



Wetzlar, 23.06.2022

NIEDERSCHRIFT

Gremium	Fahrgastbeirat für die Stadt Wetzlar und den Lahn-Dill-Kreis
Sitzung Nummer	5. Sitzung, Wahlperiode 2021-2026, Sondersitzung
Datum	01.06.2022
Sitzungsbeginn	17:00
Sitzungsende	19:00
Ort	Raum 1003, Wilhelm-von-Oranien-Schule Dillenburg, Jahnstraße 1, 35683 Dillenburg

TeilnehmendeSprecher:

Hans-Dieter Wieden

Teilnehmenden:

Herr Arne Beppler

Frau Barbara Böcher

Herr Norbert Kortlüke

Herr Friedrich Lang

Frau Stefanie Schlosser

Herr Heinz Schreiber

Frau Henrike Siegel

Herr Alexander Hentschel

Gäste:

Herr Stephan Kretzer (Dietzhöhlzalbahn e.V.)

Herr Torsten Haas (Dietzhöhlzalbahn e.V.)

Herr Michael Kretzer (Dietzhöhlzalbahn e.V.)

Herr Peter Forst (RMV)

Herr Dirk Plate (VLDW)

Herr Stefan Scholl (Mitglied Kreistag)

Herr Auth (ZIV, Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, per Video zugeschaltet)

Herr Krannich (Mailänder Consult GmbH, per Video zugeschaltet)

Schriftführer/-in

Arabella Franz

Entschuldigt fehlten:

Herr Kai Böhmer

Frau Susanne Wind

Frau Tina Triller

Herr Raymond Clemo

Herr Manfred Schieche

Herr Christof Pfeifer

Herr Helmut Lehr

Herr Jochen Horz

Herr Thomas Kraft

Herr Armin Lühring

Frau Christel Payer

Frau Susanne Redecker

Frau Petra Schneider

Sitzungsverlauf

Herr Wieden begrüßt die Anwesenden zur 5. Sitzung des Fahrgastbeirates als Sondersitzung zum Thema „Reaktivierung der Bahntrassen der Dietzhöhlzal- und Solmstalbahn. Insbesondere begrüßte Herr Wieden die Gäste seitens des RMV und des Dietzhöhlzalbahn Vereins. Dem Rederecht der Gäste wurde durch eine einfache Abstimmung nicht widersprochen.

Zu TOP 2

Vorstellung Vorstudie „Reaktivierung Dietzhöhlzalbahn, Solmsbachtalbahn“

Die Veranstaltung wurde als hybrides Format durchgeführt. Das bedeutet, dass die Vorstellenden digital über einen Online-Zugang zu den in Präsenz Teilnehmenden zugeschaltet wurden. Herr Auth begann seine Präsentation der Ergebnisse zur Vorstudie der Reaktivierung der Dietzhöhlzalbahn und der Solmstalbahn (die Weitalbahn wurde ausgeblendet, da sich diese nicht im Lahn-Dill-Kreis befindet, jedoch mit den beiden anderen Bahntrassen von der VLDW in Auftrag gegeben wurde).

Im besonderen Fokus der Vorstudie zur Machbarkeit einer Reaktivierung der Bahntrassen lag die technische Machbarkeit. Der Leistungsumfang der Vorstudie umfasste erste Aussagen in Hinblick auf eine Machbarkeit der Reaktivierung der genannten Bahntrassen und sollte somit eine Richtung aufzeigen, in die weitere Untersuchungen führen könnten. Sinn und Zweck der Vorstudie sei daher, das Einsparungspotential sowie die aktuellen Kosten bei einer Reaktivierung der entsprechenden Bahntrasse zu ermitteln. Angewendet wurde das Projektdossierverfahren, ein Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen. Die Studie wurde 2021 in Auftrag gegeben, sodass noch das standardisierte Bewertungsverfahren aus 2016 zum Einsatz kam. Dieses Jahr noch soll hingegen vom Bundesverkehrsministerium ein novelliertes Bewertungsverfahren veröffentlicht werden, das Umweltaspekte und auch den Güterverkehr stärker mit in die Bewertung einbeziehen soll. Allerdings ist dies zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Vorstudie noch nicht freigegeben und konnte bei dieser Vorstudie nicht angewendet werden. Zum Ziel hatte die Vorstudie letzten Endes, eine erste Einschätzung zur Förderfähigkeit eines solchen Vorhabens zu geben.

Dietzhöhlzalbahn

Das Ergebnis zur Dietzhöhlzalbahn fiel generell negativ aus. Die Kostentreiber bei der Reaktivierung seien vor allem die Instandsetzung. Um Einsparungspotentiale zu erzielen, sei es notwendig, bestehende Buslinienverbindungen zu brechen. An der Schülerbeförderung und den damit verbundenen Buslinien könne nicht eingespart werden, da weitere Orte im Umkreis angefahren würden und dies außerhalb des Einflussgebiets der Bahnstrecke bzw. ohne Bahnanschluss liege (beispielsweise Mandeln und/oder Manderbach). Eine Konkurrenz zum Bahnverkehr stelle beispielsweise die Linie 302 dar, bei der die Herausnahme von Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs durchaus diskutiert werden könne. Auch die Verlagerung von MIV (motorisiertem Individual-Verkehr) auf den Öffentlichen Nahverkehr sei mit gerade einem Prozent nicht hoch. Der Erwartungswert für den Mehrwert im ÖPNV müsste jedoch sehr viel höher oder hoch wie der notwendige Wert liegen, um die Investitionen volkswirtschaftlich rechtfertigen zu können. Allerdings ist die Differenz so groß, dass eine Förderung nicht erwartet werden könne.

Solmstalbahn

Bei der Solmstalbahn fiel das Ergebnis ebenfalls negativ aus. Die Investitionskosten würden bei 57 Millionen Euro liegen und seien noch höher als bei der Dietzhöhlzalbahn. Anpassungen seien im Busverkehr so gut wie nicht möglich und nur bei wenigen Linienfahrten eine Überlegung wert. Die Verlagerung vom MIV sei bei dieser Strecke mit 4% eher gegeben. Bedacht werden müssten hier die Parkraummöglichkeiten, nicht nur in Solms, sondern auch in Wetzlar. Allerdings sei auch hier der Erwartungswert zu gering, um eine Förderung bei einer Reaktivierung zu erhalten.

Deshalb wurde vom RMV und der VLDW gemeinsam mit den Gutachtern die Idee entwickelt, nur eine Teilstrecke der Solmstalbahn zu reaktivieren: Den Abschnitt zwischen Brandoberndorf und Kraftsolms. Allerdings falle auch hier der Erwartungswert zu gering aus.

Letztendlich sei die Teilstrecke der Solmstalbahn noch am vielversprechendsten von den untersuchten Bahntrassen. Perspektivisch werde empfohlen, systemoffen die Verbesserung des ÖPNV insbesondere zwischen Braunfels und Wetzlar zu prüfen. Eventuell könnte das novellierte Bewertungsverfahren ein positiveres Ergebnis zur Folge haben; hier müsste jedoch eine neue Bewertung beauftragt werden. Die Präsentation kann dem Anhang des Protokolls entnommen werden.

Rückfragen zur Präsentation

Herr Lang fragte nach, warum als Durchschnittsgeschwindigkeit 50 km/h angenommen wurden. Immerhin sei auf den geraden trassierten Bahnstrecken durchaus eine höhere Geschwindigkeit möglich. Herr Krannich antwortete, dass sich die Durchschnittsgeschwindigkeit von 50km/h aus den geringen Stationsabständen ableitet, die keine hohen Geschwindigkeiten über längere Strecken zuließen.

Frau Böcher fragte, warum bei der Solmstalbahn nur bis nach Wetzlar gerechnet und nicht die Stadt Gießen mit in die Berechnungen einbezogen wurde. Dies sei eventuell für Studierende besonders attraktiv. Herr Auth antwortete, dass das Angebot zwischen Wetzlar und Gießen bereits recht gut sei und eine Aufnahme zu höheren Kosten führe. Außerdem seien mit dem unterstellten Fahrplan gute Anschlüsse in Wetzlar nach Gießen gegeben. Die Erweiterung sei aus diesen Gründen nicht ins Betriebskonzept mitaufgenommen worden.

Herr Lang fragte, ob der Haltepunkt Dillenburg Industriestandort, besonders in Bezug auf das Krankenhaus, mitaufgenommen wurde? Herr Krannich antwortete, dass der Haltepunkt vor dem Stahlwerk liege und die Innenstadt somit miterschließe.

Herr Wieden fragte nach, ob eine Vorstudie unter Berücksichtigung des novellierten Bewertungsverfahrens zu einem positiveren Ergebnis führen würde. Herr Auth antwortete, dass er sich auch nicht zu 100% sicher sei, da die Details des novellierten Bewertungsverfahrens noch nicht bekannt seien. Tendenziell erwarte er ein leicht positiveres Ergebnis, sodass die Bewertung für die Solmstalbahn um 1 herum sein könnte. In Bezug auf die Dietzhöhlzalbahn sei dieser Effekt jedoch eher unwahrscheinlich. Herr Wieden fragte daraufhin noch einmal nach der Berücksichtigung des Güterverkehrs unter dem jetzigen standardisierten Bewertungsverfahren. Herr Auth äußerte, dass es am Anfang mit angesprochen wurde, jedoch im 2016er Verfahren kein konkreter Gegenstand gewesen sei. Im neuen Verfahren sei das Potential in Bezug auf den Güterverkehr jedoch höher.

Frau Böcher fragte an Herrn Kortlüke gerichtet, ob eine bessere ÖPNV-Verbindung nach Braunfels in Bezug auf Verkehrsverringerung für die Stadt Wetzlar interessant sei? Herr Kortlüke antwortete, dass es keine feste Meinung gebe und es sich um eine systemabhängige Verbesserung handle. Derzeit werde der Nahverkehrsplan der Stadt Wetzlar ausgearbeitet.

Vorstellung Gegendarstellung durch Verein Dietzhöltalbahnhof

Herr Kretzer stellte die Arbeit des Dietzhöltalbahnhof e.V. vor und kritisierte in vier wesentlichen Punkten die Vorstudie zur Reaktivierung der Bahntrassen. Allgemein warf er der VLDW, dem RMV und dem Kreisausschuss vor, durch die „politische“ Mitfinanzierung der Vorstudie einen politischen Interessenskonflikt zu generieren.

Die Investitionskosten seien nicht nachvollziehbar und man berufe sich vor allem auf Erfahrungswerte und Annahmen, die nicht die realitätsnahen Kosten wieder spiegeln würden. Der Rückbau sei beispielsweise kostenneutral, da die Verschrottungskosten durch den Schrotterlös wieder gut gemacht würden. Die Wiederherstellungskosten seien mit dem konventionellen Streckenumbau berechnet worden, aber weshalb wurde kein Umbauzug in Betracht gezogen? Es sei zudem nicht nachvollziehbar, weshalb der Kreuzungsbahnhof in Wissenbach eingeplant wurde. Aus Sicht des Vereins seien Frohnhausen und Eibelshausen geeigneter. Weiterhin bestünde in Dillenburg keine Kompatibilität zwischen der für die Strecke vorgesehenen Signaltechnik und dem bestehenden Stellwerk, und es solle darüber nachgedacht werden ein elektronisches Stellwerk zu installieren, um die Kompatibilität zu erhöhen.

Aus Perspektive des Vereins solle konzeptionell der Bus der Zubringer zur Bahnstrecke sein, sodass die aktuelle Lesart des Parallelverkehrs von Bus und Bahn nicht nachvollziehbar sei. Zum Beispiel könne man die Holderbergschule, welche direkt an der Bahnstrecke liegen würde, mit in das Konzept integrieren.

Verlagerungspotential von MIV auf Bahn bzw. von Bus auf Bahn habe entgegen der Berechnung des Planungsbüros ein viel größeres Potential. Beispielsweise liege die alleinige Fahrtzeit des Buses bei ca. 50 min., während der Zug allerhöchstens 27 min. für dieselbe Strecke benötigen würde (Ewersbach-Dillenburg). In Hinblick auf die bevorstehende Verkehrswende befinde man sich laut Verein in einer Rückwärtsbewegung. Zudem seien die Wege zu den Bahnhaltstellen teilweise kürzer als zu den Bushaltstellen und würden damit das Verlagerungspotential erhöhen.

Weiterhin seien Klima- und Umweltaspekte außen vorgelassen worden, allerdings zeige gerade hier die Bahn positivere Werte und sei wichtig für die Verkehrswende. Im Fazit forderte der Verein Dietzhöltalbahnhof eine neue Begutachtung unter Berücksichtigung der dargestellten Schwachstellen und unter Heranziehen des neuen Bewertungsverfahrens. Die umfangreichen Punkte und Darstellungen des Dietzhöltalbahnhof Vereins lassen sich der Präsentation entnehmen, die dem Protokoll beiliegt.

Diskussion

Zuerst gaben Herr Krannich und Herr Auth zu den jeweiligen Punkten, die in der Präsentation genannt wurden, eine Stellungnahme ab. Diese kann ausführlich dem Anhang des Protokolls entnommen werden. Auch zu den Punkten des Parallelverkehrs von Bus und Bahn und des Verlagerungspotentials gab die VLDW als Mitauftraggeber der Studie eine ausführliche Stellungnahme ab. In weiteren Anhang liegt dem Protokoll eine gemeinsame schriftliche Stellungnahme des VLDW und des RMV u. a. zu den Punkten der Beauftragung und der Verkehrskonzepte bei.

Herr Wieden wies noch einmal darauf hin, dass die Diskussion perspektivisch gedacht und geführt werden müsse, Zubringer müssten in die Fahrzeit miteingeplant werden. Ein besonderer Kritikpunkt, den Herr Kretzer vortrug, sei die fehlende Transparenz und nicht belegte Annahmen und Schlussfolgerungen. Dadurch sei die gesamte Vorstudie nicht nachvollziehbar. Zudem seien

die verschiedenen Verkehrsmittel, wie der MIV oder das Fahrrad nicht zukunftsprospektiv optimal aufeinander abgestimmt.

Herr Schreiber widersprach vehement dem Kritikpunkt des Interessenkonflikts. Man sei sich bewusst, den ÖPNV stärken zu wollen und man sei ergebnisoffen an die Vorstudie herantreten. Es gebe weitere Fragen zu berücksichtigen, darunter auch, ob eine Machbarkeitsstudie auf Grundlage dieser Vorstudie in Auftrag gegeben werden solle. Die finanziellen Ressourcen seien bereits knapp und es sei mehr daran getan und höher priorisiert, genügend Takte im Busverkehr anbieten zu können. Herr Forst (RMV) bekräftigte, dass die Beteiligung der VLDW an der Vorstudie nichts mit Einflussnahme zu tun habe und im Gegenteil der generellen Vorgehensweise im RMV entspreche.

Letzten Endes richtete Herr Wieden an beide Seiten seinen Dank. In Hinblick auf die Vorstudie wurde beschlossen (mit einer Gegenstimme von Herrn Schreiber), dass eine erneute, vertiefte Untersuchung unter Beachtung eines zukunftsgerichteten und intermodalen Verkehrs in Auftrag gegeben werden sollte, wohlwissend, dass verstärkt Geld in die Hand genommen werden müsste.

Zu TOP 3. Verschiedenes

Herr Wieden bat noch einmal darum, dass Streckensperrungen aufgrund von Bauarbeiten frühzeitiger bekannt gegeben werden sollten. Herr Forst erläuterte dazu, dass auch der RMV nicht wesentlich früher über das Europäische Fahrplanzentrum informiert werde. Bis zur letzten Minute könne es immer wieder kurzfristige Änderungen in der Bauplanung geben, was sich auf die Bekanntmachung von Baufahrplänen auswirke. Es sei auch für den RMV eine Herausforderung.

Frau Böcher fragte noch einmal nach, wie es mit Baustellen dieses Jahr aussehen würde, vor allem, da Fahrräder ja nicht mit in den Schienenersatzverkehr mitgenommen werden könnten. Herr Forst antwortete, dass er es nicht ausschließen könne und Baustellen generell zunehmen würden. Die DB habe das Problem zu bewältigen, dass Baustellen auch immer wieder einmal verschoben und neu berücksichtigt werden müssten.

Zum Schluss beendete Herr Wieden die Sitzung. Die nächste Sitzung wird am 09.07.2022, jedoch nicht öffentlich und als Klausurtagung stattfinden.

Wetzlar, 23.06.2022

gez.

Hans-Dieter Wieden
Sprecher

Arabella Franz
Schriftführerin