Der Umsteiger

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

Ausgabe 1 / 2021

Neue Chancen für alte Gleise in Nord- und Mittelhessen

Getrennte Nahverkehrsplanung für Stadt und Land muss korrigiert werden

Was ist mit der Kurve Kassel?

Ohne Förderchance eine 125-Mio teureTram?

Grußwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser, liebe Mitglieder,

seit Sommer 2019 hat es leider kein Informationsblatt des Fahrgastverbandes PRO BAHN mehr für das Land und die Region gegeben. Nun starten wir wieder und geben mit mehreren örtlichen Initiativen die neue Fassung von „Der Umsteiger“ heraus. Mehrmals im Jahr wollen wir fortan mehrmals im Jahr über den Öffentlichen Personennah- und Fernverkehr in Nordhessen, Südniedersachsen, Osthessen, Mittelhessen und dem Odenwald berichten.

Weiteres Ziel ist es, die Entwicklung im Rhein-Main-Verkehrsverbund zu betrachten, und die Landespolitik und landesweite Themen in den Blick zu nehmen. So sind mehrere „Großprojekte Schiene“ in der Planung, welche einer Betrachtung bedürfen.

Verbesserungsmöglichkeiten beim „Umsteiger“ wird es immer geben. Wer Interesse hat, sich als Autorin, als Autor zu beteiligen, ist herzlich willkommen. Es ist sehr wichtig, die Themen durch die verschiedenen medialen Konzepte weiterzugeben. Dabei hat sich herausgestellt, dass der Bedarf eines Magazins wie dieses weiterhin groß ist.

Möge der Start des neuen Magazins „Der Umsteiger“ gelingen

Viele Grüße 15.02.2021
Thomas Kraft
Regionalvorsitzender / Regionalsprecher Mittelhessen

Rubriken

PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen u. Südniedersachsen	Seiten 3-4
Rettet die nordhessische Kanonenbahn e.V.	Seiten 5-6
Information zum RMV in Osthessen und Mittelhessen	Seiten 7-8
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	Seiten 9-10
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	Seiten 11-12
Dietzhölztalbahn e.V.	Seiten 13-14
Lumdatalbahn e.V.	Seiten 15-16
Odenwaldbahn-Initiative	Seiten 17-21
PRO BAHN in Großprojekten und Beteiligungsforen	Seiten 22-26
- Kurve Kassel	
- Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar	
Termine und Impressum	Seiten 27-28

Bahnhof Wega darf nicht zurückgebaut werden!

Es gibt Schlagzeilen, dass Bahnliegenschaften angeblich mehr zurückgebaut und anderen Nutzungen zugeführt werden dürfen. Die Realität ist vielerorts eine andere, so auch im nordhessischen Wega, Stadtteil von Bad Wildungen. Hier befand sich ein Gleisdreieck mit den Streckenverläufen Wabern—Wega-Bad Wildungen und Wabern-Wega--Korbach-Brilon Wald. Viele erinnern sich noch an die 1991 bestehenden Züge von Amsterdam über Hagen, Korbach nach Bad Wildungen, womit die europäischen Nachbarn direkt ins Sauerland gelangen konnten. Heute existiert nur noch Wabern-Bad Wildungen als Stichstrecke mit der Linie RB39 im Zwei-Stunden-Takt nach Kassel Hbf. Auf eingleisigen Strecken sind Kreuzungen äußerst wichtig. Der Rückbau wird andernorts heute sehr bedauert. Nun wird der Rückbau in Wega auf eine eingleisige Station ins Blickfeld genommen. Dies wird vom Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert. Dadurch wäre zwischen Wabern und Bad Wildungen nur noch ein Stundentakt möglich. Man wird den Sachverhalt weiter beobachten.

Bahnhof Wega 2021

. ***Autor: Lars Möbius***

Bahn sperrt Schnellfahrstrecke für Sanierung

Züge brauchen zwischen Kassel und Göttingen 40 Minuten länger

Die Deutsche Bahn sperrt ab 24. April die Schnellfahrstrecke zwischen Kassel und Göttingen für den gesamten Verkehr. Der Abschnitt zwischen Fulda und Leine wird in drei Monaten grundlegend saniert. 114 Millionen Euro werden in neue Gleise, Schwellen und Weichen investiert. Bestandteil der Arbeiten ist auch eine Modernisierung der über 30 Jahre alten Elektrik. Fahrgäste im Fernverkehr müssen sich auf 40 Minuten längere Fahrzeiten einstellen, weil deren Züge über die Altstrecke umgeleitet werden. Im Nahverkehr zwischen Kassel, Hann. Münden und Eichenberg kommt es zu einigen Abweichungen im Betrieb. Erfahrungen mit der bereits im Sommer 2019 erfolgten Sanierung des Streckenabschnitts Göttingen-Hannover lassen befürchten, dass es neben den fahrplanmäßigen Abweichungen auch zu Verspätungen kommen kann. Güterzüge werden teilweise großräumig umgeleitet. Das Baustellenmanagement ist darauf ausgerichtet, unter allen Umständen pünktlich fertig zu werden. Somit kann davon ausgegangen werden, dass ab 17. Juli 2021 die Schnellfahrstrecke wieder frei ist. Im Jahr 2022 ist die Sanierung der Schnellfahrstrecke Fulda-Würzburg an der Reihe, im Jahr 2023 die Sanierung des Abschnitts Kassel-Fulda.

Autor: Gerd Aschoff

Günstig fahren in Südniedersachsen – Lange Strecken sind im VSN deutlich günstiger geworden

Zum 1. Januar 2021 ist im Verkehrsverbund Südniedersachsen VSN eine umfassende Tarifreform in Kraft getreten. Einige Neuigkeiten wie das 5 Euro-Ticket sind sicher auch aus hessischer Sicht nützlich. Dieses Ticket garantiert jedem Fahrgast, dass keine Einzelfahrt mehr als 5 Euro kostet. Gemessen an den bisher recht hohen Fahrpreisen von bis zu 10,80 Euro entspricht dies einer Halbierung in der Spitze, übrigens analog auch für Dauerkarten. Noch günstiger wird es sogar, wenn mehrere Fahrgäste zusammen die neue VSN-Tageskarte nutzen, das für 1, 2, 3, 4 oder 5 Personen angeboten wird. In der höchsten Preisstufe 5 kostet es für zwei Personen nur 12,60 Euro, als Netzkarte nicht mehr als 14,40 Euro.

Der VSN umfasst die großen Landkreise Göttingen, Northeim und Holzminden. Was bedeutet dies konkret? Wer von Nordhessen in den VSN fahren will, nimmt bitte Staufenberg-Speele in den Blick. Die Station liegt schon in Niedersachsen, ist aber mit dem NVV-Tarif (Kassel-plus) erreichbar. Und jetzt kommt der eigentliche Knaller: VSN-Tickets gibt es ab sofort im DB-Navigator. Man greife also an der Landesgrenze zum Smartphone und buche das gewünschte VSN-Ticket.

Vorschlag gefällig? Man fahre über Speele mit dem VSN-Tagesticket Netz (zwei Personen 14,40 Euro) zunächst nach Hann. Münden, schlendere über den Tanzwerder durch die Altstadt mit Rathaus und Welfenschloss zurück zum Bahnhof und nehme in Göttingen den Schnellbus nach Duderstadt. Nach einem kleinen Stadtbummel (Stadtwall, Rathaus, Kirchenblick) geht es zurück nach Göttingen. Wechsel in die Regionalbahn nach Einbeck (reaktivierte Strecke ab Salzderhelden), dort Bummel durch die Innenstadt zur Brauerei und weiter zum PS-Speicher mit Motorfahrzeugen aller Art. Auf dem Rückweg sollte ein Zwischenstopp in der Unistadt Göttingen eingelegt werden, ab Herbst direkt am Bahnhof mit dem neuen „Forum Wissen“. Und was ist der Haken bei dieser Tour?

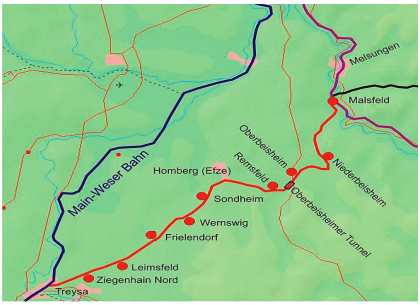
Ich versichere allen Leser*innen: Es gibt keinen Haken! Das VSN-Tagesticket gilt täglich ohne Sperrzeit, ist – wie beschrieben – ad hoc im DB-Navigator (oder am heimischen PC bis 14 Tage im Voraus) erhältlich. Ein Paar zahlt für die Tour pro

Person wirklich nur 7,20 Euro, also deutlich weniger als 5 Euro pro Richtung. Und wer nun Freude am Süden Niedersachsens gefunden hat, dem empfehle ich eine Tour nach Bodenwerder an der Weser, Dassel im Solling, Herzberg mit Welfenschloss oder Walkenried mit Kloster-Museum.

Autor: Gerd Aschoff

Die Bürgerinitiative (BI) „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.“ sieht neue Chance für alte Gleise

Wir sind ein eingetragener Verein, arbeiten ehrenamtlich und machen verstärkt auf das Thema „Alternativen zum Individualverkehr“ im Schwalm-Eder-Kreis aufmerksam. Wir setzen uns mit Hilfe des Vor-Ort-Bürgerengagements für die Reaktivierung der Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze) ein. Auf dieser bisherigen Nebenstrecke ist der Betrieb seit dem 15.06.2003 dauerhaft eingestellt, aber noch vollständig gewidmet. Das bedeutet, dass Gleise und notwendige Bauwerke noch vorhanden sind. Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 benennt den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Welche Behörden diese Aufgaben wahrzunehmen haben, wird durch das Landesrecht geregelt. Der ÖPNV (öffentliche Personen-Nahverkehr) umfasst die Personenbeförderung auf Straßen und Schienen.



im Blick: Strecke Treysa – Homberg (Efze)

Trasse 6710 (Foto: privat)

Reaktivierung der Bahn: Treysa – Leimsfeld – Frielendorf – Wernswig – Sondheim – Homberg (Efze)

Über die Reaktivierung dieser Nebenstrecke, davon sind die Verkehrsverbände überzeugt, könnten insgesamt mehr als 25.000 Menschen wieder einen direkten Zugang zum überregionalen Bahnnetz erhalten. Wir sind auf die Unterstützung der ortsansässigen Bevölkerung angewiesen. Jeder Interessierte ist herzlich Willkommen und kann sich gerne in unserem eingetragenen Verein für dieses Projekt „Reaktivierung der Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze)“ engagieren.

Darum lohnt sich die Reaktivierung:

1.) Die reaktivierte Bahn-Nebenstrecke Homberg (Efze) – Treysa stellt eine reale Alternative zum bestehenden Individualverkehr (insbesondere PKW) dar.
2.) Um mehr als 20 Kilometer wächst das Schienennetz wieder an.

3.) Die Fahrzeit von Homberg nach Treysa über diese reaktivierte Bahn-Nebenstrecke beträgt dann mit dem Zug knapp 24 Minuten.
4.) Über 25.000 Menschen erhalten wieder einen direkten Zugang zum überregionalen Bahnnetz gen Süden in Richtung Marburg, Gießen.
5.) Initiiert neue Impulse für die Touristik im nordhessischen Rotkäppchenland mit ihren vielen Sehenswürdigkeiten.
6.) Verstärkt die Ansiedlung kleinerer und mittlerer Betriebe im Homberger Hochland.
7.) Statt eine stillgelegte Kanonenbahn nun die aktive „Knüllwald-Bahn“. Damit wird eine zuverlässige Anbindung des Nahverkehrs an den Fernverkehr geschaffen. Es kommen immer mehr Menschen von außerhalb in den Wildpark Knüll, in die historische Altstadt Homberg, in den Ferienpark Silbersee in Frielendorf.
8.) In den südlichen und mittleren Teilen des Schwalm-Eder-Kreises können neue Arbeitsplätze entstehen und vorhandene werden gesichert.
9.) Der gesicherte Bahnanschluss ermöglicht Menschen von außerhalb, bezahlbares Wohnen in der Nähe der Anliegergemeinden zu nutzen.
10.) Zwischen den einzelnen Gemeinden bestehen dann wieder alternative Verkehrsverbindungen für Schüler, für Studenten und Berufspendler, für junge und ältere Menschen.
11.) Die ländlichen Kommunen Frielendorf, Homberg (Efze) und Knüllwald werden nunmehr über ein integriertes und zukunftsorientiertes System mit der Verknüpfung von Straßen und Schienenwege verfügen, welches vor allem der öffentlichen Daseinsvorsorge und dem Gemeinwesen dient.

Machbarkeitsstudie in Auftrag geben

Eine Machbarkeitsstudie setzt sich im Kern mit der Frage auseinander, ob zum Beispiel die Reaktivierung einer Bahnstrecke einen volkswirtschaftlichen Nutzen hat oder nicht. Dieser wird unter diversen Einflussfaktoren ermittelt. Innerhalb der Machbarkeitsstudie wird darauf hingearbeitet, ein integriertes und zukunftsorientiertes System mit der Verknüpfung der Straßen und Schienenwege untereinander zu konzipieren mit dem Ziel kurzer und gesicherter Umsteigezeiten, einer Anbindung des Nahverkehrs an den Fernverkehr, insbesondere mit zuverlässigen Anschlüssen an den möglichen Verkehrsknoten. Wir fordern den zuständigen Aufgabenträger des örtlichen ÖPNV, hier der Schwalm-Eder-Kreis, auf, die Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben und auch zu finanzieren. Das Land Hessen stellt den Verkehrsverbünden (für Nordhessen der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel in vollem Umfang zur Verfügung, mit denen vor allem die Schienenverkehre und regionale Busverkehre finanziert werden.

Internet: kanonenbahn-nordhessen.de

Autor: Herbert Wassmann

Ausschreibung Teilnetz „Lahn-Vogelsberg-Rhön“ Gedanken von PRO BAHN Mittelhessen und PRO BAHN Osthessen

Züge der Vogelsbergbahn RB 45 im Bahnhof Fulda.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) schreibt die Verkehrsleistung im Teilnetz „Lahn-Vogelsberg-Rhön“ zurzeit neu aus. Die Ausschreibung umfasst die Linien:

RE44: Limburg – Weilburg – Wetzlar – Gießen
RB45: Limburg – Weilburg – Wetzlar – Gießen – Grünberg – Alsfeld – Fulda
RB52: Fulda – Gersfeld

mit einem jährlichen Leistungsvolumen von zusammen 3,16 Mio. Zugkilometer.

Die Ausschreibung läuft auf einen Zeitraum von 15 Jahren mit einer Betriebsaufnahme am 10. Dezember 2023. Das Grundangebot bleibt weiterhin eine stündliche Leistung auf der Linie RB45 (Limburg – Gießen – Fulda) und der Linie RB52 (Fulda – Gersfeld). Die Lahntalbahn wird dabei im Abschnitt Limburg – Gießen zweistündlich von der Linie RE44 mit Halt in Eschhofen, Weilburg und Wetzlar verdichtet. Die Vogelsbergbahn erhält montags bis freitags am Nachmittag zwischen Gießen und Mücke einen 30-Minuten-Takt.

Eingesetzt werden sollen Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm und einer Kapazität von 110 bis 320 Sitzplätzen, aufgeteilt in die Kapazitätsklassen I – IV (I: 110 Sitzplätze, II: 160 Sitzplätze, III: 220 Sitzplätze und IV: 320 Sitzplätze). Die Anzahl an Klappsitzen beträgt bis zu 20% der Gesamtzahl an Sitzplätzen im Zug. Jedes Fahrzeug wird über eine Stellfläche von 12 bis 15 Fahrrädern verfügen. Hierdurch wird die Anzahl an nutzbaren Sitzplätzen in den Zügen jedoch um ein Fünftel reduziert. Auch sonst wird es in den Zügen enger werden, der Sitzplatzabstand zum vorherigen Sitz soll laut Ausschreibungsunterlagen dann nur noch 25 cm betragen. Die angekündigten Steckdosen sowie das W-LAN im Zug sind da dann auch nichts Anderes mehr als marketingtechnische Kosmetik.

Ein Blick auf die Kapazitätsvorgaben lässt erahnen, dass das störungsanfällige Stärken und Schwächen der Linie RB45 in Gießen stark ausgeweitet werden wird. Dies wird zusammen mit einer deutlich erhöhten Streckenauslastung auf der westlichen Vogelsbergbahn der Betriebsqualität nicht förderlich sein. Eine kurzfristig einsetzbare Betriebsreserve im Bahnhof Gießen ist den Ausschreibungsunterlagen zur Folge nämlich nicht vorgesehen, da mag man als Fahrgast mit Grauen an die Verhältnisse auf der Vogelsbergbahn in den Jahren 2012 bis 2016 zurückdenken.

Autor: Sebastian Berg

Ausschreibung Teilnetz „Mittelhessen“ (Mittelhessen-Express) - Gedanken von PRO BAHN Mittelhessen und PRO BAHN Osthessen

Ein Mittelhessen-Express im Bahnhof Gießen auf Gleis 1

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund schreibt die Verkehrsleistung im Teilnetz „Mittelhessen“ zurzeit neu aus. Die Ausschreibung umfasst die Linien:

RB37: Gießen – Frankfurt Hbf
RB40: Dillenburg – Gießen – Frankfurt Hbf
RB41: Schwalmstadt-Treysa – Gießen – Frankfurt Hbf
RB49: Friedberg – Hanau Hbf

mit einem jährlichen Leistungsvolumen von zusammen 4,3 Mio. Zugkilometer.

Die Ausschreibung läuft auf einen Zeitraum von 15 Jahren mit einer Betriebsaufnahme am 10. Dezember 2023.

Die ausgeschriebenen Leistungen umfassen im Fahrplanjahr 2024 in einer ersten Betriebsstufe ca. 3,9 Mio. Zugkilometer und im Fahrplanjahr 2026 – nach der Drehung des ICE (DB-FV-Linie 26 Karlsruhe-Frankfurt-Gießen-Kassel-Hamburg) in die Taktlage des RE98 – in der finalen Betriebsstufe ca. 4,3 Mio. Zugkilometer. Das Angebotskonzept Mittelhessen stellt sich für den Fahrplan 2026 folgendermaßen dar: Die Linie RB37 Gießen – Frankfurt verkehrt im Stundentakt und wird montags bis freitags im Abschnitt Gießen – Friedberg auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Die Linien RB40 Dillenburg – Gießen – Frankfurt und RB41 Schwalmstadt-Treysa – Gießen – Frankfurt verkehren täglich im Stundentakt, wobei der Streckenabschnitt Stadtallendorf – Schwalmstadt-Treysa nur alle 2 Stunden bedient wird. Am Wochenende wird der Fahrplan zwischen Marburg und Stadtallendorf auf einen 2-Stunden-Takt ausgedünnt und der Streckenabschnitt Stadtallendorf – Schwalmstadt-Treysa gar nicht mehr bedient. Die Linien RB40 und RB41 werden weiterhin in Gießen gekoppelt und geflügelt und fahren den Streckenabschnitt Gießen – Frankfurt Hbf gemeinsam. Die Linie RB49 Friedberg – Hanau Hbf verkehrt im Stundentakt und wird montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Anzumerken ist hierbei, dass bis 2026 die Linien RB40/RB41 weiterhin alle zwei Stunden zwischen Gießen und Friedberg an allen Unterwegsstationen anhalten. Eingesetzt werden sollen Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 76 cm und einer Kapazität von 200 bis 760 Sitzplätzen, aufgeteilt in die Kapazitätsklassen I – VII (I: 200 Sitzplätze, II: 280 Sitzplätze, III: 400 Sitzplätze; IV: 480 Sitzplätze, V: 560 Sitzplätze, VI: 600 Sitzplätze und VII: 760 Sitzplätze). Da Doppelstocktriebwagen für den Mittelhessen-Express nicht vorgesehen sind, kann es dazu kommen, dass uns die „Hamsterbacken“ nun also bis ins Jahr 2038 erhalten bleiben – hoffentlich nicht!

Autor: Sebastian Berg

Bahnhof Fulda noch lange nicht barrierefrei

Fulda ist eine der bedeutenden Bahnstationen in Deutschland. Dennoch, wer hier abfährt oder ankommt, stellt fest, dass sich seit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke 1991 im Grunde nichts bewegt hat. Insbesondere die Barrierefreiheit lässt mehr als zu wünschen übrig. Der Aufzug in der Bahnhofshalle ist seit Monaten kaputt. Die Rolltreppe führt nur in eine Richtung. Das größte Problem ist die Gesamtfläche der Hausbahnsteige. Diese hat leichte Höhenunterschiede, ist aber deutlich unter 55 cm. Dazu gehören das Gleis 1, von welchem die in Fulda startenden Doppelstockzüge von DB-Regio der Linie RE50 abfahren. Selbst die Mehrzweckabteile sind nicht in einer barrierefreien Höhe benutzbar. Zu der Hausbahnsteigfläche gehört aber nicht nur das Gleis 1, sondern auch die regelmäßig genutzten Gleise 36, 37 und 38.

Der Bahnhof Fulda, Gleis 1 mit einem RE 50 nach Frankfurt(Main) Hbf.

Deutlich sichtbar, der meistbenutzte Regionalzug in Fulda ist nicht barrierefrei nutzbar.

Hier fahren die Züge der Vogelsbergbahn der Linie RB45 über Lauterbach, Alsfeld, Gießen und Wetzlar bis nach Limburg ab. Die Linie wird im Auftrag des RMV von der Hessischen Landesbahn mit Dieseltriebwagen der Baureihe LiNT 41 von Alstom betrieben. Diese haben eine Einstiegshöhe von 55 cm über Schienenoberkante. Letztlich heißt dies, dass am Endpunkt der Regionalbahnlinie, im Oberzentrum Fulda auch von mobilitätseingeschränkten Menschen ein Höhenunterschied von rund zwei Dezimetern überwunden werden muss. All dies ist für die rund 68.000 Einwohner zählende Bischofs- und Kreisstadt wahrlich nicht zukunftsweisend. Seit Jahren fordert der PRO BAHN Regionalverband Osthessen deutliche Investitionen in den Bahnhof von Fulda, so dass die Züge, wie andernorts bequem vom Straßennetz über die Infrastruktur der Bahnstation erreicht werden können. Bis dahin ist es noch ein schwieriger Weg.

Autor: Werner Filzinger

Umbau des Bahnhofs Schlüchtern hat begonnen

Schlüchtern, die ehemalige Kreisstadt im östlichen Main-Kinzig-Kreis, ihr Bahnhof ist ein eher unscheinbarer Umsteigepunkt. Hier trifft die Linie RB53, welche von Schlüchtern nach Gemünden (Main) führt, teils über Würzburg bis nach Schweinfurt durchgebunden ist, auf die Doppelstockzüge der RE50 zwischen Fulda und Frankfurt am Main. Dies war nicht immer so, denn die sog. Elmer Kurve war lange außer Betrieb und der Umstieg im benachbarten Flieden möglich. Der Eindruck von längst vergangenen Zeiten soll auch hier weichen. Die viel zu niedrigen Bahnsteige werden in den nächsten Monaten durch Neubauten mit 76 cm Einstieghöhe ersetzt. In üblicher Bauweise werden auch Aufzüge eingebaut, so dass zwischen den Bahnsteigen auch die Barrierefreiheit hergestellt ist. Damit ist jedoch noch nicht der Einstieg in die Züge optimal gegeben. Es bleibt zu hoffen, dass bei der nächsten Ausschreibung darauf geachtet wird. Des Weiteren ist die Nutzung als Umsteigepunkt zwischen der RB53 und den Zügen von und nach Fulda nicht optimal. Für diesen Aspekt fordert der PRO BAHN Regionalverband Osthessen seit vielen Jahren die Wiedereinführung durchgehender Züge bis nach Fulda.

Linienbus-Erlebnis des Autors im Vogelsberg zu Corona-Zeiten

Vor kurzem fuhr ich morgens, 7.24 Uhr mit der Buslinie VB-65 von Schotten in die Kreisstadt Lauterbach. Ich stieg in Frischborn, Haltestelle „Im Lautergrund“ zu. Mein Ziel war die Haltestelle Lauterbach Gymnasium, um von dort zur Kreisverwaltung des Vogelsbergkreises zu gelangen. Als ich einsteigen wollte, sah ich schon, dass kein Sitzplatz mehr frei war. Im hinteren Teil des Busses standen Schüler. Ein Fahrgast, ein Schüler, wurde vom Busfahrer beim Einstieg abgewiesen, weil er seine Berechtigungskarte nicht vorweisen konnte. Der Bus fuhr in Frischborn los Richtung Lauterbach.

An der Haltestelle Blitzenrod, Abzweig Frischborn, angekommen, stand der Busfahrer auf, schritt in den Gang und forderte die Fahrgäste lautstark auf, nach hinten aufzurücken. Es sei schließlich noch genug Platz im Bus „für Schafe und Ziegen“. Auf dem Linienweg befindet sich in der Kreisstadt der Parkplatz „An der Bleiche“. Es ist keine Bushaltestelle, der Fahrer ließ er einen Schüler verbotener Weise auf der Straße aussteigen. An meinem Ziel Lauterbach, Gymnasium angekommen, stand der Busfahrer wieder auf und schrie dieses Mal lautstark in den Bus „Istanbul, Hauptbahnhof“. Ich habe mich nach dieser Fahrt gefragt, ob Schüler bzw. Fahrgäste Tiere sind…?

Autor: Werner Filzinger

Getrennte Nahverkehrsplanung von Stadt und Umland ist ein Fehler und muss korrigiert werden

Leider ist die Zuständigkeit für den Öffentlichen Personennahverkehr an Grenzen geknüpft. Darunter haben die Fahrgäste vielfach zu leiden. Ganz offensichtlich wird dies in Hessen sowohl im Rhein-Main-Ballungsraum, aber insbesondere in der Region Mittelhessen mit den Sonderstatusstädten Gießen, Marburg und Wetzlar. Die Situation hat sich in den letzten Jahren noch verschlechtert. Fand im Jahr 2014 bei der letzten Planungsperiode noch zeitgleich die Nahverkehrsplanung für die Stadt und den Landkreis Gießen statt, so sieht es jetzt anders aus.

Der zuständige Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr) schrieb den Lokalen Nahverkehrsplan (LNVP) für den Landkreis bereits in den Jahren 2018-2019 fort. Auf Druck von Bürgerschaft und Verbänden wurde die Fortschreibungsphase um ein Jahr verlängert. Die Universitätsstadt Gießen, welche mit ihren 87.000 Einwohnern eigene Aufgabenträgerin ist und mit einem Tochterunternehmen der Stadtwerke Gießen einen eigenen Stadtbusverkehr betreibt, beginnt nun seit Ende 2020 überhaupt erst mit der Fortschreibung der Nahverkehrsplanung.

Busse vor dem Bahnhof Gießen

Gerade Gießen ist eine Dienstleistungs- und Einpendler*innenstadt, viele große Kommunen liegen im Speckgürtel und werden anders im ÖPNV beplant. Das Ergebnis ist ein seit Jahrzehnten nicht homogen miteinander vernetzter Linienbusverkehr von Stadtbussen einerseits und Lokal- sowie Regionalbussen andererseits. Dies führt dazu, dass aus dem Umland dann doch meist das Auto genutzt wird. Besser wäre es, gemeinsam zu denken und zu planen. So bedarf es im Umland von Gießen in einem Radius von ca. 10 km aus den Kommunen ohne Schienenanschluss der Einrichtung von Expressbuslinien, um so die Fahrtzeiten von 45-60 Min. auf 15-25 Min. zu drücken. Taktverkehre im Viertel- und Halbstundentakt müssen das urbane Umland erschließen. Viele Pendlerinnen und Pendler wollen auch am Gießener Bahnhof mit seinen 30.000 Fahrgästen insbesondere weiter nach Frankfurt. Neben der Zugfahrt von 45-60 Minuten mag man für die wenigen Kilometer zwischen Bahnhof und Wohnort nicht nochmal die gleiche Zeit aufbringen und fährt diese Strecke mit dem PKW. Daher darf das Denken der Kommunalpolitik, egal welcher politischen Farbgebung, nicht an der Stadtgrenze aufhören.

Autor: Thomas Kraft

Chaos bei Bahnsteigausbauten geht weiter

Das seit Jahren vom PRO BAHN Landesverband Hessen kritisierte Durcheinander bei dem Ausbau der Bahnverkehrsstationen geht insbesondere in Mittelhessen in ein weiteres Drama. Die Deutsche Bahn, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, das Land Hessen und die Kommunen haben die erstellten Ausbaulisten der letzten zwanzig Jahre bei weitem noch nicht abgearbeitet und lernen nicht aus den Fehlern. Jede Bahnstation wird für sich geplant, meist ohne Rücksicht auf die Nachbarschaft. An den mittelhessischen Bahnstrecken entstehen nun nebeneinander 55 cm- und 76 cm-Bahnsteige. Chaos herrscht auch bei der Fahrzeugbestellung. War zunächst geplant bis Anfang der 2040er Jahre mit Triebwagen mit 55 cm Einstieghöhe über Schienenoberkante gefahren werden soll, scheinen nun doch in wenigen Jahren „76er“-Triebwagen zum Einsatz zu kommen. Dann gibt es in Gießen, Wetzlar und Marburg neu ausgebaute, aber zu niedrige Bahnsteige. PRO BAHN wird das Thema weiter sehr kritisch im Sinne der Fahrgäste begleiten.

Veränderung am alten Bahnhof Sarnau in Lahntal bei Marburg seit Sommer 2020

01.07.2020

04.02.2021

Zwei Bilder und ein Ort. Schon länger ist die Zeit her, dass am alten Bahnhof Sarnau in der Gemeinde Lahntal, welcher eigentlich am Ortsteil Göttingen liegt, noch ein Zug hielt. Hier befindet sich der Abzweig zwischen Oberer Lahntalbahn von Marburg nach Biedenkopf und Erndtebrück (RB94) sowie der Burgwaldbahn nach Frankenberg und Korbach (RB97). 2 km entfernt ist ortsnah in Sarnau an der Oberen Lahntalbahn ein neuer Haltepunkt entstanden. Nun sind viele Teile des alten Bahnhofs Sarnau verschwunden, denn die seit rund 5 Jahrzehnten geforderte, 16 km lange Umfahrung mehrerer Orte für die B 62 und B 252 mit hohen Dämmen und Brücken prägt nun das Landschaftsbild. Dass die Menschen unter dem unwürdigen LKW- und PKW-Durchgangsverkehr gelitten haben und eine Lösung herbei musste, das will auch PRO BAHN nicht leugnen. Nur müsste dann parallel auch die Eisenbahn beschleunigt werden, die teilweise dort nur 60 km/h fährt. Zudem hätte bei dem Bauumfang ein Haltepunkt Lahntal-Göttingen realisiert werden können.

Autor: Thomas Kraft

Reaktivierung der Bahnstrecke Dillenburg-Ewersbach im Schienenpersonennahverkehr

Die Dietzhölztalbahn ist eine 15,9 Kilometer lange, eingleisige Bahnstrecke im nördlichen Lahn-Dill-Kreis (Streckennummer 3720) und führt von Dillenburg nach Ewersbach.

Der Personenverkehr wurde 1987 eingestellt. Die Einstellung des Güterverkehrs nördlich von Dillenburg folgte 2001, im gleichen Jahr erfolgte die Stilllegung des Streckenabschnitts zwischen km 2,2 und km 15,9. Im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Dillenburg und km 2,2 ist die Strecke bis heute in Betrieb und wird im Güterverkehr bedient.

Die Dietzhölztalbahn in Eschenburg-Eibelshausen
Foto: Dietzhölztalbahn e.V. / Stephan Kretzer

Anfang 2012 haben sich interessierte Bürgerinnen und Bürger zur IG Dietzhölztalbahn zusammengefunden. Daraus gründete sich der Verein, der seit März 2014 als „Dietzhölztalbahn e.V.“ im Vereinsregister eingetragen ist und sich für die Reaktivierung der Dietzhölztalbahn im Schienenpersonennahverkehr einsetzt.

Ziel ist es, unter Berücksichtigung der reaktivierten Bahnstrecke ein modernes,

intermodales und nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Region zu entwickeln. Die Bahnstrecke soll im Rahmen der Reaktivierung an die heutigen Erfordernisse angepasst und zu einer modernen Infrastruktur ausgebaut werden, u.a. sollen zusätzliche Haltestellen errichtet und Standorte bestehender Haltestellen entsprechend der Siedlungsentwicklung angepasst werden. Die umliegenden, aber abseits der Bahnstrecke liegenden, Orte werden in diesem Mobilitätskonzept *„Entlang der Dietzhölze“* durch neue Zubringerbuslinien erreicht, die auf den Fahrplan der Bahnstrecke getaktet sind, um dadurch attraktive Fahrzeiten und Verbindungen zu erreichen.

Im Einzugsbereich der eingleisigen Bahnstrecke leben und arbeiten insgesamt rund 19.000 Einwohner und ca. 8.000 Ein- und Auspendler.
Die täglichen Pendlerströme finden vorwiegend auf der Verkehrsachse Dietzhölztal–Dillenburg statt und entsprechen damit dem Verlauf der Dietzhölztalbahn.
Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV wird aktuell im Wesentlichen über die Buslinie 302 (Dietzhölztal – Eschenburg – Dillenburg) und die Expressbuslinie X41 (Biedenkopf – Eschenburg – Dillenburg) abgedeckt. Die Fahrzeiten zwischen Ewersbach und Dillenburg liegen dabei, je nach Verbindung, bei bis zu 60 Minuten, durchschnittlich dauert eine Fahrt 41 Minuten. Bei mehr als der Hälfte der Busverbindungen ist zusätzlich ein Umstieg mit entsprechender Wartezeit notwendig. Teilweise sind sogar zwei Umstiege erforderlich.

Im Vergleich dazu kann die reaktivierte Dietzhölztalbahn ein deutlich attraktiveres und schnelleres ÖPNV-Angebot anbieten. Das vom Verein Dietzhölztalbahn e.V. ausgearbeitete Betriebs- und Fahrplan-konzept sieht einen Stundentakt vor, der in der Hauptverkehrszeit zu einem Halbstundentakt zwischen Dillenburg und Eibelshausen verdichtet wird. Die Fahrzeit zwischen Ewersbach und Dillenburg beträgt dabei einheitlich 27 Minuten, so dass sich die Fahrzeit gegenüber dem aktuellen Angebot teilweise um mehr als fünfzig Prozent reduziert. Der Fahrplanentwurf ist in Dillenburg auf die Anschlüsse in Richtung Frankfurt und Siegen getaktet.

Neben diesem deutlich verbesserten Mobilitätsangebot leistet jede reaktivierte Bahnstrecke einen Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele. Da die Topographie und die Länge der Bahnstrecke einen Betrieb mit modernen Akku-Triebwagen zulässt, können diese zum Einsatz kommen und so einen CO^2-emmissionsfreien Betrieb vor Ort ermöglichen. Der Bahnhof Dillenburg verfügt über eine Oberleitung und kann dadurch zum Laden der Speicher in den Fahrzeugen genutzt werden.

Internet: dietzhölztalbahn.net

Autoren: Stephan Kretzer und Torsten Haas

Ab wann fährt die Lumdatalbahn? Wann wird es entschieden?

Die Bemühungen um eine Reaktivierung der Lumdatalbahn (eine Strecke von ca. 14 km von Lollar bis nach Rabenau-Londorf) nahmen ihren Anfang schon in den frühen 1990er Jahren mit der Gründung einer Aktiengesellschaft. Seit 2010 ist es der Verein Lumdatalbahn e.V. (LB), der sich für die Reaktivierung der Strecke engagiert. Bis zur Gründung des Vereins LB e.V. gab es Nutzen-Kosten-Untersuchungen, die auch den Wert erreichten, um die Strecke zu reaktivieren. Warum dieses nicht geschehen ist, darüber hatten Politiker zu entscheiden und diese hatten die Kosten zum damaligen Zeitpunkt höher eingeschätzt mit Maßnahmen, die eigentlich nicht wichtig waren für das Projekt, so die Aussage damaliger Aktivisten.

Was haben wir erreicht? Was nicht?

Haben die Aktionäre der LB AG zur Reaktivierung noch auf das Bahntechnische Wert gelegt, so ist der Verein LB e.V. einer anderen Strategie gefolgt. Wir haben uns vor ungefähr sieben Jahren um Mitstreiter gekümmert, die unsere Strategie unterstützen. Zuerst war es die Landrätin Anita Schneider, die die Reaktivierungen der Lumdatal- und Horlofftalbahn mit dem Kreistag bis heute vorantreibt. Es gab Gespräche mit politischen Parteien, die von uns etwas zur Reaktivierung wissen wollten. Hilfreich bis heute waren die Beitritte zum Deutschen Bahnkunden-Verband und dem Fahrgastverband PRO BAHN durch Vorstandsmitglieder oder auch der Vereinsbeitritt zur Region Gießener Land. Zwei ehemalige Bürgermeister aus Rabenau und Allendorf (Lda.) standen uns positiv zur Seite.

Kerstin Lotz (LTB), Dr. Klaus Vornhusen, (DB), Hess. Minister Tarek Al-Wazir, Manfred Lotz, Klaus Zecher (beide LTB)

Die Nachfolger sind bekennende Akteure. Es gab die Kontaktaufnahme mit dem RMV, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, unter anderem kurze und zufällige Gespräche mit dem Staatsminister Tarek Al-Wazir (Grüne). Später kamen auch unsererseits mit Bundestagsabgeordneten sowie mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums in Berlin dazu. Zahlreiche Veranstaltungen fanden in Ortschaften des Lumdatals mit Politikern, auch aus dem hessischen Wirtschaftsministerium, statt, die uns Mut gemacht haben.

Internet: lumdatalbahn.de

„Wir brauchen einen langen Atem“, sagten Verantwortungsträger zur Zeitfrage. Da die Tageszeitungen uns wohlgesonnen sind, konnten wir in den zurückliegenden sieben Jahren zahlreiche Presseartikel zur Reaktivierung veröffentlichen, die von Politik und auch der zaudernden Bevölkerung positiv aufgenommen wurden. Erreicht haben wir auch die Bevölkerung des oberen Lumdatals mit einer Veranstaltung vor einem Jahr in Allendorf (Lumda), wo neben Landrätin Anita Schneider (SPD), auch zwei Bundestagsabgeordnete auf dem Podium saßen. In der Diskussion war zu erkennen, dass die Bevölkerung sich abgehängt fühlt und unter den jetzigen Bedingungen leidet und dem Demografischen Wandel Tribut zollt. Für das untere Lumdatal (die Städte Staufenberg und Lollar) scheint die gute Anbindung an Gießen und Marburg ausreichend zu sein, und sie zeigen sich verhalten, obwohl die Reaktivierung bei beiden Kommunen im Koalitionsvertrag steht.

Worauf sind wir stolz?

Stolz sind wir auf den Vorstand, die Mitglieder, Aktivisten und Mitstreiter sowie auf unsere Pressearbeit und die Berichterstattung in den Medien (Regionalprogramme RTL und Sat.1 sowie ARD und HR oder Zeit online und Süddeutsche Zeitung). Gern gesehener Gast waren wir bei vielen Veranstaltungen, z. B. in Hannover, Wiesbaden, Gießen und Probstzella (Thüringen) etc. Noch zu erwähnen ist unsere „Rollende Pressekonferenz“ auf der Sonderfahrt im TEE von Lollar nach Nürnberg im September 2020, die vom HR-Moderator Klaus Pradella in alt bewährter Form geleitet wurde. Beachtlich war in dieser außergewöhnlichen Zeit, dass es mit diesem Nostalgiezug die erste und auch die einzige Sonderfahrt war, die das DB-Museum für uns erfolgreich durchführen konnte. Der Fahrgastverband PRO BAHN war im Podium durch Thomas Kraft vertreten.

Trans-Europa-Express (TEE)
Heute beheimatet in Koblenz

Für wen ist die Strecke wichtig – Chancen für wen?

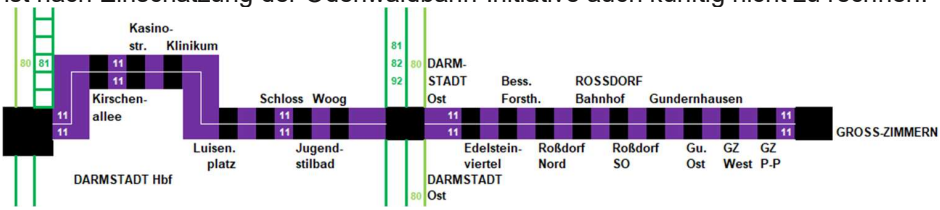
Für junge Menschen, Senioren, junge Familien und Pendler ins Rhein-Main-Gebiet oder zu Studienorte (Gießen-Marburg-Friedberg). Die Reaktivierung bietet die Chance, auf einen Zweitwagen zu verzichten oder das Angebot anzunehmen und auch Bahn und Bus zu nutzen anstatt das Auto. Klimaschutz und Mobilität müssen umgesetzt werden.

Wir bieten Wohnraum im Lumdatal - Reaktivierung, jetzt!

Autorin/Autor: Kerstin Lotz und Manfred Lotz

Ohne Förderchance eine 125-Mio. teure Tram Groß-Zimmern – Darmstadt planen?

Die Chance, bis 2030 Schienen nach Roßdorf und Groß-Zimmern zu legen, sind geringer als jemals seit 1984 (damals wurden die Schienen im Kreis abgerissen). Mit der Förderung der Meterspur-Straßenbahnstrecke (Grafik) nach Groß-Zimmern ist nach Einschätzung der Odenwaldbahn-Initiative auch künftig nicht zu rechnen.

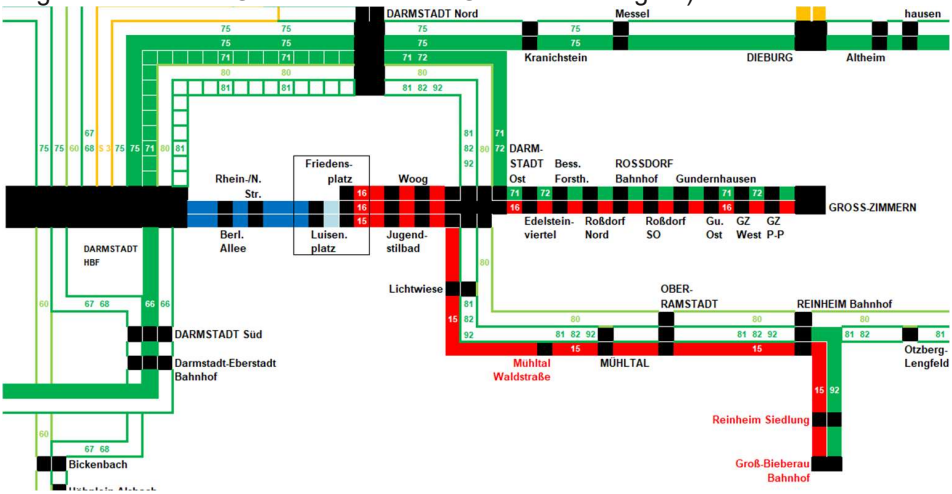


Der 2014 angesetzte „Ohnefall“ (am Darmstädter Ostbahnhof muss zwischen Bussen umgestiegen werden) kann nicht mehr zum Vergleich herangezogen werden, unter 2021er Bedingungen (Vergleich mit dem gültigen Fahrplan) fällt der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) also noch schlechter als 0,52 aus. Eine Verdoppelung des NKF von derzeit 0,52 auf über 1,0 ist auch mit geänderten Kriterien wenig realistisch. Die Bundesregierung wird auch weiterhin dem Faktor eine Bedeutung beimessen. Und wenn viele andere Projekte einen größeren Nutzen als 0,52 versprechen, wird dort investiert. Zudem ist der Nutzen der Tram zweifelhaft, da 8 Kommunen, u. a. Dieburg, Eppertshausen, Reinheim, Groß-Umstadt, Fischbachtal, Münster, Groß-Bieberau und Ober-Roden ihre direkten Busse via Ostbahnhof nach Darmstadt (Bild) verlieren sollen mit deutlich längerer Reisezeit. Auch wird in der CDU-Kombi-Lösung schon 2014 nachgewiesen, dass die Straßenbahn allein weniger Menschen pro Stunde nach Darmstadt bringen kann als 2021 nur Busse oder künftig Stadt-Land-Bahn und Regionalbahn gemeinsam.

Ein Änderungsantrag der Freien Wähler/Piraten/Linken von 2020 fasst gut die Argumente gegen die Meterspur zusammen, blieb jedoch von den der Straßenbahn-Planung zustimmenden Fraktionen von SPD, CDU, Grünen und FDP unbeachtet.

Odenwaldbahn-Initiative

Diese haben durch ihre Nicht-Teilnahme an den Exkursionen des Regionalen Schienen-bündnisses nach Heil-bronn (Juni 2020) und Bad Wildbad (Oktober 2019, Bild Mitja Stachowiak) sowie der Verweigerung einer Anhörung unabhängiger Experten wie der des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen unter Beweis gestellt, dass sie an realistischen Möglichkeiten für Schienen nach Groß-Zimmern mit Regionalbahn nach Darmstadt Nord und Frankfurt sowie einem Stadt-Land-Bahn-Netz für 6 Kommunen (Grafik unten, Stadt-Land-Bahn rot, Regionalbahn nach Groß-Bieberau und Groß-Zimmern grün) nicht interessiert sind.



In den „Verkehrsgipfel“-Unterlagen kam das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn“ vom September 2018 mit Vorschlägen zur Reaktivierung nach Groß-Bieberau“ nicht vor.

Autor: Uwe Schuchmann

Grünen-Brief an Minister „interessanter Beitrag“

Darmstadt-Dieburger Handeln in eigenem Verantwortungsbereich fehlt

Als „interessanten Beitrag“ wertet die Odenwaldbahn-Initiative den Brief dreier Grünen-Politiker vom 14. Dezember 2020, die ein „Erbacher Handeln“ von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bzgl. Elektrifizierung einfordern. Zwar ist es richtig, sich auch an Scheuer zu wenden, die Initiative hat im November 2020 darauf hingewiesen. Doch erkennt die Initiative besonders beim Ersten Kreisbeigeordneten und ÖPNV-Dezernenten des Landkreises Darmstadt-Dieburg, Robert Ahrnt (Grüne) und der örtlichen Bundestagsabgeordneten Daniela Wagner (Grüne), große Lücken zwischen Erklären und Handeln bzgl. Gersprenztalbahn, Odenwaldbahn und Main-Rhein-Bahn. Selbstverständlich wünscht die Initiative dem Schreiben Erfolg. Bereits Mitte Oktober 2020 forderte die Initiative per Brief von Ahrnt als Vorsitzendem der Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation (DADINA) ein öffentliches Bekenntnis zur Trassensicherung. Einem Info-Abend Wagners 2019 folgten keine Taten, obwohl von Wagners Fraktion schon mehrfach gute Initiativen für bundeseigene Strecken ausgingen.

Hessen hingegen genehmigte 2018 die Stilllegung der (nicht-bundeseigenen) Gersprenztalbahn, statt sie mit der Hessischen Landesbahn kostengünstig zu reaktivieren; unser Bild zeigt die Demonstration vom 25. September.2020. Nicht eingelöst haben der RMV und Ahrnt als RMV-Gesellschafter das Versprechen vom 31. August.2020 für Expressbusfahrten aus dem Gersprenztal nach Darmstadt.

Als leeres Versprechen erweist sich auch der lückenfreie Halbstundentakt Montag-Freitag auf der Main-Rhein-Bahn zwischen Aschaffenburg und Darmstadt. Sollte es an einer fehlenden Bereitschaft Bayerns liegen, ist nach Einschätzung der Initiative eine Fahrt nur im hessischen Abschnitt Darmstadt - Babenhausen betrieblich umsetzbar. Die dortigen Anschlüsse wären deutlich besser. Tagsüber Mo-Fr bekam die Odenwaldbahn nach Pause 2019 und 2020 nur einen zusätzlichen RE von Darmstadt Hbf nach Erbach. Sowohl Odenwaldbahn, Main-Rhein-Bahn und Pfungstadtbahn, die teils bzw. vollständig im regionalplanerischen „Ordnungsraum“ liegen, sind nach über einjähriger Amtszeit Ahrnts und fast zehn Jahren grüner ÖPNV-Dezernenten in Darmstadt und dem Kreis tagsüber schlechter bedient als die ländliche Weschnitztalbahn im benachbarten Kreis Bergstraße. Diese wird Mo-Fr im lückenfreien Halbstundentakt befahren.

Autor: Uwe Schuchmann

„Erbacher Erklärung“ und das „C“

„Erbacher Erklärung“ zur Weiterentwicklung der Odenwaldbahn

Am 23. Juni.2020 einigten sich die beteiligten Gebietskörperschaften (Odenwaldkreis, Landkreis Darmstadt-Dieburg, Kreis Offenbach, Wissenschaftsstadt Darmstadt) mit dem RMV zu kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Odenwaldbahn. Dazu gehören zum Beispiel längere Züge an den Wochenenden sowie Schließung von Taktlücken im Zugangebot. Baulich sollen die Bahnsteige verlängert werden sowie fünf neue Triebwagen der Baureihe LiNT 54 (diese werden bereits seit einigen Jahre erfolgreich im zwischen Groß-Umstadt-Wiebelsbach und Hanau Hbf eingesetzt) zu den notwendigen Kapazitätserweiterungen beschafft werden. Als wichtige bauliche Maßnahme wird die Wiederherstellung der Kreuzungsgleise in den Bahnhöfen Beerfelden-Hetzbach und Mühltal (Bilder) in Aussicht gestellt.

Vorrangig müssen rasch alle in der „Erbacher Erklärung“ vereinbarten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Odenwaldbahn zeitnah umgesetzt werden, auch wenn diese für die von der Politik vielfach postulierte „Verkehrswende“ nicht ausreichen.

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Fahrplan der Odenwaldbahn
Durch die Coronakrise seit März 2020 ist zwar die Inanspruchnahme der Züge der Odenwaldbahn – wie auch vieler anderer Nahverkehrszüge – zurückgegangen. In den Sommermonaten 2020 nahm wegen der Lockerung der Maßnahmen (z. B. wegen Beginns des Präsenzunterrichts in den Schulen und der Reduzierung der im sog. „Homeoffice“-Beschäftigten) die Besetzung der Züge der Odenwaldbahn wieder deutlich zu. Allerdings ist das Verkehrsaufkommen durch die neuen Beschränkungen seit November und Dezember 2020 wieder zurückgegangen. Erfreulich ist, dass das Zugangebot jedoch mit Ausnahme der Nachtzüge an den Wochenenden nicht eingeschränkt wurde. Der DADINA-Fahrgastbeirat hat schon im Frühling 2020 ausdrücklich das Vorgehen der Politik unterstützt.

Autor: Kurt-Michael Heß

Odenwaldbahn-Initiative

Verbesserungen zum Fahrplan 2021 seit dem 13.12.20

- So neue RB ab Wiebelsbach 8:40 und 10:40 nach Hanau 9:22 und 11:22
- So neue RB ab Hanau 8:35 und 10:35 nach Wiebelsbach 9:17 und 11:17
- Der Sonntagsverkehr auf dem Hanauer Streckenast setzt insgesamt früher ein, ab Hanau und den Unterwegsstationen wird in Wiebelsbach der erste Zug nach Eberbach (an 10:18) erreicht - für den Tagestourismus ein starkes Plus.
- Täglich neue RB ab Erbach 20:07 nach Wiebelsbach 20:36, die Weiterfahrt 20:41 nach Darmstadt Hbf 21:18 gab es bereits.
- Täglich neue RB ab Erbach 22:07 über Wieb. 22:41 nach Darmstadt 23:18
- Mo-Fr neuer RE ab Darmstadt Hbf 14:04 nach Erbach 15:02•

- Mo-Fr entfällt beim ersten Zug nach Frankfurt der Zugteil nach Darmstadt Hbf. Dieser Zugteil fährt als eigener RE mit weniger Halten hinterher: Wiebelsbach 5:34- Ober-Ramstadt (Bild vom Dezember 2018) Darmstadt Hbf 6:04. Die Kuppelzeiten in Wiebelsbach und Darmstadt Nord waren zuvor zu kurz bemessen.
- Mo-Fr fahren die RB ab Erbach 8:07 und 12:07 nach Frankfurt Hbf (an 9:32 und 13:36) statt nach Darmstadt Hbf.
- Mo-Fr fahren die RB mit Ankunft in Eberbach 12:15 und 16:18 bereits ab Frankfurt Hbf 10:25 und 14:25.
- Die letzte RB ab Frankfurt Hbf fährt schon um 23:26 ohne Halt in Darmstadt Hbf nach Erbach 0:45.
- Neu ist eine tägliche RB ab Darmstadt Hbf 0:38 nach Wiebelsbach 1:15, die am Samstag- und Sonntagmorgen weiterfährt nach Erbach 1:44.
- Wegen Bauarbeiten gelten vom 13. Dezember 2020 bis Anfang Februar 2021 sowie ab November 2021 leicht geänderte Abfahrtzeiten.

Internet: odenwaldbahn.de

Autor: Kurt-Michael Heß

Eine Kurve für Güterzüge – Vorzugstrasse für Neubau nördlich von Kassel wird Ende März vorgestellt

Der Deutsche Bundestag hat im Jahr 2016 nach langer Wartezeit die „Kurve Kassel“ als vordringlichen Bedarf festgelegt. Unter „ABS Paderborn-Halle“ ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 eine eingleisige elektrifizierte Neubaustrecke von etwa 6 km Länge zwischen den Bahnstrecken Altenbeken-Kassel und Kassel-Eichenberg-Nordhausen vorgesehen. Ziel der Verbindungskurve ist es, das zeitaufwändige Kopfmachen im Kasseler Güterbahnhof überflüssig zu machen.
Der konkrete Planungsprozess begann Anfang 2019. DB Netz informierte die Öffentlichkeit mehrfach über einzelne Schritte. Zum „Runden Tisch“ wurden Vertreter der Kommunen, der Parlamente, der Bürgerinitiativen, der Verkehrsträger und der Verbände, darunter auch PRO BAHN, eingeladen. Der erste Runde Tisch tagte am 25. Februar 2019. Das war für Pro Bahn in Hessen und in Niedersachsen der Auftakt, sich mit dem Thema näher zu befassen. So fand im August 2019 in Göttingen eine Sitzung des Fachausschusses Infrastrukturplanung des PRO BAHN-Bundesverbandes statt.

Zur 9. Sitzung des Runden Tischs am 29. März 2021 hat die Deutsche Bahn eine Variantenentscheidung angekündigt. Diese Vorzugsvariante wird sodann als Antrag in das Raumordnungsverfahren beim Regierungspräsidium Kassel eingehen, dem sich später das Planfeststellungsverfahren anschließt. Baubeginn und Inbetriebnahme können folglich überhaupt noch nicht datiert werden.

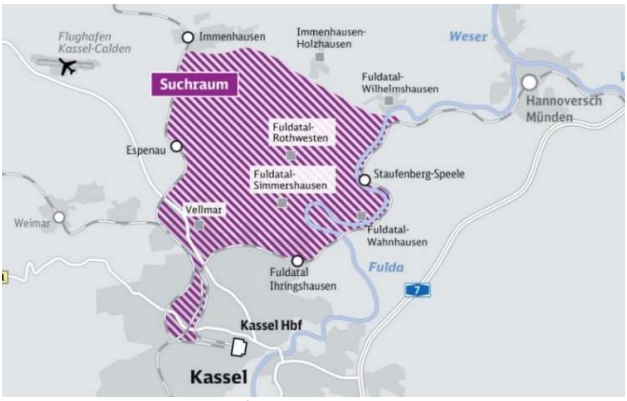
Quelle: Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich zwischen Immenhausen, Espenau, Vellmar, Fuldatal-Ihringshausen, Staufenberg-Speele und Fuldatal-Wilhelmshausen. Somit war zunächst neben dem hessischen Landkreis Kassel auch der niedersächsische Landkreis Göttingen involviert. In diesem Suchraum entwickelte DB Netz fünf Trassenvarianten. Die drei nördlichen enthielten jeweils einen langen Tunnelabschnitt und überquerten mit einer Brücke nördlich von Speele das Fuldatal,

um dann die Bestandsstrecke zu erreichen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ergab, dass drei Varianten Naturschutzbereiche berühren und scheiden aus. Die nördlich von Vellmar nach Ihringshausen verlaufende Variante 4 wurde in drei Untervarianten aufgespalten mit kürzeren Tunnels und leicht voneinander abweichender Linienführung. Die sehr kurze Variante 5 kommt ohne Tunnel aus, besteht fast nur aus einer gewaltigen Brücke. Sie würde jedoch Siedlungsgebiete beeinträchtigen und den Bahnhof Obervellmar überlasten.

So konzentrieren sich die Planer auf die Varianten 4a, 4b und 4c. Sie zweigen südlich von Mönchehof von der Bestandsstrecke ab, umfahren in leichten Bögen, teils im Tunnel, die Orte Frommershausen und Niedervellmar und erreichen vor dem Bahnhof Ihringshausen die Strecke nach Eichenberg. Es ist zu erwarten, dass eine solche Idee als Antragsvariante gilt.

Die bahneigenen und externen Planer haben bei den Sitzungen des Runden Tisches, zuletzt coronabedingt online, ein kompetentes Bild auf unseren Verband abgegeben. Mit großer Sachkunde erläuterten sie die teils komplizierten Untersuchungsmethoden und komplexen Ergebnisse. Die professionelle Moderation der Sitzungen war in höchstem Maße gefordert.



Quelle: DB Netz

Die Bürgerinitiativen aus den anliegenden Orten hatten sich schon mit ihrer Namensgebung festgelegt: „Keine Kurve Kassel!“ Sie sind an einem unvoreingenommenen Variantenvergleich nicht interessiert. Schon vor den ersten Planungsschritten hatten sie unerträgliche Eingriffe in Natur und Umwelt ausgemacht. Die Kurve Kassel wird als „vollkommen überflüssig“ bezeichnet. So wurde der Runde Tisch für PRO BAHN ermüdend und zunehmend ärgerlich, zumal

ein BI-Sprecher in einem Leserbrief unserem Verband das Recht absprach, sich überhaupt zum Projekt zu äußern.

Das Ventil der Bürgerinitiativen und einiger Abgeordneter ist ihr Verweis auf die weithin eingleisige, nicht elektrifizierte „Solling-Südharz-Strecke“ von Altenbeken über Ottbergen und Northeim nach Nordhausen in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Thüringen. Obwohl es nicht zu ihrem Auftrag gehörte, haben die DB-Planer auch diese über 160 Kilometer lange Strecke untersucht und sogar ein externes Gutachterbüro hinzugezogen (Schüssler-Plan).

Das Ergebnis: Auch wenn man doppelt so viel Geld ausgeben würde, wäre die Nebenstrecke noch lange nicht so leistungsfähig wie die Kurve Kassel. In einer Vertiefungskonferenz wurde nachgewiesen, dass die über Südharz und Solling geführten Güterzüge deutlich länger als über die Kasseler Kurve unterwegs wären, häufig anfahren und abbremsen müssten und zudem den Personenverkehr in Südniedersachsen einschränken würden. In einer Presseerklärung verwahrte sich Pro Bahn Südniedersachsen gegen die Holzhammer-Methoden aus Nordhessen, die SPD-Kreistagsfraktion Northeim sogar ganz gegen die Verlagerungsforderung. Der Bundesverkehrswegeplan sieht leider keinen Ausbau der Südharz-Solling-Achse vor. So geht die Debatte weiter - mit unsinnigen Argumenten, die einer sachlichen Betrachtung nicht standhalten. Die Bürgerinitiativen sind beim Runden Tisch im falschen Forum. Sie kämpfen gegen Weichenstellungen des Bundesverkehrswegeplans, der die Kurve Kassel in Hessen festgeschrieben hat.

Das kann man bedauern. PRO BAHN hat durchaus Sympathien für Verbesserungen auf dieser Südharz-Solling-Strecke, musste aber beobachten, dass die Vorgehensweise aus Nordhessen schädlich für dieses Anliegen ist. Unser Verband hat gründlich für eine Aufwertung an Solling und Südharz gearbeitet, mit den Kommunalpolitikern an der Strecke gesprochen und ein Positionspapier vorgelegt. Die Kreistage von Northeim und Göttingen haben sich unvoreingenommen mit dem Thema befasst, aber mit Unterstützung aus Nordhessen konnte man leider nicht rechnen, weil dort die Vorfestlegung vorherrschte, ein ungeliebtes Projekt in einen Raum zu verschieben, in dem man keinerlei politische Verantwortung trägt. Für eine weitreichende Verkehrswende benötigen wir mehr als nur die 6 Kilometer Kasseler Kurve. Wir brauchen deutlich mehr flächendeckende Kapazität: Der vor vielen Jahren konzipierte Tunnel zur Vermeidung der Schleife bei Hofgeismar-Hümme, eine Geschwindigkeitserhöhung zwischen Eichenberg-Halle und einen Ausbau zwischen Kassel und Guntershausen, um nur drei Beispiele zu nennen. Alle Untersuchungsergebnisse sind abrufbar im Internet: *kurve-kassel.de*

Autoren: Ulrich Seng und Gerd Aschoff

Variantenentscheidung für Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar ist falsch

Als falsche Entscheidung bezeichnet der PRO BAHN Landesverband Hessen die am 13. November 2020 von der DB im Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar präsentierte Variantenentscheidung zur Neubaustrecke (NBS) zwischen Frankfurt und Mannheim. Die Vorzugstrasse würde nach der Realisierung den rein auf Wirtschaftsinteressen beruhenden Trend, nur die ganz großen Metropolen miteinander zu verbinden begünstigen, anstatt ein Verkehrsmittel für alle Bürgerinnen und Bürger zu schaffen. Für Darmstadt ist diese Entscheidung von sehr großem Nachteil und schließt den aufstrebenden Wissenschaftsstandort nur unzureichend an das Fernzugnetz an. Verärgert zeigen sich die Fahrgastvertreter auch über den Verlauf des Beteiligungsforums, das Ende 2016 mit viel Vorschusslorbeer gestartet war. Nach vier Jahren und elf Sitzungen wurde von DB-Netze eine Variante IIb zur Vorzugsvariante erklärt, die erst vier Wochen vor der Entscheidung aus dem Hut gezaubert worden war.

Viele Verfahrensschritte, wie sie zur Zeit bei anderen Dialog- und Beteiligungsforen auch in Hessen (z.B. Hanau-Gelnhausen-Fulda und Fulda-Gerstungen) angewendet werden, sind im Fall der Neubauplanung Rhein/Main-Rhein/Neckar unterblieben oder nicht abschließend erfolgt. Dazu gehören belastbare Zugzahlen für 2040 (insbesondere für den Güterverkehr), Raumwiderstandskartierungen und nachvollziehbare Kostenvergleiche der in der engeren Wahl verbliebenen sechs vorgeschlagenen Trassen. Das EU-Recht wird mit Füßen getreten: Die Variantenentscheidung erfolgte ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, mit erheblichen Beeinträchtigungen großer Flora-Fauna-Gebiete und gefährdet die größten südhessischen Wassereinzugsgebiete. 250-300 ha Wald werden der Trasse entlang der A5/A67 zum Opfer fallen!

PRO BAHN und VCD haben seit dem Raumordnungsverfahren 2004 der jetzigen Variante Va unter voll umfänglicher Einbeziehung des Darmstädter Hauptbahnhofs den Vorzug gegeben. Diese Lösung war schon 2004 von der Regionalversammlung als beste Variante beurteilt worden und könnte den Darmstädter Hauptbahnhof zu einem kleinen ICE-Knoten im Rahmen des Deutschlandtaktes aufwerten.

Die jetzt geplante Bypasslösung mit einer 1-gleisigen Südausschleifung bringt dagegen keinen Mehrwert für das südhessische Oberzentrum. Es bleibt bei den bereits heute rudimentär haltenden zwei ICE-Linien im 2 Stundentakt. Lediglich die Aussicht auf eine schnelle Realisierung eines Hessen-Express auf der Neubautrasse von Darmstadt über den Flughafen-Fernbahnhof und die Wallauer Spange nach Wiesbaden hat den Hessischen Verkehrsminister, den Darmstädter

Oberbürgermeister und die Landräte bereits im Sommer 2016 dazu bewogen, der DB grünes Licht für die Vorbeifahrt an Darmstadt zu geben. Die NBS soll nachts von bis zu 140 Güterzügen befahren werden. Da die eingleisige Südausschleifung von Darmstadt Hbf aber keine GZ-tauglichen Steigungen aufweist können Güterzüge (GZ) nur über eine neue komplizierte Weiterstädter Nordkurve und von Zeppelinheim auf die NBS gelenkt werden. Alle GZ aus dem Raum Hanau/Aschaffenburg werden weiterhin Tag und Nacht auf der Main-Neckarbahn verbleiben müssen. Diese Belastungen der Bergstraßengemeinden könnte man bei unserer Variante Vb durch gute Überleitungen von der Main-Neckarbahn auf die NBS nördlich des Bf Eberstadt vermeiden.

Am 4. Februar 2021 wurde im 12. Beteiligungsforums die Einrichtung von 2-3 Regionalen Projektbeiräten vereinbart. In diesen von kommunalpolitischen Akteuren und Interessenverbänden zusammengesetzten Gremien (die Teilnehmer sind bereits seit Jahren im Forum tätig) sollen sogenannte „Übergesetzliche Forderungen“ nur noch entlang der Vorzugsvariante IIb und der Bestandsstrecken erarbeitet werden. Dabei wird es im Wesentlichen um Schallschutzeinrichtungen (Tunnel, Wände, Wälle…) gehen, deren Finanzierung durch einen Bundestagsbeschluss zusätzlich zu den eigentlichen Projektkosten gesichert werden soll. Der PRO BAHN Landesverband Hessen wird in Kürze entscheiden, ob und wie wir uns bei diesen Projektbeiräten einbringen können.
Die späteren Planfeststellungsverfahren - Planfeststellungsabschnitt 1 von Zeppelinheim bis Darmstadt Nord soll im Juni beginnen - wird PRO BAHN Hessen auf jeden Fall weiter mit der gebotenen Sorgfalt kritisch begleiten.

Weitere Infos auf der Homepage der DB-Netze unter Bürgerbeteiligung/Bürgerforum:

Internet: rhein-main-rhein-neckar.de

Bildherkunft: Deutsche Bahn

Autor: Bernd Rohrmann

Termine

Wegen der Corona-Pandemie finden alle Regionaltreffen und Versammlungen bis auf Weiteres als Videogespräch im Internet statt. Informationen dazu erfolgen zeitnah.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen
26.02.2021, 11.06.2021, 10.09.2021, 10.12.2021, jeweils ab 18:00 Uhr
ansonsten geplant: Gaststätte „Zur Marbachshöhe, Amalie-Wündisch-Str. 3, 34131 Kassel

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen
Informationen erfolgen zu gegebener Zeit durch den Regionalvorstand.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen
(29.01.2021), 14.05.2021, 13.08.2021, 14.11.2021
ansonsten geplant: MeaMea Lounge, Am Bahnhof 3, 36037 Fulda

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen
(20.01.2021), 17.02.2021, 17.03.2021, 21.04.2021, 19.05.2021, 16.06.2021, 21.07.2021
18.08.2021, 15.09.2021, 20.10.2021, 17.11.2021, 15.12.2021, jeweils ab 18:30 Uhr
ansonsten geplant: Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen,
Bahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar,
Leonhards Bistro, Bahnhofstraße 16, 35745 Herborn (Hessen)

PRO BAHN Regionenvereinigung NOM Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen
gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der drei Regionalverbände am 27.03.2021,
um 14:00 Uhr - geplant: Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen oder digital

Impressum

„Der Umsteiger“ ist ein Mitglieder- und Informationsblatt 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 nordhessische Kanonenbahn 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 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.)

Seiten 3 und 4	Thomas Kraft, Gerd Aschoff
Seiten 5 und 6	Prof. Dr. Herbert Wassmann
Seiten 7 und 8	Thomas Kraft und Werner Filzinger
Seiten 9 und 10	Werner Filzinger
Seiten 11 und 12	Thomas Kraft
Seiten 13 und 14	Stephan Kretzer und Torsten Haas
Seiten 15 und 16	Kerstin und Manfred Lotz
Seiten 17 bis 21	Uwe Schuchmann
Seiten 22 bis 24	Ulrich Seng und Gerd Aschoff
Seiten 25 und 26	Bernd Rohrmann

Impressum

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

Postanschrift:
Postfach 41 02 34
34064 Kassel
Tel. (0561) 51009001
Fax: (0561) 22078108
nom(a)pro-bahn-hessen.de

Regionalvorsitzender und Sprecher
Regionalverband Mittelhessen
Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahnau
Tel. (06441) 9631899
mittelhessen(a)pro-bahn-hessen.de

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

Stellv. Regionalvorsitzender und Sprecher **Regionalverband Nordhessen**
Ewald Biedenbach
Hildegard-von-Bingen-Straße 7
34131 Kassel
Tel. (0561) 51009001
nordhessen(a)pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

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

Fahrgastverband PRO BAHN

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(a)dietzhoelztalbahn.net

Lumdatalbahn e.V.

Manfred Lotz
Marktstraße 24
35469 Allendorf (Lumda)
Tel. 06407 / 400303
mail(a)lumdatalbahn.de

Odenwaldbahn-Initiative

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