

Der Umsteiger

Das Journal

des Fahrgastverbandes PRO BAHN und örtlicher Initiativen
der hessischen Regionen Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen,
Frankfurt / Rhein-Main und Starkenburg sowie Südniedersachsen

Ausgabe 1 / 2026



Breites Bündnis für Neubaustrecke Hannover - Hamburg //
Die Cantus Verkehrsgesellschaft ist gut aufgestellt //
Baurecht für die Horlofftalbahn bis Hungen //
Sonderzug zum Industriemuseum Völklinger Hütte //
Der neue Zentrale Busbahnhof (ZOB) in Bad Soden am Taunus //
Die 60-Minuten-Region - Darmstadt ist keine Insel

Inhaltsverzeichnis

Titelseite: Die S-Bahn Frankfurt gibt's derzeit auch in Klima-grün (Foto: Frank Nagel)	1
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	3
<i>Breites Bündnis demonstriert für den Bau einer Neubaustrecke Hannover - Hamburg</i>	3
<i>Land Niedersachsen fördert zwei Buslinien im VSN. Neuer Direktbus Herzberg - Braunlage</i>	4
<i>Nach der Corona-Pandemie werden in vielen Bereichen die Fahrgäste gezählt und gefragt</i>	6
<i>Der Fahrgastbeirat in der Region Südniedersachsen wagt den Neuanfang mit neuer / alter Führung</i>	7
<i>Südharz: Drei moderne Regionalbusse mit den Gemeindenamen Walkenried, Wieda und Zorge</i>	8
PRO BAHN Regionalverband Nordhessen	9
<i>Die Cantus Verkehrsgesellschaft ist gut aufgestellt</i>	9
<i>Neues bei der Kasseler Verkehrsgesellschaft</i>	10
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	12
<i>Baurecht für die Horloffthalbahn bis Hungen</i>	12
Lumdatabahn e.V.	14
<i>Sonderzug zum Industriemuseum Völklinger Hütte am 25.04.2026</i>	14
PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main	15
<i>Der neue Zentrale Busbahnhof (ZOB) in Bad Soden am Taunus</i>	15
PRO BAHN Regionalverband Starkenburg	21
<i>Bahnhof Rimbach-Schulzentrum – Eine jahrzehntelange Planungsidee wurde Wirklichkeit</i>	21
<i>Wie geht es mit der Darmstädter TINA von Stadler weiter?</i>	25
<i>Die 60-Minuten-Region - Darmstadt ist keine Insel</i>	27
Persönliche Nachrichten – Helmut Lind, Christian Behrendt, Serkan C.	30
Impressum	32
Kontakt	33
Termine	35

Breites Bündnis demonstriert für den Bau einer Neubaustrecke Hannover - Hamburg

Ein breites Bündnis unter Federführung von „Fridays for Future“ hat Mitte September in Hannover für den Bau einer Neubaustrecke zwischen Hannover und Hamburg demonstriert. Die Aktion richtete sich auch gegen das „Alpha E“, eine vor zehn Jahren entwickelte Planung, die ohne Neubau auszukommen meinte. Das Bündnis wird von den regierenden Grünen unterstützt. Auch der PRO BAHN-Landesverband Niedersachsen hatte zur Teilnahme an der Demonstration aufgerufen. Die Landesregierung unter Ministerpräsident Olaf Lies und Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne (beide SPD) hält bisher an „Alpha E“ fest.



Die Demonstration für die Neubaustrecke Hannover-Hamburg vor dem Alten Rathaus in Hannover wurde von maßgeblichen Grünen-Politikern unterstützt. Im Vordergrund die Lüneburger Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch.

Anlass war ein Informationstermin der Deutschen Bahn, die von „Alpha E“ Abschied genommen hat und eine Neubaustrecke vorantreibt.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hatte schon vor zehn Jahren im Lenkungskreis des Landes die Festlegung auf das „Alpha E“ abgelehnt. Der Landesverband gehört seit den 1990er Jahren zu den Befürwortern des Neubaus. Foto: VCD

Die Neubaustrecke wird bereits seit Anfang der 1990er Jahre diskutiert, damals als Y mit Abzweigung nach Bremen. Die damals ebenfalls SPD-geführte Landesregierung gehörte noch zu den ausdrücklichen Befürwortern der Planung. Im Laufe der Zeit gewannen die Gegnerinnen und Gegner zwischen Harz und Heide immer mehr Einfluss. Sie behaupten, dass ein Ausbau schonender für Mensch und Umwelt sei. Dem halten die Befürworter entgegen, dass nur ein zweigleisiger Neubau die nötige Verkehrsleistung erbringt und ein Ausbau insbesondere im Lüneburger Bereich massive Beeinträchtigungen bis hin zu Gebäudeabbrissen mit sich bringen würde.

Land Niedersachsen fördert zwei Buslinien im VSN. Neuer Direktbus Herzberg - Braunlage

Seit Mitte Oktober 2025 schafft die neue Landesbuslinie 450 eine direkte Verbindung zwischen Herzberg am Harz, Bad Lauterberg und Braunlage. Die Linie überfährt dabei die Grenze zwischen den Landkreisen Göttingen und Goslar – und damit auch die zwischen den Verkehrsverbänden Südniedersachsen und Braunschweig.

Sie verkehrt an allen Wochentagen im Zweistundentakt. Ein dichter Takt ist bei guter Nachfrage nicht ausgeschlossen. Zum Einsatz kommen moderne Fahrzeuge der Verkehrsgesellschaft Südniedersachsen (VS) mit WLAN und barrierefreiem Einstieg. Beim Start der neuen Verbindung war Staatssekretär Matthias Wunderling-Weilbier dabei. Eingeladen waren auch Gerd Aschoff und Michael Reinboth von PRO BAHN.

Das Projekt wird vom Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) gefördert. Den verbleibenden Eigenanteil übernehmen nach sehr zügigen Verhandlungen der ZVSN für den Landkreis Göttingen und der Regionalverband Großraum Braunschweig für den Landkreis Goslar. Staatssekretär Matthias Wunderling-Weilbier betonte beim Betriebsstart:



Landrat Marcel Riethig, Staatssekretär Matthias Wunderling-Weilbier (SPD), ZVSN-Verbandsgeschäftsführer Stephan Börger, Erste Vorsitzende der Verbandsversammlung Doreen Fragel und Fritz Rössig, Leiter der Abteilung Regionalverkehr vom Regionalverband Großraum Braunschweig, freuen sich über die neue Landesbuslinie 450. (Foto: ZVSN)

„Die Verbindung soll den Tourismus in der Harz-Region stärken und zugleich für eine zuverlässige, nachhaltige Mobilität sorgen. Wir als Land sind froh, dass wir einen Baustein auf dem Weg zu einem hochwertigen ÖPNV-Netz fördern.“
Übernachtungsgäste können mit HATIX den Bus kostenlos benutzen.

Die Landesbuslinie 450 ist die landesweit 18. vom Land geförderte Buslinie. Im VSN/ZVSN wird neben der 450 schon seit sechs Jahren der Schnellbus 160 Göttingen-Duderstadt gefördert. Der Ortsvorsteher Braunlages, Albert Baumann (CDU), zeigte allerdings beim Betriebsstart, dass es bei einigen Kommunalpolitikern durchaus noch verkehrspolitischen Nachholbedarf gibt. In seinem Grußwort teilte er mit, dass er als leidenschaftlicher Autofahrer den Bus nicht benutzen werde.



Ein ungewohntes Bild bot sich zehn Tage lang Anfang Oktober 2025 auf der Schnellbuslinie 160 Göttingen-Duderstadt. Statt der Solobusse im VSN-Design fuhr alle zwei Stunden ein Doppeldeckerbus aus Nordhessen auf der südniedersächsischen Landesbuslinie.

Foto: Gerd Aschoff

Erfreuliches gibt es auch von der Landesbuslinie 160 zu vermelden. Wegen der ausgesprochen guten Nachfrage überlegt der ZVSN, wie er diese am besten befriedigen kann. Das führte bereits zu Verstärkerfahrten auf der parallelen Linie 170, so dass zwischen Göttingen und Ebergötzen zu Stoßzeiten ein 30-Minuten-Takt entsteht. Die Verantwortlichen wollen auch herausfinden, ob der Einsatz von Doppeldeckern eine attraktive und wirtschaftliche Lösung bringen könnte. Die Südniedersachsen liehen sich bei den nordhessischen Nachbarn einen Doppeldeckerbus aus, der normal als 500 zwischen Kassel und Bad Wildungen verkehrt.

Während der Testfahrten wurde eine Befragung durchgeführt, an der sich fast 600 Fahrgäste beteiligten. Fast 90 Prozent beurteilten ihre Fahrt im Doppeldecker als überwiegend positiv, wie die stellvertretende ZVSN-Verbands geschäftsführerin Michaela Becker dem ZVSN-Fahrgastbeirat schon wenige Tage nach dem Versuch berichtete. Erstaunlich ist dabei, dass die baubedingt relativ geringe Höhe des Fahrgastraums beider Ebenen von den meisten Fahrgästen nicht negativ bewertet wurde. Auch das Fahrpersonal der Duderstädter Firma Scheithauer zeigt sich angetan. Eine Entscheidung über den Kauf solcher Busse ist wegen der langen Lieferzeiten und der Vergabe aber erst für 2029 denkbar.

 **Gerd Aschoff**

Nach der Corona-Pandemie werden in vielen Bereichen die Fahrgäste gezählt und gefragt

Wie haben sich die Fahrgastzahlen nach der Pandemie wieder eingependelt? Wie haben sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen durch das Deutschland-Ticket verändert? Es gibt viele Fragen, die nur sachgerecht beantwortet werden können, wenn die entsprechenden Daten erhoben werden. So hat der Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) eine Förderzusage für ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) erhalten. Das Land Niedersachsen unterstützt das Projekt im Rahmen des EU-Förderprogramms „Zukunftsregionen in Niedersachsen“. Die Gesamtkosten bis März 2027 betragen 996.240 Euro, wovon der ZVSN 398.500 Euro an Fördermitteln erhält.

Mit moderner Sensortechnik werden fortlaufend die Fahrgastzahlen im Regionalbusverkehr der Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim flächendeckend erfasst. Das schafft die Grundlage für eine datengestützte Mobilitätsplanung. Automatische Fahrgastzählsysteme bieten gegenüber manuellen Zählmethoden (mit entsprechendem Personaleinsatz) einige Vorteile: Sie ermöglichen eine kontinuierliche, objektive und ortsgenaue Erhebung von Nutzungszahlen. Dadurch lassen sich saisonale, wochentägliche und tageszeitabhängige Fahrgastbewegungen präzise abbilden – ein entscheidender Beitrag für eine bedarfsorientierte ÖPNV-Planung. Umsteigebeziehungen und Fahrscheinarten werden damit allerdings nicht erhoben.

Ein Befragungsprojekt gab es im Herbst 2024 im Göttinger Stadtbusverkehr.



Die Busse im ZVSN-Verbandsgebiet werden mit moderner Sensortechnik ausgestattet, um Fahrgastströme automatisiert und präzise zu erfassen. Die gewonnenen Daten dienen einer objektiven Bewertung des Mobilitätsverhaltens und der nutzerorientierten Weiterentwicklung des Fahrplans.

Verbandsgeschäftsführer Stephan Börger und Kreisrätin Doreen Fragel zeigen einen der Sensoren. Die Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN). Foto: Gerd Aschoff



Gerd Aschoff

Der Fahrgastbeirat in der Region Südniedersachsen wagt den Neuanfang mit neuer / alter Führung

Der Fahrgastbeirat des Zweckverbands Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) hat eine neue Führung gewählt. Gerd Aschoff, der auch Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN Südniedersachsen ist, übernimmt wieder den Vorsitz. Sein Stellvertreter ist Hermann Schlieker, Vertreter der Sozialverbände der Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim. Die bisherigen Amtsinhaber Andreas Zeitz und Markus Osterhoff hatten auf ihr Amt verzichtet.

Seit Beginn der zweijährigen Periode im Mai 2024 war das Gremium nicht richtig ins Arbeiten gekommen. Häufig scheiterten Organisationsfragen und eine hinreichende Kommunikation. Es stellte sich die Frage, alle Hoffnungen in das seit 2022 bestehende Gremium fahren zu lassen oder einen Neustart zu wagen.

„Der Fahrgastbeirat will in Zeiten knapper öffentlicher Kassen dafür sorgen, dass die Belange der Fahrgäste nicht unter den Tisch fallen“, erklärte nach der Wahl Gerd Aschoff, der das Gremium bereits in der Gründungsphase 2022-2024 geleitet hatte. „Wir wollen Angebotsverbesserungen für den ländlichen Raum, wo Verknüpfungen zwischen Schiene und Bussen das Gesamtsystem ÖPNV für die Fahrgäste attraktiver machen.“ Wichtig seien der Erhalt des Deutschland-Tickets und die Verhinderung unangemessen hoher Fahrpreise im VSN-Tarif.

Stellvertreter Hermann Schlieker ergänzt: „Ich möchte die Perspektive von Menschen mit Behinderungen stärken und dafür sorgen, dass Mobilität für alle zugänglich ist. Mögliche Verbesserungen, etwa bei den Haltestellen, sollten zügig umgesetzt werden.“ Der zehnköpfige Fahrgastbeirat setzt sich aus Vertretern von Verbänden und engagierten Einzelpersonen zusammen. Aschoff und Schlieker verfügen über umfangreiche Gremien- und Organisationserfahrungen.



Wieder im Amt: FGB-Vorsitzender Gerd Aschoff, die stellvertretende ZVSN-Verbandsgeschäftsführerin Michaela Becker und FGB-Vize Hermann Schlieker (von links). Die SPD-Kreistagsfraktion begrüßte die Neuwahl und bezeichnete Gerd Aschoff als „profunden Kenner des Gesamtsystems ÖPNV.“

Foto: ZVSN

 **Gerd Aschoff**

Südharz: Drei moderne Regionalbusse mit den Gemeindenamen Walkenried, Wieda und Zorge



Michael Reinboth bei der Bustaufe für „seinen“ Heimatort, beobachtet von VS-Betriebsleiter Marco Tammen. Foto: Gerd Aschoff

Seit Anfang Oktober fahren drei Busse durch den Südharz, die an der Seite Gemeindenamen tragen: Walkenried, Wieda und Zorge. Die Ortsbürgermeister, darunter PRO BAHNER Michael Reinboth aus Walkenried, taufte die modernen Busse im Schatten des Welterbe-Klosters Walkenried. Die Taufe ist ein sichtbares Symbol für ein verbessertes Busangebot am Südharz, sagte Michael Patscheke vom Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN). Attraktiv ist der ÖPNV im Harz wegen des Harzer Touristentickets HATIX, mit dem die Übernachtungsgäste auf Gästekarte die Harz-Busse kostenlos nutzen können.

Seit August 2024 betreibt die Verkehrsgesellschaft Südniedersachsen (VS) im ZVSN-Auftrag die Linienverkehre in den Teilnetzen 21 (Raum Herzberg–Bad Lauterberg) und 22 (Raum Bad Sachsa–Walkenried). Im Rahmen dieser Neuvergabe wurden insgesamt 22 Busse in Betrieb genommen – moderne, barrierefreie Fahrzeuge, die nicht nur den Komfort für Fahrgäste verbessern, sondern auch einen Beitrag zur Nachhaltigkeit im ländlichen Raum leisten. Die Busse des früheren Betreibers Hahne-Reisen waren in die Jahre gekommen. Zwei weitere neue Busse tragen inzwischen die Namen Herzberg und Sieber.

 Gerd Aschoff

Die Cantus Verkehrsgesellschaft ist gut aufgestellt

Im Oktober 2025 trafen sich Mitglieder von Pro Bahn Hessen und Thüringen mit der Geschäftsführung der Cantus Verkehrsgesellschaft zu einem Hintergrundgespräch. Cantus gehört zu gleichen Teilen der Hessischen Landesbahn und dem Benex-Konzern. Dieser ist als Beteiligungsholding an sieben Bahnunternehmen in Deutschland beteiligt: Abellio, Agilis, Cantus, Metronom, Nordbahn, ODEG und Westfalenbahn.

Cantus betreibt im Bereich Nordhessen/Niedersachsen/Thüringen folgende Linien: RE5 Kassel–Bad Hersfeld, RB5 Kassel-Fulda, RB6 Bebra-Eisenach, RB83 Kassel-Göttingen, RB87 Bebra-Göttingen. Dafür stehen 21 Stadler Flirt (14 dreiteilig, 7 vierteilig) sowie zwei Bombardier Talent 2 dreiteilig zur Verfügung. Eine Überarbeitung der etwa 20 Jahre alten Stadler Flirt ist bis zum Vertragsende 2031 nicht vorgesehen. Der Einbau von Steckdosen und WLAN wäre sehr teuer und könnte nicht refinanziert werden.

Der Personalbestand ist seit 1,5 Jahren gut, personalbedingte Ausfälle sind äußerst selten. Cantus beschäftigt etwa 100 Lokführer, 12 Personen befinden sich in der dreijährigen Ausbildung, zusätzlich werden Quereinsteiger in Jahreskursen qualifiziert. Ein gemeinsamer Personalpool mit anderen Unternehmen ist nicht geplant, Unterstützung im Einzelfall ist möglich.

Cantus hat das Interesse zu wachsen und beteiligt sich an Ausschreibungen. Dies kann jedoch nicht gegen die HLB geschehen, da diese ja zu 50% Eigentümer ist.

Zur Fahrplanentwicklung wurde Folgendes bekannt:

Ein RE Kassel-Eisenach ist schon länger Wunsch des NVV. Thüringen sieht im Moment keine Möglichkeit der Finanzierung, beim NVV ist es auch schwierig. Sobald der RE50 regelmäßig bis Bebra kommt, erübrigt sich die Fahrt des RE5 nach Bad Hersfeld. Dieser könnte dann von Bebra nach Eisenach verkehren.

Im zweistündlichen Verkehr Bebra-Eisenach am Wochenende ist die Verschiebung um eine Stunde vorgesehen, um abends bessere Möglichkeiten zu eröffnen. Thüringen plant zudem Verstärkerzüge Erfurt-Eisenach, um der gestiegenen Nachfrage zu begegnen. RB6 wird dann vierteilig verkehren.

Die lange Standzeit der RB87 in Eschwege soll ab Fahrplan 2028 bei jedem zweiten Zug entfallen, so dass mit früherer Ankunft in Bebra der RE50 nach Frankfurt erreicht wird.

Pro Bahn bedankt sich bei der Geschäftsführung von Cantus sowie bei dem ebenfalls anwesenden Vertreter des NVV für das überaus freundliche und informative Gespräch.

 **Ulrich Seng**

Neues bei der Kasseler Verkehrsgesellschaft

Winterdienst

Vielen ist es noch gut in Erinnerung: Im Januar 2021 lag der Betrieb der KVG nach starken Schneefällen tagelang still, weil der Winterdienst versagt hatte. Dies soll sich nicht wiederholen, wie auf der jüngsten Sitzung des Fahrgastbeirates der KVG erläutert wurde.

Die Organisation mit leitenden Winterdienstkoordinatoren wurde verbessert. Es wird wieder präventives Fahren von Straßenbahnen während der Nacht geben, so dass die Gleise frei bleiben. Eine Straßenbahn ist mit einem besonderen Stromabnehmer ausgerüstet, der Eis an der Oberleitung mechanisch entfernen kann und mit dem Auftragen von Glycerin die weitere Eisbildung eindämmt. Es gibt wieder einen Schneepflug für die Tram, der die zahlreichen Rasengleise freiräumen kann. Zwei Streufahrzeuge stehen zur Verfügung, wobei die Gleise im Straßenraum allerdings von den Stadtreinigern schnee- und eisfrei zu halten sind. Es bestehen Verträge mit fünf Dienstleistungsfirmen zum Schneeräumen an den Haltestellen. Insgesamt gelte es jedoch, einen sinnvollen Kompromiss zwischen Notwendigkeit und Finanzierbarkeit zu finden, erklärte ein Sprecher der KVG dem Fahrgastbeirat.

Es bleibt abzuwarten, wie sich das neue Konzept in diesem Winter bewähren wird. In den 1990er Jahren hieß es in Kassel: „Bei Schnee und Eis lass das Auto stehen und nutze den ÖPNV!“ Dies traut sich niemand mehr zu sagen, zu schlecht funktioniert oft der winterliche Busverkehr. Dies liegt aber weniger an den Busbetreibern, sondern an der Stadt, die die Straßenräumung zu wenig auf die Notwendigkeiten des ÖPNV ausrichtet.

Sperrung der Königstraße

Der Kasseler Märchenweihnachtsmarkt zieht viele Menschen in die Innenstadt. Insbesondere zu den Flugzeiten des „Fliegenden Weihnachtsmanns“ am Friedrichsplatz ist auch für Fußgänger kaum noch ein Durchkommen möglich. Deshalb wurden die Sperrzeiten der Fußgängerzone Königstraße für die Straßenbahn weiter ausgeweitet. Ab dem 24. Nov. führen die Trams täglich von 10.20 Uhr bis 22.20 Uhr über den Scheidemannplatz. Auf diese Weise wollte die Stadt „ein hohes Sicherheitsniveau“ gewährleisten. Und der Vorsitzende des Schaustellerverbandes erklärte stolz: „Was das Thema Sicherheit auf Weihnachtsmärkten angeht, da sind wir bestimmt führend in Deutschland.“

Die Sicherheit auf dem Weihnachtsmarkt hat jedoch eine Kehrseite: Alle Fahrgäste der Straßenbahnen, ob sie nun den Weihnachtsmarkt besuchen oder ganz unabhängig davon in der Innenstadt zu tun haben, können nicht mehr in der Fußgängerzone an sicheren Haltestellen ein- und aussteigen. Stattdessen müssen Haltestellen aufgesucht werden, die mitten im Straßenraum liegen und zum Teil

über sehr schmale und ungeschützte Bahnsteige verfügen. Die Sicherheit auf dem Weihnachtsmarkt wurde also mit hoher Gefährdung der Fahrgäste an anderer Stelle erkaufte.

Zudem sind die Umleitungsstrecken kaum ohne Verspätungen befahrbar, weshalb die KVG gezwungen war, weitere Bahnen in Bereitschaft zu halten. Dies war angesichts der knappen Verfügbarkeit eine Herausforderung.



Die provisorische Bahnsteigverlängerung am Gleis für die stadteinwärts fahrenden Bahnen. Nach Beendigung der Baustelle wurde die Aufschüttung wieder entfernt, da sie den Busverkehr behinderte.



Der Gleisbogen wird ausgebaut, Blick stadtauswärts Richtung Park Wilhelmshöhe.

Beide Fotos: Ulrich Seng, 17. Nov. 2025

Baustelle Vorplatz Bahnhof Wilhelmshöhe

Die Gleisbögen der Straßenbahn an der westlichen Zufahrt zum Haltestellenbereich unter dem mächtigen Vordach am Bahnhof Wilhelmshöhe sind verschlissen und wurden im November 2025 ausgetauscht. Dazu wurde jeweils eins der beiden Gleise pro Richtung gesperrt, und die vier Straßenbahnlinien hielten am Bahnsteig des anderen Gleises. Dazu wurden provisorische Bahnsteigverlängerungen gebaut, so dass auch das Gleis am ansonsten kurzen Bahnsteig als Doppelhaltestelle genutzt werden konnte. Auch für die Anhängerzüge bzw. Doppeltraktionen der Linie 1 waren damit komfortable Einstiege möglich.

Interessant: Der große Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit Verlegung der ÖPNV-Spuren und Einbau einer Wendeschleife, der seit Jahren geplant und angekündigt wird, verzögert sich weiter bis nach der Documenta im Jahr 2027, so dass man diesen Gleistausch nun doch schon vorweg durchführen musste.

 Ulrich Seng

Baurecht für die Horlofftbahn bis Hungen

Mit großer Freude erfahren wir, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) mit Datum 24.10.2025 den lang ersehnten Planfeststellungsbeschluss für die Reaktivierung der Horlofftbahn zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen erlassen hat. Dies bedeutet, dass nun Baurecht besteht und die Baumaßnahmen ausgeschrieben werden können.

Mit enthalten ist auch der Neubau eines zweiten Gleises zur Zugbegegnung („Kreuzungsbahnhof“) am bisherigen Haltepunkt Berstadt-Wohnbach unter dem neuen Namen Wölfersheim-Berstadt. An diesem Bahnhof möchte die Stadt Wölfersheim anschließend einen P+R-Parkplatz bauen.

In Hungen soll für die Horlofftbahn der Bahnsteig an Gleis 1 verlängert werden – dies ist jedoch nicht ausreichend für eine überschlagene Wende, ohne eines der beiden Gleise der Lahn-Kinzig-Bahn mitzubenutzen.

Ersatzlos rückgebaut wird der mitten im Feld gelegene Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim. Die Chance zur Wiederherstellung dieses Haltepunkts in ortsnahe Lage (Bellersheim Ostendstraße / Obbornhofen Vogelsbergstraße) wird somit vertan. Dazu muss man historisch wissen, dass dieser ortsnahe Haltepunkt erst 1968 wegen Streckenverlegung zwecks Braunkohlenabbau aufgegeben worden war. In den damaligen Verträgen war eine Rückverlegung nach Ende des Braunkohlenabbaus vorgesehen, die nun jedoch nicht eingefordert wurde.

In der finalen Fassung des Erläuterungsberichts ist zu lesen: „Betrieblich soll zwischen Wölfersheim und Hungen die RB47 in der Hauptverkehrszeit und im Schülerverkehr im Halbstundentakt und in der Nebenverkehrszeit im Stundentakt bedient werden. Einzelne Züge sollen in der Hauptverkehrszeit als Direktverbindung von Lich über Hungen bis Friedberg weiter nach Frankfurt Hauptbahnhof (Hbf) und zurück verkehren.“ Wir hoffen, dass auch diese Planung verwirklicht wird.

Die erst während des Planfeststellungsverfahrens vorgenommene Hinzufügung des zeitweisen Halbstundentakts freut uns besonders. Skeptisch sind wir hingegen, ob die Wende in Lich ohne ein drittes Gleis in Lich mit genügender Fahrplanstabilität möglich sein wird. Im Zweifel wird der Fahrdienstleiter für eine vorzeitige Wende in Hungen entscheiden, sodass die Licher und Langsdorfer Fahrgäste im Regen stehenbleiben. Aus unserer Sicht würde es mindestens genau so viel Sinn machen, die bis Lich vorgesehenen Züge gleich bis Gießen zu verlängern, denn es gibt aus dem Einzugsbereich der Horlofftbahn nicht nur Frankfurt-Pendler sondern auch Gießen-Pendler, beispielsweise zur Universität, zur Technischen Universität und zu den Berufsschulen.

Wir bedanken uns nicht nur bei der Politik, allen voran bei den Lokalpolitikern aus Hungen und Wölfersheim, sondern auch bei den Aktiven, allen voran bei der

AG Horlofftalbahn, die sich seit der Stilllegung dieser Strecke im Jahre 2003 unablässig für die Wiederinbetriebnahme eingesetzt haben. Besonders möchten wir an dieser Stelle Stephan Kannwischer gedenken, der den Wiederaufbau nun nicht mehr miterleben kann, weil er im Januar 2024 plötzlich verstorben ist.

Für den Umbau des Bahnhof Beienheim gibt es ein separates Planfeststellungsverfahren. Dort sollen zukünftig die Züge in einen Zugteil nach Nidda und einen Zugteil nach Hungen geflügelt werden.

Für den in Hungen anschließenden Streckenteil über Laubach nach Mücke ist keine Reaktivierung geplant. Von Hungen bis östlich von Laubach verläuft auf der Bahntrasse mittlerweile ein Radweg.

 **Christhard Beringer**

STEPHAN KANNWISCHER

1964 - 2024



Er war ein Visionär für eine bessere Welt.
Und musste sie viel zu früh verlassen.

Sonderzug zum Industriemuseum Völklinger Hütte



10. Bahn-Erlebnis-Tag
am 25. April 2026



Tagesfahrt im modernen
und klimatisierten Sonderzug.



- Zustieg in:
- Lollar
 - Gießen
 - Butzbach

Fahrpreise:

- Erwachsene: 115 €
- Kinder 6 - 14 J. : 55 €
- zzgl. 15€ Eintritt in die Völklinger Hütte
- 10% Rabatt für Neumitgliedschaft

Weihnachtsangebot:

(Bei Buchung bis 24.12.2025)

- Erwachsene: 99 €
- Kinder 6 - 14 J. : 49 €
- zzgl. 15€ Eintritt in die Völklinger Hütte
- 10 % Rabatt für Neumitgliedschaft



Alternatives Ziel:
Ausstieg in Saarbrücken

Mehr Informationen und Fahrkarten
www.lumdatabahn.de/saarland
Telefon: 06407 7911



Gestaltung:

podcastlabel.de

Veranstalter: Verein Lumdatabahn e. V., Marktstraße 24, 35469 Allendorf/Lda. www.lumdatabahn.de

Der neue Zentrale Busbahnhof (ZOB) in Bad Soden am Taunus



*Titelbild: Der neue ZOB Bad Soden am Tage seiner Inbetriebnahme am 14. August 2025
Alle Fotos, sofern nichts anderes angegeben: Thomas Seibold*

Der neue Bad Sodener ZOB (s. Titelbild) ging nach rund zweijähriger Bauzeit am 14. August 2025 schrittweise in Betrieb. Während der Bauzeit wurden die Busse über vier Ersatzhaltestellen abgefertigt. Die unvermeidlich langen Wege zwischen den Bussen untereinander und zwischen diesen und der S-Bahn führten zwangsläufig dazu, dass leider sehr viele Personen während dieser Zeit dem ÖPNV wegen vermehrter verpasster Anschlüsse den Rücken kehrten und auf das Auto und/oder alternative Fahrmöglichkeiten ausgewichen sind. Dazu kam noch die Situation der ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024 immer unzuverlässiger verkehrenden S3.

Drei Monate nach Inbetriebnahme des ZOB kann festgestellt werden, dass die Fahrgastzahlen der den ZOB anfahrenden Buslinien fast wieder das Niveau der Zeit vor der Baumaßnahme – sogar mit steigender Tendenz - erreicht haben. Die nachfolgenden Ausführungen sollen aufzeigen, welcher Aufwand und welcher Zeitbedarf für die Realisierung eines Projektes solcher Größenordnung erforderlich sind.

Rückblende in das Jahr 2006. Ab hier wurden die Fahrpläne der Bad Soden anfahrenden Busse und Bahnen nach dem Prinzip eines Sammelanschlusses „gestrickt“ (Abbildung 2, aktuelle Version). Damit war der in den 1960er Jahren mit nur 3 Steigen errichtete Busbahnhof völlig überfordert (Abbildung 1; s.a. Google Street View). Ein Umbau des zwei Meter breiten 10 cm hohen Steiges mit mittig ausgerichteten Dachstelen konnte nicht so ohne weiteres barrierefrei umgebaut werden.



Abb. 1: Bis zu 7 Busse warteten früher auf Fahrgäste, davon 4 ohne Bussteig.
Foto Wilfried Staub

Um mehr Platz für die Busse zu schaffen, entschloss man sich um das Jahr 2010 herum, das teilweise marode Parkhaus abzureißen und einen Busbahnhof mit darüberliegendem Parkhaus zu errichten. 18 Architekturbüros beteiligten sich an einem Gestaltungswettbewerb. Den Gewinnerentwurf zeigt die Abbildung 3. Der Berichterstatter wurde von Anfang an in die Planungen der Stadt mit einbezogen und konnte sich in vielen Detailfragen einbringen. Es war ein breiter Mittelbahnsteig mit acht Sägezahnhaltestellen vorgesehen.

Sternpunkt Bad Soden am Taunus Bahnhof

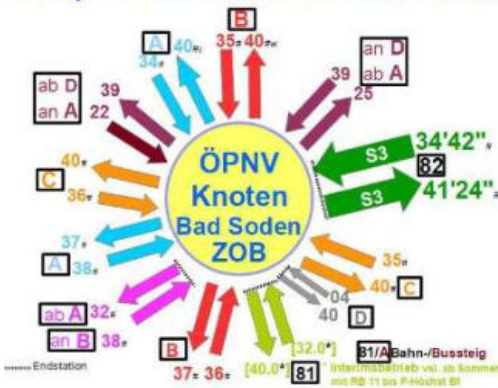


Abb. 2: Bis zu 10 Busse fahren den ZOB an Schultagen nahezu zeitgleich an und wieder auseinander

Abb. 3: Der preisgekrönte Parkhausentwurf mit integriertem ZOB mit 8 Steigen

Selbst als die Sägezahnformation fallengelassen wurde, zeigte die auf die Pläne gelegte Schleppkurvenschablone die Undurchführbarkeit dieser Idee noch auf. Der zur Verfügung stehende Platz war einfach nicht ausreichend groß genug (Einwand 1).

Dazu kam, dass die filigranen Stützpfeiler für ein Erdbeben größer als Stufe 4 zumindest als bedenklich einzustufen waren (Einwand 2). Anmerkung: Das letzte kleinere Erdbeben der Region wurde am 24.11.2025 mit einer Magnitude von 2.4 registriert. Außerdem hätten sämtliche Außenpfeiler einen ausreichend stabilen Rammschutz erhalten müssen (Einwand 3).

Um das Erscheinungsbild der ornamentartigen Fassade zu erhalten, hätte dieses einer zweimal jährlich durchzuführenden kostenintensiven Generalreinigung mit mehrtägiger Sperrung bedurft (Einwand 4). Auf der Bus-Ebene hätte sich konstruktionsbedingt eine für die wartenden Fahrgäste unangenehme kaminartige Luftbewegung eingestellt (Einwand 5).

Altes Parkhaus wurde dann doch grundsaniert, Stellplätze deutlich vergrößert

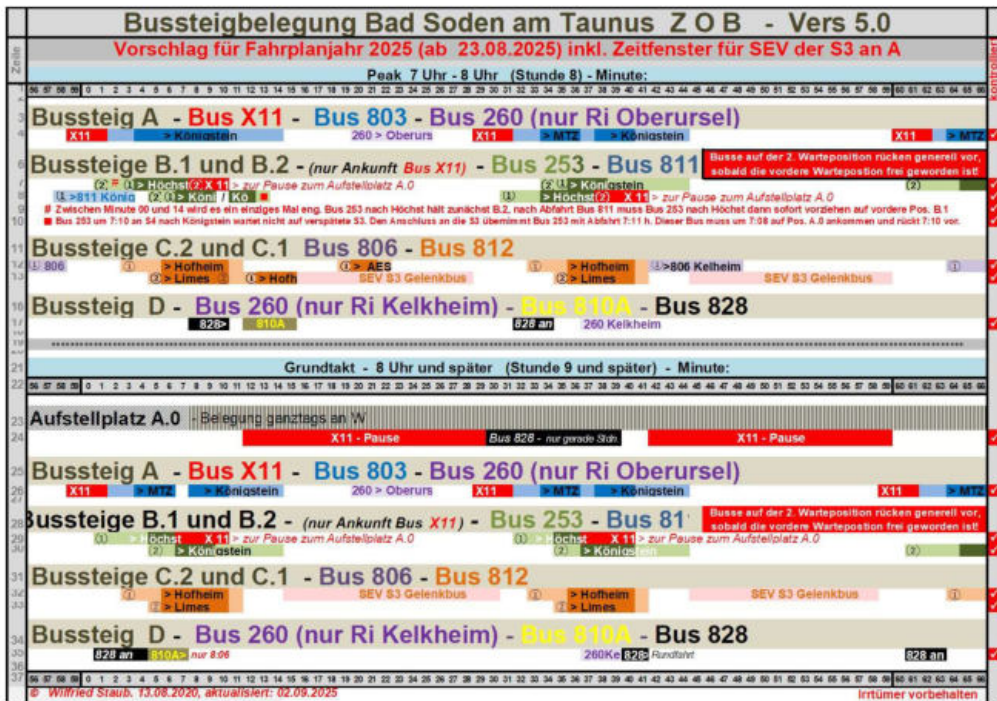
Nachdem dann noch die Kostenvoranschläge vorlagen, beschlossen die Stadtverordneten doch lieber das alte Parkhaus noch einmal zu sanieren und einen komplett neuen ZOB am alten Platz zu errichten. In dem modernisierten Parkhaus wurde auf Druck von mir bereits eine öffentliche Toilette, auch zugänglich für die Busfahrer vorgesehen.

Ziel der Abteilung Stadtplanung und Verkehr war es, für den ZOB die nicht erweiterbare Fläche optimal zu nutzen und ein modernes, funktionales Gewerk mit einer kühlenden Dachbegrünung und so viel als möglich grünen Inseln zu schaffen. Dies scheint aus meiner Sicht gelungen. „Der neue ZOB ist ein Meilenstein für die Infrastruktur der Stadt, der zudem das historische Bahnhofsgebäude endlich richtig zur Geltung kommen lässt“, lobt Bürgermeister Dr. Blasch das Ergebnis anlässlich der offiziellen Eröffnung des neuen ZOB.

Doch zurück zum Planungsablauf. Bereits 2015 wurde ein Konzept für die Umleitung des Busverkehrs während der langen Bauphase erstellt (Stufe 2). Per Ausschreibung (Stufe 3) musste ein Ingenieurbüro gefunden werden, das die Planung und die Bauüberwachung übernehmen konnte. Den Zuschlag erhielt ein, der Stadt bekanntes, fachkundiges Büro aus Kronberg.

Bereits in einer sehr frühen Phase (ab 2021) wurden dann die Bussteigbelegung im Vorgriff auf den ab 15. Dezember 2024 (!) geänderten Fahrplan der S3 auf Machbarkeit hin geprüft und entsprechend angepasst (Abbildung 4, aktualisiert – Stufe 4). Damit beherzigten wir das Prinzip, zunächst ein Fahrplan zu erstellen und dann zu schauen, welcher Bedarf tatsächlich besteht und wie und in welcher Form er abgedeckt werden kann/muss. Etwas unglücklich erwies sich, dass die Wendezeit der S-Bahn in Bad Soden mit dem Fahrplan 2025 von bisher 11 auf nur noch 7 Minuten verkürzt wurde. Zudem mussten der Interimsbus X11 und der neue 260 integriert und für einen SEV der S3 ein Zeitfenster für freie Bussteigkanten definiert werden.

Der ZOB ist auf einen Viertelstundentakt ausgelegt. Derzeit verkehren die Premiumlinien und die Bahnen nur halbstündlich. Ein Zeitrafferfilm zeigt den Betriebsablauf während einer Stunde am 20. November 2025 unter <https://www.wilfriedstaub.de/video>



*Abb. 4: Netzplan der Bussteigbelegung ZOB Bad Soden in der Version 5.0
(ein erster Entwurf stammt aus dem Jahr 2020)*

Der Auftrag an das Planungsbüro lautete somit (Stufe 5): Erarbeite auf Basis der zukünftigen Fahrpläne eine Lösung mit ausreichend Bussteigen für acht 12-Meterbusse, einer davon Gelenkbus geeignet, einen Steig für den kleinen Stadtbus und einen Aufstell-/Pausenplatz.

Mehrere Varianten wurden vorgelegt. Nur eine kam, den beengten Platzverhältnissen geschuldet, tatsächlich in Frage (Abbildung 6). Um das Dilemma einer anderen Stadt im Vordertaunus mit falsch berechneten Schleppkurven nicht zu wiederholen, wurden sicherheitshalber die Grundmaße des ZOB auf dem Feuerwehrgelände Neuenhain mit Pylonen abgesteckt und mit diversen Bustypen abgefahren und für machbar befunden (Stufe 6).

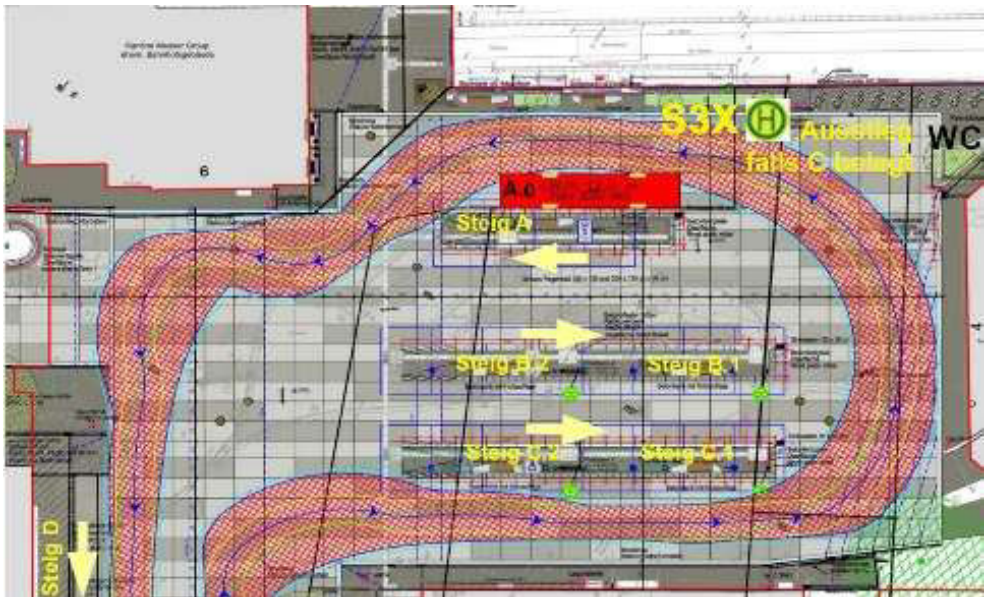


Abb.6: Planung der Schleppkurven ist eine Wissenschaft für sich / Halt für S3X

Der neue ZOB zukunftsorientiert auf 15-Minutentakt ausgelegt.

Endlich konnte das das Projekt europaweit ausgeschrieben werden (Stufe 7). Den Zuschlag erhielt ein renommiertes Bauunternehmen, dass fast alle anfallenden Arbeiten selbst durchführen konnte. Die lange Bauzeit (Stufe 8) begründet sich damit, dass auf dem Areal alle Ver- und Entsorgungsleitungen stufenweise erneuert und Leerrohre für die DFI, Beleuchtung der Steige, des gesamten Platzes, der Infotafeln sowie für die angedachte Videoüberwachung usw. punktgenau platziert wurden .

Bei der Beschaffenheit des instabilen Untergrundes und der zu erwartenden Belastung durch derzeit mehr als 300 (bei SEV etwa 70 mehr) Busse pro Tag, bot sich die Verlegung von 770 Schwerlastplatten an, eine Bauweise die zwar extrem zeitaufwändig war, aber langfristig gesehen gegenüber einer Asphaltierung deutliche Vorteile aufweisen soll. Schließlich mussten die nicht im Besitz der Stadt befindlichen Grundstücke an der Straße „Am Bahnhof“ in die Bauphase integriert werden (Stufe 9).

Die für den ZOB alleine benötigte versiegelte Fläche beträgt - bezogen auf einen Bussteig – erstaunlicherweise mit 1.200 qm nur rund die Hälfte der des ZOB in Bad Homburg (ca. 5.000 qm). Die Kosten des ZOB Bad Soden belaufen sich auf 11,5 Mio. Euro und bewegen sich, wie schon bei der Sanierung des Parkhauses, damit im gesteckten Rahmen; die Zuschüsse betragen lediglich 4,35 Mio. Euro.

Die energiesparende Beleuchtung soll auch bei Dunkelheit ein Gefühl der Sicherheit vermitteln. Etwa vier Wochen vor Inbetriebnahme wurden Tests mit Bussen aller beteiligten Verkehrsunternehmen durchgeführt (Stufe 10), die einige kleinere Schwachstellen aufdeckten, die sofort behoben wurden.



Abb. 5: Noch nicht immer gelingt die spaltfreie Anfahrt.

Linie	Ziel	Abfahrt
X11	Höchst Bahnhof	3 min
803	Sulzbach MTZ/Busbahn	8 min
803	Königstein Stadtmitte	11 min
X11	Höchst Bahnhof	18:02
803	Altenhain Kirche	18:10

Abb. 7: Die vier DFI-Tafeln und die große Infotafel zeigen bisher nur die Sollzeit an. Sehr schade.

Leider sind die Wärmegrade der Straßenbeleuchtung und die der indirekten Strahler des ZOB nicht aufeinander abgestimmt, was aber nur Ästhetiker stören dürfte. Gewichtiger ist, dass die „dynamische Fahrgast-Information“ (DFI) die Bezeichnung dynamisch nicht verdient, denn es werden auch drei Monate nach Inbetriebnahme am ZOB nur die Soll- und nicht die für die Fahrgäste interessanten Ist-Zeiten angezeigt. Besonders ärgerlich dabei ist, dass eine Fahrt sekundengenau vom Bildschirm verschwindet, auch wenn der Bus nicht einmal eingetroffen ist. Die meisten Busfahrer haben inzwischen gelernt, den imaginären Schleppkurve zu folgen (s. Zeitrafferfilm), das spaltfreie Anfahren des Bussteiges A gelingt allerdings noch nicht immer.

Inzwischen haben die Fahrgäste den ZOB angenommen. Acht von zehn Befragten äußern sich positiv oder sehr positiv. Kritik wurde daran geäußert, dass die Busse nach wie vor nicht auf verspätete S3 warten, dass die DFI keine aktuellen Zeiten anzeigt und dass die wunderschönen Bänke keine Rückenlehnen haben. Die Begrünung ist inzwischen erfolgt. Was noch fehlt, ist die Installation der beschlossenen Videoüberwachung.

Fazit: Mit dem Messer-Platz, dem sanierten alten Bahnhofgebäude und den herausgeputzten Fassaden der beiden Hotels kann Bad Soden am Taunus jetzt ein Entree aufweisen, das sich sehen lassen kann. Ein alter Werbeslogan könnte jetzt wieder reaktiviert werden: „Mit der S3 direkt in den Kurpark“. Über die beiden verkehrsberuhigten Zonen sind es nämlich nur wenige Schritte in den alten und neuen Kurpark. Um das Paket zu komplettieren, sollte DB Station&Service jetzt auch noch eine Grundsanierung des Bahnsteiges angehen und mit Eröffnung der RTW abschließen und nicht erst 2052, wie vorgesehen.

Wilfried Staub

Bahnhof Rimbach-Schulzentrum – Eine jahrzehntelange Planungsidee wurde Wirklichkeit

Es kommt wahrlich bisher nicht oft vor, dass innerhalb unseres PRO BAHN-Regionalverbandgebiets Starkenburg ein neuer Bahnhof gebaut und eröffnet wird. Zuletzt war dies im Dezember 2011 nach Reaktivierung der Pfungstadt-Bahn in Pfungstadt geschehen. Davor am 22.06.2007 der Bahnhof Darmstadt TU-Lichtwiese an kurz zuvor modernisierter Odenwaldbahn.



Von links nach rechts: Erika Beckenbach (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Bergstraße), Stefan Schwinn (Leiter DB-Regionalbereich Mitte – Geschäftsbereich Personenbahnhöfe), Günther Reibold (Erster Beigeordneter der Gemeinde Rimbach), Ines Fröhlich (Staatssekretärin im hessischen Verkehrsministerium), Andrea Kadenbach (Bahnhofsmanagerin Mannheim), Dr. Michael Winnes (Geschäftsführer der VRN GmbH), Birgit Heitland (Mitglied des Hessischen Landtags), Frederik Weis (Leiter der Martin-Luther-Schule)

Und jetzt ganz aktuell am 16.10.25 der offiziell eingeweihte Bahnhof Rimbach-Schulzentrum auf hessischem Boden im Landkreis Bergstraße an der eingleisigen Odenwälder Weschnitztalbahn zwischen Weinheim und Fürth. Öffentlich nutzbar ist die neue und zugleich zweite Rimbacher Bahnstation schon seit Schuljahresbeginn am 18.08.2025.

In unmittelbarer Nähe befindet sich das Gymnasium des Landkreises Bergstraße „Martin-Luther-Schule“ mit starkem überörtlichem Schüler-Einzugsgebiet. Bisher war es so, dass Schüler, welche mit Zügen täglich zu diesem Schulstandort am westlichen Ortsrand pendelten, den anderen Rimbacher Bahnhof, weiter östlich mitten im Ortszentrum gelegen, nutzen mussten. Damit verbunden war dann für die Schülerschaft ein ca. anderthalb Kilometer langer durchaus gefährlicher Fußweg von diesem ortsmittigen Bahnhof entlang der äußerst stark befahrenen und durch Rimbach führenden Staatsstraße (gleichzusetzen mit Bundesstraße 38) bis zum Martin-Luther-Gymnasium.

Seit dem 18.08.25 ist das nun schlagartig anders dank des neu gebauten eingleisigen Schulzentrum-Bahnhofs mit 100 Meter langem Bahnsteig und 55 cm Höhe ab Schienenoberkante für stufenlosen Einstieg in die Züge.



Zur weiteren zeitgemäßen Ausstattung gehören neben Treppen auch eine stufen- bzw. barrierefreie Rampenanlage sowie ein flächendeckend taktiles Leitsystem für blinde Menschen oder mit Sehbehinderungen. Weitere markante Ausstattungsmerkmale sind das Wetterschutzhaus am Bahnsteig, die energieeffiziente Bahnsteigbeleuchtung sowie auch ein dynamischer Schrifanzeiger neuester Bauart für aktuelle Fahrgastinformationen.

Neben diesen planungsrechtlich abgesichert umgesetzten Bahnbauleistungen hat jedoch auch die Gemeinde Rimbach einiges beizusteuern. So wurde schon vor einigen Jahren zwischen jetzt neuem Bahnhof und Schulzentrum als unmittelbar kürzeste Verbindung eine Fußgängerbrücke über die Weschnitz errichtet sowie nebenbei ein neuer Bolzplatz für jugendlichen Freizeitsport.

Zudem hat sich Rimbach rahmenvertraglich dazu verpflichtet, im Jahr 2026 in westlicher Nachbarschaft zum Bahnsteig eine neue Park&Ride-Anlage zu errichten, welche unter baulicher Verlängerung der bestehenden Ortsstraße Neumühlweg entlang des höher liegenden Bahnsteigs erschlossen wird. Zur Zeit sind der verlängerte Neumühlweg und die neue P&R-Anlage selbst nur provisorisch geschottert.



Nach der feierlich bildlich dokumentierten Durchschneidung eines auf dem Bahnsteig gespannten Sperrbandes durch Stefan Schwinn (Leiter DB-Regionalbereich Mitte – Geschäftsbereich Personenbahnhöfe), Ines Fröhlich (Staatssekretärin im hessischen Verkehrsministerium), Dr. Michael Winnes (Geschäftsführer der VRN GmbH), Günther Reibold (Erster Beigeordneter der Gemeinde Rimbach), Andrea Kadenbach (Bahnhofsmanagerin Mannheim), Birgit Heitland (Mitglied des Hessischen Landtags), Erika Beckenbach (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Bergstraße) und Frederik Weis (Leiter der Martin-Luther-Schule) begaben sich alle auf den wirklich sehr kurzen Fußweg vom Bahnsteig in die schulische Aula, wo dann in vertiefenden Ansprachen dieses für Rimbach wichtige infrastrukturelle Tagesereignis auch im Rückblick auf verschiedene markante Entwicklungsetappen nochmals besonders gewürdigt wurde.

Besonders aufhorchen ließ dabei, dass sich die politischen Gremien der Gemeinde Rimbach schon insgesamt 40 (!) Jahre für eine infrastrukturell-räumlich enge Verschmelzung von neuem Bahnhof und überregionalem Schulstandort eingesetzt hatte. Große Erleichterung also bei allen offiziellen Festrednern in der schulischen Aula, dass dieses nun auch mit einigen zeitraubenden Rückschlägen verbundene Bahnhofserrichtungsziel kooperativ umgesetzt ist.

Die Kosten für den nun eröffneten reinen Bahnhofsneubau wurden rückwirkend mit ca. 2 Mio. Euro beziffert.

Im unmittelbaren Vergleich zur jahrzehntelangen planerischen Vorgeschichte ging es nach dem rechtskräftig durch das Eisenbahnbundesamt am 07.02.24 erteilten Planfeststellungsbeschluss nun doch sehr schnell voran. Diesjährig u. a. die Sommerferien mit naturgemäß weniger Bahnfahrergastaufkommen dafür nutzend, wurde der neue Bahnhof in nur drei Monaten Bauzeit errichtet. Für bahnhöfliche Hauptarbeiten war dann die Weschnitztalbahn zwischen Weinheim und Fürth drei Wochen im Juli gesperrt, gepaart mit dafür alternativ eingerichtetem Bus-Ersatzverkehr.

Wir vom PRO BAHN Regionalverband Starkenburg hoffen sehr, dass sich dieser neue, moderne, ins optische Bebauungs- sowie Landschaftsumfeld harmonisch einfügende kleine Bahnhof möglichst lange frei von Vandalismus und Spray-Attacken bleibt. Denn käme es anders, wäre das schon ein Anlass für eine gewisse resignative Traurigkeit, zumal es dabei auch um gesamtgesellschaftlich erwirtschafteten Mitteleinsatz in Form von Steuergeldern geht.

**Thomas Mroczek**

Wie geht es mit der Darmstädter TINA von Stadler weiter?

Nach einer mehr als einjährigen Mess- und Testphase auf Darmstadts Schienennetz wurde die von Stadler völlig neu konzipierte TINA (Total Integrierter Niederflur-Antrieb) ab 2023 nach und nach in den Betriebsablauf integriert. Von den für 100 Millionen€ bestellten 25 Fahrzeugen der Baureihe ST15 sind inzwischen bis zu 10 Straßenbahnen im Einsatz.



Foto: Thomas Wende

Ein Triebwagen ist knapp 44 Meter lang und besteht aus fünf Wagenkästen, wobei der erste, dritte und fünfte auf je zwei zweiachsigen Drehgestellen laufen. Der zweite und vierte Wagenkasten ist laufwerkslos und auf die jeweils benachbarten Wagenkästen aufgesattelt. Alle fünf Wagenkästen weisen auf der rechten Seite eine Tür auf. Es wurden konventionelle Radsätze und eine Motorisierung mit 12 Motoren von je 40 kW gewählt. Die Einstiegshöhe liegt bei 280 mm über Gleisoberkante. Im Bereich der Drehgestelle liegt der Fußboden 170 mm höher. Zur Überwindung dieses Unterschieds wählte die HEAG statt einer schwachen Anrampung eine kleine Stufe mit beleuchteter Kante.

Pro Fahrzeug gibt es 108 Sitz- und 171 Stehplätze, insgesamt können also 279 Personen befördert werden. Von jeder Fahrzeugtür aus sind Sitzplätze barrierefrei erreichbar. Mehrere Mehrzweckflächen dienen der Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern (in dieser Reihenfolge). Die Wagen sind mit modernen CO₂-Klimaanlagen und mit einem Fahrerassistenzsystem mit Verkehrsschilderkennung ausgestattet.

Die sonnengelben Fahrzeuge kommen hinsichtlich Komfort, Kapazität und Fahrverhalten gut bei der Bevölkerung an. Bei der Auswahl der Sitze hatte sich die HEAG-mobilo nach einer Kundenumfrage zugunsten der „Holzklasse“ entschieden, was immer noch kontrovers von den Fahrgästen diskutiert wird - Sauberkeit und Hygiene versus Polsterung und Wärme sind ein bleibendes Thema bei den Mitfahrenden.

Da die TINA für Stadler eine Neuentwicklung als Niederflur-Straßenbahn in Meterspur war, hatte die Firma mit der HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt eine 1-2-jährige Probephase im Netz vereinbart, so dass erst 2024 die ersten Einzelfahrzeuge eine vorläufige Betriebszulassung von der Technischen Aufsichtsbehörde (RP Darmstadt) erhielten. Daran hat sich bis heute nichts geändert, denn die endgültige Betriebszulassung liegt immer noch nicht vor.

Nach der Aufnahme des Fahrbetriebs eines Teils der Fahrzeuge bildeten sich allerdings mehrere Bürgerinitiativen in einzelnen Stadtteilen und in Seeheim-Jugenheim, die über teilweise heftige Erschütterungen in ihren Häusern und Etagenwohnungen klagten („klirrende Gläser im Schrank, wackelnde Betten“).

Daraufhin hatte der Betreiber HEAG-mobilo ein Luftschall- und Erschütterungsgutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnis in einer gut besuchten öffentlichen Veranstaltung am 27. Mai 2025 vorgestellt wurde. Dabei wurde die lange verheimlichte Angabe des Gesamtgewichts einer TINA endlich bekannt: Es sind stolze 61 t, gegenüber 47 t bei Bauart ST 13/14 mit Anhänger und ebenfalls 12 Achsen und 44 m Länge.

Das beauftragte Ingenieurbüro hat Ende 2024 an zehn repräsentativen Messstellen in den Gebäuden Luftschall- und Sekundärschall (Schwingungen) drei Stunden lang

gemessen. Dabei wurden sowohl Werte der neuen TINA (ST 15), als auch von Vorbeifahrten der älteren Baureihen ST13 und ST14 von Linke-Hoffmann-Busch ermittelt. Die Auswertungen zeigen, dass die Luftschallbelastungen durch die ST15 deutlich unter den zulässigen Grenzwerten liegen und kaum Änderungen gegenüber den älteren ST13 und ST14 aufweisen. Tatsächlich sind aber die bei der Vorbeifahrt von TINA-Modellen registrierten Erschütterungswerte um mehr als 25 % gegenüber den älteren Fahrzeugen deutlich erhöht und können nicht vernachlässigt werden. Ein Regelwerk oder DIN-Normen für Grenzwerte von Erschütterungen existieren in der BRD allerdings nicht.

Bei der Veranstaltung im Liebighaus wurde anschließend vom Vertriebschef der Stadler Rail Group der nachträgliche Einbau von Dämpfungselementen in alle Fahrgestelle angekündigt: „Optimierungen waren von Anfang an eingepreist, wir haben im Fahrbetrieb Erkenntnisse gewonnen, die wir in technische Maßnahmen für das Fahrwerk ableiten werden“. Die genaue Konstruktion gibt Stadler aus Gründen der Betriebsverschwiegenheit noch nicht bekannt, auf ersten Skizzen konnte man aber erkennen, dass es um das Zusammenwirken der nicht abgedeckten Radsatzmassen und ihren Torsionsstäben geht. Stadler hat inzwischen Neukonstruktionen am Fahrwerk vorgenommen und seit September 2025 einen so optimierten Prototyp im Darmstädter Netz eingesetzt, der bereits für weitere mehrtägige Erschütterungsmessungen an Gebäuden genutzt wurde.

Die Ergebnisse des neuen Gutachtens sollen noch in diesem Jahr vorgestellt werden. Nach Ende der Testfahrten sollen bis Mitte 2026 alle ausgelieferten TINAs auf Kosten der Firma Stadler nachgerüstet werden. Auch in Basel verkehren bereits TINAs, die dort „Erdbeben-Drämmli“ genannt werden und dort auch schon „optimiert“ wurden. Da für weitere Bestellungen aus Halle, Rostock, Gera und Den Haag die Auslieferung angelaufen ist, wird das Erschütterungsproblem auch dort hinterfragt und kann zu Überlegungen führen, die Auslieferung zu verzögern oder gar auszusetzen. Die Verringerung der Vibrationen zu erreichen hat somit eine zentrale Bedeutung für die Qualität des Produktes und für den guten Ruf der Firma Stadler.

Bernd Rohrmann

Die 60-Minuten-Region - Darmstadt ist keine Insel

**Erholungswert und Arbeitskräfte stellt der Odenwald bereit
*Auszug aus dem Darmstädter M Magazin (2022)***

Nicht alle Menschen können oder wollen in Darmstadt wohnen. Rekordtemperaturen in der Stadt, steigende Immobilienpreise im 15-km-Radius, und die höhere Lebensqualität in (gefühlter) ländlich geprägten Gebieten ziehen die Menschen ins weitere Umland. Darauf müssen Politik und Regionalplanung mit mehr Grün und attraktivem öffentlichen Verkehr auch in die Dörfer reagieren.

Die in Ausgabe 02/22 des Darmstädter M Magazin beschriebene 15-Minuten-Stadt bietet zu wenig Raum für den verstärkten Zuzug, und die zunehmende innere Verdichtung Darmstadts, geplante Zubauten zwischen Stadtteilen heizen das Stadtklima weiter auf. Der Juli 2022 bleibt in historischer Erinnerung und sollte zu entsprechenden Schlüssen führen. Die seit April 2022 erfahrbaren dichteren Takte für Straßenbahn und Stadtbus sind nur das Nachholen von schon 2012 nötigen Maßnahmen, wobei die Region weitgehend unberücksichtigt bleibt.

Ebenso, wie die Landesregierung den Frankfurter Bogen mit 30 Minuten Zugfahrzeit um Frankfurt Wohnraumpotenziale erschließen möchte, muss Darmstadt die Gesamtregion aktivieren.

Doch 30 Minuten Zugfahrzeit reichen für den Wohnraumbedarf und den Wunsch nach Leben im Grünen nicht aus. Im Umkreis von 60 Minuten Fahrzeit im öffentlichen Verkehr ab einem der Darmstädter Bahnhöfe hingegen gibt es ausreichend Potenziale. Das stärkt die regionalen Mittel- und Unterzentren entlang der Odenwaldbahn wie Ober-Ramstadt, Reinheim, Groß-Umstadt, Höchst, Bad König, Michelstadt und Erbach, entlang der Main-Rhein-Bahn wie Dieburg und Babenhausen. Deren lokaler Einzelhandel und weitere Infrastrukturen wie Bildung und Gesundheit brauchen Stärkung und lokale 15-Minuten-Kommunen, da sie wohnortnah den Autoverkehr zu reduzieren, um die Klimaziele auch in der Region zu erreichen.

So wichtig in Darmstadt die Verlagerung innerstädtischer Wege vom Auto auf Zufußgehen, Rad und ÖPNV ist, haben sie aufgrund ihrer Kürze nur geringe globale Klimawirkungen. Weitاً wichtiger ist die Verlagerung heutiger Autofahrten aus der Region nach Darmstadt sowie innerhalb der Region. Auch diese leidet unter Straßenverkehr, Stau, Hitze und Wasserknappheit.

Jedoch läuft die Politik derzeit in die falsche Richtung: Straßen sollen breiter werden für mehr Auto- und Lkw-Verkehr - die verbindlichen Klimaziele werden so nicht erreicht, ist doch die heutige Straßenverkehrsmenge schon nicht klimaverträglich. Zugleich würden so Grünflächen und Bäume verlorengehen, die für das lokale Klima wichtig sind. Von dieser Kritik ausgenommen sind wenige, die Anwohner entlastende Ortsumfahrungen wie Hahn und Groß-Bieberau.

Von dem nötigen täglichen Halbstundentakt auf allen Bus- und Bahnlinien ist die Region Südhessen weit entfernt und liegt z. B. hinter Teilen des Kreises Bergstraße zurück, wo sogar früher einstellungsgefährdete Bahnstrecken wie im Weschnitztal im Halbstundentakt fahren. Nicht mit direkten Buslinien verbunden sind Nachbarorte mit jeweils über 10.000 Einwohnern, z. B. Groß-Zimmern und Groß-Umstadt, Mühlthal und Seeheim.

Fehlt der Direktbus, helfen auch als Nachfolger des 9-Euro-Tickets propagierte 365-Euro-Jahrestickets nicht. Kreisgrenzen dürfen direkte Buslinien nicht mehr

ausbremsen: Bisher nur am Wochenende angebotene Routen wie Michelstadt - Bensheim und Michelstadt - Amorbach verdienen ein tägliches Angebot, und für den Ostkreis Darmstadt-Dieburg ist Aschaffenburg ein wichtiges Zentrum, das auch Direktbusse aus Groß-Umstadt braucht.

Während in anderen Teilen Hessens stillgelegte Bahnstrecken mit direkten Zugfahrten nach Frankfurt reaktiviert werden, dämmert die seit 2018 stillgelegte Gersprenztalbahn nach Groß-Bieberau dahin, obwohl sie mit schnellen Direktzügen und unter 60 Minuten Reisezeit nach Frankfurt, 26 Minuten zur TU-Lichtwiese, 30 Minuten zum Ostbahnhof und 35 Minuten zum Nordbahnhof mit Merck große heutige Automengen aufnehmen könnte, die auch attraktive Expressbuslinien nicht bewältigen können.

Mit selbstdisponiertem mobilen Arbeiten kann die Zahl der wöchentlichen Arbeitswege sinken, jedoch steigen vielfach die Ansprüche an die Wohnfläche, wenn jede Erwerbsperson ein ruhiges Arbeitszimmer wünscht. Das verstärkt den Zuzug sogar in den Odenwaldkreis, wo es diese Flächen zu günstigeren Preisen als rund um Darmstadt gibt, womöglich in der von vielen als Idealtyp gewünschten freistehenden Einfamilienhaus-Idylle. Für diese ist ein Generations- und Eigentümerwechsel absehbar.

Dennoch wird es Anwesenheitstage im Betrieb geben. Damit diese längeren Wege nicht im Pkw zurückgelegt werden, muss ein dichtes Bahn- und Busangebot auch Orte ab einer kritischen Größe erschließen: Der nötige Zug-Halbstundentakt muss die Fortsetzung im Busverkehr, ggf. mit Anmeldung, finden.

Zur Finanzierung müssen Land und Bund einen deutlich stärkeren Beitrag leisten als bisher. Das spart auch klimapolitisch kontraproduktive Straßenverbreiterungen und reduzierte deren Folgekosten. Das 9-Euro-Ticket des Sommers 2022 zeigt auch, dass die Fahrpreise einfacher verständlich werden müssen, besonders über Kreisgrenzen.

Insgesamt muss die Zusammenarbeit zwischen Region und Stadt deutlich besser werden: So wie Darmstadt überregional bedeutende Infrastruktur wie Kultur, Verwaltung und Ankerpunkte wie Kaufhäuser bereitstellt, ist es vor allem der Odenwald, der einen erheblichen Erholungswert für die Stadt bereitstellt.

Mit Reisezeiten von max. 60 Minuten ab einem der Darmstädter Bahnhöfe oder Direktbussen pendeln Menschen gerne, wenn täglich mindestens zwei Fahrten pro Stunde angeboten werden. Das Bild eines glücklichen Fahrgasts entstand an der Station Lichtwiese.

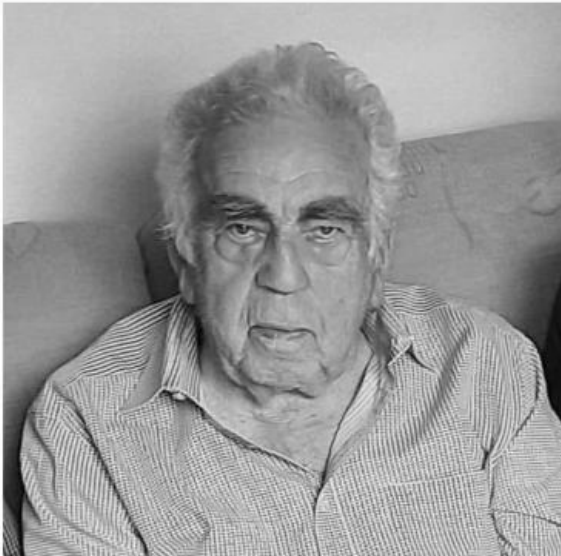
Dieser Text erschien im Darmstädter M Magazin im Jahr 2022.

 **Uwe Schuchmann**

Persönliche Nachrichten

Helmut Lind aus Oberursel, ehemaliger Regionalvorsitzender von PRO BAHN Frankfurt/Rhein-Main, im Alter von 90 Jahren verstorben

Helmut Lind prägte den PRO BAHN Regionalverband in der Region Frankfurt seit den 1990er Jahren bis heute. Die Organisation der Monatstreffs im Saalbau Gutleut in Frankfurt lag über viele Jahre in seinen Händen, ebenso die Durchführung von Infoständen in der Rhein-Main-Region.



Im PRO BAHN Regionalvorstand hatte er zu verschiedenen Zeiten alle Vorstandsämter inne, war Vorsitzender, Stellv. Vorsitzender, Kassenwart und zuletzt Beisitzer im PRO BAHN Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main. Er lebte als Witwer auch in den letzten Jahren selbstständig in seiner Wohnung und konnte bis zuletzt ohne Gehhilfe laufen. Dies prägte sein aktives Leben bis zum Schluss.

Im Sommer 2025 konnten wir, in Beisein des Bundesvorsitzenden Detlef Neuß, ihm in seiner Heimatstadt Oberursel zu seinem 90. Geburtstag gratulieren. Nun ist er unerwartet verstorben. Der Fahrgastverband PRO BAHN in Hessen verliert einen seiner stärksten Aktiven der letzten Jahrzehnte. Wir sprechen seiner Familie, seinen Verwandten, Freundinnen, Freunden, Bekannten unser Beileid und Mitgefühl aus.



PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. und alle Untergliederungen

Fahrgastfunktionär Christian Behrendt verstorben

Christian Behrendt ist am 23.01.2026 verstorben, ein Mensch der sich 40 Jahre für die Fahrgäste in Hessen eingesetzt hat. Als Mitglied im Parallelverband Pro Bahn & Bus, welcher dem Deutschen Bahnkunden-Verband angehört, wirkte er insbesondere konzeptionell und planerisch in verschiedenen Gremien des Verkehrswesens mit, so dass sich des Öfteren die Wege mit dem PRO BAHN Landesverband Hessen kreuzten. Dies bedeutete bei vielen Themen und Anlässen, dass man in der Sache gemeinsame Wege ging und Position gegenüber staatlichen Organen und dem öffentlichen Verkehrswesen vertreten hat.

Wir drücken den Menschen in seinem Lebensumfeld sowie dem Verein Pro Bahn & Bus unser herzliches Beileid aus.

Christian Behrendt wurde nur 61 Jahre alt. Wir werden die gemeinsame Zeit mit ihm in guter Erinnerung behalten.



PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. und alle Untergliederungen

PRO BAHN Hessen ist tief betroffen über den gewaltsamen Tod eines Zugbegleiters in Rheinland-Pfalz

Die Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Hessen sind tief betroffen über den Tod des Zugbegleiters Serkan C. im rheinland-pfälzischen Landstuhl. Überall in Deutschland ist der Ton im öffentlichen Raum rauer geworden. So nimmt die Gewalt gegen Personal im öffentlichen Personenverkehr seit Jahren deutlich zu.

Der Fahrgastverband PRO BAHN in Hessen hat vor Jahren bereits auf die rechtliche Lücke zwischen dem Vorkommnis im Zug und der Einwirkungsmöglichkeit durch die Bundespolizei bzw. die Landespolizei hingewiesen und eine Rechtsänderung durch den Deutschen Bundestag gefordert. Serkan C., ein alleinerziehender 36-jähriger Familienvater, hat dies nun mit dem Leben bezahlt. Er ist im Krankenhaus seinen schweren Verletzungen erlegen.

Die Verbandsgliederungen von PRO BAHN in Hessen drücken ihr tiefes Mitgefühl den Kindern, den Verwandten, Freunden und Bekannten gegenüber aus. Auch wir haben in der Schweigeminute am 4. Februar 2026 um 15:00 Uhr innegehalten.

So etwas darf sich nicht wiederholen.



PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. und alle Untergliederungen

§§§ 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 Frankfurt / Rhein-Main 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

Dietzhöhlzalbahn 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:
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
Frankfurt / Rhein/Main 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

Lumdatalbahn e.V.

Manfred und Kerstin Lotz
Marktstraße 24
35469 Allendorf (Lumda)
Tel. (06407) 400303
mail@lumdatalbahn.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: 05.03.2026, 11.06.2026.

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: 10.03.2026, 09.06.2026.

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. 26.02.2026 (R, GI), Do 19.03.2026 (A, LO), 16.04.2026 (A, LO), 21.05. (R, LO) (LO) Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, 35457 Lollar.

(GI) Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen

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

Regionalmitgliederversammlung am Sa 11.04.2026 um 12:15 Uhr
im Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main e.V.

Im Regelfall am ersten Montag im Monat, 18:30 Uhr – einzelne Abweichungen, dann am zweiten Montag. Nächste Termine: 02.03.2026, 04.05.2026, 01.06.2026.

im Saalbau Gutleut, Raum Gutleuthof, Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt a.M.

Regionalmitgliederversammlung am Fr 24.04.2026 um 17:00 Saalbau Bornheim, Rose-Schösinger-Raum, Arnsburger Straße 24, 60385 Frankfurt am Main

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. 25.02.2026 (NH), Mi. 25.03.2026 (DA), Mi. 27.05.2026 (NH)

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

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

Regionalmitgliederversammlung am Sa 18.04.2026 um 15:00

im Gasthaus "Zur Krone", ST Zell, Königer Straße 1, 64732 Bad König.

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.