

Der Umsteiger

Das Journal

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

Ausgabe 2 / 2025



Lange Bauarbeiten: Bodenfelde, Vogelsbergbahn, Lahn-Kinzig-Bahn //
Der RE11 – eine feine Sache, wenn er denn fährt //
Reaktivierungen kommen nicht voran //
PRO BAHN-Forderung umgesetzt: F-West erhält zweite Treppe //
30 Jahre RMV und NVV

Inhaltsverzeichnis

Titelseite: Bauarbeiten im Bahnhof Bodenfelde (Foto: Gerd Aschoff)	1
Inhaltsverzeichnis	2
PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen	4
<i>Die Erneuerung der Bahnstation Bodenfelde an der Weser nimmt Gestalt an</i>	4
PRO BAHN Regionalverband Nordhessen	8
<i>Der RE11 Kassel - Düsseldorf: Eine feine Sache – wenn er denn fährt</i>	8
<i>Frischer Wind bei der KVG !?</i>	9
<i>Ein seltener Gast im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe</i>	12
<i>Hat vielleicht jemand einen Besen?</i>	13
PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen	15
<i>Gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der drei Verbandsgliederungen am 05.07.2025 in Lollar</i>	15
PRO BAHN Regionalverband Osthessen	16
<i>Vogelsbergbahn endet monatelang in Großenlüder - Fahrgäste mit dem Ziel Fulda sind verärgert ...</i>	16
PRO BAHN Regionalverbände Osthessen und Mittelhessen	17
<i>Die Lahn-Kinzig-Bahn, ein mehrjähriges Szenario</i>	17
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen	25
<i>Reaktivierungen von Bahnstrecken kommen selbst bei Vorzeigeprojekten nach Jahrzehnten nicht voran</i>	25
PRO BAHN Regionalverbände Großraum Frankfurt und Mittelhessen	26
<i>Störungsfreier Verkehr - aber keine Barrierefreiheit! Aktuell in Assenheim und Niederwalgern</i>	26
PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt	29
<i>PRO BAHN-Forderung nach vielen Jahren umgesetzt: Frankfurter Westbahnhof erhält zweite Treppe</i>	29

Inhaltsverzeichnis

PRO BAHN Landesverband Hessen	32
<i>Mitglieder des PRO BAHN Landesvorstandes zu Besuch bei Verkehrs-Staatssekretärin Fröhlich im Verkehrsministerium in Wiesbaden</i>	32
<i>30 Jahre RMV und NVV, ursprünglich eine gute Idee, jedoch hat die Ausführung einige Mängel</i>	34
<i>Bericht vom Bundesverbandstag am 21.-23.03.2025 in Trier</i>	37
Impressum	44
Kontakt	45
Termine	47



*Blick von der Camberger Brücke auf den Frankfurter Hauptbahnhof mit Skyline
(Foto: Thomas Kraft)*

Die Erneuerung der Bahnstation Bodenfelde an der Weser nimmt Gestalt an



So sah es auf dem Mittelbahnsteig Ende April 2025 aus. In einer dreiwöchigen Sperrpause westlich von Bodenfelde wurde der Rohbau der neuen Unterführung erstellt. Auch die neue Bahnsteigkante ist schon gesetzt. Im Hintergrund gut zu erkennen: das alte Stellwerk. (Fotos: Gerd Aschoff)

Die Bahnstation in Bodenfelde hat für PRO BAHN Südniedersachsen eine besondere Bedeutung. Im damals noch existierenden Bahnhofslokal veranstaltete unser Fahrgastverband zur Gründung der regionalen Vertretung im Mai 1985 seine erste Pressekonferenz. Der „Flecken“ Bodenfelde, so die wenig verbreitete kommunal-rechtliche Bezeichnung, besteht aus drei Ortsteilen an der Grenze zu Hessen und hat zusammen knapp 3000 Einwohner. Die alte Käserei am Bahndamm ist seit Jahrzehnten geschlossen, der Schriftzug „Der Bodenfelder“ ist vom Zug aus aber bis heute gut erkennbar. Größter Arbeitgeber ist die seit 1896 bestehende Holzkohle-Fabrik, die der Luft im Ort bei beinahe jeder Wetterlage eine besondere Duftnote und dem Bahnhof viel Güterumschlag beschert. Am alten Weser-Anleger fuhren einst Linienschiffe der Oberweser-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Hann.-Münden oder weserabwärts über Bad Karlshafen und Hameln bis nach Bremen, so die lehrreiche Beschilderung.

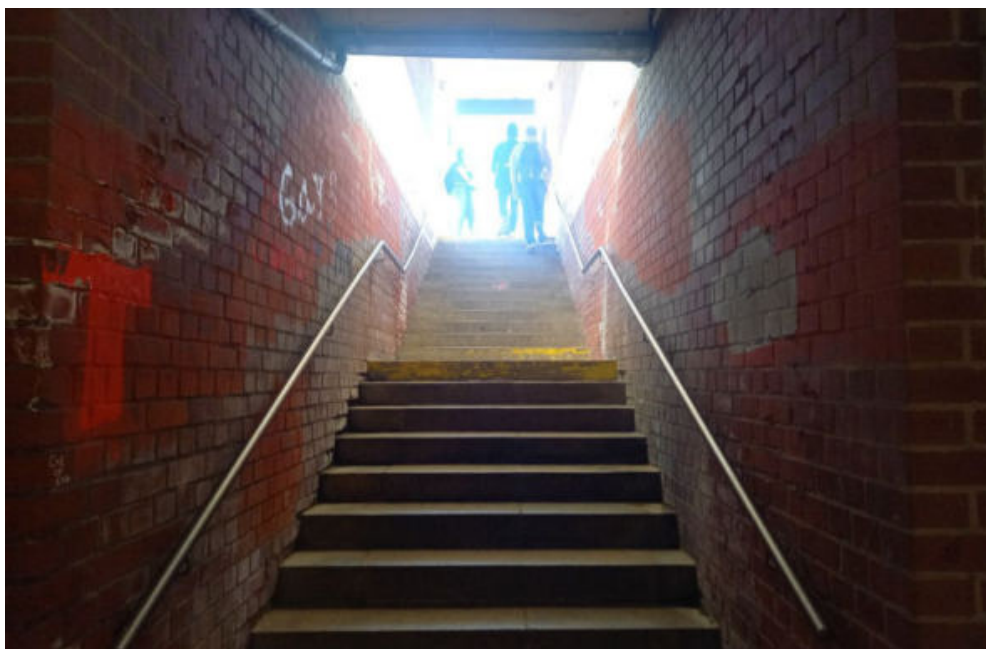


Umsteigen in den Bus ist in Bodenfelde eine besondere Herausforderung. Ursache ist eine große Straßenbaustelle

Der Bodenfelder ist auch die gängige Bezeichnung der Züge, die Göttingen über Adelebsen mit dem Weserort verbinden. Inzwischen reicht der Stundentakt der Nordwestbahn sogar bis Paderborn (RB85). Der Umstieg auf den RE11 ist knapp, wird aber gerne im verkappten Fernverkehr in den Westen genutzt. Schlecht nutzbar ist die Station Bodenfelde für Ein- und Aussteiger sowie für Umsteiger aus Richtung Northeim/Uslar (Sollingbahn). Die alten Bahnsteige sind nur 26 und 28 Zentimeter hoch, die Unterführung ist eng und stinkig, Aufzüge oder Rampen sind nicht vorhanden. Insbesondere Umsteiger auf die NVV-Buslinie 192 Bodenfelde-Hofgeismar beklagen dieses Hindernis. Viele wollen das Rehabilitationszentrum in Wesertal-Lippoldsberg (Hessen) erreichen.

Ursprünglich war die grundlegende Erneuerung der Bahnstation schon 2015 angekündigt worden. Doch mehrfach kam es zu ärgerlichen Verschiebungen. Die Deutsche Bahn berief sich auf veränderte Bauvorschriften. Dass die Bahnsparte „Station und Service“ an einer solchen Veränderung scheitert, war nach Ansicht des Fahrgastverbands PRO BAHN ein Armutszeugnis. Wir betonten damals, dass es sich beim Bahnhof Bodenfelde auf der Achse Göttingen-Adelebsen-Paderborn um eine bedeutende Umsteige-Station handelt, die mangels Aufzügen oder Rampen nicht barrierefrei nutzbar ist.

Nun endlich ändert sich das, wie Fahrgäste seit Anfang 2024 beobachten können. Im Mittelpunkt stehen dabei der Bau einer neuen barrierefreien Personenunterführung mit zwei Aufzügen sowie die Erhöhung der Bahnsteige auf 76 Zentimeter, so dass Reisende an den Zügen des Regionalverkehrs künftig komplett stufenfrei ein- und aussteigen können. Der Montagebeginn für die Schachtgerüste der Aufzüge startet Mitte Mai, so eine Bahnsprecherin auf Anfrage der UMSTEIGER-Redaktion. „Neben Wetterschutz, energetischen Beleuchtungsanlagen und digitalen Informationsanzeigen wird der Reisekomfort ebenso durch moderne Bahnsteigausstattungs-elemente erhöht. Zudem wird die alte Personenunterführung zurückgebaut.“



Die vergammelte und viel zu enge Personenunterführung gehört ab Anfang 2026 der Vergangenheit an. Sie wird komplett zurückgebaut.

Die drei Bahnsteige, an denen täglich knapp 50 Züge halten, werden von 200 auf 140 Meter Länge gekappt. Die Inbetriebnahme des neuen Bahnknotens an der Weser mit 400 Ein- und Aussteigern ist für Anfang 2026 geplant. Die Baukosten sind gemäß früherer Angaben mit 8 Millionen Euro veranschlagt und werden vom Land Niedersachsen mitfinanziert. Ebenfalls im Bauzustand befindet sich die Station in der südniedersächsischen Kreisstadt Holzminden. Start und Abschluss der dortigen Erneuerung befinden sich im gleichen Zeitrahmen wie Bodenfelde.



Steht seit Jahren nutzlos leer: Das „Empfangsgebäude“ in Bodenfelde. Es befindet sich im Besitz der Deutschen Bahn. Die Gemeinde würde es gerne für einen Euro übernehmen, um Apartments zu schaffen. Es gibt positive Signale der Bahn, jedoch nach wie vor keinen Verkaufsabschluss.

Die finanzschwache Gemeinde Bodenfelde ist durch die mehrfachen Verschiebungen der Stationserneuerung in einige Turbulenzen geraten. Für die dringend nötige Erneuerung der Zuwegung vor dem Stationsgebäude waren bereits Mittel beantragt. Man ist seit mehreren Jahren ohnehin dabei, die Ortsdurchfahrt grundlegend herzurichten. Doch die Zuwegung muss die Gemeinde grundlegend neu angehen. Das Empfangsgebäude selber, das seit langer Zeit verwahrlost, hätte die Gemeinde gerne für einen Euro übernommen.

Ein Grundsatzbeschluss wurde bereits vor Jahren gefasst. Darin hätten Appartements für Studierende, Pendler oder Saisonkräfte entstehen sollen. Doch trotz aller wohlwollender Signale aus dem Bahnapparat mit ständig wechselnden Zuständigkeiten kommt die Herrichtung des Empfangsgebäudes nicht voran.



Gerd Aschoff

Der RE11 Kassel - Düsseldorf: Eine feine Sache – wenn er denn fährt!

Der RE11 – eine feine Sache. Stündlich soll er fahren von Kassel nach Düsseldorf und zurück. Ideal für Ausflüge nach Paderborn oder Soest, nach Dortmund oder auch noch weiter. Doch die allermeisten Züge enden bereits in Hamm. Wegen Personalmangels kann das Unternehmen „National Express“ seit vielen Monaten seinen Verkehrsvertrag nicht erfüllen. Und immer wieder fällt auch kurzfristig ein Zug zwischen Hamm und Kassel und folglich auch in der Gegenrichtung aus – dumm, wenn man gerade mit diesem Zug seine Rückfahrt geplant hatte.

Einen Schönheitsfehler hat der Stundentakt allerdings: Um 9:03 und 13:03 Uhr fährt kein RE11 in Kassel-Wilhelmshöhe ab, weil dann ein IC der Linie Gera – Köln fährt. Diese Lücke besteht um 11:07 und 17:07 Uhr ab Hamm in der Gegenrichtung. Und ein Fahrplan-Kuriosum gibt es auch: Um 14:03 Uhr fährt der ICE1224 München-Kassel-Oberhausen gleichzeitig mit dem RE11 in Kassel-Wilhelmshöhe ab, der eine auf Gleis 3, der andere auf Gleis 8 – wenn beide einmal pünktlich sind. Der RE11 fädelt sich dann am Ende des Güterbahnhofs hinter dem ICE in das Streckengleis Richtung Obervellmar – Altenbeken ein.

Der RE11 – eine feine Sache, wenn er denn fährt. Aber zahlreiche Baustellen zwischen Kassel und Hamm führen immer wieder zu wochenlangem Schienenersatzverkehr mit Fahrzeitverlängerungen von etwa einer Stunde. Anfang Mai 2025 bestand der Schienenersatzverkehr zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Willebadessen in beiden Richtungen mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 28 Min. gegenüber 43 Min. mit dem Zug. Oft sind die Busse sehr voll. Wenn nicht für alle Fahrgäste Sitzplätze zur Verfügung stehen, dürfen die Busse aus Sicherheitsgründen nicht schneller als 60 km/h fahren. Man kann nur hoffen, dass die Fahrer diese Bestimmung kennen und sich auch daran halten – für den Komfort und die Sicherheit der Fahrgäste. Es bleibt zu hoffen, dass in naher Zukunft einmal alle Baustellen auf der Strecke abgearbeitet sind und der RE11 eine zuverlässige Verbindung darstellt.



*SEV-Bus nach
Willebadessen am Bf.
Kassel-Wilhelmshöhe.
Rechts erkennt man noch
den Doppelstockbus der
Linie 500 nach Bad
Wildungen.*



Ulrich Seng

Frischer Wind bei der KVG !?

Neuer Vorstand Michael Schröder plant Großes

Seit 1. April 2025 ist Michael Schröder aus Wuppertal neben Carsten Harkner der neue Vorstand der Kassel Verkehrs-Gesellschaft (KVG). Im Interview mit der Tageszeitung HNA vom 22. April 2025 sprach er über seine Pläne für die KVG, wobei einige seiner Aussagen auch als Kritik am derzeitigen Zustand des Unternehmens verstanden werden können.

„Die neue Fahrzeug-Generation ist dringend erforderlich. Das gilt sowohl für Straßenbahnen als auch für Busse.“ Tatsächlich sind die neuen Straßenbahnen viel zu spät bestellt worden. Erst 2027 werden die ersten neuen Bahnen in Betrieb gehen. Bis dahin gilt es, mit dem sehr knappen Bestand auszukommen.

„Noch sind wir da recht hölzern unterwegs, auch wenn wir unsere Fahrzeuge gut in Schuss halten.“ Der geübte Fahrgast wird hier deutlich widersprechen: Viele Sitze in den Straßenbahnen sind in einem üblen Zustand, so dass man gar nicht mehr gern Platz nimmt. Und die Reinigungsqualität dürfte insgesamt besser sein. Und das weithin hörbare Quietschen in den engen Wilhelmshöher Kurven der Linie 4 zeugt von technischen Defiziten. Und immer mal wieder kommt eine Bahn mit laut ratternden Flachstellen. Die Werkstätten hätten einen „Instandhaltungsstau aufgebaut“, erklärt Schröder weiter, obwohl auch schon nachts gearbeitet werde.

Große Investitionen in die Werkstätten seien erforderlich, um sie auch für die Elektromobilität fit zu machen. Neue, höhere Hallen müssten gebaut werden, um die Komponenten auf dem Dach der Elektrobusse bearbeiten zu können. Auch sei mehr Fläche erforderlich, um die Elektrobusse abzustellen, aus Brandschutzgründen dürften nicht mehr als acht beieinander stehen. Schröder denkt an den Neubau von Werkstätten, möglicherweise auch „auf der grünen Wiese“ in der Nähe der Stromerzeugung.

Positiv erkennt Michael Schröder, dass die KVG eine gute Personalstärke aufbauen konnte. So fährt die monatelang unterbrochene Linie 7 nun wieder durchgehend von Wolfsanger bis nach Mattenberg.

Zum Thema Klimaschutz und Verkehrswende ist Michael Schröder auch engagiert: „Wir haben unglaublich viel kostenlosen und kostengünstigen Parkraum. Das ist eine Stellschraube, an der die Stadt Kassel noch mehr drehen kann.“ Er würde sich wünschen, dass die KVG die gesamte Parkraumbewirtschaftung in der Stadt übernimmt. Dies zu erreichen, dürfte nicht einfach werden ...

Man darf gespannt sein, wie der neue Vorstand Michael Schröder seine vielfältigen Erfahrungen aus anderen Städten nun in Kassel einbringen und umsetzen kann.

 **Ulrich Seng**

Warum wirken die Elektrobusse so düster?



Nun sieht man die Elektrobusse oft auf der Kasseler Linie 11 Holländische Straße – Bahnhof Wilhelmshöhe – DEZ Einkaufszentrum. Die erheblichen Steigungen scheinen kein Problem darzustellen, und an der Holländischen Straße ist ja das Nachladen möglich. Leider kommen die Busse recht düster, fast depressiv daher – selbst in der prallen Sonne hier am 7. Mai 2025 am Bahnhof Wilhelmshöhe. Zur dunkelblauen Grundfarbe und den stark dunkel getönten Seitenscheiben hat man auch noch eine schwarze Beklebung zum Hinweis auf die Elektromobilität gewählt. Warum nicht eine strahlendes, fröhliches Gelb, das Aufbruch und Zuversicht symbolisiert?

Die Linie 7 fährt wieder!



Nun fährt die Linie 7 wieder durchgehend von Wolfsanger nach Mattenberg, die Personalprobleme und der Wagenmangel scheinen behoben zu sein.

Die Anlieger an der Helleböhnstrecke haben nun wieder den 7,5-Minuten-Takt und müssen nicht mehr 15 Minuten auf die nächste Bahn der Linie 3 warten.

Allerdings: Jetzt fährt die Linie 3 nicht mehr mit Anhänger, diese musste sie an die Linie 6 abgeben. Dadurch sind die Wagen der Linie 3 nicht nur auf der Wilhelmshöher Allee oft überfüllt. Es wird immer wieder deutlich: Die neuen Bahnen, die ab 2027 in Betrieb gehen sollen, hätten man gleich als 40-Meter-Bahnen bestellen sollen!

Und doch wieder Engpässe!



Nanu – ein Bus in der Kasseler Fußgängerzone Königstraße am 9. Mai 2025? Es ist ein Kurs der Straßenbahnlinie 8 von Hessenschanze nach Papierfabrik. Offensichtlich fehlte eine Straßenbahn oder ein Straßenbahnfahrer, so dass der Bus einspringen musste. Gut, dass die Vertretung so möglich war! Es zeigt sich immer wieder, wie knapp die KVG ausgestattet ist, um ihre Fahrpläne zu fahren. Eine Ausweitung des Angebots, um Verkehrsspitzen am Morgen zu entlasten, ist nicht möglich. Schon häufig wurde die Überfüllung von Bahnen beklagt. Vor 2027 ist keinerlei Entlastung möglich. Eine deprimierende Situation für die Fahrgäste. Und ein beschämendes Zeugnis für die politisch Verantwortlichen, die eine vorausschauende ÖPNV-Planung für die Stadt Kassel versäumt haben.

 **Ulrich Seng**

Ein seltener Gast im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

Am 8. Mai 2025 verbrachte der Tunnelrettungszug der DB-Notfalltechnik den Vormittag auf Gleis 4 im Bahnhof Wilhelmshöhe. Seinen angestammten Platz im Bahnhof Kassel Hbf musste er wegen einer Bombenentschärfung in der Nähe aufgeben. Einsatzbereit wartete er auf Gleis 4 unmittelbar an der ICE-Strecke, vorn und hinten bespannt mit einer Lok der Spezial-Baureihe 714.

Ansonsten war gähnende Leere auf den Bahnsteigen für den Fernverkehr. Die Fernzüge wurden umgeleitet von Göttingen über Bebra nach Fulda mit Ersatzhalt in Bad Hersfeld. Dadurch entstanden Verspätungen von mindestens 35 Minuten. Nur die Nahverkehrszüge Richtung Bebra und zur Main-Weser-Bahn starteten und endeten auf Gleis 7 – 10. Auch der Nahverkehr Richtung Norden und Westen war nicht möglich, weil die Strecken im Evakuierungsgebiet lagen.



Die Sperrung begann um 9 Uhr und dauerte bis etwa 14:30 Uhr. Danach fuhren die Züge wieder nach Fahrplan durch Kassel-Wilhelmshöhe.

 **Ulrich Seng**

Hat vielleicht jemand einen Besen?

Verwahrlosung am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

Es ist der 6. Mai 2025. Immer noch liegt reichlich Rollsplitt seit dem Winter auf den Bahnsteigen am Bahnhof Wilhelmshöhe. Es staubt. Die Steinchen setzen sich in die Schuhsohlen. Der Ein- und Ausstieg an den Zügen ist unangenehm. Es herrscht Rutschgefahr. Die Sicherheit der Fahrgäste ist gefährdet. Der Bahnhof macht einen schäbigen, verwahrlosten Eindruck.

Dem Bahnhofsmanagement gelingt es seit Monaten nicht, für die Reinigung der Bahnsteige zu sorgen. Ein Mitarbeiter der Bahn sagt, sie hätten wiederholt die unangenehme Situation „nach oben“ gemeldet. Nichts ist bislang geschehen.

Viel zu viel Splitt wurde am letzten Wintertag im Februar gestreut. Unsachgemäß und unprofessionell. Schon damals hat offensichtlich niemand der Verantwortlichen die Auftragserfüllung durch das Unternehmen angeschaut. Man hätte umgehend die Winterdienstfirma zur sofortigen Entfernung des überschüssigen Streumittels auffordern müssen. Dies geschah offensichtlich nicht.

Aber durch Nichtstun lässt sich das Problem nicht lösen. So viel Splitt können die Fahrgäste mit ihren Schuhsohlen nicht abtransportieren. Vielleicht muss das Management doch noch eine Lösung finden. Es geht ja nicht nur um den Komfort und die Sicherheit der Fahrgäste. Es geht um das Ansehen der Bahn. Aber vielleicht ist auch das inzwischen schon egal.



Splitt am Gleis 4



Splitt am Gleis 9

Letzte Meldung vor Redaktionsschluss:



Ein Besen wurde gefunden!
 Hurra! So sah es auf den
 Bahnsteigen am 10. Mai aus.



Und am Muttertag,
 Sonntag, 11. Mai wurde
 dann auch der letzte
 Rest erledigt. Viele
 fleißige Hände und
 Besen holten den Splitt
 auch aus den Ecken auf
 dem Bahnsteig.
 Mindestens sieben
 Mann waren im Einsatz.

Problem gelöst, kaum
 dass drei Monate
 vergangen sind.
 Wunderbar!



Ulrich Seng

Gemeinsame Regionalmitgliederversammlung der drei Verbandsgliederungen am 05.07.2025 in Lollar

Alle PRO BAHN-Mitglieder in Hessen haben die Möglichkeit, mit Stimmberechtigung an zwei Mitgliederversammlungen teilzunehmen, nämlich der Regionalmitgliederversammlung und der Landesmitgliederversammlung. Für den PRO BAHN Bundesverbandstag werden hingegen Delegierte entsandt.

Die drei PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen bilden einen gemeinsamen eingetragenen Verein (e.V.). Zu dessen Mitgliederversammlung sind alle Mitglieder der drei Regionen am 05.07.2025 um 12:15 Uhr in den Kulturbahnhof Lollar eingeladen.

In diesem Jahr stehen die inhaltlichen Themen im Vordergrund. Alle Mitglieder können Anträge für die Regionalmitgliederversammlung stellen. Die Einladungen werden in den nächsten Wochen versendet. Inhaltliche Anträge sind willkommen und können von jedem Mitglied gestellt werden.



Der Tagungsort: Kulturbahnhof Lollar mit der Bahnstation der Main-Weser-Bahn



Thomas Kraft

Vogelsbergbahn endet monatelang in Großenzlüder - Fahrgäste mit dem Ziel Fulda sind verärgert

Die Bahnsteige im Bahnhof Fulda werden modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Im ersten Bauabschnitt ist der Bereich des Hausbahnsteigs Gleis 1 und der nördlich anschließenden Kopfgleise 36-39 an der Reihe. An Gleis 1 wird der Bahnsteig auf 76 cm über Schienenoberkante erhöht, an den Gleisen 36 bis 39 sind es 55 cm. Letzteres passt, um barrierefrei in die Triebwagen der Vogelsbergbahn einsteigen zu können. Der Ausbau wird auch vom Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt.

Nun stellt sich jedoch die Frage der sinnvollen Umsetzung. Relativ plötzlich hat die aktuelle baustellenbedingte Sperrung die Bevölkerung erwischt. Die Strecke ist nun auf einer Länge von 13 km zwischen Großenzlüder und Fulda für mehrere Monate nur sehr eingeschränkt nutzbar. Nur wenige Fahrten in der Hauptverkehrszeit fahren Fulda an, ansonsten muss auf den Schienenersatzverkehr (SEV) umgestiegen werden.

Das ist es jedoch nicht allein. Weil auf der Teilstrecke zwischen Alsfeld und Großenzlüder in den letzten 40 Jahren mehrere Ausweichgleise außer Betrieb genommen oder abgebaut wurden, fehlen Kapazitäten, um den kompletten Fahrplan bis Großenzlüder aufrecht zu erhalten. Deswegen wurden die Fahrten zwischen Alsfeld und Großenzlüder deutlich reduziert. Von der Vogelsbergbahn ist jedoch auch der Schulverkehr wesentlich abhängig. Nun stellte sich heraus, dass die pünktliche Anreise zum Schulunterricht ins Wanken gerät. Natürlich ist ein SEV eingerichtet. Dieser bildet hinsichtlich der Fahrtzeiten jedoch nicht den Bedarf der Bevölkerung ab.

Noch dramatischer trifft es natürlich den Abschnitt zwischen Großenzlüder und Fulda. Die Busse kommen deutlich später in Fulda an. Fulda ist Umsteigebahnhof, insbesondere für Pendler vom Vogelsberg ins Rhein-Main-Gebiet, aber auch zur Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg. Die Anschlüsse werden verpasst, die Reisezeiten werden deutlich länger für die Menschen, die ohnehin im ländlichen Raum schon für Alltagswege lange Zeiten in Kauf nehmen müssen.

Auch ärgerlich: Die Fahrplandaten wurden viel zu spät bereitgestellt. Die Datentransformation, welche von jedem beauftragten Verkehrsunternehmen erfolgen muss, ist weithin eine Katastrophe. Es wäre sinnvoll und fahrgastfreundlich gewesen, wenn der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Internet frühzeitig auf die bevorstehende Baustelle hingewiesen hätte. Dem Vernehmen nach ist sie nicht kurzfristig geplant worden. Solche Hinweise sucht man auf rmv.de meist vergebens. Man wartet ab, bis die beauftragten Verkehrsunternehmen tätig werden. Dabei wäre ein Hinweis auf rmv.de sehr hilfreich gewesen, um die Fahrgäste frühzeitig zu informieren.

**Werner Filzinger**

Die Lahn-Kinzig-Bahn, ein mehrjähriges Szenario

Die Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) führt von Gießen über Lich, Hungen, Nidda und Büdingen nach Gelnhausen. Sie ist Teil des Wetteraunetzes, welches mit Wirkung vom Dezember 2022 für zehn Jahre erneut an die Hessische Landesbahn vergeben wurde. Die Strecke ist weiterhin Bundeseisenbahnvermögen unter Verantwortung der DB InfraGO.

Seit zwei Jahren steht die Lahn-Kinzig-Bahn unter keinem guten Stern. Seither wird im Personenverkehr kein Regelfahrplan mehr gefahren, was an unterschiedlichen Faktoren liegt. Es ist so oder so ein Dilemma für die Fahrgäste. 11 Kommunen liegen entlang der Strecke, welche in einer Resolution die unbefriedigende Situation anprangern und Veränderungen einfordern. Wie ist die Situation genau?



Der Kreuzungsbahnhof Pfahlgraben in Pohlheim-Stadtteil Garbenteich. Hier gibt es seit jeher keinen Bahnsteig für den Personenverkehr. (Bilder: Thomas Kraft)

Der **nördliche Abschnitt** zwischen Gießen und Nidda konnte in den letzten Jahren wegen fehlenden Stellwerkspersonals phasenweise mehrere Tage nicht bedient werden. Bis heute ist nicht im erforderlichen Maße eine personelle Besetzung gegeben. Die Stellwerkstechnik ist überaltert. Über Monate waren die Personalausfälle dem Vernehmen nach spontan und für Fahrgäste undurchsichtig. Die Proteste nahmen zu. Seit Anfang 2024 steht fest, dass das Fahrtenangebot mit Personenzügen zwischen 7:00 Uhr und 16:00 Uhr sichergestellt wird. Während der übrigen Zeit erfolgt Schienenersatzverkehr (SEV). Damit soll insbesondere die Schulbeförderung sichergestellt werden.

Der Streckenabschnitt liegt zum wesentlichen Teil im Landkreis Gießen mit den Städten Pohlheim, Lich und Hungen. Von den Fahrgästen ist zu erfahren, dass der SEV relativ zuverlässig läuft. Jedoch ist klar, dass die Fahrzeiten länger sind, was die Attraktivität deutlich einschränkt. Die Gründe sind, dass der SEV-Bus immer wieder die Umgehungsstraße verlassen muss, um Haltestellen zu erreichen, und dass er sich durch den Gießener Stadtverkehr schlängeln muss.

Der Fahrplan des nördlichen Abschnitts ist aktuell nur aus betrieblichen Gründen eingeschränkt. Von Baumaßnahmen ist nichts zu sehen. Lediglich der Bahnhof Hungen ist barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau des Bahnhofs Lich befindet sich in der Planfeststellung. Neue Stationen in Lich-West, Pohlheim-Hausen und Pohlheim-Garbenteich und Gießen-Riegelpfad werden diskutiert. Wenn dies alles mal umgesetzt werden sollte, muss erneut mit langen Einschränkungen und Streckensperrungen mit SEV gerechnet werden.



Links: Bahnsteigsituation wie um 1900 in Ober-Widdersheim, Rechts: Auch in Glauburg-Stockheim nur 38 cm Bahnsteige für die RB46. (Bilder: Thomas Kraft)

Positiv hervorzuheben ist, dass im Wald zwischen Gießen und Watzenborn-Steinberg eine Blockteilung geplant wird. Zukünftig kann somit östlich dieser Blockteilung ein (Personen-)Zug verkehren, während gleichzeitig westlich davon eine Zustell- oder Abholfahrt zur Tongrube oder zur Firma Bieber+Marburg stattfindet. Noch besser wäre es, die Anschlussstelle der besagten Tongrube als Ausweichanschlussstelle wiederherzustellen, damit im Verspätungsfall dort auch Personenzüge kreuzen könnten. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen Kreuzungsbedarfs wird noch steigen, wenn sich die planmäßige Fahrzeit durch die angedachten neuen Haltepunkte Gießen-Riegelpfad und Pohlheim-Hausen verlängern wird. Der Platz ist noch da, zu erkennen an den verrosteten alten Gleisen.

In **Lich** sollen die Fahrgäste zukünftig nur noch über einen Mittelbahnsteig ein- und aussteigen. Das große Vordach des unter Denkmalschutz stehenden historischen Empfangsgebäudes wird dann für die Fahrgäste nicht mehr nutzbar sein. Auf dem Mittelbahnsteig ist nicht etwa ein richtiges Bahnsteigdach, sondern nur zwei kleine Wetterschutzhäuschen wie an Bushaltestellen vorgesehen – zu klein für die bereits jetzt normale Anzahl wartender Fahrgäste im Schüler- und Berufsverkehr.

Der bereits oben erwähnte neue Haltepunkt **Lich-West** soll in der im Mai 2025 erneut offengelegten Fassung des Regionalplanentwurfs gestrichen werden. Eine politische Diskussion über diese Streichung ist uns bisher verborgen geblieben, kann also nur in kleinen Kreisen stattgefunden haben.

Aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar ist das Erfordernis einer weiteren Verbreiterung von Bahnübergängen von Wirtschaftswegen für den „Begegnungsfall LKW mit Anhängern“ (Zitat aus dem offengelegten Erläuterungsplan), im Bild ein Beispiel bei Langsdorf. Bereits bisher ist der Bahnübergang breiter als der Wirtschaftsweg. Mit der geplanten weiteren Verbreiterung wächst die Gefahr, dass der Straßenverkehr den Bahnübergang als Ausweichstelle missbraucht, also dass ein LKW oder Traktor (wie gesagt „mit Anhängern“) verbotswidrig ausgerechnet auf dem Bahnübergang hält, um seinen Gegenverkehr abzuwarten. Wenn sich dann die Schranken senken, wird der Fahrer das eventuell nicht bemerken, weil das Fahrerhaus den Bahnübergang schon überquert hat.

Überdies wurde an dem besagten Bahnübergang bereits eine neuzeitliche „rechnergesteuerte Lichtzeichenanlage“ (d.h. gelb-rot-Ampeln anstatt der früher üblichen roten Blinklichter) installiert, die nun versetzt werden muss. Offensichtlich ist es noch nicht lange her, dass dieser Bahnübergang vorschriftsmäßig breit genug war. Da wiehert der Amtsschimmel.



Bahnübergang Langsdorf I bei km 17,874 im April 2025 (Bild: C. Beringer). Der Bahnübergang ist bereits jetzt breiter als der Wirtschaftsweg davor und dahinter. Dennoch soll er nochmals verbreitert werden.

Politisch ist zu fragen, ob diese offensichtlich nur dem Straßenverkehr zu Gute kommende Baumaßnahme eigentlich aus einem Straßenverkehrs-Haushaltstitel bezahlt wird, oder ob sie als Teil des Bahnstreckenausbaus einem Schienenverkehrs-Haushaltstitel zur Last gelegt wird.

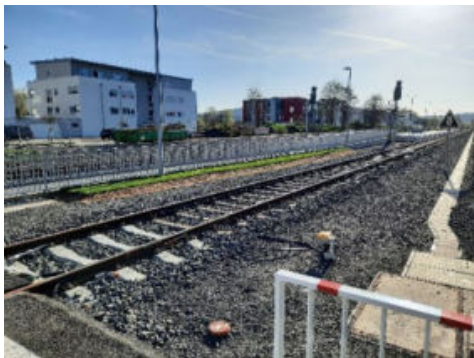
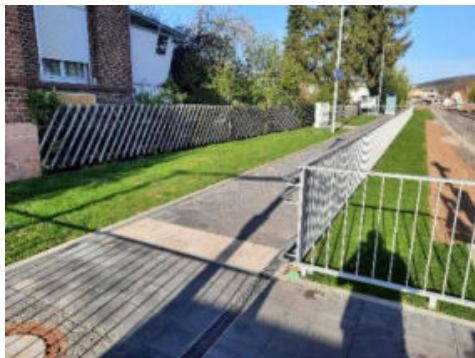
Der **mittlere Streckenabschnitt** zwischen Nidda und Glauburg-Stockheim weist auch aktuell das größere Fahrtenangebot auf, wobei hier auch nicht von einer optimalen Situation gesprochen werden kann. Hier ist das Angebot zwischen 6:00 Uhr und 23:00 Uhr gegeben, gerade auch um Anschluss an die Anschlussstrecken (RB48 und RB34) des östlichen Wetteraukreises in Richtung Rhein/Main-Gebiet zu halten. Auch hier handelt es sich ausschließlich um eine Fahrplaneinschränkung aus personellen Gründen. Mit Ausnahme des Bahnhofs Nidda (Umbaueröffnung 2012) sind alle Bahnstationen, insbesondere hinsichtlich der zu niedrigen Bahnsteige, noch in einem Betriebszustand aus der Kaiserzeit – bis auf den Rückbau von Weichen und Nebengleisen sowie die Schließung historischer Empfangsgebäude.

Der **südliche Streckenabschnitt** zwischen Glauburg-Stockheim und Gelnhausen ist der mit aktuell baulicher Veränderung. Aktuell fahren nach gut einjähriger Sperrung wieder Züge von Norden kommend bis Büdingen, der übrige Streckenabschnitt bis Gelnhausen ist weiterhin gesperrt. Die Verkehrsstation von Büdingen ist komplett erneuert worden, am Haltepunkt Mittel-Gründau haben Rückbauten stattgefunden. Die Verkehrsstation Gründau-Liebslos wurde ebenfalls erneuert und zu einem Kreuzungsbahnhof umgebaut. Im Bahnhof Gelnhausen findet im Moment eine grundlegende Erneuerung im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Gelnhausen statt. Auf die einzelnen Maßnahmen soll näher eingegangen werden.



Busbahnhof und Bahnsteig in Büdingen liegen auf gleicher Höhe, jedoch kann man nicht direkt wechseln, sondern muss einen 400 m langen Umweg nehmen.

Büdingen mit seiner Historischen Altstadt hat einen neuen Mittelbahnsteig erhalten. Gleisanlagen wurden zurückgebaut, so dass nur noch ein einfacher Kreuzungsbahnhof verblieben ist. Die Querung des Gleises ist jedoch nicht mehr an alter Stelle. Es rächt sich der ungehemmte Verkauf von Bahnliegenschaften der 1990er-2010er Jahre auch im Fall Büdingen. So musste eine lange Zuwegung zwischen Bahnsteig und öffentlicher Straße gebaut werden. Das alte Bahnhofsgebäude befindet sich in Privatbesitz und der Zugang zum Bahnsteig verläuft nun direkt neben dem Parkplatz eines Einkaufsmarktes. Dadurch verlängert sich der Fußweg zwischen Bahnsteig und Bussteige um 400 Meter. Bahnhalt und Bushalt liegen genau gegenüber, man kann nur nicht mehr direkt zum anderen Verkehrsmittel gelangen. Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht hier dringenden Handlungsbedarf, zumal die Bushaltestellen am Bahnhof nicht barrierefrei sind. Die Bushaltestelle sollte in die Bahnhofstraße in Höhe des Einkaufsmarktes verlegt werden. Es stellt sich angesichts der Reduzierung der Gleise auch die Frage, warum keine direkte Querung zur direkt südlich parallel verlaufenden Henry-Dunant-Straße geschaffen wurde.



Die neue lange Zuwegung zum Bahnsteig in Büdingen. Beide Bilder aufgenommen mit dem Fotografen am selben Standort, nur um 180 Grad gedreht.



Links: Auf rückgebauten Flächen wird Rollrasen verlegt, anstatt den Schotter liegen zu lassen.

Rechts: In der Bahnhofstraße könnte anstatt Taxi-Stellplätze eine neue lange Bushaltestelle mit Kasseler Bord nach dem Modell „Gießen Bussteig 1“ entstehen. (Bilder: Thomas Kraft)

In **Mittel-Gründau** bestand auch mal ein Kreuzungsgleis. Dies ist nun Geschichte. Da man ohnehin in den Bahnsteig baulich eingreifen musste, hätte es gut angestanden, diesen barrierefrei auszubauen und auch auf 55 cm über Schienenoberkante anzuheben. Stattdessen erfolgte eine Herstellung einer kaiserzeitlichen Feinsplittfläche, welche in unseren Augen einfach nur billig wirkt anstatt Lust auf die Verkehrswende zu machen. Außerdem wird mit der Bahnsteighöhe 38 cm natürlich keine Barrierefreiheit erreicht. Offensichtlich war das so genehmigungsfähig, gut ist es aber nicht. Wir fordern: Hier muss nachgebessert werden.



Der Haltepunkt Mittel-Gründau. Nach der Verlegung neuer Leitungen stellte man den Bahnsteig nur mit wassergebundener Decke in Feinsplitt wieder her. Zudem beließ man die Bahnsteighöhe auf 38 cm. Der Mittelbahnsteig für das frühere Gleis 2 ist verschwunden, nur die Lampen erinnern noch an den früheren Kreuzungsbahnhof (Bild: Thomas Kraft)

Die Verkehrsstation von **Gründau-Lieblos** hat eine komplette Erneuerung erfahren und ist zu einem Kreuzungsbahnhof wiederaufgewertet worden. Ein zweites Gleis wurde wieder verlegt, ein Mittelbahnsteig ist entstanden, so dass sich die Züge der RB46 künftig auch hier kreuzen werden. Dies ist jedoch nicht vorrangig für die in Lieblos aus- und einsteigenden Fahrgäste entstanden. Vielmehr ist es eine Notwendigkeit aufgrund künftiger Einschränkungen in Gelnhausen.



Die grundhaft erneuerte Bahnstation in Lieblos, nun wieder als Kreuzungsbahnhof. Hier wird der in Richtung Gelnhausen fahrende Zug warten müssen, bis der Zug in Richtung Gießen von Gelnhausen losgefahren ist und den Bahnhof Lieblos erreicht hat. (Bild Thomas Kraft)



Die Baustelle in Gelnhausen mit dem abgebrochenen Hausbahnsteigbereich mit den Gleisen 1 und 18 und den ehemaligen Abstellgleisen. (Bilder: Thomas Kraft)

Der Bahnhof **Gelnhausen**, Start- und Endbahnhof der Lahn-Kinzig-Bahn RB46 erfährt aktuell und in den kommenden Jahren die größte Veränderung. An der Stelle des Hausbahnsteigs mit den Gleisen 1 und 18 (Kopfgleis) und weiterer Kopfgleise (Abstellgleise) befindet sich aktuell ein großes Baufeld.

Dies hängt mit dem laufenden viergleisigen Ausbau der Kinzigstrecke zwischen Hanau und Gelnhausen zusammen. Im Rahmen dieser kompletten Neuordnung des Gleisfeldes wird für die Lahn-Kinzig-Bahn nur noch das Kopfgleis 18 zur Verfügung stehen. Dieses wird leicht zum Bahnhofsvorplatz hin verschoben, auf der Teilfläche früherer Abstellgleise entsteht eine Lärmschutzwand.

Dadurch ist es nicht mehr möglich, in Gelnhausen zwei Züge der Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) gleichzeitig ein- und ausfahren zu lassen. Daher müssen die Züge der RB46 zukünftig im Bahnhof Gründau-Liebloß kreuzen. Der in Richtung Gelnhausen fahrende Zug wird also in Gründau-Liebloß warten müssen, bis der Zug in Richtung Gießen von Gelnhausen losgefahren ist und den Bahnhof Gründau-Liebloß erreicht hat. Verpasste Anschlüsse, insbesondere an den RE50 und die RB51 in Richtung Frankfurt, dürften die Folge sein – und zwar nicht nur im Verspätungsfall, sondern möglicherweise auch durch die Einschränkung der Fahrplangestaltungsmöglichkeiten. Für das Fahrpersonal ergibt sich als weitere Folge, dass überschlagene Wendungen unmöglich werden – die Pause nach der fast zweistündigen Fahrt von Gießen kann also nur kürzer als die Taktfolgezeit sein. Kann das auch mit einem Halbstundentakt funktionieren?



So soll der Bahnhof Gelnhausen nach dem Ausbau auf Viergleisigkeit der Kinzigtalstrecke einmal aussehen (Bild: öffentliche DB-Präsentation).

Positiv ist noch zu erwähnen, dass auf der gesamten Strecke Gießen – Gelnhausen alle Bahnsteige, die bisher kürzer als 140 m sind (z.B. Oberwiddersheim), auf **140 m Länge** ausgebaut werden, sodass auf einen zukünftigen Anstieg der Fahrgastzahlen in diesem Rahmen ohne weitere Baumaßnahmen reagiert werden kann.

Fazit: Die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber kann seit mehreren Jahren vertragliche Zusagen zur Betriebsfähigkeit von Bahnstrecken auch im Fall der Lahn-Kinzig-Bahn nicht einhalten. Dies ist Teil des Bahnnotstands in Deutschland. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen schließt sich der Resolution der Anliegerkommunen voll umfänglich an und bestärkt sie, diese Kritik noch deutlicher zu artikulieren. Seit Jahren wird in durchschaubarer Hinhaltetaktik auf neue Abschlussjahrgänge und Quereinsteiger im Herbst des jeweiligen Jahres verwiesen, welche bald insbesondere als Zugverkehrssteuerer zur Verfügung stehen sollen. Die Wirkung bleibt bisher aus, und so steigt das Misstrauen in Verantwortliche des DB Konzerns von Jahr zu Jahr.

Konkret für muss die RB46 auf der Lahn-Kinzig-Bahn nach Jahren endlich wieder eine zuverlässige Bahnverbindung werden, so wie sie von den ÖPNV-Aufgabenträgern beauftragt wurde. Baumaßnahmen dürfen sich nicht zeitlich verlängern. Wenn doch, dann müssen alle noch ausstehenden Baumaßnahmen in einer Phase umgesetzt werden. Mit dem aktuellen absolut nicht zufriedenstellenden Zustand wird die Landesgartenschau 2027, welche in mehreren Kommunen an der Strecke stattfinden wird, keine angemessene Anbindung mit dem Zug erhalten.



Christhard Beringer, Thomas Kraft

Reaktivierungen von Bahnstrecken kommen selbst bei Vorzeigeprojekten nach Jahrzehnten nicht voran

Es tut sich auch in den nächsten zwei Jahren voraussichtlich nichts in Sachen Reaktivierung der Horlofftbahn und der Lumdatalbahn

Wie man der Lokalpresse vom 20.03.2025 entnehmen kann, wird die Region Mittelhessen auch in den nächsten Jahren auf die erste komplette Reaktivierung seit dem Massensterben der Nebenstrecken in den 1960er bis 1990er Jahren warten müssen.

Zunächst zeigte man sich hoffnungsvoll, dass die **Horlofftbahn** Friedberg-Wölfersheim-Hungen im stillgelegten, 12 km langen Abschnitt zwischen Wölfersheim und Hungen im Jahr 2023 wieder in Betrieb gehen würde. Zwischenzeitlich wurde 2025 angekündigt, und nun ist es absehbar, dass nicht vor Ende 2027 oder gar erst in den Folgejahren ein Personenzug wieder direkt Friedberg mit Hungen verbinden wird. Das Projekt ist mit 21 Mio. € Investition veranschlagt. Die Verantwortung für Planung und Umsetzung liegt bei der DB InfraGO Fahrweg Region Mitte. Von deren Seite ist nun zu vernehmen, dass sich eine erneute Planungsverzögerung ergibt, weil sich im Bereich der Trasse der Biber niedergelassen hat. Bei allem Wohlwollen für den Naturschutz darf die Frage gestattet sein, warum die Biberbauten erst jetzt entdeckt wurden.

Bei der **Lumdatalbahn** Lollar-Londorf sieht es nicht besser aus. In den 44 Jahren des eingestellten Personenverkehrs hat es eine Vielzahl von Gutachten gegeben, geprägt vom jeweiligen Zeitgeist und der Rechtslage. Nun, nachdem seit Anfang der 2020er Jahre eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Basis eines 60 Min.-Takts und parallelem Busverkehr vorliegt, läuft aktuell eine erneute gutachterliche Betrachtung. Niemand kann sagen, wann die Ergebnisse veröffentlicht werden. Dann erst wird mit der Feinplanung und Umsetzung begonnen, wobei dazu erst einmal die Mittel bereitgestellt werden müssen. Man geht mittlerweile von 30 Mio. € aus.

Somit wird es auch in den nächsten Jahren, vielleicht das ganze laufende Jahrzehnt, zu keiner Reaktivierung mehr in der Region Mittelhessen kommen. Das macht es umso schwieriger für Bahnengagierte, ob PRO BAHN, Reaktivierungsinitiativen und andere Interessierte, die Kommunalpolitik in Mittelhessen davon zu überzeugen, den Weg der Reaktivierungen mitzugehen. Erst wenn man ein Referenzprojekt in Mittelhessen vorzeigen kann, wird man die Kommunen überzeugen können, zumal sie eigene Investitionsmittel bereitstellen müssten. Leider nimmt sich das Land Hessen nicht selbst der Sache an, sondern verlässt sich seit Jahrzehnten darauf, dass Landkreise und Kommunen den ersten Stein für Reaktivierungen ins Rollen bringen.

**Thomas Kraft**

Störungsfreier Verkehr - aber keine Barrierefreiheit! Aktuell in Assenheim und Niederwalgern

In Hessen sind viele in Betrieb befindliche Bahnstationen noch in einem baulichen Zustand wie vor 75 oder 100 Jahren und nicht barrierefrei. In vielen Fällen wird seit Jahrzehnten darüber diskutiert, jedoch aufgrund unterschiedlicher Auffassungen, vorrangig der Finanzierungsfragen, kommt man nicht voran. Die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber möchte z.B. Unterführungen oder Unterführungen inkl. barrierefreier Zuwegung bis zu den Bahnsteigen nicht (komplett) finanzieren. Die Kommunen sehen dies nicht als ihre Pflichtaufgabe an.

Diese Situation trifft insbesondere Bahnstationen, welche im urbanen Verdichtungsraum bzw. im Übergang zwischen Metropole/Oberzentrum und dem ländlichen Raum liegen. In vielen Bahnstationen, welche in Förderprogrammen aus der Zeit Ende der 2000er und dem Beginn der 2010er Jahre gelistet sind, ist bis heute kein Bagger gerollt, obwohl diese Maßnahmen bis 2019 fertig sein sollten. Nun hat die Deutsche Bahn, weil sie ihre vorrangigen berechtigten Interessen umsetzen will, in Teilen gehandelt, die Barrierefreiheit wird jedoch vernachlässigt.



Bahnstation Assenheim:

*Blick vom neuen
Bahnsteig an Gleis 3
auf die neue Stahl-
brücke sowie auf das
Bahnhofsgebäude und
den im alten Zustand
verbliebenen Bahnsteig
an Gleis 1. Gerade hält
ein Zug der RB49 nach
Hanau.*

(Bild: Thomas Kraft)

Dies trifft auch auf zwei Bahnstationen in Hessen zu. Zum einen ist dies an der Bahnstrecke Friedberg-Hanau die Station **Assenheim**, gelegen in der Stadt Niddatal im Wetteraukreis. Hier war bis vor wenigen Monaten die Situation gegeben, dass man zu Gleis 2, dem Richtungsgleis Friedberg, nur gelangen konnte, wenn man das Gleis 1 ebenerdig überquert. Diese Anordnung führte zwangsläufig zu einem Engpass, denn solange auf Gleis 2 ein Zug hält, kann kein Zug auf Gleis 1 einfahren oder durchfahren. Die Bahnstrecke Friedberg-Hanau ist Teil der Güterverkehrs-Ausweichroute für die Entlastung des Mittelrheintals. Zudem wird die

Strecke fortwährend als Umleitungsstrecke für die Main-Weser-Bahn benötigt, so auch für den 2. Abschnitt des viergleisigen Ausbaus von Bad Vilbel bis Friedberg. Daher kann man das Ansinnen der Deutschen Bahn verstehen, die ebenerdig erreichbaren, schmalen Bahnsteige zwischen den Gleisen zu beseitigen.



Bahnstation

Assenheim: Hier ein Blick vom Hausbahnsteig an Gleis 1 auf den neuen stählernen Steg. In der Mitte sieht man den stillgelegten Bahnsteig für Gleis 2. Er war in einem miserablen baulichen Zustand und nicht mehr zeitgemäß.

(Bild: Thomas Kraft)

Jedoch hat man in Assenheim nun trotz Bauarbeiten keine Barrierefreiheit erreicht. Es wurde ein neuer Außenbahnsteig an dem kaum noch genutzten Gleis 3 mit der Höhe 76 cm über Schienenoberkante errichtet. Um diesen Bahnsteig zu erreichen, wurde eine standardisierte Stahlbrücke mit klassischen Treppenabgängen aufgebaut. Diese ist aufgrund der Oberleitung entsprechend hoch.

Für den Fahrgast bedeutet dies, er kommt nicht auf kurzem Wege barrierefrei auf den Bahnsteig in Richtung Friedberg. Nur mit einem Umweg von rund 700 Metern gelangt man ohne Treppen auf die andere Seite. Der Hausbahnsteig Gleis 1 ist noch im alten Zustand von 38 cm Höhe. Dem Vernehmen nach ändert sich daran erst einmal nichts.

Ähnlich sieht es aus am Bahnhof **Niederwalgern**, gelegen in der Gemeinde Weimar (Lahn) im Landkreis Marburg-Biedenkopf und an der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Marburg. Hier findet man die gleiche Situation vor, „Der Umsteiger“ berichtete darüber. Eine fast baugleiche stählerne Überführung soll künftig den Bahnsteig an Gleis 3 (Fahrtrichtung Marburg) erreichbar machen, jedoch auch nicht barrierefrei. Hier ist ein provisorischer Bahnsteig errichtet worden, wahrscheinlich vor dem Hintergrund, dass im Rahmen der Generalsanierung der Main-Weser-Bahn (geplant für 2030) eine endgültige Lösung folgt. Der Hausbahnsteig an Gleis 1 (Fahrtrichtung Gießen) bleibt in seinem alten Zustand (38 cm Höhe). Erschwerend kommt hinzu, dass der Bereich jenseits des Gleises 3 in Niederwalgern eine reine, nicht allgemein verkehrlich erreichbare Feldgewinn ist.

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht hier erheblichen Änderungs- und Nachbesserungsbedarf. Die Topografie in Assenheim lässt es zu, eine Unterführung mit Rampen und Treppen zu bauen, so dass man Barrierefreiheit ohne störungsanfällige Aufzüge erreichen kann. In Niederwalgern wird man auf Aufzüge zurückgreifen müssen. Die Gemeinde Weimar verweist stets auf den Vorteil einer durchgängigen Unterführung unter der Bahnstrecke. Man könnte eine Direktverbindung von Niederwalgern zum Lahntal-Radweg und in den Ortsteil Roth herstellen.

Die Deutsche Bahn verweist stets auf die gültige Rechtslage, dass bei sog. „kleinen Stationen“ mit weniger als 1.000 Ein- und Ausstiegen pro Tag keine barrierefreien Zuwegungen errichtet werden müssen. Diese Rechtsgrundlage muss geändert werden. Bei grundhaften Erneuerungen von Bahnstationen muss Barrierefreiheit allumfassend geplant und realisiert werden, egal wie viele Ein- und Ausstiege zu verzeichnen sind.

Für Assenheim und Niederwalgern wird das auf Jahre hinaus erst einmal nichts nutzen. Die Bauart der Fußgängerbrücke hat zwar provisorischen Charakter, aber vielfach wissen wir von Provisorien, die Jahrzehnte in Funktion waren und sind. Eine Bewusstseinsänderung muss her, wirklich nachhaltig und inkludiert zu bauen. Diese „Übergangslösungen“ in Assenheim und Niederwalgern sind nicht nur für wenige Euro realisiert worden.



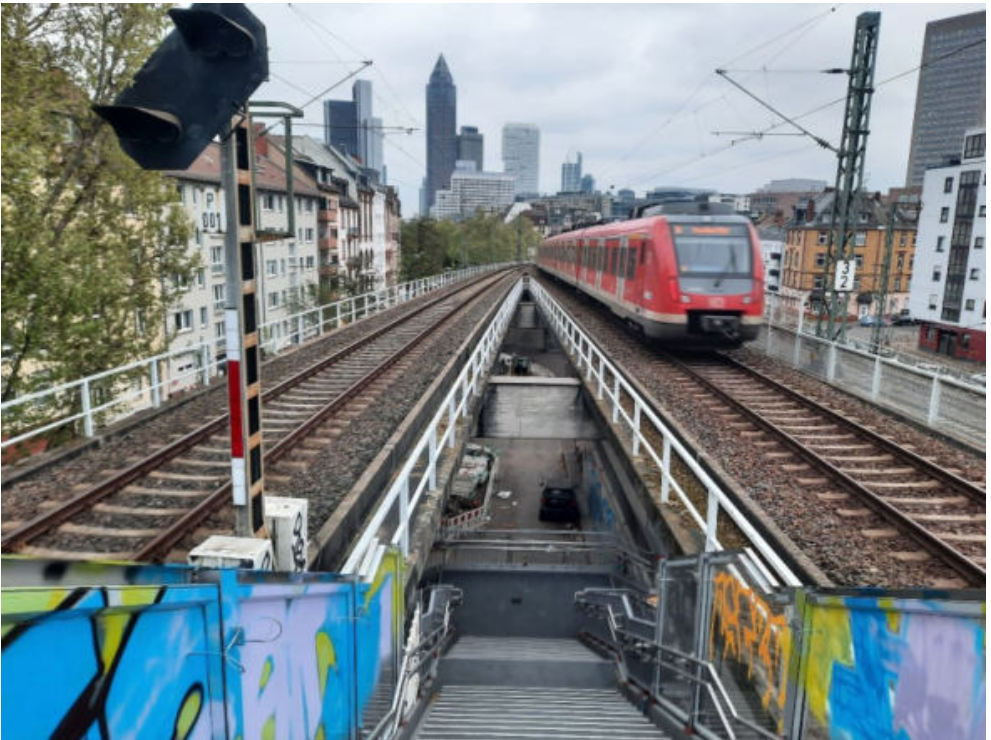
Bahnstation Niederwalgern: Die Stahlbrücke und der provisorische Bahnsteig an Gleis 3 sind im Bau für die Fahrtrichtung Marburg. Auch hier ist der alte Mittelbahnsteig für das Gleis 2 zu erkennen. (Bild: Thomas Kraft)



Thomas Kraft

PRO BAHN-Forderung nach vielen Jahren umgesetzt: Frankfurter Westbahnhof erhält zweite Treppe

Der Bahnhof Frankfurt a.M. West besteht in seiner heutigen Bauform seit Mitte der 1970er Jahre, als die S-Bahn Rhein/Main an den Start ging. Der Bahnhof besteht seither aus zwei Ebenen: Ebenerdig halten die Regionalzüge auf den Gleisen 4 und 5 sowie die stadteinwärts fahrenden S-Bahn-Züge der S6 auf Gleis 3. Die S-Bahn-Linien S3, S4 und S5 in beide Richtungen sowie die S6 stadtauswärts in Richtung Friedberg nutzen den rund einen Kilometer langen Hochbahnabschnitt mit der zweigleisigen Hochbahnstation (Gleise 1 und 2). Unter der Hochbahnstation befindet sich das eigentliche Bahnhofsgebäude.



Leider schon verunziert, bevor die Treppe freigegeben ist: Die Glasverblendungen am neuen Treppenabgang vom Hochbahnsteig aus gesehen. (Foto: Thomas Kraft)

Von Anfang an wurde über den Hochbahnsteig diskutiert. Es gibt nur einen Auf- und Abgang mit seitlichen Rolltreppen. Dieser liegt am Nordende des Bahnsteigs. Insbesondere die aus den S-Bahnen aussteigenden Fahrgäste müssen allesamt an

das Ende des Bahnsteigs laufen. Die mächtige Treppenanlage verschlingt derart viel Platz, dass bis zu den Bahnsteigkanten nur wenig Raum verbleibt. Angesichts der großen Zahl an Fahrgästen ist dies viel zu schmal.

Zudem ist der nördliche Abgang unattraktiv, weil die wichtigsten Ziel- und Quellpunkte der Fahrgäste südlich des Bahnhofs liegen. Daher haben die Gliederungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN in Hessen u.a. in einer Initiative schon vor rund 10 Jahren einen zweiten Abgang am südlichen Ende des Hochbahnsteigs gefordert. Verantwortliche Stellen beschwichtigten damals. Es wurde in Zweifel gezogen, ob eine derartige bauliche Veränderung überhaupt umsetzbar sei. Nun sieht man: Es geht ja doch!



Noch steht der Bauzaun am Ende des Hochbahnsteigs. Hier geht es künftig abwärts zur Hamburger Allee, zur Tram-Linie 17 und zum Bahnsteig an Gleis 3. (Foto: Thomas Kraft)

Es ist zwar keine barrierefreie Anlage, sondern nur eine einfache Treppe mit Stahl als Basis. Jedoch führt der neue Abgang direkt zur Hamburger Allee. Der Fußweg verkürzt sich für nicht mobilitätseingeschränkte Menschen um 450 Meter. In der Hamburger Allee befindet sich die Straßenbahn mit der Linie 17 (Rebstock-Festhalle/Messe-Hbf-Stadtgrenze Neu-Isenburg). Die Straßenzüge münden direkt ins Messeviertel, ins Europaviertel und die City-West. Am unteren Ende der Treppe gibt es einen seitlichen Abzweig mit wenigen Stufen auf den Bahnsteig von Gleis 3 (S6 in Richtung Stadtmitte).

Eine baulich einfache, aber wichtige Investition, die wir lange forderten, ist damit endlich umgesetzt. Nun wird das Fahrgastaufkommen an der bestehenden nördlichen Treppenanlage mit den Rolltreppen deutlich reduziert, insbesondere ein schnellerer Fahrgastwechsel zwischen den Zügen/Bahnsteigen ist viel besser möglich.



Ein Blick von der Straßenebene der Hamburger Allee über den Bauzaun auf die Treppe. Darüber die S-Bahn-Gleise 1+2 der Hochbahn, dahinter der Bahnsteig, Gleis 3. (Foto: Thomas Kraft)

Natürlich dürfen die Themen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und insbesondere die Barrierefreiheit nicht aus den Augen verloren werden. Der Einbau von voraussichtlich vier Aufzügen ist dringend geboten, die da wären zwischen dem Hochbahnsteig und dem Bahnhofsgebäude, dem Bahnhofsgebäude und dem Quertunnel bzw. Bahnsteig Gleis 3, dem Quertunnel und Bahnsteig Gleis 4+5 sowie am westlichen Ausgang des Quertunnels zur Solmsstraße/Kreuznacher Straße.

Zudem ist der unfreundliche Baustil der 1970er Jahre erkennbar, was für Unwohlsein bei vielen Menschen sorgt. Dem muss in einer umfassenderen Maßnahme für den Frankfurter Westbahnhof abgeholfen werden, was hoffentlich nicht mehr allzu lange dauert. Die Treppe am Südende des Hochbahnsteigs tut derweil sicherlich viele gute Dienste.



Thomas Kraft und Barbara Grassel

Mitglieder des PRO BAHN Landesvorstandes zu Besuch bei Verkehrs-Staatssekretärin Fröhlich im Verkehrsministerium in Wiesbaden

Seit November 2024 ist die gebürtige Chemnitzerin Ines Fröhlich (SPD) Staatssekretärin im „Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum“ in der schwarz-roten Landesregierung.

Am 06.05.2025 besuchte eine Abordnung des PRO BAHN Landesvorstandes die Staatssekretärin im Ministerium in Wiesbaden. Für PRO BAHN waren Klaus Zecher, Thomas Kraft und Uwe Schuchmann dabei. Seitens des Ministeriums nahmen teil Staatssekretärin Fröhlich, ihr persönlicher Referent Andreas Weisheit, die Ressortleiterin Eisenbahn- und Schieneninfrastruktur Anke Münker-Tiedge und Dr. Thilo Muthmann aus dem selben Ressort.



*Auf dem Foto im Hessischen Verkehrsministerium am 06.05.2025 von links:
Uwe Schuchmann, Thomas Kraft, Klaus Zecher (alle PRO BAHN Hessen),
Staatssekretärin Ines Fröhlich und Anke Münker-Tiedge (Verkehrsministerium).
Auf dem Bild fehlen die Ministeriums-Mitarbeiter Dr. Thilo Muthmann (Fotograf)
und Andreas Weisheit.*

Ein Schwerpunkt der Gespräche war die finanzielle Ausstattung des öffentlichen Personenverkehrs in Deutschland. Man ist sich einig, dass der Sektor völlig unterfinanziert ist und es eine deutliche Aufstockung sowie eine langfristige Planungssicherheit braucht. Die Steigerung der Regionalisierungsmittel des Bundes zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) lediglich um die Inflationsrate, dies reiche bei weitem nicht aus, da waren sich alle Anwesenden einig. Staatssekretärin Fröhlich sprach von 11 Mrd. zusätzlichem Finanzbedarf ohne die Finanzierung des Deutschlandtickets, was in etwa mit der Forderung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen identisch ist, die Regionalisierungsmittel des Bundes bis 2028 auf 20 Mrd. € jährlich zu erhöhen.

Weiterhin wurde die unzureichende Fahrzeugausstattung und die Anschaffung ungeeigneter Fahrzeuge, siehe Wasserstoffflotte, ins Gespräch gebracht. Hierzu brachten die PRO BAHN-Vertreter vor, dass ab den 2000er Jahren durch die Umstellung von lokbespannten Zügen auf Nahverkehrstriebwagen die Sitzplatzkapazität um bis zu 40% reduziert wurde. Seither seien die Fahrgastzahlen, Ausnahme waren die Corona-Jahre, stetig angestiegen. Alle Regional-Express-Linien, welche nach Frankfurt führen, seien sowohl in der Hauptverkehrszeit als auch im Freizeitverkehr übermäßig stark ausgelastet. Dies betreffe auch hessenweit alle Regional-Express-Linien, welche im zweigleisigen elektrifizierten Netz unterwegs seien. Die Sitzplatzkapazität müsse von heute teilweise 200-350 Plätzen auf 700-900 Plätze erhöht werden. Staatssekretärin Fröhlich bat um Verständnis, dass sie sich in die hessischen Details erst einarbeiten müsse, da sie bis Ende 2024 in Sachsen gewirkt habe.

Drittes Thema waren die Sanierungen, grundhaften Erneuerungen und gewünschte Erweiterungen des Schienennetzes in Hessen. Hier sieht der PRO BAHN Landesverband Hessen die Notwendigkeit, dass das Land mehr Verantwortung übernimmt. Projekte dauerten zu lange, bis sie realisiert werden. Insbesondere dauerten die Planungs- und Realisierungsabläufe zu lange. Auch hierzu bestand vom Grundsatz her Einigkeit unter allen Beteiligten. Jedoch der Weg dahin, dass auch wirklich Verbesserungen erreicht werden, dazu zeigten sich Unterschiede auf.

Lobend erwähnen muss man, dass, nachdem Staatssekretärin Fröhlich wegen anderer Termine das Gespräch verlassen musste, sich die Mitarbeitenden des Ministeriums mehr als eine weitere Stunde Zeit nahmen, um sich zu den langjährigen Problemen des Schienensektors und des ÖPNV-Sektors insgesamt auszutauschen. Es scheint inzwischen die Erkenntnis zu reifen, dass man aufgrund der Intensität der Probleme daran interessiert ist, die zivilgesellschaftlichen Akteure (z.B. Verbände) mehr mit einzubinden.

**Thomas Kraft**

30 Jahre RMV und NVV, ursprünglich eine gute Idee, jedoch hat die Ausführung einige Mängel



Am 28.05.2025 werden die beiden rein hessischen Verkehrsverbünde, der RMV und der NVV, 30 Jahre alt. Das Datum wurde damals gewählt, weil es noch die klassischen Winter- und Sommerfahrpläne gab und die Fahrplanwechsel stets Ende Mai/Anfang Juni sowie Anfang September stattfanden.

Ein Jahr vorher war im Rahmen der Bahnreform durch das sog. Regionalisierungsgesetz am 01.01.1994 die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Stadtverkehrsnetze an die Bundesländer übergegangen. Die Idee der damaligen hessischen Landesregierung war gut, als man in den Rechtsgrundlagen vorschrieb, dass aller öffentlicher Nahverkehr unter dem Dach des Tarifsystems einer der Verkehrsverbünde eingebunden werden muss. So ergab es sich, dass eben das Landesgebiet Hessens zu 95% entweder dem RMV oder dem NVV zugeordnet wurde.

Die Situation zuvor, die Stadtverkehre in Hessens 12 größeren Städten, die damaligen Bahnbusse, die eigenwirtschaftlich fahrenden Privatbuslinien auf dem flachen Land, sie hatten alle ihr ganz eigenes Fahrschein-system. Lediglich rund um Frankfurt gab es den FVV (Frankfurter Verkehrsverbund). Die Deutsche Bundesbahn hatte natürlich ihr eigenes Preissystem. Für eine Reisekette von 50-100 km brauchte man bis zu 5 verschiedene Fahrscheine.

Dass man für Mittelhessen, das Rhein-Main-Gebiet und Südhessen nur noch einen ÖPNV-Fahrschein für die gesamte Reisekette benötigte, das war ein gewaltiger Durchbruch. Leider verteuerten sich gewisse Relationen jedoch um das Mehrfache.

Aus damaliger Sicht war dies mehr als fortschrittlich, denn lediglich Nordrhein-Westfalen war ähnlich großzügig, das gesamte Landesgebiet flächendeckend Verkehrsverbünden zuzuordnen. Gegenbeispiele sind Bayern und Baden-Württemberg. So bildeten sich in Baden-Württemberg 22 Verkehrsverbünde, meist identisch mit Landkreisgrenzen. Erst die Landesregierungen seit 2011 leiteten eine Wende bei den südlichen Nachbarn ein. In Bayern bildete man zunächst nur aus dem Gebiet der Großstädte heraus Verkehrsverbünde. Es blieben in anderen Bundesländern bis in die Neuzeit weiße Flecken, in denen insbesondere ländliche Regionen keinem Tarifverbund angehörten.

Der Aufbau des RMV ist jedoch von Schwächen gekennzeichnet, er hat von Beginn an Strukturen, welche nicht im Sinne einer gesamtgesellschaftlich mitwirkenden öffentlichen Einrichtung sind. Man übertrug per Rechtsgrundlage den 21 Landkreisen und 12 Städten ab 50.000 Einwohnern die Verantwortung für die Verkehrsverbünde. Vertreten sind diese jedoch nur durch den sog. Aufsichtsrat. Dieser trifft sich jedoch nur wenige Male im Jahr. Ansonsten kann die Geschäftsführung und können die Ressortleitungen relativ autonom Entscheidungen treffen.



In diesem Rahmen sind einige Entscheidungen getroffen worden, welche man als Fahrgastvertretung nicht gutheißen kann. So ist zu bemängeln, dass bei der Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Triebwagen für viele Linien in Hessen viel zu kleine Züge bestellt wurden. Die Sitzplatzkapazität wurde um bis zu 40% verringert. Heute gibt es zahlreiche Regional-Express-Linien (RE) mit dem Zulauf auf Frankfurt (Main) Hbf, welche Tag für Tag, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, völlig überfüllt sind. Der RMV beschwichtigt die Situation, sieht nicht ein, dass Fehler gemacht wurden. Die Anschaffung neuer Züge mit deutlich größerer Kapazität wird durch den RMV nicht verfolgt, in einigen Fällen auch ausgebremst.

Auf verschiedenen Feldern, welche nicht zum direkten operativen Geschäft gehören, wurden Projekte gestartet, in denen viel Geld ausgegeben wurde. Da ist das Projekt „RMV-Smart“ zu nennen. Man versuchte ab Mitte der 2010er Jahre in

einem mehrjährigen Versuch, neben dem weiterlaufenden Tarif ein paralleles Tarifsysteem zu testen, welches ausschließlich auf einem Smartphone-Tarif basierte. Heute ist nicht mehr viel davon zu hören. Die gewünschte Zahl nötiger Testpersonen dürfte nicht erreicht worden sein. Der Versuch schleppte sich über mehrere Jahre hin, heute ist er aus der öffentlichen Wahrnehmung verschwunden. „RMV-Smart“ hat viel Geld verschlungen.

Eine weitere große Panne sind die Wasserstoffzüge, welche eigentlich auf vier SPNV-Linien im Taunusnetz fahren sollten. Für rund 500 Mio. € wurden 27 Wasserstoff-Nahverkehrstriebwagen von dem Hersteller Alstom angeschafft. Der PRO BAHN Landesverband Hessen hatte schon Jahre vor dem Start auf die Widrigkeiten hingewiesen, dass die Züge insbesondere auf den vorgesehenen Strecken völlig ungeeignet seien. Stattdessen schlugen und schlagen wir die Elektrifizierung dieser auf Frankfurt zulaufenden Strecken vor. Sowohl der RMV als auch das Land Hessen ließen sich von ihrem Wasserstoffplan nicht abbringen. Heute wissen wir, dass die Fahrzeuge fast alle nicht einsatzfähig und alltagstauglich sind, die Ladeinfrastruktur nicht ausreicht usw. Das Projekt Wasserstoffzug ist als gescheitert anzusehen.



Wie sieht die Zukunft aus, was ist zu ändern? Die privatwirtschaftlich organisierten Verbünde sollten eine gemeinwohlorientierte Umwandlung erfahren. Dies kann nicht ohne die Betrachtung der Strukturen der Lokalen Nahverkehrsorganisationen geschehen. Das Land und die kommunalen Gebietskörperschaften müssen sich viel mehr in die Strukturen der Verkehrsverbünde einbringen. Gerade das Land steht für den SPNV in der Verantwortung. Die operativen Strukturen dürfen nicht mehr so weitreichend eine alleinige Gestaltungsmacht erhalten. Es braucht parlamentarische Kontrolle und Mitwirkung.

Wir beabsichtigen, in unserem anderen Medium „Der Umsteiger Report“ eine ausführlichere Betrachtung zu veröffentlichen.

 **Thomas Kraft**

Bericht vom Bundesverbandstag am 21.-23.03.2025 in Trier

Vom LV Hessen hatten wir neun Sachanträge eingereicht, nämlich:

1. Keine weiteren Gutachterentwürfe für den Deutschlandtakt

Beschlusstext:

Der Bundesverbandstag beschließt ein 10-15 jähriges Moratorium bei der Fortschreibung der Gutachten zum Deutschlandtakt (D-Takt) als Auffassung des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Der Verband vertritt diese Auffassung dann auch mit dem Ziel der Umsetzung nach außen, insbesondere gegenüber den Entscheidungsebenen von Politik und DB Konzern.

Begründung:

Nach eigenen Aussagen der DB wird die Umsetzung eines D-Takt erst im Zeitraum 2070 erreichbar sein. Zurzeit befindet sich der 4. Entwurf eines D-Takt Gutachtens in der finalen Abstimmung. Sobald diese Planungsvorgabe abgeschlossen ist, sollte für mindestens 10-15 Jahre auf eine dauernde Überarbeitung verzichtet werden.

2. Neue standardisierte Bewertung für die Nutzen-Kosten-Untersuchung, insbesondere zur Reaktivierung und zum Wiederaufbau von Bahnstrecken, sonst klappt die Verkehrswende nicht

Beschlusstext:

Der Bundesgesetzgeber wird aufgefordert, für die seit dem 01.07.2022 gültige „standardisierte Bewertung“ und die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) eine umfassende Nachfolgeregelung erarbeiten zu lassen und zu beschließen.

Die Rechtsgrundlage ist dergestalt genauer zu fassen, dass

- a) Nicht mehr vorrangig die aktuellen Verkehrszahlen bzgl. Fahrgäste (zu dem Zeitpunkt ausschl. Busse) sowie des Anteils des aktuellen Individualverkehrs als Grundlage der NKU herangezogen werden,
- b) die unausweichliche Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung in den Zeiträumen für den Zeitraum auf 25 bis 75 Jahre im Voraus eingerechnet werden muss,
- c) die Klimaschutzziele in kompletter Vollständigkeit ihrer Auswirkungen eingerechnet werden müssen,
- d) ein völlig eigenständiges standardisiertes Verfahren für den ländlichen Raum entwickelt wird,
- e) Auswertungen von Fahrgastzahlen bereits reaktiverter, dem Projekt vergleichbare Bahnstrecken in die Berechnung einfließen,

- f) immer aktuelle Baupreise für die Kalkulation eingerechnet werden müssen,
- g) Fördermittel und Anteile verschiedener öffentlicher Mittelbereitstellung voll umfänglich in das Szenario möglicher Finanzierungen einrechnet werden müssen.

Begründung:

In allen Bundesländern gibt es inzwischen Listen mit wünschenswerten zu reaktivierenden bzw. wieder aufzubauenden Bahnstrecken. Es werden Erwartungen in den Kommunen, in den Regionen geweckt. Nicht nur bei der bis Mitte 2022 gültigen Rechtsgrundlage, sondern auch bei der seit dem 01.07.2022 gültigen standardisierten Bewertung werden bei fast allen (geschätzt 95%) ins Auge gefassten Bahntrassen negative Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) herauskommen.

Daher müssen die Bewertungsgrundlagen dringend geändert werden, will man die Klimaschutzziele einhalten, die Verkehrswende umsetzen und wieder eine Annäherung der Lebensverhältnisse in Deutschland bzgl. Mobilität erreichen. Für die ländlichen Räume lassen sich keine Fahrgastzahlen erreichen, als in Einzugsbereichen von Großstädten bzw. im urbanen Verdichtungsraum. Es bedarf weitreichenderer Fahrgastprognosen, denn überall wurden nach der Reaktivierung die vor der Verkehrsinvestition prognostizierten Fahrgastzahlen schnell übertroffen.

3. Forderung nach gesetzlicher Verpflichtung zur Bereitstellung von Sozialräumen und sauberen Toiletten für das Personal des laufenden Betriebs des Öffentlichen Personenverkehrs

Beschlusstext:

Sozialräume und saubere Toiletten für Fahrpersonal von Bussen, Straßenbahnen und Nahverkehrszügen müssen von den beauftragten Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber/-inhaber für die Beschäftigten der Auftragnehmer bereitgestellt werden. Der Bundesgesetzgeber wird aufgefordert, entsprechende eindeutige Rechtsgrundlagen zeitnah zu beschließen.

Begründung:

Vielerorts in Deutschland fehlt es im Bereich von Verkehrsstationen für Busse und Bahnen, aber vor allem auch an Endhaltestellen und unterwegs an (sauberen) Toiletten für das Fahrpersonal von Bussen, von Sozialräumen für Pausen ganz zu schweigen. Dies ist ein unhaltbarer und menschenunwürdiger Zustand. Grund dafür ist die Zuständigkeit für die Bereitstellung von Sozialräumen und Toiletten.

„Die Bereitstellung dieser Infrastrukturen liegt ursächlich in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen, da diese Arbeitgeber und Tarifpartner der Fahrpersonale sind.“ So heißt es bei Kommunen und Aufgabenträgern. Dies kann aber natürlich in der Praxis nicht funktionieren, weil die Busunternehmen, die ja alle 8-10 Jahre bei

jeder Neu-Ausschreibung wechseln (können), nicht über Grundstücke verfügen, auf denen sie solche Einrichtungen schaffen können. Es wäre auch unsinnig, von verschiedenen Betreibern jeweils eigene Sozialräume errichten zu lassen.

Die Lösung kann nur darin bestehen, dass diejenigen, die den Busbetrieb beauftragen/vergeben, ausreichende Sozialräume und Toilettenanlagen errichten und den Auftragnehmern zur Verfügung stellen. Da dies aus Kostengründen nicht oder nur in den seltensten Fällen freiwillig geschieht, muss die Gesetzeslage geändert werden.

4. Anerkennung des Fahrgastverbandes PRO BAHN (Bundesverband) als Träger öffentlicher Belange

Beschlusstext:

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. (Bundesverband) stellt bei den zuständigen Behörden einen Antrag auf Anerkennung als Träger Öffentlicher Belange (TÖB) für das gesamte Bundesgebiet.

Begründung:

Bei allen Planungsverfahren (z.B. Regionalplanaufstellungen, Raumordnungsverfahren, Beteiligungsforen, Planfeststellungsverfahren, Entwürfen...) wird PRO BAHN in der Regel von DB InfraGO, dem EBA und den anderen verfahrensführenden Behörden beteiligt, ein Rechtsanspruch auf Anhörung besteht aber nicht. Viele andere Verbände (z.B. BUND, NABU, VCD, SDW – früher 29er-Verbände genannt –) sind als TÖB anerkannt. Dadurch ist eine Beteiligung an Planungsprozessen in allen Fachgesetzen rechtlich verankert. Außerdem besteht dadurch in vielen Fällen auch ein Klagerecht.

5. Optionale digitale Zustellung des Magazins „Der Fahrgast“ zur Kostensenkung und Nachhaltigkeitsförderung

Beschlusstext:

- 1) Der Fahrgastverband PRO BAHN führt ab 2026 eine wählbare Zustelloption für das Magazin „Der Fahrgast“ ein.
- 2) Mitglieder erhalten das Magazin standardmäßig digital, es sei denn, sie entscheiden sich aktiv für die Printversion.
- 3) Die digitale Zustellung erfolgt direkt und nutzerfreundlich, entweder per Anhang in der E-Mail oder über einen Direktlink. Eine ausschließliche Bereitstellung über eine mit Login verbundene Lösung wie über die Cloud des Bundesverbandes (EPBI) ist auszuschließen.
- 4) Die durch die Umstellung eingesparten finanziellen Mittel fließen anteilig in die Budgets der Landesverbände.

Begründung:

Das Magazin „Der Fahrgast“ wird aktuell viermal jährlich an alle Mitglieder in gedruckter Form per Post zugestellt. Die Druck- und Versandkosten stellen eine erhebliche finanzielle Belastung dar, die in anderen Bereichen sinnvoller eingesetzt werden könnte. Zudem ist zu vermuten, dass ein erheblicher Teil der gedruckten Exemplare ungelesen entsorgt wird, was weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar ist.

Uns als PRO BAHN Hessen wird im direkten Gespräch häufig zurückgemeldet, dass viele Mitglieder uns vor allem unterstützen, weil sie eine Verkehrswende für notwendig halten, aber an zugestellten Materialien kein Interesse haben und sich diese nicht durchlesen. Meist ergreifen die Mitglieder dann aber nicht die Initiative das Magazin abzubestellen.

Wir schlagen daher vor, dass die Mitglieder künftig selbst wählen können, ob sie „Der Fahrgast“ weiterhin in gedruckter Form oder digital erhalten möchten. Die digitale Zustellung sollte hierbei der Standard sein, sofern keine explizite Präferenz für die Printausgabe vorliegt. Die durch diese Maßnahme eingesparten Mittel sollen direkt den Kassen der Landesverbände zugutekommen, um dort Initiativen zur Unterstützung des ÖPNV und der Mitgliederarbeit zu finanzieren.

6. Keine Rücknahme der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) von 2023**Beschlusstext:**

PRO BAHN fordert den Bundesgesetzgeber auf, dem zweckgebundenen öffentlichen Interesse bzgl. zu Bahnbetriebszwecken dienenden Liegenschaften, d.h. stillgelegten Gleisen, Bahnanlagen und Bahnhöfen, weiterhin den absoluten Vorrang der seitherigen Nutzung einzuräumen.

Dem Drängen der Stadt Stuttgart und insbes. vieler weiterer Kommunalpolitikerinnen/-politiker, Gleis- und Bahnflächen als Bauland zu vermarkten sowie für anderweitige Verkehrsflächen zu nutzen, darf nicht stattgegeben werden, um sich aus ökologischen und betrieblichen Gründen sinnvolle Schienenprojekte nicht im wahrsten Sinne des Wortes zu verbauen.

7. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz muss in Bezug auf schienengleiche Bahnübergänge beim Neubau/Wiederaufbau von Bahnstrecken geändert werden**Beschlusstext:**

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) (Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen) ist in Bezug auf den § 2 zu ändern. Sind stillgelegte Bahnstrecken entwidmet, handelt es sich planungsrechtlich um Neubauten. Dies erschwert die Wiederherstellung der früheren Bausubstanz, macht sie in fast allen

Fällen unmöglich. Diese Situation muss durch Änderung des EBKrG korrigiert werden.

Speziell bezieht sich dies auf folgenden Satz in § 2:

„Für den Neubau Bahnstrecken als Eisenbahnen sind gemäß EBKrG als „Überführungen herzustellen.“

Der Gesetzgeber wird aufgefordert, den § 2 so zu ändern, dass für den Wiederaufbau von Bahnstrecken, auch nach erfolgter Entwidmung, für die Kreuzung von Straßen der bauliche Zustand in Form von schienengleichen Bahnübergängen wieder hergestellt werden kann, sofern in früheren Zeiten an gleicher Stelle ein schienengleicher Bahnübergang bestanden hat. Es ist eine Umkehr der Nachweispflicht in das Gesetz hineinzuschreiben, dass begründet werden muss, warum ein früher einmal existierender Bahnübergang nicht mehr schienengleich wiederhergestellt werden darf.

Begründung:

Im Zusammenhang mit gutachterlichen Untersuchungen von alten Bahntrassen hat sich herausgestellt, dass für den Fall von Bahnübergängen im Verlauf von entwidmeten Trassenabschnitten seitens der Genehmigungsbehörden die Rechtslage so ausgelegt wird, dass nur mit Überführungen bzw. Unterführungen die Verkehrssituation wieder hergestellt werden darf, falls die Strecke nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) wieder aufgebaut werden soll.

Die Folge ist, dass sich die Investitionskosten so stark erhöhen, dass die Gesamtprojekte unwirtschaftlich werden, den Faktor der sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung verfehlen. In vielen Innerortslagen lässt sich aufgrund nachbarschaftlicher Gegebenheiten, z.B. enger Bebauung, überhaupt nichts anderes realisieren als ein schienengleicher Bahnübergang.

Der Befürchtung, dass dadurch auch viele kleine Bahnübergänge außerhalb geschlossener Ortschaften (Feldgewann) weiter existieren werden, kann entgegnet werden, da der § 2 vom „allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr“ spricht. Die vielen ungesicherten Bahnübergänge dienen fast alle nicht dem „allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr“, sondern sind nur für den „landwirtschaftlichen Verkehr“ freigegeben.

In Gesprächen mit Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrswesens, z.B. LNO-Geschäftsführern aber auch mit Kommunalpolitikerinnen und -politikern, welche sich um entsprechende Bahntrassen bemühen, hat sich herausgestellt, dass sie uns als Fahrgastverband PRO BAHN sehr darum bitten, für eine entsprechende Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes einzutreten. Das gleiche ergab sich aus Gesprächen mit Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern.

8. Deutliche Erhöhung des staatlichen Finanzrahmens in Deutschland, um dem Abwärtstrend bei Bahn und Bus zu stoppen, die Verkehrswende zu erreichen und die Folgen des Klimawandels nachhaltig zu bremsen

Beschlusstext:

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert Bund, Länder und Kommunen auf, den Finanzrahmen für die Schiene und die öffentliche Personenbeförderung deutlich zu erhöhen.

Die Regionalisierungsmittel des Bundes sind bis 2028 auf **20 Mrd. €** jährlich anzuheben und danach inflationsangepasst von Jahr zu Jahr zu steigern.

Die Investition in die Schiene in Deutschland ist von derzeit 115 € pro Kopf und Jahr auf **250 €** im Jahr 2028 und auf **350 €** im Jahr 2031 zu erhöhen.

Aufgrund des kurzfristigen Investitionsbedarfs fordert der Fahrgastverband PRO BAHN den Deutschen Bundestag auf, ein einmaliges Sonderbudget von **100 Mrd. €** zu bilden

Begründung:

Derzeit gibt es bei der Finanzplanung für die sog. Regionalisierungsmittel lediglich ansatzweise inflationsbedingte Anpassungen. Dies reicht bei weitem nicht aus, um zumindest die in den Regionalen Nahverkehrsplänen niedergeschriebenen Erweiterungen des Fahrplanangebots abzudecken. Es wird sogar davon gesprochen, den Status-Quo so nicht halten zu können.

Bei der Investition in die Schiene nimmt Deutschland seit Jahrzehnten einen der hinteren Plätze ein und liegt aktuell bei etwa 115 € pro Einwohner. Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert, auch dahingehend zu handeln. Der Fahrgastverband PRO BAHN kann durch die Nennung dieser Zahlen ein deutliches Zeichen nach außen geben.

9. Tunnel nur dann, wenn sie unbedingt erforderlich sind

Beschlusstext:

PRO BAHN möge sich auf allen politischen und fachlichen Ebenen dafür einsetzen, dass bei den laufenden und zukünftigen Planfeststellungen nur dann Tunnelstrecken genehmigt werden, die zwingend erforderlich sind.

Begründung:

Absolut notwendige Tunnelstrecken sind aus topografischen Gründen im Gebirge und zur Querung von Flüssen oder anderen Verkehrswegen in Offener oder Bergmännischer Bauweise unverzichtbar. Auch aus Schallschutzgründen in dicht besiedelten Bereichen und Innenstädten ist Tunnelbau häufig unumgebar.

Nicht hinnehmbar sind aber kilometerlange teure Tunnelstrecken mit hohem ingenieurmäßigem Aufwand, wenn es andere, wesentlich günstigere Alternativen

zum Beispiel für Schallschutzmaßnahmen oder zur Durchquerung von Natur-, Artenschutz- und FFH-Gebieten gibt. In diesen Fällen sind im Rahmen der Planfeststellung durch Verhandlungen mit den zuständigen Trägern Öffentlicher Belange entweder andere plangleiche Bauweisen oder auch Trassierungsvarianten zu suchen. Maßnahmen aus Gründen des Umweltschutzes müssen bezüglich Aufwand und Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen und die gesamte Umweltbilanz berücksichtigen. Wesentliche Faktoren sind beim Tunnelbau auf jeden Fall der Energieaufwand, der Betoneinsatz hinsichtlich der CO₂-Belastungen und der Transport und die Deponierung der immensen Ausbruchsmassen.

Beton - ja, dort wo er real alternativlos ist und auch wieder Generationen lang hält. Wegen der erheblichen Klimaauswirkung technischer und auf Betonbasis errichteter Bauwerke sollten diese aber auch bei den grundsätzlich klimafreundlich zu bewertenden Bahn-Bauprojekten auf das wirklich erforderliche Maß reduziert werden. Dabei muss auf die Verwendung eines möglichst klimafreundlichen Betons (z.B. mit hohem Recycling-Anteil oder geänderter Zusammensetzung) oder von Ersatzbaustoffen gedrängt werden.

Tunnelbau bringt naturgemäß erhebliche Ausbruchsmassen mit sich, deren Beseitigung in der Regel die Errichtung großflächiger Deponien erfordert. Gerade in Verdichtungs- und Metropolräumen ruft dies raumordnerische Probleme hervor.

Ein ganz wesentliches Argument gegen überflüssigen Tunnelbau (man kann es auch „Befriedungstunnelbau“ nennen) sind natürlich die immensen Kosten. DB InfraGO hat beim Projekt NBS Frankfurt-Mannheim ermittelt, dass 5 km bergmännischer 2-Röhren Tunnelbau ca. 1,3 Milliarden € verschlingt. Diese Milliarden sind für aber bei der Sanierung des Bestandsnetzes besser eingesetzt und angesichts der derzeitigen Haushaltslage ist eine Korrektur dringend erforderlich! Eine finanzierbare Verkehrswende kann nur unter Verzicht auf Prestigeprojekte und unsinnige ingenieurtechnische Kunstbauwerke erreicht werden. Auch die im Deutschlandtakt postulierten Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 300 km/h in Verdichtungsräumen sind sowohl aus Umweltschutzgründen, als auch finanziell auf den Prüfstand zu stellen. Die DB und das BMDV haben die Brisanz des Themas schon viel zu lange unterschätzt, ein Umdenken muss schnell erfolgen, auch bei allen anderen bundesweit in der Vorplanung befindlichen Neu- und Ausbaustrecken.

Beschlüsse des Bundesverbandstags dazu:

Alle oben genannten Anträge wurden in die jeweils zuständigen Bundesausschüsse bzw. den Bundesausschuss verwiesen.



Barbara Grassel (RV Frankfurt)

§§§ 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.genderstertaler.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

Dietzhöhlzalbahn e.V. Stephan Kretzer und Torsten Haas

Lumdatalbahn e.V. Manfred Lotz und Kerstin Lotz

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



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



**PRO BAHN Regionalverband
Osthessen**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Mittelhessen**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Nordhessen**

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

Die drei vorweg genannten Verbandsgliederungen sind zusammengefasst in:

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

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

**PRO BAHN Regionalverband
Südnießersachsen 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
Starkenburg e.V.**

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

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

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

Mitwirkende Vereinigungen außerhalb 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

Dietzhöltzbahn e.V.

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

Lumdatalbahn e.V.

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

Odenwaldbahn-Initiative

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



Mitglied werden im PRO BAHN
Landesverband Hessen e.V.
im Fahrgastverband PRO BAHN.
Über diesen QR-Code gelangt
man zum Anmeldeformular.

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



PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.

Sa. 14.06.2025, 11:15 Uhr: Teilnahme an der Landesversammlung PRO BAHN Niedersachsen mit Vorstandswahlen, Antragsberatungen und allen Elementen der Jahreshauptversammlung, Stadtteilzentrum Hannover-Ricklingen.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Im Regelfall am ersten Donnerstag im März, Juni, September und Dezember, jeweils um 17:45 Uhr. Nächstes Treffen Do. 04.09.2025, 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. Nächste Termine, Di. 10.06.2025, Di. 09.09.2025.

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. 17.06.2025 (A) (LO), Do. 17.07.2025 (A) (GI),
Do. 21.08.2025 (A) (LO), Do. 18.09.2025 (R) (LO)-
(LO) Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, 35457 Lollar.
(GI) Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen

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

Sa. 05.07.2025, 12:15 Uhr, Regionalmitgliederversammlung (JHV) für die Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen gemeinsam, Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Im Regelfall am ersten Montag im Monat, 18:30 Uhr – einzelne Abweichungen, dann am zweiten Montag: 07.07.2025, 01.09.2025, 06.10.2025.

Im August kein Treffen.

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

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 18:00 Uhr, Ausnahmen während der Sommerferien und zum Jahresende. Nächste Termine:

Mi. 28.05.2025 (DA), Mi. 25.06.2025 (NH), 27.08.2025 (DA), 24.09.2025 (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 der Internetseite des Landesverbandes **www.pro-bahn-hessen.de** zu finden. Auf der Startseite einfach das hellblaue Feld rechts anklicken, man landet dann automatisch auf dem elektronischen Kalender.

Werden Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Interesse daran,

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

Dann kommen Sie mit dazu, seien Sie mit dabei!

Bist Du schon Mitglied, sind Sie schon Mitglied?

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



RV Südniedersachsen e.V.

RV Nordhessen gemeinsam als

RV Osthessen RV NOM e.V.

RV Mittelhessen

RV Großraum Frankfurt e.V.

RV Starkenburg e.V.



Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin mittragenden Reaktivierungsvereine:

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

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