

Der Umsteiger

Das Journal

des Fahrgastverbandes PRO BAHN und örtlicher Initiativen der hessischen Regionen Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen, Großraum Frankfurt und Starkenburg sowie Südniedersachsen

Ausgabe 3 / 2025



Lob für verbessertes Sitzplatzangebot in Südniedersachsen //
Zehn Jahre neue Edertalbahn Korbach – Frankenberg //
Fehlende Barrierefreiheit am frisch sanierten Bahnhof Solms //
Wir fordern Halbstundentakt auf der Pfungstadtbahn
und durchgehende Züge Frankfurt – Odenwald – Heilbronn //
Überflüssige und umweltschädliche Tunnelbauten

Inhaltsverzeichnis

Titelseite: Drei Diesel-Nahverkehrstriebwagen der Odenwaldbahn im Bahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach (Foto: Thomas Kraft)	1
Inhaltsverzeichnis	2
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	4
<i>Lob für spürbar verbessertes Sitzplatzangebot auf den Regionallinien 82 und 80</i>	4
<i>Südliches Hansenetzt Göttingen – Uelzen bekommt im Juni 2026 ein neues Eisenbahnunternehmen</i>	6
<i>Erstmals gemeinsam für Region und Oberzentrum. Der Nahverkehrsplan ist fast fertig</i>	7
PRO BAHN Regionalverband Nordhessen	8
<i>2015 - 2025: Zehn Jahre neue Edertalbahn Korbach – Frankenberg</i>	8
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	12
<i>Vogelsbergbahn: Die umfassendste Erneuerung seit 2011 fand in den Sommerferien 2025 statt</i>	12
<i>Die Erneuerung von Bahnsteigen im Bahnhof Fulda – Aktuelle Impressionen</i>	14
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	16
<i>Fehlende Barrierefreiheit: Ein weiterer Offenbarungseid zu einem jahrzehntelangen Lügengebilde der öffentlichen Hand</i>	16
<i>Dank an alle Beteiligten, welche sich für die RE-Direktverbindung Gießen – Siegen – Köln einsetzen</i>	19
<i>Ausweitung des Stadtbusliniennetzes in Gießen, aber der Nahverkehrsplan wird nicht erfüllt</i>	20
Lumdatabahn e.V.	23
<i>Lumdatabahn e.V. bestätigt Vorstand. Kommen Reaktivierung und Inbetriebnahme 2029?</i>	23
<i>Die Hessische Verkehrs-Staatssekretärin besuchte am 22.08. das Lumdata. Bekenntnis zur Reaktivierung, aber keine verbindliche Zusage</i>	24

Inhaltsverzeichnis

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt	26
<i>Lost Places entlang der Main-Lahn-Bahn - Die Personenbahnhöfe Frankfurt-Höchst, Griesheim, Hofheim und Lorsbach</i>	26
<i>Baufortschritt bei der Regionaltangente West (RTW) am Bahnhof Frankfurt am Main Stadion</i>	29
PRO BAHN Regionalverband Starkenburg	30
<i>Sommerliches Arbeitstreffen im Museumsstellwerk Reinheim</i>	30
Odenwaldbahninitiative e.V.	32
<i>Pfungstadtbahn: Wir fordern Halbstundentakt und Elektrifizierung, das Flügelzug-Konzept ist wenig zielführend</i>	32
<i>Durchgehende Odenwaldbahn-Züge nach Heilbronn können die Main-Neckar-Bahn entlasten</i>	33
PRO BAHN Landesverband Hessen	34
<i>PRO BAHN Landesvorstand lädt alle hessischen PRO BAHN-Mitglieder zur Klausurtagung am 13.09.2025 ein</i>	34
<i>PRO BAHN Landesvorstandsmitglied Klaus Zecher neuer Erster Stellvertretender Landesvorsitzender</i>	34
<i>Überflüssige und umweltschädliche Tunnelbauten durch DB InfraGO</i>	35
Impressum	40
Kontakt	41
Termine	43



An dieser Ausgabe Nr. 3/2025 haben mitgewirkt:

*Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Barbara Grassel,
Werner Filzinger, Thomas Kraft, Kerstin Lotz, Manfred Lotz,
Lars Möbius, Bernd Rohrmann, Uwe Schuchmann,
Marco Schumm, Ulrich Seng, Klaus Zecher*

Lob für spürbar verbessertes Sitzplatzangebot auf den Regionallinien 82 und 80

Nach erfolgreicher Einführung des Deutschland-Tickets und des VSN-Fünf-Euro-Tickets finden zahlreiche Fahrgäste in überfüllten Regionalzügen keinen Platz mehr. Fahrgäste mit schwerem Gepäck oder mit Fahrrad können froh sein, wenigstens in den Zug zu kommen. In Südniedersachsen waren besonders die Triebwagen der Regionalbahn 82 Göttingen – Northeim – Kreiensen – Bad Harzburg und RB 80 Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen einfach zu kurz. Die Engpässe verschärften sich an Hauptreisetagen und bei Ausfällen von Metronom-Zügen zwischen Göttingen und Hannover spürbar.



Nur selten fuhr der Bad Harzburger in Göttingen als Doppeltraktion. Jetzt ist dieses Angebot spürbar häufiger auf dem Gleis. (Fotos: Marco Schumm)

Seit dem „kleinen Fahrplanwechsel“ am 15. Juni 2025 werden von der Deutschen Bahn auf über 20 Fahrabschnitten endlich doppelte Triebwagen-Einheiten eingesetzt. Sie bieten damit 268 statt 134 Sitzplätze. Gerd Aschoff, Vorsitzender von Pro Bahn Südniedersachsen: „Wir freuen uns außerordentlich, dass es nach unserer Kritik gelungen ist, zwei zusätzliche Triebwagen nach Südniedersachsen zu

holen. Positiv bewertet unser Fahrgastverband auch die Verstärkungen am Wochenende.“ Konkret: Montags bis freitags werden ab Göttingen 13 Züge verdoppelt, die teilweise bis Northeim, Kreiensen und sogar bis Bad Harzburg oder Nordhausen fahren. Am Wochenende sind es 11 Züge, die nunmehr aus zwei Triebwagen der Alstom-Lint-Baureihe 648 gebildet werden. Hinzu kommen die Doppelheiten, die bereits vorher im Einsatz waren.

Aschoff: „Die Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG und DB Regio haben hier wirklich gute Arbeit geleistet. Wir hoffen, dass der Schienenverkehr in der Region weiter verbessert wird, etwa durch dichtere Zugtaktungen zwischen Göttingen, Hannover und Uelzen.“

Zum Hintergrund: Die RB 82 Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg

Im Dezember 2008 zog der DB-Fernverkehr die zweistündliche Intercity-Linie 26 Stralsund – Hamburg – Hannover – Kreiensen – Northeim – Göttingen – Frankfurt/M – Karlsruhe aus dem Leinetal ab. Um diese Lücke regional aufzufangen, richtete die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) eine neue zweistündliche Regionalbahn-Linie von Göttingen über Northeim und Kreiensen nach Bad Harzburg ein (RB 82). Sie bietet in den Knotenbahnhöfen gute Anschlüsse.

Diese Züge waren von Anfang an sehr beliebt. Es kam häufig zu Überbesetzungen, die sich zunächst auf einzelne Tage (lange Wochenenden, Zugausfälle beim Metronom) beschränkten. Nach Einführung des Deutschlandtickets sowie des Fünf-Euro-Tickets im Verkehrsverbund Südniedersachsen (VSN) wurde die Überbesetzungen eher zum Regelfall. Manche Fahrgäste sind oftmals gar nicht mehr in den Zug gekommen. Für Fahrgäste und Zugpersonal war das keine befriedigende Situation, die mit der Verdoppelung der Triebwagen nun deutlich entspannt wird.

 **Marco Schumm**



Südliches Hansenetz Göttingen – Uelzen bekommt im Juni 2026 ein neues Eisenbahnunternehmen

Kurz nach der Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover löste der Metronom im „Hanse-Netz“ zwischen Bremen, Hamburg, Lüneburg, Uelzen, Hannover und Göttingen die alten Züge der Deutschen Bahn ab. Der Komfortgewinn mit Doppelstockwagen aus dem landeseigenen Fahrzeugpool war erheblich, allerdings schlichen sich im Laufe der Jahre erhebliche Qualitätsmängel ein. Der zuletzt auf 15 Jahre geschlossene Verkehrsvertrag wurde vorzeitig um 6 Jahre gekürzt, in zwei Teilen neu ausgeschrieben und neu vergeben. Rund um Hamburg fährt der Metronom weiter, den Südast Uelzen-Hannover-Göttingen übernimmt DB Regio.



Viel Platz haben die Metronom-Züge für Fahrräder. Nach der Neuvergabe werden die Züge die gleichen bleiben. Nur die EVU-Logos werden ausgetauscht.

PRO BAHN hofft auf eine zuverlässigere Bedienung.

(Foto: Aschoff)

Das ist aus Fahrgastsicht „eine intelligente Lösung“. Der Fahrgastverband PRO BAHN Südniedersachsen hat die Hoffnung, dass die Züge ab Juni 2026 endlich wieder zuverlässiger unterwegs sind. „Wir können gut nachvollziehen, dass sich die Metronom-Eisenbahngesellschaft nun ganz auf das Hamburger Umland konzentriert, während die Deutsche Bahn dafür sorgen kann, dass es zwischen Uelzen, Hannover und Göttingen wieder reibungsloser läuft“.

Der Fahrgastverband hatte in den vergangenen Jahren auf Regional- und Landesebene die Unzuverlässigkeit der Metronom-Züge deutlich kritisiert. PRO BAHN: „Wir hoffen, dass die DB ausreichend Kapazitäten vorhält, um einen stabilen Betrieb im Leinetal zu gewährleisten. Und wir freuen uns darauf, viele Metronom-Beschäftigte in neuer Uniform wiederzutreffen. Alle bekommen ein hoffentlich attraktives Übernahmeangebot.“ PRO BAHN erwartet keine kurzzeitigen Wunder, denn zahlreiche Betriebshindernisse stammen aus der Infrastruktur. Der Verband: „Die Richtung zum Besseren sollte aber schnell erkennbar sein.“



Gerd Aschoff

Erstmals gemeinsam für Region und Oberzentrum. Der Nahverkehrsplan ist fast fertig



Zweckverband Verkehrsverbund Süd -
Niedersachsen und Stadt Göttingen
**Gemeinsamer Nahverkehrsplan
des ZVSN und der Stadt Göttingen**
AA 22

plan:mobil
PLANUNGSMOBILITÄT

Über 200 Seiten umfasst der Nahverkehrsplan 2026-2030, der erstmals für die Stadt Göttingen und den Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (Landkreise Holzminden, Göttingen, Northeim) gemeinsam erstellt wird. Der Hauptband (231 Seiten) wird ergänzt durch eine ausführliche Dokumentation des öffentlichen Beteiligungsverfahrens, in dem im Herbst 2024 erstaunlich viele und konstruktive Vorschläge eingebracht wurden. Das offizielle Anhörungsverfahren endete am 30. August 2025. Die ZVSN-Verbandsversammlung, die 3 Kreistage und der Rat der Stadt Göttingen sollen noch in diesem Jahr ihren finalen Beschluss fassen.

Es ist schon länger der politische Wille der rot-grünen Kreistagsmehrheit in Göttingen, den Nahverkehrsplan nicht mehr getrennt für das Oberzentrum Göttingen und für den regionalen Busverkehr zu erstellen. Zehn Jahre gingen ins Land, bis nun dieser Ansatz umgesetzt wird. Ende 2025 wird erstmals ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für Südniedersachsen in Kraft gesetzt. Sichtbare Projekte der Gemeinsamkeit sind die Einrichtung von Verknüpfungspunkten im Göttinger Umland und die sinnvolle Verzahnung des städtischen und regionalen Busverkehrs in westlichen „Bergdörfern“ Göttingens wie Hetjershausen und Elliehausen. Als Gutachter ist das bewährte Büro „Planmobil“ in Kassel tätig.

Die Erwartungen unseres Fahrgastverbands an den Nahverkehrsplan sind realistisch, denn zu hohe Erwartungen würden schnell enttäuscht. Die Beratungen im Fahrgastbeirat der Stadt Göttingen waren erfreulich konstruktiv. Beim ZVSN zeigte der dortige Fahrgastbeirat leider erhebliche Ausfälle, die nicht zeitnah geschlossen werden konnten. Es war einmal mehr unser Fahrgastverband, der sich die Mühe machte, den Entwurf durchzuarbeiten, Fragen zu stellen und mit befreundeten Personen und Institutionen auszutauschen. Das ist teilweise mühevoller Kleinarbeit, aber vielleicht findet sich doch noch jemand, der dieses ehrenamtliche Engagement anerkennt.



Gerd Aschoff

2015 - 2025: Zehn Jahre neue Edertalbahn Korbach – Frankenberg



Es ist die bislang einzige Reaktivierung im ländlichen Raum in Hessen: Am 14.09.2015 wurde nach 28 Jahren die stillgelegte Bahnstrecke zwischen Korbach und Frankenberg wieder eröffnet.

Schrecklich zugleich, dass seither bereits 10 Jahre vergangen sind. Damals war Tarek Al-Wazir (Grüne) gerade einmal etwas mehr als ein Jahr im Amt als Hessischer Verkehrsminister. Der grünen DNA entsprechend verbuchte er die Eröffnung damals gleich als sein Verdienst, obwohl andere das Projekt offensiv vorangetrieben hatten. In der Amtszeit von Al-Wazir als Verkehrsminister ist es zu keiner einzigen weiteren Reaktivierung mehr in Hessen gekommen

Wirklicher Schöpfer und aktiver Unterstützer der Idee Reaktivierung Korbach-Frankenberg war jedoch der frühere Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Dr. Reinhard Kubat (SPD). Er hatte den eisernen Willen, insbesondere gegen die Macht der konservativen Parteien und eines Umweltverbandes, die Reaktivierung durchzusetzen, und dies hatte letztlich Erfolg.

Wie ist die Situation heute? Es fahren mehr als doppelt so viele Menschen mit der RE/RB97, als ursprünglich in den Machbarkeitsstudien angesetzt war. Heute ist die durchgehende Verbindung von Marburg über Frankenberg, Korbach und Willingen bis nach Brilon und umgekehrt nicht mehr wegzudenken. Es wäre interessant, wenn die Kritiker der Jahre 2007-2015 sich heute einmal äußern würden, ob sie denn ihre Auffassungen von damals noch aufrechterhalten. Man findet hingegen auffälliges Schweigen vor. Vielleicht ist auch ein bisschen Scham dabei, falsch gelegen zu haben. Kritiker anderer bislang nicht umgesetzter Reaktivierungen sollten einmal auf die Untere Edertalbahn schauen und über ihre Auffassung nachdenken.

Für sein Engagement für die Reaktivierung hat Dr. Reinhard Kubat im Jahr 2017 den Fahrgastpreis des Bundesverbandes des Fahrgastverbandes PRO BAHN erhalten. Dank nochmals an ihn für sein damaliges Engagement! Dank aber auch an die Kurhessenbahn, eine DB-Tochter, welche seit vielen Jahren die Infrastruktur und die Verkehrsleistung im nordhessischen Netz westlich von Kassel und nördlich von Marburg zuverlässig betreibt!

Ein Schauer umgibt einen, dass in Zeiten der Verkehrswende-Diskussion seit 10 Jahren keine Bahnstrecke mehr reaktiviert wurde. Das Erfolgsmodell Untere Edertalbahn Korbach-Frankenberg muss Vorbild für weitere notwendige Reaktivierungen sein, ob Lumdatalbahn, Dietzhöltalbahnhof, Solmsbachtalbahnhof, Kanonenbahn Nordhessen, Herkulesbahn und weitere Projekte in Hessen.



Die stillgelegte und überwucherte Untere Edertalbahn im Jahr 2013 in Vöhl-Herzhausen und Vöhl-Thalitter. Fotos: Thomas Kraft



Während der Bauarbeiten rund um den Ittertunnel und Vöhl-Herzhausen entsteht der „Nationalparkbahnhof“.



Eröffnungsveranstaltung am 14.09.2015 im Festzelt in Vöhl-Herzhausen: Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne), Landrat Dr. Reinhard Kubat (SPD) und der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) Wolfgang Rausch. Fotos: Thomas Kraft



Offizielle Streckenfreigabe am 14.09.2015 oben links mit Enthüllung des Stationsschildes „Nationalparkbahnhof Vöhl-Herzhausen“. Rechts: Zahlreiche geladene Gäste an der Bahnstation nahe des Edersees. Unten links: Interessierte Bevölkerung am 15.09.2015 in Frankenberg (Eder) rund um den Bahnhof.
 Fotos: Thomas Kraft

Fazit: Zahlreiche Initiativen und große Teile der Bevölkerung, welche hinter ihnen stehen, fordern die Politik auf, endlich mehr für die Reaktivierung von Bahnstrecken zu tun. Nach dem jahrelangen Stillstand geht es nun um die Erreichung der Klimaschutzziele und um die Herstellung gleicher Lebensverhältnisse in unserem schönen Bundesland Hessen.


 Thomas Kraft

Vogelsbergbahn: Die umfassendste Erneuerung seit 2011 fand in den Sommerferien 2025 statt

Die Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Lauterbach-Fulda ist immer mal wieder in den Schlagzeilen. Sie ist die einzige Schienenverbindung im Vogelsbergkreis. Seit Jahrzehnten läuft die Diskussion, wie dieser ländliche Raum endlich eine attraktive Anbindung über die Schiene erhalten kann. Die Forderungen von Politik und Verbänden erfordern Investitionen, die schnell einen dreistelligen Millionenbetrag erreichen dürften. Dennoch, die PRO BAHN Regionalverbände Mittelhessen und Osthessen halten an der Position fest, dass endlich Planungen beginnen müssen, um wesentliche Verbesserungen zumindest mittelfristig umzusetzen.



Ein Güterzug mit neuem Schotter im Bahnhof von Burg- und Nieder-Gemünden (Gemeinde Gemünden/Felda) im Vogelsbergkreis.

Links neben dem Zug die stillgelegten Bahnanlagen der Ohmtalbahn.

Das, was nun im Jahr 2025 vollzogen wird, erscheint demgegenüber finanziell absolut klein. Dennoch ist dies, was DB InfraGO Fahrweg für die Vogelsbergbahn veranlasst hat, nicht unbedeutend. Auf dem Abschnitt zwischen Alsfeld und Mücke werden in diesen Wochen die Gleisanlagen vollständig erneuert. Dabei erfolgt nicht nur die Erneuerung der Gleise. Zahlreiche Bahnübergänge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen und von Feldwegen erfahren eine grundhafte Erneuerung. Für die Bevölkerung in Alsfeld, Romrod, Gemünden (Felda) und Mücke bedeutete dies über mehrere Wochen hinweg deutliche Einschränkungen, da in diesem Streckenabschnitt relativ viele Bahnübergänge vorhanden sind. Einige mussten sogar vollständig gesperrt werden, was lange Umwege auch für die Linienbusse nach sich zog. Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Investitionen: Die neuen Bahnübergänge dienen allen Verkehrsteilnehmern. Und die neuen Gleise vermeiden nun drohende Langsamfahrstellen, was die ohnehin lange Fahrzeit der RB45 zwischen Gießen und Fulda noch verlängert hätte. Zum Einsatz kam ein größerer Gleisbauzug, welcher nicht nur die Schienen austauschte, sondern auch den Schotter verdichtete.



Der Gleisbauzug am 26.07.2025 in Höhe Burg-Gemünden (Gemeinde Gemünden/Felda).

Die Bauphase wurde in die Sommerferien 2025 gelegt, weil dann das Fahrgastaufkommen geringer ist. Jedoch mussten die verbliebenen Fahrgäste einige Einschränkungen hinnehmen. Der Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) war unattraktiv lange unterwegs. Zudem wurde er für die Strecke zwischen Reiskirchen und Alsfeld eingerichtet. Warum man den Zugverkehr von Gießen bis ins Mittelzentrum Grünberg nicht aufrechterhalten hat, erschließt sich PRO BAHN und der Umsteiger-Redaktion nicht. Die Bauarbeiten fanden im Abschnitt zwischen Alsfeld und Mücke statt. Dennoch war auch das weiter westlich gelegene Grünberg die gesamte Zeit über nicht an den Schienenpersonenverkehr angeschlossen.

Der Abschnitt zwischen Alsfeld und Mücke war nicht der erste Bauabschnitt der Gleiserneuerung. Die Abschnitte von Fulda bis Lauterbach und von Lauterbach bis Alsfeld sind bereits saniert. Die diesjährige Sanierung stellt die größte Maßnahme seit 2011 dar. Damals wurde viel in die Leitungs- und Sicherungstechnik investiert. Dies geschah im Vorfeld der Übernahme der Nahverkehrsleistung der Vogelsbergbahn durch die Hessische Landesbahn (HLB), welche bis heute als RB45 den Betrieb im Auftrag des RMV ausführt. Die Infrastruktur der Vogelsbergbahn ist weiterhin Teil des Netzes der Deutschen Bahn.



Werner Filzing und Thomas Kraft

Die Erneuerung von Bahnsteigen im Bahnhof Fulda – Aktuelle Impressionen –

Der Bahnhof Fulda wird ausgebaut, die Bahnsteige werden saniert. In den 1980er Jahren wurden die Fernzugbahnsteige für die Gleise 3+4 sowie 6+7 neu aufgebaut. Aktuell läuft der Neuaufbau des Hausbahnsteigs für Gleis 1 sowie der Kopfgleise 36-39 (Vogelsbergbahn). Hier aktuelle Bilder vom 22.08.2025.



Der Bahnsteig für die Gleise 36 und 37 (Kopfgleise Vogelsbergbahn) ist bereits fertig. Zur Zeit halten dort die verkürzten Fahrten der RB45 zwischen Fulda und Alsfeld.

Die Kantensteine für den Hausbahnsteig Gleis 1 mit einer Höhe von 76 cm über Schienenoberkante sitzen schon. Dort werden weiterhin die Züge der Linie RE50 halten, die auch in den nächsten Jahrzehnten eine Einstiegshöhe von 55 cm haben werden.





Der Bahnsteig an Gleis 1 wird künftig sogar etwas länger sein, so dass auch Fernzüge dort halten können. Ein neues Dach für einen Teilabschnitt ist im Bau. Dafür fallen alte Bahnanlagen weg, wie man an dem zurückgesetzten Gebäudebestand im Hintergrund sieht.

Am nördlichen Ende von Gleis 1 mündet dieses künftig direkt in Gleis 39. Die Höhe des Bahnsteigs unterscheidet sich: 76 cm an Gleis 1 und 55 cm an Gleis 39. Man kann hier die Schräge des Übergangs an der neuen Bahnsteigkante erkennen.



Fotos: Werner Filzinger

 Werner Filzinger

Fehlende Barrierefreiheit: Ein weiterer Offenbarungseid zu einem jahrzehntelangen Lügengebilde der öffentlichen Hand

Die Verkehrsstation Solms an der Lahntalbahn hat weiterhin einen Bahnsteig mit 38 cm Höhe und ist damit nicht vollständig barrierefrei



Rechts vorn: Der neue Bahnsteig an Gleis 2 Richtung Gießen. Ein Zug der RB45 hält an dem nicht veränderten 38 cm-Bahnsteig an Gleis 1 in Richtung Limburg.

Die Lahntalbahn ist umfassend saniert worden, es gibt einige neue Bahnsteiganlagen und umgestaltete Bahnübergänge. Dies geschah an einer Bahnstrecke, welche es dringend nötig hatte, aus dem Ambiente der Technik der Kaiserzeit in die Neuzeit geholt zu werden. Auch PRO BAHN ist dankbar für diese Investition. Jedoch gibt es einen Wermutstropfen, wie so oft bei den Investitionen in die Schiene: Einige Bahnsteige an der Strecke sind noch auf der Höhe von 38 cm über Schienenoberkante geblieben. Es sind jedoch mindestens 55 cm erforderlich, um ebenerdig in die Nahverkehrstriebwagen der Linien RB45, RE24 und RE25 zu gelangen.

Ein wirklich tragisches Beispiel ist der Bahnsteig für die Fahrtrichtung Limburg an der Verkehrsstation Solms. Alle sonstigen Anlagen einschließlich des schienengleichen Bahnübergangs und den Zuwegungen zu den Bahnsteigen wurden komplett neu gestaltet. Nur den einen Bahnsteig hat man auf der alten Höhe gelassen. Die Strecke war über viele Monate komplett gesperrt. Das Pflaster des Bahnsteigs ist noch in Ordnung. Man hätte einfach nur das Pflaster herausnehmen, die Erhöhung mit aufgesetzten Kantensteinen um die 17-20 cm einbauen und das seitherige Pflaster wieder einbauen können. Eine im Vergleich mit geringen Mitteln umsetzbare Maßnahme.



Rechts der Bahnsteig an Gleis 1. Das Pflaster müsste nur herausgenommen und um 17 cm angehoben werden. Gegenüberliegend ist der neue Bahnsteig an Gleis 2 zu sehen. Früher war der Bahnsteig für Gleis 2 in der Mitte zwischen den Gleisen. Die Beleuchtung an dem alten Bahnsteig deutet noch darauf hin.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) antwortet dem Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar aufgrund des Antrags des PRO BAHN Regionalverbandes Mittelhessen wie folgt:

Der Bahnsteig an Gleis 1 (Fahrtrichtung Limburg) hat eine Höhe von 38 cm. Der Zugeinstieg ist damit nach der TSI-PRM mit einer Stufe möglich, die für Personen mit einem Rollstuhl mit einer Rampe am Fahrzeug überbrückt werden kann. Formal sind damit die Anforderungen der TSI-PRM erfüllt. Seitens des RMV wird der vollständige barrierefreie Ausbau mit möglichst stufenfreiem Einstieg und taktilem Leitsystem weiterhin angestrebt. Für den betroffenen Bahnsteig in Solms gibt es hierfür keine Finanzierung.

Es wird sich hinter der TSI-PRM versteckt. (TSI: Technical Specification for Interoperability. PRM: Persons with Reduced Mobility. Deutsch: Technische Spezifikation für die Interoperabilität für Menschen mit Behinderung und für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.) Darin heißt es, dass Höhenunterschiede von 20 cm zwischen Bahnsteig und Zug als barrierefrei anzusehen sind. In den Gliederungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN stellt man zu Recht die Frage: „Wer denkt sich solche untauglichen Regelwerke aus?“ Die im Schreiben des RMV erwähnte Rampe ist eine manuelle Klappe, die von Hand ausgeklappt und auf den Bahnsteig aufgesetzt werden muss. Die Zeiten je Haltestelle sind knapp bemessen. Wenn man Glück hat, ist ein Zugbegleiter dabei, und er kann die Rampe ausklappen. Wenn nicht, muss der Triebfahrzeugführer helfen. Dann vergehen einige Minuten, bis eine Person mit Rollstuhl im Zug ist und weitergefahren werden kann.

Hier wird wieder einmal offensichtlich, hinter welcher Verklärung sich Verkehrswesen und Politik verschanzen und dadurch alltagstaugliche Investitionen in die öffentliche Mobilität verhindert werden. Kommunalpolitiker haben oftmals nur ein rudimentäres Wissen über den ÖPNV. Sie treffen dann auf Verantwortliche des Verkehrswesens, und vieles geht schief. Es ist zu befürchten, dass viele Bahnsteige gerade in Mittelhessen dauerhaft auf der Höhe von 38 cm verharren.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen möchte sich damit nicht zufrieden geben. Es gilt dafür einzutreten, dass diese europäische Rechtsgrundlage, welche immer mal wieder verändert und fortgeschrieben wurde, in eine erneute Fortschreibung gebracht wird mit dem Ziel, dass alle Bahnsteige stufenfrei zum Triebfahrzeug auszubauen sind, wo immer das irgendwie möglich ist. Im Fall der Bahnstation Solms ist diese Erhöhung im Verhältnis eine superkleine Nummer. Der Bahnsteig an Gleis 1 muss auch auf 55 cm über Schienenoberkante angehoben werden!

 Lars Möbius

Dank an alle Beteiligten, welche sich für die RE-Direktverbindung Gießen – Siegen – Köln einsetzen

Aktuell läuft eine Petition im Internet für die Wiedereinführung



„Der Umsteiger“ berichtete schon mehrmals zum Thema „umsteigefreie Direktverbindung Gießen-Siegen-Köln“. Wir möchten an der Stelle mal einen Dank aussprechen. Wir sind noch nicht am gemeinsamen Ziel, dass wieder Züge durchgängig zwischen Köln, Siegen, Wetzlar und Gießen fahren. Immerhin hat der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit seinem Konzept zur Neuausschreibung des RE9 (Laufzeit ab 2030) eine Steilvorlage geliefert.

Im Moment läuft noch eine Petition, welche dankenswerterweise die Gießener Grünen angestoßen haben. Also mitmachen und die Petition unterzeichnen: <https://www.change.org/p/easy-per-zug-nach-k%C3%B6ln-wir-wollen-die-direktverbindung-mittelhessen-k%C3%B6ln>

Wir danken den anderen Mitwirkenden. Dazu zählen die VCD-Regionalgruppe Lahn-Dill, der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV), Pro Bahn & Bus Mittelhessen, der Fahrgastbeirat Lahn-Dill-Kreis/Stadt Wetzlar, der Fahrgastbeirat Stadt und Landkreis Gießen, der Kreistag des Lahn-Dill-Kreises, die Stadtverordnetenversammlung Herborn, die Stadtverordnetenversammlung Haiger, der Kreisbeigeordnete des Landkreises Gießen Christian Zuckermann, sowie weitere Landes- und Kreispolitiker aus der Region Mittelhessen.

Mit verklärenden Äußerungen ohne jedwede Sachlichkeit versuchen RMV-Verantwortliche das gut ausgearbeitete Projekt ihrer Kollegen aus Nordrhein-Westfalen vorsätzlich zu verhindern. Seit Sommer 2024 verhindert der RMV, dass sich nicht mit den Verantwortlichen des NWL zum Thema getroffen wird. PRO BAHN fragt, welche persönliche Motivation dahintersteckt. Nachdem nun für die Übergangszeit keine Lösung erzielt wurde und sich die Umsteigesituation in Siegen ab 2026 noch weiter verschlechtert, sind die politisch Verantwortlichen aus Mittelhessen, insbesondere die mit Mandat im RMV-Aufsichtsrat, gefordert, dass zumindest ab 2031/2032 wieder Direktverbindungen Gießen-Köln eingerichtet werden.

 **Lars Möbius**

Ausweitung des Stadtbusliniennetzes in Gießen, aber der Nahverkehrsplan wird nicht erfüllt



Stadtbusse in Gießen an der Haltestelle Berliner Platz, direkt neben dem Gießener Rathaus. Hinter der Fensterfront oben im Bild befindet sich der Stadtverordneten-sitzungssaal, hier ist die Entscheidung zum LNVP gefallen. (Bild: Thomas Kraft)

Mit der Verabschiedung des Lokalen Nahverkehrsplans für die Stadt Gießen in 2022/2023 hatte man sich für die nächsten Jahre große Ziele gesetzt. Der Fahrgast würde erheblich davon profitieren. Das Angebot soll von heute 13 auf 20 Linien ausgebaut werden. Dabei sind die Linien 11 und 24, welche Gießen mit Wetzlar verbinden, sowie der Lokalbusverkehr nicht mit eingerechnet. Nun steht die nächste von insgesamt 4 Stufen dieses Nahverkehrsplans an.

Inzwischen sind aber die Kommunen, insbesondere die größeren mit umfangreicheren Pflichtaufgaben, wozu Gießen zu zählen ist, in massive Finanznöte geraten. Das bedeutet, dass der größte Teil der Stufen 3 und 4 auf unbestimmte Zeit verschoben wird. Anstatt um ursprünglich 50% soll das Stadtbusnetz nun zunächst nur um 13% wachsen.

Eine Angebotsausweitung kommt dennoch im Jahr 2026, und auch dieses kann sich im Vergleich zu vielen gleichgroßen Städten Deutschlands durchaus sehen lassen. Was wird sich ändern? Die Linien 3 und 13 werden im südlichen Verlauf einen kürzeren Weg nehmen und ab Berliner Platz über die Ludwigstraße fahren. Dadurch wird das Uni-Hauptgebäude erstmals dauerhaft an das Stadtbusnetz angebunden. Neu eingeführt wird eine Linie 14: Sie startet am Dialysezentrum und nimmt die

Strecke über den Aulweg, welcher bislang von den Linien 3 und 13 teilweise bedient wurde. Weitergeführt wird die Linie 14 über den Berliner Platz, die Ostanlage bis ins Wohngebiet Sandfeld. Damit ersetzt sie die Teilstrecke der Linie 12. Die Linie 12 wird den Teilabschnitt Gewerbegebiet West-Berliner Platz anfahren, dann jedoch über die Licher Straße, den Alten Steinbacher Weg, das Philosophikum bis zur Pistorstraße (Polizeipräsidium/Möbel Sommerlad) geführt. Es fallen drei Haltestellen weg: Ebelstraße sowie im Süden Georg-Haas-Straße und Finanzamt. Es stehen jedoch in fußläufiger Entfernung Alternativen bereit. Die „Wettenberger Linien“ 801 und 802 (aufgespaltete Linie 8) werden künftig ab Berliner Platz über den Schiffenberger Weg zum Philosophikum fahren und dadurch auf diesem Ast einen Viertelstundentakt sicherstellen. Sonn- und feiertags übernehmen die Linien 801/802 auch die Bedienung des Ausflugsverkehrs zum Schiffenberg.

Die zweite Stufe Ende 2026 bringt dann Änderungen im Bereich Grünberger Straße mit sich. Es wird eine neue Linie 16 geben, welche am Bahnhof startet und zunächst den gleichen Weg nimmt wie die Linie 17. Das Studentendorf und die Albert-Schweitzer-Schule werden durch die neue Linie 16 angebunden. Im neuen Stadtquartier auf dem Areal des ehem. US-Depots fährt die Linie 16 dann bis zur Colemanstraße, die Linie 17 bis zum Alten Flughafen. Die Linien 16 und 17 ergänzen dadurch die verbleibende Linie 1 (Lützellinden-Rödgen) im Teilabschnitt Grünberger Straße/Rödgener Straße deutlich.

Nicht zum Zuge kommen zunächst die weiteren Stufen.
Diese würden wie folgt aussehen:

Die Linien 801 und 802 werden umgewandelt in die Linien 9, 19 und 29. Die Linie 9 ist geplant zwischen Weststadt-Marktplatz-Berliner Platz-Schiffenberger Weg-Philosophikum. Die Linien 19 und 29 sind geplant zwischen Krofdorf-Gleiberg bzw. Wißmar-Launsbach über die Weststadt – Oswaldsgarten – Bahnhofstraße – Bahnhof.

Die Linie 10 soll teilweise ihren Fahrtverlauf ändern und folgenden Weg nehmen: Studentendorf Unterhof – Aulweg – Bahnhof – Mühlstraße – Hessenhalle – Hardtallee – Ev. Krankenhaus.

Die Linie 12 soll die Linie 2 auf der ganzen Licher Straße ergänzen, zum Riversplatz und dem dortigen Landratsamt und weiter ins Europaviertel fahren, um die Gewerbeparks der ehemaligen Kasernen im Osten der Stadt zu erschließen.

Dann sind noch ganz neue Linien geplant:

Die neue Linie 4 würde die Linie 1 im südlichen Abschnitt stärken und von Kleinlinden (Waldweide) über die Frankfurter Straße und Südanlage dieser Linie folgen. Der Endpunkt wäre in der Ringallee (Bereich Technische Hochschule, Bäderzentrum), welche erstmals direkt von einer Buslinie erschlossen wäre.

Die neue Linie 6 würde das Wohngebiet Petersweiher erstmals erschließen, welches bislang nur durch den Lokalbus aus Richtung Pohlheim angedient wird. Die „neue 6“ würde auch den Wochenendverkehr zum Schiffenberg weiterhin mit übernehmen und folgenden Linienweg nehmen: Petersweiher/Schiffenberg-Schiffenberger Weg – Berliner Platz – Südanlage – Westanlage – Stadtwerke – Lahnstraße – Bachweg. Damit wäre die Westseite des Hauptbahnhofs erstmals durch einen ganztägigen Stadtbusverkehr angebunden.

Die neue Linie 8 würde den Teil übernehmen, der nun im geänderten Konzept von der Linie 12 bedient wird (Alter Steinbacher Weg – Philosophikum – Polizeipräsidium) und insgesamt folgenden Weg nehmen: Bahnhof – Südanlage – Berliner Platz – Licher Straße – Alter Steinbacher Weg – Philosophikum – Pistorstraße – Aulweg – Studentendorf Unterhof.

Die Linie 20 würde als „dritte Wiesecker Linie“ fungieren, auch am Bahnhof starten, jedoch über die Westanlage, den Oswaldsgarten und die Nordanlage komplett um die Innenstadt herumfahren. In Wieseck würde „die 20“ zunächst ins Zentrum fahren aber dann auch im Burgenring wie die Linie 15 enden. Neue Haltestellen in Wieseck würden allein für die Linie 20 eingerichtet.

Nun werden die Linien 4, 6, 8, 19, 20 und 29 zunächst nicht an den Start gehen, die Linien 801 und 802 bleiben, und die Linie 12 wird einen anderen Weg nehmen. Die finanziellen Rahmenbedingungen der öffentlichen Hand, insbesondere der Kommunen, sie bringen auch den PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen zum Nachdenken. Hinzu kommt noch, dass der sog. „steuerliche Querverbund“ bald der Vergangenheit angehören könnte. Die EU-Kommission hat gegenüber einem Landkreis in Nordrhein-Westfalen ein Rechtsverfahren eröffnet.

Dabei geht es um die grundsätzliche Frage, ob die finanziellen Defizite eines Bus- und Verkehrsunternehmens innerhalb eines Konzerns wie bei den Stadtwerken verrechnet werden dürfen. Gewinne aus Energie stützen z.B. den ÖPNV. Dieser steuerliche Querverbund wird gegenwärtig in vielen deutschen Kommunen, darunter auch in Gießen, angewendet. Je nachdem wie die Rechtsentscheidung ausgeht, kann das enorme Folgen für den ÖPNV deutschlandweit haben. Spätestens dann muss der Bundesgesetzgeber eine Entscheidung treffen, wie die Kommunen zur Wahrnehmung ihrer Pflichtaufgaben aus Steuereinnahmen besser ausgestattet werden.

Sollten wieder bessere Zeiten kommen, erwartet der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen von der Stadt Gießen, dass die weiteren Stufen des Lokalen Nahverkehrsplans (LNVP) umgesetzt werden. Sollten bei der nächsten Fortschreibung des Gießener LNVP die weiteren Stufen nicht umgesetzt sein, dann sind diese weiterhin als Planungsziele zu definieren.

 **Thomas Kraft**

Lumdatabahn e.V. bestätigt Vorstand. Kommen Reaktivierung und Inbetriebnahme 2029?

Zur turnusgemäßen Jahreshauptversammlung des Vereins „Lumdatabahn e.V.“ trafen sich die Mitglieder in diesem Jahr in nostalgischer Umgebung. In einem umgestalteten Eisenbahn-Bauwagen auf dem Gelände der Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF), welches am alten Güterbahnhof im südlichen Bereich von Gießen liegt, fand man sich zu den Wahlen, den Abstimmungen und zum inhaltlichen Austausch zusammen.



*Der Vorstand des Vereins Lumdatabahn e.V. am 11.07.2025
vor einem Schienenbus bei den Oberhessischen Eisenbahnfreunden in Gießen*

Der Vereinsvorsitzende Manfred Lotz ging auf die zahlreichen Aktivitäten des Vereins ein. Die Bahn-Sonderfahrten stechen bei all dem heraus, welche einmal jährlich stattfinden. Im Jahr 2024 ging es nach Linz am Rhein zur Kasbachtalbahn, im laufenden Jahr 2025 ging es im Frühjahr nach Detmold, und am 25.04.2026 soll die Bahn-Erlebnisfahrt in das Saarland zur Völklinger Hütte führen. Lotz wies ausdrücklich darauf hin, dass es dabei nicht um Vergnügungsfahrten gehe. Vielmehr gelte es, gemäß dem Vereinszweck den Menschen das Verkehrsmittel Bahn schmackhaft zu machen, gerade denjenigen, welche bislang selten oder nie die Bahn nutzen.

Turnusgemäß musste der komplette Vorstand neu gewählt werden. Unter dem Versammlungsleiter Malte Eiff bestätigten die Mitglieder die seitherigen

Funktionsträger in ihren Ämtern. Vorsitzender bleibt Manfred Lotz, Stellv. Vorsitzender ist Friedrich Lang, Schriftführerin Kerstin Lotz, Kassenwartin Christa Becker. Die Funktion von Beisitzern nehmen Alexandra Hamel-Bahr, Gabi Waldschmidt-Busse, Detlef Gumprecht, Klaus Zecher, Hans Langecker, Raphael Omokoko und Roland Schubert wahr.

Um der Gesellschaft den ÖPNV in den Lumdatal-Kommunen näher zu bringen, kommt nicht nur die Bahn zum Einsatz. Auch der erstmals 2022 zum Nikelsmarkt in Allendorf (Lumda) organisierte historische Schweizer Postbus fuhr als Shuttle in die abseits des Tales gelegenen kleinen Stadtteile Climbach, Nordeck und Winnen, damit die Menschen aus der gesamten Kommune bequem den Markt besuchen konnten. 2024 war erstmals ein zweiter Bus im Einsatz, der bis ins benachbarte Rabenau mit der Endstation im Ortsteil Rüdtingshausen fuhr. Beim Nikelsmarkt 2025 sollen wiederum zwei Busse fahren, dann auch bis Rabenau-Allertshausen.

Unter den Mitgliedern wird am häufigsten die Frage gestellt: „Wann kommt die Reaktivierung, wann fährt wieder der erste fahrplanmäßige Zug?“ Eine konkrete Antwort konnte der Vorstand nicht geben, gemutmaßt wird inzwischen auf 2029.



Manfred und Kerstin Lotz

Die Hessische Verkehrs-Staatssekretärin besuchte am 22.08. das Lumdatal. Bekenntnis zur Reaktivierung, aber keine verbindliche Zusage

Sie ist erst seit Ende 2024 im Amt. Ihr politisches Wirken war bis dahin nicht in Hessen, sondern vorrangig in Sachsen. Nun besuchte die Staatssekretärin im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, Ines Fröhlich (SPD), das Lumdatal, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Begleitet wurde sie von dem Gießener Bundestagsabgeordneten Felix Döring (SPD). Man besuchte zunächst den stillgelegten Bahnhof in Rabenau-Londorf, um dann im Dorfgemeinschaftshaus Rabenau-Geilshausen sich den Fragen der anwesenden Bürger zu stellen.

Die Staatssekretärin wurde schon gleich mit der Frage konfrontiert, wann die Bahn wieder fahre. Fröhlich antwortete direkt, dass sie keinen Termin nennen werde. Das würde sie selbst bei einem Spatenstich nicht tun, da es unrealistische Hoffnungen wecken würde. Am Ende scheiterte es an Fakten wie der Bauzeit. Stattdessen skizzierte sie den weiteren Ablauf. Aktuell laufen die Stufen 1-3 des neunstufigen Reaktivierungsverfahrens. Bestandteil dieser Stufen sei die Erstellung einer Machbarkeitsstudie. Von denen habe es bereits zwar einige zur Lumdatabahn gegeben, so z.B. im Auftrag des RMV. Diese seien jedoch im Rahmen der

standardisierten Bewertung nach aktuellem Rechtsrahmen nicht mehr verwendbar, um Gelder aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu erhalten.

Das Land Hessen brauche Gelder aus diesem Fördertopf des Bundes, da sonst die Investition von aktuell geschätzten 26 bis 32 Mio. € nicht zu finanzieren sei. Ein Vorteil sei, dass die Trasse der Lumdatabahn inzwischen von der Deutschen Bahn in das Eigentum der Hessische Landesbahn (HLB) übergegangen ist. Sonst müsste das Land anfragen, ob sie auf der Strecke der DB planen dürfte. Diese sei aufgrund ihrer massiven Probleme aktuell wirklich kein Beschleuniger bei so einem Prozess, sagte Fröhlich. Von Seiten der HLB gebe es klare Signale, dass die Bewertung im Herbst 2025 vorliege. Dann sei klar, ob das Projekt wirtschaftlich ist und in Stufe vier eintreten kann: das Planfeststellungsverfahren. Fröhlich forciert ein schmales Verfahren, um schnell Baurecht erreichen zu können. Wenn es zu keinen Klageverfahren komme und für die Umsetzung schnell Firmen gefunden werden, dann könne man eher Aussagen über einen möglichen Betriebsbeginn treffen.

Die vier Anliegerkommunen fordern indes klare Aussagen von Bund und Land. Björn Zimmer (komm. Wählerliste), Bürgermeister der Rabenau, äußerte sich hierzu deutlich und sprach sich für die Reaktivierung aus. Es müsste feststehen, dass es aus allen Allendorfer und Rabenauer Ortsteilen eine pünktliche und gute Busverbindung zu den Bahnhofpunkten gibt.

Dass die ländlichen Kommunen wie Rabenau und Allendorf (Lumda) aktuell einen deutlichen Standortnachteil hätten, darauf ging auch der Vorsitzende von Lumdatabahn e.V., Manfred Lotz, ein. Wer hier lebe, brauche derzeit nicht nur ein Auto, sondern für jedes volljährige Familienmitglied ein Auto, weil der ÖNPV so unattraktiv sei. Die Busanbindung an die Dörfer sei am Wochenende „gleich null“. Viele jungen Leute würden daher wegziehen. Es brauche die Lumdatabahn daher auch, „damit wir älteren Menschen hier nicht am Ende ganz alleine sitzen und die jungen Leute alle weg sind“.

Auch der Bundestagsabgeordnete Felix Döring (SPD) ging darauf ein, dass die Lumdatabahn nicht ein reines Verkehrsprojekt sei. Bis vor 40 Jahren habe der wirtschaftliche Aufschwung Stadt und Land recht gleichmäßig erreicht. Nun werde das Land zunehmend abgehängt. Die Reaktivierung sei ein Bestandteil, etwas gegen dieses Ungleichgewicht zu tun.

Ein Hoffnungszeichen gab Staatssekretärin Ines Fröhlich gegen Ende der Podiumsdiskussion. Sie regte an, dass es nach Vorliegen der Bewertung im Frühling 2026 eine erneute Veranstaltung geben solle, um dann über die dann vorliegenden Untersuchungsergebnisse zu sprechen. Sie stehe dafür zur Verfügung.



Manfred und Kerstin Lotz

Lost Places entlang der Main-Lahn-Bahn - Die Personenbahnhöfe Frankfurt-Höchst, Griesheim, Hofheim und Lorsbach



Bahnhof Höchst – Eingangsbereich und gesperrtes WC im Juni 2025

Der **Personenbahnhof Höchst** bietet seit langem ein trauriges Bild. Das schöne Gebäude verkommt zusehends. Sowohl vom Bahnsteig aus, als auch am Haupt-Eingang von der Stadt aus bietet sich ein Bild der Verwahrlosung.

Für die Fahrgäste besonders ärgerlich ist seit Monaten das Fehlen einer funktionierenden Toilettenanlage. Diese war schon einmal vor einiger Zeit geschlossen, weil der Vertrag über die Reinigung gekündigt worden war. Nach Protesten auch von PRO BAHN Frankfurt entschloss sich die Stadt Frankfurt, der FES, dem Frankfurter Entsorgungsbetrieb, die Reinigung zu übertragen. Im letzten Herbst traten jedoch massive Schäden an der Zwischendecke des Bahnhofsgebäudes auf, so dass Wasser durch die Decke und in die Elektrik tropfte. Daraufhin wurden die Toiletten geschlossen, ohne dass es bis heute eine Ersatzlösung gibt.

Letztere wurde uns zwar durch die DB InfraGO Ende letzten Jahres für Anfang 2025 zugesagt, doch nichts geschah. In einem persönlichen Gespräch mit dem Regionalbereichsleiter Personenbahnhöfe der DB InfraGO erläuterte dieser Mitte

Mai, dass die DB kein Geld für die Instandhaltung und Sanierung von Bahnhofsgebäuden habe. Deshalb tue sich auch beim Bahnhof Frankfurt-Höchst nichts. Dabei droht sogar die Sperrung des gesamten Bahnhofsgebäudes, wenn nicht bald mit der Sanierung begonnen wird.

Meine Nachfrage vom 09.04.25 nach den Toiletten blieb bis heute unbeantwortet. Das gesamte hoch frequentierte Bahnhofsgebäude macht weiter einen ungepflegten und wenig einladenden Eindruck. Das Fehlen eines WC's dort ist für Fahrgäste unzumutbar, zumal sich auch noch der Busbahnhof direkt neben dem Bahnhof befindet. Wann wird es am Personen-Bahnhof Höchst wieder wenigstens eine provisorische einem Bahnhof dieser Bedeutung angemessene WC-Anlage geben?

Aber auch im weiteren Streckenverlauf der Main-Lahn-Bahn sieht es an vielen Bahnhöfen wenig einladend aus:



Bf Griesheim im November 2024

In **Griesheim** führen die Baustellen und die Situation nach dem Abriss der Omega-Brücke, den die DB nicht zu verantworten hat, nicht nur zu Erschwernissen für die Fahrgäste, sondern das gesamte Gelände um das ja auch nicht gerade schicke Bahnhofsgebäude macht einen verfallenen Eindruck, die Presse berichtete schon über sich dort tummelnde Ratten.

In **Hofheim a.Ts.** sind die Wände am Treppenabgang vom Mittelbahnsteig und in der Fußgängerunterführung nun schon seit Jahren mit grünen Planen verhängen, die vom Glanz verkünden, der aus Staub werden sollte, ohne dass sich etwas tut. Darüber hinaus ist die Bahnsteigüberdachung an zahlreichen Stellen abgestützt, was nicht gerade einen vertrauenerweckenden Eindruck macht, sondern

gemeinsam mit den Planen eher einen desolaten. Was hat dies zu bedeuten, und wann werden hier dauerhafte Lösungen erfolgen und abgeschlossen sein?

in **Lorsbach** schließlich vergrößert sich das Loch in der Decke der Unterführung weiter, so dass bei starkem Regen das Wasser nicht nur an den Wänden entlangläuft, sondern auch aus der Decke in Form einer Regenwald-Dusche sprüht, und seit einigen Wochen regnet es auch durch die Bahnsteigüberdachung, so dass das Wasser von dort (an mehreren Stellen) in die Unterführung und auf die Treppen läuft. Anstelle von Sanierungsmaßnahmen erfolgte aber nun Anfang August eine völlig unverständliche Aktion, indem die intakten historischen Fliesen an den Treppenaufgängen bis auf wenige Reste abgeschlagen wurden und die Wände seither im unverputzten Zustand ein Abbruch-Feeling verströmen. Was ist der Sinn dieser Maßnahme, und wann werden die Fliesen wieder angebracht? Und vor allem, wann werden die Unterführung und das Bahnsteigdach endlich abgedichtet?



Unterführung im Bf Lorsbach, links im Mai 2023, rechts im August 2025

Ich habe am 15. August in einem Schreiben an den Leiter Regionalbereich Mitte des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe bei DB InfraGO auf die vorgenannten Missstände hingewiesen und um eine zeitnahe Stellungnahme gebeten, wie und in welchem Zeitrahmen die vorgenannten Missstände behoben werden sollen. Auf die Antworten bin ich gespannt.

Barbara Grassel

Baufortschritt bei der Regionaltangente West (RTW) am Bahnhof Frankfurt am Main Stadion



Die RTW, eine 52 km lange neue westliche Umfahrung von Frankfurt am Main, ist inzwischen auf kompletter Länge im Bau. 2029 sollen die ersten Züge im Zweisystembetrieb fahren.



Hier nun ein paar aktuelle Bilder von dem Bau rund um den Bahnhof Frankfurt-Stadion, wo ein Brückenbauwerk der RTW errichtet wurde, welches den größten Teil der Bestandsgleise überspannt.



Unser RTW-Fachreferent wird gesondert zu dem Gesamtprojekt berichten.



(Fotos:
Thomas Kraft)

Thomas Kraft

Sommerliches Arbeitstreffen im Museumsstellwerk Reinheim

An einem wunderschönen lauen Sommerabend im Juli fand das monatliche Arbeitstreffen des Regionalverbands Starkenburg in lockerer Atmosphäre am Reinheimer Bahnhof statt.

Vor der Veranstaltung wurde bei einer individuellen Führung das Stellwerk in Reinheim besichtigt. Klaus Hartmann und Tristan Grub konnten uns alle Stellwerkseinrichtungen der fast 130-jährigen Signal- und Weichentechnik im Originalzustand vorführen. Das Stellwerk aus dem Jahre 1896 war eine sehr sichere und fortschrittliche Einrichtung zur Steuerung und Überwachung des Zugverkehrs, die erst nach 111 Jahren im Herbst 2007 außer Betrieb ging. Heute zeugt das Stellwerk als Technisches Baudenkmal von der einstigen Bedeutung des Bahnhofs Reinheim als Verkehrszentrum des Dieburger Landes und des gesamten Gersprenztales.



Hebelbank und Blockkasten aus dem Jahre 1909 (Foto: Bernd Rohrmann)

PRO BAHN Starkenburg setzt sich seit vielen Jahren für die Reaktivierung des Zugverkehrs nach Groß-Bieberau und Reichelsheim ein, wodurch tatsächlich wieder Rangierfahrten und Kupplungsvorgänge in Reinheim erforderlich würden, heute natürlich in ESTW-Technik.

Der Unterzeichner war besonders beeindruckt vom vollkommen betriebsfähigen Zustand der historischen Bauteile. Dadurch erhielten wir in dem "lebendigen Museum" einen Eindruck von der früheren - auch körperlichen - Arbeit eines Fahrdienstleiters.

An allen Öffnungstagen von April bis Dezember finden von 11 bis 18 Uhr Führungen statt, in diesem Jahr noch am 5.10., am 2.11. und zum "Advent im Stellwerk" am 7.12.2025.



Im 2025 neu eröffneten Bistro „Genuss am Gleis“ wurden danach bei Speis und Trank passend zum Sitzungsort Fragen zum Zugverkehr auf der Odenwaldbahn erörtert.

Eine eingehende Diskussion gab es über die Gestaltung der Bahnsteiganlagen entlang der Odenwaldbahn. Gerade hier in Reinheim gibt es ständig rechtswidrige Gleisübertritte (siehe mehrere Berichte und Leserbriefe im Darmstädter Echo), die ihre Ursache darin haben, dass immer wieder zu spät oder gar nicht über kurzfristige Gleisänderungen informiert wird. Hierdurch werden die Fahrgäste zu den gefährlichen Gleisübertritten veranlasst. Einigkeit bestand darin, dass DB InfraGO sowie Vias Rail GmbH sich darin abstimmen müssen, dass rechtzeitige Ansagen von Gleisänderungen erfolgen. Sollten solche Ansagen unterlassen werden und kommt es dadurch zu einem Unfall, so wären die genannten Eisenbahnunternehmen als Zweckveranlasser – auch strafrechtlich – in der Haftung.

(Foto: Bernd Rohrmann)

Wie überall in Hessen und anderen Bundesländern gab es in der Region Starkenburg im ersten Halbjahr 2025 erhebliche Zugverspätungen und -ausfälle durch Nichtbesetzung der Stellwerke, beispielsweise zwischen Weinheim und Darmstadt auf der Main-Neckar-Bahn am 13.7.2025 nachmittags und abends.

Mit einem Bericht von Thomas Mroczek zu der am 30.7.2025 geplanten Sprengung der Brücke der B 45 über die Mümling und die Odenwaldbahn in Bad König Zell - die inzwischen erfolgreich stattfand - endete ein außergewöhnliches Arbeitstreffen am Rande des Odenwaldes.

Der Vorstand von PRO BAHN Starkenburg und alle anwesende Aktiven wollen solche Ausflüge zu bahnaffinen Orten auch in den Folgejahren durchführen, wobei wir damit auch Werbeangebote für neue Mitglieder verbinden wollen. Solche oder ähnlich lockere Arbeitskreis-Events möchte ich auch anderen Regionalverbänden ab und zu empfehlen.

 **Bernd Rohrmann**



Pfungstadtbahn: Wir fordern Halbstundentakt und Elektrifizierung, das Flügelzug-Konzept ist wenig zielführend

Für eine rasche Umsetzung des Halbstundentakts auf der Pfungstadtbahn plädiert die Odenwaldbahn-Initiative als Sofortmaßnahme. Anders als eine Elektrifizierung ist ein täglicher Halbstundentakt sofort umsetzbar. Wirtschaftlich sinnvoll ist elektrische Betrieb i.d.R. bei einem mindestens halbstündlichen Angebot, daher liegt ÖPNV-Dezernent Lutz Köhler (CDU) mit seinem Ansinnen einer Voll-Elektrifizierung richtig. Durchgehende Züge Frankfurt – Darmstadt Nord – Odenwald – Eberbach – Heilbronn könnten die Züge auf der Main-Neckar-Bahn entlasten. Für nicht marktgerecht hält die Initiative hingegen ein Flügelzug-Konzept der Pfungstadtbahn mit dem RE60 Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Mannheim.

Die Darmstädter und Darmstadt-Dieburger Politiker sind der Odenwaldbahn-Initiative zufolge Meister darin, beim ÖPNV große Versprechen für die Zukunft zu geben (z.B. S-Bahn-Neubaustrecke Dietzenbach – Urberach, Straßenbahn nach Groß-Zimmern), jedoch Sofortmaßnahmen auf vorhandenem Schienenverkehr zu unterlassen. Denn einen täglichen Halbstundentakt gibt es bisher nur auf der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt und Bensheim, der S-Bahn-Strecke nach Frankfurt und einem Mini-Teilstück der Odenwaldbahn nördlich von Babenhausen, während die weiteren Strecken (u.a. der Darmstädter Ast der Odenwaldbahn und die Main-Rhein-Bahn nach Aschaffenburg) weit unter ihrer Leistungsfähigkeit sind. Lob verdient die Dadina bei ihren Buslinien, auch über Kreis- und Landesgrenzen hinweg, auch wenn der Takt etwas dichter sein könnte.

Ein Pfungstädter Halbstundentakt, der mit jedem zweiten Zug als RE weiter nach Erbach fährt, böte der einwohnerstärksten Stadt des Kreises stündliche Direktverbindungen auch zum Darmstädter Nordbahnhof und in den Südostkreis.

Vollelektrischer Betrieb ist auch betriebswirtschaftlich i.d.R. weitaus günstiger als Diesel- oder Akkuzüge - bei der anstehenden Ausschreibung sollte der RMV dies berücksichtigen. Daher unterstützt die Odenwaldbahn-Initiative den ÖPNV-Dezernenten in seinem Bemühen, die 1,8 km lange Pfungstadtbahn mit Fahrdraht auszustatten: Hier ist deutlich stärkerer Druck auf RMV und Landesregierung geboten.

Skeptisch ist die Odenwaldbahn-Initiative beim Flügelzug-Konzept zum RE60 Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Mannheim, also einen von Frankfurt kommenden Zug in Darmstadt Hbf zu teilen und den hinteren Zugteil nach Pfungstadt fahren zu lassen. Denn die Nachfrage zwischen Darmstadt und Bensheim ist groß, und dieser Abschnitt der Main-Neckar-Bahn wird nur halbstündlich befahren, während ab Bensheim drei Züge pro Stunde Richtung Süden verkehren. Der oft nur einteilig gefahrene RE60 ist oft an seiner Leistungsgrenze und braucht immer Doppeltraktion.



Nach einer Inaugenscheinnahme in Langen ist eine ausreichende Bahnsteigverlängerung für Dreifachtraktion dort sehr aufwändig (Dreifachtraktion wäre erforderlich, um ab Darmstadt nach Bensheim in Doppeltraktion weiterzufahren und den dritten Zugteil nach Pfungstadt zu führen). Für Pfungstadt die Main-Neckar-Bahn u.a. mit den aufkommensstarken Stationen Bickenbach und Zwingenberg mit nur Einfachtraktion beim RE60 zu benachteiligen, ist aus Sicht der Odenwaldbahn-Initiative nicht zielführend.



Uwe Schuchmann

Durchgehende Odenwaldbahn-Züge nach Heilbronn können die Main-Neckar-Bahn entlasten

In der Verbandsversammlung abgelehnt wurden Anfang Juli 2025 die Anträge, für die gesamte Odenwaldbahn vollständige Oberleitung vorzusehen (ebenfalls ein Wunsch der „Allianz pro Schiene“, auf die sich Köhler beruft) und unabhängig davon wie bis 2004 durchgehende Züge von Frankfurt nach Heilbronn anzubieten – letzteres ist ohne Infrastrukturausbau möglich und würde die Züge der Main-Neckar-Bahn (mit dem vollen RE60) von Fernverkehr mit Deutschlandticket entlasten. Eine Fahrplanausarbeitung haben DGB, EVG, GDL, ADFC und PRO BAHN bereits im August 2023 im „Hessischen Schienenkonzept 2030plus“ vorgelegt: <https://odenwaldbahn.de/presse/230831-odw-pm-76-hessen-schienenbuendnis.htm>

Nur so würde auch das badische Mittelzentrum Eberbach dauerhaft umsteigefreie Verbindungen nach Neckarsulm und Heilbronn behalten.



Seit 2004 müssen die Fahrgäste der Odenwaldbahn nach Mosbach-Neckarelz, Bad Friedrichshall, Neckarsulm und Heilbronn umsteigen. Das Land Baden-Württemberg will 2030 auch Eberbach (Bild) von Heilbronn abhängen. Bild: Im Hintergrund RB82 der Odenwaldbahn, im Vordergrund S-Bahn Rhein-Neckar.



Uwe Schuchmann

PRO BAHN Landesvorstand lädt alle hessischen PRO BAHN-Mitglieder zur Klausurtagung am 13.09.2025 ein

Das Leben, unsere Gesellschaft insgesamt besteht stets aus Veränderungen und Anpassungen. So soll PRO BAHN in Hessen natürlich ein Verband sein, welcher sich den Interessen der Gesellschaft, insbes. der Fahrgäste anpasst. Sehr wichtig ist aber auch: Was wünschen sich die Mitglieder von PRO BAHN in Hessen?

Daher laden wir zu einer Klausurtagung ein. Sie findet statt am **Samstag, den 13. September 2025, um 11:15 Uhr** im **Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar**.

Durch den Tag führen wird eine externe Moderatorin. Hierzu konnten wir **Petra Müller-Knöss** gewinnen. Sie ist Teamerin, Referentin, Moderatorin und Kreisvorsitzende des DGB im Wetteraukreis. Die Klausur steht unter dem Motto: „**PRO BAHN in Hessen personell, strukturell und thematisch für die Zukunft aufstellen**“.

Ob Vereinsstruktur, Aufgabenverteilung, Umfang der Facharbeit, Fachvorträge, Mitgliederwerbung, Öffentlichkeitsarbeit oder Kommunikationsmedien, all dem soll sich gewidmet werden. Hierzu sind die hessischen PRO BAHN-Vorstände (LV, RV) insbesondere auf die Infos von den PRO BAHN-Mitgliedern angewiesen, welche kein Mandat für unseren Verband ausüben. Es braucht Sie/Dich mit Ihren/Deinen Ideen, Vorstellungen und Erwartungen. PRO BAHN braucht es immer mehr, gerade auch in Hessen, damit wir in absehbarer Zeit auch einen akzeptablen flächendeckenden Öffentlichen Personennahverkehr im urbanen wie im ländlichen Raum bekommen.

Also am 13.09.2025 Zeit nehmen und nach Lollar kommen. Um den Tag vorbereiten zu können, wird um Anmeldung bis zum **10.09.2025** an lv-vorstand@pro-bahn-hessen.de gebeten.

PRO BAHN Landesvorstandsmitglied Klaus Zecher neuer Erster Stellvertretender Landesvorsitzender

Die Landesmitgliederversammlung hat am 19.07.2025 in Lollar Klaus Zecher aus Gießen zum neuen Ersten Stellv. Landesvorsitzenden gewählt. Er tritt die Nachfolge von John Grimmette an, der vorzeitig aus dem Amt geschieden ist, um mehr Freizeit zu haben. Am gleichen Tag hat die Versammlung den seitherigen Zweiten Stellv. Philipp Loth mit rund 3/4 der abgegebenen Stimmen von seinem Amt abgewählt. Die Nachfolge für das letztgenannte Amt liegt nun in den Händen der nächsten Landesmitgliederversammlung.



Thomas Kraft und Klaus Zecher

Überflüssige und umweltschädliche Tunnelbauten durch DB InfraGO

Auf einer überregionalen Arbeitsgruppensitzung des Landesverbandes PRO BAHN Hessen, des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein/Neckar und PRO BAHN&BUS zur nunmehr seit 25 Jahren laufenden Planung der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt-Mannheim wurde ein Standpunktetpapier zur Erforderlichkeit von Eisenbahntunneln bei der Trassierung von Neubaustrecken diskutiert und verabschiedet.

Dabei geht es um großräumige Planungen von Fernverkehrsneubaustrecken, deren Bedarf anerkannt wird, bei denen aber für nachfolgende Planfeststellungsverfahren (PFV) teilweise unnötig lange Tunnelstrecken zur Realisierung vorgeschlagen werden. Am Beispiel der NBS Frankfurt-Mannheim und der NBS Fulda – Gerstungen gewinnt man inzwischen den Eindruck, dass DB InfraGO wegen angeblichen „Prozessrisikos“ sehr schnell in den vorbereitenden Planungsprozessen (Dialogforen und Regionale Forderungen für die Parlamentarische Befassung) auf die bequeme Planungsalternative des - häufig bergmännischen - Tunnelbaus ausweicht.

Dabei geht es nicht um die in hochbelasteten Innenstadtbereichen oder aus besonderen Lärmschutzgründen zwingend erforderlichen, meist oberflächennahen Tunnelstrecken in Offener Bauweise, sondern um Situationen, in denen die Schallschutzprobleme leicht durch kleinere aktive (Schallschutzwände/wälle) und passive Maßnahmen an der Bausubstanz normengerecht beherrschbar sind.

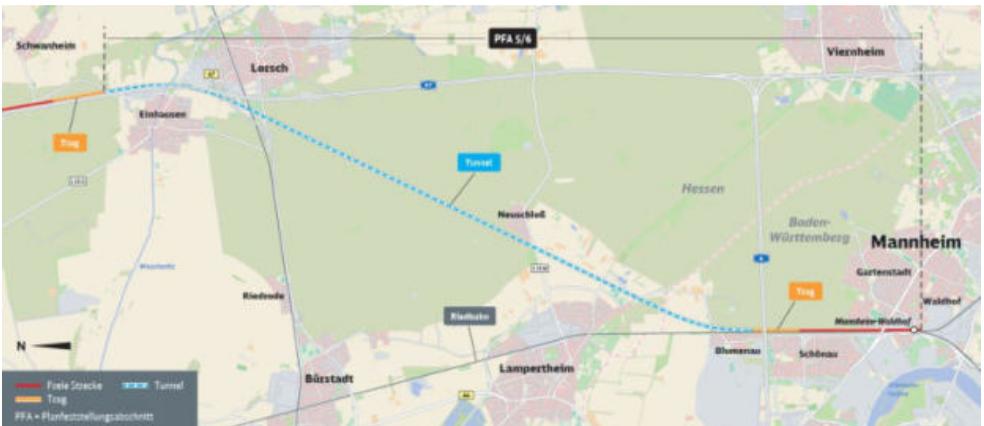
Die großzügige Planung von teuren bergmännischen Tunneln mit riesigem - CO2 verursachenden - Betoneinsatz ist hier völlig fehl am Platz und eher umweltschädlich. Auch bei entgegenstehenden – aber ausgleichsfähigen – Natur- und Artenschutzproblemen (z.B. FFH- und Vogelschutzgebiete) reagiert DB InfraGO neuerdings sehr schnell mit dem Abtauchen unter die Erde. Hier gäbe es nach entsprechenden zähen Verhandlungen mit den Trägern öffentlicher Belange auf der Grundlage von EU-Verordnungen und bundesdeutschem Naturschutzrecht meistens umweltschonendere kostensparende Lösungen. Dabei geht es häufig um Einsparpotentiale von mehreren Milliarden (!) Euro.

Beispiel 1: Vollständige Untertunnelung des Hessischen Ried im Landkreis Bergstraße?

Die Vorzugstrasse der NBS Frankfurt-Mannheim sieht zwischen Lorsch/Einhausen und Mannheim-Blumenau seit der Festlegung im 18. Beteiligungsforum am 04.03.2024 einen nunmehr 15 km langen bergmännischen Tunnel in völlig ebenem Gelände unterhalb des Grundwasserhorizonts vor. Dies ist die kostspieligste Bauweise, die man zum Bau von Eisenbahntunneln im sandigen Ried überhaupt vorschlagen kann.

Im Raumordnungsverfahren (ROV) 2004 gingen die Verfahrensbeteiligten davon aus, dass die weitere Durchschneidung des 5 km langen FFH und Vogelschutzgebietes „Wälder der südlichen hessischen Oberrheinebene“ und der Landwirtschaftlichen Vorrangflächen im Raum Lampertheim durch kurze Tunnel in offener Bauweise und/oder Grünbrücken auch nach EU-Recht planungsrechtlich beherrschbar sind. Bei der angrenzenden Besiedlung auf Höhe Neuschloss, Lampertheim und Blumenau wären kurze gedeckelte Tröge oder normgerechte Schallschutzwände zum Schutz der Wohnbevölkerung völlig ausreichend.

Lediglich der nördliche ca 4 km lange Tunnelabschnitt zwischen Einhausen und Lorsch ist aus Schallschutzgründen und wegen der Unterquerung der Weschnitz und der BAB A67 tatsächlich sinnvoll und wurde auch im ROV 2004 schon so empfohlen. Selbst für diesen relativ kurzen Tunnel sind Finanzinvestitionen von ca. 1 Mrd. € erforderlich. Ob dieser zwingend erforderliche Tunnel in Bergmännischer Bauweise oder oberflächennah in Offener Bauweise errichtet wird, muss im PFV geklärt werden.



Tunnelplanung im Bereich Lorsch – Mannheim

Quelle: 18. Beteiligungsforum März 2024 www.frankfurt-mannheim.de/home.html

Im **19. Forum am 09.12.2024** hat nun der Landkreis Bergstraße dem Tunnelprojekt noch eine weitere Spitze mit seiner Forderung für die Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag verpasst: Jetzt soll tatsächlich durch eine weitere 5 km lange Verlängerung des bergmännischen Tunnels von Einhausen nach Norden bis hinter Bensheim-Langwaden der gesamte Landkreis Bergstraße im Stil einer U-Bahn auf insgesamt 20 km unterfahren werden!

Immerhin intervenierte die DB InfraGO aus Kostengründen endlich gegen diese völlig absurde planungsrechtlich überzogene Forderung und wird dem Bundestag diese Idee nicht zur Umsetzung empfehlen. Die Verlängerung durch einen 5 km langen Tunnel von Einhausen bis Langwaden würde nach Ermittlungen von DB InfraGO 1,35 Mrd. € kosten. Damit käme die Untertunnelung des gesamten Landkreises Bergstraße auf 5,4 Mrd €! Wie will die DB, das BMV und die Politik der Bevölkerung solche Infrastrukturkosten erklären?

Beispiel 2: NBS Fulda-Gerstungen

Auch diese Neubaustrecke ist im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 eingestuft worden. Am 11.03.2022 wurde die Vorzugsvariante im Beteiligungsforum von DB InfraGO bekannt gegeben: 41 km Gesamtlänge einer NBS ab Aus- und Einfädelung mit der Schnellfahrstrecke (SFS) 1733 Würzburg-Fulda-Kassel-Hannover bei Burghaun, OT Langenschwarz bis Wildeck, OT Hönebach. Aus angeblich topographischen Gründen und Hochgeschwindigkeitsambitionen will die DB InfraGO hier mit **28 km Tunnellänge (68% der Gesamtstrecke)** in das Planfeststellungsverfahren (PFV) gehen, nur 13 km sind offene freie Strecke. Wesentlich sparsamere Varianten wurden im bisherigen Beteiligungsverfahren ausgeschlossen, und das zuständige RP Kassel hat auf ein vorgreifliches Raumordnungsverfahren (ROV) verzichtet.

Wenn die Planer sich in diesem gering besiedelten Planungsraum intensiver mit den wenigen betroffenen Kommunen und den zuständigen Naturschutzbehörden auseinandergesetzt hätten, wäre sicherlich eine Variante mit einem wesentlich höheren Anteil ebenerdiger freier Strecke erreichbar. Bleibt nur die Hoffnung auf ein Umdenken im PFV.

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Verbänden und Vereinen aus Hessen, seitens PRO BAHN Vertreter der Landesverbände Hessen und Thüringen, hat 2020-2022 eine Alternative ausgearbeitet, welche mit deutlich weniger Tunneln bzw. Tunnelstrecke ausgekommen wäre. Insbesondere würden die Berge des Seulingswaldes nicht zentral mit langen Tunneln durchfahren. Die geplanten Taktzeiten in Fulda und Erfurt würden eingehalten. Leider hat die Deutsche Bahn es nicht zugelassen, diesen unter verkehrswissenschaftlicher Begleitung entstandenen Entwurf der verbändeübergreifenden Arbeitsgruppe im entsprechenden Rahmen im Beteiligungsforum vorzustellen. Stattdessen wurde den Lärmschutzaktivisten ein deutlich breiterer Raum gegeben.

Auch das Bündnis „Bahn für Alle“ hatte eine alternative Führung ins Spiel gebracht. Diese hätte insbesondere die alte Bahntrasse der Gründchenbahn Alsfeld – Bad Hersfeld genutzt, so dass eine Aus- und Einfädelung mit der vorhandenen SFS 1733 bei Niederaula entstanden wäre.

Es macht den Eindruck, dass die Vorzugstrasse seitens DB InfraGO intern schon sehr früh im Verfahrensverlauf während des Dialogforums feststand.



Tunnelplanung im Bereich Fulda-Gerstungen
 Quelle: www.fulda-gerstungen.de/vorzugsvariante

Fazit

Absolut notwendige Tunnelstrecken sind aus topografischen Gründen im Gebirge und zur Querung von Flüssen oder anderen Verkehrswegen in Offener oder Bergmännischer Bauweise unverzichtbar. Auch aus Schallschutzgründen in dicht besiedelten Bereichen und Innenstädten ist Tunnelbau häufig unumgebar.

Nicht hinnehmbar sind aber kilometerlange teure Tunnelstrecken mit hohem ingenieurmäßigem Aufwand, wenn es andere, wesentlich günstigere Alternativen zum Beispiel für Schallschutzmaßnahmen oder zur Durchquerung von Natur-, Artenschutz- und FFH-Gebieten gibt. In diesen Fällen sind im Rahmen der Planfeststellung durch Verhandlungen mit den zuständigen Trägern Öffentlicher Belange entweder andere plangleiche Bauweisen oder auch Trassierungsvarianten

zu suchen (siehe obige Beispiele 1 und 2). Maßnahmen aus Gründen des Umweltschutzes müssen bezüglich Aufwand und Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen und die gesamte Umweltbilanz berücksichtigen.

Wesentliche Faktoren sind beim Tunnelbau auf jeden Fall der Energieaufwand, der Betoneinsatz hinsichtlich der CO₂-Belastungen und der Transport und die Deponierung der immensen Ausbruchsmassen. Beton - ja, dort wo er real alternativlos ist und auch wieder Generationen lang hält. Wegen der erheblichen Klimaauswirkung technischer und auf Betonbasis errichteter Bauwerke sollten diese aber auch bei den grundsätzlich klimafreundlich zu bewertenden Bahn-Bauprojekten auf das wirklich erforderliche Maß reduziert werden. Dabei muss auf die Verwendung eines möglichst klimafreundlichen Betons (z.B. mit hohem Recycling-Anteil oder geänderter Zusammensetzung) oder von Ersatzbaustoffen gedrängt werden.

Tunnelbau bringt naturgemäß erhebliche Ausbruchsmassen mit sich, deren Beseitigung in der Regel die Errichtung großflächiger Deponien erfordert. Gerade in Verdichtungs- und Metropolräumen rufen dies raumordnerische Probleme hervor.

Ein ganz wesentliches Argument gegen überflüssigen Tunnelbau (man kann es auch „Befriedungstunnelbau“ nennen) sind natürlich die immensen Kosten. Anhand des Beispiels 1 hat DB InfraGO selbst vorgerechnet, dass ein 5 km bergmännischer 2-Röhren Tunnelbau mehr als 1 Milliarde € verschlingt. Diese Milliarden sind aber bei der Sanierung und Reaktivierung des Bestandsnetzes besser eingesetzt, und angesichts der derzeitigen Haushaltslage ist eine Korrektur dringend erforderlich!

Eine finanzierbare Verkehrswende kann nur unter Verzicht auf Prestigeprojekte und unsinnige ingenieurtechnische Kunstbauwerke erreicht werden. Die DB und das BMV haben die Brisanz des Themas schon viel zu lange unterschätzt, ein Umdenken muss schnell erfolgen, auch bei allen anderen bundesweit in der Vorplanung befindlichen Neu- und Ausbaustrecken. Im Verkehrsausschuss des Bundestages sind bei den Parlamentarischen Befassungen dringend Planungs- und Finanzierungskorrekturen erforderlich.

 **Bernd Rohmann**



§§§ Impressum



DER UMSTEIGER ist ein Fachmagazin und Informationsmedium von verschiedenen Verbandsgliederungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN in Hessen sowie Südniedersachsen. An dem Magazin sind vier weitere lokale Initiativen beteiligt. „DER UMSTEIGER“ dient zugleich als Mitgliederinformation.

DER UMSTEIGER besteht aus drei Erscheinungsvarianten:

DER UMSTEIGER – DAS JOURNAL / – REPORT / – AKTUELL

Text- und Bildbeiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

Diese bitte per Mail senden an info@der-umsteiger.com.

DER UMSTEIGER wird im Selbstverlag hergestellt Die Vervielfältigung 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.

Die Anschriften der Verantwortlichen und der mitwirkenden Organisationen und ihrer vertretungsberechtigten Personen – verantwortlich im Sinne des Presserechts – sind unter „Kontakt“ zu finden.

PRO BAHN Regionenvereinigung NOM Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.
Ewald Biedenbach, Ulrich Seng, Thomas Kraft, Werner Filzinger

PRO BAHN Regionalverband Niedersachsen e.V. Gerd Aschoff

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V. Dr. Barbara Grassel

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. Thomas Mroczek,
Bernd Rohrmann

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. Thomas Kraft, Klaus Zecher

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V. Prof. Dr. Herbert Wassmann,
Timo Martinetz

Dietzhöltalbahn e.V. Stephan Kretzer und Torsten Haas

Lumdatalbahn e.V. Manfred Lotz und Kerstin Lotz

Odenwaldbahn-Initiative (kein e.V.) Uwe Schuchmann u. Kurt-Michael Heß



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



**PRO BAHN Regionalverband
Osthessen**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Mittelhessen**

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

**PRO BAHN 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

Die drei vorweg genannten Verbandsgliederungen sind zusammengefasst in der
PRO BAHN Regionenvereinigung Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.

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

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

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

**PRO BAHN Regionalverband
Großraum Frankfurt e.V.**

Regionalvorsitzende:
Dr. Barbara Grassel
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
Tel. (069) 244372257
frankfurt@pro-bahn-hessen.de

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

Regionalvorsitzender:
Thomas Mroczek
Hügelstraße 30
64569 Nauheim (bei Groß-Gerau)
Tel. (06152) 9279265
starkenburger@pro-bahn-hessen.de

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

Landesvorstand:
Thomas Kraft und Klaus Zecher
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
Tel. (069) 244372266
mail@pro-bahn-hessen.de

Mitwirkende Vereinigungen außerhalb von PRO BAHN

Bürgerinitiative Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.

Prof. Dr. Herbert Wassmann
Meisenweg 8
34576 Homberg (Efze)
Tel. (05681) 5990
kanonenbahn-nordhessen@t-online.de

Dietzhöltalbahn e.V.

Stephan Kretzer
An der Burg 6
35716 Dietzhöltal
Tel. (02774) 3330
info@dietzhoelztalbahn.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



Mitglied werden im PRO BAHN
Landesverband Hessen e.V.
im Fahrgastverband PRO
BAHN.

Über diesen QR-Code gelangt
man zum Anmeldeformular.

*Eine Stimme in Hessen für
Hessen, die die Interessen
der Fahrgäste stark macht.*



PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Im Regelfall am ersten Donnerstag im März, Juni, September und Dezember, jeweils um 17:45 Uhr. Nächste Treffen Do. 04.09.2025, 04.12.2025
Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Im Regelfall am zweiten Dienstag im März, Juni, September und November, jeweils um 18:00 Uhr, digitale Treffen über Zoom-Video, Einwahldaten in Einladung und auf Anfrage. Nächste Termine, Di. 09.09.2025, Di. 11.11.2025

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

Im Regelfall am dritten Donnerstag im Monat, 18:30 Uhr, Ausnahmen im Fall von Feiertagen, dann am dritten Dienstag im Monat, 18:30 Uhr, wechselweise findet ein Regionaltreffen (R) und ein Termin zum Austausch (A) statt.

Do. 18.09.2025 (R) (LO), Do. 16.10.2025 (LO), Do. 20.11.2025 (LO),

Do. 18.12.2025 (GI)

(LO) Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, 35457 Lollar.

(GI) Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Im Regelfall am ersten Montag im Monat, 18:30 Uhr – einzelne Abweichungen, dann am zweiten Montag: 01.09.2025, 06.10.2025, 03.11.2025, 01.12.2025
Saalbau Gutleut, Raum Gutleuthof, Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt a.M.

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. 24.09.2025 (NH), Mi. 22.10.2025 (DA), Mi. 26.11.2025 (NH)

NH = Gasthaus "Hessischer Hof", Bahnhofstr. 37, 64569 Nauheim (bei Gr.-Gerau)

DA = Restaurant "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt.

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Landesmitgliederversammlung am 25.10.2025.



Dies sind die zum Redaktionsschluss vorliegenden Termine der Regionalverbände. Aktualisierte Termine sind stets auf der Internetseite des Landesverbandes **www.pro-bahn-hessen.de** zu finden. Auf der Startseite einfach das hellblaue Feld rechts anklicken, man landet dann automatisch auf dem elektronischen Kalender.

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 Großraum Frankfurt e.V.

RV Starkenburg e.V.



Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin mittragenden Reaktivierungsvereine:

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Lumdatalbahn e.V., Dietzhölztalbahn 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.