

Main-Weser-Bahn im Takt

Initiative zur Verbesserung des Bahnfahrplans
in Mittelhessen



Main-Weser-Bahn im Takt
c/o Dr. Franz Grolig
Hauptstraße 39
61200 Wölfersheim

Tel: 06036 9391

Email: mwb-im-takt@lerbu.de
Web: www.probahn-bus.org/mwb-im-takt

Wölfersheim, 16.06.2012

Protestresolution „Unsere Zughalte müssen bleiben“

Sehr geehrte Frau Landrätin Schneider,
sehr geehrte Herren Bürgermeister und Unterzeichner der Protestresolution „Unsere Zughalte müssen bleiben“,

mit großem Interesse haben wir Ihre jüngste Pressemitteilung gelesen. Natürlich ist es richtig, wie es Herr Bürgermeister Eidam formulierte, dass Sie „die Interessen der Bürgerinnen und Bürger der eigenen Kommunen sachlich und fachlich...vertreten.“

Wir möchten im Folgenden einige der von Ihnen angeführten Argumente aufgreifen, um auch Sie für eine sachlich zielführende Diskussion im Sinne eines optimierten, regionalen Nahverkehrs auf der gesamten Main-Weser-Bahn zu gewinnen. Wir würden uns freuen, darüber - wie bereits schon einmal angeboten - mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.

Laut Herrn Bgm. Weber hätte die die Streichung der Zughalte „erhebliche Nachteile für unsere Region.“ Er führt als Beispiel die zusätzlichen Wegezeiten für Pendler oder auch das größere Verkehrsaufkommen in den Innenstädten an, was weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll sei. Laut unserer Fahrgastzählung erfolgten am 29. Februar an den Halten von Lollar bis Niederweimar in den von unserem Vorschlag betroffenen 10 Zügen insgesamt 290 Ein- und Ausstiege. Dies bedeutet, dass maximal 290 Fahrgäste pro Tag von einem Wegfall der Halte der Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) betroffenen wären (tatsächlich sind es weniger). Damit dürfte die ökologische wie ökonomische Bedeutung eher gering sein.

Aus dem gleichen Grund greift deshalb auch die Argumentation von Staufenbergs Bürgermeister Peter Gefeller nicht, der feststellt: „Wenn die breite Masse – rund 200.000 Menschen – doch einen Nachteil von der Streichung der Zughalte haben, welchen Sinn macht das Ganze?“ Wenn bei 200.000 Menschen nur maximal 290 am Tag diese Züge nutzen, dann stimmt etwas nicht. Bei einem Nutzeranteil der Züge von 1,5 Promille pro Tag bezogen auf das angebliche Einzugsgebiet wäre das Zugangebot, welches durch Fahrgeldeinnahmen und ÖPNV-Subventionen bezahlt wird, ein krasser Fall von ineffektiver Verwendung der ohnehin

knappen Mittel für den ÖPNV. Tatsächlich ist das Einzugsgebiet viel kleiner: Zählt man die Einwohner der Bahnanliegerkommunen von Lollar bis Niederweimar sowie Ebsdorfergrund und Lohra zusammen, kommt man auf rund 35.000 Einwohner. Dann würde der Nutzeranteil immerhin bei 0,82% liegen - was auch nicht gerade viel ist.

Bedenkt man weiter, dass bei den fraglichen 50 HLB-Halten pro Tag zwischen Lollar und Niederweimar durchschnittlich 5,8 Ein- und Ausstiege pro Halt erfolgt sind (und dies bei Zügen, die teilweise in der abendlichen Hauptverkehrszeit von Frankfurt her kommen), so ist diese Bilanz in der Tat sowohl ökologisch wie ökonomisch unbefriedigend.

Weiterhin stellt Herr Bgm. Klaus - Dieter Knierim fest: „Es kann nicht sein, dass wegen einer ‚Komfortverbesserung für einige‘ die ganze Region abgehängt wird. Der ländliche Raum sollte gestärkt werden.“ Von einer Komfortverbesserung kann keine Rede sein. Der reine Reisezeitgewinn auf dem Streckenabschnitt an sich beträgt 12 bis 13 Minuten. Aber durch dann mögliche bessere Anschlüsse zu vielen Marburger Stadtbussen sowie zu den Zügen der Oberen Lahntalbahn sind Reisezeitverkürzungen bis zu einer halben Stunde möglich. Genau aus diesem Grund werden die heute zweistündlich verkehrenden Doppelstockzüge Kassel – Frankfurt so intensiv genutzt: Schnelle Reisezeiten, gute Anschlüsse. Mit den beschleunigten HLB-Zügen könnte das Angebot auf einen Stundentakt verdichtet werden. Und auch Kirchhaín und Stadtallendorf können von den schnellen Zügen profitieren, wenn Sie dorthin durchgebunden werden.

Dieter Domke, 1. Beigeordneter aus Bad Endbach, führt aus: „An unseren Haltestellen haben wir genug Parkplätze und das Zugverbindungsangebot ist so, dass jeder Pendler rechtzeitig zu seiner Arbeit kommt. Das muss erhalten bleiben.“ Dies würde auch in Zukunft so bleiben, denn der erste Zug der Hessischen Landesbahn verlässt den Bahnhof Gießen um 09.09 Uhr Richtung Marburg. Bis dahin sind praktisch alle Pendler an ihrem Arbeitsplatz eingetroffen. Die erste Fahrt Richtung Gießen erfolgt um 10.22 Uhr ab Marburg.

„Wir dürfen nicht zulassen, dass unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger noch stärker auf ihre Autos angewiesen sind“, protestiert Rosemarie Wollny, 1. Beigeordnete der Gemeinde Lohra, und führt als Argument u.a. die steigenden Benzinpreise an. Auch nach einem Wegfall der Halte der HLB-Züge würde mit dem Mittelhessenexpress im Stundentakt sowie weiteren Zügen in den Hauptverkehrszeiten pro Tag und Richtung bis zu 28 Züge an den Stationen halten. Damit hätte der Streckenabschnitt Gießen – Marburg immer noch das beste Nahverkehrsangebot zwischen Gießen und Kassel.

Etwas befremdlich finden wir die Argumentation des Lollarer Bürgermeisters Dr. Bernd Wieczorek: „Wir wissen ja nicht einmal, welches Klientel überhaupt Vorteile bei der Streichung der Zughalte hat.“ Herr Dr. Wieczorek: Hier können wir helfen! Auf unserer Homepage www.probahn-bus.org/mwb-im-takt finden Sie im Downloadbereich die Präsentation „Warum stündlicher RE nach Marburg?“ Hier werden fast alle Fragen ausführlich beantwortet. Ebenso nehmen wir in der Rubrik „Aktuelles“ Stellung zu Fragen bezüglich unseres Vorschlags „RE-Stundentakt nach Marburg“.

Herr Bgm. Weber bemängelt: „Bei den Streichungen der fünf ‚Zugpaare‘ handelt es sich zudem um schnelle Verbindungen in das Rhein-Main-Gebiet. Danach wäre die Verbindung nach Frankfurt nur noch zweistündig, was die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum erheblich einschränke.“ Diese Aussage stimmt so nicht. Der Mittelhessenexpress verkehrt weiterhin stündlich nach Frankfurt. Allerdings verkehrt er alle zwei Stunden mit Halt auf allen Stationen zwischen Gießen und Friedberg, was die Fahrzeit verlängert. Wer es eilig

hat, könnte aber in Gießen in den Intercity nach Frankfurt umsteigen und wäre dann noch schneller in der Mainmetropole als mit dem schnellen Mittelhessenexpress. Allerdings ist der IC nur mit einem Zeitkartenzuschlag für RMV-Zeitkartenbesitzer zu benutzen oder mit DB-Einzelkarten, welche heute an jedem RMV-Automat gekauft werden können. Ergänzt wird das Angebot von und nach Frankfurt durch weitere durchgehende Züge in der Hauptverkehrszeit, wie sie heute schon verkehren. Die Halte zwischen Gießen und Marburg hätten nach der Umstellung immer noch mehr Direktzüge nach Frankfurt als z.B. Großen Linden oder Langgöns. Hier hält außerhalb der Hauptverkehrszeit nur alle 2 Stunden ein Zug, der nach Frankfurt durchfährt.

Bürgermeister Andreas Schulz schlägt an die Adresse Marburgs gerichtet vor, man könne „dafür sorgen, dass die IC Züge auch von RNV-Ticketbesitzern genutzt werden können. Das sei derzeit nicht Fall, würde aber eine enorme Verbesserung des Angebotes und des Komforts für Bahnreisende aus der Stadt Marburg bedeuten, da die Züge weniger überfüllt wären.“ Der Vorschlag, den Intercity wieder leichter für Pendler nutzbar zu machen, scheitert an den hohen Kosten, die dem RMV dadurch entstehen würden. Der Intercity wird vom Geschäftsbereich Fernverkehr der Deutschen Bahn betrieben, arbeitet eigenwirtschaftlich und muss alle Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen erzielen. Schon jetzt entgehen dem RMV erhebliche Fahrgeldeinnahmen, weil beim Lösen einer Intercity-Zuschlagskarte für eine RMV-Zeitkarte nicht nur der komplette IC-Zuschlag, sondern auch ein großer Teil der Einnahmen für die Zeitkarte an den Fernverkehr abgeführt werden muss. Wünschenswert ist der Vorschlag von Herrn Schulz zweifellos, aber eine nachvollziehbare Finanzierung des Vorschlags bleibt er schuldig. Außerdem verkehrt der Intercity in einer Zeitlage, die für viele Fahrgäste keine Verbesserung der Anschlüsse in Marburg bringen.

Zitat: Nachteile für die Bürgerinnen und Bürger der ländlichen Umlandkommunen: Die Bürgerinnen und Bürger der Umlandkommunen müssen zusätzliche Wege auf sich nehmen. Das bedeutet die Schwächung der Region als zukünftiger Lebensraum, längere Unterwegszeiten, eingeschränkte Mobilität durch schlechtere Anbindungen, höhere Lebensunterhaltungskosten durch Parkplatzgebühren in Marburg, zusätzlicher Verkehr in der Innenstadt, Zeitverlust durch Parkplatzsuche.

Viele der oben vorgebrachten Argumente verlieren ihre Kraft angesichts der niedrigen Zahl an Ein- und Aussteigern in den 10 Zügen. Zusätzliche Wege muss praktisch niemand auf sich nehmen, denn 30 Minuten früher oder später fährt der nächste Mittelhessenexpress. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ändert sich gar nichts. Die meisten Fahrgäste, welche vorher die HLB-Züge genutzt haben, werden mit anderen Zügen in ähnlicher Zeitlage fahren. Ein kleiner Teil wird auf das Kfz ausweichen. Deren Anzahl dürfte jedoch so gering sein, dass es in der Marburger oder Gießener Innenstadt niemand bemerkt. Dafür werden vermehrt Fahrgäste aus Marburg und Gießen auf die Bahn umsteigen, weil sie dann jede Stunde eine schnelle Verbindung mit guten Anschlüssen zwischen den beiden Städten haben, welche bis heute fehlt. Bereits heute fahren die meisten Fahrgäste der HLB-Züge zwischen Gießen und Marburg durch.

Angesichts der absehbaren Kürzung der ÖPNV-Gelder in den nächsten Jahren sollten die vorhandenen Mittel möglichst effektiv und ökonomisch eingesetzt werden. Dies ist mit dem jetzigen Zugangebot nicht der Fall. Es werden in Zukunft zuerst jene Züge gestrichen werden, welche die niedrigsten Fahrgastzahlen haben. Mit dem Verkehr der HLB-Züge als Regionalexpress würde das Angebot für Marburg, den Nord- und den Ostkreis zweifellos attraktiver, was zusätzliche Fahrgäste und damit auch Einnahmen auf die Schiene bringt.

Die meisten Nutzer der Zwischenhalte würden dann wieder auf die Züge des Mittelhessenexpress und der zusätzlichen Regionalbahnen wechseln (wie bis 2010 üblich), was deren Auslastung und damit auch deren langfristigen Bestand besser sichern würde. Ein besonderes Augenmerk sollte man auf die gut ausgelasteten HLB-Nachmittagszüge legen. Wenn es hier gelingt, eine gute Ersatzlösung für die als Regionalexpress durchfahrenden HLB-Züge zu finden, würde sich die Zahl der betroffenen 290 Ein- und Aussteiger noch einmal halbieren. Dies wäre sicherlich ein guter Kompromiss, mit dem alle Interessensgruppen leben könnten.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Franz Grolig, Jürgen Lerch
Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt