

Kommentierung

der

Stellungnahme zum Regionalplanentwurf Südhessen

des Kreistages des Main-Kinzig-Kreises (beschlossen in dessen Sitzung vom 18.06.1999)

durch den

Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.

Der Main-Kinzig-Kreis hat Pro Bahn & Bus dankenswerter Weise seine eigene vom Kreistag jüngst beschlossene Stellungnahme zum Regionalplanentwurf Südhessen 1999 zur Verfügung gestellt.

Wenn wir nunmehr den etwas ungewöhnlichen Weg einer „Stellungnahme zur Stellungnahme“ wählen, so geschieht dies ungeachtet der ebenso notwendigen wie deutlichen Kritik in einem konstruktiven Geist, der den Menschen in Hessens größtem Kreis und ihren alltäglichen Verkehrsproblemen verpflichtet ist.

Leider sind selbst zentrale Botschaften, Anregungen und Forderungen, die wir als ehrenamtliche Fahrgastvertretung seit 1987 im Sinne der realen *und potentiellen* Fahrgäste in zahlreichen Schreiben, Stellungnahmen, Konzepten oder Gremiensitzungen konsequent vertreten haben, offensichtlich bis heute nicht im notwendigen Umfang im politischen Bewußtsein bzw. in Beschlußlagen und Haushaltsplänen der Kreis- und Kommunalpolitik des Main-Kinzig-Kreises verankert.

Angesichts der sich abzeichnenden Entscheidungen über milliardenschwere Infrastrukturprojekte wie Frankfurt 21 oder die Viergleisigkeit zwischen Hanau und Fulda aus dem BVWP 92 sehen wir es als unsere Pflicht an, die *tatsächlichen* Fahrgastbedürfnisse und die daraus abzuleitenden Forderungen unmißverständlich zu formulieren, um Fehlentscheidungen zu vermeiden und statt dessen die Chancen auf zukunfts offene Lösungen der Vernunft zu wahren.

I. Präambel

Wir bekunden unseren ausdrücklichen Respekt vor dem aus dem Präambel-Text hervorgehenden Ansatz, durch die bewußte Betrachtung von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft den politischen Gestaltungswillen einzubinden in eine langfristige Perspektive. Ohne diesen Ansatz verkommt Regionalentwicklung zur tagespolitischen Aufsummierung örtlicher Flächen- und Projektansprüche in unkoordinierten „Wunschlisten“.

Gerade das administrative *Kunstprodukt Main-Kinzig-Kreis* wird nur dann eine bürgernahe Eigenentwicklung durchmachen und damit einem Beitrag als positiver Standortfaktor der gesamten Rhein-Main-Region leisten, wenn es gelingt, den Blick verstärkt auf zwei nur scheinbar triviale Begriffe zu lenken:

- Nachhaltigkeit** und
- Kooperation**

Infrastrukturentscheidungen prägen für Generationen! Ihre Wirkungen wollen daher wohlbedacht sein. Nachhaltiger Nutzen wird nur gestiftet, wenn Entscheidungsträger sich von allzu kurzfristigen Betrachtungsweisen lösen und in Systemen denken. Über die übliche Graswurzelperspektive der eigenen

„Zuständigkeit“ hinaus, sind Lösungen gefragt, die nicht *auf Kosten* sondern *zum Nutzen* der Nachbarn erfolgen. Solche Lösungen sind stets das Produkt von Kommunikation und Kooperation, sie setzen entsprechende Strukturen und Persönlichkeiten voraus. Dort wo Fachverstand fehlt, ist Entscheidungsbegleitung durch Kundige gefordert, welche in Kenntnis der Vergangenheit aus den Erfahrungen der Gegenwart weitblickende Konzepte für die Zukunft zu formulieren imstande sind.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Kreis- und Kommunalpolitik waren allerdings mehrheitlich anders geprägt, so daß man die „historische Hinterlassenschaft“ der Gegenwart in Sachen Verkehrspolitik beim besten Willen nicht als positiv werten kann. Zu lange wurde ausgesessen, in geschlossenen (Partei-)Zirkeln Altbackenes widergekäut, der Kopf in den Sand gesteckt und so gut wie jeder richtungsweisende Ansatz mit dem Totschlagargument des fehlenden Geldes „behandelt“. Die Konsequenzen schmerzen: Hessens größter Kreis steht zur Jahrtausendwende ohne jedes fundiert formulierte Konzept zur ÖV-Entwicklung da.

Wer aber nicht weiß was er will, wird dafür (wofür ?) auch keine Verbündeten finden – er wird stattdessen fremdbestimmt. Ob das die über 400.000 Menschen verdient haben ?

Wir denken: Nein !

Im Folgenden wird an konkreten Beispielen aufgezeigt, in welchem Maße Worte und Wahrheit auseinanderklaffen - und welche Entwicklung wir uns wünschen.

Bevölkerungszuwachs

In der Präambel wird völlig zu Recht auf den enormen Bevölkerungszuwachs hingewiesen, den der Main-Kinzig-Kreis innerhalb von nur einer Dekade erfahren hat (Seite 2 „Zukunft braucht Gegenwart“, Absatz 1).

Fehlendes Engagement des Kreises

Leider ist festzuhalten, daß eine dementsprechende Entwicklung der ÖV-Strukturen allenfalls lokal bzw. sektoral erfolgt ist – und auch dort nur auf Initiative *und Rechnung (!)* einzelner Kommunen (vgl. den Aufbau von Stadtbusverkehren in Bad Orb 1991 und Gelnhausen 1994) bzw. übergeordneter Strukturen (RMV-Gründung 1995 mit quantitativer Bestandsgarantie für den Schienenpersonennahverkehr im Stand 1993/94 und moderaten Einzelverbesserungen).

In Gelnhausen und Bad Orb ist zudem festzuhalten, daß die Wohn- und Gewerbegebiete an vorhandenen ÖV-Achsen eingerichtet (besonders Bad Orb) sowie neue bzw. umgenutzte Flächen von vornherein durch ebenfalls neue Linien angebunden wurden (besonders Gelnhausen).

Der Main-Kinzig-Kreis selbst hat in dieser Zeit so gut wie nichts Substantielles unternommen, um dem sich abzeichnenden Bevölkerungswachstum eine adäquate ÖV-Verbesserung an die Seite zu stellen.

Positive Ansätze im Niddertal

Erst in jüngster Zeit, unter dem Druck massiver Bürgerbeschwerden und aufbauend auf den jahrelangen Vorarbeiten der betroffenen Kommunen im Rahmen der AGNV gelang es beispielsweise, für die besonders „wachsende“ Stadt Nidderau und das Niddertal eine Modernisierung der jahrzehntelang vernachlässigten Niddertalbahn zu beschließen sowie in Nidderau einen Stadtbusverkehr einzurichten.

Auf einen entsprechenden Ausbau auch der Nahverkehrsachse Nidderau – Bruchköbel – Hanau indessen wartet man weiter vergebens, hier stellt der NVP lakonisch fest, daß das bestehende Angebot beibehalten werden soll (wie großzügig...) und Selbstverständlichkeiten wie Abend- und Wochenendverkehr keine Priorität hätten.

Neue Wohngebiete ohne ÖV-Erschließung

Im Regelfall jedoch wurden Neubaugebieten gebaut, ohne sich um deren attraktive Einbeziehung in das ÖV-Netz zu kümmern. Besonders krasse Beispiele sind Bad Soden-Salmünster, wo jeglicher flächenerschließender Busverkehr fehlt, und Gründau, wo das völlig unzureichende Linienbusangebot selbst nach einer Verbesserung nur einen „90-Minuten-Takt“ (!) ermöglicht, ohne Abend- und Wochenbedienung versteht sich. Angesichts derartiger struktureller Versäumnisse ist es keine Wunder, wenn die A66 eine derart hohe Frequentierung aufweist.

„Historische Potentiale“ und „innovative Nutzung“

Verkehrsinfrastrukturen kanalisieren Verkehr auf Generationen hin. Bauliche Gestaltung und betriebliche Nutzung des vielzitierten Schienenweges im Kinzigtal beispielsweise werden noch heute geprägt von den technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts!

Während also beim Straßenverkehr längst eine völlige Neuplanung des Infrastrukturnetzes samt anschließender Realisierung erfolgt ist, steht dem Verkehrsträger Schiene im wesentlichen die Infrastruktur von 1869 zur Verfügung, die lediglich auf ganzen 19 km zwischen Wolfgang und Hailer-Meerholz um ein einziges zusätzliches Gleis erweitert wurde.

Umso erstaunlicher ist es, daß bei genauerer Betrachtung der „historischen Hinterlassenschaften“ früherer Generationen selbige bei ihren Entscheidungen über den Zuschnitt des Schienennetzes offenbar gar nicht so schlecht gelegen haben:

- Früher gab es – in Ergänzung der 1869 eröffneten, die Südseite der Kinzigniederung benutzende Hanau – Bebraer Bahn – auch auf der heute dichtest besiedelten nördlichen Achse über Langenselbold und Erlensee eine Bahn, deren Bahnhof in Langenselbold z.B. zentral gelegen war. In Verlängerung dieser potentiellen Entwicklungsachse lag bis vor kurzem die Güteranschlußbahn Lieblos – Rothenbergen, deren Gleise ohne jedes Interesse des Landkreises abgebaut bzw. einfach überbaut wurden. Die naheliegende Forderung nach Trassenfreihaltung suchte man vergebens (im Bereich von „Möbel-Walther“ wurde sie allerdings den Umständen gemäß nahezu vorbildlich realisiert...).
- Die frühere Freigerichter Bahn führte bei schon damals nahezu optimal siedlungsnaher Trasse durch einen heute sehr dicht bewohnten Raum. Zumindest die Option auf eine Stadtbahnverlängerung von Langenselbold bis Somborn wäre anderenorts längst diskutiert worden.
- Die „Vogelsbergsüdbahn“ führte bis 1969 korridorparallel zur B276, wo neuerdings die Ausweisung einer „Regionalachse“ gefordert wird.
- Auf der Trasse der ehemaligen Spessartbahn Gelnhausen – Bieber verläuft nicht nur die neutrassierte B276, sondern auch der Schienersatzverkehr.
- Der Wächtersbacher Gleisanschluß der Firma Varta Plastic weist nach Jahren des Dornröschenschlafes nun wieder Güterverkehr auf! An wievielen anderen Stellen wurden solche möglichen Zähigkeitserfolge inzwischen konsequent verbaut ?

Wohnortnahe Arbeitsplätze

Seite 4, Absatz 4:

„Jeder Pendler, der eine wohnortnahe Beschäftigung findet, gewinnt nicht nur ein Stück individueller Freizeit und Lebensqualität, sondern löst auch ein kleines Stück des Riesenproblems namens Verkehrs- und Umweltbelastung.“

Der Inhalt dieser Passage ist völlig korrekt!

Umso erstaunlicher mutet es an, daß die bisherige Positionierung des Main-Kinzig-Kreises in Sachen ÖV-Netzentwicklung ausschließlich auf die *Verbesserung für Pendler ins Rhein-Main-Gebiet* ausgerichtet war und ist. Die von uns seit langem eingeforderte gleichgewichtete Entwicklung des gesamten Schienengrundnetzes sowie der flächenerschließenden Busnetze hingegen hat der Main-Kinzig-Kreis nie betrieben bzw. deligiert sie finanziell vollständig an die Kommunen.

Somit ergibt sich die paradoxe Situation, daß die Verkehrsverbindungen nach Frankfurt oft besser sind als innerhalb des Kreisgebietes, was dem oben zitierten Ansatz diametral entgegensteht.

Wer „wohnortnahe Arbeitsplätze“ (bzw. in der Sache mehr örtliche Gewerbeflächen...) fordert, der muß auch für deren Anbindung an den ÖV sorgen! Außer der Stadt Gelnhausen, die dies konsequent und auf eigene Rechnung betreibt, tendiert das Interesse an einer solch vorausschauenden ÖV-Erschließung kreisweit gegen Null.

Schienenentwicklung

Seite 4, Absatz 5:

„Der Main-Kinzig-Kreis unterstützt (...) den Ausbau von Kapazitäten und die verbesserte Taktung des schienengebundenen Nahverkehrs im gesamten Kreisgebiet. Der Ausbau der nordmainischen S-Bahn-Linie mindestens bis Gelnhausen, besser sogar mittelfristig bis Wächtersbach wird nachdrücklich befürwortet.“

Tatsache ist, daß führende Kreispolitiker vor Jahr und Tag den damaligen Stop der Ausbaupläne für die überlastete Kinzigtalbahn mit „Erleichterung“ aufgenommen haben. Statt sich für den zeitgemäßen Ausbau einzusetzen, war man froh, ein lästige Thema für einige Jahre wieder los zu sein. Die Klagen der Fahrgäste über Verspätungen, Überholungsaufenthalte und Anschlußverluste haben nicht interessiert. Bis heute hat sich der Main-Kinzig-Kreis keine Meinung zu den Ausbauplänen der DB gebildet, die eine unabdingbare Voraussetzung zur „verbesserten Taktung“ des Schienenverkehrs bilden. Wie angesichts dieser Situation formuliert werden kann, der Kreis „unterstütze“ die Ausbauplanungen, bleibt völlig schleierhaft.

Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist die Aussage, Schienenverkehrsverbesserungen würden „im gesamten Kreisgebiet“ unterstützt. Tatsache ist vielmehr, daß auf den Strecken

- Friedberg – Nidderau – Bruchköbel – Hanau
- Babenhausen – Hanau
- Gießen – Gelnhausen
- Gemünden – Jossa – Flieden – Fulda

trotz freier Kapazitäten keinerlei Verbesserungen vom ÖV-gesetzlichen SPNV-Aufgabenträger Main-Kinzig-Kreis „bestellt“ wurden und auf der Bahnstrecke

- Bad Orb – Wächtersbach

auf Betreiben des Kreises der bis zum RMV-Start 1995 existierende SPNV sogar stillgelegt wurde.

Selbst auf der Kinzigtalbahn

- Fulda - Schlüchtern – Hanau - Frankfurt

sind Angebotslücken wie z.B. abends in Richtung Frankfurt beim SE-Angebot bzw. morgens zu den ersten Fernzuganschlüssen in Fulda sowie das Verkehren von unveröffentlichten weil nicht „bestellten“ Leerzügen seit Jahren bekannt – trotzdem gibt es keine Verbesserung der Situation.

Stattdessen geistert das völlig unsinnige Projekt einer S-Bahn bis Gelnhausen oder Wächtersbach (auf Seite 11 der Stellungnahme gar bis Schlüchtern...) unkorrigiert durch die politische Landschaft. Es ist kaum zu glauben, daß man trotz der völlig geänderten Rahmenbedingungen stur und unbelehrbar an einem Anfang der 90er Jahre gefaßten diesbezüglichen Kreistagsbeschluß bis heute festhält, obgleich sich Fachwelt und Fahrgäste einig sind, daß eigentlich niemand so eine S-Bahn tatsächlich will ... außer einigen Kommunalpolitikern, die offenbar gar nicht wissen, was das ist.

Zukunft braucht Visionen

Seite 5.

*„Die Regionalversammlung ist aufgefordert, unsere Anregungen, Wünsche und Anträge in den Regionalplanentwurf zu übernehmen und sich unserem Motto anzuschließen:
Zukunft braucht neue Wege.“*

Es ist schon zu fragen, wieso an dieser Stelle nicht auf den vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplan (NVP) des Main-Kinzig-Kreises verwiesen wird, der schließlich das gesetzlich vorgesehene Instrumentarium kommunaler ÖV-Planung darstellt.

Aber eigentlich ist dieser Verzicht auch nachzufühlen, denn von „Visionen“ oder gar „Neuen Wegen“ kann im Nahverkehrsplan beim besten Willen nicht die Rede sein. Das Werk strotzt gerade im Bereich der Schienennetzentwicklung nur so von Formulierungen wie „...derzeitiges Angebot ist beizubehalten“.

In kaum einer Dekade haben sich die technischen, organisatorischen und betrieblichen Möglichkeiten des SPNV so erweitert und potenziert, wie in den letzten 10 Jahren. Die Reaktivierung vieler stillgelegter Zweigstrecken, der Flottenwechsel bei den Schienenfahrzeugen, Mehrsystemstadtbahnen in Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken etc... nichts von dieser Palette neuer Möglichkeiten wurde im Main-Kinzig-Kreis je aufgegriffen und zur Anwendung gebracht.

Im strukturschwachen Nordhessen fahren längst Straßenbahnen hinaus auf stillgelegte Eisenbahnen, werden demnächst modernste flügelbare Elektrotriebwagen eingesetzt, wie man sie fürs Kinzigtal und für Bad Orb brauchen könnte, werden Strecken reaktiviert, Verbindungskurven gebaut, Fahrdrähte gespannt. Wer Zukunft erleben will, muß sich einfach nur von den Gestaden der Kinzig fortbewegen – und wird prompt rundherum fündig. Man redet gern allgemein über „Innovationen“ und „mutige Entscheidungen“ – doch die Praxis ist altbacken, konzeptionslos - oder inkonsequent. Wieso sonst findet sich im Nahverkehrsplan der Stadt Hanau der ebenso zaghafte wie sprachlich mißlungene und unverbindliche Satz

„Die Option für eine Untersuchung nach einer Stadtbahnlösung im Verdichtungsraum Hanau wird offengehalten“ (NVP Hanau, Seite 43)

Abgesehen davon, daß nicht viel dazu gehört, die *Option auf eine Untersuchung (!)* offenzuhalten, wäre es ja wohl mehr als angebracht,

- eine solche Untersuchung auch tatsächlich durchzuführen (wie sonst sollte man zu Untersuchungsergebnissen gelangen) und
- unabhängig davon die *Option auf eine Realisierung* in Fachplanungen wie etwa den RPS einzubringen.

Beides ist bis heute nicht geschehen, was ein bezeichnendes Licht auf die Ernsthaftigkeit der zitierten Passagen zu „Visionen“ und „Neuen Wegen“ im Main-Kinzig-Kreis werfen dürfte...

II. Stellungnahme

Ziffer 2.1

> Seite 6, letzter Absatz auf dieser Seite

Es wird seitens des Kreises moniert, daß bezüglich der Entwicklung des ländlichen Raumes im RPS keine tragfähigen Ziele und nachhaltigen Konzeptionen zur Entwicklung des ÖPNVs formuliert seien, sondern lediglich die alten Probleme fortgeschrieben würden.

Der Main-Kinzig-Kreis hätte in diesem Fall Vorschläge machen müssen, wie er sich solche Zielstellungen vorstellt. Im übrigen hat der Kreis als gesetzlicher Aufgabenträger jederzeit die Möglichkeit, entsprechende Verbesserungen der ÖV-Strukturen im „ländlichen Raum“ vorzunehmen. In der Realität sucht man die Umsetzung entsprechender Konzepte im Rahmen des RMV jedoch nahezu vergebens – von flexiblen Bedienungsformen über die Aufwertung von Busgrundlinien durch Studentakte bis hin zur Stärkung des Schienenverkehrs in jenen Städten, die zwar formal dem „ländlichen Raum“ zugehören, aber dennoch sehr ÖV-affin sind.

Ziffer 2.1

> Seite 7, erster Absatz auf dieser Seite

An den letzten Absatz des Unterabschnitts „Ordnungsraum“ wird selbstverständlich nicht wie gewünscht angefügt:

~~„Dabei sind auch Schaffung, Ausbau und Erhalt von Park and Ride-Anlagen zu beachten, um die Anbindung an den ÖPNV vor allem im ländlichen Raum zu verbessern.“~~

Schon allein die Logik sagt, daß in einem den *Ordnungsraum* betreffenden Absatz eine Aussage über den *ländlichen Raum* nicht unbedingt hingehört. Der vom Main-Kinzig-Kreis gewünschte Ordnungsraum (Niederdorfelden, Schöneck, Nidderau und Langenselbold zählen laut eigener Kreis-Forderung nicht dazu) umfaßt lediglich die Bahnhöfe Niedermittlau, Hailer-Meerholz, Gelnhausen, Haitz-Höchst und Wirtheim.

Gelnhausen, Haitz-Höchst und demnächst Hailer-Meerholz verfügen über die Einbindung in dichte Stadtbustakte bzw. weitere Lokalbuslinien bei insgesamt ÖV-freundlicher Raumstruktur.

Das P+R-Potential von Niedermittlau ist zwar vorhanden, sollte aber nicht überbewertet werden.

Gleiches gilt für Wirtheim, besonders aufgrund der Fahrzeitgegebenheiten sowie der Angebotsdichte.

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso Bürger aus dem ländlichen Raum (Sinnatal, Schlüchtern, Steinau, Bad Soden-Salmünster, Birstein, Brachtal, Wächtersbach, Bad Orb und Joßgrund) zu einem der genannten Bahnhöfe per PKW fahren und dort auf den SPNV umsteigen sollten.

Generell ist festzuhalten, daß der weitere Ausbau von P+R-Plätzen die jeweiligen Busverkehre kannibalisiert und daher genau zur Schwächung jener Binnenstrukturen beiträgt, die angesichts der lokalen Mobilitätsbedürfnisse und Entwicklungsziele (vgl. Passage zu „wohnnahen Arbeitsplätzen“!) eher gestärkt denn geschwächt werden sollten.

Ziff. 2.2.1: Oberzentren

> Seite 7

„Wir begrüßen ausdrücklich die nunmehr vollzogene Ausweisung der Stadt Hanau als Oberzentrum“

Eine Stadt wird nicht als Oberzentrum „ausgewiesen“, sondern *ist* es funktional – oder eben nur zum Teil.

Es ist klar festzuhalten, daß bislang keine nennenswerten Anstrengungen unternommen wurden, in und um Hanau ein oberzentrum-adäquates ÖV-Netz aufzubauen, das die offensichtlichen Potentiale der Lagegunst im Netz nutzt sowie die Strukturschwächen beseitigt (stufenweiser Aufbau eines Mehrsystem-Stadtbahnnetzes).

Im übrigen wäre es naheliegend gewesen, die mehrfach gazettengängigen Angebotseinschränkungen beim Personenfernverkehr an dieser Stelle seitens des Kreises zu thematisieren. Seit Jahren fordern wir die stündliche Einbeziehung Hanaus in das ICE-Netz sowie den Halt der IC-Linie Frankfurt – Leipzig...

Ziff. 2.2.2: Mittelzentren

> Seite 7

Die Ausweisung von Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster als eigenständige Mittelzentren mag aus vielerlei Gründen gerechtfertigt sein. Aus Sicht des ÖV hingegen besteht hier ein erheblicher Nachholbedarf, was die flächenerschließenden Busverkehre angeht.

Zwischen den jahrelang nur in gegenseitiger Ergänzungsfunktion ein gemeinsames Mittelzentrum bildenden Städte gab es zu keinem Zeitpunkt eine angemessene Busverbindung. Im Raum Aufenau – Salmünster findet lebhaftere Siedlungsentwicklung schienenfern statt – entsprechende Zubringerbuskonzepte sucht man allerdings vergeblich.

Während in Wächtersbach immerhin erfolgreich Versuche mit „CityBus“ (an zwei Tagen der Woche verkehren einige Fahrten mit Zielgruppe Einkaufsverkehr) und AST (an drei Tagen der Woche, mit RMV-Einbindung) unternommen werden, herrscht in Bad Soden-Salmünster völlige Zubringer-Leere.

Während das „alte“ Mittelzentrum Bad Orb 300.000,- DM pro Jahr für den Stadtbus ausgibt und nun freundlicher Weise auch noch die für alle anderen Kommunen kostenlose Schienenanbindung allein aus eigener Tasche zahlen soll, ist in anderen Kommunen eine „Zubringerwüste“ zu beklagen. Dem Charakter eines Mittelzentrums entspricht dies in keiner Weise.

Ziff. 2.3: Verkehrsachsen – überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

> Seite 7

„Für eine homogene Entwicklung des Kreisgebietes ist es unerläßlich, diese überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse bis nach Schlüchtern zu verlängern.“

Richtig ist ohne Zweifel, daß die derzeitige Ausweisung der überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachse nur bis Gelnhausen den örtlichen Gegebenheiten nicht gerecht wird. Ebenso richtig ist jedoch, daß sich östlich von Wächtersbach die Strukturen wandeln: die Kinzigtalbahn verläßt den Kinziggrund und windet sich entlang der Hänge dem Distelrasen zu. Dadurch rücken die Bahnhöfe zunehmend in Siedlungsferne, so daß die verkehrspolitische „Hausaufgabe“ zunächst darin besteht, die schienenfernen Hauptsiedlungen mit den Bahnhöfen sowie untereinander zu vernetzen – dies eine klassische Aufgabe für flächenerschließende (Stadt-)Busnetze!

Statt also die unsinnige Forderung aufzustellen, zusätzlich zu den heute schon verkehrenden, aus strukturellen Gründen mehr als nur halbleeren Doppelstockzügen sogar noch weitere Züge gen Distelrasen zu schicken, die ohne jede Verknüpfung mit den lokalen Siedlungsschwerpunkten nur die Bahnhöfe bedienen, haben wir uns seit langem dafür eingesetzt, unter weitgehender quantitativer Beibehaltung der heutigen Angebotsdichte (selbstverständlich bei qualitativen Verbesserungen bezüglich Pünktlichkeit und Überholungsfreiheit) die Anstrengungen auf den Aufbau flächenerschließender Busnetze im Korridor Wächtersbach – Bad Soden-Salmünster – Steinau – Schlüchtern zu konzentrieren. Wohl gemerkt: hier handelt es sich eben *nicht* um kannibalisierende Schienen*parallel*- sondern ganz im Gegenteil um fördernde Schienen*zubringer*verkehre.

Die verkehrlich korrekte Bemessung der über Gelnhausen hinaus zu verlängernden, *zusätzlich zur ohnedies bereits ausgewiesenen Regionalachse existierenden* überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse erfordert die Einbeziehung von Wächtersbach (da es zwischen Gelnhausen und Wächtersbach Halte gibt, die nicht von der RE-Linie Frankfurt – Fulda bedient werden) und Bad Orb (angesichts der zu Recht erhobenen Forderung nach *homogener* Entwicklung gibt es keinen nachvollziehbaren Grund, wieso das zubringerarme Bad Soden-Salmünster gleich an *zwei*, das zubringerfreundliche Bad Orb mit zentraler Bahnhofslage jedoch an *keiner* der ausgewiesenen Verkehrsachsen liegen soll, obschon die Belastung der Spessartkurstadt mit PKW-Ziel- und Quellverkehr mehr als offenkundig ist und sich mit entsprechenden Querschnittszählungen auch jederzeit belegen läßt).

> Seite 8, Absatz 1, Satz 3 bis 5

„Der schienengebundene ÖPNV (...) bis Gelnhausen gefordert.“

Wenngleich die Versuchung groß ist, mit im wahrsten Sinne des Wortes *billigen* „Resolutionen“ Verbesserungen erzielen zu wollen: letztlich demonstriert dies nur eine gewisse Hilflosigkeit, die erkennen läßt, daß man den Kern der Probleme nicht verstanden hat und daher den falschen Rezepten anhängt.

Der SPNV zu den Hauptverkehrszeiten stößt an zwei unterschiedliche Grenzen:

- Zum einen gibt es *abschnittsweise* Überfüllungen, wobei diese vor allem zwischen Gelnhausen und Frankfurt auftreten und sich auf die RE-Züge (!) beschränken.
- Zum anderen gibt es kapazitive und in deren Folge qualitative Grenzen, die sich in steter *Unpünktlichkeit, Verspätungsübertragung und nichtoptimalen Zeitlagen bestimmter Züge* manifestieren.

Nun kann man zwar die Beschaffung immer weiterer Doppelstockwagen fordern, mit denen teure Spitzenkapazitätsberge aufgetürmt werden, die nur zweimal pro Tag einzusetzen sind. Man könnte aber auch dafür sorgen, daß die vorhandenen Sitzplätze schlicht besser an die abschnittsweise differierende Nachfrage angepaßt werden, was zweifellos der intelligentere Lösungswege ist. Zur Erinnerung: es wird unter erheblichem Energieeinsatz und Materialverschleiß tonnenweise „heiße Luft“ den Distelrasen hinab und heraufgeschleift, nur weil man auf einem *Teilstück* zusätzliche Kapazitäten benötigt! Die korrekte und ökonomisch vernünftige Forderung kann daher nur lauten, strukturell gar nicht nutzbare Kapazitäten so umzuleiten, daß sie Fahrgastnutzen zeitigen (Stichwort Zuglauflügelung und Durchbindung einzelner Zugteile nach Bad Orb oder Sinntal).

Die bessere Vertaktung (gemeint ist vermutlich eine Vergleichmäßigung der Zugfolge bei RE und SE auf einen reinen Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit in Lastrichtung) sowie ein pünktlicher Betrieb wiederum lassen sich nicht mit „längeren Zügen“ sondern ausschließlich mit zusätzlichen Gleisen erzielen.

Keines der oben genannten Probleme ist jedoch durch Umstellung auf S-Bahn-Betrieb zu lösen, im Gegenteil:

- ❑ Durch die zahlreichen S-Bahn-Halte würden die Fahrzeiten eher länger als kürzer, die Kurzstrecken-Fahrzeuge selbst sind für solch lange Reiseweiten kaum geeignet.
- ❑ Statt der erwünschten *Ergänzung sich überlagernder Zuggattungen mit räumlich anderem Erschließungsschwerpunkt (S – SE – RE)* würde man den oben beschriebenen Effekt, ungenutzte Kapazitäten über weite Strecken mitzuschleifen und dennoch im Aufkommensschwerpunkt Angebotsengpässe heraufzubeschwören, nun auch in diesen Bereich ausdehnen, was wohl kaum als „intelligent“ zu bezeichnen wäre.
- ❑ Durch die S-Bahn-Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante wären die Gleise nicht mehr so freizügig nutzbar wie derzeit, zudem würde die Erhöhung über das eigentlich gängige Maß von 55 bzw. 76 cm hinaus erhebliche Finanzmittel verschlingen, ohne für die Fahrgäste Vorteile zu bringen.

Ziff. 2.3: Verkehrsachsen – überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

> Seite 8, Absatz 3, Satz 2

„Dies betrifft sowohl (...) die nicht auf das Angebot des ÖPNV zurückgreifen können.“

Der Sinn dieser Passage ist nicht ersichtlich:

- ❑ Laut Aussagen an anderer Stelle können doch nur diejenigen Pendler *nicht* auf eine vollständige Transportkette im ÖV zurückgreifen, die im „ländlichen Raum“ ohne eine vernünftige Busanbindung auskommen müssen. Genau für jene Zielgruppe existierte und existiert weiterhin der Option des P+R, schließlich verkehren über fast den gesamten Tag Züge in und aus Richtung Frankfurt. Das Überfüllungsargument sticht hier nur zum Teil, denn in den Abschnitten des „ländlichen Raumes“ sind die angebotenen Kapazitäten keineswegs überfüllt.
- ❑ Der Zeitraum, in dem kein Zugverkehr stattfindet, erstreckt sich nur auf wenige Nachtstunden, für die man nicht ernsthaft den Bau einer Stadtautobahn in Frankfurt vorsehen kann.

Im Ergebnis bewirkt der geforderte Autobahnausbau nichts anderes als die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf der Straße (ohne allerdings zugleich die Kapazitäten des ruhenden Verkehrs in Frankfurt zu erhöhen...), was Verkehr – entgegen der wiederholt formulierten Ziele – vom ÖV weg und hin zum IV verlagern.

Die Schaffung schneller Rhein-Main-Durchmesserverbindungen auf der Achse Kinzigtal – Hanau – Frankfurt – Flughafen – Wiesbaden jedenfalls ist sehr wohl mit dem Ausbau des SPNV sicherzustellen, wenn man nur endlich (oberirdische oder unterirdische) Konzepte zur Knotenentlastung des Frankfurter Hauptbahnhofes beschließen und umsetzen würde. Genau dieses dringend notwendige Projekt jedoch wird durch den Parallelaufbau zusätzlicher Straßenkapazitäten konterkariert und ökonomisch untergraben.

Ziff. 5.2: Lärm

> Seite 10

„Insbesondere die Bahnlinie Frankfurt – Fulda verlangt nach stärkeren Lärmschutzmaßnahmen, unabhängig von weiteren Ausbaumaßnahmen. Sollten diese auch noch kommen, so sind wegen der dann noch stärkeren Zugfrequenz die besiedelten Bereichen wirksam gegen die Lärmentwicklung des Schienenverkehrs zu schützen, ggf. sogar durch komplette Einhausung der Bahnstrecke. Ähnliches gilt für die Autobahnen A66 und A45 im Kreisgebiet.“

Bei allem Verständnis für schienenlärmgeplagte Anwohner der Kinzigtalbahn: in der dargebotenen Form kann man dieses Thema wohl kaum sachgerecht abhandeln.

Schon der Vergleich der Lärmarten von Schiene und Straße zeigt, daß Straßenlärm belastender wirkt als Schienenlärm, da ersterer strukturiert und mit längeren Pausen auftritt, während letzterer als ständig rauschender Lärmteppich in Erscheinung tritt (daher auch der sog. „Schienenbonus“). Vor diesem Hintergrund ist zunächst die Reihenfolge der Problemaufzählung umzukehren.

Ferner ist zu kritisieren, daß die Lärmproblematik „unabhängig von weiteren Ausbaumaßnahmen“ zu betrachten sei. Wieviele Millionen sollen nach Auffassung des Main-Kinzig-Kreises noch in unabgestimmte Fehlplanungen gesteckt werden, deren Realisierung schon wenige Jahre später aufgrund geänderter Planungen aufwendig „nachgebessert“ werden müssen? Die erst vor wenigen Jahren errichteten Lärmschutzwände in Rodenbach z.B. müssen mit dem viergleisigen Ausbau größtenteils abgerissen werden. Ärgerlich sind ferner die zu engen (= nur dreigleisig ausgelegten) Straßenbrücken im unteren Kinzigtal, die ebenfalls hinsichtlich des dringend nötigen 4. Gleises kostentreibend wirken.

Es ist unverantwortlich, sich einerseits nicht aktiv an der überfälligen Entscheidung für ein bestimmtes Betriebs- und Ausbaukonzept der Kinzigtalbahn zu entscheiden (und damit endlich Investitionssicherheit zu schaffen), jedoch andererseits kostenträchtige Investitionen zu fordern, deren späterer Sinn – je nach Ausbaukonzept – fraglich ist.

Eine generelle Einhausung der Bahnstrecke in besiedelten Bereichen stellt aus unserer Sicht eine überzogene Forderung dar. Schon eher ist eine solche Einhausung für einige Abschnitte der A66 zu diskutieren...

Grundsätzlich kann es nicht Ziel sein, eine vergleichsweise umweltverträgliche Eisenbahnfahrt zur Schallschutzwand-Innenbesichtigung oder gar U-Bahn-Fahrt zu degradieren.

Die Forderung nach Einhausung ist übrigens auch deshalb bemerkenswert, weil sie im Grunde einen ganz anderen Weg weist, den der abschnittswisen Neutrassierung nämlich:

Während im unteren Kinzigtal bis Höhe von Gelnhausen bei bereits heute „schneller“ Trassierung ein 4. Gleis ohne größere Eingriffe und mit moderatem Zusatzlärmschutz realisierbar ist, stellt sich ab Höhe von Haitz / Wirtheim eine neue Situation ein: die Kurvenradien werden kleiner, bald darauf verläßt die Bahntrasse das Kinzigtal und erklimmt den Anstieg zum Landrücken.

In diesem Bereich würde das Verlegen neuer Gleise neben die Alten zu wachsenden Problemen in den „Ortsdurchfahrten“ führen, ohne für den Durchgangsverkehr das Geschwindigkeitsniveau zu erhöhen oder den nächtlichen Güterzugverkehr aus den Siedlungen herauszunehmen. Viel sinnvoller wäre es daher, im Abschnitt Wirtheim – Distelrasen von vornherein zwei neue, für höheren Geschwindigkeiten trassierte Gleise zu bauen, die sowohl die im Rahmen des integralen Taktfahrplans gebotenen Fahrzeitkürzungen im ICE-Verkehr als auch die Entlastung der Altstrecke von (Nacht-)Güterzügen ermöglichte.

Der Faktor „Lärmschutz“ ist – wie andere auch – in eine rationale Entscheidungsfindung zugunsten einer Neubauvariante für die Zusatzgleise einzubeziehen. Eine überstürzte Realisierung isolierter Einzelmaßnahmen hingegen hat solange zu unterbleiben, wie noch keine Klarheit über die letztlich umzusetzende Lösung besteht!

Ziff. 7.1: Schienenverkehr

> Seite 11

Hier wird zur Abwechslung einmal nicht eine S-Bahn bis Gelnhausen oder Wächtersbach sondern nunmehr bis Schlüchtern gefordert. Warum dann nicht gleich bis Fulda, Kassel oder Hamburg?

Neu ist immerhin die Formulierung „Pendlerströme durch unser Kreisgebiet“. Sollen am Ende gar selbst die *durch*reisenden Fernpendler aus Nordhessen oder Fulda auf eine S-Bahn verwiesen werden, die zwischen Schlüchtern und Frankfurt Hbf satte 30 Mal halten würde? Und warum ist auch hier wieder nur die Rede

von „Pendlern“ – wo doch aller Erfahrung mit Stadtschnellbahnen nach sich gerade diese sehr teure Betriebsform vor allem dort „rechnet“, wo neben den „Pendlerspitzen“ ein stattlicher Grundlastverkehr über den ganzen Tag bis in die Nacht bzw. auch am Wochenende vorherrscht? Es ist mehr als schade, daß sich der Main-Kinzig-Kreis als einer der Anlieger der ungemein erfolgreichen „fetten“ S8 offenbar niemals Gedanken um die Ursachen der dortigen Fahrgastgewinne gemacht hat – und die eklatanten Strukturunterschiede zur Kinzigtalbahn nicht erkennt.

Neue Wege ?

Die namentliche Erwähnung der Niddertalbahn ist sympathisch. Gleichwohl fehlt auch hier jeglicher über die jetzt beschlossene „Nachhol-Investition“ hinausgehende, nach vorn gerichtete Zukunftsansatz.

Warum wird nicht einmal erwogen, den unteren Abschnitt der Niddertalbahn in das Frankfurter Stadtbahnnetz zu integrieren, zumal die laufenden Planungen zu Frankfurt 21 ohnedies gar keine andere Wahl als die Elektrifizierung der Gesamtstrecke lassen, da Dieselzüge in den künftigen Tunnelbahnhof gar nicht werden einfahren dürfen?

Warum wird dem strukturell schwächeren Abschnitt zwischen Nidderau und Glauburg nicht die sich förmlich aufdrängende Strukturverbesserung in Gestalt eines kurzen Neubauabschnittes bis Büdingen gegönnt (auch Maßnahmen in Nachbarlandkreisen wirken sich positiv aus, da Kreisgrenzen im Verkehrsverhalten normaler Bürger keinerlei Rolle spielen)?

Wo bleibt zumindest die nachrichtliche Aufführung von Projektoptionen, die in den beschlossenen Nahverkehrsplänen des Main-Kinzig-Kreises und der Stadt Hanau enthalten sind?

Sowohl die Option auf eine Stadtbahn für das neue Oberzentrum Hanau als auch die Reaktivierung der Bad Orber Bahn samt Direktanschluß ans Rhein-Main-Gebiet machen doch nur dann Sinn, wenn die jeweiligen Aufgabenträger sie nicht nur als Formulierungsleiche in „verabschiedeten“ Druckwerken ansehen – sondern als lebendige Entwicklungschancen, die zuallererst einmal fachplanerisch offenzuhalten und daher im RPS als Planungshinweise aufzunehmen sind?

In Abschnitt **2.2 Zentrale Orte** des Regionalplanentwurfes heißt es auf Seite 6:

„Die Zentralen Orte sollen (...) als Ziel-/Verknüpfungspunkte im regionalen und Nahverkehr gesichert werden“

In Abschnitt **2.2.2 Mittelzentren** heißt es auf Seite 9:

„Als Mittelzentren werden ausgewiesen (...) Bad Orb, (...) Bad Soden-Salmünster, (...) Gelnhausen, (...) Wächtersbach (...). Das Verkehrsangebot soll so ausgerichtet werden, daß die Mittelzentren (...) die Funktion als Verknüpfungspunkte des Regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können.“

Von diesen richtigen Ansätzen spürt man im Falle von Bad Orb herzlich wenig, obwohl die künstliche Dazwischenschaltung eines Buspendelverkehrs zwischen die eigentlich nahtlos zusammenzufügenden Systemkomponenten „Regionaschienerverkehr“ und „Stadt- / Lokalbusverkehr“ für die Fahrgäste nur sinnloses Zusatzumsteigen sowie tarifliche Nachteile zeitigt.

Wo bleibt auch nur die einmalige Erwähnung des Projektes Frankfurt 21 bzw. des komplementären Umbaus vom Hanauer Hauptbahnhof? Daß viele der Verspätungsprobleme letztlich vom gegenwärtigen Zustand diesen beiden Knoten ausgeht, scheint überhaupt nicht bewußt zu sein. Auch scheint man zu vergessen, die eigentlichen Fahrgastinteressen (Pünktlichkeit, gute Anschlüsse) einzufordern und vorgeschlagene Lösungen an dieser Elle zu messen. Wie anders ist es zu werten, daß – vom Main-Kinzig-Kreis unwidersprochen – in der Machbarkeitsstudie zu Frankfurt 21 die Kinzigtalbahn munter *am Frankfurter Flughafen vorbei* ins

verkehrsschwächere Ried durchgebunden wird und zudem der gerade aus dem Kinzigtal starkfrequentierte Halt Frankfurt Süd ersatzlos gestrichen werden soll ? Zu all dem hat hessens größter Kreis keine eigene Meinung ?

Schließlich und endlich hätte man erwarten können, daß zumindest zu der gerade wieder angelaufenen Trassierungsdiskussion der Zusatzgleise zwischen Hanau und Fulda der Kreis wenigstens bestimmte Minimalpositionen besetzt, die qualitätssichernd wirken. Doch stattdessen wird munter von der „S-Bahn bis (wahlweise) Gelnhausen / Wächtersbach / Schlüchtern“ schwadroniert... damit man sich anderenorts so richtig die Hände reiben kann: wurde bislang der Ausbau *als durch den Fernverkehr verursachtes Projekt der Bundesverkehrswegeplanung* angesehen, so kann nunmehr der teure Ausbau getrost auf das *Nahverkehrskonto* gebucht werden, auf daß die ohnehin knappen Nahverkehrsfördermittel möglichst zur Ausbügung fremdversachter Mängel verbraten werden.

Da haben einige örtliche „Fördermittelerlangungsstrategen“ offenbar einen totalen Blackout erlitten...

Zumindest die Erwähnung der vom RMV nicht ohne Grund mit Erfolg gefahrenen Zuggattungen SE und RE in Verbindung mit einigen etwas qualifizierteren Forderungen als dem bloßen „Ausbau für Pendler“ hätte ja schon ausgereicht.

Abschnitt 7.2 Straßenverkehr

> Seite 12, Absatz 1, Satz 3

Die geforderte zweite Anbindung von Wächtersbach an die AS Bad Orb / Wächtersbach der A66 kann aus Sicht des Öffentlichen Verkehrs nur unter folgenden Bedingungen in den RPS (Abschnitt „Nicht abgestimmte Planungen – Planungshinweise“) aufgenommen werden:

- Trassensicherung bzw. kostengesicherte Trassenverlegung der Bad Orber Bahn
- Wahrung der Option auf eine engräumige Schienen-Verbindungskurve Wirtheim – Bad Orb (Untersuchungsbedarf)
- Wahrung der Option auf einen zusätzlichen Verknüpfungsbahnhof (Bahn / Stadtbus) in der Wächtersbacher Kinzigau (Variantenuntersuchung erforderlich)
- Nachweis einer qualifizierten Untersuchung zum Nutzen der neuen Straßenverbindung für das lokale Busnetz im Raum Wächtersbach - Biebergemünd
- Einbeziehung des Radwege-Lückenschlusses zwischen Wächtersbach und Bad Orb in das Projekt

Wenn das Bekenntnis zur „Verknüpfung der Verkehrsträger“ richtiger Weise an exponierter Stelle im Regionalplanentwurf genannt wird (Abschnitt **1.2 Leitbild und Zukunftsaufgaben**), dann muß sich dieser Gedanke konsequenter Weise auch fortsetzen in der Bewertung von Straßenbau-Einzelprojekten, die somit nicht verkehrsträger-sektoral, sondern im Zusammenwirken beurteilt werden müssen. Projekte, für die ein Nutzen sowohl für ÖV als auch für IV nachgewiesen werden kann, sollten eine höhere Priorität genießen als solche, die keinerlei Synergien zugunsten des ÖV aufweisen oder diesen gar schädigen.

In Abschnitt **7. Verkehr** des Regionalplanentwurfes heißt es hierzu auf Seite 39:

„Der (...) ÖPNV soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne weiter an Attraktivität gewinnen. Die hierfür erforderlichen baulichen und betrieblichen Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs.“

Hierdurch wird das zuvor Ausgeführte ausdrücklich unterstützt!

Abschnitt 7.2 Straßenverkehr

> Seite 12, Absatz 1, Satz 4

„Die B276 ist ab ihrer Anschlussstelle an die A66 in Wächtersbach nach Norden als regionale Entwicklungsachse auszuweisen.“

Mit dieser völlig überzogenen Forderung verabschieden sich die Veranlasser endgültig von jeglicher Bodenhaftung!

Schon ein flüchtiger Blick auf die in **Abschnitt 2.3 Verkehrsachsen** des Regionalplanentwurfes aufgeführten Kriterien für Regionalachsen zeigt unüberbrückbare Diskrepanzen auf:

Alle „echten“ und daher ausgewiesenen Regionalachsen werden ÖV-mäßig mit leistungsfähigen Schienenstrecken bedient, die in der Tat dem „(...) Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz (...)“ dienen.

Wo bitte gibt es entlang der B276 einen „Leistungsaustausch zwischen Mittelzentren“, geschweige denn eine „Anbindung an Oberzentren“ ?

Vom Main-Kinzig-Kreis wird also entlang der „Vogelsberger Südbahn“, die 1969 stillgelegt und restlos abgebaut wurde, nunmehr die Ausweisung einer „Regionalen Entwicklungsachse“ gefordert. Aus heutiger Sicht würde sich im Rahmen eines Integralen Taktfahrplanes eine modern trassierte eingleisige Schienenregionalachse Wächtersbach – Birstein – Grebenhain – Lauterbach in der Tat anbieten, mit der die Anbindung und Erschließung des Vogelsberges wesentlich verbessert werden könnte. Diese Chance ist allerdings durch fehlende Trassensicherung und zuletzt den Abbau der bis vor kurzem noch existenten Bahnstrecke Lauterbach – Oberwald auf unabsehbare Zeit vertan. Schlimmer noch: der Zustand des Busverkehr – der, wie sollte es anders sein – genau an der Kreisgrenze (ver-)endet, ist alles andere als „regionalachsenverdächtig“: wer von Birstein nach Grebenhain möchte, darf im RMV den kleinen Umweg über Wächtersbach (dort 30 Min. Wartezeit), Fulda (dort 45 Min. Wartezeit) und Lauterbach machen (dank der integralen Fahrplangestaltung der VBV dort nur ca. 10 Min. Übergangszeit) „wählen“ – und benötigt somit für 5 km Luftlinie stolze 120 km Fahrtstrecke bei 3,5 Std. Fahrzeit... So kommen wir weiter ?

Demgegenüber böte eine moderne Schienenverbindung eine Fahrzeit von gut 60 Min, was annähernd dem PKW entspricht, während selbst bei optimierten Busverkehren unter 90 Min Reisezeit wohl kaum ein Angebot realistisch und damit Einbindung in die Knoten Wächtersbach und Lauterbach (Fahrt Wächtersbach - Lauterbach schneller als über Fulda!) unmöglich ist.

Wohl gemerkt: wir fordern auf absehbare Zeit nicht den Bau einer solchen Bahn. Aber erwarten kann man schon, daß man bei "offiziellen" Positionen auf dem Teppich bleibt und zunächst die 6 km „überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse“ entlang bestehender Gleise ins Mittelzentrum Bad Orb ausweisen läßt, statt einen überregionalen Verkehrskorridor herbeizuspinnen, wo sich derzeit allenfalls ein paar (Schul-)Busse verfahren und ein simpler Stundentakt bereits als revolutionärer Akt gelten kann.

Ziff. 7.3

> Seite 12, Absatz 1

Durchaus angebracht wäre die Entwicklung eines Anbindungsszenarios des Main-Kinzig-Kreises an den „wirtschaftlichen Grundpfeiler der Rhein-Main-Region“ (= den Flughafen) gewesen.

Hält man schnelle staufreie ÖV-Direktverbindungen dorthin für so standortirrelevant, daß sie keiner Erwähnung bedürfen – oder überläßt man diese in einem Anflug an ungewohnten Altruismus' neidlos dem bayerischen Untermain oder Mittelhessen ?

Fazit

Gewürfelte Zufälligkeiten statt sinnvoller Vernetzung

- Wo schnelle RE-Züge sich stündlich kreuzen...
...liegt der Bahnhof extrem siedlungsfern (Langenselbold)
- Wo der Bahnhof ortsfern liegt...
...fehlte lange eine benutzbare Busanbindung zur Stadt, die – kaum eingerichtet – zum kommunalpolitischen Zankapfel wurde und von fernverkehrsbedingten Taktverschiebungen der DB gebeutelt wird (Langenselbold)
- Wo früher eine Bahn mitten ins Stadtzentrum führte...
...verläuft auf deren Trasse inzwischen eine Autobahn (Langenselbold)
- Wo ein attraktives Mittelzentrum mit sehr guter ÖV-Feinerschließung besteht...
...läßt die überlastete Kinzigtalbahn den sinnvollen Halt von Fernzügen nicht zu (Gelnhausen)
- Wo ein gut genutztes Stadtbusnetz konsequent auf den Zugfahrplan abgestimmt ist...
...werden die planmäßigen Anschlüsse oft durch Unpünktlichkeit der Züge zerstört (Gelnhausen)
- Wo das größte Fahrgastaufkommen im Schienenverkehr herrscht...
...endet der Streckenausbau mit Zusatzgleis einen Bahnhof zuvor (Gelnhausen)
- Wo aufwendige Straßenbrücken in Bahnhofsbereichen errichtet wurden...
...fehlen direkte Zugänge zu den Bahnsteigen (Wolfgang, Wirtheim, Steinau)
- Wo IC- und Güterzugverkehr stattfindet...
...ist der Bahnsteigzugang ebenerdig mit Sperrzwang für Zugfahrten im Gegengleis (Großbauheim)
- Wo ein Bahnhof außerhalb des Kleinst-Ortes liegt...
...ist er täglich, stündlich und umsteigefrei bis nachts an Frankfurt angebunden (Wirtheim)
- Wo ein Bahnhof zentral in einem Mittelzentrum liegt, der vom „fremden Verkehr“ lebt...
...ruht der Zugverkehr und muß zu allen wichtigen Verkehrszielen umgestiegen werden (Bad Orb)
- Wo in einem Kurort und Mittelzentrum der Bahnhof weit abseits der Kurzone liegt...
...fehlt ein erschließender Stadtbusverkehr (Bad Soden-Salmünster)
- Wo unmittelbar an einem vorhandenen Bahnhaltelpunkt ein Neubaugebiet entsteht...
...wurde der Schienenverkehr eingestellt (Bad Orb)
- Wo auch abends und am Wochenende Züge fahren...
...werden Neubaugebiete schienenfern errichtet (Wächtersbach, Salmünster)
- Wo Neubaugebiete schienenfern errichtet werden...
...fehlt jegliche benutzbare Busanbindung (Wächtersbach, Aufenau, Salmünster)
- Wo eine überlastete Schienenstrecke halbherzig dreigleisig ausgebaut wurde...
...müssen Schallschutzwände und Brücken für das 4. Gleis wieder abgerissen werden (Rodenbach)
- Wo es einen lokalen Stadtbusverkehr mit Führung über den Bahnhof gibt...

...wurde der Schienenverkehr eingestellt (Bad Orb)

- Wo autobahnnah große Kristallisationspunkte für Personen- und Güterverkehr wachsen...
...werden vorhandene Bahngleise einfach mit Parkplätzen überbaut (Gründau Lieblos)
- Wo ein Mittelzentrum zum Oberzentrum aufgewertet wird...
...funktioniert die Kooperation zwischen Zentrum und Umland nicht (Hanau)
- Wo Innenstadt und ICE-Bahnhof in einiger Entfernung voneinander liegen...
...werden die meisten überörtlichen Buslinien nicht zum Hauptbahnhof geführt (Hanau)
- Wo ein ICE-Bahnhof und eine dreigleisige Strecke aneinandergrenzen...
...gibt es auf ein paar Hundert Metern einen zweigleisigen Engpaß (Hanau / Wolfgang)
- Wo der etwas periphere Bahnhof gut in ein Stadtbusnetz eingebunden ist...
...fahren abends und am Wochenende weder Züge noch Stadtbusse (Nidderau)
- Wo neue oder verbesserte Stadtbussysteme in (Mittel-)Zentren entstanden sind...
...behindert ein unangemessener Verbundtarif die Entwicklung (Bad Orb, Gelnhausen, Nidderau)
- Wo ein ungenutztes Bahnhofsgebäude durch Vandalismus zerstört wird...
...fahren Direktzüge täglich, stündlich bis Frankfurt (Hailer-Meerholz, ca. 8.000 Einwohner)
- Wo ein Bahnhofsgebäude gepflegt und ins geschäftliche wie kulturelle Leben integriert ist...
...fahren keine Züge mehr (Bad Orb, knapp 10.000 Einwohner)

Die Beispiele zeigen, woran Nutzung und Entwicklung des ÖV-Netzes *wirklich* kranken:

Was aufgrund des Marktdrucks in praktisch allen übrigen Wirtschaftsbereichen eine Selbstverständlichkeit ist - daß nur durch das Zusammenführen *aller* notwendigen Produktionsfaktoren und Rahmenbedingungen unter Einsatz professionellen Marketings sowie offensiven PR-Anstregungen echte Qualitätsprodukte mit Markterfolg entstehen - ist für weite Teile des ÖV noch immer Zufall.

Hier ein halbwegs brauchbarer Fahrplan, *dort* ein gepflegter Bahnhof, *woanders* der Buszubringer, die Neubaugebiete *fernab* von all dem... Teure Halbheiten, die von Ineffizienz zeugen statt Synergie zu stiften.

Zusammenfassung

Die Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises läßt zahlreiche gute Ansätze erkennen... nur eben kaum im Bereich Verkehr.

Die Aussagen zur Entwicklung des ÖVs zeugen von jener bemerkenswerten Erbärmlichkeit der substantiellen Beschlußlage, die seit Jahren vehement kritisiert wird, ohne daß Lernprozesse oder Fortschritte erkennbar wären.