

Der Umsteiger

Das Journal

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

Ausgabe 1 / 2025



- // Zwangsdigitalisierung im ÖPNV: Leidtragende sind die Fahrgäste //
- // Reaktivierung Kanonenbahn Nordhessen, NVV empfiehlt nächsten Schritt //
- // RE9 Köln-Siegen zweistündlich wieder bis Gießen? //
- // Das Wasserstoff-Desaster im Taunus //
- // U4 überlastet, neuer Notfahrplan seit Dezember 2024 verschärft Probleme //

Inhaltsverzeichnis

Titelseite: S-Bahnen im Bahnhof Frankfurt (Main) Süd (Foto: Philipp Loth)	1
Inhaltsverzeichnis	2
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	4
<i>Zwangsdigitalisierung im ÖPNV: Leidtragende sind die Fahrgäste, also die zahlenden Kunden</i>	4
<i>Nach über zwei Jahren: Bus-Abfahrtstafel im Bahnhof Göttingen endlich erneuert</i>	6
<i>ZVSN-Fahrgastbeirat: Die Luft ist raus</i>	7
BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“ e.V.	8
<i>Für die Kanonenbahn werden bis zu 670 zusätzliche Fahrgäste erwartet – NVV empfiehlt nächsten Schritt</i>	8
<i>Das Buch „Kanonenbahn“ liegt gedruckt vor Zwei Kapitel: „Geschichte“ und „Bahntrassen-Sicherung“</i>	10
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	12
<i>Langjährige PRO BAHN-Forderung wird umgesetzt Bahnhof Fulda wird barrierefrei ausgebaut - Spatenstich am 10.03.2025</i>	12
<i>Stadt Lauterbach (Vogelsberg) reduziert bereits begonnene Investition Investition in das Bahnhofsumfeld in Lauterbach (Hess.) Nord um wichtige Baulose</i>	15
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	17
<i>Jüngste Entwicklung der Initiative Direktverbindungen RE Gießen-Wetzlar-Siegen-Betzdorf-Troisdorf-Köln</i>	17
<i>Lahntalbahn – DB kann gemachte Zusagen nicht einhalten und verschiebt Inbetriebnahme mehrfach</i>	20
<i>Neue Werkstatt der Hessischen Landesbahn (HLB) in Butzbach Investition schreitet voran</i>	25
PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt	27
<i>Das Desaster auf der Taunusbahn nimmt kein Ende und immer noch ohne Konsequenzen für die Geschäftsführung des RMV</i>	27
<i>Das nächste undurchdachte Projekt des RMV Mobilitätsstationen im Usinger Land und anderswo</i>	29

Inhaltsverzeichnis

Stillstand statt Fortschritt: Frankfurts neue Straßenbahn außer Betrieb	30
U4 überlastet: neuer Notfahrplan seit Dezember 2024 verschärft die Probleme	32
Odenwaldbahn-Initiative	34
Besprechung des Buches „Die Odenwaldbahn Band 3 Fahrpläne und Fahrkarten von 1871 bis 2024	34
PRO BAHN Landesverband Hessen	37
Aufruf an Mitglieder und Interessierte: Mitmachen bei der Erarbeitung eines Standpunktekatalogs für die Zukunft der Main-Weser-Bahn	37
Wir sagen Danke: Heiligabend-Aktion für das Bahnpersonal	38
Impressum	40
Kontakt	41
Termine	43

Leider finden sich in dieser Ausgabe von „Der Umsteiger – Das Journal“ keine Artikel von folgenden PRO BAHN-Gliederungen:

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg

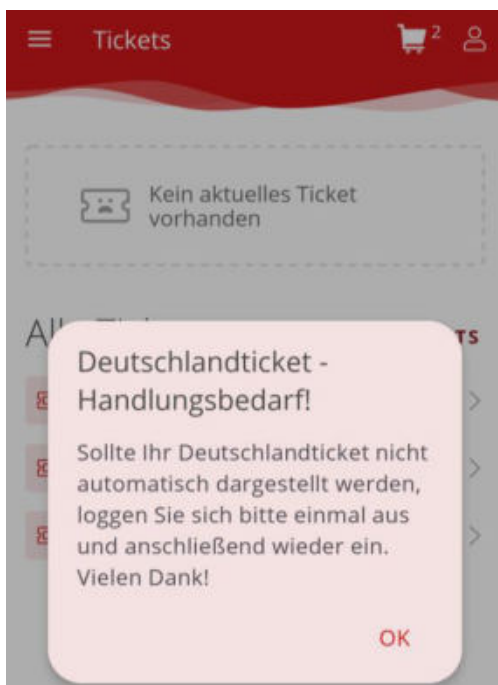
Diese Ausgabe erscheint leider aus nicht vorhersehbaren Gründen um mehrere Wochen verspätet. Wir bitten um Entschuldigung und werden uns darum kümmern, das Journal künftig wieder im normalen Turnus herauszugeben.



**An dieser Ausgabe Nr. 1/2025 haben mitgewirkt:
Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger,
Barbara Grassel, Kurt-Michael Heß, Thomas Kraft,
Klaus-Peter Lorenz, Philipp Loth, Lars Möbius,
Ulrich Seng, Herbert Wassmann**

Zwangsdigitalisierung im ÖPNV: Leidtragende sind die Fahrgäste, also die zahlenden Kunden

Wer in Süd-niedersachsen das Deutschland-Ticket nutzen will, hat keine Wahl. Der Verkehrsverbund Süd-niedersachsen (VSN) liefert es mangels eigener Ausstattung ausschließlich auf einer mit viel Fördergeldern aufgesetzten Smartphone-App des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN). Eine Chipkarte wird in Süd-niedersachsen nach wie vor nicht angeboten. Wer die haben will, muss nach Braunschweig oder Hessen ausweichen. Noch nicht einmal die zahlreichen Schülerinnen und Schüler im VSN bekommen die mehrfach angekündigte Deutschland-Ticket-Chipkarte. So fahren sie seit Sommer 2024 mit zerknitterten Ersatzbescheinigungen in Papierform.



Leider weist die VBN-App einige Tücken auf, die für die Fahrgäste ausgesprochen ärgerlich sind. Im vergangenen Jahr wurde den Kunden ein automatisches Update aufgespielt, das die App komplett unbenutzbar machte. Wer bei der Hotline durchkam, erhielt eine komplizierte Anleitung zur manuellen Löschung von Daten.

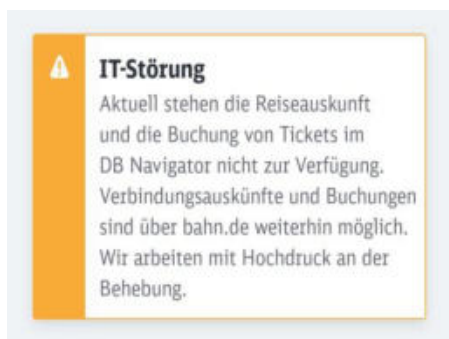
Kunden, bei denen sich die Zahlungsdaten änderten, konnten diese zwar in ihre App eingeben, der VBN ließ aber die Löschung der alten Daten nicht zu, nahm zum Abbuchen erfolglos die alten Daten und kündigte drei Tage vor Monatsende das Deutschland-Ticket.

Es mussten erst Kundenbeschwerden auflaufen, um den VBN zu dieser Fehlermeldung in der App zu bewegen.

Ein besonders krasser Fall kundenfeindlicher Zwangsdigitalisierung ereignete sich am 1. Dezember 2024 (Sonntag 1. Advent). Eine zahlende Kundin wollte mit ihrem VBN-Deutschland-Ticket von Göttingen nach Kassel fahren. Doch das an diesem Tag erforderliche neue Deutschland-Ticket wollte beim besten Willen nicht auf ihrem Smartphone erscheinen. Schon beim Einsteigen in den Göttinger Stadtbus konnte das Problem nicht geklärt werden.

Kulanterweise gestattete der Stadtbusfahrer die Mitfahrt bis zum Bahnhof. Dort hieß es abweisend: „Ist nicht unsere App.“ Es folgte aber noch der strenge Hinweis auf eine mögliche Fahrgeld-Nacherhebung im Cantus nach Kassel. Bei der im App-Imprimatur versteckten VBN-Telefonnummer nahm am Sonntag niemand ab. Das war genug der Abschreckung. Die Kundin ließ trotz guten Zuredens ihres Mannes, der sein Ticket längst im Bahn-Navigator hatte, von den Reiseplänen ab.

Erst mehrere Tage später fühlte sich der VBN bemüßigt, die oben abgebildete Fehlermeldung in seiner App anzuzeigen. Auf gezieltes Ausloggen war die Kundin allein nicht gekommen. Und niemand hatte ihr den Auslogg-Trick verraten. Warum weder der Smartphone-Neustart noch mehrfaches Aktualisieren die ausbleibende Synchronisierung bewerkstelligte, bleibt ein Rätsel.



Wenn eine App für den öffentlichen Verkehr (hier der DB-Navigator) nicht funktioniert, ist meistens auch das Ticket futsch. Die Lasten müssen allein die Fahrgäste tragen. Das ist ein Zustand, der nicht hingenommen werden kann. So darf die Digitalisierung, die sicher einige Vorteile bietet, nicht entarten.

Im Januar 2025 brachte ein Hacker-Angriff die Webseiten von der Metronom-Eisenbahn-Gesellschaft und zweier verbundener Unternehmen für mehrere Tage zum Einsturz. Offensichtlich fehlt eine ausreichende Sicherung gegen solchen Vandalismus. Die Fahrgäste waren einmal mehr die Dummen.

Aus Fahrgast-Sicht muss die ÖV-Digitalisierung folgenden Ansprüchen genügen:

- Apps und Webseiten müssen wirksamer gegen Angriffe geschützt werden. Ihre Ausfälle sind sichtbar zu verringern!
- Fahrgäste, deren App unverschuldet versagt, dürfen dadurch keinen Schaden erleiden. Die Unternehmen und Verbände müssen die Verantwortung für ihre Fehler übernehmen. Die dafür aufzustellenden Regeln müssen transparent und verbindlich kommuniziert werden.
- Die Betreiber von Apps und Webseiten haben einen personenbedienten Support 24/7 anzubieten. Schließlich sind Fahrgäste 24/7 im ÖV unterwegs. Dieser Support muss eine zentrale Rufnummer bekommen.

 **Gerd Aschoff**

Nach über zwei Jahren: Bus-Abfahrtstafel im Bahnhof Göttingen endlich erneuert

Wer in Göttingen mit der Bahn ankommt, möchte seine Reise häufig mit dem Bus fortsetzen. Doch das ist gar nicht so einfach. Der Zentralomnibusbahnhof ZOB befindet sich hinter Unmengen von mehr oder weniger fahrtüchtigen Fahrrädern. Zudem stellen ortsunkundige Fahrgäste immer wieder fest, dass längst nicht alle Stadtbuslinien den ZOB anfahren. Wenigstens alle Regionalbusse fahren hier ab.



Fahrgäste streben im Bahnhof Göttingen dem Ausgang entgegen. Wer mit dem Bus weiterfahren möchte, sollte einen Blick nach oben werfen. Dort werden nach zweijähriger Unterbrechung endlich wieder die Busverbindungen in die Stadtteile und die umliegenden Gemeinden angezeigt. (Bild: Gerd Aschoff)

Seit Herbst 2022 hatten die Fahrgäste, die in einen Bus umsteigen wollten, jedoch noch eine Hürde mehr zu überwinden. Die für die Anlage zuständige Stadt Göttingen ließ die defekte Abfahrtstafel, die eigentlich die abfahrenden Stadt- und Regionalbusse anzeigen sollte, von einer Firma aus dem Rheinland abbauen.

Wer nun gedacht hätte, dass unmittelbar danach die neue Technik montiert würde, sah sich jedoch enttäuscht. Monatelang gab es in der Empfangshalle des Bahnhofs Göttingen nur noch eine weiße Wand. Nachfragen bei den aufmerksamen Mitarbeitern an der DB-Information in Sichtweite brachten nur vage Erkenntnisse. Allerdings breitete sich auch bei ihnen angesichts der monatelangen Leere unter der Hand ein spürbarer Sarkasmus aus.



Linie	Ziel	Abfahrt	Stang
23	Uml-Nord	sofort	D
140	Gr. Schneen	11:58	A
42	Papenberg	3min	A
21	Nikolausberg	5min	D
50	Rohns	7min	A
21	Zietenterrassen	8min	A
185	Holzerode	12:07	A
23	Fahrtende, bitte nicht	12:07	A

Die neue digitale Abfahrtstafel der Stadt Göttingen/GöVB im Bahnhof Göttingen: Die zweistelligen Buslinien fahren im Stadtgebiet, die dreistelligen ins Umland. Allerdings fehlen seit Monaten einige Bussteige, und der Bus „Fahrtende, bitte nicht einsteigen“ hat auf der Abfahrtstafel gar nichts zu suchen. (Bild: Gerd Aschoff)

Die Antwort auf eine Anfrage im Fahrgastbeirat der Stadt war mal wieder unverbindlich bis hinhaltend. Eine schriftliche Anfrage unseres Fahrgastverbandes an die Stadt wurde zunächst gar nicht beantwortet. Öffentliche Stellen sind es gewohnt, verästelte Zuständigkeiten zur Vernebelung zu nutzen. Nach einem Jahr landete das Thema zum ersten Mal in der Lokalpresse. Kam die Sache nun in Schwung? Nein, das Ränkespiel um die Zuständigkeiten nahm seinen Lauf.

Um die Schilderung abzukürzen: Ein weiteres Jahr später, die Lokalpresse hatte einmal mehr berichtet, hatten sich die beteiligten Stellen auf eine Sprachregelung nach außen verständigt. Es müsse eine komplizierte Unterkonstruktion angefertigt werden, was eben viel Zeit in Anspruch nehme. Dies entspricht jedoch nicht dem verlässlichen Kenntnisstand von PRO BAHN. Demnach hatte die Stadt der Deutsche Bahn den für die Montage nötigen Gestattungsvertrag mit der nötigen Unterschrift erst mit großer Verzögerung zugeleitet.

Kurz vor Jahresende kamen dann tatsächlich Handwerker, die in der Eingangshalle die neue Anzeige montierten. Hoffentlich hält die Wand des Bahnhofsgebäudes das angeblich monumentale Gewicht der Digitalanzeige aus!

 Gerd Aschoff

ZVSN-Fahrgastbeirat: Die Luft ist raus

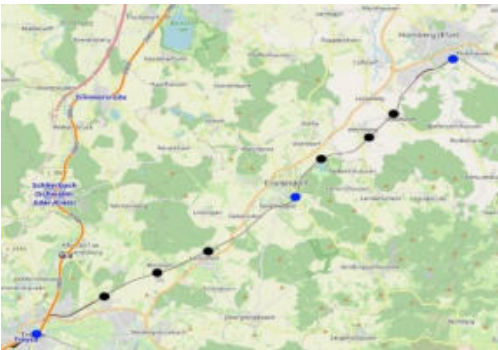
Der im April 2022 gestartete Fahrgastbeirat beim Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) ist in seiner zweiten Wahlperiode ins Straucheln geraten. Das elfköpfige Gremium besteht zwar weiter überwiegend aus den gleichen Personen, aber „leider ist die Luft raus“, bedauert der FGB-Vorsitzende der ersten Wahlperiode, Gerd Aschoff. Für ihn als Vertreter des Fahrgastverbandes PRO BAHN Südniedersachsen stelle sich die Frage, ob das Projekt überhaupt noch Sinn mache oder sich sein Verband insofern neu aufstellen soll.

 Gerd Aschoff



Untersuchungsergebnisse zu Reaktivierungsstrecken in Nordhessen liegen vor:

Für die Kanonenbahn werden bis zu 670 zusätzliche Fahrgäste pro Tag erwartet. Laut Pressemitteilung vom 09.12.2024 empfiehlt der NVV eine detaillierte Kostenprüfung als nächsten Schritt.



Einordnung

Für die als „Kanonenbahn“ bekannte Eisenbahnstrecke zwischen der Kreisstadt Homberg (Efze) und Schwalmstadt-Treysa im Schwalm-Eder-Kreis werden bis zu 670 Fahrgäste pro Tag erwartet. Das ist das Ergebnis der Potenzialanalyse, die der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) im Jahre 2023 beauftragt hatte. Damit bewegen sich die erwarteten Fahrgastzahlen für die Reaktivierungsstrecke in einem mittleren Bereich.

Ein weiteres Ergebnis liegt zum Kostenrahmen vor: Nach dem Gutachter dürfen die Investitionskosten bei den verschiedenen Varianten 70 Mio Euro (Pendelverkehr zwischen Homberg und Treysa) bzw. 90 Mio Euro (Homberg – Treysa inkl. Elektrifizierung mit Durchbindung nach Frankfurt) nicht überschreiten. Andernfalls ist mit einem Wert unter 1 bei der noch notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchung zu rechnen. Ein Ergebnis über 1 ist jedoch Voraussetzung zur Finanzierung durch Bundes- und Landesmittel. Ohne diese Förderung wäre das Projekt nicht realisierbar.

Angesichts der allgemeinen Baukostensteigerung ist nach Einschätzung des NVV eine genaue Kostenabschätzung für die Strecke sinnvoll, um das Untersuchungsergebnis weiter abzusichern. Auf Basis des ermittelten Kostenrahmens kann dann eine fundierte Entscheidung getroffen werden, ob und



wie es mit der Kanonenbahn weitergehen soll. Eine entsprechende Empfehlung hat der NVV an den Landkreis Schwalm-Eder gegeben.

Hintergrundinformationen

Die Potenzialabschätzung zur Kanonenbahn erfolgte nach der aktuell gültigen Verfahrensanweisung der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+“ und enthält eine Vielzahl von Rahmenbedingungen, um eine Fahrgastprognose für die Reaktivierungsstrecken berechnen zu können. Dazu gehören u.a.:

- der alte Streckenverlauf auf der Kanonenbahn von Treysa nach Homberg mit sechs neuen Haltepunkten: Leimfeld, Frielendorf, Silbersee, Wernswig, Sondheim und Homberg (Efze);
- zwei verschiedene Linienverläufe Homberg – Treysa:
 - **erste Untersuchungsvariante:** stündlicher Pendelverkehr mit einem zusätzlichen Fahrzeug und Anschlussverbindungen in Treysa Richtung Frankfurt und Kassel
 - **zweite Untersuchungsvariante:** stündliche Verlängerung der Regionalzuglinie RB41 Frankfurt – Treysa bis nach Homberg mit zwei zusätzlichen Fahrzeugen und einem passenden Anschluss in Treysa zum Regionalexpress 30 nach Kassel inklusive der Elektrifizierung zwischen Treysa und Homberg;
- die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Busverkehr am Bahnhof Homberg;
- der Standort des Bahnhofs in Homberg mit einer Empfehlung für die Wassmuthshäuser Straße statt der Bahnhofstraße;
- weitere Einflussgrößen wie die Fahrzeit, die Umsteigehäufigkeit, Wartezeit und Takt;
- eine gutachterliche Einschätzung, welche Höhe bei den Investitionskosten maximal erreicht werden darf, damit die Strecke förderfähig wäre.

Dabei wird der bei der Potenzialanalyse ermittelte Nutzen der Streckenreaktivierung den erwarteten Investitionskosten gegenübergestellt. Nur bei einem Nutzen-Kosten-Wert über 1 kann das Projekt durch Bund und Land gefördert werden. Ohne Fördergeld wäre die Reaktivierung jedoch finanziell nicht zu stemmen (siehe Pressemitteilung NVV). Die Potenzialanalyse erfordert weitere Untersuchungen.



Klaus-Peter Lorenz und Herbert Wassmann



Das Buch „Kanonenbahn“ liegt gedruckt vor

Zwei Teile: „Zur Geschichte der Eisenbahnstrecke Treysa – Malsfeld“ und „Perspektiven der Bahntrassen-Sicherung zwischen der Kreisstadt Homberg (Efze) und Schwalmstadt-Treysa“



Zum Teil I: Geschichte der Eisenbahnstrecke Treysa - Malsfeld

Geschichte ist Vergangenheit, aus der wir heute in der Gegenwart leben und die Zukunft vorbereiten. Aus diesen Gedanken heraus dokumentieren Otto Stiebeling und Rolf Mänken die Geschichte des wichtigsten Teilstücks der Berlin-Coblenzer-Eisenbahn von Treysa über Malsfeld nach Beiseförth, im Volksmund „Kanonenbahn“ genannt, in Wort und Bild. In diesem Zusammenhang werden Veröffentlichungen unterschiedlichster Art (historische Abhandlung, Facharbeit in der Schule, Einzeldarstellungen) abgedruckt.

Es ist wichtig, dass wir unseren Nachkommen den Wert dieser Strecke erhalten, die bis 1945 die kürzeste Verbindung als Hauptstrecke zwischen Ost und West im mittleren Teil Deutschlands ermöglichte. Erst durch die Teilung Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg war sie nur noch eine Nebenstrecke. Es ist nicht nur aus Sicht von Otto Stiebeling zu verstehen, dass unsere Politiker diesen auch heute



noch möglichen wirtschaftlichen, aber auch ökologischen Wert nicht erkennen und sie nicht reaktivieren wollen. Es wäre gerade für den Aufbau unserer Region von großer Bedeutung, den Personen- und Güterverkehr auch „auf dieser Schiene“ wieder aufleben zu lassen.

Zum Teil II: Perspektiven zur Bahntrassen-Sicherung zwischen der Kreisstadt Homberg (Efze) Schwalmstadt-Treysa

Die „Bürgerinitiative (BI) Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.“ macht verstärkt auf das Thema „Alternativen zum Individualverkehr im Schwalm-Eder-Kreis aufmerksam. Die BI setzt sich mit Hilfe des Vor-Ort-Engagements für die Reaktivierung dieser Bahnstrecke ein. Nach den Vorbemerkungen werden

- Einblicke zum Streckenabschnitt Homberg-Treysa gegeben;
- Argumente pro Reaktivierung zusammengestellt;
- „Schildbürger-Gesetze – was den Mobilitäts-Wandel behindert“ diskutiert;
- Güterverkehr Bahn und Personenverkehr Bahn – zwei Optionen vorgestellt;
- an die Empfehlungen der Voruntersuchung der Kobra Nahverkehrsservice GmbH Kassel vom 15.03.2022 erinnert;
- über die Initiative der SPD-Fraktion in der Homberger Stadtverordnetenversammlung am 09.06.2022 berichtet;
- sich mit dem neuen NVV-Fahrplan auseinandergesetzt;
- aktuell gewonnene Erkenntnisse der neuen Studie „Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum“ des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (August 2022) umrissen;
- sowie Radwege auf dieser Wegestrecke – wie etwa der bereits vorhandene Radweg R 14 – dargestellt.

Letztlich stellt die Reaktivierung einen nicht irrelevanten Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und dem Erreichen gleichwertiger Lebensverhältnisse in ländlich strukturierten Regionen dar. Die Reaktivierungspläne gibt es schon seit 1989; auch wäre die Reaktivierung ein starker Innovator und Treiber für die Touristik im südlichen Schwalm-Eder-Kreis. Von daher ist die Bahnstrecke nicht zu entwiden und muss zudem im neuen Regionalplan weiter ausgewiesen werden.



Herbert Wassmann

Langjährige PRO BAHN-Forderung wird umgesetzt Bahnhof Fulda wird barrierefrei ausgebaut Spatenstich am 10.03.2025

Der Bahnhof Fulda hat zwar im Rahmen des Baus der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg in den 1980er Jahren eine teilweise grundhafte Erneuerung erfahren. Damals wurden jedoch nur die Mittelbahnsteige für die Gleise 3+4, 6+7 sowie 8+9 erneuert. Der gesamte Hausbahnsteigbereich ist noch im alten Zustand. Genau diese unbefriedigende Situation hat der Fahrgastverband PRO BAHN in den letzten 15 Jahren mehrmals kritisiert. Unter dem Hausbahnsteigbereich ist zum einen das Gleis 1 direkt vor dem Gebäude zu verstehen. Dieser hat bislang eine untypische Höhe von 41 cm über Schienenoberkante. Vorrangig wird Gleis 1 aktuell von den Doppelstockzügen des RE50 (Fulda-Gelnhausen-Hanau-Frankfurt a.M.) angefahren. Die Gleise 36, 37 und 38 liegen als Kopfgleise direkt nördlich des Bahnhofsgebäudes. Hier starten und enden die Züge der Vogelsbergbahn (RB45).



*Ein RE50 auf Gleis 1, selbst der Zugang im Mehrzweckwagen ist nicht barrierefrei.
(Bild: Gerd Aschoff)*

Umso erfreut ist man, dass die langjährige PRO BAHN Forderung endlich umgesetzt wird. Im Rahmen des ersten Bauabschnitts, der voraussichtlich bereits im November dieses Jahres abgeschlossen wird, widmet man sich dem Hausbahnsteigbereich. Der Bahnsteig Gleis 1 auf 355 Meter verlängert und auf 76 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht. Mit künftig 55 Zentimetern Höhe werden auch die Bahnsteige der Gleise 36+37 sowie 38+39 angehoben und bestehende Zuwegungen angepasst. In ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste können so ohne fremde Hilfe reisen und auch die Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen wird erheblich erleichtert.



Bahnsteige und Kopfgleise 36, 37 und 38 am Ende der Vogelsbergbahn mit den alten, 38 cm hohen Bahnsteigen über Schienenoberkante. (Bild: Thomas Kraft)

Alle genannten Bahnsteige werden mit einer neuen Beleuchtungsanlage und einem taktilen Wegeleitsystem ausgestattet, das Orientierung für blinde und sehbehinderte Reisende bietet. Für mehr Komfort sorgen unter anderem das sanierte Posttunneldach am Bahnsteig 1 und neue Wetterschutzhäuser an den Bahnsteigen der Gleise 36/37 und 38/39.

Auffällig für ortskundige Fahrgäste ist, dass von einem Gleis 39 die Rede ist. In der Örtlichkeit ist dieses bislang nicht sichtbar. Es handelt sich faktisch um die nördliche Verlängerung des Gleises 1. Der Abschnitt Gleis 39 wird jedoch den Bahnsteig mit 55 cm über Schienenoberkante erhalten, während der Abschnitt Gleis 1 die 76 cm über Schienenoberkante erhält.

Der zweite Bauabschnitt beginnt voraussichtlich Anfang 2027 und kommt im dritten Quartal 2028 zum Abschluss. Währenddessen werden an den Mittelbahnsteigen der Gleise 3+4, 6+7 sowie 8+9 Aufzüge eingebaut und taktile Wegeleitsysteme errichtet.

Die Bauteams erneuern zudem die Rampenanlagen, die Bahnsteigdächer der Mittelbahnsteige und den Bahnsteigbelag. Wie beschrieben, handelt es sich bei diesen Bahnsteigen um einen Ausbauzustand der 1980er Jahre. Die Regeln für einen barrierefreien Ausbau und weitere Anforderungen für den Personenverkehr haben sich jedoch in rund vier Jahrzehnten deutlich verändert, so dass auch diese Investition durchaus zu begrüßen ist.

Am 10.03.2025 fand nun eine kleine Feierstunde zum Spatenstich statt, bei welcher die Staatssekretärin im Hess. Verkehrsministerium, Ines Fröhlich (SPD), der Landrat des Landkreises Fulda, Bernd Woide (CDU), der Oberbürgermeister der Stadt Fulda, Heiko Wingefeld (CDU), der DB-Konzernbevollmächtigte für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, der Leiter DB InfraGO Bereich Personenbahnhöfe Region Mitte, Stefan Schwinn und RMV-Geschäftsführer Knut Ringat Grußworte sprachen.



Spatenstich am 10.03.2025 in Fulda (Bild: Thomas Kraft)

Stadt Lauterbach (Vogelsberg) reduziert bereits begonnene Investition in das Bahnhofsumfeld in Lauterbach (Hess.) Nord um wichtige Baulose.

Die politische Zwangsjacke des ehemaligen Bundesfinanzministers Lindner gegenüber Ländern und Kommunen fordert vor Ort in der Verkehrsinfrastruktur offensichtlich ihren Tribut. Der Umbau des Bahnhofsumfeldes in der Vogelsberg-Kreisstadt Lauterbach läuft bereits seit Herbst 2023. Eine Buswendeanlage und P&R-Parkplätze sind deutlich erkennbar. Das scheint jedoch alles zu sein, wozu sich die Gremien der Stadt bereiterklären. Baulose der Gesamtinvestition Bahnhofsumfeld wurden nun gestrichen. Zur Streichliste zählt der Neubau eines Pavillons für einen Kiosk nebst Fahrkartenservice sowie einem Bistro. In der Nachbarschaft steht zwar das heruntergekommene und sanierungsbedürftige historische Bahnhofsgebäude. Ohne Barrierefreiheit und in nicht hinnehmbaren Zuständen ist dort der von der Lokalen Nahverkehrsorganisation betriebene Fahrkartenservice mit eingeschränkten Öffnungszeiten untergebracht.



*Der Bereich des neuen P&R-Parkplatzes und des Buswendeplatzes am 10.03.2025.
(Bild: Thomas Kraft)*

In der jüngsten Stadtverordnetensitzung beschlossen die CDU und die Grünen, dass der Weiterbau zu teuer sei und sich dies nicht lohne. Man munkelt in Lauterbach, dass beide Fraktionen das Geld lieber für einen Aufzug an einem Multifunktionsgebäude in der Lauterbacher Innenstadt, dem Hohaus-Palais verwenden wollen.

Das soll mit weiteren Maßnahmen an dem Palais 3,5 Mio € kosten. Diese neue Parteienkonstellation kam zustande, da eine Bürgerliste sich nach und nach selbst auflöste. Die SPD, die sich für die komplette Anlage am Bahnhof aussprach, hatte somit das Nachsehen.

Es ist erstaunlich, welche Kehrtwende hier die Grünen vollzogen haben. Man denke noch an den Anfang der 2000er Jahre zurück, da hatte der damalige Grünen-Sprecher und spätere Erste Kreisbeigeordnete Zielinski den Ausbau der Bahnsteiganlagen inclusive einer Überwegung im Stadtparlament beantragt, was aber an der damaligen Mehrheit der anderen Parteien scheiterte.

PRO BAHN-Osthessen-Regionalsprecher Werner Filzinger hatte sich in seiner Zeit als Lauterbacher Stadtverordneter im Kommunalparlament für den Ankauf des alten Bahnhofsgebäudes von der Deutschen Bahn stark gemacht. Die Stadt lehnte den Ankauf ab, die Immobilie kam in Privatbesitz. Inzwischen ist das Haus völlig heruntergekommen. Zwischenzeitliche Anfragen zum Ankauf von dem Privatbesitzer, um es nun im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsumfeldes einzubinden, scheiterten an völlig überzogenen Preisvorstellungen.

Daher entschied man sich im Rahmen der Gesamtplanung des Bahnhofsumfeldes dazu, auf der städtischen Fläche ein neues kleineres Funktionsgebäude für Kiosk, Fahrkartenservice und Bistro zu errichten. Dies ist nun 2025 zum Opfer gefallen.

Auch in Bezug auf die eigentliche Verkehrsstation mit der barrierefreien Grunderneuerung der Bahnsteige nebst Zuwegung tut sich nichts. Bereits 2011 war Lauterbach (Hess.) Nord dahingehend in Investitionsprogrammen gelistet. Da auch hierzu das Engagement der Stadt völlig fehlt, müssen die Fahrgäste seit Jahrzehnten und auch weiterhin an notdürftig instandgehaltenen, heruntergekommenen Bahnsteigen bei den Nahverkehrstriebwagen der RB45 ein- und aussteigen.

Diese völlig willkürliche und partikulare Entscheidung der schwarz-grünen Mehrheit in Lauterbach offenbart umso mehr, dass sich das politische Gestalten auf kommunaler Ebene immer weiter reduziert. Eine verantwortungsbewusste Wahrnehmung kommunalpolitischer Mandate ist nicht mehr erkennbar, sonst würden im kommunalen Themenspektrum offensichtlich notwendige Erneuerungen in die Infrastruktur im vorgesehenen Umfang erfolgen. Nun bleibt die Verkehrswende im ländlichen Raum in einem weiteren Fall auf der Strecke. Die verschiedenen Landesregierungen Hessens der letzten Jahrzehnte zeigen nur dann eigenes Engagement, wenn die betreffenden Kommunen Interesse zeigen. Sind die Kommunen nicht an Bahnhöfen und Bahnstrecken interessiert, passiert dort nichts und vorhandene Infrastruktur verwahrlost. Eine traurige Zeit für Fahrgäste in Lauterbach.



Werner Filzinger

Jüngste Entwicklung der Initiative Direktverbindungen RE Gießen-Wetzlar-Siegen-Betzdorf-Troisdorf-Köln

Wir schon öfters berichtet, was es für ein Desaster ist, wenn Fahrgäste auf der Regionalverkehrsachse Gießen-Wetzlar-Siegen-Betzdorf-Troisdorf-Köln unterwegs sind. Seit Ende 2009 muss man in Siegen umsteigen, auf hessischer Seite fährt auf der Dillstrecke der RE99, auf der Siegstrecke in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz fährt der RE9. Die Umsteigezeit in Siegen beträgt seither zwischen vier und sechs Minuten. Die drei Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe, GO Rheinland und SPNV Rheinland-Pfalz Nord bereiten aktuell die Neuausschreibung des RE9 Köln-Siegen vor. Da künftig keine Züge des RE9 die Schleife über den Bahnhof Flughafen Köln/Bonn nehmen, bestünde die Möglichkeit, diese Kapazität dergestalt zu nutzen, dass die zweistündige Direktverbindung Köln-Siegen-Gießen wieder hergestellt würde. Damit würden die heutigen Kurzläufer des RE99, welche nur zwischen Gießen und Siegen verkehren, ersetzt.

Eine Entwicklung verstetigt sich, einzelne leitende Personen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) nutzen ihre Macht seit Jahren, auch zu dem Thema. Es werden falsche Aussagen getätigt. So sagt der RMV, dass für eine „Verlängerung des RE99 nach Köln“ Zusatzfahrzeuge beschafft werden müssen. Die vorweg genannten Aufgabenträger auf NRW-Seite sagen jedoch eindeutig, dass ohne zusätzliche Fahrzeuge aus dem NRW-Bestand als RE9 bis nach Gießen gefahren werden könnte, von einer Verlängerung des RE99 war nie die Rede. Die zweite RMV-Aussage, dass Mehrkosten entstehen, ist auch falsch. Die Leistungen würden unter Berücksichtigung aktueller Marktpreise kostenneutral ersetzt und der laufende Vertrag mit der Hessischen Landesbahn (RE99/RE98) kann um die vorweg genannte Leistung gekürzt werden. Die dritte Aussage, dass es bei einer RE9-Verlängerung Schwierigkeiten bei dem Anschluss in Gießen gibt, dies ist absurd. Bei Ausführung des Regelfahrplans bestehen dort zahlreiche Anschlüsse in Richtung Frankfurt, nicht nur der RE30. Durch den Einsatz heutiger Züge kann, im Gegensatz zum bis 2009 eingesetzten Zugmaterial, eine Verspätung von 12 Minuten bis Gießen wieder aufgeholt werden.

Leider schenken die politischen Vertreterinnen und Vertreter den Falschaussagen der RMV-Verantwortlichen zunächst uneingeschränkten Glauben. Ein Brief des neuen Landrats des Lahn-Dill-Kreises, Carsten Braun (CDU) vom 09.01.2025 an den Fahrgastbeirat des Kreises ist eins zu eins in Textbausteine der zuständigen RMV-Verantwortlichen verfasst. Der Sprecher des Fahrgastbeirats, Hans-Dieter Wieden bezeichnete den Inhalt des Schreibens des Landrats in der Sitzung am 22.01.2025 als nicht akzeptabel.

Seitens der kreisangehörigen Kommunen regt sich inzwischen deutlicher Widerstand. So haben sich die Stadtverordnetenversammlungen von Herborn und

Haiger mit übergroßer Mehrheit den Resolutionen der Fahrgastbeiräte des Lahn-Dill-Kreises und des Landkreises Gießen angeschlossen, worin eindeutig die Wiederherstellung der Direktverbindung Gießen-Siegen-Köln gefordert wird.

In der Sitzung des Fahrgastbeirats Lahn-Dill-Kreis/Stadt Wetzlar am 22.01.2025 kam eine Wortmeldung, man könne doch auch die beiden in Siegen haltenden Züge RE9 und RE99 nebeneinander halten lassen. Stadtrat Kortlücke bezeichnete sie als die beste umsetzbare Lösung. Seitens der anwesenden Vertreter der Verbände wurde dem schon in der Sitzung unmissverständlich widersprochen. Ohne sich nochmal mit Sachkundigen aus dem Fahrgastbeirat kurzzuschließen, hat Stadtrat Kortlücke dies als Alternativvorschlag dem für Siegen zuständigen Aufgabenträger Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL) schriftlich mitgeteilt, unterzeichnet auch von Kreisdezentnerin Andrea Biermann (Grüne). Dass das „Nebeneinander Halten“ der Züge auf den außen liegenden Gleisen 54 und 55 betriebstechnisch nicht geht, hätte man den beiden Politikern bei Anfrage bereits im Vorfeld seitens der Verbände mitgeteilt. Das Anfahren betreffenden Gleises in Siegen Hbf. würde wegen des Befahrens zusätzlicher Weichen weitere Zeit in Anspruch nehmen, so dass sich die knappe Umsteigezeit noch weiter verringern würde. Bei geringen Verspätungen müsste der RE99 schon im Gleisvorfeld warten, weil erst die pünktlich von Siegen in Richtung Ruhrgebiet und Rothaargebirge startenden Züge Vorrang erhalten.



Siegen Hbf., relativ wenig Reisende mit diesem Ziel, jedoch viele Durchreisende, trotzdem enden hier fast alle Züge. (Bild: Thomas Kraft)

Nach fast zwei Monaten liegt nun das Antwortschreiben des „NWL“ vor. Aus dem Schreiben vom 15.03.2025 ist zu entnehmen, dass die Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen weiterhin die umsteigefreie Durchbindung Köln-Siegen-Gießen ab den 2030er Jahren als die beste Lösung ansehen. Ungeachtet dessen ergibt sich ab Ende 2026 nun doch in Siegen Hbf. eine Gleisänderung. Die bislang durchgängigen Regionalbahnen zwischen dem Siegtal (Au/Betzdorf) und dem Rothaargebirge (Kreuztal/Erndtebrück/Bad Berleburg) werden ab dem Fahrplanjahr 2027 in Siegen Hbf. gebrochen. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, den RE9

künftig in Gleis 55 einfahren zu lassen. Dieses reicht weiter in die Mitte der Bahnhofsanlage, so dass auf ca. 80 m ein gegenüberliegender Umstieg zwischen Gleis 3 (RE99) und Gleis 55 (RE9) möglich ist. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen begrüßt diese Änderung, sie löst jedoch nicht das Gesamtproblem.

Die lokalen Gliederungen namhafter Verbände, d.h. VCD, PRO BAHN, BUND, DBV haben sich am 14.02.2025 in einem gemeinsamen Rundschreiben an alle hauptamtlichen Politikerinnen und Politiker von Bund, Land, Landkreisen und Sonderstatusstädten der im Raum Lahn-Dill und Gießen gewandt und das Thema, gerade auch wegen des engen Zeitfensters dargelegt. Inzwischen gibt es einen Gesprächsfaden zwischen Verbänden und einzelnen Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern. Zumindes im Bewusstsein hat es etwas bewirkt, dass sich die lokalen Fahrgastbeiräte und Verbände so deutlich für die Wiedereinführung Gießen-Köln aussprechen. Auf Einladung von LDK-Landrat Braun trafen sich am 18.03.2025 die Landräte und Dezernenten, um eine gemeinsame Auffassung zum Thema der Wiedereinführung der Durchbindung Gießen-Köln zu artikulieren. Man möchte dergestalt gegenüber dem RMV tätig werden, dass es zu Beginn der 2030er Jahre zur Wiedereinführung kommt. Sollte die Fernzugverbindung Frankfurt a.M.-Wetzlar-Siegen-Dortmund/Unna-Münster (Westf.) ab Ende 2026 wegfallen, wird umgehend die Wiedereinführung des bis 2021 bestandenen Verkehrsangebots gefordert. Eine bessere RE-Verbindung Mittelhessen-Ruhrgebiet wäre auch wünschenswert. Aus all dem resultiert noch keine Umsetzung aber es zeigt sich: „progressives zivilgesellschaftliches Engagement lohnt sich.

Fakt ist, es bleibt nur noch eine kurze Zeit im Frühjahr 2025, bevor die drei zuständigen Aufgabenträger den RE9 zwischen Köln und Siegen im Ausschreibungsverfahren vorantreiben müssen. Dann wird der RE9 für die Zeit 2030 bis 2048 vergeben sein. Hieraus ergibt die weitere RMV-Verklärung. Wenn 2038 der Vertrag zum RE99/RE98 mit der Hessischen Landesbahn ausläuft, wird man mit der NRW-Seite nicht verhandeln können. Dann befindet sich der RE9 mitten in der Vertragslaufzeit. Mal sehen, ob es doch nochmal aufgegriffen wird und Fahrgäste aus Mittelhessen nach Köln doch noch eine Chance bekommen.

 **Thomas Kraft**

Lahntalbahn – DB kann gemachte Zusagen nicht einhalten und verschiebt Inbetriebnahme mehrfach **Seit 24.03.2025 wieder durchgängige Züge Gießen-Limburg der RB45, RE24 und RE25 aber finale Arbeiten noch nicht abgeschlossen**

Die Lahntalbahn wird zwischen Wetzlar, genauer gesagt dem 5 km westlicher gelegenen Solms-Albshausen und der Bischofsstadt Limburg ausgebaut. Die Digitalisierung der Stellwerke, der Neubau der Bahnübergänge erfolgt. Was der Fahrgast noch mehr wahrnimmt, eine größere Zahl grundhaft erneuerter, teilweise verlegter Bahnsteige sind das durchaus vorzeigbare Ergebnis. Seit dem 27.10.2024 ist der Abschnitt zwischen Albshausen und Weilburg wieder in Betrieb. Es folgte am 13.01.2025 der Abschnitt zwischen Weilburg und Aumenau. Zwischen Aumenau und Limburg rollt bislang kein Personenzug. Der Wetzlarer Umweltdezernent Norbert Kortlüke (Grüne) äußerte sich dergestalt, dass man doch froh sein sollte, dass die Lahntalbahn ausgebaut werde. „Herr Kortlüke, wir stimmen Ihnen zu, jedoch muss das Bauverfahren für den Fahrgast transparent und verständlich sein“, so die PRO BAHN-Reaktion darauf. Genau daran lässt jedoch DB InfraGO einiges vermissen.

Nicht dass die Menschen entlang der Lahn vorher nicht schon an Unannehmlichkeiten gewohnt waren. Es ist das Versagen des DB-Konzerns, mit getragen von der Bundespolitik. Die Fehlleistung bei der Personalplanung, ob Triebfahrzeug- bzw. Lokführer oder Zugverkehrssteuerer, sie wirkt sich auf Strecken wie die Lahntalbahn aus. Es kam soweit, dass auf der Lahntalbahn ab dem Frühjahr 2023 nur noch ein 8-10 Stunden-Schichtbetrieb anstelle eines vertragsmäßigen ganztägigen Fahrplans gefahren werden konnte.

In einer Stakeholder-Veranstaltung am 17.03.2024 in Löhnberg verkündete der DB-Konzernbevollmächtigte Dr. Klaus Vornhusen, dass der Abschnitt Albshausen-Weilburg vom 06.07.-25.08.2024 und der Abschnitt Weilburg-Limburg vom 06.07.-27.10.2024 für die Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten außer Betrieb genommen werde. Anwesende spekulierten schon im März 2024, dass schon mal von vorn herein von einer Bauzeitverlängerung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 auszugehen sei. Sie wurden eines Besseren belehrt. Der Personenverkehr der Linien RB45, RE24, RE25 konnte nun erst am 24.03.2025 zwischen Aumenau und Limburg wieder aufgenommen werden.

Bis in den Februar hinein wurde in sämtlichen Auskunftssystemen dargelegt, dass am 28.02. die Bahn wieder durchgängig zwischen Gießen und Limburg fährt. Bei mehreren Besichtigungen des Bauzustands durch die Umsteiger-Redaktion zwischen Januar und März 2025 wurde offenbar. Es bestehen große Zweifel, dass in den Wochen selbst bis zum 23.03. zum Abschluss gebracht werden können. Nicht

nur, dass die Bahnsteige zwischen Wetzlar und Aumenau meist erst provisorisch in Betrieb sind und das übliche Mobiliar inkl. Fahrgastinfo noch fehlt.

Betrachten wir den noch baubedingt stillgelegten Abschnitt Aumenau-Limburg. Auch hier konnten die Arbeiten gerade so abgeschlossen werden, dass seit dem 24.03. Personenzüge überhaupt die Gesamtstrecke durchfahren können.

Die Bahnstation Villmar ist gerade so fertig, dass Fahrgäste die Bahnsteige betreten können. Viele Einrichtungen fehlen. Eine Station weiter, in Runkel, dort hat man mit den Bauarbeiten für die neuen Bahnsteige erst im Januar 2025 begonnen. Hier ist man zum Datum der Inbetriebnahme noch nicht mal soweit fertig geworden, dass die Züge der RB45 halten können. Weitere Wochen für diese Maßnahme sind eingeplant.



So sah es bei der Bahnstation Villmar Anfang März 2025 aus. Es ist ein Ende der Arbeiten abzusehen, jedoch fehlen noch zahlreiche Einrichtungen. Die Station liegt recht abseits von Villmar auf der anderen Lahnseite. Der Blick ist von der aus Marmor errichteten historischen Lahnbrücke. (Bild: Thomas Kraft)

Eine Station weiter, in Runkel, dort hat man mit den Bauarbeiten für die neuen Bahnsteige erst im Januar 2025 begonnen. Hier ist man zum Datum der Inbetriebnahme noch nicht mal soweit fertig geworden, dass die Züge der RB45 auch ab dem 24.03.2025 nicht halten können. Weitere Wochen für diese Maßnahme sind eingeplant. Schaut man sich den Baufortschritt an, so dürfen Zweifel aufkommen, ob man im April 2025 fertig wird. Keinesfalls dürften alle für Fahrgäste notwendigen Informations- und Leiteinrichtungen montiert sein.



So sah die Situation noch am 25.01.2025 in Runkel aus. Der alte Hausbahnsteig in Richtung Gießen und der nicht mehr zeitgemäße Mittelbahnsteig in Richtung Limburg waren noch komplett vorhanden. Im gesamten Bereich des Kernortes Runkel sah man damals noch keine bauliche Veränderung. (Bild: Thomas Kraft)



Die Bahnstation Runkel Anfang März 2025, links das alte Bahnhofsgebäude ist inzwischen ein nettes Restaurant, ebenso der alte Güterschuppen. Die Bahnsteige sind erst in der Entstehung. Vorn der neue Bahnsteig 1 in Fahrtrichtung Gießen, auf der anderen Seite musste für den neuen Bahnsteig 2 in Fahrtrichtung Limburg Fels abgetragen werden. (Bild: Thomas Kraft)

Ein weiterer Halt weiter westlich, die Station Kerkerbach, einem Bahnhof mit dem Abzweig der noch für den Güterverkehr genutzten Kerkerbachbahn. Hier hat man an den Anlagen des Bahnsteigs und der Überdachung überhaupt noch nichts umgesetzt. Es sind noch vollständig die alten Anlagen vorhanden, obwohl auch der Umbau von Kerkerbach im Rahmen der Gesamtmaßnahme angekündigt war.

Die Deutsche Bahn stellt das natürlich anders dar. Es wird stets vom DB-Konzernbevollmächtigten Dr. Vornhusen fast jede Maßnahme in imposanter Weise schöngeredet. Denkt man wirklich, die Bevölkerung ist so treugläubig? Sieht man nicht, welcher Schaden dem Lahntal Tourismus entsteht? Bei der Schülerbeförderung musste man sich zum wiederholten Mal sich binnen weniger Tage erneut im Alltag umstellen. Es gibt auf weiten Teilen keinen parallelen Regelbusverkehr. Bei den Menschen geht doch jedwedes Vertrauen gegenüber der Deutschen Bahn verloren.



Die Bahnstation Kerkerbach Anfang März 2025, entgegen der Ankündigung keine bauliche Veränderung. Es besteht noch der alte Mittelbahnsteig mit 38 cm über Schienenoberkante. (Bild: Thomas Kraft)

Wer hofft, dass war es mit den Bauarbeiten auf der Lahntalbahn, weit gefehlt. Im rheinland-pfälzischen Abschnitt läuft weiterhin die Tunnelsanierung, zudem werden im Bereich Bad Ems/Nassau Brückenerneuerungen durchgeführt. Apropos „Tunnelsanierung“, im hessischen Abschnitt zwischen Weilburg und Limburg gibt es sechs Tunnel, welche noch weitgehend im Zustand des Baus 1860-1863 sind. Deren Sanierung wird über Jahre hinweg erneut zeitweise Sperrungen bzw. eingeschränkter Betrieb bedeuten. Im Zusammenhang mit der Tunnelerneuerung sieht PRO BAHN noch Gesprächsbedarf, gerade auch in Anpassung an künftige Energie für die Züge der Lahntalbahn. Des Weiteren wird auch über die Lage, den Ausbau der Bahnstationen und auch über den echten Neubau von Stationen zu sprechen sein. Die Bahnstrecke im Lahntal wird somit über viele Jahre bis ins nächste Jahrzehnt hinein noch Baustelle sein.

 **Lars Möbius**

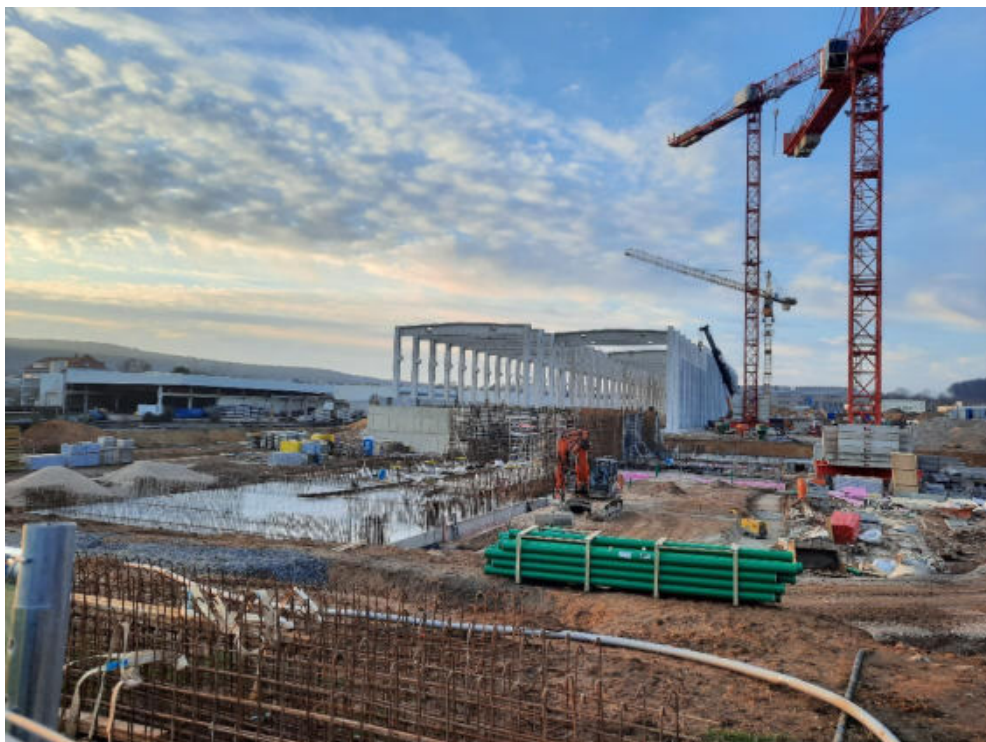
Neue Werkstatt der Hessische Landesbahn (HLB) in Butzbach, Investition schreitet voran

2023 stellte die HLB dem PRO BAHN Landesverband Hessen die Pläne für die neue Werkstatt vor. Mittelhessen ist ein Schwerpunkt der Schienennahverkehrsleistung der HLB. Die Bauarbeiten laufen seit einigen Monaten und der Baufortschritt ist, wie man anhand der Bilder sieht, deutlich erkennbar. Auf 73.000 m² werden 100 Mio. € investiert. Davon kommen 5,5 Mio. € aus dem Landeshaushalt, 40 Mio. sind HLB-Eigenkapital, für die fehlenden 70 Mio. € wurde ein KfW-Darlehen aufgenommen.

40 neue Arbeitsplätze werden entstehen, zudem 30 Ausbildungsplätze, insgesamt sollen 85 Beschäftigte in der neuen HLB-Werkstatt in Butzbach arbeiten. Sie liegt im Norden der Stadt Butzbach. Es war auch über einen Werkstatt-Standort in Gießen nachgedacht worden. Hier laufen zahlreiche von der HLB betriebene Bahnlinien beieinander. Jedoch konnte hier kein geeigneter Standort gefunden werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Investition sehr.



Die Baustelle der neuen Werkstatt, auch „Neubau Wartungseinrichtung“ genannt, im Norden von Butzbach gelegen. Ein früher anderweitig genutztes Gelände erhält jetzt eine neue sinnvolle Verwendung. Hier ein Blick aus Richtung der Baustellenzufahrt von der Holzheimer Straße in Butzbach (Foto: Thomas Kraft)



Der neue Werkstattkomplex der Hessischen Landesbahn in Butzbach. Man erkennt das Hauptgebäude bereits. Im Hintergrund der sog. „Hausberg“ als Teil des Bergrückens des nördlichen Taunus. (Bild: Thomas Kraft)

An dem Gelände liegt direkt an eine eingleisige Bahntrasse, welche in dem Abschnitt noch in Betrieb ist und zu keiner Zeit zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörte. Es ist einen Abschnitt der Butzbach-Licher-Eisenbahn, welche letztlich in der Hessischen Landesbahn aufging. Es handelt sich um den Streckennetzteil, welcher von Butzbach bis Oberkleen führte (damals zum Landkreis Wetzlar gehörend, heutiger Ortsteil von Langgöns, Landkreis Gießen). Es besteht eine direkte Anbindung an den Bahnhof Butzbach und damit an die Main-Weser-Bahn. Der Abschnitt zwischen dem Butzbacher Bahnhof und der neuen Wartungseinrichtung wird elektrifiziert. Das ist unabdingbar, denn die HLB betreibt inzwischen einige Linienbündel, welche mit entsprechenden Nahverkehrstriebwagen im elektrifizierten Netz von Hessen gefahren werden.

 **Thomas Kraft**

Das Desaster auf der Taunusbahn nimmt kein Ende – und immer noch ohne Konsequenzen für die Geschäftsführung des RMV!

Der Einsatz der 16 Dieselmotoren auf der RMV-Linie 15 zwischen Bad Homburg und Brandobberndorf ist bis Ende des Jahres geplant, wie es vom RMV Ende Januar 2025 hieß. Damit könnten alle Züge fahren, die im veröffentlichten Jahresfahrplan 2025 aufgeführt sind. Sie könnten – sie tun es aber nicht!

Nach Berichten betroffener Fahrgäste kommt es nämlich nach wie vor zu erheblichen Totalausfällen und deutlichen Verspätungen sowie fehlenden Informationen durch den RMV. Insbesondere fahren keine Züge zwischen Brandobberndorf und Grävenwiesbach. Dort gab es diese Woche nur Bus-Ersatzverkehr, laut RMV-App wegen eines Fahrzeugschadens.

Im September äußerte sich PRO BAHN zu den angekündigten Lösungsvorschlägen für einen zuverlässigen Zugbetrieb auf den Taunus-Strecken wie folgt: Unabhängig davon, wer für die Stellung von Ersatzfahrzeugen zu sorgen hat – in erster Linie wohl die RMV-Tochter fahma -, dürften solche kurzfristig nicht verfügbar sein. Ob es überhaupt genügend abgestellte Dieselmotoren gäbe, die einsatzbereit (mit Hauptuntersuchung) wären, ist fraglich.

Und genauso kam es jetzt offenbar: Die einzigen Dieselmotoren, die die fahma über die DB aufreiben konnte, waren die im letzten Jahr in Schleswig-Holstein ausgemusterten LINT 2, die dort seither durch Akku-Flirts abgelöst wurden. Und diese verfügen offenbar genau wie die zu Beginn der „Wasserstoff-Ära“ eingesetzten Diesel-Züge aus NRW nicht über die Ausstattung, um Tunnel durchfahren zu können. Das wäre auch nicht verwunderlich, weil es zwischen Elbe und Ostsee auch keine Eisenbahn-Tunnel gibt.

Statt nun das „Schwarzer-Peter-Spiel“ fortzusetzen und auf die DB zu schimpfen, weil die keine tauglichen Ersatzfahrzeuge beschafft hat, sollte der RMV und insbesondere dessen Geschäftsführung endlich eingestehen und die Verantwortung dafür übernehmen, dass die Wasserstoff-Strategie ohne Netz und doppelten Boden gründlich gescheitert ist: Man hat die neuen Fahrzeuge nicht vor dem Einsatz in der Praxis getestet und man hat die bewährten Dieseltriebwagen VT2E rigoros abgestellt und dem Verkauf nach Rumänien durch den Besitzer voreilig zugestimmt. Bereits kurz nach der Betriebsaufnahme 2022/23 gab es ja schon einmal Probleme mit den Ersatzfahrzeugen.

Damit hat der RMV nun den größtmöglichen Schaden für den ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet verursacht, der auf absehbare Zeit nicht mehr zu reparieren ist.

Wenn man nun liest, dass Alstom im Werk Salzgitter die Produktionsstraße für die iLINT-Züge abgebaut hat, weil nach dem RMV-Auftrag - entgegen aller Hoffnungen - keine weiteren Aufträge mehr eingegangen waren, verstärkt das nicht gerade das Vertrauen darauf, dass die Wasserstoff-Züge dauerhaft über die vorgesehenen 20 Jahre Einsatz im Taunus gewartet werden können.

Höchste Zeit also, sich endlich nach alternativen Lösungen umzusehen!

Die heutige Entwicklung der Batterietechnik sei noch nicht absehbar gewesen, als man sich vor mehr als zehn Jahren für die Wasserstofftechnik im Taunus entschieden habe, wird der RMV-Qualitätschef Kai Daubertshäuser zitiert. „Bei der Ausschreibung 2016 war noch gar kein Angebot für Batteriezüge verfügbar.“ Ein solches Angebot existiert heute aber, sodass man sich beim RMV umgehend damit beschäftigen sollte.

PRO BAHN bleibt dabei: Die mittel- bis langfristige Lösung besteht in der bereits vor der Entscheidung für die Wasserstoff-Züge von PRO BAHN geforderten Elektrifizierung des Taunusnetzes, die ja voranschreitet. Für den letzten Abschnitt nach Brandobberndorf durch den Hasselborner Tunnel kämen Batterie-/Akku-Züge in Betracht. Wasserstoff-Züge auf der RB15 großenteils unter Fahrdraht fahren zu lassen, hielt PRO BAHN schon immer für völlig praxisfremd.

Bei der Elektrifizierung handelt es sich um eine bewährte und bekannte Technik. Und beim Elektro-Antrieb um einen mit wesentlich höherem Wirkungsgrad als bei Wasserstoff-Antrieb. Warum den Strom erst in Wasserstoff umwandeln und nicht direkt zum Antrieb der Fahrzeuge einsetzen? Auch deshalb ist ein Ausstieg aus der Wasserstoff-Technik bei der Bahn sinnvoll. Je eher, desto besser.



Barbara Grassel



Bild aus den Zeiten, als ein Wasserstoffzug auf der RB15(Taunusbahn) mal fuhr. Bild vom 13.02.2024. Sie fahren nicht lange auf der Strecke. (Bild: Thomas Kraft)

Das nächste undurchdachte Projekt des RMV: Mobilitätsstationen im Usinger Land und anderswo

Die RMV-Geschäftsführung hat mal wieder ein neues Prestige-Projekt entdeckt, mit dem sie ihr Image aufpolieren will – die Mobilitätsstationen, an denen E-Autos, E-Bikes und E-Lastenfahräder ausgeliehen werden können, um von der Bahnstation nach Hause zu kommen (siehe z.B. den Usinger Anzeiger vom 30.12.24).

Das kostet wiederum eine Stange Geld für die Stationen nebst E-Ladesäulen und die Fahrzeuge, die dort bereitgehalten werden. Aber wo bleibt der Nutzen für die Fahrgäste?

Welche Fahrgäste können überhaupt die E-Autos nutzen, wofür man schließlich einen gültigen Führerschein benötigt (Kinder und Jugendliche schon mal nicht)? Für welche Fahrgäste sind E-Bikes oder Lastenräder geeignet (sicher nicht für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste oder Fahrgäste in Begleitung kleiner Kinder / mit Kinderwagen)? Vor allem aber, was macht man mit dem Leihfahrzeug, wenn man zu Hause angekommen ist? Lässt man es dann über Nacht oder über das Wochenende zu Hause stehen und zahlt 2 oder 3 Euro je halbe Stunde für ein Leihrad oder 3,50 Euro pro Stunde für ein E-Auto (Wieso sind Leih-Autos eigentlich billiger als Leih-Räder)? Für das Geld hätte man sich dann auch ein Taxi nehmen können! Oder sammelt jemand die Leih-Fahrzeuge ein bzw. holt sie am jeweiligen Ziel ab? Wohl kaum, das dürfte für den RMV bzw. die Verleih-Firma teuer werden. Schließlich gibt es „auf dem Land“ keine zentralen Abstell- bzw. Rückgabepplätze in der Nähe der Wohnungen der Nutzenden.

Das ganze Vorhaben scheint mal wieder nicht durchdacht zu sein. Vielmehr wird hier wohl für eine Werbeaktion eine Menge Geld verbrannt, das sinnvoller in einen zuverlässigeren Betrieb der Bahnen und Busse investiert werden sollte.

Barbara Grassel



Bild aus besseren Zeiten im Usinger Land. Ein Dieseltriebwagen der ersten Generation der Taunusbahn, hier im Bahnhof Grävenwiesbach, im heutigen nördlichen Hochtaunuskreis. Das Bild ist aus dem Jahr 2018. (Bild: Thomas Kraft)

Stillstand statt Fortschritt: Frankfurts neue Straßenbahnen außer Betrieb

Ende des letzten Jahres wurden alle Fahrzeuge des neuen Typs T-Wagen der Frankfurter Straßenbahn außer Betrieb genommen. Es wurden erhebliche Mängel festgestellt, die nun vom Hersteller behoben werden sollen. Auch im laufenden Betrieb traten immer wieder größere Probleme auf. Einige Fahrzeuge blieben mit Defekten auf der Strecke liegen. Besonders problematisch ist die Platzierung des Hauptschalters auf dem Dach, was nach Betriebsstörungen zu Schwierigkeiten führt. Zudem gab es häufige Türstörungen. Ein weiteres gravierendes Problem betrifft die Einstiegshöhen: Die Ein- und Ausstiege wurden nicht korrekt angepasst und sind zwei Zentimeter zu hoch. Auch die Drehgestelle bedingen erhebliche Probleme.

Da alle bereits ausgelieferten T-Wagen außer Betrieb genommen wurden und in Frankfurt weiter auf die Abholung zur Nachbesserung durch den Hersteller Alstom warten, mussten übergangsweise die nicht barrierefreien Pt-Wagen aus den 1970er-Jahren reaktiviert werden. Diese kommen unter der Woche vereinzelt auf den Linien 15 und 17 zum Einsatz. Zwar ist es positiv, dass diese alten Fahrzeuge wieder verfügbar sind, doch ihre Wiederinbetriebnahme kann nur eine kurzfristige Übergangslösung sein.



Eine Pt-Tram an der Haltestelle Messe (Bild: Philipp Loth)

Derzeit ist unklar, ob die überarbeiteten T-Wagen überhaupt wieder in Betrieb genommen werden können – und falls ja, wann. Besonders für stark frequentierte Straßenbahnlinien, etwa Richtung Höchst, war der Einsatz 40 Meter langer Straßenbahnen geplant. Angesichts der häufigen Überfüllung der aktuellen Linie 11 wären diese dringend erforderlich. Aufgrund der bestehenden Mängel verweigert die VGF jedoch vorerst die Abnahme, was auch gut so ist.

Zudem bestehen Zweifel, ob die 40 Meter langen Fahrzeuge überhaupt noch ausgeliefert werden. Diese sind jedoch essenziell für die Einführung des neuen Straßenbahnkonzepts, das nun wohl nicht wie geplant im Dezember 2025 starten kann. Allerdings ist fraglich, ob dies selbst ohne die Probleme mit dem T-Wagen vor dem Hintergrund des fehlenden Personals realisierbar wäre.

Auch eine Lösung durch Leihfahrzeuge aus anderen Städten erscheint unwahrscheinlich, da vielerorts ähnliche Probleme mit Fahrzeugengpässen, vor allem wegen mangelhafter Neufahrzeuge, bestehen, und in einigen Städten bereits Busse als Ersatz für ausgefallene Straßenbahnleistungen eingesetzt werden müssen.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der vorzeitige Rücktritt des ehemaligen VGF-Geschäftsführers Michael Rüffer im September 2024. Offiziell wurde sein Ausscheiden mit dem Wunsch nach einer Neuorientierung begründet. Es gibt jedoch Spekulationen, dass vor allem die Probleme mit dem T-Wagen zu seinem Rückzug führten. Viele der nun offensichtlichen Mängel, insbesondere bei den Drehgestellen, waren wohl auch schon vor der Bestellung zu erahnen. Dass diese Warnungen von verschiedenen Seiten wie an anderer Stelle zum Beispiel auch bei den Wasserstoffzügen im Taunus nicht ernst genommen wurden, rächt sich nun.

 **Philipp Loth**



Ein alter Straßenbahnwagen auf der Linie 17 Rebstock-Stadtgrenze Neu-Isenburg (Bild: Thomas Kraft)

U4 überlastet: neuer Notfahrplan seit Dezember 2024 verschärft die Probleme

Da die VGF weiterhin nicht genug ausgebildete U- und Straßenbahnfahrer hat, bleibt das Fahrplanangebot noch mindestens dieses Jahr reduziert. Bereits seit Januar 2024 gilt ein eingeschränkter Notfahrplan. Mitte Dezember 2024 wurden die Prioritäten jedoch neu gesetzt: Besonders die U4, die bislang nicht von den Kürzungen betroffen war, fährt nun seltener. Auch die Linien U2 und U8 wurden weiter ausgedünnt, während die U5, U6 und U9 etwas häufiger verkehren.



Eine U4 an der Haltestelle Festhalle/Messe (Bild: Philipp Loth)

Trotz der geänderten Prioritäten im Notfahrplan wird laut traffiQ weiterhin genauso viel Personal benötigt wie zuvor. Daher sollte zum Notfahrplan des Jahres 2024 zurückgekehrt werden, bei dem U5, U6 und U9 wieder seltener fahren würden. Auch dies wäre keine optimale Lösung, hatte jedoch im vergangenen Jahr zu deutlich weniger Problemen geführt. Das Fahrpersonal ist mit der aktuellen Situation ebenfalls unzufrieden und sieht eine klare Verschlechterung. So forderte kürzlich ein U-Bahnfahrer die Fahrgäste dazu auf, sich bei traffiQ zu beschweren und eine Rückkehr zum alten Notfahrplan zu fordern.

Im Gegensatz zu den Linien U2 und U8 ist die U4 ganztägig von den weiteren Einschränkungen betroffen. Sie fährt nur noch alle 10 Minuten statt alle 7,5 Minuten und in der Hauptverkehrszeit nur noch alle 7,5 Minuten statt wie zuvor alle 5 Minuten. Dabei ist die U4 die am stärksten ausgelastete U-Bahnlinie in Frankfurt. Dadurch kommt es immer häufiger zu überfüllten Zügen, in denen Fahrgäste nicht mehr mitgenommen werden können. Die Situation verschärft sich zusätzlich durch kurzfristige Zugausfälle, die über den reduzierten Fahrplan hinausgehen.

Dennoch muss so schnell wie möglich wieder zum regulären Fahrplan auf allen U- und Straßenbahnlinien zurückgekehrt werden. Dies wird jedoch noch dauern. Zwar gibt es inzwischen genug Bewerber, um die Ausbildungsgänge zu füllen, doch aufgrund des hohen Altersdurchschnitts im Fahrdienst müssen viele Renteneintritte kompensiert werden. Aktuell reicht die Personaldecke nur aus, um diese Abgänge auszugleichen. Eine erste Wiederaufstockung des Gesamtangebotes bei U- und Straßenbahnen ist frühestens im Dezember dieses Jahres zu erwarten. Bis zur vollständigen Rückkehr zum Regelfahrplan wird es noch länger dauern.

Angesichts der Tatsache, dass nun alle Ausbildungsplätze besetzt werden können, stellt sich die Frage, warum dies nicht bereits früher gelungen ist. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich kaum verbessert – vielmehr scheint die VGF in der Vergangenheit zu wenig unternommen zu haben, um dem Fahrermangel entgegenzuwirken.

 Philipp Loth

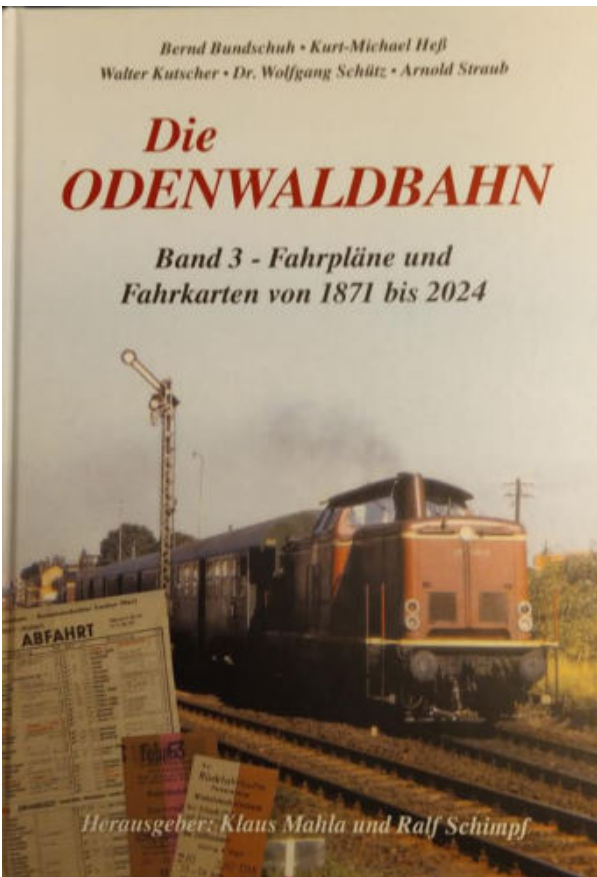




Besprechung des Buches „Die Odenwaldbahn Band 3 – Fahrpläne und Fahrkarten von 1871 bis 2024“

**herausgegeben von Klaus Mahla und Ralf Schimpf – Groß-
Umstadt: Umstädter Museums- und Geschichtsverein, 2024**

Das o.g. Werk ist im Herbst 2024 erschienen. In fünf Kapiteln erhält man Informationen über die historische Entwicklung der Fahrpläne, den Einfluss von Einzelpersonen und der Gebietskörperschaften auf die Gestaltung der Fahrpläne sowie Zweck und Ziel von Kursbüchern und Buchfahrplänen und die historische Entwicklung der Fahrkarten vom Billett zum e-Ticket.



Der größte Teil des 162 Seiten umfassenden Buches ist der Entwicklung der Fahrpläne der Odenwaldbahn, und zwar sowohl der Personenzüge wie auch der Güterzüge gewidmet. Dieser Textbeitrag von Seite 3 bis zur Seite 91 wurde von Dr. Wolfgang Schütz verfasst. In seiner gründlichen und umfassenden Aufarbeitung gibt es eine Fülle interessanter Informationen. So ist auf den Schnellzug Berlin-Frankfurt-Stuttgart nach Zürich und in der Gegenrichtung in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts über die Odenwaldbahn zu verweisen. Auch die Entwicklung der Eilzüge in der Relation Frankfurt-Stuttgart (jahrzehntelang das Rückgrat der Odenwaldbahn) sowie der zeitweise nach Darmstadt verkehrenden Eilzüge wird umfassend beschrieben. Zu erwähnen ist hierbei auch der



„Schnelle Odenwälder“. Der Güterverkehr, der bis vor einigen Jahren auf der Odenwaldbahn sehr wichtig war, wird an einigen Beispielen ab 1916 dargestellt. Neben zahlreichen historischen Fotos und Kursbuch-Seiten sind auch einige Abfahrtspläne vorhanden (vor allem vom zentralen Bahnhof Wiebelsbach-Heubach), die früher die verbindliche Informationsquelle für die Zugfahrteninfo@praxis-kurhausstrasse.de darstellten.

Im zweiten Kapitel erläutert Kurt-Michael Heß das Engagement der Interessengemeinschaft Odenwald e.V. (IGO), die im Jahre 1953 gegründet wurde, sowie weiterer Institutionen und Einzelpersonen für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Odenwaldbahn. Bei der IGO sind insbesondere zwei Personen zu nennen, die hier einen entscheidenden Anteil hatten: Heinrich Georg Ritzel, Gründer und Vorsitzenden der IGO (bis zu seinem Tode 1971) und den Fahrplanexperten der IGO Dr. jur. August Roesener. Beide wirkten übrigens bereits in den 1920-er Jahre im Odenwald zusammen (Ritzel als Bürgermeister der Stadt Michelstadt und Dr. Roesener als Regierungsrat beim Kreisamt in Erbach), indem sie erfolgreich bei den dafür zuständigen Direktionen der Reichsbahn dafür eintraten, dass ab 1925 die sog. Odenwald-Neckar-Eilzüge eingesetzt wurden, die auf dem Laufweg Frankfurt-Hanau-Eberbach-Heilbronn-Stuttgart zunächst mit einem Paar, dann mit zwei, drei und sogar vier Zugpaaren auf diesem Laufweg bis 2004 verkehrten. Dr. Roesener verfasste bereits 1948 die Schrift „Der rhythmische Fahrplan“, in der er den Gedanken des Jahrzehnte später realisierten „Integralen Taktfahrplans“ vorwegnahm. Zu erwähnen sind auch die IGO-Vorsitzenden MdB Heinrich Klein (Vorsitzender von 1980 bis 1989) und Landrat Horst Schnur (Landrat des Odenwaldkreises von 1991 bis 2009, IGO-Vorsitzender von 1989 bis 2010). Horst Schnur war der „Motor“ für die grundlegende Modernisierung der Odenwaldbahn in den Jahren von 2003 bis 2008.

Später hat sich neben der IGO auch die „Initiative zur Förderung der Odenwaldbahn“ (Name ergänzt in „Initiative zur Förderung der Odenwaldbahn und ihrer Zweigstrecken“ - Odenwaldbahn-Initiative), die 1979 von Michael Reinboth gegründet wurde, für eine Weiterentwicklung dieser Bahnstrecke eingesetzt. Vor allem Uwe Schuchmann hat seit dieser Zeit sich bei der Odenwaldbahn-Initiative engagiert. Der Verfasser dieses Beitrags wirkte seit 1970 bei der IGO und seit 1979 bei der Odenwaldbahn-Initiative mit. Die Odenwaldbahn-Initiative verfasste 2018 ein Konzept zur Weiterentwicklung der Odenwaldbahn und ihrer Zweigstrecken unter dem Namen „123 Kilometer Zukunft“, das am 28. Oktober 2018 in der damals frisch renovierten Güterhalle des Bahnhofs Höchst im Odenwald unter positiver Resonanz der Anwesenden vorgestellt wurde. Das Konzept beinhaltet Fahrplanverdichtungen, so dass nördlich von Erbach ein Halbstundentakt gefahren werden kann, während von Erbach nach Eberbach ein Stundentakt eingerichtet werden soll. Seit dieser Veranstaltung konzentrieren sich die Bemühungen der



Odenwaldbahn-Initiative auf die (allerdings recht zähe!) Umsetzung dieses fortschrittlichen Fahrplankonzepts.

Abgerundet wird dieses Buch durch den sehr informativen Beitrag über Dienstfahrpläne von Bernd Otto Bundschuh, in dem u.a. die Begriffe Bildfahrpläne, Buchfahrpläne, Übersicht über die Langsamfahrstellen, Streckenfahrpläne anschaulich an Abbildungen erläutert werden. Arnold Straub stellt im 4. Teil des Buches die Fahrpläne vor, wie sie entstehen und wie sie an Reisende und Personal weitergegeben werden. Nach einem geschichtlichen Überblick zeigt er an Abbildungen die verschiedenen Kursbücher sowie die Bildfahrpläne mit den Zeit-Wege-Linien sowie die Verteilung der Fahrpläne auf. Auch auf den elektronischen Fahrplänen und den Elektronische Buchfahrplan und dem Verzeichnis der Langsamfahrstellen (EBuLa) wird eingegangen.

In dem Kapitel Nr. 5 „Vom Billett zum e-Ticket“ geht Walter Kutscher auf die hoch interessante Entwicklung des Fahrkartenwesens ein. Zu sehen sind dort u.a. Einzelfahrkarten, Sonntagsrückfahrkarten, Kinder-Tagesrückfahrkarten, Schüler-rückfahrkarten, Wochenkarten, Schülerwochenkarten, EDV-gestützte Anfertigung von Fahrkarten, Bahnsteigkarten mit einer Ansicht der früheren Bahnsteigsperrern und Sonderzugfahrkarten (z.B. für den Sonderzug zum 100-jährigen Bestehen der Odenwaldbahn mit dem TEE-Zug VT 11 von Darmstadt Hbf nach Eberbach und zurück am 6. Juni 1982). Auch der Verkauf von Fahrkarten personalgestützt und an Automaten wird dargestellt.

Am Schluss des Buches findet der interessierte Leser eine Zusammenstellung von allgemeiner Literatur zur Odenwaldbahn einschließlich Video/DVD, Internet und Fachzeitschriften.

Das Buch weist viele interessante Bilder von Lokomotiven, Zügen und Triebwagen sowie Abbildungen von Bahnhöfen und Gleisanlagen auf. Zusammen mit den beiden ersten Bänden „Die Odenwaldbahn – Reiseberichte aus 150 Jahren“ (Autoren W. Kutscher, Dr. W. Schütz, A. Straub und Dr. T. Wittig) aus dem Jahr 2021 sowie „Die Odenwaldbahn, Band 2 -Triebfahrzeuge von 1868 bis 2022“ von Dr. Wolfgang Schütz aus dem Jahr 2022 – beide Werke von den Herausgebern Klaus Mahla und Ralf Schimpf – enthalten viele Abbildungen und interessante Informationen für die Freunde der Odenwaldbahn.

Das Werk „Die Odenwaldbahn Band 3 – Fahrpläne und Fahrkarten von 1871 bis 2024“, herausgegeben von Klaus Mahla und Ralf Schimpf – Groß-Umstadt: Umstädter Museums- und Geschichtsverein, 2024, kann bezogen werden über den Museums- und Geschichtsverein Groß-Umstadt unter www.gruberhof-museum.de auf der Seite Online-Shop. Dort sind auch die erwähnten beiden Bände 1 und 2 noch erhältlich.

 Kurt-Michael Heß

Aufruf an Mitglieder und Interessierte: Mitmachen bei der Erarbeitung eines Standpunktekatalogs für die Zukunft der Main-Weser-Bahn

Die Main-Weser-Bahn ist die bedeutendste Schienenverkehrsachse Hessens, weil sie als eine Bahnstrecke weite Teile des Bundeslandes verbindet. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat sich zu verschiedenen Themen der Main-Weser-Bahn in all den Jahren geäußert. Darin sind wichtige Gedanken und Erfahrungen zum Ausdruck gekommen

Im Landesvorstand des PRO BAHN Landesverbandes Hessen wurde die Idee entwickelt, für die gesamte Strecke von Frankfurt am Main über Friedberg, Gießen, Marburg, Schwalmstadt, Wabern bis nach Kassel alle Ideen und Vorstellungen zusammenzutragen und diese, wenn nicht schon vorhanden, konzeptionell zu entwickeln. So wird man ein Gesamtwerk mit vielen Einzelkapiteln. Der viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt (Main) West und Bad Vilbel ist zwar abgeschlossen und der Ausbau zwischen Bad Vilbel und Friedberg steht an. Jedoch gibt es viel mehr niederzuschreiben.



Der Bahnhof Gießen, der größte Bahnhof vom Fahrgastaufkommen im Verlauf der Main-Weser-Bahn, ein Blick von der Brücke Klinikstraße im südlichen Gleisvorfeld des Bahnhofs.

(Bild: Thomas Kraft)

Wer als Mitglied Interesse an der Mitarbeit zur Erstellung des „PRO BAHN Standpunktekatalogs Main-Weser-Bahn“ hat, sende bitte eine Mail an mittelhessen@pro-bahn-hessen.de oder Tel. 06406-8373997, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar. Weitere Interessierte melden sich gern bei der gleichen Mailadresse. Der Regionalverband Mittelhessen übernimmt die Federführung zur Erstellung des Standpunktkatalogs, welcher später in einem Landesgremium von PRO BAHN Hessen final beschlossen werden soll.

 **Thomas Kraft**

Wir sagen Danke: Heiligabend-Aktion für das Bahnpersonal

Am Heiligabend 2024 haben wir von PRO BAHN Hessen unseren Dank an die unermüdlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verkehrssektor gezeigt. In Frankfurt (Main) – sowohl am Hauptbahnhof als auch am Südbahnhof, Darmstadt Hauptbahnhof, Gießen und Limburg (Lahn) verteilten wir persönlich kleine Geschenkbeutel – ein Zeichen der Wertschätzung für diejenigen, die auch an diesem Tag sowie an allen anderen Tagen im Jahr im Einsatz sind.



Die Heiligabend-Aktion im Frankfurter Hauptbahnhof

Bereits Tage vor Heiligabend haben wir gemeinsam die Geschenkbeutel vorbereitet, um sicherzustellen, dass Bedienstete – egal ob bei DB Regio, der Hessischen Landesbahn, der Verkehrsgesellschaft Frankfurt oder DB Fernverkehr – diese Geste der Anerkennung erhalten. Für uns stand dabei nicht der materielle Wert im Vordergrund, sondern das Symbol der Dankbarkeit und des Respekts für einen oft herausfordernden Arbeitsalltag.

Die positiven Rückmeldungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben uns bestätigt, dass kleine Gesten Großes bewirken können. Sie haben uns ein Lächeln geschenkt und gezeigt, wie wichtig es ist, gerade in der Weihnachtszeit innezuhalten und Dankbarkeit zu teilen.



Die Heiligabend-Aktion im Gießener Hauptbahnhof

Wir sind stolz darauf, mit dieser Aktion ein deutliches Zeichen der Wertschätzung zu setzen. Dies wäre jedoch ohne die zahlreichen Helferinnen und Helfer an den verschiedenen Standorten nicht möglich gewesen. Daher möchten wir an dieser Stelle allen Beteiligten herzlich danken. Gleichzeitig hoffen wir, die Aktion auch 2025 zum vierten Mal in Folge wieder erfolgreich auf die Beine stellen zu können, um erneut denjenigen Anerkennung zu zeigen, die täglich rund um die Uhr im Dienst sind.

 **Philipp Loth**

§§§ Impressum



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

DER UMSTEIGER besteht aus drei Erscheinungsvarianten:

DER UMSTEIGER – DAS JOURNAL / – REPORT / – AKTUELL

Text- und Bildbeiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

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

DER UMSTEIGER wird im Selbstverlag hergestellt Die Vervielfältigung über die eigene Nutzung hinaus ist nur nach Rücksprache mit dem Herausgeber erlaubt.

Wir verwenden die vom jeweiligen Wort abhängige generische Geschlechtsform (z.B. DER UMSTEIGER, die Person, das Mitglied). Siehe dazu auch www.gendersterntaler.de. Selbstverständlich sind immer Personen aller Geschlechter gemeint und bei PRO BAHN willkommen.

Verantwortliche und mitwirkenden Organisationen und ihre vertretungsberechtigten Personen – Verantwortlich im Sinne des Presserechts – Die Anschriften sind unter „Kontakt“ zu finden

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

PRO BAHN Regionalverband Niedersachsen e.V. Gerd Aschoff

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

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

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. Thomas Kraft, Philipp Loth

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

Dietzhöltalbahn e.V. Stephan Kretzer und Torsten Haas

Lumdatalbahn e.V. Manfred Lotz und Kerstin Lotz

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



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



**PRO BAHN Regionalverband
Osthessen**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Mittelhessen**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Nordhessen**

Stellv. Regionalvorsitzender
und Sprecherteam:
Ewald Biedenbach und Ulrich Seng
Postfach 41 02 34
34064 Kassel
Tel. (0561) 51009234
nordhessen@pro-bahn-hessen.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
Tel. (069) 244372266
mail@pro-bahn-hessen.de

Mitwirkende Vereinigungen außerhalb PRO BAHN

**Bürgerinitiative Rettet die
Kanonenbahn Nordhessen e.V.**

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

Dietzhöltalbahn e.V.

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

Lumdatabahn e.V.

Manfred und Kerstin Lotz
Marktstraße 24
35469 Allendorf (Lumda)
Tel. (06407) 400303
mail@lumdatabahn.de

Odenwaldbahn-Initiative

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



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

Über diesen QR-Code gelangt
man zum Anmeldeformular.

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



PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

Do. 24.04.2025, 18:00 Uhr, Jahreshauptversammlung,
Bahnsozialwerk Bahnhof Göttingen, Bahnhofplatz 1, 37073 Göttingen.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Im Regelfall am ersten Donnerstag im März, Juni, September und Dezember,
jeweils um 17:45 Uhr, nächstes Treffen Do. 05.06.2025
Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Im Regelfall am zweiten Dienstag im März, Juni, September und November,
jeweils um 18:00 Uhr, digitale Treffen über Zoom-Video, Einwahldaten in
Einladung und auf Anfrage, nächster Termin, Di. 10.06.2025

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

Im Regelfall am dritten Donnerstag im Monat, 18:30 Uhr, Ausnahmen im Fall von
Feiertagen, dann am dritten Dienstag im Monat, 18:30 Uhr, wechselweise findet
ein Regionaltreffen (R) und ein Termin zum Austausch (A) statt.
Di. 15.04.2025 (A), Do. 15.05.2025 (R), Di. 17.06.2025 (A),
Kulturnahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, 35457 Lollar.

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

Sa. 28.06.2025, Regionalmitgliederversammlung (JHV) für die
Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen gemeinsam,
Kulturnahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

PRO BAHN Regionalgruppe Westhessen

Do. 24.04.2025, 18:00 Uhr, weitere Infos folgen, u.a. auf pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Im Regelfall am ersten Montag im Monat, 18:30 Uhr – einzelne Abweichungen,
dann am zweiten Montag: 07.04.2025, 02.06.2025, 07.07.2025
Saalbau Gutleut, Raum Gutleuthof, Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt a.M.
Fr. 09.05.2025, 17:00 Uhr, Regionalmitgliederversammlung (JHV),
Saalbau Bornheim, Rose-Schösinger-Raum, Arnsburger Str. 24, 60385 Frankfurt

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 18:00 Uhr, Ausnahmen während
der Sommerferien und zum Jahresende. Nächste Termine:
Mi. 28.05.2025 (DA), Mi. 25.06.2025 (NH)
Sa. 26.04.2025, 14:00 Uhr, Regionalmitgliederversammlung (JHV / NH),
NH = Gasthaus "Hessischer Hof", Bahnhofstr. 37, 64569 Nauheim (bei Gr.-Gerau)
DA = Restaurant "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt

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

Werden Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Interesse daran,

- Vorschläge für bessere Fahrpläne von Bahn und Bus einzureichen
- Eingaben zu Umbauten von Bahnstationen zu verfassen
- Stellungnahmen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu verfassen
- Ideen für die Verkehrswende zu diskutieren
- In Fahrgastbeiräten in Verkehrsverbänden und Gebietskörperschaften Positionen zu vertreten
- für die Reaktivierung von Bahnstrecken einzutreten

Dann kommen Sie mit dazu, seien Sie mit dabei!

Bist Du schon Mitglied, sind Sie schon Mitglied?

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



RV Südniedersachsen e.V.

RV Nordhessen gemeinsam als
RV Osthessen RV NOM e.V.
RV Mittelhessen

RV Großraum Frankfurt e.V.

RV Starkenburg e.V.



Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin mittragenden Reaktivierungsvereine:

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Lumdatalbahn e.V., Dietzhöhlztalbahn e.V., Odenwaldbahn-Initiative

Sind noch Fragen? Die Personen auf der Seite „Kontakt“ stehen gerne zur Verfügung. Eintrittsformulare auf den Internetseiten oder auf Anfrage im Postversand.