Der Umsteiger

Magazin des Fahrgastverbandes PRO BAHN und örtlicher Initiativen für Nordhessen, Südniedersachsen, Osthessen und Mittelhessen sowie den Odenwald

Ausgabe 3 / 2021

Breites Bündnis für bessere Harz-Anbindung

Nordhessen bekommt Buskonzepte

Für die Vogelsbergbahn kommt etwas in Bewegung

Was wird aus dem RE30 der Main-Weser-Bahn?

Bilanz über die neue DB-Reisebegleitung

Inhaltsverzeichnis / Rubriken – Teil 1

Titelseite **Seite 1**
Ein Dampfzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. bei der südlichen Ausfahrt im Bahnhof Gießen am 28.08.2021 Bild: Thomas Kraft

Inhaltsverzeichnis/Rubriken **Seiten 2-3**

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen **Seiten 4-6**
a) Breites Bündnis für eine bessere Harz-Anbindung ***Seiten 4+5***
b) Bahnstation Hedemünden bleibt ohne funktionierende Aufzüge nach wie vor ein Torso ***Seite 6***

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen **Seiten 7-9**
a) Günstiges Mittendrin-Ticket seit August in Kassel ***Seite 7***
b) Nordhessischer Verkehrsverbund baut Angebot im 60-Minuten-Takt aus ***Seiten 7+8***
b) Straßenbahnhaltestelle besser Wehlheider Platz ***Seite 9***

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen **Seiten 10-11**
Aktuelle Blicke auf den Streckenabschnitt Homberg (Efze) – Schwalmstadt-Treysa

PRO BAHN Regionalverband Osthessen **Seiten 11-13**
a) Neubau Gütergleisanschluss im Vogelsberg schreite voran – Gleisanschluss Holzwerk Pfeiffer Wallenrod ***Seiten 11+12***
b) Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes der Kreisstadt Lauterbach ist in Sichtweite ***Seite 13***

PRO BAHN Regionalverbände Osthessen und Mittelhessen **Seiten 14-16**
Es tut sich wohl doch was bei der Vogelsbergbahn

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen **Seiten 17-22**
a) Fahrplan zu knapp gerechnet: RE99/RE98 und RB40/RB41 fahren in Richtung Frankfurt Hbf. fast immer Verspätungen ein. ***Seiten 17+18***
b) Gewidmete Bahntrassen und existierende Bahnkörper dürfen nicht für Radwege zurückgebaut werden ***Seiten 19+20***
c) Lokalbuslinie GI-24 Gießen-Wetzlar und das Misslingen des eigenwirtschaftlichen Verkehrs im ÖPNV ***Seiten 21+22***

Inhaltsverzeichnis / Rubriken – Teil 2

RMV und NVV zu Osthessen Mittelhessen Nordhessen **Seiten 23-25**

a) DB, Land Hessen und Verkehrsverbünde unterzeichnen Folgevereinbarung über Sanierung von Bahnstationen in Hessen 2022-2030 *Seiten 22+23*

b) RE30 Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel erneut ab 2024 an DB Regio vergeben – neue Züge kommen *Seite 24*

PRO BAHN Hessen erneuert Kritik an Veränderungen rund um die Einführung der DB-FV-Linie 34 *Seite 25*

Lumdatalbahn **Seite 26**

Lumdatalbahn e.V gestaltet coronabedingtes kulturelles Alternativprogramm vor Ort in Allendorf (Lumda) mit

Odenwaldbahn-Initiative **Seiten 27-29**

a) Moderne Bahnsteige in Hanau Hbf … *Seite 27*

b) Fahrplanwechsel 2021: Eingefrorener Fahrplan *Seite 27*

c) auf Odenwaldbahn, Main-Rhein-Bahn und Pfungstadtbahn

d) … und Darmstadt Nord *Seiten 28+29*

c) Moderne Bahnsteige in Hetzbach *Seite 29*

Informationen/Beratung für Fahrgäste **Seiten 30+31**

a) Erfahrungen mit der DB Reisebegleitung *Seiten 30+31*

b) Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) und keine fahrradgerechten Busse *Seite 31*

Großprojekte / Beteiligungsforen **Seiten 32-34**

Neues von der Schnellfahrstrecke Fulda-Gerstungen

Landesverband Hessen **Seiten 35+36**

a) Erstmals digitale Mitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen *Seite 35*

b) Toiletten in S-Bahnen, On-Demand-Verkehre und Recht von Vereinen auf ein Girokonto, Beschlüsse der Mitglieder des Landesverbandes Hessen *Seite 36*

Termine **Seite 37**

Impressum **Seite 38**

Kontakt **Seite 39**

Breites Bündnis für eine bessere Harz-Anbindung

Der Harz ist wieder angesagt, nicht nur wegen „stay at home“. Die Aufnahme der Oberharzer Wasserwirtschaft in das Weltkulturerbe sorgt für Anziehungskraft, womit das kleine Mittelgebirge über nunmehr vier, mit der Lutherstadt Eisleben sogar fünf Welterbestätten verfügt. Neue Baumwipfelpfade laden ebenso zum Harzbesuch ein. Die inzwischen wieder steigende Gästeschar kann sich auch darüber freuen, dass sie mittlerweile nicht nur im Kreis Harz (Sachsen-Anhalt), sondern auch im Kreis Goslar und im „Altkreis“ Osterode (seit 2016 Teil des Landkreises Göttingen) dank HATIX alle Linienbusse mit ihrem Gästeticket kostenlos nutzen kann, und macht hiervon auch rege Gebrauch.

Nur eines können die Gäste, die für immerhin 10 Millionen Übernachtungen im Jahr stehen, nicht: Mit der Bahn direkt zu den Knotenpunkten am Harzrand gelangen. In den Harz hinein kommt man, von der rein touristischen Ausnahme der Harzer Schmalspurbahnen abge-sehen, ohnedies nur per Linienbus, dies allerdings zunehmend besser und öfter, da das seit jeher gute Angebot im Kreis Harz durch immer bessere Ver-bindungen im Westharz vom ZVSN ergänzt wird. So sind Goslar, Bad Harzburg, Wernigerode, Quedlinburg, Sangerhausen, Nordhausen, Walkenried, Herzberg und Osterode gute „Einfallstore“ in den oberen Harz, an denen die Busse angepasst an die Ankunft der Züge abfahren, natürlich auch umgekehrt. Mindestens ein Umstieg ist also zu bewältigen.

Der ist mangels Schienen in den Harz „alternativlos“ – alle anderen sind es nicht. Die Regionalisierung des Nahverkehrs und der scheinbar unaufhaltsame Rückzug des staatlichen Schienenfernverkehrs aus der Fläche haben dafür gesorgt, dass nach und nach alle früher reichlich vorhandenen direkten Züge oder Kurswagenverbindungen in den Harz entfallen sind. Der Gast, der sich entschließt mit der Bahn in den Harz zu reisen, muss ein weiteres Mal in einem der überlasteten und notorisch verspätungsanfälligen Knoten wie Hannover oder Halle umsteigen, mitunter gar ein drittes Mal. Das schreckt ab. Dies zu ändern, hat sich ein inzwischen recht breit aufgestelltes Bündnis gefunden, welches mit Resolutionen, Rundfahrten um den Harz (das geht sehr gut und mehrmals täglich) und anderen Aktionen auf das Problem aufmerksam macht.

Sieht einladend aus: das Schild am Bahnhof Herzberg am Harz. Tatsächlich ist es geschlossen.

Deutsche Bahn, Bundes- und Landesverkehrsminister sowie an der Sache ja keineswegs schuldlose Aufgabenträger im Nahverkehr werden angeschrieben und es wird für eine bessere Anbindung des Harzes geworben.

Auch PRO BAHN Südniedersachsen ist dabei. Aktuell ist das kommunale Drei-Länder-Bündnis „Ein Harz“ federführend, das den Harz als das regionale, wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zentrum etablieren will.

Die Resonanz ist bislang allerdings wenig ermutigend. Selbst im Zeitalter des Klimawandels und der Verkehrswende werden uralte Argumente hervorgekramt (und voneinander abgeschrieben): Lokwechsel (mangels Fahrdraht) nicht möglich, kein Bedarf, Umsteigen sei doch prima…

Die Station Herzberg/Harz wurde zu einem barrierefreien Knoten umgebaut, das Bahnhofscafe ist längst geschlossen. (Bilder: Gerd Aschoff)

Ein Blick in die Version 3 des „Deutschland-Taktes“ lehrt das Fürchten: Da gibt es nicht einmal ansatzweise etwas, was einer Direktverbindung auch nur ähnelt. Im Gegenteil: Die Anschlüsse in Göttingen und Braunschweig werden extrem verknappt und praktisch aufgegeben, die Achse Ruhr–Harz über Kreiensen oder Northeim etwa wird bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt. Auch hiergegen setzt man sich nun zur Wehr. Der Harz steht exemplarisch für das, was deutsche Bahnverkehrspolitik ausmacht: Viel Gerede, nichts dahinter, und von „Verbesserung der Verhältnisse in der Fläche“ keine Spur. Wie wäre es denn, wenn sich ähnlich betroffene Regionen mit dem Harz zusammentun würden, um ihrem Anliegen mehr Druck zu verleihen?

Autor: Michael Reinboth

Bahnstation Hedemünden bleibt ohne funktionierende Aufzüge nach wie vor ein Torso

In Umsteiger-Ausgabe 2/2021 nannten wir im Frühjahr die unglaubliche Summe von 8,5 Millionen Euro Umbaukosten für die Station in Hedemünden. Diesen Betrag haben wir über die zuständige Pressestelle mit nochmaliger Rückfrage genau recherchiert. Die Kosten fielen nicht nur für die zwei neuen Bahnsteige und deren Ausstattung an, sondern auch für den Umbau der Gleisanlagen. Doch mehrere Monate später bleibt festzuhalten: Die Fahrgäste können die neue Station nur sehr eingeschränkt nutzen.

Bahnsteig 2, das ist der von Eichenberg und Göttingen Fahrtrichtung Kassel, bleibt auch über 6 Monate nach „Fertigstellung“ für die Fahrgäste gesperrt. Dafür müsste er barrierefrei erreichbar sein. Ist er aber nicht! Die geplante Position beider Aufzuganlagen ist zwar für Fachleute anhand der Schächte erkennbar, aber mit dem Aufzugbau ist noch nicht einmal angefangen worden. Unsere Nachfragen bei DB Station und Service im Sommer ergaben als Auskunft, dass mit deren Fertigstellung noch in diesem Jahr 2021 zu rechnen sein. Wer allerdings weiß, wie lange der Bau einer Aufzuganlage bei der DB dauert, kann diesem grenzenlosen Optimismus wahrlich keinen Glauben schenken.

Die Fahrgäste müssen also auch im Winter den provisorischen Mittelbahnsteig nutzen, für den nach wie vor eine Sicherung des Richtungsgleises Göttingen erforderlich ist. Schließlich sind zwischen Kassel und Göttingen neben den Personenzügen von Kassel nach Göttingen und nach Thüringen auch zahlreiche Güterzüge unterwegs.

Für zwei Bahnstationen in Südniedersachsen wurden inzwischen Daten für deren barrierefreien Umbau genannt. In Bodenfelde an der Weser und Nörten-Hardenberg sollen noch im Jahr 2022 die Bagger anrollen. Angesichts der langen Vorplanungen und der verbindlichen Anmeldungen für die Sperrpausen wird dieser Baubeginn hoffentlich verbindlich eingehalten.

Kein Zugang zu Bahnsteig 2. In Hedemünden fehlen nach dem Umbau die Aufzüge.
(Bild: Gerd Aschoff)

Autor: Gerd Aschoff

Günstiges Mittendrin-Ticket seit August in Kassel

Seit dem 01.07.2021 gibt es für 35 Euro eine Monatskarte im Kassel-Plus-Gebiet für Menschen, die Transferleistungen wie Arbeitslosengeld II (Hartz IV), Grundsicherung, Wohngeld oder ähnliche Zuwendungen erhalten. Voraussetzung ist, dass man seinen Erstwohnsitz in Kassel hat. In dem seit jeher klammen städtischen Haushalt hat die Stadt hierfür 500.000 € jährlich veranschlagt. Das Mittendrin-Ticket ist mit seinen 35 Euro um 28 Euro günstiger als das vergleichbare Diakonie-Ticket. Es kann ganzjährig im Tarifgebiet KasselPlus genutzt werden. Damit zieht Kassel mit einem Angebot nach, welches viele andere deutsche Großstädte und Mittelstädte bereits haben, sofern ein Stadtverkehr in der eigenen Kommune betrieben wird. Seit Einführung der Transferleistungen nach dem Sozialgesetzbuch II im Jahr 2004 ist die Zahl der Bedürftigen in unserer Gesellschaft weiterhin hoch. Umso mehr ist es wichtig, dass Menschen mindestens für die Erledigung der Grundbedürfnisse des Alltag eine vergünstigte Zeitkarte den ÖPNV nutzen können.

Autor: Ewald Biedenbach

Nordhessischer Verkehrsverbund baut Busangebot im 60-Minuten-Takt aus

Der NVV hat im lokalen und regionalen Busverkehr ein Steckenpferd. Während im RMV-Gebiet von Osthessen, Mittelhessen, Rhein/Main und Südhessen bis auf einen geringen Teil Regionalverkehr ansonsten den Landkreisen, Sonderstatusstädten und kreisfreien Städten überlässt. Dadurch ist in manchen Gegenden staatliche Verantwortungslosigkeit im Sinne der gesellschaftlichen Mobilitätsverelendung für Menschen ohne eigenen PKW entstanden. Ganz anders ist da der NVV. Hier werden seit Jahren die Busleistungen für alle Landkreise zentral im Verbund organisiert, es gibt zahlreiche durchgehende Buslinien zwischen den größeren Bahnhaltepunkten. In den letzten Jahren werden diese schrittweise im ländlichen Raum in einen 60-Minuten-Takt umgewandelt. Kam dieses Angebot in ersten Schritten z.B. im Werra-Meißner-Kreis rund um Großalmerode, erreicht die gute Nachricht aus dem Hause des NVV nun z.B. den nördlichen Teil des Landkreises Kassel. Dort wird das Busangebot um 40 Prozent ab Dezember 2021 erweitert. Zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 werden die DB Busverkehr Mitte, der Reisedienst Bonte und der Omnibusbetrieb Käberich für die Vertragslaufzeit von 10 Jahren in Nordhessen unterwegs sein. Damit verbunden sind eine Vielzahl von Verbesserungen wie neue Fahrzeuge und eine Erweiterung des Busangebotes. So entsteht auf den meisten Linien mindestens ein Stundentakt. Hoffen wir nur, dass das Angebot von der Bevölkerung gut angenommen wird.

Auch Umfassende Neuerungen in und um Homberg (Efze)

Selbstverständlich kann dies unser dauerhaftes Ziel, wieder Personenzüge in die Kreisstadt des Schwalm-Eder-Kreises zu bringen, nicht ersetzen. Jedoch kurzfristig muss dies als deutlich verbessertes Angebot angesehen werden. Die Linien 450 (Fritzlar-Wabern-Homberg/Efze) sowie die Linie 490 (Melsungen-Homberg/Efze-Frielendorf-Schwalmstadt) werden künftig an allen Tagen im Stundentakt fahren, sie bilden die Hauptachse des Buskreuzes Homberg. Die kleineren Orte zwischen Homberg (Efze) und Schwalmstadt werden mit den Linien 491 und 493 angebunden, wobei diese montags bis freitags im Stundentakt bedienen, das zweistündige Angebot an Wochenenden sowie in Tagesrandlagen ist zum Teil nur mit Anrufbedienformen vorgesehen.

Mit der neuen Linie 420 Homberg (Efze)-Knüllwald-Neuenstein-Bad Hersfeld wird eine Achse zwischen den zwei Kreisstädten geschaffen, welche im Streckenverlauf eine kontinuierliche Fahrgastauslastung erwarten lässt. Die Linie 420 wird wochentags im Stundentakt bedient.

Aus Sicht des PRO BAHN Regionalverbandes Nordhessen ist dies auf jeden Fall ein deutlicher Qualitätsgewinn gegenüber dem, was in den letzten Jahrzehnten an schwachem Leistungsangebot auf dem Land bestanden hat. Jedoch muss hier noch ein gewaltiger Sprung, auch in Sachen Schiene, erfolgen, wenn wir die Verkehrswende auch auf dem Land schaffen wollen.

Autor. Ewald Biedenbach

In diesem neuen mintgrün-weißenDesign sind künftig die Busse für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) in ganz Nordhessen auf Tour. Über Jahre hat neben dem markanten blau der Stadt das klassische „rot“ aus Zeiten des Bahnbus die Region geprägt. Nun wird daraus bis 2024 mintgrün-weiß
(Bild: Thomas Kraft.
Text: Ewald Biedenbach)

Straßenbahnhaltestelle Kirchweg in Kassel trägt besser den Namen „Wehlheider Platz“

Auch wenn eingeführte Begriffe seit ewigen Zeiten bestehen, müssen sie nicht unbedingt sinnvoll sein. Die Straßenbahnhaltestelle Kirchweg der Tram-Linien 1,3 und 7 gehört dazu. Schon vor gut drei Jahren hat der PRO BAHN Regionalverband Nordhessen den Vorschlag eingebracht, die Haltestelle in „Wehlheider Platz“ umzubenennen. Die Frage stellt sich, wie kommt der Fahrgastverband zu der Idee? Die Linie 8 führt mit mehreren Haltestellen ihrer Fahrtroute über den Kirchweg, ist somit die Erschließungslinie für den größten Teile des Kirchwegs. Der Kirchweg führt nur als einführende Straße auf die Wilhelmshöher Allee, auf welcher die Linien 1,3 und 7 unterwegs sind. Der Mittelpunkt der dortigen Haltestelle, des gesamten benachbarten Wohn- Dienstleistungsquartiers ist der „Wehlheider Platz“. Der Name kommt als Haltestelle bislang nicht vor, die Straßenbahnstation ist direkt an der großen Platzfläche.

Die Umbenennungen von Haltestellen- und Bahnhofs-bezeichnungen ist nicht ungewöhnlich. Sie werden in den verschiedenen Städten und Landkreisen mehr oder weniger oft umgesetzt. Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht in Hessen, insbesondere im Streckenverlauf des DB-Netzes, enormen Reformbedarf bei den Bezeichnungen. Hierauf wird „Der Umsteiger“ in einer der kommenden Ausgaben näher eingehen.

(Bilder: Thomas Kraft)

Mitten auf dem Wehlleider Platz befindet sich die Straßenbahn- und die Bushaltestelle in Kassel. Der Kirchweg ist hier nur eine von vielen abzweigenden kleineren Seitenstraßen.

Autor: Thomas Kraft

Aktuelle Blicke auf den Streckenabschnitt Homberg (Efze) – Schwalmstadt-Treysa

Wir, die BI Rettet die Nordhessische Kanonenbahn e.V. berichten, aktuell von dem Streckenabschnitt Homberg/Efze – Schwalmstadt-Treysa. Es geht dabei um den Abschnitt der ehemaligen militärstrategischen Kanonenbahn, welche für den Zweck errichtet wurde, Material an die Ostfront von Metz nach Berlin zu transportieren. Die Strecke wurde überwiegend zweigleisig trassiert und besteht inzwischen seit 130 Jahren. Der Abschnitt Homberg (Efze) bis Schwalmstadt-Treysa erstreckt sich über 21 km mit 23 Eisenbahnüberführungen und nochmal so vielen Durchlässen, welche hauptsächlich als Sandsteingewölbe ausgeführt wurden. Dieser Streckenabschnitt verfügt zurzeit über zwei Bahnhöfe: Homberg und Frielendorf sowie zwei Ausweich-Anschlussstellen: Homberg-Industriegebiet und Treysa-Bundeswehr, ferner aus 6 Haltepunkten: Sondheim, Wernswig, Silbersee, Spieskappel, Leimsfeld und Rörshain. Auf dem gesamten Abschnitt befinden sich 10 Bahnübergänge, von denen 3 technisch und 7 nicht technisch gesichert sind. Die Strecke ist noch vollständig gewidmet und die gesamte Gleisanlage noch vorhanden. Der Zustand der Bahntrasse muss eher als bedingt eingeordnet werden, da die betriebliche Einstellung schon vor 18 Jahre (im Jahr 2004) erfolgte. Beispielsweise müsste der gesamte Oberbau von Aufwuchs befreit und auch erneuert werden. Ebenso sind die veralteten Sicherungsanlagen der Bahnübergänge neu einzurichten beziehungsweise zu bauen.

Lichtblicke sind demgegenüber zum Beispiel der Eisenbahnübergang in Frielendorf-Spieskappel und der Bahnübergang in Homberg-Wernswig. Diese Bauwerke zeigen augenblicklich einen guten Zustand.

Autor: Timo Martinetz

Eisenbahnviadukt über den Ohebach bei Frielendorf, Ortsteil Spieskappel (Bild: Timo Martinetz)

Bahnübergang in Wernswig mit dem und den heute als Museum genutzten Gebäuden sowie der alte Haltepunkt Silbersee (Bilder: Timo Martinetz)

Neubau Gütergleisanschluss im Vogelsberg schreitet voran – Gleisanschluss Holzwerk Pfeiffer Wallenrod

Es geht endlich voran mit dem Neubau eines Gleisanschlusses eines Industriebetriebs an die Vogelsbergbahn. Während seit 1994 rund 75% aller Gütergleisanschlüsse in Deutschland abgebaut wurden, ist der Neubau im Stadtteil Wallenrod der Vogelsberg-Kreisstadt Lauterbach eine Sensation. Neu ist vor allem, dass an der Einfädelung im Bereich Richtung Ortslage Wallenrod ein Sumpfgebiet aufgetreten ist, das man wohl vorher bei den Planungen nicht auf dem Schirm hatte. Eigentlich sollte spätestens bei der Planfeststellung bekannt sein, wie dem begegnet wird. Vor Baubeginn sollte dies dann behoben sein. Nun wird eifrig gebohrt und es werden wahrscheinlich dammartige Stützen zur Festigung des Untergrundes nötig sein. Dass dies die Kosten der Baumaßnahme in die Höhe treibt, ist wohl selbstverständlich. Im mittleren Teil als Querung der Kreisstraße K 118 zwischen Wallenrod und Reuters ist das Brückenbauwerk so gut wie fertig. Im oberen Teil der Güterstrecke wird mittels fortwährend anfahrender LKW Befestigungsmaterial aufgeschüttet und verdichtet.

Die Übersichtskarte zeigt in gestrichelter Linie den Verlauf des neuen Güteranschlusses des Holzwerks an die Vogelsbergbahn. Diese verläuft am linken Bildrand in Nord-Süd-Richtung. An ihr in Höhe der Ortslage von Wallenrod befindet sich der aktuell für den Personenverkehr stillgelegte Bahnhof Wallenrod. An dem rechten Bildrand in Nord-Süd-Richtung die viel befahrene B 254 Schwalmstadt-Alsfeld-Fulda, über welche seither die Holztransporte per LKW laufen.

Bildquelle: Falk-Verlag

Durch den Gütergleisanschluss werden die umliegenden Orte erheblich vom LKW-Verkehr entlastet. Ab April 2022 werden bis zu 20.000 Lkw weniger das Werk mit Holz anfahren. Somit wird für die Sicherheit der Bevölkerung entscheidendes getan. Immerhin lässt sich das Werk die Maßnahme über 16 Mio. Euro kosten. Darin sind auch staatliche Zuschüsse enthalten, welche das Eisenbahn Bundesamt gewährt hat. Die Arbeiten im Werksgelände sind Ende November abgeschlossen. Die Reststrecke soll im März 2022 fertiggestellt sein, so dass die ersten Holzzüge Anfang April 2022 die neu gebaute Strecke passieren können und somit in Zukunft über die Vogelsbergbahn abtransportiert werden können.

Ein Blick am Rande der Vogelsbergbahn (Gleis im Vordergrund. Im Hintergrund die Baumaschienen, auf dem Teilstück vor der Einfädelung, welche am rechten Bildrand erfolgen wird.

Bild: Werner Filzinger

Autor.: Werner Filzinger

Umgestaltung des *Bahnhofsumfeldes der Kreisstadt Lauterbach ist in Sichtweite*

Für langjährige Wegbegleiter, die sich schon in dem Zeitraum der Zielvereinbarung für Bahnhofsumbauten 2011-2019 die parallele Investition der Stadt erhofften, wird nun ein Wunder wahr. Man will tatsächlich die Neugestaltung des Bahnhofumfeldes allen sonstigen Bauprojekten in der Stadt vorziehen. Das bedeutet für den Bahnhof Lauterbach, dass im nächsten Jahr schon mit den Umbau des Bahnhofsumfeldes begonnen wird. Nachdem sich die jetzigen Besitzer nach wie vor nicht zu Kompromissen bereit erklärt haben, werden nun hoffentlich Fakten geschaffen und zu den neu gestalteten Parkplätzen auch ein Verkaufsbistro zum Verkauf von Fahrkarten als Ersatz für das „Reisezentrum“ erstellt.

Die heute trostlosen Flächen rund um das ehemalige, heute in Privatbesitz befindliche Areal des Bahnhofs Lauterbach im Vogelsberg. Neben dem alten Gebäude wird die Stadt ein funktionelles Haus für den wichtigen Fahrgastbedarf erreichten. Die Pflasterbrache wird zeitgemäß mit barrierefreien Bushaltestellen und weiteren neuen Einrichtungen umgestaltet. Der Aufenthalt im Norden der Kernstadt soll wieder angenehm werden.

Links der andere Blick auf die Brachfläche, worauf sich künftig die Buswendeanlage befinden soll. Die Bahnsteiganlagen sind auch noch aus historischer Zeit. Hier ist zu hoffen, dass sich auch etwas bewegt und alles barrierefrei wird. Links neben dem Bahnsteig befand sich früher das Gleis der abzweigenden Bahnstrecke Stockheim-Lauterbach als Direktverbindung nach Frankfurt a.M.

Autor: Werner Filzinger

Text: Werner Filzinger, Bilder: Thomas Kraft

Es tut sich wohl doch was bei der Vogelsbergbahn

Die Vogelsbergbahn bekommt endlich Auftrieb. Diese erfreuliche Nachricht führte auch bei der gemeinsamen Regionalsitzung von PRO BAHN Osthessen und PRO BAHN Mittelhessen zu Begeisterung.

In der jüngsten Fortschreibung der Bedarfsgliederung des Bundesverkehrswegeplans hat das Bundesverkehrsministerium in Bezug auf Schienenwege Anpassungen insbesondere im Hinblick auf den Deutschlandtakt vorgenommen. Sie bedeuten für die Vogelsbergbahn, dass die Kreuzungsbahnhöfe Wallenrod, Zell-Romrod sowie Burg- und Nieder-Gemünden wohl optimiert bzw. wieder aufgebaut werden. Östlich des Bahnhofs Grünberg und westlich des Bahnhofs Großen-Buseck sollen längere zweigleisige Abschnitte entstehen, zwischen Grünberg und Reiskirchen soll eine technische Optimierung erfolgen.

Die neugestaltete Verkehrsstation Großen-Buseck, welche nun neue Bahnsteige in Höhe von 55 cm erhalten hat. So müssen zahlreiche Stationen entlang der gesamten Vogelsbergbahn saniert und auch neugebaut werden.

Bild: Thomas Kraft

Dies alles ist im Sinne der durch den Fahrgastverband PRO BAHN seit über 10 Jahren eingeforderten Optimierungen und Streckenausbauten der Vogelsbergbahn. Seit der Neuordnung als Linie RB45 Fulda-Gießen-Limburg im Jahr 2011 wird im Vogelsberg als Regelfahrplan nur im Stundentakt mit Regionalbahnen gefahren, schnellere Regional-Express-Züge gibt es nicht mehr. Wenn es zu diesen Ausbauten kommt, dann werden künftig neben deutlich mehr Regionalbahnen (RB), auch wieder Regional-Express-Züge (RE) zwischen Gießen und Fulda fahren können.

Ein wesentliches Problem ist die Verknüpfung mit der Lahntalbahn mit durchgängigen Zügen von Limburg über Wetzlar und Gießen bis Fulda, welche mit der RB45 seit 2011 besteht. Die Verspätungsanfälligkeit auf einer Distanz mit rund drei Stunden Fahrtzeit und völlig unterschiedlichen Gegebenheiten bei beiden Bahnstrecken gebietet es, diese wieder in Gießen zu trennen. Auf Dauer sollte in Osten Gießens im Bereich des ehemaligen US-Depots eine Wendeanlage errichtet werden, um aus Westen und Süden kommende Züge über den Bahnhof Gießen hinaus durch die Stadt und das Univiertel bis an den östlichen Rand zur neuen Haltestelle Gießen-Udenborn zu fahren.

In dem Zusammenhang müsse dann auch über die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Bahnstationen wie Wallenrod und Renzendorf gesprochen werden, ebenso über ganz neue Bahnhalte wie Schwalmtal-Brauerschwend, Alsfeld-Süd, Reiskirchen-Lindenstruth, Gießen-Udenborn und Gießen-Riegelpfad.

Die Kommunalpolitik hat in all den Jahren wenig getan, um eine wirkliche Veränderung herbeizuführen. Immer wieder wurde gesagt, dass kein Geld da sei und auch der Bedarf nicht gegeben sei, weil die Menschen auf dem Land ohnehin mit dem Auto fahren, sobald sie einen Führerschein hätten. Die Bewusstseinsveränderung ist zu begrüßen, jedoch sollte soviel Ehrlichkeit gegeben sein zuzugeben, dass man sich jahrzehntelang in der Verkehrspolitik um die Schiene im ländlichen Raum, gerade im Vogelsberg, nicht gekümmert hat. Noch mit der Bedarfsanmeldung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Main-Verkehrsverbundes Mitte

2020 hatten fast alle Fraktionen des Vogelsberger Kreistags keinerlei Notwendigkeit gesehen, Kapazitätserweiterungen und damit verbundene Streckenertüchtigungen für das neue Planwerk einzufordern.

Dass nun erstaunlicher Weise im Bundesverkehrswegeplan auch Ausbaumaßnahmen im Schienennahverkehrssektor bereitgestellt werden, darüber zeigen sich PRO BAHN Osthessen und PRO BAHN Mittelhessen sehr erstaunt und gleichzeitig erfreut.

Von den Kreistagsfraktionen der Landkreise verlangt PRO BAHN soviel Ehrlichkeit, dass man die notwendigen Beschlüsse schnellstens auf den Weg bringt, damit Planungen für die Realisierung der vorweg genannten Maßnahmen erfolgen können, dass das Geld des Bundesverkehrsministeriums nicht liegen bleibt bzw. nicht abgerufen wird. Die Menschen im ländlichen Raum wie dem Vogelsberg fordern eine zeitnahe Beteiligung an der Verkehrswende zur Verhinderung des Klimawandels.

Der Bahnübergang Marburger Straße in Alsfeld. Ein Zug der RB45 ist auf der Vogelsbergbahn auf dem Weg von Fulda über Gießen nach Limburg (im Bild von rechts nach links). Er hat gerade den Bahnhof Alsfeld verlassen, welcher am rechten Bildrand beginnt.

(Bild: Thomas Kraft)

Unterschiedliche Meinung als
ProBahn&Bus – Deutscher Bahnkundenverband
zu Schienen in Gießener Innenstadt
Fahrgastverband PRO BAHN steht im Grundsatz, vorbehaltlich einer Machbarkeitsstudie, hinter der Idee einer RegioTram für Gießen/Wetzlar

Der Deutsche Bahnkundenverband/ProBahn&Bus lehnt eine RegioTram für Gießen ab. Die Ablehnung wird insbesondere mit der Notwendigkeit der Einbeziehung der RegioTram begründet. Der Fahrgastverband PRO BAHN mit dem Regionalverbänden Osthessen und Mittelhessen zeigt sich wegen deren Haltung überrascht.

In einem gut gestalteten Papier haben die Kollegen als Alternative den O-Bus (Oberleitungsbus) vorgeschlagen. Dieser macht aus Sicht von PRO BAHN Mittelhessen überhaupt keinen Sinn. Die 90.0000-Einwohner-Stadt Gießen mit ihrem insgesamt etwa ebenso großen Umfeld hat mehrere Hauptachsen, auf denen in normalen Zeiten jedweder Bustyp zu klein ist. Da ist die gewünschte Verkehrswende noch nicht eingerechnet.

Die Schiene ist für PRO BAHN die logische Alternative. Eine innerstädtische Schiene Gießens darf natürlich nicht am Stadtrand enden und muss in das nähere Umland geführt werden. Man wird auch bestehende Bahnstrecken nutzen müssen. Diese Bahnstrecken natürlich so ausgebaut und erweitert werden, dass sich die Schienenverkehrsarten im Alltagsbetrieb nicht blockieren. Die Trassenführung der Vogelsbergbahn lässt auf der Achse Gießen-Grünberg im ebenen Umfeld des Wiesecktals sehr viel bauliche Erweiterung zu.

Autor: Lars Möbius

Fahrplan zu knapp gerechnet: RE99/RE98 und RB40/RB41 fahren in Richtung Frankfurt Hbf. fast immer Verspätungen ein.

Gießen ist seit 2006 der Bahnhof, an welchem täglich von morgens bis abends Züge auf Gleis 4 gekoppelt werden, um dann weiter nach Frankfurt zu fahren. In umgekehrter Richtung werden, i.d.R. auf Gleis 1, die Zugeinheiten getrennt. Zunächst betraf dies den Mittelhessen-Express mit den Linien RB40 (Dillenburg-Wetzlar-Gießen-Frankfurt) und RB41 (Treysa-Marburg-Gießen-Frankfurt). Im Jahr 2010 kam der Main-Lahn-Sieg-Express mit den Linien RE99 (Siegen-Wetzlar-Gießen-Frankfurt) und RE98 (Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt) hinzu.

Insbesondere die Triebwagen des RE98 sind so gut wie immer zu spät. Dies liegt an der Herausforderung, dass dieser in der gleichen Zeit die Distanz zwischen Marburg und Gießen von rund 30 km zurücklegen muss als der RE30. Sie fahren versetzt um eine Stunde diese Strecke. Jedoch fährt der RE30 in Gießen in das Durchgangsgleis 3, der RE98 in das Gleis 4. Hinzu kommt bei letzterem noch die Zusammenführung.

Main-Lahn-Sieg-Express (RE 99/RE 98)

Wetzlar ab:	Minute 37	Marburg ab:	Minute 35
Gießen an:	Minute 46	Gießen an:	Minute 50
Gießen ab	Minute 54	Weiterfahrt als RE99/98	

4 Minuten Kopplungszeit sind ebenfalls eindeutig zu kurz. Dadurch ergibt sich in fast allen Fällen eine Verspätung von 4-10 Minuten. Abfahrtzeit in Gießen ist dadurch im Alltag erst zur Minute 58, vielfach erst zur Minute 04.

Mit der Forderung nach Veränderung hat der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen aktuell Anträge in den lokalen Fahrgastbeiräten gestellt (Lahn-Dill/Wetzlar 13.10.21; Gießen Kreis/Stadt 22.11.21; Marburg-Biedenkopf-Marburg 24.11.21). Diese ist, dass zum nächstmöglichen Zeitpunkt, d.h. einem der nächsten Fahrplanwechsel, die Fahrtzeiten an die sich tatsächlich im Alltag ergebenden Fahrtzeiten angepasst werden. Es wird der Fahrplanwechsel Dezember 2022 oder 2023 vorgeschlagen. Insbesondere im Betrieb des RE99/98 können die im aktuellen Fahrplan vorgegebenen Fahrzeiten so gut wie nie eingehalten werden. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen sagt: *„Lieber erstmal ein Holpertakt im Rhythmus des Zeitabstands 55 Minuten versus 65 Minuten in Fahrtrichtung Frankfurt, als sich nicht auf den angegebenen Fahrplan verlassen zu können.“*

Es ist nicht nur ein Problem für die Fahrgäste aus Richtung Kassel/Marburg. Darunter leiden auch die Fahrgäste des RE99 aus Richtung Siegen/Wetzlar, welche oftmals ihre nachfolgenden Anschlüsse, wie die Fernzugverbindungen in Frankfurt(Main Hbf., nicht erreichen.

Gleiches Problem Mittelhessen-Express RB40/41

Hier stellt sich ein ähnliches Problem. Der Unterschied zum Main-Lahn-Sieg-Express, der Zug RB41 bedient auch nördlich von Gießen alle Unterwegshalte, ebenso wie der RB40 zwischen Dillenburg und Gießen. Die Minutenlage ist hier wie folgt:

RB40 aus Richtung Dillenburg/Wetzlar		RB41 aus Richtung Marburg	
Gießen an:	Minute 14	Gießen an:	Minute 18
Gießen ab	Minute 22	Weiterfahrt als schnelle RB40/41	
Gießen ab	Minute 28	Weiterfahrt als langsame RB40/41	

Hier kommt es ebenfalls oft zu Verzögerungen von 5-10 Minuten, so dass zur Minute 27-30 bei den schnelleren Fahrten und zur Minute 35 bei den langsamen Fahrten abgefahren wird. Verzögerungen kommt es jedoch in der Zeitlage auch durch den verspätetet eintreffenden Fernverkehr (DB-Fernverkehrslinie 26).

Die langsamen RB40/41 fallen künftig als Zeitfenster weg, werden zu schnellen RB40/41. Als langsame Verbindung mit allen Unterwegshalten südlich von Gießen fährt dann die RB 37.

Forderung von PRO BAHN: 2022 oder 2023 muss sich hier etwas ändern.

Die roten Talent 2-Züge des RB40/41 und die gelben Flirt-Züge des RE99/RE98, sie haben in Fahrtrichtung Frankfurt quasi immer Verspätungen zu verzeichnen.

Die Fahrgäste möchten nicht bis 2026 zur großen Fahrplanänderung warten, bis dass die Zeiten der Fernzüge um 30 Minuten verschoben werden. Es braucht zeitnah eine Anpassung. Ob das Jahr 2026 zu einer guten Sache wird, bedarf ohnehin einer näheren Betrachtung, (Bild: Thomas Kraft)

Autor: Thomas Kraft

Gewidmete Bahntrassen und existierende Bahnkörper dürfen nicht für Radwege zurückgebaut werden

Das Thema Radverkehr hat in der Verkehrswende und gerade während der Corona-Pandemie eine enorme Renaissance erfahren. Grundsätzlich ist das auch gut so, insbesondere wenn in Städten und innerhalb bebauter Ortslagen die Sicherheit für Fahrradfahrer/innen erhöht wird, sichere Spuren geschaffen werden. Nur darf dies nicht zum Nachteil anderer umweltbewusster Verkehrsarten erfolgen.

Sind erstmal alte Bahntrassen nicht mehr als Schienenverkehrsweg gewidmet, sondern „vom Schienenverkehr auf Dauer freigestellt“, gibt es kein Zurück mehr. Die Widmung als Radweg hat bauleitplanerisch ganz andere Kriterien.

Aktuell haben die Landkreise erstmals auf der Tagesordnung, flächendeckende Radverkehrspläne erstellen zu lassen und zu verabschieden. So ist dies auch aktuell für den Landkreis Gießen und den Lahn-Dill-Kreis (LDK) der Fall. Der erste Vorentwurf eines solchen Radverkehrsplans liegt für den LDK nun vor und die Darstellungen erschrecken deutlich. Im LDK sind schon einige Bahnstrecken derart massiv zurückgebaut worden, dies auch in der neueren Zeit, dass aufgrund Siedlungsflächenerweiterung ein Wiederaufbau des Schienenwegs nicht mehr möglich ist. Krassestes Beispiel ist die Aar-Salzböde-Bahn Herborn-Hartenrod-Niederwalgern im Abschnitt dieses Landkreises.

Unter den stillgelegten Bahntrassen im LDK gibt es sogar noch für den Schienenverkehr gewidmete Strecken, darunter die Dietzhölztalbahn, in deren Verlauf zu über 90% sogar noch die Gleise liegen. Genau die Dietzhölztalbahn möchte man nun als Radfahrtrasse überplanen. Ein Widerspruch gegenüber ebenso abseitigen Begehrlichkeiten, den Bahndamm für die Umgehungsstraße Frohnhausen/Wissenbach der B 253 zu nutzen. Ob Straße oder Radweg, keine dieser Ideen hat im Fall der Dietzhölztalbahn eine Umsetzung zu erfahren. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen sagt der örtlichen Bürgerinitiative für die Schiene die voll umfängliche gesellschaftspolitische Unterstützung zu.

Damit nicht genug, auch auf der Solmsbachtalbahn, dem nördlichen, stillgelegten Abschnitt der Taunusbahn, ist eine abschnittsweise Radwegeführung eingezeichnet. Auch hier macht es keinen Sinn. Vielmehr muss die Option bestehen bleiben, die bestehende Taunusbahn von Frankfurt am Main/Bad Homburg kommend, über Brandoberndorf wieder Richtung Norden bis nach Albshausen aufzubauen, um im weiteren Verlauf mit Zügen bis nach Wetzlar und Gießen fahren zu können. Drittes Beispiel im LDK, die Überplanung der Kanonenbahn Wetzlar-Lollar, welche zwischenzeitlich im Teilabschnitt geschützter Landschaftsbestandteil ist.

Auch hier gibt es durchaus Gedankengänge eines Wiederaufbaus im Rahmen einer RegioTram Gießen. Trotz des gemeinsamen urbanen Raums Gießen-Wetzlar arbeiten die Gebietskörperschaften fast immer gegeneinander. Dies zeigt sich auch in den radikalen Abweichungen der beiden Radverkehrsplanentwürfe.

Nicht im Lahn-Dill-Kreis, sondern im Vogelsbergkreis liegt der Bahnhof Rixfeld. An ihm führt seit gut 13 Jahren der Vulkanradweg auf der ehemaligen Bahnstrecke Lauterbach-Stockheim vorbei. Er war der erste seiner Art in Hessen und ist ein Erfolgsmodell. Die vorgeschlagenen Trassen im Lahn-Dill-Kreis passen jedoch nicht in solch ein Portfolio.
In Blickrichtung fuhren hier in Rixfeld bis vor 46 Jahren von Lauterbach durchgängig Züge bis nach Frankfurt. (Bild: Thomas Kraft)

Seit vielen Jahren hält sich der Trugschluss, dass man doch einen zwischenzeitlichen Radweg nach Jahren oder Jahrzehnten später wieder in eine Bahnstrecke umwandeln kann. Nach dem Augenschein mag dies auch erstmal so wirken. Dies umso mehr, wenn lediglich auf dem existierenden alten Schotter eine Asphaltbahn gezogen wurde und das Umfeld der Bahnhöfe und Bahntrassen noch museal gestaltet wurde.

Die Radfahrerinnen und Radfahrer wird dann niemand mehr vertreiben. Sie würden dann natürlich ihr Gewohnheitsrecht proklamieren. Zudem ist durch die Umwidmung stehts auch im direkten Umfeld etwas passiert, Gebäude sind z.B. deutlich dichter an die alte Trasse herangeführt. Beispiele lassen sich aus Erfahrung fortsetzen.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen fordert daher den Lahn-Dill-Kreis mit seinen Entscheidungsgremien auf, diverse alte Bahntrassen aus jedweder Radwegeplanung herauszunehmen. PRO BAHN hat in einer fachlichen Stellungnahme seine Position deutlich gemacht. Es handelt sich konkret um die Dietzhölztalbahn Dillenburg-Ewersbach, Teilstücke der Aar-Salzböde-Bahn, die Kanonenbahn Wetzlar-Lollar und die Taunusbahn/Solmsbachtalbahn Albshausen-Brandoberndorf. Im Umfeld all dieser alten Bahntrassen gibt es genügend Möglichkeiten, in ebensolcher Qualität klassische Radwege und Schnellradwege anzulegen. Es gibt an anderer Stelle schon einige Bahnradwege, auch dieser touristische Sektor ist in Hessen irgendwann endlich.

Autor. Thomas Kraft

Lokalbuslinie GI-24 Gießen-Wetzlar und das Misslingen des eigenwirtschaftlichen Verkehrs im ÖPNV

Eine Epoche ist zu Ende, der eigenwirtschaftliche Verkehr einer lokalen Buslinie in Mittelhessen, welche die Oberzentren Gießen und Wetzlar auf der nördlichen Lahnseite miteinander verbindet und seit dem 01.04.2009 bestanden hat. Zur Ruhe ist die negative Debatte um die Linie 24 in der ganzen Zeit nicht gekommen. Nun wurde am 18.11.2021 offiziell bekanntgegeben, wie ab Dezember 2022, also in gut einem Jahr wieder ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr durch eine gemeinsame GbR der Busunternehmen Bender (Ehringshausen/Dill) und Becker (Bad Endbach) betrieben wird. Diese Linie ist ein Sonderfall, weil vier Aufgabenträger verantwortlich sind, denn sie verläuft durch die Stadt Gießen, den Landkreis Gießen (Gemeinde Heuchelheim), den Lahn-Dill-Kreis (Gemeinde Lahnau) und die Stadt Wetzlar. Zehn Parlamentsbeschlüsse der Gemeindevertretung Lahnau mit Protest und Forderungen nach Veränderungen sind von 2009-2021 aufgelaufen, in ähnlicher Weise sind Verbände, darunter PRO BAHN, örtliche Initiativen, einzelne Fahrgäste aktiv gewesen.

Bereits vor gut einem Jahr, Ende 2020, hat die Unternehmensgruppe ESE die Konzession für den eigenwirtschaftlichen Verkehr an das Regierungspräsidium Gießen zurückgegeben. Es zeigt, dass die Vorgabe der Europäischen Union, dass eigen-wirtschaftliche Verkehre bei der Neuvergabe von Nahverkehrsleistungen Vorrang haben, absolut kontraproduktiv ist. Ebenso spüren wir alle in verschiedenen Teilen Deutschlands inzwischen die Folgen, dass bei gemeinwirtschaftlichen Vergaben immer dem günstigsten Angebot Vorrang eingeräumt werden muss. Insbesondere kleine und mittelständische Busunternehmen ringen um die Existenz, viele sind in den letzten 25 Jahren vom Markt verschwunden.

Ein Bus der Linie 24 Gießen-Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar im Jahr 2021 bei der Abfahrt an Bussteig 5 am Gießener Bahnhof. Hier ist es noch ein Bus der Firma Erletz (Unternehmensgruppe ESE in (Staufenberg/Hessen) in dem Design mit dem rot-braunen Streifen der ZOV-Verkehr/VGO für den Landkreis Gießen.

(Bild: Thomas Kraft)

Es kann kaum noch Personal akquiriert werden. Da mag es ein Strohhalm sein, wenn man nach einer gut ausgelasteten Linie 24 Gießen-Wetzlar greift und die Einnahmen eigenwirtschaftlich zu 100% behält. Nur zeigt dieses Beispiel auch, dass dieses Modell zum Scheitern verurteilt ist. Die EU muss endlich erkennen, dass Marktwirtschaft allein nicht der Segen aller gesellschaftlichen Bedürfnisse ist, insbesondere nicht im ÖPNV-Sektor. Das Bestellerprinzip durch staatliche Stellen bzw. vom Staat eingesetzte Organe wie Verkehrsverbünde und Lokale Nahverkehrsorganisationen müssen Auftraggeber sein und die Vergabeentscheidung nicht nur nach dem günstigsten, sondern insbesondere auch nach der Qualität, Erfahrung und der Nachhaltigkeit der Angebote entscheiden dürfen. Die Debatte um die Linie 24 ist übrigens noch nicht zu Ende, denn die Gemeinde Lahnau hat Anfragen über die Kosten für zusätzliche Fahrten, insbesondere in den Tagesrandlagen und für einen durchgängigen 30-Minuten-Takt laufen. PRO BAHN wird an dem Thema dranbleiben.

Autor: Thomas Kraft

RMV und NVV zu Osthessen Mittelhessen Nordhessen

DB, Land Hessen und Verkehrsverbünde unterzeichnen Folgevereinbarung über Sanierung von Bahnstationen in Hessen 2022-2030

Die Gesellschaft hat schon gewartet, nun ist es am 19. November.2021 erfolgt. Die vor gut 10 Jahren im Jahr 2011 unterzeichnete Rahmenvereinbarung zur Sanierung von Bahnstationen in Hessen, welche für den Zeitraum 2011-2019 seinerzeit unterzeichnet wurde, hat eine Folgevereinbarung für 2022-2030. Fazit der alten Liste: Nur etwa die Hälfte dieser Bahnstationen konnte saniert bzw. grundhaft erneuert werden, so dass 2021 im Ranking der Barrierefreiheit Hessen nur Platz 14 unter den 16 Bundesländern einnimmt.

Das Investitionsvolumen beträgt 584 Mio. €, 319 Millionen Euro für den Umbau gibt der Bund, das Land Hessen 183 Mio. €, 29 Millionen Euro stammen aus Mitteln der Bahn, auch die Kommunen tragen einen kleineren Teil. Der PRO BAHN Landesverband Hessen begrüßt diese große Investition ausdrücklich und grundsätzlich, sieht bei den Ausführungen jedoch Handlungsbedarf ob der Diskrepanz zwischen der Bahnsteighöhe und Einstieghöhe in Zügen, genauer den Maßen 55 cm und 76 cm über Schienenoberkante. Nachfolgend nun die Liste der Bahnstationen, welche umgebaut oder grundhaft saniert werden sollen:

RMV und NVV zu Osthessen Mittelhessen Nordhessen

Bei den Stationsnamen wurden Bezeichnungen, welche seit der Gebietsreform der 1970er Jahre nicht mehr existieren, bewusst weggelassen. PRO BAHN spricht sich seit vielen Jahren für eine Gesamtkorrektur in Hessen aus.

Alsfeld	Geisenheim	Marburg-Süd
Anzefahr	Glauburg-Stockheim (1.BA.)	Melsungen-Süd
Assenheim	Gräveneck	Melsungen-Schwarzenberg
Assmannshausen	Grebenstein	Mittel-Gründau
Auringen-Medenbach	Groß-Gerau	Neu-Isenburg
Bad Camberg	Großen-Buseck * bereits fertig	Neustadt (Hessen)
Bad Hersfeld	Großen-Linden	Nidderau
Bad Soden-Salmünster	Großkrotzenburg	Nidderau-Ostheim
Bad Sooden-Allendorf	Guxhagen	Niederhöchstadt
Beienheim	Hadamar (Außenbahnsteig)	Niederwalgern
Bruchköbel	Hähnlein-Alsbach	Niederwalluf
Büdingen	Haiger	Ober-Widdersheim
Butzbach	Hanau-Nord	Oberbrechen
Cölbe	Hattenheim (Rhein)	OberurselWeißkirchen/Steinbach
Darmstadt-Nord (2. BA.)	Hattersheim (Main)	Oberzehnt-Kailbach
Darmstadt-Kranichstein	Herborn (Hessen)	Oberzehnt-Hetzbach
Dillenburg	Hergershausen	Oberzehnt-Schöllenbach
Eddersheim	Hochheim (Main)	Offenbach (Main) Hbf.
Edingen	Höchst (Odw.)-Hetschbach	Rotenburg a.d. Fulda
Ehringshausen (Dill)	Hofgeismar	Rotenburg (F.)-Lispenhausen
Eichenberg	Idstein (Taunus)	Rüdesheim (Rhein)
Eltville	Kassel Hbf.	Runkel
Erbach (Rheingau)	Kassel-Harleshausen	Rüsselsheim-Opelwerk
Eschborn	Katzenfurt	Seulberg
Felsberg-Altenbrunslar	Kelsterbach (2. BA)	Sinn
Frankfurt-Galluswarte	Kerkerbach	Solms
Frankfurt-Lokalbahnhof	Kirchhain (Ohm)	Sontra
Frankfurt-Ost	Körle	Staffel
Frankfurt-Ostendstraße	Kronberg (Taunus)	Sterbfritz
Frankfurt-Süd	Langgöns	Stockhausen (Lahn)
Frankfurt-West	Lauterbach (Hess.) Nord	Villmar
Frankfurt-Griesheim	Leun/Braunfels	Walldorf (Hessen)
Frankfurt-Höchst (Bstg. 4)	Lich	Wetzlar-Dutenhofen
Frankfurt-Höchst	Lindenholzhausen	Wiesbaden-Ost
Farbwerke	Löhnberg	Wiesbaden-Biebrich
Friedberg (Hess) 2. BA.	Lorch (Rhein)	Wiesbaden-Erbenheim
Friedrichsdorf (Taunus)	Lorchhausen	Wiesbaden-Igstadt
Fronhausen (Lahn)	Lorsbach	Wiesbaden-Schierstein
Fulda	Mainz-Kastel (Wiesbaden)	Wirtheim
Fürfurt	Malsfeld	

Autor: Thomas Kraft

RE30 Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel erneut ab 2024 an DB Regio vergeben – neue Züge kommen

PRO BAHN-Kritik wegen Festhalten an alten Linienbündeln bleibt bestehen

Am 5. November.2021 wurde es offiziell. Ab 2024 wird der RE30 für weitere 14 Jahre von DB Regio betrieben. Zum Einsatz kommt ganz neues Zugmaterial. Die seitherigen Wendezüge mit Lok und sechs oder sieben Doppelstockwagen gehören dann nach 28 Jahren der Vergangenheit an. Zum Einsatz kommen dann neue Züge von Alstom des Modells Coradia Stream. Sie werden vierteilig (siehe Bild) und fünfteilig. Ab 2024 kommen auf der Strecke 17 fabrikneue Alstom CORADIA STREAM HC zum Einsatz. Die Flotte setzt sich zusammen aus 13 vierteiligen Fahrzeugen inkl. zwei Reservefahrzeugen und vier fünfteiligen Alstom CORADIA STREAM HC inkl. ein Reservefahrzeug. Die Fahrzeuge sollen, weil sie im Gegensatz zum lokbespannten Zug besser beschleunigen, durch mehr Puffer etwaige Verspätungen besser aufholen. Der vierteilige Triebzug besteht aus zwei Doppelstock-Steuerwagen und zwei einstöckigen Mittelwagen. Er verfügt über 420 Sitzplätze. Der fünfteilige Triebzug verfügt im Vergleich zum Vierteiler über einen zusätzlichen Doppelstock-Mittelwagen. Er bietet 540 Personen einen Sitzplatz. In Doppeltraktion sind so bis zu 960 Sitzplätze möglich. Derzeit sind es maximal 840 Sitzplätze in einem Zug. Die neuen Fahrzeuge sind durchgängig begehbar. Die Einstiegshöhe liegt an allen Türen bei 600 Millimetern. Die PRO BAHN-Gliederungen sehen die singuläre Ausschreibung des RE30 mit seinem 2-Stunden-Takt kritisch, wir berichten fortwährend darüber. Besser wäre gewesen, den RE98/RE99 einzubinden und einen sauberen 60-Minuten-Takt zwischen Frankfurt und Kassel zu fahren, jeweils mit Kopplung und Flügelung in Gießen. Wir werden das Thema in einer der nächsten Ausgaben nochmals aufgreifen.

Ein Teil Doppelstock, ein Teil nicht, so sehen die neuen Züge des RE 30, die Coradia Stream von Alstom aus. Hier im Bild ein Vierteiler, es wird auch Fünfteiler geben.

Bildquelle: DB/RMV Pressemitteilung

Autor: Lars Möbius

PRO BAHN Hessen erneuert Kritik an Veränderungen rund um die Einführung der DB-FV-Linie 34

DB Fernverkehr führt ab Dezember 2021 quasi den alten Interregio Frankfurt-Wetzlar-Dillenburg-Siegen-Lethmate-Münster wieder ein und bremst dadurch den Regional-Verkehr massiv aus.

Ein weißer Doppelstockzug der Generation IC2 wie für IC-Linie Frankfurt-Münster eingesetzt und ein gelber RE-Zug des Modells Stadler-Flirt, so wie sie seit 2010 die Linie RE99 Frankfurt-Gießen-Siegen fahren (Text: Lars Möbius, Bilder: Thomas Kraft).

Jetzt wird es ernst, ab dem 12.12.2021 fahren die IC-Doppelstockzüge zwischen der Mainmetropole und Münster (Westfalen) und mit einem Fahrtenpaar täglich auch nach Norddeich (Mole). Die deutliche Kritik von PRO BAHN (Der Umsteiger berichtete darüber) bleibt weiter bestehen. Um diese zu verdeutlichen, hat der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen in den lokalen Fahrgastbeiräten Gießen und Lahn-Dill/Wetzlar Anträge gestellt und Korrekturen eingefordert. Die Züge des RE99 werden, wir haben berichtet, künftig ab Dillenburg mit jedem zweiten Fahrtenpaar ausgebremst, um bis Siegen alle Unterwegsstationen zu bedienen. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit um 20 Minuten, so dass in Siegen Hbf kein Umstieg mehr in den RE9 nach Köln möglich ist. Man muss vermuten: Die Menschen sollen in den Fernverkehr gedrängt werden, den viele Bevölkerungsgruppen aus verschiedenen Gründen nicht nutzen können. Nicht nur PRO BAHN hat diese Missachtung der Region Mittelhessen im Verlauf der Jahre mehrfach kritisiert. Auch die verschiedenen Gebietskörperschaften haben sich gegen die Verlangsamung des RE99 ausgesprochen. Wir werden diesen unglücklichen Zustand nicht als dauerhafte Situation hinnehmen und für eine nachträgliche Veränderung kämpfen. Einziges Positivum: Ab Dillenburg kann man den neuen IC mit dem Westfalen-Tarif nutzen.

Autor: Lars Möbius

Lumdatalbahn e.V. gestaltet coronabedingtes kulturelles Alternativprogramm vor Ort in Allendorf (Lumda) mit

In normalen Zeiten ist in dem Städtchen Allendorf (Lumda) am letzten Wochenende im Oktober der Nikelsmarkt. Das Markttreiben jeweils an einem Wochenende im Jahr hat in den Orten des Lumdatals eine teils jahrhundertelange Tradition. Anstelle des Nikelsmarktes fand in der Bahnhofstraße am 31. Oktober 2021 im kleinen Rahmen der Nikelsdoag statt. Information und gute Unterhaltung gab es also wie angekündigt reichlich. Dazu noch kulinarische Beiträge des Gasthauses Alter Bahnhof, des Cafés Lebenslust, und Kulturelles durch den Spielmannszug und der Arbeitsgemeinschaft Heimatgeschichte Allendorf. "Merr hann uus gefreut"!"

Gäste waren unter anderem die Landrätin des Landkreises Gießen, Anita Schneider (SPD), die Bürgermeister Thomas Benz (Allendorf/FWG) und Florian Langecker (Rabenau/CDU) sowie Stefan Klöppel (ZOV-Verkehr) und Thomas Kraft (PRO BAHN). Zwar warf Landrätin Anita Schneider auch einen Blick in die sprichwörtliche Glaskugel bei der Frage nach dem voraussichtlichen Inbetriebnahme-Datum der Lumdatalbahn. Letztlich setzte sie aber doch lieber auf die ihr bekannten Fakten und trug diese vor, verbunden mit einem erneuten Bekenntnis zur Rolle der Bahn bei der Erschließung der Region.

Beim "Walk und Talk zum Nikelsdoag" führte der Entertainer Frank Mignon im Duett mit Anita Vidovic durch ein rasantes Programm. Er interviewte neben der Landrätin auch Roland Meuschke, den Vorsitzenden des Vereins Neue Altstadt in Allendorf, Renate Becker sowie die LB-Aktiven Karl Wagner, Marcel Lotz und Manfred Lotz. Die Lumdatalbahn war musikalisch - kabarettistisch präsent und auch "Anorfer Platt" aus dem Munde zweier "Nikelsmäärd-Fraae" war zu hören.

Der Vorsitzende des Vereins Lumdatalbahn e.V. am 31. Oktober .2021 beim Nikelsdoag, als er die zahlreichen Gäste auf der Terrasse der Gaststätte „Alter Bahnhof“ zu Walk und Talk am Nikesdoag begrüßte.

(Bilder: Familie Lotz)

Autoren
Kerstin Lotz und Manfred Lotz

Moderne Bahnsteige in Hanau Hbf …

Im Sommer 2021 wurde in Hanau Hbf der Bahnsteig mit den Gleisen 104 und 106, an dem die Odenwaldzüge in Richtung Wiebelsbach abfahren, recht großzügig ausgebaut. So wurde die Bahnsteighöhe angehoben und eine lange Bahnsteigüberdachung als Regenschutz angebracht.

Insgesamt sind auf dem neuen Bahnsteig dort in ausreichender Zahl insgesamt 16 Sitze aufgestellt. Der zugehörige Aufzug ist mittlerweile in Betrieb. Interessant ist auch, dass die Bahnsteigabschnitte mit Großbuchstaben (A, B, C...) gekennzeichnet sind. Es können dort also auch IC- bzw. ICE-Züge im Regelbetrieb halten.
Für Bauarbeiten ist das sicher vorteilhaft.

(Bilder: Kurt-Michael Heß)

Positiv sind auch die Zugzielanzeiger, bei denen nicht nur der aktuelle Zuglauf, sondern auch die Folgezüge, eventuell auch mit einer Verspätungsprognose, dargestellt sind.

Der Bahnhof Hanau Hbf ist für die Odenwaldbahn von hoher Bedeutung als Umsteigebahnhof zum Fernverkehr, da dort regelmäßiger als in Darmstadt Hbf ICE-Züge verkehren. Diese stellen z. B. Verbindungen von und nach Wien und Berlin her.

Autor: Kurt-Michael Heß

Fahrplanwechsel 2021: Eingefrorener Fahrplan auf Odenwaldbahn, Main-Rhein-Bahn und Pfungstadtbahn

Bessere Zugfahrpläne? Nicht für Menschen, die aus der Region in die südhessische Fahrverbotsmetropole Darmstadt fahren möchten. Die Sichtung Mitte Oktober 2021 unter bahn.de ergab keine erkennbaren Verbesserungen. Dabei sind auf den genannten Strecken sofort mit vorhandenen Fahrzeugen zwei Fahrten pro Stunde möglich. In der Dadina wurde ein Antrag der Klimaliste für „Einsatz“ des Vorstands auf eine schwache „Prüfung“ reduziert.

Autor: Uwe Schuchmann

… und Darmstadt Nord

Erfreut ist die Odenwaldbahn-Initiative über die laufenden Arbeiten der Deutschen Bahn (DB) im Darmstädter Nordbahnhof. Seit September 2021 laufen die Umbauarbeiten am Bahnsteig der Odenwald-Gleise 1 und 2, die Fertigstellung ist im Frühling 2022 vorgesehen.

Von der Stadt Darmstadt wünscht die Initiative - wie bereits beim Umbau des Bahnsteigs an Gleis 3/4 im Sommer 2019 - endlich den Umbau des Vorplatzes und die Straßenbahn-Haltestelle anzugehen und mit der DB barrierefreie Übergänge mit Lift zwischen Bahnsteigen, Vorplatz, Bus und Straßenbahn anzupacken. Dies ist schon seit Jahren überfällig, ebenso der lückenfreie, tägliche Halbstundentakt nach Aschaffenburg, Erbach, Wiesbaden und Pfungstadt - dieser wird durch die zunehmende Parkraumbewirtschaftung (in der Innenstadt und rund ums Welterbe Mathildenhöhe) z. B. fürs Klinikpersonal immer dringender, auch für andere Arbeitnehmer, da die Arbeitszeiten flexibler werden.

Fast alle in Darmstadt Hbf beginnenden/endenden Odenwald-Züge halten an den Gleisen 1 und 2. Ausdrücklich lobt die Initiative die Deutsche Bahn für ihre weitere Vorleistung für einen modernen Verkehrsknotenpunkt, der auch von vielen Arheilgern mit den umsteigefreien Zügen nach Frankfurt genutzt wird. Diese Frequentierung könnte in Zukunft zu einem Kapazitätsproblem führen und eine neue RB-Linie aus dem Ostkreis nach Frankfurt nötig machen. Hingegen liegt die Stadt mit ihrem Anteil zurück: Statt mit der DB schon vor über 10 Jahren einen gemeinsamen Umbau anzugehen, kam die Stadt mit ständig neuen Wünschen, die kurzen Wegen zwischen Bahnsteigen und Vorplatz widersprechen. Daher trat die DB in Vorleistung und modernisiert seit 2019 den unumstrittenen Anteil der Station. Die Stadt hat die vorhandene Radabstellanlage noch immer nicht mit einem Wetterschutz versehen, Radboxen fehlen, die Busfahrgäste warten im Regen, die Tramhaltestelle ist fahrlässig schmal für das teils hohe Fahrgastaufkommen zu Merck und Richtung Innenstadt.

Odenwaldbahn-Initiative

Konkrete Schritte zu täglich zwei Zügen pro Stunde und Richtung nach Aschaffenburg, Erbach und Pfungstadt gibt es von Dadina, RMV und Landespolitik noch immer nicht. Der Raum Darmstadt-Dieburg fällt noch stärker hinter andere Gebiete im Rhein-Main-Verkehrsverbund zurück, auch weil das Engagement der regionalen Landtags- und Bundestagsabgeordneten (teils aus parteipolitischer Rücksichtnahme?) gegenüber der Landesregierung fehlt. Heutige und frische Abgeordnete müssen die berechtigte Gleichstellung mit anderen hessischen Gebieten deutlich einfordern und, wenn sie selbst in Kreistagen und Stadtverordnetenversammlungen sitzen, mit ihren Fraktionen beschließen.

Moderne Bahnsteige in Hetzbach

Der Bahnsteig am durchgehenden Gleis 2 in Hetzbach wurde im Lauf des ersten Halbjahres 2021 ebenfalls modernisiert. Eine digitale Schriftanzeige informiert die Fahrgäste über den nächsten Zug und evtl. Fahrplanabweichungen. Wann Gleis 1 wieder in Betrieb genommen wird, ist nicht bekannt. Die Wiederinbetriebnahme ist Voraussetzung für den Stundentakt nach Eberbach. Bilder: Richard Lichtenstein

Autor: Uwe Schuchmann

Erfahrungen mit der DB Reisebegleitung

Seit einiger Zeit erfreut uns die DB mit einer „Reisebegleitung“. Wer nun denkt, die Bahn sei in das personenbediente Escortgeschäft eingestiegen, irrt. Es geht um die fürsorgliche Begleitung unserer Reisen per Mail, wenn man bei der Buchung das entsprechende Häkchen gesetzt hat.

Am 17. August hatte ich wieder einmal das Vergnügen, bei meiner Reise von Kassel nach Düsseldorf über Frankfurt „begleitet“ zu werden. Bereits um 6.44 Uhr, lange vor der planmäßigen Abfahrt des Zuges (7.37 Uhr) war die Reisebegleitung wach und teilte mir mit, dass die Ankunft meines ICE 571 in Frankfurt, geplant um 9.00 Uhr, 75 Minuten später erfolgen würde. Eine zweite Mail verkündete, dass die geplante Abfahrt in Kassel um 7.37 Uhr 76 Minuten später sei. Und eine dritte Mail zur gleichen Zeit versicherte mir, dass mein Anschluss in Frankfurt nicht erreichbar sei. 9 Minuten später korrigierte sich die „Reisebegleitung“, dass ICE 571 nun mit nur vier Minuten Verspätung in Frankfurt sei und dass ich dann 8 Minuten für den Umstieg hätte. Eine weitere Mail erläuterte, das die Abfahrt in Kassel sich um fünf Minuten verspäten würde.

Na also, große Erleichterung verspürte ich, alles wird gut! - Aber das Gefühl hielt nur bis 7.04 Uhr: Jetzt heißt es, die Abfahrt verspätet sich um 34 Minuten, die Ankunft in Frankfurt ebenfalls, der Anschluss ist weg! Und um 7.07 Uhr wird noch einmal korrigiert: Jetzt ist alles 46 Minuten später! Aber das ist nicht das letzte Wort: Um 7.10 Uhr kommen die Mails mit der Verspätungsankündigung von 13 Minuten – nun kann man fiebern, ob der Übergang in Frankfurt von 10 Minuten vielleicht doch …. wenn der andere ICE auch nicht ganz pünktlich wäre … wo kommt der eigentlich her?

Aber um 8.45 Uhr wird diese Hoffnung wieder zerschossen: Verspätung jetzt 25 Minuten! Ab da schweigt die „Reisebegleitung“. Zwölf Mails für eine Zugverspätung, das ist wahre Fürsorglichkeit!

Man muss schon ein recht stabiler Bahnfahrer sein, um einen solchen Eiertanz der „Reisebegleitung“ ohne ernsthafte nervliche Schädigung zu überstehen. Und nein: Dieses Erlebnis ist kein Einzelfall! Vermutlich wird die Bahn stolz darauf sein, wie minutengenau die Reisendeninformation nun funktioniert. Da haben sich einige Software-Entwickler gewiss ihre Bonuszahlung verdient.

Was habe ich gemacht? Der verspätete ICE 275 fuhr nahezu exakt in der Zeitlage „meines“ ICE 571, und ich konnte den Umstieg in Frankfurt entspannt erreichen. Und mit der Zugbindung gab es kein Problem. Diesen reiseentscheidenden Hinweis auf den ICE 275 konnte mir die „Reisebegleitung“ aber offensichtlich nicht geben.

Und dann die Rückfahrt am Nachmittag … da gab es auch mancherlei Hin- und Her … aber das will ich Ihnen jetzt ersparen.

Autor.: Ulrich Seng

Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) und keine fahrradgerechten Busse

So wie dieser Bus des Vulkan-Express, der die Radfahrerinnen und Radfahrer hinauf in das Mittelgebirge bringt, so sollte zumindest über-legt werden Möglich-keiten zu schaffen, auch im Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) den Transport zu er-möglichen. Nur durch die Verbesserung des Angebots, auch in Bauzeiten, kann man das Verkehrsmittel Bahn attraktiv halten. (Bild: Thomas Kraft)

Die zahlreichen Baustellen im Schienennetz sind gut, sorgen jedoch insbesondere in den Sommermonaten immer wieder für Verdruss. So ist es 2021 vielen Fahrgästen gegangen, als wochenlang die Uplandbahn, die Burgwaldbahn, die Edertalbahn und die Lahntalbahn gesperrt waren und man große Distanzen mit dem SEV zurücklegen musste. Gerade die vorweg genannten Strecken sind bei Touristinnen und Touristen sehr beliebt, welche oftmals ihr Fahrrad mit dabei haben. Der SEV ist, auch aufgrund aktuell nicht vorhandener Kapazitäten bei den privaten Busunternehmen, meist nur mit normalen Solobussen sichergestellt, die dann mächtig überfüllt sind. Jüngst haben wir und andere auf den fehlenden Fahrradtransport gegenüber der Verkehrswirtschaft hingewiesen. Die Anhänger-Lösung (siehe Bild) ist aus Sicherheitsgründen umstritten. Dennoch müsste auf mittelfristige Sicht den Begehren der Menschen Rechnung getragen werden, die immer mehr das Fahrrad, sowohl zu Freizeit- als auch zu Berufs- oder Schulzwecken nutzen. PRO BAHN sieht hier deutlichen Handlungsbedarf, und „Der Umsteiger“ wird dies erneut aufgreifen.

Autor: Philipp Loth

Neues von der Schnellfahrstrecke Fulda-Gerstungen

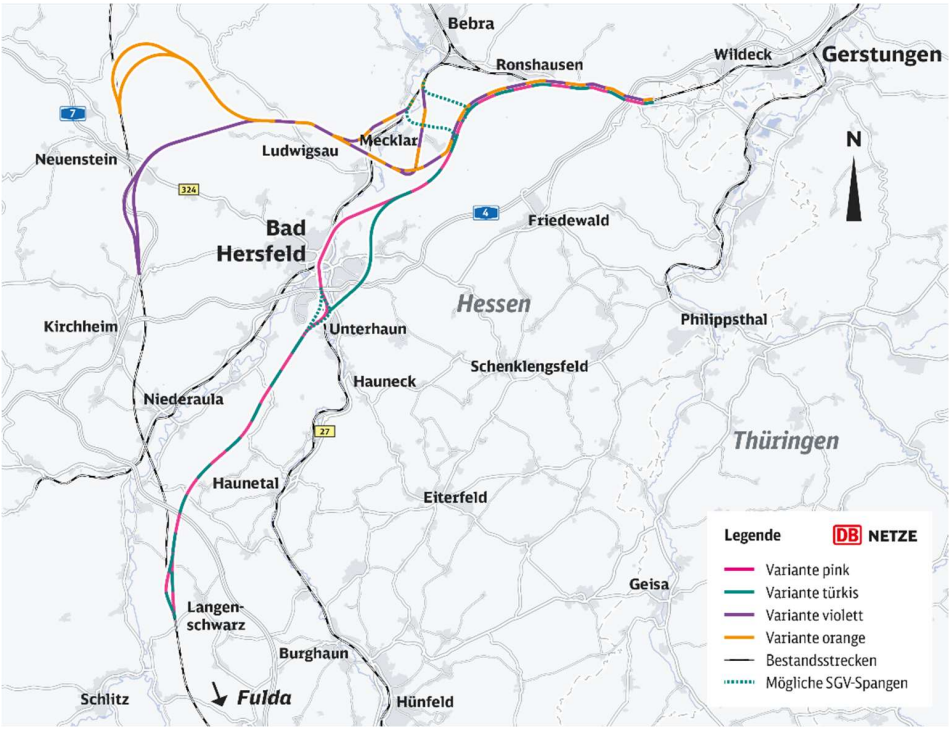
Im letzten DB-Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen wurden nun vier mögliche Varianten seitens der DB Netz AG den beteiligten Fachleuten vorgestellt. Dazu würde die Bahn zweimal bei Burghaun-Langenschwarz und zweimal bei Neuenstein in einer kreuzungsfreien Ausschleifung Richtung Osten von der Schnellfahrstrecke Würzburg-Hannover ein- und ausfädeln.

Erstaunlich ist die Veränderung, dass die weiter südlich verlaufenden Varianten, welche zwischen Bad Hersfeld und Wildeck der im Wesentlichen im Streckenverlauf der Autobahn A 4 und sogar etwas weiter südlich gelegen hätten, verworfen wurden. Begründet wurde und wird dies vorrangig mit den im Raumwiderstandsverfahren erhaltenen Erkenntnissen, wonach Bodenuntersuchungen massive Schwierigkeiten offenbart haben. Es wird insbesondere der Kali-Tagebau an der Landesgrenze Hessen/Thüringen ins Feld geführt. Mutmaßungen gibt es, dass auch politische Gründe mitgespielt haben.

Die Varianten für die neue Verkehrsstation für den Fernverkehr wären mitten in Bad Hersfeld, ein anderes Mal bei Hauneck-Unterhaun, Ludwigsau und südlich von Bebra.

Unter der Federführung des Bahnverkehrsexperten Dr. Carsten-Rainer Warninghoff hat der Fahrgastverband PRO BAHN, dieser in Vertretung durch Werner Filzinger, in einer Arbeitsgruppe mit Verbänden, Eisenbahnfreunden und dem weiteren Mitwirkenden einen Vorschlag ausgearbeitet, den wir hier näher vorstellen wollen. Ferner gibt es seitens der ehrenamtlichen Teilnehmer des Bündnisses im Beteiligungsforum einen weiteren Vorschlag. Auf alle diese ist die Bahn so gut wie nicht eingegangen. Bei unserem Vorschlag wurden Umweltschutzgründe, Lärmschutzgründe und die Nichtdurchführbarkeit als Grund angeführt. Letzteres wohl deshalb auch, weil für den Standort des neuen Fernbahnhofs die Nähe zur Bebauung zu gering ist, so meint es zumindest die Bahn.

Die Anforderungen aus dem Bundesverkehrswegeplan und für den vorgesehenen Deutschlandtakt sollen mit den Planungsvarianten erfüllt werden. Dazu gehört die Einhaltung der mit 62 Minuten knapp bemessenen Reisezeit zwischen den Knoten Fulda und Erfurt. Desweiteren sind die geforderten Kapazitätserweiterungen berücksichtigt. Die Lärmbelastung soll durch Leiten des Güterverkehrs auf die bestehende Schnellfahrstrecke zwischen der Aus-/ und Einschleifung sowie Fulda erfolgen, anstatt dieser auf der alten Bestandsstrecke durch das Haunetal zwischen Bad Hersfeld und Fulda fährt, um die direkt anliegenden Orte zu entlasten. Dass die Region Bad Hersfeld in jedem Fall durch eine Fernverkehrsstation an das ICE-Netz angebunden auch im Zuge der Neubaustrecke erfolgen soll, ist nicht nur unbestritten, sondern auch im Deutschlandtakt so vorgesehen.



Karte von DB-Netze zur Vorstellung am 07.10.2021. Die Variante der Verbände würde über Niederaula führen, was in den hier dargestellten Varianten von DB Netze ausgeschlossen ist

---

Bei der unter Dr. Warninghoff und den Verbänden ausgearbeiteten Lösung befände sich die Ein- und Ausfädelung zwischen der Bestands-Schnellfahrstrecke (Hannover-Würzburg) und der Neubaustrecke zwischen dem Richtbergtunnel und der Talbrücke über die Fulda bei Niederaula. Sie nutzt dann die auf zwei Gleisen ausgebaute Strecke Niederaula – Bad Hersfeld zur Unterführung unter der A 4 , um dann angelehnt an die B62 den Bahnhof Bad Hersfeld zu erreichen. Falls die bisherige Strecke in diesem Bereich aufgegeben wird, kann der Kurpark hin zu den Fuldaauen geöffnet werden. In der Mitte des Bahnhofes Bad Hersfeld wird es nach dem Entwurf wie heute fünf Gleise geben. Allerdings erhalten diese ganz neue Zuordnungen und Funktionen. An zwei Gleisen können die Züge der neuen Verbindung halten, die anderen drei Gleise dienen der alten Bestandsstrecke Fulda-Bad Hersfeld-Bebra.

Weiter Richtung Norden geht es dann mit zwei zweigleisigen Strecken bis zu dem Ort Ludwigsau-Mecklar, Dort verlässt der Fernverkehr den Bestandsverlauf und es beginnt eine neue Strecke durch den Hang westlich der Fulda und der B 27 um im neuen „Lämmersteig“-Tunnel die bestehende Berliner Kurve erreichen, mit welcher der Bahnhof Bebra umfahren wird. Hinter der „Berliner Kurve“ folgt die Gemeinde Ronshausen. Ab hier ist für ein kürzeres Stück die Begradigung der Bestandsstrecke vorgesehen. Östlich von Ronshausen bedarf eines neuen Tunnelbauwerks, weil dort auch die Bestandsstrecke einen Tunnel durchfährt, um die Wasserscheide Fulda/Werra zu überwinden. Bei Wildeck-Hönebach kann die Strecke wieder entlang des Bestandes über Wildeck-Bosserode und Wildeck-Obersuhl nach Gerstungen geführt werden. Es handelt sich hier um eine relativ kostengünstige Lösung, weil dadurch die Struktur des heutigen Bahnhofs Bad Hersfeld weitgehend erhalten und dennoch vorgesehene Reisezeiten eingehalten werden können. Mit dieser neu vorgeschlagenen Lösung sind hingegen bei kostengünstigem Ausbau der Strecken erhebliche Reisezeitverkürzungen möglich; so wird die Fahrzeit in der Direktverbindung nach Frankfurt von 80 Minuten um etwa eine halbe Stunde auf 51 Minuten reduziert.

Autor: Werner Filzinger

Der Umsteiger

An dieser Ausgabe Nr. 3/2021 haben mitgewirkt:

Gerd Aschoff, Ewald Biedenbach,
Werner Filzinger, Kurt-Michael Heß
Thomas Kraft, Philipp Loth,
Kerstin Lotz, Manfred Lotz,
Timo Martinetz, Lars Möbius,
Michael Reinboth, Ulrich Seng,
Uwe Schuchmann, Herbert Wassmann

Erstmals digitale Mitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen

Der neue Landesvorstand und der Landesausschuss haben sich inzwischen konstituiert

Die aktuelle Corona-Pandemie bringt es mit sich. Die Vereinsarbeit verlagert sich zunehmend ins Internet. Man kann von Glück sagen, dass in Zeiten von Kontaktbeschränkungen zumindest diese Ausweichmöglichkeit gegeben ist. Wie wäre wohl solch eine Pandemie vor 40 Jahren verlaufen? Seit Ende Oktober 2020, also etwas mehr als einem Jahr hat auch der PRO BAHN Landesverband Hessen eine Lizenz des Videokonferenzanbieters Zoom erworben. Mehrere dutzend Mal ist Zoom seither bei PRO BAHN in Hessen zum Einsatz gekommen. Alle Funktionsträgerinnen und Funktionsträger bevorzugen Sitzungen, Versammlungen und Treffen in Präsenz. Jedoch muss man feststellen, das Verbandsleben konnte ab Mitte 2020 nur noch durch die digitale Variante weiter am Leben gehalten werden.

So hat der Landesausschuss des PRO BAHN Landesverbandes Hessen in seiner Sitzung am 28. Mai.2021 entschieden, dass die Landesmitgliederversammlung am 17. Juli 2021 in digitaler Form stattfindet. Erinnern muss man, dass damals gerade erst ein Lockdown aufgehoben. Insofern wurde eingeladen und der Versammlungstag selbst stand im Mittelpunkt von Diskussion und Kandidaturenvorstellung. Für den Landesvorstand gab es in den geschäftsführenden Positionen jeweils zwei Bewerbungen. Auch für den erweiterten Landesvorstand gab es mehr Bewerbungen als Gewählte.

Zwei Tage später, am 19. Juli 2021, fand sich erstmals der Wahlausschuss in Lollar zusammen, um die Briefunterlagen für die Wahlen und Abstimmungen zusammenzustellen, so dass sie schnellstmöglich bei den Wählerinnen und Wählern waren. Am 5. August 2021 fand sich der Wahlausschuss erneut zusammen und verkündete unter der Leitung von Wahlleiter Gerd Aschoff das Ergebnis. Thomas Kraft (RV Mittelhessen) bleibt Landesvorsitzender, Stellvertretende Landesvorsitzende sind weiterhin John Grimmette (RV Starkenburg) und Werner Filzinger (RV Osthessen). Neuer Landeskassenwart ist Uwe Schuchmann (RV Starkenburg). Den erweiterten Landesvorstand bilden Barbara Filzinger (RV Osthessen), Philipp Loth (RV Großraum Frankfurt), Bernd Rohrmann (RV Starkenburg) und Klaus Zecher (RV Mittelhessen).

Die konstituierende Sitzung des Landesvorstandes fand am 11. September 2021 statt, die des Landesausschusses, wozu die Regional- und Facharbeitsvertreter stimmberechtigt hinzuzählen, war am 13. November.2021.

Autor: Thomas Kraft

Toiletten in S-Bahnen, On-Demand-Verkehre und Recht von Vereinen auf ein Girokonto, Beschlüsse der Mitglieder des Landesverbandes Hessen

Drei inhaltliche Beschlüsse fassten die Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Hessen in einer Briefabstimmung jeweils mit deutlicher Mehrheit, wie der Wahlausschuss am 05.08.2021 bekanntgeben konnte.

Toiletten in S-Bahnen

Das Netz der S-Bahn Rhein/Main wächst und damit auch die Streckenlänge der einzelnen Linien. Die S1 Wiesbaden-Rödermark ist z.B. 87 Minuten unterwegs. Alle aktuell eingesetzten Züge der Baureihen 423 und 430 verfügen über keine Toiletten. Der Regelfall ist nicht, dass ein kompletter Linienweg vom Fahrgast genutzt wird aber viele der Umsteigepunkte im Rhein-Main-Gebiet haben ebenfalls im direkten Umfeld keine stationäre Toilette. Längere Reisezeiten innerhalb des Ballungsraums sind keine Seltenheit, die für viele Teile der Gesellschaft es unzumutbar erscheinen lassen, ohne Toilette den ÖPNV zu nutzen. Daher fordert der PRO BAHN Landesverband Hessen die schrittweise Einführung von Toiletten in S-Bahn-Zügen.

Skepsis bei der Einführung von On-Demand-Verkehren

Deutliche Skepsis gibt es gegen die angedachte Form On-Demand-Verkehre. Diese sind wie folgt:

- Eine Bezahlung soll ausschließlich bargeldlos erfolgen können
- Zeitkarten-Inhaber/innen (Schüler-Ticket, Senioren-Ticket, Jahreskarte) müssen für jede „On-De-Mo-Fahrt“ zuzahlen
- Die bestellten Fahrzeuge (Mercedes Vito) sind weder barrierefrei, noch sind diese Fahrzeuge an die barrierefreien Bussteige angepasst
- Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder können in diesen Fahrzeugen generell nicht transportiert werden
- Die Kapazitäten dieser Fahrzeugflotte reichen nicht für größere Gruppen

Recht von Vereinen auf ein Girokonto

Für die Vereine und das Ehrenamt sind es schon seit einigen Jahrzehnten insgesamt schwierige Rahmenbedingungen. Nun ist durch die Finanzkrise, die Niedrigzinspolitik der Europäischen Zentralbank und dem Sparzwang der Banken und Sparkassen ein weiteres hinzugekommen. Nur noch sehr wenige Geldhäuser, welche neu Konten für Vereine anbieten. Wenn man wechseln muss oder einen neuen Verein gründet, steht man vor einem Rätsel. Der Bundesgesetzgeber ist gefordert, hier einen Rechtsanspruch für Vereine festzuschreiben.

Autor: Thomas Kraft

Termine

Es kann sein, dass wegen der Corona-Pandemie weiterhin auch Termine per Videogespräch digital durchgeführt werden müssen. Bei einzelnen Terminen kommt dieses in jedem Fall zum Einsatz.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen
11.03.2022, 10.06.2022, 09.09.2022 und 09.12.2022, jeweils ab 17:00 Uhr
geplant: Café Lange, Friedrich-Ebert-Straße 72, 34119 Kassel

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen
27.01.2022, 18:00 Uhr, Diskussion „Aktuelles zum ZVSN“ mit Verbandsgeschäftsführer Michael Frömming, Restaurant Akropolis, Sollingtor 1, 37154 Northeim
23.02.2022, 18:00 Uhr, offene Vorstandssitzung,
Cine-Cafe, Bahnhofsplatz 1 (Bahnhof-Westseite), 37073 Göttingen

PRO BAHN Regionalverband Osthessen
11.02.2022, 13.05.2022, 12.08.2022, 11.11.2022, jeweils ab 18:00 Uhr
Die Sitzungen sollen zunächst in jedem Fall digital starten
geplant: MeaMea Lounge, Am Bahnhof 3, 36037 Fulda

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen
19.01.2022, 16.02.2022, 16.03.2022, 20.04.2022, 18.05.2022, 08.06.2022, 20.07.2022, 17.08.2022, 14.09.2022, 19.10.2022, 16.11.2022, 21.12.2022
jeweils ab 18:30 Uhr
geplant:
immer in den „ungeraden Monaten“,
Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen,
immer in den „geraden Monaten“,
Bahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

PRO BAHN Regionenvereinigung NOM Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.
25.06.2022
Regionalmitgliederversammlung für die Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen gemeinsam
geplant: Bahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
29.01.2022 außerordentliche Landesmitgliederversammlung
geplant: Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt am Main

08.10.2022 ordentliche Landesmitgliederversammlung
Die Raumfrage ist noch nicht geklärt aber für Osthessen vorgesehen.

Impressum

„Der Umsteiger“ ist ein Mitglieder- und Informationsblatt, ein Fachmagazin der PRO BAHN Regionenvereinigung NOM mit den angegliederten Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen, dem PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V. sowie der Vereine/Initiativen BI Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Dietzhölztalbahn e.V., Lumdatalbahn e.V. und Odenwaldbahn-Initiative. Wir streben 3-4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Beiträge bitte per Mail an info(a)der-umsteiger.com oder per Briefpost. Das Magazin wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder der herausgebenden Vereinigungen entweder elektronisch oder auf dem Briefpostweg kostenlos versendet. Die Vervielfältigung von „Der Umsteiger“ zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.

Verantwortlich im Sinne des Presserechts (V.i.S.d.P.)

Für die einzelnen Seiten tragen die jeweiligen eingetragenen Vereine und die sie vertretenen Personen (§ 26 BGB) bzw. für das Ressort bestimmten Akteurinnen/Akteure Verantwortung:

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.	Gerd Aschoff und Michael Reinboth
PRO BAHN Regionenvereinigung Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.	Thomas Kraft, Werner Filzinger und Ewald Biedenbach
Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.	Prof. Dr. Herbert Wassmann und Timo Martinetz
Lumdatalbahn e.V.	Kerstin und Manfred Lotz
Dietzhölztalbahn e.V.	Stephan Kretzer und Torsten Haas
Odenwaldbahn-Initiative	Uwe Schuchmann

Kontakt

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

Postanschrift:
Postfach 41 02 34
34064 Kassel
Tel. (0561) 51009234

Bahnhofstraße 10
35457 Lollar
Tel. (06406) 8373997
nom@pro-bahn-hessen.de

Regionalvorsitzender und Sprecher
Regionalverband Mittelhessen
Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahnau
Tel. (06441) 8708995
mittelhessen@pro-bahn-hessen.de

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

Stellv. Regionalvorsitzender und Sprecher **Regionalverband Nordhessen**
Ewald Biedenbach
Hildegard-von-Bingen-Straße 7
34131 Kassel
Tel. (0561) 51009234
nordhessen@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

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

„Der Umsteiger“ Kontaktanschrift

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

Bürgerinitiative Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.

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

Dietzhölztalbahn e.V.

Stephan Kretzer
An der Burg 6
35716 Dietzhölztal
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

Werden Sie Mitglied beim Fahrgastverband PRO BAHN

Interesse daran:
- Vorschläge für bessere Fahrpläne von Bahn und Bus einzureichen
- Eingaben zu Umbauten von Bahnstationen zu verfassen
- Stellungnahmen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu verfassen
- Ideen für die Verkehrswende zu diskutieren
- In Fahrgastbeiräten in 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, sind Sie schon Mitglied?

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

Fahrgastverband PRO BAHN

RV Südniedersachsen e.V.

RV Nordhessen
RV Osthessen
RV Mittelhessen

gemeinsam als RV NOM e.V.

Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin tragenden Reaktivierungsvereine:
Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Lumdatalbahn e.V. Dietzhölztalbahn e.V., Odenwaldbahn-Initiative

Sind noch Fragen? Die Ansprechpartner auf der Seite vorher stehen gern zur Verfügung. Eintrittsformulare auf den Internetseiten oder auf Anfrage im Postversand.