

# DIE LUMDATALBAHN REAKTIVIEREN!

Verein Lumdatabahn e. V.



**Der Verein Lumdatabahn e. V.  
ist Mitglied im Deutschen  
Bahnkunden-Verband  
und Region Gießenerland e. V.**



Mit dem Wort Lumdatabahn bezeichnet man die Eisenbahnstrecke zwischen Lollar und Grünberg im Teilraum Nord des Landkreises Gießen. Der Abschnitt zwischen Lollar und Rabenau-Londorf wurde bis zum 30. Mai 1981 regelmäßig von Personenzügen befahren. Die Bahntrasse ist eingleisig, nicht elektrifiziert und verläuft entlang des Flüsschens »Lumda«.

## Zurzeit gliedert sich die Strecke in drei Abschnitte

Der Abschnitt Lollar–Staufenberg–Mainzlar ist eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur und mit 20 t Achslast befahrbar. Sie war bis Ende 2016 eine öffentliche Infrastruktur. Diese belieferten die in Mainzlar ansässigen Didierwerke. Auch fanden auf diesem Abschnitt bis Ende 2016 regelmäßig Sonderfahrten mit unterschiedlichen Schienenfahrzeugen statt – so zum Beispiel zum Schmaadleckermarkt in Lollar (erster Sonntag im September) oder Ende 2016 »Weihnachtliches Weichenstellen« (Rollender Infotag). Seit Januar 2017 ist die Strecke stillgelegt.

Der Abschnitt Staufenberg–Mainzlar bis Londorf ist seit 1991 ohne Betrieb und formal betreiberlos. Er wird ohne kommerzielle Ziele durch überwiegend ehrenamtliche Arbeit gepflegt. Daher sieht die Strecke an einigen Stellen noch so aus, als wäre hier gestern erst der letzte Zug gefahren. Die Arbeiten der Vegetationspflege dienen der Kostenreduktion im Rahmen einer neuen NKU (Nutzen-Kosten-Analyse).



*Vor der herbstlichen  
Streckenpflege im Jahr 2019.  
Foto: Kerstin Lotz*

Leider behindern einige technische Aspekte (defekte Bahnübergänge, Brücken usw.) die Eigentumsverhältnisse und eine fehlende Betriebsgenehmigung zurzeit die Befahrung diesen Streckenabschnitts im Rahmen von zum Beispiel Sonderfahrten.

Der Personenverkehr auf dem Abschnitt Londorf bis Grünberg wurde bereits am 29. Mai 1963 eingestellt. Der Rückbau dieses Streckenabschnitts erfolgte bereits 1965. Heute dient dieser Abschnitt teilweise als Lumda-Wieseck-Radrundweg.

## Der lange Weg zur Reaktivierung

Die erste Untersuchung zu einer möglichen Reaktivierung der Lumdatabahn wurde bereits zu Beginn der 1990er Jahre und damit vor der Bahnreform erstellt.

Die Lumdatabahn AG war eine als Aktiengesellschaft organisierte Reaktivierungsinitiative, die die Wiederaufnahme des Betriebes durch Übernahme der Eisenbahninfrastruktur anstrebte. Als sie von interessierten Bürgern gegründet wurde, gingen diese davon aus, dass eine Übernahme der Infrastruktur durch



16.12.2016 Bahnhof Lollar,  
letzte mögliche  
Fahrt Mainzlar–Lollar  
Foto: Walter Brück



Bahnhof Allendorf/Lumda:  
Im Februar 1980 gab es im  
Lumdata noch regelmäßigen  
Personennahverkehr.  
Foto: AGHA e. V.



Schienenabbauzug mit  
Dampflok in Grünberg-Lumda  
im Winter 1963/64.  
Foto: Willi Borträger



Der letzte Güterzug im  
Spätsommer 1990.  
Foto: Egbert von Steuber

**Verein Lumdatalbahn e. V.**  
**Marktstraße 24**  
**35469 Allendorf (Lumda)**

**mail@lumdatalbahn.de**  
**www.lumdatalbahn.de**  
**www.facebook.com/LB.Verein**  
**www.twitter.com/Lumdatalbahn\_eV**

**Eingetragen im**  
**Vereinsregister Gießen (VR 4406)**

**Vertretungsberechtigter Vorstand:**  
**Manfred Lotz (1. Vorsitzender)**  
**Friedrich Lang (2. Vorsitzender)**  
**Kerstin Lotz (Schriftführerin)**  
**Christa Becker (Kassenwartin)**

ein regionales Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen eine deutlich bessere Ausgangsposition für den Reaktivierungsprozess schüfe. Die Lumdatalbahn AG wurde inzwischen aufgelöst, nachdem sie ihr Kapital über ca. zwei Jahrzehnte in den Streckenerhalt und die gutachterliche Begleitung des Reaktivierungsprozesses gesteckt hatte. Auch zwei Bahnsteige am damals noch betriebenen Streckenabschnitt Lollar–Mainzlar für den Sonderverkehr wurden maßgeblich durch das Geld der Lumdatalbahn AG und durch ehrenamtliche Arbeit erstellt.

Die verkehrspolitische Arbeit der Lumdatalbahn AG hat der Verein Lumdatalbahn e. V. mit heutigem Sitz in Allendorf (Lumda) übernommen. Der Verein kümmert sich darüber hinaus auch um die Erhaltung des Kulturguts Eisenbahn im Lumdata. Im September 2017 wurde im Infrastrukturausschuss des Gießener Kreistags eine weitere präzisierete Untersuchung zur Strecke vorgestellt. Diese Studie enthält ein als »Vierter Mitfall« bezeichnetes Szenario, wonach sich der Betrieb der Lumdatalbahn lohnt, wenn eine Kombination von Bahnen und Bussen zum Einsatz kommt.

Die Gutachter haben die Bezeichnung »Vierter Mitfall« vielleicht auch deshalb gewählt, um das Betriebskonzept von den früheren Untersuchungen abzugrenzen. Frühere Untersuchungen waren von einer Bedienung der Strecke teilweise im Halbstundentakt ausgegangen. Dadurch hätte zwingend ein Kreuzungsbahnhof mit der entsprechenden Signalisierung geschaffen werden müssen.

Durch den Verzicht auf den Halbstundentakt und die Ergänzung des Fahrplans mit Bussen sollen die Investitionskosten bei etwa 11 Mio. € bleiben. Zuvor war die Summe von 14 Mio. € genannt worden. Außerdem bietet das im September 2017 vorgestellte Betriebskonzept den Vorteil, dass weiterhin Busse im Direktverkehr von den Stadt- und Gemeindeteilen der Lumdata-Kommunen bis nach Gießen fahren.



## Soweit waren wir noch nie – die Detailplanung der Lumdatalbahn kann beginnen!

Für die Reaktivierung der Lumdatalbahn wurden im Jahr 2018 ganz entscheidende Weichen gestellt, so dass Anfang 2019 die Vergabe eines Detailauftrages erfolgen konnte. Hessens grüner Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hat eine Beteiligung des Landes an den Reaktivierungskosten der Lumdatalbahn in Aussicht gestellt und dem Landkreis Gießen die Aufnahme der Vorplanung empfohlen.

Die Empfehlung war die Voraussetzung dafür, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sich mit Fördermitteln an der Planung beteiligt. Insbesondere müssen dabei die konkreten Investitionskosten ermittelt werden. Als besonderen Nutzen haben die Gutachter eine Verlängerung der Reiseweiten bei den künftigen Bahnpendlern herausgestellt. Im Klartext heißt das, Menschen werden im Lumdatal wohnen, weil sie per Bahn in annehmbarer Zeit einen attraktiven Arbeitsplatz erreichen können. Gleiches gilt für Freizeitangebote,

*Sonderfahrt 2016  
Foto: Kerstin Lotz*



### **Das Grundangebot auf der Schiene wird der Stundentakt sein**

*Möglicher Starttermin für die Lumdatalbahn ist der Fahrplanwechsel 2022/23  
Foto: Gregor Atzbach*



etwa im Rhein-Main-Gebiet oder umgekehrt. Des Weiteren profitieren Studenten und Schüler in hohem Maße ebenso wie ältere Menschen und Menschen mit Handicap.

Am 6. September 2018 hat der Kreistag des Landkreises Gießen einstimmig beschlossen, den Planungsprozess für die Lumdatalbahn Lollar-Rabenau/Londorf zu beginnen. Konkret geht es um die beiden ersten Stufen eines insgesamt vierstufigen Planungsprozesses bis zur Baureife. Heute – zwei Jahre später – liegen noch keine Ergebnisse vor.

## Was genau wird geplant?

Die Lumdatalbahn verläuft zwischen Lollar an der Main-Weser-Bahn und Rabenau/Londorf komplett im Landkreis Gießen. Die Verkehrsströme bewegen sich primär auf die Universitätsstadt Gießen zu, deren Bahnhof zu den verkehrsreichsten in Hessen gehört.

Mit einem kombinierten Bahn- und Busmodell unter Verzicht auf einen Kreuzungsbahnhof sowie mit der Einbindung in das größere Ausschreibungsgebiet »Wetterau« des RMV konnten die Kosten so weit gesenkt werden, dass ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor am Ende der Bewertung stand.

Das Grundangebot auf der Schiene wird der Stundentakt sein und nicht der Halbstundentakt, den frühere Untersuchungen zum Gegenstand hatten. Mit dem Erhalt der Buslinie wird dem Wunsch zahlreicher Bürgerinnen und Bürger nach umsteigefreien Verbindungen Rechnung getragen, zumal die Kernstadt von Staufenberg nicht im fußläufigen Bereich der Bahnstationen liegt. Dennoch werden nach der Prognose rund 1500 Fahrgäste pro Werktag die Schiene nutzen.

## Wann kann die Lumdatalbahn ihren Betrieb aufnehmen?

Ein möglicher Starttermin für die Lumdatalbahn ist der Fahrplanwechsel 2022/23, wenn das Dieselnetz »Wetterau« vom RMV neu vergeben wird. Derzeit wird es von der Hessischen Landesbahn mit Triebwagen vom Typ GTW 2/6 betrieben und beinhaltet die von Friedberg ausgehenden Dieselstrecken nach Friedrichsdorf, Nidda und Wölfersheim sowie die Main-Kinzig-Bahn Gelnhausen–Nidda–Gießen.

Gießen würde dann auch der Anschlusspunkt zur Lumdatabahn, wobei durchgehende Fahrgastfahrten von der Main-Kinzig-Bahn zur Lumdatabahn und umgekehrt aufgrund der Keillage des Gießener Bahnhofs nicht möglich sind. Für diese verkehrlich sehr sinnvollen Fahrten (Gießen verfügt über vier Bahnstationen, von denen sich drei durch die Kombination Lumdatabahn/Lahn-Kinzig-Bahn miteinander verknüpfen ließen) müsste eine Wendemöglichkeit im südlichen Gießener Gleisvorfeld geschaffen werden. In Gießen ließe sich das Wendegleis mit einem neuen Haltepunkt »Gießen-Süd« verbinden, der auch der Erschließung des südlichen Uniklinik-Geländes sowie der Veterinärklinik dienen könnte.

Eine weitere Möglichkeit, die Lumdatabahn mit anderen Strecken zu verknüpfen, besteht in einer Durchbindung der Lumdatabahn-Züge nach Wetzlar oder sogar noch weiter ins Lahntal (zum Beispiel nach Weilburg).

Aus der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 24.8.2020:

## *Lumdatabahn schafft Platz im Nahverkehr*

ALLENDORF/LDA – (red). Seit der vollständigen Öffnung der Schulen am 17. August werde deutlich, dass die Busse im Lumdata zu bestimmten Tageszeiten zu voll sind, heißt es in einer Pressemitteilung des Vereins Lumdatabahn. Das sei einer der Gründe, warum die Mitglieder auf eine zügige Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Rabenau-Londorf und Lollar drängten.

### **Sitzplatzvergleich**

Der Verein habe die Sitzplatzzahlen der Verkehrsträger miteinander verglichen. Ein Gelenkbus biete als 18 Meter langes Standardfahrzeug 49 Sitzplätze, bei maximaler Ausnutzung der zulässigen Nutzlänge 57. Andere für den Überlandverkehr geeignete Modelle hätten zwischen 45 und 49 Sitzplätzen.

Der von der Hessischen Landesbahn bestellte Triebwagenzug Coradia Lint verfüge über 120 Sitzplätze. Laut Verein könnte ohne erhöhten Personalaufwand der Coradia Lint in Doppeltraktion fahren, so dass 240 Sitzplätze zur Verfügung stün-

den. Wichtig sei es, Busse und Bahnen so einzusetzen, dass jedes Verkehrsmittel seine Stärken ausspielen kann.

### **Drei Säulen**

Das Grundangebot soll nach Ansicht des Vereins jeweils aus einem Stundentakt im Bahn- und Busverkehr bestehen, damit sich Bahn und Bus ergänzen und ein vielfältiges Mobilitätsangebot entsteht. Im Radverkehr zu den Stationen sehe man die dritte Säule eines umweltverträglichen Konzepts.

Vereinsvorsitzender Manfred Lotz: »Für ältere Menschen und jüngere Kinder ist es wichtig, wohnortnah einzusteigen und nah am Ziel auszusteigen, beispielsweise am Einkaufsmarkt oder an der Schule. Jugendliche und Erwachsene fahren meistens weiter nach Gießen oder ins Rhein-Main-Gebiet. Da hat die Bahn eindeutige Vorteile. Mit dem heutigen Busverkehr fördern wir leider das Elterntaxi mehr als den Klimaschutz.«

# WEITERE STRECKENAKTIVIERUNGEN IN MITTELHESSEN MÖGLICH

Stephan Kannwischer und Jörg Bergstedt

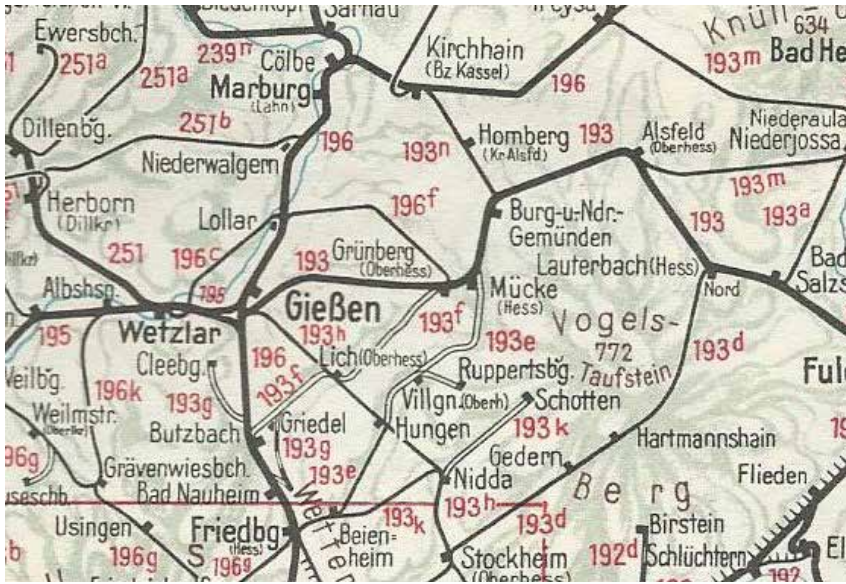
Die Lumdatalbahn ist nicht die einzige Bahnlinie im Umland von Gießen, die einst Güter und Menschen transportierte, heute aber stillliegt. Eine alte Karte zeigt das dichte Streckennetz, von dem nur noch die auf Gießen zulaufenden Strecken erhalten sind – und auch da nicht alle.

Der Ausschnitt aus dem Kursbuch von 1962 zeigt eine Vielzahl heute nicht mehr vorhandener Bahnlinien, so etwa die von Kirchhain nach Norden und entlang der Ohm nach Gemünden, die Lumdatalbahn, die direkten Verbindungen aus dem Vogelsberg ins Rhein-Main-Gebiet von Mücke über Hungen und von Grünberg aus über Lich, dazu die Verbindungen von Alsfeld und Bad Salzschlirf Richtung Bad Hersfeld, die Kanonenbahn von Lollar nach Wetzlar und die Salzbödebahn. Sie alle sind stillgelegt, viele von ihnen sogar ganz verschwunden.

Zurzeit gibt es Diskussionen um die Reaktivierung von fünf der damals noch vorhandenen Strecken. Recht weit fortgeschritten sind Planungen für die Lumdatalbahn und die Horloffthalbahn (siehe unten). Die Landkreise Marburg-Biedenkopf und der Vogelsbergkreis stehen in Vorprüfungen, ob die Ohmtalbahn wieder fahren kann. Hier sind die Gleise von Kirchhain bis kurz vor Homberg (Ohm) noch in Nutzung als Güterstrecke, also noch gut in Schuss. Sinn macht die Reaktivierung aber nur, wenn die fehlenden Meter zumindest bis zum Bahnhof Homberg, besser aber noch bis zum Industriegebiet im Südwesten der Stadt (ehemaliger Bahnhof »Neuhaus«) wieder verlegt werden. Ob ein Weiterbau bis Gemünden lohnt, müsste geprüft werden. Die Strecke ist in diesem Abschnitt vollständig abgebaut.

Als weitere Reaktivierungsstrecke ist die Salzbödebahn von Niederwalgern Richtung Westen im Gespräch. Auch hier ist die Planung ganz am Anfang. Großes Potential hätte eine Verbindung von Gießen nach Wetzlar auf der Nordseite des Lahntales, da hier große Wohngebiete entstanden sind, die jedoch schlecht an den ÖPNV angebunden wurden. Gießener Verkehrswende-Initiativen haben für Mittelhessen ein RegioTram-Konzept vorgelegt, in dem dieser Teil der ehemaligen Kanonenbahn als Ost-West-Achse enthalten ist. Trasse und Brückenbauwerke sind noch vorhanden, die Gleise aber sind verschwun-





Der Ausschnitt aus dem Kursbuch von 1962 zeigt eine Vielzahl heute nicht mehr vorhandener Bahnlinien.

den, und die gesamte Strecke ist inzwischen von der Natur zurückerobert worden.

## Zeitnah reaktivierbar: die Horlofftbahn

Die 2003 stillgelegte Bahnstrecke führte von Hungen über Wölfersheim nach Friedberg. Sie ist noch gut erhalten, eine Reaktivierung daher ziemlich einfach. Nur der Teil von Hungen nach Laubach ist abgerissen und überwiegend zu einem Fahrradweg umgebaut worden.

Die Geschichte der Horlofftbahn ist bei Wikipedia nachzulesen: »Geplant und betrieben wurde die Strecke ursprünglich von den Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen, die in der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft aufging. Am 1. Juni 1890 wurde der Abschnitt Hungen–Laubach eröffnet, am 1. Oktober 1897 der Abschnitt Friedberg–Hungen. Die Strecke konnte ab dem 1. November 1903 durchgehend befahren werden.

Ab 1936 sollte die Strecke zweigleisig als Hauptbahn ausgebaut werden. Dies unterblieb allerdings wegen der Kriegereignisse. Es wurde schon ein zweiter Tunnel mit 196 Metern Länge in unmittelbarer Nähe des bestehenden Freienseener Tunnels (146 Meter) gebaut, auch die Stahlfachwerkbrücke

### Horlofftbahn

#### Perspektiven zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf dem Streckenabschnitt Wölfersheim-Hungen

- Streckenverlauf / Liniennetzplan
- Geschichte
- Investitionen der Kommunen
- Problemlage
- Voruntersuchung
- Aktionsplan Wiederinbetriebnahme



AG Horlofftbahn

### Problemlage: Heutiger Status der Strecke

- Strecke ist stillgelegt, aber weiterhin dem Eisenbahnverkehr gewidmet
- Um die Strecke wieder befahren zu können, ist ein zugelassenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) notwendig. Dieses ist für den betriebssicheren, gesetzmäßigen Zustand der Infrastruktur verantwortlich.
- Das Unternehmen Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH berät die Kommunen heute bei Themen wie Verkehrssicherungspflicht (Bahnübergänge) und Vegetationskontrolle



Freigeschnittene Strecke bei Berstadt

AG Horlofftbahn



**Baulicher Zustand der Strecke**

- Strecke hat zur Zeit keinen Anschluss an das übrige Bahnnetz
- Oberbau (Gleise, Schotter) im Abschnitt Wölfersheim - Hungen muss erneuert werden
- Kosten geschätzt (2003): 5 - 10 Mio Euro



Zustand Januar 2003



Zustand Mai 2013

Strecke bei Geisenheim

7

AG Horloffalbahn

**Warum damals niedrige Fahrgastzahlen?**

- Lange Fahrzeiten, niedrige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h
- Bis Fahrplanwechsel 2002 lange Wartezeiten in Wölfersheim Richtung Hungen
- Fast immer Umsteigezwang in Beienheim
- Keine Direktverbindung nach Frankfurt
- Kein schnelles Umsteigen in Hungen in die Lahn-Kinzig-Bahn
- Stationen / Bahnsteige in schlechtem Zustand
- Lange Zeit Desinteresse der Politik im Landkreis Gießen
- Ungünstige Tarifgrenzen
- Fehlende oder zu wenige P&R-Parkplätze



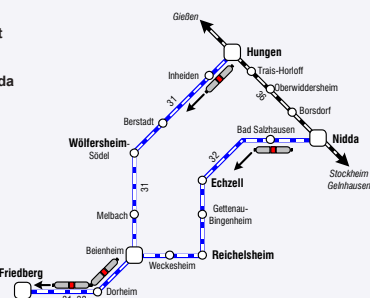
9

AG Horloffalbahn

**Punkt 1: Umbau Bahnhof Beienheim**

**- Flügelung mit Zügen der Linie 32**

- Vorteil: Umsteigen in Beienheim in und aus Richtung Friedberg entfällt
- Vorteil: Direktzüge sowohl von Nidda wie auch Hungen / Wölfersheim-Södel möglich
- Vorteil: Auf Dauer günstiger durch geringere Trassenkosten zwischen Friedberg und Beienheim
- Nachteil: Am Anfang höhere Investitionen für Umbau Bahnhof Beienheim notwendig



13

AG Horloffalbahn

über die Usa direkt nördlich des Friedberger Bahnhofs wurde damals durch eine 1937 in Betrieb genommene breitere gemauerte Bogenbrücke ersetzt.

1968 musste die Strecke zwischen Inheiden und Berstadt-Wohnbach infolge des Braunkohleabbaus auf eine neue Trasse verlegt werden. Dies betraf auch den Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim, der am 9. Juni 1968 verlegt wurde. Die alte Trasse ist heute abgebaut, jedoch aus der Luft noch erkennbar.«

**Seit der Stilllegung im Jahr 2003 gibt es Versuche einer Reaktivierung:**

- 4. April 2003: Einstellung Personenverkehr zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen
- 11. September 2004: Stilllegung Abschnitt Wölfersheim-Södel-Hungen
- 2005: Abschluss Trassensicherungsvertrag zwischen Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und Deutscher Bahn (DB)
- 27. März 2011: Kauf der Strecke Wölfersheim-Södel-Hungen durch die Kommunen Hungen und Wölfersheim

Diese haben in den letzten Jahren an Fahrt aufgenommen. Auch dazu ist auf der Wikipedia-Seite einiges zu lesen:

»Es gibt Planungen, den stillgelegten Abschnitt Wölfersheim-Hungen zu reaktivieren. Die Gleise sind lückenlos vorhanden und abgesehen von geringer Verwitterung noch in relativ gutem Zustand. Trotz der Sperrung an den Endpunkten war auch die Signaltechnik noch in Betrieb; so waren etwa die Wölfersheimer Formsignale noch aktiv beleuchtet, bis Wölfersheim 2008 zum Haltepunkt zurückgebaut wurde. Dennoch müssten bei vielen der ohnehin vernachlässigten Bahnübergänge Sicherheitstechnik und Gleise grundlegend erneuert oder neu verlegt werden.

Im Juli 2010 liefen die Übernahmeverhandlungen für den Abschnitt Wölfersheim-Hungen zwischen den Anliegergemeinden und der Deutschen Bahn an, die im März 2011 mit dem

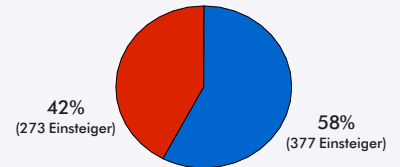
Kauf endeten. Der Vorgang bedeutet quasi eine Rekommunalisierung. Mit den Verkehrswegsicherungspflichten ist seitdem ein fachlich geeignetes Subunternehmen beauftragt. Im Winter 2011/2012 wurde der Grünbewuchs im seit 2003 unbepflügten Streckenteil weitgehend entfernt, seitdem übernehmen die jeweiligen Kommunen diese Aufgabe.

Der Bahnhof Hungen behält bei seiner Sanierung im Jahr 2017 drei Bahnsteige, von denen der Hausbahnsteig zukünftig von der Horloffthalbahn genutzt werden soll. Vor der Wiederaufnahme des Betriebs soll der Bahnhof Beienheim auch auf signaltechnischer Seite modernisiert werden, um Flügelungen zu ermöglichen. Zudem werden nach dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg Direktverbindungen nach Frankfurt am Main in den Hauptverkehrszeiten möglich.

Nachdem eine gemeinsam von den Gemeinden Hungen und Wölfersheim, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV, Dachverband für die Verkehrsgesellschaft Oberhessen) in Auftrag gegebene Studie als Zwischenstand – noch ohne intensivere Untersuchung des Investitionsbedarfs für die Sanierung der Infrastruktur – der Strecke ein »günstiges Ergebnis hinsichtlich der Förderwürdigkeit der Streckenreaktivierung« versprach, kündigte der Zweckverband im Januar 2017 an, sich an der Vorplanung für die Reaktivierung finanziell zu beteiligen. Es sei geplant, als ÖPNV-Aufgabenträger mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund einen Kooperationsvertrag abzuschließen und die Planung dann an ein Ingenieurbüro zu übergeben. Die Kosten werden mit 20,7 Millionen Euro veranschlagt.[9] Die Planungen zur Wiederaufnahme des Betriebs waren im Sommer 2018 »in ein konkretes Stadium eingetreten«. Die Wiedereinbetriebnahme soll 2023 erfolgen. Ein Kreuzungsbahnhof soll in Berstadt-Wohnbach errichtet werden.«

Mit der AG Horloffthalbahn ist eine lokale Bürger\*inneninitiative für die Wiedereinbetriebnahme aktiv. Aktuell diskutiert wird eine durchgehende Linie von Frankfurt über Hungen, Wölfersheim und Friedberg nach Frankfurt. Das wäre eine komfortable Anbindung der beiden Städte im Gießener Südkreis an das Rhein-Main-Gebiet. Diesem kurzen Text seien einige Schaubilder aus der Ausstellung der AG Horloffthalbahn angefügt.

**Punkt 2: Reaktivierung der Strecke**



Über 40 % aller Einsteiger stiegen im zur Stilllegung bestimmten Abschnitt Hungen - Berstadt ein

- Stationen im stillgelegten Abschnitt hatten vor der Stilllegung rund 500 Ein-/Aussteiger
- Erschließung bestehender Fahrgastpotentiale für die Schiene, welche vor Stilllegung bereits vorhanden waren
- dadurch Beitrag zur Sicherung der gefährdeten Strecke Beienheim - Wölfersheim-Södel

15

AG Horloffthalbahn

**Punkt 3: Durchbindung von Hungen bis Frankfurt**

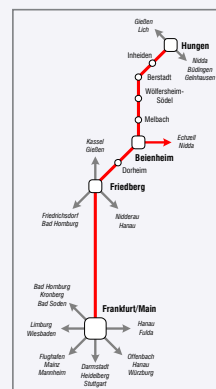
- strukturell bedeutsam
- durchgehende Züge von Gießen über Hungen und Beienheim bis Frankfurt möglich (wenn 4-gleisiger Ausbau Friedberg - Frankfurt erfolgt ist)
- Aktionspakt zwischen Wölfersheim und Hungen (ggf. unter Einbeziehung von Laubach und Lich), der gemeinsam gegenüber dem RMV auftritt



Wie die Regionalexpresszüge Nidda - Frankfurt könnten in Zukunft auch Züge in der Relation Gießen - Hungen - Beienheim - Frankfurt verkehren

16

AG Horloffthalbahn



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Kontakt:**  
 Arbeitsgemeinschaft Horloffthalbahn  
 c/o Stephan Kannwischer  
 Seestraße 41  
 35410 Hungen-Inheiden  
 Email: 0171/8490549  
 Mobil: 0171/8490549  
 Telefon: 06402/8092829

**Zielkonzept Horloffthalbahn:**  
 Durchgehende Züge von Hungen / Nidda nach Frankfurt

21

AG Horloffthalbahn