



Wetzlar, 07.04.2022

**NIEDERSCHRIFT**

<b>Gremium</b>	<b>Fahrgastbeirat für die Stadt Wetzlar und den Lahn-Dill-Kreis</b>
<b>Sitzung Nummer</b>	4. Sitzung, Wahlperiode 2021-2026
<b>Datum</b>	<b>06.04.2022</b>
<b>Sitzungsbeginn</b>	17:00
<b>Sitzungsende</b>	19:00
<b>Ort</b>	Plenarsaal im Rathaus Wetzlar, Ernst-Leitz-Straße 30, 35576 Wetzlar

**Teilnehmende**Sprecher:

Hans-Dieter Wieden

Teilnehmenden:

Frau Barbara Böcher  
 Herr Kai Böhmer  
 Herr Raymond Clemo  
 Herr Jochen Horz  
 Herr Norbert Kortlüke  
 Herr Thomas Kraft  
 Herr Friedrich Lang  
 Herr Armin Lühring  
 Frau Christel Payer  
 Frau Susanne Redecker  
 Frau Stefanie Schlosser  
 Frau Petra Schneider  
 Herr Heinz Schreiber  
 Frau Henrike Siegel  
 Frau Kira Lampe

Gäste:

Herr Stephan Kretzer (Dietzhöhlztalbahn)  
 Herr Romnick Hampel (ProBahn)  
 Herr Tobias Menges (VRM Wetzlar)

Schriftführer/-in

Arabella Franz

Entschuldigt fehlten:

Herr Arne Beppler

Frau Susanne Wind

Frau Tina Triller

Frau Simone Friedrich

Herr Manfred Schieche

Herr Christof Pfeifer

Herr Helmut Lehr

## Sitzungsverlauf

Herr Wieden begrüßt die Anwesenden zur 4. Sitzung des Fahrgastbeirates.

Das Protokoll von der Sitzung am 11.01.2022 wird ohne Anmerkungen genehmigt.

### Zu TOP 3

Themen der Beiratsmitglieder

Das Thema „Beeinträchtigungen sehbehinderter Personen im Öffentlichen Nahverkehr“ wird auf die nächste Sitzung vrsl. im Juli 2022 vertagt, da Herr Schieche, der das Thema auf die TOP setzte, entschuldigt ist.

Zum Thema „Umsetzung Nahverkehrsplan Lahn-Dill-Verbesserungen im Linienbündel Dillenburg“ liegt eine Tischvorlage des VLDW aus. Zudem erläuterte Herr Wieden, dass der richtige Zeitpunkt der Einflussnahme durch den Fahrgastbeirat im Vergabeverfahren der Linienbündel in der Ankündigung liege. Somit könne sich der Fahrgastbeirat frühzeitig über den Inhalt informieren und eine Stellungnahme abgeben. Die Mitglieder stimmten dem Verfahren zu. Herr Kraft bekräftigte, dass die frühe Einsicht in die Ausschreibung der Linienbündel gut sei, auch wenn man bei Zuschlägen wenig machen könne.

### Zu TOP 4.

Regionalplan Mittelhessen – Reaktivierung der Bahntrassen

Das gesamte Kapitel 7 des Regionalplans Mittelhessen beschäftigt sich mit Mobilität. Herr Wieden merkt an, dass es weiterhin „kein großer Wurf in Dingen Weiterentwicklung“ sei. Herr Kraft habe eine gemeinsame Stellungnahme der Verbände zum Regionalplan eingereicht. Er erläutert, dass sich 15 Vereine in Mittelhessen zusammengeschlossen hätten. In diesem Kontext gab man eine gemeinsame Stellungnahme zum Regionalplan Mittelhessen und insbesondere zu Kapitel 7 ab. Zusammengefasst seien in dem Regionalplan keine neuen Bahntrassen hinzugekommen und auch keine weiteren gestrichen worden. Im Bestandsnetz müsse es mehr Möglichkeiten zum Ausbau geben, vor allem bei Halte-Stationen. Weiterhin wurde kritisiert, dass Flächen an Bahntrassen freigegeben und dies den Netzausbau für zukünftige Jahre verstellen würde. Denn die Trassen seien nun überplant für Landschaftsschutzgebiete, zu denen bestimmte Abstände eingehalten werden müssten. Herr Kortlüke fragt nach, ob nur der Personennahverkehr betrachtet wurde, oder zudem Güterumschlagplätze. Herr Kraft antwortet, dass auch auf den Güterverkehr und deren Umschlagplätze besonders in Kombination mit dem Straßenverkehr eingegangen wurde. Die gemeinsame Stellungnahme des „Bündnis ÖPNV-Wende Mittelhessen“ liegt dem Protokoll als Anhang bei.

Zu der Reaktivierung der Bahntrassen leitet Herr Wieden ein, dass die offizielle Pressemitteilung seitens der Auftraggeber der Vorstudie erst zum 01.04.2022 herausgegeben wurde, während vorab schon ein Artikel in der Zeitung erschienen war. Dem Fahrgastbeirat sollte in einer Sondersitzung zusammen mit geladenen Vereinen pro Reaktivierung und Interessierten die Ergebnisse der Vorstudie detaillierter präsentiert werden. Herr Kraft fragt, warum man die Vorstudie nach alten Verfahren und Kriterien auslege, wenn doch bekannt sei, dass ein neues Verfahren die Bewertung der Machbarkeit einer Reaktivierung Ende des Jahres herauskommen sollte. Wenn es von der Bürgerschaft in die Hände der Politiker gegeben werde, so in Marburg, werde es nie umgesetzt

werden, so Herr Kraft. Man müsse es nun ad Acta legen und dann neu anfangen. Herr Lang fragt nach, ob die Vorstudie denn schon öffentlich zugänglich sei? Frau Lampe antwortet, dass das Gutachten noch nicht vorliege und die Veranstaltung lediglich eine Präsentation der Ergebnisse dargestellt hätte.

Herr Wieden erklärt, dass es nun wichtig sei, die Trassen zu sichern und eben nicht zu entwidmen. Bei einer solchen Vorstudie seien immer zwei Faktoren sehr relevant: die Kosten und die Potentialanalyse. Denn sicher sei, dass es keine Zuschüsse unter dem Bewertungs-Faktor 1 gebe und das führe häufig zum Tod von öffentlichen Vorhaben (so auch hier). Man müsse also sehen, inwieweit die neuen Parameter diese beiden Faktoren beeinflussen könnten und dann Förderungen möglich seien. Herr Lang bemerkte, dass sich wohl auch der Nutzen und die Nutzenzeit ändern würde. Herr Kraft bekräftigte die Idee der Sondersitzung zu diesem Extrathema. Etwas verspätet traf Herr Schreiber just zu diesem Thema ein und ging vertiefter auf den Hintergrund ein. Wie bereits vorangegangen, sei die offizielle Pressemitteilung von Herrn Landrat Köberle aus Limburg und Herrn Schreiber und dem RMV erst letzten Freitag herausgegeben worden. Geplant sei weiterhin eine Sondersitzung zu veranstalten und die Wissenschaftler der Vorstudie zu einer Präsentation der Ergebnisse einzuladen. Dies sei sehr teuer, deswegen würde sich eventuell eine hybride Veranstaltung anbieten- man kläre noch den genauen Ablauf und die Planung. Die Sondersitzung solle zeitnah stattfinden und genutzt werden, um die Fakten abzuklären. Die Vorstudie sei unter den jetzigen Rahmenbedingungen ermittelt worden. Im Grunde gebe es nur Realisierungschancen bei der Solmstalbahn. Die Vorstudie sei zudem bereits vor ein bis zwei Jahren in Auftrag gegeben worden, wo es nur das alte Bewertungs-Verfahren gab. Herr Kraft fragt, ob es die Möglichkeit gebe, nochmals eine neue Studie mit dem neuen Verfahren durchführen zu lassen, das vor allem den Ländlichen Raum begünstigen würde. Herr Schreiber hingegen wies daraufhin, dass auch mit den zu erwartenden neuen Parametern im Verfahren die Diskrepanz zu groß sei und womöglich nur eine Teilstrecke der Solmstalbahn eine Chance auf Reaktivierung habe. Herr Lang wies auf eine zügige Organisation der Sondersitzung hin, um etwaige Umnutzungen zu verhindern, worauf Herr Wieden erläutert, dass vorher die Bahntrassen erst entwidmet werden müssten. Herr Schreiber ergänzt, dass dies aktuell im Regionalplan nicht vorgesehen sei und kein Antrag auf Entwidmung eingegangen sei. Die Sondersitzung solle für Ende Mai/ Anfang Juni geplant werden.

#### **Zu TOP 5.**

Virtuelles Treffen der Fahrgastbeiräte am 11.März 2022

Herr Kraft und Herr Wieden berichten, dass es in dem Treffen vor allem um die Frage gegangen sei, wie man die Fahrgastzahlen verdoppeln könne. Kurzfristig sei dies nicht möglich, denn dafür brauche es langfristige Investitionen in den Bereichen: Taktung, Ausbau und Fahrzeuge. Außerdem entstünden dann häufig Nadelöhre und Kapazitätsmängel sowie langwierige Verfahren. In dem Treffen hätte man allerdings für das generelle Tempolimit plädiert- das sei kurzfristig umsetzbar und eine politische Zeichensetzung. Zudem hätten unterschiedliche Verbände aus diversen Regionen ihre Organisationsstruktur vorgestellt, die sich zu Teilen von der unseren unterscheiden würden (beispielsweise seien jene Fahrgastbeiräte organisatorisch direkt bei den Verkehrsverbänden angesiedelt).

Im September findet das nächste Treffen der Fahrgastbeiräte in Hamburg statt. Zwei Mitglieder des Fahrgastbeirats Wetzlar und Lahn-Dill-Kreis können an diesem Treffen teilnehmen. Da Herr Wieden nicht verfügbar sein wird, bieten sich Frau Böcher und Herr Lühring stellvertretend an.

**Zu TOP 6.**

Schriftverkehr mit dem RMV bezüglich der neuen Regionalzüge

Herr Kraft berichtete, dass man den Kontakt zu DB Regio und dem RMV gesucht hatte, um sich die neuen Regionalzüge ansehen zu können. Bei der Mittelhessenbahn sei man zuerst zuversichtlicher gewesen, nachdem der RMV es aber vehement abgelehnt hatte, habe sich auch die Mittelhessenbahn zurückgezogen. Beim RMV verwies man auf den eigenen Fahrgastbeirat.

**Zu TOP 7.**

Fahrpreiserhöhungen im RMV-Gebiet

Herr Lang fügte hinzu, dass die Einzeltickets erhöht worden seien und das einen anderen Effekt auf die öffentliche Wahrnehmung habe. Erfreulich hingegen sei, dass die Preise der Abo's stabil geblieben wären. Herr Kortlüke erwiderte, dass dies nicht ganz zuträfe. Rund 80% der Fahrgäste nutzen kein Einzelticket und somit sei lediglich nur ein kleiner Kreis von der Fahrpreiserhöhung betroffen. Die mittelmäßige Erhöhung sei auf Kritik gestoßen, jedoch müsse man bedenken, dass die Erhöhung beim RMV noch moderat im Gegensatz zu anderen Verbänden ausgefallen sei.

Leider sind die eingegangenen Anträge zu TOP 7, 9 und 10 den Teilnehmenden nicht vorgelegt worden. In der Sitzung wurde der Antrag dann spontan ausgedruckt und den Teilnehmenden zur Vorlage gegeben. Herr Wieden äußert sich, dass der Fahrgastbeirat den Antrag von Pro Bahn in der Hinsicht unterstütze, als dass es sich um eine Verantwortung von Bund und Land handle und die Corona-Finanzierung nicht über Tarifierhöhungen ausgeglichen werden dürfe. Zudem müsse das Land Hessen sozialverträglich handeln. Ein entsprechender Beschluss werde verfasst werden. Frau Lampe wies daraufhin, dass die Nutzerfinanzierung eine politische Entscheidung sei und die Erhöhung von 1,5 Prozentpunkten für drei Jahre gegolten habe und dabei sei noch nicht einmal über Verkehrskürzungen gesprochen worden. Herr Wieden stellt fest, dass die Tarife von Bedeutung seien und stimmt so den Sprechern von Pro Bahn zu, dass sie zu veränderten Mobilitätsverhalten führten und letztlich zur Stärkung unserer Region. Der von Pro Bahn eingereichte Antrag werde noch verändert und dann als Beschluss zusammengefasst.

Herr Schreiber verweist auf die notwendige Verkehrswende und die daraus resultierenden explodierenden Kosten, die aber in eine soziale und ökologische Zukunftsplanung investiert werden müssten. In diesem Zusammenhang spricht Herr Kortlüke das kommende und diskutierte 9€-Ticket an. Zurzeit gebe es keine neuen Erkenntnisse, nur dass es zum 01.Mai oder 01.Juni kommen könnte. Die Variante des „Umsonst-Tickets“ wäre eher umsetzbar gewesen, als dieses bürokratische „Unmonster“. Frau Siegel fragt, ob man denn wenigstens Schülerinnen und Schülern das Ticket kostenlos zur Verfügung stellen könnte, um deren Mobilitätsverhalten frühzeitig und nachhaltig in eine klimafreundlichere Richtung zu lenken. Frau Lampe erwidert, dass die VLDW zurzeit noch mit den Nachwirkungen der Mehrwertsteuersenkung aus dem ersten Corona-Jahr zu kämpfen hätte. Zudem könne es zu Kapazitätsproblemen im Busverkehr kommen, wenn sich die Schüleranzahl der öffentlichen Nutzerinnen und Nutzer vermehre. In den Sommerferien ließe sich das kostenlose Ticket allerdings eher umsetzen. Weiterhin sei die Auszahlung ein bürokratisches Übel. Man beschließt im Fahrgastbeirat, dass man generell auf das 9€-Ticket zugunsten des „Umsonst-Tickets“ verzichte.

Wenn der Bund aber diese Idee des Tickets weiterverfolge und umsetzen wolle, so solle doch bitte mindestens das Ticket für Schülerinnen und Schüler kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

**Zu TOP 8.**

Streckensperrung Main-Weser-Bahn zw. Friedberg und Frankfurt a.M.

Laut Pro Bahn plane der RMV eine Streckensperrung für 8 Wochen auf der Strecke des Mittelhessenexpress Richtung Frankfurt am Main. Damit fahre der Mittelhessenexpress RE99 nur noch nach Hanau, von wo aus man in die S-Bahn Richtung Frankfurt umsteigen müsse. Jede zweite Stunde führe der RE99 nach Frankfurt am Main Hbf. Herr Kortlüke fragt nach einem Schienenersatzverkehr, der dann verkehren müsste? Herr Kraft verneint dies jedoch. Herr Wieden ergänzt, dass diese Änderung auch nicht in der digitalen Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn (bzw. des RMV) zu finden seien. Der Fahrgastbeirat schloss einen entsprechenden Beschluss zu verfassen, der sich gegen eine solche lange Streckensperrung mit nicht vorhandenen Schienenersatzverkehr richte.

**Zu TOP 9.**

Haltestelleneinrichtung und Sanierung des Bahnhofs Dutenhofen

Der Antrag zu TOP 9 wird dem Protokoll nachgereicht und wird für die nächste Sitzung im Juli auf die TOP genommen.

**Zu TOP 10.**

Hinweistafeln am ZOB Wetzlar

Der Antrag zu TOP 10 wird dem Protokoll nachgereicht und in das Protokoll aufgenommen. Am Bahnhof Wetzlar solle nach Möglichkeit ein besseres und informativeres Informationsschild zu den Busbahnsteigen errichtet werden. Man bat zudem die Uhr auf dem Platz zwischen Forum und Bahnhof zu stellen. Diese sei leider bei ca. 12 Uhr stehen geblieben.

**Zu TOP 11.**

Bericht der lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar (LNO WZ)

Der Nahverkehrsplan sei als Entwurf für Anfang Mai angekündigt worden und es folge die Öffentlichkeitsbeteiligung. Herr Kortlüke teilt mit, dass weiterhin nichts zu berichten sei bzw. kein Bericht der LNO WZ vorliege.

**Zu TOP 12.**

Bericht der lokalen Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises (VLDW GmbH)

Frau Lampe schildert die anstehenden Vorhaben und Marketing des VLDW, die nachstehend als Unterpunkte aufgeführt werden:

## PLANUNG

- Momentan keine größeren Projekte
- Baustelle mit Vollsperrung zwischen Holzhausen und Greifenthal (ca. 20 Wochen – Umleitung über Greifenstein – Sinn-Edingen nach Katzenfurt), Abstimmung mit Hessen Mobil und Kommunen läuft, große Einschränkungen für ÖPNV (Notfahrplan – Einstellung Linie 204), Schülerverkehr wird mit Baustellenfahrplan gefahren über Umleitung – höherer Zeitaufwand, Zusatzkosten durch Zusatzbusse. Betroffen: Grundschule Katzenfurt, Gesamtschule Ehringshausen, weiterführende Schulen in Herborn und Dillenburg. Betroffene Linien 204 (Allendorf-Ehringshausen), 205 (Ehringshausen/Greifenstein – Grundschule Katzenfurt), Linie 206 (Greifenstein - Grundschule Katzenfurt/Herborn)
- Baustelle Erda/Mudersbach - Baustellenfahrplan Linie 415 und 406 im April 2022
- Baustelle Braunfels – Anbindung Gewerbegebiet (Linie 185, 172) – Regelung Linienverkehr frei für Gelenkbusse nach, Solobusse über Umleitung „Attenbach“ – nach Intervention VLDW

## MARKETING

- Hessentag Haiger 2022 – wurde abgesagt
- Schülerticket Hessen Broschüre und Infokampagne in Vorbereitung
- Infoheft „Volle Lotte“ soll wieder an alle Grundschüler LDK (4. Klasse) verteilt werden
- Anzeigenschaltung RMVmobil Sommer Juni 2022 erfolgt mit SchülerTicket Hessen Info

Bezüglich der Baustellen von Bushaltestellen sei es bei den beiden Orten Nenderoth und Rodenroth zur quasi vollkommenen Abschottung der Orte gekommen und ob man bei solchen Vollsperrungen denn ein entsprechendes Alternativangebot machen könne? Frau Lampe erwidert, dass Teilsperungen aufgrund von neuen Arbeitsschutzregulierungen nicht mehr möglich seien und Hessen Mobil immer mit Vollsperrungen arbeite. Herr Schreiber ergänzt, dass es sich um eine neue Vorgabe der Unfallkasse handle und auf den verbesserten einzuhaltenden Abstand der Bauarbeiter und Bauarbeiterinnen ziele. Die Stadt Braunfels habe vorgemacht, dass man bei einer solchen Baustellenvollsperrung einen Bürgerbus einrichten könne (Braunfels-Bonbaden). Die Gemeinden müssten dann allerdings auch aktiver werden. Frau Schneider verweist in Bezug auf Hessen Mobil auf die Gewährleistung der Erreichbarkeit. Herr Kortlüke entgegnet einem „Hessen Mobil“-Bashing und spricht sich für deren frühe und konstruktive Arbeit, auch in Hinblick auf wissenschaftliche Unterstützung bei Großbaustellenprojekte, aus. Somit müsse man als Gemeinde frühzeitig solche Beeinträchtigungen verhindern, indem man sie berücksichtige und entsprechend dagegenghandle. Herr Wieden bekräftigte, dass man bei langen Baustellenphase vor allem im Sinne der Betroffenen handeln möge.

### **Zu TOP 13.**

Termin Klausurtagung und Verschiedenes

Im Anschluss an diese Diskussion kommt es zwischen Frau Lampe Herrn Kraft als Sprecher von Pro Bahn (und auch zugleich in der Gemeindevertretung Lahнау tätig) zu einer kontroversen Diskussion der Linie 24 (Wetzlar-Gießen). Der Disput solle nach Möglichkeit außerhalb des Fahrgastbeirates beigelegt werden; Herr Wieden bietet sich als Mediator an.

Als positives Feedback berichtet Frau Siegel von den „wunderbar frei geschnittenen Fahrradunterständen am Wetzlarer Bahnhof“, und dass es eine Freude sei, dort sein Fahrrad abzustellen.

In einem letzten Punkt legt man sich für die Klausurtagung auf den 09. Juli 2022 in Herborn fest. Die Klausurtagung wird von etwa 9 Uhr morgens bis 15:30 Uhr stattfinden. Der Fahrgastbeirat endet um 19:05 Uhr.

Wetzlar, 07.04.2022

gez.

Hans-Dieter Wieden  
Sprecher

Arabella Franz  
Schriftführerin