

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 3 / 2026



Bürgermeister drängen auf bessere Bahnverbindungen rund um den Harz //
Bahnhof Alsfeld wird nun endlich umfassend erneuert //
Regionalgliederungen VCD, BUND, PRO BAHN, Pro Bahn & Bus kämpfen
weiterhin für die Solmsbachtalbahn //
Breite Unterstützung für die Reaktivierung der Lumdatalbahn //
40 Jahre Erhalt der Altstadtlinie in Frankfurt

Inhaltsverzeichnis

Titelseite: Rüdesheim, Höhe Adlerturm, im Juli 2026 (Foto: Th. Kraft)	1
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	4
<i>Millioneninvestition: Die Bahnstation Bodenfelde an der Weser ist barrierefrei ausgebaut</i>	4
<i>Der alte und der erneuerte Bahnhof Bodenfelde: Fahrschüler an der Oberweser 1971</i>	6
<i>Nach Notfahrplan neue Linienführung? Göttinger Verkehrsbetrieb rudert zurück</i>	7
<i>Bürgermeister drängen geschlossen auf bessere Bahnverbindungen rund um den Harz</i>	8
PRO BAHN RV Nordhessen und RV Mittelhessen	10
<i>Weiter Chaos auf der Main-Weser-Bahn: Wiederholte Ausfälle und Verspätungen sorgen für Frust bei Fahrgästen</i>	10
BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ e.V.	12
<i>Regionalplan droht wichtige Bahntrasse zwischen Treysa und Homberg zu streichen</i>	12
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	16
<i>Bahnhof Alsfeld an der Vogelsbergbahn wird nun endlich umfassend erneuert</i>	16
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	19
<i>Neue HLB-Werkstatt in Butzbach am 21.08.2026 eröffnet</i>	19
<i>Regionalgliederungen von VCD, BUND, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus im DBV arbeiten in einem Netzwerk im Lahn-Dill-Kreis sehr gut zusammen und kämpfen weiterhin für die Solmsbachtalbahn</i>	27
<i>Dokumentation: Gemeinsame Pressemitteilung der Regionalgliederungen der vier Verbände</i>	29
<i>Idee Reaktivierung der Solmsbachtalbahn: Verkehrspolitik darf nicht an den Grenzen des Jahres 2026 enden</i>	31

Inhaltsverzeichnis

Lumdatalbahn e.V.	37
<i>Zweifel der CDU Staufenberg am aktuellen Gutachten zur Lumdatalbahn werden zurückgewiesen – breite Unterstützung für die Reaktivierung</i>	37
Dietzhöhlthalbahn e.V.	40
<i>Vorstand der Dietzhöhlthalbahn e.V. einstimmig im Amt bestätigt</i>	40
PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main	42
<i>40 Jahre Erhalt der Altstadtlinie in Frankfurt</i>	42
<i>Bahnhofssanierungen im Frankfurter Westen kommen langsam voran</i>	46
<i>U4 und Rosa-Luxemburg-Straße vor Ort betrachtet</i>	50
PRO BAHN Landesverband Hessen	52
<i>Nach dem Urteil zum Verkehrswende-Volksbegehren</i>	52
<i>Bündnis sozialverträgliche Verkehrswende Hessen trifft sich mit Verkehrsminister Mansoori im Kulturbahnhof Lollar</i>	54
<i>Niedrigwasser zeigt: Deutschland braucht jetzt einen Schienenplan</i>	56
Persönliche Nachrichten – Klaus Österling	58
Impressum	60
Kontakt	61
Termine	63

Millioneninvestition: Die Bahnstation Bodenfelde an der Weser ist barrierefrei ausgebaut



*Feierliche Eröffnung der barrierefreien Bahnstation im Eisenbahnknoten Bodenfelde mit Vertretern der Gemeinde, der Landesnahverkehrsgesellschaft und der Deutschen Bahn. Rechts im Bild der frühere Bahnhofsmann Detlef Krusche in historischer Uniform, von ihm verdeckt sein Nachfolger Tobias Festerling.
(Foto: Gerd Aschoff)*

Der niedersächsische Flecken Bodenfelde an der Weser verfügt über ein herrliches Freibad in ehrenamtlicher Führung. Der gar nicht so unangenehme Geruch des Holzkohlewerks geht weit über die Gemeindegrenzen hinaus. Die Ortsdurchfahrt wurde aufwändig saniert. Wegen seiner Randlage im westlichen Landkreis Northeim zählt die Gemeinde leider nur noch 2.900 Einwohner. Hervorzuheben sind die direkten DB- und NWB-Bahnverbindungen an den Harz, die Kreisstädte Northeim und Nordhausen sowie die Oberzentren Göttingen und Paderborn.

Nach einigen Verzögerungen konnte Anfang Juni die barrierefreie Bahnstation offiziell eingeweiht werden. Rund 12 Millionen Euro wurden investiert. Und was fehlt jetzt noch? Die Deutsche Bahn schreibt von 760 mm-Bahnsteighöhe. Doch die gegenwärtig eingesetzten Fahrzeuge haben unterschiedliche Einstiegshöhen.

Abhilfe soll mit den neuen Vergaben der Verkehrsleistungen kommen: Einstiegsleich soll es dann werden für Pendler und besonders die Radfahrer, die auf den nahegelegenen Weserradweg umsteigen. BEMU heißt das neue Schlagwort, Batterieelektrisch mit Auflademöglichkeiten aus der Oberleitung. Die LNVG will Triebwagen mit Türen für zwei verschiedene Bahnsteighöhen einsetzen. Die Ausschreibung der Fahrzeuge läuft noch.

Ab dem Jahr 2031 sollen auf der Regionalbahn 85 diese Akkutriebwagen verkehren. Der westfälische Verkehrsvertrag für die RB Paderborn–Göttingen der NordWestBahn läuft im Dezember 2030 aus. Der Vertrag für das Harz-Weser-Netz Nordhausen-Northeim-Bodenfelde läuft nur bis 2029. „Die LNVG plant über das Jahre 2040 hinaus die Strecke Göttingen – Paderborn“, betont LNVG-Sprecher Dirk Altwig. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 60 km/h bleibt aber eher visionär.

Das Bodenfelder Bahnhofsgebäude steht seit vielen Jahren ungenutzt im Ortskern. Schon länger steht ein Verkauf oder eine Übergabe des Gebäudes von der DB an die Kommune im Raum, die mit der zündenden Idee eines Radlerhotels um Investoren werben könnte. Das passt ins Bild des Wesertourismus und liegt im mehrfachen Sinne nahe. PRO BAHN Südniedersachsen hat zum Bahnhof eine besondere Beziehung: Hier fand im Sommer 1985 das erste Pressegespräch zur Gründung der damals neuen Verbandsgliederung statt.

Das Positive zum guten Schluss: Die fotokünstlerisch mit Motiven aus Bodenfelde, der Weser und dem Solling gestaltete Unterführung ist ein Augenschmaus. Sie erinnert an die Zeiten, in denen sich vorbildliches Bauen beispielhaft verstand für den öffentlichen Raum. Dafür waren seit 1950 etwa 1 Prozent der Bausumme vorgesehen, hier in der neuen Unterführung wurden dafür 80.000 Euro ausgegeben.

Kurz vor seinem Ruhestand konnte Bürgermeister Gerold Wucherpfennig den von ihm begleiteten Umbau der Bahnstation in seiner Gemeinde abschließen. Für eine öffentliche Toilette sorgte die Kommune wenige Meter vom Bahnhof entfernt.



Die neue Bahnstationsunterführung im Bahnknoten Bodenfelde wurde mit fotokünstlerischen Motiven ansprechend gestaltet. (Foto: Gerd Aschoff)



**Klaus-Peter Lorenz
und Gerd Aschoff**

Der alte und der erneuerte Bahnhof Bodenfelde: Fahrschüler an der Oberweser 1971



Reger Betrieb auf dem Bahnhof Bodenfelde im Sommer 1971 (Foto: K. P. Lorenz)

Ein großer Schritt für den Nahverkehr im Solling ist der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Bodenfelde, der im Juni 2026 offiziell eingeweiht wurde. „Große Schritte“ mit jungen Beinen machten am 12. Juli 1971 die Fahrschüler, die aus Wahmbeck, Vernawahlshausen, Lippoldsberg und Bodenfelde nach Karlshafen rechtes Ufer zur Landgraf-Carl-Schule fuhren. Dort gab es vor dem Neubau in Uslar ein Gymnasium für die Klassen fünf bis zehn. Morgens schnurrten sie, wie auch der jugendliche Fotograf Klaus-Peter Lorenz, mit einem Triebwagen die zehn Kilometer wesenabwärts und mittags um halb zwei ging es regulär mit dem Eilzug E 1865 Richtung Bad Lauterberg Odertal wieder heim. Mit Umsteigen für die Mitschüler nach Vernawahlshausen in die Göttinger Bahn.

Der Fotograf auf Gleis 1 war der Penne schon ein paar Tage vorher mit der feierlichen Überreichung des Zeugnisses Mittlerer Reife entflohen.

Zu ungewohnt früher Sommerszeit im Juli 1971 sehen wir die jungen Menschen aus dem Personenzug der Unterführung zuströmen: Es hat Sommerferien gegeben, nach der zweiten Stunde war schon Schulschluss gewesen, und die Schatten sind

noch lang über den Bahnsteigen. Der „alte“ Bahnhof Bodenfelde war geprägt durch seinen Baumbestand mit schattenspendenden Kastanien und noch in Zeiten zuvor mit einem Park vor dem stattlichen „Empfangsgebäude“.

Vier Gleise wurden in den siebziger Jahren für Personenverkehr genutzt: Gleis 1 am Hausbahnsteig für die Göttinger Züge, wie jahrzehntelang üblich mit einer V 100 bespannt. Um 9:02 Uhr wird abgefahren ins Schwülmetal. Der Zugführer wartet schon auf seine Umsteiger. Der „wartete“ wirklich, und mahnte auch schon mal seine einschlägig Säumigen: „Mach hinne!“ Dafür hatten die Schaffner bei den Fahrschülern ihre eigenen Spitznamen.

Es folgt auf Gleis 2 der Personenzug aus dem Wesertal, von Ottbergen, Lauenförde, Karlshafen. Im Kursbuch Sommer 1971 fand ihn Harald Henne für mich mit der Zugnummer N 2901. Von hier kamen mit den Eilzügen aus dem Rheinland auch die Kurswagen nach Göttingen, die über eine Gleisverbindung mit der Kleinlok umgesetzt wurden.

Im Hintergrund auf Gleis 3 wartet ein ETA, also ein ökologisch höchst wertvoller Elektrotriebwagen mit Akkumulatoren, der dann ab Oktober 1971 nächtens den Überschussstrom aus dem Atomkraftwerk Würgassen würde laden können. Der ETA war vom Grenzbahnhof Walkenried im Vorharz über den Solling nach Bodenfelde geschnurrt und wartet jetzt auf seine Weiterfahrt um 9:35 nach Ottbergen.

In der kleinen Gleisgeschichte fehlt noch das Gleis 4 Richtung Westen, das fallweise von morgendlichen Eilzügen benutzt wurde. Es war nicht an die alte Unterführung angeschlossen und der Übergang musste vom Bahnhofsvize persönlich gesichert werden.

**Klaus-Peter Lorenz**

Nach Notfahrplan neue Linienführung? Göttinger Verkehrsbetrieb rudert zurück

Der Göttinger Stadtbusverkehr läuft bis Ende Oktober nur im Notbetrieb. Die Takte der Linien wurden gestreckt, der Abendbetrieb von 20 Uhr auf 18:30 Uhr vorgezogen. Begründet werden die Verschlechterungen mit fehlendem Fahrpersonal. Damit hat der Verkehrsbetrieb GöVB bereits seit mehreren Jahren zu kämpfen. Bei aller Kritik sieht der Fahrgastverband PRO BAHN die Planbarkeit als positive Seite eines Notfahrplans. Schlecht kam dagegen der Plan an, ab Jahresende gleich vier Buslinien zwecks Beschleunigung aus der Innenstadt zu verbannen. Die Proteste veranlassten Oberbürgermeisterin Petra Broistedt (SPD), diesen Plan zu stoppen und Alternativen einzufordern.

**Gerd Aschoff**

Bürgermeister drängen geschlossen auf bessere Bahnverbindungen rund um den Harz

Die von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) in ihrem Konzept „2030+/2040+“ vorgesehenen Änderungen im Bereich der Süd- und Westharzer Bahnstrecken stoßen im Altkreis Osterode am Harz, in Seesen und im Landkreis Nordhausen einhellig auf Ablehnung. Die Verschlechterungen, die in der ersten Phase (2030+) durch die Kappung der durchgehenden Fahrten der RB-Linien 80 (Nordhausen – Göttingen) und RB 82 (Bad Harzburg – Göttingen) drohen, nehmen die Gemeindechefs nicht klaglos hin.

Nach der Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südharz“ und der EIN HARZ GmbH, in der sich viele Kommunen und Einrichtungen des Harzes zwecks gemeinsamer Vertretung ihrer Interessen zusammengetan haben, wandten sich nun auch die Bürgermeister gegen die LNVG-Pläne und fordern deutliche Nachbesserungen an den Konzepten sowie eine schnellere Umsetzung von Verbesserungen.

Negativ stößt vor allem auf, dass die Fahrgäste aus der alten Kreisstadt Osterode und der Gemeinde Bad Grund künftig in Northeim umsteigen müssten, wenn sie in das Oberzentrum Göttingen wollen. Für Pendler, Fernreisende und mit der Bahn an- und abreisende Urlauber stellt das eine gravierende Verschlechterung dar und stände dem Ziel, mehr Touristen zur Reise mit der Bahn zu ermuntern, entgegen.

Große Skepsis besteht auch hinsichtlich des in der zweiten Phase (2040+) vorgesehenen Baus einer „Herzberger Kurve“, die Osterode eine direkte Verbindung



Die Bürgermeister treten zunehmend selbstbewusst auf, um ihre Forderungen zum Harzer Bahnverkehr vorzubringen. (Foto: Stadt Osterode am Harz)

mit Göttingen brächte, dafür aber den Herzberger Hauptbahnhof in seiner Rolle als Drehscheibe für den Bahn- und Busverkehr sowie als wichtigem P&R-Knoten deutlich schädigen würde. Umsteigen von Bad Sachsa in Herzberg eingeschlossen. Freilich ist die Finanzierung der Kurve völlig offen.

Die Bürgermeister fordern in ihrer Resolution die Beibehaltung der durchgehenden Züge nach und von Göttingen und schlagen statt der „Herzberger Kurve“ eine Kupplung bzw. Flügelung der Züge der Linien RB80 (Nordhausen – Herzberg – Göttingen) und RB46 (Braunschweig – Seesen - Herzberg) im Herzberger Hauptbahnhof vor. Ferner wird die baldige Einführung der von der LNVG nach 2040 vorgesehenen zusätzlichen RB-Linie Osterode – Göttingen gefordert.

Die LNVG hat bisher kein Entgegenkommen erkennen lassen, sondern verweist auf die im Leinetal halbstündlich geplante RE-Linie zwischen Hannover und Göttingen, der alle bisher durchgehenden Züge aus dem Harz zum Opfer fallen würden. Zudem gibt es Engpässe im Bahnhof Göttingen. Bisherige Statements lassen allenfalls kosmetische Korrekturen wie die Durchbindung einzelner Züge im Berufsverkehr oder am Wochenende erkennen.



Ein DB-LINT startet in Northeim in Richtung Göttingen.

Nach Plänen der LNVG sollen die RB80 und RB82 künftig nicht mehr ins Oberzentrum durchfahren, sondern schon in Northeim enden. Fahrgäste müssten in den RE2 (Ex-Metronom) umsteigen.

(Foto: Michael Reinboth)

Eine positive Nachricht zum Schluss: Seit einigen Jahren ist die kostenlose Nutzung des Linienbusverkehrs auf Gästekarte, HATIX genannt, vom Ostharz auf viele Kommunen der Westharzer Kreise Goslar und Göttingen (Altkreis Osterode am Harz) ausgedehnt worden und erfreut sich steigender Nutzung. Nach „HATIX plus Schiene“, als die Züge gegen einen geringen Aufpreis mit genutzt werden konnten, haben die Zweckverbände Regionalverband Braunschweig und ZVSN Göttingen nun Nägel mit Köpfen gemacht und mit der HARZ AG und den Verkehrsunternehmen DB Regio und Erix die aufpreisfreie Anerkennung der Harzer Gästekarte auf drei Schienenstrecken vereinbart, nämlich Walkenried – Herzberg – Wulften, Herzberg – Osterode – Seesen und Seesen – Langelsheim – Goslar – Bad Harzburg.



Michael Reinboth

Weiter Chaos auf der Main-Weser-Bahn: Wiederholte Ausfälle und Verspätungen sorgen für Frust bei Fahrgästen

Gießen/Frankfurt, 30. August 2026 – Die Situation auf der Main-Weser-Bahn bleibt für viele Fahrgäste unzumutbar. Wiederholt kommt es zu Verspätungen, Zugausfällen, fehlenden Zugbereitstellungen und kurzfristig angekündigten Baustellen. Besonders gravierend waren die Störungen am 4. August 2026, als das Stellwerk in Gießen von jetzt auf gleich ausfiel und der Verkehr im wichtigen Knotenpunkt Gießen zeitweise vollständig zum Erliegen kam. Kein einziger Zug fuhr für den Rest des Tages mit den Hauptverkehrszeiten von und nach Gießen. Ein nicht hinnehmbarer Zustand, welcher zu tausenden gestrandeten Fahrgästen führen muss.

Auch am 24. August und 27. August 2026 kam es erneut zu erheblichen Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs. Für die Fahrgäste bedeutet dies nicht nur Verspätungen und Zugausfälle, sondern auch eine erhebliche Unsicherheit bei der täglichen Planung von Arbeitswegen, Terminen und Anschlüssen.

Fehlende Informationen und unzureichender Ersatzverkehr

Besonders problematisch sind aus Sicht der Fahrgäste kleinere Baustellen und betriebliche Einschränkungen, über die häufig nicht ausreichend oder rechtzeitig informiert wird. Hinzu kommt, dass der angekündigte Schienenersatzverkehr nicht immer zuverlässig funktioniert oder die notwendigen Kapazitäten für die betroffenen Fahrgäste bereitstellt.

Ein weiteres Ärgernis ist die fehlende Bereitstellung von Zügen und Nahverkehrstriebwagen im Frankfurter Hauptbahnhof. Wenn Fahrzeuge nicht rechtzeitig bereitgestellt werden können, führt dies zu weiteren Verzögerungen und teilweise zu Zugausfällen – mit erheblichen Folgen für die Reisenden entlang der gesamten Strecke.

Knotenpunkt Gießen besonders betroffen

Der Ausfall des Stellwerks in Gießen am 4. August 2026 hat besonders deutlich gemacht, wie störanfällig die Verbindung ist. Gießen ist ein zentraler Knotenpunkt für den regionalen Bahnverkehr. Fällt dieser Knoten aus, sind die Auswirkungen weit über die Stadt hinaus spürbar.

Die wiederholten Störungen am 4., 24. und 27. August zeigen, dass es sich aus Sicht der Fahrgäste längst nicht mehr um einzelne bedauerliche Ereignisse handelt. Vielmehr entsteht der Eindruck eines dauerhaft instabilen Betriebs auf der Main-Weser-Bahn.

Verlässlicher Nahverkehr muss gewährleistet werden

Von den Verantwortlichen müssen deshalb konkrete Verbesserungen eingefordert werden. Dazu gehören eine frühzeitige und verständliche Information über Baustellen und Störungen, ein tatsächlich funktionierender Schienenersatzverkehr sowie eine zuverlässige Bereitstellung der Fahrzeuge.

Die Fahrgäste brauchen keinen Bahnverkehr, bei dem sie sich jeden Morgen fragen müssen, ob ihr Zug überhaupt fährt. Sie brauchen einen verlässlichen und planbaren Nahverkehr.

Die wiederkehrenden Probleme auf der Main-Weser-Bahn müssen daher ernst genommen und transparent aufgearbeitet werden. Insbesondere die Ursachen der wiederholten Störungen und die Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Ausfälle sollten öffentlich nachvollziehbar dargestellt werden.

**Thomas Kraft**

Gut, wenn sie fahren: Einer der HLB-Züge auf der Main-Weser-Bahn in Gießen



Regionalplan droht wichtige Bahntrasse zwischen Treysa und Homberg zu streichen

***Bürgerinitiative „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ fordert:
Trassensicherung erhalten – historische Bahnverbindung darf nicht
leichtfertig aufgegeben werden***

Eine für die Zukunft Nordhessens bedeutsame Bahntrasse steht vor einer folgeschweren Entscheidung: Im Zuge der derzeitigen Fortschreibung des Regionalplans Nordosthessen droht die Trassensicherung für die stillgelegte Bahnstrecke zwischen Schwalmstadt-Treysa und der Kreisstadt Homberg (Efze) aus dem Regionalplan gestrichen zu werden. Die Bürgerinitiative „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ wendet sich entschieden gegen dieses Vorhaben.



Bei der Strecke handelt es sich um einen Abschnitt der historischen Kanonenbahn, einer Bahnverbindung, deren Bedeutung weit über die lokale Verkehrsgeschichte hinausgeht. Für die Bürgerinitiative ist klar: Wer eine mögliche Reaktivierung heute durch die Aufgabe der Trassensicherung erschwert oder verhindert, verbaut sich und künftigen Generationen wichtige Handlungsmöglichkeiten.

„Eine Bahntrasse aus planerischer Sicherung zu entlassen, ist keine harmlose Formalie. Damit kann eine Entscheidung getroffen werden, die sich später kaum noch korrigieren lässt“.

Während andere Regionen alte Bahntrassen sichern, soll Nordhessen zurückrudern

Der Vorgang ist nach Ansicht der Bürgerinitiative auch deshalb besonders bemerkenswert, weil in Hessen derzeit drei Regionalpläne fortgeschrieben werden.



In den Regionalplänen sind zahlreiche ehemalige Bahntrassen weiterhin als Trassen gesichert. Während in den beiden anderen hessischen Planungsregionen sogar weitere alte Bahntrassen neu aufgenommen werden sollen, droht in Nordosthessen der gegenteilige Weg: Trassen, die im bisherigen Regionalplan enthalten sind, sollen bei der Neuaufstellung herausgenommen werden.

Der Regionalplan Nordosthessen umfasst das Gebiet des Regierungsbezirks Kassel. Über seine Inhalte entscheidet die Regionale Planungsversammlung – das parlamentarische Entscheidungsgremium der jeweiligen Planungsregion. Ihr gehören Vertreter der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden an.

Gerade deshalb kommt den kommunalen Mitgliedern nach Auffassung der Bürgerinitiative eine besondere Verantwortung zu. Bei Entscheidungen über langfristige Infrastruktur müsse es um mehr gehen als um die gegenwärtige Verkehrssituation oder kurzfristige kommunale Interessen. Die Bürgerinitiative kritisiert, dass in Teilen der kommunalen Politik nach wie vor das Auto als nahezu ausschließlich zu unterstützendes Verkehrsmittel betrachtet werde.

„Regionalplanung muss Jahrzehnte vorausdenken. Eine Trasse, die heute ungenutzt erscheint, kann morgen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung von unschätzbarem Wert sein. Wer sie jetzt preisgibt, entscheidet möglicherweise für Generationen“.

Vorstudie bestätigt Potenzial der Kanonenbahn

Dass die Verbindung zwischen Treysa und Homberg nicht lediglich ein nostalgisches Eisenbahnprojekt ist, zeigt nach Ansicht der Initiative eine bereits erstellte Vorstudie zur Kanonenbahn für den betreffenden Bahntrassenabschnitt. Diese hat Potenzial für eine Nutzung der Strecke aufgezeigt.

Damit steht eine konkrete fachliche Grundlage einer politischen Entscheidung gegenüber, die Trassensicherung aufzugeben. Für die Bürgerinitiative ist das ein Warnsignal: Bevor eine solche Infrastruktur endgültig aus der langfristigen Planung verschwindet, müsse gründlich geprüft werden, welche verkehrlichen, wirtschaftlichen und regionalen Entwicklungsmöglichkeiten eine Reaktivierung bietet.

Radweg statt Bahn? Bürgerinitiative widerspricht

Zusätzliche Brisanz erhält die Diskussion durch die Forderung anderer Verbände, die ehemalige Bahntrasse stattdessen für einen Radweg zu nutzen.

Die Bürgerinitiative hält diese Forderung in dieser Form für verkehrspolitisch und rechtlich problematisch. Insbesondere könne nicht einfach davon ausgegangen werden, dass eine stillgelegte Bahntrasse ohne Weiteres einer anderen Nutzung zugeführt werden könne. Das geltende Bundesrecht setzt der Umwidmung



ehemaliger Bahnliegenschaften beziehungsweise der Aufgabe ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung enge Grenzen.

Für die Bürgerinitiative folgt daraus: Die bestehende Trassensicherung darf nicht aufgegeben werden, um anschließend eine andere Nutzung als vermeintlich alternativlos darzustellen.

„Wir sind ausdrücklich für gute Radwege. Aber ein Radweg darf nicht zum Argument werden, eine potenziell wieder nutzbare Bahntrasse vorschnell preiszugeben. Fahrradverkehr und Schienenverkehr dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden“. Zudem sind für touristische Zwecke in Nordhessen und Osthessen in den letzten zwanzig Jahren schon einige alte Bahntrassen zu Radwegen ausgebaut worden. Das touristische Potential in Nordhessen kann in diesem Sektor nicht unbegrenzt gehoben werden.

Entscheidung mit Signalwirkung für ganz Nordhessen

Die Auseinandersetzung um den Abschnitt Treysa – Homberg ist damit mehr als eine lokale Frage. Sie berührt den grundsätzlichen Umgang mit ehemaliger Eisenbahninfrastruktur in Hessen.

Wenn heute Trassensicherungen aufgehoben werden, können zukünftige Generationen diese Infrastruktur nicht ohne Weiteres wieder zurückholen. Gerade angesichts von Klimawandel, steigenden Mobilitätsanforderungen, wachsendem Pendlerverkehr und der notwendigen Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger sei es fahrlässig, vorhandene Korridore vorschnell aufzugeben.

Die Bürgerinitiative „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ fordert deshalb die Mitglieder der Regionalen Planungsversammlung und die politischen Verantwortlichen in Nordhessen auf:

Die Trassensicherung der Kanonenbahn zwischen Schwalmstadt-Treysa und Homberg (Efze) muss erhalten bleiben.

Es wird insbesondere appelliert, Entscheidungen nicht allein an den heutigen Verkehrsverhältnissen auszurichten, sondern die langfristigen Entwicklungschancen der Region in den Blick zu nehmen.

Eine Bahntrasse, die heute nicht genutzt wird, ist nicht wertlos. Sie kann eine Infrastrukturreserve für morgen sein. Was heute aus dem Regionalplan gestrichen wird, könnte morgen unwiederbringlich verloren sein.

Die Bürgerinitiative kündigt an, sich offensiv für den Erhalt der Trassensicherung einzusetzen und die weitere Beratung und Beschlussfassung des Regionalplans Nordosthessen kritisch zu begleiten.



Zusammenfassung des Sachstandes und zur Aktualität:

- Am 16.09.2022 stimmte die Stadtverordnetenversammlung der Reformationsstadt Homberg (Efze) mit Mehrheit für den vorliegenden SPD-Antrag auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich einer Reaktivierung der Bahntrasse zwischen Homberg und Treysa.
- Im Rahmen der förmlichen Beteiligung sind eine ganze Reihe von Stellungnahmen zum Entwurf des Regionalplanes Nordosthessen (Stand Juni 2024) im Herbst 2024 eingegangen, welche sich für den Erhalt der Trasse der Kanonenbahn und eine zukünftige Reaktivierung aussprechen.
- Die Bürgerinitiative selbst hat mit Stand Oktober 2024 eine umfangreiche Stellungnahme mit dem Titel „Perspektiven der Bahntrassen-Sicherung zwischen der Kreisstadt Homberg (Efze) und Schwalmstadt-Treysa“ abgegeben.
- Die Beantwortung der Anfrage der SPD-Fraktion durch den Bürgermeister betreffend den Sachstand „Reaktivierung der ehemaligen Kanonenbahn“ in der Stadtverordnetenversammlung am 27.11.2025 hat aufgezeigt, dass verschiedene Gespräche auf unterschiedlichen Ebenen stattfinden. Es liegen bisher keine Ergebnisse einer NKU vor. Die Potentialanalyse ermittelt jeweils 670 Fahrgäste täglich auf dieser Strecke.
- Auf Anfrage beim Regierungspräsident in Kassel beabsichtigt er in dem Haupt- und Planungsausschusses im Zuge des 2. Planentwurfs noch einmal die Empfehlung zu geben, die Strecke (wieder) in die Trassensicherung des neuen Regionalplans aufzunehmen.
- Voraussichtlich findet die entscheidende Sitzung zur Abstimmung über den Regionalplan – und damit auch über die Bahntrassen Sicherung - am 27.10.2026 statt.



Herbert Wassmann und Timo Martinetz

Bahnhof Alsfeld an der Vogelsbergbahn wird nun endlich umfassend erneuert



Das Areal des Bahnhofs Alsfeld vor dem historischen Bahnhofsgebäude am 23.08.2026 in Blickrichtung Fulda. Der Hausbahnsteig, der Mittelbahnsteig, die Treppen und Tunnelanlage sind abgerissen und werden durch Neubauten ersetzt. Auf der Vogelsbergbahn besteht derzeit eine Sperrpause zwischen Mücke und Lauterbach. (Foto: Werner Filzinger)

Der Bahnhof Alsfeld wird umfassend saniert und für die künftigen Anforderungen des Bahnverkehrs modernisiert. Im Mittelpunkt der Arbeiten stehen die Erneuerung der Bahnsteige, eine neue barrierefreie Erschließung sowie der Bau eines neuen Fußgängertunnels.

Im Zuge der Modernisierung werden die Bahnsteige künftig eine Höhe von 55 Zentimetern aufweisen. Damit werden die bisherigen Bahnsteige mit einer Höhe von 76 Zentimetern ersetzt. Eine niedrigere Bahnsteighöhe nach einer grundhaften Erneuerung kommt selten vor. Der Hausbahnsteig an Gleis 1 erhält unter anderem eine neue Rampe und wird damit komplett neu erschlossen.

Auch der Bahnsteig an den Gleisen 2 und 3 wird grundhaft erneuert. Die alten Anlagen des Mittelbahnsteigs sind abgerissen. Für eine bessere barrierefreie Erreichbarkeit ist dort ein Aufzug vorgesehen. Eine Zuwegung von der Marburger Straße wird es im Rahmen der Maßnahme hingegen nicht geben.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil der Sanierung ist der neue Fußgängertunnel, der die Bahnsteige miteinander verbinden und die bisherige Erschließung des Bahnhofs grundlegend verbessern soll.



Bild links: Tiefbauarbeiten für den Zugang zum neuen Mittelbahnsteig Gleise 2 und 3. Bild rechts: Die noch nicht komplett abgebrochene Zugangsanlage im Bereich Hausbahnsteig Gleis 1. (Foto: Werner Filzinger)

Einschränkungen für Fahrgäste

Die Bauarbeiten wirken sich auch auf den Zugverkehr auf der Vogelsbergbahn aus. Während der Bauzeit kommt es zu einer Sperrung des Streckenabschnitts zwischen Mücke und Lauterbach. Für die betroffenen Verbindungen wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Kritisch zu sehen ist dabei die Information der Fahrgäste. Insbesondere bei den Hinweisen zum Schienenersatzverkehr besteht beziehungsweise bestand Verbesserungsbedarf. Gerade bei umfangreichen Baumaßnahmen müssen Informationen zu Abfahrtsstellen, Ersatzverbindungen und Änderungen rechtzeitig, verständlich und vor Ort eindeutig kommuniziert werden.

Die Umsetzung der Baumaßnahme war bereits für den Zeitraum 2023/2024 vorgesehen. Im weiteren Verlauf kam es jedoch zu Bauverzögerungen, sodass sich die Arbeiten länger hinziehen als ursprünglich geplant. Entscheidend für den Erfolg der Maßnahme sind nun eine zügige Fertigstellung, denn die einzige Schienenverkehrsverbindung für den Vogelsbergkreis bedeutet bei einer längeren Bauphase mit Sperrungen einen erheblichen Vertrauensverlust der Fahrgäste.



Bild links: Der neue Bahnsteig ist in ersten Ansätzen mit Kantensteinen zu sehen.
 Bild rechts: Die Absperrung zur Unterführung in der Bahnhofshalle.
 (Foto: Werner Filzinger)

Empfangsgebäude soll künftig neu genutzt werden

Neben den Bahnsteigen und der Verkehrsinfrastruktur steht auch das historische Empfangsgebäude des Bahnhofs Alsfeld im Mittelpunkt der weiteren Entwicklung. Das Gebäude stammt aus den Jahren 1914/1915 und ist ein Baudenkmal damit selbst Teil der Geschichte des Bahnhofs. Im Zuge der weiteren Planungen stellt sich daher auch die Frage nach einer zukunftsfähigen Nutzung des Empfangsgebäudes.

Ziel sollte es sein, das historische Gebäude dauerhaft zu erhalten und gleichzeitig einer zeitgemäßen und sinnvollen Nutzung zuzuführen. Eine solche Nutzung könnte dazu beitragen, den Bahnhof nicht nur als Verkehrsstation, sondern auch als wichtigen öffentlichen Ort in Alsfeld weiterzuentwickeln. Über Jahre hinweg war ausschließlich eine der Mobilitätszentralen der Lokalen Nahverkehrsorganisation VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen in dem Haus untergebracht. Die VGO ist LNO für den Vogelsbergkreis, den Landkreis Gießen und den Wetteraukreis und unterhält mehrere Einrichtungen dieser Art im Zuständigkeitsgebiet.

Mit der Modernisierung der Bahnsteige, der neuen barrierefreien Erschließung und dem neuen Fußgängertunnel mit neuen Treppen, Rampen und Aufzug wird der Bahnhof Alsfeld technisch und funktional deutlich aufgewertet.



Werner Filzinger

Neue HLB-Werkstatt in Butzbach am 21.08.2026 eröffnet

**Festakt in der neuen Instandhaltungshalle - Betriebsstart markiert wichtigen
Meilenstein für Schienenpersonennahverkehr in Hessen**



*Bilder von der
neuen HLB-
Werkstatt im
Norden von
Butzbach.*

*Auf dem unteren
Bild ist die neue
große Gleisharfe
zu sehen. Früher
war hier nur ein
Gleis am äußeren
Rand.*

*(Fotos: Thomas
Kraft und Werner
Filzinger)*



*Die neue Instandhaltungsanlage der HLB in Butzbach aus der Luft, rechts das Weichenbauwerk und ganz oben am Bildrand die Main-Weser-Bahn.
 (Bildherkunft: Hessische Landesbahn)*

Die Hessische Landesbahn (HLB) hat ihre neue Werkstatt in Butzbach offiziell eröffnet. Im Rahmen eines Festakts in der neu errichteten Werkstatthalles wurde der neue Standort seiner Bestimmung übergeben. Am 21.08.2026 fand in den neuen Hallen ein Festakt statt, welcher von Tobias Kämmerer, Moderator des Hessischen Rundfunks (hr) moderiert wurde.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen gratuliert der HLB sehr zur Umsetzung dieser Investition. Die moderne Instandhaltungsanlage stärkt den Bahnstandort Butzbach und schafft die Voraussetzungen für eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Wartung der Fahrzeuge. Das Netz der HLB ist in den letzten 20 Jahren immer mehr gewachsen, immer mehr Ausschreibungen von Teilnetzen des

Schienenpersonennahverkehrs wurden gewonnen, so dass man heute mehr als viermal soviel Leistung erbringt wie 2005.



*Festredner nacheinander von links oben:
Veit Salzmann (HLB-Geschäftsführer),
Dr. Till Kaesbach (Hess. Finanzstaatssekretär),
Jan Weckler (Landrat Wetteraukreis),
Sascha Huber (Bürgermeister Butzbach),
Knut Ringat (RMV-Geschäftsführer)
(Fotos: Thomas Kraft und Werner Filzinger)*



Anlässlich der Eröffnung kamen Vertreter aus Verkehrswesen, Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Fachverbänden, zivilgesellschaftlichen Akteuren zusammen. Zu den Gastrednern gehörten der Staatssekretär des Hessischen Finanzministeriums Dr. Till Kaesbach (CDU), der zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Hessischen Landesbahn ist. Zudem sprachen der Landrat des Wetteraukreises, Jan Weckler (CDU) sowie der Bürgermeister der Stadt Butzbach, Sascha Huber (CDU) und der Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Knut Ringat. In ihren Redebeiträgen würdigten sie die Bedeutung des neuen Werkstattstandorts für die Region, die Infrastruktur und den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr.

Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts ist der Ausbau eines Abschnitts des westlichen Astes der Butzbach-Licher-Eisenbahn, welcher einst von Butzbach über Pohl-Göns bis nach Oberkleen führte und zuletzt noch auf gut 60% der Länge existierte. Dieser wurde auf gut 1,3 km als Anschluss an den Bahnhof Butzbach ausgebaut und ermöglicht damit die direkte Schienenanbindung der neuen HLB-Werkstatt. Die Verbindung schafft kurze Wege zwischen dem Bahnhof und der Werkstatt und ist damit ein wichtiger Baustein für den betrieblichen Ablauf am neuen Standort.

Aber auch nachbarschaftliche Synergien wurden genutzt. Seit 1920 existiert in unmittelbarer Nachbarschaft zum neuen HLB-Werk die Butzbacher Weichenbau GmbH, heute voestalpine Turnout Technology Germany GmbH.

Auch lagertechnisch außerhalb der Schiene ist die neue HLB-Werkstatt gut zu verorten. Über die Straße „Am Oberwerk“ am Nordrand der Kernstadt Butzbach ist sie nach gut 200 Metern direkt an die Bundesstraße 3 Frankfurt-Friedberg-Gießen bzw. die Kraftfahrstraße zum nahen Gießener Südkreuz (A 45) angeschlossen.



Aus der Werkstatthalle wurde eine Festhalle. (Fotos: Kraft / Filzinger)

Moderne Infrastruktur für die Fahrzeugwartung

HLB-Geschäftsführer Veit Salzmann brachte in seiner Einführungsrede den Zweck und die Entstehungsgeschichte auf den Punkt: „Eisenbahnverkehr kann langfristig nur dann erfolgreich sein, wenn man die gesamte Wertschöpfungskette in der eigenen Hand hält – insbesondere die Fahrzeuginstandhaltung. Aus dieser Überzeugung ist über viele Jahre eine konkrete Vision entstanden, die jetzt Realität geworden ist.“ Die HLB legt Wert auf hohe Fertigungstiefe. Diese kann sie nun mit dem Neubau im Butzbacher Norden realisieren.

Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich auf rund 140 Millionen Euro, davon entfallen rund 110 Millionen Euro auf die eigentlichen Baukosten sowie die Erneuerung und Elektrifizierung der HLB-eigenen Infrastruktur zwischen dem Bahnhof Butzbach und der Anlage. Das Land Hessen fördert das Vorhaben auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit rund zehn Mio. €; den Rest finanziert die HLB zu rund 30 % aus Eigen- und 60 % Fremdkapital, so Geschäftsführer Salzmann am 21.08.2026 in seiner Einführungsrede.

Einst ein Verkehrsübungsplatz, dann Brachland, nun eine High-Tech-Werkstatt

Es ist schon beispiellos, was hier in welcher Zeit entstanden ist. Während man andernorts über Schwierigkeiten bei Planung und Bauzeitabläufen spricht, von den Apokalypsen im Bahnverkehrswesen ganz abgesehen, ist in Butzbach in rekordverdächtiger Zeit etwas fertig geworden. Ab 2020 entstand die Idee innerhalb der HLB-Leitungsebene, eine eigene Werkstatt zu bauen, um nicht mehr von Fremdleistungen abhängig zu sein. Untersucht wurden mehrere Standorte im Raum Mittelhessen bzw. nördlich der Mainmetropole Frankfurt, dem Kerngebiet der HLB. Schließlich fiel die Entscheidung für Butzbach. In nur gut zwei Jahren hatte man die Planung und die Baugenehmigungsverfahren abgeschlossen. Die sehr gute Zusammenarbeit mit der Stadt Butzbach ist diese Schnelligkeit auch zu verdanken.

So schnell wie Planung und Genehmigungsverfahren lief dann auch die Bauausführung ab. In nur rund 26 Monaten entstand eine neue Anlage für Schienenverkehrsfahrzeuge unterschiedlicher Bauarten und Antriebe. Der Spatenstich war am 01.11.2023.

Eine große Herausforderung war auch die Topografie des Areals. Die neue HLB-Werkstatt musste in eine leichte Hanglage hineingebaut werden, was die Bewegung nicht unerheblicher Erdmassen erforderlich machte. Die Gesamtfläche des Areals beträgt rund 71.000 m². Die Gleisanlagen in den Hallen haben eine Gesamtlänge von nahezu einem Kilometer; hinzu kommen rund 2,8 Kilometer neu verlegte Außengleise insbesondere in dem Vorfeld der Halle, der sog. Gleisharfe. Die etwa 4 Kilometer Oberleitung überspannen nicht nur das Gleisvorfeld, sondern die vorweg beschriebene Teilstrecke zum Bahnhof Butzbach.

Die neue HLB-Werkstatt ist in zwei Hauptbereiche aufgeteilt. Dies sind acht Arbeitsstände für die betriebsnahe Instandhaltung und acht Arbeitsstände für die schwere Instandhaltung – also fristgerechte Hauptuntersuchungen, Generalüberholungen und Revisionen. Dies ist ein Meilenstein für die HLB, welche die schwere Instandhaltung in der Vergangenheit fast komplett fremd vergeben musste. Bei einzelnen kleineren Nahverkehrstriebwagen wurden in anderen, deutlich kleineren HLB-Bestandswerkstätten vorgenommen, der große Umfang war dies nicht. Die HLB ist bislang in Wiesbaden, in Königstein (Taunus), in Siegen und in Kassel mit Werkstätten vertreten, in letzterem vorrangig für das Beteiligungsunternehmen Cantus. Künftig sollen jährlich rund 25 Fahrzeuge der Hauptuntersuchung und Revision unterzogen werden; betriebsnah instand gehalten werden rund 120 Triebzüge aus dem HLB-Bestand. In den Hallen der neuen HLB-Werkstatt Butzbach werden künftig Dieseltriebwagen als auch elektrische Triebzüge gewartet. Die HLB-Züge wurden bislang vorrangig in den DB-Instandhaltungswerken in Frankfurt-Griesheim und in Limburg gewartet. Der Vertrag für den letztgenannten Standort wurde inzwischen bereits gekündigt.

Konkret im Liniennetz betrifft die neue HLB-Wartung in Butzbach vorrangig alle Linien des mittelhessischen Raums: RE98, RE99 (Main-Lahn-Sieg-Netz), RB40, RB41, RB37, RB49 (Mittelhessen-Netz), RB45, RB52 (Lahn-Vogelsberg-Rhön) sowie Wetterau-Netz mit RB46, RB47, RB48 und RB43. Mittels Arbeitsbühnen können auch Arbeiten am Dach vorgenommen werden, die Deckenstromschienen können dafür vom Netz genommen werden.



*Der hr-Moderator Tobias Kämmerer (links) und der technische Geschäftsführer der HLB Tobias Beckers (rechts)
(Fotos: Kraft / Filzinger)*

Mit der eigenen großen Werkstatt will man in den alltäglichen Betriebsabläufen auch Zeit gewinnen. Die am 21.08.2026 anwesenden HLB-Verantwortlichen betonten, dass es immer wieder Zeit gekostet hat, wenn man von Fremdvergaben abhängig war und dadurch Nahverkehrstriebwagen länger außer Dienst waren als ursprünglich vorgesehen. Für den Fahrgast in Hessen bleibt daher zu hoffen, dass der Fahrplan des größten Schienenverkehrsdienstleisters des Bundeslandes stabiler läuft als in den vergangenen Jahren.

Neues Geschäftsfeld: Wartung für Dritte

Während die Planungen für die neue Anlage in Butzbach liefen, gründete die HLB die Tochtergesellschaft Maintenance GmbH. Ziel ist es, mit den vorhandenen unternehmenseigenen Kapazitäten auch zu rund 30% Leistungen für Instandhaltung auch für Fahrzeuge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu erbringen.

Seitens Politik und Verkehrswesen wird auf diesem Sektor seit vielen Jahren ein deutlicher Mehrbedarf gesehen. Die Kapazitäten sind auch angesichts größerer Nahverkehrsleistungen seit Jahren viel zu knapp. Hier schafft zumindest die neue HLB-Werkstatt in Butzbach eine enorme Entlastung zumindest für Hessen. Somit rechtfertigt sich das deutliche Investitionsvolumen nachhaltig.

Butzbach kein neuer HLB-Standort, final voraussichtlich 115 Arbeitsplätze

Butzbach ist kein neuer Standort für die HLB. Ist eines ihrer Vorgängerunternehmen doch die Butzbach-Licher-Eisenbahn, welche mit ihrer Infrastruktur nie zur Deutschen Reichsbahn oder zur Deutschen Bundesbahn gehörte. Am ehemaligen Personenbahnhof Butzbach-Ost wurde 1992 eine deutlich kleinere Instandhaltungsanlage in Betrieb genommen. Diese ist nur im Dieselnetz erreichbar und nur noch im Fahrtrichtungswechsel an den Bahnhof Butzbach angeschlossen. Hier wurden in kleinerem Umfang LiNT-Nahverkehrstriebwagen gewartet, wobei die Baureihe LiNT54 schon nicht mehr möglich war. In Butzbach-Ost wird nur noch eine Waschanlage verbleiben, ansonsten wird der Standort nur noch für den Busverkehr genutzt.

Am neuen Standort Butzbach-Nord werden voraussichtlich 115 Beschäftigte tätig sein. Die Bediensteten des seitherigen Standorts Butzbach-Ost wechseln größtenteils an den neuen Standort Butzbach-Nord. Zusätzlich sind in den Jahren des Baus der neuen HLB-Werkstatt einige Neueinstellungen vorgenommen worden. Es bedarf noch einzelner weiterer Einstellungen, um insbesondere für die schwere Instandhaltung personell gerüstet zu sein.

Fahrgastverband PRO BAHN interessierte sich auch schon 2023 für Butzbach

Drei Tage vor dem HLB-Spatenstich fand am 28.10.2023 die damalige turnusgemäße Landesmitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen im Bürgerhaus Butzbach statt. Die PRO BAHN-Mitglieder wurden damals durch den seitherigen Standort Butzbach-Ost geführt und extra mit einem Sonderzug vom Bahnhof Butzbach durch den Werkstattleiter abgeholt.

Damals konnte man auch vom Zug aus das brachliegende Grundstück in Augenschein nehmen, auf dem seitdem die neue HLB-Werkstatt entstand. Der Leiter des Infrastrukturunternehmens und Eisenbahnbetriebsleiter Jochen Fink

stellte damals die Planung den PRO BAHN-Mitgliedern im Bürgerhaus Butzbach ausführlich vor.



Der PRO BAHN Landesverband Hessen damals und aktuell: Linkes Bild am 28.10.2023 bei der Besichtigung des alten Standorts Butzbach-Ost und rechtes Bild – Thomas Kraft und Thomas Mroczek bei dem Festakt am 21.08.2026 in der neuen Halle in Butzbach-Nord.

Großes Eröffnungsfest am 21.08.2026 mit abwechslungsreichem Programm

Für die Gäste des Eröffnungsfestakts am 21.08.2026 wurde ein Bus-Shuttle vom Bahnhof Butzbach zur neuen Werkstatt im Norden der Stadt eingerichtet. Nach dem offiziellen Festakt bestand die Möglichkeit, den neuen Standort bei Besichtigungen näher kennenzulernen.

Bei Führungen durch die Werkstatt erhielten die Besucher Einblicke in die technischen und betrieblichen Abläufe. Darüber hinaus wurden verschiedene Anwendungen und Einrichtungen vorgestellt. Zu den Programmpunkten gehörte unter anderem eine Vorführung am Fahrsimulator, der einen Eindruck von den Anforderungen an das Fahrpersonal und den modernen Möglichkeiten der Ausbildung und Simulation vermittelte.

Mit der Eröffnung der neuen Werkstatt ist ein weiterer wichtiger Schritt für die Entwicklung des Bahnstandorts Butzbach abgeschlossen. Die neue Infrastruktur bildet eine Grundlage für einen leistungsfähigen und zukunftsfähigen Bahnbetrieb in der Region.



Thomas Kraft

Regionalgliederungen von VCD, BUND, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus im DBV arbeiten in einem Netzwerk im Lahn-Dill-Kreis sehr gut zusammen und kämpfen weiterhin für die Solmsbachtalbahn

Zeittafel der Gremien des Lahn-Dill-Kreises sehr ambitioniert

Die aktuelle Diskussion um die Solmsbachtalbahn lässt die Verbände der Zivilgesellschaft, welche sich lokal für Fahrgäste engagieren, in einem Netzwerk stark zusammenarbeiten. Der VCD-Kreisverband Lahn-Dill, der BUND-Kreisverband Lahn-Dill, Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkunden-Verband sowie der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen haben sich deshalb zu einer gemeinsamen Positionierung entschlossen. Die Verbände wollen sich dafür einsetzen, dass die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke sachgerecht beraten werden und die Diskussion nicht vorzeitig beendet wird. Alle vier Verbände sind weiterhin davon überzeugt, dass die Solmsbachtalbahn eine sinnvolle und notwendige Reaktivierung ist, welche einen Lückenschluss zwischen dem Rhein-Main-Gebiet, dem Taunus und Mittelhessen darstellt.



*Der Bahnhof in Albshausen mit der von der Lahntalbahn abzweigenden Solmsbachtalbahntrasse. Das Gleis 3 links außen ist das ehemalige Gleis der Solmsbachtalbahn. Der Blick zur Lahntalbahn ist in Richtung Limburg und es kommt ein Triebwagen der Linie RB45 auf dem Weg von Limburg nach Fulda entgegen.
(Foto: Thomas Kraft)*

Nach Angaben der Verbände wurde die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bereits im März 2025 fertiggestellt. Der Landrat des Lahn-Dill-Kreises, Carsten Braun (CDU) hat jedoch die NKU eineinhalb Jahre zurückgehalten. Lediglich die vier Bürgermeister der vier Kommunen entlang der Solmsbachtalbahntrasse und diverse weitere Personen aus dem exekutiven kommunalpolitischen Sektor konnten unter absoluter Einhaltung der Verschwiegenheit zwischenzeitlich Einblick nehmen. Erst am 07.08.2026 hat Landrat Braun die Unterlagen zur Solmsbachtalbahn in das digitale Gremienportal des Lahn-Dill-Kreises einstellen lassen und sie damit öffentlich vorgelegt. Vorher wussten somit auch die Kreistagsabgeordneten nichts.

Nach kürzestmöglicher Zeit hat LDK-Landrat Braun das Thema für die Sitzung am 24.08.2026 auf der Tagesordnung des Bauausschusses des Lahn-Dill-Kreises setzen lassen. Der Vorsitzende des Bauausschusses, Wolfram Dette (FDP), ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Wetzlar, empfahl bereits im Vorfeld des 24.08.2026 allen Mitgliedern des Bauausschusses des LDK, dieses Thema zu vertragen, weil die Zeit viel zu kurz sei, eine Studie mit einer dreistelligen Seitenzahl in der kurzen Zeit durchzuarbeiten, um eine Entscheidung zu treffen. Dafür ist Herrn Dette zu danken.

Damit ist die Strategie des Landrats Carsten Braun (CDU) nicht aufgegangen, bereits eine Woche später, am 31.08.2026 den Antrag im Kreistag des Lahn-Dill-Kreises entscheiden zu lassen, so dass das Thema „Reaktivierung der Solmsbachtalbahn nicht weiterverfolgt wird und lediglich auf die Trassensicherung verwiesen wird“.

Nun steht das Thema am 14.09.2026 erneut auf der Tagesordnung des Bauausschusses des Kreistags. In seiner vorangegangenen Sitzung am 24.08.2026 hat sich der Bauausschuss auch an die vier Verbände gewendet, nun Themen aufzuzeigen, auch Fragen zu stellen, so dass über die vorgelegte Begutachtung im Detail nochmal nachgedacht wird. Die nächste Sitzung des Kreistags ist am 28.09.2026, bei welcher das Thema erneut auf die Tagesordnung kommen könnte. Angesichts des „Mitschleppens vorangegangener Tagesordnungen“ könnte sich die Entscheidung noch hinziehen. Inwieweit eine fortwährende Beratungsbereitschaft der Mandatsträger zum Thema Solmsbachtalbahn besteht, ist nicht einschätzbar.

Diese Zeit ist sehr knapp aber diese Herausforderung nehmen die Lokalgliederungen von VCD, BUND, DBV und PRO BAHN an. Das Netzwerk schweißt sich auch angesichts der konfrontativen Haltung zusammen. Wie man zwischenzeitlich vernehmen konnte, möchte Landrat Carsten Braun (CDU) auch die Mitwirkung der Zivilgesellschaft wie Fahrgastinteressen, Umwelt- und Naturschutz im Lahn-Dill-Kreis massiv beschneiden. Nach der Kommunalwahl, welche in Hessen am 15.03.2026 stattfand, muss sich auch die Mitwirkung der Zivilgesellschaft auf kommunaler Ebene neu konstituieren. Dass Landrat Braun hier durchgreifen will zeigt, dass er in seinen gesellschaftlichen und politischen Auffassungen von einer Denkweise geprägt ist, welche man spätestens etwa vor sechs Jahrzehnten mit der 1968er Bewegung, den damaligen Studierendenprotesten und der sich anschließenden offenen und transparenten Gesellschaft dachte, auf Dauer in Deutschland und Zentraleuropa überwunden zu haben.

Das lokale Netzwerk der vier Verbände wird weiter engagiert an Bord sein, sowohl für die Solmsbachtalbahn, als auch für die Dietzhölztalbahn, eine Angleichung des heute schlechten ÖPNV an andere Regionen in Deutschland und eine Mitwirkung der Zivilgesellschaft im Lahn-Dill-Kreis.

 **Lars Möbius**

Dokumentation: Gemeinsame Pressemitteilung der Regionalgliederungen der vier Verbände



Wetzlar, 18.08.2026

Gemeinsame Pressemitteilung

Herausgeber: 4 Regionalgliederungen von bundesweit aktiven Verbänden – siehe oben

Sperrfrist: Frei zur sofortigen Veröffentlichung

Ansprechpartner für Rückfragen: siehe am Ende dieser Pressemitteilung

Solmsbachtalbahn: Verkehrsverbände werben im Bauausschuss für konstruktive Detailprüfung und Vertagung

Wetzlar / Lahn-Dill-Kreis.

Vor der anstehenden Sitzung des Ausschusses für Bauen, Bauwirtschaft und Verkehr am kommenden Montag (24. August 2026) plädieren die regionalen Mobilitäts- und Fahrgast- und Umweltverbände für ein sorgfältiges und gemeinsames Vorgehen beim Reaktivierungsprojekt der Solmsbachtalbahn.

In einem sachlich begründeten Schreiben an den Ausschussvorsitzenden regt das Bündnis aus [Namen der Verbände einsetzen] an, den aktuellen Beschluss über das vorläufige Absehen von weiteren Planungen zu vertagen. Ziel ist es, der Fachöffentlichkeit, dem Fahrgastbeirat des Kreises und der Stadt Wetzlar sowie den Experten vor Ort die Möglichkeit zu geben, sich konstruktiv in die Optimierung der Studienergebnisse einzubringen.

Nachdem der Kreisausschuss am 5. August eine entsprechende Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen hat, steht das Thema nun im Bauausschuss zur Beratung an. Da die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Fachöffentlichkeit und den etablierten Verbänden bislang nicht zur gemeinsamen Erörterung vorlagen, werben die Verkehrsinitiativen eindringlich für einen transparenten Zwischenschritt. Leider hatte man sich von Seiten des Kreises entschlossen, trotz zahlreicher Nachfragen, die seit über einem Jahr vorliegende Studie weder der breiten Öffentlichkeit noch dem Fahrgastbeirat als offiziellem Fachgremium zur Diskussion vorzulegen. Leider wurde auch die bereits lange für den 18.8.2026 anberaumte konstituierende Fahrgastbeiratssitzung vertagt.

„Wir verstehen dieses Generationenprojekt für den ländlichen Raum des Lahn-Dill-Kreises als Gemeinschaftsaufgabe“, betonen die beteiligten Verbände. „Als verlässliche und fachlich versierte Partner möchten wir dem Kreis und den Gutachtern keineswegs Steine in den Weg legen. Im Gegenteil: Wir bieten unsere Expertise an, um die Studie in einem transparenten Dialog gemeinsam zu analysieren und tragfähige Lösungen für eine nachhaltige Mobilität im Solmsbachtal zu erarbeiten.“

Aus Sicht der Verkehrsexperten liefert die vorliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) eine Arbeitsgrundlage. Die Kostengrundlage wurde offenbar großzügig kalkuliert. Das Projekt bewegt sich in einem Grenzbereich knapp unter der entscheidenden Wirtschaftlichkeitsschwelle von 1,0, welche für eine Bundesförderung erforderlich ist. Auch sind die Reaktivierungskosten für eine Strecke von immerhin fast 17 Kilometer im Verhältnis zu Straßenprojekten wie der B49 Hochbrücke sogar schon fast günstig. Wird die Förder-Schwelle erreicht, sollte der Restbetrag also eigentlich kein Problem sein.



PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen * Bahnhofstraße 10 * 35457 Lollar * Mail: [mittelhessen\(a\)pro-bahn-hessen.de](mailto:mittelhessen(a)pro-bahn-hessen.de)



Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkunden-Verband * Bismarckstraße 3 * 35510 Butzbach * [mittelhessen\(a\)probahn-bus.org](mailto:mittelhessen(a)probahn-bus.org)



VCD Regionalgruppe Lahn-Dill * Braunfelser Straße 88 * 35606 Solms * Mail: [lahn-dill\(a\)vcd.org](mailto:lahn-dill(a)vcd.org)



BUND Kreisverband Lahn-Dill * Waldstraße 13 * 35764 Sinn * Mail: [info\(a\)kv-ldk.bund-hessen.net](mailto:info(a)kv-ldk.bund-hessen.net)

Nach der ersten Einsicht in die Studie wird ersichtlich, dass das negative Ergebnis nicht nur sehr knapp ist, sondern auch in einigen Punkte Irritation auslösen. Daher ist es absolut notwendig, hier mit ausreichend Zeit genauer hinzuschauen.

So ist in der Beschlussvorlage die Rede davon, dass es über diesen Weg keine Pendlerbewegungen nach Frankfurt gäbe. Ob dies die vielen Frankfurt-Pendler der Region genauso sehen? Berücksichtigt die Studie eines überregionalen Lückenschlusses mit Verbindung nach Frankfurt angesichts des völlig überlasteten Schienennetzes auf der Main-Weser-Strecke tatsächlich nur den Mehrwert für den Lahn-Dill-Kreis in Richtung Wetzlar und Gießen? Auch wird z.B. in der Fahrgastnutzen-Vergleichsrechnung zu Grunde gelegt, dass der Autofahrer in 25 Minuten von Brandobersdorf zum Bahnhof Wetzlar käme und mit dem Bus **immerhin** 50 Minuten benötigen würde. Auch die Vorzugsvarianten-Wahl lässt noch Fragen offen. Den kurzfristig mobilisierten Studien-Leser sind noch andere Punkte aufgefallen, die Fragen bzw. Kritik erzeugen. Die Verbände sehen hier also nicht nur sachliches Optimierungspotenzial, sondern haben auch etliche offene Fragen.

Den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern eines Bauausschusses, der sich neuerdings auch mit Umwelt und Mobilitätsfragen beschäftigen soll, anzutragen, sich innerhalb so kurzer Zeit in ein so komplexes, umfangreiches und weitreichendes Thema einzuarbeiten, um eine verantwortungsvolle und fundierte Entscheidung treffen zu können, erscheint zudem als Zumutung.

„Ein übereilter Abschluss des Verfahrens würde das Risiko bergen, eine wertvolle Chance für die regionale Infrastruktur vorzeitig zu schließen. Im Moment ist, wie aus der Presse zu entnehmen, die Situation günstig, um für unsere Region mindestens 108 Millionen Euro Fördermittel für eine nachhaltige Infrastruktur zu gewinnen. Wir schlagen daher ein seriöses und geordnetes Verfahren vor. Eine Vertagung gibt allen Beteiligten die Zeit, die detaillierten Rechenwerke und Formblätter der Bewertung einzusehen und die offenen Fragen an einem runden Tisch sachlich zu klären.“

Die Verbände schlagen dem Bauausschuss daher folgende konstruktive Schritte vor:

1. **Eine Vertagung des Beschlusses** in der Sitzung am 24. August, um Zeit für eine vertiefte fachliche Prüfung zu gewinnen.
2. **Die Bereitstellung der detaillierten Kosten- und Nutzenberechnungen** für den Fahrgastbeirat und die Fachverbände.
3. **Die Einrichtung eines gemeinsamen Fachgesprächs** zwischen Gutachtern, Verwaltung, RMV und Verbänden, um Optimierungspotenziale transparent und sachorientiert abzuwägen.

Hinweis für die Redaktion der WNZ:

Für sachliche Hintergrundgespräche, verkehrsökonomische Details oder die Bereitstellung des vollständigen Schreibens an den Bauausschuss stehen Ihnen die Vertreter der beteiligten Verbände unter den oben genannten Kontaktdaten gerne zur Verfügung.

Thomas Kraft
35633 Lahnau
0170

Fahrgastverband
PRO BAHN
Regionalverband
Mittelhessen

Friedrich Lang
35585 Wetzlar
0162

Pro Bahn & Bus
im Deutschen
Bahnkunden-
Verband

Regine Bergfeld
35606 Solms
0176

Verkehrsclub
Deutschland (VCD)
Regionalgruppe
Lahn-Dill

Heinz-Georg Thierfeldt
35764 Sinn

BUND Bund für
Umwelt und Naturschutz
Deutschland
Kreisverband Lahn-Dill

Idee Reaktivierung der Solmsbachtalbahn: Verkehrspolitik darf nicht an den Grenzen des Jahres 2026 enden

***Gutachten sorgt für Ernüchterung – Verbände, Kommunen und weitere
Befürworter fordern eine Perspektive für die Bahnverbindung zwischen
Usingen und Gießen***

Die Debatte um die Reaktivierung der Solmsbachtalbahn gewinnt nach der Sitzung vom 24. August 2026 deutlich an Schärfe. Im Mittelpunkt steht das vorliegende Gutachten, dessen Bewertung aus Sicht der Befürworter einer Reaktivierung wichtige Zukunftsfragen nicht ausreichend berücksichtigt. Der sog. NKU-Wert (Nutzen-Kosten-Untersuchung) der aktuellen Untersuchung hat sich mit 0,93, also knapp unter dem Schwellenwert ergeben.



So könnte es auch im Solmsbachtal aussehen: Die modernen und bis dahin hoffentlich auch zuverlässigen Triebwagen der Taunusbahn von Frankfurt Hbf könnten durch das Solmsbachtal bis Wetzlar oder Gießen weiterfahren.

Sehr deutliche Kritik an LDK-Landrat Braun sowie dem Verfahrensverlauf

Besonders kritisch wird das inakzeptable Handeln des Landrates des Lahn-Dill-Kreises, Carsten Braun (CDU) gesehen. Er hatte die NKU seit dem Frühjahr 2025 in der Schublade liegen, also seit über eineinhalb Jahren. Damals war schon bekannt geworden, dass die NKU für die Solmsbachtalbahn vorliegt.

Landrat Braun ist unter anderem im Lokalen Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar von verschiedenen Akteuren in mehreren Sitzungen nach dem Zeitpunkt der Veröffentlichung gefragt worden. Über lange Zeit beschwichtigte der LDK-Landrat immer wieder, dass er zunächst mit den Bürgermeistern der vier Anliegerkommunen bzw. in der Bürgermeisterdienstversammlung mit allen 23 Kommunaloberhäuptern des Lahn-Dill-Kreises sprechen müsse und man dann informieren kann.

Das inakzeptable Handeln des LDK-Landrats Braun geht noch weiter. Er stellte die Unterlagen im öffentlichen digitalen Gremienportal des Kreises am 07.08.2026 bereit, erwartete, dass im Bauausschuss des Kreistags am 24.08.2026 und im Kreistag selbst am 31.08.2026 bereits die finale Entscheidung getroffen wird, bis zum St. Nimmerleinstag zu vertagen. In der Beschlussvorlage des Landrats ist lediglich der Verweis auf die Trassensicherung im Regionalplan Mittelhessen zu entnehmen.

LDK-Landrat Braun will ungeliebte Themen abräumen. Seine gesellschaftliche Grundhaltung passt nicht in das 21. Jahrhundert, in welcher sich Diskussionen in der Breite der Zivilgesellschaft unwiderrufbar etabliert haben. Mit solch einer postkonservativen Ausrichtung von Carsten Braun (CDU) war man allenfalls in Epochen unseres Landes in früheren Jahrhunderten oder allenfalls in der frühen Zeit der Bundesrepublik Deutschland unterwegs, bis die 1968er Bewegung die positive gesamtgesellschaftliche Wende hin zur Transparenz und Offenheit herbeiführte. Selbst Teile der CDU vertreten diese postkonservative Haltung nicht.

Ärgerlich zudem, wie die neue NKU zustandegekommen ist. Bereits eine im Jahr 2022 erfolgte Voruntersuchung im Auftrag der Lokalen Nahverkehrsorganisation VLDW (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil), bei welcher neben der Trasse der Solmsbachtalbahn auch die benachbarte ehemalige Weiltalbahn sowie die im nördlichen Lahn-Dill-Kreis befindliche Dietzhöhlalbahn untersucht wurde, sind deutliche Fehler gemacht worden, eine Einbeziehung von ortskundigen zivilgesellschaftlichen Akteuren fand nicht statt.

Nach dem Murks von 2022 hat der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen darauf hingewiesen, dass eine vorschnelle weitere Untersuchung zum Schaden der Projektidee sein dürfte. Dennoch wurde die NKU 2023 während des parallel laufenden Landtagswahlkampfs in Auftrag gegeben. Nun war der RMV federführend

im Boot. Dennoch wurde auch nun bewusst darauf verzichtet, die orts- und geschichtskundige Bevölkerung sowie die mit lokalen Gliederungen aktiven zivilgesellschaftlichen Verbände wie dem Fahrgastverband PRO BAHN mit einzubeziehen. Eine vermauerte mehrjährige Untersuchung schloss sich an, woraufhin die aktuelle NKU entstanden ist. Auch hier sind weitreichendere Betrachtungen ausgeblieben.

Man fragt sich, warum gerade im Lahn-Dill-Kreis bahnpolitische Themen mit solch einer abschätzigen Diskrepanz betrachtet werden. In anderen Landkreisen und Städten laufen vergleichbare NKU mit positivem Ergebnis über 1 ab. Mit den fortwährenden LDK-Denkblockaden contra Bahn könnte man zur Einschätzung kommen, dass man stets auf Gefälligkeitsgutachten gegen das alternative Verkehrsmittel aus ist.



*Die Außenfläche des früheren Bahnhofsgebäudes im Waldsolms' Ortsteil Kraftsolms ist stark bewachsen. Das alte Bahnhofsschild steht auf dem früheren Hausbahnsteig.
(Bild: Thomas Kraft)*

Zukunft wird nicht mit Zahlen von heute geplant

Nach Auffassung der Befürworter darf die Entscheidung über eine Bahnstrecke mit jahrzehntelanger Wirkung nicht allein aus der Perspektive der heutigen kommunalen Finanzlage getroffen werden.

Zudem werde das Projekt, wenn man es denn über den Faktor 1 in der NKU bringt, von Land und Bund getragen. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werde zudem aus den sog. Regionalisierungsmitteln finanziert, welche den Bundesländern, hier konkret dem RMV als Aufgabenträger, zur Verfügung stehen. „Wir können nicht ernsthaft eine Bahnstrecke für die kommenden Jahrzehnte beurteilen und dabei so tun, als bliebe die Welt bis dahin unverändert“, lautet eine zentrale Kritik.

Aus Sicht der Befürworter fehlen im Gutachten insbesondere eine ausreichende Betrachtung des Klimawandels, der absehbaren Veränderungen des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens in den 2030er und 2040er Jahren sowie der langfristigen Entwicklung der Nachfrage.

Gerade bei einer Infrastrukturentscheidung mit einem Planungshorizont von mehreren Jahrzehnten müsse gefragt werden: Wie wollen die Menschen im Jahr 2040, 2050 oder 2060 unterwegs sein?

Eine Entscheidung ausschließlich unter dem Eindruck der heutigen angespannten kommunalen Haushalte greife deshalb zu kurz. Kommunale Finanznot sei real – sie dürfe aber nicht zum alleinigen Maßstab für eine Infrastrukturentscheidung werden, deren Nutzen weit über die heutigen Haushaltsjahre hinausreiche.



*Die zurückgebaute Bahntrasse der Solmsbachtalbahn im Solmser Stadtteil Oberndorf am früheren Bahnübergang Braunfelser Straße (L 3451)
(Bild: Lars Möbius)*

Nicht nur eine Bahnstrecke, sondern eine Verbindung für die Region

Die Solmsbachtalbahn ist aus Sicht ihrer Befürworter nicht isoliert zu betrachten. Im Mittelpunkt steht die Gesamtstrecke zwischen Usingen und Gießen und damit die Frage, wie Städte und Gemeinden entlang der Strecke künftig besser miteinander verbunden werden können. Zudem darf die Reaktivierung nicht allein aus dem Bedarf der vier Anliegerkommunen im Lahn-Dill-Kreis, teilweise sogar nur aus dem Bedarf einzelner Ortsteile, betrachtet werden. Vielmehr können auch Fahrgastpotentiale aus dem benachbarten Weilmünster im Landkreis Limburg-Weilburg,

aber auch aus dem nördlichen Hochtaunuskreis, dem Hintertaunus, generiert werden. Dies berücksichtigt die aktuelle NKU nicht in ausreichendem Maße.

Für Pendler, Schüler, Auszubildende und insbesondere Studierende in Gießen kann eine leistungsfähige Bahnverbindung eine attraktive Alternative zum eigenen Auto darstellen. Die Finanzierung eines eigenen PKW wird zunehmend zum kostspieligen Faktor im Alltag der Menschen. Da können nicht nur reine Fahrzeiten den Ausschlag geben, wobei das Auto oftmals gewinnen mag. Ein paar Minuten länger und dafür viel Geld sparen, das wird für einen großen Teil der Bevölkerung bedeutend werden.

Entscheidend ist deshalb nicht nur die Fahrzeit einzelner Teilstrecken, sondern die Frage, wie sich eine durchgehende Verbindung im Vergleich zu Pkw und Bus tatsächlich in den Alltag der Menschen einfügt.

Selbst wenn man es so sieht, dass heute das Auto vermeintlich alternativlos erscheint, kann eine direkte und verlässliche Bahnverbindung neue Möglichkeiten schaffen. Das gilt insbesondere dann, wenn zusätzliche Bahnstationen entstehen und dadurch weitere Orte unmittelbar an den Schienenverkehr angebunden werden.



Der zugeschüttete Bereich der südlichen Einfahrt der Solmsbachtalbahn in den Burgsolmser Tunnel zwischen den Straßen Tunnelweg und Taunusblick im Solmser Stadtteil Burgsolms (Bild: Lars Möbius)

Bevölkerung gespalten, aber großer Teil will Perspektive

Die Diskussion vor Ort zeigt zugleich, dass die Solmsbachtalbahn längst nicht nur ein Thema für Verkehrsexperten ist. Die Stimmung in der Bevölkerung ist ein wichtiger Bestandteil der politischen Debatte. Hier gibt es sicherlich Kritiker einer Reaktivierung. Es bedarf einer weitreichenden Aufklärung über Zukunftsperspektiven. Von Nachteil ist, dass es in der Region Mittelhessen keine vergleichbare Reaktivierung gibt, welche bereits umgesetzt wurde. Wenn in der

Nachbarschaft ein Erfolgsmodell wäre, dann bestünde auch die Bereitschaft, sich der Reaktivierung der Solmsbachtalbahn näher zu widmen.

Ein nicht unerheblicher Teil der Menschen in den Anliegerkommunen Waldsolms, Schöffengrund, Braunfels und Solms verbindet mit einer Reaktivierung die Hoffnung auf bessere Erreichbarkeit, weniger Abhängigkeit vom Auto und eine stärkere Anbindung der Orte an die regionalen Zentren. Waldsolms als Gemeinde im Lahn-Dill-Kreis hat keine ganztägige umsteigefreie Busverbindung in die Kreisstadt Wetzlar.

Auch die Positionen der Bürgermeister, Verbände sowie der Fraktionen und Parteien zeigen, dass das Thema politisch unterschiedlich bewertet wird. LDK-Landrat Braun dachte, man könne das Thema aktuell schnell beenden. Da hat er sich getäuscht. Es braucht wegen alledem eine offene und transparente Diskussion, in der nicht nur die kurzfristigen Kosten, sondern auch die langfristigen Chancen und Risiken gegenübergestellt werden.

Jetzt muss über die Zukunft gesprochen werden

Die Befürworter der Solmsbachtalbahn erwarten deshalb eine Neubewertung der bisherigen Diskussion. Dabei müssen nach ihrer Auffassung mindestens folgende Fragen stärker berücksichtigt werden:

- Wie entwickelt sich der Verkehr in der Region bis 2040 und darüber hinaus?
- Warum wird von einem etwa gleichbleibenden prozentualen Verkehrsmix ausgegangen und nicht von einem deutlich steigendem ÖPNV-Anteil, wenn die Bahn wieder fährt und nicht nur der Bus? Und: Wie sieht die Mobilität der Region aus, wenn heutige Annahmen über Verkehr und Autonutzung nicht mehr gelten?
- Wie können Potentiale auch aus Orten gehoben werden, welche nicht direkt an der Solmsbachtalbahn bzw. im Lahn-Dill-Kreis liegen?
- Welche neuen Fahrgastpotenziale entstehen durch wieviel Stationen?
- Wie wirkt sich die Anzahl der Stationen auf die NKU aus, so dass sie doch noch über den Wert 1 kommen kann?
- Wie kommen denn Reisezeiten in der NKU zustande und müssen vielmehr andere Zahlen angesetzt werden?
- Welche langfristigen regionalen Effekte entstehen durch eine bessere Schienenanbindung auch im Hinblick auf die Achse Mittelhessen-Frankfurt?
- Und: Wie sieht die Mobilität der Region aus, wenn heutige Annahmen über Verkehr und Autonutzung nicht mehr gelten?

Die entscheidende Frage lautet daher nicht, ob sich die Solmsbachtalbahn im Jahr 2026 unter den heutigen Bedingungen rechnet.

 **Lars Möbius**

Zweifel der CDU Staufenberg am aktuellen Gutachten zur Lumdatalbahn werden zurückgewiesen – breite Unterstützung für die Reaktivierung

Die Diskussion um die Reaktivierung der Lumdatalbahn wird weiterhin kontrovers geführt. Nachdem die CDU Staufenberg das jüngste Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und Sinnhaftigkeit der Bahnverbindung infrage gestellt hat, sieht der Verein Lumdatalbahn e.V. Anlass, die vorliegenden Ergebnisse einzuordnen und für eine sachliche Auseinandersetzung mit den Untersuchungsergebnissen zu werben.



Bitte nach nicht einsteigen in die HLB nach Londorf (Foto: LB e.V.)

Unterstützung erhält der Verein dabei von maßgeblichen Fahrgast- und Umweltverbänden. PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen, der VCD Kreisverband Gießen sowie Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband teilen die Einschätzung, dass die Ergebnisse des Gutachtens ernst genommen und in die weitere politische Bewertung einbezogen werden sollten. Aus Sicht des Vereins bleibt die Reaktivierung damit eine tragfähige und zukunftsweisende Perspektive für die Region.

„Wer zu einem Gutachten eine andere Einschätzung vertritt, sollte möglichst konkret benennen, auf welche fachlichen oder methodischen Punkte sich diese Bewertung stützt“, erklärt der Verein Lumdatabahn e.V. „Eine kritische Betrachtung von Gutachten ist selbstverständlich legitim. Für die Region ist das Infrastrukturprojekt unverzichtbar.“

Hessens Verkehrsminister: „ist keine politische Entscheidung mehr“

Innerhalb der CDU gibt es unterschiedliche Einschätzungen. Der heimische CDU-Landtagsabgeordnete Lucas Schmitz aus Buseck sieht die Reaktivierung angesichts der möglichen Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln als sinnvoll an. Damit zeigt sich, dass auch innerhalb der CDU unterschiedliche Bewertungen der Finanzierungsperspektive und des verkehrspolitischen Nutzens bestehen.

„Die unterschiedlichen Einschätzungen innerhalb der CDU zeigen aus unserer Sicht, dass die Frage der Lumdatabahn nicht allein unter parteipolitischen Gesichtspunkten betrachtet werden soll“, so der Verein. „Entscheidend muss sein, welche Lösung für die Menschen im Lumdata, für die Städte und Gemeinden und für die langfristige Entwicklung der Region sinnvoll ist.“

Vier Bürgermeister sehen die Zeit für die Umsetzung gekommen

Unterdessen haben sich die vier Bürgermeister entlang der Lumdatabahn grundsätzlich für eine Umsetzung ausgesprochen. Aus Sicht des Vereins ist dies ein wichtiges Signal und zeigt, dass die Reaktivierung vor Ort weiterhin auf breite politische Unterstützung stößt.

„Die Bürgermeister vor Ort wissen, dass die Region eine leistungsfähige, verlässliche und nachhaltige Verkehrsanbindung braucht“, erklärt der Verein. Die Reaktivierung der Lumdatabahn ist bereits politisch entschieden, so vor wenigen Tagen die Aussage des Verkehrsministers Kaweh Mansoori. „Die Planungen laufen und die Finanzierung des Anteils vom Land Hessen ist gesichert.“

Verzögerungen haben ihren Preis

Kritisch sieht der Verein die Entwicklung der prognostizierten Projektkosten. Während ursprünglich von rund 38 Millionen Euro die Rede war, werden inzwischen rund 62 Millionen Euro veranschlagt. „Die gestiegenen Kosten müssen selbstverständlich transparent betrachtet und bewertet werden“, so der Verein Lumdatabahn e.V. „Gleichzeitig sollte aber auch berücksichtigt werden, dass sich Bau- und Planungskosten über einen längeren Zeitraum verändern.“

Die entscheidende Frage dürfe deshalb nicht allein lauten, was die Reaktivierung heute kostet. Ebenso müsse betrachtet werden, welche Folgen es für die Region hat, wenn weiterhin keine Entscheidung getroffen wird.

Steigende Bau- und Planungskosten, zunehmender Autoverkehr, fehlende Alternativen im öffentlichen Nahverkehr und die langfristige Entwicklung der Region müssten ebenso berücksichtigt werden wie die reinen Investitionskosten.

Sachlich statt vorwurfsvoll

„Es ist selbstverständlich richtig und notwendig, dass politische Entscheidungsträger Gutachten kritisch hinterfragen“, stellt der Verein klar. „Gerade deshalb ist es wichtig, die zugrunde liegenden Verkehrsprognosen, Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Förderbedingungen genau zu betrachten. Nur auf dieser Grundlage lässt sich seriös beurteilen, welche Chancen und welche Risiken mit der Reaktivierung verbunden sind.“

Aus Sicht des Vereins sollte die politische Debatte der CDU nicht von grundsätzlichen Vorbehalten geprägt sein, denn die Lumdatabahn ist längst kein nostalgisches Eisenbahnprojekt mehr. Es gehe um Mobilität, Klimaschutz, Standortqualität, Lebensqualität und die Zukunftsfähigkeit des Lumdatal.

Jetzt Verantwortung übernehmen

Der Verein Lumdatabahn e.V. appelliert deshalb an alle politischen Entscheidungsträger, die Debatten sachlich und lösungsorientiert zu führen.

„Wir können noch Jahre darüber diskutieren, was angeblich gegen die Lumdatabahn spricht. Oder wir entscheiden uns endlich dafür, die Reaktivierung gemeinsam für die Region voranzutreiben“, so der Verein.

Mit den aktuellen Untersuchungen, der grundsätzlich positiven Haltung der vier Bürgermeister, der Unterstützung durch die Fachverbände und der Einschätzung des Landes Hessen gebe es nach Auffassung des Vereins eine belastbare Grundlage, die nächsten Schritte zu gehen.

„Die Menschen im Lumdatal haben lange genug auf eine bessere Verkehrsanbindung gewartet. Unterschiedliche politische Einschätzungen sind Teil einer demokratischen Debatte. Sie sollten aber nicht dazu führen, dass eine ernsthafte Perspektive erneut auf unbestimmte Zeit verzögert bzw. vertagt wird. Jetzt geht es darum, die Fakten sorgfältig zu bewerten und anschließend Verantwortung für die Zukunft der Region zu übernehmen.“



Kerstin Lotz

Vorstand der Dietzhöhlzalbahn e.V. einstimmig im Amt bestätigt

Pflegemaßnahmen entlang der Bahntrasse standen im Jahresverlauf im Vordergrund

Im Rahmen der diesjährigen Jahreshauptversammlung wurde der bisherige Vorstand einstimmig im Amt bestätigt. Die Versammlung fand am Freitag, dem 07.08.2026, im Dorfgemeinschaftshaus (DGH) in Dietzhöhlzalt-Rittershausen statt.

Im Bericht des Vorstandes wurden die Aktivitäten und Entwicklungen des vergangenen Jahres ausführlich vorgestellt. Einen Schwerpunkt bildeten dabei die umfangreichen Pflegemaßnahmen entlang der Bahntrasse. Darüber hinaus wurden aktuelle Entwicklungen und neue Perspektiven für das Dietzhöhlzalt im Zusammenhang mit einer möglichen Nutzung der Schieneninfrastruktur erörtert.



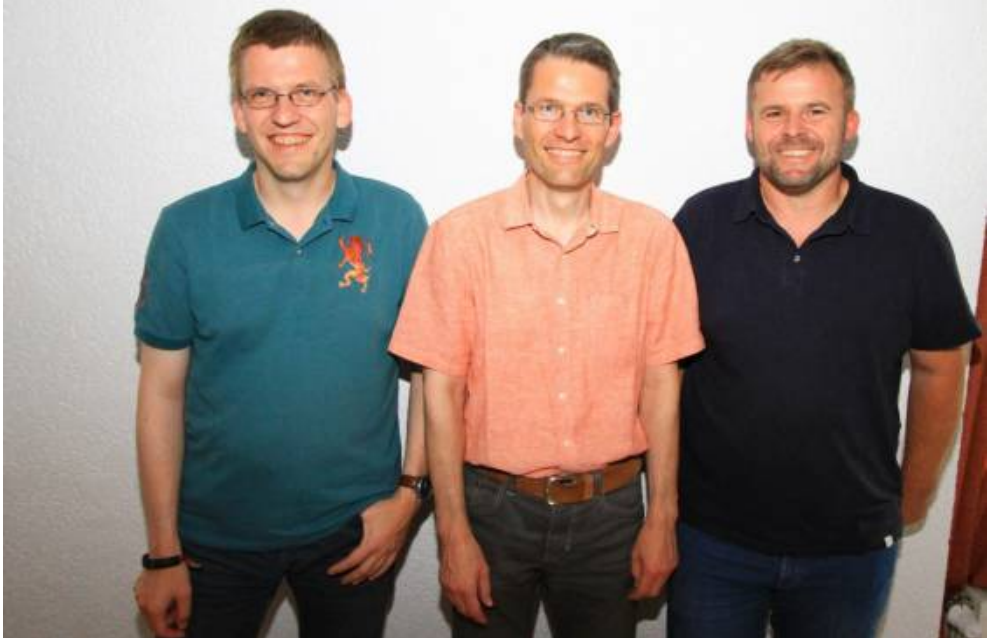
*Streckenpflege an der Dietzhöhlzalbahn
(Foto: Dietzhöhlzalbahn e.V., Stephan Kretzer)*

Ein weiterer zentraler Tagesordnungspunkt war die turnusgemäße Neuwahl des Vorstandes. Der bisherige Vorstand stellte sich geschlossen erneut zur Wahl und wurde von der Mitgliederversammlung einstimmig im Amt bestätigt.

Damit setzt sich der Vorstand weiterhin wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Stephan Kretzer
- 2. Vorsitzender: Dipl.-Ing. (FH) Torsten Haas
- Kassenwart: Dr. Michael Kretzer
- Beisitzer: Sven Altgott

Für das bisher entgegengebrachte Vertrauen und den mit der Wiederwahl verbundenen Vertrauensbeweis bedankte sich der Vorstand bei den Mitgliedern.



Der neu gewählte Vorstand v.l.n.r.: Michael Kretzer, Stephan Kretzer, Torsten Haas. Es fehlt: Sven Altgott. (Foto: Dietzhöhlzbahn e.V., Thomas Prange)

Auch künftig wird der Verein seinen Einsatz für die Reaktivierung der Dietzhöhlzbahn konsequent fortsetzen. Ziel bleibt es, eine leistungsfähige Schienenverbindung in Kombination mit einem modernen, intermodalen und nachhaltigen Mobilitätskonzept für die Bedürfnisse aller Altersgruppen einer modernen Gesellschaft zu realisieren.

Der Vorstand kann dabei weiterhin auf die Unterstützung seiner Mitglieder vertrauen und setzt auch in Zukunft auf den Austausch mit politischen Entscheidungsträgern, interessierten Bürgern und allen weiteren Akteuren, die sich für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrsanbindung des Dietzhöhlzals einsetzen.

 **Stephan Kretzer, Torsten Haas**

40 Jahre Erhalt der Altstadtlinie in Frankfurt

Aus dem Kampf um den Erhalt der Frankfurter Straßenbahn entstand auch unser Frankfurter Regionalverband.

Vor 40 Jahren stand die Frankfurter Straßenbahn vor ihrer wohl größten Bewährungsprobe. Mit der Eröffnung der U-Bahn-Linien U6 und U7 sollte die Straßenbahn aus weiten Teilen der Innenstadt verschwinden. Ziel des damaligen Magistrats unter Oberbürgermeister Wolfgang Brück war eine weitgehend schienenfreie Innenstadt. Zahlreiche Straßenbahnstrecken wurden tatsächlich stillgelegt. Die für das Frankfurter Netz unverzichtbare Altstadtstrecke konnte jedoch durch das Engagement tausender Bürger erhalten werden.

Aus dieser Auseinandersetzung entstand eine der bedeutendsten Bürgerbewegungen der Frankfurter Verkehrsgeschichte. Rund 65.000 Bürger unterstützten mit ihrer Unterschrift den Erhalt der Straßenbahn. Das erfolgreiche Bürgerbegehren und die Entscheidung des damaligen Regierungspräsidenten verhinderten schließlich die vollständige Stilllegung der Innenstadtstrecken.



Zeitungsartikel von 1993 mit Holger Scheel und Winfried Karg

Eine Folge dieser Bürgerbewegung war auch die Gründung eines PRO BAHN Regionalverbandes in Frankfurt a.M. Dieser entstand 1992 aus dem Engagement zahlreicher Bürger, die sich dauerhaft für einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr einsetzen wollten, auf Einladung von Winfried Karg.

Gründungsvorsitzender wurde Holger Scheel, mit dabei war bei der Gründung auch unser am Jahresanfang mit 90 Jahren verstorbenes langjährig aktives Vorstandsmitglied Helmut Lind. Ebenfalls seit der Anfangszeit dabei ist Wilfried Staub.



*Helmut Lind und
Wilfried Staub*

Seither vertritt der PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt bzw. nunmehr Frankfurt/Rhein-Main e.V. die Interessen der Fahrgäste in Frankfurt und der Region – unabhängig, fachlich fundiert und konstruktiv. 1995 veröffentlichten der BUND, der VCD und PRO BAHN gemeinsam ihre 80-seitige Broschüre „Straßenbahn auf neuen Wegen“ mit Vorschlägen nicht nur für Strecken in Frankfurt a.M., sondern auch ins Umland und für einen Stadtbahn-Ring.

Besonders bemerkenswert ist der Blick aus heutiger Sicht: Während Mitte der 1980er Jahre die Straßenbahn noch als Auslaufmodell galt und aus der Innenstadt verdrängt werden sollte, wurde wenige Jahre später unter Oberbürgermeisterin Petra Roth mit der Neubaustrecke über die Konrad-Adenauer-Straße wieder eine neue Straßenbahnverbindung in der Innenstadt geschaffen.

Warum ein neues Konzept?

Die Straßenbahn in Frankfurt galt jahrzehntelang als auslaufendes Modell. Das Ziel war ihr vollständiger Ersatz durch ein U-Bahnsystem mit Buszubringer. Mit jeder Eröffnung eines U-Bahn-Teilstücks wurden deshalb die im selben Raum verkehrenden Straßenbahnstrecken stillgelegt.

Heute wird klar, daß die Planungen aus der „autogerechten Stadt“ nicht mehr weiterverfolgt werden können. Der Bau von U-Bahn-Tunneln ist zum unkalkulierbaren Finanzierungsrisiko geworden. Zudem zwingt die stark steigende Umweltbelastung durch wachsenden Autoverkehr zum Ausbau und zur Beschleunigung des Nahverkehrs.

Deshalb müssen die bestehenden Strecken der Straßenbahn und Stadtbahn schnell und kostengünstig, also oberirdisch, ausgebaut werden. Ziel ist es, die Umsteigezwänge abzubauen und die Netzwirkung zu verbessern. Daß ein solches Netz keine Utopie ist, macht das gemeinsame Verkehrskonzept von VCD, PRO BAHN und BUND deutlich.

Erstellt von den Verbänden:



VCD-Kreisverband Frankfurt, Uhlandstraße 50 HH, 60314 Frankfurt (Redaktion)



PRO-BAHN RV-Frankfurt, Schwanheimer Bahnstr. 51, 60529 Frankfurt



BUND-Kreisverband Frankfurt, Völklinger Weg 90, 60529 Frankfurt

STRASSENBAHN AUF NEUEN WEGEN

Das Konzept für Straßenbahn und Stadtbahn in und um Frankfurt am Main



Broschüre von VCD-Kreisverband, PRO BAHN-Regionalverband und BUND-Kreisverband

Kaum ein anderes Projekt verdeutlicht den Wandel der Frankfurter Verkehrspolitik so eindrucksvoll. Heute ist die Straßenbahn aus einer nachhaltigen und leistungsfähigen Mobilität nicht mehr wegzudenken und bildet gemeinsam mit U-Bahn, S-Bahn und Bus das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Dazu hat auch unser leider in diesem Jahr ebenfalls verstorbener Mitglied Klaus Oesterling als

Frankfurter Kommunalpolitiker und von 2016 bis 2021 Verkehrsdezernent einen entscheidenden Beitrag geleistet.



Klaus Oesterling

Anlässlich des 40. Jahrestages erinnert das Bündnis Verkehrswende Frankfurt als ideeller Nachfolger der damaligen Aktion „Rettet die Straßenbahn“ mit einer öffentlichen Veranstaltung an die Ereignisse des Jahres 1986. Zeitzeugen berichten über das erfolgreiche Bürgerbegehren, historische Dokumente und Fotografien werden ausgestellt und zugleich die Bedeutung der Straßenbahn für die heutige Verkehrswende aufgezeigt. Die Veranstaltung findet am 18. September 2026 um 16 Uhr auf dem Paulsplatz statt.

Vor 40 Jahren haben engagierte Bürger bewiesen, dass sie die Verkehrsentwicklung ihrer Stadt mitgestalten können. Der Erhalt der Frankfurter Straßenbahn war weit mehr als die Rettung einzelner Gleise – er war ein Meilenstein für eine moderne und zukunftsfähige Nahverkehrspolitik. Aus diesem Engagement entstand unser Regionalverband. Dass heute wieder neue Straßenbahnstrecken gebaut werden, zeigt eindrucksvoll, wie richtig der damalige Einsatz war. Diese Geschichte ist zugleich Auftrag, den öffentlichen Nahverkehr auch künftig verantwortungsvoll weiterzuentwickeln.



Barbara Grassel, Frank Nagel

Bahnhofssanierungen im Frankfurter Westen kommen langsam voran

***Im Bahnhof Griesheim tut sich etwas,
für den Bahnhof Höchst gibt es wenigstens einen Plan.***

In **Griesheim** ist zumindest die Unterführung Ost am Bahnhof samt Aufzugsanlage fertig gestellt, so dass Fußgänger und Radfahrer nicht mehr die Wanderung über die Behelfsbrücke antreten müssen, um vom südlichen in den nördlichen Teil Griesheims zu gelangen oder umgekehrt. Und man kommt jetzt auch wieder ohne Umweg vom Bürgerhaus zum Hausbahnsteig. Wenn im November der Mittelbahnsteig endlich fertig gestellt sein wird, erreicht man dann auch diesen von beiden Seiten über Aufzüge barrierefrei.



Der Mittelbahnsteig in Griesheim Ende August 2026

Allerdings gibt es noch einige Mängel abgesehen von der Vermüllung der Unterführung, für die die DB nichts kann: So fielen gleich nach der Eröffnung der Unterführung einige der neu angebrachten Wandfliesen ab, die Metallgeländer an den Treppenabgängen wurden bei den hohen Temperaturen glühend heiß, so dass man sie nicht anfassen konnte, und die Aufzüge werden rund um mit E-Scootern zugeparkt, so dass Mobilitätseingeschränkte sie nur mit Mühe erreichen können.

Ärgerlich für Fahrgäste aus und nach Griesheim ist die Dauer der Arbeiten am Mittelbahnsteig, die sich nun wohl bis zum 08.11.2026 weiter verlängern werden. Denn während dieser Zeit können die S-Bahnen stadtauswärts nicht in Griesheim halten.



Griesheim: Abgang zur Unterführung mit Metallgeländern



Griesheim: E-Scooter vor dem Zugang zum Aufzug

Immerhin konnte durch die Intervention unseres PRO BAHN-Regionalverbands verhindert werden, dass während der Sanierung des Hausbahnsteigs die Bahnen dann wie ursprünglich angekündigt stadteinwärts nicht in Griesheim halten. Denn die DB InfraGO hat auf unsere Nachfrage, weshalb die Bahnen nach der Fertigstellung des Mittelbahnsteigs stadteinwärts nicht an diesem halten könnten, geantwortet, dass man mit den Arbeiten am Hausbahnsteig erst beginnen werde, wenn der Mittelbahnsteig benutzbar wäre, und dann würden die S-Bahnen am Mittelbahnsteig halten und somit dann in beiden Fahrrichtungen wieder in Griesheim. Das dauert allerdings noch bis Anfang November.

Eine erfreuliche Überraschung war die Meldung, dass die DB inzwischen ein Sanierungs- und Finanzierungskonzept für den Bahnhof **Frankfurt-Höchst** hat und bis Ende 2027 zumindest das undichte Dach und die Decke der Empfangshalle saniert haben will, so dass dann auch die ganzen Metallgerüste wieder entfernt werden können und keine weiteren Wasserschäden mehr auftreten.

Ein „Schmuckstück“ soll der Bahnhof laut dem Leiter Personenbahnhöfe Bereich Mitte, Stefan Schwinn, werden. Vorgesehen ist die Neugestaltung der Empfangshalle mit Gastronomie, einer Zeitschriften- und Buchhandlung, einem Bäcker und einer Toilettenanlage. Ein Reisezentrum ist vorgesehen, es sei aber noch nicht klar, ob es auch kommen werde.



Bahnhof Höchst (Bilder von 2025)

Allerdings soll die im vergangenen Jahr begonnene Planung noch bis 2030 dauern. Unsere Forderung ist dagegen, dass zumindest, die **WC-Anlage umgehend** angegangen werden muss. Dabei geht es nicht nur um ein ansprechenderes und gepflegteres Ambiente, sondern vor allem darum, dass die WCs nicht nur werktags von 6 bis 19 Uhr und samstags gar nur bis 14 Uhr geöffnet und sonntags ganz geschlossen sind, sondern zumindest täglich (also auch am Wochenende und

feiertags) von 6 bis 24 Uhr geöffnet werden. Der gegenwärtige Zustand ist für einen Umsteigebahnhof von/zu Bussen und Straßenbahnen mit 35.000 Reisenden am Tag untragbar. Hinzu kommen die vielen Bahnausfälle mit langen Wartezeiten und Schienenersatzverkehre mit längeren Fahrzeiten im Bus, während derer die Fahrgäste wie in den S-Bahnen keine Möglichkeit haben, eine Toilette zu benutzen.

In einem hoch frequentierten Bahnhof, der zugleich der „Hauptbahnhof“ für den Frankfurter Westen sowie den westlichen Main-Taunus-Kreis ist, sollte nicht nur die Möglichkeit eines Reisezentrums bestehen, sondern ein solches sollte fest vorgesehen und eingerichtet werden.



Bahnhof Höchst – das Empfangsgebäude von außen (Bilder von 2025)

Schließlich unterstützen wir den Wunsch der Senioreninitiative Höchst auf Wiedererrichtung von Sitzgelegenheiten im (wind- und wettergeschützten) Empfangsgebäude.



Barbara Grassel

U4 und Rosa-Luxemburg-Straße vor Ort betrachtet

**PRO BAHN Frankfurt/Rhein-Main erkundet mit Interessierten
den Planungsraum zwischen Ginnheim und Bundesbank**

Wie kann die künftige U4 zwischen Ginnheim und dem Bereich Bundesbank/Europaturm geführt werden? Und welche Wechselwirkungen ergeben sich dabei mit der langfristigen Zukunft der Rosa-Luxemburg-Straße? Mit diesen Fragen beschäftigte sich eine Begehung des PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt/Rhein-Main. Ein Dutzend Interessierte nahmen an dem Rundgang teil.



Hier sollen nicht nur Autos, sondern auch U-Bahnen fahren.

Geführt wurde die Begehung von Frank Nagel, stellvertretendem Regionalvorsitzendem von PRO BAHN Frankfurt/Rhein-Main. Ausgangspunkt war Ginnheim. Von dort führte der Rundgang entlang des für die weitere Planung relevanten Bereichs in Richtung Bundesbank. Ziel war es, die unterschiedlichen planerischen Überlegungen nicht anhand von Plänen zu betrachten, sondern ihre möglichen Auswirkungen unmittelbar vor Ort nachvollziehbar zu machen.

Denn erst beim Ablaufen der Strecke werden manche Dimensionen deutlich: Welche Flächen benötigt eine oberirdisch geführte Stadtbahn? Wo könnten Rampen oder Stationen entstehen? Welche Flächen werden bereits durch die Hochstraße, ihre Stützen und die vorhandenen Erschließungsstraßen beansprucht? Und welche Wechselwirkungen ergeben sich daraus für die zukünftige Gestaltung des gesamten Stadtraums?

Die Verlängerung der U4 von der Bockenheimer Warte über den Campus Westend in Richtung Bundesbank und Ginnheim gehört zu den bedeutendsten Frankfurter ÖPNV-Ausbauprojekten. Für den nördlichen Abschnitt sollen unterschiedliche Varianten vertieft untersucht werden. Gleichzeitig stellt sich langfristig die Frage nach der Zukunft der Rosa-Luxemburg-Straße. Entsprechend wurden während der Begehung sowohl unterschiedliche Möglichkeiten für die Führung der U-Bahn als auch die weitere Entwicklung der heutigen Hochstraße betrachtet. Eine oberirdische U-Bahn beansprucht andere Flächen als eine unterirdische Lösung. Zugleich hängt die mögliche Gestaltung des gesamten Bereichs wesentlich davon ab, wie künftig mit der Rosa-Luxemburg-Straße umgegangen wird.

Für PRO BAHN ist deshalb wichtig, beide Infrastrukturfragen nicht isoliert voneinander zu betrachten. Neben der eigentlichen U-Bahn-Trasse müssen auch Straßenräume, Erschließung, Grünflächen, Wegebeziehungen und die langfristige Entwicklung des Stadtraums berücksichtigt werden.

Die Teilnehmer nutzten den Rundgang für zahlreiche Fragen und eine intensive Diskussion über die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Möglichkeiten. Dabei ging es bewusst nicht darum, bereits bei der Begehung einen Favoriten zu bestimmen. Vielmehr sollte nachvollziehbar werden, welche Konsequenzen die verschiedenen Lösungen für Fahrgäste, Verkehr und Stadtraum haben können.

Die Begehung zeigte einmal mehr, wie hilfreich es bei großen Infrastrukturprojekten sein kann, Planungen nicht ausschließlich am Schreibtisch zu diskutieren. Der Blick auf die tatsächlichen räumlichen Verhältnisse ergänzt Pläne und Untersuchungen und schafft eine gute Grundlage für die weitere fachliche Diskussion. PRO BAHN Frankfurt/Rhein-Main wird die weiteren Planungen zur U4-Verlängerung auch in den kommenden Verfahrensschritten begleiten.

**Frank Nagel**

Nach dem Urteil zum Verkehrswende-Volksbegehren

PRO BAHN fordert konkrete Verbesserungen im hessischen ÖPNV



PRO BAHN Hessen nimmt das Urteil des Staatsgerichtshofs zum Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“ zur Kenntnis. Die Landesregierung verweist darauf, den öffentlichen Personennahverkehr weiter stärken zu wollen und in den Jahren 2025 bis 2027 jährlich mehr als 1,2 Milliarden Euro für Bus und Bahn bereitzustellen. Die Summe setzt sich zusammen aus Bundesmitteln, den Regionalisierungsmitteln und Landesmitteln. Entscheidend ist jedoch nicht allein die Höhe der Mittel, sondern welche konkreten Verbesserungen für die Fahrgäste daraus entstehen.

„Wenn die Landesregierung betont, sie wolle mehr für den ÖPNV tun, dann muss sie jetzt auch sagen, was genau sie plant: Welche Linien werden häufiger fahren? Wo werden Abend- und Wochenendangebote verbessert? Welche weiteren Bahnstrecken sollen reaktiviert oder ausgebaut werden? Und wann spüren die Fahrgäste diese Verbesserungen im Alltag?“, erklärt PRO BAHN Hessen.

PRO BAHN fordert verbindlichen ÖPNV-Ausbau statt allgemeiner Ankündigungen:

- Dichtere Takte: mehr Fahrten auf stark nachgefragten Bahn- und Buslinien, insbesondere im Berufsverkehr sowie in den Abendstunden und am Wochenende.
- Bessere Anschlüsse: verlässliche Umsteigebeziehungen zwischen Regionalbahn, S-Bahn, Bus und Straßenbahn, damit Reiseketten auch außerhalb der Ballungsräume funktionieren.
- Stärkung des ländlichen Raums: ein landesweites Mindestangebot mit regelmäßigen Verbindungen auch dort, wo heute nur wenige Fahrten am Tag stattfinden.
- Reaktivierung und Ausbau von Bahnstrecken: konkrete Zeitpläne für Machbarkeitsstudien, Planung, Finanzierung und Umsetzung.

- Mehr Zuverlässigkeit: Maßnahmen gegen Zugausfälle, Verspätungen und überfüllte Fahrzeuge sowie transparente Informationen bei Störungen.
- Barrierefreie und attraktive Stationen: schnellere Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen, sichere Zugänge, Wetterschutz und gute Fahrgastinformation.

Das Urteil klärt die verfassungsrechtliche Frage der Zulässigkeit des Volksbegehrens. Es beantwortet aber nicht die politische Frage, wie Hessen die Mobilität der Zukunft organisiert. Gerade deshalb darf die Entscheidung nicht als Schlusspunkt verstanden werden.

Die große Unterstützung für das Volksbegehren zeigt, dass viele Menschen in Hessen bessere Alternativen zum Auto erwarten – besonders dort, wo Bus und Bahn bislang keine echte Wahlmöglichkeit bieten.

PRO BAHN fordert die Landesregierung daher auf, zeitnah einen konkreten ÖPNV-Umsetzungsplan vorzulegen. Dieser muss für Fahrgäste nachvollziehbar darstellen, welche Angebotsverbesserungen in welchem Zeitraum finanziert und umgesetzt werden. Mehr Geld für den ÖPNV ist ein wichtiger Schritt – entscheidend ist aber, dass daraus mehr Züge, mehr Busse, bessere Anschlüsse und ein verlässlicheres Angebot entstehen.



PRO BAHN Hessen – der Landesvorstand



An dieser Ausgabe 3/2026 haben mitgewirkt:

**Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Dr. Barbara Grassel,
Torsten Haas, Thomas Kraft, Stephan Kretzer, Dr. Klaus-Peter Lorenz,
Kerstin Lotz, Timo Martinetz, Lars Möbius, Frank Nagel, Michael Reinboth,
Bernd Rohrmann, Ulrich Seng, Wilfried Staub, Prof. Herbert Wassmann,
Klaus Zecher.**

Bündnis sozialverträgliche Verkehrswende Hessen trifft sich mit Verkehrsminister Mansoori im Kulturbahnhof Lollar

***Weichen für Reaktivierungen und Bahnausbau stellen –
niemand soll in Hessen abgehängt bleiben***

Am Mittwoch, 26.08.2026, traf sich das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende mit dem hessischen Verkehrsminister Kaweh Mansoori am Bahnhof in Lollar, um auf die notwendige Reaktivierung von Schienenstrecken am Beispiel der Lumdatalbahn, die das Lumdatal mit der Stadt Gießen verbindet, aufmerksam zu machen.



*Teilnehmer der Veranstaltung sozialverträgliche Verkehrswende in Lollar
am 26.08.2026.*

Das Bündnis hat den Minister in dem Gespräch gebeten, das Anliegen zu prüfen und mehr finanzielle Mittel für hessische Bahnverbindungen bereitzustellen.

„Minister Mansoori sollte beim Bahnausbau die Federführung übernehmen. Es ist wichtig, konsequent die Bahnreaktivierungen anzugehen und ihren Betrieb finanziell abzusichern“, hob Klaus Zecher (Vorsitzender EVG Mittelhessen und stellv. Landesvorsitzender PRO BAHN) hervor.

Anja Zeller (Geschäftsführerin VCD Hessen) betonte: „Niemand soll in Hessen vom Schienennetz abgehängt bleiben. Zwar sei es erfreulich, dass 50 Millionen Euro des Sondervermögens in die Reaktivierung der Lumdatal-, der Horloff- und der Aartalbahn fließen sollen. Es sind aber mehr Mittel erforderlich, um den zukunftsgerichteten und barrierefreien Ausbau zu sichern. Notwendig ist es zudem, den laufenden Betrieb durch das Land zu unterstützen.“ Das Bündnis fordert Minister Mansoori konkret auf, sich in Berlin für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel einzusetzen und den Eigenbeitrag des Landes zu erhöhen.

Michael Rudolph (Vorsitzender DGB Hessen-Thüringen) erklärte: „Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist dringend notwendig, um die Pendler*innen und Industriebetriebe in ländlichen Regionen wieder ans Schienennetz anzubinden, Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr zu entlasten sowie die Lebensqualität und den Klimaschutz zu stärken.“

Im Falle der Lumdatalbahn, auf deren Trasse 1981 der letzte Personenzug fuhr, zeigt die Kosten-Nutzen-Betrachtung ein eindeutig positives Ergebnis. Durch die Reaktivierung könnten jährlich PKW-Fahrten von 7,2 Millionen Kilometern eingespart werden. Das verbesserte ÖPNV-Angebot würde zusätzliche Fahrgasterlöse generieren und die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum stärken.

Sofrony Riedmann (Geschäftsführer ADFC Hessen) betonte, dass auch die Kommunen in der Radweg- und Fußwegeplanung als Zubringer zu den Bahnhöfen vom Land unterstützt werden sollten und bei Park & Ride-Anlagen auch Radfahrende an den fünf geplanten Haltepunkten entlang der Strecke zu berücksichtigen seien. Für die Anbindung der einzelnen Orte sei zudem ein integriertes Busangebot notwendig, das die einzelnen Stationen mit dem Umland verbindet.

Das Bündnis mahnt darüber hinaus, dass die Reaktivierungsanstrengungen in Hessen weitergehen müssten. Zentral bleibe auch der Ausbau vorhandener Strecken, wie die Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Frankfurt auf vier Gleise, um die viel befahrene Trasse in der Mitte Deutschlands zukunftssicher zu gestalten und damit auch die Straßen zu entlasten.



**Pressemitteilung des Bündnisses
sozialverträgliche Verkehrswende Hessen**

Niedrigwasser zeigt: Deutschland braucht jetzt einen Schienenplan

Das nächste Niedrigwasser wird nicht überraschen. Wer angesichts trockener Sommer, eingeschränkter Binnenschifffahrt und verletzlicher Lieferketten weiter auf Straße, Fluss und überlastete Hauptachsen setzt, verweigert sich der Realität. Deutschland braucht jetzt ein belastbares Konzept, um Güterverkehr gezielt auf die Schiene zu verlagern.

„Das nächste Niedrigwasser darf Deutschland nicht wieder unvorbereitet treffen. Wenn auf den Flüssen Transportkapazitäten wegbrechen, muss die Schiene zusätzliche Gütermengen aufnehmen können. Dafür brauchen wir aber heute die notwendigen Reserven im Netz und nicht erst dann, wenn die nächste Krise da ist“, erklärt Klaus Zecher, stellvertretender Landesvorsitzender von PRO BAHN Hessen.

Die Debatte über mehr Wettbewerb auf der Schiene greift zu kurz. Mehr Anbieter schaffen keine neuen Gleise, keine Überholspuren, keine Terminals und keine zuverlässigen Knoten. Auf einem Netz, das vielerorts am Limit fährt, wird Wettbewerb schnell zum Verteilungskampf um knappe Trassen.

Das gilt besonders für den Fernverkehr: Neue Anbieter fahren vor allem dort, wo hohe Nachfrage lockt – zwischen Metropolen und auf Premiumkorridoren. Ländliche Räume, regionale Anschlüsse und Gütertrassen profitieren davon kaum. Dort entscheidet sich aber, ob Verkehrswende mehr ist als ein Angebot für gut angebundene Großstadtachsen.

Im Güterverkehr ist Wettbewerb längst Realität. Dennoch bleibt das Grundproblem: Profitabel sind lange Ganzzüge, Container- und Hafenhinterlandverkehre. Wenn die Binnenschifffahrt als Massentransporteur ausfällt, sind Trassenreserven für Containerzüge, Ganzzüge und Hinterlandverkehre unverzichtbar. Schwieriger, aber gesellschaftlich wichtig sind auch Einzelwagenverkehr, regionale Bedienung und Anschlussgleise. Genau diese Verkehre brauchen Schutz, wenn nicht noch mehr Transporte auf den Lkw abwandern sollen.

„Mehr Wettbewerb allein löst kein einziges Kapazitätsproblem. Entscheidend ist, ob überhaupt genügend Gleise, Überholmöglichkeiten, Terminals und Anschlüsse vorhanden sind. Gerade im Güterverkehr brauchen wir deshalb eine Infrastrukturpolitik, die nicht nur auf wirtschaftlich attraktive Hauptachsen schaut, sondern auch Einzelwagenverkehr, regionale Verkehre und Anschlussgleise im Blick behält“, sagt Bernd Rohmann, Beisitzer im Landesvorstand von PRO BAHN Hessen.

Konkrete politische Forderungen:

- **Gütertrassen sichern:** Auf überlasteten Korridoren müssen feste Kapazitäten für Schienengüterverkehr, Hafenhinterlandverkehre und systemrelevante Transporte reserviert werden. Eine schnellere Realisierung der seit langem geplanten Neubaustrecken – z. B. Hamburg–Hannover, Frankfurt–Karlsruhe, Hannover–NRW – kann freie Trassen für den Güterverkehr schaffen und dauerhaft sichern.
- **Trassenpreise reformieren:** Güterverkehr, Regionalverkehr, Einzelwagenverkehr und Anschlussgleise brauchen dauerhaft niedrigere Entgelte, weil sie Klima, Versorgungssicherheit und Fläche stärken.
- **Anschlussgleise und Terminals ausbauen:** Betriebe brauchen realen Zugang zur Schiene – durch Ladegleise, regionale Umschlagpunkte, kleine Terminals und reaktivierte Industrieanschlüsse.
- **Niedrigwasser-Resilienz schaffen:** Bahnstrecken entlang wichtiger Flusskorridore wie Rhein, Main, Mosel, Elbe und Donau müssen so ausgebaut werden, dass sie bei eingeschränkter Binnenschifffahrt zusätzliche Gütermengen aufnehmen können. Dazu gehören auch leistungsfähige Ausweichstrecken, die Ruhr-Sieg-Strecke, die Main-Weser-Bahn, die Nord-Süd-Achse Hannover–Würzburg sowie alternative Rhein- und Moselzuläufe.
- **Schiene als Daseinsvorsorge finanzieren:** Sanierung, Elektrifizierung, Digitalisierung der Loks und des Netzes auf ETCS-Standard, Knotenausbau, Überholgleise und 740-Meter-Güterzugfähigkeit gehören dauerhaft aus dem Bundeshaushalt finanziert.

Die politische Konsequenz ist klar: Deutschland braucht keinen weiteren Wettbewerbsglauben auf zu wenigen Gleisen, sondern einen Schienenplan mit Kapazität, Gemeinwohl und Resilienz. Niedrigwasser, Klimakrise und Infrastrukturverschleiß sind der Stresstest für Versorgung, Industrie und Regionen.

„Wer bei der Verkehrswende nur über Marktöffnung spricht, greift zu kurz. Die Schiene braucht vor allem mehr Kapazität, verlässliche Finanzierung und eine politische Strategie, die Versorgungssicherheit und Gemeinwohl genauso berücksichtigt wie wirtschaftliche Interessen“, so Klaus Zecher abschließend.

Wer jetzt nur über Marktöffnung spricht, verwechselt Bewegung mit Fortschritt. Die Schiene braucht mehr Gleise, faire Preise, gesicherte Güterkapazitäten und eine politische Steuerung, die das Ganze im Blick hat. Alles andere ist Verkehrswende als Placebo.



**Klaus Zecher, stellv. Landesvorsitzender,
Bernd Rohrmann, Landesvorstandsmitglied**

PRO BAHN Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main und PRO BAHN Landesverband Hessen trauern um Klaus Oesterling

***Ehemaliger Frankfurter Verkehrsdezernent und PRO BAHN-Mitglied
verstorben***



Der frühere Frankfurter Verkehrsdezernent, das ehemalige Regionalvorstandsmitglied des PRO-BAHN-Regionalverbands Frankfurt/Rhein-Main, Klaus Oesterling, ist im Alter von 74 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben. Mit Klaus Oesterling verliert Frankfurt einen profilierten Verkehrspolitiker – und der Fahrgastverband PRO BAHN in Hessen verliert ein geschätztes Mitglied, einen langjährigen Mitstreiter.

Klaus Oesterlings Leidenschaft für den öffentlichen Verkehr begleitete ihn über Jahrzehnte. U-Bahn, Straßenbahn und Eisenbahn waren für ihn nicht nur Verkehrsmittel, sondern wesentliche Bestandteile einer lebenswerten Stadt und einer funktionierenden Region. Diese Überzeugung verband seine kommunalpolitische Arbeit mit seinem Engagement für die Interessen der Fahrgäste.

Bevor er 2016 Frankfurter Verkehrsdezernent wurde, gehörte Oesterling viele Jahre der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung an und war zehn Jahre Vorsitzender der SPD-Fraktion im Römer. Auch PRO BAHN war er über viele Jahre verbunden. Als Mitglied und Vorstandsmitglied bis zum Frühjahr 2026 im PRO BAHN Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main brachte er seine große verkehrspolitische Erfahrung und seine detaillierte Kenntnis des Frankfurter Nahverkehrs ein.

Persönliche Nachrichten

In seine Amtszeit als Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt fielen wichtige Projekte wie die Umsetzung der Verlängerung der U5 ins Europaviertel und die Planung für die U5 in den Rebstock sowie über Preungesheim hinaus bis zum Frankfurter Berg. Die laufenden Planungen für die Verlängerung der U2 in Bad Homburg, der U4 über die Bockenheimer Warte hinaus bis nach Ginnheim sowie die rund 50 km lange Regionaltangente West tragen ebenfalls seine Handschrift.

Mit seinem Namen wird auch die Optimierung des Straßenbahnnetzes verbunden. Für die chronisch überlastete Achse durch die Innenstadt und auf der Mainzer Landstraße ließ er kurzfristig die Linie 14 über Dom/Römer, den Hauptbahnhof und die Mainzer Landstraße in den Galluspark umlegen, schuf so neben den Linien 11 und 12 bzw. 21 in dem Streckenabschnitt eine Leistungssteigerung um 30%. Auf dem alten Linienast der Linie 14 über Südbahnhof-Sachsenhausen nach Louisa fährt seither die verlängerte Linie 18.

Seine Vorstellungen gingen darüber hinaus und sind in dem aktuellen Lokalen Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt niedergeschrieben. Dazu gehören die Reaktivierung der Strecke in der Schlossstraße zum Industriehof in Bockenheim sowie ins Gutleutviertel mit einer neuen Linie 13 und der Bau einer Ringstraßenbahn als verlängerte Linie 21 um die Innenstadt herum im Nordend bis nach Bornheim. Auch die Verlängerung der Linie 11 in Frankfurt-Höchst bis an den dortigen Bahnhof trieb er voran.

Dabei war Klaus Oesterling jemand, der Verkehrspolitik nicht nur aus Akten und Sitzungsunterlagen kannte. Seine persönliche Begeisterung für Busse und Bahnen war ebenso unverkennbar wie seine enorme Sachkenntnis. Bemerkenswert war auch, dass er selbst keinen Führerschein besaß.

Wer mit Klaus Oesterling über Verkehr diskutierte, traf auf einen leidenschaftlichen und streitbaren Gesprächspartner, der seine Positionen mit großer Fachkenntnis vertrat. Gerade diese Mischung aus politischer Erfahrung, Begeisterung für den öffentlichen Verkehr und genauer Kenntnis der praktischen Zusammenhänge machte ihn zu einer besonderen Stimme in der Frankfurter und hessischen Verkehrspolitik.

Viele Projekte, für die er sich über Jahre eingesetzt hat, werden Frankfurt und die Rhein-Main-Region noch lange prägen. Der PRO BAHN Landesverband Hessen und der Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main werden Klaus Oesterling zeitgeschichtlich als Teil der Verkehrspolitik in der Großstadt, der Region und im Bundesland auf Dauer zu schätzen wissen. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und seinen Weggefährten.



**PRO BAHN Landesverband Hessen,
PRO BAHN Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main**



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.genderstertaler.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.

Thomas Kraft, Werner Filzinger, Barbara Filzinger, Ulrich Seng

PRO BAHN Regionalverband Niedersachsen e.V. Gerd Aschoff

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

Dr. Barbara Grassel, Frank Nagel, Manuel Flauaus

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

Dietzhöltzbahn e.V.

Stephan Kretzer, Torsten Haas

Lumdatalbahn e.V.

Manfred Lotz, Kerstin Lotz

Odenwaldbahn-Initiative (kein e.V.)

Uwe Schuchmann, 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**

Regionalvors. und Sprecherteam:
Thomas Kraft, Tobias Diehl, Christhard
Beringer. Verbandsanschrift:
Bahnhofstraße 10
35457 Lollar
Tel. (06406) 8373997
mittelhessen@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband
Nordhessen**

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecher:
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
Starkenburg e.V.**

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

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

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

Dietzhöhlztalbahn e.V.

Stephan Kretzer
An der Burg 6
35716 Dietzhöhlztal
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 Südniedersachsen e.V.

Termine werden auf pro-bahn-suedniedersachsen.de/veranstaltungen bekanntgegeben.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Im Regelfall am zweiten Donnerstag im März, Juni, September und Dezember, jeweils um 17:45 Uhr. Nächste Treffen: Do. 10.09.2026, Do. 10.12.2026
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, einzelne Abweichungen möglich, digitale Treffen über Zoom-Video, Einwahldaten in Einladung und auf Anfrage.
Nächste Termine: Di.08.09.2026 und Di. 08.12.2026

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 finden ein Regionaltreffen (R) und ein Termin zum Austauschtreffen (A) statt.
Nächste Termine: Do. 17.09.2026 (A)(LO), Do. 15.10.2026 (A)(LO)
Do. 19.11.2026 (R)(GI), Do. 17.12.2026 (A)(GI)
(LO) = Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, 35457 Lollar.
(GI) = Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen.

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

Im Regelfall am ersten Donnerstag im Monat, 18:30 Uhr – einzelne Abweichungen möglich. Nächste Regeltermine: Do. 01.10.2026, Do. 05.11.2026, Do. 03.12.2026
Die genauen Orte müssen noch bestimmt werden, favorisiert ist:
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:
23.09.2026 (DA), 28.10.2026 (NH), 25.11.2026 (DA)
(NH) = Gasthaus "Hessischer Hof", Bahnhofstr. 37, 64569 Nauheim bei Gr.-Gerau
(DA) = Restaurant "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt
(RH) = Bistro "Genuss am Gleis", Bahnhofstraße 16, 64354 Reinheim

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Sa. 24.10.2026, turnusgemäße Landesmitgliederversammlung
Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.
Genaue Informationen mit der Einladungsversendung.

Dies sind die zum Redaktionsschluss vorliegenden Termine der Regionalverbände.
Aktualisierte Termine sind stets auf www.pro-bahn-hessen.de zu finden.

Werden Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Haben Sie 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 Verkehrsverbünden und Gebietskörperschaften Positionen zu vertreten
- für die Reaktivierung von Bahnstrecken einzutreten?

Dann kommen Sie mit dazu, seien Sie mit dabei!

Bist Du schon Mitglied?

Dann sprich 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 Frankfurt / Rhein-Main 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., Dietzhölzalbahn 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.