

Der Umsteiger

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

Ausgabe 4 / 2023



**Berichte u.a. zur Landesmitgliederversammlung
am 28. Oktober 2023 in Butzbach**

Inhaltsverzeichnis / Rubriken

Titelseite	Seite 1
<i>Ein Zug der HLB auf der Lahntalbahn vor der Burg Schadeck in Runkel an der Lahn (Foto: Thomas Kraft)</i>	
Inhaltsverzeichnis/Rubriken	Seiten 2-3
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	Seiten 4-8
<i>Das Leinetal verliert den letzten Fernzug. Schwere Nachteile für Harz und Solling</i>	Seiten 4-5
<i>Eine S-Bahn für die alte Kreisstadt Alfeld? Realistisch betrachtet „aussichtslos“</i>	Seite 6
<i>Fahrplanwechsel im Dezember: Südniedersachsen ist enttäuscht - Schnellstrecke zwischen Göttingen und Kassel erneut gesperrt</i>	Seiten 7-8
PRO BAHN Regionalverband Nordhessen	Seiten 8-13
<i>Kassel: Die Tram nach Harleshausen und das Problem der „Standardisierten Bewertung“</i>	Seiten 8-9
<i>Notizen aus Kassel</i>	Seite 10
<i>Kurve Kassel: Die Planung geht weiter</i>	Seite 11
<i>Neue Straßenbahnen für Kassel - Ein Gespräch mit der KVG schafft Klarheit</i>	Seiten 12-13
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	Seiten 14-18
<i>Alle Wahlkreisandidaten wollen den umfassenden Ausbau der Vogelsbergbahn</i>	Seiten 14-15
<i>Zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke Göttingen-Bebra-Fulda: Und einige Kommunen haben keinen Personenbahnhof! Dieses Mal: Cornberg</i>	Seiten 16-18
PRO BAHN RV Nordhessen & RV Mittelhessen	Seiten 19-21
<i>Und noch einmal vier Tage und sieben Wochen Sperrung der Main-Weser-Bahn vor Frankfurt</i>	Seiten 19-20
<i>Ausfälle überall – PRO BAHN macht den Mitarbeitern keinen Vorwurf – Politik muss handeln</i>	Seiten 20-21

Inhaltsverzeichnis / Rubriken

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	Seiten 22-24
<i>PRO BAHN fordert ein gemeinsames City-Ticket Gießen-Wetzlar</i>	Seite 22
<i>Blockadehaltung der VLDW-Führung und rückwärtsgewandter Lokaler Nahverkehrsplan blockieren die Verkehrswende in Hüttenberg</i>	Seite 23
<i>Dietzhöhlzalbahn nicht vergessen! Solmsbachtalbahn wird mutmaßlich scheitern</i>	Seite 24
Alle Regionalverbände	Seite 25
Spendenaufruf	Seite 25
Landesverband Hessen	Seiten 26-37
<i>Landesvorstand des PRO BAHN Landesverbandes Hessen neu gewählt</i>	Seiten 26-27
<i>Themenvielfalt am 28. Oktober bei der Landesmitgliederversammlung in Butzbach</i>	Seiten 27-29
<i>PRO BAHN-Mitglieder vor Ort: HLB investiert 100 Mio. Euro in den Standort Butzbach</i>	Seiten 29-34
<i>PRO BAHN macht mit - Initiative fordert ein bundesweit gültiges Bildungsticket</i>	Seiten 34-35
<i>Besorgnis über hessisches CDU/SPD-Eckpunktepapier – Aufforderung, in den Koalitionsverhandlungen den ÖPNV stärker zu fördern</i>	Seite 36
Termine	Seite 37
Impressum	Seite 38
Kontakt	Seite 39

An dieser Ausgabe Nr. 4/2023 haben mitgewirkt:

**Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Lukas Köhler,
Thomas Kraft, Philipp Loth, Lars Möbius, Michael Reinboth,
Ulrich Seng**

Das Leinetal verliert den letzten Fernzug. Schwere Nachteile für Harz und Solling

In der Pressemeldung der Deutschen Bahn über ihre Fortschritte des Fernverkehrs ab Dezember 2023 hierzulande ging ein Satz am Ende fast unter: Leider sehe man sich gezwungen, die letzten ICE-Halte im Leinetal aufzugeben. Abgesehen davon, dass der beschworene Fortschritt holprig daherkommt, weil er vielfach erst ab dem Frühjahr gilt und ab Juni bereits wieder durch große Baustellen beeinträchtigt wird, bedeutet dies das endgültige und ersatzlose Abhängen südlicher Landesteile vom Fernverkehr. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen fühlte sich von der Streichung ebenso überrascht wie PRO BAHN.



Mit dem ICE-T ist die Deutsche Bahn Fernverkehr zuletzt im Leinetal gefahren. Nun verkehren die ICE alle über die Schnellstrecke und lassen Northeim, Kreiensen, Alfeld und Elze rechts liegen. Foto: Deutsche Bahn Volker Emersleben

Im Leinetal verkehren fortan also ab Göttingen allein die Metronom-Züge der RE-Linie 2 bis Hannover. Sie sind seit Jahren extrem verspätungsanfällig und fallen häufig aus. Der einst recht zuverlässige Stundentakt ist schon lange keiner mehr. Am „Metronom“ und an den bisherigen drei ICE hängen immerhin drei Knotenpunkte – Elze, Kreiensen und Northeim – sowie die alte Kreisstadt Alfeld. Die ICE bedienten nur diese vier Halte und waren zwischen Northeim und Hannover ca. 20 Minuten schneller unterwegs als der „Metronom“.

Die Auswirkungen für die unmittelbaren Halte im Leinetal sind: Wegfall von drei ICE-Zügen, noch vollere „Metronome“ und 15-20 Minuten längere Fahrzeiten in die Landeshauptstadt und zurück sowie Verlust der letzten durchgehenden Züge nach Hamburg. Weitaus schlimmer sind die Folgen für die Landstriche, die links und

rechts des Leinetals liegen und auf funktionierende Knoten in Northeim und Kreiensen angewiesen sind, wenn sie nach Hannover wollen. Die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen aus dem Südharz und zurück beträgt in Northeim satte 25 Minuten, aus dem Solling und zurück gar 30 Minuten. Mit anderen Worten: Es gibt eigentlich keine Anschlüsse. Ab und bis Herzberg (Harz) gibt es im Berufsverkehr je Richtung genau eine Ausnahme. Die einzigen schlanken Anschlüsse boten die drei ICE, zwei Mal nach Hannover und einmal retour. Zukünftig kommen also auf die 20 Minuten längere Fahrzeit durch das Leinetal noch einmal 20 Minuten Wartezeit in Northeim obendrauf.

Umgekehrt die Lage in Kreiensen. Von und nach Seesen gibt es, da die RB82 im Hinketakt verkehrt, mal ganz knappe und mal recht auskömmliche Umsteigezeiten. Daran ändert sich nichts. Bitter wird es hingegen für das leidgeprüfte Holzminden. Dort sitzen immerhin Weltfirmen wie Symrise und Stiebel-Eltron, und dahinter liegt noch das etwa gleich große und recht aufkommensstarke Hötter, freilich schon in NRW. Die Holzmindener können sich noch bis Dezember einiger guter Anschlüsse an und vom ICE in Kreiensen erfreuen, dann nicht mehr. Die eigens für diese Zwecke verkehrenden, außerhalb des Taktes liegenden Regionalbahnen hängen ab Dezember völlig in der Luft. Die „Taktanschlüsse“ sind seit Jahren vollkommen instabil, weil die „Metronome“ viel Verspätung haben, wenn sie, aus Hannover kommend, in Kreiensen eintreffen und die „NordWestBahn“ kurz vorher abgefahren ist. Wegen der desolaten Infrastruktur der Strecke kann nicht gewartet werden. Oder, es könnte schon, aber es gelingt der LNVG nicht, die beteiligten EVU zur Einhaltung fahrgastfreundlicher Regeln zu verpflichten.



Ein ICE im Leinetal in der Nähe von Einbeck. Während der Sanierung der Schnellstrecke entstand ein falscher Eindruck, denn die Züge wurden zwar gezwungenermaßen umgeleitet, hielten aber nicht.

Foto: Philip Bull

Holzminden – Hannover können wir ab Dezember 2023 also getrost abhaken. Ein Schelm, der im „Autoland Niedersachsen“ etwas Böses denkt. Der „Deutschland-Takt“ sieht für das Leinetal ein halbstündliches Nahverkehrsangebot vor. Auf dieser Prognose ruht sich, so scheint es, die LNVG in Hannover nun aus und erklärt, dass man hinsichtlich des Ersatzes der ICE im Leinetal nichts tun könne.



Michael Reinboth

Eine S-Bahn für die alte Kreisstadt Alfeld? Realistisch betrachtet „aussichtslos“

Eine im Rat der Stadt diskutierte S-Bahn für Alfeld ist bei realistischer Betrachtung nicht machbar. Im Oberzentrum Göttingen fährt in keine Richtung eine S-Bahn, weil die potenziellen Nutzerzahlen nicht ausreichen. S-Bahnen sind etwas für ganz große Städte mit verdichteten Ballungsräumen wie Hamburg, Frankfurt, Stuttgart, das Ruhrgebiet, München und Berlin. Schon das S-Bahn-System von Hannover, an dem auch Hildesheim hängt, ist dem glücklichen Umstand zu verdanken, dass zur Weltausstellung Expo 2000 sehr groß gedacht wurde. „Alfeld und die umliegenden Orte erfüllen die Voraussetzungen nicht“, so PRO BAHN.



Die ehemalige Kreisstadt Alfeld (Leine) auf halber Strecke zwischen Göttingen und Hannover kann sich keine Hoffnung auf eine S-Bahn machen. Sie ist auf eine attraktive Taktung der Metronom-Züge angewiesen.

Zudem ist die vorhandene Auslastung der Bahnstrecken im Leinetal und rundherum durch die vorhandenen Personen- und Güterzüge hoch. Zusätzliche Züge mit enger Taktung können da nicht einfach wie bei einer Modelleisenbahn reingesetzt werden. Die Schwäche des gegenwärtigen Angebots mit zahlreichen Zugausfällen wegen Personalmangels sei so gravierend, dass zunächst einmal am vorhandenen System gearbeitet werden müsse.

Und, so PRO BAHN weiter: „Völlig unberücksichtigt ist bei der kommunalpolitischen Diskussion der Deutschland-Takt, der ein flächendeckendes Angebot im ganzen Land schaffen soll. Wesentliches Element ist hier die Aufstockung der RE-Verbindung Göttingen-Alfeld-Hannover-Uelzen auf einen 30-Minuten-Takt, also die Verdoppelung des Angebots.“

 **Gerd Aschoff**

Fahrplanwechsel im Dezember: Südniedersachsen ist enttäuscht - Schnellstrecke zwischen Göttingen und Kassel erneut gesperrt

Der Fahrgastverband PRO BAHN Südniedersachsen zeigt sich vom neuen Bahnfahrplan enttäuscht. Es fehlen die Impulse für eine höhere Attraktivität des Bahnangebots in der Region Südniedersachsen. Neben zahlreicher Verspätungen und dem Ausfall von Zügen wegen Personalmangels sei sogar noch die Streichung der letzten verbliebenen ICE-Züge über Northeim und Alfeld zu beklagen (siehe gesonderten Artikel!). Eine Verkehrswende sieht anders aus!



Zeit / Time/Temps	Über / Via	Ziel / Destination	Gleis / Platform/Voie	Notes
13:17	ICE 577 Kassel-W.Höhe - Frankfurt/M	Stuttgart Hbf	10	10 Minuten später - etwa 60 Min
13:43	ICE 76 Hannover Messe/Laatzten	Kiel	9	etwa 30 Minuten später
13:56	ICE 880 Hannover Messe/Laatzten - Hamburg	Hamburg-Altona	9	essen/Laatzten - etwa 5 Min
14:02	ICE 789 Kassel-W.Höhe - Fulda - Würzburg Hbf	München Hbf	10	15 Minuten später - et
14:03	ICE 690 Hildesheim - Braunschweig	Berlin Ostbahnhof	9	
14:09	ME 62832 Nörten-Hardenberg - Northeim - Freden	Uelzen	6	fällt in Hannover Messe
14:17	ICE 77 Kassel-W.Höhe - Frankfurt/M - Freiburg	Zürich	10	5 Minuten später - etw
14:18	CAN 24023 Friedland - Eichenberg - Hedemünden	Kassel Hbf	5	
14:40	IC 2373 Kassel-W.Höhe - Marburg - Gießen	Karlsruhe	10	
14:40	CAN 24057 Friedland - Eichenberg	Bebra	5	
14:43	ICE 578 Hannover Messe/Laatzten	Hamburg-Altona	9	Laatzten - Heute mit Halt
14:48	RB 14221 Northeim - Einbeck - Salzderhelden - Seesen	Bad Harzburg	4	

An der digitalen Abfahrtstafel im Bahnhof Göttingen wird sich nach dem Fahrplanwechsel wenig ändern. Foto: Gerd Aschoff

Erfreut ist PRO BAHN von der Fertigstellung der Sanierung auf der Schnellfahrstrecke zwischen Kassel und Fulda. Wer allerdings gedacht hat, dass nun die gesamte Strecke von Hannover bis Würzburg endlich durchsaniert wäre, hat sich getäuscht: Die Deutsche Bahn sperrt ab Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 erneut die Schnellstrecke zwischen Göttingen und Kassel und verlängert damit die Fahrzeit bis Ende Februar um über eine halbe Stunde. PRO BAHN: „Den Fahrgästen wird sehr viel Geduld abverlangt, zumal eine weitere Sperrung bei Braunschweig für den Bau der Weddeler Schleife bevorsteht.“

PRO BAHN fordert, den im Deutschland-Takt vorgesehenen Halbstundentakt des Metronom im Leinetal schnellstmöglich umzusetzen. Damit ergäben sich nicht nur

mehr Fahrtmöglichkeiten im Leinetal selbst, sondern auch deutlich verbesserte Ost-West-Anschlüsse für Holzminden, Bodenfelde und den Südharz. Zweite Forderung des Fahrgastverbandes: Auf den Linien RB 82 (Göttingen - Northeim - Kreiensen - Bad Harzburg) und RB 80 (Göttingen - Northeim - Herzberg - Nordhausen) müssen längere Züge eingesetzt werden, um die gegenwärtige Überfüllung zu beenden! Mit dem Deutschland-Ticket sind viel mehr Fahrgäste als früher unterwegs. Zudem lasse die Reinigung vieler Züge sehr zu wünschen übrig.

**Gerd Aschoff**

Kassel: Die Tram nach Harleshausen und das Problem der „Standardisierten Bewertung“

Im Juli 2023 veröffentlichte die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) das Ergebnis einer zweiten Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnverbindung nach Harleshausen. Zur Überraschung aller Beteiligten ergab diese nach dem novellierten Standardisierten Verfahren durchgeführte Berechnung wiederum nur einen Kosten-Nutzen-Faktor von 0,1. Damit ist eine Förderung mit Bundesmitteln nicht möglich. Diese wäre nur gegeben, wenn der Faktor den Wert 1,0 übersteigen würde, das heißt dass die Kosten für Investitionen und künftigen Betrieb durch einen zu berechnenden Mehr-Nutzen ausgeglichen würde.

In einem ausführlichen Hintergrundgespräch mit Pro Bahn am 1. Sept. 2023 erläuterte die KVG Einzelheiten der Machbarkeitsstudie. Kernproblem der Berechnung liegt darin, dass durch den Betrieb einer Straßenbahn nicht mehr viele zusätzliche Umsteiger vom PKW auf den ÖPNV zu erwarten sind, denn

- Harleshausen ist bereits sehr gut mit Buslinien und mit der RegioTram erreichbar;
- die Bevölkerungsdichte ist im Stadtteil nicht sehr hoch;
- die Straßenbahn wird kaum schneller sein können als der Bus.

Somit ist auch der ökologische Nutzen einer Straßenbahn, der nach dem novellierten Berechnungsverfahren stärker gewichtet werden soll, nicht ausreichend wirksam als Gegengewicht zu den Investitionen.

Für die Menschen in Harleshausen ist dies eine herbe Enttäuschung, denn schon seit vielen Jahren wird eine bequeme Straßenbahnverbindung in die Innenstadt gefordert. Andererseits kann man bedenken: Die Buslinie 10 fährt planmäßig im 10-Minuten-Takt, die Straßenbahn würde nicht öfter als alle 15 Minuten fahren. Aber die Buslinie 10 ist häufig überfüllt Unter dem Strich bleiben also gute Gründe für eine Straßenbahn nach Harleshausen.

Die Kosten-Nutzen-Berechnung für die Tram Harleshausen wurde von der Intraplan Consult GmbH wesentlich unterstützt. Diese Firma war auch an der Novellierung der Standardisierten Bewertung durch das Bundesverkehrsministerium beteiligt, die zum 1. Juli 2022 in Kraft trat. Große Erwartungen hatte man im Blick auf das neue Verfahren, doch diese Erwartungen wurden landauf, landab enttäuscht. Die Bewertungen verbesserten sich auch mit der neuen Berechnung nicht.

Der Kasseler Stadtbaurat Christof Nolda berichtete am Rande der Podiumsdiskussion zur Neuen Herkulesbahn am 31. Okt. von einem telefonischen Rundruf bei vielen seiner Kollegen: Nirgends erreichten auch sehr gut konzipierte Straßenbahnerweiterungen einen Kosten-Nutzen-Faktor von mindestens 1,0. Wie kann das sein?

Intraplan Consult schreibt auf seiner Homepage unter dem Stichwort „Wehe“ der Kosten-Nutzen-Untersuchung: „Sie lässt kaum politischen Ermessensspielraum für Investitionsentscheidungen, die dem strengen Kriterium eines Nutzen-Kosten-Indikators von größer 1,0 nicht genügen. Dies ist eine umso größere Einschränkung, **als sich einige als entscheidungsrelevant angesehene Kriterien einer fundierten Monetarisierung entziehen.**“ Und dies wird auch im Blick auf das novellierte Verfahren von 2022 so formuliert! Es gibt also (oft sehr gute) Gründe für Projekte, die die „Standardisierte Bewertung“ durch ihre Methodik gar nicht erfassen kann – und trotzdem verhindert ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1,0 oder darunter, dass diese guten Gründe für eine Zuschussgewährung berücksichtigt werden können!

Es ist zu befürchten, dass die unerhört aufwändige, komplexe und auch teure Durchführung der Standardisierten Bewertung einen Begriff von Wirtschaftlichkeit konstruiert, der mit der tatsächlichen volkswirtschaftlichen, ökologischen, städtebaulichen und verkehrlichen Sinnhaftigkeit eines Verkehrsprojektes nur noch wenig zu tun hat. Damit läge eine Form von Über-Bürokratisierung vor, die der Bundeshaushaltsordnung geschuldet ist. Es entsteht eine Scheinwelt von „Wirtschaftlichkeit“, die die tatsächlichen Verhältnisse und Notwendigkeiten eines Projektes aber kaum noch abbildet.

Verkehrswissenschaftliche Studien sind dringend erforderlich, um dieses Problem aufzuklären und einer politischen Neubewertung zuzuführen. Es geht im Kern um die Frage, ob die „Standardisierte Bewertung“ in ihrer jetzigen Form genau das verhindert, was das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erreichen will, nämlich den Ausbau des ÖPNV.

Pro Bahn dankt allen Beteiligten bei der KVG für die außerordentlich informative und anregende Diskussion am 1. Sept. 2023.

 **Ulrich Seng**

Notizen aus Kassel

„Neue Herkulesbahn – Wenn nicht jetzt, wann dann?“

Unter dieser Überschrift hatte der „Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V.“ am 31. Okt. 2023 zu einer Podiumsdiskussion im „Offenen Kanal“ eingeladen, dem Lokalfernsehen für Kassel. Unter der sehr angenehmen und kundigen Moderation des Journalisten Jörg Steinbach diskutierten Christof Nolda (Stadtbaurat), Brigitte Bergholter (Bürger für das Welterbe Kassel e.V.), Oliver Erdmann (Fachbereichsleiter KVG), Ulrich Seng (Fahrgastverband PRO BAHN) und Rainer Borchert (Förderverein Neue Herkulesbahn).

Die Diskussion ist unter folgendem Link abrufbar: https://mediathek-hessen.de/mediaview_31667_Rainer-Borchert-OK-Kassel-Neue-Herkulesbahn--Wenn-.html Die Hauptvoten von PRO BAHN sind unter den Minuten 26, 34:30 sowie 42 aufzufinden.

Die ersten Elektrobusse sind in Kassel eingetroffen

Die ersten beiden der zwölf von der KVG bestellten vollelektrischen Busse stehen jetzt im Betriebshof Sandershäuser Straße. Die beiden zwölf Meter langen Solobusse hatte der Hersteller Solaris per Tieflader nach Kassel gebracht. Bis Ende des Monats werden weitere zwei Solo- und acht große Schubgelenkbusse folgen.



Nach Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie umfangreicher Test- und Schulungsfahrten ist mit dem Linieneinsatz der Busse im Mai 2024 zu rechnen.

Der NVV nimmt Stellung zu Anregungen

Der NVV veröffentlichte am 10. Nov. 2023 die Anregungen von Fahrgästen und die zugehörigen Stellungnahmen zum Bahnverkehr in Nordhessen: Sehr vielfältig, umfangreich und interessant! Alles einsehbar unter folgendem Link: <https://www.nvv.de/rueckmeldungen-zur-fahrplanvorschau-2024> Auch wenn viele Vorschläge (zunächst) nicht realisierbar sind: Die Detailarbeit und Transparenz verdient allen Respekt!

 **Ulrich Seng**

Kurve Kassel: Die Planung geht weiter

Die Kurve Kassel ist eine projektierte etwa sechs km lange eingleisige elektrifizierte Bahnstrecke für den Güterverkehr zwischen den Großräumen Rhein-Ruhr und Halle-Leipzig. Sie soll die zügige Durchfahrt durch den Raum Kassel ohne aufwändigen Richtungswechsel im Kasseler Güterbahnhof ermöglichen. Die Linienführung soll südlich von Mönchehof von der Strecke Altenbeken - Kassel höhengleich nach Osten abzweigen und südlich des Bahnhofs Ihringshausen die Strecke nach Eichenberg erreichen.

Am 21. Nov. 2023 tagte der inzwischen 17. Runde Tisch zur Begleitung des Projekts. Zum gegenwärtigen Stand wurde mitgeteilt, dass bis Ende des Jahres 2023 der Abschluss des Raumordnungsverfahrens sowie die Beschlussfassung des Bundestages zu erwarten ist. Dann dürfte Klarheit über die Finanzierung bestehen sowie zu der Frage, inwieweit die „Kernforderungen“ der Kommunen in das Projekt aufgenommen werden.

Die Kernforderungen der Kommunen beinhalten den Ersatz von Bahnübergängen durch Brücken sowie verstärkten Schallschutz, der über die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen hinausgeht. Die Kommunen argumentieren, dass durch vermehrten Güterverkehr die Schließungszeiten von Bahnübergängen weiter zunehmen würden, wodurch die gesetzlich gebotenen Einsatzzeiten von Rettungsdiensten nicht mehr einzuhalten seien. Es ist zu erwarten, dass der Bundestag die außerordentlich umfangreichen Kernforderungen nicht in voller Höhe beschließen wird. In der Folge dürften Klagen gegen den künftigen Planfeststellungsbeschluss zu erwarten sein. Eine Prognose im Blick auf den Baubeginn oder gar die Fertigstellung ist derzeit unmöglich.

Die Projektleitung zeigte auf, dass durch teilweise Überlappung von Vorplanung, Raumordnung und parlamentarischer Befassung die Planungszeit um etwa zwei Jahre verkürzt werden konnte. Nach dem Bundestagsbeschluss wird sodann die detaillierte Ausführungsplanung beginnen, die vollständig zur Planfeststellung beim Regierungspräsidium einzureichen ist. Es werden noch Jahre vergehen, bis Baurecht für die Kurve Kassel erreicht ist.

Gegenwärtig laufen umfangreiche Baugrunduntersuchungen insbesondere im Blick auf den Tunnelbau. Im Bereich Vellmar Nord wurde ein 16 Meter tiefer Erkundungsschacht ausgehoben, um die geologische Beschaffenheit vor Ort zu sichten. Probepfähle im Bereich „Kämperbrücke“ sollen Erkenntnisse für die Statik der dort notwendigen Brückenkonstruktion liefern.

Varianten zur Umlegung der Kreisstraße 35 Mönchehof – Vellmar wurden diskutiert, um den Flächenverbrauch gering zu halten und die Landwirtschaft nicht übermäßig zu beeinträchtigen.

Der Runde Tisch zur Kurve Kassel wird weiterhin dreimal im Jahr tagen.

 **Ulrich Seng**

Neue Straßenbahnen für Kassel - Ein Gespräch mit der KVG schafft Klarheit

Im Juli 2023 gab die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) bekannt, dass 22 neue Straßenbahnen bei Skoda Transportation in Pilsen bestellt worden sind (vgl. Umsteiger 3/2023, S. 13). Da es in Kassel noch keine Straßenbahnen von Skoda gibt, lag es nahe, die neu gelieferten „Rhein-Neckar-Trams 2000“ in Mannheim in Augenschein zu nehmen: Die ersten von 90 bei Skoda bestellten Bahnen rollten dort seit dem Frühsommer als „BUGA-Express“. Im Blick auf die Fahrgastfreundlichkeit konnten die Skoda-Bahnen in Mannheim nicht überzeugen. Entsprechende Anfragen und Bedenken wurden sodann für die künftigen Kasseler Bahnen in dem o.g. Artikel formuliert.



Die KVG hat auf unseren Artikel reagiert und in einem ausführlichen Hintergrundgespräch mit Pro Bahn am 7. Nov. 2023 die technische Konstruktion der Skoda-Bahnen für Kassel erläutert. Entscheidend war die Information, dass bereits in der Ausschreibung der neuen Straßenbahnen für Kassel (Start Febr. 2022) das Baumuster der vorhandenen Zweirichtungsbahnen von Bombardier zu Grunde gelegt war. Dies bedeutete für alle Anbieter, Bahnen anzubieten mit 70% Niederfluranteil, durchgehend ebennem Wagenboden und mit nur einer Stufe zu den erhöhten Wagenteilen vorn und hinten. Eine Straßenbahn wie die „Rhein-Neckar-Bahn“ in Mannheim mit ihren „Stolperstufen“ im Fahrgastbereich hätte also gar nicht angeboten werden können. Skoda hat sich für Kassel von Anfang an auf eine alternative Konstruktion eingelassen und hat dann die Ausschreibung gewinnen können. Die Vergabe des Auftrags für die 22 neue Bahnen erfolgte sodann im Juli 2023 durch den Aufsichtsrat der KVG.

Die neuen Bahnen werden voll klimatisiert und wie die vorhandenen ca. 30 Meter lang sein, für 80 km/h zugelassen werden und mit Anhänger oder einer zweiten Bahn im Verbund verkehren können. Es werden ausschließlich Zweirichtungsfahrzeuge sein, auch wenn viele Kasseler Linien mit Einrichtungswagen betrieben werden. Einrichtungswagen wären in der Herstellung billiger gewesen, weniger Türen würden auch weniger Wartungsaufwand bedeuten. Die Bestellung auf Einrichtungswagen und Zweirichtungswagen aufzuteilen, hätte allerdings den Konstruktionsaufwand deutlich erhöht. Bei der doch geringen Stückzahl wäre dies letztlich nicht günstiger geworden.

Details der Innenraumgestaltung der Bahnen wurden mit dem Fahrgastbeirat der KVG erörtert. Die Position von Haltestangen und die Gestaltung der Sitze sind dabei zentrale Themen, die durchaus unterschiedlich bewertet werden können. Im Blick auf die Sitze zeichnet sich ein Trend zu mehr Holz ab, da die Stoffsitze schwerer zu reinigen sind und dadurch oft unhygienisch wirken. In Mannheim gibt es beides: reine Holzsitze an den Wagenenden, glatt und sauber; im Niederflurbereich die klassischen Textilsitze. Für Kassel zeichnet sich eine Kombination ab: Ein gut zu reinigender Holzstuhl mit Polsterauflagen auf der Sitzfläche und an der Lehne. Es bleibt abzuwarten, welche Version sich am Ende durchsetzt.

Offen bleibt bislang, ob die Skoda-Bahnen mit ausreichend großen Zielanzeigen vorn ausgerüstet werden können. Die Position hinter der gewölbten Frontscheibe setzt hierbei Grenzen. Eine sehr gute Lesbarkeit des Fahrtziels ist ein wichtiges Kriterium der Fahrgastfreundlichkeit. Der Standard der heutigen Bombardier-Bahnen sollte nicht unterschritten werden.

Der Alltag im Kasseler Verkehr zeigt, dass die vorhandenen 30-Meter-Bahnen häufig sehr gut ausgelastet sind, so dass der Bedarf für längere Straßenbahnen sichtbar wird. Die KVG plant für 2029, wenn die Abstellung der aufgearbeiteten DÜWAG-Niederflurbahnen der ersten Generation ansteht, längere Bahnen zu beschaffen. Erst dann könne die entsprechende Werkstattkapazität aufgebaut werden und die Haltestellen angepasst sein.

Ein interessantes Detail: Die neuen Bahnen können auch für kürzere Fahrten ohne Oberleitung ausgerüstet werden. Dies könnte für den Aufbau der Neuen Herkulesbahn von Bedeutung sein, wenn damit die Führung der Strecke näher an das Welterbe heran möglich wird.

Pro Bahn dankt allen beteiligten Gesprächspartnern bei der KVG für den offenen Austausch und die Bereitschaft, sich unseren Fragen zu stellen.



Ulrich Seng

Alle Wahlkreiskandidaten wollen den umfassenden Ausbau der Vogelsbergbahn

Bei einer Podiumsdiskussion des DGB befürworten alle die Schiene, drei von ihnen schafften es nun in den Landtag. Man wird sie an ihren Taten messen.

Die Regionalgliederungen des DGB hatten am 02.10.2023 zur Podiumsdiskussion nach Mücke im Vogelsbergkreis eingeladen, also wenige Tage vor der Landtagswahl in Hessen am 08.10.2023. Die Moderation hatte der vielfach engagierte PRO BAHNER Klaus Zecher aus Gießen. Im Podium des Dorfgemeinschaftshauses des Mücker Ortsteils Nieder-Ohmen saßen die Wahlkreiskandidaten aus dem Vogelsberg (Wahlkreis 20) Michael Ruhl (CDU), Eva Goldbach (Grüne), Maximilian Ziegler (SPD), Mario Döweling (FDP) und Barbara Schlemmer (Die Linke). Anwesend an dem Abend war auch der Bürgermeister der Gemeinde Mücke, Andreas Sommer (parteilos).

In der doch sehr intensiv geführten Diskussion war eines herauszuhören. Alle fünf Anwesenden bekannten sich zum Ausbau der Vogelsbergbahn, worunter dem Vernehmen nach nicht nur eine kleine Schönheitskorrektur zu verstehen war. Quer über alle Parteigrenzen hinweg wurde sich für den zweigleisigen Ausbau ausgesprochen. Dies solle überall dort realisiert werden, wo das baulich darstellbar sei. Schaut man sich die rund 110 km lange Trasse der Vogelsbergbahn von Gießen über Alsfeld und Lauterbach bis nach Fulda an, so hat sie wenige Zwangspunkte wie lange Brücken und keinen einzigen Tunnel. Letzteres führt oft zum Scheitern von Gleiserweiterungen. Ohne dass der Moderator den Begriff vorgab, sprachen die politischen Lager auch das Thema Elektrifizierung an. Überraschenderweise gab es auch hier von niemandem Widerspruch. Im Gegenteil, es war sogar eine gewisse Sympathie für eine Elektrifizierung auf der gesamten Länge zwischen Gießen und Fulda zu erkennen.

So kam man schließlich noch zu dem Thema von Direktverbindungen von der Vogelsbergbahn bis nach Frankfurt. Der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn, aktuell zwischen Frankfurt und Bad Vilbel, in einigen Jahren dann bis nach Friedberg, bietet die Möglichkeit, Direktzüge von Alsfeld über Gießen bis nach Frankfurt fahren zu lassen.

Kontrovers wurde das Thema der Reaktivierung und des Wiederaufbaus der Ohmtalbahn gesehen, welche in die Vogelsbergbahn einmündet und über welche die Idee geboren wurde, Direktverbindungen Marburg-Kirchhain-Alsfeld-Fulda anzubieten. Das konservativ-bürgerliche Lager räumte dem Ansinnen wenig bis keine Realisierungschance ein, während insbesondere aus den Reihen der Linkspartei gerade die Anbindung des größeren Homberg (Ohm) eingefordert wurde.

Das Problem des gegenseitigen Auspielens der Interessen der Landkreise wurde seitens der Landtagskandidaten angeprangert, von Teilen der anwesenden Bevölkerung aber nicht so gesehen. Dass der Landkreis Gießen eine City-Bahn-Option oder eine ähnliche Regionalzugverstärkung einfordert, muss nicht automatisch dazu führen, dass die Züge aus dem Vogelsberg von den langsamen Kurzstreckenzügen ausgebremst werden. Im Landkreis Gießen werden auf der Vogelsbergbahn einige ganz neue Bahnhaltepunkte eingefordert. Auch PRO BAHN Mittelhessen kann dieser Aussage nicht zustimmen. Die Vogelsbergbahn muss im Abschnitt Gießen-Mücke so ausgebaut werden, dass dort ein schnellerer Zug an einigen Stellen den langsameren Zug überholen kann.



Der Bahnhaltepunkt Nieder-Ohmen ganz in der Nähe der Veranstaltung vom 02.10. Ein offensichtliches Beispiel, dass in die Vogelsbergbahn investiert werden muss.

Mit Michael Ruhl (CDU), Maximilian Ziegler (SPD) und Eva Goldbach (Grüne) haben es nun drei Personen (wieder) geschafft und sind für fünf Jahre Landtagsabgeordnete. Auch wenn es Mittel des Bundes sind, welche gem. Bundesverkehrswegeplan auf 152 Mio. Euro veranschlagt sind. Es kommt auf die Planung des Nahverkehrsprojekts an, und dafür sind insbesondere die Bundesländer und zum kleineren Anteil auch die Kommunen zuständig. Demnach muss sich das Land Hessen nach Jahrzehnten des Stillstands der Schiene in der ländlichen Region endlich zu dieser bekennen und den Ausbau der Vogelsbergbahn in den nächsten Jahren zur Baureife bringen. 2028 schauen wir uns spätestens an, wie viel von den Versprechen in Sachen „Ausbau der Schiene“ realisiert wurden.

Kleine Anekdote nebenbei: In Nieder-Ohmen ist einer der bekanntesten Wissenschaftler Deutschlands, Prof. Dr. Harald Lesch, als Gastwirtssohn aufgewachsen. Wir kennen ihn aktuell aus den verschiedenen Wissenschaftssendungen des ZDF, so z.B. Leschs Kosmos. Lesch hat heute einen Lehrstuhl für Astrophysik an der Maximilians-Universität in München und engagiert sich für den Kampf gegen den Klimawandel. Möge es ein gutes Omen auch für die Bahnstrecke sein, dass einer der bekanntesten Naturwissenschaftler aus dem Ort Nieder-Ohmen an der Vogelsbergbahn kommt.

 **Thomas Kraft, Werner Filzinger**

Zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke Göttingen-Bebra-Fulda: Und einige Kommunen haben keinen Personenbahnhof! Dieses Mal: Cornberg

In der Region Osthessen gibt es zahlreiche Bahnstrecken, welche durch Kommunen führen, die seit Jahrzehnten über keine ÖPNV-Bahnstation mehr verfügen. In einer Serie sollen hier in „Der Umsteiger“ diese Kommunen vorgestellt werden. Cornberg macht in dieser Ausgabe den Anfang.

Die Gemeinde Cornberg liegt im Norden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Sie ist eine der kleinsten Kommunen Hessens. Sie besteht aus 3 Ortsteilen und hat insgesamt nur etwa 1.400 Einwohner. Nun fallen einem gleich die Worte „am Ende der Welt“ ein. Dem ist jedoch nicht so. Quer durch die Gemeinde verläuft die Bundesstraße B 27 (Würzburg-Fulda-Göttingen) und, was viel mehr beachtet werden muss, eine der bedeutendsten Bahnstrecken Deutschlands. Straße und Schiene liegen also vor der Haustür, um die nahegelegenen Städte Göttingen, Kassel, Bad Hersfeld, Eisenach und Fulda zu erreichen. Von der Schiene haben die Menschen in Cornberg jedoch nichts.



Das Bahnhofsareal von Cornberg. Im Vordergrund standen früher einige Gebäude, wie man an der Flächengestaltung noch heute erkennen kann. Verblieben ist lediglich das Betriebsgebäude mit der Fahrdienstleitung. Am rechten Bildrand befindet sich die B 27 mit Blick Richtung Süden.



Die viel befahrene B 27 verfügt über keinerlei Fuß- und Radweg bis zum Kernort Cornberg. Andere Wege sind deutlich länger. Aufgrund der Dezentralität ist der alte Bahnstandsstandort ungeeignet.

Bereits im Jahr 1971 wurde der Bahnhof Cornberg als Personenbahnhof aufgegeben. Über die verfehlte Bahnpolitik 1960-1990 in Hessen ist ja bereits einiges geschrieben worden. Seither ist der immer noch mit zusätzlichen Gleisen existierende Bahnhof nur noch ein Betriebsbahnhof.

Nun ja, man könnte auf den Linienbus schauen. Hier findet man die NVV-Linie 250 vor. Mit einem klassischen Bus ist Cornberg von Montag bis Freitag stündlich mit Bebra verbunden, alle zwei Stunden gibt es eine Verbindung nach Sontra und weiter nach Herleshausen. Unterwegs kann man in Richtung Eschwege umsteigen. Samstags und sonntags gibt es nur ein Anruf-Sammel-Taxi, das alle zwei Stunden fährt. Die Frage stellt sich, wie will man angesichts dieses schlechten Angebots ein radikales Absinken der Einwohnerzahlen in Cornberg verhindern? Viele Notwendigkeiten des Alltags befinden sich nur in Bebra oder Sontra.

Durch die Aufgabe des Personenhalts Cornberg bereits Anfang der 1970er Jahre hat man bei dem unmittelbar folgenden Straßenausbau der B 27 keinen Wert mehr auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs per Fuß oder Rad gelegt. Der alte Bahnhof lag rund 1,6 km von der Ortsmitte Cornbergs entfernt, mehr als ein Drittel der Distanz führte entlang der alten Bundesstraße. Einen Fußweg neben der viel befahrenen B 27 sucht man heute vergebens, ebenso sind viele Gebäude am alten Bahnhof verschwunden.

Die Cornberger haben sich ihrem aktuellen Schicksal gefügt. Die Frage stellt sich nur, was in Zukunft sein wird, wenn die Unterhaltung eines Autos immer teurer wird. Daher plädieren wir dafür, sich doch dem Gedanken zu stellen, auch die kleineren Kommunen wieder an das Schienennetz anzuschließen. Entlang anderer Hauptstrecken Hessens findet man durchaus weiterhin Bahnstationen in Orten mit 1.000 Menschen und weniger.

Solch eine Bahnstation für eine kleine Kommune macht im Fall Cornberg an dem alten Standort wahrlich keinen Sinn. Daher plädiert PRO BAHN Osthessen für den Bau von zwei Seitenbahnsteigen in Höhe des Viadukts Solzer Straße. Dort ist wahrlich der Mittelpunkt von Cornberg. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich der Betriebshof und die technischen Abteilungen der Gemeinde sowie das Kloster Cornberg mit dem Bürger- und Informationszentrum. Das Ortszentrum selbst ist nur rund 250 m entfernt.



*Das Umfeld der Solzer Straße (K 52) nahe des Ortszentrums Cornberg.
Links hinten das Eisenbahnviadukt, rechts die Einrichtungen des
Gemeindebetriebshofs.*

Die Bahntrasse ist höher gelegen, aber auch hierfür gibt es ja intelligente Lösungen für einfache Bahnstationen. Mit einem durchdachten Verkehrskonzept von RE- und RB-Verkehr auf der Gesamtstrecke Göttingen-Bebra-Fulda würden sich schlagartig attraktive Anbindungen in die genannten Städte ergeben, und das Wohnen auf dem Land wäre auch für Cornberg wieder attraktiver.

Bahnexperten werden sagen, dass die heutige Ausbauform der Strecke mit ihrem vergleichsweise sehr hohen Güterverkehrsanteil solch kleinere Bahnstationen nicht mehr zulässt. Natürlich ist es damit nicht getan, einfach mal zwei Seitenbahnsteige zu bauen. In die Infrastruktur der gesamten Strecke muss investiert werden. Daher stellen wir in den nächsten Ausgaben weitere Kommunen zwischen Göttingen und Fulda „mit Bahngleisen aber ohne Personenbahnhof“ vor.



Thomas Kraft und Werner Filzinger

Und noch einmal vier Tage und sieben Wochen Sperrung der Main-Weser-Bahn vor Frankfurt

Noch einmal werden insbesondere die Pendler hart auf die Probe gestellt, welche aus Nordhessen und Mittelhessen kommend zur Arbeit in die Mainmetropole wollen. Schon zeitnah, am 1. Adventswochenende wird von Freitag, dem 01.12.2023 bis Montag, dem 04.12.2023 die Strecke zwischen Bad Vilbel und Frankfurt (Main) West voll gesperrt. So richtig rund geht es dann direkt im neuen Jahr. Wer nicht schon an Neujahr von der Mehrtagesreise an Weihnachten zurückgekehrt ist, wird gleich am 02.01.2024 von der Sperrung im gleichen Streckenabschnitt betroffen sein.



Die Baustelle der S-Bahn-Station Frankfurt-Eschersheim im April 2023

Die eingefleischten Fahrgäste wissen schon, was vor ihnen liegt. Der Mittelhessen-Express RB40/RB41 fährt nur von Treysa/Marburg sowie Dillenburg/Wetzlar ab Gießen und Friedberg wieder bis Hanau Hbf., um dort zu wenden. Lediglich alle 60 Minuten kann man von Mittelhessen aus Frankfurt erreichen, wobei der RE99/R98 der Hess. Landesbahn bereits in Frankfurt Süd endet. Die Doppelstockzüge des RE30 werden nach dem Halt in Frankfurt Süd über die Camberger Brücke geführt, um sie im Westbahnhof wenden zu lassen. Alles in allem wieder problematisch, aber es lässt sich vom Grundsatz her nicht vermeiden. Diese Zeitung hat schon mehrmals angeregt, die RB40/RB41 über die nordmainischen Bahnstrecke bis nach Frankfurt zu führen. Dieser Lösung hat man sich seitens der Entscheidungsebenen jedoch seit 2020 verweigert. Auch dieses Mal werden Probleme auftreten, werden die Züge hohe Verspätungen einfahren.

Dass nun noch einmal eine Vollsperrung erforderlich ist, das versteht man als regelmäßiger Fahrgast und muss dies anerkennen. Ab dem 19.02.2024 sollen die S-Bahnen der Linie S6 von Frankfurt West bis Bad Vilbel auf eigenen Gleisen rollen. Im Abschnitt innerhalb des Stadtteils Eschersheim zwischen der Überführung über die A 661 und dem südlichen Ortsrand des Frankfurter Stadtteils ist der viergleisige Ausbau am aufwendigsten. Während in den anderen Abschnitten zwei Gleise seitlich angebaut werden konnten, war es in Eschersheim nur möglich, auf beiden Seiten ein Gleis zu realisieren. Zudem stellte die Überführung der Straße „Am weißen Stein“ mit den darüber führenden U-Bahn-Linien U1, U2, U3 und U8 eine besondere Herausforderung dar, da die Brücke aktuell nicht abgebrochen werden sollte. An dieser Stelle wird auch ein Mittelbahnsteig für die S-Bahn mit Aufzug- und Treppenanlage realisiert. Bislang liegen die zwei vom Bahnverkehr genutzten Gleise, welche seit Frühjahr 2023 genutzt werden, nicht in ihrer endgültigen Lage.

Im gesamten 1. Bauabschnitt zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel befinden sich aktuell vier provisorische Haltestellen, drei jeweils mit Seitenbahnsteigen, eine als Mittelbahnsteig. All dies muss in den Wochen zurückgebaut werden. Überall dort sind die endgültigen S-Bahnsteige in der baulichen Umsetzung. Für einzelne Schritte müssen die provisorischen Bahnsteige entfernt werden.

Das betrifft auch die zahlreichen Lärmschutzwände. In Teilabschnitten sind Lärmschutzwände zwischen der Trasse der Regional-/Fernbahngleise und der Trasse der S-Bahngleise entstanden. Auch hier können erst finale Realisierungen erfolgen, wenn die provisorischen Einbauten verschwunden sind. Für all dies braucht es die vier Tage Sperrung vom 01.-04.12.2023 und die siebenwöchige Sperrung vom 02.01.-19.02.2024. Hoffen wir alle miteinander, dass sich unerwartete Störungen in dieser Zeit so wenig wie möglich ergeben.

 **Thomas Kraft**

Ausfälle überall – PRO BAHN macht den Mitarbeitern keinen Vorwurf – Politik muss handeln

So kann es nicht weitergehen. Machte vor gut zehn Jahren der erste Stellwerksausfall in Mainz noch bundesweit von sich Schlagzeilen, scheint es seit 2022 zum Alltag zu gehören, und der politische Aufschrei ist verhältnismäßig gering. Dabei ist es von Tag zu Tag zu vernehmen, dass immer wieder ein anderes Stellwerk stundenweise nicht besetzt werden kann. Man mutet dem Fahrgast schon ein sehr regelmäßiges Lesen zu, um auch wirklich stets auf dem Laufenden zu sein.

Sehr große Personalnot scheint entlang der Dillstrecke, z.B. in Sinn und Ehringshausen zu herrschen. Noch gravierender ist es, dass in den letzten Monaten zum wiederholten Mal das Stellwerk Butzbach der Main-Weser-Bahn geschlossen werden musste. Eine Schließung dauerte jüngst von 21 Uhr abends bis 6 Uhr

morgens, so dass kein Zug zwischen Gießen und Friedberg fuhr. So ist es nicht mehr möglich gewesen, mit dem RE30 um 21:19 Uhr nach Gießen, Marburg oder Kassel zu fahren, einer Uhrzeit, zu der durchaus noch Vollzeitbeschäftigte nach Hause wollen und nicht nur Nachtschwärmer unterwegs sind. Noch schlimmer, dass auch das Stellwerk Kahl am Main zwischen Hanau und Aschaffenburg mehrmals nicht besetzt war, worüber der gesamte Fernverkehr zwischen Frankfurt, Nürnberg und München rollt.

Die Zustände sind aus Fahrgastsicht unerträglich. Jedoch lasten wir vom Fahrgastverband PRO BAHN diese nicht dem Personal auf den Stellwerken an. Diese können persönlich nichts für die prekäre Lage. Wen es nicht nennenswert zu stören scheint, sind die Politiker. Es ist die Führungsebene von DB Netz, welche nur mit den Schultern zuckt.



Der PRO BAHN Landesverband Hessen fordert gesamtgesellschaftliches Handeln, so dass es gelingt, dass in wenigen Jahren kein Stellwerk mehr unbesetzt sein wird. Daher müssen Aufgaben wie Fahrdienstleiter in Stellwerken zu sog. **systemrelevanten Berufen** heraufgestuft werden. Für den Fall, dass sich Notstände abzeichnen, ist dann nicht mehr die privatrechtlich organisierte DB Netz verantwortlich. Es ist der Staat in der Gesamtverantwortung, das Personalwesen frühzeitig zu entwickeln. Durch schlechte Arbeitsbedingungen und nicht ausreichende Bezahlung finden sich im vom Fachkräftemangel geplagten Deutschland für diese Positionen kaum noch Bewerber. So darf es jedoch nicht bleiben, denn die Menschen erreichen ihr Zuhause und ihren Arbeitsplatz nicht.

Es kommt noch hinzu, dass massiv Güterverkehr betroffen ist, welcher von den Seehäfen zu den Güterverteilzentren Deutschlands und Zentraleuropas rollt. Die Ware kommt nicht pünktlich zum Ziel, und es ergibt sich eine negative Kettenreaktion. Forderung: Die Situation ist jetzt extrem, deshalb muss jetzt gehandelt werden, damit sich die Lage jetzt bessert und nicht erst in zehn Jahren.

 **Thomas Kraft**

PRO BAHN fordert ein gemeinsames City-Ticket Gießen-Wetzlar

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen fordert ein gemeinsames City-Ticket für die Sonderstatusstädte Gießen und Wetzlar und hat aktuell hierzu gleichlautende Anträge in die beiden Fahrgastbeiräte eingebracht. Dies ist zum einen der Fahrgastbeirat Stadt und Landkreis Gießen, zum anderen der des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar. Worum geht es? Die Stadt Gießen hat die City-Ticket-Option schon seit Jahrzehnten. Sie gilt in der Tarifwabe 5501 des RMV, d.h. Stadt Gießen und Gemeinde Heuchelheim. Wenn man ein Fernzugticket mit City-Ticket-Option hat und Gießen als Start- oder Zielbahnhof, so kann man den Linienbusverkehr in Gießen und Heuchelheim ohne zusätzlichen Fahrschein für die Fahrt vom und zum Start- bzw. Zielpunkt nutzen.

Genau diese Regelung möchte der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen für Gießen und Wetzlar ausgebaut wissen. Wetzlar ist seit Ende 2021 wieder Fernzughalt. Es halten die Züge der DB-Fernverkehrslinie 34 [Frankfurt-Wetzlar-Siegen-Dortmund/Unna-Münster(Westf.)] in der Domstadt. Diese fahren jedoch nicht Gießen an. Umgekehrt halten die Fernzüge in Gießen, vorrangig die der DB-Fernverkehrslinie 26 [Karlsruhe-Heidelberg-Darmstadt-Gießen-Marburg-Kassel-Hannover-Hamburg-Rostock-Stralsund/-Westerland], welche wiederum nicht in Wetzlar halten. Um etwas besser zum jeweils anderen Fernverkehrsbahnhof zu gelangen, wurde der Verkehr zwischen den 15 km auseinander liegenden Städten um die Linie RE24 Gießen-Wetzlar-Weilburg seitens des RMV verstärkt.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen fordert, dass eine gemeinsame City-Ticket-Option der direkt aneinander grenzenden Städte Gießen (88.000 EW) und Wetzlar (53.000 EW) sowie der dazwischen liegenden Gemeinden Heuchelheim (7.700 EW) und Lahna (8.300 EW) geschaffen wird. So könnte der Fahrgast in Gießen den Stadtverkehr nutzen, dann von Gießen nach Wetzlar mit dem Zug fahren, um dort in den IC zu steigen, ohne ein weiteres Ticket neben seinem Fernzugticket lösen zu müssen. Ebenso gilt dies für Fahrgäste, welche von Wetzlar nach Gießen fahren, um den IC/ICE zu erreichen. Die zwei Buslinien, die Gießen und Wetzlar verbinden, wären integriert. Deshalb sollten auch Lahna und Heuchelheim eingeschlossen sein; beide sind von Wetzlar und Gießen umrahmt, und die Fahrgäste von dort sollten nicht Fahrgäste dritter Klasse sein.

Mit der Forderung nach einer erweiterten City-Ticket-Option Gießen/Wetzlar erhofft sich PRO BAHN Mittelhessen einen deutlichen Anstieg der Ein- und Ausstiege im Fernverkehr beider Städte, insbesondere eine Aufwertung der IC-Linie 34.

 **Lars Möbius**

Blockadehaltung der VLDW-Führung und rückwärtsgewandter Lokaler Nahverkehrsplan blockieren die Verkehrswende in Hüttenberg

Die Enttäuschung ist groß bei vielen Gemeindevertretern der Gemeinde Hüttenberg, welche mit ihren immerhin 11.000 Einwohnern direkt an die Oberzentren Gießen und Wetzlar grenzt. Wer denkt, man habe in dieser urbanen Kommune einen dem 21. Jahrhundert entsprechenden Linienbusverkehr, hat sich getäuscht. Die Busse fahren bislang 15 Mal am Tag, an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht.

Mehrere Fraktionen der Hüttenberger Gemeindevertretung erhofften sich im Rahmen der Neuvergabe der Linienbündel im südlichen Lahn-Dill-Kreis, dass man wesentliche Verbesserungen durchsetzen könne. Weit gefehlt, die Geschäftsführung der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil, der zuständigen Organisation für den Lahn-Dill-Kreis (LDK), beharrt auf den längst überholten Parametern des Lokalen Nahverkehrsplans (LNVP) aus dem Jahr 2020, welche die Faktenlage früherer Jahrzehnte beinhaltet. Der Plan orientiert sich an den Bedürfnissen von Weilern und kleinen Dörfern des Westerwalds und des Lahn-Dill-Berglands, jedoch nicht an den Bedürfnissen der Menschen im urbanen Raum Gießen/Wetzlar. Dem Ansinnen, die Vielzahl der Linien zu zwei durchgängigen Linien Gießen-Wetzlar zusammenzufassen, wie in der Nachbarschaft seit nunmehr 46 Jahren praktiziert, erteilte die VLDW eine Absage. Ebenso gab es keine Bereitschaft, die Liniennetzlücke zwischen Hüttenberg-Rechtenbach und Gießen-Lützellinden zu schließen. Gemäß des LNVP-LDK ist es nun zumindest Pflicht, dass Sonn- und Feiertagsverkehre eingerichtet werden. In der Vergangenheit gab es über 25 Jahre lang in Hüttenberg noch nicht einmal ein Anruf-Sammel-Taxi.

Mit der Aussage, dass alle Mehrleistungen von der Kommune selbst zu zahlen sind, kamen hoch gerechnete Zahlen, welche letztlich die Gemeindevertretung Hüttenberg haben umfallen lassen. Nun ist mindestens bis 2033 in Hüttenberg keine Verkehrswende machbar, weil wenige Verantwortliche aus Politik und Verkehrswesen weiterhin in Tugenden der auf Asphalt setzenden bundesrepublikanischen Frühzeit der 1960er und 1970er Jahre verortet sind. Es bleibt zu hoffen, dass mit dem Abgang des Landrats Schuster (Preisträger Hessischer Hemmschuh 2020) im Jahr 2024 und des zu erwartenden Generationswechsels bei der VLDW in den nächsten Jahren neue, der Verkehrswende positiv eingestellte Personen die jeweilige Nachfolge antreten. Vorher braucht es im Lahn-Dill-Kreis kein nennenswertes Engagement mehr.

 **Lars Möbius**

Dietzhöhlzalbahn nicht vergessen! Solmsbachtalbahn wird mutmaßlich scheitern

Es ist ruhig geworden um die Dietzhöhlzalbahn, welche im Gegensatz zur Solmsbachtalbahn keiner zweiten gutachterlichen Voruntersuchung unterzogen wird. Dieses Ausgrenzen kritisiert PRO BAHN Mittelhessen scharf, weil die Dietzhöhlzalbahn die einzige stillgelegte Bahnstrecke ist, auf welcher noch die Gleisanlagen liegen. Der Verein Dietzhöhlzalbahn e.V. hat nachgewiesen, dass die seitens des Lahn-Dill-Kreises in Auftrag gegebene gemeinsame Voruntersuchung Dietzhöhlzalbahn/Solmsbachtalbahn/Weiltalbahn auf der Basis von gravierenden Fehlern erstellt wurde. Daraufhin wird nur die Solmsbachtalbahn noch ein zweites Mal untersucht.



*Die Dietzhöhlzalbahn hat, im Gegensatz zur Solmsbachtalbahn, noch Schienen.
Hier am Bahnhof Dillenburg-Frohnhausen.*

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen kritisiert dieses Vorgehen scharf, welches nicht nur von dem üblicherweise verdächtigen politischen Lager propagiert wird, sondern auch von der ansonsten progressiven Seite. Warum man die Ziele der Verkehrswende im Lahn-Dill-Kreis so beharrlich missachtet und die fachliche Begutachtung verweigert, kann man verkehrswissenschaftlich nicht begründen. Unter diesen Umständen wird nicht nur die Dietzhöhlzalbahn vergessen, sondern auch die zweite gutachterliche Betrachtung der Solmsbachtalbahn wird scheitern und einen Faktor unter dem Wert 1 zutage fördern. Der Lahn-Dill-Kreis bleibt somit auf der Epoche der 1970er Jahre im Verkehrswesen stehen.

 **Lars Möbius**

Spendenaufruf

Die ehrenamtliche Arbeit im Fahrgastverband PRO BAHN steht immer wieder vor Herausforderungen. Wir werden gerade in Hessen als PRO BAHN öffentlich stark wahrgenommen. Die Arbeit und das Engagement für Verbraucherschutz, für Umweltschutz, für eine Verkehrswende in Hessen und Südniedersachsen, dazu braucht es einiges an finanzieller Aufwendung. Fahrgäste sollen künftig mit einem gut getakteten Fahrplan jeden Ort in Hessen und Südniedersachsen problemlos erreichen. Dafür engagieren wir uns, um Politik und Verkehrswesen von unseren Positionen zu überzeugen. Über eine Spende freuen sich die Aktiven der Gliederungen von PRO BAHN. Alle bis zum 30.12.2023 eingehenden Spenden erhalten für das aktuelle Jahr noch eine Spendenbescheinigung.

Spendenkonto

PRO BAHN Regionenvereinigung NOM e.V.

(PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen)

IBAN: DE35 5199 0000 2150 6562 09,

BIC: GENODE51LB1

Volksbank Lauterbach-Schlitz

Spendenkonto

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

IBAN: DE36 5209 0000 0000 1189 07

BIC: GENODE51KS1

Volksbank Kassel-Göttingen

Spendenkonto

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

IBAN: DE58 5519 0000 0220 6950 19

BIC: MVBMD55XXX

Volksbank Darmstadt Mainz

Aktuelle, bundesweite Mitgliedsbeiträge im Fahrgastverband PRO BAHN

Einzelmitgliedschaft:	52 €/Jahr
Einzelmitgliedschaft – ermäßigt bis zum 27. Lebensjahr	28 €/Jahr
Einzelmitgliedschaft – ermäßigter Beitrag auf Antrag	28 €/Jahr
Familienmitgliedschaft	58 €/Jahr
Die Familienmitgliedschaft hat keine Personenbegrenzung	
Fördermitgliedschaft (Kommunen, Firmen, etc.):	Beitrag auf Anfrage

Landesvorstand des PRO BAHN Landesverbandes Hessen neu gewählt

Thomas Kraft weiterhin Landesvorsitzender,
Philipp Loth neuer Stellv. Landesvorsitzender
Werner Filzinger nach neun Jahren auf eigenen Wunsch nur noch im
erweiterten Landesvorstand

Zur Landesmitgliederversammlung trafen sich die Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 28.10.2023 nachmittags im Bürgerhaus Butzbach.



*Der neue erweiterte PRO BAHN Landesvorstand Hessen. Von links nach rechts:
Vorne Lukas Köhler, Philipp Loth. Hinten John Grimmette, Thomas Kraft,
Uwe Schuchmann, Klaus Zecher, Bernd Rohrmann, Werner Filzinger.
Es fehlt Jörg Vonnemann.*

Im Mittelpunkt der Versammlung stand unter anderem die turnusgemäße Neuwahl des Landesvorstandes. **THOMAS KRAFT** aus Lahnau in Mittelhessen wurde als

Landesvorsitzender einstimmig wiedergewählt. Wieder als Erster Stellvertretender Landesvorsitzender kandidierte **JOHN GRIMMETTE** aus Darmstadt. Auch er erhielt bei einer Stimmenthaltung ein sehr gutes Ergebnis. Neu in das Amt des Zweiten Stellvertretenden Landesvorsitzenden wählte die Landesmitgliederversammlung den 20-jährigen **PHILIPP LOTH** aus Frankfurt am Main. Er löst Werner Filzinger aus Lauterbach (Vogelsberg) ab, der dieses Amt neun Jahre lang innehatte und diesmal nur noch als Beisitzer kandidierte. Den geschäftsführenden Landesvorstand komplettiert als Landeskassenwart **UWE SCHUCHMANN** aus Ober-Ramstadt bei Darmstadt.

In den erweiterten Landesvorstand wurde als Landesschriftführer **JÖRG VONNEMANN** aus Kriftel (Main-Taunus) wiedergewählt. Ebenso gehören vier Beisitzer dem erweiterten Landesvorstand an. Erstmals als Beisitzer in den Landesvorstand gewählt wurde der 19-jährige **LUKAS KÖHLER** aus Gründau (Main-Kinzig). Die Funktion als Beisitzer im Landesvorstand übt nun auch **WERNER FILZINGER** (RV Osthessen) aus. Erneut standen als Beisitzer **BERND ROHRMANN** aus Darmstadt und **KLAUS ZECHER** aus Gießen zur Wahl und erhielten ebenso das Vertrauen der Mitglieder. Aus dem Landesvorstand ausgeschieden ist Barbara Filzinger, die diesem acht Jahre angehörte. Sie möchte sich künftig auf die regionale Arbeit in Osthessen konzentrieren.

Als Kassenprüferin kandidierte wieder Kerstin Lotz aus Allendorf (Lumda) in Mittelhessen. Das Team der Kassenprüfung komplettieren Christhard Beringer aus Lich und Romnick Hampel aus Dautphetal (Marburg-Biedenkopf).

Auch die Wahl der Delegierten zum Bundesverbandstag des Fahrgastverbandes PRO BAHN stand wieder auf der Tagesordnung. Hierzu hatten die Regionalmitgliederversammlungen Vorentscheidungen getroffen, welche allesamt am 28.10.2023 in Butzbach ihre Bestätigung fanden. Der nächste Bundesverbandstag findet am 09.03.2024 hoch im Norden Deutschlands, in Kiel statt. Dorthin entsendet der PRO BAHN Landesverband Hessen fünf Delegierte und zwar Werner Filzinger (RV Nord- und Osthessen), Thomas Kraft (RV Mittelhessen), Barbara Grassel und Philipp Loth (RV Großraum Frankfurt) und Bernd Rohrmann (RV Starkenburg). Zwei bis drei Ersatz-Delegierte je ordentlichem Delegierten vervollständigen die diesjährige Delegiertenwahl.

**Thomas Kraft**

Themenvielfalt am 28. Oktober bei der Landesmitgliederversammlung in Butzbach

Legt man den Artikel zum Thema Neuwahl des Landesvorstandes zugrunde, dann kann man den Eindruck gewinnen, dass es am 28.10. ausschließlich um Personalentscheidungen ging. Schaut man auf die Tagesordnung der Versammlung im Bürgerhaus Butzbach, so relativiert sich diese Feststellung schnell: Zehn

unterschiedliche Anträge sind von Einzelmitgliedern und Regionalverbänden gestellt worden.

Der Regionalverband Mittelhessen fordert eine deutliche Erhöhung der Mindestanforderung von Sitzplätzen in Nahverkehrstriebwagen Hessens. Man erhob dieses Thema zum Leitantrag der Versammlung. Für den Main-Lahn-Sieg-Express (RE99/RE98) Siegen-Wetzlar-Gießen-Frankfurt sowie Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt sind mit den Stadler Flirt, Modell Pankow, viel zu kleine Kapazitäten unterwegs. Die Landesmitgliederversammlung stellt fest, dass landesweit mehr als die Hälfte der Schienennahverkehrslinien mit viel zu kleinen Zügen bestellt wurde und Hessen damit eine der schlechtesten Strukturen Zentraleuropas hat. Auch auf den Achsen Frankfurt-Aschaffenburg, Frankfurt-Fulda und Frankfurt-Darmstadt-Rhein/Neckar gibt es mittlerweile unwürdigste Zustände in der Personenbeförderung. Die zentralen RE-Linien Hessens müssen auf Züge umgestellt werden, welche mindestens eine Kapazität von 750 bis 1.000 Sitzplätze aufweisen. Linien, welche heute nur mit Triebwagen befahren werden, die 200-300 Sitzplätze ausweisen, müssen in ihrer Kapazität auf 500-600 Sitzplätze erhöht werden. Hinzu kommt die Forderung, dass Gepäckstücke ordentlich verstaut werden müssen. Die Funktionsbereiche müssen neu geordnet werden, insbesondere bedarf es der Trennung zwischen Mehrzweckbereichen für Kinderwagen und Rollstühlen einerseits und Fahrradbereichen andererseits.

Einige Anträge gehörten zum Bereich Fahrgastinformation, wo der Fahrgastverband PRO BAHN einen deutlichen Optimierungsbedarf sieht. Beschlossen wurde der Antrag, dass der Gesetzgeber die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dazu verpflichtet, an allen betreffenden Haltestellen die Durchsage „Achtung, ein Zug fährt durch“ zu installieren. Deutliche Kritik kommt in Beschlüssen zur unbefriedigenden Umstellung des DB Navigators, der Internetseite bahn.de sowie des BahnBonus-Systems zum Ausdruck. Zu allen drei Einzelthemen sieht der PRO BAHN Landesverband Hessen erheblichen Nachholbedarf.

Der PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt stellte den Antrag für einen Landesnahverkehrsplan und der dahingehenden Änderung des Hess. ÖPNV-Gesetzes. Dieser Antrag erhielt auch eine deutliche Mehrheit. Der Landesvorstand sieht in dem Thema jedoch noch Ergänzungsbedarf. So seien die beiden rein hessischen Verkehrsverbände RMV und NVV sehr verschieden strukturiert, auch in der Art der Bezeichnung ihrer einzelnen Verkehrsmittel. Zudem müsse an der Gesamtstruktur des Gesetzes etwas geändert werden, bevor es zu einem Landesnahverkehrsplan kommen wird. Auch der Ergänzungsantrag fand am 28.10. in Butzbach eine Mehrheit.

Kurt-Michael Heß vom RV Starkenburg hatte den Antrag eingereicht, dass diverse Einzelberufe des Bahnwesens wie z.B. Fahrdienstleiter zu systemrelevanten

Berufen aufgestuft werden. Auch diesem Begehren stimmte die Landesmitgliederversammlung zu, wobei dieser Beschluss ja in die Reihe der gesellschaftspolitischen Entscheidungen von PRO BAHN Hessen ideal hineinpasst. Der zweite Antrag von Kurt-Michael Heß handelte von der kritischen Betrachtung der Situation der unerwarteten Zugausfälle, welche in den letzten zwei Jahren erheblich zugenommen hätten. Die Mitglieder stimmten auch dem zweiten Antrag des Starkenburgers zu.

Das Hessische Schienenkonzept, welches vom PRO BAHN-Mitglied Uwe Schuchmann (RV Starkenburg) ins Leben gerufen wurde, soll auch vom PRO BAHN Landesverband Hessen unterstützt werden. Es gab hierfür das ausreichende Votum seitens der Versammlung. Es gibt jedoch Stimmen, welche den Bedarf sehen, dass sich PRO BAHN Hessen bei der Liste der geforderten Reaktivierungsstrecken mit der eigenen Zusammenstellung durchsetzt. Letzteres wurde erst einmal zurückgestellt.

 **Thomas Kraft**

PRO BAHN-Mitglieder vor Ort: HLB investiert 100 Mio. Euro in den Standort Butzbach

Die Hessische Landesbahn (HLB) ist inzwischen das Unternehmen mit dem größten Anteil an Schienennahverkehrsleistungen in Hessen. Seit 2005 sind die frühere Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn, die Butzbach-Licher-Eisenbahn und die Kassel-Naumburger Bahn in der HLB aufgegangen. Sie gliedert sich wegen der Trennung von Netz und Betrieb in die drei Tochterunternehmen HLB Basis AG, Hessenbahn und Hessenbus.



Am Vormittag des 28.10.2023 unternahmen die Mitglieder eine Exkursion zum HLB-Standort Butzbach, dies auch zur Einstimmung in die am Nachmittag angesetzte Landesmitgliederversammlung. Die PRO BAHN-Mitglieder kamen aus allen Teilen Hessens und trafen sich am Bahnhof Butzbach. Mit dabei der PRO BAHN Bundesvorsitzende Detlef Neuß aus Mönchengladbach sowie einzelne Vertreter aus den Nachbar-Landesverbänden.



Auf Gleis 3 wartete ein Sonderzug, ein neuer LiNT 41-Triebwagen. Der neue Standortleiter Alexander Elzer höchst persönlich fuhr die stattliche Gästegruppe über die Betriebsgleise zum Bahnhof Butzbach-Ost. Dort ist seit 1992 eine Bahnwerkstatt der HLB in Betrieb. In Butzbach hat die HLB aktuell 25 Mitarbeiter. Die Waschhalle war der erste Anlaufpunkt für die PRO BAHN Gästegruppe, anschließend ging es in die Werkstatt, in welcher seit 1992 natürlich zeitgemäße Nachrüstungen erfolgt sind. Zwei Züge können gleichzeitig nebeneinander gewartet werden. Aktuell werden am Standort Butzbach Züge der Baureihen 648 und 2648 des Alstom LiNT 41 gewartet, ebenso die in die Jahre gekommenen Stadler GTW, Baureihe 646, welche durch das laute Motorengeräusch in der Mitte des Zuges bekannt sind. Dies betrifft die aktuellen Linien des SPNV-Linienbündels Wetterau-Ost (RB46, RB47, RB48) sowie seither die Linie RB16 Friedberg-Friedrichsdorf. Nun kommen seit Sommer 2022 immer neue LiNT41 dazu, welche final mit 30 Triebwagen eigentlich allein im Bündel Wetterau-Ost fahren sollen. Durch das Desaster der Wasserstoff-Triebflotte im Taunusnetz hilft die HLB aktuell mit Triebwagen aus, so dass in Wetterau-Ost lediglich neun neue Triebwagen unterwegs sind.



Der Standortleiter Herr Elzer führte die Delegation auch in die Nebenräume von Butzbach-Ost, wo Werkbänke, Drehmaschinen, aber auch ein großzügig ausgestattetes Ersatzteillager für Technik und Inneneinrichtungen untergebracht sind. Spätestens hier brachen die Fragen aus den Anwesenden heraus, denn hier wurden die Einrichtungen sichtbar, welche der Fahrgast kennt. Mehrere davon handelten über defekte Einrichtungen wie Toiletten. Nach rund eineinhalb Stunden war die Führung zu Ende und Alexander Elzer bat zur Rückfahrt.

Der Standort Butzbach ist schon länger an der Kapazitätsgrenze. Um hierüber mehr zu erfahren, kam Herr Jochen Fink, Leiter Infrastrukturmanagement in der HLB-Unternehmenszentrale in Frankfurt, am 28.10. nach Butzbach. So können in der Wetterau-Stadt keine Triebwagen mit einer Länge von über 50 m gewartet werden, aber auch andere technische Gründe schließen aktuell die Wartung in Butzbach aus. Für die Nahverkehrszüge der Relation Lahn-Vogelsberg-Rhön (Lahntalbahn, Vogelsbergbahn, Rhönbahn) mit den Linien RB45 (Limburg-Gießen-Fulda) und RB52 (Fulda-Gersfeld) mussten Fremdleistungen angemietet werden, vorrangig

von der Deutschen Bahn. Sie werden z.B. in Limburg bei der DB ihrer Wartung unterzogen.

Die Hessische Landesbahn unterhält aktuell Bahnwerkstätten in Baunatal-Großenritte, Siegen, Butzbach-Ost, Königstein (Taunus), Frankfurt-Griesheim und Wiesbaden. In Wiesbaden liegt im Areal des Bahnhofs Wiesbaden-Ost der neueste Standort (2018), welcher damals für das neue Südhessen-Netz (RB75, RB58, RB59) errichtet wurde. Der Standort Königstein wird geschlossen, weil die HLB die Nahverkehrslinien im Taunus nach vielen Jahrzehnten an die DB Tochter Start abgegeben hat, welche künftig mit landeseigenen Wasserstoffzügen gefahren werden.

Eine gegensätzliche Entwicklung ergibt sich für die Wetterau und die gesamte Region Mittelhessen. Hier hat die HLB nicht nur ihre Linienbündel, welche sie seit 15-30 Jahren inne hat, behalten können. Das große Linienbündel des „Mittelhessen-Express“ mit den Linien RB40, RB41, RB37 und RB49 geht ab Dezember 2023 von DB Regio an die HLB über. Auf diesen Relationen kommen aktuell 32 neue Elektro-Nahverkehrstriebwagen der Modellreihe Coradia Continental von Alstom zum Einsatz.



Die 30 neuen Dieseltriebzüge und 32 neuen Elektrotriebwagen sind eine Herausforderung für die HLB, die Vergabe der Nahverkehrsleistungen durch den RMV im Auftrag des Landes, sie sichert eine Betriebsgarantie bis Ende der 2030er Jahre. Schlussfolgernd daraus musste eine Entscheidung über die Wartung der Züge getroffen werden. Der Leiter des HLB-Infrastrukturmanagements, Jochen Fink, stellte den Mitgliedern des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 28.10.2023 im Bürgerhaus Butzbach das größte Infrastrukturprojekt in der Geschichte der Hessischen Landesbahn vor. Am nordwestlichen Ortsrand von Butzbach hat die HLB eine Fläche von 73.000 m² erworben, um eine neue Bahnwerkstatt mit geplanten Baukosten von 100 Mio. Euro zu errichten. Kernstück ist eine neue Wartungshalle, welche aus vier Hallenschiffen mit den Abmessungen 200m x 80m x 13m besteht. Die Gebäudefläche beträgt ca. 13.000m² (ca. zwei Fußballfelder), acht Gleise wird es in der Wartungshalle geben, davon zwei für die schwere Instandhaltung. Dazu kommen Einrichtungen wie Betriebsgebäude, Nebenwerkstätten und Lager.

Künftig werden neben den Zügen des Wetterau-Netzes (RB46, RB47, RB48) auch die Triebzüge der Vogelsbergbahn und der Lahntalbahn (RB45) sowie der Lumdatalbahn (RB43) ebenso dort gewartet wie die Züge des Mittelhessen-Express (RB40, RB41, RB37, RB49).

Neben dem Neubau und der Außenanlagen auf dem Gelände wird auch die direkte Anbindung an die Main-Weser-Bahn ertüchtigt. Es handelt sich um einen Teilabschnitt des westlichen Streckenastes Butzbach-Pohlgöns-Oberkleen der Butzbach-Licher-Eisenbahn, welche heute im Besitz der Infrastrukturtochter der Hessischen Landesbahn ist. Von der westlichen Einfädelung im Bahnhof Butzbach bis zum neuen Werksgelände wird die Strecke auf einer Länge von rund 1,5 km elektrifiziert.



Seit 2019, als die Entscheidung zur Expansion der HLB bei den Linienbündeln gefallen war, wurden die Planungsschritte vorangetrieben. Das Planfeststellungsverfahren lief von Januar bis Juni 2023. Am 01.11.2023 fand nun der erste Spatenstich statt, Ende des Jahres 2023 ist der Planfeststellungsbeschluss zu erwarten. In den nächsten zwei Jahren soll die Bautätigkeit intensiv vorangetrieben werden, so dass voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2025 die Eröffnung sein wird.

Landesvorsitzender Thomas Kraft dankte dem Standortleiter Alexander Elzer und dem Leiter Infrastrukturmanagement, Jochen Fink, für diesen außerordentlichen Samstagvormittag. Die PRO BAHN-Mitglieder hatten nun umfassende Informationen erhalten. Der PRO BAHN Landesverband Hessen wünscht der Hessischen Landesbahn viel Erfolg bei der Errichtung dieser großen Infrastruktur.

 **Thomas Kraft**

PRO BAHN macht mit - Initiative fordert ein bundesweit gültiges Bildungsticket

Zusammen mit der Landes-Astenkonferenz Hessen als Studierendenvertretung und der hessischen Schülervvertretung sowie vielen weiteren unterstützenden Organisationen und Gewerkschaften setzen wir uns für die sofortige Einführung eines deutschlandweit gültigen Bildungstickets ein. Die Schüler sollen das Ticket kostenlos erhalten. Für Studierende, Auszubildende und alle anderen soll es 19€ kosten. Es ist zu beobachten, dass viele Arbeitnehmer das Deutschlandticket schon jetzt vergünstigt als Jobticket erwerben können. Die Gruppen, die sich auf dem Bildungsweg befinden, haben aber sehr wenig oder gar kein eigenes Geld und wurden bisher von der Politik gar nicht bedacht. Gerade Studierende leiden schon stark unter gestiegenen Lebenshaltungskosten und der Mietpreisexlosion in den großen Städten wie Frankfurt am Main. Eine Entlastung bei den Mobilitätskosten wäre hier ein wichtiger Schritt.

Das Bildungsticket soll auch maßgeblich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Es ist wichtig, junge Menschen durch attraktive Angebote schon früh an klimafreundliche Mobilität zu gewöhnen, um sie auch dauerhaft für diese Mobilität gewinnen zu können. Aktuell ist es so, dass viele Heranwachsende nach dem Ablegen der Führerscheinprüfung den ÖPNV nicht mehr nutzen. Ein gutes Ticket alleine reicht allerdings nicht aus, um zu überzeugen. Deshalb verknüpfen wir das Bildungsticket als Tarifangebot auch mit Forderungen zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur. So fordern wir zum Beispiel, alle Orte in Hessen von 4 bis 1 Uhr des Folgetages mindestens im Studentakt anzubinden.

Um unseren Forderungen Ausdruck zu verleihen, haben wir eine Petition für das Bildungsticket gestartet. Mit der Forderung des Bildungstickets sind wir um so erfolgreicher, je mehr Menschen uns durch ihre Unterschrift unterstützen. Daher unterschreibt bitte unsere Petition und teilt diese mit Freunden und Familie.

Das Deutschlandticket war die Vision?
Mit Bildungsticket ist es die bessere Vision!

Zur Petition:



Unterschreibt unsere Petition: <https://chng.it/SHDqFRtcmW>

Mit der Forderung des Bildungstickets haben wir uns im Rahmen eines gemeinsamen Positionspapiers an Politik und Verkehrsverbünde gewandt. Uns haben auch schon Antworten auf unsere Schreiben erreicht. Von Seiten der Regierungsparteien lobte man sich aber leider vor allem selbst für die Einführung von Flatrate-Tickets in den vergangenen Jahren (Schülerhessenticket etc.) und ging kaum auf unsere Forderungen ein. Wir werden weiter versuchen mit den politischen Parteien in einen Austausch einzutreten. Zudem werden wir die Unterschriften der Petition zusammen mit unseren Forderungen voraussichtlich Anfang Februar 2024 dem Petitionsausschuss des Hessischen Landtages in Wiesbaden übergeben und so versuchen unser gemeinsames Ziel zu erreichen.



Philipp Loth

Besorgnis über hessisches CDU/SPD-Eckpunktepapier – Aufforderung, in den Koalitionsverhandlungen den ÖPNV stärker zu fördern

Das Ergebnis zum Thema ÖPNV aus den Sondierungen zwischen CDU und SPD stimmt PRO BAHN Hessen besorgt. Das bereits veröffentlichte Eckpunktepapier lässt im Bereich des ÖPNV sehr zu wünschen übrig. Das bisherige Ergebnis setzt auf eine breite Unterstützung der Straße und bekennt sich nur minimal, mit einer verbesserten Finanzierung der Verkehrsbünde, zum ÖPNV.



PRO BAHN Hessen zeigt sich besorgt, dass der Punkt Mobilität in den Sondierungen zwischen CDU und SPD zu wenig Beachtung erhalten hat. Für PRO BAHN Hessen ist dabei essentiell, dass das Land nun endlich selbst die Verantwortung für die Organisation des ÖPNV übernimmt. Die Aufgabe darf nicht weiter auf die hessischen Verkehrsverbände verlagert werden. Dazu muss das Land als Grundlage mindestens ein stündliches ÖPNV-Angebot für ganz Hessen schaffen. Weiterhin ist es erforderlich auf den zentralen Bahnstrecken endlich genug Kapazität für die Fahrgäste zu schaffen. PRO BAHN Hessen sieht hier als kurzfristige Lösung, dass größere Züge auf den Strecken eingesetzt werden. Langfristig muss jedoch auch eine Erhöhung des Taktes umgesetzt werden. Der zentrale Punkt ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Zudem soll das Land nun auch aktiv die Reaktivierung von Schienenstrecken in Hessen vorantreiben. Die letzte Reaktivierung einer Bahnstrecke mit Korbach-Frankenberg im Jahre 2015 liegt schon zu lange zurück. In Anbetracht der Auswirkungen des Klimawandels besteht die Notwendigkeit ein attraktives Angebot mit klimafreundlichen Verkehrsträgern, auch im ländlichen Raum, zu schaffen.

In den Koalitionsverhandlungen sieht PRO BAHN Hessen noch die Chance für die beiden Koalitionspartner sich klar zum ÖPNV und den genannten Maßnahmen zu bekennen und ein zukunftsfähiges Konzept für ganz Hessen zu präsentieren. Der ÖPNV ist für viele Hessinnen und Hessen essentiell und verdient mehr Beachtung, daher ist PRO BAHN Hessen zuversichtlich, dass beide Parteien diesen Punkt im endgültigen Koalitionsvertrag ausreichend mit aufnehmen werden.

 **Lukas Köhler**



PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Im Regelfall am 1. Donnerstag im März, Juni, September und Dezember.

Do. 07.12.2023, Do. 07.03.2024,

17:45 Uhr, Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26

(Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

Die Termine für das Jahr 2024 werden noch festgelegt.

Genauere Uhrzeit und Ort auf www.pro-bahn-suedniedersachsen.de

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Im Regelfall am 3. Donnerstag im März, Juni, September und November.

Do. 21.03.2024, 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.

Do. 21.12.2023, zum Jahresabschluss ausnahmsweise am Donnerstag,

Mi. 17.01.2024, Mi. 21.02.2024:

Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen.

Mi. 20.03.2024:

Kulturnahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar.

Lumdatabahn e.V.

Sa. 16.03.2024, Jahreshauptversammlung

Nähere Informationen zu gegebener Zeit, u.a. schriftlich an die Mitglieder,

sowie auf www.lumdatabahn.de

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 19:00 Uhr, Ausnahme während der

Sommerferien und zum Jahresende. Nächste Termine:

Mi. 24.01.2024,

Hotel & Restaurant "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt

Mi. 28.02.2024,

Gaststätte "Hessischer Hof", Bahnhofstraße 37, 64569 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)

Mi. 27.03.2024,

Hotel & Restaurant "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt



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., Dietzhöltzbahn e.V., Lumdatalbahn e.V. und Odenwaldbahn-Initiative. Wir streben 3 bis 4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

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

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

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

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

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

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

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

Hausanschrift und Kontakt für



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

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecherteam

Regionalverband Osthessen

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

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

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

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

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

Lumdatalbahn e.V.

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

Regionalvorsitzender und Sprecher
Regionalverband Mittelhessen

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

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecher

Regionalverband Nordhessen

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

**PRO BAHN Regionalverband
Starkenbourg e.V.**

Thomas Mroczek
Hügelstraße 30
64569 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)
Tel. (0151) 25631611
starkenbourg@pro-bahn-hessen.de

Dietzhöhlzalbahn e.V.

Stephan Kretzer
An der Burg 6
35716 Dietzhöhlzalt
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., Dietzhölzetalbahn 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.