



Moderne Dieseltriebwagen fahren seit dem Fahrplanwechsel auf der Weschnitzalbahn und auf der Nibelungenbahn. Das Bild zeigt ein solches Fahrzeug am Bahnhof in Lorsch. Die Fahrgastinitiative Pro Bahn lobt die Verbesserungen, fordert aber, dass sowohl die Strecke zwischen Fürth und Weinheim, als auch die Verbindung Bensheim-Worms elektrifiziert werden müsse, um einen optimalen Beitrag zum Klimaschutz leisten zu können.

FOTO: KARL-HEINZ KÖPPNER

Fahrplan für den Klimaschutz

INTERVIEW Gottlob Gienger, Vorsitzender der Regionalgruppe Pro Bahn, zum Thema Verkehr im Kreis Bergstraße

KREIS BERGSTRASSE (ai). Der Kreis Bergstraße ist in Bewegung. Zu einem dichten Netz an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen kommt ein Schienennetz, mit dem womöglich Verkehrsprobleme der Zukunft gelöst werden könnten. Nach Auffassung der Fahrgastinitiative Pro Bahn bleibt der Kreis weit hinter den Möglichkeiten zurück.

ECHO: Herr Gienger, Sie sind Vorsitzender des Regionalverband Starkenburg von Pro Bahn. Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember sind im Kreis Bergstraße auf der Weschnitztal- und auf der Nibelungenbahn moderne Diesel-Triebwagen unterwegs. Wie bewerten Sie diese Veränderungen?

Gottlob Gienger: Grundsätzlich begrüßt Pro Bahn den Einsatz moderner, komfortabler Triebwagen mit behindertengerechten Einstiegen. Der Haken ist jedoch die Vergabe auf 22 Jahre, die mittelfristige Verbesserungen im größeren Ausmaß, zum Beispiel eine Elektrifizierung, verhindert. Üblich sind Laufzeiten von 10 bis 15 Jahren, um Handlungsspielräume zu bewahren. Die Direktverbindung nach Mannheim ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Ein Blick in die Region Karlsruhe zeigt, dass Gegenden, die weitaus dünner als das Weschnitztal besiedelt sind, besser angebunden werden können. Umsteigefreie Verbindungen von Fürth nach Mannheim gibt es seit Jahren, leider geht dies

zulasten der Verbindungen nach Bensheim.

ECHO: Das Klimaschutzabkommen, das am 12. Dezember in Paris beschlossen wurde, beschreibt das Ende von Erdöl, Kohle und Gas als Energieträger. Doch der Autoverkehr ist in Deutschland einer der Hauptverursacher von CO₂. Welche Rolle könnte der Öffentliche Personennahverkehr beim Klimaschutz und bei der Energiewende spielen?

Gienger: Eine Energiewende ist ohne Verkehrswende weg vom motorisierten Individualverkehr zum energie-, flächen- und ressourcensparenden Öffentlichen Verkehr nicht möglich.



Gottlob Gienger ist der Vorsitzende der Initiative Pro Bahn in der Region Starkenburg. Das Archibild zeigt ihn im Hauptbahnhof Darmstadt.

FOTO: CLAUDIUS VÖLKER

lich. Dazu müsste das Angebot gerade im Freizeitverkehr ausgeweitet werden, es müsste kreisweit einen 30-Minuten-Takt geben. Die Tarifhürden an den Verbundgrenzen müssten fallen. Abseits von leistungsfähigen Achsen des Öffentlichen Personennahverkehrs wie im Lorschener Süden dürften keine Siedlungsflächen mehr ausgewiesen werden. Zu unseren Forderungen gehört die Aufhebung der Stellplatzsetzungen als Treibsatz der Übermotorisierung.

ECHO: Angesichts der Aufgaben, die das Klimaschutzabkommen beschreibt, müssten Investitionen in den Straßenbau neu bewertet werden. Im Kreis gibt es überall dort, wo Umgehungsstraßen geplant sind, funktionsfähige Bahnlinien. Was müsste getan werden, um möglichst viele Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen?

Gienger: Unseres Erachtens müssen alle Umgehungsprojekte aufgegeben werden, da sie den Klimaschutzzielen diametral entgegenwirken. Nach Schätzungen des Verkehrswissenschaftlers Professor Heiner Monheim kann der Bedarf an automobiler Transportkapazität in Deutschland mit einem Zehntel der heutigen Autoflotte von 45 Millionen abgewickelt werden. Statt der nächsten B38-Umgehung brauchen wir eine Bahnstrecke mit gleicher Leistungsfähigkeit von Weinheim bis nach Reinheim. Im Karlsruher Raum hat man durch zusätzliche und verlegte

Haltepunkte die Bahn näher zum Kunden gebracht und dadurch zu einer Vervielfachung der Fahrgastzahlen beigetragen, zum Beispiel von 1000 auf 8000 Fahrgäste pro Tag auf der Pilotstrecke Karlsruhe-Bretten.

ECHO: Welche Rolle spielt das Busnetz?

Gienger: Ein wichtiger Punkt sind abgestimmte Anschlüsse und direkte Verbindungen. Hier muss man in der Fläche ansetzen und auch im Busverkehr integrale Taktfahrpläne schaffen und durchgehende Verbindungen zwischen den Mittelzentren anbieten. Leider wird man bei der Umsetzung solcher Ideen mit Mauern und Zollschranken konfrontiert.

ECHO: Der Ausbau des S-Bahn-Netzes verzögert sich, genau wie der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Wie bewerten sie beide Projekte?

Gienger: Die Einführung der S-Bahn kann nur ein erfolgreiches Projekt werden, wenn sie mindestens im Halbstundentakt fährt. An der Main-Neckar-Bahn werden die Stationen zurzeit barrierefrei ausgestattet, was zu begrüßen ist. Leider wird es zwischen Bensheim und Darmstadt auch ab 2019 keine S-Bahn geben, sondern weiterhin nur die stündliche Regionalexpress-Angebote. Wir brauchen einen leistungsfähigen Regionalexpress, der die Angebotslücke

zwischen ICE und der S-Bahn schließt.

ECHO: Welche Rolle würde eine Schnellbahnstrecke spielen?

Gienger: Mit Blick auf den Fernverkehr spielt die von Pro Bahn favorisierte Vollarbindung des Hauptbahnhofes für die Wissenschaftsstadt Darmstadt und das dicht besiedelte Umland eine tragende Rolle.

Weihnachten 2015



Die Welt in Bewegung

Das vorhandene Fernverkehrsangebot mit den Intercity-Halten in Bensheim, Heppenheim und Weinheim sollte nicht unter einer Neubaustrecke leiden. Bedenken wurden vor einem halben Jahr in Weinheim zurecht geäußert. Wir stellen fest, dass die Deutsche Bahn AG eingesehen hat, dass Neubaustrecken mit Tempo 300 nicht wirtschaftlich zu betreiben sind, 250 sind für die polyzentrische Siedlungsstruktur genug. Daher wird es eine kombinierte Güter- und Personenverkehrsstrecke mit den besten Lärmschutzstandards geben, die die dicht besiedelte Bergstraße und das Ried nachts von Güterzügen entlasten soll.