

## **Die Lumdatalbahn: Von ihrer Eröffnung bis zur Tourismusbahn**

Die Lumdatalbahn verband einst die Orte Grünberg und Lollar miteinander. Die Inbetriebnahme erfolgte abschnittsweise. Am 01. August 1896 begann der Betrieb auf dem 12,7 km langen Stück zwischen Grünberg und Lollar. Der erste Zug auf der insgesamt 26,7 km langen Lumdatalbahn verkehrte am 02. Juni 1902.

Bereits am 25. Mai 1963 erfolgte die Stilllegung des erstgebauten Abschnittes von Grünberg nach Lollar. Wenig später wurden die Gleisanlagen entfernt.

Der verbliebene Abschnitt Lollar - Lollar verlor am 31. Mai 1981 den Personenverkehr. Der Güterverkehr zwischen Lollar und Mainlar/Didierwerke endete am 01. April 1991.

Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte nicht ohne Proteste aus Politik und Bürgerschaft. Im Jahr der Einstellung des Güterverkehrs beauftragte der Landkreis Gießen die DEC in Frankfurt mit der Erstellung eines Gutachtens zu den nötigen Investitionen in die Infrastruktur bei einer Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs. Das Ergebnis der DEC Untersuchung wurde insgesamt positiv bewertet. Daher vergab der Kreisausschuss des Landkreises Gießen 1992 einen Planungsauftrag "Betriebskonzepte für die Schienenstrecke Lollar - Lollar" an die Planungsgruppe Nord (PGN) in Kassel. Dieses umfassende und detailliert erarbeitete Gutachten bescheinigte einer Wiederinbetriebnahme ein hohes Fahrgastpotenzial von 4231 Reisenden pro Tag. Dieser sehr gute Wert ist in späteren Untersuchungen zur Potenzialanalyse bestätigt worden, zuletzt 1999 mit 3872 Fahrgästen (ohne das durch Buszubringer erschließbare Potenzial, welches 1992 berücksichtigt wurde).

Trotz des durchweg positiven Gutachtens der PGN erfolgte keine Initialzündung zur Reaktivierung der Strecke. Unter Federführung einer Initiative bestehend aus Mitgliedern des damaligen Fahrgastverbandes PRO BAHN (heute Pro Bahn & Bus), ZAUG (Zentrum Arbeit und Umwelt Gießen) und VMR (Verein Mittelhessische Regionalentwicklung) erfolgte im Jahr 1993 eine erste Sonderfahrt mit einem modernen Regionaltriebwagen (VT 628) auf dem Abschnitt Lollar - Allendorf. Die ursprünglich bis Lollar geplante Fahrt konnte auf Grund einer im Frühjahr 1993 durch ein Hochwasser beschädigten Brücke nur bis Allendorf durchgeführt werden.

Die Resonanz auf die Sonderfahrt übertraf alle Erwartungen und veranlasste die Initiative durch Gründung einer Aktiengesellschaft die Reaktivierung der Strecke im planmäßigen Schienen - Personen - Nahverkehr (SPNV) selbst voranzutreiben.

Am 25. August 1995 wurde die Lumdatalbahn Aktiengesellschaft gegründet.

Da die Kosten für eine Reaktivierung nur mit Hilfe von Zuschüssen aufgebracht werden können war es als Grundvoraussetzung für eine Inanspruchnahme von öffentlichen Fördermitteln, insbesondere Mittel aus dem Gemeinde - Verkehrs - Finanzierungsgesetz (GVFG), nötig, eine Nutzen - Kosten - Untersuchung (NKU) nach dem standardisierten Bewertungsverfahren in Planungsauftrag zu geben. Zwischen 1995 und 1999 konzentrierten sich die Arbeiten auf die Vorbereitung und die Begleitung der NKU.

In diesem Zeitraum fanden zusätzlich mehrere Sonderfahrten statt. Am 21. Juli 1996 wurden zuletzt Fahrten bis zum Bahnhof Allendorf angeboten. Zum Einsatz kam ein moderner Triebwagen der Frankfurt Königsteiner Eisenbahn AG. Die Organisation der Sonderfahrten erfolgte durch die LB AG, das ZAUG und den VMR.

Auch bei diesen Fahrten ermutigte die Inanspruchnahme durch die Bevölkerung trotz eines sehr hohen Fahrpreises am Ziel der Reaktivierung festzuhalten. Am 8. August 1996 und am 11. Juni 1997 holte die LB AG zwei neu entwickelte Leichtriebwagen zur Präsentation in das Lumdatal. Die Präsentationsfahrten sollten zeigen, wie moderner SPNV in der Fläche aussehen kann, zumal es damals bereits Beispiele von erfolgreichen Streckenreaktivierungen gab.

Ende 1999 lag das Ergebnis der Grobabschätzung der NKU vor. Mit dem Wert von 0,78 wurde der mindestens notwendige Wert von 1,0 verfehlt. Eine Förderung mit öffentlichen Zuschüssen war somit nicht möglich.

Die in der NKU in vielen Bereichen erfolgten hohen Kostenansätze (Bahnübergänge, Leit und Sicherungstechnik, Infrastruktur) unter Anwendung des hohen DB - Standards erwiesen sich später als reduzierbar bei Anwendung von Standards wie ihn Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE) anwenden.

Zum Teil liegen der LB AG zwischenzeitlich detaillierte Angebote vor, die etwa 1/3 unter den Kostenansätzen der NKU liegen.

Dennoch, auch die NKU brachte als zu erwartendes Potenzial einen Wert, von dem andere erfolgreiche Reaktivierungen weit entfernt liegen. Ohne die Berücksichtigung von Buszubringerpotenzialen bescheinigte sie der Lumdatalbahn 3872 Fahrgäste pro Tag. Zum Vergleich: Die Strecke Alzey - Kirchheimbolanden wurde für ein Potenzial von 400 (!) Fahrgästen pro Tag reaktiviert.

Eine Aufnahme des SPNV ist durch den NKU Wert zunächst nicht möglich.

Nach Auffassung der LB AG ist es nötig eine neue NKU in Auftrag zu geben, die sich auf der Kostenseite an bereits erfolgten Reaktivierungen orientiert. Voraussetzungen für eine neue NKU sind jedoch der politische Wille der Verantwortlichen und die Finanzierung des Gutachtens.

Als Zwischenlösung soll auf der Strecke ein Tourismusverkehr angeboten werden. Eine Machbarkeitsuntersuchung wurde 1999 durch die LB AG bei der Ingenieursozietät BGS in Frankfurt in Auftrag gegeben. Aufbauend auf dem Ergebnis der BGS Untersuchung arbeitet die LB AG seitdem an den Vor- und Rahmenbedingungen. Zu diesem Zweck nahm die LB AG mit mehreren Eisenbahn Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen Kontakt auf.

Im Sommer 2003 bot die Deutsche Bahn AG die Strecke zum Preis von 1,25 Millionen Euro zum Kauf an. Dabei soll der ohne Betrieb befindliche Abschnitt Mainzlar/Didierwerke - Londorf übernommen werden.

Der noch in Betrieb befindliche Abschnitt Lollar - Mainzlar/Didierwerke wurde im November 2001 an die Stadt Staufenberg verpachtet, die Betriebsführung obliegt der Hessischen Landesbahn. Der noch stattfindende Güterverkehr wird durch die Railion Deutschland abgewickelt.

Als erste Stufe soll im Tourismusverkehr der Abschnitt Mainzlar/Didierwerke - Allendorf reaktiviert werden. Dieser Abschnitt ist in einem relativ guten Gesamtzustand und würde eine Aufnahme des Tourismusverkehrs nach einer Sanierungsphase von max. 1 Jahr ermöglichen. Die Sanierungsarbeiten sollen so weit wie möglich in Eigenleistung durch die LB AG mit Unterstützung durch die Kommunen erfolgen, daher ist der Zeitraum von ca. 1 Jahr nötig.

Der Abschnitt Allendorf - Londorf ist in wesentlich schlechterem Zustand, hier ist seit 1991 kein Zug mehr gefahren. Die kurz hinter Allendorf liegende durch mehrere Hochwasser beschädigte Klingelbachbrücke musste zwischenzeitlich entfernt werden. Weiterhin ist im Zuge der Sanierung der Kreisstraße 168 der Bahnübergang km 15,715 entfernt worden. Der Abschnitt weist zudem fünf weitere Brücken auf, die ebenfalls zum Teil stark sanierungsbedürftig sind. Detaillierte Kostenschätzungen liegen der LB AG bisher nicht vor. Hier sollen auch zunächst Erfahrungen aus dem vorderen Abschnitt Mainzlar/Didierwerke - Allendorf gesammelt werden, inwieweit das Einbringen von Eigenleistung kostenmindernd wirkt.

Tourismusbahnen haben sich vielerorts als Publikumsmagnet erwiesen und tragen im Rahmen eines Gesamttourismuskonzeptes zur Entwicklung von strukturschwächeren Regionen bei. Ein sehr ähnliches Projekt befindet sich bereits in der Umsetzungsphase: Die Welzheimer Bahn Rudersberg - Welzheim.

So könnte auch die Lumdatalbahn ein attraktivitätssteigernder Baustein in der touristischen Entwicklung des Lumdatalts werden.

*LB AG (MK)*