

# Der Umsteiger

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

**Ausgabe 1 / 2024**



**ZV Südniedersachsen vergibt Leistungen in 11 Teilnetzen //  
Der NVV hat Mühe, seine Basisaufgaben zu erfüllen //  
Apokalypse Lahntalbahn //  
PRO BAHN Hessen fordert Bahnnotstandsgipfel**

# Inhaltsverzeichnis

---

Titelseite: Main-Weser-Bahn bei Kirch-Göns (Foto: Gregor Börner)	1
Inhaltsverzeichnis	2
<b>PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen</b>	<b>4</b>
<i>ZVSN-Fahrgastbeirat zieht Bilanz: Nachholbedarf in der Fläche</i>	4
<i>ZVSN vergibt Leistungen in 11 von 22 Teilnetzen. Mittelständler sind weiter verlässliche Partner</i>	5
<i>Sperrung der Schnellfahrstrecke verlängert. Deutsche Bahn informiert ihre Fahrgäste unvollständig und nur häppchenweise</i>	6
<b>PRO BAHN Regionalverband Nordhessen</b>	<b>8</b>
<i>Qualitätsmängel beim NVV: Der NVV hat Mühe, seine Basisaufgaben zu erfüllen</i>	8
<i>Neuer RegioTram-Haltepunkt Melsungen-Schwarzenberg</i>	11
<b>BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ e.V.</b>	<b>12</b>
<i>Ein starker Innovator und Treiber für die Touristik im südlichen Schwalm-Eder-Kreis: Die baldige Bahnreaktivierung zwischen Schwalmstadt-Treysa und der Kreisstadt Homberg (Efze)</i>	12
<b>PRO BAHN Regionalverband Osthessen</b>	<b>14</b>
<i>In der Vogelsberg-Kreisstadt Lauterbach wird nun endlich das Bahnhofsumfeld ausgebaut</i>	14
<i>Zweigleisig-elektrifizierte Hauptstrecke Göttingen-Bebra-Fulda – und einige Kommunen ohne Personenbahnhof – dieses Mal „Ludwigsau-Mecklar“</i>	17
<b>PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen</b>	<b>20</b>
<i>Apokalypse Lahntalbahn – vielleicht fährt bis Jahresende tageszeitweise bzw. ganztägig kein Zug mehr. Versagen auf breiter Front kann nicht ohne Konsequenzen bleiben.</i>	20
<i>PRO BAHN alarmiert: Bahnhof Herborn darf nicht mit zu hohen Bahnsteigen ausgebaut werden</i>	24
<i>Der RMV grenzt in seinem Blockade-Denken den Fahrgastbeirat Lahn-Dill/Wetzlar von der Ideen-Einbringung für die zweite Untersuchung zur Reaktivierung der Solmsbachtalbahn aus</i>	25

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Fahrgastbeirat Gießen nimmt sich des Problems der Barrierefreiheit in Heuchelheim an</b>	<b>29</b>
<b>Fahrgastbeirat Lahn-Dill/Wetzlar spricht sich auf Antrag von PRO BAHN für gemeinsame Planungen des barrierefreien Ausbaus aller kleinen Bahnstationen an Dillstrecke und Lahntalbahn aus</b>	<b>30</b>
<b>Der Mittelhessen-Express fährt seit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2024 in der Verantwortung der Hessischen Landesbahn</b>	<b>32</b>
<b>Lumdatalbahn e.V.</b>	<b>35</b>
<b>Nach sieben Jahren ohne Verkehr wieder ein Zug im Lumdatal</b>	<b>35</b>
<b>Mit der Regionalbahn TFT Spa von Lucignano nach Arezzo</b>	<b>37</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Starkenburg</b>	<b>39</b>
<b>Dadina-Fahrgastbeirat: Bus und Bahn müssen bis 2030 deutlich wachsen</b>	<b>39</b>
<b>Weniger Ticketautomaten, WLAN aus, Nachtpausen</b>	<b>40</b>
<b>Landesverband Hessen / Odenwaldbahn-Initiative</b>	<b>41</b>
<b>Hessisches Schienenkonzept 2030 plus</b>	<b>41</b>
<b>Landesverband Hessen</b>	<b>43</b>
<b>Übergabe der gemeinsamen Petition für ein Bildungsticket vor dem Hessischen Landtag</b>	<b>43</b>
<b>Stellwerksausfälle führen zum inakzeptablen Alltagseingriff für weite Teile der Bevölkerung</b>	<b>45</b>
<b>PRO BAHN Hessen fordert Bahnnotstandsgipfel auf Bundesebene und für alle Bundesländer</b>	<b>46</b>
<b>Aktuell zu wenige Bundestagsabgeordnete aus Hessen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags</b>	<b>47</b>
<b>Termine</b>	<b>48</b>
<b>Impressum</b>	<b>50</b>
<b>Kontakt</b>	<b>51</b>
<b>Mitwirkende an dieser Ausgabe</b>	<b>34</b>

## ZVSN-Fahrgastbeirat zieht Bilanz: Nachholbedarf bei ÖPNV in der Fläche

Nachholbedarf sieht der Fahrgastbeirat beim Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) im heutigen ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum. „Viele Wünsche der Fahrgäste nach Angebotsverbesserungen bleiben leider wegen der begrenzten Rahmenbedingungen aktuell auf der Strecke“, kritisierte Gerd Aschoff, der das vor zwei Jahren vom ZVSN eingesetzte Gremium leitet. Er ist außerdem Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN Südniedersachsen.

Neben den Personalengpässen in den Verkehrsunternehmen seien unzureichende Regionalisierungsmittel von Bund und Land der begrenzende Faktor, so der FGB-Sprecher. Aschoff: „Wer eine sichtbare Verkehrswende mit weniger Autoverkehr will, muss die Takte auf dem Land verbessern und mehr Angebote am Abend und am Wochenende schaffen.“



*Vor zwei Jahren richtete der ZVSN einen Fahrgastbeirat ein. Das elfköpfige Gremium beschäftigte sich mit grundlegenden Fragen des regionalen Busverkehrs in den Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim. Vorsitzender war Gerd Aschoff (Fahrgastverband PRO BAHN, gestreifter Pulli). (Foto: ZVSN)*

Als „ausgesprochen positiv“ beurteilt der ZVSN-Fahrgastbeirat die Fahrpreise im Verkehrsverbund Südniedersachsen. Man habe seit Jahren keine Fahrpreiserhöhung, sondern erhebliche Preissenkungen durch das günstige 5-Euro-Ticket und das 49-Euro-Ticket gesehen, was vor allem den Fahrgästen auf längeren Strecken zugute komme. Die den ZVSN tragenden Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim seien erhebliche finanzielle Verpflichtungen eingegangen.

Positiv hebt Aschoff die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem neuen ZVSN-Verbandsgeschäftsführer Stephan Börger und seinem Team hervor. Aktuell steht die Neubesetzung des elfköpfigen Gremiums an, das aus verbandlichen Vertretern und Einzelpersonen besteht.

 **Gerd Aschoff**

## **ZVSN vergibt Leistungen in 11 von 22 Teilnetzen. Mittelständler sind weiter verlässliche Partner im Verkehrsverbund Südniedersachsen**

Bei einer europaweiten Ausschreibung von VSN-Regionalbuslinien durch den Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) haben sich in neun von elf Linienbündeln (Teilnetzen) die Bestandsunternehmen durchsetzen können. Es handelt sich um ein Leistungsvolumen von gut 7,7 Mio. Fahrplan-Kilometern im Jahr. Im Ergebnis der Ausschreibung lagen die Gesamtkosten innerhalb des vorab kalkulierten Finanzrahmens. Der gesamte Verbund umfasst 22 Teilnetze in den drei Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim.

Die landesbedeutsame Schnellbuslinie 160 von Göttingen nach Duderstadt wird ab 1. August 2024 von der Firma Scheithauer ohne Partner Weihrauch-Uhlendorff gefahren, der aber in anderen Teilnetzen aktiv bleibt. Die letzten eigenwirtschaftlich bedienten Teilnetze bleiben bei Regionalbus Braunschweig, aber nun zu neuen Konditionen. Im Südharz verliert das Walkenrieder Familienunternehmen Hahne-Reisen seine zwei Linien an die Verkehrsgesellschaft Südniedersachsen. Bei der langfristigen Vergabe wurden das Niedersächsische Tarifreue- und Vergabegesetz NTVergG und der Tarifvertrag des Öffentlichen Dienstes angewandt, betonte ZVSN-Geschäftsführer Stephan Börger.



*Der Schnellbus von Göttingen nach Duderstadt hat sich trotz der Pandemie gut etabliert. Die 410.000 Betriebs-kilometer pro Jahr werden künftig von Scheithauer-Reisen allein gefahren. Partner Weihrauch-Uhlendorff bleibt in anderen Teilnetzen als zuverlässiger Dienstleister aktiv. (Foto: Aschoff)*

Die Fahrzeugvorgaben orientieren sich an den aktuellen Standards: So werden ab Betriebsaufnahme ausschließlich Low Entry-Busse mit einem barrierefreien Niederfluranteil zum Einsatz kommen. Die Busse auf den Hauptlinien müssen spätestens ab Januar 2026 zusätzlich mit kostenlosem WLAN-Zugang für die Fahrgäste ausgerüstet sein. Alle Busse werden spätestens ab Januar 2026 im neuen Fahrzeugaußendesign des Verkehrsverbundes Süd-Niedersachsen (VSN) unterwegs sein.



**Gerd Aschoff**



## **Sperrung der Schnellfahrstrecke verlängert. Deutsche Bahn informiert ihre Fahrgäste unvollständig und nur häppchenweise**

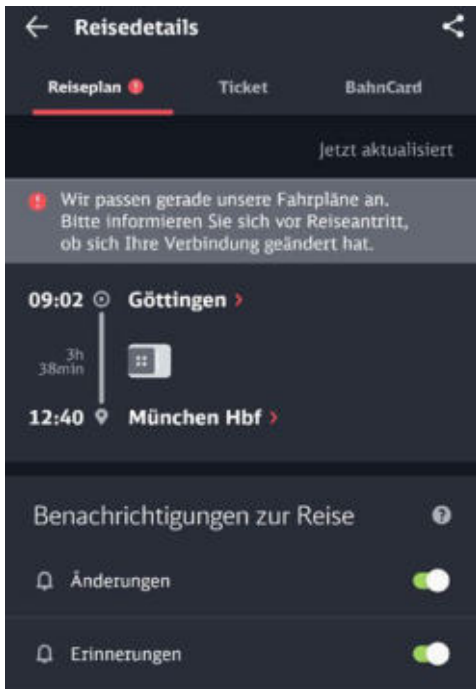
Der Fahrplanwechsel im Dezember 2023 hätte für viele Fahrgäste eine echte Erleichterung bringen können. Nach der abschnittswisen Grundsaniierung der Nord-Süd-Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg von Hannover nach Göttingen, von Fulda nach Würzburg, von Kassel nach Göttingen und zuletzt von Kassel nach Fulda sehnten sich die Fahrgäste nach den alten schnellen Reisezeiten. Doch kurz vor dem Fahrplanwechsel ließ die Deutsche Bahn die Bombe platzen. Sie kündigte an, die Schnellstrecke zwischen Kassel und Göttingen für dringende Bauarbeiten im 5210 Meter langen Rauhebergtunnel erneut komplett zu sperren.

Bis Ende Februar, so die Deutsche Bahn, sollten alle Schnellzüge über Eichenberg und Hann.Münden umgeleitet werden. Die Fahrzeit zwischen Göttingen und Kassel verlängerte sich um mehr als eine halbe Stunde. Einige ICE bekamen sogar einen 6minütigen Planhalt in Eichenberg für einen Anschluss in Richtung Halle (Saale).



*Der Rauhebergtunnel (hier das Südportal) wurde in den 80er Jahren im Zuge der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg in die Wasserscheide von Leine und Werra bei Hann.Münden gebaut. 2007 wurden erste Risse festgestellt, 2011 beeinträchtigte ein Wassereinbruch den Betrieb. Erste Reparaturen wurden 2021 durchgeführt. Ende 2023 rückten schwere Baumaschinen an, weil die Verformungen vorangeschritten waren. Schon jetzt steht fest, dass „ab 2033“ weitere Sanierungsarbeiten erforderlich sind. (Foto: Wikipedia bigbug21)*

Doch es dauerte nicht lange und die Deutsche Bahn ließ ihre nächste Bombe platzen und verlängerte die Sperrung erheblich. Originaltext: „Die extremen Niederschläge im Dezember 2023 und im Januar 2024 haben zuletzt zu einem massiven Ansteigen des Grundwasserspiegels im Rauhebergtunnel geführt. Die DB kann die Sanierung des Bauwerks daher nicht wie geplant fortsetzen. Die Arbeiten zur Erneuerung und Stabilisierung des Tunneluntergrundes dauern voraussichtlich noch bis Ende Mai.“ Das bedeutet für alle betroffenen Fahrgäste eine Verdoppelung der ursprünglichen Sperrzeit.



Die Presse wurde von der Deutschen Bahn dahingehend informiert, dass die Fahrpläne nach und nach angepasst würden. Dass die Sperrung des Tunnels in beiden Richtungen die Fahrzeitverlängerung aller Schnellzüge bis Ende Mai erzwingt, war leider nicht zu lesen. Die Fahrgäste durften sich die Hoffnung machen, dass die Züge im gewohnten Schnelltempo die Strecke absolvieren (links ein Reiseplan für 1. März 2024, aktualisiert am 16. Februar 2023). Eine Benachrichtigung erfolgte leider nicht. In 3:38 von Göttingen nach München hatte der Autor im Dezember 2023 mit Zugbindung gebucht. Ohne große Kenntnisse der Bahntechnik konnte er sich nun ausmalen, dass diese kurze Fahrzeit nicht realisiert werden kann. „Fahrgastabitur“ hilft. Dabei hatte die DB dem Göttinger Tageblatt auf Anfrage erklärt, dass die Fahrpläne zumindest bis 15. März aktualisiert worden seien.

Was machen Fahrgäste, die im April nach München, Frankfurt, Mannheim oder Berlin fahren wollen? Können sie von kürzeren Fahrzeiten ausgehen? Nein, sie können nur davon träumen! Sie buchen im Februar eine Bahnfahrt, die im Laufe der folgenden Wochen deutlich länger kalkuliert wird – Anschlussverluste inklusive. Der Fahrgastverband PRO BAHN Südniedersachsen hat deshalb von der Deutschen Bahn gefordert, den Fahrgästen für die gesamte Bauzeit reinen Wein einzuschenken. Klarheit in der Kommunikation sei die wichtigste Voraussetzung für eine zufriedenstellende Information der zahlenden Kunden.

 **Gerd Aschoff**

## **Qualitätsmängel beim NVV: Der NVV hat Mühe, seine Basisaufgaben zu erfüllen**

Am 29.01.2024 wurde dem NVV mit der Absenderangabe Pro Bahn Nordhessen folgende Beschwerde übermittelt zu einer Fahrt am 28.01. mit der Linie 100 vom Bahnhof Wilhelmshöhe zum Flughafen Kassel-Calden:

*Die Sitze im Bus der Linie 100 sind unzumutbar verschmutzt - und dies offensichtlich nicht erst seit gestern. Der Bus ist relativ neu, aber sehr ungepflegt, insbesondere im hinteren Bereich bei den blauen Sitzen: Krümel in den Ritzen, die seit Wochen nicht entfernt worden sind. Flecken auf den Sitzflächen, die gereinigt werden müssen - oder man muss die Sitze austauschen. Dass dies möglich ist, zeigt der Pflegezustand der Busse auf der Linie 52.*



Am 06.02.2024 kam folgende Antwort des NVV:

*Sehr geehrter Herr Seng,  
wir danken Ihnen für Ihre Mitteilung. Um den Sachverhalt zu klären, haben wir diese an die zuständige Stelle weitergeleitet. Von dort haben wir die folgende Stellungnahme erhalten:*

Den von Ihnen geschilderten Umstand bedauern wir sehr und möchten uns für die Ihnen entstandenen Unannehmlichkeiten entschuldigen.

Unsere Busse werden in regelmäßigen Abständen von unsrem Putzpersonal gesäubert.

So schnell wie die Sitze aufgeschlitzt werden, so schnell können wir sie gar nicht tauschen.

Es antwortete Ihnen Reisedienst Bonte GmbH & Co. KG

*Mit freundlichen Grüßen  
Ihr NVV Kundenservice*



Die Antwort des Busunternehmens weckt Fragen: Was heißt „in regelmäßigen Abständen“? Alle zwei oder vier oder sechs Wochen? Die vorgefundenen Sitze waren seit Wochen nicht oder nicht qualifiziert gereinigt worden. Zudem war von aufgeschlitzten Sitzen in der Beschwerde nicht die Rede, sondern davon, dass Sitze getauscht werden müssen, wenn die Reinigung nicht mehr möglich ist. Diese Antwort zeugt von einem unmotivierten, überforderten Unternehmen, das die Qualitätsoffensive des NVV mit dem neuen Bus-Design nicht mitträgt. Dazu muss allerdings auch bemerkt werden, dass der NVV einen Bezugsstoff für seine „Komfortsitze“ im hinteren Teil der Busse vorgeschrieben hat, der wegen seiner Fleckanfälligkeit völlig ungeeignet ist.

Noch bemerkenswerter ist die Haltung des NVV angesichts dieser Beschwerde, die in der kommentarlosen Weiterleitung der Äußerung des Busunternehmens deutlich wird. Der NVV betrachtet das Busunternehmen als „zuständige Stelle“ und sieht sich offenbar als nicht zuständig für die Qualität des Busverkehrs. Man muss fragen, wo sonst noch im seriösen Geschäftsleben ein Auftraggeber sich mit einer derartig schnoddrigen Äußerung eines Auftragnehmers zufrieden gibt. Ist es dem NVV egal, wie seine teuer bezahlten Aufträge ausgeführt werden? Hier scheint ein grundsätzliches Defizit auf Seiten des NVV zu bestehen. **Die Politik, der Steuerzahler und die Fahrgäste müssen darauf bestehen, dass der NVV seine Aufgabe der Qualitätskontrolle erkennt und wahrnimmt – die Kontrolle der Auftragnehmer gehört zu den Basisaufgaben eines Verkehrsverbundes als Auftraggeber im öffentlichen Nahverkehr!**

Eine zweite Beschwerde wurde am 29.01.2024 dem NVV übersandt zur Abfahrtsstelle der Linien 53 und 100 am Bahnhof Wilhelmshöhe:

*Linie 100: Der Aushangfahrplan ist falsch: Die Abfahrten an Samstagen und Sonntagen sind zur Minute 50 angegeben, richtig wäre 32. Linie 53: Die Abfahrtszeiten fehlen vollständig, vermutlich auch an weiteren Haltestellen auf der Strecke, dies offensichtlich schon seit Fahrplanwechsel. Gibt es niemanden, der sich um diese Dinge kümmert, dem dies in den letzten Wochen aufgefallen wäre?*

Man wundert sich: Seit dem Fahrplanwechsel am 16./17.12.2023 gibt es an den Haltestellen keine Information zur Linie 53, die abends und sonntags eine Kernlinie im Überlandverkehr Richtung Baunatal und Martinhagen ist. Und wenn man samstags oder sonntags zur Minute 50 kommt, um mit der Linie 100 zum Flughafen nach Calden zu fahren, kommt kein Bus, der ist nämlich schon zur Minute 32 abgefahren. Ein Anruf beim Service-Telefon des NVV (tatsächlich: nach mehr als 20 Minuten sturen Wartens und Ignorierens der Aufforderung, zu einer anderen Zeit anzurufen) erreicht man tatsächlich einen freundlichen jungen Mann, der sich aber außer Stande zeigte, die Information über die fehlerhaften bzw. fehlenden Aushänge einer verantwortlichen Stelle weiter zu geben.



*Bushaltestelle Kassel-Druselthal: stadteinwärts und stadtauswärts keine Information zur Buslinie 53. Fotos vom 22.02.2024.*

Einige Tage nach der Beschwerde erschien tatsächlich ein Abfahrtsplan für die Linie 53 am Bahnhof Wilhelmshöhe, nicht aber an den weiteren Haltestellen der Linie. Für die Korrektur des Abfahrtsplans der Linie 100 brauchte der NVV gut drei Wochen. Dann lag der Fahrplanwechsel also bereits zwei Monate zurück! Eine zugesagte Antwort des NVV auf die Beschwerde steht heute (22.02.) noch aus.



*„Willkommen in Kassel“ heißt es an beiden Ausgängen des Bahnhofs Wilhelmshöhe. Doch die Monitore, die die Abfahrtszeiten und die Abfahrtsstellen der Busse und Trams anzeigen sollten, sind seit Monaten außer Betrieb. „Armes, kaputtes Kassel“ wird manch ein Besucher denken. Und eine Abfahrtstafel in angemessener Größe für diesen wichtigsten Umsteigepunkt in Nordhessen fehlt sowieso.*

**Beschwerdemanagement, Qualitätskontrolle, Fahrgastinformation: Der NVV hat Mühe, seine Basisaufgaben zu erfüllen. Und er scheint nicht in der Lage zu sein, erhebliche Defizite in der Fahrgastinformation (Linie 53!) trotz des Hinweises von Pro Bahn zeitnah aufzuarbeiten. Ein bedenkliches Fazit für Verantwortungsträger und Arbeitsstab des NVV!**

Ulrich Seng

## Neuer RegioTram-Haltepunkt Melsungen-Schwarzenberg

Seit Dezember 2023 hält die RegioTram-Linie 5 auch im kleinen Melsungen-Schwarzenberg. Damit erhalten die rund 600 Schwarzenberger eine komfortable Verbindung alle 30 Minuten nach Kassel und in die Kernstadt Melsungen. Schwarzenberg ist der vierte Bahnhaltelpunkt in Melsungen neben Röhrenfurth, Bartenwetterbrücke und „Hauptbahnhof“.

Bei einer Eröffnungsfeier am 2. Febr. 2024 brachte Timo Riedemann, Stadtverordnetenvorsteher sowie Ortsbeiratsvorsitzender, Realitätsbezug zu den üblichen Lobreden ein. Er erwähnte, dass seit dem ersten Antrag auf Einrichtung eines Haltepunktes in Schwarzenberg nahezu 25 Jahre vergangen seien. Er spielte offensichtlich auch auf das Thema Bahnsteighöhe an. In ihrer bekannten Unbeweglichkeit wollte die Deutsche Bahn für diesen RegioTram-Haltepunkt nur eine Bahnsteighöhe von 55 cm bauen, dies sei schon ein Zugeständnis gegenüber der Grundregel von 76 cm. Damit wäre der Einstieg in die RegioTram-Züge nicht barrierefrei geworden. Nur zeitraubende und teure Verhandlungen bis ins Verkehrsministerium nach Berlin brachten dann die Ausnahme-Ausnahme-Erlaubnis von 38 cm Bahnsteighöhe. Vielleicht hat die Erwähnung als „Realer Irrsinn“ im Satiremagazin extra3 im Jahr 2018 dabei geholfen? Jedenfalls Respekt für diejenigen, die gegenüber dem Starrsinn der DB nicht aufgegeben haben!



*RegioTram  
am neuen  
Bahnsteig.  
Schön:  
Rampe,  
Treppe und  
viel Natur!*



*Durchfahrende Güterzüge entfachen einen gewaltigen Luftstrom. Es empfiehlt sich, mit Kindern im kleinen Wetterhäuschen zu warten, bis die RegioTram kommt. Und man muss rechtzeitig kommen, denn der Bahnübergang wird sehr früh geschlossen! Vor der RegioTram könnte ja noch ein Gegenzug unterwegs sein ...*

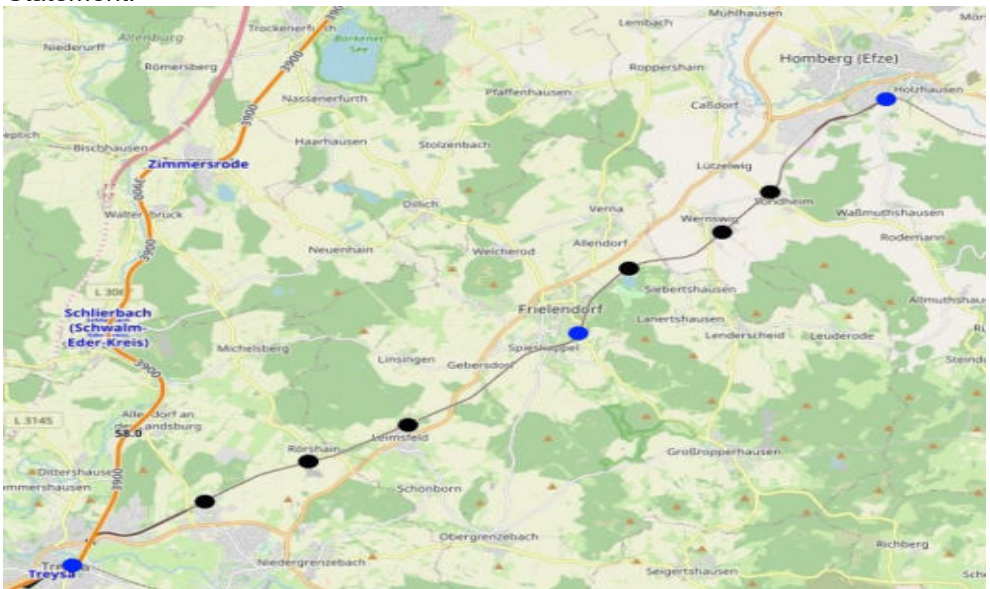


**Ulrich Seng**



## **Ein starker Innovator und Treiber für die Touristik im südlichen Schwalm-Eder-Kreis: Die baldige Bahnreaktivierung zwischen Schwalmstadt-Treysa und der Kreisstadt Homberg (Efze)**

Vorab noch einmal kurz an den hessischen Landtagswahlkampf erinnert. Am 29. September 2023 veröffentlichte die Fritzlar-Homberger Allgemeine folgende zwei Pressemitteilungen: „Schwarz-Grün hat den ländlichen Raum in den letzten zehn Jahren finanziell und strukturell vernachlässigt“ (FDP). Die „Menschen in der Region halten. SPD will den ländlichen Raum attraktiv gestalten“, war ein weiteres Statement.



*Ein Blick auf die stillgelegte Bahntrasse (Quelle: [www.kanonenbahn-nordhessen.de](http://www.kanonenbahn-nordhessen.de))*

Der Tourismus ist sowohl für den Schwalm-Eder-Kreis als auch für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Zwar fördern die beiden Landkreise derzeit aktuell den Tourismusservice **ROTKÄPPCHENLAND** finanziell, jedoch wird die reaktivierte und mehr als 20 km lange Bahn-Nebenstrecke Kreisstadt Homberg (Efze) nach Schwalmstadt-Treysa weitere neue Impulse für die Touristik im nordhessischen **ROTKÄPPCHENLAND** mit seinen vielen Sehenswürdigkeiten und Erholungsmöglichkeiten initiieren.





Damit wäre wiederum eine zuverlässige Anbindung des Nahverkehrs an den Fernverkehr hergestellt. Es kommen immer mehr Menschen von außerhalb in den **NATURPARK KNÜLL**, in die **historische Altstadt** Homberg (Efze), zum **Ferienpark Silbersee** in Frielendorf.

Die Erlebniswelt Silbersee in Frielendorf, der wohl spannendste Quadratkilometer in der Mitte Deutschlands, stellt sich vor: „Entdecken Sie die Attraktionen und Angebote unserer individuellen Anbieter!“ So wird es nicht nur für die Bevölkerung vor Ort verkündet, sondern diese Botschaft richtet sich vor allem an Menschen weit außerhalb des südlichen Schwalm-Eder-Kreises (siehe <https://www.facebook.com/ErlebnisweltSilbersee>). „Weiterhin finden Sie alles für einen perfekten Aufenthalt. Die Ferienhäuser und Apartments in traumhafter Lage dicht am See gelegen.“ Die Umgebung bietet für Wanderer, Radfahrer, Mountainbiker, Nordic-Walker und Spaziergänger alles für aktive Ferien (<http://ferienpark-silbersee.de>).

Gut markierte Wanderwege durchziehen das **ROTKÄPPCHENLAND** und versprechen Entspannung und Naturgenuss. Die neuen Fabelwege im Naturpark Knüll (<https://www.naturpark-knuell.de/>) und weitere Kultur- und Rundwanderwege führen durch märchenhafte Wälder, kleine Fachwerkkorte und stille Wiesentäler. Großartige Ausblicke in die Weite der Landschaft bieten die Aussichtstürme ([info@rotkaeppchenland.de](mailto:info@rotkaeppchenland.de)).



*Die historische Bahnbrücke bei Homberg-Relbehausen. Foto: H. Wassmann*

Überall einsame Senioren, ausgestorbene Dörfer und Fachkräftemangel? Das muss nicht so kommen. Auch im südlichen Schwalm-Eder-Kreis machen sich Engagierte auf, um sich heute schon für die alternde Gesellschaft zu rüsten. Dass Rentner zum alten Eisen gehören sollen, ist nicht mehr zeitgemäß!



**Herbert Wassmann**

## ***In der Vogelsberg-Kreisstadt Lauterbach wird nun endlich das Bahnhofsumfeld ausgebaut***



*Das Bahnhofsumfeld in Lauterbach im Februar 2024. Im Hintergrund mit gelber Fassade das alte, in Privatbesitz befindliche Bahnhofsgebäude. Davor wird nun auf öffentlicher Fläche ein kleines Ersatzgebäude für die aktuelle Nutzung entstehen. Auf dem Bahnhofsumfeld hinter dem heutigen Bauzaun wird der Buswendeplatz die Fläche dominieren. (Bild: Werner Filzinger)*

Nach vielen Jahren des Stillstands geht es nun endlich los. Das Bahnhofsumfeld in Lauterbach, der Kreisstadt des Vogelsbergkreises, wird ausgebaut. Die Flächen des Bahnhofs mit der genauen Bezeichnung „Lauterbach (Hess.)-Nord“ sind seit Anfang des vorigen Jahrhunderts keiner grundlegenden Veränderung unterzogen worden. Einige Betriebsgebäude, welche bereits vor Jahrzehnten ihre Funktion verloren hatten, wurden nach und nach abgerissen.

Eine individuelle Vermischung von Asphalt- und Pflasterflächen prägte bislang das Bild. Eine provisorische Bushaltestelle lädt nicht dazu ein, dass sich Fahrgäste in nennenswerter Zahl dorthin verirren. Ebenso provisorisch die Parkplätze. Östlich des Bahnhofsareals ist eine Güterhalle in Privatbesitz. Dies gilt auch für das Bahnhofsgebäude. Leider ist man bei letzterem mit dem Privateigentümer nicht einig geworden, so dass das Gebäude nach und nach verfällt.



Daher haben sich der RMV, ZOV-Verkehr als zuständige Nahverkehrsgesellschaft für den ÖPNV des Landkreises und die Stadt Lauterbach darauf verständigt, auf dem bestehenden öffentlichen Areal neben dem Bahnhofsgebäude ein neues weiteres Gebäude zu errichten, worin die Betriebs- und Verkaufseinrichtungen und der RMV-Fahrkartenschalter untergebracht werden. All dies gibt es bis heute noch im alten Bahnhofsgebäude. Geplant ist neben dem Neubau eines Wendeplatzes für Linienbusse auch der Bau von geordneten Parkplatzflächen. Die Zufahrt erfolgt wie bisher über die Durchgangsstraße L3140 Lauterbach-Schlitz (Schlitzer Straße/Bahnhofstraße). Es entstehen auch ausreichend breite Aufenthaltsflächen für Fußgänger. Etwas bedenklich ist, dass die Bauarbeiten schon mehrere Wochen, etwa seit Weihnachten ruhen. Warum dem so ist, konnte noch nicht in Erfahrung gebracht werden.

Als völlig überzogen ist der Bau einer Lärmschutzwand auf der Südseite des neu zu gestaltenden Areals zu werten. Die künftige Gestaltung mit den verschiedenen Mobilitätsnutzungen wird weit weniger Lärmemission verursachen, als dies in der ursprünglichen Nutzung der Fall war. Eine Menge Güterwaggons wurden rangiert, be- und entladen, Kohle, Stahl, verschiedene andere schwere Güter bewegt. Dies hat bis in die 1980er Jahre hinein weit mehr Lärm verursacht. Neben anfinden sich alte Industrie- und Gewerbeanlagen, u.a. die ehemalige Käsefabrik des Lauterbacher Strolchs. In der Bauleitplanung ist für diese Flächen nach bislang vorliegenden Informationen auf Dauer keine Änderung vorgesehen. Was soll also eine weitere Wand, die unansehnlich nur den Graffiti-Sprayern zum Opfer fällt?



*Die Baustelle der Lärmschutzwand vor der stillgelegten Fabrik der Käserei des Lauterbacher Strolchs.*

*Der Camembert wird heute in Oberfranken hergestellt. Was soll an dieser Stelle ein Lärmschutz?*

*(Bild: Werner Filzinger)*

Die Verzögerung des dringend notwendigen Ausbaus des Lauterbacher Bahnhofs kann man in Bezug auf die Kommune letztlich nur in Wahlperioden ausdrücken. Weiter auf sich warten lässt der Ausbau der eigentlichen Verkehrsstation. Bereits 2011 war der Bahnhof auf der Ausbauliste des Landes Hessen, passiert ist seither nichts. Als ehemaliger Stadtverordneter hat der Verfasser dieses Artikels über Jahrzehnte hinweg mehrfach den Vorstoß unternommen, dass die Stadt investiert. Dabei lag natürlich der Vorrang des Vorstoßes im Kommunalparlament auf dem Bahnhofsvorplatz. Des Weiteren wurden vom Unterzeichner Initiativen gestartet, das alte Bahnhofsgebäude durch die Stadt zu kaufen, als es noch zum Bahnimmobilienvermögen gehörte. Die Anträge wurden aufgrund konservativer Mehrheiten immer wieder abgelehnt. Man war der Ansicht, dass man auch für das Bahnhofsumfeld nicht zuständig sei, was so ja nicht stimmt. Die weitere Begründung damals, dass die Stadt Lauterbach das Geld für die Investition in ein neues Bahnhofsumfeld sowie die Sanierung des Bahnhofsgebäudes nicht hat. Nach Förderungen durch Land und Bund wurde sich gar nicht erst erkundigt. So wie man dem Bahnhofsumfeld nicht näher treten wollte, forderte man auch von den Eigentümern und Infrastrukturbetreibern keinen Neubau von barrierefreien Bahnsteigen und Zugängen ein.

Mit mehr Engagement wäre in Lauterbach sicher schon längst eine zeitgemäße Verkehrsstation und ein angemessenes Bahnhofsumfeld vorhanden. Nach vielen Jahren/Jahrzehnten hat nun auch die Einsicht in den Gremien der Stadt Lauterbach im Vogelsberg gegriffen. Neben Lauterbach-Nord gab es früher auch noch den Bahnhof Lauterbach-Süd an der abgebauten Bahnstrecke Lauterbach-Gedern-Stockheim, auf der sich heute der Vulkan-Radweg befindet. Da die Vogelsberger Kreisstadt Lauterbach auf Dauer nur noch einen Bahnhof haben wird, sollte in diesen zielführend von allen beteiligten Seiten weiter investiert und so der gesamte Siedlungsbereich aufgewertet werden.



*Die Baustelle am Lauterbacher Bahnhof ruht nun schon seit einigen Wochen. Hoffentlich kein schlechtes Zeichen, denn die Fahrgäste im ländlichen Raum der Vogelsberg-Kreisstadt brauchen endlich eine zeitgemäße Verkehrsstation mit barrierefreien Umsteigemöglichkeiten. (Bild: Werner Filzinger)*



**Werner Filzinger**

## **Zweigleisig-elektrifizierte Hauptstrecke Göttingen-Bebra-Fulda – und einige Kommunen ohne Personenbahnhof – dieses Mal „Ludwigsau-Mecklar“**

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. Als Nr. 2 stellen wir Ludwigsau-Mecklar vor. Die Gemeinde Ludwigsau liegt mit 13 Ortsteilen genau zwischen Bad Hersfeld und Bebra und ist mit 112 km<sup>2</sup> eine der größten Flächengemeinden Hessens. In der Gemeinde gibt es seit Anfang der 2000er Jahre im Ortsteil Friedlos einen Haltepunkt für Regionalbahnen der Linie RB5.



*Die Fläche zwischen der B 27 (links) und den Bahngleisen (rechts)  
war früher das Areal von Bahnhofsgebäuden.*

*Hier könnte ein großzügiger Pendlerparkplatz entstehen.*

Der Personenbahnhof Mecklar wurde 1983 stillgelegt. Weit gefehlt, wie auf den Bildern ersichtlich, dass hier keine Personenzüge mehr fahren. Mecklar ist der unmittelbare südliche Anschluss des großen Bahnhofsareals von Bebra. Hier gliedern sich bereits Gleise auf, welche folgend in Bebra final verzweigen.

Durch die sehr große Brachfläche auf der Westseite, direkt an der B 27 gelegen, könnte auch in der Gemeinde Ludwigsau eine großzügige P&R-Anlage entstehen. Wegen der baulichen Enge der Bahnstation in Friedlos, dem Kernort von Ludwigsau, können dort hingegen keine großzügigen Parkplatzflächen geschaffen werden.

Von dem ehemaligen Personenbahnhof ist heute an Bauwerken nichts mehr vorhanden. Es ist vorstellbar, dass an den Außengleisen der an der Stelle viergleisigen Bahnstrecke Außenbahnsteige für Regionalzüge errichtet werden. Um auf die jeweils andere Seite zu kommen, müsste entweder eine Unterführung oder eine Überführung gebaut werden.



*Damit die Fahrgäste von der einen auf die andere Seite in Mecklar gelangen, könnte anstatt einer Unterführung in Höhe des Stellwerks auch eine Überführung als Verbreiterung der Brücke der K 1 (Mecklar-Meckbach) entstehen. Im Verhältnis zu Investitionen für Bahnhaltstellen ist auch dies eine machbare Investition.*



*Der Blick von dem brachen Areal der Westseite auf die Gleisanlagen. Auf der Ostseite das alte Stellwerk und die teils neuen Häuser in der Bahnhofstraße. Man sieht das flache Gelände der Fuldaaue, was die Wiederherstellung eines Personenbahnhofs erheblich erleichtern würde.*



Neben den Ortsteilen Mecklar und Meckbach der Gemeinde Ludwigsau wäre dies auch eine nahe Bahnstation für den Stadtteil Blankenheim der Stadt Bebra. Wenn Mecklar wieder einen Personenbahnhof erhielte, könnte auf Linienbusse in den Ortsteil verzichtet werden. Eine Bahnstation bringt für die Einwohnerentwicklung erhebliche Schubkräfte.

In dem Gemarkungsbereich östlich von Mecklar verläuft die Vorzugstrasse für den Neubau der Schnellfahrtstrecke Fulda-Gerstungen bzw. genauer gesagt handelt es sich bei Realisierung dieser Trassenvariante um den Abschnitt Langenschwarz-Hönebach.



*Ein ICE, welcher von Berlin nach Frankfurt am Main unterwegs ist, durchfährt den alten Bahnhofsbereich von Mecklar. Links am Rand das alte Stellwerk und im Hintergrund die teils neuen Häuser der Bahnhofstraße.*

Da Außengleise vorhanden sind, wäre ein Haltepunkt in Mecklar kein Hindernis. Die ICE können über die beiden Gleise in der Mitte problemlos an den Nahverkehrszügen vorbeiziehen. Eine Wiedereröffnung des Bahnhofs Mecklar würde einen erheblichen Schub für die Region bedeuten. Geht man das Projekt an, so sollte es unabhängig von den Neubauplänen der Schnellfahrtstrecke erfolgen.

Wir brauchen dringend eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung auch in der Region Osthessen. Mecklar würde dabei einen bedeutenden Lückenschluss mit sich bringen. Mecklar wäre auch eine Alternative für Autofahrer auf der B 27. In Friedlos gibt es keine Parkplätze, und in Bebra müssen sie erst einmal in die Stadt hineinfahren.



**Thomas Kraft und Werner Filzinger**

### **Apokalypse Lahntalbahn – vielleicht fährt bis Jahresende tageszeitweise bzw. ganztägig kein Zug mehr. Versagen auf breiter Front kann nicht ohne Konsequenzen bleiben**

Die Meldung kam genau in den winterlichsten Tagen des Januar 2024, dass am nächstfolgenden Tag, Donnerstag, 25.01. bis Sonntag, 28.01.2024 ab 13 Uhr zwischen Wetzlar und Weilburg kein Zug mehr rollen kann, weil die Stellwerke nicht besetzt sind. Man hat sich als Fahrgast an diese inakzeptable Situation eigentlich schon gewöhnt.

Da das „deutsche Bahnversagen“ schon ein Problem überall im Land ist, sorgt dies nicht mehr für die erforderlichen Schlagzeilen. Dass es mit vier Tagen die Lahntalbahn traf, hätten selbst wir Verbandsmitglieder wahrscheinlich schon wieder vergessen. Aber dann verlängerte es sich um eine Woche, dann wieder um eine Woche. Ab dem 07.02. zeigten die Online- Fahrplanauskünfte es so an, als wenn die Situation erst ab dem Tag eingetreten wäre. Schließlich kam am 19.02.2024 die Gewissheit: Über Monate hinweg, bis zum 05.07.2024 wird die zweigleisige Lahntalbahn ab 15:30 Uhr zwischen Wetzlar und Limburg auf einer Länge von 52 km mit allem Güter- und Personenverkehr komplett in die Betriebsruhe versetzt. Der Grund: die nicht besetzbaren Stellwerke.

Im Alltag bedeutet dies, dass noch nicht einmal die Schülerbeförderung sichergestellt werden kann. Die Lahntalbahn macht 92% des ÖPNV zwischen dem Lahn-Dill-Kreis und dem Landkreis Limburg-Weilburg aus. Gerade Oberstufen und berufsbildende Schulen haben Einzugsbereiche über Kreisgrenzen hinweg.



*Reisebusse im Linienverkehr anstelle der Lahntalbahn – man dachte, diese Zeit sei vorbei. Hier vor dem Bahnhof in Gießen am 23.02.2024.*



## Vollsperrung wegen Streckenertüchtigung mit ESTW Obere Lahn in Diez

Der 05.07.2024 ist nicht ohne Grund gewählt, denn dann geht man gleitend in die technische Sanierung der Lahntalbahn über. Seitherige Meldungen sagen folgendes aus:

- Sperrung von Albshausen bis Weilburg – vom 06.07.-26.08.2024
- Sperrung von Weilburg bis Kerkerbach – vom 06.07.-28.10.2024

Ohne polemisch zu werden haben wir uns über Jahre hinweg gegen solche pauschalen Sätze gewehrt: „Ist die Deutsche Bahn da noch glaubwürdig? – Auch wir sagen – NEIN.“ Niemand weiß, wo Widrigkeiten aufgrund von Mängeln in dem Ausschreibungs- und Vergabeverfahren drohen. Die Baubranche sucht auch Fachkräfte und ob die zugesagten Leistungen erfüllt werden können. Am 28.10. müsste die neue Technik dann auch störungsfrei laufen. Das sog. Elektronische Stellwerk (ESTW) mit dem Namen „Obere Lahn“, welches von Diez aus den gesamten Streckenabschnitt steuern soll, muss dann auch störungsfrei laufen. Wir dürfen als Fahrgäste Zweifel haben. Wir prophezeien, dass bis zum Fahrplanwechsel am 14./15.12.2024 kein regulärer Zugbetrieb mehr läuft.

Die Vollsperrung der Lahntalbahn zwischen Albshausen und Kerkerbach läuft genau über die Sommerferien, welche in Hessen und Rheinland-Pfalz immer zum gleichen Zeitraum sind, dieses Jahr vom 13.07.-28.08. Schwierigkeiten der Baubranche hin oder her, eine Strecke wie die Lahntalbahn gehört nicht in den Sommermonaten für solch eine umfassende Baumaßnahme gesperrt. Von April bis Oktober sind auf der Lahntalbahn wegen der touristischen Bedeutung und der günstigen Zustiegsmöglichkeiten an fast allen Stationen nahe des Flusses mehr als doppelt so viele Fahrgäste unterwegs wie in der dunkleren Jahreszeit.

Erschreckend ist auch die Botschaft über den für die Baustellenzeit vorgesehenen Schienen-Ersatz-Verkehr. Im Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises verkündete am 24.01.2024 die zuständige Sachbearbeiterin der „Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW)“, dass man Tourismus jedweder Art, ob Wander-, Rad- oder Boottourismus im SEV bewusst überhaupt nicht berücksichtigt habe.

Wer hier noch von „unglücklichen Umständen“ oder zufällig aufeinandertreffenden Beeinträchtigungen spricht, diese Personen haben den Knall nicht gehört und kennen die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse nicht. Wenn sie im betreffenden ÖPNV-Sektor Verantwortung tragen, sollten sie darüber nachdenken, ob sie ihre Aufgabe auch wirklich ausreichend kennen und wahrnehmen. 75 Jahre Bundesrepublik Deutschland in der Verkehrspolitik haben völlig versagt. Damit haben mehrere Politikgenerationen ein Branding in ihrer Vita, auf welches für alle Zeiten hingewiesen werden muss.

## **Bahnsteige werden wegen Technik runderneuert, eine gesellschaftliche Diskussion über die Ausbauf orm findet nicht statt.**

Dem üblichen „hessischen Irrweg“ ist nun auch die Tatsache erlegen, dass wegen der Umstellung der Stellwerkstechnik auch die kleinen Bahnstationen entlang der Lahntalbahn umgestaltet werden müssen. Das kaiserzeitliche Ambiente von vor über 100 Jahren zeigt gerade im Jahr 2024 noch die Lahntalbahn. Die klassische Situation ist, dass entlang der zweigleisigen Strecke die kleineren Unterwegsstationen zum einen den Hausbahnsteig haben und dann zwischen den beiden Gleisen den Bahnsteig der Gegenrichtung. Für das Erreichen des Bahnsteigs zwischen den Gleisen muss das eine Gleis von den Fahrgästen ebenerdig überschritten werden. Dazu war bislang die Notwendigkeit gegeben, dass auch die kleinen Bahnstationen mit Personal besetzt sein mussten, welches die Bahnsteige in der Mitte freizugeben hatte. Die Bahntechnik der Lahntalbahn mutet eben 2024 immer noch an wie ein Heimatfilm aus dem Dampfzugzeitalter der 1940er und 1950er Jahre, z.B. „Ich denke oft an Piroshka“.



*So wie hier in Gräveneck sieht es fast überall noch entlang der Lahntalbahn aus.*

Nun muss, wenn denn westlich von Albshausen alle Technik elektronisch im 60 km entfernten Diez gesteuert wird, auch die Zeit der Bahnsteige zwischen den Gleisen vorbei sein. Nur wie nachhaltig wird dieser Schritt nun verfolgt? Eine umfassende

Diskussion um den Ausbau der Bahnstationen fand nicht statt. So ist auch DB InfraGO angetreten, nur das baulich umzusetzen, was von den Aufgabenträgern an Bedarfsanmeldung übermittelt wird. Berechnungen für Kapazitätserweiterungen liegen in der Zuständigkeit der Nahverkehrsplanung.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zeichnet sich seit Jahren durch die Miniaturisierung in der Fläche aus. Die Bahnsteige werden also wohl auf 140 m drastisch eingekürzt. Die seit Anfang der 2010er Jahre im Einsatz befindlichen Nahverkehrstriebwagen Alstom Coradia LINT 41 und teilweise nur LINT 27 sind ein verkehrspolitischer Sündenfall. Man kennt das seit Mitte der 2000er Jahre von der oberen und obersten RMV-Ebene durchgepeitschte Minimalkonzept für den ländlichen Raum ohne Fahrzeugreserve für eine lange Bestellzeit. Nur als Würmchenschleicherei kann man es bezeichnen, dass man zwischen den Oberzentren Gießen und Koblenz so dahin tuckert.



*Diese Sardinenbüchse verkehrt als Regional-Express RE25 von Gießen nach Koblenz.*

*Bei den Regionalbahnen, welche an allen Unterwegsstationen halten, sieht es auf der Lahntalbahn nicht besser aus. Viel zu wenig Platz für Touristen und Fahrräder.*

Vor 30 Jahren wurde in der Regionalplanung Mittelhessen die Umsteigebeziehung zum Fernverkehr in Limburg angepriesen. Erschreckend, was man heute vorfindet. Wollen mehr als eine einstellige Zahl Radfahrerinnen und Radfahrer die 100 km lange Strecke nutzen, dann ist schon nach 2-3 Stationen der Zug voll. Noch schlimmer ist es, wenn Schulklassen, welche heute anstatt mit dem Reisebus sinnvollerweise per Schülerticket die Klassenausflüge unternehmen, auf diese Sardinenbüchsen treffen. Meistens sind zwei Klassen gleichzeitig auf Ausflug, und das Zugfahren kapituliert.

Den Verantwortlichen in der RMV-Zentrale geht diese Kapitulation in Form von Verantwortungslosigkeit am Allerwertesten vorbei. Nun erfährt diese gesellschaftliche Versündigung vor Ort in Form von zu kurzen Bahnsteigen im wahrsten Sinne des Wortes noch eine Zementierung. So wird Verkehrswende unmöglich, längeren Zügen mit viel mehr Platz insbesondere für Fahrräder wird auf viele Jahrzehnte der Garaus gemacht.

**Thomas Kraft**

## **PRO BAHN alarmiert: Bahnhof Herborn darf nicht mit zu hohen Bahnsteigen ausgebaut werden**



Seit 2016 sollte auch der Bahnhof Herborn in Bezug auf die Verkehrsstation selbst barrierefrei grundhaft erneuert und ausgebaut werden. Bislang ist nur das in städtischer Verantwortung befindliche Bahnhofsumfeld für rund 23 Mio. Euro saniert worden. Auf der Ostseite in der „Littau“ sind viele P&R-Parkplätze errichtet worden. Es wurde die Fußgängerunterführung mit einer Treppen- und Rampenanlage neu errichtet. An dem Hausbahnsteig 1 existiert ein Aufzug. Nun, acht Jahre später ist ansonsten immer noch nichts passiert!

Schlagzeilen in den Lokalzeitungen vom 06.11.2024 offenbarten, dass sich Bahn und Kommune auf den Ausbau der Bahnsteige auf 76 cm über Schienenoberkante geeinigt hätten. Da schrillten bei dem PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen die Alarmglocken. Alle in Herborn haltenden Züge sind in den neuen Verkehrsverträgen für Bahnsteigkanten von 55 cm Höhe barrierefrei vorgesehen und nicht für 76 cm. In Herborn halten die Linien RE99 und RB40, sie sind in ihren Linienbündeln gerade erst neu vergeben worden. Die Züge dieser Linien werden also noch 15-40 Jahre fahren. Würde man die Bahnsteige in Herborn auf 76 cm anheben, würden die Menschen in den tieferliegenden Zug abwärts hineinfallen.

Ein nicht hinnehmbarer Zustand, den PRO BAHN unbedingt verhindern will. PRO BAHN Mittelhessen brachte das Thema auch auf die Tagesordnung des Fahrgastbeirats Lahn-Dill-Kreis/Stadt Wetzlar. Es wurden Zweifel angebracht, in welchem Umfang man überhaupt in absehbarer Zeit den Bahnhof Herborn und die kleineren Stationen der Dillstrecke ausbauen könnte. PRO BAHN wird jedoch in der Sache keine Ruhe geben. Daher wurden neben dem Magistrat der Stadt Herborn auch alle Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung angeschrieben. Ziel von PRO BAHN ist die gemeinschaftliche Planung und Umsetzung des Projekts für eine Region, in welcher die Menschen im Vordergrund stehen.

 **Thomas Kraft**

## **Der RMV grenzt in seinem Blockade-Denken den Fahrgastbeirat Lahn-Dill/Wetzlar von der Ideen-Einbringung für die zweite Untersuchung zur Reaktivierung der Solmsbachtalbahn aus**



*Am Bahnsteig der Endstation Brandoberndorf der Taunusbahn, links am 13.02.2024 mit dem Wasserstoffzug und rechts ein paar Jahre vorher am 30.01.2018 noch mit einem LiNT-Nahverkehrstriebwagen der Hess. Landesbahn.  
Bilder: Thomas Kraft*

**Der wichtige Lückenschluss zwischen der Taunusbahn (Waldsolms-Brandoberndorf) und Lahntalbahn (Solms-Albshausen) droht wegen der Verfahrensweise von Verantwortlichen des RMV und der VLDW zu scheitern.**

Die Verantwortlichen im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) haben eine Grundstrategie: Die Zivilgesellschaft außerhalb der exekutiven Organe muss durch ein Bollwerk so lange außen vor gehalten werden und uninformiert sein, bis die Würfel gefallen sind. Genau diese Strategie greift auch aktuell im Fall der Solmsbachtalbahn. Konkret geht es um den Bedarf des Lokalen Fahrgastbeirates des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar (LDKWZ), welcher sich inhaltlich in die Erarbeitung der 2. Voruntersuchung zur Reaktivierung der Solmsbachtalbahn zwischen Waldsolms-Brandoberndorf und Solms-Albshausen einbringen will.

Auf Antrag von PRO BAHN Mittelhessen hat der Fahrgastbeirat LDK-WZ in seiner Sitzung am 24.01.2024 entschieden, eine Sondersitzung im März 2024 in Form einer Ortsbesichtigung entlang der Solmsbachtalbahn durchzuführen.



Ziel dabei ist es, an mehreren Orten entlang der zurückgebauten Bahntrasse die Situation eingehender zu beraten. Dazu soll das beauftragte Planungsbüro eingeladen werden.

Der RMV machte dem Begehren des Lokalen Fahrgastbeirats LDK/WZ ein jähes Ende. Da der RMV den Begutachtungsauftrag erteilt hat, untersagten die RMV-Verantwortlichen jedweden Kontakt zwischen Lokalem Fahrgastbeirat und Planungsbüro. Man verweist darauf, dass im Herbst 2024 die Untersuchungsergebnisse vorliegen. Erschreckend: Die Kosten der Begutachtung trägt mit rund 50.000 € der Lahn-Dill-Kreis, er darf jedoch sein Gremium, den vom Kreistag eingesetzten Fahrgastbeirat, nicht mit einbinden.

Aus Sicht von PRO BAHN ein erneuter Skandal! Denn wenn die Ergebnisse vorliegen, dann wohl erneut mit teils fehlerhaften Fakten. Zu diesem Zeitpunkt ist die Voruntersuchung erstellt und nicht mehr zu verändern.



Links: Kartenausschnitt mit der Trasse der Solmsbachtalbahn (grün gepunktet) aus der Bestandsaufnahme stillgelegter Bahnstrecken in Hessen (Hessen Mobil).

Rechts: Gleisstumpf der abgebauten Solmsbachtalbahn im Bahnhof Albsthausen an der Lahntalbahn. Bild: Thomas Kraft

**Verlautbarungen des RMV mit Investitionsvergleich an anderer Stelle sind scheinheilig, da es sich nur um den Abbau von Investitionsstau vorangegangener Jahrzehnte handelt.**



Als verklärend und scheinheilig bezeichnet der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen die Überbetonung des RMV von bereits in der Planungs- und Umsetzungsphase befindlichen Projekte.

Damit gemeint sind die dringend notwendigen Reaktivierungen der Horlofftbahn und der Lumdataibahn im Landkreis Gießen sowie einzelne Projekte im Rhein-Main-Ballungsraum. Dies sind Maßnahmen, welche schon in den 1990er Jahren hätten verwirklicht sein können, woran sich seit 40 Jahren die Köpfe heißgeredet wurden. Wenn man die Verkehrswende wirklich will, muss man über diese Maßnahmen hinaus denken und die nächsten Projekte in Angriff nehmen. Es gibt noch nicht einmal den Hauch eines Ansatzes, dass über die 1990er Gedanken hinaus in nächster Zeit etwas passiert.

## **Die erste Untersuchung offenbarte bereits Fehler, bei der zweiten besteht die Gefahr derselben Fehler.**

Schon bei der Offenlegung des Ergebnisses der 1. Untersuchung der Solmsbachtalbahn im Jahr 2022 wurde deutlich, dass dringend notwendige Untersuchungsfaktoren nicht berücksichtigt worden waren. In der für den März 2024 vorgesehenen Fahrgastbeiratssitzung wurde beabsichtigt, die fehlenden Untersuchungsfaktoren dem Planungsbüro darzulegen.

PRO BAHN Mittelhessen nennt als wesentlichen Faktor, dass Direktverbindungen von Usingen (künftige Endstation der S-Bahn Rhein/Main) über Brandoberndorf und Wetzlar bis nach Gießen untersucht werden müssen, um die Bahnlinie für Schüler und Studierende attraktiv zu machen.

Ebenso ist aus lokaler Sicht nicht eingebracht worden, wo entlang einer reaktivierten Bahnlinie Bahnstationen liegen sollen. Einzelne Stationen machen an ihrer Position bis 1985 (Stilllegung Personenverkehr) aus heutiger und künftiger Sicht keinen Sinn mehr. PRO BAHN Mittelhessen sieht neue Bahnstationen nahe der Wohn- und Gewerbegebiete als erforderlich an. Des Weiteren muss über die wirkliche Situation des Burgsolmser Tunnels und die bauleitplanerische Situation in Bonbaden gesprochen werden. Wird das Planungsbüro diese Gesichtspunkte für eine qualifiziertere zweite Studie einarbeiten können?

50.000 € Gutachtenkosten sind dann bei dem voraussichtlich negativen Ergebnis allenfalls eine Bestätigung aller Kritiker der Bahnreaktivierungen im Lahn-Dill-Kreis. Es steht zu befürchten, dass danach sogar eine Entwidmung und Siedlungsflächenerweiterung droht, wodurch auch in künftigen Generationen die Bahn nie wieder aufgebaut werden kann. Sollte die Reaktivierung der Solmsbachtalbahn nicht kommen, dann steht zu befürchten, dass in ein paar Jahren auch der Abschnitt zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf wieder für den Personenverkehr eingestellt wird.

## Verantwortliche Mitarbeitende der VLDW wollen die Solmsbachtalbahn in Wahrheit auch nicht.

Es ist kein Geheimnis, dass die Leitung der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) im Auftrag des Lahn-Dill-Kreises ebenfalls eine Reaktivierung der Solmsbachtalbahn nicht favorisiert. Stattdessen hält man an dem „Bus-Umsteige-Hopping“ aus den 1990er Jahren fest. Die Busse fahren z.B. aus Wetzlar nur in den Kernort einer Gemeinde. Im Fall des südlichen Lahn-Dill-Kreises müssen die Menschen in Schöffengrund und in Braunfels in einen anderen Bus umsteigen, um z.B. in alle Orte der Gemeinde Waldsolms zu gelangen, gleiches umgekehrt.



*Typische Situation heute im Trassenverlauf der Solmsbachtalbahn:*

*An dieser Stelle stand bis 1998 noch eine Brücke über die L 3283 nahe der Gemeinde Schöffengrund im Ortsteil Niederquembach.*

*Vorn die Zufahrt zum ehemaligen Bahnhofspunkt Braunfels-Neukirchen.*

Mit dem fahrgastunfreundlichen „Bus-Umsteige-Hopping“ ist der Lahn-Dill-Kreis eines der ÖPNV-Negativschwerpunkte Deutschlands. Wenn man einen Funken Interesse gehabt hätte, dann hätte die VLDW „vor Beauftragung und Festlegung der Untersuchungskriterien“ diese sowohl im lokalen Fahrgastbeirat als auch in die legislativen Gremien des Kreises und der betroffenen Kommunen einbringen müssen. Stattdessen hat man übereilt und überhastet die Untersuchung auf den Weg gebracht und max. die exekutiven Verwaltungsebenen einbezogen. Bis zum Schluss darf ja nichts öffentlich werden. Viele Gedanken von ehrenamtlichen Kommunalpolitikern sowie des vielschichtig besetzten Fahrgastbeirats bleiben nun im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Strecke“.

Die von exekutiven politischen Vertretungen besetzten Aufsichtsgremien von RMV und VLDW fordert der Fahrgastverband PRO BAHN dazu auf, die Struktur beider Nahverkehrsorganisationen in Sachen Aufgabenbeschreibung, Transparenz und Verantwortlichkeit grundlegend zu verändern.



**Lars Möbius**

## Fahrgastbeirat Gießen nimmt sich des Problems der Barrierefreiheit in Heuchelheim an



*Zwei Haltestellen in miserabilem Zustand: Beschädigte Fahrbahn, Busbucht und Gehweg zu schmal, kein Wetterschutz.*

*Ludwig-Rinn-Straße und Bahnstraße in Fahrtrichtung Wetzlar.*

*Bilder: Lars Möbius*

Auf Antrag des PRO BAHN Regionalverbandes Mittelhessen war die fehlende Barrierefreiheit fast aller Haltestellen in der Gemeinde Heuchelheim Thema im Fahrgastbeirat von Stadt und Landkreis Gießen. Heuchelheim als direkter Nachbarort der Universitätsstadt hat mit den Linien GI-24, GI-41 und GI-42 hohe Fahrgastzahlen im Linienbusverkehr. Es gibt insgesamt 17 Haltestellen pro Richtung, davon sind lediglich zwei barrierefrei ausgebaut. Die anderen sind weithin in einem miserablen Zustand, insbesondere im Verlauf der Ortsdurchfahrt.

Auf Anfragen zum Thema ÖPNV antwortet der Heuchelheimer Gemeindevorstand mit Bürgermeister Steintz an der Spitze den verschiedenen Organisationen seit Jahren überhaupt nicht. Man sitzt das Thema aus. Nun hat sich auf PRO BAHN-Antrag hin der zuständige Lokale Fahrgastbeirat der Sache angenommen. Das Sprecherteam hat einstimmigen den Auftrag erhalten, mit dem Heuchelheimer Bürgermeister in das Gespräch einzutreten und ihn zu einer Lösung zu bewegen.

Grundlage ist, dass für einen barrierefreien Ausbau die Kommunen Bauasträger sind, selbst wenn es sich um eine überörtliche Straße (Bundes-, Landes-, Kreisstraße) handelt. Per Förderantrag besteht jedoch Aussicht auf bis zu 90% Kostenübernahme durch das Land. Während die meisten anderen Kommunen Mittelhessens zumindest beginnen, die Barrierefreiheit im ÖPNV umzusetzen, welche eigentlich seit 2022 vorgeschrieben ist, tut sich in Heuchelheim bislang nichts. Daher wünscht PRO BAHN Mittelhessen den beiden Gießener Fahrgastbeiratssprechern viel Erfolg, die Blockade in Heuchelheim aufzulösen.

 **Lars Möbius**

## **Fahrgastbeirat Lahn-Dill/Wetzlar spricht sich auf Antrag von PRO BAHN für gemeinsame Planungen des barrierefreien Ausbaus aller kleinen Bahnstationen an Dillstrecke und Lahntalbahn aus**

Die jüngste Sitzung des Fahrgastbeirats des Lahn-Dill-Kreises (LDK) und der Stadt Wetzlar (WZ) hatte einen Antrag auf der Tagesordnung, dass für die kleinen Bahnstationen im Verlauf der Dillstrecke zwischen Gießen und Siegen sowie der Lahntalbahn zwischen Wetzlar und Weilburg der barrierefreie Ausbau jeweils in gemeinsamen Planungen erfolgt. Der Antrag von PRO BAHN Mittelhessen fand in der Versammlung am 24.01.2024 eine einstimmige Mehrheit.

Im Verlauf der Dillstrecke zwischen Gießen und Siegen ist bislang lediglich der Bahnhof Wetzlar mit 55 cm Bahnsteigen für die aktuellen Nahverkehrstriebwagen barrierefrei. Alle anderen 16 Bahnstationen der rund 63 km langen Strecke sind bis heute nicht barrierefrei, haben nur 38 cm Bahnsteige, teilweise sind sie noch niedriger. Eine stark befahrene Strecke ist in der Fahrgasteinrichtung auf der Basis von vor 100 Jahren. Dies gilt ebenso für die Lahntalbahn, auf welcher sich im LDK westlich von Wetzlar 4 kleine Bahnstationen befinden.



*Realität mit Zuständen der Dampfzüge des 19. Jahrhunderts, so findet man die Bahnsteige im Jahre 2024 an den kleinen Bahnstationen immer noch vor. Dies erinnert eher an „Ich denke oft an Piroshka“ als an die moderne Zeit der Verkehrswende. LDK, ein Landkreis der Ausgrenzung von mobilitätseingeschränkten Menschen.  
Foto: Thomas Kraft*

Die beteiligten Organe, DB-Konzern, Land Hessen, RMV geben keine Signale, dass sich an dem Ausschluss von mobilitätseingeschränkten Menschen vom Bahnverkehr in absehbarer Zeit wirklich etwas ändert. Lediglich mit dem Umbau des Bahnhofs Dutenhofen hat man sich schon mal befasst, wobei dieses Projekt aktuell auch nicht voranschreitet.

Bislang wird die Strategie seitens des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO, Geschäftsbereich Fahrweg (vormals DB Netz), jede Station einzeln zu planen. Das stellt ein massives Hindernis dar, denn für es müssen für jede noch so kleine Station erstmal Planungskapazitäten gefunden werden. Des Weiteren bedarf es eines umfangreichen Planfeststellungsverfahrens, einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der beteiligten Stellen. Unter diesen Umständen, so befürchtet der

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen, werden noch über mehrere Generationen hinweg rund 80% der Bevölkerung des Lahn-Dill-Kreises mit Mobilitätseinschränkung von dem Verkehrsmittel Bahn ausgeschlossen sein.

Daher fordert PRO BAHN, die dringend notwendige Barrierefreiheit in der Planung und der Umsetzung dergestalt zu beschleunigen, dass für die kleineren Bahnstationen der Dillstrecke und der Lahntalbahn jeweils gemeinsame Planungen erfolgen. Ausdrücklich ausgenommen von dem Vorschlag der gemeinsamen Planung sind die Bahnhöfe Herborn, Dillenburg und Haiger, die ebenfalls nicht barrierefrei sind. Wegen ihrer Größe ist eine jeweils singuläre Planung dieser drei Bahnhöfe unumgänglich.

Schaut man sich die Dillstrecke an, so stellt man fest, dass man es bei den kleinen Bahnstationen meist mit den gleichen infrastrukturellen Voraussetzungen zu tun hat. In einer Planungsgemeinschaft Dillstrecke können die 6 LDK-Kommunen entlang dieser Strecke sowie in einer weiteren Planungsgemeinschaft der 3 LDK-Kommunen entlang der Lahntalbahn sich zusammenschließen. Dadurch würden gerade seitens der Kommunen Synergien genutzt. Gerade kleine Kommunen verfügen selbst in ihren Bauabteilungen noch nicht mal über Fachpersonal für Bauwesen. Bedienstete der allgemeinen Verwaltung sind in dem Verfahrensmarathon völlig überfordert. Fehlinvestitionen, missratene Ausbauten, bei welchen weiterhin Barrieren für Mobilitätseingeschränkte bestehen sowie die Alltagsauglichkeit völlig verkannt wurde, können an anderen Stellen Hessens und Deutschlands besichtigt werden.

Im Lahn-Dill-Kreis besteht nun die Chance, es anders zu machen. Entlang der beiden Bahnstrecken muss nicht jede kleine Station anders aussehen, sondern kann nach einem gleichen Konzept grundhaft erneuert werden. Wenn mehrere Kommunen mit dem DB-Konzern, dem RMV und dem Land Hessen verhandeln, wird dies, da ist sich PRO BAHN sicher, im Sinne der Barrierefreiheit und der zeitgemäßen Infrastruktur, welche an diese Stationen gehört, einen enormen positiven Schub bedeuten.

Im LDK-WZ-Fahrgastbeirat waren auch die LDK-Kreisdezerntin Andrea Biermann und Norbert Kortlücke, zuständiger Stadtrat von Wetzlar (beide Bündnis 90/Die Grünen) anwesend. Auch sie sehen den Grundgedanken dieser Planungsgemeinschaften positiv. Kreisdezerntin Biermann sicherte zu, dass sie den Beschluss des lokalen Fahrgastbeirats mit in die Bürgermeister-Dienstversammlung nehmen werde. Sollte der Beschluss des Fahrgastbeirats Wirklichkeit werden, die Anlieger-Kommunen den Planungsgemeinschaften zustimmen, dann wäre ein enormer Schritt für Mobilitätseingeschränkte im LDK getan. Ob auch die Stationen Wilnsdorf-Rudersdorf (Kreis Siegen-Wittgenstein) und Löhnberg (Landkreis Limburg-Weilburg) einbezogen werden können, müsste geprüft werden.

 **Thomas Kraft**



## **Der Mittelhessen-Express fährt seit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2024 in der Verantwortung der Hessischen Landesbahn**

**Auf den Linien RB40, RB4, RB49 sind aber aktuell noch die Talent 2-Züge der Deutschen Bahn unterwegs.**

Im Jahr 2021 ist die Entscheidung nach der Ausschreibung des Linienbündels des Mittelhessen-Netzes, auch „Mittelhessen-Express“ genannt, neu vergeben werden. Die Hessische Landesbahn (HLB) hat das umfangreiche Linienbündel gewonnen, nachdem es seit 2006 bis Ende 2023 in der Verantwortung von DB Regio als Betreiber war. Vor 2006 gab es den Mittelhessen-Express noch nicht. Das Linienbündel umfasst folgende Relationen:

**RB40** – Dillenburg-Wetzlar-Gießen-Butzbach-Friedberg-Frankfurt (M.)

**RB41** – Treysa-Stadtallendorf-Marburg-Gießen-Butzbach-Friedberg-Frankfurt (M.)

**RB37** – Gießen-Butzbach-Friedberg-Frankfurt (ab 2026)

**RB49** – (Gießen-)Friedberg-Hanau



*Ein gewohnter Talent 2 von DB Regio der Linie RB41 aber in Verantwortung der Hessischen Landesbahn am 19.01.2024 im Bahnhof Lollar, Gleis 2.*



In die Vertragsgrundlage für die Verkehrsleistung hat der zuständige RMV der HLB zur Auflage gemacht, 32 neue Nahverkehrstriebwagen anzuschaffen. Das Ergebnis ist, dass Züge der Baureihe 1440 Coradia Continental mit einem niveaugleichen Einstieg für Bahnsteige von 55 cm über Schienenoberkante beschafft wurden. Der PRO BAHN Landesverband Hessen hätte sich für den Mittelhessen-Express größere Züge mit deutlich mehr Sitzplätzen gewünscht und befand sich dabei im Einklang mit den großen Städten Gießen, Marburg und Wetzlar. Leider haben den RMV die Botschaften aus Kommunen und Fahrgastverband in gewohnter Weise nicht interessiert.

Schaut man nun in den Alltag, so muss man feststellen, kein einziger neuer Triebwagen ist bis Mitte Februar 2024 in Dienst gestellt worden. Es ist zwar Personal der HLB im Einsatz, jedoch größtenteils noch mit den seitherigen Talent 2 von Bombardier (Baureihe 442) unterwegs. Dazu fahren aber auch geliehene Triebwagen von der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) und der Cantus Verkehrsgesellschaft, an der die HLB Unternehmensanteile hält.

Bei manchem Fahrgast sorgt derweil der Einsatz von anderen Coradia Continental in den HLB-Farben für Verwirrung. Dabei handelt es sich noch nicht um die neuen Züge des Mittelhessen-Express. Es sind Einzelzüge des Südhessen-Netzes, welche dort aktuell nicht gebraucht werden. Man erkennt diese an dem höheren Einstieg von 76 cm über Schienenoberkante, das ist in den Regionen Rhein/Main und Südhessen bei neu ausgebauten Stationen das Regelmaß. Die Fensterfront ist bei den mittelhessischen Zügen etwas anders.



*Ein ausgeliehener Nahverkehrstriebwagen der Mitteldeutschen Regiobahn am 16.01.2024 auf Gleis 4 im Bahnhof Gießen.*

Es bleiben die zwei großen Fragen: Wo sind sie denn? Wann kommen sie? Man sieht die neuen Triebwagen auf den Gleisvorfeldern der Bahnhöfe von Gießen und Dillenburg stehen. Die HLB führt seit Sommer 2023 mit den ersten Fahrzeugen bereits Schulungsfahrten durch. Nach und nach waren sie eingetroffen. Die HLB nannte zuletzt für die Betriebsaufnahme Ostern 2024 und wartet nun auf die finale Betriebserlaubnis für die 32 Coradia Continental im üblichen gelb-roten Design.

An der landeseigenen HLB, welche sich in Hessen als zuverlässiger Leistungserbringer etabliert hat, liegt es also nicht, dass noch die seitherigen Züge durch Mittelhessen rollen. Die Anmietung der Züge anderer Bahnverkehrsunternehmen für mehrere Monate dürfte ungewünschte Zusatzkosten verursachen. PRO BAHN wünscht der HLB einen alsbaldigen und reibungslosen Betriebsstart der neuen Zugflotte.



Lars Möbius



**An dieser Ausgabe Nr. 1/2024 haben mitgewirkt:**

**Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Thomas Kraft,  
Philipp Loth, Manfred und Kerstin Lotz, Lars Möbius,  
Bernd Rohrman, Uwe Schuchmann, Ulrich Seng, Herbert Wassmann**

## ***Nach sieben Jahren ohne Verkehr wieder ein Zug im Lumdatal***

Am 17.12.2016 war in Anbetracht der geplanten Stilllegung ein letzter Sonderzug ins Lumdatal gefahren, damals ein VT 628 der Kurhessenbahn. Die Stilllegung wurde damals nicht vollzogen, und so gibt es seit etwa einem Jahr neue Hoffnung auf eine Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn.

Am 19.01.2024 fuhr gegen 12:40 mit HLB VT 601 erstmals wieder ein Zug von Lollar (nördlich von Gießen) ins Lumdatal. Die Hessische Landesbahn (HLB) nutzt einen LINT 41 für Probefahrten.

Zunächst ist die Wiederinbetriebnahme im Güterverkehr bis Mainzlar, Didierwerke vorgesehen. Demnächst möchte die in Mainzlar ansässige RHI Magnesita Rohprodukte für die Hartsteinproduktion aus Österreich nach Mainzlar bringen. Um die Wiederinbetriebnahme des Gleisanschlusses vorzubereiten, hat die HLB im Frühjahr 2023 die Strecke der Lumdatalbahn von der DB Netz übernommen und wurde vom Land Hessen mit der Wiederherstellung beauftragt.

Für den Verein Lumdatalbahn e.V., der seit vielen Jahren auch eine Wiederinbetriebnahme im Personenverkehr anstrebt, um den ländlich geprägten Raum im nordöstlichen Landkreis Gießen zu entwickeln, ist die bevorstehende Wiederinbetriebnahme im Güterverkehr ein wichtiger Meilenstein.



*Kurz vor der ersten Probefahrt musste noch Hand angelegt werden:  
Die Rillen im Bereich des BÜ Marburger Straße mussten vom Eis befreit werden.*



*HLB VT601 erreicht vom Bf. Lollar kommend den BÜ Marburger Straße in Lollar.*



*HLB VT601 passiert den BÜ Marburger Straße.*



*HLB VT601 entschwindet auf dem Weg nach Mainzlar in das Lumdatal.  
Alle Bilder: Lumdatalbahn e.V. (Detlef Gumprecht)*

**Manfred und Kerstin Lotz**

## **Mit der Regionalbahn TFT Spa von Lucignano nach Arezzo**

**Eine Bahnfahrt im Urlaub in der Toskana regte zum Nachdenken an.**

Wenn zwei Vorstandsmitglieder des Vereins Lumdatabahn, ein Ehepaar aus Allendorf (Lumda) in der Toskana ihren Urlaub verbringen, dann liegt es doch nahe, dass man die Gelegenheit nutzt um eine Bahnfahrt für eine Stadtbesichtigung (Arezzo) zu nutzen. Die Tickets (biglietto elettronico Importo), je eine Fahrt für je eine Person (einfache Fahrstrecke/2. Klasse), die über Internet schon zu Hause gebucht wurden, kostete 3,30 Euro. Die Fahrzeit mit dem Auto hätte für die 27 Kilometer rund 27 Minuten gedauert. Mit dem Zug waren es zirka 5 Minuten länger. Dafür sehr entspannend und kein Suchen nach einer Parkmöglichkeit in der Stadt.

Die Strecke Sinalunga nach Arezzo kann man mit der Strecke von Gießen nach Rabenau-Londorf in einigen Dingen vergleichen, wenn man den Einstieg Allendorf (Lumda) mit dem Einstieg Lucignano, wo wir den Einstieg gebucht hatten, zu Grunde legt.



Dieser Bahnhof Lucignano-M. liegt im Tal und rund 8 Minuten Fahrtzeit von dem Urlaubsort entfernt. Ein kleines Bahnhofsgebäude, wie in Deutschland auf solchen ländlichen Strecken auch, bis auf den dort vorhandenen Warteraum, der mit einem elektronischen Fahrplan ausgestattet ist, und davor mit einer kostenfreien Park & Ride Möglichkeit für 25 Autos, sowie mit einer Bushaltestelle am Gebäude mit der Möglichkeit vor dem Gebäude zu halten und ungehindert wieder von der Haltestelle zurückzufahren.

So oder so ähnlich wäre es auch in Allendorf (Lumda) möglich. Allerdings nicht so großräumig. Durch die geplanten Busverbindungen kann man die Größe des Parkplatzes durchaus verringern.



## Nun zur Regionalbahn „TFT Spa“ (Transporto Ferroviario Toskano, vergleichbar mit der Hessischen Landesbahn)

Das Schienenfahrzeug, komfortabel wie die unsrigen auch. Allerdings schon mit Vorrichtungen für Fahrräder, die hochkant untergebracht werden können. Der Zug war gut zu dieser Zeit (Abfahrt morgens um 8:04) gut frequentiert, gerade durch junge Menschen.

Arezzo (ca. 110 000 Einwohner) ist eine Universitätsstadt und so kommen die Studierenden mit dem Zug nach Arezzo. Vergleichbar mit der Uni-Stadt Gießen und ihren Studierenden, die aus dem Umland mit der Bahn kommen - nur noch nicht aus dem Lumdata.



Die Strecke war bis 2004 stillgelegt, wurde dann erfolgreich neu belebt und ist heute elektrifiziert. Zahlreiche neue Bahnsteige sind auf der Strecke zu erkennen, die von den Fahrgästen gut erreichbar sind.

Entlang der Strecke haben sich seit der Wiederbelebung des Bahnverkehrs zahlreiche Firmen angesiedelt. So auch in Lucignano, wo unter anderem mit der Firma SVI, einem Hersteller von Eisenbahndienstfahrzeugen, mit über 100 Mitarbeitern (möglicherweise auch einige mehr), der die Gleisanschlussmöglichkeiten nutzt.

### Fazit dieser Fahrt

Man kann viele positive Aspekte gegenüber unseren Bahnverbindungen, in Italien erkennen. Nicht nur die Schweiz, auch Italien ist mit der Infrastruktur in Sachen Bahnhöfen, Zugausstattungen und P&R mit Busanschluss sehr weit.

Alles in Allem, Deutschland ist noch eine Grundstruktur vorhanden und unser Problem was zurzeit vorherrscht, sind die vielen Streckenstilllegungen seit den 80iger Jahren, der Verkauf von Gebäuden und Grundstücken, Umstrukturierungen, Personalabbau und Zentralisierung wichtiger Werkstätten. So finden wir heute eine Situation vor, die nur mit großen finanziellen Mitteln wieder ins Gleichgewicht gebracht werden können.

„Kleine Probleme gleich erledigen, dann gibt es keine großen Probleme“ (ein Zitat eines Bahnfachmanns aus der Schweiz). In diesem Sinne: **„Lasst das kleine Problem Lumdatabahn schnellstens fahren!“**

**Manfred und Kerstin Lotz**

## **Dadina-Fahrgastbeirat: Bus und Bahn müssen bis 2030 deutlich wachsen**

**Fürs Klima muss der ÖPNV eine „echte Alternative zum Auto werden“ -  
Landtagsabgeordnete müssen Kürzungen abwenden**

Zu einer dauerhaften Sicherung und zum deutlichen Ausbau des Linienbus- und Eisenbahnverkehrs hat der Dadina-Fahrgastbeirat die Politik im Kreis Darmstadt-Dieburg und im Land Hessen aufgefordert. Das im „Darmstädter Echo“ vom 01.12.2023 angedrohte „frühe Aus für den Dadiliner“ sowie die Überlegungen des ÖPNV-Dezernenten und 1. Kreisbeigeordneten Lutz Köhler (CDU) zu angeblichen „Geisterbussen“ und zur „Senkung der Standards, etwa in der Frequenz des ÖPNV in Tagesrandzeiten“ am 06.12.2023 weist der Fahrgastbeirat zurück.

Schon das heutige ÖPNV-Angebot sieht der Fahrgastbeirat als nicht ausreichend an. Der Dadiliner fährt genau da nicht, wo er besonders dringend gebraucht wird: in Fischbachtal, Modautal, Otzberg, Groß-Umstadt. Derzeit erarbeitet der Fahrgastbeirat ein eigenes „Anforderungsprofil“ für den Nahverkehrsplan 2025-2029, den die Dadina in Auftrag geben will. Schon bei einer vorherigen Sitzung kam von einer Fahrgastvertreterin der Hinweis, dass „ein Zweistundentakt, wie er derzeit vor allem im östlichen Landkreis am Wochenende gefahren wird, kein wirklicher Takt ist“.

Dass der ÖPNV-Dezernent einerseits von „Geisterbussen“ spricht und andererseits der finanziell klamme Landkreis die Verbreiterung der B45 vorfinanziert, sieht der Beirat als eklatanten Widerspruch: Ein gutes ÖPNV-Angebot wird auch in ländlich geprägten Räumen angenommen, dazu gehört mindestens ein täglicher Stundentakt, der deutlich mehr Menschen anzieht. Heutige Linienbusse durch einen anmeldepflichtigen Dadiliner zu ersetzen, hebt die Hemmschwelle zur ÖPNV-Nutzung und treibt die Menschen ins Auto. In ÖPNV-Rankings werden daher i.d.R. anmeldepflichtige Verkehre nicht gewertet. Der gesamte Kreis Darmstadt-Dieburg gehört zur Metropolregion Rhein-Main und braucht einen deutlich dichteren ÖPNV als heute.

Nach Kenntnis des Fahrgastbeirates sind sowohl Lutz Köhler als auch Landrat Klaus-Peter Schellhaas (SPD) an den Koalitionsgesprächen zur Landesregierung beteiligt gewesen. Der Fahrgastbeirat fordert beide sowie die Landtagsabgeordneten Heike Hofmann, Bijan Kaffenberger (SPD), Manfred Pentz, Peter Franz und Maximilian Schimmel (CDU) auf, die im Sondierungspapier festgelegte Steigerung der ÖPNV-Landesmittel zu gewährleisten und damit dem Landkreis eine angebotsorientierte ÖPNV-Bedienung zu sichern, die in allen Orten ab 1.000 Einwohnern eine echte Alternative zum Auto darstellt. Die von Köhler im Darmstädter Echo vom 06.12.23 angekündigte Senkung der Standards, „etwa in der Frequenz des ÖPNV in Tagesrandzeiten“, benachteiligt nach Ansicht des

Fahrgastbeirates die bei Spritpreisen gern bemühte „alleinerziehende Krankenschwester auf dem Land“, der auf diese Weise die Möglichkeiten zur ÖPNV-Nutzung genommen würden.

Alle genannten Abgeordneten sind auch in kommunalen Parlamenten, im Kreistag oder bei Dadina aktiv und kennen die Lage. So wie die Bundesregierung eine Verdoppelung der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr bis 2030 verspricht, muss entsprechend auch der Bahn- und Busfahrplan im Kreis bis dahin deutlich anwachsen. Nur so kann der Landkreis seinen Beitrag zu den verbindlichen Klimazielen bis 2030 leisten. Bis zur Halbzeit seiner Wahlperiode hat der Fahrgastbeirat der Kreispolitik schon etliche Hinweise gegeben, und er unterstützt auch das Konzept eines täglichen Halbstundentakts rund um Groß-Umstadt.

Die hessische Landesregierung sollte endlich mit den beiden zuständigen FDP-Bundesministern Wissing und Lindner die Abschaffung umweltschädlicher Steuervorteile und Subventionen erörtern. Mit den eingesparten Steuerrückzahlungen könnte durch eine dauerhafte Zweckgebundenheit ein ständiger Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV erbracht werden



**Bernd Rohmann**

## **Weniger Ticketautomaten, WLAN aus, Nachtpausen**

**Darmstadt reduziert ÖPNV-Budget um 1,4 Mio. € – Verkehr gesamt 3,5 Mio. €**



*Die erst Anfang 2023 mit großem Tamtam gestartete „Dadi-Du.de“ – Kampagne (siehe „Der Umsteiger 03/23“) wird aus Budgetgründen beendet. Ende Dez. 23 war ein Bus der Heag Mobilo am Darmstädter Luisenplatz noch entsprechend beklebt. Am Darmstädter Schloss wurden bereits Ticketautomaten außer Betrieb gesetzt, in Ober-Ramstadt schon abgebaut.*

*Foto: Uwe Schuchmann*

- 990.000 € weniger für's Neubürger-Ticket, das statt 3 nur einen Monat gilt.
- 135.000 € für den Tram-Nachtverkehr an Wochenenden will die Stadt nicht mehr bereitstellen.
- Das 126.000 € kostende Wlan in Bus und Tram wird abgeschaltet. Ticketkauf im Fahrzeug wird bei fehlenden Automaten umständlicher.

Das gesamte mittelfristige Ausbauprogramm mit dichteren Takten für innerstädtische Tram- und Buslinien ist ebenfalls gefährdet.



**Uwe Schuchmann**

## **Hessisches Schienenkonzept 2030 plus**

**Klare Verantwortlichkeiten, bessere Arbeitsbedingungen, leichtere Kombination mit dem Fahrrad und Hessen-Takt im Schienenpersonennahverkehr notwendig**

Am 31.08.2023 hat das Hessische Schienenbündnis sein „Hessisches Schienenkonzept 2030 plus“ zur Zukunft der hessischen Schieneninfrastruktur veröffentlicht ([www.odenwaldbahn.de/230829-schienenkonzept-hessen-150-s.pdf](http://www.odenwaldbahn.de/230829-schienenkonzept-hessen-150-s.pdf)). An diesem Bündnis sind der ADFC Hessen, der DGB-Bezirk Hessen-Thüringen (seit 15.09.2023), der EVG Landesverband Hessen, der GDL-Bezirk Hessen-Thüringen-Mittelrhein, die Odenwaldbahn-Initiative, der Lumdatalbahn e.V. und der Fahrgastverband PRO BAHN LV Hessen und RV Starkenburg e.V. beteiligt.

Das Bündnis fordert in seinem Konzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) klare Verantwortlichkeiten, bessere Arbeitsbedingungen, leichtere Kombination mit dem Fahrrad und einen täglichen Halbstundentakt als Hessen-Takt. Nur dadurch ließe sich das von der Bundesregierung angestrebte Ziel, die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2030 zu verdoppeln, erreichen.

**Minutengenaue Zugfahrpläne:** In der ersten Auflage des 150 Seiten starken Konzepts wird am Beispiel des Teilraums Darmstadt-Starkenburg dargestellt, wie der Deutschlandtakt ganz konkret in minutengenaue Zugfahrpläne umgesetzt werden kann und welche Infrastrukturausbauten hierfür notwendig sind. Das Bündnis kritisiert, dass es von Landesseite bislang keinen eigenen Weg zum landesweiten Taktfahrplan gibt.

Des Weiteren sieht das Bündnis großen Handlungsbedarf, was die **Reaktivierung von Strecken** anbelangt. In dem Konzept werden 16 Strecken aufgezeigt, die reaktiviert werden müssen, um einen annähernd flächendeckenden Verkehr zu gewährleisten. Das Bündnis fordert die hessische Landesregierung auf, mehr Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr zu übernehmen.

**Kurt-Michael Heß, Jurist und Sprecher der Odenwaldbahn-Initiative:** „Wichtig ist, dass künftig klare Zuständigkeiten bestehen. Daran fehlt es bislang, denn die ÖPNV-Aufgabenträger sind die Kreise und kreisfreien (Sonderstatus-) Städte, die sich für den Schienenpersonennahverkehr der Verkehrsverbünde bedienen müssen. Dort wiederum befindet sich das Land im Aufsichtsrat und gibt ursprünglich für den Schienenpersonennahverkehr gedachte Regionalisierungsmittel an sie weiter. Die Folge ist ein Flickenteppich von Verantwortlichkeiten und eine unklare Rolle des Landes. Diese Situation muss aufgelöst werden: Das Land muss mehr Verantwortung im Schienenpersonennahverkehr übernehmen und für eine effizientere Mittelverwendung sowie bessere Koordinierung sorgen. Zudem muss das Land entscheiden, wo und wie viele Regionalzüge fahren sowie welche Eisenbahnstrecken reaktiviert werden und die Kommunen dabei beteiligen.“

**Andreas Güth, EVG-Geschäftsstellenleiter mit Landesaufgaben für das Land Hessen:** „Der vorherrschende Ausschreibungswettbewerb darf nicht zu Lasten der Beschäftigten im Verkehrsbereich gehen. Im Falle eines Betreiberwechsels müssen die Beschäftigten verpflichtend zu den bisherigen Bedingungen übernommen werden. Zudem dürfen Verkehrsverträge nur an Unternehmen vergeben werden, die sich an repräsentative Tarifverträge halten. Das Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz muss entsprechend geändert und dessen Einhaltung auch kontrolliert werden. Außerdem muss bei den Ausschreibungen ein Sicherheitskonzept zum Schutz der Beschäftigten und Fahrgäste vorgeschrieben werden.“

**Patrick Rehn, Sprecher des GDL-Bezirks Hessen-Thüringen-Mittelrhein:** „Dem offensichtlichen Personalmangel muss durch Ausbildungsquoten und ein wirksames Landesvergabe- und Tariftreuegesetz begegnet werden. Damit die Verkehrsberufe attraktiver werden, sind insbesondere längere Laufzeiten der Verkehrsverträge sinnvoll. Es muss zudem sichergestellt werden, dass alle Beschäftigten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Infrastruktur ein regelmäßiges, jährliches, qualifiziertes Bildungsangebot erhalten, um den Veränderungen in den technischen, organisatorischen und Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden. Auf Anforderung sollte dies von den Aufgabenträgern überprüft werden können.“

**Sofrony Riedmann, Landesgeschäftsführer des ADFC Hessen:** „In den Schienenpersonennahverkehr-Verträgen muss künftig deutlich mehr Platz für die Mitnahme von Fahrrädern festgeschrieben werden. An allen Bahnhöfen und S-Bahn-Stationen soll es bis 2030 barrierefreie Zugänge und wettergeschützte, diebstahlsichere Radabstellanlagen geben.“

**Michael Rudolph, Vorsitzender des DGB Hessen-Thüringen:** „Mobilität ist ein wesentlicher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Sie muss daher für alle Menschen zugänglich und bezahlbar sein. Der DGB setzt sich für eine sozial-ökologische Mobilitätswende ein. Dafür muss der Öffentliche Personennahverkehr flächendeckend, bezahlbar und barrierefrei ausgeweitet werden. Die Engpässe in den Städten und Ballungsräumen sind zu beseitigen und die ländlichen Räume besser anzubinden. Eine bessere Vernetzung ist hierfür eine wichtige Voraussetzung. Außerdem sollte die Reaktivierung von Strecken vorangetrieben werden. Zusätzliche Angebote, wie z.B. ÖPNV auf Abruf, sollten nur als Ergänzung und in dünn besiedelten Gebieten eingesetzt werden. Das 49-Euro-Ticket ist zwar ein Weg in die richtige Richtung, reicht aber nicht aus, weil nicht genügend in die Infrastruktur, den Betrieb und das Personal investiert wird. Eine ausreichende Finanzierung des Erhalts, Neu- und Ausbaus der Infrastruktur, des Betriebs und des Personals muss langfristig gesichert werden.“



Uwe Schuchmann



## Übergabe der gemeinsamen Petition für ein Bildungsticket vor dem Hessischen Landtag

Am Mittwoch, dem 07.02.2024 haben wir als PRO BAHN Hessen zusammen mit der Landesschülervertretung (LSV) und der LandesAstenkonferenz (LAK) die gemeinsame Petition für ein deutschlandweit gültiges Bildungsticket in Hessen an den Petitionsausschuss des Hessischen Landtags übergeben. Die Petition wurde von dem Vorsitzenden des Petitionsausschusses, Oliver Ulloth (SPD), und den Petitionsausschussmitgliedern Elke Barth (SPD) und Birgit Heiland (CDU) entgegengenommen. Es waren auch einige Vertreter aus Gewerkschaften und Verkehrsverbänden bei der Übergabe vor Ort. Insgesamt konnten wir die Petition mit 4.055 Unterschriften übergeben.



*Petitionsübergabe: Die Hessenschau berichtet auf Instagram*

In der Petition fordern wir, dass das Bildungsticket allen Schülern kostenlos bereitgestellt wird. Damit wäre die bisherige Ungerechtigkeit aufgehoben, dass die näher an der Schule Wohnenden für ihr Ticket bezahlen müssen, wohingegen die weiter weg Wohnenden ein kostenloses Ticket erhalten. Für Auszubildende, Studierende und andere Menschen auf einem Bildungsweg soll das Bildungsticket 19€ kosten.

Für eine richtige soziale Mobilitätswende im ÖPNV muss in Hessen Schluss sein mit dem Ticketirrsinn im Bildungssystem. Ein einheitliches Ticket wie das bundesweit gültige Bildungsticket ist dringend notwendig. Denn aktuell finden z.B. bei dem neu geschaffenen Modell des bundesweit gültigen Semestertickets die Auszubildenden und die Schülerschaft keine Berücksichtigung. Neue Ungerechtigkeiten wie die Reichweite oder verschiedene Preise bei den verschiedenen Tickets zwischen den verschiedenen Statusgruppen auf dem Bildungsweg sind neu entstanden und müssen politisch schnell geregelt werden.

Außerdem besteht die Gefahr, dass das neue Modell des deutschlandweit gültigen Semestertickets für aktuell 29,40€ rasch erheblich teurer wird, denn es ist keine Preisstabilität für die Studierenden gewährleistet. Deshalb fordern wir diese Preisstabilität auch in unserer Petition, sodass Menschen auf dem Bildungsweg eine Planungssicherheit bei ihren Kosten haben.

Gleichzeitig fordert die Petition zum Bildungsticket aber auch ein besseres Angebot im ÖPNV und den Ausbau der Infrastruktur, verknüpft mit gerechter Lohnzahlung im ÖPNV, denn nur so kann ein Bildungsticket seine volle Wirkung in einem nachhaltigen ÖPNV entfalten. Wenn keine oder sehr wenige Busse oder Bahnen vor Ort fahren oder die Angebote nicht zuverlässig sind, nutzen die Menschen ihr Ticket nämlich auch kaum.

Leider wurde ein Antrag der Linken zum Bildungsticket im November im Schulausschuss des Hessischen Landtags ohne eine alternative Lösungsidee abgelehnt, obwohl alle Parteien im Landtag die Forderung als sinnvoll erachteten. Die Linke hatte das Bildungsticket zuvor auch schon im September in der Plenarwoche in den Hessischen Landtag eingebracht. Das Bildungsticket war somit politisch schon einmal auf der Agenda.

Vom Petitionsausschuss werden wir als Einreichende noch eine Antwort auf unsere Forderungen bekommen. Im Falle einer Ablehnung beziehungsweise in dem Fall, dass der Petitionsausschuss das Bildungsticket nicht weiterträgt, werden wir uns weiterhin öffentlichkeitswirksam für dessen Verwirklichung einsetzen.

 **Philipp Loth**

## **Stellwerksausfälle führen zum inakzeptablen Alltagseingriff für weite Teile der Bevölkerung**

**Der Vorwurf von PRO BAHN richtet sich nicht an die Mitarbeitenden vor Ort, sondern an das DB-Management und die Politik aufgrund Fehlentscheidungen in den letzten 30 Jahren.**

Fast alle Teile des Bundesgebiets sind seit Mitte 2022 von spontan sich ergebenden Stellwerksausfällen und periodischen Streckenstilllegungen betroffen, so auch Hessen. Ob es die elektrifizierte Hauptstrecke mit ICE-Verkehr ist, wie mehrfach in den letzten Monaten das Beispiel der Außerbetriebsetzung zwischen Aschaffenburg und Hanau aufzeigt, oder die eingleisige Nebenstrecke. Ein seit fast zwei Jahrhunderten in Deutschland bewährtes Verkehrsmittel ist durch Fehlentscheidungen personell völlig erodiert. Hierbei macht auch die Kommunikation viel aus, warum die Menschen in Rage sind, sich Leserbriefe in den Tageszeitungen häufen ebenso wie Fahrgastanfragen an PRO BAHN.

**Beispiel Lahntalbahn (siehe auch extra Artikel):** Es wird gem. allgemeiner Infos für einen stündlichen Schienenersatzverkehr (SEV) gesorgt. In Realität ist es jedoch so (Beispiel 06.02.), dass die Busse, welche kurz nach 14 Uhr fahren sollen, letztlich erst nach 17 Uhr gefahren sind.

**Beispiel Main-Weser-Bahn:** Dachte man, es sei mit dem Fahrplanwechsel zu Ende, so kommt man auch nach Eröffnung der vier Gleise zwischen Frankfurt und Bad Vilbel abends nach 20 Uhr nur noch stündlich mit den RE-Zügen von der Mainmetropole nach Gießen, Marburg oder Wetzlar. Die Züge des Mittelhessen-Expresses enden und starten von/gen Norden in Friedberg.

**Beispiel Lahn-Kinzig-Bahn:** Seit Monaten fährt dort an Wochenenden zwischen Gelnhausen und Glauburg-Stockheim nur SEV. Es ist kein Ende in Sicht.

Wenige Beispiele von vielen in Hessen. Im persönlichen Umfeld erfährt man inzwischen vielfach, dass z.B. von Gruppenfahrten, welche länger im Voraus geplant werden müssen, abgesehen wird.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen sagt, dass es so nicht weitergehen kann. Daher greift auch der Grundgedanke des Anhebens des Status von einigen Berufen des Bahnwesens zu systemrelevanten Berufen, so wie ihn die Landesmitgliederversammlung am 28.10.2023 in Butzbach gefordert hat. Eine weitere Forderung sind die Schienennotstandsgipfel, wie sie PRO BAHN seit mehreren Wochen auf Bundes- und Landesebene einfordert. Die Bundespolitik ist gefordert, die nötigen finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen, dass ab sofort umgesteuert werden kann.



**Thomas Kraft**

## **PRO BAHN Hessen fordert Bahnnotstandsgipfel auf Bundesebene und für alle Bundesländer**

Angesichts der deutschlandweit katastrophalen Zustände des Verkehrsmittels Schiene fordert der PRO BAHN Landesverband Hessen für den Bund und die 16 Bundesländer sog. „Bahnnotstandsgipfel“. Alle gesellschaftlichen Kräfte, ob Politik oder die Organe und Unternehmen des Verkehrswesens, müssen nun zu ihrer Verantwortung stehen, damit es nicht so weiter geht wie bisher.

Seit rund zwei Jahren ist das staatspolitische Versagen offenkundig: Über Jahrzehnte hinweg wurden die Weichen falsch gestellt, so dass der aktuelle Notstand eingetreten ist. Mittlerweile ist es Woche für Woche auf der Tagesordnung, dass Zugfahrten mit geringem Vorlauf abgesagt werden und - noch schlimmer - innerhalb weniger Stunden Stellwerke ihren Betrieb einstellen. Neben dem nun deutschlandweiten Bahnnotstand dürften in 190 Jahren Bahngeschichte nur die Kriegszeiten und Nachkriegsjahre schlimmer gewesen sein.

In „Bahnnotstandsgipfeln“ müssen alle Fakten auf den Tisch. Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen müssen insbesondere personelle Fakten offenlegen. Im Ausblick auf mehrere Jahre muss in diesen Bahnnotstandsgipfeln klar und transparent herausgearbeitet werden, welche Schienenverkehrsleistungen umsetzbar sind. Dabei muss, heruntergebrochen auf jede Bahnlinie, auf jede Bahnstrecke, erkennbar sein, wo und wie der Personaleinsatz insbesondere bzgl. Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleitungen und Stellwerksbesetzungen sowie Zugbegleitpersonal abgesichert werden kann. Die aktuelle und in Aussicht stehende Ausbildung und Weiterbildung von neuem Personal für diese Berufe muss allgemein verständlich dokumentiert werden, so dass daraus Rückschlüsse gezogen werden können.

Zu diesen Bahnnotstandsgipfeln sind Vertreter von Verkehrsverbänden, Lokalen Nahverkehrsorganisationen, Aufgabenträgern, Bahnverkehrsunternehmen, Politiker von Regierungen und Parlamenten, Vereine und Verbände für Fahrgäste sowie Fahrgastbeiräte einzuladen.

Gerade in Hessen wurde über viele Jahre auch durch Pressemitteilungen des RMV die Situation gegenüber der Öffentlichkeit mit der rosaroten Brille dargestellt. Dadurch dass selbst unbedeutende Sachverhalte derart überzogen positiv dargestellt wurden, wähnte sich insbesondere die Politik im Land, in Kreisen und Kommunen über Jahrzehnte bis vor kurzem in einer Sicherheit, dass es dem Schienenwesen gut gehe. Nun muss man zum Offenbarungseid übergehen.

War seit den 1990er Jahren mit Einführung der Gruppentickets das Gelegenheitsfahren, insbesondere in Vereinen und Gesellschaften mehr und mehr abgesagt, wurden Menschen an das Verkehrsmittel herangeführt, die es zuvor nie

nutzten, so hat der Bahnnotstand innerhalb von zwei Jahren zu einer weitreichenden Distanzierung in der Gesellschaft geführt, Vertrauen von Jahrzehnten wurde wieder zerstört.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen sieht die Notwendigkeit, diese Notstandsgipfel auch in betroffenen kommunalen Aufgabenträgerschaften, d.h. in Landkreisen und Städten ab 50.000 Einwohnern durchzuführen. Auch bei Lokal- und Stadtbussen, Straßen- und U-Bahnen ist die Situation mittlerweile verheerend.

Wenn es nicht gelingt, über solche Bahnnotstandsgipfel Ergebnisse zu erzielen, werden Hohn, Spott und Häme noch weiter zunehmen. Auch das Vertrauen in Staat und Demokratie wird auch wegen der Causa Bahn immer mehr ins Wanken geraten. Wichtig für die Fahrgäste ist ein stabiler und verlässlicher Fahrplan auf Grundlage personeller und infrastruktureller Leistbarkeit für die kommenden Jahre. Erst dann kann die Bevölkerung wieder Vertrauen in die öffentlichen Verkehrsmittel gewinnen.



**Thomas Kraft**

## ***Aktuell zu wenige Bundestagsabgeordnete aus Hessen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags***

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags hat seit der Bundestagswahl 2021 zu wenige Bundestagsabgeordnete (MdB) aus Hessen. Als feste Mitglieder sind nur zwei Hessen in dem 32-köpfigen Gremium. Zu wenige, wenn man die Verkehrsleistung, ob ÖPNV oder auch andere Verkehrsmittel, in den prozentualen Vergleich der 16 Bundesländer setzt.

In den vorangegangenen Wahlperioden waren stets 4-5 Hessen im Bundestags-Verkehrsausschusses. 1983-1994 kam mit Klaus Daubertshäuser (SPD) sogar der Ausschussvorsitzende aus Hessen (Wahlkreis Lahn-Dill).

Die zwei hessischen Abgeordneten seit 2021 sind Björn Simon (CDU/CSU) aus dem Wahlkreis Offenbach und Jürgen Lenders (FDP) aus Fulda. Die SPD hatte bis vor kurzem mit Kaweh Mansoori ein stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss. Bekanntlich ist dieser nun seit dem 18.01.2024 Hessischer Landesverkehrsminister. Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke stellen aus Hessen seit 2021 keinen Verkehrspolitiker.

Wie es bei der SPD nach dem Wechsel von Kaweh Mansoori von Berlin nach Wiesbaden in der SPD-MdB-Landesgruppe weitergeht, darüber lag bis Redaktionsschluss keine Information vor. Der PRO BAHN Landesverband Hessen ermuntert dazu, dass sich die hessischen Abgeordneten fraktionsübergreifend wieder mehr der Verkehrspolitik auf der Bundesebene widmen.



**Lars Möbius**





## Termine - Hessisches PRO BAHN Forum 2024

Stand: 03.03.2024

Montag 08.04.2024	18:00 Uhr	Großprojekt Fernbahntunnel Frankfurt Planungsstand der Deutschen Bahn Dr. Alexander Nolte DB InfraGO - Großprojekte Mitte Saalbau Gutleut, Rottweiler Str. 32 60327 Frankfurt am Main
Freitag 26.04.2024	18:30 Uhr	Schienen-Güterverkehr in Deutschland Probleme und Herausforderungen Peter Westenberger „Die Güterbahnen“ Saalbau Gutleut, Rottweiler Str. 32 60327 Frankfurt am Main
Donnerstag 23.05.2024	18:30 Uhr	Stimme und Vertretung für Fahrgäste in Europa Josef Schneider Europäischer Fahrgastverband „EPF“ Kulturbahnhof Lollar Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar



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

Do 18. April 2024 18.00 Uhr: „Akropolis“ Northeim, Am Sollingtor,  
Schwerpunktthema: Anschluss-Sicherung im Bahn- und Busverkehr.  
Weitere Termine siehe [www.pro-bahn-suedniedersachsen.de](http://www.pro-bahn-suedniedersachsen.de)

**PRO BAHN Regionalverband Nordhessen**

Im Regelfall am 1. Donnerstag im März, Juni, September und Dezember.  
Do. 06.06.2024 17:45 Uhr,  
Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

**PRO BAHN Regionalverband Osthessen**

Im Regelfall am 3. Donnerstag im März, Juni, September und November.  
Do. 21.03.2024, Do. 13.06.2024, 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.  
Mi. 20.03.2024: Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen.  
Mi. 17.04.2024, Mi. 15.05.2024, Mi. 12.06.2024: Bahnhof Lollar, Bahnhofstraße  
10, 35457 Lollar.

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

Sa. 22.06.2024, 14:15 Uhr: Regionalmitgliederversammlung (JHV) für die  
Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen gemeinsam,  
Bahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

**Lumdatalbahn e.V.**

Sa. 16.03.2024: Jahreshauptversammlung im Gasthaus „Zum Schwanen“,  
Daubringer Str. 2, 35460 Staufenberg Stadtteil Mainzlar

Sa. 27.04.2024: Sonderzugfahrt ab Lollar ins Siebengebirge (Warteliste)

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

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 18:00 Uhr, Ausnahmen während der  
Sommerferien und zum Jahresende. Nächste Termine:

Mi. 27.03.2024: "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt

Sa. 20.04.2024, 14:00 Uhr: Regionalmitgliederversammlung (JHV),  
"Hessischer Hof", Bahnhofstraße 37, 64569 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)

Mi. 22.05.2024: "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt

Mi. 26.06.2024: "Hessischer Hof", Bahnhofstraße 37, 64569 Nauheim (Kreis GG)

# §§§ Impressum

---



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](mailto:info@der-umsteiger.com).

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 über die eigene Nutzung hinaus ist nur nach Rücksprache mit dem Herausgeber erlaubt.

Wir verwenden die vom jeweiligen Wort abhängige generische Geschlechtsform (z.B. DER UMSTEIGER, die Person, das Mitglied). Siehe dazu auch [www.genderstertaler.de](http://www.genderstertaler.de). 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:

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

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

Postanschrift: Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar, Mail: [nom@pro-bahn-hessen.de](mailto:nom@pro-bahn-hessen.de)

**Umsteiger**

Redaktionsanschrift:  
Bahnhofstraße 10  
35457 Lollar  
Tel. (06406) 8373997  
[info@der-umsteiger.com](mailto:info@der-umsteiger.com)

**Regionalverband Mittelhessen**

Regionalvorsitzender und Sprecher:  
Thomas Kraft.  
Verbandsanschrift:  
Bahnhofstraße 10  
35457 Lollar  
Tel. (06406) 8373997  
[mittelhessen@pro-bahn-hessen.de](mailto:mittelhessen@pro-bahn-hessen.de)

**Regionalverband Osthessen**

Stellv. Regionalvorsitzender  
und Sprecherteam:  
Werner und Barbara Filzinger  
Baumgartenweg 12  
36341 Lauterbach (Hessen)  
Tel. (06641) 2911  
[osthessen@pro-bahn-hessen.de](mailto:osthessen@pro-bahn-hessen.de)

**Regionalverband Nordhessen**

Stellv. Regionalvorsitzender  
und Sprecherteam:  
Ewald Biedenbach und Ulrich Seng  
Postfach 41 02 34  
34064 Kassel  
Tel. (0561) 51009234  
[nordhessen@pro-bahn-hessen.de](mailto:nordhessen@pro-bahn-hessen.de)

**PRO BAHN Regionalverband  
Süd-niedersachsen e.V.**

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

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

Thomas Mroczek  
Hügelstraße 30  
64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)  
Tel. (0151) 25631611  
[starkenburger@pro-bahn-hessen.de](mailto:starkenburger@pro-bahn-hessen.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](mailto:kanonenbahn-nordhessen@t-online.de)

**Dietzhöltalbahn e.V.**

Stephan Kretzer  
An der Burg 6  
35716 Dietzhöltal  
Tel. (02774) 3330  
[info@dietzhoelztalbahn.net](mailto:info@dietzhoelztalbahn.net)

**Lumdatalbahn e.V.**

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

**Odenwaldbahn-Initiative**

Uwe Schuchmann  
Rostocker Straße 14  
64372 Ober-Ramstadt  
Tel. (06154) 4079017  
[uwe.schuchmann@odenwaldbahn.de](mailto: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., Dietzhölztaibahn 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.