

# Bahnstrecke Korbach–Frankenberg

## VCD Hessen



# Der Verkehrsclub Deutschland VCD ...

- Wir sind der Umwelt- und Verbraucherverband für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität in Hessen.
  - Wir wollen Förderung von Fuß, Rad, umweltfreundlicheren Autos.
  - Wir wollen einen Zeit- und Flächendeckenden Öffentlichen Verkehr auch „in der Fläche“, Qualität preisgünstig aber nicht billig!



# Vorteile des Schienenverkehrs

- Deutlich geringere Umweltbelastung
- Bequem/Zeit kann sinnvoll genutzt werden
- Offen für Alle unabhängig von Führerschein und Vermögen
- Schienenbonus: Schiene zieht bei gleichem Fahrplan 30 bis 100 % mehr Kunden als Bus.

# Die Bahnstrecke: Ein Rückblick

- Eröffnet am 1. Mai 1900 als Teil einer Verbindung Warburg–Marburg
- Unter anderem „Heckeneilzüge“ Bremen–Sulingen–Herford–Korbach–Frankfurt
- 1987 Ende Personenverkehr Volkmarsen–Korbach–Frankenberg
- 1997 Betrieb zum Hessentag in Korbach
- 1998 erfolgreiche Wiedereröffnung Volkmarsen–Korbach-Süd

# Die Bahnstrecke: Ein Rückblick

- Seit 1997 Ziel Wiederinbetriebnahme
- Frankenberg–Herzhausen betriebsfähig, Sonderfahrten
- Aktivitäten vor Ort
- Fertige Ausbaupläne, Vertrag
- 2007: Bund kürzt Zuschüsse („Koch-Steinbrück-Papier“), NVV kündigt nach neuem Finanzierungsstreit Ausbaupertrag.

# Die Bahnstrecke: Ein Rückblick

- 2008 Landtagsbeschluss zur Wiederinbetriebnahme (alle Fraktionen außer CDU), auch im Koalitionsvertrag von SPD und B90/G
- 2009 neue Landesregierung: nur noch Prüfauftrag im Koalitionsvertrag
- Mehrfach von Tagesordnung im Landtag genommen/gefallen

# Die Strecke im Bahnnetz

- Lücke zwischen bestehenden Strecken
- In NRW Bestrebungen, Brilon–Paderborn wieder in Betrieb zu nehmen
- Ausbau Frankenberg–Marburg geplant
  - Korbach – Marburg in 1 h

# Die Strecke in der Region und im Bahnnetz

- 50 000 Einwohner in anliegenden Gemeinden (Korbach, Frankenberg, Vöhl)
  - Vergleichszahl: Bei durchschnittlicher Bahnnutzung 3500 Fahrten/Tag allein der Anwohner zu erwarten
  - Frankenau, Lichtenfels, Edersee ...
- Rhein-Main–Marburg–Edersee–Sauerland/Bad Arolsen (Paderborn?)
- Kassel–Frankenberg
- Rhein-Ruhr–Edersee/Kellerwald

# Jetzige Verkehrssituation (öffentlicher Verkehr)

- Bus 555: 10 Fahrten an Schultagen, ab 51 min
- Zusätzlich Umsteigeverbindungen
- Umsteigen an Endpunkten
- Am Wochenende fünf Anrufsammeltaxi-Fahrten (AST)
- Finanzierung durch Landkreis, NVV darf nicht mitfinanzieren.

# Jetzige Verkehrssituation (Pkw und Fahrrad)

- B 252: zwischen 7100 und 10000 Fahrzeuge am Tag
- Parkplatzprobleme am Edersee
- Keine Fahrradmitnahme im AST (Wochenendverkehr)
- Zweistellige Zahlen an Radfahrern auf Bundesstraße

# Personenverkehr und Bedeutung für Tourismus

- Schienenverkehr deutlich schneller (30 min), zusätzlich entfällt Umsteigen nach Marburg (ggf. Kassel/Brilon)
- Zunehmende Bedeutung des „Sanften Tourismus“
- Nationalparkzentrum direkt an Strecke

# Güterverkehr?

- Wenn eine Strecke vorhanden ist, kann sie auch für Güterverkehr genutzt werden.
- Hauptsächlich regionale Erschließung, kaum Durchgangsverkehr
- Holz, Steine, Müll?



# Wirtschaftlichkeit

- Je nach Messlatte 300 (NASA) bis 1000 (Bundesbahn) Fahrgäste pro Tag für lohnenden Betrieb nötig, Prognose 1150
- Zusätzlich Stärkung Frankenberg–Marburg, Korbach–Kassel und Korbach–Brilon
- Kurhessenbahn erhält zusammenhängendes Netz.
- Finanzierung aus Regionalisierungs- und Landesmittel möglich

# Eine Region will es!

## Aktivitäten für die Bahnstrecke

- Landkreis, Abgeordnete
- Interessengemeinschaft Untere Edertalbahn IGUE
- ADFC, BUND, Pro Bahn&Bus, VCD ...

# Wie kann es weitergehen?

- Stilllegung (Aufhebung der Betriebspflicht) und Entwidmung (Freigabe für andere Zwecke)
- Fortexistenz ohne SPNV
- Wiedereinbetriebnahme mit SPNV

# Stillegung und Entwidmung: Kein Selbstläufer!

- Stillegung bei wirtschaftlicher Unzumutbarkeit und vergebliche angemessene Verkaufsangebote
  - Beispiel Wieltalbahn: Rhein-Sieg Eisenbahn setzt Weiterbetrieb für Güter und Ausflüge gegen Land NRW und Kommunen (Streckeneigentümer) durch.
  - Keine Stillegung bei bestelltem SPNV.
  - Nach Stillegung muss die Strecke nicht mehr betriebsbereit gehalten werden, sie darf nicht mehr befahren werden. Es kann ein neue Betriebserlaubnis erteilt werden.

# Stilllegung und Entwidmung: Kein Selbstläufer!

- Entwidmung
  - „Dauerhaft kein Verkehrsbedürfnis“
  - Danach juristisch nur Neubau mit allen Planungen möglich



# Fortexistenz ohne SPNV

- Erhalt auf niedrigem Niveau
- Güter, Ausflugsfahrten
  - Beispiel Moorexpress: Region/Bürger organisieren Wochenendverkehr ohne Unterstützung durch Land Niedersachsen

# Wiederinbetriebnahme: So kann es gehen

- Taunusbahn, Schönbuchbahn
  - Anstieg der Fahrgastzahlen von 1500 auf über 9000
- Haller Willem
  - Diskussion um Halbstundentakt
- Weitere sinnvolle Wiederinbetriebnahmen in Hessen
  - Wiesbaden–Taunusstein–Bad Schwalbach (–Diez)
  - Wölfersheim–Hungen (–Laubach)

# Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

