen. Da keine anderen Züge dort halten werden, werden die Bahnsteige – wie auch bei Melsungen Bartenwetterbrücke – in der niedrigen Höhe von 38 cm ausgeführt – passend für den stufenlosen Einstieg in die Bahnen. An den Haltestellen mit 55 cm Bahnsteighöhe, die sonst fast überall vorhanden ist, muss man einen deutlichen Schritt nach unten machen, um in die RegioTram-Züge zu gelangen. Übrigens musste man die Gleise 7-10 im Bahnhof Wilhelmshöhe vor der Einführung des RT-Verkehrs sogar höher legen, damit die ursprüngliche Bahnsteighöhe von 76 cm auf 55 cm reduziert wurde. An der von der DB bevorzugten Bahnsteighöhe von 76 cm hätte man in die RT-Züge nur hineinfallen, nicht aber einsteigen können.



Vom 2.-4. Dez. 2022 wurde im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe das Gleis 7 vollständig saniert. Der Neubau erfolgte wieder erhöht gegenüber den Nachbargleisen, um den Einstieg in die RT-Züge zu ermöglichen. Im Hintergrund ein PESA-Triebwagen auf Gleis 4, der in wenigen Minuten als RE17 nach Hagen zurückfahren wird.

Verkehrswende und Herkulesbahn jetzt!

Mit großen Plakaten und kleinen Zeitungsinserten wirbt der Förderverein Neue Herkulesbahn e.V. in Kassel für neuen Schwung zur Verwirklichung dieses Reaktivierungs-Projekts. Schon vor 12 (!!) Jahren hatte die Kasseler Stadtverordnetenversammlung mit breiter Mehrheit beschlossen: „Wir fordern den Magistrat auf, Verhandlungen mit dem Land Hessen zu führen, um eine Finanzierung für den Bau der Herkulesbahn mit möglichst geringer Belastung für den städtischen Haushalt durch die Kosten für die Herkulesbahn zu erreichen.“

Eine Studie der KVG hatte bald darauf die technische Machbarkeit der Bahn nachgewiesen auch für moderne Niederflurbahnen und deren Steigfähigkeit. Eine Fortschreibung der Studie sollte 2020 veröffentlicht werden, was nicht geschah. Bis heute gibt es keine belastbaren Aussagen der Stadtspitze zur neuen Herkulesbahn, was eine Blockade dieses Projekts und eine Missachtung des Stadtparlamentes darstellt. Aber nun steht die Neuwahl des Oberbürgermeisters vor der Tür ...



Plakat am Gleis 4 im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe mit einfahrender RB4 von Korbach.

Im gegenwärtigen Wahlkampf erkennt der Förderverein Bewegung im Blick auf die Herkulesbahn. Die neu entstandene Koalition aus Grünen, CDU und FDP im Stadtparlament bekennt sich zur Herkulesbahn „unter der Bedingung der Finanzierbarkeit“. Ob aus dieser Bekundung tatsächlich Aktivitäten entstehen, wird man sehen.

Immerhin scheint es auch Bewegung im Komitee für das Welterbe „Bergpark Wilhelmshöhe“ zu geben. Man erkennt, dass das bisherige einseitige PKW-orientierte Konzept zur Verkehrserschließung des Parks

an seine Grenzen kommt. Riesige Parkplätze und eine zugeparkte Zubringerstraße bis in die Kernzone des Welterbes hinein beschädigen das Gesamtbild des Welterbes erheblich mehr als ein Rasengleis der Straßenbahn mit wenigen Oberleitungsmasten am Rand der Kernzone hinter dem Herkules.

Die alte Herkulesbahn war eine meterspurige elektrifizierte Bergbahn in Kassel-Wilhelmshöhe zur Erschließung des Habichtswaldes. Der visionäre Unternehmer Gustav Henkel hatte bereits im Jahr 1893 in Wilhelmshöhe ein Elektrizitätswerk eröffnet, um die Villenkolonie mit Strom zu versorgen. Dieses Werk speiste von Anfang an auch die Herkulesbahn, die im Nov. 1902 für den Güterverkehr eröffnet wurde. Braunkohle und Basalt wurden in eigens konstruierten selbstentladenden Gütertriebwagen aus dem Druseltal zur Staatsbahn am Bahnhof Wilhelmshöhe transportiert. Schon im April 1903 begann der Personenverkehr zum Herkules, später gab es eine Erweiterung zum Roten Stollen mit Personenverkehr bis an den Fuß des Hohen Grases. Die Bahn erfreute sich großer Beliebtheit, sie war eine Attraktion zur Erschließung der Kasseler Naherholungsgebiete, ein dichter Fahrplan wurde gefahren.



Inserat, das wiederholt in der Kasseler Tageszeitung HNA erschien und das den interessierten Leser über den QR-Code zu einer informativen Homepage führt.

Nachdem das Kohleaufkommen in den Zechen weitgehend erschöpft war, wurde der Güterverkehr im Jahr 1961 eingestellt. Der Personenverkehr sollte weiter betrieben werden und in das System der Kasseler Straßenbahn eingefügt werden. Dazu wurde der Umbau der Herkulesbahn auf Normalspur begonnen, bis dann im April 1966 überraschend die Stilllegung erfolgte. Die Herkulesbahn musste dem Straßenbau weichen: Die Bundeswehr benötigte eine breite Panzerstraße von den Kasernen an der Druseltalstraße hinauf zu den großen Übungsplätzen jenseits des Hohen Grases. Die Herkulesbahn war Geschichte.

Die neue Herkulesbahn wird an diese Geschichte anknüpfen. Sie soll an der Wendeschleife der Tramlinie 4 der KVG (Hessisch Lichtenau – Innenstadt - Bahnhof Wilhelmshöhe – Druseltal) beginnen und weitgehend auf alter Trasse der Straße entlang und ab Neuholland durch den Wald bis zum neu erbauten Besucherzentrum hinter dem Herkules führen: ohne Umsteigen eine bequeme Verbindung in den Wald und bis auf die Höhe des Bergparks! Sie wird eine Attraktion für die Kasseler sein zur täglichen Fahrt in die Naherholungsgebiete. Und sie wird den internationalen Tourismus zum Herkules und zu den Wasserspielen beflügeln: umweltverträglich, welterbefördernd, einfach genial!

Ulrich Seng

Bahnhof Bebra: Besucht das wunderschöne Museum!

Seit Herbst 2021 gibt es in Bebra das Museum „Bahnhof Bebra – Knotenpunkt im Kaiserreich – Grenzstation im Kalten Krieg“. Die alten Wartesäle wurden aufwändig restauriert und umgestaltet und illustrieren nun auf 600 qm die wechselvolle und aufregende Geschichte dieses Bahnhofs in der Mitte Deutschlands, zentraler Knotenpunkt des Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrs. Mit seinem riesigen Güterbahnhof waren in den besten Zeiten 3500 Eisenbahner in Bebra tätig. Zwei Modellbahnanlagen zeigen einerseits das Betriebsgeschehen im Kaiserreich etwa im Jahr 1910, andererseits den Interzonenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg mit den Bahnhöfen Bebra und Gerstungen. Gerade auch junge Leute können in diesem Museum erkennen, wie sich die deutsche Teilung im Reiseverkehr ausgewirkt hat. Kurzfilme und Interviews mit Eisenbahnern lassen die alten Zeiten lebendig werden.



Der 124 m lange Bahnhof Bebra von Westen aus gesehen, wo sich der Busbahnhof befindet.

Im Jahr 2015 hatte die Stadt Bebra das heruntergekommene Bahnhofsgebäude für einen Euro erworben und in den Folgejahren aufwändig saniert. Dies war eine Mammutaufgabe: Der alte Bahnhof ist 124 Meter lang und ist wegen seiner Insellage zwischen den Gleisen mit Autos normalerweise nicht erreichbar. Außer dem Museum gibt es nun eine Tourist-Information, städtische Büros und verschiedene Vermietungen. Sogar ein kleiner Wartesaal im historischen Stil steht zur Verfügung. Der sanierte Bahnhof Bebra stellt eine Meisterleistung dar für eine kleine, nicht finanzstarke Stadt!

Auch das Bahnhofsumfeld wurde saniert: Durchgehender Tunnel zum östlichen Stadtteil und zum Lokschuppen, der als Veranstaltungshalle ausgebaut wurde; einladender Eingangsbereich auf westlicher Seite zum Tunnel sowie kleiner Busbahnhof nebenan. Der NVV bietet gute Zugverbindungen in alle Richtungen an. Bleibt nur noch zu wünschen, dass der Verkehr auf der Mitte-Deutschlands-Verbindung Dortmund-Kassel-Eisenach-Erfurt dichter und verlässlicher wird.



Der Bahnhof Gerstungen im Modell.

Das Museum ist derzeit mittwochs bis sonntags von 10 – 17 Uhr geöffnet. Aktuelle Informationen gibt es auf der Homepage bahnhof-bebra.de.



Der Museumseingang am Gleis 3 und der edle Wartesaal im Bahnhof Bebra

In Bebra ist auch noch interessant das private Eisenbahnmuseum der Eisenbahnfreunde Bebra e.V. „Wasserturm“. Auf einer 1,6 km langen 600 mm-Strecke fahren dort an bestimmten Fahrtagen Museumszüge. Das Museum öffnet nach der Winterpause wieder am Ostermontag, 10. April 2023. Weitere Termine und Informationen auf der Homepage ef-bebra.de.

 **Ulrich Seng**

Wächtersbach - Bad Orb: Eine vergessene Bahnstrecke

Die Bahnstrecke von Wächtersbach nach Bad Orb ist eine kurze 6,5 km lange Stichstrecke. Bis zum 5. März 1995 gab es einen täglichen Zugbetrieb auf der Strecke. Momentan ist die Strecke nur noch als Schmalspurstrecke im Saisonverkehr an Sonn- und Feiertagen mit Dampfsonderzügen der Dampfkleinbahn Bad Orb in Nutzung.



Dampfkleinbahn Bad Orb

*Bildquelle: NearEMPTiness - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=39669466>*

Die Strecke wurde unter fragwürdigen Umständen stillgelegt. Im Mai 1991 überquerte eine Schülerin einen Bahnübergang trotz rotem Warnblinken, um noch den Zug zu erreichen, und wurde schwer verletzt. In dem sich anschließenden Gerichtsverfahren entschied der Bundesgerichtshof in letzter Instanz, dass die

Schuld für den Unfall bei der Deutschen Bundesbahn läge. Der Bahnübergang musste daraufhin teuer mit Halbschranken gesichert werden und diese Kosten gingen negativ in die Rentabilitätsbilanz der Strecke ein. Als dann noch weitere Kosten für eine Sanierung des Oberbaus der Strecke hinzugekommen wären, entschied man sich für die Stilllegung zum 4. März 1995. Einige Jahre später wurde die Normalspurstrecke auf Schmalspur umgebaut, damit sie im Sommer von einer Dampflokomotive in Schmalspurausführung befahren werden konnte.

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke für den regulären Personenverkehr würde sich durchaus rentieren, da die momentan eingesetzten Busse sehr gut genutzt sind. Die Busse fahren unter der Woche alle 30 Minuten und am Wochenende einmal in der Stunde. Bei einer Reaktivierung der Strecke würde es Sinn ergeben die Züge im Stundentakt fahren zu lassen und diese im Knoten Wächtersbach an den RE 50 von bzw. nach Frankfurt HBF anzupassen. Der deutlich größere Verkehrsstrom geht nämlich von Bad Orb in Richtung Frankfurt. Jeweils 30 Minuten versetzt könnte man noch einen Bus fahren lassen, der dann an die RB 51 von bzw. nach Frankfurt HBF und an den RE 50 von bzw. nach Fulda angepasst wäre. Dieser Bus hält dann noch in Aufenau, wo die Züge aufgrund der anderen Führung der Zugstrecke nicht halten können.

Wie bereits beschrieben liegen auf der Trasse noch Schmalspurgleise. Für eine Streckenreaktivierung könnte eine Dreischienengleis geschaffen werden. So könnten am Wochenende weiterhin auch die bekannten Dampfsonderzüge als touristische Attraktion fahren und man könnte gleichzeitig mit normalen Zügen fahren ohne teure Schmalspurzüge bestellen zu müssen. Da die Strecke sehr kurz ist, wäre sie zudem sehr gut für einen Betrieb mit Batteriezügen geeignet. An den Endpunkten in Bad Orb und Wächtersbach könnte man entsprechende Auflademöglichkeiten hierzu schaffen.

Die Bahnstrecke wurde noch nicht auf ihr Potenzial zu Reaktivierung untersucht. Ein Gutachten für die Reaktivierung mit alternativen Antrieben ist aber in Planung.

 **Philipp Loth**





Bürger schreiben zur Bahn Treysa - Homberg im Leserforum der Tageszeitung Hessisch- Niedersächsische Allgemeine (HNA)

Peter Falk (Schwalmstadt): Reaktivierung wäre sinnvoll

Die Deutsche Bahn investiert in das Schienennetz, in Bahnhöfe und Bahnsteige große Summen. Für die Reaktivierung der Kanonenbahn ist eine Förderung von bis zu 90 Prozent vom Bund und vom Land Hessen möglich. Der Einsatz von Akku-Triebzügen auf der Strecke Treysa-Homberg wäre möglich, wie man in der Sendung „Franken unterwegs“ Anfang Februar 2022 in den Medien sehen konnte. Dies wäre eine umwelt- und klimafreundliche Antriebstechnologie auch im ÖPNV des Schwalm-Eder-Kreises. In der Sendung „Plusminus“ Mitte Februar 2022 erklärte Professor Helmut Holzapfel vom Zentrum für Mobilitätskultur, dass ein öffentlicher Verkehrsanschluss bei Industriegebieten, die geplant und gebaut werden, vorhanden sein muss. Professor Holzapfel hält es grundsätzlich für falsch, die Strecke in einen Radweg umzuwandeln. Und weiter sagte er, dass das Mobilitätsgesetz eine Verzahnung für die Verkehrswende vorsieht. Die Berufspendler sowie die Industrie brauchen die Bahn auch im ländlichen Raum. (Hessisch-Niedersächsische Allgemeine – Schwälmer Ausgabe vom 2. März 2022)

Peter Falk (Schwalmstadt): Bahnverbindung in Kreisstadt ausbauen

Die Einweihung des barrierefreien Bahnhofs Treysa Anfang Dezember 2022 lenkt den Blick auch auf die Reaktivierung der Strecke nach Homberg (Efze), für die ein eigener Bahnsteig vorhanden ist. Verkehrsminister Tarek Al-Wazir sichert unter anderem dem NVV Landesmittel zu für den Ausbau stillgelegter Bahnstrecken. Im Tarifangebot werden die Schüler- und Seniorentickets dauerhaft mitfinanziert. Dies sollte für Jung und Alt im Schwalm-Eder-Kreis ein attraktiver und bequemer Umstieg auf die Bahn sein. Das 49-Euro-Ticket für Deutschland ab dem Jahr 2023 bietet auch für Berufspendler eine sichere und bezahlbare Anbindung zur Arbeit. Diese Möglichkeit entlastet gleichzeitig die B 254 in den Stoßzeiten und trägt einen Teil zur Verkehrswende bei. Schade, dass die Mitwirkenden bei der Einweihung des Bahnhofs wie der Bürgermeister, der Landrat sowie der Geschäftsführer des NVV kein Wort über die Reaktivierung sagten. Der Fahrgastverband Pro Bahn Hessen fordert mehr Zuschüsse in den ÖPNV zum Ausbau stillgelegter Strecken, um die Anbindung für die Fahrgäste im ländlichen Raum zu verbessern. (Hessisch-Niedersächsische Allgemeine – Schwälmer Ausgabe vom 23. Dezember 2022).



Peter Falk / Herbert Wassmann

Aufruf zur Gründung einer Reaktivierungsinitiative Solmsbachtalbahn am 10. März 2023 in Waldsolms, das Bündnis ÖPNV-Wende Mittelhessen lädt ein

Die Diskussion um die Reaktivierung der Solmsbachtalbahn ist im vollen Gange. Ob diese zum Erfolg führen wird, wird die Zukunft erweisen. Bislang wird die Diskussion ausschließlich im verkehrspolitischen Spektrum und seitens von Verbänden wie dem Fahrgastverband PRO BAHN geführt. Wichtig ist, dass bei solch einer bedeutenden Veränderung der Verkehrsinfrastruktur die Menschen in den Kommunen, in der Teilregion mitgenommen werden.



Trasse nördlich des Ortes Bonbaden, im Hintergrund die Häuser des Braunfelser Stadtteils. Hier lagen bis 1999 Gleise und bis 1985 fuhren Personenzüge.

Das Bündnis ÖPNV-Wende Mittelhessen lädt ein, im Auftrag organisieren dies federführend der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen und der Verband Pro Bahn & Bus. Eingeladen wird für Freitag, den 10. März 2023 um 19:00 Uhr in das Dorfgemeinschaftshaus nach Waldsolms, Ortsteil Kröffelbach, Kraftsolmser Str. 18.

Ziel ist zunächst ein lockerer Gedankenaustausch. Hierzu sind alle interessierten Bürgerinnen und Bürger recht herzlich eingeladen. Es geht darum aufzuzeigen, dass die Solmsbachtalbahn eine Perspektive hat. Wichtig ist, dass die Reaktivierungsprojekte nicht gegeneinander ausgespielt werden, sie müssen

gleichberechtigt vorangetrieben werden, ob Dietzhöhlzalbahn, Solmsbachtalbahn, Lumdatalbahn, Salzbödebahn, Ohmtalbahn, die Kanonenbahn in verschiedenen Abschnitten. Das Bündnis ÖPNV-Wende Mittelhessen möchte all diesen Projekten eine Heimat bieten, dass sich Reaktivierungsinitiativen vernetzen.



Das stattliche Bahnhofsgebäude Braunfels-Oberndorf, nahe des Kernortes Braunfels aber in steilerer Tallage gelegen. Früher dürften hier die Adeligen von Braunfels eingestiegen sein, weil dieses Haus doch so stattlich gebaut wurde. Heute ist es ein Privathaus.

Die Solmsbachtalbahn hat Zukunft, das Zeitalter bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1985 kann keine Basis dafür sein, man muss in die Zukunft kommender Jahrzehnte und auf die Klimaschutzziele 2045 schauen. Die Solmsbachtalbahn ist die nördliche Fortführung der Taunusbahn und bietet über die S5 in Usingen unmittelbaren Anschluss an die Frankfurter City. In anderer Richtung ist es möglich, die Züge über Albshausen und Wetzlar bis nach Gießen durchzubinden. Damit könnten die Fahrgäste über eine umsteigefreie Zugverbindung von Waldsolms, Schöffengrund, Braunfels und das südliche Solms in die Lahn-Dill-Kreisstadt und in die Universitätsstadt fahren. Die Regionalbahnen könnten von Usingen bis Gießen verkehren.

Insbesondere die Bürgerinnen und Bürger der vier Kommunen sind aufgerufen, am Freitag, dem 10. März nach Kröffelbach zu kommen. Folgetreffen sind geplant, da man nicht alles an einem Tag ansprechen kann, die Reaktivierungsinitiative soll Spaß machen.

 **Thomas Kraft**

Zweite Voruntersuchung Solmsbachtalbahn: Keinen Schnellschuss bitte, besser eine Zeit länger überlegen!

Im Sommer 2022 wurde die Voruntersuchung der Solmsbachtalbahn, der Weiltalbahn und der Dietzhöhlzalbahn in Mittelhessen vorgelegt. Die Studie war gemeinsam durch den Lahn-Dill-Kreis (LDK), die Lokale Nahverkehrsorganisation Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil sowie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund in Auftrag gegeben worden. Alle drei stillgelegten Strecken hatten nicht den nötigen Wert von 1,0 für die sog. Wirtschaftlichkeitskriterien erreicht. Das war zu erwarten, denn kaum eine stillgelegte Bahnstrecke in Deutschland hat in den letzten Jahren diese hohen Hürden erfüllen können.



Zwischen Bonbaden und Solms-Oberndorf

Die Trasse der Solmsbachtalbahn ist die Verlängerung der Taunusbahn Friedrichsdorf-Usingen-Grävenwiesbach-Brandoberndorf. Sie verläuft zwischen Brandoberndorf und Albshausen mit Verknüpfung zur Lahntalbahn nach Wetzlar. Für die durchzuführende Bewertung wurden im Vorfeld Fakten genannt, welche so nicht stimmen. Diese Bahntrasse hat auf ihrer gesamten Länge bis heute keine Überbauung. Gerade auch bei den größeren Bahnhaltepunkten Braunfels/Oberndorf, Bonbaden und Kraftsolms ist seit dem Gleisabbau 1999 in die Bereiche des früheren Durchgangsgleises bis heute nicht eingegriffen worden. Dieser für die Bewertung deutliche Faktor muss unbedingt korrigiert werden.

Ein weitreichendes Fahrplankonzept und die Bewertung des Mobilitätsverhaltens in den an der Bahnstrecke liegenden Orten sowie in den erschließbaren Nachbarorten ist ebenfalls nicht erfolgt. Man geht lediglich von einer überschaubaren Steigerung der Fahrgastzahlen gegenüber dem heute vorhandenen, schlecht organisierten Lokalbusverkehr aus. In öffentlichen Sitzungen des Lahn-Dill-Kreises musste man zwischenzeitlich seitens der Kreisdezentern zugeben, dass man einige falsche Parameter bei der Solmsbachtalbahn angesetzt hatte.



Ehemaliges Bahngelände von Braunfels-Neukirchen, heute auch als Wohnhaus genutzt. Die Bahnstation liegt sogar noch ein Stück näher an Schöffengrund-Niederquembach, so dass beide Orte bis 1985 die Station nutzten.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen schlägt vor, eine durchgängige Regionalbahnlinie (RB) Usingen-Grävenwiesbach-Brandoberndorf-Albshausen-Wetzlar-Gießen zu schaffen. In Usingen kann Anschluss an die S-Bahn (S5) in die Innenstadt von Frankfurt am Main hergestellt werden. Die Verlängerung der S5 über Friedrichsdorf hinaus über die Taunusbahn bis nach Usingen ist bereits im Bau. Der Rest der Taunusbahn droht auf Dauer in der Nutzungsqualität zu verlieren. Mit dem Pendelverkehr als Stichstrecke ist die Rentabilität des Abschnitts Grävenwiesbach-Brandoberndorf in größter Gefahr. Aus dem südlichen Lahn-Dill-Kreis bestehen enge Verflechtungen mit Usingen. Die Gemeinde Waldsolms gehört jedoch zum LDK und zu Mittelhessen, hat jedoch keinen nennenswerten ÖPNV in die Oberzentren der Region.

Daher wird dringend empfohlen, die Züge bis Gießen durchzubinden, da einige Einwohnerinnen und Einwohner aus dem Solmsbachtal nicht nur in die Kreisstadt des LDK wollen, sondern auch in die Universitätsstadt. Die Diskussion um die Schieneninfrastruktur in Gießen ist seit Jahren auch im vollen Gange. So wird schon lange gefordert, die aus Richtung Westen nach Gießen einfahrenden Regionalbahnen nicht in Gießen am Bahnhof enden zu lassen, sondern über einen Teilabschnitt der Vogelsbergbahn durch Gießen hindurch weiterfahren zu lassen, um so die verschiedenen Studienorte der Justus-Liebig-Universität anzubinden. Im Osten Gießens ist im Bereich des ehemaligen US-Depots am Uderborn eine Wendeanlage für Nahverkehrstriebwagen vorgeschlagen.

Die ÖPNV-Erschließung westlich der Trasse der Solmsbachtalbahn muss komplett umgestellt werden, so dass ein bequemer Umstieg vom Bus in die Bahn bzw. umgekehrt erfolgt.



Bahnstation mit Park&Ride-Parkplatz in Brandobberndorf. Ein Zug aus der Zeit bis 2022 der Linie RB15 ist auf dem Weg nach Bad Homburg, einzelne Fahrten gehen von hier aus im Normalfall bis nach Frankfurt (Main) Hbf.

Dies sind erste Gesichtspunkte. Sie müssen in Ruhe zusammengetragen, ergänzt und fachlich bewertet werden und dann in eine neue Untersuchung einfließen. Dazu darf es keinen Schnellschuss geben. Dieser würde denjenigen in die Hände spielen, die gegen Reaktivierungen Front machen. Haushaltsmittel des Jahres 2023 können auch noch 2024 oder 2025 verausgabt werden. Wir brauchen die Wiederinbetriebnahme der Solmsbachtalbahn für die Verkehrswende und zur Erfüllung der Klimaschutzziele 2045. Begehrlichkeiten, die Bahntrasse anders zu nutzen, zu entwiden, zu überbauen müssen von vornherein verhindert werden.

Thomas Kraft

Dietzhöhlzalbahn, Solmsbachtalbahn: Reaktivierungsprojekte nicht gegeneinander auspielen, faire Untersuchung aller Strecken!

Der Lahn-Dill-Kreis (LDK) hat sich bewegt und nach dem alten standardisierten Verfahren mit den ÖPNV-Organisationen Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die Dietzhöhlzalbahn (Dillenburg-Ewersbach) und die Solmsbachtalbahn (Albshausen-Brandoberndorf) untersuchen lassen. Da die VLDW gemeinsam mit dem Landkreis Limburg-Weilburg besteht, wurde auch die Weitalbahn (Weilburg-Grävenwiesbach) untersucht. Alle drei Strecken sind durchgefallen.



Dillenburg-Frohnhausen

Inzwischen erkannte man einige Mängel in dieser Voruntersuchung, was zwar ein Nachdenken im Lahn-Dill-Kreis auslöste, jedoch nicht im erforderlichen Umfang. Der von der CDU-Kreistagsfraktion eingebrachte Antrag erhielt im Januar 2023 die erforderliche Mehrheit, dass für die Solmsbachtalbahn eine zweite Voruntersuchung in Auftrag gegeben wird, für die Dietzhöhlzalbahn jedoch nicht.

Hierüber zeigt sich der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen stark verärgert, denn auch bei der Dietzhöhlzalbahn sind Fakten falsch untersucht worden,

weitergehende Aspekte spielten keine Rolle. Hierbei nennt PRO BAHN auch die Möglichkeit eines Neubaukorridors (14 km) bis zum Schienennetz im Bereich Biedenkopf / Obere Lahn, wie er für die Fortschreibung des Regionalplans Mittelhessen angemeldet wurde. In diesem Zusammenhang sieht PRO BAHN Mittelhessen auch den Bedarf, die stillgelegte „Kanonenbahn“ Wetzlar-Lollar im Zusammenhang mit einer RegioTram Gießen als Stadtbahn neu aufzubauen.

PRO BAHN verweist auch auf das fast einstimmige Votum des Fahrgastbeirates des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar. Dieses vom Kreistag eingerichtete Gremium hat sich im Sommer 2022 ebenfalls dafür ausgesprochen, dass die Dietzhöztalbahn und die Solmsbachtalbahn im weiteren Vorgehen gleichermaßen zu behandeln sind. Wenn, dann muss für beide stillgelegte Bahntrassen das Verfahren vorangetrieben, im ersten Schritt voruntersucht werden.



Erschreckend, dass man nicht zur Kenntnis nimmt, dass auf der Dietzhöztalbahn noch die Gleisanlagen vorhanden sind. Dagegen sind auf der Solmsbachtalbahn seit 1999 die Gleise abgebaut und sogar die meisten Brücken demontiert. Dies dürfte die Investitionen im Solmsbachtal deutlich höher ausfallen lassen als im Dietzhöztal. Es ist somit eine unfaire Entscheidung des LDK-Kreistags, die die Fahrgastvertreter und die Reaktivierungsinitiative weiterhin deutlich als politisch und sachlich falsch kritisieren werden.



Thomas Kraft

Lokaler Nahverkehrsplan Limburg-Weilburg wird fortgeschrieben und PRO BAHN nimmt Stellung

Der Lokale Nahverkehrsplan des Landkreises Limburg-Weilburg wird fortgeschrieben. Bis zum 01.02.2023 lief ein im Rahmen der allgemeinen Rechtsgrundlagen durchzuführendes Anhörungsverfahren, in welchem Berechtigte aufgefordert wurden, Stellungnahmen abzugeben. Von diesem Anhörungsrecht hat der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen Gebrauch gemacht. Die wichtigsten Aspekte sind hier genannt.



PRO BAHN sieht die Notwendigkeit, dass in Limburg beide Bahnhöfe, sowohl der mitten in der Stadt befindliche Regionalbahnhof als auch der Fernbahnhof Limburg Süd, am Rande der Domstadt, im Gewerbegebiet nahe der Autobahn A 3 gelegen, umsteigefrei aus den Umlandgemeinden erreichbar sind. Die aus Richtung Norden und Nordwesten in die Stadt hineinführenden Buslinien sollten über den Regionalbahnhof hinaus bis zum Bahnhof Limburg Süd geführt werden.

Die aus Richtung Süden nach Limburg hineinführenden Buslinien sollten den kurzen Umweg über den Bahnhof Limburg Süd nehmen. Dadurch kann die Linie LM-5 der Stadtlinie Limburg entfallen, welche mit kleinen Shuttlebussen bislang die ausschließliche ganztägige ÖPNV-Erschließung von Limburg Süd darstellt. Die Regionalbuslinie X72, welche von Wiesbaden über Taunusstein durch die Hühnerstraße / B417 nach Limburg führt, sollte ebenfalls an Limburg Süd angebunden werden, da die Stadt Taunusstein mit rund 30.000 Einwohnern ein deutliches Steigerungspotential für Limburg Süd darstellen würde.



Zum Thema X-Bus-Linie hat der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen einen weiteren Vorschlag. Der südöstliche Westerwald verfügt bislang über keine durchgängigen Busverbindungen. Daher wird eine X-Bus-Linie Limburg-Beselich-Waldbrunn-Mengerskirchen-Greifenstein-Herborn vorgeschlagen. Dies wäre keine Konkurrenz zur weit entfernt führenden Lahntalbahn und Dillstrecke, da die Alternative bislang realistisch nur das Auto ist. Die Kreisgrenze zwischen dem Lahn-Dill-Kreis und dem Kreis Limburg-Weilburg stellt bislang eine Barriere dar.

Eine Barriere ist auch die Bundeslandgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz. Das einmal als Herzogtum Nassau zusammengehörige Gebiet wurde 1945 aufgeteilt. Die Städte Limburg (Hessen) und Diez (Rheinland-Pfalz) stoßen mit ihren Siedlungen historisch unmittelbar aneinander. Daher schlägt der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen die Entwicklung eines gemeinsamen Stadtverkehrs Limburg/Diez vor. Dies wird ergänzt mit der Forderung, dass die Orte der Verbandsgemeinde Diez, welche teils vor den Stadttores Limburgs liegen, auch direkt mit dem Bus an die Domstadt angebunden werden.



 Lars Möbius

Die Lumdatalbahn so aktuell wie nie

Einen Tag vor dem „Tag des Murmeltiers“ in Amerika erinnerte am 1. Februar der Vorsitzende des Vereins Lumdatalbahn, Manfred Lotz, an die „unendliche Geschichte“ der Bemühungen aller Aktivisten, die seit über 30 Jahren für den SPNV im Lumdatal kämpfen. Der Verein LB e.V., der sich seit Jahren für die Verkehrswende, mehr Mobilität, einen besseren ÖPNV, den Klimaschutz und die Stärkung des ländlichen Raums einsetzt, hatte für eine Podiumsdiskussion einen starken Partner gefunden.



Der Verein „Hand in Hand - Neue Altstadt“ mit dem Vorsitzenden Roland Meuschke setzt sich für ein Wohnquartier in der Altstadt des schönen Lumdastädtchens Allendorf (Lumda) ein, diese dazu eine Genossenschaft gründen möchten. Mit der Landtagsabgeordnete Katrin Schleenbecker (Bündnis90/Die Grünen) und dem ersten Kreisbeigeordneten des Landkreises Marburg-Biedenkopf Marian Zachow (CDU) konnten zwei politische Größen gewonnen werden, die sich den Fragen des Moderators Klaus Pradella (Journalist und HR-Reporter) stellten. Mit am Podium saßen für die Lumdatalbahn neben den beiden Vorsitzenden noch Klaus Zecher für den DGB Gießen und Frau Watzke vom Genossenschaftsverband.

Unter den Gästen waren die Landtagskandidaten Melanie Haubrich (SPD), Fabian Mirolid Stroh (Bündnis90/Die Grünen) sowie Lucas Schmitz (CDU) und aus dem Vogelsbergkreis Max Ziegler (SPD).



Das Impulsreferat von Marian Zachow hatte es in sich. Zachow, ein im Nachbarkreis ansässiger Kommunalpolitiker, fordert schnelleres Handeln bei der Reaktivierung von Strecken. Der Preisträger des Hessischen Fahrgastpreises von Pro Bahn sieht auch Potenzial für eine kreisübergreifende Busverbindung aus dem Ebsdorfergrund zum Bahnhof im Lumdata als einen wichtigen Beitrag der Mobilität für den ländlichen Raum. Bemerkenswert sein Engagement in Hinsicht von Bahnstrecken-Reaktivierungen und Anbindungen mit Bus.



Auch der Bürgermeister Thomas Benz (FW) und sein Herausforderer Sebastian Schwarz (SPD) standen Rede und Antwort. Der LB-Vorsitzende Lotz forderte „keine Verkehrswende in Zeitlupe“, sondern eine zügige Antwort zur Reaktivierung, welche die Lebensqualität im ländlichen Raum erheblich verbessert. „Es kann Wohnraum, der vorhanden ist, so hergerichtet werden, dass sich junge Familien ansiedeln, Studenten keine überbeuerte Miete zahlen müssen und ältere Menschen mobil ohne Auto leben können.“

Bisher hieß es jedes Jahr: „Und jährlich grüßt das Murmeltier“. Bei der Reaktivierung der Lumdatabahn grüßt es immer im Frühjahr und im Herbst.



Nun gibt es aber gute Anzeichen, dass es ziemlich zügig gehen kann. Die Didierwerke, auch Schamott genannt, heute ein Werk der RHI Magnesia, werden spätestens

Ende des Jahres wieder Güterverkehr auf der Schiene stattfinden lassen. Vorerst im Minimaltempo. Die Hessische Landesbahn wird die Gesamtstrecke bis Rabenau-Londorf als Eigentümerin übernehmen und durchplanen. Gute Chance auf ein schnelles Ende einer jahrzehntelangen Wartezeit auf einen guten ÖPNV im Lumdata. Ebenso vorsichtig optimistisch äußerte sich Stefan Klöppel vom ZOV, der unter den Gästen weilte, sowie Kreisbeigeordneter des Landkreises Gießen Christian Zuckermann (Bündnis90/Die Grünen).

 **Kerstin und Manfred Lotz**

Verkehrswende – jetzt gestalten

- Wie kann die Transformation des Verkehrssektors zu einem modernen Mobilitätsangebot gelingen und dadurch eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellen?
- Wie kann heute unter sozialen, ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten die Mobilität von morgen gestaltet werden?
- Welche Chancen und Herausforderungen bestehen dabei insbesondere im ländlichen Raum?
- Welche Bedeutung kommt dabei der Reaktivierung der Dietzhöztalbahn für ein attraktives lokales Mobilitätsangebot zu?

Diese Fragen standen im Mittelpunkt einer Informationsveranstaltung mit Karin Müller, MdL (Landtagsvizepräsidentin, verkehrspolitische Sprecherin Bündnis 90 /Die Grünen) am 02.12.2022 in Dietzhöztal-Ewersbach.



Infoabend zur Verkehrswende im Dietzhöztal

Foto: Dietzhöztalbahn e.V. / Stephan Kretzer

Speziell vor dem Hintergrund der aktuell zahlreichen Krisen, die oftmals viele Gewissheiten in den Grundfesten erschüttern, gerät der Klimawandel, teilweise auch als Klimakrise bezeichnet, bisweilen in den Hintergrund, obwohl die Dringlichkeit unverändert hoch ist und entsprechender Handlungsbedarf besteht.

Aufgrund dessen hat sich Deutschland mit den Pariser Klimaschutzziele verpflichtet, die CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren. Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes soll bis zum Jahr 2030 der Treibhausgas-Ausstoß um 65% gegenüber 1990 verringert werden und in 2045 soll dann die Treibhausgasneutralität erreicht sein. Dem Verkehrssektor mit seinem nach wie vor unverändert hohen Anteil am Gesamtvolumen der CO₂-Emissionen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Dabei ist die Transformation des Verkehrssektors für die Siedlungsstruktur ländlicher Räume mit besonderen Herausforderungen, aber auch Chancen verbunden.

Nach einem Kurzvortrag zur Verkehrswende mit den unterschiedlichen Handlungsfeldern auf Landesebene von Karin Müller konnte in diesem Zusammenhang während der Veranstaltung die Bedeutung der Dietzhöhlzalbahn im Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes hervorgehoben werden. Das Ziel, unter Berücksichtigung der reaktivierten Bahnstrecke ein modernes, intermodales und nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Region zu realisieren, konnte den interessierten Zuhörer*innen mit anschaulichen Beispielen und Darstellungen gezeigt werden. So wurde beispielsweise anhand verschiedener Konzeptskizzen moderner Haltepunkte in den Kommunen Dietzhöhlzalbahn und Eschenburg gezeigt, wie die Bahnstrecke im Rahmen der Reaktivierung an die heutigen Erfordernisse angepasst und zu einer modernen Infrastruktur auszubauen ist.

Dazu sind zusätzliche Haltestellen zu errichten und Standorte bestehender Haltestellen entsprechend der Siedlungsentwicklung anzupassen. Diese Haltepunkte werden dann auch von den Buslinien bedient, die die Ortschaften abseits der Bahnlinie an die Dietzhöhlzalbahn anbinden, ebenfalls ist die Integration von B+R- und P+R-Anlagen vorgesehen. Durch die ansprechende und optimierte Umfeldgestaltung und die Integration mit möglichen Verknüpfungsanlagen können verschiedene Haltepunkte zu zentralen Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Hier wurde deutlich, wie die Transformation des Verkehrssektors durch den Anreiz eines attraktiven, schnellen und aufeinander abgestimmten ÖPNV-Angebotes auch im ländlichen Raum gelingen kann.

Ebenfalls sind die strukturellen Fehler der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der für den lokalen Busverkehr verantwortlichen Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) beauftragten Voruntersuchung zur Reaktivierung der Dietzhöhlzalbahn anhand vier markanter Beispiele gezeigt worden.

Im Anschluss entwickelte sich zusammen mit den Zuhörer*innen eine interessante und konstruktive Diskussion, wie vor Ort eine Verkehrswende mit der Dietzhöhlzalbahn erfolgreich umgesetzt werden kann.



Stephan Kretzer, Torsten Haas

Die Stadt Darmstadt und HEAG Mobilo haben das Planfeststellungsverfahren für die Anbindung Ludwigshöhviertel im Januar eingereicht

Am 13. Januar 2023 hat die Stadt Darmstadt die öffentliche Bekanntmachung für die Anbindung des Ludwigshöhviertels in der Presse veröffentlicht. Am 16. Januar hat das Regierungspräsidium das Verfahren auch veröffentlicht. Damit ist die Planungsphase beendet. Bis zum 16. Februar können die Unterlagen im Web oder bei der Stadt Darmstadt eingesehen werden. Bis zum 30. März können Einwände eingereicht werden.

Was ist denn geplant? Zur Zeit endet die Straßenbahnlinie 3 an der Lichtenbergschule mit einer Wendeschleife vor der Akademie für Tonkunst. Südlich davon lag die Cambrai-Fritsch-Kaserne, wo jetzt das Ludwigshöhviertel sich im Bau befindet. Auf der anderen Seite des Geländes läuft die Cooperstraße. Diese Straße führt hoch von der Heidelberger Straße bis zur Ludwigshöhe. Entlang der Heidelberger Straße verlaufen die Straßenbahnlinien 6,7/8 und 1 von Alsbach und Eberstadt nach Darmstadt. Die beiden Straßenbahnstrecken sollen jetzt mit einer neuen Strecke verbunden werden.



Die neue Straßenbahnstrecke (orange) und neuen Straßen (blau)



Das Gleisdreieck und die Haltestelle sollten hier gebaut werden. Cooperstraße jetzt.



Diese Baustraße ist ungefähr die Straßenbahnstrecke im neuen Zentrum.

Zusätzlich zu der neuen Straßenbahnstrecke wird es eine Änderung im Verlauf der Cooperstraße geben. Sie wird nach Süden geschwenkt, und die Mündung in die Heidelberger Straße wird direkt gegenüber der Franklinstraße in der Lincoln-Siedlung sein. Die Straßenbahnstrecke wird dort auf der alten Straße verlaufen.

Verschiedene Varianten der Straßenbahnstrecke wurden untersucht. Die wichtigste Frage war die Entscheidung, wo die Wendeschleife gebaut werden sollte. Die Option war an der Mündung der neuen Strecke in die Heidelberger Straße oder wie jetzt vor der Akademie für Tonkunst in der Ludwigshöhstraße. Es wurde entschieden, die vorhandene Wendeschleife vor der Tonakademie in der Ludwigshöhstraße auszubauen und an der Heidelberger Straße nur ein Gleisdreieck zu bauen.



*Das jetzige Ende der Linie 3 in der Ludwigshöhstraße.
Der Bus ist die Linie R auf der Landskronstraße.*

Da außer der Anbindung des Ludwigshöhviertels mehr Flexibilität für den gesamten Darmstädter Straßenbahnbetrieb erwünscht ist, kann man diese Wahl nicht als optimal bezeichnen. Denn wenn die Hauptstrecke der Linien zwischen Eberstadt, Bessungen und Innenstadt eine Störung hätte, müssten sämtliche umgeleitete Straßenbahnzüge durch das Ludwigshöhviertel fahren. Die Anwohner werden sich freuen. Schon jetzt fahren 12 Straßenbahnzüge je Richtung pro Stunde an Werktagen zwischen Eberstadt und Darmstadt.

Wir hoffen, dass diese Strecke schnell gebaut und bald in Betrieb gehen wird. Mehr Flexibilität ist dringend nötig im Darmstädter Straßenbahnnetz, und das Ludwigshöhviertel sollte möglichst ohne zu viele Autos auskommen können. Für diese beiden Ziele brauchen wir diese neue Strecke.

 **John Grimmette**

Sofortige Elektrifizierung der Strecke Dieburg bis Ober-Roden schafft die besten Voraussetzungen für eine S-Bahn-Verbindung in den Raum Frankfurt/Offenbach

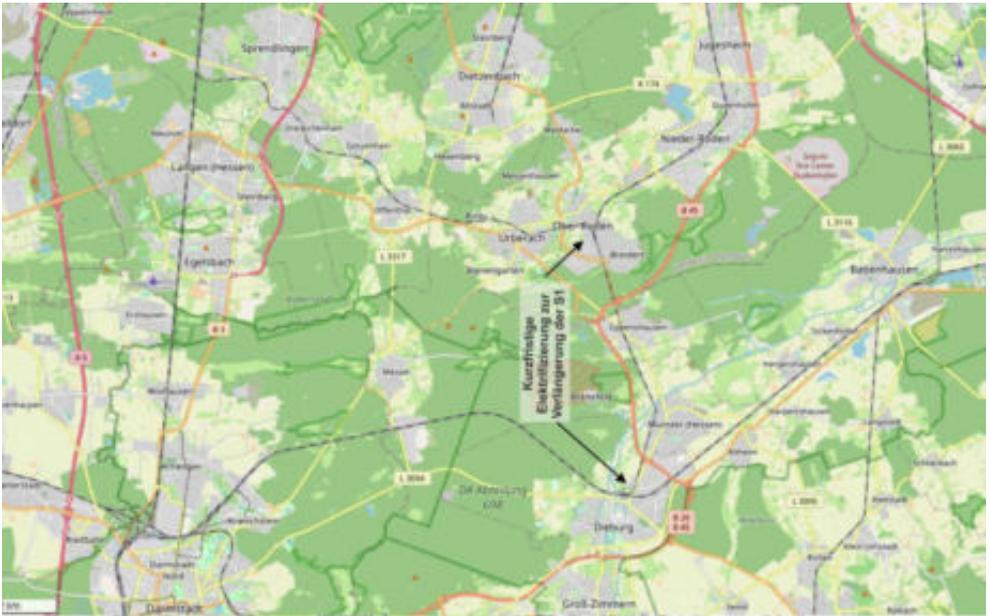
Die Verbesserung und den schnelleren Ausbau der Schieneninfrastruktur wollen Darmstadt-Dieburgs Landrat Klaus Peter Schellhaas, Claudia Jäger (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Offenbach) und die Bürgermeister aus den beiden Landkreisen erreichen. In einem gemeinsamen Positionspapier „Schneller und besser verbunden“ fordern die IHK Offenbach und Darmstadt den Ausbau der S-Bahn-Linie S2 und der Dreieichbahn. PRO BAHN Starkenburg vertritt dazu eine etwas differenziertere Meinung.

Das Fernziel, einen südöstlichen „Schienenring um Frankfurt herum zu etablieren und ihn mit einem attraktiven Fahrplanangebot zu versehen“, klingt für einen Fahrgastverband im Grundsatz verlockend, bedarf aber einer realistischeren Betrachtung im Hinblick auf zeitnahe Verbesserungen im Sinne der nicht nur aus Klimaschutzgründen dringend erforderlichen Verkehrswende. Die hier von der Politik und den beiden IHKs aufgewärmte Idee stammt bereits aus den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts – woran man ermesen kann, welche Realisierungschance dafür besteht. PRO BAHN ist selbstverständlich für die Verbesserungen des Schienennahverkehrs zwischen Frankfurt und Dieburg, lehnt aber Forderungen zugunsten eines S-Bahn-Baus parallel zur RB75 von Dieburg über Messel nach Darmstadt aus Umwelt- und Kostengründen ab. Dafür wären separate neue Gleise erforderlich, die erhebliche Rodungen und andere Umwelteingriffe mit einem unsinnigen Kostenaufwand verursachen würden.



An dieser Ausgabe Nr. 1/2023 haben mitgewirkt:

Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Peter Falk, John Grimmette, Torsten Haas, Kurt-Michael Heß, Thomas Kraft, Stephan Kretzer, Philipp Loth, Kerstin Lotz, Manfred Lotz, Lars Möbius, Thomas Mroczek, Bernd Rohrmann, Uwe Schuchmann, Ulrich Seng, Herbert Wassmann

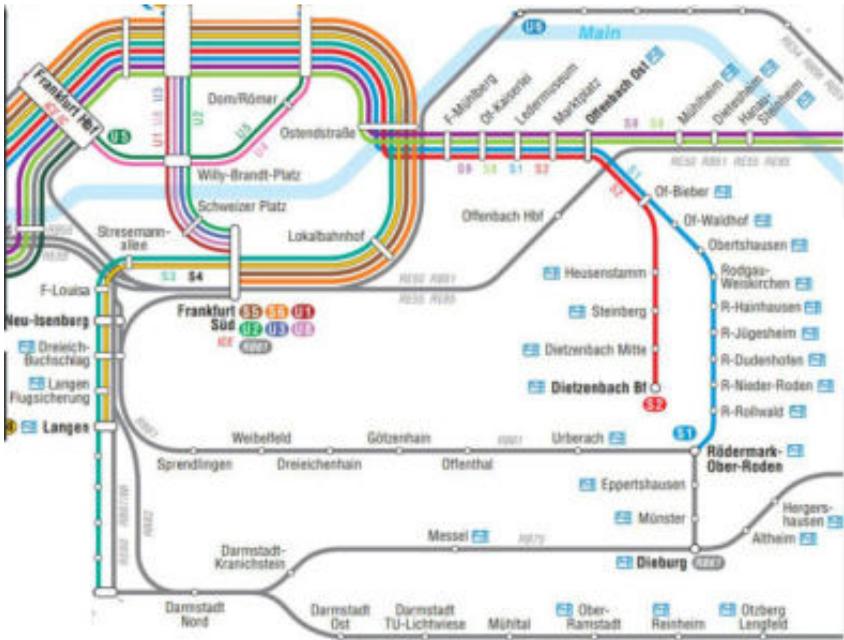


Stattdessen sollte der RMV kurzfristig (am besten beim Fahrplanwechsel 2023/2024) an allen Tagen der Woche einen 30 Minutentakt auf der RB75 über Babenhausen hinaus bis nach Aschaffenburg sicherstellen, denn dafür sind die Trassen ausreichend vorhanden. Damit wären für viele Jahre ausreichende Kapazitäten zwischen Darmstadt und Dieburg mit Verbindung zum ICE-Halt in Aschaffenburg sichergestellt. Ebenfalls zum Fahrplanwechsel 2023/2024 könnten Gespräche zwischen den Verkehrsverbänden DADINA und KVG Offenbach zur Einrichtung einer neuen Buslinie von Dietzenbach nach Darmstadt (ggf. als Expressbus) zur Verbesserung der Verflechtungen zwischen Stadt und Ostkreis Darmstadt mit dem Kreis Offenbach geführt werden.

Für mittelfristige finanziell tragbare Verbesserungen in der Relation Dieburg-Frankfurt bieten sich aus unserer Sicht folgende Realisierungsschritte an:

- Wiederherstellung des Kreuzungsbahnhofs Eppertshausen durch Rekonstruktion des abgebauten westlichen Gleises bis 2025. Dadurch werden die Betriebssicherheit und eine Taktverbesserung auf der Dreiecksbahn gewährleistet und die Verlängerung der S1 von Ober-Roden vorbereitet.
- Elektrifizierung der Strecke von Ober-Roden nach Dieburg zur Verlängerung der S1 von und nach Frankfurt (2026-2028). Hierfür ist nach aktuellen Aussagen des Bundesverkehrsministeriums zukünftig kein

Planfeststellungsverfahren mehr erforderlich. Die Elektrifizierung dieses kurzen Abschnitts der Dreieichbahn wäre auch bei dem von RMV und IHK angestrebten späteren Bau einer S2-Verlängerung von Dietzenbach nach Dieburg (siehe Planskizze) zwingend erforderlich.



PRO BAHN Starkenburg ist bekannt, dass aus Kapazitätsgründen die Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Dietzenbach nach Dieburg gegenüber einer Verlängerung der S1 von Ober-Roden vom RMV aufgrund eines Gutachtens bevorzugt wird. Ein solches Projekt würde aber wegen der Topografie (1-2 km Tunnelbau erforderlich), der damit verbundenen Kosten und der Planungsdauer sicher erst im Zeitraum 2030-2040 begonnen werden. Unsere Auffassung wird übrigens aktuell auch vom Verkehrsforscher Prof. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt geteilt. Wir brauchen keine Lösungen für übermorgen, sondern „konkrete Verbesserung für die Menschen, die tagtäglich mobil sein wollen und müssen“, wie Daniel Theobald von der IHK Darmstadt im vorletzten Satz des IHK-Papiers richtig feststellt.

Fazit: Eine sofortige Elektrifizierung der 7 km langen Strecke von Ober-Roden bis Dieburg als Verlängerung der S1 würde kostengünstige zusätzliche Kapazitäten in den Raum Offenbach und umsteigefreie Direktverbindungen in die Frankfurter City schaffen.

Bernd Rohrmann



Fahrtenangebot nahezu verdoppelt: Lückenfreier Stundentakt für Expressbus muss auch am Wochenende kommen!

Gelobt hat die Odenwaldbahn-Initiative den RMV und die verantwortliche Politik für den lückenfreien Stundentakt der Expressbuslinie Reichelsheim – Darmstadt unter der Woche Montag – Freitag. Von nur 16 Fahrten im Jahr 2022 wurde das Angebot auf 28 Fahrten nahezu verdoppelt.

Seit 12.12.22 wird ab Darmstadt Innenstadt nach Reichelsheim im lückenfreien Stundentakt gefahren. Dass Richtung Darmstadt ab dem späten Vormittag der Bus an Brensbach und Wersau vorbeifährt, hängt an nur zwei verfügbaren Fahrzeugen.

Mit der bewährten Buslinie 693 ergibt sich Montag bis Freitag ein Angebot von zwei Fahrten pro Stunde mit einer guten Arbeitsteilung: Die Buslinie 693 Reinheim – Reichelsheim – Fürth ist in Reinheim Zu- und Abbringer zu den Frankfurter Zügen der Odenwaldbahn, der Expressbus X69 erreicht ohne Umstieg die Darmstädter Innenstadt. Auch in Zeiten von Fachkräftemangel hat das betriebsführende Busunternehmen Winzenhöler die Taktverstärkung ermöglicht, was die Odenwaldbahn-Initiative ausdrücklich würdigt.

Bisher ist das Gersprenztal am Wochenende weitgehend nur im Zweistundentakt erreichbar. Daher fordert die Odenwaldbahn-Initiative die Bundes- und Landespolitiker auf, mehr finanzielle Mittel bereitzustellen und im ersten Schritt einen täglichen Bus-Stundentakt zwischen Reinheim, Reichelsheim und Fürth zu ermöglichen. Die anschließenden Bahnstrecken Odenwaldbahn und Weschnitztalbahn fahren am Wochenende im Stundentakt, dieses Angebot muss in den Buslinien ihre logische Fortsetzung finden. Um mittelfristig auch aus dem Gersprenztal umsteigefreie Direktverbindungen nach Frankfurt anzubieten, muss die Gersprenztalbahn mit Flügelzügen zur Odenwaldbahn zwischen Groß-Bieberau und Reinheim reaktiviert werden, wie es der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen zum wiederholten Mal in seiner „Reaktivierungs-Agenda“ vorschlägt.

Mit dem Deutschlandticket gehören alle bisherigen Untersuchungen auf den Prüfstand: Eine kurz vor Weihnachten 2022 veröffentlichte Studie von PWC rechnet mit einer deutlich größeren Nachfrage auch in ländlich geprägten Räumen, für die im Gersprenztal Schiene und Bus gemeinsam gebraucht werden: <https://www.pwc.de/de/pressemitteilungen/2022/49-euro-ticket-insgesamt-grosses-nachfragepotenzial-laesst-eine-spuerbare-veraenderung-des-mobilitaetsverhaltens-in-deutschland-erwarten.html>



Uwe Schuchmann



Odenwald-Bahnsteig im Nordbahnhof fertig - Bahnsteigkante an Gleis 1 derzeit nicht nutzbar

Seit September 2021 wurde im Darmstädter Nordbahnhof der Bahnsteig der Gleise 1 und 2 umgebaut. Dort fährt ein Teil der Züge der Odenwaldbahn ab. Die Bauarbeiten wurden im Oktober 2022 abgeschlossen. Damit wird dort auch der Zugang zu den Zügen der Odenwaldbahn für Reisende erleichtert. Am Gleis 4, an dem die Odenwaldbahn-Züge von und nach Frankfurt Hbf abfahren, sind die Ausbaurbeiten am dazugehörigen Bahnsteig seit geraumer Zeit abgeschlossen, so dass dort ein verbesserter Zugang für Reisende bereits besteht.

Allerdings fährt am Gleis 1 zurzeit kein Zug ab, weil das Streckengleis von Darmstadt Hbf nach Darmstadt Nord seit knapp 2 Jahren gesperrt ist. Der Grund besteht darin, dass sich dort eine marode Brücke befindet, die ersetzt werden muss. Die Bauarbeiten ziehen sich leider enorm in die Länge, weil man erst vergeblich versuchte, die alte denkmalgeschützte Brücke an Ort und Stelle zu reparieren, was jedoch nicht gelang. Es ist zu hoffen, dass die Bauarbeiten bald abgeschlossen werden. Durch die Eingleisigkeit der Strecke zwischen Darmstadt Hbf und Darmstadt Nord entstehen leider häufig Zugverspätungen, insbesondere dann, wenn der Zug aus Aschaffenburg mit Verspätung in Darmstadt Hbf eintrifft. Dadurch kann dann der Zug nach Aschaffenburg Darmstadt Hbf nicht zur Minute 31 verlassen, was dann häufig zu Anschlussverlusten in Babenhausen führt, wo ein Vollknoten der Züge der RB75 mit der Odenwaldbahn (Züge der RB86 in beide Richtungen) besteht.



Lint-Triebzug als RE80 in Darmstadt Nord, Jan. 2023.



Kurt-Michael Heß

Hessischer Fahrgastpreis 2022/2023 an den Ersten Kreisbeigeordneten des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow, und an den Verkehrsgeographen Christoph Mehler

Es war mal wieder soweit. Der PRO BAHN Landesverband Hessen hatte nach zwei Jahren erneut die Vergabe des „Hessischen Fahrgastpreises“ auf der Agenda. Mit ihm erfolgt eine Würdigung von Personen für die öffentliche Personenbeförderung Hessens, welche sich in herausgehobener Weise hierzu eingebracht haben. Das Spektrum ist umspannend von teils unerwarteten Leistungen im Alltag bis hin zu gesellschaftlichem und politischem Engagement.



Thomas Kraft, Christoph Mehler, Marian Zachow, Werner Filzinger

Am zweiten Samstag im neuen Jahr, dem 14.01., fand man sich nun im Landkreis Marburg-Biedenkopf ein, um die Verleihung des Hessischen Fahrgastpreises vorzunehmen. In Fronhausen (Lahn) bot eine kleine ehemalige Güterhalle den würdigen Rahmen, ein Backsteinbau, welcher in privater Investition zu einem schmucken Veranstaltungsraum umgebaut wurde. Dieser liegt direkt neben der Bahnstation an der Main-Weser-Bahn. PRO BAHN Landesvorsitzender Thomas Kraft konnte Vertreterinnen und Vertreter aus Landes-, Kreis- und Gemeindepolitik aller demokratischen Parteien sowie des Verkehrswesens willkommen heißen,

ebenso PRO BAHN-Mitglieder aus Hessen und anderen Bundesländern. Er führte auch durch das Programm des Nachmittags.

Den Fahrgastpreis 2022/2023 erhielt der Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow aus Stadtallendorf. Schon in seinem vorherigen Wirken, jedoch sehr intensiv seit seinem Amtsantritt im Jahr 2014 engagiert er sich in außerordentlicher Weise als hauptamtlicher Politiker für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), mit welchem er in Hessen und darüber hinaus die Spitzenstellung einnimmt.

Auf seiner Agenda ist das Vorantreiben der Untersuchungen zur Reaktivierung bzw. dem Wiederaufbau der Salzbödebahn sowie der Ohmtalbahn, welche beide im Landkreis Marburg-Biedenkopf liegen. Beide Projekte sind im Untersuchungsverlauf beim Zwischenfazit sehr erfolversprechend.

Auch im Lokalbusverkehr, für welchen die Landkreise in Hessen Verantwortung tragen, hat Marian Zachow Zeichen gesetzt. Zusammen mit seinem Mitarbeiterstab in der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft wurde in seiner Amtszeit der ÖPNV um rund 40% ausgebaut. Mehr geht immer und wird für die Verkehrswende und die Erfüllung der Klimaschutzziele auch notwendig sein. Marian Zachow hat die richtige Einstellung, um auch dies anzugehen.

Politisch Verantwortliche brauchen für ihr Wirken auch kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sonst kommt nichts zur Umsetzung. Im Bereich Schienenverkehr stellt die Kurhessenbahn den Löwenanteil auf den eingleisigen Nebenstrecken im Marburger Land.

Ein junger Verkehrsgeograph, der seinerzeit bei dem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn angestellt war, hatte die Idee des Wiederaufbaus der Salzbödebahn entwickelt, um die unnötigen Standzeiten der Züge im Bahnhof von Marburg aufzuheben. Daher zeichnen wir auch den Verkehrsgeographen Christoph Mehler aus, der heute in Nordrhein-Westfalen lebt und arbeitet. Christoph Mehler hat schon seit jeher den Blick für eine deutliche Ausweitung des Zugfahrplans auf den bestehenden Strecken und auch den gesamten ÖPNV. Sein Fachwissen hat er auch gegenüber Verbänden und Initiativen im Verlauf der letzten Jahre deutlich unter Beweis gestellt. Wegen seiner Einstellung, seinem Engagement und der Ausgangsidee zur Salzbödebahn erhielt auch Christoph Mehler den Hessischen Fahrgastpreis 2022/2023.

Mit einem Fachvortrag umrahmte der Bahnexperte Hans Leister aus Berlin die Veranstaltung. Leister gehört zu den Schöpfern des Deutschlandtakts. Seit 2008 ist er mit unterwegs, um die Bahn im Fern- und Nahverkehr deutschlandweit in einen Takt zu bringen. Hans Leister ging auf die Geschichte ein, beschrieb den gerade im Werden befindlichen 4. Gutachterentwurf und erklärte, dass seitens des Bundesgesetzgebers der Deutschlandtakt als Ziel festgeschrieben ist.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen möchte ein Zeichen setzen und insbesondere mit der Auszeichnung von Marian Zachow die Motivation verbinden, dass die Verkehrsdezernenten in anderen Landkreisen endlich mal anfangen, für die Verkehrswende zu denken, zu planen und zu handeln. Mit der Preisverleihung will der Landesverband auch darlegen, wie man sich gesellschaftspolitisch einbringen kann. Der Hessische Fahrgastpreis ist jedoch kein rein politischer Preis. Beweis dafür ist ein Preisträger 2020/2021, als man den ICE-Lokführer Heinz-Dieter Nickel auszeichnete, der bei der Überfahrt über die Theißtalbrücke bei Niedernhausen (Taunus) auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main bemerkte, dass Befestigungen der Gleisanlage gelockert wurden. Für 2024/2025 steht wieder ein Hessischer Fahrgastpreis an. Vorschläge sind herzlich willkommen.

Zuvor gibt es demnächst noch den Hessischen Hemmschuh, das Gegenstück zum Fahrgastpreis, mit dem aufgezeigt werden soll, wo Fehlentscheidungen im Öffentlichen Verkehr getroffen wurden, für die Personen Verantwortung tragen. Darüber werden wir in der Ausgabe Nr. 2/2023 des „Umsteigers“ berichten.

 **Thomas Kraft**

Philipp Loths Gedanken zur Ederseebahn: Bad Wildungen – Sperrmauer / Korbach



Altes Selbacher Viadukt der Strecke, heute liegt hier der Bahnradweg

Die Ederseebahn zweigt im Wildunger Stadtteil Wega von der sich noch in Betrieb befindlichen Strecke Wabern-Bad Wildungen ab. Auf dem Abschnitt von Wega nach Bergheim liegen noch Gleise. Von dort zweigt ein Teil der Strecke zur Sperrmauer am Edersee ab, der andere Teil der Strecke geht weiter nach Korbach über Waldeck. Auf dem Streckenteil zur Sperrmauer befinden sich noch Gleise bis

Hemfurth, nur auf dem letzten Stück zur Sperrmauer sind die Gleise abgebaut. Auf dem Streckenteil von Bergheim nach Korbach liegen keine Gleise mehr, ab Buhlen liegt der Ederseebahnradweg auf der ehemaligen Trasse. Durch den Radweg gilt der Streckenteil aber auch als trassengesichert.

Für den Abschnitt von Wega nach Hemfurth läuft aktuell eine Vorstudie zur Machbarkeitsstudie, die das Potenzial erörtern soll. So wie die Strecke dann reaktiviert werden würde, böte sie vorrangig touristisches Potenzial. Besser wäre es eine solche Reaktivierung mit einem Wiederaufbau der Bahnstrecke im Abschnitt Bergheim-Korbach zu kombinieren, was auch einen großen Nutzen für die einheimische Bevölkerung darstellen würde. So könnte man eine Zugteilung in Bergeheim durchführen und mit einem Teil in Richtung Sperrmauer und mit dem anderen Teil in Richtung Korbach bzw. Brilon fahren. Im Jahre 1995 als die Bahnstrecke stillgelegt wurde, war sie auch gerade auf dem oberen Abschnitt in Richtung Korbach sehr gut genutzt. Die Züge boten ein sehr hohes Attraktivitätspotenzial aufgrund ihrer für eine Nebenbahn sehr schnellen Fahrgeschwindigkeiten. Letztendlich wurde die Strecke vor allem deswegen stillgelegt, weil sie wegen ihren vielen Brückenviadukte teuer im Unterhalt war und allgemein zu der Zeit kein Interesse am Erhalt von Nebenbahnen bestand.



Diskutierter Reaktivierungsvorschlag: Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement

Nun gibt es als Verbindung zwischen Bad Wildungen und Korbach nur noch die Buslinie 510, welche alle 2 Stunden am Edersee entlangfährt und in der anderen Stunde den längeren Weg über Waldeck nimmt. Der Bus hat mit einer Fahrtzeit von ca. 1 Stunde, je nach Linienweg etwas mehr oder weniger, eine sehr lange Fahrtzeit.

Trotzdem sind die Busse aufgrund des immer noch sehr engen Fahrplanes meist unpünktlich. Dieser Fahrplan ist nämlich so gebaut, dass sowohl die Bahnanschlüsse im Knoten Korbach als auch im Knoten Bad Wildungen erreicht werden sollten. Wegen der dauerhaften Verspätungen der Buslinie 510 werden die Anschlüsse in Korbach und Bad Wildungen aber sehr oft verpasst. Bei einem Streckenwiederaufbau könnte man die Bahnstrecke auch an einigen Stellen weiter beschleunigen und einen zuverlässigen Fahrplan schaffen, der Anschluss an die Züge in den Knoten Korbach und Bad Wildungen böte.

Auf jeden Fall aber ist die Untersuchung der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Wega und Hemfurth zu begrüßen. Jedoch wäre es perspektivisch gut sich allgemein auch für den Wiederaufbau von abgebauten Strecken zu öffnen und diesen Wiederaufbau auch für die Ederseebahn auf dem Abschnitt in Richtung Korbach in Betracht zu ziehen.

Hier noch ein paar Einblicke zur Bahnstrecke und deren Nutzung im Jahr 1995:
<https://www.youtube.com/watch?v=2rXJXvXn4Sc>

 **Philipp Loth**

Richtigstellung zum Artikel „Alstom Coradia Stream HC: Bitte diese Züge sofort wieder abbestellen!“ (Umsteiger 4/2022)

Im letzten Umsteiger wurde der Alstom Coradia Stream HC als neuer Zug für das Kinzigtal (RE5, RE50, RB51) und die Main-Weser-Bahn (RE30) in vieler Hinsicht bemängelt. Auf der Bahnmesse Innotrans im September 2022 hatten wir nämlich die Variante gesehen, welche in Luxemburg zum Einsatz kommen soll. Auf Basis der luxemburgischen Variante haben wir Rückschlüsse in Bezug auf die hessische Variante gemacht. Die hessische Variante des Alstom Coradia Stream HC, welche auch in Baden-Württemberg zum Einsatz kommen wird, wird sich wohl aber an einigen Stellen von der Variante für die Luxemburgische Staatsbahn CFL unterscheiden.

In Hessen sollen die Züge eine deutlich höhere Deckenhöhe als in Luxemburg bekommen, da die Vorgaben in Deutschland zum Lichtraumprofil von Zügen andere sind. Die höheren Decken führen auch dazu, dass die Gepäckablagen über den Sitzen höher liegen werden als bei der CFL-Variante. Was die Gangbreite der hessischen Variante im Oberstock angeht, soll diese sich laut den uns genannten Werten nicht wirklich von der Breite der Gänge in den herkömmlichen, aktuell eingesetzten Doppelstockwagen unterscheiden. Über die Breite der Treppen konnten uns keine genauen Auskünfte gegeben werden, es hieß nur, dass diese nicht so wendelartig sein sollen, wie dies bei der CFL-Variante der Fall ist. Wie

genau sich alles dann für den Fahrgast darstellt, werden wir aber erst Ende des Jahres 2024 sehen können.

Was vermutlich weiter ein Problem sein wird, sind die geringen Sitzabstände. Die hessische Variante soll nämlich auch so konzipiert sein, dass der Zug bei möglichst kurzer Länge möglichst viele Sitzplätze bietet. Zudem bleibt die Problematik auch bestehen, dass die 1. Klasse sich immer im Oberstock befinden wird. Dies ist für alle mobilitätseingeschränkten Menschen ein Problem. Die 1. Klasse wird in Hessen auch zu großem Teil von älteren Menschen genutzt, was durch das Angebot des Seniorenticket Hessen Komfort bedingt ist, welches zum Reisen in der 1. Klasse berechtigt. Es ist erforderlich, die hessische Variante so umzukonzipieren, dass die 1. Klasse zumindest teilweise im Unterstock ist und es dafür auch große 2.-Klasse-Bereiche im Oberstock gibt.

In den letzten Monaten hat es sich für uns leider als besonders schwer herausgestellt, nähere Informationen über den Alstom Coradia Stream HC für Hessen herauszufinden. Dabei haben wir insbesondere den RMV als Hindernis wahrgenommen. Als Verkehrsverbund und Aufgabenträger hat der RMV eigentlich die Pflicht, genauer darüber zu informieren, welche Fahrzeuge sie auf Basis von Steuergeldern beschaffen. Auf besonderen Wunsch hat der RMV zwar eine kurze Präsentation im Fahrgastbeirat zu den neuen Fahrzeugen gezeigt, diese vermittelte aber wenig essentielle Fakten zum Alstom Coradia Stream HC. Genauere Nachfragen waren vom RMV nicht erwünscht. Die wenigen Informationen, die uns jetzt über die hessische Variante des Zuges zur Verfügung stehen, mussten wir mühevoll von verschiedenen anderen Beteiligten sammeln.

 **Philipp Loth**

Neues aus der 16. Sitzung des Beteiligungsforums NBS Frankfurt-Mannheim vom 05.12.22 bezüglich des Planfeststellungsabschnitts 1 (PFA1 Zeppelinheim- Nordanbindung Darmstadt)

Für andere Beteiligte und auch uns völlig überraschend hat die DB im Oktober 2022 nach erfolgter Vollständigkeitsprüfung des EBA den Antrag auf Planfeststellung für den PFA 1 zurückgezogen. Aus unserer Sicht wichtigster Grund dafür war, dass die Planfeststellungsunterlagen auf der „Zugzahlprognose 2030 des Bundes“ basierten. Da jetzt die „Zugzahlprognose 2030 Deutschland-Takt“ vorliegt, wird somit eine inhaltliche Überarbeitung der PFA1-Planfeststellungsunterlagen mit danach erneuter EBA-Einreichung zwingend erforderlich.

Weitere von der DB genannte Gründe:

- Aktualisierungsbedarf bei Schall- und Erschütterungsgutachten aufgrund neuer Zugzahlenprognose 2030 Deutschland-Takt
- Überarbeitungs- und Aktualisierungsbedarf bei der Umweltplanung zur Begründung der Anrechenbarkeit bereits realisierter Kompensationsmaßnahmen
- Klärungs- und Abstimmungsbedarf zum Zeitpunkt des erforderlichen Zielabweichungsverfahrens zum Regionalplan Südhessen vor oder während Planfeststellung

Die „Prognose 2030 Deutschland-Takt“ aufgreifend, bedeutet dies grundsätzlich eine Steigerung der Zugzahlen im Personenverkehr bezüglich der für Darmstadt Hbf vorgesehenen zweigleisigen Nordanbindung bei Weiterstadt mit bisher unterstellter gemeinsamer Nutzung der Bestandsgleise Mainz – Darmstadt, worauf bereits schon sehr viele Güterzüge des RFC 1 (Rail Freight Corridor Rhine – Alpine) der Relation Mittelrhein – Dieburg – Aschaffenburg / Darmstadt - Main-Neckar-Bahn sowie auch die RB75 Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden im 30-Minuten-Takt tagsüber unterwegs sind.

Zugzahlen-Prognosen am Tag von 6 bis 22 Uhr mit Verkehrslenkung Güterverkehr (SGV):

- SGV - 2020/Musterwoche 03/2020: 113
- SGV – Alt 2030: 76
- SGV – Neu 2030 D-Takt: 76 – Aktualisierung folgt ca. 2025 durch 2040 D-Takt

Zugzahlen-Prognosen am Tag von 6 bis 22 mit Verkehrslenkung Nahverkehr (SPNV)

- SPNV - 2020/Musterwoche 03/2020: 62 x RB75 WI-MZ-DA-AB
- SPNV – Alt 2030: 60 x RB75 WI-MZ-DA-AB, 32 x HESSEN-EXPRESS via Wallau
- SPNV – Neu 2030 D-Takt: 61 x RB75 WI-MZ-DA-AB-MIL, 62 x HESSEN-EXPRESS via Wallau

Zugzahlen-Prognosen am Tag von 6 bis 22 Uhr mit Verkehrslenkung Fernverkehr (SPFV)

- SPNV - 2020/Musterwoche 03/2020: 0 x SPFV
- SPNV – Alt 2030: 14 x SPFV

- SPNV – Neu 2030 D-Takt: 15 x SPFV

D-Takt-Ankünfte 2030 aus Richtung Weiterstadt in Darmstadt Hbf (Quelle: www.Fernbahn.de)

- Minute 03 – ICE aus Richtung Norden via NBS
- Minute 22 – RB75 aus Richtung WI-MZ
- Minute 25 – HESSEN-EXPRESS aus Richtung WI-Wallau
- Minute 52 – RB75 aus Richtung WI-MZ
- Minute 55 - HESSEN-EXPRESS aus Richtung WI-Wallau

D-Takt-Abfahrten 2030 in Darmstadt Hbf Richtung Weiterstadt (Quelle: www.Fernbahn.de)

- Minute 05 – HESSEN-EXPRESS in Richtung Wallau-WI
- Minute 08 – RB75 in Richtung MZ-WI
- Minute 35 – HESSEN-EXPRESS in Richtung Wallau-WI
- Minute 38 – RB75 in Richtung MZ-WI
- Minute 57 – ICE in Richtung Norden via NBS

Aufgrund der neuen Zugzahlen für den Deutschland-Takt-Zielfahrplan 2030 auf dem NBS-Nordanbindungsabschnitt in Höhe Weiterstadt wird vom DB-Projektleitungsmanagement die Einbindung in den Knoten Darmstadt überprüft.

Und zwar geht es dabei um die Frage, ob neben den zwei Stammgleisen Mainz-Darmstadt aus betrieblichen Entmischungsgründen noch zwei NBS-Gleise bis zu den Abzweigungen nördliche und südliche Stockschnelse hinzu gebaut werden.

Dies hat dann auch noch Auswirkungen auf das vorhandene Bahnbrücken-Bauwerk im Zuge der L3113 Richtung Gräfenhausen – Mörfelden-Walldorf.

Wir vom PRO BAHN Regionalverband Starkenburg begrüßen es auf jeden Fall sehr, dass die NBS-Projektleitung diese betriebliche Belastungsprüfung auf dem Bestandsstrecken-Abschnitt zwischen Weiterstadt und den Abzweigungen nördliche/südliche Stockschnelse jetzt durchführen lässt.

Denn wir befürchteten schon lange, dass es in diesem sensiblen Bestandsstrecken-Abschnitt mit gemeinsamer Nutzung durch Güterzüge, RB75, neuem HESSEN-EXPRESS plus natürlich auch ICEs zu betrieblichen Rückstau-Effekten kommen wird, zumal auch im bahnbetrieblichen Alltag nicht immer mit störungsfrei planmäßiger Betriebsabwicklung zu rechnen ist.



Zudem ist aktuell noch anzumerken, dass der unterstellte Deutschland-Takt-Zielfahrplan 2030 gemäß einem derzeit laufenden öffentlichen BMDV-Ausschreibungsverfahren-Nummer 2263/E13 zum D-Takt-Zielfahrplan 2040 weiterentwickelt werden soll.

Und diese daraus voraussichtlich 2025 zu erwartenden neuen 2040-er Zugzahlen werden dann bestimmt auch nochmals die Planungsdimensionierung der NBS Frankfurt – Mannheim inklusive deren Ein- und Ausschleifung bezüglich Darmstadt Hbf beeinflussen.

Betriebliche Fragestellungen zu den Abschnitten PFA 2 und 3.1 von Weiterstadt bis Pfungstadt inklusive zugehöriger eingleisiger Südanbindung von Darmstadt Hbf entlang der Eschollbrücker Straße werden im nächsten „Umsteiger“ separat behandelt.

Thomas Mroczek

Es kann sein, dass wegen der Corona-Pandemie weiterhin auch Termine kurzfristig per Videogespräch digital durchgeführt werden müssen.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

09.03.2023, 01.06.2023, Blaues Café,
Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel
Künftig immer am 1. Donnerstag im März, Juni, September, Dezember

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

23.03.2023, Jahreshauptversammlung
18.00 Uhr, CineCafé, Bahnhofsallee 1c, 37081 Göttingen
Weitere Termine zu gegebener Zeit auf pro-bahn-suedniedersachsen.de.
alternierende Treffpunkte:
Gasthaus Akropolis, Sollingtor 1, 37154 Northeim
CineCafé, Bahnhofsallee 1c, Bahnhof-Westseite, 37081 Göttingen

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Im Regelfall am dritten Donnerstag im Monat, 18:00 Uhr,
16.03.2023, 20.04.2023, 18.05.2023, 15.06.2023
Treffpunkt: Bahnhof Fulda, 36037 Fulda, unterer Ein- und Ausgang

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

im Regelfall (nun einige Ausnahmen) am dritten Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr
22.03.2023, 19.04.2023, Gaststätte Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen
10.05.2023, 14.06.2023, Bahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

Bündnis ÖPNV-Wende Mittelhessen

25.03.2023, Mittelhessischer Fahrgasttag, Bahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, Lollar

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

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

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 19:00 Uhr
Mi. 22.02.2023
Gaststätte Hessischer Hof, Bahnhofstr. 37, 64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)
Sa. 01.04.2023, 14:00 Uhr, Regionalmitgliederversammlung
Gaststätte Hessischer Hof, Bahnhofstr. 37, 64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)
Mi. 26.04.2023, Agora Das Lokal, Erbacher Str. 89, 64287 Darmstadt,
Mi. 24.05.2023
Gaststätte Hessischer Hof, Bahnhofstr. 37, 64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)



„Der Umsteiger“ ist ein Mitglieder- und Informationsblatt, ein Fachmagazin der PRO BAHN Regionenvereinigung NOM mit den angegliederten Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen, dem PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V., dem PRO BAHN Regionalverband 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 3-4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

Beiträge bitte per Mail an info@der-umsteiger.com oder per Briefpost. Das Magazin wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder der herausgebenden Vereinigungen entweder elektronisch oder auf dem Briefpostweg kostenlos versendet. Die Vervielfältigung von „Der Umsteiger“ zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.

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. für das Ressort bestimmten Akteurinnen/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

Umsteiger

Bahnhofstraße 10
35457 Lollar
Tel. (06406) 8373997
info@der-umsteiger.com

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecherteam

Regionalverband Osthessen

Werner und Barbara Filzinger
Baumgartenweg 12
36341 Lauterbach (Hessen)
Tel. (06641) 2911
osthessen@pro-bahn-hessen.de

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

Gerd Aschoff
Kurt-Schumacher-Weg 16 A
37075 Göttingen
Tel. (0551) 24834
gerd.aschoff@pro-bahn.de

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

Prof. Dr. Herbert Wassmann
Meisenweg 8
34576 Homberg (Efze)
Tel. (0160) 94834436
kanonenbahn-nordhessen@t-online.de

Lumdatalbahn e.V.

Manfred und Kerstin Lotz
Marktstraße 24
35469 Allendorf (Lumda)
Tel. (06407) 400303
mail@lumdatalbahn.de

Regionalvorsitzender und Sprecher
Regionalverband Mittelhessen

Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahнау
Tel. (06441) 8708995
mittelhessen@pro-bahn-hessen.de

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecher

Regionalverband Nordhessen

Ewald Biedenbach
Hildegard-von-Bingen-Straße 7
34131 Kassel
Tel. (0561) 51009234
nordhessen@pro-bahn-hessen.de

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

Thomas Mroczek
Hügelstraße 30
64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)
Tel. (0151) 25631611
starkenburger@pro-bahn-hessen.de

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 vorher stehen gern zur Verfügung. Eintrittsformulare auf den Internetseiten oder auf Anfrage im Postversand.