

Pressemitteilung



Tarek Al-Wazir äußert sich zur Reaktivierung der Lumdatalbahn

„Die Verbesserung der Anbindung der ländlichen Räume an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist der hessischen Landesregierung ein wichtiges Anliegen. Daher verfolgt und unterstützt das Land die Planungen zur Reaktivierung der Lumdatalbahn mit besonderem Interesse“. Weiterhin wird aus einem aktuellen Antwortschreiben des Staatsministers zitiert „...mit der Neufassung können gemäß § 2 (1), Nr. 2 und § 4 (1), Nr. 2 GVFG Reaktivierungen von Schienenstrecken mit bis zu 90 % der jeweiligen zuwendungsfähigen Kosten durch den Bund gefördert werden. Diese Förderung wird durch eine Komplementärfinanzierung des Landes weiter ergänzt. Die Fachabteilung meines Hauses hat auf der Grundlage des bereits eingereichten Planungsstandes der Reaktivierung der Lumdatalbahn das Vorhaben Anfang 2021 für eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm angemeldet...“. Abschließend bedankte sich der Staatsminister Tarek Al-Wazir für die engagierte Unterstützung dieses Reaktivierungsvorhabens.

Lumdatalbahn e.V.
Marktstraße 24
35469 Allendorf/Lda.

eingetragen im Vereinsregister
Gießen (VR 4406)

Mitglied im
Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.

Tel.: +49 (0) 6407 400303

E-Mail: lumdatalbahn@gmail.com
www.lumdatalbahn.de

Die Stilllegung des Personenverkehrs im Lumdatal 1981 – Gründe für eine Fehlentscheidung

Das letzte Fahrplanangebot der 1980er Jahre umfasste im Lumdatal noch sieben Zugfahrten pro Werktag und Richtung. Gegenüber den Vorjahren war der Zugverkehr sogar ein wenig ausgeweitet worden. Genutzt hat es nichts, die Zeit war fest vom Glauben an das Auto als alleiniges Verkehrsmittel der Zukunft geprägt. Der „Gießener Ring“ war entstanden, mit Fernstraßen-Anschluss in fast alle Richtungen.

Für die Bahn in den Regionen gab es noch kein Zukunftskonzept, die Bundesbahn setzte auf die „Schnellfahrstrecken“ und ein „betriebswirtschaftlich optimiertes Netz“. Weite Teile unseres Landes wurden damals vom Schienenverkehr abgehängt. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Defizits und des Zuschussbedarfs der Deutschen Bundesbahn war eine Zielvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der damals als Behörde organisierten Bahn getroffen worden, das Bahnnetz von 29.000 auf 23.000 Kilometer schrumpfen zu lassen.

Dabei hätte die Lumdatalbahn sogar im „betriebswirtschaftlich optimierten Netz“, das war ein Schlagwort der damaligen Verkehrspolitik, Chancen gehabt. Die Strecke befand sich bereits in einem weitgehend rationalisierten Zustand ohne personenbediente Stellwerke oder Schrankenposten. Und immerhin 702 Reisende pro Werktag und Richtung nutzten 1979 noch die wenigen Fahrten, was eine beachtliche durchschnittliche Besetzung pro Zug ergab. Aber die Politik wollte anders, die große Verkehrspolitik in Bonn ebenso wie die Bundesbahn-Direktion in Frankfurt.

In Londorf wurde der letzte Zug am 30. Mai 1981 mit einem Spruchband empfangen. Abschiedsfahrten waren in den 1970er und 1980er Jahren leider nicht selten. Ein Jahr zuvor hatte es die „Kanonenbahn“ von Lollar nach Wetzlar erwischt. Lollar war somit innerhalb von zwei Jahren vom Knotenbahnhof zur Durchgangsstation „geschrumpft“. Zum Glück ist das Zugangebot auf der verbliebenen Main-Weser-Bahn seit den 1990er Jahren kontinuierlich gewachsen.

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Manfred Lotz (1. Vorsitzende)
Friedrich Lang (2. Vorsitzender)
Kerstin Lotz (Schriftführerin)
Detlef Gumprecht (Kassenwart)

Bankverbindung:
Sparkasse Gießen
IBAN: DE90 5135 0025 0205 0164 48
BIC: SKGIDE5F

Dem Bericht von Dieter Eckert zufolge gab es gegen die Stilllegung der Lumdatalbahn 1981 erheblichen Protest. Unterschriften wurden gesammelt, Verbesserungsvorschläge für den Fahrplan unterbreitet - leider ohne Erfolg. Den Rückenwind pro Lumdatalbahn spüren wir im Verein Lumdatalbahn zum Glück bis heute. Triebfahrzeugführer des letzten Zuges war übrigens Paul Hanl (Beuern) vom Bahnbetriebswerk Gießen.
Aus www.lumdatalbahn.de / historisch

Es gilt das gesprochene Wort

Heute jährt sich die Einstellung des Personennahverkehrs auf der Lumdatalbahn-Strecke. Vor 40zig Jahren wurde der Bahnbetrieb eingestellt.

Über 30 Jahre kämpfen Bürger, eine ehemalige Aktiengesellschaft und seit 11 Jahren unser Verein für die Wiederinbetriebnahme des SPNV auf der Lumdatalbahnstrecke. Der Vorstand nutzt diesen historischen Tag, um an die Politik zu appellieren, den eingeschlagenen Weg der Reaktivierung zügig zu beschließen und dafür zu sorgen, dass das Lumdatal lebenswerter wird und ihre Bürger die gleichen Voraussetzungen haben wie in den Mittelzentren bzw. Großzentren!

Vor einigen Tagen wurde erstmals im Hessischen Landtag über Reaktivierungen debattiert. Dabei spielte die Lumdatalbahn eine wichtige Rolle.

Was war vorangegangen?

Es gab eine kleine Anfrage der SPD-Fraktion an das Wirtschaftsministerium, die wissen wollte, wie in Hessen mit den Reaktivierungen umgegangen wird, nachdem das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Berlin geändert wurde. Zur Erläuterung: Das GVFG erlaubt u. a., Reaktivierungen von Strecken im ländlichen Raum mit bis zu 90 % zu fördern. Dazu müssen aber in unserem Falle andere Kriterien einer NKU mit herangezogen werden, wie bei Strecken, die mehr Fahrgäste nutzen können.

Dieser kleinen Anfrage folgte dann ein Antrag der CDU- und der GRÜNEN-Landtagsfraktion, aus dem hervorging, dass Strecken in Hessen reaktiviert werden sollen (Kurzform).

Als wichtiges Fazit aus der Debatte ist festzustellen, dass die Absichtserklärung der regierenden Fraktionen für die Opposition nicht weitreichend genug ist. So wollen sie eine schnelle und zügige Entscheidung und was sich gut anhört ist, dass die Reaktivierung schnellstens vorangetrieben werden soll.

Wir vom Vorstand der LB e. V. wollten nicht in den Kommunalwahlkampf und nicht in den Bundestagswahlkampf mit dem Thema. Wir wollten, so unser Appell bei der „Rollenden Pressekonferenz“ zwischen Lollar und Nürnberg am 19.09.2020, nicht als Wahlkampfthema erneut „leiden“ müssen.

Nun stehen wir vor dem Bundestagswahlkampf, den wir heute mit dem Appell an die handelnden politischen Akteure, die Reaktivierung der Lumdatalbahn bis 2023/24 (zügig) voranzutreiben, eröffnen möchten. Wir möchten mit folgenden Worten nochmal deutlich an die Politiker appellieren:



Lumdatalbahn e.V.
Marktstraße 24
35469 Allendorf/Lda.

eingetragen im Vereinsregister
Gießen (VR 4406)

Mitglied im
Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.

Tel.: +49 (0) 6407 400303

E-Mail: lumdatalbahn@gmail.com
www.lumdatalbahn.de

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Manfred Lotz (1. Vorsitzende)
Friedrich Lang (2. Vorsitzender)
Kerstin Lotz (Schriftführerin)
Detlef Gumprecht (Kassenwart)

Bankverbindung:
Sparkasse Gießen
IBAN: DE90 5135 0025 0205 0164 48
BIC: SKGIDE5F

„Genug der Worte, Taten müssen folgen“

Nicht „wenn wir die Verantwortung haben, werden wir uns dafür einsetzen“. Es zählen Taten, die vor der Wahl vorzeigbar sind! Das schafft Vertrauen in der Bevölkerung, die dann mit Schaffung von Wohnraum (Umbau und Bereitstellung von Wohnungen und Anpassung der Infrastruktur) planen kann, zumal der Wohnraum in und um Gießen für junge Menschen kaum noch zahlbar sind.

Das Lumdatal braucht junge Menschen!

Vorstand
Verein Lumdatalbahn e. V.



Lumdatalbahn e.V.
Marktstraße 24
35469 Allendorf/Lda.

eingetragen im Vereinsregister
Gießen (VR 4406)

Mitglied im
Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.

Tel.: +49 (0) 6407 400303

E-Mail: lumdatalbahn@gmail.com
www.lumdatalbahn.de

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Manfred Lotz (1. Vorsitzende)
Friedrich Lang (2. Vorsitzender)
Kerstin Lotz (Schriftführerin)
Detlef Gumprecht (Kassenwart)

Bankverbindung:
Sparkasse Gießen
IBAN: DE90 5135 0025 0205 0164 48
BIC: SKGIDE5F