

Die Entwicklung an der Lumdatalbahn und im Verein Lumdatalbahn e. V. 2017 – ein Jahresrückblick



Eingetragener Verein seit 2010

Im Jahr 2017 hat es die Lumdatalbahn in die breite öffentliche und politische Diskussion geschafft. Mehrere Parlamentsbeschlüsse mit dem Ziel, die Reaktivierung voranzubringen, wurden getätigt. Der Verein Lumdatalbahn war, was den wichtigen öffentlichen Diskussionsprozess anbelangt, sicher wieder der „Motor“ der Entwicklung. Noch mehr Öffentlichkeitsarbeit, noch mehr Gespräche mit Entscheidungsträgern waren von dem langsam wachsenden, aber immer noch überschaubaren Aktiven-Team nicht zu schaffen. So konnte das zweite selbst gesteckte Ziel des Vereins, nämlich der Substanzerhalt an der Strecke mittels ehrenamtlicher Arbeit und - im günstigsten Fall - die baldige Wiederinbetriebnahme für den Gelegenheitsverkehr, trotz intensiver Bemühungen noch nicht umgesetzt werden.

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

eingetragen im Vereinsregister
Gießen (VR 4406)

Mitglied im
Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.

Tel.: +49 (0) 6407 400303

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

Der Verein ist im Jahr 2017 auf 66 Mitglieder (+ 13) gewachsen und wird seit der Jahreshauptversammlung am 19.01.2017 in Lollar von Manfred Lotz aus Allendorf (Lumda) geführt. Für die beliebten und für die öffentliche Wahrnehmung wichtigen Sonderfahrten wurde eine Arbeitsgruppe gegründet.

„Vierter Mitfall“ bringt den voraussichtlichen Durchbruch für die Lumdatalbahn

Die Lumdatalbahn kann am Günstigsten in Betrieb genommen werden, wenn eine Kombination von Bahnen und Bussen zum Zuge kommt. Beide Verkehrsmittel sollen werktags im Stundentakt verkehren. Die Investitionskosten reduzieren sich auf rund 11 Millionen Euro gegenüber vormals mehr als 14 Millionen Euro. Der Bus wird weiterhin die Feinerschließung im Lumdatal übernehmen und ermöglicht umsteigefreie Verbindungen aus den Stadt- und Gemeindeteilen von Rabenau, Allendorf (Lumda) und Staufenberg nach Gießen, wogegen die Bahn mit schnellen Fahrtzeiten punkten wird. Eine Betriebsaufnahme im Jahr 2022 oder 2023 ist realistisch, wenn der Rhein-Main-Verkehrsverbund die Dieselnetze „Wetterau“ und „Lahn-Vogelsberg-Rhön“ erneut ausschreibt.

Das war das Fazit der Ergebnis-Präsentation am 14.09.2017 im Infrastruktur-Ausschuss des Gießener Kreistages, an der unter anderem der RMV-Chefplaner Thomas Busch und Frank Sachs, zuständig für Eisenbahn und Schieneninfrastruktur im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung teilnahmen. Der Verein Lumdatalbahn e. V., Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV), musste auf den Zuschauerrängen Platz nehmen. Dabei war die seit Beginn der 1990er Jahre über einen sehr langen Zeitraum durchgehaltene Lumdatalbahninitiative maßgeblich vom Verein LB e. V., aber auch von der Vorgängerorganisation Lumdatalbahn AG sowie den Fahrgastverbänden vorgebracht worden.

Nicht umsonst heißt die jetzt vorgestellte Studie „Vierter Mitfall“, als Hinweis darauf, dass es schon mindestens drei andere Untersuchungen gab, teilweise initiiert und finanziert durch ehrenamtliche Arbeit. Diese Häufung von Untersuchungen wird von den Gegnern der Reaktivierung teilweise als Kontra-Argument betrachtet.

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

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

Sie lassen dabei allerdings außen vor, dass die Untersuchungen über einen sehr langen Zeitraum von gut zwei Jahrzehnten erfolgten und dass in dieser Zeit eine ausgesprochen dynamische Entwicklung im Schienen-Personennahverkehr stattgefunden hat. Die Zeit hat hier für die Lumdatalbahn gearbeitet, der sprichwörtliche „lange Atem“ der Ehrenamtlichen scheint sich zu lohnen.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für den ländlichen Raum

Der „Vierte Mitfall“ konnte auch deshalb mit einem deutlich positiven Nutzen-Kosten-Faktor abschließen, weil die Bahnstrecke im Stundentakt weniger technische Sicherungen benötigt. Die bisherigen Konzepte waren überwiegend von einem Halbstundentakt und einer möglichst kompletten Verlagerung der Busfahrten auf die Schiene ausgegangen, um dem Schienenverkehr im Verhältnis zu den unvermeidbaren Anfangsinvestitionen einen maximal hohen Nutzen zu bescheinigen. Gleichzeitig musste der Busverkehr deutlich reduziert werden, um in diesem Bereich eine möglichst hohe Einsparung zu erzielen.

Diese für den ländlichen Raum wenig geeigneten bisherigen Richtlinien der Investitionskostenförderung durften jetzt flexibler gehandhabt werden; neu auf den ländlichen Raum zugeschnittene Nutzenfaktoren wurden erstmals definiert. Mit den für die Lumdatalbahn gültigen Kriterien kann ein breiteres Angebot installiert werden, mit der schnellen Schiene als Grundangebot und dem feinerschließenden Bus als sinnvolle Ergänzung. Für beides ist ein Markt vorhanden, denn die Nutzung von Bahnen und Bussen nimmt stetig zu. Wegen des Pilotcharakters der besser auf den ländlichen Raum zugeschnittenen Investitionskostenförderung soll eine wissenschaftliche Begleitung der Lumdatalbahn-Reaktivierung stattfinden.

Die Reaktivierung gestalten

Gießens Landrätin Anita Schneider kündigte am 14.09.2017 in Gießen konkrete Schritte an, um alle an der Reaktivierung Beteiligten mit ihren Aufgaben und Chancen vertraut zu machen. Von den Kommunen wird vor allem eine Beteiligung an der Gestaltung der Stationsumfelder erwartet. Erfreulicherweise zeichnet sich dafür bereits eine Unterstützung ab, und zwar insbesondere im ländlich geprägten Allendorf (Lumda) und in Rabenau am künftigen Streckenende. Der Verein lobte Landrätin Anita Schneider, die Vertreter des Hessischen Ministeriums für Verkehr, die Nahverkehrsorganisationen RMV und ZOV-Verkehr sowie den pro Schiene engagierten Teil der Kommunalpolitik für ihr in jüngster Zeit erfreulich geschlossenes Auftreten in Sachen Lumdatalbahn. Vor vielen anderen an die Lumdatalbahn geglaubt hatten insbesondere die langjährigen Bürgermeister von Allendorf (Lumda) und Rabenau, Annette Bergen-Krause und Kurt Hillgärtner.

Der LB e. V. wird darauf achten, dass bei aller gebotenen Sparsamkeit auch Optionen für die fernere Zukunft offenbleiben. Dazu gehört insbesondere die Vorhaltung von Flächen für ein Kreuzungsgleis, damit auch ein dichteres Angebot als der Stundentakt bei Bedarf eingeführt werden kann. Auch am Streckenendpunkt müssen Flächen für ein Nebengleis reserviert werden, auch wenn die vergleichsweise geringen Startinvestitionen den Bau der Zusatzgleise und der dafür benötigten technischen Sicherungen noch nicht ermöglichen.

Offen ist derzeit auch noch, welches Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen die Strecke letztlich betreiben wird, derzeit gehört sie der Deutschen Bahn AG.

Beschlüsse im Kreistag, in den Stadt- und Gemeindeparlamenten

Allendorf (Lumda) und Rabenau haben als erste Stadt bzw. Gemeinde einen formalen Beschluss pro Lumdatalbahn aufgestellt. Kritik wurde daran geübt, dass es bislang keine konkrete Aussage über die finanzielle Beteiligung der einzelnen Gebietskörperschaften gibt. Dieses Informationsdefizit kann der Verein Lumdatalbahn allerdings nicht ausgleichen. Gleichwohl wurde durch die Anbahnung von Kontakten, beispielsweise zum Landrat des Kreises Waldeck-Frankenberg Dr. Kubat, ein Erfahrungsaustausch zu anderen Regionen mit reaktivierten Bahnstrecken gefördert. Gerade in Sachen finanzieller Beteiligung wird vieles zu verhandeln sein. Und es ist gut, wenn sich Parlamentarier informieren und austauschen. Besonders erfreulich in diesem Zusammenhang: Alle drei Kandidaten für das Bürgermeisteramt in Rabenau haben in Vorbereitung ihrer Kandidatur Kontakt zum Verein Lumdatalbahn e. V. gesucht und haben unser Informationsangebot genutzt.

In Lollar und Staufenberg gibt es Bedenken, der Bus könne zugunsten der Bahnbedienung einen Großteil seiner Fahrten verlieren. Das ist für die Kernstadt von Staufenberg nachvollziehbar, da sie von der Lumdatalbahn, anders als die Stadtteile Mainzlar und Treis nicht erschlossen wird. Außerdem hat der Bus eine wichtige Funktion bei der Schaffung umsteigefreier Verbindungen in die östliche Gießener Innenstadt, etwa zur THM. Andererseits erschließt die Bahn beispielsweise das Neubaugebiet Lollar Lumdaniederung direkter als die Buslinie. Der Verein Lumdatalbahn e. V. geht davon aus, dass für den nahezu geschlossenen Siedlungsbereich (Gießen –) Lollar-Kernstadt – Staufenberg-Kernstadt – Staufenberg-Mainzlar – Staufenberg-Daubringen ein qualitativ hochwertiges Busangebot aufrechterhalten werden kann.

Beide Städte haben die Lumdatalbahn leider noch nicht als Chance begriffen, die Buslinien neu zu planen, mit der Schiene zu verknüpfen und so schnelle Verbindungen von den einzelnen Wohnquartieren zu den in Lollar und Staufenberg gelegenen Bahnstationen und darüber hinaus auf der Straße in die östliche Gießener Innenstadt aufzubauen. Die westliche Gießener Innenstadt ist mit einem Umstieg auf die Bahn und der Fahrt zum Haltepunkt am Oswaldsgarten ohnehin gut erreichbar. Das integrierte Bahn- und Bussystem würde außerdem helfen, die zeitweisen Überfüllungen im Busverkehr, von denen die Bürgerinnen und Bürger des unteren Lumdatals besonders betroffen sind, zu verringern.

In Staufenberg und Lollar wurden bislang leider noch keine Parlamentsbeschlüsse pro Lumdatalbahn getätigt. In Staufenberg gab es lediglich eine Initiative für einen „Trassenerhalt“ ohne Systementscheidung für den Schienenverkehr. Staufenbergs Bürgermeister Peter Gefeller hatte im Dezember 2017 einen Umbau der Bahntrasse für Schnellbusse ins Gespräch gebracht, der allerdings viel Widerspruch erntete, übrigens auch von der zuständigen (Nahverkehrs-) Fachorganisation Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO).

Die große Podiumsdiskussion „Lumdatalbahn live“ am 29.09.2017

Seit dem jüngsten Gutachten ist der Verein Lumdatalbahn e. V. in der erfreulichen Situation, mehr über das „Wie“ als über das „Warum“ einer Lumdatalbahn-Reaktivierung sprechen zu können. Dazu veranstaltete der Verein im Rahmen der „Deutschen Schienenverkehrswochen“ am 29.09.2017 eine Podiumsdiskussion in Allendorf (Lumda). Zum Gespräch eingeladen waren die Landrätin des Landkreises Gießen Frau Anita Schneider, die Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Gießen Frau Dr. Christiane Schmahl, der Vorsitzende des Vereins Region GießenerLand e. V. Herr Kurt Hillgärtner sowie der Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) und Vorstand der Deutschen Regionaleisenbahn Herr Gerhard J. Curth. Die Moderation der Veranstaltung lag in den Händen (bzw. im Mund) des bekannten HR-Mitarbeiters Klaus Pradella.

Solche Veranstaltungen wird der Verein Lumdatalbahn e. V. auch künftig durchführen wollen - und müssen. Denn der Informationsbedarf in der Bevölkerung ist erheblich, und die Politik bzw. die lokalen und regionalen Nahverkehrs-Organisationen halten sich in ihrer Informationspolitik derzeit noch eher zurück.

Gespräche auf vielen Ebenen – eine Auswahl

Es fand ein Besuch im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung gemeinsam mit den Fahrgastverbänden PRO BAHN und „Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband“ statt. Thema war das Vorgehen bei der Reaktivierung von Bahnstrecken. Für den LB e. V. hat Vorsitzender Manfred Lotz an dem Treffen im 3. Quartal 2017 teilgenommen.

Ein Forum „Mobilität im ländlichen Raum“ fand am 8.11. im Rathaus Gießen statt. Der Vorstand des Vereins Lumdatalbahn e. V. war mit Manfred und Kerstin Lotz, Christa Becker und Detlef Gumprecht vertreten. An dem Tag war erstmals eine klare und positive Aussage zur Reaktivierung durch die Gießener Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz zu hören. Erfreulich war auch ein kurzes Gespräch mit dem Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir, das einen guten Eindruck bei uns hinterlassen hat. Zu unserem Vereinsslogan "Wir bringen die Lumdatalbahn in trockene Tücher", sagte der Minister: „Wir arbeiten daran und wir tun unser Bestes“.

LB-Kritiker als Bürgerinitiative – eine Bewährungsprobe für den LB e. V.

Widerstand gegen die Lumdatalbahn formiert sich derzeit am ehesten in Lollar und dort vor allem im Baugebiet Lumdaniederung. Wer sich die Äußerungen der Bürgerinitiative contra Lumdatalbahn ansieht, kann feststellen, dass die Initiatoren den Eindruck eines reinen Anwohnerkonflikts tunlichst vermeiden wollen. Das ist nachvollziehbar, denn nach dem ersten Pressebericht war der damals im Entstehen befindlichen Bürgerinitiative (BI) „Contra-LTB“ von vielen Seiten unsolidarisches Handeln vorgeworfen worden. Folgerichtig finden sich auf der Homepage der BI daher jetzt auch eher allgemein gehaltene Argumente gegen die Lumdatalbahn. Die Kosten werden betont, Kostensteigerungen werden befürchtet (leider nachvollziehbar in Zeiten von ausufernden Milliardenprojekten...), der verkehrliche und vor allem der umweltpolitische Nutzen werden angezweifelt.

Die Kritik an der Lumdatalbahn ist darauf angelegt, breite Unterstützung im gesamten Lumdatal zu finden und sich nicht auf die Bewohner der Lumdaniederung zu beschränken. Manche Argumentationsketten der BI wirken schlüssig, sind aber - wissentlich oder unwissentlich - nicht zu Ende gedacht. Zum Beispiel wird beklagt, dass man den Individual- bzw. Busverkehr mit seinen Verbrennungsmotoren ausgerechnet durch den Einsatz von Dieseltriebwagen reduzieren will. Aber kein Wort davon, dass die Bahn durch weniger Rollwiderstand und mehr Platz pro Fahrzeugeinheit niedrigere Emissionen aufweist als andere Verkehrsträger. Oder davon, dass die Bahn das einzige Massenverkehrsmittel ist, bei welchem seit vielen Jahrzehnten eine praxisbewährte E-Mobilität verwirklicht ist, vor allem durch den Oberleitungsbetrieb, aber auch durch Akkufahrzeuge. Die BI ist lernfähig, denn auf die Kritik an ihren ersten Äußerungen hat sie durch den Verzicht auf deren Wiederholung reagiert. Beispielsweise wird dem LB e. V. nicht mehr unterstellt, nur „einmal eine Eisenbahn fahren sehen“ zu wollen.

Allerdings wird die BI faktisch ganz überwiegend von Anwohnerprotesten getragen. Die Menschen haben ein Grundstück gekauft, Geld für den Hausbau investiert und befürchten Lärm, Abgase, Gefahren und einen Wertverlust. Vielleicht kommen noch diffuse Ängste dazu wie „die Sozialstruktur ändert sich, wenn ein Massenverkehrsmittel vor der Tür hält“. Die allgemeine Kritik an der Lumdatalbahn wirkt oberflächlich und zielt besonders auf die vermeintlich zu hohen Kosten ab. Typischerweise kommt die Kritik aus dem Neubürgergebiet und nicht etwa aus Treis, wo Grundstücke ähnlich dicht an der Schiene liegen, wo die Menschen aber aufgrund ihrer persönlichen Erfahrungen keine Angst vor der Bahn zu haben scheinen.

Wir verstehen uns als LB e. V. seit Jahren (zusammen mit der LB AG sogar seit Jahrzehnten) als Bürgerbewegung. Wir nehmen für uns das Recht in Anspruch, kritisch die bestehenden Verkehrsverhältnisse zu hinterfragen und ändern zu wollen. Ob wir es wollen oder nicht, wir müssen dieses Recht auch anderen zugestehen. Dabei sind wir durch jahrelange Kontakte, durch intensive Beschäftigung mit dem Thema und viel, viel Erfahrungsaufbau besser aufgestellt als unsere Gegner. Argumente wie „Dieseltriebwagen sind keine Lösung für Umweltprobleme“ können wir dank unserer guten Vernetzung mit der Bahnszene entkräften.

Die Idee der Lumdatal-Reaktivierung basiert nun einmal zu einem Großteil auf dem Solidarprinzip: Solidarität des unteren Lumdatals mit dem oberen Lumdatal, Solidarität der Anwohner im verkehrsberuhigten Wohngebiet Lumdaniederung mit denjenigen an der Hauptstraße in Treis, Solidarität der Familien, die eine Schule in fußläufiger Entfernung haben mit denjenigen, die ihre Kinder per Bus zur Schule schicken müssen...

Wir vom Verein Lumdatalbahn e. V. nehmen den Anwohnerkonflikt in Lollar ernst. Das Baugebiet ist in der Tat sehr nah an die Bahn gelegt worden. Der Konflikt wäre vermeidbar gewesen. Es wurde in der Stadtverwaltung die unsägliche Aussage getroffen, dass mit der endgültigen Stilllegung der Strecke zu rechnen sei. Wir erlauben uns, die Sichtweise unserer Gegner einzunehmen, um sie besser verstehen und besser auf sie reagieren zu können.

Die Bahn kann in der Nähe der Wohnbebauung so gestaltet werden, dass keine nennenswerte Belastung und schon gar keine Gefahr von ihr ausgeht. Dazu dient die technische Sicherung der Bahnübergänge zur Vermeidung von Pfeifsignalen, die Einhaltung moderater Fahrgeschwindigkeiten, die Beschaffung aktueller Bahnfahrzeuge u. die Installation von Schutzzäunen in unmittelbarer Bebauungsnähe.

Mitgliedschaft im Deutschen Bahnkundenverband DBV

Der Verein Lumdatalbahn e. V. ist seit Beginn des Jahres 2017 Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband. Der DBV versteht sich nicht nur als Interessenvertretung von Bahnkundinnen und Bahnkunden, er greift auch im Rahmen seiner Möglichkeiten aktiv in den Erhalt und in die Entwicklung von Regionalbahnstrecken ein.

Dazu hat der Verband die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) initiiert, ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, welches nach Vorliegen der jeweiligen Landesgenehmigungen grundsätzlich zum Erwerb und Betrieb von Eisenbahnstrecken berechtigt ist. Auch die Lumdatalbahn darf nur durch ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in Betrieb genommen werden. Dabei ist die Inbetriebnahme durch die DRE nur eine von mehreren Optionen. In Frage kommen beispielsweise auch die Hessische Landesbahn (HLB) oder die Deutsche Bahn AG, der die Strecke nach wie vor gehört. Die Erlangung einer Betriebserlaubnis durch ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen ist erforderlich, weil seit dem 01.01.2017 auch das letzte Teilstück der Lumdatalbahn von Lollar nach Staufenberg-Mainzlar formal stillgelegt ist. Die Deutsche Regionaleisenbahn kann allerdings nur Strecken entwickeln, bei denen sie einen gut organisierten strategischen Partner vor Ort hat, beispielsweise einen aktiven lokalen Verein.

Derzeit bemüht sich die DRE um einen Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG, damit unser Verein eine offizielle Betretungserlaubnis für die Gesamtstrecke erhält und aktiv die Streckenpflege aufnehmen kann. Ein Kostenvoranschlag für einen mechanischen Freischnitt mit einem Zweiwegefahrzeug liegt vor. Ein weiterer Kostenvoranschlag über die Ausführung der Freischneidarbeiten in Regie der DRE wird zurzeit erarbeitet.

Die DRE nimmt außerdem Kontakt zum RHI-Werk Didier auf, um abzuklären, ob Interesse an einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs bestehen könnte. An der Bundesverbandsratstagung des Deutschen Bahnkunden-Verbandes am 04.11.2017 in Probstzella haben die beiden Vorstandsmitglieder Kerstin und Manfred Lotz teilgenommen.

Sonderfahrt zum dritten Bahn-Erlebnis-Tag des Lumdatalbahnvereins

In einem VT 642 „Desiro“ von DB Regio starteten am 2. September 2017 knapp 100 Fahrgäste zu einer ausverkauften Sonderfahrt nach Koblenz. Sie konnten dort das DB-Museum besichtigen, die Stadt erkunden oder shoppen gehen, was auch einige Mitgereiste taten.

„Wir müssen unser Motto heute ändern“, so der LB-Vorsitzende Manfred Lotz, „neben der Bahn-Erlebnis-Reise müssen wir noch Abenteuerfahrt einfügen“. Denn Koblenz befand sich im Ausnahmezustand, in der Nähe des Hauptbahnhofes wurde eine 500-Kilo-Fliegerbombe aus dem 2. Weltkrieg entschärft.

Das Reiseteam des Lumdatalbahnvereins rund um Kerstin Lotz, Marius Möglich und Friedrich Lang bangte bis zur letzten Minute, ob die An- und Abreise pünktlich erfolgen würde. Denn die Abstellung des Zuges war im gesperrten Hauptbahnhof vorgesehen und wurde erst ganz kurzfristig zum Bahnhof Lützel umdisponiert. Nur so konnte der DB Regio-Fahrer seine Pause außerhalb der Sperrzone verbringen und den Zug wieder rechtzeitig zur Abfahrt erreichen.

Die Sehenswürdigkeiten entlang der Lahn erläuterte Gregor Atzbach, hauptberuflicher Triebfahrzeugführer und ehrenamtlicher Radio-Moderator, in gekonnter Manier. „Wir wollen neugierig machen, wollen Fahrgäste gewinnen, die die Lumdatalbahn hoffentlich zukünftig nutzen können und Routine in Fahrtgewohnheiten bringen sowie die Aufmerksamkeit auf unseren Verein LB e. V. lenken.“

Das ist letztlich sehr gut gelungen, wie zufriedene Fahrgäste aus Kassel, Herborn, Wetzlar, Gießen und dem Lumdatal bescheinigten. Das DB-Museum wartete mit einer Vielzahl von historischen Bahnfahrzeugen auf, die von ehrenamtlich tätigen Eisenbahnern gepflegt werden. Zu sehen waren unter anderem der legendäre TEE-Diesellokomotivzug VT 601, die klassische IC Lokomotive 103 und auch der Salonwagen, der Konrad Adenauer bei seiner historisch bedeutsamen Moskaureise als Rückzugs- und Besprechungsraum diente.

Der Sonderzug war einer der ersten, der nach der Bomben-Entwarnung freigegeben wurde. Nach einer Extrarunde um die Mittelrheinstadt via Urmitzer Brücke und Neuwied ging es am Ehrenbreitsteinufer mit Blick auf das Deutsche Eck und die moderne Rheinseilbahn zurück nach Wetzlar, Gießen und Lollar.

Zur Zufriedenheit der Fahrgäste hat auch die leckere Verpflegung beigetragen, die ganz überwiegend durch unser Mitglied Alexandra Hamel-Bahr organisiert wurde. Finanziell war die Reise für den LB e. V. allerdings ein Kraftakt, denn mehrere personelle und organisatorische Umplanungen erforderten letztlich einen Neuauftrag an die DB Regio anstatt die Kurhessenbahn. Auch aufgrund dieser Erfahrung wird der Verein künftige Fahrten voraussichtlich verstärkt in Kooperation mit anderen Verbänden oder Vereinen anbieten, damit sich der Kreis der aktiven Helfer wie auch der potenziellen Fahrgäste vergrößert und sich das finanzielle Risiko gleichzeitig verringert.

Vorstand LB e. V.