

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen * Bahnhofstraße 10 * 35457 Lollar
Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkunden-Verband * Bismarckstr. 3 * 35510 Butzbach
VCD Regionalgruppe Lahn-Dill * Braunfelser Straße 88 * 35606 Solms
BUND Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland KV Lahn-Dill * Waldstraße 13 * 35764 Sinn

An die Fraktionen im Kreistag des Lahn-Dill-Kreises

Karl-Kellner-Ring 51
35576 Wetzlar

- per E-Mail -

Gemeinsamer Fragenkatalog der regionalen Verkehrs- und Umweltverbände sowie Fahrgastvertretungen im Lahn-Dill-Kreis

An die Fraktionen im Kreistag des Lahn-Dill-Kreises
und über diese zu Händen des Vorsitzenden des Bauausschusses, Herrn Wolfram Dette

Datum: 09.09.2026

Betreff: Reaktivierung der Schienenstrecke im Solmsbachtal (Beschlussvorlage VL-138/2026) –
Einreichung eines qualifizierten Fachfragenkatalogs und formale Forderung einer gutachterlichen
Nachbearbeitung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hinsichtlich der anstehenden parlamentarischen Beratung über die Beschlussvorlage VL-138/2026 zur
Schieneninfrastruktur im Solmsbachtal übermitteln die unterzeichnenden regionalen Verkehrs- und
Umweltverbände hiermit einen strukturierten, rein faktenbasierten Fachfragenkatalog

Gegenstand dieser Betrachtung ist nicht die isolierte Wiederinbetriebnahme einer historischen Bahn
von rein lokaler Bedeutung, sondern das zukunftsgerichtete Gesamtkonzept einer Verlängerung zur
leistungsfähigen Regionalbahnlinie RB 15 (Usingen –Gießen). Dieses System sieht eine direkte,
schnelle, stets minutengleiche Verknüpfung mit dem elektrifizierten S-Bahn-Knoten der S5 in
Richtung Frankfurt am Main vor. Das Vorhaben stellt somit den Lückenschluss einer strategischen
regionalen Schienenachse zwischen Mittelhessen, dem Hochtaunuskreis und der Metropolregion
Rhein-Main dar.

Ergänzend anzumerken ist, dass Bad Homburg künftig - mit Verlängerung der U2 und dem dem Bau
der Regionaltangente West - zum wichtigen Knotenpunkt wird.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie schließt mit einem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 0,93 ab.
Die rechnerische Deckungslücke zur Erreichung der gesetzlichen Förderfähigkeit ($NKI \geq 1,0$) beträgt
lediglich rund 170.900 Euro pro Jahr. Angesichts dieser minimalen rechnerischen Differenz wäre es
im Sinne einer verantwortungsvollen Wirtschaftsentwicklung leichtfertig, eine wertschöpfende
Finanz-Förderung von Land und Bund von rund 120 Millionen Euro in ein Schienenprojekt für unsere
Region ohne detaillierte Hinterfragung der Gutachten-Grundlagen abzuschreiben.

Die mediale Darstellung, wonach sich das Projekt „nicht lohne“, basiert auf einer unkritischen
Fehldarstellung des Zahlenwerks. Im Gegenteil: Die Studie liefert eine Gesamtkosteneinschätzung
einschließlich eines großzügigen Sicherheitszuschlages von 30%. Diese Kosten fließen gemäß der für
Bahnstreckenreaktivierungen verbindlichen Standardisierten Vorgaben der Vorlage 2016+ in den
Nenner des Nutzen-Kosten-Index (NKI) ein. Die Beschlussvorlage weist im Grunde schon deutlich –

ohne jedoch die richtigen Schlüsse zu ziehen – auf wichtige, zu bemängelnde Punkte sowohl auf der Nenner-, als auch auf der Zählerseite des NKI der Machbarkeitsstudie hin. Bereits die mathematische und rechtliche Korrektur der im Folgenden aufgezeigten methodischen Mängel – allein auf der Nennerseite - lässt den NKI sehr wahrscheinlich über die kritische Schwelle von 1,0 steigen. Damit wäre das Projekt für unsere Region durch Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und hessische Landeskomplementärmittel mit bis zu 100 % der förderfähigen Investitionskosten finanzierbar. Der Hessische Rundfunk hat am 26.8.2026 berichtet, dass die Reaktivierung der Lumdatalbahn zu 100% vom Bund und vom Land Hessen finanziert wird.

Die Prüfung der Machbarkeitsstudie hat erhebliche methodische Abweichungen von der bundeseinheitlichen Verfahrensanleitung zur *Standardisierten Bewertung (Version 2016+)* sowie eine intransparente Einengung des Variantenraums offengelegt. Wir betonen ausdrücklich, dass dieser Fragenkatalog lediglich einen Auszug aus der Gesamtheit der kritischen Punkte darstellt. Auf Basis dieser Befunde fordern die Verbände eine formale und umfassende Nachbearbeitung und Fehlerbereinigung der Machbarkeitsstudie.

Wir bitten Sie im Rahmen Ihrer parlamentarischen Kontrollfunktion, die folgenden Fragen an den Kreisausschuss zu richten, um eine fundierte und haftungssichere Entscheidungsgrundlage einzufordern.



Fragenkatalog

1. Allgemeine Bemerkungen zur Beschlussvorlage des Lahn-Dill-Kreises

- Methodischer Widerspruch des Substitutionsarguments:**
 In der politischen Begründung zur Beschlussvorlage wird angeführt, dass ein Bedarf für eine Schienenreaktivierung nicht gegeben sei, da die Relation vollständig mit dem Pkw über das bestehende Straßennetz befahrbar sei. Sofern das bloße Vorhandensein von Asphaltstraßen die Wirtschaftlichkeit von parallelen Schienenwegen per se ausschließt, stünde die verkehrswissenschaftliche Daseinsvorsorge jedes modernen Schienenprojekts in Europa infrage. Wie bewertet der Kreisausschuss dieses Argument vor dem Hintergrund des gesetzlichen Auftrages, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zu stärken und das Angebot vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv zu gestalten. (§ 3 ÖPNVG Hessen)?

- **Empirischer Widerspruch zur regionalen Pendlerrealität:**
Die Beschlussvorlage behauptet auf Seite 7, dass „*Pendlerbewegungen über diesen Weg nach Frankfurt nicht bestehen*“. Wie begründet der Kreisausschuss diese Feststellung angesichts der Tatsache, dass sowohl die amtlichen Matrixdaten des *Pendleratlas Deutschland* als auch die Querschnittszählungen von *Hessen Mobil* signifikante Auspendlerströme aus dem Solmsbachtal in den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main ausweisen, die mangels adäquater Schienenverbindung derzeit fast vollständig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) angewiesen sind?
- **Unvollständige Darstellung der investiven Kommunallast:**
In den Vorberatungen wurde die Brutto-Investitionssumme von 120,3 Millionen Euro unbereinigt als direkte, die kommunalen Haushalte blockierende Last dargestellt. Ist den Mandatsträgern bewusst, dass bei Erreichen eines NKI $\geq 1,0$ eine Bundesförderung nach dem GVFG von bis zu 90 % der förderfähigen Kosten gesetzlich garantiert ist und dass das Land Hessen die verbleibende Finanzierungslücke bei strategischen Reaktivierungen üblicherweise derart aufstockt, dass für die kreisangehörigen Kommunen bis zu 100 % Bezuschussung erreicht werden können?
- **Die Verursacherkette bei den Brückenbauwerken:**
Die Beschlussvorlage stellt ausdrücklich amtlich fest, dass die historischen Brückenbauwerke auf Betreiben des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil abgebaut wurden, da sie eine unzureichende Durchfahrthöhe für den modernen Lkw-Verkehr aufwiesen. Warum wurden die Kosten für die Wiederherstellung dieser Höhenkreuzungen dennoch zu 100 % dem Schienenreaktivierungsprojekt angelastet, obwohl es sich hierbei historisch und rechtlich um eine Folgemaßnahme zur Optimierung des Straßenverkehrs handelt? Weshalb wurden die Vorgaben aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht beachtet?

2. Allgemeine Bemerkungen zur Datenbasis

- **Verletzung von Qualitätssicherungs- und Dokumentenlenkungsrichtlinien:**
Wie rechtfertigt der Kreisausschuss eine Kreisentscheidung auf Basis einer Machbarkeitsstudie, deren Dokumentenhistorie (S. 2) ausweist, dass die inhaltlichen Versionen 02 bis 05 (Zeitraum Februar bis Juni 2025) formal nie neu geprüft oder freigegeben wurden und das Freigabedatum starr auf dem Stand der Version 01 (14.02.2025) verharret, obwohl danach planerische Eingriffe und Änderungen durch Dritte eingearbeitet wurden? Entspricht dieses Vorgehen den zwingenden Vorgaben der normkonformen Dokumentenlenkung (DIN EN ISO 9001:2015, Kap. 7.5.3) für öffentlich finanzierte Gutachten? Wir gehen davon aus, dass der Ersteller der Machbarkeitsstudie als privatwirtschaftliche GmbH nach dieser Norm zertifiziert wurde und sich aus diesem Grund auch an solche Regelungen halten muss.
- **Verwendung einer veralteten Nachfragematrix:**
Das Verkehrsmodell basiert laut Kapitel 9.1 auf der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) mit ÖPNV-Zähldaten aus dem Jahr 2017/2018. Warum wurde keine aktuellere Datenbasis gewählt, die das Mobilitätsverhalten *nach* der Einführung des Deutschlandtickets abbildet, welches durch den radikalen Abbau von Tarifgrenzen und weiteren Nutzungswiderständen das Nachfrageverhalten im ländlichen Raum nachweislich grundlegend verändert hat? Warum wurde keine sinnvolle Projektion der Fahrgastzahlen bei der Studie *auf das realistische Jahr einer Inbetriebnahme, etwa auf 2035* berücksichtigt.

3. Methodische und inhaltliche Mängel in der Modellierung der Nachfrage

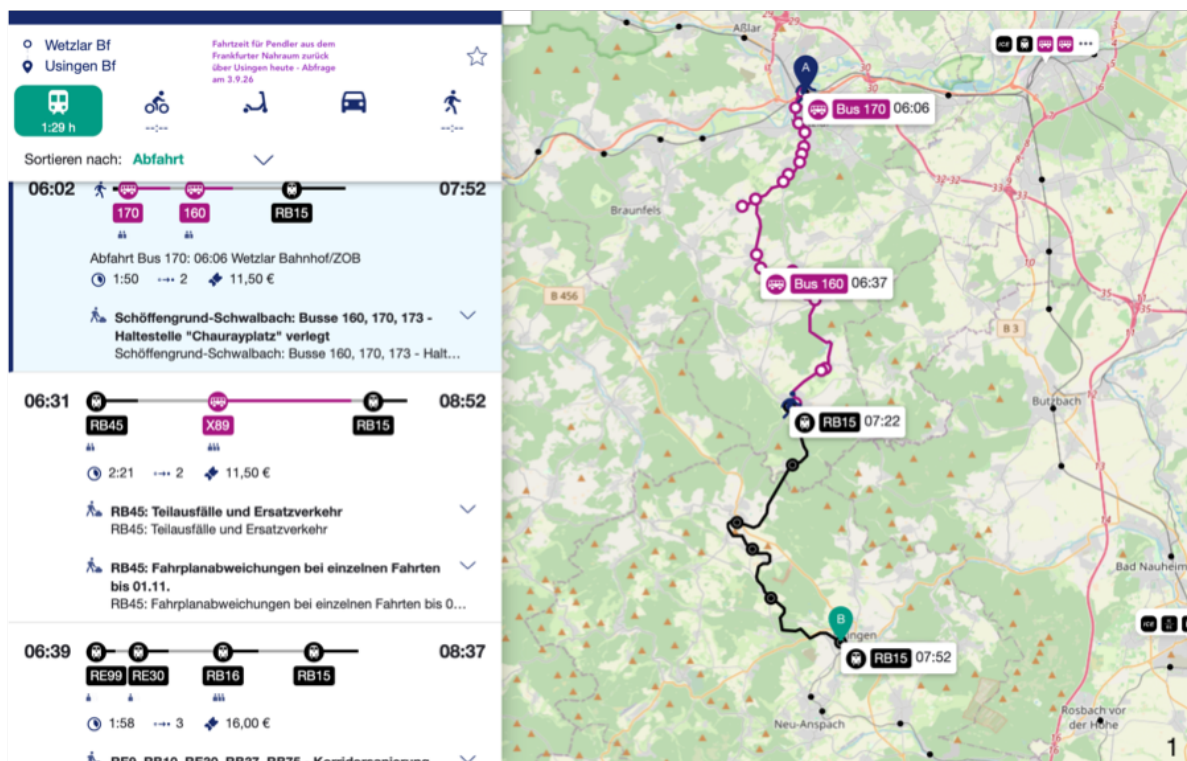
Die Solmstalbahn ergäbe eine neue Verbindung von Usingen bis Wetzlar und Gießen. Berücksichtigt wird in der Studie aber nur der Vergleich der Verbindung Brandoberndorf – Wetzlar bzw. Gießen mit dem heutigen Busangebot, das umsteigeintensiv, durch die Flächenerschließung aller Ortschaften sehr umwegereich ist und in Teilen nur durch Rufbusse betrieben wird. Der Qualitätssprung der Bahn auch am Wochenende und in den Randzeiten bleibt ebenfalls unberücksichtigt.

- **Die Deckelung des Südverkehrs („200er-Sperre“):**
Laut den Abbildungen 10-1 und 10-2 der Studie verbleibt die Querschnittsbelastung am Übergang zur Taunusbahn (Abschnitt Brandoberndorf – Usingen) im Planfall mit Schiene exakt bei täglich

200 Personen eingefroren. Wie erklären die Gutachter die unplausible Annahme, dass eine umsteigefreie Schienen-Direktverbindung (Verlängerung der RB 15) mit direktem S-Bahn-Anschluss an die S5 in die Frankfurter City – welche die heutige Bus-Reisezeit um über 75 Minuten pro Richtung verkürzt – *keinen einzigen* Neufahrtsgast generiert?

- **Fehler bei der Ohnefall- und Planfall-Konsistenz:**
Warum wurde kein Vergleich im Ohnefall für weitere Verkehrsverbindungen, wie z.B. Usingen – Wetzlar bzw. Gießen vorgenommen? Hier würde im Ohnefall aufgrund langer Busfahrzeiten dauerhaft ein praktisch nicht nutzbares ÖPNV-Angebot bestehen bleiben.
- **Manuelle Eliminierung des verpflichtenden Schienenbonus:**
Gemäß der Bundesrichtlinie muss der Schienenverkehr im Modalsplit-Algorithmus aufgrund seiner höheren Attraktivität, Barrierefreiheit und Pünktlichkeit stets mit einem Systemvorteil („Schienenbonus“) gegenüber dem Bus- und Schienenersatz hinterlegt werden. Wurde die Bahnlinie nach Norden (Wetzlar/Gießen) im Modell als Qualitätssprung definiert oder als reiner Busersatz behandelt, der dem Bus lediglich Fahrgäste entzieht (Bus-Kannibalisierung), statt Pkw-Verlagerungseffekte richtlinienkonform abzubilden?

Zur besseren Veranschaulichung sollen die folgenden Bildschirmfotos aus einer aktuellen Online-Abfrage zum ÖPV-Angebot werktags zwischen Usingen und Wetzlar bzw. Solms-Albshausen dienen. Bild 6, Abbildung 10-2 aus der Machbarkeitsstudie, hilft auch orientierend zum Verlauf der Trasse. Ansonsten zeigen die mit Notizen versehenen Bilder 6 und 7 (Abb. 10-1 der Studie) deutlich die gleichbleibende Zahl 200 als Querschnittsbelastung zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach im Mit- und Ohne-Fall.



Verbindungen **Abfahrten**

← **Übersicht**

○ Usingen Bf Fahrtzeit für Pendler aus dem Frankfurter Nahraum zurück über Usingen heute - Abfrage am 3.9.26

📍 Wetzlar Bf

1:37 h

Sortieren nach: **Abfahrt**

^ **FRÜHER**

Do, 03.09.2026

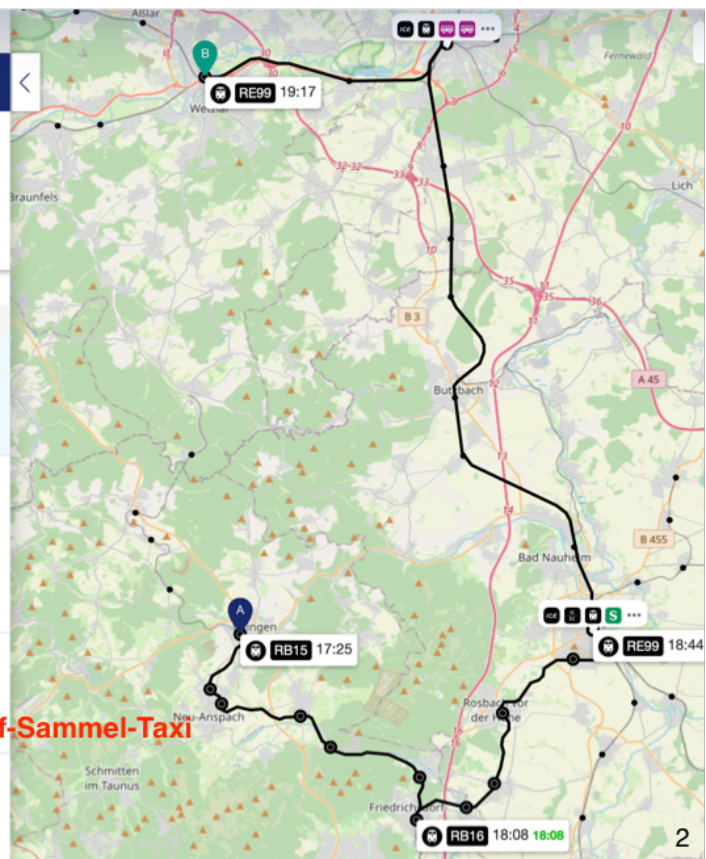
17:25	RB15	RB16	RE99	19:17
🕒 1:52 → 2 💰 16,00 €				

17:25	RB15	RB41	19:49
🕒 2:24 → 1 💰 20,50 €			
ⓘ Frankfurt: geänderte Wegführung am Westbahnhof Frankfurt: geänderte Wegführung am Westbahnhof			

18:12	AST 66	FB-54	RB41	19:49
🕒 1:37 → 2 💰 11,50 €				

<--Nur Anruf-Sammel-Taxi

18:24	RB15	X89	RB45	20:25
🕒 2:01 → 2 💰 11,50 €				



18:12	AST 66	FB-54	RB41	19:49
🕒 1:37 → 2 💰 11,50 €				

Drucken Kalender Alarm Teilen

18:12 Usingen Bahnhof Fahrtzeit für Pendler aus dem Frankfurter Nahraum zurück über Usingen heute - Abfrage am 3.9.26

☁ Regen, 21 °C, Regen 31 %, Wind 13 km/h

AST 66 → Butzbach-Maibach

Betreiber HLB Bus GmbH
20 Min, 15 Halte

ⓘ AnrufSammelTaxi - Bitte bis mindestens 60 Min. vor Abfahrt anmelden. AST-Telefon: 06172 101310. Das AST-Telefon ist sonntags bis donnerstags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr sowie freitags und samstags von 6:00 Uhr bis 24:00 Uhr erreichbar.

Jetzt anrufen

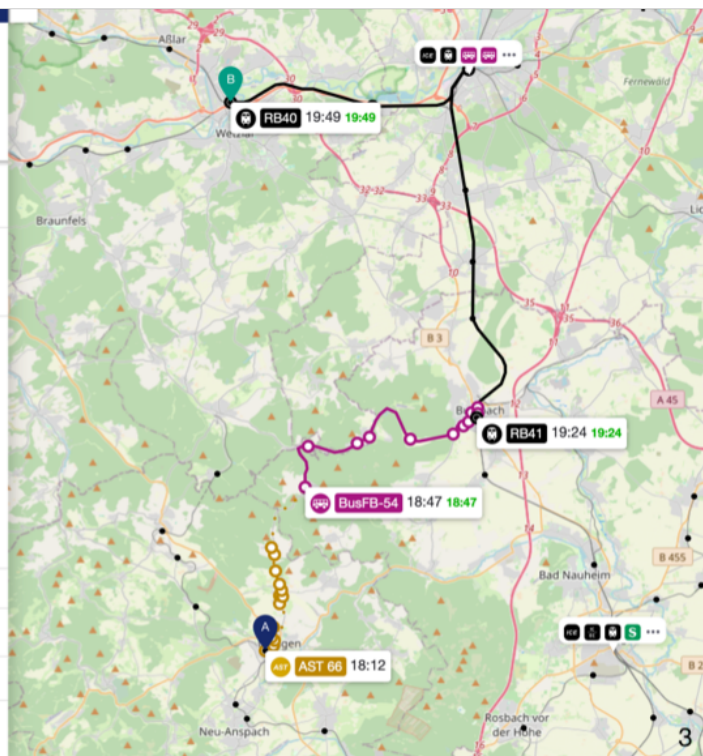
18:32 Butzbach-Bodenrod

🚶 Umstieg: 15 Min

18:47 Butzbach-Bodenrod

BusFB-54 → Butzbach Bahnhof

Betreiber VGO Friedberg



Solms-Albshausen+Bf
 Usingen Bf

Fahrzeit für Pendler in den
 Frankfurter Nahraum über
 Usingen heute - Abfrage am
 3.9.26

2:02 h

Sortieren nach: **Abfahrt**

2:02 → 3 16,00 €

RB45: Teilausfälle und Ersatzverkehr
 RB45: Teilausfälle und Ersatzverkehr

RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten
 bis 01.11.
 RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten bis ...

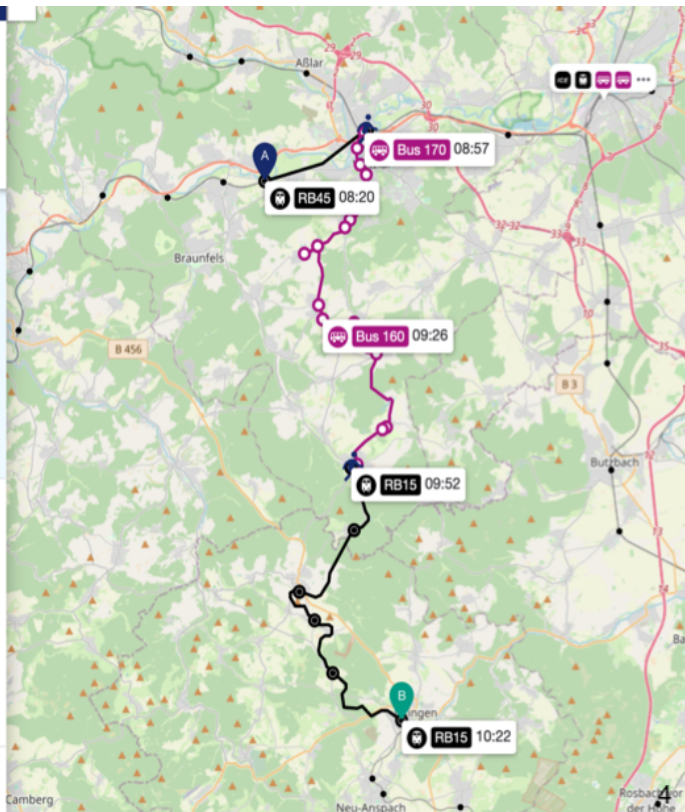
Schöffengrund-Schwalbach: Busse 160, 170, 173 -
 Haltestelle "Chaurayplatz" verlegt
 Schöffengrund-Schwalbach: Busse 160, 170, 173 - Halt...

08:43 — 10:52
 RB45 — X89 — RB15
 2:09 → 2 6,90 €

RB45: Teilausfälle und Ersatzverkehr
 RB45: Teilausfälle und Ersatzverkehr

RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten
 bis 01.11.
 RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten bis 0...

09:41 — 11:52
 RB45 — X89 — RB15



Usingen Bf
 Solms-Albshausen+Bf

Fahrzeit für Pendler in den
 Frankfurter Nahraum über
 Usingen heute - Abfrage am
 3.9.26

1:54 h

Sortieren nach: **Abfahrt**

2:15 → 3 16,00 €

RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten
 bis 01.11.
 RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten bis 0...

RE9, RB10, RE30, RB37, RB75 - Korridorsanierung
 Rechter Rhein
 RE9, RB10, RE30, RB37, RB75 - Korridorsanierung Rech...

RE30: Fahrradmitnahme eingeschränkt
 Die Fahrradmitnahme ist beschränkt möglich. Es können ...

18:25 — 20:40
 RB15 — RB16 — RE30 — RB45
 2:15 → 3 16,00 €

RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten
 bis 01.11.
 RB45: Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten bis 0...

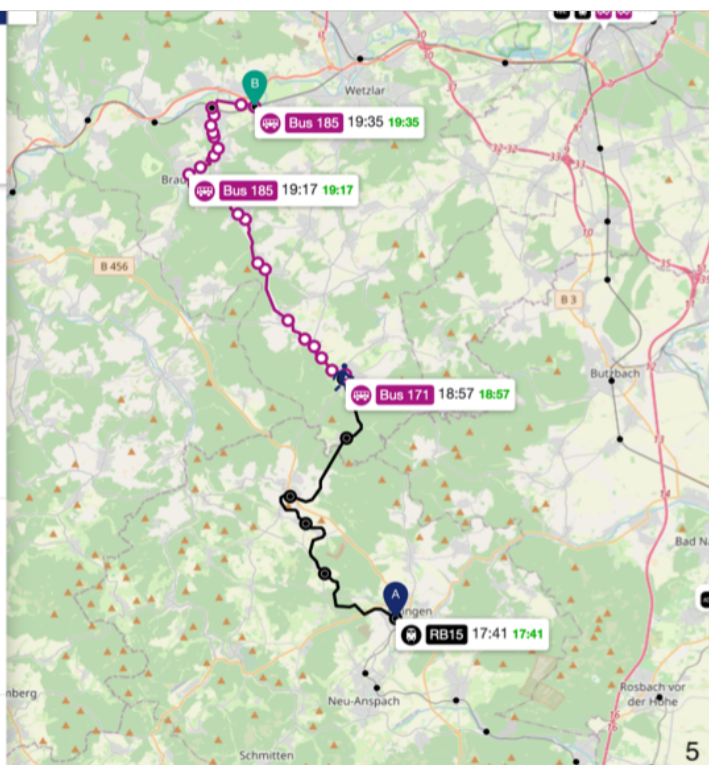
RE9, RB10, RE30, RB37, RB75 - Korridorsanierung
 Rechter Rhein
 RE9, RB10, RE30, RB37, RB75 - Korridorsanierung Rech...

RE30: Fahrradmitnahme eingeschränkt
 Die Fahrradmitnahme ist beschränkt möglich. Es können ...

18:41 — 21:05
 RB15 — 160 — 174 — 185
 2:24 → 3 6,90 €

Schöffengrund-Niederquembach: Busse 170, 173, 174 -
 Haltestellen entfallen
 Schöffengrund-Niederquembach: Busse 170, 173, 174 - ...

18:55 — 21:19
 RB15 — RB16 — RB41 — 185



Tatsächlich kein Mehrverkehr auf einer Regionalbahn 15 Gießen-Usingen zwischen Brandoberndorf in Richtung Usingen trotz Minutenabstimmung für Umstieg in / von einer S-Bahn von und nach Frankfurt ?

10.2.2 Verkehrliche Wirkungen

Kein heutiger PKW-Nutzer der zahlreichen Frankfurt-Pendler, kein Student, kein Tourist, kein nun nicht mehr zwingend auf den PKW Angewiesener generiert hier ein „Mehr“ in und aus der Region Frankfurt ?

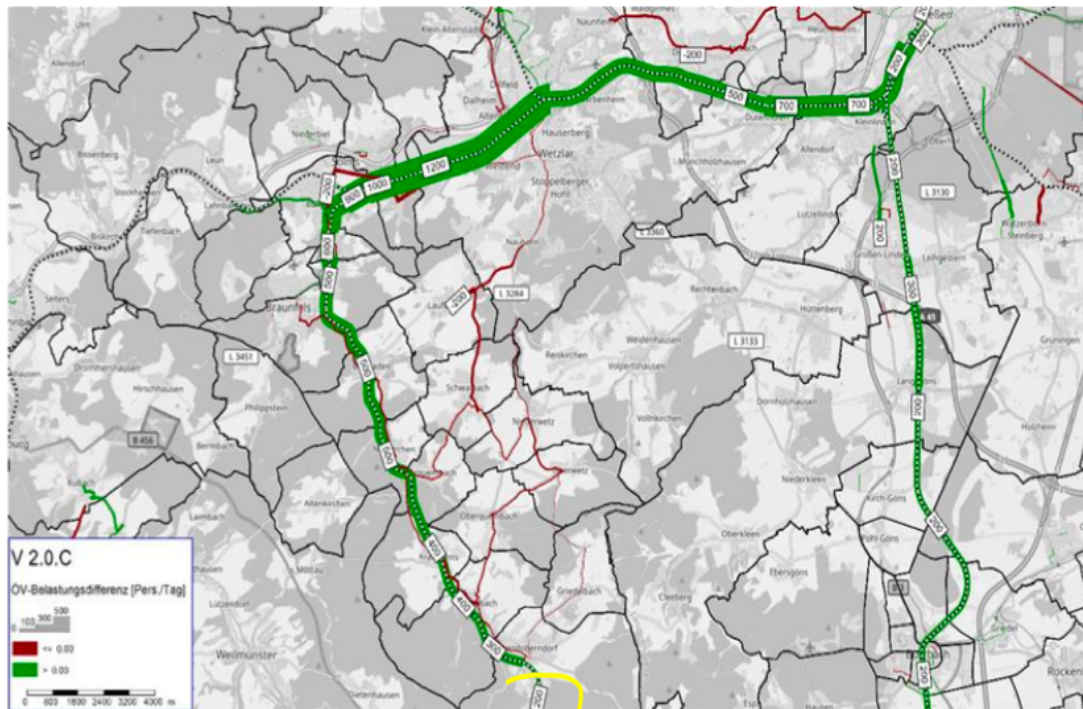


Abbildung 10-2: Verkehrliche Wirkungen der Vorzugsvariante

6

Der Nutzerquerschnitt bei einer weiteren Bedienung von Brandoberndorf Bahnhof von und in Richtung Solms/Braunfels/Wetzlar/Gießen mit Umwege fahrenden Busverbindungen sowie 2 - 4 Umstiegen allein zwischen diesen Städten und Usingen

10.1.2 Nachfrage

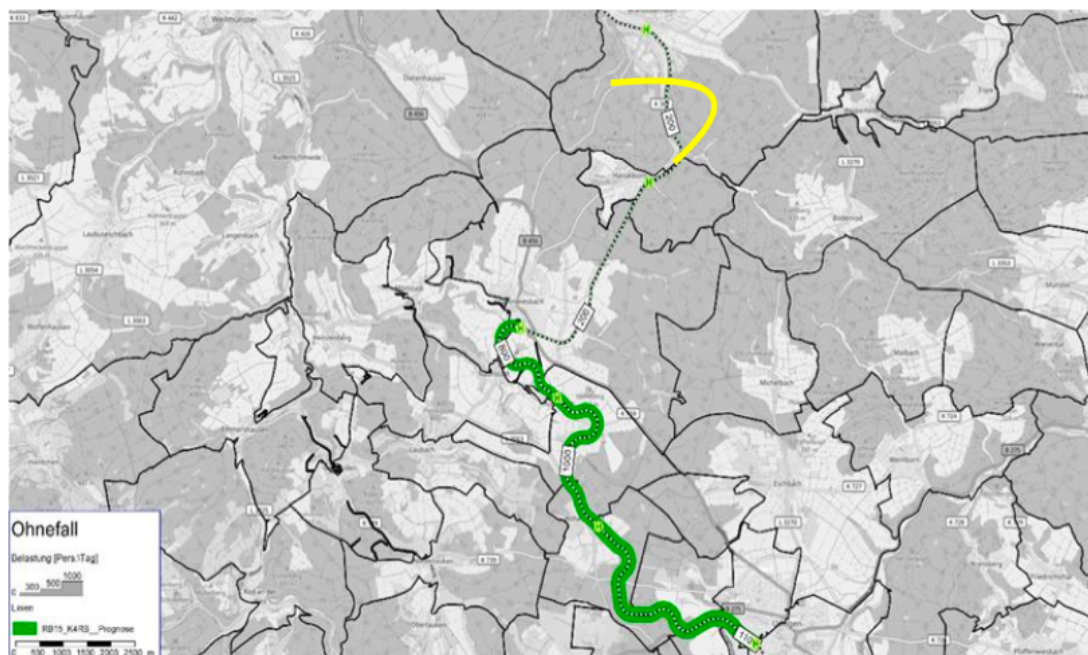


Abbildung 10-1: Querschnittsbelastung RB15 im Ohnefall

7

4. Methodische und inhaltliche Mängel in der Modellierung der Reisezeiten

- **Verzicht auf MIV-Widerstandskomponenten (Verstoß gegen Richtlinie 2016+, S. 35):**
Die bundeseinheitliche Verfahrensanleitung schreibt zwingend vor, dass Reisezeiten im Motorisierten Individualverkehr (MIV) als echte Tür-zu-Tür-Zeiten definiert sein müssen. Diese setzen sich zusammen aus: Zu- und Abgangszeiten, realen Werktags-Fahrzeiten (inkl. Stauzeiten auf B 49 / B 456) sowie zwingend einzurechnenden Parkplatzsuchzeiten in den Zielzentren. Warum wurden diese Widerstände im Gutachten komplett auf null gesetzt?
- **Künstliche Idealisierung des parallelen Busverkehrs als Gegenargument:**
Die Beschlussvorlage führt das Bestehen von Parallelverkehren auf der Straße als wirtschaftliches Gegenargument an. Warum wird hier ein unoptimiertes, umwegereiches, parallel geführtes Busnetz als theoretische Barriere aufgestellt? Ein optimiertes Zubringer-Busnetz, das den Busverkehr intelligent auf die neue Schienenachse der RB 15 ausrichtet (Brechung von Parallelverkehren), würde Doppelstrukturen eliminieren und dem Kreis sowie den Kommunen substantielle laufende Betriebskosten im Bussektor einsparen.

5. Methodische und inhaltliche Mängel in der Modellierung der Kosten

- **Richtlinienverstoß bei der kreuzungsrechtlichen Kostenabgrenzung (Verstoß gegen S. 135 & 139):**
Die Bundesrichtlinie 2016+ legt auf Seite 135 fest, dass bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) nur der Kostenanteil des Schienenbaulastträgers im Nenner des NKI berücksichtigt werden darf. Warum wurden die vollen 42,33 Millionen Euro (35,2 % der Gesamtkosten laut Tabelle 8-1) für das Gewerk „Eisenbahnüberführungen“ ebenso wie weitere Millionen-Beträge für die Gewerke „Bahnübergänge“ und Ingenieurbauwerk“ unbereinigt der Schiene zugeschlagen, statt die Anteile des Straßenbaulastträgers (Hessen Mobil) gesetzeskonform als „Kosten Dritter“ auszugliedern? Bei korrekter Anwendung in Verbindung mit den Vorschriften der Grundlage 2016+ rutscht der NKI sehr wahrscheinlich über 1,0 und erreicht die Förderschwelle.
- **Intransparenz im Variantenfächer und Verengung des Prüfraums:**
Aus den vorliegenden Unterlagen geht hervor, dass im Variantenfächer (Kapitel 7.2) gezielt nur eine einzige investitionsintensive Betriebsvariante vertieft berechnet wurde. Warum wurden die anderen Infrastrukturvarianten nicht mathematisch modelliert? Auf welchen detaillierten Baukostenschätzungen basierte die Vorauswahl der Varianten, und warum wurden diese Kostenstrukturen den Mandatsträgern vorenthalten, was eine transparente politische Abwägung unmöglich macht? Die vorliegenden Gegenargumente erweisen sich in diesem Punkt als vollständig intransparent.
- **Ausschluss lokaler Infrastrukturpotenziale:**
Durch den Verzicht auf eine frühzeitige Einbindung von Fahrgastvertretungen und ortskundigen Verbänden blieben elementare lokale Streckenkenntnisse oder auch vielleicht Anregungen aus den Nutzerkreisen unberücksichtigt.
- **Technologische Zirkellogik und mangelnde Zukunftsoffenheit bei den Betriebskosten:**
Da die Realisierung des Projekts in einem zukünftigen Zeithorizont liegt, führt eine starre Festlegung auf heutige *Infrastrukturen* evtl. zu einer vermeidbaren Kostenaufblähung. Warum wurde in der NKU (Tabelle 11-8) starr mit den teureren Infrastruktur- und Bereitstellungskosten einer Wasserstoff-Brennstoffzellen-Flotte (iLint 54) gerechnet? Warum wurde keine zukunfts offene Wirtschaftlichkeitsrechnung unter Berücksichtigung von Akku-Hybrid-Triebzügen (BEMU) aufgestellt, die, wie in der Studie dargestellt, unter dem vorhandenen Fahrdraht Richtung Gießen und Frankfurt nachladen können?

- **Synergien durch die S-Bahn-Verlängerung und reaktivierten Solmstalbahn:**
Durch die anstehende Elektrifizierung und die Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 bis nach Usingen werden auf dem Streckenabschnitt Usingen – Friedrichsdorf die dort bisher eingesetzten Triebwagen kapazitiv vollständig freigesetzt. Es werden Triebfahrzeuge frei. Ebenfalls wird dann die halbstündlich getaktete Taunusbahn als Strecke der RB 15 damit erheblich gekürzt. Die Frage steht, was dies für die Zukunft dieser Strecke bedeutet. Wie wird im Ohnefall der Bestand der Anbindung von Brandoberndorf gesichert? Was bedeutet dies für den Abschnitt bis Grävenwiesbach? Diese Betrachtungen gehören in die Gesamtbetrachtung.

6. Sonstiges

- **Fahrgastbeirat Lahn-Dill/Wetzlar:** Warum wurde dieses per Geschäftsordnung zur Beratung in genau solchen Dingen aufgerufene Gremium nicht bei diesem wichtigen Infrastrukturangebot für unsere Region prüfend und beratend eingebunden? Warum hat die im Vorfeld terminlich abgestimmte und im Gremiendienst veröffentlichte konstituierenden Sitzung für den 18.08.2026 mitten im Zeitraum der Studienvorlage und vorgesehenen Beschlussfassung nicht stattgefunden? Wie rechtfertigt der Kreisausschuss, dass der Fahrgastbeirat nicht in die Beratungen eingebunden wurde, obwohl die Studie spätestens im Juni 2025 in der jetzigen Form vorlag? Wann soll sich der Fahrgastbeirat mit dem Vorgang beschäftigen?
- **Variantenoffenheit und Transparenz:** Warum wurde z.B. unter Verzicht auf die Einbindung ortskundiger Fachverbände auf eine möglicherweise noch vorhandene Optimierung des Variantenfächers verzichtet und warum wurden die detaillierten Baukostenschätzungen der verworfenen Varianten den Mandatsträgern nicht offengelegt?
- **Ausschluss regionaler Groß-Verkehrsgeneratoren:**
Warum blieben bedeutende überregionale Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Sinne des Kapitels 11.9 (raumordnerische Aspekte) ebenso wie das touristische Potential offenbar unberücksichtigt, namentlich z.B. das studentische Potenzial (über 35.000 Studierende in Gießen/Wetzlar oder auch in Frankfurt Studierende mit kostenlosem Deutschland-Semesterticket), die Beschäftigten- und Besucherströme zur *BDH-Klinik und den weiteren Klinikstandorten in Braunsfels* sowie die Veranstaltungsverkehre zum *Koptischen Kloster Kröffelbach*?
- **Fehlende qualitative Betrachtung des Netznutzens:**
Warum wurde der strategische Nutzen der Strecke als dringend benötigte Ausweich- und Resilienzroute bei Großstörungen oder Baustellen auf der Hauptachse Frankfurt–Gießen (Main-Weser-Bahn) gemäß den Kriterien der Version 2016+ überhaupt nicht quantifiziert? Warum wurde nicht berücksichtigt, dass ab Solms-Burgsolms für viele Pendler in Richtung Frankfurt die Wegführung über eine RB 15 Usingen-Gießen zunehmend attraktiver im Vergleich zur Wegführung über die Main-Weser-Bahn wird?

Gerne stehen wir auch kurzfristig für ein Gespräch zur Verfügung, wenn Sie Fragen zu unseren Positionen haben, Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie sich unserer Sichtweise anschließen und die Fragen in die zuständigen Gremien einbringen.

Mit freundlichen Grüßen

Die unterzeichnenden regionalen und überregionalen Verkehrs- und Umweltverbände mit Unterstützung von Fahrgästen aus der Region und über die Kreisgrenzen hinaus

Thomas Kraft
35633 Lahnau
0170 4412394

Fahrgastverband
PRO BAHN
Regionalverband
Mittelhessen

Friedrich Lang
35585 Wetzlar
0162 3442391

Pro Bahn & Bus
im Deutschen
Bahnkunden-
Verband

Regine Bergfeld
35606 Solms
lahn-dill@vcd.org

Verkehrsclub
Deutschland (VCD)
Regionalgruppe
Lahn-Dill

H-G Thierfeldt
35764 Sinn
0176 9211 3745

BUND Bund für
Umwelt und
Naturschutz
KV Lahn-Dill