

Potentialuntersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen den Landkreisen Marburg-Biedenkopf und Vogelsberg, einschließlich einer Vorstudie zur Reaktivierung der Ohmtalbahn

Schlussbericht

**erarbeitet im Auftrag des
Regionalen Nahverkehrsverbandes Marburg-Biedenkopf sowie
des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe**



im Juni 2021



Potentialuntersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen den Landkreisen Marburg-Biedenkopf und Vogelsberg, einschließlich einer Vorstudie zur Reaktivierung der Ohmtalbahn

Schlussbericht

Auftraggeber:

**Regionaler Nahverkehrsverband
Marburg-Biedenkopf**

Bismarckstraße 16b
35037 Marburg (Lahn)

**Zweckverband
Oberhessische Versorgungsbetriebe
ZOV-Verkehr**

Hanauer Straße 22
61169 Friedberg

Auftragnehmer:



Breidenbachstraße 27
57339 Erndtebrück
www.ederlog.de

Bearbeitung:

Michael Roggenkamp

Erndtebrück, im Juni 2021

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1. Zusammenfassung	4
2. Aufgabenstellung	8
3. Die Situation der Ohmtalbahn zur Zeit der Einstellung des Personenverkehrs	10
4. Die Situation im Ohmtalbahn heute	12
4.1 Ohmtalbahn Abschnitt Ober-Ofleiden – Burg- und Nieder-Gemünden.....	12
4.2 Ohmtalbahn Abschnitt Ober-Ofleiden – Kirchhain	13
4.3 Busverkehr im Ohmtal	17
5. Streckenbeschreibung.....	21
5.1 Burg- und Nieder-Gemünden – Ober-Ofleiden.....	21
5.1.1 Trassierung.....	21
5.1.2 Situation der Kunstbauwerke	23
5.1.3 Mögliche Alternativtrassierung.....	23
5.1.4 Parallele Radverkehrsplanung.....	24
5.2 Ober-Ofleiden – Kirchhain	24
6. Bus- und Bahnkonzept.....	27
6.1 Buskonzept	27
6.1.1 Bewertung des heutigen Angebotes	27
6.1.2 Anbindung von Mücke und Grünberg an die Buslinien im Ohmtal	30
6.1.3 Werksverkehr Ferrero	31
6.1.4 Einwohnerverteilung in Amöneburg.....	31
6.1.5 Optimierung auf Basis bestehender Verbindungen	33
6.1.6 Variante mit erweitertem Umfang	34
6.1.7 Anpassungsbedarf im Falle einer Bahnstreckenreaktivierung	36
6.2 Bahnkonzept	36
6.2.1 Beschreibung der möglichen Varianten	36
6.2.2 Zur Situation der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda.....	39
6.2.3 Die Bedeutung regionaler Durchgangsstrecken.....	41
6.2.4 Konzeptvariante A (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden	43
6.2.5 Konzeptvariante B (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (– Gießen)	45

6.2.6	Konzeptvariante C (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (– Fulda)	47
6.2.7	Definition einer Vorzugsvariante	49
6.2.8	Lage der Bahnhaltstellen.....	50
6.2.9	Güterverkehr im Ohmtal.....	52
7.	Vereinfachte Nachfrageprognose.....	54
7.1	Ohne Fall	54
7.2	Mitfall 1 (Busoptimierung)	55
7.3	Mitfall 2 (Bahnreaktivierung)	56
7.4	Zusammenfassung	57
8.	Ermittlung der Mehrverkehrsquote (Projekt dossierverfahren)	58
8.1	Was ist ein Projekt dossierverfahren?	58
8.2	Methodik.....	58
8.3	Ergebnis und Aussagekraft	60
9.	Zusammenfassende Bewertung	63
10.	Fotodokumentation Streckenbegehung	65
11.	Tabellen zum Projekt dossierverfahren	78
12.	Verzeichnis Tabellen	82
13.	Verzeichnis Abbildungen.....	83
14.	Quellen- und Literaturverzeichnis.....	86

1. Zusammenfassung

Als im Mai 1980 der Schienenpersonennahverkehr im Ohmtal eingestellt wurde und das Güterverkehrsaufkommen auf nur noch rund 58.000 Jahrestonnen sank, konnte niemand ahnen, welche Entwicklung diese Bahnstrecke noch nehmen würde. Zwar kamen Reisezüge höchstens noch als Sonderzüge in das Tal und der acht Kilometer lange Streckenabschnitt vom früheren Abzweigbahnhof Burg- und Nieder-Gemünden an der Vogelsbergbahn bis zum nördlichen Ortsrand von Ober-Ofleiden wurde abgebaut, dafür stiegen die Beförderungsleistungen im Güterverkehr auf nahezu das fünffache gegenüber der Ausgangssituation Anfang der 80er Jahre. Die beiden Ladestellen in Nieder-Ofleiden (Mitteldeutsche Hartsteinindustrie und Industriepark Nieder-Ofleiden) sind aktuell die letzten beiden verbliebenen Ladestellen für Bahntransporte im Vogelsbergkreis.

Bedingt durch die hohen Tonnagen wurde die in Betrieb befindliche 12 Kilometer lange Bahnstrecke bis nach Kirchhain auf einen technisch guten Zustand gebracht. In diesem sowie in den folgenden Jahren sind weitere Investitionen seitens DB Netz vorgesehen, so dass dieses Streckenstück in eine sichere Zukunft blickt.

Demgegenüber planen die beiden Kommunen Homberg (Ohm) und Gemünden (Felda) einen Radweg auf dem abgebauten Teilstück. Hierfür wurde der im Bereich der Stadt Homberg liegende Abschnitt bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Allerdings gilt im Regionalplan auch zukünftig eine Trassensicherung, so dass eine Reaktivierung grundsätzlich möglich ist, zumal die aktuelle Freistellung nur einen kurzen Abschnitt von 3,5 Kilometer beinhaltet. Ebenso beinhaltet der aktuelle Bericht des AK Reaktivierung des Landes Hessen diese Strecke. Andererseits wurde ein etwa 1,4 Kilometer langes Teilstück der früheren Trasse zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Wäldershausen als Naturschutzgebiet ausgewiesen, was sowohl die Reaktivierung der Bahnstrecke als auch die alternative Nutzung als Radweg erschwert.

Zu Zeiten der Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs verkehrten montags bis samstags nur vier Zugpaare, sonntags ruhte der Verkehr. Der Fahrplan wies teilweise erhebliche Mängel bei den Anschlüssen auf. So bestand für Reisende aus dem Vogelsbergkreis – beispielsweise aus Alsfeld oder Grünberg – erst am Nachmittag die erste Reisemöglichkeit nach Homberg. Die den Schienenverkehr ersetzende Regionalbuslinie wurde später in Homberg gebrochen und lokalisiert. Dies führte – neben der längeren Fahrzeit und teilweise ungünstigen Anschlüssen – zu weiteren Attraktivitätsverlusten. Die theoretisch mögliche regionale Verbindungsfunktion zwischen Marburg und Alsfeld / Lauterbach / Fulda, also die Schienenparallele zur Bundesstraße 62 konnte die Bahnstrecke unter diesen Rahmenbedingungen nie ausüben, obwohl ein Zug auf dieser Strecke zwischen Mittel- und Osthessen um bis zu 30 Minuten schneller als die bestehenden Verbindungen von Marburg nach Fulda über Kassel oder Gießen sein kann.

Im Rahmen der vorliegenden Vorstudie wurde überprüft, welche grundsätzlichen Möglichkeiten es zur Verbesserung auf diesem Korridor gibt. Neben einem optimierten Buskonzept, welches eine Beschleunigung und Durchbindung der Busse zwischen Burg- und Nieder-Gemünden sowie Kirchhain und eine schnelle Verknüpfung in Schweinsberg mit den Bussen von und nach Stadtallendorf vorsieht, wurden fünf Betriebsvarianten im Rahmen einer Streckenreaktivierung untersucht.

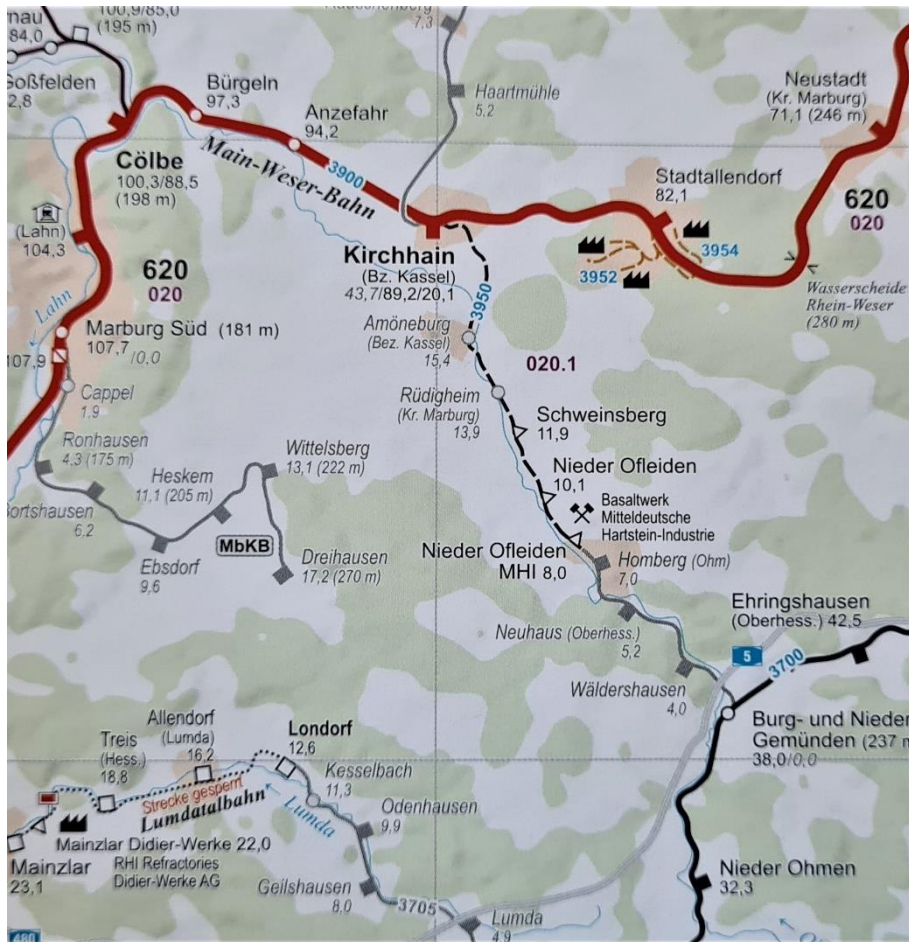


Abbildung 1: Übersichtskarte Ohmtalbahn¹

Allen Varianten ist gemeinsam, dass die Züge über Kirchhain hinaus bis nach Marburg durchgebunden werden. Jeweils zwei Varianten gehen von einer Durchbindung der Züge über Burg- und Nieder-Gemünden nach Gießen bzw. Fulda aus, eine Variante basiert auf einer Streckenführung nur bis Burg- und Nieder-Gemünden mit Anschlüssen in beiden Richtungen. Dieser Variante wurde in der weiteren Betrachtung der Vorzug gegeben. Hierfür gibt es mehrere Gründe. Zum ersten ist dies die kostengünstigste Variante, denn hierfür ist nicht zwingend eine Gleisverbindung im Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden notwendig. Somit könnte mit einem einfachen Betriebsverfahren (Stichstreckenblock) eine Führung

1 Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland, Schweers + Wall, Köln, 10. Auflage 2017

der Züge zwischen Nieder-Ofleiden und Burg- und Nieder-Gemünden erfolgen. Zum zweiten weist die Vogelsbergbahn Mängel in der Betriebs- und Fahrplanstabilität auf. Bevor über ein Flügelungskonzept und/oder eine Durchbindung der Züge aus dem Ohmtal auf die Vogelsbergbahn nachgedacht wird, müssen dort die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden (vor allem zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe). Zum dritten gilt als Bezugshorizont der Überlegungen das Jahr 2030, was selbst für die einfache Reaktivierung eines Gleises zwischen Ober-Ofleiden und Burg- und Nieder-Gemünden als herausfordernd anzusehen ist.

Bei alledem muss berücksichtigt werden, dass es nicht nur mit dem Verlegen eines Gleises getan ist. Auch auf dem im Betrieb befindlichen Abschnitt sind eine Reihe von investiven Maßnahmen notwendig. Dies betrifft die Wiederanlage von Zugangsstellen zum SPNV, den Bau eines weiteren Kreuzungsbahnhofs, die Anpassung der Signaltechnik sowie eine niveaufreie Kreuzung mit der Bundesstraße 62 östlich von Kirchhain. Auf dem heute stillgelegten Streckenabschnitt sind zudem drei Brückenbauwerke zu ersetzen und das Ohmtalviadukt in Homberg von Grund auf zu sanieren. Im Falle einer Reaktivierung ist insgesamt mit Investitionen in Höhe von 26,4 Millionen Euro auszugehen.

Hinsichtlich der Fahrgastpotenziale geht der Gutachter davon aus, dass bei einer Beibehaltung des heutigen Angebotes von weiteren Fahrgastrückgängen auszugehen ist. Dies betrifft vor allem die beiden im Vogelsbergkreis liegenden Gemeinden Homberg und Gemünden, für die im aktuellen Nahverkehrsplan ein Bevölkerungsrückgang von 4 bzw. 9% prognostiziert wird. Eine Steigerung des Fahrgastaufkommens lässt sich nur durch ein attraktiveres Busangebot oder der Reaktivierung der Bahnstrecke erreichen. Eine Bahnstreckenreaktivierung ersetzt allerdings nicht alle Verkehre im Schülerverkehr, da die beiden wichtigen Schulstandorte in Amöneburg (Stiftsschule) und Homberg (Gesamtschule) ungünstig zu den Bahnhöfen liegen, so dass hier eine Verlagerung auf die Schiene nur partiell Sinn macht. Dafür erschließt eine Reaktivierung der Bahn Potenziale im Regionalverkehr, die heute im Ohmtal überhaupt nicht vorhanden sind. Der Gutachter geht in der Prognose von 1.155 Fahrgästen pro Werktag zwischen Kirchhain und Homberg sowie 679 Fahrgästen zwischen Homberg und Burg- und Nieder-Gemünden aus. Der Wert zwischen Homberg sowie Burg- und Nieder-Gemünden liegt dabei im Übrigen zwischen der erreichten Fahrgastzahl der reaktivierten Bahnstrecke Frankenberg – Korbach und der Prognose für die Horloffalbahn zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen, deren Reaktivierung für 2026 geplant ist, was angesichts der jeweiligen Rahmendaten für die Richtigkeit dieser Annahme spricht.

In einem weiteren Arbeitsschritt wurde auf Wunsch des Auftraggebers ein Projektdossierverfahren durchgeführt. Hierbei wird eine erwartbare Mehrverkehrsquote einer erforderlichen Mehrverkehrsquote gegenübergestellt. Dieses Verfahren einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wird üblicherweise nur für Infrastrukturinvestitionen angewendet, die kleiner als 25 Millionen Euro

sind. Gleichwohl wurde es zur Vermeidung hoher Planungskosten in diesem frühen Diskussionsstadium als sinnvoller Lösungsansatz erachtet.

Das Projektdossierverfahren dient nicht wie das Regelverfahren zur Ermittlung eines NKU-Faktors, vielmehr geht es um eine Abschätzung, ob der notwendige Nutzen-Kosten-Faktor überhaupt erreicht werden kann. Im vorliegenden Fall verfehlt die erwartbare Mehrverkehrsquote den Wert der erforderlichen Mehrverkehrsquote. Allerdings ist die Differenz gering. Der Gutachter geht davon aus, dass bei einer anderen als der gegebenen Situation auf der Vogelsbergbahn durch die durchgehende Bedienung des Korridors Marburg – Fulda der erforderliche Wert erreicht werden kann und empfiehlt deshalb die weitere Trassensicherung der Strecke und die Einbindung des Ohmtalkorridors in zukünftige Planungen zur Vogelsbergbahn.

2. Aufgabenstellung

Am 19. November 2020 hat ederlog vom Landkreis Marburg-Biedenkopf, vertreten durch den Regionalen Nahverkehrsverband des Landkreises Marburg-Biedenkopf, sowie vom Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe den Auftrag erhalten, eine Studie zur Optimierung des Korridors Burg- und Nieder-Gemünden – Homberg (Ohm) – Kirchhain zu erstellen.

Dabei geht es einerseits um eine mögliche Reaktivierung der Ohmtalbahn. Diese 20 Kilometer lange Bahnstrecke verband die beiden Eisenbahnhauptstrecken „Main-Weser-Bahn“ Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel und „Vogelsbergbahn“ Gießen – Alsfeld – Fulda. Obwohl bereits im vorletzten Jahrhundert seitens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen darüber nachgedacht wurde, eine Bahnverbindung von Siegen über Marburg nach Fulda, die straßenseitig über die heutige Bundesstraße 62 abgebildet wird, zu entwickeln, fristete der Abschnitt durch das Ohmtal stets ein Schattendasein. Zwar gab es vereinzelte Zugdurchläufe, die auf der einen Seite über Kirchhain bis nach Marburg und auf der anderen Seite über Burg- und Nieder-Gemünden bis nach Fulda führten. Dennoch konnte die Bahnstrecke nie die Bedeutung erlangen, wie sie der westliche Teil des Korridors zwischen Marburg und Siegen hatte, auf dem zeitweise Eilzüge verkehrten, die bis nach Köln durchgebunden waren.

Über die Hälfte der Strecke der Ohmtalbahn ist noch vorhanden und wird mit mehreren Güterzügen pro Tag bedient, die den Anschluss der Mitteldeutschen Hartsteinindustrie (MHI) sowie den Industriepark Nieder-Ofleiden (INO) zum Ziel haben. Lediglich auf 8 Kilometern Strecke wurden die Gleise abgebaut.

Andererseits soll – sofern die potenziellen Nutzerzahlen für ein Bahnkonzept nicht erreichbar sind – ein Buskonzept entwickelt werden, welches im Vergleich zu den heutigen Linienführungen Optimierungen beinhaltet. Die frühere Bahnbuslinie entlang der stillgelegten Ohmtalbahn ging mit Verbundgründung 1995 in die Zuständigkeit des RMV über. Da dieser Linie nur eine geringe regionale Bedeutung beigemessen wurde, ist sie ab Dezember 2017 in lokale Aufgabenträgerschaft übergeben worden. Die Aufteilung für den Regelverkehr in zwei Linien führte zu einer Brechung der Verbindung Kirchhain – Gemünden. Die für die Abwicklung des Schülerverkehrs wichtigen Verbindungen wurden beibehalten. Erstmals wurde zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 wieder ein durchgehender Bus zwischen Kirchhain und Burg- und Nieder-Gemünden eingeführt, nachdem lange Jahre stets in Homberg (Ohm) umgestiegen werden musste. Die Einführung eines Schnellbusses zwischen Marburg über Kirchhain und Stadtallendorf bis nach Alsfeld mit schnellem Zuganschluss nach Fulda ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehen.

Trotz dieser deutlichen Verbesserungen bleibt ein Potential für weitere Optimierungen. An dieser Stelle sei die Verknüpfung der Linie MR-82 durch das Ohmtal

mit dem Stadtverkehr Stadtallendorf in Schweinsberg (Linie MR-85) oder die Anbindung des Klinikstandortes „Lahnberge“ aus Richtung des Ohmtals genannt.

Die Corona-Pandemie hat zwar zu einem deutlichen Einbruch bei den Fahrgastzahlen des ÖPNV sowie zu Veränderungen beim Mobilitätsverhaltens geführt, es ist aber davon auszugehen, dass mittelfristig vor allem der Schienenverkehr eine weitaus größere Bedeutung erlangt, als dies heute der Fall ist. Durch den heutigen Stand der Technik lassen sich im ländlichen Raum attraktive und kostengünstige SPNV-Angebote entwickeln. Aus diesem Grund möchten die beiden Auftraggeber wissen, ob eine Reaktivierung der Bahnstrecke – die auch vor dem Hintergrund weiterer notwendiger Ausbaumaßnahmen auf der Vogelsbergbahn zu sehen ist – grundsätzlich Sinn macht und ob eine Sicherung der Bahntrasse auf dem stillgelegten und entwidmeten Teilstück zwischen Ober-Ofleiden und Burg- und Nieder-Gemünden möglich ist.

In der Bestandsaufnahme enthalten sind die Überlegungen des „Arbeitskreises Reaktivierung², der die Ohmtalbahn als mögliche zu reaktivierende Bahnstrecke ansieht, jedoch *„bezogen auf einen etwaigen SPNV würden sich aufgrund der begrenzten infrastrukturellen Kapazitäten zwischen Kirchhain und Nieder-Ofleiden zwangsläufig Trassenkonflikte mit dem Schienengüterverkehr ergeben“*.³

Die vorliegende Arbeit ist eine Vorstudie. Sie ersetzt somit keine standardisierte Nutzen-/Kosten-Analyse. Die Anwendung des Projektdossierverfahrens gibt lediglich einen Hinweis darauf, ob eine vertiefende Betrachtung grundsätzlich Sinn macht.

Die Gutachter bedanken sich für die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den beiden Auftraggebern. Neben den Anrainerkommunen haben diese Arbeit mit Hinweisen und Zuarbeiten unterstützt: DB Immobilien Region Mitte, DB Kurhessenbahn, DB Netz AG, das Eisenbahnbundesamt Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken sowie die Verkehrsgesellschaft Oberhessen.

2 Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potenzial stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung), Bestandsaufnahme "Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen", Stand: 14.05.2021

3 ebenda, Streckenblatt 20

3. Die Situation der Ohmtalbahn zur Zeit der Einstellung des Personenverkehrs

Auf zahlreichen deutschen Nebenstrecken wurde seitens der damaligen Deutschen Bundesbahn in der Zeit vor der Bahnreform ein ausgesprochen sparsamer Fahrplan vorgehalten. Dies betraf auch die Ohmtalbahn, auf der in den letzten Jahren vor Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs nur einige wenige Zugfahrten mit Schienenbussen angeboten wurden. Montags bis samstags verkehrten vier Zugpaare, an Sonn- und Feiertagen ruhte der Verkehr. Die Fahrzeit für die 20 Kilometer lange Strecke betrug zwischen 32 und 35 Minuten.

Sicherlich bemühten sich die damaligen Fahrplangestalter, aus diesen wenigen Fahrten ein einigermaßen vorzeigbares Angebot zu schaffen. So gab es morgens einen durchgehenden Schülerzug bis nach Marburg, der nach der 6. Schulstunde wieder zurückfuhr.

Nach Möglichkeit wurden an beiden Streckenenden Anschlüsse an weiterführende Züge hergestellt.

527. 528. 530
*** 527 Burg- und Nieder Gemünden - Kirchhain und zurück** Alle Züge 2. Klasse
Kirchhain-Burg- u. Nd-Gemünden 532 Am 24. u. 31. XII. Verkehr wie 527

km	BD Frankfurt (M)	ZugNr	8263	8267	8269	8271	8275
0	B- u Nieder Gemünden 510 ab		X 7.10	11.43	X 14.09	X 15.39	a 18.32
5	Neuhaus (Oberhess)		X 7.17	11.50	X 14.16	X 15.46	a 18.39
7	Homberg (Kr Alsfeld)		X 7.21	11.54	X 14.20	X 15.50	a 18.43
8	xOber Ofleiden		X 7.23	11.55	X 14.21	X 15.51	a 18.44
10	Nieder Ofleiden		X 7.27	11.59	X 14.25	X 15.55	a 18.48
12	Schweinsberg		X 7.31	12.02	X 14.28	X 15.58	a 18.51
14	Rüdighelm (Kr Marburg)		X 7.35	12.05	X 14.31	X 16.01	a 18.54
15	Amöneburg (Bz Kassel)		X 7.38	12.08	X 14.34	X 16.04	a 18.57
20	Kirchhain (Bz Kassel) 520 an		X 7.45	12.15	X 14.41	X 16.11	a 19.04

Burg- und Nieder Gemünden - Kirchhain an 5 ab 16.00 Uhr und an 7 Betriebsruhe. siehe Tabelle 532

km	BD Frankfurt (M)	ZugNr	8262	8266	8268	8270	8272
0	Kirchhain (Bz Kassel) 520 ab		X 6.32	11.00	X 13.30	X 14.58	a 17.53
5	Amöneburg (Bz Kassel)		X 6.39	11.07	X 13.37	X 15.04	a 18.00
8	Rüdighelm (Kr Marburg)		X 6.41	11.09	X 13.39	X 15.07	a 18.02
8	Schweinsberg		X 6.44	11.13	X 13.43	X 15.10	a 18.06
10	Nieder Ofleiden		X 6.48	11.16	X 13.46	X 15.13	a 18.09
12	xOber Ofleiden		X 6.52	11.20	X 13.50	X 15.17	a 18.13
13	Homberg (Kr Alsfeld)		X 6.54	11.22	X 13.52	X 15.19	a 18.15
15	Neuhaus (Oberhess)		X 6.58	11.25	X 13.55	X 15.21	a 18.18
20	B- u Nieder Gemünden 510 an		X 7.06	11.32	X 14.03	X 15.29	a 18.25

a=X außer 5 5=nach Marburg
6= von Marburg

Abbildung 2: letzter Fahrplan vor der Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs⁴

Doch es konnten nicht alle Anschlüsse erreicht werden. Dadurch entstand ein für die Bevölkerung kaum nutzbares Angebot. So hatte der erste Zug ab Burg- und Nieder-Gemünden aus keiner der beiden Richtungen der Vogelsbergbahn einen Anschluss, was dazu führte, dass Reisende aus Alsfeld oder Grünberg erst am Nachmittag um 14.09 Uhr die erste Reisemöglichkeit ins Ohmtal hatten.

Wollte man aus Homberg (Ohm) nach Marburg fahren, musste man den Schülerzug morgens um 07:21 Uhr nehmen, danach bestand die nächste Fahrmöglichkeit erst um 14:20 Uhr. Bestieg der Fahrgast in Homberg den Zug um 15:50 Uhr nach Kirchhain, so musste er dort 66 Minuten warten, bis der nächste Zug in

4 Kursbuch Gesamtausgabe Winter 1979/80, gültig vom 30.09.1979 bis 31.05.1980

Richtung Marburg verkehrte. An Samstagen erreichte der letzte Zug aus dem Ohmtal bereits um 16:11 Uhr den Kirchhainer Bahnhof.

Positiver verlief die Entwicklung im Güterverkehr, obwohl von den einst zahlreichen Ladestellen heute nur noch zwei übrig sind. Zur Zeit der Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs am 31. Mai 1980 verkehrten zwei Güterzugpaare, ab 1982 dann nur noch eines. Allerdings stieg in der Folgezeit das Frachtaufkommen wieder deutlich. Nachdem Anfang der 80er Jahre nur noch etwa 58.000 Tonnen jährlich befördert wurden, stieg das Aufkommen kontinuierlich und liegt heute bei rund 250.000 Jahrestonnen.

4. Die Situation im Ohmtalbahn heute

4.1 Ohmtalbahn Abschnitt Ober-Ofleiden – Burg- und Nieder-Gemünden

Die Ohmtalbahn lässt sich heute in zwei Abschnitte gliedern. Einerseits den 8,1 Kilometer langen abgebauten Abschnitt von Burg- und Nieder-Gemünden bis nach Ober-Ofleiden sowie den in Betrieb befindlichen längeren Abschnitt von 12 Kilometern zwischen dem heutigen Streckenende und Kirchhain. Da die Kilometrierung der Bahnstrecke im Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden beginnt, erfolgen die Beschreibungen zur Bahnstrecke jeweils ab dort.

Vom früheren Abzweigbahnhof Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden an der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda bis hinter den Ortsrand von Ober-Ofleiden bei km 8,1 wurden die Gleisanlagen Ende 1999 abgebaut, nachdem zum 28.09.1991 der Güterverkehr auf diesem Abschnitt eingestellt worden war.⁵ Allerdings sind bis heute alle Brücken erhalten geblieben.

Mit Schreiben vom 04.10.2019 wurde die Bahntrasse zwischen Streckenkilometer 4,450 und 8,036 – also im Streckenbereich zwischen dem ehemaligen Haltepunkt Wäldershausen bis zum heutigen Streckenende – von Bahnbetriebszwecken zum 29.11.2019 freigestellt. Der Abschnitt von Streckenkilometer 0,5 (Ende Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden) bis Streckenkilometer 4,450 (ehemaliger Haltepunkt Wäldershausen) wurde zwar stillgelegt, nicht jedoch entwidmet.

Die mit Ausnahme von Parkplatzflächen im Bereich der Firma KAMAX in Neuhaus nicht überbaute Bahntrasse wurde von den beiden beteiligten Kommunen Homberg (Ohm) und Gemünden (Felda) gekauft. Dies betrifft die Abschnitte von km 0,5 bis km 1,3 (Gemeinde Gemünden Felda) bzw. von km 1,3 bis km 8,036 (Stadt Homberg (Ohm)).

Der Bereich von km 0,0 bis km 0,5 befindet sich nach wie vor im Eigentum von DB Netz. Dabei handelt es sich um die früheren Gleisanlagen des Bahnhofs Burg- und Nieder-Gemünden bis hinter die Feldabrücke. Der Bahnhof selbst wurde nach Stilllegung der Ohmtalbahn zu einem Haltepunkt zurück gebaut. Die nicht mehr angeschlossenen vier Nebengleise liegen weitgehend noch.

Das straßenseitige Gelände mit dem Bahnhofsgebäude wurde an die Gemeinde Gemünden (Felda) verkauft. Das aus dem Eröffnungsjahr 1870 der Vogelsbergbahn stammende Empfangsgebäude steht leer und ist mittlerweile weitgehend

5 Nach anderen Quellen erfolgte die Einstellung des Güterverkehrs auf dem Abschnitt Ober-Ofleiden – Burg- und Nieder-Gemünden am 02.10.1991

verfallen. Es ist zwar Kulturdenkmal gemäß Hessischem Denkmalschutzgesetz,⁶ soll allerdings aufgrund seines schlechten Zustands abgerissen werden.



Abbildung 3: Haltepunkt Burg- und Nieder-Gemünden⁷

Die beiden Anliegerkommunen planen auf der stillgelegten Bahntrasse einen gemeinsamen Radweg (Fernradweg R 6). Die Stadt Homberg schafft derzeit dort Baurecht im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung bis zur Gemarkungsgrenze Nieder-Gemünden. Für den Bereich Ober-Ofleiden bis einschl. Brücke Krebsbach (ehem. Bahnhof Neuhaus) liegt ein Bebauungsplan vor.

Die Gemeinde Gemünden plant, diesen Radweg im Anschluss an die Gemarkungsgrenze Homberg auf Gemündener Gebiet auf der ehemaligen Bahntrasse fortzuführen und in Burg- und Nieder-Gemünden an den Bahnhof anzubinden. Zu diesem Zweck wurden ebenfalls Flächen von der DB auf der stillgelegten Trasse erworben. Das Baurecht hierfür soll im Rahmen des Flurneuordnungsverfahrens Nieder-Gemünden geschaffen werden. Der geplante Radweg umfasst den Bahnstreckenabschnitt vom Kilometer 0,5 bis 8,0, wobei sich die Gemarkungsgrenze zwischen beiden Kommunen bei km 1,3 befindet.

4.2 Ohmtalbahn Abschnitt Ober-Ofleiden – Kirchhain

Üblicherweise ist die Situation auf einer für den Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecke so, dass nur betrieblich absolut notwendige Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden, um den restlichen Güterverkehr mit meist geringer Geschwindigkeit durchführen zu können. Bei der Ohmtalbahn ist dies nicht der Fall.

6 https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Burg-_und_Nieder-Gem%C3%BCnden, abgerufen am 14.01.2020

7 Aufnahme: ederlog, 08.04.2020

Bedingt durch den starken Güterverkehr mit schweren Zügen ist der Oberbau dieser Strecke in einem überdurchschnittlich guten Zustand.

Im Frühjahr 2006 erfolgte die komplette Überarbeitung der Strecke, verbunden mit einer dreimonatigen Sperrung.⁸ Während dieser Zeit wurden ebenfalls die zwischen Nieder- und Ober-Ofleiden gelegenen Gleisanlagen der Mitteldeutschen Hartsteinindustrie (MHI) saniert. Zwei Jahre später nahm das Umschlagterminal im Industriepark Nieder-Ofleiden (INO) seinen Betrieb auf, wodurch zusätzliche Bahnverkehre entstanden.

Im Jahr 2018 wurde seitens DB Netz der Abschnitt zwischen km 14,600 und 16,600 erneuert. Dabei handelt es sich um die Teilstrecke ab kurz vor der alten Ohmbrücke bei km 14,8 über Amöneburg bis hinter die Ohmbrücke bei km 16,3.



Abbildung 4: Leergüterzug für die MHI bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Nieder-Ofleiden⁹

In diesem Jahr ist die Erneuerung des Streckenabschnittes oberhalb des bereits 2018 sanierten Teilstücks bis nach Nieder-Ofleiden vorgesehen, 2024 dann das Reststück in der anderen Richtung bis Kirchhain.¹⁰

Die MHI wird heute zwei- bis dreimal werktäglich bedient. Eine der drei Fahrten verkehrt nach einem festen Fahrplan (Kirchhain dienstags bis freitags ab 08:24 Uhr bzw. an den gleichen Verkehrstagen um 10:21 Uhr ab Nieder-Ofleiden MHI).¹¹ Die übrigen Züge verkehren auf Bedarfstrassen. Neben DB-Cargo wird die Strecke dabei auch von diversen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (beispielsweise BBL, Triangula) genutzt.

8 „Die Ohmtalbahn“ – Nebenbahnstrecke Kirchhain – Nieder Ofleiden – Burg- und Nieder Gemünden, Volker Haupt, in: Jahrbuch für den Landkreis Marburg-Biedenkopf, Marburg, 2009

9 Aufnahme: ederlog, 08.04.2020

10 Laut Angaben von DB Netz, Mail vom 14.09.2020 und 20.01.2021

11 Angaben gemäß Güterfahrplan DB Cargo, <http://gueterfahrplan.hacon.de/bin/db/query.exe/dn?seqnr=2&ident=hc.020476164.1610552498&OK#focus>, abgerufen am 13.01.2020

Der Gleisanschluss liegt etwa 1,2 Kilometer hinter dem Bahnhof Nieder-Ofleiden und besteht aus zwei beidseitig angeschlossenen Gleisen, die etwa mittig mit einer weiteren Weichenverbindung ausgestattet sind. Zwei zweiachsige Kleinloks stehen für den Rangierbetrieb zur Verfügung, davon dient eine Maschine als Reserve. Das Streckengleis Richtung Burg- und Nieder-Gemünden wird als Ausziehgleis genutzt und liegt noch bis zum Streckenkilometer 8,1 am Beginn der Ortslage Ober-Ofleiden (ca. 400 Meter).

Hauptverkehre sind die regelmäßigen Schottertransporte in Ganzzügen für die DB-Materialversorgungszentren in Frankfurt(M) Ost und Karlsruhe. Bedarfsweise wird zudem gewaschener Gleisschotter für Neubaustrecken sowie weitere Bedarfzüge gefahren.



Abbildung 5: Bahnhof Nieder-Ofleiden¹²

Auf dem Areal des früheren Palettenwerkes Gebhardt wurde der Industriepark Nieder-Ofleiden (INO) errichtet. Dort werden hauptsächlich 30' Container aus der Slowakei kommend für die Gießerei Winter (Stadtallendorf) umgeschlagen. Auch Koks für Buderus Guss in Breidenbach kommt hier an. Die Fahrplanangaben des DB-Güterfahrplans sind widersprüchlich. Allerdings ist bekannt, dass dieser Containerzug üblicherweise am Montagmorgen ankommt und am gleichen Abend wieder abfährt. Daneben werden freitags Wagengruppen mit Edelstahl für die Gießerei zugestellt.

Im Anschluss sind ein Ladegleis für Container (Länge für etwa 5 Tragwagen) sowie ein Gleis für den Hallenumschlag vorhanden. In der Halle wird derzeit Edelschrott angeliefert (teilweise in offenen, teilweise in geschlossenen Wagen). Zudem werden gelegentlich Einzelwagen mit Stahlprodukten für Kamax in Neuhaus aus Frankfurt/M Ost (Hafen) und Getreide für Ferrero in Stadtallendorf zugestellt.

12 Aufnahme: ederlog, 08.04.2020

Aufgrund der Nähe zum Wohngebiet ist im INO nur ein Betrieb von 6 bis 22 Uhr möglich.

Im Bahnhof Nieder-Ofleiden selbst sind neben Strecken- und Umsetzgleis drei weitere, einseitig angebundene Abstellgleise vorhanden, wovon eines derzeit gesperrt ist. Diese Gleise werden vorrangig zum Abstellen von Leerzügen für MHI genutzt, bieten jedoch auch kurzfristige Abstellreserven für Verkehre zum Industriepark Nieder-Ofleiden.

Außer den beschriebenen Gleisanlagen im Anschluss der MHI sowie im Bahnhof Nieder-Ofleiden ist nur noch in Schweinsberg ein Anschlussgleis vorhanden. Alle weiteren Nebengleise entlang der Strecke wurden abgebaut.



Abbildung 6: derzeit nicht genutztes Raiffeisen-Anschlussgleis in Schweinsberg¹³

Die Ohmtalbahn wurde in den letzten Jahren an die Bedürfnisse des Güterverkehrs angepasst. Sämtliche Bahnsteige wurden abgebaut, die Bahnhofsgebäude verkauft. Die vorhandenen technischen Sicherungen der Bahnübergänge genügen nicht mehr den heutigen Anforderungen für eine Strecke, die im SPNV betrieben wird.

Außer in Nieder-Ofleiden besteht derzeit keinerlei weitere Möglichkeit für eine Zugkreuzung. Die Nutzlänge der beiden durchgehenden Gleise beträgt etwa 250 Meter. Dies war zu Zeiten vor Einstellung des SPNV die größtmögliche Zuglänge, die sich aus den Rahmenbedingungen (höhengleiche Bahnübergänge an beiden Seiten) ergibt. Heute sind die Güterzüge jedoch deutlich länger.

13 Aufnahme: ederlog, 27.11.2020

4.3 Busverkehr im Ohmtal

Bedingt durch die Lokalisierung der früheren Bahnbuslinie 5332 (spätere RMV-Regionalbuslinie 382), aber auch aufgrund des geringen Aufkommens an Durchgangsreisenden zwischen Kirchhain und Gemünden erfolgte eine Brechung der Busverkahre im Ohmtal, meist in Homberg (Ohm).

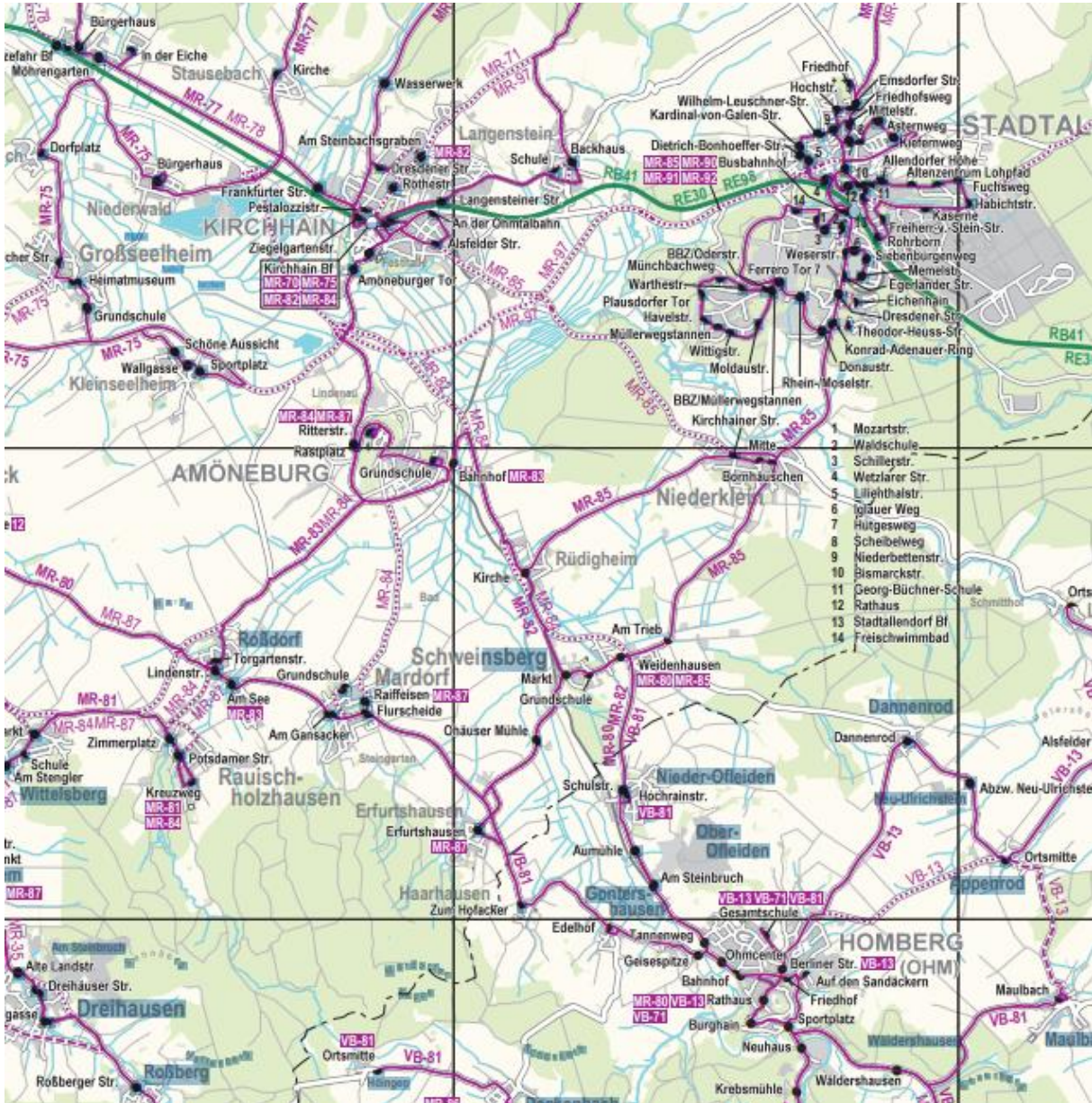


Abbildung 7: Ausschnitt RMV-Liniennetzplan Landkreis Marburg-Biedenkopf¹⁴

14 https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Linien_und_Netze/RMV_Gesamtlinienpläne/Gesamtlinienplan_Vogelsbergkreis.pdf, abgerufen am 15.01.2020

Die Linie 382 wurde zum Fahrplanwechsel 2017 eingestellt und auf die Teilstrecke Kirchhain – Homberg beschränkt. Die für den Schülerverkehr relevanten Fahrten im Abschnitt Homberg – Gemünden wurden jedoch weiterhin von der neuen Linie MR-80 übernommen. Zur Sicherstellung eines Grundangebots zwischen Gemünden und Homberg wurde die Linie VB-71 um weitere Fahrten im Bedarfsverkehr ergänzt. Die Entwicklung der Inanspruchnahme der ALT-Fahrten bewegt sich auf geringem Niveau positiv.

Mit Ausnahme eines Buspaares zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Kirchhain an Schulwerktagen (07:07 Uhr ab Burg- und Nieder-Gemünden, 14:25 Uhr ab Kirchhain) finden keine durchgehenden Fahrten durch das Ohmtal statt.

Auf Seiten des Landkreises Marburg-Biedenkopf tragen die Linien MR-80 (Homberg – Marburg) und MR-82 (Homberg – Kirchhain) die Hauptlast des Verkehrs.

Die etwa zweistündlich mit einzelnen Verdichtungen verkehrende Linie MR-80 folgt nur zwischen Homberg und Schweinsberg dem Ohmtal und verkehrt von dort über Roßdorf und Schröck nach Marburg. Die Linie MR-82 verkehrt in etwa stündlich (mit Ausnahme vormittags und in den Abendstunden) entlang der Ohmtalbahnantrasse.

Von besonderer Bedeutung ist zudem die Linie MR-85 (Stadtverkehr Stadtallendorf), die stündlich in einer Ringfahrt Rüdigheim und Schweinsberg mit der Innenstadt von Stadtallendorf verbindet.

Alle übrigen Linien haben lokalen Charakter oder dienen überwiegend dem Schülerverkehr.

Im Einzelnen sind dies:

- MR-75: Amöneburg – Kirchhain (– Marburg) (Schulverkehr)
- MR-77: Amöneburg – Betziesdorf (Schul- und Rufbusverkehr)
- MR-78: Amöneburg – Bernsdorf (– Marburg) (Schulverkehr)
- MR-83: Amöneburg – Roßdorf (Rufbus)
- MR-84: Amöneburg – Ginseldorf (Schulverkehr)
- MR-87: Amöneburg – Heskem (Schulverkehr)
- MR-97: Amöneburg – Mengersberg (Schulverkehr)

Zudem verkehrt der Bürgerbus Amöneburg montags und freitags jeweils vormittags mit drei (montags) bzw. einer (freitags) Fahrt zwischen Amöneburg und Kirchhain.

Auf der Vogelsberger Seite des Ohmtals verkehren neben den aus dem Nachbarlandkreis Marburg-Biedenkopf kommenden Linien MR-80 und MR-82 die drei Linien VB-13, VB-71 und VB-81.

Die Linie VB-71 folgt dabei dem südlichen Abschnitt der Ohmtalbahntrasse über Büßfeld und Bleidenrod zwischen Homberg und dem Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden. Die Fahrten werden mit Ausnahme einiger für den Schülerverkehr relevanten Fahrten als Anruf-Linien-Taxi durchgeführt. Diese Fahrten verkehren weitgehend stündlich, allerdings findet die letzte Fahrt ab dem Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden nach Homberg bereits um 19:38 Uhr statt.

Bei den als Anruf-Linien-Taxi (ALT) durchgeführten Fahrten gilt, dass der Fahrtwunsch vorab telefonisch anzumelden ist. Im Untersuchungsraum muss dies bis spätestens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt erfolgen. Als Basispreis gilt der RMV-Tarif. Die ALT-Fahrten verkehren in der Regel auf festgelegten Strecken bzw. Korridoren und starten in der Regel an wichtigen Verkehrsknoten wie Bahnhöfen oder zentralen Plätzen.

Auch die wichtige lokale Linie VB-13 zwischen Homberg und Alsfeld wird außerhalb der Schulzeit und in den Ferien der Nachfrage entsprechend als Anruf-Linien-Taxi angeboten. Gefahren wird etwa stündlich.

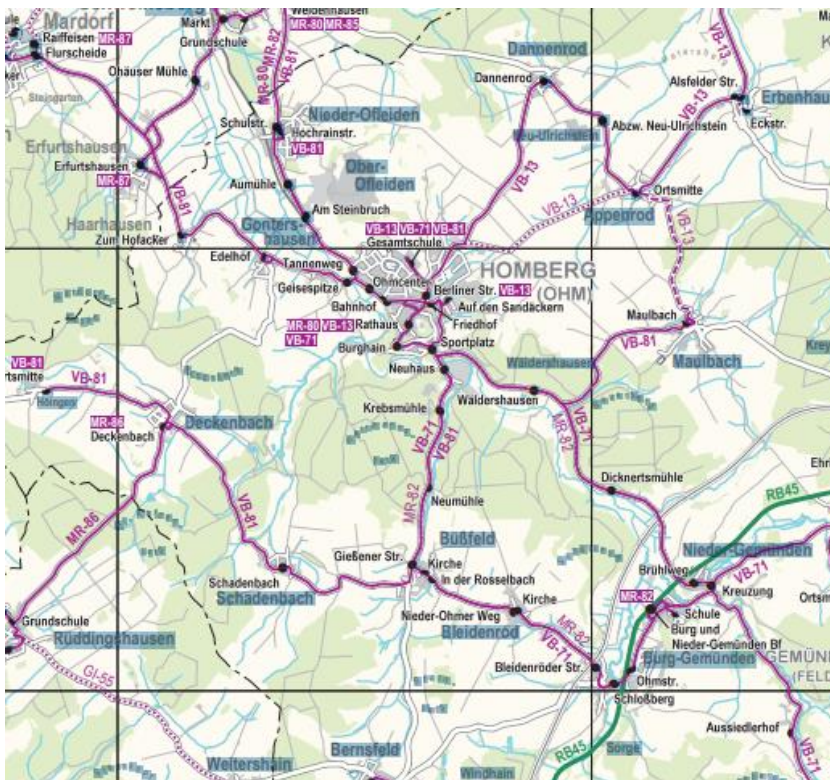


Abbildung 8: Ausschnitt RMV-Liniennetzplan Vogelsbergkreis¹⁵

15 siehe 13.

Die Linie VB-81 schließlich verbindet einige Homberger Stadtteile mit der Kernstadt. Analog der Linie VB-13 verkehren nur während der Schulzeiten Linienbusse, ansonsten Anruf-Linien-Taxi. Allerdings ist der Fahrplan hier wesentlich ausgedünnter.

Das Ohmtal bietet somit einen Busverkehr, welcher nur teilweise den Ansprüchen an einen attraktiven Nahverkehr genügt. Während der frühere Bahnreisende das Ohmtal in 32 Minuten passierte, benötigt der heutige Busnutzer günstigenfalls 45 Minuten, teilweise jedoch bis zu einer Stunde für die gleiche Strecke. Zwischen Homberg und Alsfeld bzw. Burg- und Nieder-Gemünden gibt es außerhalb des Schulverkehrs ein Anruf-Linien-Taxi. Dabei muss berücksichtigt werden, dass durch das ALT-Angebot ein deutlich häufigeres Fahrtenangebot im Vergleich zum damaligen Bahnangebot (Zug und Bahnbus) besteht. Bedarfsgesteuerte Angebote sind aus ökologischer und ökonomischer Sicht häufig in ländlichen Räumen mit großer disperser Streuung der Siedlungen und geringer Einwohnerdichte eine vorzugswürdige Alternative zum Busverkehr, um ein vergleichsweise gutes Fahrtenangebot finanziell aufrechterhalten zu können.

Gleiches gilt für Umsteigebeziehungen. So benötigt der heutige Fahrgast, der von Alsfeld nach Kirchhain unterwegs ist, mit dem ÖPNV bis zu zwei Stunden, vor allem, wenn die Reise durch das Ohmtal führt. Demgegenüber dauert die Fahrt mit dem Pkw über die Bundesstraße 62 nur wenig mehr als 30 Minuten.

Die nachstehende Tabelle führt exemplarisch einige Relationen auf. Hier wird deutlich, dass selbst der durchgehende Bus der Linie MR-80 langsamer ist als die damalige Umsteigeverbindung über Kirchhain.

Relation	Reisezeit vor Einstellung des SPNV in min.	durchschnittliche heutige Reisezeit in min.
Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden	32	48
Kirchhain – Grünberg (üb. Homberg)	54	83
Alsfeld – Homberg	32	50
Homberg – Marburg	44	49

Tabelle 1: durchschnittliche Reisezeit – Vergleich 1980 - 2021

5. Streckenbeschreibung

5.1 Burg- und Nieder-Gemünden – Ober-Ofleiden

5.1.1 Trassierung

Die Strecke begann im Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden, der nach der Einstellung des Verkehrs auf der Ohmtalbahn zu einem Haltepunkt zurückgebaut wurde. Die Bahnfläche ist noch vorhanden, im stillgelegten Bereich liegen mehrere, nicht mehr an das Netz angeschlossene Gleise. In einer 90-Grad-Kurve wird das Bahnhofsgelände in Richtung Nordwesten verlassen. Vor Unterquerung der BAB 5 befinden sich drei Brückenbauwerke, wobei zunächst die Felda, später die Ohm und schließlich eine Senke jeweils mit Stahlbrücken überquert werden.

Auf dem weiteren Abschnitt folgt die Trasse dem Ohmtal auf der südlichen Seite, wobei der Bahndamm selbst etwas oberhalb durch einen ausgedehnten Laubwald gelegen ist. Das Ohmtal ist in diesem Bereich als gesetzlich geschütztes Biotop ausgewiesen, welches bis an den Bahndamm heran reicht.¹⁶ Auf dem weiteren Abschnitt ab etwa km 2,0 bis zum ehemaligen Haltepunkt Wäldershausen quert die Trasse ein FFH- bzw. Naturschutzgebiet.

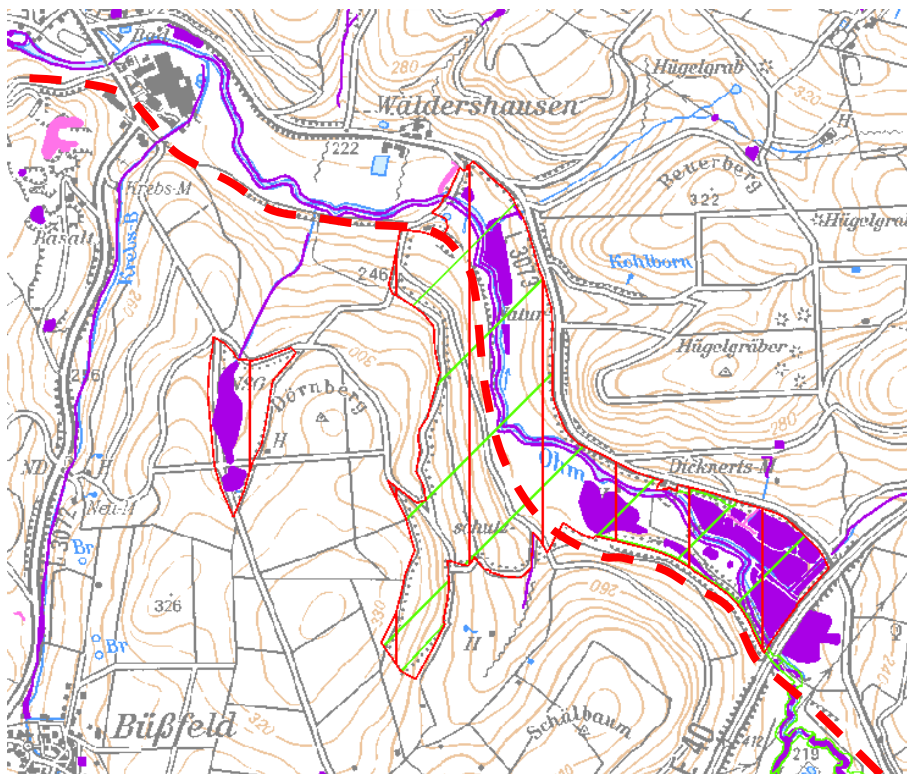


Abbildung 9: Querung des Naturschutzgebietes zwischen km 2,0 und Wäldershausen

16 <http://natureg.hessen.de/mapapps/resources/apps/natureg/index.html?lang=de>, abgerufen am 01.03.2021

Die vorangehende Abbildung verdeutlicht den Verlauf. Während die frühere Bahntrasse ab der Querung mit der BAB 5 zunächst am Rand des Naturschutzgebietes verläuft, führt sie im weiteren Verlauf auf einer Strecke von etwa 1,4 Kilometer durch den geschützten Bereich. Hier ist ein scheinbarer Widerspruch gegeben, denn einerseits wird die Trasse im Regionalplan als gesichert dargestellt, hier verläuft sie mitten durch ein Naturschutzgebiet. Hinzu kommt, dass die ausgewiesene Fläche zwei unterschiedliche Lebensräume berührt (Talaue der Ohm auf der östlichen Seite, Laubwälder auf der westlichen Seite).

Die frühere Haltestelle Wäldershausen bei km 4,0 ist noch auszumachen, die Bahnsteigkante sowie die Laderampe sind noch zu erkennen. Einen Ort gibt es nicht, die Benennung erfolgte nach dem auf der anderen Talseite gelegen Hofgut.

Ab hier schwenkt die Trasse nach Westen und erreicht nach weiteren 1,2 Kilometern den früheren Bahnhof Neuhaus. Auch hier gibt es keinen Ort. Allerdings befinden sich hier die Kamax-Werke sowie ein Raiffeisen-Lager. Ein Teil des früheren Bahnhofsgeländes wird heute als Parkplatz genutzt. Nach Kreuzung mit der L 3072 wird nach weiteren 900 Metern der ortsbildprägende Ohmviadukt gequert, bevor in einem nördlichen angrenzenden Einschnitt der frühere Scheitelpunkt erreicht wird.

Bei km 7,0 befand sich der unterhalb der Altstadt gelegene frühere Bahnhof Homberg (Ohm). Das repräsentative, denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude ist noch vorhanden, steht aber leer. Von Seiten der Stadt Homberg ist eine Neunutzung des Areals unter Integration des früheren Bahnhofsgebäudes angedacht. Noch im Bahnhofsbereich kreuzt die L 3073, bevor die Bahntrasse am Ohm-Center vorbei die Ortslage von Ober-Ofleiden erreicht, in der die Trasse drei Erschließungsstraßen (Tannenweg, Hoherbergsweg und Am Wiebelacker) kreuzt. In diesem Bereich befand sich der damalige Haltepunkt Ober-Ofleiden.

Am nordwestlichen Ortsrand von Ober-Ofleiden befindet sich bei km 8,1 das heutige Streckenende.

5.1.2 Situation der Kunstbauwerke

Auf dem stillgelegten Streckenabschnitt befinden sich insgesamt fünf Brückenbauwerke:

Lage	Brückentyp	Eigentümer	Bemerkungen
km 0,4	Stahlträgerbrücke Felda	DB Netz	starke Korrosionsschäden, Mauerwerk mit losen Fugen
km 1,2	Stahlträgerbrücke Ohm	Gemeinde Gemünden	starke Korrosionsschäden, Auflager und Mauerwerk schadhaft
km 1,3	Stahlträgerbrücke	Gemeinde Gemünden	Schäden im Mauerwerk, Bauwerk könnte durch Durchlass ersetzt werden
km 5,1	Betonbrücke Bahnhof Neuhaus	Stadt Homberg (Ohm)	relativ neue Deckenplatte, vermutlich wegen heutiger Nutzung als Hauszufahrt
km 6,1	Ohmviadukt	Stadt Homberg (Ohm)	Stützpfeiler in optisch gutem Zustand, starke Korrosionsschäden am Bauwerk. Vermutlich eingeschränkte Tragkraft, Bauwerk konnte vor Stilllegung nur noch mit 10 km/h befahren werden.

Tabelle 2: Brückenbauwerke auf dem stillgelegten Abschnitt

Zudem befindet sich bei km 1,3 eine Überführung der BAB 5 über die Bahntrasse sowie bei km 6,4 im Stadtgebiet Homberg eine Bruchsteinbrücke über die Strecke (Mühlthal). Außerdem sind insgesamt 12 Durchlässe zu verzeichnen, die sich wie folgt verteilen:

- 8 Durchlässe zwischen km 1,6 und km 4,0 (ehemaliger HP Wäldershausen),
- 3 Durchlässe zwischen km 4,0 und km 5,2 (ehemaliger Bahnhof Neuhaus)
- sowie 1 Durchlass zwischen km 5,2 und km 6,1 (Ohmtalviadukt)

Eine Einsicht in die Brückenbücher konnte nicht erfolgen. Den beiden Kommunen wurden beim Kauf der Bauwerke keine Brückenbücher ausgehändigt. DB Netz teilte zudem mit, dass für den stillgelegten Abschnitt keine Bauwerksbücher oder andere Unterlagen mehr existieren.

Die Vorstudie beinhaltet keine bautechnische Untersuchung der Brücken. Es darf jedoch vermutet werden, dass die drei Brückenbauwerke bei km 0,4, 1,2 und 1,3 abgängig sind und durch Neubauten zu ersetzen wären. Im Falle des Ohmviaduktes sind zumindest die Stahlträger zu erneuern und die Statik zu überprüfen.

5.1.3 Mögliche Alternativtrassierung

Bis auf ein kurzes Stück im Bereich der Kamax-Werke in Neuhaus bei Homberg (Ohm) ist der Bahndamm durchgehend vorhanden. Hier wurde auf einer Länge von 75 Metern der ehemalige Bahndamm zu einem provisorischen Parkplatz umgestaltet. Eine andere Trassierung der Bahntrasse ist nicht möglich, da auf der

nördlichen Seite die Fabrikhallen liegen und auf der südlichen Seite topographische Gründe einer anderen Streckenführung entgegenstehen.

Im Falle einer Reaktivierung müsste hier zudem eine aufwendige technische Sicherung erfolgen, die nicht nur die L 3072, sondern auch die beiden Zufahrten zu den Flächen von Kamax beinhaltet.

5.1.4 Parallele Radverkehrsplanung

Durch das Ohmtal führt der hessische Fernradweg Nr. 6. In weiten Teilen befindet er sich in relativer Nähe zur Bahntrasse.

Die Stadt Homberg (Ohm) plant auf dem entwidmeten Streckenabschnitt einen Radweg, in einem ersten Schritt ab den Kamax-Werken über den Ohmtalviadukt und dem ehemaligen Homberger Bahnhof bis nach Ober-Ofleiden. Die 2. Offenlegung soll in Kürze erfolgen. Es wird seitens der Stadt davon ausgegangen, dass in diesem Jahr noch Baurecht geschaffen werden kann.¹⁷ Hierdurch wird der Radweg näher an die Stadt gelegt und mit der Überführung des Ohmtalviaduktes ein Höhepunkt geschaffen. Allerdings berührt der Radweg auch zukünftig nicht die historische Altstadt.

In einem weiteren Schritt ist die Fortführung des Radweges in Richtung Wäldershausen geplant. Durch diese Maßnahmen ist eine zeitnahe Reaktivierung der Bahnstrecke unrealistisch. Gleichwohl ist als Vorteil zu sehen, dass damit die Bahntrasse nicht überbaut und somit für die Zukunft gesichert wird.

Gleiches trifft auf den weiterführenden Abschnitt zwischen den Kamax-Werken bis zum Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden zu. Im Falle einer zukünftigen Bahnreaktivierung befinden sich in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse Wirtschaftswege, die bei einer entsprechenden Neuanlegung nicht nur als alternative Fahrradtrasse, sondern ebenso als Sicherungsweg entlang der Bahnstrecke fungieren können. Berücksichtigt werden muss dabei allerdings die in Kapitel 5.1.1 beschriebene Querung des Naturschutzgebietes.

5.2 Ober-Ofleiden – Kirchhain

Der in Betrieb befindliche Abschnitt zeigt sich in einem guten Zustand, Sanierungsarbeiten wurden vor kurzem durchgeführt bzw. sind für andere Abschnitte in naher Zukunft vorgesehen (siehe Kapitel 4.2). Die aktuelle Höchstgeschwin-

17 Gemäß telefonischer Information der Stadt Homberg (Ohm) vom 24.02.2021

digkeit beträgt 50 km/h und sollte bei einer Reaktivierung auf 60 km/h hochgesetzt werden, was aufgrund des kurzen Haltestellenabstandes von etwa 2 Kilometern als ausreichend angesehen wird.

Fünf Brückenbauwerke befinden sich auf diesem Teilstück, die alle in einem guten bis sehr guten Zustand sind. Daneben gibt es zwei größere Wasserdurchlässe.

Sechs Bahnübergänge sind technisch gesichert. Sie sind allerdings mit einer Technik ausgestattet, die bei einer Bahnreaktivierung zu erneuern und einem aktuellen Stand anzupassen ist. Ein Problem dürfte bei der Reaktivierung der Bahnübergang mit der B 62 zwischen Kirchhain und Amöneburg sein. Hier ist davon auszugehen, dass eine niveaufreie Kreuzungsmöglichkeit geschaffen werden muss.

Weitere 13 Bahnübergänge kreuzen Wirtschaftswege bzw. lokale Wegeverbindungen, von denen 2 ohne Probleme aufgelassen werden können. Im Allgemeinen sind überall die erforderlichen Sichtdreiecke vorhanden. Für die Zufahrt zum Industriepark Nieder-Ofleiden (Häuser Straße) sollte allerdings eine technische Sicherung erfolgen.

Im Einzelnen ist die aktuelle Situation wie folgt: Der etwa 350 Meter lange Abschnitt vom heutigen Streckenende bis zum Bahnübergang der L 3073 vor dem Anschluss der MHI wird als Ausziehgleis für die Anschlussbedienung genutzt.

Der Anschluss selbst besteht aus zwei etwa 700 Meter langen Gleisen, die beidseitig an die Strecke angebunden sind und etwa mittig mit einer weiteren Gleisverbindung nochmals miteinander verbunden sind.

Nach weiteren 1,3 Kilometern wird der Bahnhof Nieder-Ofleiden erreicht. Trotz einiger Rückbauten sind immer noch fünf Gleise vorhanden, von denen eines aus technischen Gründen gesperrt ist. Neben dem Streckengleis gibt es ein beidseitig angeschlossenes Ausweichgleis sowie zwei längere Stumpfgleise, die zum Abstellen von Waggons benötigt werden. Das Bahnhofsgebäude befindet sich in Privateigentum. Im Falle einer Reaktivierung würde ein Bahnsteigzugang aus Richtung des Bahnübergangs Häuser Straße erfolgen. Jenseits dieses Bahnübergangs zweigt die Anschlussweiche zum INO ab.

Bei km 11,9 liegt der Bahnhof Schweinsberg, der wie Nieder-Ofleiden sehr zentral zum Ortsmittelpunkt gelegen ist. Er verfügt heute neben dem Streckengleis über ein einseitig angebundenes Anschlussgleis zum Raiffeisenlager. Obwohl die Weiche noch funktionsfähig ist, dürfte ein Befahren des Anschlusses selbst aus technischen Gründen derzeit nicht möglich sein. Der ehemalige Bahnsteigbereich befindet sich in Privateigentum. Eine Neuanlage ist im Bereich des früheren Ladegleises auf der östlichen Seite möglich.

Weitere zwei Kilometer weiter lag der Haltepunkt Rüdigheim. Eine mögliche Neuanlage ist etwa 200 Meter weiter in Richtung Ortskern möglich – dort, wo die Umgehungsstraße einen aus dem Ort führenden Wirtschaftsweg überquert.

Die Bahnstrecke wechselt nun die Talseite, es werden zwei Brücken überquert. Im Bereich der Brücker Mühle am unteren Ende von Amöneburg befand sich bei km 15,4 die Haltestelle Amöneburg. Die Zuwegung zu den Bahnanlagen aus der Nicolaistraße ist noch gegeben. Hier müsste allerdings geprüft werden, inwieweit eine Neuanlage vom Bahnübergang der Straße am Bahnhof aus möglich ist, um hier eine Verknüpfung mit dem lokalen Busverkehr herzustellen.

Hinter Amöneburg unterquert die Bahntrasse die L 3073, es folgen in dichtem Abstand drei weitere Brückenbauwerke, bevor bei km 17,5 die B 62 niveaugleich gekreuzt wird. Die weitere Streckenführung erfolgt durch das Kirchhainer Gewerbegebiet, bevor in einer Kurve nach Süden der Bahnhof der Stadt erreicht wird. Die Züge der Ohmtalbahn verkehrten von dem noch an Gleis 5 vorhandenen Bahnsteig. Eine Durchbindung der Züge nach Marburg ist aufgrund der vorhandenen Gleisverbindungen und Signalausstattung möglich.

6. Bus- und Bahnkonzept

6.1 Buskonzept

6.1.1 Bewertung des heutigen Angebotes

In Kap. 4.3 wurde das heutige Busangebot der das Ohmtal berührenden Linien dargestellt. Die weitere Betrachtung beschränkt sich auf diejenigen Linien, die als lokale Linien eine regionale Funktion haben und nicht ausschließlich dem Schulverkehr dienen bzw. nur eine rein lokale Funktion haben.

Auf dieser Basis sind die folgenden Buslinien zu betrachten:

- MR-80 (Homberg – Marburg)
- MR-82 (Homberg – Kirchhain)
- MR-85 (Stadtverkehr Stadtallendorf)
- VB-13 (Homberg – Alsfeld)
- VB-71 (Homberg – Burg- und Nieder-Gemünden/Ehringshausen)

Die Bewertung der Buslinien erfolgt anhand der in beiden Landkreisen im jeweiligen Nahverkehrsplan festgesetzten Bedienungsstandards.¹⁸

Linie/Fahrtrichtung	Anzahl Fahrten je Verkehrstage						Bedienzeiten		
	Mo-Fr Bus	Mo-Fr ALT	Sa Bus	Sa ALT	SoF Bus	SoF ALT	Mo-Fr	Sa	SoF
MR-80 (Richtung Marburg)	12	2	4	4	0	4	05:35-22:05	08:05-22:05	08:05-20:05
MR-80 (Richtung Homberg)	12+1S	3	4	5	0	5	05:55-00:05	09:05-00:05	09:05-23:05
MR-82 (Richtung Homberg)	12+3S	2	0	9	0	4	04:50-00:45	08:40-00:45	08:40-20:40
MR82-(Richtung Kirchhain)	13+6S	1	0	8	0	4	04:20-21:45	07:40-21:45	09:45-21:45
MR-85 (Ring Stadtallendorf)	8+15S	2	0	9	0	9	05:40-23:45	07:40-23:45	09:40-23:45
VB-13 (Richtung Alsfeld-Schultage)	9	7	0	7	0	4	05:45-20:25	08:25-20:25	09:25-18:25
VB-13 (Richtung Alsfeld-Ferien)	0	14	0	7	0	4	05:45-20:25	08:25-20:25	09:25-18:25
VB-13 (Richtung Homberg-Schultage)	9	5	0	7	0	4	06:35-18:10	07:00-19:00	09:00-18:00
VB-13 (Richtung Homberg-Ferien)	0	13	0	7	0	4	06:35-18:10	07:00-19:00	09:00-18:00
VB-71 (Richtung B.-+N.-Gemünden-Schultage)	3	10	0	8	0	6	05:50-20:10	06:10-19:10	09:10-19:10
VB-71 (Richtung B.-+N.-Gemünden-Ferien)	0	10	0	8	0	6	05:50-20:10	06:10-19:10	09:10-19:10
VB-71 (Richtung Homberg-Schultage)	4	11	0	8	0	6	06:45-19:40	06:40-20:40	08:40-20:40
VB-71 (Richtung Homberg-Ferien)	0	12	0	8	0	6	06:45-19:40	06:40-20:40	08:40-20:40

Tabelle 3: heutiges Busangebot nach Anzahl Fahrten und Bedienzeiten

Im Vergleich fällt auf, dass im Bereich des Vogelsbergkreises das Fahrtenangebot mit Ausnahme der für den Schülerverkehr relevanten Fahrten zu einem großen Teil als Bedarfsverkehr (Anruf-Linien-Taxi) erfolgt.

Zudem endet das Fahrplanangebot im Vogelsbergkreis gegen 20:30 Uhr wohingegen im Landkreis Marburg-Biedenkopf auch Spätfahrten angeboten werden.

¹⁸ Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Marburg-Biedenkopf 2018-2022, bearbeitet von der IGDB, Dreieich, Februar 2018, sowie NVP für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe, bearbeitet von der IGDB, Dreieich, Fortschreibung 2020

Auf den in der vorherigen Tabelle aufgeführten Linien wird in etwa ein zweistündliches Angebot mit Verdichtungen in den Verkehrsspitzen vorgehalten, auf der Linie VB-13 ein stündliches Angebot.

Mit Ausnahme einiger Fahrten auf der Linie MR-80 werden alle Wochenendfahrten nur bedarfsorientiert angeboten. Inwieweit dies für die steigende Bedeutung des Ohmtals als Ausflugsziel sinnvoll ist, sei dahingestellt. Ebenso fehlt ein Angebot für die steigende Anzahl von Fahrradausflüglern.

Die nachfolgende Graphik zeigt das Grundfahrplanraster der im Ohmtal verkehrenden Buslinien. Hinsichtlich der Verknüpfungen ist anzumerken, dass nur zwischen der VB-13 und der MR-80 überwiegend akzeptable Anschlussbeziehungen bestehen. Für die übrigen Relationen trifft dies nicht zu, da diese entweder die Belange der Schülerbeförderung oder die Anschlussherstellung zur Vogelsbergbahn zur Priorität haben (z.B. ALT VB-71 in Gemünden).

Auf dem Ohmtalkorridor zwischen Kirchhain und Burg- und Nieder-Gemünden gibt es werktags nur 3 (Gegenrichtung 4) Verbindungen, die für die 20 Kilometer lange Strecke weniger als eine Stunde brauchen.

Anschlüsse an weiterführende Bahnverbindungen bestehen in Burg- und Nieder-Gemünden, Kirchhain und Marburg. In Burg- und Nieder-Gemünden werden die Züge nach Fulda und Gießen erreicht, in Kirchhain die Regionalexpress-Züge der Relation Kassel – Frankfurt (in beiden Richtungen) sowie in Marburg-Süd die Regionalbahn-Züge in und aus Richtung Gießen. Da die Linie MR-80 den Marburger Hauptbahnhof nicht anfährt, bestehen Anschlüsse an die schnellen Züge der Main-Weser-Bahn ausschließlich in Kirchhain.

Hinsichtlich der kurzfristigen Möglichkeiten, den Busverkehr zwischen den Landkreisen Marburg-Biedenkopf und Vogelsberg zu optimieren, ist zu berücksichtigen, dass auf der Verbindung Marburg – Alsfeld ab Dezember 2021 der Expressbus X 35 im Stundentakt über Kirchhain und Stadtallendorf und einem guten Übergang auf die Züge nach/von Fulda (9 Minuten in Richtung Fulda, 5 in der Gegenrichtung) eingeführt wird.

Daneben besteht weiterhin die Möglichkeit, für nicht an der X-Buslinie liegende Orte, die beschriebene Umsteigeverbindung über die Linien MR-80 und VB-13 zu nutzen.

Was jedoch fehlt, ist eine attraktivere Verbindung zwischen Kirchhain und Burg- und Nieder-Gemünden, die beidseitig an die Bahn mit attraktiven Anschlüssen angebunden ist.

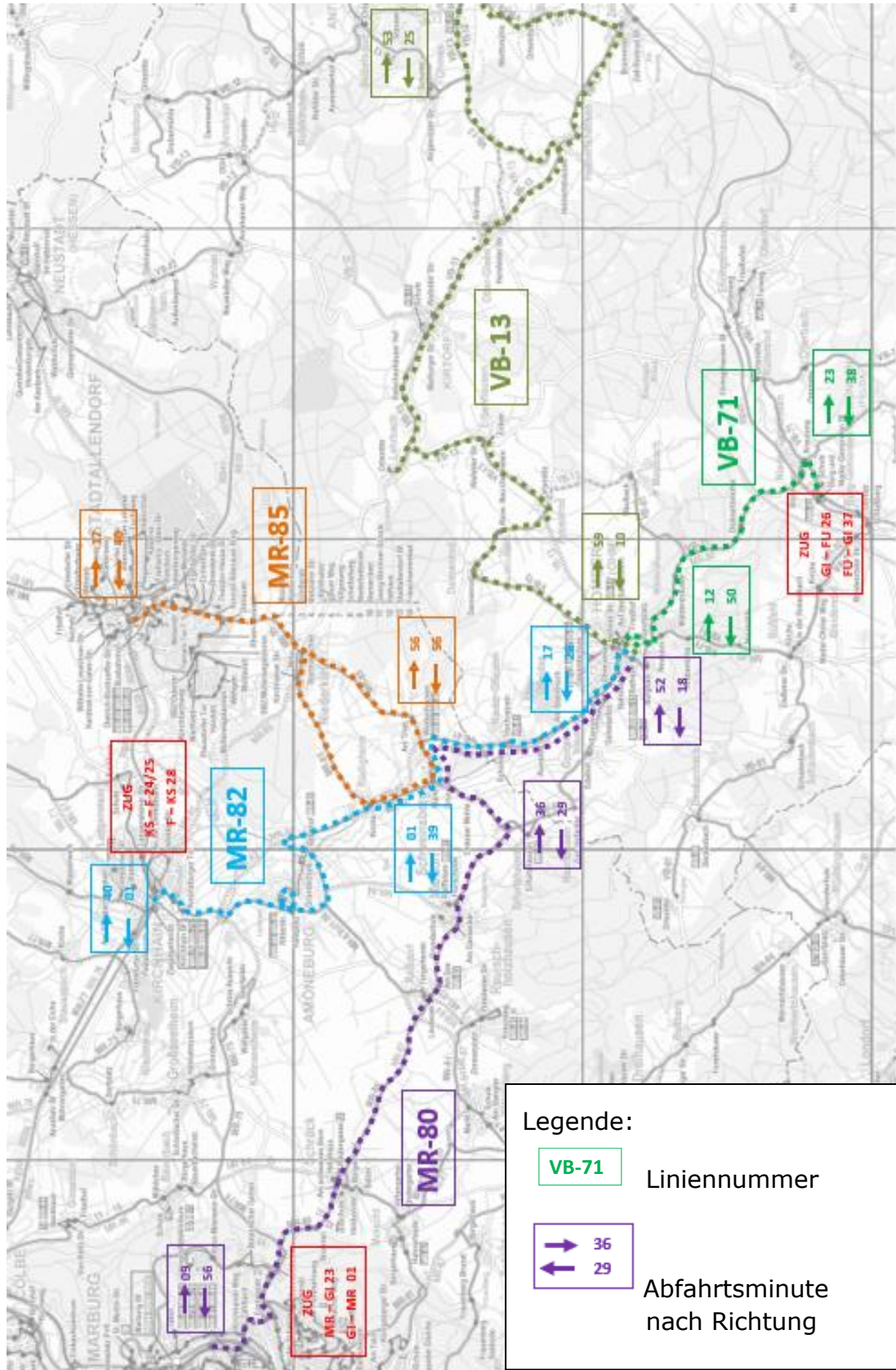


Abbildung 10: Fahrplanraster der Buslinien im Ohmtal

6.1.2 Anbindung von Mücke und Grünberg an die Buslinien im Ohmtal

Von Seiten des Auftraggebers erging die Anregung, eine Anbindung von Mücke und Grünberg an die Buslinien im Ohmtal zu prüfen. Hintergrund hierfür ist die schlechte Anbindung beider Orte vor allem für Berufspendler in Richtung Marburg.

Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass sich die bestehenden Pendlerzahlen auf einem sehr niedrigen Niveau befinden. Gemäß den Angaben im Nahverkehrsplan des Vogelsbergkreises pendeln aus dem gesamten Kreisgebiet nur etwa 1.984 Menschen in den gesamten Landkreis Marburg-Biedenkopf, in der Gegenrichtung sind es 1.057 Pendler.¹⁹ Der Nahverkehrsplan des Landkreises Marburg-Biedenkopf weist bei den Pendlerströmen für die Gemeinde Gemünden nach Stadtallendorf etwa 100 Pendler aus, Pendlerbeziehungen aus Mücke oder Grünberg wurden aufgrund ihrer Geringfügigkeit nicht dargestellt.²⁰

Durch die gute Anbindung der Buslinie VB-71 an die Züge der Vogelsbergbahn in Burg- und Nieder-Gemünden wird keine Notwendigkeit der Verlängerung dieser Buslinie oder der Einrichtung einer neuen Verbindung von Homberg bis nach Mücke oder Grünberg gesehen, da hier bei einem entsprechend guten Zuganschluss die Bahn trotz Umsteigens immer eine gleichwertige Alternative ist (Fahrzeit Burg- und Nieder-Gemünden – Mücke 7-9 Minuten, nach Grünberg 13-16 Minuten). Daraus resultiert – eine Umsteigezeit von 5 Minuten in Burg- und Nieder-Gemünden vorausgesetzt – eine Reisezeit von 30 Minuten von Homberg nach Mücke bzw. von 37 Minuten nach Grünberg. Auch muss berücksichtigt werden, dass angesichts der Planungen der Gemeinde Gemünden (Felda) in Burg- und Nieder-Gemünden zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes eine deutliche Attraktivitätssteigerung im Umfeld des Haltepunktes zu erwarten ist.²¹ Zudem weist der Nahverkehrsplan des ZOV keinen expliziten Handlungsbedarf auf diesem Korridor aus.²²

Auch wird von Seiten der Stadt Homberg keine Notwendigkeit für die Einrichtung einer derartigen Linie gesehen. Nach Aussage der Stadtverwaltung ist das wesentliche Ziel stets Marburg und nachgeordnet Stadtallendorf (Berufspendler), Alsfeld (Ärzte, Krankenhaus, Verwaltungen) sowie Gießen (Gelegenheitsverkehr).²³

19 Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe, a.a.O., Seite 38

20 Nahverkehrsplan für den Landkreis Marburg-Biedenkopf, a.a.O., Seite 24

21 Zuletzt berichtete die Gießener Allgemeine am 21.04.2021 über dieses Thema: <https://www.giesse-ner-allgemeine.de/vogelsbergkreis/modernes-bahnhofsumfeld-90470027.html>, abgerufen am 19.05.2021

22 Nahverkehrsplan ZOV, a.a.O., Kapitel „ÖPNV in den Kommunen“

23 Gespräch mit der Stadt Homberg (Ohm) vom 01.06.2021

Wir halten hier die angedachte Optimierung der Anschlussbeziehungen zwischen Vogelsbergbahn und Main-Weser-Bahn in Gießen für zielführender.

Grundsätzlich ist jedoch zu prüfen, inwieweit das Gewerbegebiet an der Bundesautobahnabfahrt Homberg durch eine Kombination der Buslinien VB-75, VB-78 und VB-81 mit einer durchgehenden Linienführung Homberg – Büßfeld – Bernsfeld – Atzenhain – Mücke besser an Homberg/Ohm angeschlossen werden kann.

6.1.3 Werksverkehr Ferrero

Nachrichtlich sei darauf hingewiesen, dass die Firma Ferrero für den Standort Stadtallendorf einen eigenen Werksverkehr mit zahlreichen Linien vorhält. Die Busse verkehren zielgerichtet für den Dreischichtbetrieb. Aus dem Untersuchungsbereich verkehren die Linien

- A 02 (Früh- und Spätschicht ab Homberg, Ober- und Nieder-Ofleiden sowie Schweinsberg),
- A 05 (Früh- und Spätschicht ab Amöneburg),
- B 22 (Früh- und Spätschicht ab Gemünden (Felda), Homberg, Ober- und Nieder-Ofleiden),
- B 24 (Früh- und Spätschicht ab Rüdigheim und Schweinsberg),
- C 49 (Nachtschicht ab Gemünden (Felda), Homberg, Ober- und Nieder-Ofleiden und Schweinsberg) sowie
- C 49a (Nachtschicht ab Rüdigheim und Amöneburg)²⁴

Da diese Werksverkehre das am Stadtallendorfer Stadtrand gelegene Werk von Ferrero anfahren, sind sie als gute Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr zu sehen, der so nicht sinnvoll in einem anderen Fahrplankonzept umgesetzt werden könnte.

6.1.4 Einwohnerverteilung in Amöneburg

Der übliche Laufweg der wichtigsten durch Amöneburg führenden Buslinie, der Linie MR-82 (Kirchhain – Homberg) führt über die Haltestellen „Am Rastplatz“, „Ritterstraße“ und „Bahnhof“. Durch die Schleifenfahrt in der Oberstadt sowie den dortigen engen Straßen verlängert sich die Fahrzeit der Buslinie deutlich. Im

24 Angaben gemäß Aufstellung des Regierungspräsidiums Gießen vom 17.01.2017

Hinblick auf eine Reaktivierung der Bahnstrecke sowie gleichermaßen einer Beschleunigung der Buslinie MR-82 wurde die Einwohnerverteilung nach Straßen in Amöneburg überprüft.²⁵

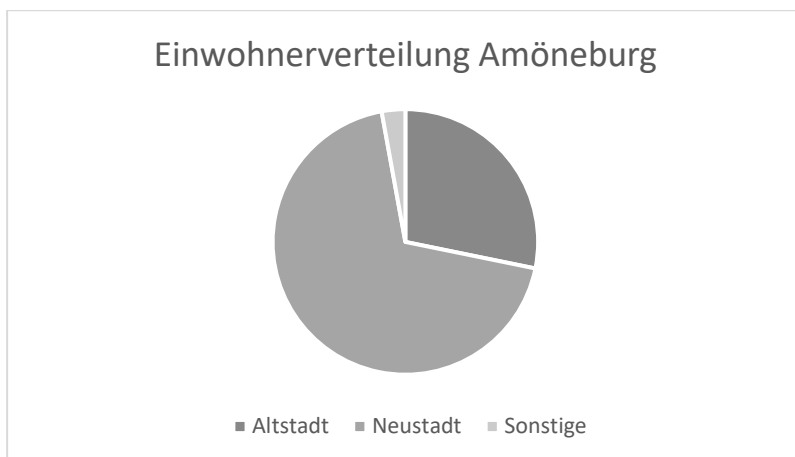


Abbildung 11: Einwohnerverteilung Amöneburg

Die vorangehende Abbildung zeigt, dass der größte Teil der Einwohner Amöneburgs im Bereich unterhalb der Altstadt bis zum Bahnhof wohnt (1.058 Einwohner = 68,79%). In der Altstadt werden 433 Einwohner gezählt (=28,15%). Weitere 44 Einwohner (=2,86%) wohnen außerhalb dieser beiden Bereiche. Wird ein Radius von 500 Metern um den Bahnhof gelegt (siehe Abbildung 12: **500-Meter-Radius Bahnhof Amöneburg**), leben innerhalb dieses Bereiches 841 Einwohner (=54,68%).

Diese Zahlen belegen, dass der einst abseits gelegene Bahnhof durch die Siedlungsentwicklung in eine deutlich zentralere Position gerückt ist.

25 Zahlen auf Basis Auswertung der Stadt Amöneburg vom 17.02.2021

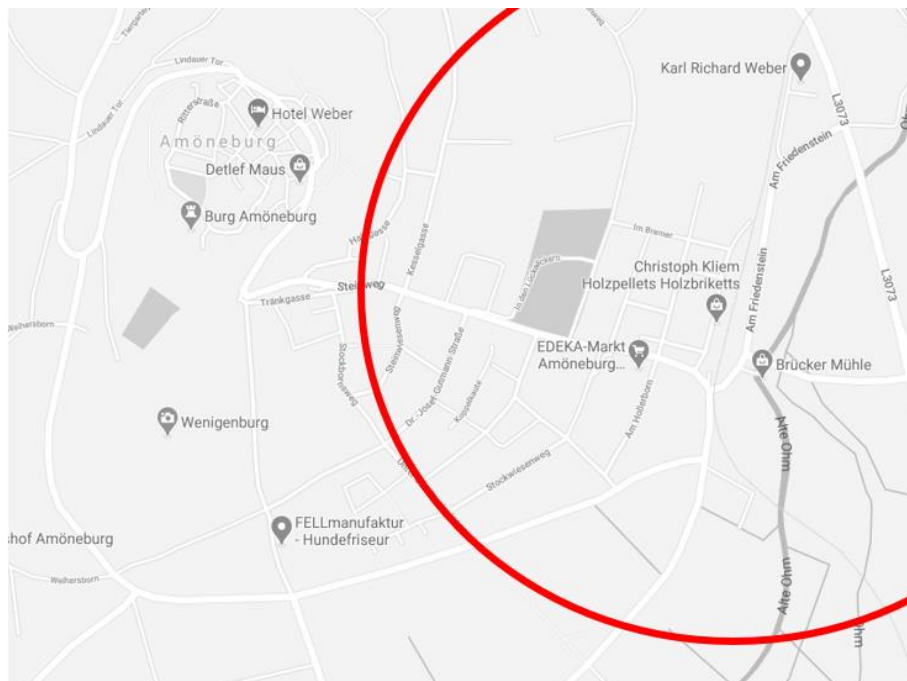


Abbildung 12: 500-Meter-Radius Bahnhof Amöneburg²⁶

6.1.5 Optimierung auf Basis bestehender Verbindungen

Die empfohlene Attraktivierung des Korridors Kirchhain – Homberg – Burg- und Nieder-Gemünden wurde in Kapitel 6.1.1 beschrieben. Es wurde weiterhin bereits in Kap. 0 darauf hingewiesen, dass es erstmals seit Ende 2017 montags bis freitags wieder eine durchgehende Busverbindung von Burg- und Nieder-Gemünden nach Kirchhain und zurück auf der MR-82 gibt.

Dieser Bus verlässt Burg- und Nieder-Gemünden um 07:07 Uhr und kommt um 07:52 in Kirchhain an. In der Gegenrichtung verlässt er Kirchhain um 14:25 Uhr (freitags 12:35 Uhr) und ist zurück in Burg- und Nieder-Gemünden um 15:14 Uhr (freitags 13:19 Uhr).

Unterstellt man eine Fahrzeit für einen durchgehenden Bus von 45 Minuten (analog der bestehenden Hinfahrt) und richtet die Fahrzeiten auf die Zuganschlüsse in Kirchhain nach Frankfurt und Kassel sowie in Burg- und Nieder-Gemünden nach Gießen aus, ergibt sich der nachfolgende Musterfahrplan.

Auf den Anschluss in Burg- und Nieder-Gemünden in Richtung Fulda wird dabei aufgrund bestehender (von Homberg VB-13) sowie zukünftiger (von Marburg und Kirchhain X-35) Angebote verzichtet.

26 Kartengrundlage: google.maps

xx:28		Anschluss von Frankfurt		
		Anschluss nach Frankfurt		xx:25
xx:24		Anschluss von Kassel		
		Anschluss nach Kassel		xx:28
xx:40	ab	Kirchhain, Bahnhof	↑ an	xx:13
xx:50	ab	Amöneburg, Bahnhof	ab	xx:03
xx:54	ab	Rüdigheim, Kirche	ab	xx:59
xx:57	ab	Schweinsberg, Markt	ab	xx:56
xx:01	ab	Nieder-Ofleiden, Schulstraße	ab	xx:52
xx:05	ab	Ober-Ofleiden, Ohmcenter	ab	xx:48
xx:08	ab	Homburg, Rathaus	ab	xx:45
xx:22	an	↓ Burg- und Nieder-Gemünden	ab	xx:31
xx:37		Anschluss nach Gießen		
		Anschluss von Gießen		xx:26

Anm.: es sind nur die zentralen Haltestellen dargestellt

Abbildung 13: Musterfahrplan Buslinie MR-82 optimiert

Zur Reduzierung der Gesamtreisezeit verkehrt der Bus in Amöneburg nicht durch die Altstadt, sondern über den Laufweg Unter den Stockwiesen, Dr. Josef-Gutmann-Straße, Steinweg, Am Bahnhof und erschließt dabei die im Vergleich zur Oberstadt sehr viel einwohnerstärkere Unterstadt sowie den Bereich Edeka-Markt.

Für den gemäß aktuellen Bedienungsstandards ausreichenden Zweistundentakt im Tagesverkehr kann diese Linie mit einem Fahrzeug gefahren werden. Damit ergibt sich bei 8 Fahrtenpaaren (Abendverkehr sowie Wochenendverkehr weiterhin bedarfsorientiert) und abzüglich des bereits bestehenden Buspaares ein Kilometermehraufwand bei 253 Werktagen von 29.009 Kilometern pro Jahr.

6.1.6 Variante mit erweitertem Umfang

Kapitel 6.1.5 beschreibt eine Minimaloptimierung, um ein Basisangebot auf den regionalen Achsen anzubieten. Es ist die grundsätzliche Frage zu klären, inwieweit die im Nahverkehrsplan gegebene Fahrtenhäufigkeit auf der Basis der Relationen zwischen den zentralen Orten die richtige Herangehensweise oder ob dies nicht an den Einwohnerzahlen festzumachen ist.

So werden beispielsweise im Nahverkehrsplan des westfälischen Nachbarlandkreises Siegen-Wittgenstein die Zielwerte für die Raumverbindung differenziert nach dem Verdichtungsraum Siegen/Kreuztal und dem ländlichen Raum. Im ländlichen Raum (also vergleichbar mit dem Ohmtal) wird in der Verbindungskategorie der Orte mit mehr als 750 Einwohnern im Tagesverkehr ein Stundentakt, in

Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende) ein Zweistudentakt als Mindestangebot festgelegt.²⁷

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf geht der Aufgabenträger in einigen Fällen bereits über die bisherigen Mindeststandards hinaus. Aktuelles Beispiel sind die Planungen für die Buslinie 570 Kirchhain – Gemünden (Wohra) – Frankenberg, die ab Dezember 2021 durchgehend im Stundentakt mit 17 Fahrtenpaaren an Werktagen angeboten werden soll und ebenso an Wochenenden einen durchgehenden Taktfahrplan (samstags Zweistudentakt, sonn- und feiertags Dreistudentakt) vorsieht. Ein Stundentakt wird auch für den bereits erwähnten Schnellbus X 35 zwischen Marburg und Alsfeld geplant. Hier werden also deutliche Schritte unternommen, um im ländlichen Raum Angebote für Menschen zu schaffen, die den ÖPNV nutzen können, aber nicht unbedingt müssten, weil sie über ein eigenes Kfz verfügen.

Dies ist umso wichtiger als dass das Ohmtal über größere Pendlerbeziehungen verfügt. So weist der Nahverkehrsplan für den Landkreis Marburg-Biedenkopf beispielsweise aus, dass von den 5.125 Einwohnern der Kleinstadt 2.027 Menschen für ihre Arbeit oder Ausbildung auspendeln, dies sind nahezu knapp 40% der Gesamtbevölkerung.²⁸

Neben der Bedienungshäufigkeit geht es um die Frage der besseren Erschließungswirkung.

Die Variante „erweiterter Umfang“ wird mit folgender Angebotsstruktur definiert:

- Das Fahrplanraster gemäß Abbildung 10 wird als Stundentakt mit zwei Fahrzeugen angeboten.
- Die Buslinie MR-82 bzw. VB-71 im Ohmtal bedient nur bei den Schulverkehrsfahrten die Haltestelle Amöneburg, Ritterstraße und wird grundsätzlich über den Bahnhof Amöneburg geführt. Dies entspricht der heutigen Einwohnerverteilung der Stadt (siehe 6.1.4).
- Die Busse begegnen sich jeweils in Schweinsberg. Hierdurch wird ein optimaler Übergang mit der Linie MR-85 (Stadtallendorf – Schweinsberg hergestellt).
- Für touristische Verkehre wird die heutige Rufbuslinie MR-83 Rossdorf – Amöneburg, Bahnhof durch die Altstadt (Haltestelle Markt, Gegenrichtung Dr.-Max-Ehrenpfort-Straße) und den Laufweg über das Brücker Tor und den Steinweg verlegt. Die Linie wird von einer Rufbuslinie in eine reguläre mit Kleinbus befahrene Linie umgewandelt. Hierdurch wird eine bessere Erschließung von Amöneburg sichergestellt.

27 Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Siegen-Wittgenstein 2016, bearbeitet von ederlog, Siegen, 2015, Seite 34

28 NVP Marburg-Biedenkopf, a.a.O., Seiten 18 und 26

- Die Anbindung des Bereiches Lahnberge (Uniklinikum) soll auf Wunsch des Auftraggebers ausschließlich über Kirchhain mit Umstieg auf die neue Schnellbuslinie X-35 erfolgen. Allerdings lassen sich hier keine attraktiven Umsteigezeiten erreichen.

6.1.7 Anpassungsbedarf im Falle einer Bahnstreckenreaktivierung

Das vorgenannte in Kapitel 6.1.6 beschriebene Buskonzept lässt sich recht einfach auf eine Bahnreaktivierung übertragen, wenn die in Kapitel 6.2.4 beschriebene Variante A übernommen wird. Bei dieser Variante ergibt sich bei einem Stundentakt eine Zugkreuzung im Bereich Schweinsberg / Rüdigheim.

Das bedeutet, dass die Linien MR-82 und VB-71 durch die Bahn ersetzt werden (mit Ausnahme einzelner Schulbusfahrten).

In Amöneburg findet die Verknüpfung mit der Linie MR-83 über Amöneburg Altstadt nach Rossdorf sowie in Schweinsberg die Verknüpfung mit der Linie MR-85 nach Stadtallendorf statt.

Grundsätzlich ist an dieser Stelle anzumerken, dass ein zukünftiges Buskonzept weiterer Diskussionen bedarf, insbesondere im Hinblick auf die über das Ohmtal hinausgehenden Linien. So wird beispielsweise für die Linie MR-80 eine Laufweganpassung mit einer Führung über das Kreishaus sowie ein Anschluss des Uniklinikums über Schröck angedacht. Diese, wie auch weitere Überlegungen sollen in den anstehenden Fortschreibungen der jeweiligen Nahverkehrspläne Berücksichtigung finden.

6.2 Bahnkonzept

6.2.1 Beschreibung der möglichen Varianten

Im Falle einer Reaktivierung der Ohmtalbahn sind grundsätzlich fünf Betriebsvarianten möglich, die in den nachfolgenden Kapiteln jeweils einzeln dargestellt werden.

Die Konzepte unterscheiden sich dabei wie folgt:

Konzept A baut auf einen reinen Pendelverkehr (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden auf.

Die Konzeptvarianten B1 und B2 basieren auf einer Durchbindung der Züge über Burg- und Nieder-Gemünden hinaus bis nach Gießen. In Variante B1 wird ein Flügelungskonzept und in Variante B2 ein 30-Minuten-Takt zwischen Burg- und Nieder-Gemünden angedacht, wobei die Züge wechselseitig von Fulda bzw. Marburg/Kirchhain kommen.

Bei den Konzeptvarianten C1 und C2 erfolgt die Ausrichtung der Züge ab Burg- und Nieder-Gemünden nach Fulda, in Variante C1 wiederum als Flügelungskonzept und in Variante C2 mit einer Verbindungskurve, die Burg- und Nieder-Gemünden außen vorlässt und direkt auf den Bahnhof Ehringshausen ausgerichtet wird.

Da die vorliegende Untersuchung eine reine Konzeptstudie ist, wird bei notwendigen Kreuzungsbahnhöfen lediglich darauf hingewiesen, auf welchem Streckenabschnitt sich diese befinden müssten, um den Musterfahrplan realisieren zu können.

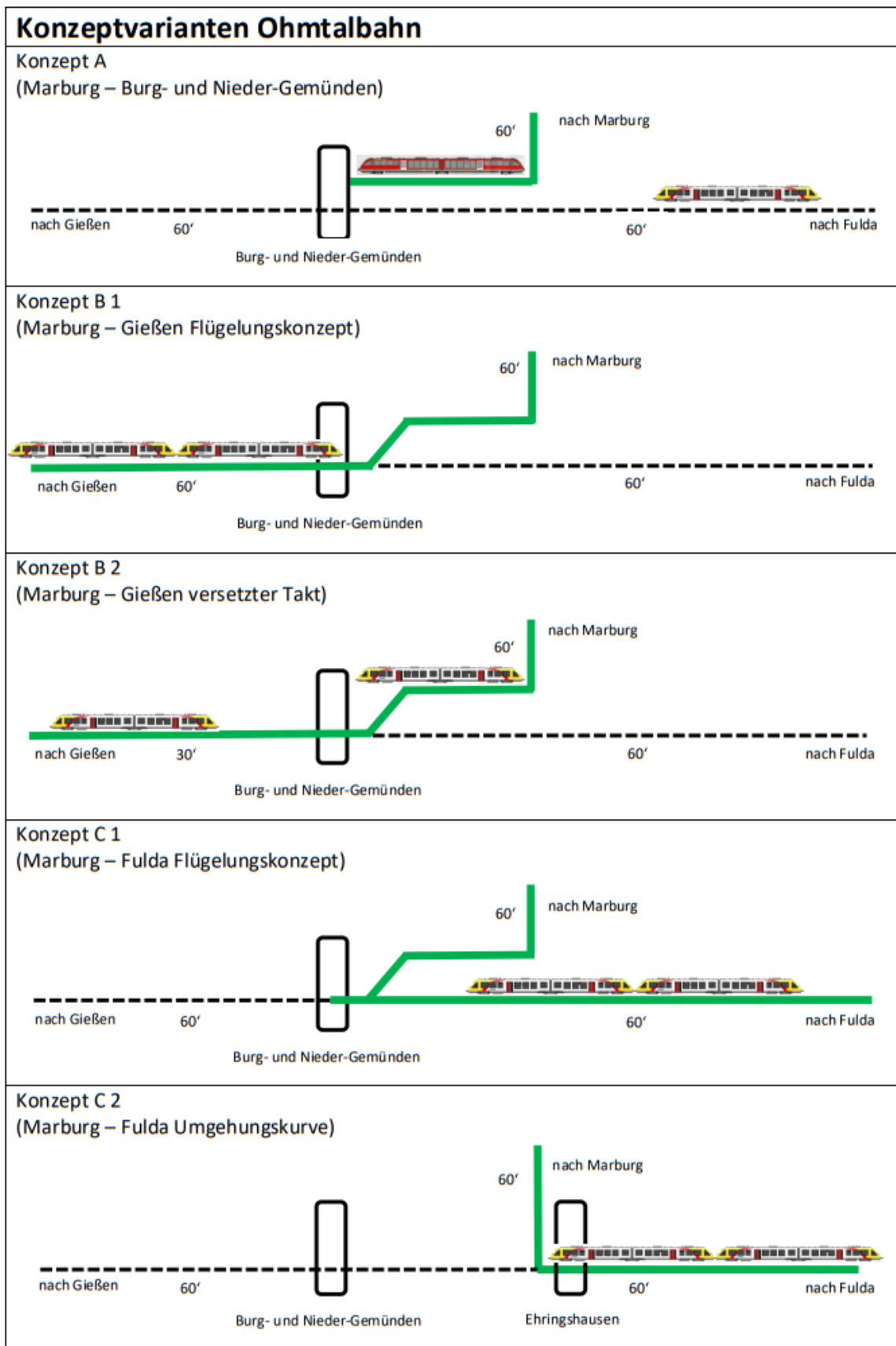


Abbildung 14: graphische Übersicht über die Konzeptvarianten Bahn

6.2.2 Zur Situation der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda

Eine Reaktivierung der Ohmtalbahn ist in hohem Maße abhängig von den weiteren Ausbauplanungen an der Vogelsbergbahn. Diese etwa 106 Kilometer lange, eingleisige und nicht elektrifizierte Hauptbahn verbindet Gießen mit Fulda. Sie durchquert dabei den Vogelsbergkreis in West-Ost-Richtung und bindet mit Alsfeld und Lauterbach die beiden wichtigsten Städte des Kreises an das Eisenbahnnetz an.

Zwar wurden vor etwa 10 Jahren einige Ausbaumaßnahmen durchgeführt und die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 90 auf 120 km/h angehoben, doch durch die Rückbauten in den Jahrzehnten davor bestehen lange Streckenabschnitte ohne jegliche Kreuzungsmöglichkeit. Dies betrifft vor allem die Abschnitte Gießen – Großen Buseck (9,8 km), Reiskirchen – Grünberg (9,5 km), Nieder-Ohmen – Ehringshausen (10,2 km), Ehringshausen – Alsfeld (17,7 km) sowie Alsfeld – Wallenrod (11,9 km). Dies bedeutet, dass auf rund 56% der Strecke Kapazitätsprobleme bestehen. Die Pünktlichkeit der Züge ist dadurch häufig nicht zufriedenstellend.

Zudem lässt sich durch die vorhandene infrastrukturelle Ausstattung der Strecke kein sauberer Taktfahrplan einrichten. Züge fahren zu unterschiedlichen Zeiten ab, teilweise müssen bis zu vier Halte ausgelassen werden, um rechtzeitig in den nächsten Kreuzungsbahnhöfen anzukommen.

Die wichtigsten Zwischenhalte mit jeweils über 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag sind Gießen Licher Straße und Grünberg im Landkreis Gießen sowie Alsfeld im Vogelsbergkreis.

Eine im Jahr 2019 erstellte Fahrplanstudie, die das Ziel hatte, die Einrichtung zusätzlicher beschleunigter Züge zwischen Alsfeld und Gießen sowie die Durchbindung eines Zugpaares bis nach Frankfurt/Main im Berufsverkehr (morgens hin, nachmittags zurück) zu überprüfen, führte nach Angaben des ZOV „zu keinem verkehrlich sinnvollen Ergebnis“.²⁹

Als erforderliche Maßnahmen wurden in der Studie genannt:

- Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Gießen – Gießen-Licher-Straße sowie Saasen – Grünberg
- Wiedererrichtung des Kreuzungsbahnhofs Zell-Romrod
- Umbau der Bahnhöfe Reiskirchen und Grünberg, um die gleichzeitige Einfahrt zweier Züge zu ermöglichen
- Zusätzlicher Bahnsteig in Mücke sowie
- Kürzere Blockabstände im Abschnitt Ehringshausen – Alsfeld

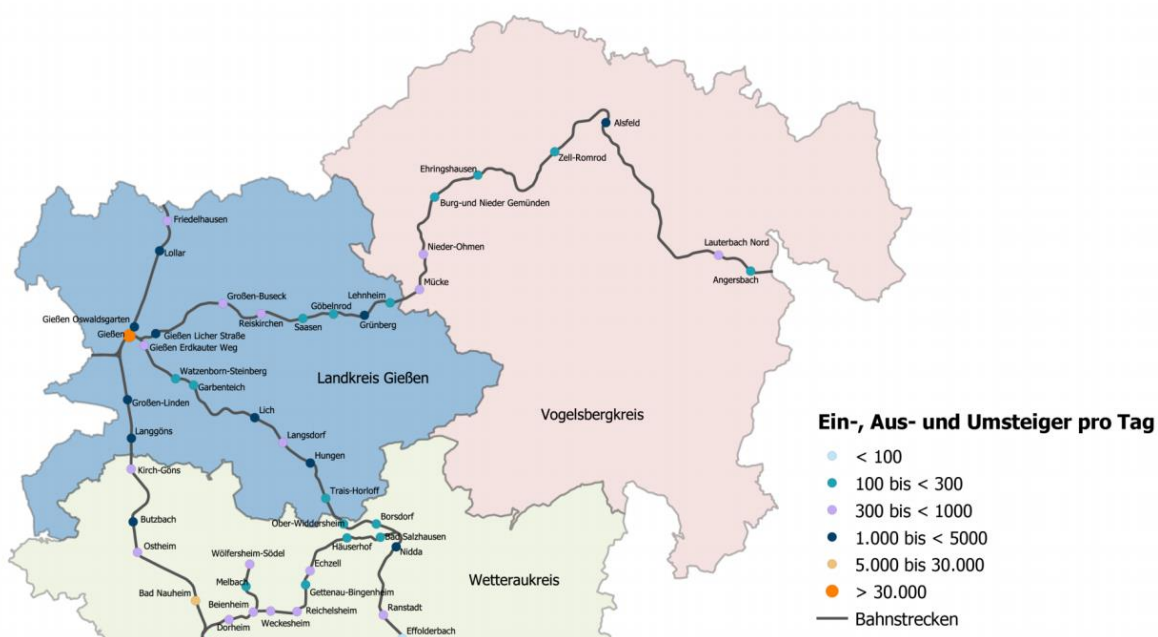


Abbildung 15: Ein- und Aussteiger pro Tag an der Vogelsbergbahn³⁰

Im Ergebnis wäre für die beschleunigten Züge eine Reduzierung der Fahrzeit von etwa 10 Minuten zwischen Gießen und Alsfeld möglich, also die Zeit, welche die früheren Regional-Express-Züge bereits erreichten.

Gemäß einer Pressemeldung "(...) stellte sich zudem heraus, dass selbst unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus zwischen Frankfurt/West und Friedberg zu beiden Tageszeiten Fahrplankonflikte mit anderen RB-Linien bestehen (...) Die Empfehlung lautet daher, sich bei den weiteren Überlegungen zur Vogelsbergbahn auf gute Anschlussverbindungen in Gießen an die schnellen Expresszüge nach Frankfurt zu fokussieren (...)".³¹

Dieser Aspekt betrifft die Annahme von Direktzügen nach Frankfurt ohne Umstieg. Die Einführung schnellerer RE-Züge auf der Strecke ist ohne die Anpassung der infrastrukturellen Ausstattung nicht möglich.

In den aktuellen Planungen zum Deutschland-Takt sind weitere Verdichterzüge in der Hauptverkehrszeit (HVZ) vorgesehen. In diesem Zusammenhang muss eine weitere Steigerung der Anzahl der Kreuzungsbahnhöfe erfolgen. Gemäß den derzeitigen Überlegungen würde dies unter anderem den Bahnhof Burg- und Nieder-

30 Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV), Fortschreibung 2020, Anlage A (Schienenverkehr)

31 <https://www.giessener-allgemeine.de/vogelsbergkreis/persoenliche-abrechnung-unterstem-niveau-13872723.html>, abgerufen am 18.01.2021

Gemünden betreffen, von dem aus in der HVZ halbstündliche Abfahrten vorgesehen sind.³²

Eine weitere Änderung im Bereich der Vogelsbergbahn kann sich in den Stadtgebieten Fulda und Gießen ergeben. Zur Stärkung des Nahverkehrs werden dort zusätzliche Haltepunkte geprüft. Die Umsetzbarkeit dieser Ideen sollen in Machbarkeitsstudien untersucht werden.

6.2.3 Die Bedeutung regionaler Durchgangsstrecken

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Bahnstrecken reaktiviert, bei denen es nicht nur um die Erschließungs-, sondern auch um die Verbindungsfunktion ging. In der Ebene zwischen den Nah- und dem Fernverkehr gibt es zahlreiche regionale Verkehrsbedürfnisse, die durch Streckenstilllegungen oder -kappungen auf der Schiene verloren gingen. Langlaufende Regionalexpressverbindungen von bis zu 387 Kilometer Länge, die teilweise über Nebenstrecken geführt werden, belegen nach wie vor die Bedeutung derartiger Verkehre. Die Ohmtalbahn könnte als Teilstück einer Verbindung Marburg – Fulda als parallele Verbindung zur Bundesstraße 62 ebenfalls eine solche Funktion wahrnehmen. Nachfolgend werden einige Beispiele der näheren und weiteren Umgebung vorgestellt.

6.2.3.1 Brügge – Gummersbach

Im Jahr 1997 wurde der Schienenpersonennahverkehr zwischen Lüdenscheid-Brügge und Gummersbach via Kierspe und Meinerzhagen eingestellt. Damit verlor die Stadt Meinerzhagen mit immerhin 20.000 Einwohnern ihre Bahnverbindung. Außerdem wurde die regionale Verbindungsachse quer durch das Bergische Land von Hagen über Lüdenscheid und Gummersbach nach Köln, die Oberbergische Bahn, unterbrochen. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg rechnete im Falle einer Reaktivierung mit 4.500 Reisenden pro Tag, fast die Hälfte davon bisherige Nichtnutzer.³³ Die hohe Zahl ist natürlich nicht mit dem Ohmtal vergleichbar, denn hier wohnen deutlich weniger Menschen.

32 Website zum Deutschland-Takt https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/OoSLXIspTZnCK6pDNu-IjQ/88603e2a3a588f0946f6c65f1e66f254/Netzgrafik_3._Entwurf_Hessen.pdf, abgerufen am 19.05.2021

33 <https://www.rundschau-online.de/nach-17-jahren-fahren-wieder-zuege-11008022?cb=1614789533127>, abgerufen am 03.03.2021



Abbildung 16: Schneller Umstieg in Brügge, links der Zug von Köln nach Lüdenscheid, rechts der Anschluss nach Hagen³⁴

Es dauerte jedoch viele Jahre, bis die Bahnstrecke wieder durchgehend befahrbar war. Im Jahr 2003 wurde die Strecke von Gummersbach bis Marienheide verlängert, erst zehn Jahre später erreichte die Bahn wieder Meinerzhagen und 2017 schließlich den Bahnhof Brügge. Zunächst konnte auf dem reaktivierten Streckenabschnitt nur ein Zweistundentakt angeboten werden, da der Bahnhof in Kierspe noch als Kreuzungsbahnhof auszubauen war. Im Dezember 2019 konnte schließlich das heutige Betriebskonzept umgesetzt werden. Hierbei fahren die Züge jeweils stündlich von Köln und von Hagen nach Lüdenscheid-Brügge, wo ein Umstieg in wenigen Minuten am gleichen Bahnsteig erfolgt, bevor die Züge hinauf zum Stadtbahnhof fahren.

6.2.3.2 Frankenberg – Korbach

Eine vergleichbare Situation, allerdings mit deutlich weniger Einwohnern findet sich zwischen Frankenberg und Korbach. Die fünf von der Bahn bedienten Orte haben zwischen 264 (Schmittlotheim) und 779 (Viermünden) Einwohner. Zusammen wohnen in den fünf Orten 2.137 Menschen, was in Summe im Ohmtal den Einwohnern der Orte Amöneburg und Rüdighcim entspricht. Dennoch erfolgte eine Reaktivierung der Strecke, denn sie ist Teil einer regionalen Verbindungsachse von Marburg in den Raum Brilon / Meschede, der im Kfz-Verkehr über die B 236 abgebildet wird.

Dieser 31 Kilometer lange Abschnitt verlor seinen Personenverkehr im Jahre 1987. Mit der Reaktivierung im Jahr 2016 wurde erneut eine regionale Verbindung geschaffen, welche Marburg weitgehend stündlich über Frankenberg, Korbach und Willingen mit Brilon verbindet. Bei den Fahrgästen ist zu berücksichtigen, dass die Prognosen von Anfang an gering waren, es sich hierbei aber um

34 Aufnahme: ederlog (15.05.2020)

Fahrgäste handelt, die überwiegend im Regionalverkehr auf einer längeren Strecke unterwegs sind. Der über die Streckenenden hinaus weiter fahrenden Personen liegt teilweise bei über 60% Prozent.³⁵ Ausgehend von 200 Fahrgästen, die werktäglich die Busse benutzten, konnte die Zahl durch die Reaktivierung mehr als verdoppelt werden (440 Fahrgäste/Tag), an Wochenenden sogar fast vervierfacht (760 Fahrgäste/Tag).

6.2.3.3 Wölfersheim-Södel – Hungen

Eine noch nicht reaktivierte Bahnstrecke ist die Verbindung von Wölfersheim-Södel nach Hungen. Im Jahr 2003 wurde diese 12 Kilometer lange Verbindung stillgelegt. Acht Jahr später kauften die beiden Anliegerkommunen die Trasse mit dem Ziel, die Strecke wieder zu reaktivieren. Eine im Jahr 2018 durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung³⁶ bescheinigte der Strecke ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 2,29 bei etwa 900 Fahrgästen auf der Bahnstrecke.

Aktuell fördert das Land Hessen die Planungskosten. Der derzeit stillgelegte Abschnitt soll vollständig erneuert werden und für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt werden. Die Kosten werden auf Basis der vorliegenden Vorplanung auf 25 Millionen Euro geschätzt.³⁷ Für das Jahr 2026 ist die Wiedereröffnung vorgesehen.

Die Züge sollen dann stündlich (in der Hauptverkehrszeit halbstündlich) zwischen Hungen und Friedberg pendeln. Zudem werden einzelne Züge von Lich über diese Bahnstrecke bis nach Frankfurt verkehren.

6.2.4 Konzeptvariante A (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden

Als Grundvariante sowie als einzige Möglichkeit, die notwendigen Optimierungen auf der Vogelsbergbahn außer Acht zu lassen, bietet sich an, den Bahnbetrieb auf Burg- und Nieder-Gemünden zu beschränken.

Auch signaltechnisch ist dies die günstigste Variante, denn sie bietet die Möglichkeit der Reaktivierung des Gleises bis nach Burg- und Nieder-Gemünden, ohne dass dort neue Weichenverbindungen zur Verbindung der beiden Strecken erstellt werden müssten. Notwendig ist lediglich ein Stichgleis mit Bahnsteig. Das

35 Präsentation der Kurhessenbahn vom 24.08.2019

36 Intraplan; Standardisierte Bewertung Bahnstrecke Wölfersheim-Södel – Hungen für den SPNV; München; Juni 2018

37 <https://www.giessener-allgemeine.de/kreis-giessen/hungen-ort848765/millionen-land-horlofftalbahn-13931547.html>, abgerufen am 03.03.2021

Streckenstück zwischen Nieder-Ofleiden MHI und Burg- und Nieder-Gemünden könnte dabei signaltechnisch im Stichstreckenblock betrieben werden.

Eine derartige „Sparvariante“ ist nicht unüblich und selbst in bedeutenderen Orten zu finden. So befindet sich der Stadtbahnhof der 92.000 Einwohner zählenden Stadt Iserlohn am Endpunkt zweier eingleisiger Strecken von Dortmund bzw. Hagen (letztere sogar elektrifiziert), die nicht miteinander verbunden sind und jeweils als Stichgleis enden.



Abbildung 17: Iserlohn Stadtbahnhof – zwei Bahnstrecken enden hier ohne jegliche Weichenverbindung³⁸

Der Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden wurde nach Einstellung der Ohmtalbahn zu einem Haltepunkt zurück gebaut, Zugkreuzungen auf der Vogelsbergbahn sind somit nicht mehr möglich.

xx:39	ab	Marburg	↑	an	xx:26
xx:53	an	Kirchhain		ab	xx:11
xx:54	ab			an	xx:10
xx:00	ab	Amöneburg		ab	xx:04
xx:02	ab	Rüdigeim (Zugkreuzung)		ab	xx:02
xx:06	ab	Schweinsberg		ab	xx:57
xx:09	ab	Nieder-Ofleiden		ab	xx:54
xx:13	ab	Ober-Ofleiden		ab	xx:50
xx:15	ab	Homberg		ab	xx:48
xx:23	an	Burg- und Nieder-Gemünden	↓	ab	xx:40
xx:26		Anschluss nach Fulda			
xx:37		Anschluss nach Gießen			
		Anschluss von Fulda			xx:37
		Anschluss von Gießen			xx:26

Abbildung 18: Beispielfahrplan Konzeptvariante A

Der vorangehende Beispielfahrplan baut mit einer Übergangszeit von jeweils 3 Minuten auf dem Anschluss Richtung Fulda auf. In Richtung Gießen beträgt die Übergangszeit 14 bzw. 15 Minuten. Bei einer Ausrichtung des Anschlusses auf die Fahrtrichtung Gießen würde sich eine deutlich längere Wartezeit nach Fulda ergeben. Zudem würde die Wendezeit des Zuges in Burg- und Nieder-Gemünden 55 Minuten betragen, was den Einsatz einer dritten Zuggarnitur erfordern würde.

Am Streckenende in Kirchhain besteht die Möglichkeit der Durchbindung bis nach Marburg. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass in Fahrtrichtung Marburg Trassenprobleme mit der aus Brilon/Frankenberg kommenden RB 97 zu erwarten sind.

Zugkreuzungen müssten bei dieser Variante in einem neuen Kreuzungsbahnhof im Bereich Rüdigheim/Schweinsberg stattfinden. Es sei an dieser Stelle grundsätzlich darauf verweisen, dass Kreuzungsbahnhöfe nicht identisch mit den Haltestellen des SPNV sein müssen. Beispielhaft sei an dieser Stelle an den neu errichteten Betriebsbahnhof Twistesee entlang der Bahnstrecke Korbach – Kassel verwiesen. Weitere bereits existierende Beispiele aus der Region sind Pfahlgraben an der Bahnstrecke Gießen – Gelnhausen sowie Sarnau Betriebsbahnhof am Abzweig der Bahnstrecken von Marburg nach Brilon bzw. Erndtebrück.

Der Fahrplan ist bei einem Stundentakt mit zwei Triebfahrzeugeinheiten zu fahren.

6.2.5 Konzeptvariante B (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (– Gießen)

Konzeptvariante B geht von einer Verlängerung der Zugläufe über Burg- und Nieder-Gemünden bis nach Gießen aus. Grundlage der Überlegung ist hierbei, dass das größere Reisendenaufkommen an der Vogelsbergbahn zwischen Mücke und Gießen besteht und somit eine entsprechende Kapazitätsausweitung auf diesem Abschnitt sinnvoll sein kann.

xx:48	ab	Marburg	↑	an	xx:30
xx:02	an	Kirchhain		ab	xx:16
xx:03	ab			an	xx:15
xx:09	ab	Amöneburg (Zugkreuzung)		ab	xx:09
xx:11	ab	Rüdigeim		ab	xx:54
xx:15	ab	Schweinsberg		ab	xx:50
xx:18	ab	Nieder-Ofleiden		ab	xx:47
xx:22	ab	Ober-Ofleiden		ab	xx:43
xx:24	ab	Homberg		ab	xx:41
xx:32	an	Burg- und Nieder-Gemünden (Zugkreuzung)		ab	xx:33
xx:37	ab			an	xx:25
xx:18	an	Gießen	↓	ab	xx:47
xx:26		Anschluss in BuNG nach Fulda			
		Anschluss in BuNG von Fulda			xx:37

Abbildung 19: Beispielfahrplan Konzeptvariante B1

Hierbei bestehen zwei Möglichkeiten: einerseits die Einführung eines Flügelungskonzeptes (Variante B1), wobei die aus Fulda bzw. Marburg/Kirchhain kommenden Zugeinheiten in Burg- und Nieder-Gemünden vereinigt werden und als Doppereinheit nach Gießen weiter verkehren und andererseits ein versetztes Fahren, so dass zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Gießen in etwa ein 30-Minuten-Takt entsteht (Variante B2), wie er fragmentarisch zwischen Mücke/Grünberg und Gießen bereits heute angeboten wird.

Bei beiden Varianten gäbe es erhebliche Umsetzungsprobleme. In der Variante B1 muss der Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden so ausgebaut werden, dass es zwei Gleise mit der jeweiligen signaltechnischen Ausstattung für die Zugflügelung gibt, zudem ist im Bereich Amöneburg ein Kreuzungsbahnhof erforderlich.

In Fahrtrichtung Marburg würden sich auf dem Abschnitt Cölbe – Marburg Trassenprobleme mit der RB 94 ergeben.

Positiv zu bewerten ist allerdings, dass für den gesamten Betrieb zwischen Marburg und Gießen über die Ohmtalbahn drei Fahrzeuggarnituren ausreichen würden.

Die Variante B2 mit einem 30-Minuten-Takt zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Gießen käme zwar mit einem einfachen Abzweig mit dem Vorteil eines geringeren Signalisierungsbedarfes in Burg- und Nieder-Gemünden aus, wäre aber ohne einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof an der Vogelsbergbahn im Bereich Gießen-Flughafen nicht darstellbar. Zudem würde ein weiterer Kreuzungsbahnhof (als Betriebsbahnhof ohne Verkehrshalt) an der Ohmtalbahn im Bereich Neuhaus notwendig, wo allerdings die notwendige Fläche nicht gegeben ist.

xx:22	ab	Marburg	↑	an	xx:40
xx:36	an	Kirchhain		ab	xx:26
xx:37	ab			an	xx:25
xx:43	ab	Amöneburg		ab	xx:19
xx:45	ab	Rüdigheim		ab	xx:17
xx:49	ab	Schweinsberg		ab	xx:13
xx:52	ab	Nieder-Ofleiden		ab	xx:10
xx:56	ab	Ober-Ofleiden		ab	xx:06
xx:58	ab	Homberg		ab	xx:04
xx:01	ab	Neuhaus (Zugkreuzung)		ab	xx:01
xx:06	an	Burg- und Nieder-Gemünden		ab	xx:56
xx:07	ab			an	xx:55
xx:49	an	Gießen	↓	ab	xx:07
xx:26		Anschluss in BuNG nach Fulda			
		Anschluss in BuNG von Fulda			xx:37

Abbildung 20: Beispielfahrplan Konzeptvariante B2

Auch bei dieser Variante ergeben sich Trassenprobleme zwischen Marburg und Cölbe mit der RB 94, allerdings in der Gegenrichtung.

Zudem benötigt die Variante B2 eine Triebfahrzeugeinheit mehr als die Variante B1.

6.2.6 Konzeptvariante C (Marburg –) Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (– Fulda)

Alternativ zur Durchbindung der Verkehre in Richtung Gießen ist die Durchbindung nach Fulda denkbar. Diese Variante betont den regionalen Aspekt des Korridors als Parallele zur B 62/B254 zwischen Marburg und Fulda. Zudem würde die Verbindung der Stadt Homberg (Ohm), die derzeit nur befriedigend in den Nachbarlandkreis Marburg-Biedenkopf angebunden ist, in Richtung Alsfeld sowie in die Kreisstadt Lauterbach deutlich verbessert.

Analog der Konzeptvariante B wären hier ebenfalls zwei Alternativen denkbar. Die Variante C1 geht dabei ebenfalls von einem Flügelungskonzept aus, wobei die aus Gießen und Marburg/Kirchhain kommenden Züge in Burg- und Nieder-Gemünden vereinigt werden und gemeinsam weiter nach Fulda fahren.

Variante C2 stellt infrastrukturell die größte Herausforderung dar. Sie geht davon aus, dass statt der Anbindung von in den Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden mit dem damit verbundenen Fahrtrichtungswechsel eine direkte Einschleifung in Richtung Ehringshausen vorgenommen wird und die Züge der Ohmtalbahn dort mit den aus Gießen kommenden Zügen in Richtung Fulda vereinigt werden.

xx:36	ab	Marburg	↑	an	xx:30
xx:50	an	Kirchhain	↑	ab	xx:16
xx:51	ab		↑	an	xx:15
xx:57	ab	Amöneburg	↑	ab	xx:09
xx:59	ab	Rüdigheim	↑	ab	xx:07
xx:03	ab	Schweinsberg (Zugkreuzung)	↑	ab	xx:03
xx:06	ab	Nieder-Ofleiden	↑	ab	xx:57
xx:10	ab	Ober-Ofleiden	↑	ab	xx:53
xx:12	ab	Homberg	↑	ab	xx:51
xx:20	an	Burg- und Nieder-Gemünden	↑	ab	xx:43
xx:26	ab		↑	an	xx:37
xx:30	an	Fulda	↓	ab	xx:35
xx:37		Anschluss in BuNG nach Gießen			
		Anschluss in BuNG von Gießen			xx:26

Abbildung 21: Beispielfahrplan Konzeptvariante C1

Variante C1 erfordert den Ausbau des Bahnhofs Burg- und Nieder-Gemünden entsprechend der Variante B1, zudem müsste Schweinsberg als Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden. Dies hätte allerdings den Vorteil einer optimalen Verknüpfung mit der Buslinie MR-85 von/nach Stadtallendorf.

Aber auch diese Variante hätte ein Trassenproblem mit der RB 94 zwischen Cölbe und Marburg.

Für den Betrieb dieser Linie sind mindestens 4 Zugarnituren notwendig, allerdings sollte wegen der kurzen Wende auf beiden Seiten in Fulda eher eine lange Wende eingeplant und somit 5 Zugarnituren berechnet werden.

xx:44	ab	Marburg	↑	an	xx:22
xx:00	an	Kirchhain	↑	ab	xx:08
xx:01	ab		↑	an	xx:07
		Betriebsbahnhof Kirchhain Ost Zugkreuzung ohne Halt			
xx:07	ab	Amöneburg	↑	ab	xx:01
xx:09	ab	Rüdigheim	↑	ab	xx:59
xx:13	ab	Schweinsberg	↑	ab	xx:55
xx:16	ab	Nieder-Ofleiden	↑	ab	xx:52
xx:20	ab	Ober-Ofleiden	↑	ab	xx:48
xx:22	ab	Homberg	↑	ab	xx:46
xx:30	an	Ehringshausen	↑	ab	xx:38
xx:35	ab		↑	an	xx:33
xx:30	an	Fulda	↓	ab	xx:35

Abbildung 22: Beispielfahrplan Konzeptvariante C2

Die Variante C2 geht von einer neuen Kurve vor dem Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden direkt Richtung Ehringshausen aus, in dem bereits heute die planmäßigen stündlichen Zugkreuzungen auf der Vogelsbergbahn durchgeführt werden. Der Bahnhof wäre signaltechnisch so umzubauen, dass in beiden Richtungen das Flügelungskonzept möglich ist.

Zudem könnte Ehringshausen zu einem Verknüpfungspunkt mit dem lokalen Busverkehr für die Orte/Ortsteile ausgebaut werden, die heute von den Linien

VB-71 und VB-81 bedient werden. Außerdem kann hier ein Anschluss zwischen allen Zügen realisiert werden, so dass der ansonsten in Burg- und Nieder-Gemünden herzustellende Anschluss nach/von Gießen nunmehr in Ehringshausen stattfindet.



Abbildung 23: Kreuzungsbahnhof Ehringshausen

Auf der Ohmtalbahn selbst wäre ein Betriebsbahnhof für Zugkreuzungen im Bereich des geplanten Gewerbegebietes Kirchhain Ost notwendig, der allerdings aus räumlichen Gründen schwer umsetzbar sein dürfte.

Der Abstand im Fahrplan mit der RB 97 zwischen Cölbe und Marburg ist knapp, aber noch im machbaren Bereich.

Für diese Variante ist der Einsatz von 4 Zuggarnituren notwendig. Sie erreicht mit 1h 46' die beste Reisezeit zwischen Marburg und Fulda, was eine Verbesserung von etwa einer halben Stunde gegenüber dem heutigen Angebot bedeutet und sich der vergleichbaren Fahrzeit mit dem Pkw annähert, mit dem der Reisende bei normaler Verkehrslage für die rund 90 Kilometer lange Strecke etwa 1,5 Stunden benötigt.

Schwierig ist allerdings die Realisierung einer Umgehungskurve. Um einen entsprechenden Radius zu erreichen, müsste diese auf der westlichen Seite des Friedhofs von Nieder-Gemünden durch einen Tunnel geführt werden. Die Entfernung zwischen den beiden Einfädelungspunkten von Ohm- und Vogelsbergbahn beträgt in etwa 800 Meter.

6.2.7 Definition einer Vorzugsvariante

Die vorangehenden Ausführungen haben deutlich gemacht, dass eine Durchbindung der Züge von der Ohmtalbahn auf die Vogelsbergbahn zwar wünschenswert und verkehrlich sinnvoll ist, bis auf weiteres aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit der Vogelsbergbahn nicht realisierbar erscheint.

Andererseits sollte dies als zukünftige Option nicht verworfen werden. Somit wird die Variante A für die weiteren Überlegungen zugrunde gelegt, die mit einem geringen Aufwand die Reaktivierung ermöglicht. Zudem ist gemäß Leistungsbeschreibung als Prognosezeitraum das Jahr 2030 vorgesehen, die Umsetzung einer Reaktivierung bis nach Burg- und Nieder-Gemünden ist innerhalb dieses Zeitraums anspruchsvoll, ein Ausbau der Vogelsbergbahn bis zu diesem Zeitpunkt allerdings sehr ambitioniert.

Bei der Beschreibung der Variante A wurde als Problem definiert, dass es auf Basis des heutigen Fahrplans einen Trassenkonflikt mit der RB 97 zwischen Cölbe und Marburg gibt.

Als Lösungsansatz sollte das Auslassen der Zwischenhalte Anzefahr, Bürgeln und Cölbe durch die Züge der Ohmtalbahn gesehen werden. Diese Halte werden bereits in ausreichendem Maße von der RB 41 bedient.

Hierdurch würden die Züge der Ohmtalbahn vor den Ankünften der Linien RB 94 und RB 97 den Bahnhof Marburg erreichen und nach diesen abfahren. Es bestünde zudem die Möglichkeit, zur Reduzierung der Anzahl von gleichzeitig im Bahnhof Marburg endenden und beginnenden Zügen die Ohmtalbahn auf die Linie RB 94 durchzubinden, womit für den Landkreis Marburg-Biedenkopf eine durchgehende Ost-West-Verbindung durch das Kreisgebiet entstehen würde.

Hinsichtlich der Anschlüsse würden in Kirchhain die Züge nach Kassel mit einer Übergangszeit von 19 bzw. 22 Minuten erreicht, in Marburg die Anschlüsse nach Frankfurt mit einer Übergangszeit von 15 Minuten, womit selbst für Homberg (Ohm) der Weg nach Frankfurt über Marburg schneller wäre als der über Burg- und Nieder-Gemünden, was zusätzlich für eine Optimierung der Zuganschlüsse in Burg- und Nieder-Gemünden auf die Züge nach/von Fulda spricht.

6.2.8 Lage der Bahnhaltstellen

Im Falle einer Bahnreaktivierung ist die Lage der Zugangsstellen zum SPNV zu überprüfen. Eine Klärung der jeweiligen Grundstücksverhältnisse kann im Rahmen der Vorstudie nicht erfolgen. Es werden jedoch folgende Empfehlungen gegeben:

Wäldershausen:

keine Reaktivierung

Neuhaus:

keine Reaktivierung

Homberg:

Verlegung des Haltes vom früheren Bahnhof bei km 7,0 in den Bereich südlich

der Überführung Mühlthal bei km 6,2. Neben der Altstadt (Fußweg bis Rathaus 550 m) sind folgende Ziele angebunden:

- Stadthalle
- Mühlviertel
- Premiumwanderweg „Schächerbachtour“

Ober-Ofleiden:

Verlegung des Haltes vom früheren Standort bei km 7,8 in den an das Ohmcenter angrenzenden Bereich bei km 7,6, damit direkter Zugang zum Einkaufszentrum.

Nieder-Ofleiden:

am bisherigen Standort, jedoch Zugang von der Häuser Straße

Schweinsberg:

am bisherigen Standort, jedoch Zugang von Straße „Im Froschwasser“

Rüdighelm:

Verlegung des Haltes vom früheren Standort bei km 13,9 an die Unterführung der Umgehungsstraße bei km 13,7

Amöneburg:

am bisherigen Standort

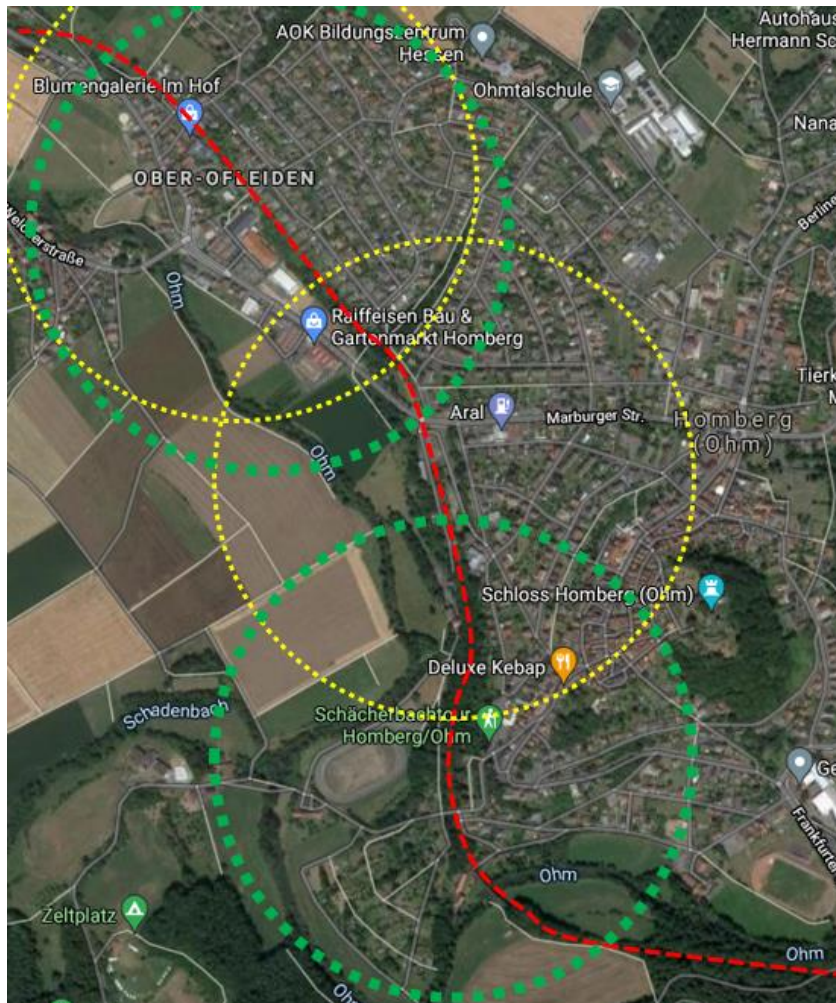


Abbildung 24: 500-Meter Radius der früheren (gelb) und möglichen alternativen (grün) Haltstellenstandorte in Homberg (Ohm)³⁹

6.2.9 Güterverkehr im Ohmtal

In Kapitel 4.2 wurde der Güterverkehr im Ohmtal beschrieben, dessen Weiterführung auf einen längeren Zeitraum als gesichert angesehen werden kann. Aus topographischen Gründen sowie aufgrund der nicht ausreichenden Kreuzungsbahnhöfe auf der Vogelsbergbahn ist davon auszugehen, dass dieser weiterhin über Kirchhain abgewickelt werden muss.

Somit sind zwei Fragestellungen zu berücksichtigen:

- Verfügbarkeit von freien Fahrplantrassen zwischen Nieder-Ofleiden und Kirchhain

- Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr

Die zugrunde gelegte Variante A sieht einen Kreuzungsbahnhof im Bereich Rüdigheim/Schweinsberg vor.

Bei dem vorgelegten Fahrplanraaster ist ein ausreichendes Zeitfenster von der Durchfahrt Nieder-Ofleiden MHI bis nach Kirchhain von jeweils 40 Minuten in Richtung und Gegenrichtung für die 12 Kilometer lange Strecke gegeben. Dieses steht stündlich zur Verfügung, was vor dem Hintergrund der überwiegend nicht in einem festen Fahrplanraaster verkehrenden Güterzüge wichtig ist.

Neben dem Kreuzungsbahnhof für den SPNV im Bereich Rüdigheim/Schweinsberg sind der Bahnhof Nieder-Ofleiden sowie die Anschlussstelle Nieder-Ofleiden MHI signaltechnisch zu sichern.

Der Bahnhof Nieder-Ofleiden dient dabei dem Verkehr zum Industriepark Nieder-Ofleiden, der Kreuzungsmöglichkeit für kürzere Züge und Lokleerfahrten, darüber hinaus als alternativer Kreuzungsbahnhof im Falle von Verspätungen im SPNV. Die vorhandenen Nebengleise können zudem weiterhin zur Abstellung von Leerwagenparks genutzt werden.

In der Anschlussstelle Nieder-Ofleiden MHI werden die Züge abgefertigt, deren Zuglänge die maximal mögliche Nutzlänge des Bahnhofs Nieder-Ofleiden von 250 Metern übersteigt. Die vorhandenen Gleisanlagen bei MHI ermöglichen bereits heute längere Züge.

7. Vereinfachte Nachfrageprognose

Eine genaue Nachfrageprognose ist im Rahmen dieser Vorstudie weder beauftragt noch zu diesem Zeitpunkt aufgrund des hohen Aufwandes sinnvoll. Vielmehr kommt es darauf an, eine grobe Abschätzung der Auswirkungen von Maßnahmen zu beurteilen.

Hierfür wird auf bestehende Daten sowohl aus dem Bereich des ÖPNV sowie des Motorisierten Individualverkehrs zurückgegriffen und mit allgemein anerkannten statistischen Grundwerten ergänzt.

Für die Prognose werden verwandt:

- Fahrgastzahlen der Buslinien MR-82 und VB-71
- Verkehrsmengenkarte des Landes Hessen in der letzten Fassung von 2015
- Prognose der Bevölkerungsentwicklung gemäß Angaben der Nachverkehrspläne für die Landkreise Marburg-Biedenkopf bzw. Vogelsbergkreis

7.1 Ohne Fall

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass das heutige Busangebot nicht dazu führen wird, in nennenswertem Umfang zusätzliche Fahrgäste zu akquirieren. Vielmehr ist aufgrund des demographischen Wandels ein Rückgang der aktuellen Fahrgastzahlen zu erwarten.

Gemäß den aktuellen Nahverkehrsplänen⁴⁰ wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerungszahlen in Kirchhain und Stadtallendorf stabil bleiben und in Amöneburg etwa um 2% sinken. Für Homberg (Ohm) wird ein Rückgang von 4%, für Gemünden (Felda) ein Rückgang von 9% erwartet. Übertragen auf die jeweiligen Einwohnerzahlen der an der Strecke liegenden Ortsteile ist in Summe von einem Rückgang von 2% der Einwohner im Einzugsbereich der jeweiligen Bahnhöfe und Haltestellen auszugehen.

Werden die Teilabschnitte einzeln betrachtet, ergibt sich für den Abschnitt im Verlauf der Buslinie MR-82 zwischen Kirchhain und Homberg ein moderater Rückgang von 1,2%, zwischen Homberg und Burg- und Nieder-Gemünden hingegen ein deutlicher Rückgang von 5,3%.

Das bedeutet unter Zugrundelegung der heutigen Fahrgastzahlen, dass sich deren Anzahl für die Linie MR-82 von durchschnittlich 877 (Schnitt der vergangenen

40 NVP Marburg-Biedenkopf, a.a.O., Seite 20 sowie NVP ZOV, a.a.O., Seite 30

3 Jahre) auf 866 reduziert, während für die Linie VB-71 von einem Rückgang von derzeit 558 (Bus und ALT) auf 528 Reisende auszugehen ist.

Hinsichtlich der Fahrgaststruktur kann anhand der Nutzungszeiten der beiden Buslinien vermutet werden, dass etwa 75% der Fahrgäste auf der Linie MR-82 Schüler sind. Dieser Anteil dürfte auf der Linie VB-71 noch darüber liegen. Diese Annahme wird durch einen Abgleich mit dem Kfz-Verkehr gestützt. Auf den drei Zählabschnitten zwischen Homberg (Ohm) und Kirchhain wird im Mittel ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 4.483 Kfz ausgewiesen. Unter Berücksichtigung der Annahme eines durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrades von 1,25 Personen/Kfz ergibt sich eine Summe von 5.603 Personen je Tag. Setzt man weiterhin aufgrund des eher unterdurchschnittlichen Angebotes eine verringerte durchschnittliche Nutzung des ÖPNV von 4% an, ergibt dies in der Summe eine Nutzerzahl von 224 Fahrgästen. Dies korreliert mit der vorherigen Aussage, dass 75% der Nutzer der Buslinie MR-82 Schüler sein dürften.

Wird die analoge Betrachtung für den Abschnitt Homberg (Ohm) – Burg- und Nieder-Gemünden angestellt, ergibt sich ein Wert von etwa 106 Fahrgästen, was bedeuten würde, dass in etwa 81% der Nutzer der Linie VB-71 Schüler sind.

7.2 Mitfall 1 (Busoptimierung)

Der Abgleich mit den Kfz-Werten ist vor dem Hintergrund ein pragmatischer Ansatz, wenn Überlegungen angestellt werden, inwieweit sich Angebotsverbesserungen auf einer Buslinie auswirken, da die Schülerzahl eine relativ feststehende Größe ist und Fahrgastzuwächse somit eher bei den Gelegenheitsfahrern zu erwarten sind.

Aufgrund der geringen Einwohnerzahl des Tals und dem „Entwöhnungseffekt“ zum ÖPNV aufgrund des vergleichswisen unattraktiven Angebotes ist günstigenfalls davon auszugehen, dass der ÖPNV bei den Gelegenheitsfahrgästen von 4% auf 6% gesteigert werden kann. Werden diesbezüglich die Zahlen und die Effekte des demographischen Wandels des vorangehenden Kapitels zugrunde gelegt, ergibt sich eine Steigerung der Fahrgäste im Verlauf der heutigen MR-82 von durchschnittlich 877 auf 983 Fahrgäste, was einer Steigerung von 12% der Gesamtnutzerzahl entspricht.

Für den Abschnitt Homberg – Burg- und Nieder-Gemünden ergibt sich bei analogen Rahmenbedingungen bei der Linie VB-71 eine leichte Steigerung von 558 auf 579 Fahrgäste, dies ist ein Plus von knapp 4%.

7.3 Mitfall 2 (Bahnreaktivierung)

Im Falle einer Bahnreaktivierung sind weitere Aspekte zu betrachten. Einerseits hat die Bahn im Vergleich zum Bus stets eine höhere statistische Akzeptanz. Hinzu kommt, dass unter Berücksichtigung des in Kapitel 6.2.4 beschriebenen Konzeptes A mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke und einem schnellen Anschluss in Richtung Fulda Regionalverkehre auf dem Korridor Marburg / Kirchhain – Alsfeld / Lauterbach / Fulda akquiriert werden können, die heute weitgehend über die Straße abgebildet werden, da die bestehenden Zugangebote via Kassel oder Gießen schlechte Anschlüsse bieten oder lange Umwege beinhalten. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass der Umsteigezwang in Burg- und Nieder-Gemünden dazu führt, dass diese regionalen Potenziale nicht in vollem Umfang ausgeschöpft werden können. Es wurde an anderer Stelle darauf hingewiesen, dass durch die mangelnde Betriebsstabilität auf der Vogelsbergbahn eine durchgehende Zugführung nicht sinnvoll ist, da sich dies zwangsweise auf die Ohmtalbahn übertragen würde.

Während im städtischen Umfeld in Deutschland SPNV-Anteile von bis zu 27% erreicht werden, liegen diese Werte im ländlichen Raum niedriger. Günstigenfalls wird der Anteil auf dem beschriebenen Korridor auf etwa 12% geschätzt, durch den entstehenden Umsteigezwang reduziert sich dieser Wert auf 8%.

Andererseits ist vor allem im Bereich des Abschnittes Burg- und Nieder-Gemünden – Homberg davon auszugehen, dass der hohe Anteil des Schülerverkehrs nur sehr bedingt auf die Bahn umgelegt werden kann. Während in Amöneburg zwar ein Umstieg am Bahnhof auf der Talachse notwendig, aber möglich ist, ist die Situation am Schulstandort Homberg anders zu bewerten. Zum einen bindet die heutige Linie VB-71 Orte an, die nicht an der Bahn liegen. Dies sind Burg-Gemünden sowie die Ortsteile auf dem Linienast nach Ehringshausen. Zum anderen befindet sich die Ohmtalgesamtschule in Homberg auf der vom Bahnhof aus gesehen gegenüberliegenden Seite der Stadt, so dass hier im Schulverkehr ein zweimaliges Umsteigen erforderlich wäre, was auf diesem kurzen Abschnitt keinen Sinn ergibt. Im Ergebnis kann deshalb für die Prognose nur ein Anteil von 20% des Schülerverkehrs als Verlagerungswert angenommen werden.

Dies vorausgeschickt, ergibt folgendes Bild: Bei der Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene wird davon ausgegangen, dass am Schulstandort Amöneburg 50% der Verkehre verlagerbar sind, in Homberg 20%. Der Anteil des Gelegenheitsverkehrs wird auf 8% festgesetzt. Hier kommen im Vergleich zum Mitfall 1 der Schienenbonus, aber auch die umsteigefreie Verbindung bis nach Marburg zum Tragen. Dennoch ergibt sich auf dem Korridor für die lokalen Verkehre zunächst ein Wert, der deutlich unter denen des Mitfalls 1 liegt. Ursache hierfür ist der hohe Schulverkehrsanteil beider Linien im Ohmtal, die nur partiell verlagerbar sind. Für den Abschnitt der Linie MR-82 wird ein Wert von 774 Reisenden errechnet, für den Abschnitt der Linie VB-71 von 298 Reisenden.

Auf beiden Abschnitten kommt allerdings der mögliche Regionalverkehr hinzu, der bislang nicht durch das Ohmtal verläuft. Auch hier dient als Hinweis für das Potenzial die Verkehrsmengenkarte des Landes Hessen, in diesem Fall für die parallele Bundesstraße 62. Zwischen Kirchhain und Alsfeld gibt es 4 Zählabschnitte. Nimmt man den in der Mitte liegenden schwächsten Abschnitt heraus, werden dort 4.237 Fahrzeuge gezählt. Es wird unterstellt, dass die nach Westen und Osten ansteigenden Mengen Nahverkehr von den Dörfern entlang der B 62 in Richtung Kirchhain / Stadtallendorf einerseits und Alsfeld andererseits sind, so dass auf dem schwachen Mittelabschnitt weitgehend der Durchgangsverkehr gezählt wird, von dem 90% für die Prognose angesetzt werden (es wird ebenfalls hier ein kleiner Anteil Nahverkehr angesetzt). Gemäß dem zuvor beschriebenen Verfahren bei durchschnittlich 1,25 Personen je Fahrzeug und einem Anteil des SPNV von 8% ergibt sich ein Wert von 381 Reisenden, die auf der Gesamtstrecke des Ohmtals auf die Zahlen des lokalen Verkehrs zu addieren sind. Hierdurch ergibt sich eine Reisendenanzahl für den Abschnitt der heutigen Linie MR-82 von 1.155 Reisenden, für den Abschnitt der heutigen Linie VB-71 von 679 Reisenden.

7.4 Zusammenfassung

Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass die exakte Prognose eines Modal Shifts nicht ohne ein ausführliches Verkehrsmodell möglich ist, welches nicht Gegenstand dieser Studie ist. Vielmehr wird hier seitens des Auftraggebers ein einfacher, pragmatischer Denkansatz gewünscht.

In die vereinfachte Prognose sind die vorhandenen Informationen (Fahrgastzählungen Bus, Verkehrsmengen Kfz-Verkehr, Bevölkerungsentwicklung) eingeflossen, für die Prognose des Mitfalls 2 (Bahnreaktivierung) ist hervorzuheben, dass diese Werte deutlich besser wären, wenn ein durchgehender Verkehr auf der Achse Marburg – Fulda möglich wäre. Da der Prognosezeitpunkt 2030 seitens des Auftraggebers vorgegeben ist, ist die Reaktivierungsvariante A die bis dahin einzig realistische Option.

Zusammengefasst ergeben sich für Ohnefall und die beiden Mitfälle die folgenden Werte:

Teilabschnitt	Ohnefall	Mitfall 1 (Busoptimierung)	Mitfall 2 (Bahnreaktivierung)
Kirchhain – Homberg	866	983	1.155
Homberg – Burg- und Nieder-Gemünden	528	579	679

Tabelle 4: vereinfachte Prognose Fahrgäste/Tag nach Ohne- und Mitfällen

8. Ermittlung der Mehrverkehrsquote (Projektdossierverfahren)

8.1 Was ist ein Projektdossierverfahren?

Vom Auftraggeber ist im Rahmen der vorliegenden Studie eine vereinfachte Kostenschätzung auf der Basis des Projektdossierverfahrens gefordert.

Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte Form der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ (NKU) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.⁴¹ Eine solche NKU ist im Regelverfahren mit einem vergleichsweise hohen Bearbeitungs- und Kostenaufwand verbunden.

Das Projektdossierverfahren dient zudem nicht wie das Regelverfahren zur Ermittlung eines NKU-Faktors, vielmehr geht es um eine Abschätzung, ob der notwendige Nutzen-Kosten-Faktor überhaupt erreicht werden kann. Wenn dieser Faktor erreicht werden kann, ist die Durchführung einer Standardisierten Bewertung der zweite Schritt.

Insofern ist die Anwendung dieses Verfahrens ein Kompromiss zur Vermeidung hoher Planungskosten in einem Frühstadium des Diskussionsprozesses. Die Vorstudie zur Ohmtalbahn soll grundsätzlich aufzeigen, ob eine Reaktivierung überhaupt im Hinblick auf Kosten und Nutzen sinnvoll erscheint. Hierfür ist die Anwendung eines standardisierten Verfahrens angezeigt, welches mit dem Projektdossierverfahren vorliegt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass ein Projektdossierverfahren üblicherweise nur bei Investitionen unter 25 Millionen Euro Anwendung findet und somit hier als Kompromiss zur Vermeidung hoher Kosten gegenüber einer NKU zu sehen ist.

8.2 Methodik

Wie beschrieben, dient das Projektdossierverfahren nicht wie eine umfangreiche NKU der Ermittlung eines zahlenmäßig fassbaren Faktors (analog dem NKU-Faktor). Wichtig ist die Bewertung, inwieweit sich die Wirkung einer Investition, in diesem Falle einer Streckenreaktivierung, auf den Mehrverkehr auswirkt. Dabei muss im Ergebnis der Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote größer sein als die in dieser Berechnung kalkulierte erforderliche Mehrverkehrsquote.

41 Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, Version 2016

Bei den Kosten wird dabei auf Standardwerte zurückgegriffen. Bei den Investitionen sind es die Werte auf Basis des Kostenermittlungsbuches von DB Netz.⁴² Es ist anzumerken, dass private und kommunale Bahnen bei den jeweiligen Berechnungen von Infrastrukturkosten häufig zu günstigeren Werten kommen. Gleichwohl erscheint es den Gutachtern sinnvoll, hier dennoch auf der Basis von allgemein anerkannten Standardwerten zu rechnen.

Das Projektdossierverfahren gliedert sich methodisch in fünf Arbeitsschritte. Dabei werden teilweise definierte Standardwerte gesetzt, teilweise sind auch die umfangreichen Rechenschritte einer NKU durchzuführen.

1. Ausgangsdaten für die Beurteilung des Investitionsvorhabens:

In einem ersten Schritt (nach einer allgemeinen Beschreibung der Ausgangslage) werden relevante Ausgangsdaten festgelegt. Dies sind die Entfernungen für die jeweiligen Teilabschnitte in Kilometern, die bestehenden Querschnittsbelastungen auf diesen Teilabschnitten in Personenfahrten je Werktag sowie die relevanten Einzelreisezeitveränderungen je Abschnitt gegenüber dem Status Quo, wobei sich diese auf die durchschnittliche Wegezeit inkl. Wege von und zur Haltestelle beziehen.

2. Ermittlung der Verkehrsleistungen im Istzustand und der Reisezeitersparnisse im Mitfall gegenüber dem Istzustand:

Darauf aufbauend werden für die zuvor definierten Teilabschnitte (hier: Kirchhain – Homberg sowie Homberg – Burg- und Nieder-Gemünden) auf Basis der Ausgangswerte die Verkehrsleistungen im Istzustand berechnet und mit der sich ergebenden Fahrzeitänderung die Reisezeitänderung im Mitfall gegenüber dem Istzustand für die Teilabschnitte sowie die Gesamtstrecke kalkuliert.

3. Abschätzung des Erwartungswertes für die Mehrverkehrsquote:

Hier, wie in den weiteren Schritten, werden die vorgegebenen Wertetabellen des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgegebenen Verfahrens genutzt. Basis dieses Arbeitsschrittes ist dabei das als Variante A beschriebene Betriebskonzept (siehe Kapitel 6.2.4). Dabei werden im Verfahren neben der Reisezeitänderung auch die Bedienungshäufigkeit und die Änderung der Umsteigehäufigkeit im Istzustand und Mitfall gegenübergestellt.

4. Verkehrliche und wirtschaftliche Kenndaten:

In drei weiteren Tabellen werden die verkehrlichen und wirtschaftlichen Kenndaten ermittelt. Diese sind:

- Darstellung der Erweiterung der Bedienungsangebote (nur betroffene Linien mit Änderungen zwischen Mit-Fall und Status quo)

42 DB Projektbau, Richtlinie Bautechnik, Leit-, Signal- und Telekommunikationstechnik – Kostenermittlungsbuch KEB in der Fassung vom 01.05.2016

- Investitionsbedarf für die ortsfeste Infrastruktur (die Abschätzungen für die Brückenbauwerke und notwendige Lärmschutzmaßnahmen enthält)
- Investitionsbedarf für die Fahrzeuge
- Verkehrsnachfrage im Ist-Zustand auf den betroffenen Strecken
- durchschnittliche Querschnittsbelastung unter Ansatz des Erwartungswertes für die kumulierte Mehrverkehrsquote
- Reisezeitnutzen
- Salden der ÖPNV-Betriebskosten zwischen Mit-Fall und Status Quo (betroffene Linien) sowie die
- Summe ÖPNV-Betriebskosten

Bei der Berechnung muss dabei auf die Vorgaben des Regelverfahrens zurückgegriffen werden, d.h. diese Arbeitsschritte entsprechenden denen der umfassenden NKU.

5. Ermittlung der erforderlichen Mehrverkehrsquote:

Auf Basis der zusammen getragenen Daten wird im letzten Arbeitsschritt die erforderlichen Mehrverkehrsquote errechnet und dem Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote gegenübergestellt. Diese beiden Zeilen 17.8 und 17.9 in Arbeitsblatt 6-1 des Projektdossierverfahrens bilden dabei das Ergebnis. Solange der Erwartungswert höher ist als die erforderliche Mehrverkehrsquote, gilt das Ergebnis als positiv und erlaubt somit weitere Untersuchungen.

Die dazugehörigen Tabellen sind in Kapitel 11 beigelegt.

8.3 Ergebnis und Aussagekraft

Der Erwartungswert der Mehrverkehrsquote liegt im Ergebnis unter dem Wert der erforderlichen Mehrverkehrsquote. Das bedeutet, eine Reaktivierung kann unter den gegebenen Umständen nicht empfohlen werden. Allerdings verfehlt der Erwartungswert den erforderlichen Faktor nur knapp (2%). Es kann unterstellt werden, dass bei einem erfolgten Ausbau der Vogelsbergbahn ein höherer Anteil von Reisenden im Regionalverkehr erreicht würde, der insofern einen positiven Effekt auf die Ohmtalbahn hätte, als dass hier der Wert für die erforderliche Mehrverkehrsquote erreicht werden kann.

Als Zukunftsoption sollte deshalb eine Trassensicherung des Abschnittes zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und dem heutigen Streckenende bei Ober-Ofleiden erfolgen. Die in diesem Jahr erfolgte Neuaufstellung des Regionalplans Mittelhessen sieht diese Trassensicherung vor. Es ist zu berücksichtigen, dass die geplante Anlage eines Radweges auf der früheren Bahnstrecke auch eine Form der Trassensicherung darstellt.

Auf einige Aspekte bei den Kalkulationen ist hinzuweisen. Auf dem in Betrieb befindlichen Abschnitt zwischen dem heutigen Streckenende bei Ober-Ofleiden und

Kirchhain ist die Gleisinfrastruktur in einem guten Zustand und wird in den nächsten Jahren weiter optimiert. Aufgrund des relativen kurzen Haltestellenabstands auf dem 12 Kilometer langen Teilstück zwischen Homberg und Kirchhain mit 5 Zwischenhalten reichen geringe Anpassungen, um hier Reisezüge mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h zu fahren, was bei dem vorliegenden Haltestellenabstand als vollkommen ausreichend anzusehen ist.

Allerdings befinden sich auf diesem Teilstück eine Reihe von technisch gesicherten Bahnübergängen, deren Standard nicht mehr der heutigen Technik für einen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entspricht und deshalb entsprechend ausgetauscht werden müssten.

Die Infrastruktur für den SPNV ist mit Ausnahme von Kirchhain durchweg neu zu errichten (7 Bahnsteiganlagen, davon 2 in einem neu anzulegenden Kreuzungsbahnhof). Der umfangreiche Güterverkehr erfordert zudem weitere signaltechnische Ausstattungen im Bereich Nieder-Ofleiden.

Im abgebauten Abschnitt zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Homberg ist eine weitgehend konfliktfreie Führung möglich, lediglich im Bereich Neuhaus (Kamax) ist eine größere Kreuzungsanlage mit dem Straßenverkehr notwendig. Es wird empfohlen, im Zuge der Reaktivierung dieses Streckenabschnittes zwischen Ober-Ofleiden und Burg- und Nieder-Gemünden die Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab)⁴³ einzuführen, die weiterhin höhengleiche Überwege ermöglicht.

Allerdings erfordert der Verkehr nach BOStrab entsprechend zugelassene Fahrzeuge, die neben den rein eisenbahnspezifischen Einrichtungen auch über solche aus einem Stadtbahnbetrieb (insbesondere Bremsanlagen und Fahrtrichtungsanzeiger) verfügen müssen. Zwischen Ober-Ofleiden MHI und Ober-Ofleiden würde eine Systemtrennstelle eingerichtet. Das bedeutet zudem, dass der Streckenabschnitt zwischen Ober-Ofleiden MHI und Burg- und Nieder-Gemünden zukünftig ausschließlich von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs befahren werden kann.

Im Bereich des früheren Bahnhofs Neuhaus hat die Firma Kamax ein Teilstück erworben. Hier müsste die Bereitschaft bestehen, einen etwa 75 Meter langen und 6 Meter breiten Streifen, der heute nur provisorisch befestigt worden ist und als Parkfläche genutzt wird, wieder zu veräußern.

43 BOStrab: Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn, die teilweise auch im SPNV auf regionalen Strecken eingesetzt wird, beispielsweise im Raum Aachen (Euregio Verkehrsschiennetz GmbH) oder im Zwickauer Modell (Anbindung der Innenstadt an den Hauptbahnhof)

Dafür sind auf diesem Abschnitt drei Brückenbauwerke zu ersetzen und eines umfangreich zu sanieren. Dies betrifft die in Kapitel 0 genannten Brückenbauwerke bei km 0,4, 1,2 und 1,3 (Ersatz) sowie km 6,1 (Sanierung).

Eine Wiederinbetriebnahme der früheren Haltepunkte Neuhaus und Wäldershausen ist aufgrund des geringen Potenzials nicht vorgesehen, dadurch kann dieser Streckenabschnitt durchgehend mit 80 km/h befahren werden. Bei einer Neuanlage des Bahnhofs Burg- und Nieder-Gemünden selbst in der sparsamen Form der dargestellten Variante A mit einem Umstieg zu den Zügen der Vogelsbergbahn am gleichen Bahnsteig ist der barrierefreie Ausbau der Anlage für Reisende aus dem Ort selbst notwendig.

9. Zusammenfassende Bewertung

Die vorliegende Studie beschäftigt sich mit einer Strecke, die seit jeher das Problem hatte, Teil eines regionalen Korridors zu sein, ohne aber diese Funktion jemals zu erfüllen. Bereits beim Bau der Strecke waren aufgrund der damaligen Grenzsituation zwei Bahnunternehmen beteiligt (Preuss. Staatsbahn und Kirchhainer Kreisbahn). In späteren Jahren hatte sie aufgrund der geringen Fahrplanangebotes nur eine untergeordnete Bedeutung, während die in der Nähe verlaufende Bundesstraße 62 immer wichtiger für die Verbindung der Landkreise Marburg-Biedenkopf und Vogelsberg und damit als Verbindung zwischen den Oberzentren Marburg und Fulda sowie den auf diesem Korridor liegenden Mittelzentren Kirchhain, Stadtallendorf, Alsfeld und Lauterbach wurde.

Hinsichtlich des Reisendenpotenzials erreichen die Orte im Ohmtal selbst nur bedingt die Anforderungen an eine Bahnstrecke. Allerdings besteht der Vorteil, dass die Haltestellen weitgehend zentral gelegen sind und auch im früher abseits der Bahnstrecke gelegenen Amöneburg durch die Ausweisung größerer Wohngebiete die periphere Lage nicht mehr gegeben ist.

Würde die Bahnstrecke reaktiviert und der lediglich acht Kilometer lange fehlende Streckenabschnitt zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Homberg wieder hergestellt sowie ein möglicher Fahrplan auf die Züge der Vogelsbergbahn Richtung Fulda abgestimmt, würde dies eine qualitative Verbesserung der Reiseverbindungen zwischen Mittel- und Osthessen bedeuten. Die Verbindung zwischen Marburg und Fulda ist heute bahnseitig nur mit großem Umweg (über Kassel) oder mit großen Übergangszeiten (über Gießen) möglich. Die zeitliche Einsparung würde etwa 15-20 Minuten gegenüber einer Reise über Kassel sowie etwa 30 Minuten gegenüber einer Reise über Gießen betragen, wobei bei einer Fahrt über Kassel zu berücksichtigen ist, dass der Normalpreis einer Fahrkarte dort mehr als das Dreifache beträgt. Im Hinblick auf Überlegungen einer Verkehrswende sowie eines attraktiven Deutschlandtaktes wäre diese Reaktivierung sicherlich sinnvoll.

Gleichwohl sollen auch die Probleme angesprochen werden. Die präferierte Umsteigeverbindung der Variante A hat ihren Grund darin, dass eine direkte Verknüpfung mit der Vogelsbergbahn derzeit betrieblich wenig Sinn macht. Die Vogelsbergbahn ist kapazitiv ausgelastet und verspätungsanfällig. Dies würde sich bei einer Durchbindung der Züge aus dem Ohmtal dort negativ bemerkbar machen, was wiederum fahrplantechnische Auswirkungen am anderen Streckenende im Bereich Cölbe – Marburg durch die dort einfädelnden beiden Nebenbahnen aus Erndtebrück und Brilon mit sich bringen würde. Hier könnte eine Durchbindung der Züge (sinnvollerweise in das Lahntal) Entlastung bei der Belegung der Bahnsteige in Marburg bringen.

Der lokale Verkehr im Ohmtal würde von der Bahnstrecke mit durchgehenden Zügen nach Marburg ebenfalls profitieren, die dann die heutigen Buslinien MR-

80, MR-82 und VB-71 ersetzen würden. Dies ist jedoch für Teile des Schülerverkehrs nicht möglich, da die beiden wichtigen Schulen an den Standorten Amöneburg und Homberg ungünstig zur Bahn liegen und insbesondere für Verkehre aus dem Bereich der Gemeinde Gemünden (Felda) ein zweimaliges Umsteigen auf einer kurzen Strecke erforderlich machen würde, was wenig zielführend ist.

Sollte eine Bahnreaktivierung nicht weiterverfolgt werden, ist es sinnvoll, den Busverkehr zu beschleunigen und die beiden Linien MR-82 und VB-71 wieder zu einer Linie zusammen zu führen. Hierbei geht es vor allem um eine optimierte Linienführung im Bereich Amöneburg, wodurch ein schneller Anschluss an beiden Enden sowohl in Burg- und Nieder-Gemünden als auch in Kirchhain entsteht und daneben eine optimale Verknüpfung mit der Linie MR-85 nach Stadtallendorf in Schweinsberg gegeben ist.

Eine alternative Linienführung ab Homberg in Richtung Mücke / Grünberg statt in Richtung Burg- und Nieder-Gemünden wurde geprüft, aber wiederum verworfen, da durch den schnellen Anschluss mit der Bahn keine Vorteile erzielt werden können. Zudem sind die Pendlerzahlen aus diesem Bereich in Richtung Ohmtal überschaubar. Es sollte jedoch geprüft werden, ob eine direkte Verbindung zwischen Homberg und Mücke zum Anschluss des Gewerbegebietes im Bereich der Auffahrt zur Bundesautobahn 5 sinnvoll ist.

Die Ermittlung der Mehrverkehrsquote durch das standardisierte Projektdossierverfahren hat ergeben, dass die erforderliche Quote wenn auch knapp aber dennoch verfehlt wird. Es wird seitens der Gutachter unterstellt, dass bei optimaleren Bedingungen auf der Vogelsbergbahn und dem daraus resultierenden höheren Potenzial an Reisenden im Regionalverkehr ein positives Ergebnis entstehen kann.

Insofern sollte an der Trassensicherung der Bahnstrecke festgehalten werden, auch wenn diese bis auf weiteres teilweise als Radweg dient. Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch den demographischen Wandel, der gerade für die beiden im Vogelsbergkreis liegenden Kommunen an der Bahnstrecke Einwohnerverluste erwarten lässt, eine funktionierende Schieneninfrastruktur einen Beitrag dazu leistet, dass die Region als Wohnstandort für Pendler attraktiv bleibt und die durch den demographischen Wandel mehr und mehr zentralisierten Funktionen und Einrichtungen weiterhin erreichbar bleiben.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die vorliegende Ausarbeitung eine Vorstudie zur Einschätzung der Situation und der Möglichkeiten ist. Sie ersetzt weder eine eisenbahntechnische Machbarkeitsstudie noch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Die Gutachter empfehlen zudem, in die weiteren Ausbauplanungen der Vogelsbergbahn die Ohmtalbahn mit einzubeziehen und den Korridor in seiner Gesamtheit als regionale Achse Marburg / Gießen – Fulda zu betrachten.

10. Fotodokumentation Streckenbegehung

Die nachfolgenden Aufnahmen entstanden während Streckenbegehungen am 23. Februar und 09. März 2021.



Abbildung 25: km 0,0 – der Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden wurde zu einem Haltepunkt zurückgebaut



Abbildung 26: km 0,4 – Stahlträgerbrücke über die Felda



Abbildung 27: km 0,4 – nochmals die Stahlträgerbrücke über die Felda, links im Hintergrund ist die Feldabrücke im Verlauf der Vogelsbergbahn zu sehen



Abbildung 28: km 1,2 – Brücke über die Ohm



Abbildung 29: km 1,3 – über eine kleine Senke führt diese Brücke unmittelbar vor der Autobahnunterführung



Abbildung 30: km 1,5 – der Bahndamm auf dem stillgelegten Streckenabschnitt ist nahezu durchgehend gut erhalten



Abbildung 31: insgesamt 12 Wasserdurchlässe befinden sich auf dem stillgelegten Streckenabschnitt



Abbildung 32: km 4,0 – die Bahnsteigkante der ehemaligen Haltestelle Wäldershausen. Weiter hinten ist noch die Laderampe auszumachen, der Güterverkehr wurde hier bereits 1940 eingestellt.



Abbildung 33: km 5,1 – hier befand sich der Gleisanschluss zur Firma Kamax, das Tor – durch das das Anschlussgleis führte – ist noch vorhanden



Abbildung 34: km 5,2 – die Krebsbachbrücke im Bahnhofsbereich Neuhaus ist in einem guten Zustand, sie dient heute einer Hauszufahrt



Abbildung 35: km 5,2 – die Fläche des ehemaligen Bahnhofs Neuhaus, er verfügte einst über drei Gleise, dahinter wird die frühere Gleisfläche auf einer Länge von 75 Metern als Parkplatz genutzt



Abbildung 36: km 5,8 – Bahndamm zwischen Neuhaus und Homberg (Ohm)



Abbildung 37: km 6,1 – Ohmviadukt in Homberg – Blickrichtung Homberg



Abbildung 38: km 6,1 – Ohmviadukt in Homberg – Blickrichtung Neuhaus



Abbildung 39: km 6,4 – Scheitelpunkt der Bahnstrecke, über die Brücke führt die Straße Mühlthal



Abbildung 40: km 7,0 – Gelände des früheren Bahnhofs Homberg – das Bahnhofsgebäude steht leer



Abbildung 41: km 7,1 – Der frühere Bahnübergang an der L 3078 ist kaum noch zu erkennen



Abbildung 42: km 7,8 – ehemaliger Haltepunkt Ober-Ofleiden, hier kreuzen heute drei Straßen die frühere Bahntrasse



Abbildung 43: km 8,1 – heutiges Streckenende am Ortsrand von Ober-Ofleiden



Abbildung 44: km 8,5 – Bahnübergang L 3073



Abbildung 45: km 8,7 – Anschluss Mitteldeutsche Hartsteinindustrie (MHI)



Abbildung 46: km 10,0 – Bahnhof Nieder-Ofleiden, vier der fünf Gleise sind noch in einem betriebsfähigen Zustand



Abbildung 47: km 10,2 – Anschlussweiche zum Industriepark Nieder-Ofleiden (INO)



Abbildung 48: km 11,9 – Bahnübergang Schweinsberg „Am Froschwasser“



Abbildung 49: km 11,9 – Bahnhof Schweinsberg, rechts ist noch die Bahnsteigkante zu erkennen



Abbildung 50: km 13,9 – ehemaliger Haltepunkt Rüdighcim



Abbildung 51: km 14,8 – Brücke über die Ohm



Abbildung 52: km 15,0 – Brücke über die alte Ohm



Abbildung 53: km 15,3 – Bahnübergang Amöneburg „Am Bahnhof“



Abbildung 54: km 15,4 – ehemaliger Haltepunkt Amöneburg



Abbildung 55: km 16,2 – Strecke zwischen Amöneburg und Kirchhain – das Bild steht stellvertretend für den guten Zustand des in Betrieb befindlichen Streckenabschnitts. Im Hintergrund die Überführung der L 3073



Abbildung 56: km 16,3 – Brücke über die Ohm



Abbildung 57: km 16,4 – Brücke über einen Flutgraben



Abbildung 58: km 16,8 – Brücke über die Klein



Abbildung 59: km 17,5 – Bahnübergang B 62



Abbildung 60: km 18,4 – Bahnübergang Kirchhain „Alsfelder Straße“



Abbildung 61: km 19,2 – Bahnübergang Kirchhain „Niederrheinische Straße“



Abbildung 62: km 20,1 – Gleis 5 des Kirchhainer Bahnhofs ist der Bahnsteig für Züge der Ohmtalbahn

11. Tabellen zum Projektdossierverfahren

1 Beschreibung des Investitionsvorhabens

1.1 Lage im Netz



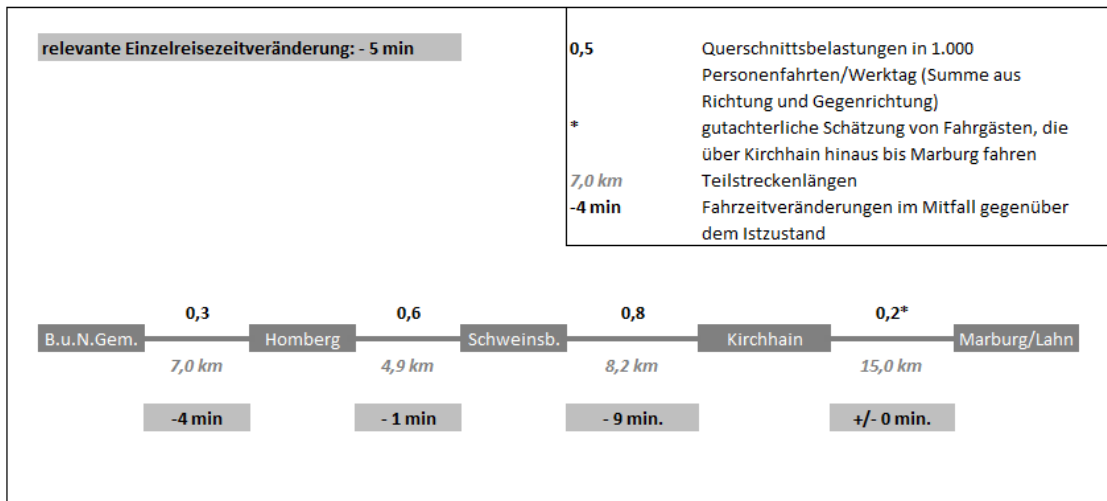
1.2 Vorgesehene Angebotsverbesserungen

- Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Burg- und Nieder-Gemünden mit Durchbindung der Züge ab/bis Marburg/Lahn
- Bildung eines regionalen Bahnkorridors Marburg - Fulda

1.3 Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

- Neubau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Ober-Ofleiden sowie Reaktivierung der Teilstrecke Ober-Ofleiden - Kirchhain für den SPNV

2 Ausgangsdaten für die Beurteilung des Investitionsvorhabens



Anmerkung: Die Daten berücksichtigen die über den Schienenkorridor führenden Buslinien MR-82 und VB-71. Umsteigezeiten in Homberg (Ohm) sind nicht berücksichtigt.

3 Ermittlung der Verkehrsleistungen im Istzustand und der Reisezeitersparnisse im Mitfall gegenüber dem Istzustand

Querschnitt (1)	Länge [km] (2)	Querschnittsbelastung im Istzustand (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) [Personenfahrten/Werktag] (3)	Verkehrsleistungen im Istzustand		Fahrzeit- änderung [min] (6)	Reisezeitänderungen im Mitfall gegenüber dem Istzustand	
			[Pkm/Werktag] (4) = (2) x (3)	[1.000 Pkm/Jahr] (5) = (4) x 290/1.000		[min/Werktag] (7) = (3) x (6)	[1.000 Std./Jahr] (8) = (7) x 290/60/1.000
B.-u.N.- Gemünden - Homberg	7,0	300	2.100	609	-4	-1.200	-6
Homberg - Schweinsberg	4,9	600	2.940	853	-1	-600	-3
Schweinsberg - Kirchhain	8,2	800	6.560	1.902	-9	-7.200	-35
Kirchhain - Marburg	15,0	200	3.000	870	0	0	0
Summe	35,1	Ø 416 ¹⁾	14.600	4.234	-5	-9.000	-44

1) Durchschnittliche Querschnittsbelastung ϕ (3) = Σ (4) : Σ (2) Schulverkehr nur für verlagerbare Verkehre

4 Abschätzung des Erwartungswertes für die Mehrverkehrsquote

Zeile	Kenngroße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse	Bemerkung
(1)	relevante Einzelreisezeitänderung	min	-5	
(2)	mittlere Reisezeit der betroffenen Fahrten	min	24,5	Mittelwerts- berechnung
(3)	Mehrverkehrsquote aus der relevanten Einzelreisezeitänderung (3) = (1) / (2) x (-0,8) ¹⁾ x 100	%	16	
(4)	Bedienungshäufigkeit im Mitfall	Anzahl Zugpaare/Werktag	18	Std.-Takt 05-22 Uhr
(5)	Bedienungshäufigkeit im Istzustand	Anzahl Buspaare/Werktag	13	4)
(6)	Mehrverkehrsquote aus der Änderung der Bedienungshäufigkeiten (6) = ((4) / (5) - 1) x 0,3 ²⁾ x 100	%	11	
(7)	Änderung der Umsteigehäufigkeit zwischen Mitfall und Istzustand	Saldo der durchschnittlichen Umsteigevorgänge je Personenfahrt	2	
(8)	Mehrverkehrsquote aus der Änderung der durchschnittlichen Umsteigehäufigkeit (8) = (7) x (-0,2) ³⁾ x 100	%	-40	
(9)	kumulierte Mehrverkehrsquote (9) = ((1 + (3) / 100) x (1 + (6) / 100) x (1 + (8) / 100) - 1) x 100	%	89	

1) Nachfrageelastizität der Reisezeit

2) Nachfrageelastizität der Bedienungshäufigkeit

3) Nachfrageelastizität der Umsteigehäufigkeiten

4) Mittelwert Basisangebot Linien MR-82, VB-71 ohne Schulfahrten

5 Verkehrliche und wirtschaftliche Kenndaten (1)

Zeile	KenngroÙe	Dimension / Fahrzeugtyp	Untersuchungs- ergebnisse	Bemerkung
(10)	Erweiterung der Bedienungsangebote (nur betroffene Linien mit Änderungen zwischen Mitfall und Status quo)			
(10.1)	Betriebsleistungen im Mitfall	1.000 Zug-km/Jahr	450	analog Regelverfahren
(10.2)	Betriebsleistungen im Istzustand ¹⁾	1.000 Bus-km/Jahr	225	
(10.3)	Saldo der Betriebsleistungen (10.3) = (10.1) - (10.2)	1.000 Zug-km/Jahr	225	
(10.4)	angebotene Platz-km im Mitfall	1.000 Sitzplatz-km / Jahr	49.500	
(10.5)	angebotene Platz-km im Istzustand	1.000 Sitzplatz-km / Jahr	13.500	
(10.6)	Saldo der angebotenen Platz-km (10.6) = (10.4) - (10.5)	1.000 Sitzplatz-km / Jahr	36.000	
(11)	Investitionsbedarf für die ortsfeste Infrastruktur	Mio. € netto	26,4	
(12)	Investitionsbedarf für die Fahrzeuge			
(12.1)	Fahrzeugmehrbedarf	Siemens Desiro	3	analog Regelverfahren
(12.2)	Investitionen für den Fahrzeugbedarf	T€ netto	4.500	

¹⁾ Busbetriebsleistungen im Istzustand beziehen sich auf Basisleistungen ohne Schulverkehr

5 Verkehrliche und wirtschaftliche Kenndaten (2)

Zeile	KenngroÙe	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse	Bemerkung
(13)	Verkehrsnachfrage im Istzustand auf den betroffenen Strecken			
(13.1)	durchschnittliche Querschnittsbelastung	Personenfahrten/Werktag	416	aus Blatt 3, Ø Spalte (3)
(13.2)	Verkehrsleistungen	1.000 Personen-km/Jahr	14.600	aus Blatt 3, Summe Spalte (4)
(13.3)	durchschnittlicher Sitzplatzausnutzungsgrad (13.3) = (13.2) / (10.5) * 100	%	108	
(14)	durchschnittliche Querschnittsbelastung unter Ansatz des Erwartungswertes für die kumulierte Mehrverkehrsquote (14) = (1 + (9) / 100) * (13.1)			
(15)	Reisezeitnutzen			
(15.1)	Reisezeitänderung (nicht abgemindert)	1.000 Std/Jahr	-44	aus Blatt 3, Summe Spalte (8)
(15.2)	Betrag der relevanten Einzelreisezeitänderung	min	-5	aus Blatt 2
(15.3)	Abminderungsfaktor {(15.3), 1,0} (15.3) = (15.2) / 5	--	-1	
(15.4)	Reisezeitänderung (abgemindert) (15.4) = (15.1) * (15.3)	1.000 Std/Jahr	44	
(15.5)	monetarisierte Reisezeitnutzen (15.5) = (15.4) * 7,10€/Std * (-1)	T€/Jahr	-309	

5 Verkehrliche und wirtschaftliche Kenndaten (3)

Zeile	Kenngroße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse	Bemerkung
(16)	Salden der ÖPNV-Betriebskosten zwischen Mitfall und Status Quo (betroffene Linien)			
(16.1)	Energie	T€/Jahr	969	analog Regelverfahren
(16.2)	Unterhaltung Fahrzeuge	T€/Jahr	255	
(16.3)	Kapitaldienst Fahrzeuge	T€/Jahr	162	
(16.4)	Fahrpersonal	T€/Jahr	492	
(16.5)	Unterhaltung Schieneninfrastruktur	T€/Jahr	264	
(16.6)	Summe ÖPNV-Betriebskosten	T€/Jahr	2142	

6 Ermittlung der erforderlichen Mehrverkehrsquote

Zeile	Kenngroße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse	Bemerkung
(17)	erforderliche Mehrverkehrsquote für einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0			
(17.1)	Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur (Kosten)	T€/Jahr	916	analog Regelverfahren
(17.2)	Saldo der ÖPNV-Betriebskosten (aus (16.6))	T€/Jahr	2.142	
(17.3)	Summe erforderliche weitere Nutzen (17.3) = (17.1.) + (17.2)	T€/Jahr	3.058	
(17.4)	Reisezeitnutzen (aus (15.5))	T€/Jahr	-309	
(17.5)	erforderlicher Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen (17.5) = (17.3) - (17.4)	T€/Jahr	3.367	
(17.6)	benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen (17.6) = (17.5) / 0,33€/Pkw-km* <small>*Summe der spezifischen Nutzen aus Pkw-Betriebskosten, Abgasemissionskosten und Unfallfolgekosten</small>	1.000 Pkw-km/Jahr	10.203	
(17.7)	benötigte verlagerte Verkehrsleistungen (17.7) = (17.6) * 1,3	1.000 Pkm/Jahr	13.263	
(17.8)	erforderliche Mehrverkehrsquote (17.8) = (17.7) / (13.2) * 100	%	91	
(17.9)	Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote	%	89	aus Blatt 4, Zeile (9)
(17.10)	Ausnutzungsgrad der zusätzlich angebotenen Platz-km (17.10) = (17.7) / (10.6) * 100	%	37	

Tabellen 5 - 12: Projektdossierverfahren

12. Verzeichnis Tabellen

Tabelle 1: durchschnittliche Reisezeit – Vergleich 1980 - 2021	20
Tabelle 2: Brückenbauwerke auf dem stillgelegten Abschnitt.....	23
Tabelle 3: heutiges Busangebot nach Anzahl Fahrten und Bedienzeiten	27
Tabelle 4: vereinfachte Prognose Fahrgäste/Tag nach Ohne- und Mitfällen	57
Tabellen 5 - 12: Projektdossierverfahren	81

13. Verzeichnis Abbildungen

Abbildung 1: Übersichtskarte Ohmtalbahn	5
Abbildung 1: letzter Fahrplan vor der Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs	10
Abbildung 2: Haltepunkt Burg- und Nieder-Gemünden.....	13
Abbildung 3: Leergüterzug für die MHI bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Nieder-Ofleiden	14
Abbildung 4: Bahnhof Nieder-Ofleiden.....	15
Abbildung 5: derzeit nicht genutztes Raiffeisen-Anschlussgleis in Schweinsberg	16
Abbildung 6: Ausschnitt RMV-Liniennetzplan Landkreis Marburg-Biedenkopf....	17
Abbildung 7: Ausschnitt RMV-Liniennetzplan Vogelsbergkreis.....	19
Abbildung 9: Querung des Naturschutzgebietes zwischen km 2,0 und Wäldershausen.....	21
Abbildung 10: Fahrplanraster der Buslinien im Ohmtal.....	29
Abbildung 11: Einwohnerverteilung Amöneburg	32
Abbildung 12: 500-Meter-Radius Bahnhof Amöneburg	33
Abbildung 13: Musterfahrplan Buslinie MR-82 optimiert	34
Abbildung 14: graphische Übersicht über die Konzeptvarianten Bahn	38
Abbildung 15: Ein- und Aussteiger pro Tag an der Vogelsbergbahn.....	40
Abbildung 16: Schneller Umstieg in Brügge, links der Zug von Köln nach Lüdenscheid, rechts der Anschluss nach Hagen	42
Abbildung 17: Iserlohn Stadtbahnhof – zwei Bahnstrecken enden hier ohne jegliche Weichenverbindung	44
Abbildung 18: Beispielfahrplan Konzeptvariante A.....	44
Abbildung 19: Beispielfahrplan Konzeptvariante B1	46
Abbildung 20: Beispielfahrplan Konzeptvariante B2	47
Abbildung 21: Beispielfahrplan Konzeptvariante C1	48
Abbildung 22: Beispielfahrplan Konzeptvariante C2	48
Abbildung 23: Kreuzungsbahnhof Ehringshausen	49
Abbildung 24: 500-Meter Radius der früheren (gelb) und möglichen alternativen (grün) Haltstellenstandorte in Homberg (Ohm).....	52
Abbildung 25: km 0,0 – der Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden wurde zu einem Haltepunkt zurückgebaut.....	65

Abbildung 26: km 0,4 – Stahlträgerbrücke über die Felda	65
Abbildung 27: km 0,4 – nochmals die Stahlträgerbrücke über die Felda, links im Hintergrund ist die Feldabrücke im Verlauf der Vogelsbergbahn zu sehen.....	65
Abbildung 28: km 1,2 – Brücke über die Ohm	66
Abbildung 29: km 1,3 – über eine kleine Senke führt diese Brücke unmittelbar vor der Autobahnunterführung.....	66
Abbildung 30: km 1,5 – der Bahndamm auf dem stillgelegten Streckenabschnitt ist nahezu durchgehend gut erhalten	66
Abbildung 31: insgesamt 12 Wasserdurchlässe befinden sich auf dem stillgelegten Streckenabschnitt	67
Abbildung 32: km 4,0 – die Bahnsteigkante der ehemaligen Haltestelle Wäldershausen. Weiter hinten ist noch die Laderampe auszumachen, der Güterverkehr wurde hier bereits 1940 eingestellt.....	67
Abbildung 33: km 5,1 – hier befand sich der Gleisanschluss zur Firma Kamax, das Tor – durch das das Anschlussgleis führte – ist noch vorhanden	67
Abbildung 34: km 5,2 – die Krebsbachbrücke im Bahnhofsbereich Neuhaus ist in einem guten Zustand, sie dient heute einer Hauszufahrt.....	68
Abbildung 35: km 5,2 – die Fläche des ehemaligen Bahnhofs Neuhaus, er verfügte einst über drei Gleise, dahinter wird die frühere Gleisfläche auf einer Länge von 75 Metern als Parkplatz genutzt	68
Abbildung 36: km 5,8 – Bahndamm zwischen Neuhaus und Homberg (Ohm) ..	68
Abbildung 37: km 6,1 – Ohmviadukt in Homberg – Blickrichtung Homberg	69
Abbildung 38: km 6,1 – Ohmviadukt in Homberg – Blickrichtung Neuhaus	69
Abbildung 39: km 6,4 – Scheitelpunkt der Bahnstrecke, über die Brücke führt die Straße Mühlthal	69
Abbildung 40: km 7,0 – Gelände des früheren Bahnhofs Homberg – das Bahnhofsgebäude steht leer	70
Abbildung 41: km 7,1 – Der frühere Bahnübergang an der L 3078 ist kaum noch zu erkennen	70
Abbildung 42: km 7,8 – ehemaliger Haltepunkt Ober-Ofleiden, hier kreuzen heute drei Straßen die frühere Bahntrasse	70
Abbildung 43: km 8,1 – heutiges Streckenende am Ortsrand von Ober-Ofleiden	71
Abbildung 44: km 8,5 – Bahnübergang L 3073	71
Abbildung 45: km 8,7 – Anschluss Mitteldeutsche Hartsteinindustrie (MHI)	71
Abbildung 46: km 10,0 – Bahnhof Nieder-Ofleiden, vier der fünf Gleise sind noch in einem betriebsfähigen Zustand	72

Abbildung 47: km 10,2 – Anschlussweiche zum Industriepark Nieder-Ofleiden (INO)	72
Abbildung 48: km 11,9 – Bahnübergang Schweinsberg „Am Froschwasser“	72
Abbildung 49: km 11,9 – Bahnhof Schweinsberg, rechts ist noch die Bahnsteigkante zu erkennen	73
Abbildung 50: km 13,9 – ehemaliger Haltepunkt Rüdigheim	73
Abbildung 51: km 14,8 – Brücke über die Ohm	73
Abbildung 52: km 15,0 – Brücke über die alte Ohm	74
Abbildung 53: km 15,3 – Bahnübergang Amöneburg „Am Bahnhof“	74
Abbildung 54: km 15,4 – ehemaliger Haltepunkt Amöneburg	74
Abbildung 55: km 16,2 – Strecke zwischen Amöneburg und Kirchhain – das Bild steht stellvertretend für den guten Zustand des in Betrieb befindlichen Streckenabschnitts. Im Hintergrund die Überführung der L 3073	75
Abbildung 56: km 16,3 – Brücke über die Ohm	75
Abbildung 57: km 16,4 – Brücke über einen Flutgraben	75
Abbildung 58: km 16,8 – Brücke über die Klein	76
Abbildung 59: km 17,5 – Bahnübergang B 62	76
Abbildung 60: km 18,4 – Bahnübergang Kirchhain „Alsfelder Straße“	76
Abbildung 61: km 19,2 – Bahnübergang Kirchhain „Niederrheinische Straße“ ..	77
Abbildung 62: km 20,1 – Gleis 5 des Kirchhainer Bahnhofs ist der Bahnsteig für Züge der Ohmtalbahn	77

14. Quellen- und Literaturverzeichnis

- Kursbuch Gesamtausgabe Winter 1979/1980, gültig vom 30.09.1979 bis 31.05.1980
- Ling, Bernd, Die Ohmtalbahn – Die 90-jährige Geschichte einer hessischen Nebenbahn, Kirchhain, 1990, Eigenverlag EfK
- Die Ohmtalbahn – Nebenbahnstrecke Kirchhain – Nieder Ofleiden – Burg- und Nieder Gemünden, Volker Haupt, in: Jahrbuch für den Landkreis Marburg-Biedenkopf, Marburg, 2009
- Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Siegen-Wittgenstein 2016, bearbeitet von ederlog, Siegen, 2015
- Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Marburg-Biedenkopf 2018-2022, bearbeitet von der IGDB, Dreieich, Februar 2018
- Präsentation der Kurhessenbahn vom 24.08.2019
- Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potenzial stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung), Bestandsaufnahme "Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen", Stand: 18. Dezember 2019
- Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV), Fortschreibung 2020, Anlage A (Schienenverkehr)

Websites:

- https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Kirchhain%E2%80%93Burg-_und_Nieder-Gem%C3%BCnden, abgerufen am 12.01.2021
- <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan/>, abgerufen am 12.01.2021
- <http://gueterfahrplan.hacon.de/bin/db/query.exe/dn?seqnr=2&i-dent=hc.020476164.1610552498&OK#focus>, abgerufen am 13.01.2021
- https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Burg-_und_Nieder-Gem%C3%BCnden, abgerufen am 14.01.2021
- https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Linien_und_Netze/RMV_Gesamtlinienplaene/Gesamtlinienplan_Vogelsbergkreis.pdf, abgerufen am 15.01.2021
- <https://www.giessener-allgemeine.de/vogelsbergkreis/persoенliche-abrechnung-unterstem-niveau-13872723.html>, abgerufen am 18.01.2021
- https://www.had.de/onlinesuche_einfach.html, abgerufen am 12.05.2021
- <https://www.giessener-allgemeine.de/vogelsbergkreis/modernes-bahnhofsumfeld-90470027.html>
- https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/OoSLXIsPTZnCK6pDNu-IjQ/88603e2a3a588f0946f6c65f1e66f254/Netzgrafik_3._Entwurf_Hessen.pdf, abgerufen am 19.05.2021