

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

Gießen, 18.05.2010

Pressemitteilung

Mehr öffentlicher Druck für einen besseren Fahrplan

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember letzten Jahres hat sich für viele Fahrgäste in Mittelhessen das Nahverkehrsangebot auf der Main–Weser-Bahn verschlechtert. Während der RMV abwiegelt, auf Vor- und Nachteile sowie eine nur geringe Zahl an Beschwerden verweist, baden die Fahrgäste mit längeren Fahrtzeiten, weg gefallenen Verbindungen und Halten sowie schlechteren bzw. aus dem Takt geratenen Anschlüssen tagtäglich die Folgen der Änderungen aus. Für die Region Mittelhessen ist das ein klarer Rückschritt in Sachen umweltfreundlicher Mobilität. Vor diesem Hintergrund ist die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ entstanden. Sie wird von zahlreichen Organisationen unterstützt und hat das klare Ziel, über öffentlichen Druck wieder einen besseren Fahrplan auf die Schiene zu bringen.

Hintergründe

Seit Dezember 2009 verkehrt die Intercitylinie Hamburg - Karlsruhe um eine halbe Stunde versetzt. Die Folge: Fahrplanänderungen für zahlreiche Züge des Nahverkehrs. Fast immer sind es Verschlechterungen wie längere Reisezeiten, unregelmäßige Abfahrtszeiten oder der Wegfall von Anschlüssen. Schon im Vorfeld des neuen Fahrplans kündigte der RMV an, dass es teilweise zu Verschlechterungen kommen wird. Allerdings gäbe es daneben auch Vorteile. Vor diesem Hintergrund sei ein „optimierter Fahrplan“ entstanden.

Nach Inkrafttreten des neuen Fahrplans zeigten sich weitere Nachteile wie Anschlussverluste in den Knotenbahnhöfen Friedberg und Marburg. Im Abschnitt Friedberg - Gießen wurde alle zwei Stunden ein Zugpaar eingespart. Zahlreiche Fahrgäste beschwerten sich bei den Fahrgastverbänden und -beiräten.

Gravierendste Folgen

Mittelhessenexpress MHE-> Hält neu in der einen Stunde sowohl in Bad Vilbel als auch auf allen Stationen zwischen Friedberg und Gießen, in der anderen nur in Friedberg, Bad Nauheim und Butzbach. Folge: Abfahrtszeiten sind nicht mehr leicht merkbar, bei Anschlussfahrten mit weiteren Zügen/Bussen entstehen im Bereich Butzbach - Bad Nauheim - Friedberg – Frankfurt Anschlussbrüche bzw. -verluste. Fahrzeitunterschied zwischen "langsamem"(59 min.) und "schnellem"(45 min.) MHE zwischen Gießen und Frankfurt: 14 min.

Regionalexpress (RE) Siegen - Gießen – Frankfurt-> Hält nicht mehr in Großen-Linden, Langgöns und Bad Nauheim. Hält dafür nun in Friedberg und wurde zwischen Gießen und Frankfurt um wenige Minuten vorverschoben. Folge: In Friedberg weder Anschluss zur S-Bahn noch zu Zügen in andere Richtungen. S-Bahn selbst muss in Friedberg 7 Minuten früher abfahren und wird in Bad Vilbel von diesem RE überholt.

Anschlüsse im Bahnhof Marburg -> Haben sich stark verschlechtert. Vor Dez. 2009 IC sowie die RE-Linie Kassel - Gießen – Frankfurt abwechselnd im Stundentakt. Heute in Marburg nur noch ein 30/90-Min.-Takt mit schnellen Zügen. Folge: Verpassen von Anschlüssen von/zur Burgwaldbahn nach Frankenberg sowie Richtung Biedenkopf/Bad Laasphe (Obere Lahntalbahn) in jeder zweiten Stunde.

Anschlüsse im Bahnhof Gießen -> Unbefriedigende Anschlusssituation aus/in Richtung Butzbach / Bad Nauheim. Wer von dort über Dillenburg oder Treysa hinaus fahren möchte, hat werktags nur alle 2 Stunden relativ schnell Anschluss an die RE Richtung Siegen oder Kassel. In der anderen Stunde mindestens eine halbe Stunde Wartezeit, am Wochenende immer! Dagegen funktioniert der Anschluss zum aufpreispflichtigen IC innerhalb weniger Minuten.

Anschlüsse im Bahnhof Friedberg -> Vollkommen unbefriedigende Situation. Vor Dez. 2009 dort Knotenzeiten zu den Minuten 15 und 45 mit Abstimmung zu Anschlusszügen und -bussen. Heute halten schnelle Züge teilweise zusätzlich zu den Minuten 21 (RE Siegen–Frankfurt) und 00 (MHE zur ungeraden Stunde in beide Richtungen). Folge: Züge und Busse in verschiedene Richtungen sind bereits abgefahren, lange Wartezeiten entstehen.

Regionalbahnen Friedberg – Gießen -> Hier wurde jeder zweite Zug gestrichen. Weggefallene Leistungen werden durch die MHE-Züge übernommen, die um ca. 8 Minuten versetzt ebenfalls an allen Stationen halten. Die weiterhin verkehrenden Regionalbahnen fahren zur anderen Stunde in der alten Zeitlage. Folge: Es entsteht ein weiterer Wackeltakt.

Wegfall von RE-Halten -> Butzbach (25.000 Ew.) und Bad Nauheim (31.000 Ew.) sind vom schnellen RE-Verkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten fast komplett abgekoppelt. Beide RE-Linien Kassel - Gießen – Frankfurt sowie Siegen- Gießen – Frankfurt fahren ohne Halt durch die beiden größten Städte im nördlichen Wetteraukreis.

Anlass für die Initiative

Nach Inkrafttreten des neuen Fahrplans kam es zu zahlreichen Protesten von Fahrgästen, aber auch von Verbänden und aus der Politik. Der RMV wiegelte ab. Es sei kein Übermaß an Beschwerden feststellbar. Im Übrigen verwies er auf die Schwierigkeit der Fahrplangestaltung unter den durch die IC-Verlegung veränderten Bedingungen. Zudem seien auf Grund von Ausschreibungsergebnissen ab Dezember 2010 wieder Verbesserungen zu erwarten. Offenbar sollte das Problem ausgesessen werden.

Die seither zu beobachtende Entwicklung passt zur Strategie des RMV. Die Fahrgäste arrangieren sich nolens volens mit dem für sie größtenteils schlechteren Angebot. Die Mühlen der Politik mahlen träge, zerreiben sich im Kompetenzgewirr der Zuständigkeiten für den Nahverkehr und sind kaum in der Lage, mit einer Stimme für die Interessen der Region zu sprechen. Hinzu kommt, dass durch den Vorrang der Bahn-Interessen und damit denen des Fernverkehrs, das eigentliche Übel des verschlechterten Fahrplans, die IC-Verlegung, nicht geändert werden kann.

In dieser Situation sind wir, die Initiatoren der Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“, der Auffassung, dass nur Druck von außen Bewegung in das eingefahrene System der Verkehrsverwaltung bringt. Deshalb haben wir, die sowohl täglich mit Bahnen und Bussen unterwegs als auch kommunalpolitisch oder in Verbänden engagiert sind, uns aufgemacht, diesen Druck zu organisieren. Auf diese Weise ist es gelungen, zahlreiche Verbände und Organisationen in Mittelhessen hinter unser Anliegen zu scharen, um gemeinsam für einen wieder besseren Fahrplan auf der Main-Weser-Bahn einzutreten.

Ziele

Während die Landesregierung im Rahmen ihrer Initiative „Staufreies Hessen“ hauptsächlich auf den Ausbau von Straßen und Autobahnen setzt, im Wetteraukreis mit der B3a um Friedberg (40 Mill. €) und den geplanten Umgehungen Wöllstadt und Karben ein Parallelverkehrsweg zur A5 von und nach Frankfurt geschaffen wird, fristet der Schienenverkehr ein Schattendasein. Schlimmer noch: Investitionsvorhaben (drittes/viertes Gleis zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West) ziehen sich endlos hin, und mit dem

verschlechterten Fahrplan seit Dez. 2009 verliert das Nahverkehrsangebot weiter an Attraktivität. Im Wettstreit der Mobilitätssysteme fällt der umweltfreundliche Nahverkehr in Mittelhessen gegenüber der Straße immer mehr zurück.

Diese Entwicklung ist nicht hinnehmbar. Die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ ist angetreten, um die Stimmen für einen besseren Nahverkehr in unserer Region zu bündeln.

- Gemeinsam sollen die entstandenen Defizite aufgezeigt, Vorschläge für Verbesserungen entwickelt und in Politik und Verkehrsorganisationen hinein getragen werden.
- Die Fahrgäste sollen mit Informationen und der Möglichkeit, ihre Vorstellungen zu äußern, in diesen Prozess eingebunden werden.
- Auf der politischen Ebene soll das Bewusstsein für mehr Gemeinsamkeit in den für den Nahverkehr zuständigen Landkreisen und Städten entlang der Main-Weser-Bahn geschärft werden. Ein abgestimmtes Vorgehen und eine gemeinsame starke Stimme Mittelhessens sollen künftig dafür sorgen, die Nahverkehrsinteressen der Region innerhalb des RMV besser zur Geltung zu bringen.
- Hauptziel der Initiative ist die Organisation und die Erhöhung des Drucks von Seiten der Fahrgäste auf die politisch Verantwortlichen, um ein verbessertes und attraktiveres Fahrplanangebot auf der Main-Weser-Bahn zu erreichen.

Vorschläge, Instrumente

Vorschläge zur Verbesserung der eingetretenen Situation liegen in Form einer Ausarbeitung des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus bereits vor. Sie sind auch dem RMV bekannt. Die Kernpunkte:

RE Siegen– Gießen – Frankfurt -> Beschleunigung zwischen Siegen und Friedberg um wenige Minuten. Vorteil: Spätestens in Friedberg in Richtung Frankfurt Abfahrt zur selben Minute wie die eine Stunde versetzt fahrende RE-Linie Kassel – Gießen - Frankfurt

RE-Studentakt Marburg - Gießen – Frankfurt -> Ab Dez. 2010 Flügelzugbetrieb der RE-Linie Frankfurt -Gießen - Siegen mit zusätzlichen Regionalbahnen (RB) zwischen Gießen und Marburg. D.h.: RE-Triebwagen von Frankfurt werden in Gießen getrennt, ein Teil verkehrt als RE weiter nach SI, der andere als RB nach Marburg. Vorschlag: RB sollte als RE nach Marburg fahren. Vorteil: RE-Studentakt für Marburg (ohne aufpreispflichtigen IC also). Wieder gute Anschlüsse alle Stunde in Marburg.

Wegfall langsamer Mittelhessenexpress, dafür Freigabe aller RMV-Fahrkarten im IC zwischen Gießen und Frankfurt-> Solange kein Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt realisiert ist, behindern sich S-Bahn und schnelle Züge. Forderung daher: Wegfall des langsamen Mittelhessenexpress zwischen Gießen und Frankfurt, dafür Freigabe des IC für Fahrgäste mit RMV-Fahrscheinen zwischen Gießen und Frankfurt (nicht nur Zeitkarten, auch Einzelkarten!). Vorteil: Nur so ist ein schneller und sauberer Halbstundentakt zwischen Gießen und Frankfurt gewährleistet. Ab Gießen verkehrt der Mittelhessenexpress weiterhin im Stundentakt Richtung Dillenburg und Treysa.

Regionalbahnen (RB) Gießen -Friedberg im Halbstundentakt -> Vorschlag: Als Ersatz für den wegfallenden langsamen Mittelhessenexpress verkehren die RB zwischen Gießen und Friedberg im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr im Halbstundentakt. In der Hauptverkehrszeit können sie durch durchlaufende Züge nach/von Frankfurt ersetzt werden. Vorteil: Der heutige Wackeltakt und die unbefriedigende Anschlusssituation in Gießen werden beendet.

Neue RE-Halte für Bad Nauheim und Butzbach -> Bad Nauheim und Butzbach sind vom schnellen RE-Verkehr außer in den Hauptverkehrszeiten fast komplett abgekoppelt. Ab Dez. 2010 ersetzen spurtstärkere Triebwagen vermehrt die heutigen Doppelstockzüge. Vorschlag: Spätestens dann sind wieder mehr Halte in Bad Nauheim und Butzbach möglich. Vorteil: Bessere Verbindungen für die nördliche Wetterau, die mit weiteren Kommunen wie Ober-Mörlen, Münzenberg, Lich und Rockenberg ein Einzugsgebiet von rund 84.000 Ew. hat.

Daneben hat die Initiative dem RMV einen Brief zur unbefriedigenden Situation geschrieben, dessen Antwort vor wenigen Tagen einging.

Zur Information der Fahrgäste wurde ein Flyer erstellt, der in der kommenden Woche entlang der Strecke an allen großen Bahnhöfen verteilt werden soll. Beabsichtigt ist neben der Information auch die Gewinnung der Fahrgäste zur Mitarbeit. Sie sollen über die zur Verfügung gestellten E-Mail-Adressen sowohl den Aufgabenträgern im Nahverkehr als auch der Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ ihre Erfahrungen mit den Widrigkeiten des neuen Fahrplans schildern. Damit verbunden ist die Erwartung, diese Erfahrungen noch besser bündeln und zielgerichteter für Verbesserungen des Fahrplans einsetzen zu können.

Außerdem wurde ein Internetauftritt eingerichtet (www.probahn-bus.org/mwb-im-takt), wo sämtliche Informationen zu „Main-Weser-Bahn im Takt“ abrufbar sind. Sowohl die Verschlechterungen im Fahrplanangebot als auch die Vorschläge zu dessen Verbesserung werden auf dieser Seite zusätzlich in graphischer Form veranschaulicht.

Perspektive

„Main-Weser-Bahn im Takt“ möchte sich als gemeinsame und übergreifende Plattform etablieren. Über sie soll das Interesse der unterstützenden Verbände und Organisationen an einem verbesserten Fahrplan auf der Schiene in der Region Mittelhessen gebündelt und vorangetrieben werden. Neben dem Bekanntmachen der Initiative sollen die Auftaktaktivitäten bereits dazu beitragen, Druck auf die Verantwortlichen in Politik und Nahverkehrsgesellschaften auszuüben. Durch die Trägerorganisationen ist garantiert, dass die Initiative in puncto Schienenverkehr in Mittelhessen am Ball bleiben und die Entwicklung kritisch begleiten wird. Spätestens zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres werden entscheidende Korrekturen am verschlechterten Angebot erwartet.

Die Initiatoren.

Jürgen Lerch

Dr. Franz Grolig

Michael Rückl

Die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ wird getragen von
Personalrat der Philipps-Universität Marburg + Verkehrsclub Deutschland (VCD) Gießen +
Verkehrsreferat des ASTA der Philipps-Universität Marburg + ver.di-Betriebsgruppe an der Philipps-
Universität Marburg + Fahrgastbeirat Wetterau + Fahrgastbeirat für die Stadt Marburg und den Kreis
Marburg-Biedenkopf + Arbeitskreis zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg (AFS) +
Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V. + Verkehrsclub Deutschland (VCD) Wetterau + Deutscher
Gewerkschaftsbund (DGB) Wetterau + Fahrgastverband Pro Bahn e.V. + zahlreiche Einzelpersonen