

Der Umsteiger

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

Ausgabe 2 / 2024



Neuer Bahnsteig in Fritzlar zu kurz //

Reaktivierung der Salzbödebahn lohnt sich volkswirtschaftlich //

Umbau des Bahnhofs Dutenhofen ganz neu denken //

**Besser ein reduzierter dafür aber stabiler Fahrplan auf der Odenwaldbahn –
Entschädigung für Fahrgäste gefordert**

Inhaltsverzeichnis

Titelseite: Bahnsteig mit Hessentagszügen in Fritzlar (Foto Ulrich Seng)	1
Inhaltsverzeichnis	2
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	4
<i>Seit über einem Jahr nutzen Millionen Fahrgäste das „Deutschland-Ticket“ mit allen Tücken</i>	4
<i>Die Bahnstation Bodenfelde/Weser soll endlich barrierefrei werden. Umfangreiche Bauarbeiten haben begonnen</i>	5
<i>ZVSN-Fahrgastbeirat startet in zweite Amtszeit</i>	7
PRO BAHN RV Nordhessen, RV Osthessen, RV Mittelhessen	8
<i>Gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der drei Verbandsgliederungen am 22.06.2024 in Lollar</i>	8
PRO BAHN Regionalverband Nordhessen	9
<i>Kommt der „Bauna-Sprinter“? Neue Initiative für eine sinnvolle Reaktivierung</i>	9
<i>Der Bundestag will die Kurve Kassel! Große Befriedigung bei den Verantwortlichen der Bahn</i>	10
<i>Neuer Bahnsteig in Fritzlar zu kurz für Züge am Hessentag – und das ist kein Einzelfall</i>	11
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	12
<i>Kleiner Festakt zum Start des viergleisigen Ausbaus der Hauptstrecke Hanau-Gelnhausen</i>	12
<i>Neues von der Großbaustelle Parkplatz Bahnhof Lauterbach</i>	14
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	15
<i>Die Salzbödebahn lohnt sich volkswirtschaftlich – Gutachter empfiehlt Reaktivierung</i>	15
<i>Teilsanierungen der Lahntalbahn mit elektronischem Stellwerk und neuen Bahnsteigen -kommt dann wirklich die Stabilität?</i>	24
<i>Umbau Bahnhof Dutenhofen ganz neu denken: Verlegung um 400 m nach Osten und auf jeden Fall 55 cm Bahnsteighöhe!</i>	27

Inhaltsverzeichnis

Dietzhölztalbahn e.V.	31
<i>Quo vadis, Lahn-Dill-Kreis? Wahlprüfsteine für die Landratskandidaten</i>	31
Lumdatabahn e.V.	33
<i>Rückblick auf die Sonderfahrt nach Linz/Rhein: Alles gelang gut – kaum Verspätungen</i>	33
PRO BAHN Regionalverband Starkenburg	36
<i>Thomas Mroczek ist Regionalvorsitzender des PRO BAHN Regionalverbandes Starkenburg</i>	36
<i>In über 25 Jahren wurde der ÖPNV deutlich besser: Dadina-Geschäftsführer M. Altenhein im Ruhestand</i>	37
<i>Straßenbahn-Verlängerung über Darmstadt-Arheilgen hinaus bis nach Wixhausen: Ein Angebot an die Bürgerschaft</i>	38
Odenwaldbahn-Initiative	43
<i>Besser ein reduzierter dafür aber stabiler Fahrplan! // Kritik an kurzfristiger und unvollständiger Kommunikation // RMV muss Entschädigung für Fahrgäste unbürokratisch zahlen</i>	43
Landesverband Hessen	45
<i>Landesverband gibt Sonderblatt „Der Umsteiger aktuell“ zum Bahnnotstand heraus</i>	45
<i>PRO BAHN spricht sich gegen Smartphone-Zwang für Stammkunden der Deutschen Bahn aus</i>	46
<i>Die Schiene wird immer langsamer: Es gibt zu viele Langsamfahrstellen in Hessen</i>	47
Termine	49
Impressum	50
Kontakt	51
Mitwirkende an dieser Ausgabe	44

Seit über einem Jahr nutzen Millionen Fahrgäste das „Deutschland-Ticket“ mit allen Tücken

„Einfach in Bus und Bahn einsteigen und mit einem einzigen Ticket im Nahverkehr quer durch Deutschland fahren, ohne sich Gedanken über Tarife und Zonen machen zu müssen“, mit dieser Beschreibung feierten der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Deutsche Bahn das im Mai 2023 gestartete Deutschland-Ticket. „Rakete im Nahverkehr, zukunftsweisende Tarifrevolution und ein starkes Zeichen für die Verkehrswende in Deutschland, Mobilität von morgen“ - positiver geht es wohl nicht. Und natürlich sind gut 11 Millionen Besitzer des Tickets eine tolle Sache, zumal wenn der VDV behauptet, dass im Laufe des ersten Jahres sogar mal rund 20 Millionen Menschen das Ticket hatten.

Doch ganz so einfach ist die Sache leider nicht. Viele Menschen scheuen sich, ein Digital-Ticket zu erwerben. Im südniedersächsischen Verkehrsverbund (VSN) gibt es dafür ersatzweise keine Chipkarte, so dass viele Fahrgäste zur Deutschen Bahn, zu Deutschland-Ticket (Veolia) oder in andere Verkehrsverbünde ausgewichen sind. Der VSN hat sogar dazu aufgerufen, im Zweifelsfall das Ticket in anderen Verbänden zu kaufen.

Auffällig ist auch, dass zahlreiche Fahrgäste nach wie vor ihre gewohnte Monatskarte besitzen oder Einzelfahrscheine lösen. Ginge es nur nach den Verkehrsunternehmen, wären alle diese Papiertickets längst abgeschafft. Das setzt aber Steckdosen in den Fahrzeugen, ein funktionierendes WLAN und eine reibungslose digitale Erfassung bei der Fahrscheinkontrolle voraus. Solange wir davon weit entfernt sind, darf es keinen Digitalisierungszwang geben, fordert der PRO BAHN-Bundesverband in einer BVT-Resolution. Im VSN soll es ab Schulanfang Anfang August eine Chipkarte geben. Hoffentlich klappt das!



Ohne Smartphone geht es nicht. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, muss ein digitales Endgerät immer aufgeladen griffbereit haben. Bei Störungen muss man versuchen, per Smartphone passende Infos zu bekommen. Nicht nur das Deutschland-Ticket, sondern auch die BahnCards 25 und 50 gibt es (fast) nur noch digital.

Foto: Deutsche Bahn AG, Dominic Dupont

 **Gerd Aschoff**

Die Bahnstation Bodenfelde/Weser soll endlich barrierefrei werden.

Umfangreiche Bauarbeiten haben begonnen

Nach einer kurzfristig aufgetretenen Verzögerung von zwei Jahren haben Anfang März endlich die Bauarbeiten an der Bahnstation Bodenfelde begonnen. Das Land Niedersachsen, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und die Deutsche Bahn wollen rund acht Millionen Euro in den Umbau investieren, der Ende nächsten Jahres abgeschlossen sein soll. Die Modernisierung ist Teil des Programms „Niedersachsen ist am Zug III“.



An der Bahnstation Bodenfelde/Weser wird seit März kräftig gebaut. Für den gesperrten Bahnsteig 3 wurde mit deutlichem Abstand ein provisorischer Bahnsteig am Stellwerk gezimmert. (Fotos: Patscheke)

Die Baupläne sehen vor, dass der alte Tunnel unter den Gleisen vollständig zugeschüttet wird. Etwas versetzt wird eine vollkommen neue Unterführung gebaut, die über Treppen und über zwei neue Aufzüge zu erreichen ist. Allein für die Aufzüge ist ein Finanzvolumen von weit über einer Million Euro kalkuliert.

Die drei Bahnsteige werden auf 76 Zentimeter erhöht. Die Bahnsteige werden von rund 200 Metern auf 140 Meter verkürzt. Das reicht für eine doppelte Triebwagen-Garnitur. Durch die Bahnsteigerhöhung könnten Reisende „höhengleich“ ein- und aussteigen, betonen die Offiziellen. Zudem werden neue Wetterschutzhäuser aufgestellt. Die werden mit modernen Displays ausgestattet und sollen die Fahrgäste über Abfahrtszeiten und Verbindungen informieren. Die Beleuchtung soll energiesparend sein. Sehbehinderte können mit einem Leitsystem rechnen.



Die Nordwestbahn Göttingen-Paderborn hält am Hausbahnsteig. Das Umsteigen ist ohne Rampen und Aufzüge bislang nicht barrierefrei möglich. Das soll sich durch den Umbau Ende 2025 ändern.

Umgebaut wird gegenwärtig auch die Station Holzminden. Noch nicht begonnen wurden die Arbeiten in Nörten-Hardenberg.

Während der Bauarbeiten seien Einschränkungen für die Fahrgäste und die Anwohner nicht zu vermeiden, weil unter „normalem Verkehr auf der Schiene“ gearbeitet werden soll, betonte Bahnhofsmanager Tobias Festerling gegenüber der Sollinger Allgemeinen (HNA). Eine Totalsperrung sei nicht vorgesehen. So gebe es aber Gleisänderungen in Sperrpausen sowie Änderungen in der Wegeführung. Zeitweise werde nachts gearbeitet. Anliegern, denen das zu laut ist, biete die Bahn eine kostenfreie Unterbringung im Hotel an.

Nach wie vor ungeklärt ist das Schicksal des leerstehenden Empfangsgebäudes. Die Gemeinde würde es gerne für 1 Euro erwerben und darin Wohnraum schaffen. Auch die marode Bahnhofsvorfahrt sorgt bei den Kommunalpolitikern für Verdruss.



In Bodenfelde (Landkreis Northeim) fahren täglich 47 Züge nach Göttingen, Northeim oder Ottbergen. Die Fahrgastzahl hält sich (noch?) in Grenzen.

 **Gerd Aschoff**

ZVSN-Fahrgastbeirat startet in zweite Amtszeit

Der ZVSN-Fahrgastbeirat ist Mitte Mai in eine neue Amtszeit gestartet. In der konstituierenden Sitzung wählten die elf Gremienmitglieder Andreas Zeitz zum ehrenamtlichen Vorsitzenden und Dr. Markus Osterhoff zum Stellvertreter. Beide sind unorganisierte Einzelmitglieder und lösen den bisherigen Vorsitzenden Gerd Aschoff (Fahrgastverband PRO BAHN Südniedersachsen) und seine Stellvertreterin Monika Nölting (Behindertenbeiräte) ab. In der abgelaufenen zweijährigen Wahlperiode tagte das Gremium zehnmals. Der Vorsitzende nimmt beratend am ZVSN-Verbandsausschuss und an der Verbandsversammlung teil. Aschoff trat nicht zur Wiederwahl an, bleibt aber reguläres Mitglied im Beirat.



Die VSN-Schnellbuslinie 160 pendelt im Stundentakt zwischen Göttingen und Duderstadt. Fünf Jahre lang teilten sich die Mittelständler Scheithauer und Weihrauch-Uhlendorff die vom Land bezuschusste Betriebsleistung. Künftig fährt das Duderstädter Unternehmen Scheithauer die attraktive Linie im Auftrag des ZVSN allein. (Foto: Aschoff)

Als zentrale Themen benannte Aschoff die Höhe der Fahrpreise und deren fahrgastfreundliche Struktur, die Anschluss-Sicherung und die Verbesserung des Beschwerdemanagements. Der ZVSN ist Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr in den südniedersächsischen Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim. Die Unternehmen sind im Verkehrsverband Südniedersachsen (VSN) organisiert. Für den SPNV ist dagegen die Landesnahverkehrsgesellschaft in Hannover verantwortlich.

Die vollständige Liste der Mitglieder sowie weitere Informationen zum Fahrgastbeirat sind auf <https://zvsn.de/infothek/fahrgastbeirat> zu finden.

 **Gerd Aschoff**

Gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der drei Verbandsgliederungen am 22.06.2024 in Lollar

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

Die drei PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen bilden einen gemeinsamen eingetragenen Verein (e.V.). Zu dessen Mitgliederversammlung sind alle Mitglieder der drei Regionen am 22.06.2024 um 14:15 Uhr in den Kulturbahnhof Lollar eingeladen. Dieses Jahr stehen die inhaltlichen Themen im Vordergrund. Alle Mitglieder können Anträge für die Regionalmitgliederversammlung stellen. Die Einladungen werden in den nächsten Wochen versendet. Inhaltliche Anträge sind willkommen und können von jedem Mitglied gestellt werden.



Der Tagungsort: Kulturbahnhof Lollar mit der Bahnstation der Main-Weser-Bahn.

 **Thomas Kraft**

Kommt der „Bauna-Sprinter“? Neue Initiative für eine sinnvolle Reaktivierung

Kommunalpolitikern aus Baunatal sowie engagierten Ehrenamtlichen gelang in Verbindung mit der Hessischen Landesbahn eine Überraschung: Am 20. April 2024 pendelte ein Diesel-Triebwagen der HLB zweimal auf der Strecke der Kassel-Naumburger Eisenbahn zwischen Baunatal-Großenritte und Kassel-Wilhelmshöhe, voll besetzt mit begeisterten Fahrgästen, die sich eine Reaktivierung dieser Verkehrsverbindung wünschen. Somit war der Beweis erbracht: Die Strecke ist technisch in Ordnung, denn der Güterverkehr zum Baunataler VW-Werk wird täglich darüber abgewickelt sowie die Werkstattfahrten von Triebwagen nach Großenritte. Haltepunkte müssten allerdings neu errichtet werden, und da zeigt sich das große Potential dieser Verbindung: Nicht nur für viele Baunataler wäre dies eine überraschend schnelle Verbindung nach Kassel und zum Umstieg auf den Fernverkehr, sondern auch für Beschäftigte im VW-Werk sowie für die Kasseler in Nordhausen und am Schulzentrum Brückenhof.

Pikant an der ganzen Sache: Offensichtlich wurde die Aktion ohne Beteiligung des NVV vorbereitet und durchgeführt. Entsprechend zurückhaltend äußerte sich der Geschäftsführer des NVV auch in einer ersten Stellungnahme. Er wies auf die Vielzahl von Fragen hin, die vor einer Reaktivierung zu klären seien. Dies las sich in der Zeitung so, dass der NVV als der große Bremser einer Reaktivierung dastand. Dies will der NVV jedoch nicht sein, wie aus einem internen Gespräch hervorgeht, sondern zeitnah mit allen Beteiligten das Gespräch suchen.

Tatsächlich gibt es eine Studie aus dem Jahr 2018, die sich mit dieser Verkehrsverbindung befasst. Die zahlreichen darin aufgeworfenen Fragen veranlassten den NVV dazu, das Projekt nicht weiter zu verfolgen. Dabei mag auch die Befürchtung eine Rolle gespielt haben, dass der „Bauna-Sprinter“ der Tram-Linie 5 der KVG Fahrgäste wegnehmen würde. Heute ist die Situation ganz anders: Die Tram gilt weithin als überlastet, und ein Verkehr mit Anhänger oder in Doppeltraktion ist wegen der Kürze der Bahnsteige nicht möglich. Der „Bauna-Sprinter“ könnte hier in kürzerer Zeit für Abhilfe sorgen. Zudem würde die Schnellverbindung nach Wilhelmshöhe und evtl. auch zum Hauptbahnhof ganz andere Kunden ansprechen als die Tram mit ihrer doch sehr langen Fahrzeit.

Dem NVV ist zu wünschen, dass er die Innovationskraft der 1990er Jahre wieder gewinnt. Damals wurde das System der RegioTram geschaffen, das erheblich komplexer gewesen sein dürfte als der „Bauna-Sprinter“. Und nach dem Bauna-Sprinter gilt es, eine Schnellverbindung von Hess. Lichtenau über Bettenhausen, Kassel-Messe und Niederzwehren zum Bahnhof Wilhelmshöhe zu entwickeln.

 **Ulrich Seng**

Der Bundestag will die Kurve Kassel! Große Befriedigung bei den Verantwortlichen der Bahn

Gute Stimmung herrschte beim 18. „Runden Tisch“ zur Kurve Kassel am 27. Mai 2024 in Vellmar. In seiner Plenarsitzung am 21. März 2024 hatte der Bundestag mit sehr großer Mehrheit grünes Licht für den Bau der Kurve Kassel gegeben. Das bedeutet eine hohe Anerkennung für Dirk Schütz, den Projektleiter von DB InfraGO, und sein Team für die umsichtig durchgeführte und vorgestellte Planung dieser 5,2 km langen Güterumgehungsbahn nördlich von Kassel.

Bemerkenswert bei dieser Entscheidung ist, dass die übergesetzlichen „Kernforderungen“ der Anliegerkommunen weithin berücksichtigt werden. So soll der Lärmschutz in den Ortsdurchfahrten an den Bestandsstrecken für 101 Mio. EUR ausgebaut werden. Und fünf Bahnübergänge sollen beseitigt werden, die bereits jetzt durch lange Schließzeiten ein Problem darstellen. Beide Maßnahmen stellen eigene Projekte dar mit eigenen Finanzierungskonzepten: Der Lärmschutz soll aus dem Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen“ finanziert werden. Und die Beseitigung der Bahnübergänge erfolgt nach den Regularien des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Beides soll zeitlich parallel zum Bau der Kurve Kassel realisiert werden. Dies dürfte eine Priorisierung zu Lasten von Projekten an anderen Bahnstrecken in Deutschland bedeuten. Denn natürlich sind die Mittel in beiden Finanzierungstöpfen begrenzt.

Der dritte Bereich der Kernforderungen wird hingegen nicht berücksichtigt: der besondere Erschütterungsschutz an den Bestandsstrecken. Hier sieht der Bundestag keine Auswirkungen der Kurve Kassel, so dass dieser Forderung nicht entsprochen werden könne. Dies führte insbesondere aus Ihringshausen zu kritischen und enttäuschten Rückfragen, denn schon jetzt seien dort durch Züge auf der Schnellfahrstrecke Schäden aufgetreten.

Vertreter der Bahn führten die überaus positive Entscheidung des Bundestages nicht nur auf die solide Planung zurück, sondern auch auf die einstimmigen (!) Beschlüsse in elf (!) Ortsparlamenten und Körperschaften zu den Kernforderungen. Zudem waren sich alle Fraktionen im Bundestag einig darin, dass die Kurve Kassel durch die Verkürzung von Güterzuglaufzeiten von bis zu 45 Min. einen deutlichen wirtschaftlichen Gewinn darstellen wird. Die nun genannten Gesamtkosten in Höhe von 1,2 Milliarden EUR seien eine gute Investition. Nun wird die Detailplanung beginnen, die für das Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Ein Baubeginn wird kaum vor 2030 erwartet. Ob dann noch Geld für die Kurve Kassel vorhanden ist, bleibt abzuwarten. Denn alle Beschlüsse gelten nur „im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel“!

 **Ulrich Seng**

Neuer Bahnsteig in Fritzlar zu kurz für Züge am Hessentag – und das ist kein Einzelfall

In Hinblick auf den Hessentag 2024, sowie um künftig einen Stundentakt auf der Strecke zu ermöglichen, wurde von Juli 2023 bis Mai 2024 die Bahnstrecke Wabern – Bad Wildungen modernisiert.

Dazu wurde auch der Bahnhof Fritzlar umgebaut und ein neuer barrierefreier Mittelbahnsteig errichtet. Dabei ist der neue Mittelbahnsteig aber deutlich kürzer als der bisherige Bahnsteig, so dass die Züge nicht vollständig an den Bahnsteig passen und die letzte Tür deutlich außerhalb des Bahnsteiges steht.



„Diese Einkürzung des Bahnsteiges ist aber nicht nur in Bezug auf den Hessentag eine Fehlplanung. Mit dem Bahnsteig von 100 m Länge ist alles darauf ausgerichtet, mit den regulär verkehrenden Dieseltriebzügen in Doppeltraktion zu fahren. Jegliche Flexibilität im Sinne einer Verkehrswende oder spontaner Zusatzbedarfe mit längeren Zügen zu fahren entfällt.“, so Philipp Loth von PRO BAHN Hessen.

An sehr vielen Stellen in Hessen sehen wir, dass die Bahnsteiglänge nur auf aktuell bestellte Leistungen ausgerichtet wird und keine Flexibilität für künftige Mehrbestellungen gegeben ist. Im Rahmen einer Verkehrswende, die in Anbetracht des voranschreitenden Klimawandels dringend notwendig ist, werden wir mehr Menschen für die klimafreundliche Mobilität gewinnen müssen. Um mehr Menschen mit der Bahn zu transportieren, brauchen wir in Zukunft längere Züge. Die Grundvoraussetzung damit diese verkehren können ist eine ausreichende Bahnsteiglänge.

 Philipp Loth und Thomas Kraft

Kleiner Festakt zum Start des viergleisigen Ausbaus der Hauptstrecke Hanau-Gelnhausen

Am Montag, dem 22.04.2024 war es so weit: Der Erste Spatenstich für den viergleisigen Ausbau der Hauptstrecke zwischen Hanau und Gelnhausen wurde gefeiert. In einem Baufeld in der Kinzigau, unweit des Bahnhofs Gelnhausen gelegen, fand der kleine Festakt statt mit zahlreicher Prominenz aus Politik und Verkehrswesen.

Welche Ziele verfolgt man mit dem Ausbau? Die Kinzigalstrecke ist eine der belastetsten Strecken Deutschlands. Hierüber fahren im Normalfall alle ICE-Züge, die zwischen Fulda und Frankfurt unterwegs sind. Hinzu kommt eine Menge Regionalzugverkehr und der Güterzuganteil. Daher reifte seit Jahrzehnten die Idee einer Neubau-Schnellfahrstrecke zwischen dem Rhein/Main-Gebiet und Fulda. Aufgrund der dichten Besiedelung und der fast gerade verlaufenden Bestandsstrecke wurde jedoch im Abschnitt Hanau-Gelnhausen auf eine Neubaustrecke verzichtet. Der Abschnitt Gelnhausen-Fulda soll hingegen für den ICE-Verkehr eine Neubaustrecke abseits der heutigen Bestandsstrecke erhalten.



Personen aus Kommunal-, Landes- und Bundespolitik, darunter der hessische Verkehrsminister Kaweh Mansoori, Vertreter von Deutscher Bahn und RMV, gaben am Rande der Barbarossastadt Gelnhausen per Signalhorn den Startschuss für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke. (Foto: Philipp Loth)

An dem kleinen Festakt nahmen auch mehrere Vertreter des Fahrgastverbands PRO BAHN teil.

Als direkter Anschluss soll auf dem rund 23 km langen Abschnitt die Strecke viergleisig ausgebaut werden. Bereits seit 1993 ist der Abschnitt zwischen dem Abzweig Hanau-Rauschwald und Hailer-Meerholz dreigleisig ausgebaut und größtenteils auf 200 km/h ausgerichtet. Dies geschah damals im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg. Heute stellt man fest, dass dreigleisige Bahnstrecken einen weitreichenden betrieblichen Nachteil haben, weil viel mehr Weichen für den laufenden Betrieb benötigt werden.

Zwischen Hanau und Gelnhausen rollen nun seit einigen Tagen die Bagger. Die beiden innenliegenden Gleise werden künftig dem Schnellzugverkehr dienen und vorrangig von ICE befahren werden. Die beiden Außengleise dienen dem Regionalzugverkehr. An ihnen werden auch die Seitenbahnsteige errichtet, damit die Regionalbahnen der Linie RB51 halten können. Nicht mehr flexibel sein wird der Bahnhof Langenselbold. Auch hier werden lediglich zwei Außengleise errichtet.

Der viergleisige Ausbau der Bestandsstrecke ist unabdingbar und alternativlos, er wird seitens des Fahrgastverbandes PRO BAHN als Meilenstein im deutschen Fernzugstreckennetz begrüßt. Der größte Engpass Deutschlands besteht auf der Achse Erfurt-Fulda-Frankfurt-Mannheim, was auf ganz Zentraleuropa massive Auswirkungen in der Verlässlichkeit und Pünktlichkeit sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr hat. Die drei Gleise zwischen Gelnhausen und Hanau-Wolfgang und die zwei Gleise zwischen Hanau-Wolfgang und Hanau Hbf reichen schon seit Jahrzehnten nicht mehr aus. Die immer höhere Zahl an ICE-Fernverkehrszügen zwischen den wichtigsten Hauptbahnhöfen Deutschlands verdrängen mehr und mehr die Regional-Express-Züge und Regionalbahnen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Zwischen Fulda, Gelnhausen, Hanau und Frankfurt muss dem gestiegenen Bedarf durch deutlich mehr Zugangebote im Nahverkehr Rechnung getragen werden. Mit der Trennung der Gleise entsteht eine zukunftsweisende Schienenverkehrsanlage.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen fordert nun von Bund und Land, endlich im Sinne der Klimaschutzziele 2045 den Bahnausbau und Bahnneubau deutlich zu beschleunigen. Investitionen in die Zukunft, in die Infrastruktur dürfen nicht durch konservative Grundhaltungen mit überreizten Sparzwängen beschränkt werden oder gar zum Opfer fallen. Neben der dringend nötigen Planungsbeschleunigung braucht es eine Herausnahme der Schuldenbremse für Infrastrukturinvestitionen und eine deutliche Mittelaufstockung, um Material und Personal auch in den nächsten 20 bis 30 Jahren finanzieren zu können.



Werner Filzinger

Neues von der Großbaustelle Parkplatz Bahnhof Lauterbach

Inzwischen ist das Parken für Fahrgäste und vor allem Pendler am Bahnhof nicht mehr möglich. Die Zufahrt ist geschlossen. Parken kann man in der Nähe auf dem ehemaligen MiniMal Gelände.



Nachdem die mangelnde Bautätigkeit immer wieder von PRO BAHN kritisiert wurde, hat sich jetzt viel ereignet. Der Bau der massiven Stützmauer wird nun seitens der Bauherren dahingehend verteidigt, dass die schweren Busse eine gewisse Stabilität benötigen. Vorher wurden hier vollbeladene Güterwagen entladen – ohne Stützmauer. Inzwischen haben Kanalisationsarbeiten begonnen, um die Entwässerung der Parkflächen sicherzustellen. Künftig gibt es einen behindertengerechten Fußweg zu den Bushaltestellen.

Bei der Umgestaltung des Bahnhofumfeldes entsteht auch die modernste Mobilitätsstation im Vogelsbergkreis. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 6,3 Millionen Euro, für die es aus verschiedenen Fördertöpfen insgesamt 5,6 Millionen Euro an Zuschüssen gibt.

Die Salzbödebahn lohnt sich volkswirtschaftlich – Gutachter empfiehlt Reaktivierung

Der NKU-Faktor für eine Reaktivierung des im Landkreis Marburg-Biedenkopf gelegenen Abschnitts Niederwalgern - Hartenrod der derzeit in Teilen stillgelegten und weitgehend entwidmeten ehemaligen Aar-Salzbödebahn nach BOStrab beträgt 1,09. Somit würde die Reaktivierung vom Bund als förderfähig amtlich anerkannt, denn sie ist nicht nur verkehrlich, sondern auch volkswirtschaftlich sinnvoll.



Fast voll besetzte Stadthalle für die Bekanntgabe der NKU der Salzbödebahn am 24.04.2024 in Gladenbach

Dies wurde am 24.04.2024 im Haus des Gastes in Gladenbach bekanntgegeben. Der 450 Personen fassende große Saal war fast voll besetzt, unter anderem waren die Bürgermeister oder ersten Beigeordneten sämtlicher Anliegerstädte und -gemeinden inklusive Marburg sowie je ein Vertreter des hessischen Verkehrsministeriums und des Regierungspräsidiums anwesend. Die Ergebnisse wurden präsentiert durch zwei Mitarbeiter des mit der NKU beauftragten Büros bpv-consult. Nach der Begrüßung durch den Gladenbacher Bürgermeister Peter Kremer übernahm Marian Zachow als Vorsitzender des Aufgabenträgers, des Regionalen Nahverkehrsverbands (RNV) Marburg-Biedenkopf, die Moderation.

Bei der NKU („Nutzen-Kosten-Untersuchung“) handelt es sich um eine bundesweit standardisierte Bewertung für Verkehrsprojekte. Das Wort „Faktor“ 1,09 bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen das 1,09-fache der Kosten beträgt. Ein Faktor

über 1 bedeutet also, dass sich das Projekt volkswirtschaftlich lohnt. Die absoluten Zahlen (sowohl Nutzen als auch Kosten) in den Ergebnissen der NKU sind vorgabegemäß auf den Inflationsstand von 2016 zurückgerechnet, um Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Verkehrsprojekten zu erzielen. Leider verstanden manche Anwesende nicht, dass dies nichts am ermittelten Faktor ändert. Die Datenerhebung fand ab 2022 statt.

Des Weiteren wurde erläutert, dass in den standardisierten NKU

- die Fahrgastprognosen sehr zurückhaltend geschätzt werden. In 90 % der bisher umgesetzten Reaktivierungen wurden diese Prognosen schon nach wenigen Jahren überschritten, teilweise um ein Mehrfaches, so auch bei der nahe gelegenen reaktivierten Strecke Frankenberg-Korbach.
- der Umstieg von Autoverkehr zum reaktivierten Bahnverkehr in den NKU ebenfalls erfahrungsgemäß unterschätzt wird.
- indirekte Nutzen wie beispielsweise die Erhöhung der Attraktivität des ländlichen Raums und die daraus resultierende Wertsteigerung der in den Anliegergemeinden gelegenen Immobilien (ebenfalls statistisch nachgewiesen bei bereits erfolgten Reaktivierungen) nicht in die NKU eingehen. Im Fall der Salzbödebahn betrifft dies insbesondere die Attraktivitätssteigerung des Kurbetriebs in Bad Endbach durch die bessere Erreichbarkeit für nicht mehr automobile Senioren.

Der vollständige volkswirtschaftliche Nutzen ist also noch höher als von der NKU ermittelt.



Eine Reaktivierung nach BOStrab (Betriebsordnung für Stadt- und Straßenbahnen) statt nach EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) hat u. A. zur Folge, dass die Schließzeiten der Schranken an Bahnübergängen wesentlich kürzer ausfallen, da die einzusetzenden Fahrzeuge einen wesentlich kürzeren Bremsweg haben. Das Pfeifen vor Bahnübergängen, das ein langjähriger Anwohner als Lärmbelästigung in Erinnerung hatte, entfällt ebenfalls. Da die Strecke derzeit teilweise entwidmet ist und die Reaktivierung somit rechtlich gesehen einen Neubau darstellt, gelten bei der Wiederinbetriebnahme zudem die aktuell gültigen strengen Umwelt- sowie Lärm- und Naturschutzgesetze.

Ein möglicher Güterverkehr, u.a. zur WESO-Aurarahütte, wurde mangels Interesses seitens der örtlichen Industrie nicht untersucht, würde den bereits jetzt positiven NKU-Faktor jedoch weiter erhöhen.

Als Betriebsmodell wurde zu Grunde gelegt, dass die Züge der Salzbödebahn bis Marburg durchgebunden werden. Die Fahrplanzeiten können daher so gelegt werden, dass in Niederwalgern kurze Anschlüsse nach Gießen und Frankfurt entstehen. Mit der Salzbödebahn erreicht man somit alle drei Universitätsstädte attraktiv. Nach Marburg bestehen zwar bereits bisher durchgehende Busverbindungen, die Fahrzeiten würden jedoch mit der Salzbödebahn wesentlich attraktiver (siehe Folie). Nach Gießen und Frankfurt wäre eine attraktive ÖPNV-Verbindung aus dem Salzbödetal überhaupt eine absolute Neuigkeit.

Ziel	Start	MIV (ohne Stau)	Bus heute	Bahn neu	Rz-Faktor (Bus/MIV) heute	Rz-Faktor (Bahn/MIV) neu	Rz-Faktor (Bahn/Bus) neu	Bemerkung
Marburg	Lohra Ost	21	38	19	1,81	0,90	-50%	direkt
	Bad Endbach	30	48	34	1,60	1,13	-29%	direkt
Gießen	Lohra Ost	23	61	29	2,65	1,26	-52%	mit Umstieg
	Bad Endbach	34	73	44	2,15	1,29	-40%	mit Umstieg
Frankfurt	Lohra Ost	62	107	80	1,73	1,29	-25%	mit Umstieg
Zentrum	Bad Endbach	74	121	95	1,64	1,28	-21%	mit Umstieg

10	Relationen, in denen der ÖPNV/SPNV gleich schnell oder schneller ist als der Pkw schneller als Pkw oder bis 1,5-fache Reisezeit
1,5	1,5 bis 2-fache Reisezeit
2	mehr als zweifache Reisezeit



ÖV-Reisezeitverkürzung in %

Fahrzeiten mit Salzbödebahn („neu“) im Vergleich zu den heutigen Busverbindungen („heute“) und zum PKW („MIV“, Abkürzung für „motorisierter Individualverkehr“).

Die gelb und rot hinterlegte Spalte „Reisezeit-Faktor Bus/MIV heute“ bedeutet dringenden politischen Verbesserungsbedarf der heutigen Situation ohne Salzbödebahn.

Für die Hauptverkehrszeiten wurde ein Halbstundentakt zu Grunde gelegt. Dafür werden Kreuzungsgleise in Niederwalgern und in Gladenbach benötigt. Der Betriebsbahnhof soll auf dem früheren Bahnhofsgelände des ehemaligen Bahnhofs Hartenrod eingerichtet werden, so dass die Züge morgens gleich in Lastrichtung starten und abends in Lastrichtung enden. Statt dem ehemaligen abseits des Ortes gelegenen Bahnhofes soll in Hartenrod ein neuer Haltepunkt in der Ortsmitte am Viadukt an der Mittelpunktschule realisiert werden.

Wieso der ursprünglich vorgesehene zweite Halt und geplante Endbahnhof Hartenrod-West im Gewerbegebiet Spatwerk im gutachterlichen Entwurf nicht weiter berücksichtigt wurde und der Zugverkehr bereits an der Hartenroder Mittelpunktschule enden soll, blieb unklar. Dass der westliche Bereich Hartenrods laut Nahverkehrsplan des Landkreises bereits heute ÖPNV-technisch unterversorgt ist und die Salzbödebahn hier entsprechende Abhilfe schaffen würde, blieb ebenso unerwähnt. Dass ein weiterer Bahnhof Hartenrod-West auch die Voraussetzung für eine spätere eventuelle Verlängerung in Richtung Herborn darstellt, blieb ebenso unberücksichtigt.

Betriebszeiten halbstündlich	05:00 – 09:00 (Mo – Fr) 13:00 – 19:00 (Mo – Fr)
Betriebszeiten stündlich	09:00 – 13:00 (Mo – Fr) 19:00 – 01:00 (Mo – Fr) 05:00 – 01:00 (Sa) 07:00 – 01:00 (So)

In der zweistündigen Diskussion meldeten sich überwiegend skeptische Anwesende zu Wort, darunter auch Kommunalpolitiker.

- Ein Schwerpunktthema waren Befürchtungen über Lärmbelästigung für Anwohner direkt an der Strecke. Dazu wurde erläutert, dass auch für Nebenstrecken heute niemand mehr Dieselfahrzeuge bestellt. Da die Strecke nach BOStrab reaktiviert werden soll, kämen zudem leise Straßenbahntriebwagen zum Einsatz, welche in keinem Vergleich zu den ehemals dröhnenden Diesellokomotiven und den quietschenden Waggons aus Bundesbahnzeiten stehen – wer schon einmal in Kassel durch die Königsstraße flaniert ist, wird wissen, wie laufig heute Straßenbahnfahrzeuge sind.
- Ein weiteres Schwerpunktthema waren Zweifel, ob die Bahn besser sein könne als die derzeitigen Busverbindungen. Dazu wurde erläutert, dass

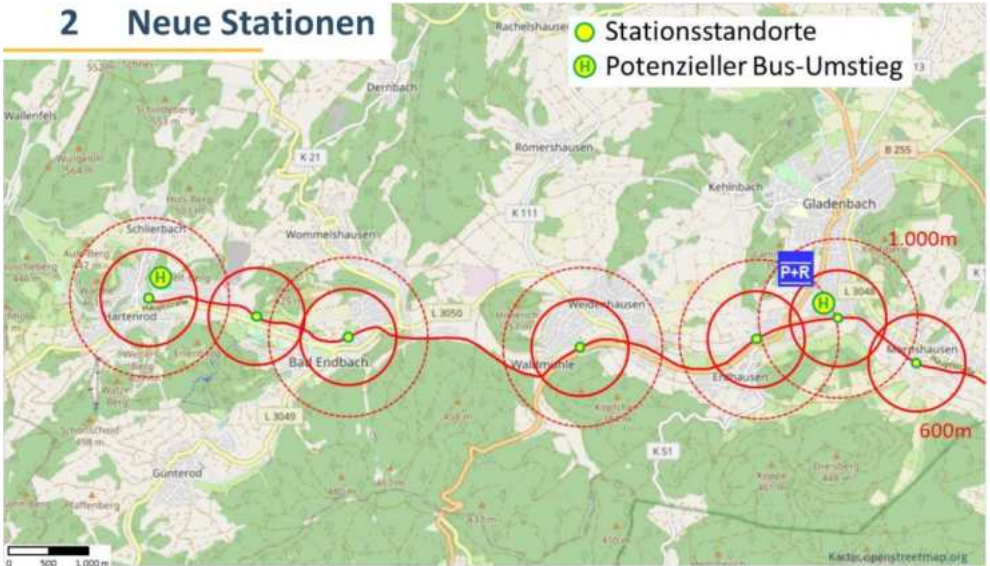
Parallelverkehr Bus / Bahn zwar über weitere Strecken vermieden werden soll, aber Busse des Schülerverkehrs weiterhin bis zu den Schulen verkehren sollen, auch wenn das zwischen zwei oder drei Dörfern einen Parallelverkehr darstellt. In der NKU werden dementsprechend lediglich drei neue Umsteigstellen zwischen Bus und Bahn vorgeschlagen, nämlich Hartenrod, Gladenbach und Lohra-Neue Mitte, also nicht etwa in jedem Dorf einzeln.

- Vereinzelt wurde auch generell bezweifelt, dass Deutschland Geld für Investitionen in Schienenverkehrsprojekte übrig habe, man solle doch lieber Schulen sanieren. Dazu kam als Gegenrede, dass die ermittelten Baukosten von 45 Mio EUR zum Preisstand 2016 für das gesamte Reaktivierungsprojekt den Kosten für einen einzigen Kilometer A49 entsprechen. Eine anwesende Lehrerin berichtete über schulseitigen Organisationsaufwand und häufige Probleme mit den Bussen, da diese im Gegensatz zu Bahnfahrzeugen nunmal zu klein seien, um alle Schüler gleichzeitig ohne Überfüllung zu befördern.
- In der leider doch sehr aufgeheizten und emotional geführten Diskussion ging die Aussage des Gutachters unter, dass der aktuelle Schülerverkehr an keiner Stelle reduziert werden soll. Die Schüler werden also nicht, wie von vielen Anwesenden befürchtet, auf ihrem Weg zur Schule morgens mehrmals umsteigen und dann vom Bahnhof Gladenbach zu Fuß zur Schule laufen müssen.

Die Skeptiker gehörten ausschließlich der älteren Generation an, die die Bahnstrecke damals stillgelegt hatte. Die wenigen anwesenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen sprachen sich hingegen für die Bahn aus. Es sei nicht mehr selbstverständlich, mit 18 den Führerschein zu machen. Weitere Anwesende erzählten, dass sie wegen der schlechten Verkehrsverbindungen aus ihren Heimatorten weggezogen seien.

In diesem Zusammenhang ist es auch höchst merkwürdig, dass nach Aussage eines Vertreters des Gladenbacher Stadtrats ein bei der Präsentation nicht anwesender Herr Roggenkamp, dessen Firma ederlog als Subunternehmen an der NKU mitarbeitete, unter Umgehung seines Auftraggebers bpv-consult bereits vor der offiziellen Präsentation der Ergebnisse der NKU als selbsternannter Verkehrsexperte gegenüber einzelnen Mitgliedern des Gladenbacher Stadtrats auftrat und behauptete, dass die Salzbödebahn in den nächsten Jahrzehnten ohnehin nicht kommen werde – im offensichtlichen Gegensatz zum tatsächlichen Ergebnis der NKU, die ja eine Realisierung binnen weniger Jahre als umsetzbar beschreibt, wenn denn vor Ort der politische Wille dazu hergestellt werden kann.

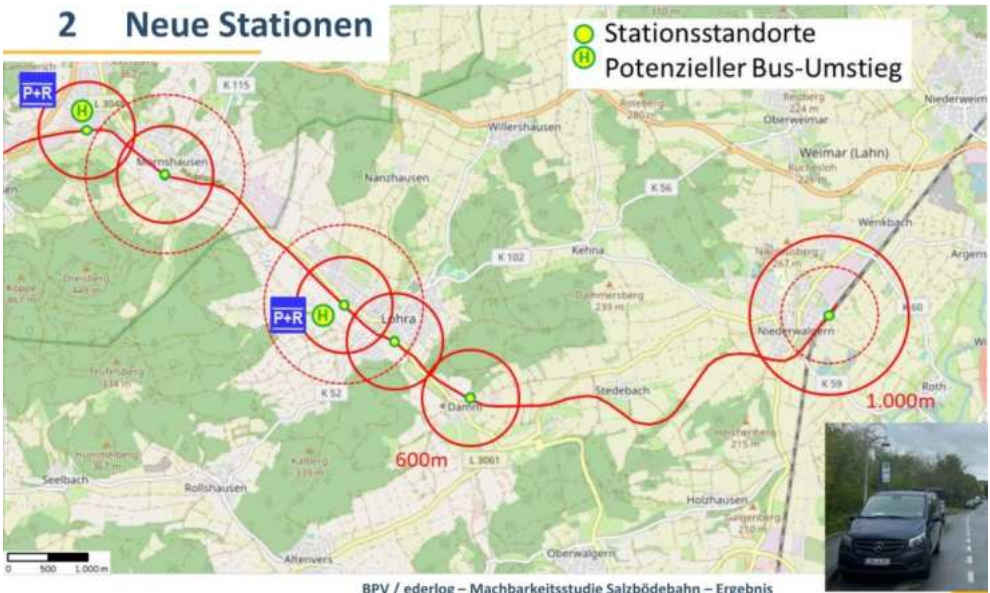
2 Neue Stationen



BPV / ederlog – Machbarkeitsstudie Salzbödebahn – Ergebnis

Neue Stationen im Westteil der zu reaktivierenden Strecke

2 Neue Stationen



BPV / ederlog – Machbarkeitsstudie Salzbödebahn – Ergebnis

Neue Stationen im Ostteil der zu reaktivierenden Strecke

Zum weiteren Vorgehen erläuterte der Vertreter des hessischen Verkehrsministeriums, dass keineswegs irgendetwas „von oben“ entschieden werde, sondern dass nach hessischem Landesrecht die weiteren Schritte (insbesondere eine Planungsvereinbarung mit Land und RMV) vom regionalen Nahverkehrsverband (RNV) als Aufgabenträger veranlasst werden müssten, der ja wiederum aus der Kommunalpolitik gebildet sei. Marian Zachow als Vorstandsvorsitzender des RNV Marburg-Biedenkopf freute sich auf viele nunmehr anstehende Gespräche mit den Kommunalpolitikern und weitere öffentliche Veranstaltungen, um einen breiten Konsens zu erzielen. Diese Gespräche seien ergebnisoffen, es könne auch lediglich eine Trassensicherung beschlossen werden, um zukünftigen Generationen nichts zu verbauen.

Apropos verbauen: Bisher ist der größte Teil der Trasse noch frei und für die wenigen überbauten Stellen konnten in der NKU gute Lösungen in unmittelbarer Nähe gefunden werden. Jedoch ist die Stadt Gladenbach derzeit dabei, das derzeit noch freie ehemalige Bahnhofsgelände mit einem neuen Bebauungsplan zu überplanen, um eine gewerbliche Nutzung zu ermöglichen. An dieser Stelle ist nun Eile geboten, sowohl für die Bahnbefürworter als auch für ihre Gegner.

Mehrfach hingewiesen wurde darauf, dass sich die Region die Gelegenheit, 90 % der Kosten als Bundesförderung ins Land zu holen, nicht entgehen lassen solle. Dadurch werden Landes- und Kommunalgelder für die bisher parallel verlaufenden Buslinien frei und können beispielsweise für mehr Zubringerbusse in die umliegenden Dörfer ausgegeben werden. **Wenn wir diese Chance vertun, wird dieses Steuergeld halt anderswo ausgegeben.** Skeptiker mögen sich bitte die nahegelegene reaktivierte Bahnstrecke Frankenberg-Korbach anschauen, die ihre NKU-Prognosen bereits weit übertroffen hat.

Zum Abschluss meldete sich auch Hans-Martin König, Geschäftsführer der DB-Kurhessenbahn, aus dem Publikum heraus zu Wort. Als einziger Wortbeitrag des Abends ging er auf die von den Anwohnern und Kommunalpolitikern vorgetragene Sorgen und Bedenken ein – was von Seiten des vortragenden Gutachterbüros bislang leider nicht geschah. Er berichtete, dass vor der Reaktivierung der Bahnstrecke Frankenberg (Eder) – Korbach im benachbarten Landkreis Waldeck-Frankenberg vor 10 Jahren ebenfalls erhebliche Sorgen und Bedenken seitens der lokalen Politik in den Gemeinderäten und der Anwohner entlang der Strecke bestanden. Dass aber nach der erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme sowie der sehr positiven Entwicklung der Strecke – mittlerweile haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt – heute die Reaktivierung keiner mehr in Frage stellen würde, **und dass selbst die Zweifler von damals heute den Nutzen erkannt haben, welche eine ganze Region durch die Bahn gewinnt.**

Rückblick: Wieso musste die Aar-Salzböde-Bahn überhaupt sterben?

In den 1990er Jahren wurde in Hessen das „allgemeine Verzehrmodell“ eingeführt, mit dem der Schienenverkehr in den ländlichen Regionen eine deutliche Attraktivitätssteigerung erfahren sollte. Hierfür wurden seinerzeit von Seiten der DB auch für die damalige Aar-Salzböde-Bahn moderne und neue Fahrzeuge beschafft.

Im Vorgriff auf die mit den Landkreisen zu tätigen Verträge weitete die DB das Zugangebot auf der Strecke Herborn – Niederwalgern deutlich aus und verlängerte die Fahrten sogar bis Dillenburg und Marburg.

Bereits damals war im Landkreis Marburg-Biedenkopf der Erste Kreisbeigeordnete die zuständige Person für den ÖPNV im Kreis. Dies war seit der Kommunalwahl im Jahre 1993 Robert Fischbach (CDU), welcher dann 1995 auch zum Landrat gewählt wurde. In seiner Funktion als Erster Kreisbeigeordneter lehnte Robert Fischbach seinerzeit das sog. Verzehrmodell für den Landkreis Marburg-Biedenkopf ab und versetzte somit der Strecke Hartenrod – Niederwalgern den finalen Todesstoß. Daraufhin wurde auf Willen des Landkreises der Personenverkehr im Abschnitt Hartenrod – Niederwalgern bei der DB abbestellt. Eine von der DB vorgeschlagene Verlängerung der zu dieser Zeit noch verkehrenden Fahrten zwischen Dillenburg und Hartenrod bis nach Bad Endbach wurde zudem vom damaligen Bürgermeister der Gemeinde Bad Endbach Jochen Becker (parteilos) ebenfalls abgelehnt, da er keine Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs in der Gemeinde wünschte. Jochen Becker ist übrigens ein Verwandter der Familie des Bad Endbacher Busunternehmens Becker Reisen, das als Betreiber der Buslinie 383 von der Stilllegung der Salzbödebahn profitierte.

Die hierdurch freigewordenen Finanzmittel wurden anschließend zur Ausweitung des Zugangebotes in anderen Teilen Hessens verwendet, während das Hinterland lokalpolitisch gewollt auf dem Abstellgleis landete. Seitens des RMV wurde der verbliebene Restverkehr zwischen Herborn und Hartenrod am 09.06.2001 abbestellt. Ein geplanter Trassensicherungsvertrag von Seiten der DB wurde vom Landkreis Marburg-Biedenkopf ebenfalls abgelehnt. Dies ist auch der Grund, wieso die Aar-Salzböde-Bahn zu Beginn der 2000er Jahre nicht Teil der neugegründeten Kurhessenbahn wurde – obwohl von Seiten der DB das Interesse an einem Erhalt der Strecke bestand.

Wer genau müsste eigentlich die nach dem Bundeszuschuss noch verbleibenden Kosten bezahlen?

- Bau der Strecke inkl. Bahnsteige: Das Land Hessen trägt (über HessenMobil) alle nach dem Bundeszuschuss noch verbleibenden Kosten.
- Zuwege zu den Bahnsteigen, P+R-Anlagen, Bushaltestellen: Es gibt Landesfördermittel in Höhe von 90 % der anrechenbaren Kosten. Den Rest

müsste die jeweilige Kommune tragen. Im Vergleich zum Ist-Zustand wäre hier vor allem die Stadt Gladenbach betroffen.

- Betriebskosten (Zugfahrten): Sind vom RMV zu tragen, der dafür wiederum vom Bund mit Regionalisierungsmitteln ausgestattet wird.
Hinweis: Im Gegensatz dazu werden die derzeitigen Kosten der Buslinie 383 vom Landkreis Marburg-Biedenkopf getragen, weil er diese Linie vor ca. 15 Jahren gegen eine einmalige Ablösezahlung vom RMV in die Kreisträgerschaft übernommen hat. Durch die Salzbödebahn würde diese Buslinie in Teilen überflüssig. Die dadurch freiwerdenden Gelder stünden dann für andere Buslinien im Landkreis zur Verfügung, beispielsweise für Buslinien in die umliegenden Dörfer.

Insgesamt müsste die Kommunalpolitik inkl. Landkreis also weniger als 10 % der Kosten tragen, erhält aber 100 % des direkten Nutzens (der verbesserten Verkehrsleistungen) und außerdem noch den indirekten Nutzen durch weniger Landflucht und mehr Fremdenverkehr / Kurbetrieb.

 **Christhard Beringer und Sebastian Berg**



Das Bahnviadukt vor Bad Endbach

Teilsanierungen der Lahntalbahn mit elektronischem Stellwerk und neuen Bahnsteigen - kommt dann wirklich die Stabilität?

Über die schlimme Situation, dass auf der Lahntalbahn seit Januar 2024 nur noch bis am Nachmittag gefahren wird, haben wir ja bereits ausführlich berichtet. Nun möchten wir darstellen, was ab Juli 2024 an der Lahntalbahn für Fahrgäste ausgebaut werden soll.

Der Abschnitt zwischen Wetzlar und Weilburg soll vom 06.07.-25.08.2024 und der Abschnitt zwischen Weilburg und Eschhofen vom 06.07.-27.10.2024 komplett für den Personenverkehr stillgelegt werden. Dabei wird das erste Mal in der Neuzeit auch in die Haltestelleninfrastruktur investiert, welche mit rudimentären Instandsetzungen noch aus der Zeit des Beginns des 20. Jahrhunderts stammen dürfte. Geplant sind folgende Bahnsteigerneuerungen:

Wetzlar	keine Investition mit diesem Programm
Albshausen	keine Investition mit diesem Programm
Solms (Lahn)	neuer Außenbahnsteig
Leun/Braunfels	neuer Hausbahnsteig
Stockhausen (Lahn)	2 neue Außenbahnsteige
Löhnberg	2 neue Bahnsteige
Weilburg	keine Investition mit diesem Programm
Gräveneck	2 neue Außenbahnsteige
Füfurfurt	neuer Außenbahnsteig
Aumenau	keine Investition mit diesem Programm
Arfurt	keine Investition mit diesem Programm
Villmar	2 neue Außenbahnsteige
Runkel	2 neue Außenbahnsteige
Kerkerbach	Erneuerung Mittelbahnsteige
Eschhofen	keine Investition mit diesem Programm
Limburg (Lahn) [Stadt-Bahnhof]	keine Investition mit diesem Programm

Die Bahnsteige sollen mit 55 cm über Schienenoberkante ausgebaut und 140 m lang werden. Aus Sicht von PRO BAHN werden diese somit Bahnsteige viel zu kurz. Die Nahverkehrstriebwagen der Linie RB45 haben genau diese Einstiegshöhe. Wir stellen uns allerdings die Frage, warum nicht alle Bahnsteige, welche aus Vorkriegszeiten stammen, grundhaft erneuert werden. Sie sind allesamt an diesen Bahnstationen nicht mehr zeitgemäß.

In **Solms, Leun/Braunfels** und **Fülfurt** ist es erforderlich, auch den zweiten Seitenbahnsteig zu erneuern. Später werden erneut aufwendige Baustelleneinrichtungen und Teilstreckensperrungen notwendig sein, um diese Investitionen nachzuholen.

Nicht erneuert wird die Station **Aumenuau**. Hier ist zu einem späteren Zeitpunkt geplant, den Bahnsteig für beide Fahrrichtungen an den Hausbahnsteig zu legen. Als Begründung muss herhalten, dass aufgrund des steilen Lahnufers an dieser Stelle angeblich kein Außenbahnsteig errichtet werden kann. Das sehen wir von PRO BAHN anders. Man schafft sich mit der Situation, dass die Züge der RB45 in Richtung Limburg dann stets auf das Gegengleis wechseln müssen, einen neuen Engpass. Man könnte auch in angepasster Architektur eine Art Balkonkonstruktion als Außenbahnsteig errichten. Damit es kein Betonmonster würde, könnte man die Konstruktion regionaltypisch verkleiden.



Der Bahnhof Runkel, Blick Richtung Limburg, mit einem RE25

Auch **Arfurt** ist ein Problemfall: Dort wurde zwar schon vor gut zehn Jahren die Bahnsteigoberfläche erneuert und mit einem taktilen Leitsystem versehen. Jedoch hat man damals unsinnigerweise die Bahnsteighöhe auf 38 cm belassen, weil es sich nicht um ein Programm für grundhafte Erneuerungen handelte, woraus die Oberflächensanierung finanziert wurde. Die Bahnstation Arfurt hat einen großen Nachteil. Sie liegt 1,2 km vom Ort entfernt und hat nur einen schmalen Wirtschaftsweg als Straßenerschließung. Die Bahnstation sollte direkt am Ort Arfurt neu errichtet werden – die Strecke führt direkt am Ort vorbei.

In **Weilburg** selbst passiert auch nichts. Dort hat man vor Jahren den zweiten Bahnsteig, welcher u.a. der Weiltalbahn diente, abgebaut, ebenso den

Hausbahnsteig. Nun besteht seit dem Hessentag 2005 lediglich ein Mittelbahnsteig mit 76 cm Höhe. Es halten dort aber ausschließlich Züge mit dem Einstieg auf 55 cm über Schienenoberkante, weshalb der gültige RMV-Nahverkehrsplan von 2020 eine Aufschotterung der Gleise vorsieht. Wann dies passiert, steht in den Sternen.

Die Bahnsteige an der Lahntalbahn werden also künftig größtenteils einen barrierefreien Einstieg in die Nahverkehrstriebwagen ermöglichen - aber wird auch die Zuwegung zu den Bahnsteigen barrierefrei sein? Hier zeigt sich, dass die Deutsche Bahn die Zuständigkeitsgrenzen sehr stringent definiert und man über das vorhandene Straßennetz dann doch nicht komplett barrierefrei auf den Bahnsteig gelangt. Lediglich der Neubau von drei technisch gesicherten Reisenden-übergängen ist vorgesehen.

Aber nicht nur die Bahnsteige werden teilweise erneuert. 18 Bahnübergänge werden entweder neu gebaut oder baulich deutlich angepasst und optimiert. Man kann hoffen, dass dadurch auch ein Teil der barrierefreien Zugänge ermöglicht werden kann. An 18 Übergängen zu bauen, das ist schon allerhand, denn die Lahntalbahn hat im Verhältnis nur wenige schienengleiche Bahnübergänge. Zusätzlich plant die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber auch noch den Neubau von Stützwänden.

Parallel wird ein dreistelliger Kilometerwert an Leitungskabeln verbaut und dies vorrangig für den Aufbau des neuen elektronischen Stellwerks (ESTW) mit dem eher unpassenden Namen „Obere Lahn“. Es wird wie auch bereits das ESTW „Untere Lahn“ in Diez aufgebaut, so dass künftig zwei digitale Arbeitsplätze mit Zugverkehrssteuerern (neuer Name für Fahrdienstleiter) ausreichen, um den gesamten Abschnitt zwischen Eschhofen und Albshausen elektronisch zu regeln. Zusätzlich werden auf der Strecke noch zehn kleinere ESTW-Module errichtet.

Die Deutsche Bahn InfraGO verspricht sich davon optimierte Fahrbeziehungen und eine bessere Betriebsabwicklung in den Bahnstationen, eine stabilere Betriebsdurchführung und hohe Zuverlässigkeit. Begegnungsverbote fallen weg, so dass zwei Züge gleichzeitig nebeneinander in die Bahnstationen einfahren können. Der Gleiswechselbetrieb wird in dem gesamten Ausbauabschnitt möglich sein.

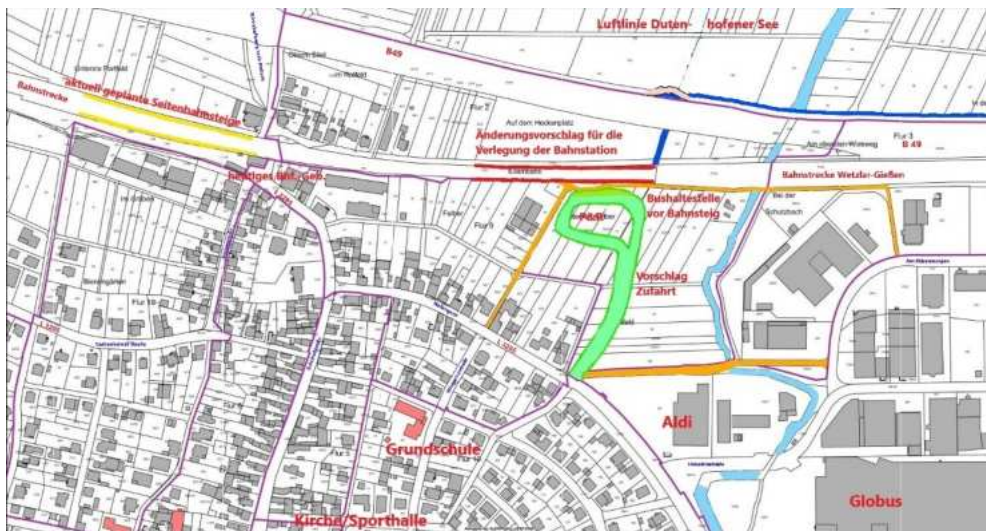
Interessant ist es beim Güterverkehr. In **Kerkerbach** mit einem Anschlussgleis der alten Kerkerbachbahn sowie im Bahnhof **Löhnberg** werden noch Güter umgeschlagen. Dies soll auch so bleiben. Auch während der Bauarbeiten wird der Güterverkehr im Abschnitt Kerkerbach-Eschhofen weiter aufrechterhalten.

Fazit: Man kann der Deutschen Bahn nur viel Glück bei der Umsetzung wünschen und dass das, was dort kommen soll, auch pünktlich in Betrieb genommen werden kann. Mutmaßungen, dass auch diese Baumaßnahme länger dauert als geplant, muss man im Vorfeld erst einmal so im Raum stehen lassen.

 **Thomas Kraft**

Umbau Bahnhof Dutenhofen ganz neu denken: Verlegung um 400 m nach Osten und auf jeden Fall 55 cm Bahnsteighöhe!

Im Bahnhof des Wetzlarer Stadtteils Dutenhofen, örtlich eigentlich näher an Gießen gelegen, sollen die Bahnsteige neu errichtet werden. Sie sind, wie bis dato bei allen Bahnstationen im Lahn-Dill-Kreis, noch in dem Zustand wie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Anstelle des heutigen Mittelbahnsteigs - der Zugang wird bislang durch die örtliche Fahrdienstleitung geregelt - sollen an gleicher Stelle zwei Seitenbahnsteige gebaut werden. In der hier abgedruckten Karte sind die Bahnsteige in „gelb“ dargestellt. Die Fahrdienstleitung wird künftig in Gießen zusammengefasst.



Die Örtlichkeit rund um den Bahnhof Dutenhofen ist sehr eng. Die Straße des Bahnübergangs mündet unmittelbar südlich in die vorfahrtsberechtigten Richtungsfahrbahn der Landesstraße L 3285. Der Verkehrsraum befindet sich zudem in einer scharfen Abbiegung. Kleingewerbe, Kiosk, Imbiss, alles hat sich unmittelbar an dieser Stelle niedergelassen. Der Straßenzug der L 3285 (Grabenstraße und Bahnhofstraße) ist in den letzten vier Jahren grundhaft erneuert worden. Es handelt sich trotz Landesstraße um einen engen Einbahnstraßenring. Der geplante Bau einer barrierefreien Bushaltestelle für die Stadtbuslinie 11 musste verschoben werden, da die Bedürfnisse der Gewerbe, aber auch die Vielzahl der Hofeinfahrten massive Schwierigkeiten bereiten.

Eigentlich war geplant, den Straßenzug gleichzeitig mit der Erneuerung der Bahnstation grundhaft zu erneuern. Da jedoch die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber die Erneuerung der Bahnstation Dutenhofen immer wieder auf Jahre verzögert hat, entschloss man sich seitens der Stadt Wetzlar (als Stadt über 50.000 Einwohner innerörtlich auch für Landesstraßen zuständig), die Erneuerung der Bahnhofstraße und der Grabenstraße vorzuziehen.

Die engen Flächen direkt hinter dem geplanten Bahnsteig 1 (Richtung Gießen) gehören der Stadt. Sie sind jedoch sehr eng, und es lassen sich nur wenige Parkplätze sowie diverse zeitgemäße Einrichtungen unterbringen.

Daher wird hier in diesem Fachmagazin durch PRO BAHN Mittelhessen ein Alternativvorschlag unterbreitet. Die Bahnsteige sollten nicht am alten Standort errichtet werden. Der schienengleiche Bahnübergang kann dort bleiben. Die neue Bahnstation mit Seitenbahnsteigen wird 400 m weiter östlich errichtet, in der Karte in „rot“ dargestellt. Dort liegt zwischen den bebauten Siedlungsbereichen südlich der Bahnstrecke Gießen-Wetzlar noch eine kleinere landwirtschaftliche Fläche. Wie man der Karte entnehmen kann, wird diese nicht nur von der eigentlichen Ortslage Dutenhofen und der Bahnlinie eingegrenzt, sondern auch von dem großen Gewerbegebiet Dutenhofen.

Final heißt das, wenn eine Bahnstation für Dutenhofen rund 400 m weiter östlich errichtet würde, dann wäre das große Gewerbegebiet mit hunderten Arbeitsplätzen, aber auch mit dem großen SB-Warenhaus Globus Handelshof fußläufig erreichbar.



Das Freigelände mit Wiesen, im Hintergrund auf gut 150 m die Bahnstrecke. Der Standort des Fotografen ist das letzte Grundstück der Ortsbebauung

Seit Jahren gibt es Beschwerden von Anwohnern an der engen Durchgangsstraße L 3285 in Dutenhofen, dass die Stadtbuse der Linie 11, welche zum Bahnhof Dutenhofen eine Stichfahrt/Schleife fahren müssen, für sie eine Belastung sind. Stichfahrt heißt, jede Tour führt in weiten Teilen zur Doppelfahrt. Wir sind als Fahrgastverband PRO BAHN wahrlich nicht diejenigen, welche sich an dem Bashing gegen den Bus, gegen öffentliche Verkehrsmittel beteiligen. Nein, andernorts erheben wir dagegen massiv das Wort. Schaut man sich den hier beschriebenen Vorschlag an, könnte auf die belastende Schleife in der engen Ortslage verzichtet werden.

Weiter östlich würden auch zwei Seitenbahnsteige errichtet. Wir fordern natürlich die Höhe von 55 cm. Dazu noch ein paar Sätze am Schluss. Unter der Bahn könnte ein Durchlass entstehen, die Bahnsteige könnten durch Treppen und Rampen erschlossen werden.



Um auf die Bahnsteighöhe zu kommen, muss an der Stelle einer neuen Bahnstation Dutenhofen keine nennenswerte Höhe überbrückt werden.

Für die Stadtbuslinie 11 könnte von der Wellergasse (L 3285) im Bereich des Aldi-Marktes eine Stichstraße mit Wendeanlage errichtet werden, so dass die Busse direkt an den Bahnsteig in Fahrtrichtung Gießen heranfahren könnten. Der Neubau der Stichstraße ist in der Karte in „grün“ dargestellt. Es ist so viel Platz, dass auch eine umfassendere Infrastruktur mit Intermodalität errichtet werden kann. Am heutigen Standort würde dies allenfalls einer unzweckmäßigen Zangengeburt gleichen.

Über die verlängerte Wingertenstraße, welche nördlich der Wellergasse heute nur als Wirtschaftsweg genutzt wird, könnte ein ausgebauter Fuß- und Radweg den Ortskern Dutenhofen direkt mit der neuen Bahnstation verbinden. In der Karte ist dieser in „orange“ dargestellt. Eine enorme Erkenntnis, die Entfernungen zwischen den wichtigsten soziokulturellen Einrichtungen des Ortskerns wäre bei dieser neuen Bahnstation nicht größer als zur heutigen Vorgängerin.

Bereits heute bestehen zwei ausgebauten Wirtschaftswegen in das große Gewerbegebiet Dutenhofen. Der eine führt fast direkt zum Globus Handelshof, der zweite verläuft weiter nördlich direkt an der Bahnlinie und endet im Gewerbegebiet in der Straße „Am Rübenmorgen“ mit den größeren Gewerbebetrieben. Auch diese Wege sind in „orange“ dargestellt. Zudem besteht entlang der Wellergasse ein klassischer Gehweg direkt zum Aldi-Markt und zum Globus Handelshof. All dies sind Entfernungen von wenigen hundert Metern, so dass mit überschaubarem Aufwand auch das große Gewerbegebiet im Osten des Stadtgebiets Wetzlar einen Bahnanschluss erhalten würde.

Nicht nur das, man könnte die neue Fußgänger-Bahnunterführung weiter nach Norden verlängern. Parallel mit nur 50-150 m Abstand liegt nördlich zur Bahnlinie Gießen-Wetzlar die B 49 als vierspurige Kraftfahrstraße zwischen den beiden Oberzentren. Wenn ein weiterer Durchlass unter der Bundesstraße errichtet würde, wäre man sofort im Bereich der Erschließungsstraße zum Dutenhofener See mit Campingplatz, Gastronomie und Partymeile im Saisonbetrieb. Der Ortskern Dutenhofen wäre per Fuß und Rad deutlich näher erreichbar.

Kein 76 cm-Bahnsteig, sondern 55 cm !

Auch im Fall Dutenhofen bleibt der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen bei seiner Haltung. Es darf aktuell keine Bahnstation im Lahn-Dill-Kreis auf 76 cm ausgebaut werden. Nach jüngeren Informationen war zu erfahren, dass neben Herborn die Deutsche Bahn DB InfraGO auch für Dutenhofen den Ausbau auf 76 cm plant. Auch hier gilt: Es werden bis in die 2040er bis 2050er Jahre hinein nur Nahverkehrstriebwagen mit der Einstieghöhe 55 cm in Dutenhofen halten. Die Linien RB40 und RB45 werden mit LiNT-Triebwagen bzw. neu angeschafften Coradia Continental-Triebwagen der Hess. Landesbahn befahren. Wir wollen wirkliche Barrierefreiheit, diese ist nicht mit neuen Barrieren von 21 cm Höhenunterschied erreichbar, so dass der Fahrzeugboden entsprechend tiefer als der Bahnsteig liegt. PRO BAHN kündigt, nachdem dies bereit im Fahrgastbeirat thematisiert wurde, weitere Widerstände an.

 **Thomas Kraft**

Quo vadis, Lahn-Dill-Kreis? Wahlprüfsteine für die Landratskandidaten

Vom 6.-9. Juni 2024 findet die Europawahl statt, bei der die Bürger der Europäischen Union die Mitglieder des Europäischen Parlaments wählen. Für die Europawahl in Deutschland hat die Bundesregierung den 9. Juni 2024 als Wahltermin bestimmt. Zeitgleich mit der Europawahl findet im Lahn-Dill-Kreis die Direktwahl des Landrates statt.

Im Lahn-Dill-Kreis sind die wahlberechtigten Bürger daher aufgerufen, gleich zweifach ihr Wahlrecht in verantwortungsvoller Weise auszuüben, insbesondere da der seit dem 7. Nov. 2006 amtierende Landrat Wolfgang Schuster (SPD) nicht erneut kandidiert.

Für die Direktwahl zum Landrat sind vier Wahlvorschläge zugelassen worden (in alphabetischer Reihenfolge): Carsten Braun (CDU) aus Driedorf, Thassilo Hantusch (Die Heimat) aus Braunfels, Frank Inderthal (SPD) aus Solms und Christopher-Ray Lenz (Die Partei) aus Wetzlar.

Auf Grundlage der hessischen Landkreisordnung (HKO) leitet und beaufsichtigt der Landrat den Geschäftsgang der gesamten Verwaltung und sorgt für den geregelten Ablauf der Verwaltungsgeschäfte. Ebenso hat er als Behörde der Landesverwaltung darauf hinzuwirken, dass die im Landkreis tätigen Verwaltungsbehörden in einer dem Gemeinwohl dienlichen Weise zusammenarbeiten. Darüber hinaus kommt dem Landrat aufgrund seiner hervorgehobenen Stellung eine besondere Verantwortung für die Entwicklung des Landkreises und die Förderung des Allgemeinwohls zu.

Speziell vor dem Hintergrund der aktuell zahlreichen sich überlagernden Krisen und der auch bei uns immer deutlicher werdenden Auswirkungen der Klimakrise sind daher in der kommenden Amtszeit auch in unserem Landkreis weitreichende Entscheidungen, insbesondere im Verkehrssektor, zu treffen. Gleichzeitig sind dabei der soziale Ausgleich und der Erhalt bzw. vor allem die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen urbanen und ländlich geprägten Regionen zu berücksichtigen.

Gerade in der Ausgestaltung der Verkehrswende und der Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebotes wird dem Ausbau des Bahnverkehrs mit seinen systemimmanenten Vorteilen und der seit über 100 Jahren bewährten Elektromobilität dabei eine wachsende Bedeutung zukommen.

Angesichts dessen ist die durch den RMV und der VLDW beauftragte Voruntersuchung zur Dietzhöhlzalbahn mit ihren dargestellten erheblichen strukturellen Fehlern nicht zielführend und wird der Verantwortung gegenüber unseren nachfolgenden Generationen nicht gerecht.



Heißt es bald wieder: „Nächster Halt: Ewersbach“? Auch der neu zu wählende Landrat kann dabei wichtige Impulse setzen. Foto: Dietzhöhlztalbahn e.V. / Stephan Kretzer

Damit die Wähler des Lahn-Dill-Kreises am 9. Juni eine verantwortungsvolle Wahlentscheidung treffen können, wurden die drei Kandidaten Carsten Braun (CDU), Frank Inderthal (SPD) und Christopher-Ray Lenz (Die Partei) um die Beantwortung eines Wahlprüfsteines zur Dietzhöhlztalbahn gebeten:

„Wie wollen Sie sich in der kommenden Amtszeit für die Reaktivierung der Dietzhöhlztalbahn einsetzen, um dadurch einen regionalen Beitrag zur Verkehrswende, zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele und zur Entwicklung des ländlichen Raumes zu leisten?“

Gerade in Bezug zur Dietzhöhlztalbahn wird sich zukünftig zeigen, inwieweit der neu gewählte Landrat bereit ist, die Fehler der Vergangenheit in verantwortungsvoller und zukunftsorientierter Weise zu korrigieren.

Frank Inderthal (SPD) geht in seiner Antwort als Bürgermeister von Solms dabei auch auf die Situation der Solmsbachtalbahn ein. Für ihn waren die „Stilllegungen der Solmsbachtalbahn wie auch der Dietzhöhlztalbahn [...] jeweils aus heutiger Sicht ein großer Fehler. Möglichkeiten der umweltfreundlichen Mobilität wurden damit genommen und gleichzeitig der Bedarf an individueller Mobilität gesteigert. Die Folge waren hier wie dort umso mehr Autos und LKW, die heute immer mehr als Belastung empfunden werden. Wenn nun über die Reaktivierung dieser Strecken nachgedacht wird, ist das zu begrüßen.“

Er befürwortet daher ausdrücklich, dass bei der Solmsbachtalbahn „die Machbarkeit erneut geprüft wird, um dann möglichst frei von Vorfestlegungen auf die Situation geschaut wird.“ Für die Dietzhöhlalbahn unterstützt er dieses Vorgehen ebenso. „Gemeinsam an einem Tisch sitzen und ohne Vorfestlegungen auf die Untersuchung schauen, mit gleichem Blick auf die Chancen wie auf die Risiken. Für dieses Vorgehen werde ich mich als Landrat einsetzen, sofern mir die Wählerinnen und Wähler das Vertrauen aussprechen.“

Carsten Braun (CDU) findet in einer ersten Reaktion das Thema Reaktivierungen „sehr spannend“. Eine ausführliche Antwort lag bis Redaktionsschluss leider noch nicht vor.

Von **Christopher-Ray Lenz (Die Partei)** gab es bis Redaktionsschluss keine Reaktion.

Für die Wähler des Lahn-Dill-Kreises können diese Reaktionen der Kandidaten als Unterstützung dienen, um am 9.Juni eine verantwortungsvolle Wahlentscheidung treffen zu können. Darüber hinaus ist es in diesen herausfordernden Zeiten besonders wichtig, sich als aufrechte Demokraten an der Wahl zum Europäischen Parlament zu beteiligen, um so zusammen als europäische Familie am gemeinsamen Haus Europa weiterbauen zu können und nicht in dunkle Zeiten unserer Geschichte zurückzufallen.



Stephan Kretzer, Torsten Haas

Rückblick auf die Sonderfahrt der LB nach Linz/Rhein: Alles gelang gut – kaum Verspätungen

Die diesjährige Sonderfahrt des Vereins Lumdatalbahn e.V. führte zirka 120 Fahrgäste aus dem Lumdatal und aus der weiteren Umgebung nach Linz am Rhein.

Dem Verein Lumdatalbahn gelang es, die teilreaktivierte Strecke von Mainzlar nach Lollar für ihre Sonderfahrt am 27. April zu nutzen. Groß war die Freude, als die Hessische Landesbahn dem Ansinnen zustimmte, nach fast acht Jahren wieder in Mainzlar mit ihrer 8. Sonderfahrt zu starten.

Wie in den zurückliegenden Jahren gab es kleinere Probleme im Vorfeld zu bewältigen. Der eigentlich gecharterte Triebzug für rund 90 Fahrgäste war schon Anfang Dezember ausgebucht, und zahlreiche Interessenten standen noch auf der Warteliste. Letztlich konnte ein Zug mit einer Kapazität von rund 120 Personen gechartert werden, der schlussendlich am 27. April um 8:20 Uhr in Richtung Lollar und dann über Wetzlar nach Linz am Rhein startete mit dem Triebzugführer Maik Niekisch (HLB) und unter der Leitung des 2. Vorsitzenden, Friedrich Lang.



Das Bild zeigt unseren Sonderzug der HLB, sowie von rechts: Malte Eiff (Organisation Kasbachtalbahn), den 2. Vorsitzenden Friedrich Lang (Organisation Schifffahrt nach Königswinter), den 1. Vorsitzenden Manfred Lotz und Bürgermeister Hans Faust/Linz

Ein Halt in Lollar wurde erst einen Tag vor der Fahrt möglich gemacht, obwohl schon seit einigen Tagen ein Güterzug auf Gleis 11 abgestellt war, wo unser Halt zum Beladen der Getränke und des Frühstücks vorgesehen war. Dem Planer der HLB in Butzbach, Tim Ries, gelang es, ein gutes Konzept zum Beladen auszuarbeiten: Anfahrt auf Gleis 13, das zum Aus- und Einfahren auf die Main-Weser Bahn genutzt werden muss. Sägefahrt in Richtung Kassel und zurück zum Bahnhof Lollar Gleis 1 zum Beladen. Sägefahrt in Richtung Frankfurt, dann wieder zurück auf Gleis 13, von dort aus ging es dann ins Lumdatal nach Mainzlar. Viel einfacher wäre es natürlich gewesen, wenn die DB-Netz das Gleis 3, auf dem früher die Züge der LumdataleBahn hielten, nicht abgebaut hätte!

Weitere Einstiege nach Mainzlar waren dann Lollar (Gleis 1), Gießen und Wetzlar.

Bei Ankunft in Linz wurden die Fahrgäste der Sonderfahrt durch den dortigen ehrenamtlichen Bürgermeister Hans Faust auf das herzlichste willkommen geheißen. In Linz standen neben der Schifffahrt nach Königswinter eine Fahrt mit dem Museumszug der Kasbachtalbahn an.



Unser Sonderzug in Lollar Gleis 1



Fahrgäste steigen in den Museumszug der Kasbachtalbahn ein

Die Heimreise ging dann über Königswinter wieder zurück. Der 1. Vorsitzender der LB Manfred Lotz dankte allen Fahrgästen, dem Organisationsteam um den 2. Vorsitzenden Lang und Jonathan Alt, dem Eisenbahnbetriebsleiter der HLB, Jochen Fink, der es ermöglicht hatte, ab Mainzlar zu fahren, dem RMV für seine Unterstützung, Frau Kärcher und der Bäckerei Bierau/Lollar, Florian Hoff/Edeka Lollar sowie Thomas Philipp aus Lemgo und der Privatbrauerei Strate aus Detmold. Ein besonderer Dank galt dem Arzt Dr. Maykämper aus Lollar.

 **Manfred Lotz**

Thomas Mroczek ist Regionalvorsitzender des PRO BAHN Regionalverbandes Starkenburg

Der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg traf sich am 20.04.2024 zu seiner jährlichen Regionalmitgliederversammlung im Gasthaus „Hessischer Hof“ in Nauheim bei Groß-Gerau. Man erfreute sich über die gute Teilnahme und die konstruktive Diskussion. Der Regionalverband ist aktiv für die Interessen der Fahrgäste in den südhessischen Landkreisen Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau, Bergstraße und Odenwald, der Stadt Darmstadt sowie im östlichen Landkreis Offenbach.

Die Versammlung wählte unter Leitung des hessischen PRO BAHN Landesvorsitzenden Thomas Kraft den Nauheimer Thomas Mroczek zum Regionalvorsitzenden. Ihm steht weiterhin der Stellvertretende Regionalvorsitzende Michael Reuter zur Seite. Neuer Schriftführer ist Kurt-Michael Heß aus Weiterstadt, Kassenwartin ist Susan Grimmette aus Darmstadt-Eberstadt. Den Regionalvorstand komplettieren Bernd Rohrmann aus Darmstadt-Kranichstein, Uwe Schuchmann aus Ober-Ramstadt und Robert Schäfer aus Darmstadt-Eberstadt.

Der langjährige Schriftführer Marcus Gottsleben ist aus beruflichen und persönlichen Gründen aus dem Regionalvorstand ausgeschieden und wird in eine andere PRO BAHN-Gliederung wechseln. Für seine langjährige Vorstandsarbeit dankte ihm Thomas Kraft, wünschte ihm für den weiteren Weg alles Gute und sicherte ihm zu, dass ihm die Teilnahme an Veranstaltungen von PRO BAHN in Hessen weiterhin jederzeit offenstehen.

In der anschließenden inhaltlichen Diskussion nahm der aktuelle Personalausfall bei den Bahnverkehrsunternehmen mit der Folge von ausfallenden Zügen und außer Betrieb genommenen Stellwerken breiten Raum ein. Aus Sicht der Fahrgäste ist nun sowohl das Verkehrswesen, als auch die Politik gefragt, gegen diesen Notstand so schnell als möglich Abhilfe zu schaffen. Wiederkehrendes Thema war außerdem die noch in den Kinderschuhen von Planung und Anhörung befindliche Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim.

Der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg plant, die Öffentlichkeitsarbeit auszubauen, um so bei den Menschen in der Region für das Thema der Entwicklung von Bussen und Bahnen mehr Interesse zu wecken. Es besteht die Zuversicht bei den Aktiven, dass im Rahmen der Klimadebatte das Thema der öffentlichen Mobilität mehr in den Mittelpunkt rücken wird.

 **Thomas Kraft**

In über 25 Jahren wurde der ÖPNV deutlich besser: Dadina-Geschäftsführer M. Altenhein im Ruhestand

Am 31.05.2024 ging der langjährige Geschäftsführer des Zweckverbandes Dadina, Matthias Altenhein, in den Ruhestand. Schon vor Gründung der Dadina im Jahr 1997 war der 1959 geborene Assessor Geschäftsführer des Vorgängers „Regionaler Nahverkehrsverband“.

Die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) ist die einzige lokale Organisation in Hessen, in der eine Großstadt und der ihn umgebende Landkreis zusammenarbeiten. Dies sieht man auch im Linienverkehr, bei dem lokal verantwortete Buslinien im Stadtgebiet die innerörtliche Erschließung sicherstellen wie z.B. die Buslinien aus Weiterstadt im Darmstädter Nordwesten. Dem ist sich die Stadt Darmstadt oft nicht bewusst und muss an diese Vorteile durch den Fahrgastbeirat oder Mitglieder der Dadina-Verbandsversammlung, in der Stadt und Kreis paritätisch vertreten sind, erinnert werden.

Als Geschäftsführer beriet Altenhein die hauptamtlichen ÖPNV-Dezernenten von Kreis und Stadt sowie die ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder in nichtöffentlichen Vorstandssitzungen und bereitete Beschlussempfehlungen an die Verbandsversammlung vor. In diesem Spannungsfeld gibt es durchaus Gestaltungsmöglichkeiten und Freiheiten, die er mal gut, mal weniger gut genutzt hat. So äußerte Pro Bahn Starkenburg scharfe Kritik am Festhalten an einer meterspurigen Straßenbahn in den Ostkreis. Dennoch ist der gesamte ÖPNV zum Ende von Altenheins Amtszeit deutlich besser aufgestellt als zum Amtsantritt.

Tariflich kann das „Mobitick“, eine in Stadt und Kreis gültige Schüler-/Azubi-Jahreskarte, sowie die Beibehaltung des schon vor dem RMV-Start 1995 angebotenen Seniorentickets als Vorlage für die nun hessenweit bestehenden Angebote gesehen werden. Der RMV hatte an die Wirtschaftlichkeit dieser Angebote nicht geglaubt.

Wenn auch einige kreisgrenzenüberschreitende Buslinien wie von Darmstadt nach Lindenfels oder von Modautal nach Gadernheim verschwanden, kamen neue hinzu, z.B. von Pfungstadt nach Gernsheim, von Griesheim nach Groß-Gerau, von Babenhausen nach Aschaffenburg und Kleinwallstadt, von Dieburg nach Mömlingen sowie von Reinheim übers Felsenmeer nach Reichenbach. Auch die Reaktivierung der Pfungstadtbahn fällt in Altenheins Wirkenszeit.



Uwe Schuchmann

Straßenbahn-Verlängerung über Darmstadt-Arheilgen hinaus bis nach Wixhausen: Ein Angebot an die Bürgerschaft

Schienen-Neubau-Projekte für Straßenbahnen und Züge sind auch heute noch immer ein Garant für volle Versammlungshallen. So auch am Abend des 16.04.2024 im Wixhäuser Bürgermeister-Pohl-Haus, wo noch jede Menge zusätzliche Stühle aus dem Lagerraum ad hoc herbeigeschafft werden mussten.



Das sich füllende Bürgermeister-Pohl-Haus am 16.06.2024 anlässlich der Vorstellung einer Straßenbahn-Verlängerung von Arheilgen nach Wixhausen

Strukturell lief die Veranstaltung wie folgt ab: Oberbürgermeister Hanno Benz und der für Darmstadts ÖPNV-Entwicklung verkehrspolitisch verantwortliche Stadtrat Paul Georg Wandrey erklärten arbeitsteilig einleitend die bisherige Verlaufsentwicklung auch aufgrund von Beschluss-Fassungen des Darmstädter Stadtparlaments, wie es zur jetzt vorzustellenden Machbarkeitsstudie einer Straßenbahn-Verlängerung über Arheilgen, Dreieichweg, hinaus bis nach Wixhausen kam.

Ihr gemeinsames Credo: "Wir stellen Ihnen das heute Abend hier alles vor und Sie entscheiden darüber, ob es gewünscht ist."

Sogleich übernahmen zwei Repräsentanten des zur „Dorsch Gruppe“ gehörenden Ingenieurbüros „spiekermann“ die Vorstellung der vierteiligen Machbarkeitsstudie.

In dem hierzu grundsätzlich iterativen Prozess waren sowohl technische, verkehrliche als auch betriebliche Aspekte miteinander verwoben zu betrachten mit den Aufkommensschwerpunkten FAIR, GSI Helmholtzzentrum, Quartier „Messeler-Park-Straße“ östlich B3, Wohngebiete Wixhausen-Ost und Wixhausen-West mit S-Bahn-Haltepunkt als Trenner genau dazwischen.

Vorteile einer Straßenbahn sind die umsteigefreien Verbindungen von Wixhausen in die Innenstadt, hoher Fahrkomfort durch angenehme Laufruhe besonders auch

für mobilitätseingeschränkte Menschen, hohe Sicherheit, zudem umweltfreundlich, hohe Kapazitäten mit geringem Personaleinsatz sowie Steigerung der Attraktivität des Stadtteils durch sichtbar gute verkehrliche Erschließung.

Dem heutigen Planungsstand gingen bisher folgende Etappen voraus: Erste Ideensammlungen von beispielsweise Bürgern, Politikern, Verwaltung etc., Ideen-Konkretisierung, Beginn der Planungen. Nun die öffentliche Vorstellung der Machbarkeitsstudie auf einem hohen „Flughöhe-Niveau“, welche noch Modifikationen zulässt. Dem folgt noch die Abschätzung einer Realisierbarkeit (technisch, betrieblich, verkehrlich, finanziell, Betroffenheiten/Akzeptanz).

Die Machbarkeitsstudie ist ein iterativer Prozess zur Einschätzung der Realisierbarkeit, bestehend aus den Aspekten Technische Machbarkeit, Kosten, Angebotskonzept, Nutzen/Potentiale, Förderwürdigkeit, Betroffenheiten.

Es gibt jedoch einige Herausforderungen in Wixhausen:

- Endschleifenwende für Einrichtungsfahrzeuge, Unterquerung Bahnstrecke, Ende der Messeler-Park-Straße am Bahnhof, Radschnellweg.
- Enge Straßen, enge Radien, schmale Gehwege, Parken am Straßenrand bildhaft unterlegt in Schönbergstraße, Robert-Stolz-Straße und Brucknerstraße.
- Enge Querschnitte und Radien sowie Querung der B3.

Es wurden sieben Varianten plus Untervarianten untersucht, basierend auf Strukturdatenanalyse, Erschließungsqualität, Netzverknüpfungen, Kartenmaterial, Ortsbegehung.



Variantenentwicklung

- Strukturdatenanalyse
- Erschließungsqualität
- Netzverknüpfungen
- Kartenmaterial
- Ortsbegehung

7 Varianten plus Untervarianten



Übersicht über alle 7 Varianten

Als Ergebnis der Untersuchung sind die Varianten 1, 3, 4 und 5 bereits ausgeschieden und werden nicht weiterfolgt. Dieser Artikel beschränkt sich deswegen auf die noch im Rennen befindlichen Varianten 2, 6 und 7. Die Beschreibung aller sieben Varianten kann eingesehen werden auf www.darmstadt.de/oepnv-wixhausen.

Machbarkeit

Umsetzungsherausforderung Variante 2



1 Hindemithstraße

- Mindestradius im Übergang DB-Unterführung / Bahnhofstr. **machbar**, aber nur eingeleisig;
Konflikt mit MIV



Bestandsfahrzeuge
ST13 ≤ 4,8%
Neue Fahrzeuge
ST14 ≤ 6%

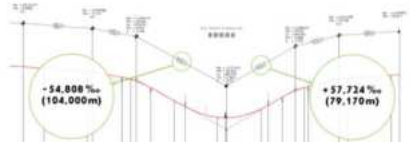
2 Hindemithstraße:

Längsneigung bis **5,4%** | Soll ≤ 4,8% (ST13)

3 Bahnhofstraße:

Längsneigung bis **5,7%** | Soll ≤ 4,8% (ST13)

4 Betriebliche Einschränkung wegen Eingeleisigkeit



Die Variante 2 bietet keine Anbindung von Wixhausen-Ost und der GSI (Gesellschaft für Schwerionenforschung)

Umsetzungsherausforderung Variante 6



1 Kreuzung Messeler-Park-Straße / Schönbergstraße

- Mindestradius nur in **eingleisiger** Ausführung **machbar**,
Signalisierung MIV



Die Variante 6 bietet zwar eine Anbindung von Wixhausen-Ost und der GSI, aber zur S-Bahn Wixhausen lediglich einen „Wanderumstieg“ mit ca. 450 m Fußweg.

Umsetzungshindernisse Variante 7 – Untersuchung von 2 Varianten



- 1 Kreuzung Messeler-Park-Straße /
Schönbergstraße
➤ Mindestradius nur in **eingleisiger** Ausführung **machbar**,
Signalisierung MIV
- 2 Gleisverschlingung (machbar);
Grunderwerb notwendig
- 3 Nur mit **erheblichen Eingriffen** machbar
- 4 Grunderwerb notwendig

spiekermann ingenieure gmbh

Die Variante 7 bietet wiederum keine Anbindung von Wixhausen-Ost und der GSI.

Finanzierbarkeit (Investitionen/Betriebsführungskosten/Nutzeneffekte)

Eine erste Einschätzung zeigt die Förderwürdigkeit des Projekts „Straßenbahn-Verlängerung nach Wixhausen“. Zur Bestimmung der Förderwürdigkeit und somit auch der Finanzierbarkeit ist nun eine NKU (standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung) notwendig.

Die Vertiefung des Vorhabens mit Varianten-Bestimmung ist erforderlich mit on Top Durchführung einer detaillierten Bewertung.

Bürgerbefragung:

Zuletzt wurde noch der 14 Punkte umfassende Fragebogen zur Bürgerbefragung in ganz Wixhausen inhaltlich detailliert vorgestellt. Die Bürgerbefragung selbst ist terminlich wie folgt gegliedert:

- Versand der Unterlagen bis Ende April 2024 an jeden Haushalt.
- Rücksendung möglich bis Ende Mai 2024.
- Abstimmung online oder per Brief möglich.
- Auswertungsergebnisse mit daraus abzuleitenden Folgeentscheidungen werden dann voraussichtlich im Juni 2024 vorliegen.



Großes Publikumsinteresse an den Stellwänden für die 7 Straßenbahn-Verlängerungsvarianten von Arheilgen nach Wixhausen

Bürger-Beteiligungsrunde:

In der folgenden Bürger-Beteiligungsrunde an den im Versammlungssaal aufgestellten Mikrofonen zeigte sich schnell, dass mehrheitlich nur Straßenbahn-Gegner gekommen waren, welche zudem auch aus dem Publikum heraus heftigst beklatscht wurden. Auch höhnische Besucher-Lachsalven sowie laute undisziplinierte Zwischenrufe waren aus den Stuhlreihen heraus zu vernehmen, sobald jemand vom Podium darauf antwortete und dies nicht den gegnerischen Erwartungen entsprach. Die Straßenbahn-Kritiker forderten bessere getaktete Busanbindungen ab / bis dem Arheilger Dreieichweg. Man darf gespannt sein, wie das schriftliche Haushaltsbefragungsergebnis aussieht und ob die lautstarken Kritiker an diesem Abend tatsächlich einer Mehrheitsmeinung der Wixhäuser Bevölkerung entsprachen.

Fazit

Die Varianten 2, 6 + 7 bieten ein gutes Verkehrsangebot – wenn auch mit unterschiedlichen Einschränkungen.

Nächste Schritte

Die Bürgerinformation vom 16.04.2024 wurde aufgenommen und dokumentiert. Es folgt dann noch eine schriftliche Bürgerbefragung in ganz Wixhausen.

Daraus ergibt sich eine Entscheidung zur Planungsfortsetzung. Gegebenenfalls sind auch Modifizierungen des bisherigen Planungsstandes aufgrund der Bürgerbeteiligung notwendig. Eine MBS-Anpassung und Überprüfung der Förderwürdigkeit ergeben sich auf Basis der neuen Verfahrensanleitung 2016+.

 **Thomas Mroczek**

Besser ein reduzierter dafür aber stabiler Fahrplan // Kritik an kurzfristiger und unvollständiger Kommunikation // RMV muss Entschädigung fürs Gesamtjahr für Fahrgäste unbürokratisch zahlen

Aus einer Pressemitteilung der Odenwaldbahn-Initiative vom 02.05.2024

Für den seit 01.05.2024 reduzierten, jedoch hoffentlich stabilen Zugfahrplan auf der Odenwaldbahn zeigt die 1979 gegründete Odenwaldbahn-Initiative Verständnis. Dass die von den seit über einem Jahr ständig von ungeplanten Ausfällen betroffene Regionalbahn-Linie 86 zwischen Wiebelsbach und Hanau hiervon weitgehend ausgenommen ist, lobt die Initiative.

Wenig Verständnis hat sie für die kurzfristige Kommunikation sowie die unverständliche sowie unvollständige Darstellungsform. Da auch in der Hauptverkehrszeit Pendlerzüge ausfallen, verlangt die Initiative, dass alle anderen Züge täglich mindestens in Dreifachtraktion der Baureihe "Itino" oder Doppeltraktion der Baureihe "LINT" gefahren werden. Für die nicht zufriedenstellende Lage sieht die Initiative gleichermaßen das Verkehrsunternehmen Vias sowie die Landes- und Kreispolitik in der Verantwortung.

Besonders kritikwürdig ist die kurzfristige Ankündigung per Mail am Dienstag, 30.04.2024 um 14:50 mit Wirkung ab Betriebsbeginn am Folgetag (Feiertag) um 05:00, zumal bereits am 1. Mai der erste morgendliche Zug zwischen Wiebelsbach und Darmstadt durch einen Bus "ersetzt" wurde. Derartige Eingriffe in den Fahrplan müssen mit dem Infrastrukturbetreiber DB InfraGo sowie dem Vias-Betriebsrat i.d.R. viele Wochen zuvor abgestimmt werden und stehen schon länger fest, daher hat die Odenwaldbahn-Initiative für die kurzfristige Ankündigung kein Verständnis.

Die Straßenbusse (ca. 40 Sitzplätze ohne Radmitnahme statt 120 - 360 Sitzplätzen im Zug) sind deutlich länger unterwegs, können i.d.R. viele Bahnhöfe nicht anfahren (wie in Darmstadt Nord, Lichtwiese, Mühlthal, Hainburg-Hainstadt, Klein-Auheim) und dürften daher wenig Publikum finden. Daher müssen alle verkehrenden Züge mindestens in Dreifachtraktion der Baureihe "Itino" oder Doppeltraktion der Baureihe "LINT" gefahren werden, um allen Fahrgästen eine Mitnahme zu gewährleisten, zumal auch in der Hauptverkehrszeit Züge ausfallen. Besonders im Hinblick auf die nach der Fußball-EM kommende Riedbahn-Sperrung rechnet die Odenwaldbahn-Initiative mit steigender Nachfrage besonders bei den von und nach Frankfurt verkehrenden Zügen, die durch den Notfahrplan in ihrer Zahl reduziert sind.

Odenwaldbahn-Initiative

Vias hat die Ausfälle und "Ersatzbusse" allein für die Odenwaldbahn in drei getrennten Dokumenten auf neun Seiten dargestellt. Den Fahrgästen ist mit Tabellen, die nach Linien (die kaum jemand interessieren) getrennt sind und neben den Ersatzbussen nur die Ausfallzüge enthalten, wenig geholfen. Den Tabellen zufolge fallen einige viele zwischen Erbach und Darmstadt Hbf fahrende Züge nur zwischen Wiebelsbach und Darmstadt aus, doch der Tabellenteil im Odenwaldkreis fehlt. Sogar erfahrene Fahrgäste wie die Initiativen-Mitglieder brauchten einige Zeit, um einen Überblick zu bekommen. Daher fordert die Initiative: Darstellung aller tatsächlich fahrenden Züge und "Ersatzbusse" für die Streckenabschnitte Eberbach - Darmstadt Nord - DA Hbf / Frankfurt Hbf sowie Wiebelsbach - Hanau - Frankfurt Hbf in insgesamt zwei getrennten Fahrplantabellen und getrennt nach Verkehrstagen. Die Fahrgäste möchten wissen, was wirklich fährt, sei es Zug oder Bus. Vias und RMV müssen unverzüglich für aktuelle Aushänge an allen Stationen sorgen. Auch die elektronische Auskunft war am 02.05.2024 noch nicht vollständig aktualisiert.

Spätestens jetzt ist vom RMV eine Entschädigung der Fahrgäste wie im Taunusnetz fällig, und zwar rückwirkend vom 01.01.2024 bis 31.12.2024. für die Abo-Kunden (inkl. Deutschlandticket) aller Postleitzahlen-Gebiete im Odenwaldkreis sowie in den Kreisen Darmstadt-Dieburg und Offenbach für Abo-Kunden, die in Orten entlang der Strecke wohnen. Durch die bisher ungeplanten und jetzt geplanten Zugausfälle bleiben dem RMV Hunderttausende Euro Entgelte an DB InfraGo und Vias erspart. Hinzu kommen Vertragsstrafen der Vias. Alles kann für die Teilentschädigung verwendet werden. Die Landesregierung, Anliegerlandkreise und ÖPNV-Dezernenten der Großstädte haben dem über ein Jahr zugesehen, ohne zu handeln, trotz Mitteilung durch die Initiative und Anfragen in den Dadina-Gremien. Sie sind für die Lage mitverantwortlich.

 **Uwe Schuchmann**



An dieser Ausgabe Nr. 2/2024 haben mitgewirkt:

Gerd Aschoff, Sebastian Berg, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Torsten Haas, Thomas Kraft, Manfred Lotz, Thomas Mroczek, Stephan Kretzer, Philipp Loth, Uwe Schuchmann, Ulrich Seng.

Landesverband gibt Sonderblatt

„Der Umsteiger aktuell“ zum Bahnnotstand heraus

Stellwerksausfälle und Zugausfälle - Situationen, auf welche sich die Fahrgäste Hessens seit gut zwei Jahren vom einen auf den anderen Tag einstellen müssen

Das, was hier aktuell passiert, das hat es so wahrscheinlich in 189 Jahren Bahnzeitalter nur während der beiden Weltkriege und in der Zeit danach gegeben.



Sonderausgabe des Magazins im Fahrgastverband PRO BAHN
PRO BAHN Landesverband Hessen und angeschlossene Regionalverbände
Mai 2024



Aus
DB Netze und
DB Station & Service
wurde zum 01.01.2024
DB InfraGO
oder
DB Infra NO GO ?

**Bahnnotstand auf der Schiene – gerade auch
in Hessen ! PRO BAHN fordert umgehendes
Handeln von Politik und Verkehrswesen !**

**Schlimmste Situation der Bahn seit den Weltkriegen
– Personalnotstand war seit Jahrzehnten absehbar !**

Wir haben im Verkehrsaktuell seit zwei Jahren aufgrund Personalengpässen sowie überalterter und überlasteter Infrastruktur einen immer größer werdenden Notstand, der sich auf Staat und Gesellschaft insgesamt auswirkt. Für diesen tragen wir als Fahrgäste keine Verantwortung. Wir haben jedoch Vorschläge und Erwartungen, wie dieser zu beseitigen ist. Dafür geben wir diese Sonderausgabe von „Der Umsteiger“ heraus.

Überset in Hessen ist das öffentliche Verkehrswesen in einem schlimmen Zustand. Wir können für die „Aktuell-Ausgabe“ unseres Magazins einen Ausschnitt der schlimmsten Beispiele bringen.

Laufende Vervorteilung des öffentlichen Verkehrswesens, insbesondere der Deutschen Bahn (DB), sie hatten die Zahlen und Fakten seit Jahren verlogen. Auch 2009, mit dem Antritt von DB-Vorstand Rüdiger Grube, hatte man gewusst, dass die geburtenstarken Jahrgänge 1950-1960 in den 2020er Jahren das Ruhestandsalter erreichen. Die Fakten hätten schon damals in allen Organen auf den Tisch gelegt. Aber Grube sprach damals davon, zum „Brot und Butter-Gewicht“ zurückzukehren. Hätte Herr Grube seinen Satz ernst genommen, dann hätte damals eine gigantische Einreisefolge und Ausbildungsstellenreize müssen müssen. 2009 war der Arbeitsmarkt noch anders. Über 40-Jährige galten als nicht verstellbar, verfrachten die Zeit in Maßnahmen von Arbeitsagentur und Job-Center. Damals hätte man aus dem Post noch schlingen können, selbst trotz der hohen Kollaterale, welche an Personalentlohnung und Familienleistungen zu legen sind. Heute können sich selbst Menschen mit einfacher Berufsberatung ihren Arbeitsmarkt aussuchen.

Nun stellt sich die Frage: Warum haben das so wenig gewusst? Während die lebende Ebene der DB von dem drohenden Risiko wohl schon lange gewusst hatte, stellt sich die Frage, wie unfähig ist die Politik herangekommen worden. Die Transportwelt, mit welcher sich Politikerverantwortliche in Kommunen, Ländern, Land oder Bund auseinandersetzen müssen sagt, dass sie auf eine intensive Zusatzzeit und eine weitreichende Darstellung von Fakten angewiesen sind. Die politischen Auftragsgeber legen nur ein bis dreimal jährlich. Danach lässt sich ablesen, dass die Politik nicht in ausreichendem Maß informiert war, um die nötigen Schlussfolgerungen zu ziehen.

Auf Seite 4 sind die Erwartungen des PRO BAHN Landesverbandes Hessen niedergeschrieben, was sich zum Thema Bahnwesen zeitnah und mittelfristig ändern muss. Die Politik in Bund und Land muss sich der Sache wieder annehmen. Es wird der Bedarf gesehen, ggf. das Mittel Untersuchungsausschuss einzusetzen, um die Situation auch juristisch aufzuarbeiten. Die Schiene ist systemrelevant. Daher müssen gerade auch in Hessen die Strukturen neu aufgestellt werden, man muss die Schiene wieder als Staatsaufgabe verstehen. Es braucht eine weltweite Anwerbung neuer Arbeitskräfte für den Schienensektor.

Wer die Sonderausgabe „Umsteiger aktuell“ auf Papier haben möchte, kann diese bei der Redaktion anfordern. Elektronisch steht sie auf pro-bahn-hessen.de.

Thomas Kraft

PRO BAHN spricht sich gegen Smartphone-Zwang für Stammkunden der Deutschen Bahn aus Inklusion funktioniert anders als auf diese Weise

Die Deutsche Bahn digitalisiert zunehmend ihre Angebote, was in vielen Punkten Vorteile bringt. Leider setzt das Unternehmen dabei den Fokus ausschließlich auf smartphoneabhängige Lösungen und schließt damit mehrere Kundengruppen vom Fahrscheinerwerb aus. Beispielsweise werden die Probe-BahnCards nur noch in der App der Deutschen Bahn angeboten. Dies entspricht dem betriebswirtschaftlichen Fokus auf circa 80 Prozent der Kunden. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Deutsche Bahn auf, die Digitalisierung vom Kunden aus zu betrachten und somit alle Fahrgastgruppen mitzunehmen.

In den neuen Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn ist folgender Passus zu finden: „... werden Ersatzkarten für die Probe BahnCard nur noch als digitale BahnCard ausgegeben.“ Dies bedeutet, dass Personen ohne Smartphone von der Nutzung ausgeschlossen sind, da eine digitale Chipkarte nicht vorgesehen ist. Ab 1. April 2024 ist die Regelung auch für die Ersatzkarten der BahnCard, der Senioren BahnCard und der MyBahnCard umgesetzt worden. Dies betrifft die Personen, die kein Smartphone besitzen oder die es nicht bedienen können, wie Sehbeeinträchtigte, nicht volljährige Kinder und manche Senioren. Auch die digitalaffinen Geschäftskunden haben ihre Fahrkarten zur Sicherheit oft zusätzlich ausgedruckt dabei für den Fall, dass der Akku mal leer und die Zugsteckdose defekt ist. Gerade bei der Gruppe der Menschen mit Sehbeeinträchtigungen zeigt sich unmittelbar, dass Menschen allen Alters kein Smartphone nutzen können. Somit stimmt die These nicht, dass nur alte Menschen zu der Gruppe zählen, welche kein Smartphone und Internet haben, sich die Situation auf mittelfristige Sicht hin erledigt hätte.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Verantwortlichen der Bundespolitik und der bundeseigenen Deutschen Bahn auf, den Smartphone-Zwang zu stoppen und die Digitalisierung fahrgastfreundlich auszugestalten. Dazu gehören digitale Alternativen mit (plastikfreien) Chipkarten oder 2D Barcodes (zum Beispiel QR- oder Aztec-Codes), die neben einer App-Lösung flexibel und gleichberechtigt für die gleichen Fahrscheine parallel nutzbar sind. Eine weitere Möglichkeit wäre, den Bahnkunden eine mehrjährige BahnCard analog der EC- oder Kreditkarte auszugeben. Allein dadurch würde sich ein erhebliches Einsparpotential ergeben.

**Thomas Kraft****mit Auszügen aus einer PM des PRO BAHN Bundesverbandes**

Die Schiene wird immer langsamer: Es gibt zu viele Langsamfahrstellen in Hessen!

Dem Fahrgast fallen zahlreiche Langsamfahrstellen vor allem auf, wenn er auf den Nebenbahnen unterwegs ist. Dort wird die Geschwindigkeit oft von 60-80 km/h auf in der Regel 20-30 km/h reduziert.

Die Gründe, weshalb diese Langsamfahrstellen als erforderlich betrachtet werden, sind vielseitig. Meist liegt es an unbeschränkten Bahnübergängen, die nicht vorrangig einen landwirtschaftlichen Nutzen haben. Dies können dann kleine Zufahrtsstraßen sein wie z.B. in Fritzlar die Zufahrt zu einer Anlage für die Entsorgung von Tierabfällen. An der oberen Lahntalbahn zwischen Friedensdorf (Lahn) und Erndtebrück sind es häufig Werkszufahrten wie zu GEA Wallau. In diesem Falle ist der Bahnübergang sogar mit Blinklicht technisch gesichert. Dennoch hat das Eisenbahnbundesamt zusätzlich die Einrichtung einer Langsamfahrstelle angeordnet. Viele Langsamfahrstellen wurden auch eingerichtet, weil die Zufahrt zu einem einzelnen Haus oder zu einer Mühle gekreuzt wird.



Eine Langsamfahrstelle mit 30 km/h und Pfeifpflicht bei Feudingen

In Österreich, wo andere Eisenbahnvorschriften gelten, gibt es deutlich weniger Langsamfahrstellen von 20-30 km/h. In Deutschland hingegen, wo es schon sehr viele gibt, nimmt ihre Zahl weiter zu. Neben neuen festen Langsamfahrstellen gibt es auch temporäre Langsamfahrstellen. Diese Langsamfahrstellen bestehen nur befristet über einen bestimmten Zeitraum. Besonders unsinnig erscheint dabei zum Beispiel eine Langsamfahrstelle in Frankenberg während Straßenbauarbeiten. Der Bahnübergang der gesperrten Straße schließt weiterhin noch ordnungsgemäß die Schranken, trotzdem muss der Zug langsam heranfahren.

Generell ist auch festzustellen, dass die Verantwortung bei den Autofahrern liegt, die Verkehrsordnung entsprechend zu beachten und sich der Gefahren bewusst zu sein. Der Zug ist durch mehrmaliges Pfeifen vor Erreichen des Bahnübergangs zu hören und vor Querung des Bahnüberganges mit dem Auto muss auch vor diesem angehalten werden und in beide Richtungen geschaut werden.

Im Autoverkehr gibt es an sehr vielen Kreuzungen keine Reduzierung der Geschwindigkeit, und wenn wird diese meist nur auf 70 km/h reduziert. Im Autoverkehr gibt es sehr viele Verkehrstote, und dies könnte durch eine Verringerung der Geschwindigkeiten verbessert werden. Allerdings wird sich in unserem Land auf der Straße gegen alle Geschwindigkeitsreduzierungen massiv zur Wehr gesetzt.

Auf der Schiene haben wir allerdings einen gegenteiligen Effekt zur Straße. Ein Zug kann bei 20 km/h übrigens meist auch noch nicht schnell genug bremsen, und es gibt immer noch sehr viele Autofahrer, die in solche sich langsam annähernde Züge hineinfahren. Dies zeigt, dass Langsamfahrstellen das Problem von Verkehrsunfällen auch nicht lösen. Vielmehr müssten Autofahrer in der Führerscheinprüfung mehr im Gefahrenbewusstsein geschult werden und auch später noch regelmäßige Tests zur Fahrtauglichkeit unter Beachtung der Verkehrsregeln machen.

Die zahlreichen Langsamfahrstellen machen die Bahn sehr unattraktiv. Häufig gehen pro Langsamfahrstelle etwa zwei Minuten Fahrzeit verloren, und dies summiert sich dann über die ganze Strecke immer weiter auf. Deswegen ist eine Beseitigung dringend geboten. Aktuell kann eine Beseitigung nur durch Wegfallen des Bahnübergangs oder durch seine technische Sicherung mit Schrankenanlage erfolgen. Beides ist schwierig durchsetzbar. Bei einem Wegfall des Bahnübergangs gibt es große Proteste von Anwohnern und oft auch aus der Agrarlobby. Zudem muss auch eine Zufahrt zum eigenen Haus etc. gesichert sein. Für eine technische Sicherung wird kein Geld von der Politik zur Verfügung gestellt. Daher wäre die einfachste Variante eine Lockerung der Vorschriften des Eisenbahnbundesamts.

 **Philipp Loth**



PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

Donnerstag, 4. Juli 2024, 18.00 Uhr,
Stephan Börger, Geschäftsführer des Zweckverbands Verkehrsverbund
Südniedersachsen (ZVSN) stellt sich und seine Arbeit vor.
BSW-Treff Bahnhof Göttingen (über der Anwaltskanzlei),
Bahnhofplatz 1, 37073 Göttingen

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Im Regelfall am 1. Donnerstag im März, Juni, September und Dezember.
Do. 06.06.2024, Do. 05.09.2024, jeweils um 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. 13.06.2024 (Ausnahme), 19.09.2024, jeweils um 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. 12.06.2024 (Ausnahme), Mi. 17.07.2024, Mi. 21.08.2024, Mi. 18.09.2024
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

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. 26.06.2024, Gasthaus "Hessischer Hof",
Bahnhofstraße 37, 64569 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)

Mi. 28.08.2024, Restaurant "Zum Rosengarten",
Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt

Mi. 25.09.2024, Gasthaus "Hessischer Hof",
Bahnhofstraße 37, 64569 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Sa. 12.10.2024, Landesmitgliederversammlung in Darmstadt
(alle Mitglieder im Landesverband sind stimmberechtigt), neues Straßenbahn-
museum, Marburger Str. 16, 64289 Darmstadt, Details werden noch festgelegt.

§§§ 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., Dietzhöhlzalbahn e.V., Lumdatalbahn e.V. und Odenwaldbahn-Initiative. Wir streben 3 bis 4 Ausgaben im Jahr an.

Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

Beiträge bitte per Mail an info@der-umsteiger.com.

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.gendersterntaler.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:

PRO BAHN Regionalverband
Südniedersachsen e.V.

Gerd Aschoff

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

Regionalverband Nordhessen

Ewald Biedenbach und Ulrich Seng

Regionalverband Osthessen

Werner Filzinger

Regionalverband Mittelhessen

Thomas Kraft

PRO BAHN Regionalverband
Starkenburg e.V.

Thomas Mroczek

Rettet die Kanonenbahn
Nordhessen e.V.

Prof. Dr. Herbert Wassmann
und Timo Martinetz

Lumdatalbahn e.V.

Kerstin und Manfred Lotz

Dietzhöhlzalbahn e.V.

Stephan Kretzer und Torsten Haas

Odenwaldbahn-Initiative

Uwe Schuchmann und Kurt-Michael Heß

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

Postanschrift: Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar, Mail: nom@pro-bahn-hessen.de



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

Regionalverband Mittelhessen

Regionalvorsitzender und Sprecher:
Thomas Kraft.
Verbandsanschrift:
Bahnhofstraße 10
35457 Lollar
Tel. (06406) 8373997
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

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

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

Gerd Aschoff
Kurt-Schumacher-Weg 16 A
37075 Göttingen
Tel. (0551) 24834
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

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

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

Dietzhölbahn e.V.

Stephan Kretzer
An der Burg 6
35716 Dietzhölbahn
Tel. (02774) 3330
info@dietzhoelzbahn.net

Lumdatabahn e.V.

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

Odenwaldbahn-Initiative

Uwe Schuchmann
Rostocker Straße 14
64372 Ober-Ramstadt
Tel. (06154) 4079017
uwe.schuchmann@odenwaldbahn.de

Werden Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Interesse daran,

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

Dann kommen Sie mit dazu, seien Sie mit dabei!

Bist Du schon Mitglied, sind Sie schon Mitglied?

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



RV Südniedersachsen e.V.

RV Nordhessen gemeinsam als

RV Osthessen RV NOM e.V.

RV Mittelhessen

RV Starkenburg e.V.



Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin mittragenden Reaktivierungsvereine:

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

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