



PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.

Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim • ☎ 01577 9217391

info@starkenburg.pro-bahn.de

Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Antragsteller: Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

Titel/Anliegen: Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Kreis Bergstraße

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Der Kreis Bergstraße soll den VRN in seiner Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) damit beauftragen Entwicklungspotenziale für den SPNV zu untersuchen. Konkret sollen neben der in Arbeit befindlichen Fahrplan-/Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Überwaldbahn und Überlegungen für eine häufigere Durchbindung der Weschnitztalbahn nach Mannheim folgende Maßnahmen untersucht werden:

1. Zusätzliche Bahnhofpunkte

- Bensheim-Schulzentrum (Main-Neckar-Bahn bzw. Nibelungenbahn; Höhe Euronics-Markt)
- Bensheim-Sirona (Nibelungenbahn und nach Möglichkeit auch Main-Neckar-Bahn; Höhe Pfalzstr.)
- Bensheim-Gewerbegebiet Süd (Nibelungenbahn; Höhe Berliner Ring)
- Bürstadt-Freizeitzentrum (Nibelungenbahn; Höhe Freibad und Wasserwerkstr.)
- Hofheim-Gewerbegebiet (Nibelungenbahn; Höhe Bensheimer Str.)
- Birkenau-Hornbach (Weschnitztalbahn; Höhe Hornbacher Str.)
- Mörlenbach-Bettenbach (Weschnitztalbahn; Höhe Josef-Loroch-Str.)
- Mörlenbach-Rathaus (Weschnitztalbahn; Höhe Schulstraße)
- Mörlenbach-Groß-Breitenbach (Weschnitztalbahn; Höhe Groß-Breitenbach)
- Rimbach-Stadion (Weschnitztalbahn; Höhe Kleiststr.)

Sofern nicht alle hier dargestellten Bahnhalte realisierbar sind, sollte eine Prioritätenliste sortiert nach der Höhe der neu zu erschließenden Fahrgastpotenziale aufgestellt werden.

2. Taktverdichtungen auf den bestehenden Bahnlinien

- RE60 auf 60'-Takt,

- RE70 gemeinsam mit RB 2 zwischen Groß-Rohrheim und Riedstadt-Goddelau auf 30'-Takt,
 - RB63 auf mind. 2 Fahrten pro Std. zwischen Bensheim und Worms sowie einen 20'-Takt zwischen Bürstadt und Worms. Diese Maßnahme ist auch vor dem Hintergrund einer stabilen Anbindung von Worms an die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu betrachten.
 - RB67/68 zwischen Bensheim und Darmstadt auf mind. 30'-Takt
3. Verlängerung der Nibelungenbahn bis Bensheim Auerbach zu schulverkehrsrelevanten Zeiten im Zusammenhang mit einem neuen Bahnhof „Bensheim-Schulzentrum“ auf Höhe des Euronics-Marktes (vgl. Punkt 1).
 4. Elektrifizierung der Nibelungenbahn Bensheim – Worms (RB63) sowie der Weschnitztalbahn Weinheim – Fürth (RB69)
 5. Kosteneffizientere Ausgestaltung des laufenden Bahnbetriebs der Linie RB69 (Weschnitztalbahn) und Optimierung der Anschlussbeziehungen der Buslinien im Weschnitztal zu dieser Bahnlinie. Hierbei sollte eine Betriebsvariante mit einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach untersucht werden, eine Betrachtung im Zusammenhang mit einer möglichen Elektrifizierung (vgl. Punkt 4) sowie im Vergleich zu den heute eingesetzten beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen erfolgen. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung der Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn Rücksicht zu nehmen.
 6. Neue Regionalexpress-Linie Worms – Hofheim – Biblis – Groß-Rohrheim – Gernsheim – ... – Darmstadt. Die Einrichtung einer solchen Verbindung sollte im Zusammenhang mit einer Taktverdichtung auf der Linie RE70 bzw. RB 2 (siehe Punkt 2) und ggf. perspektivisch mit einer Realisierung der in Planung befindlichen Fernverkehrsneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, welche u.a. Kapazitäten für den Regionalverkehr verspricht, betrachtet werden.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen den Mitgliedern des Fahrgastbeirats jeweils schriftlich zur Verfügung gestellt werden.

Die obigen Maßnahmen sollen auch in den in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-23 als Prüfaufträge aufgenommen werden.

Begründung:

Die hier beschriebenen Maßnahmen bieten Potenziale den liniengebundenen Schienenverkehr nutzergerechter zu gestalten:

Zu 1)

Bahnhaltepunkte sind – ähnlich wie Autobahnanschlüsse – wichtige Zugangsstellen zum Regional- und Fernverkehr. Vom Bahnverkehr unerschlossene Siedlungsgebiete sind häufig regional schlechter erreichbar, als nahe an Bahnhöfen

gelegene Bereiche. Als „schwer erreichbar“ gelten hier Siedlungen bzw. Siedlungsteile, die über 1km von Bahnhaltepunkten entfernt liegen. Durch Buszubringer zu diesen Gebieten kann die Problemlage zwar etwas entschärft werden, jedoch sollten Umsteigezwänge (und damit verbundene Ängste insbesondere bei Gelegenheitskunden) nicht unterschätzt werden. Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung von neuen direkten Zugangsstellen zum schnellen öffentlichen Nahverkehr ein wichtiges Element zur Attraktivitätssteigerung desselben.

Insbesondere im Weschnitztal fährt die RB69 (Weschnitztalbahn) an sehr vielen Potenzialen vorbei und könnte vor allem in Schwachlastzeiten durch eine ergiebigere Erschließung besser ausgelastet und damit wirtschaftlicher betrieben werden.

Auf der Nibelungenbahn ist es z.B. besonders für aus dem Ried kommende Berufspendler zur Sirona und dem anliegenden Gewerbe psychologisch und zeitökonomisch unsinnig am Ziel vorbeizufahren, um dann die gleiche Strecke im Stadtverkehr erneut zurückzulegen.

Durch zusätzliche Zugangsstellen zur Bahn wird der liniengebundene SPNV flexibler und damit kundenorientierter. Die Bahn sollte also zu den Bürgern kommen und nicht umgekehrt. Insofern ist es Teil einer konsequenten Kundenorientierung neue Möglichkeiten zu eröffnen, um den Zugang zur Bahn zu verbessern.

Zu 2)

Der Kreis Bergstraße befindet sich an der Schnittstelle zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar mit ihren Oberzentren und umfangreichen Verflechtungen. Es wäre blamabel zu behaupten, dass ein Stundentakt auf der Riedbahn nördlich Biblis (bzw. künftig Groß-Rohrheim) und südlich Riedstadt-Goddelau (magischerweise kurz vor der Verbundgrenze) und ein um einzelne Regionalexpress-Züge ergänztes stündliches RB-Angebot nördlich von Bensheim ausreicht, um potenziellen Kunden ein hinreichend flexibles Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. Im Falle eines Zugausfalls oder Anschlussversäumnissen sind viele Ziele durch die unzureichende Taktung nur durch langwieriges Warten erreichbar, was auf solch wichtigen Strecken, wie der Main-Neckar- und Riedbahn nur als kundenfern deklariert werden kann.

Die Nibelungenbahn ist die einzige Nebenbahn im Kreis Bergstraße, die nur im Stundentakt (ergänzt um wenige Verstärker zur Hauptlastzeit) bedient wird. Und das obwohl sie vier(!) Mittelzentren miteinander verbindet und der Verkehr auf der B47 mittlerweile so stark zugenommen hat, dass seit Längerem ein vollständiger 4-spuriger Ausbau derselben vorangetrieben wird. Durch die unzureichende Bedienungshäufigkeit sind am Kreuzungsbahnhof Bürstadt derzeit nicht alle Anschlüsse zur Riedbahn (z.B. Relation Lorsch – Bürstadt – Mannheim) realisierbar. Mit Anschlusszeiten von ca. 30 Minuten ist der Umstieg auf der Relation Lorsch – Bürstadt – Gernsheim als unzumutbar zu bezeichnen. Potenzialverluste für den nördlich von Bürstadt liegenden Abschnitt der Riedbahn können daher ebenso nicht ausgeschlossen werden. Eine intelligente Taktverdichtung kann hier ohne zusätzliche Infrastruktur Abhilfe schaffen. Auch mit Blick auf die zukünftige Anbindung des in Bau befindlichen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens an die Riedbahn sind damit neue attraktive Verbindungen und Standortvorteile für den Kreis herstellbar.

Zu 3)

Obwohl das Alte Kurfürstliche Gymnasium, das Goethe-Gymnasium und die Heinrich-Metzendorf-Schule in fußläufiger Erreichbarkeit zur Main-Neckar-Bahn liegen, ist eine sinnvolle Verlagerung von Schülerpendlerströmen auf die im Vergleich zum Bus leistungsfähigere Bahn nicht oder nur unzureichend realisierbar. Insbesondere Schülereinpendler aus Bürstadt, Hofheim, Lorsch und den Bibliser Ortsteilen Nordheim und Wattenheim würden durch einen zusätzlichen Bahnhalteteppunkt hinter dem Euronics-Markt in Kombination mit einer Verlängerung der RB63 bis Bensheim-Auerbach profitieren. Dadurch würde als Nebeneffekt auch das Weiherhausstadion (an einzelnen Tagen im Jahr großer Verkehrsaufkommensschwerpunkt) besser per ÖPNV erschlossen. Ebenso das sehr dicht bebaute Wohngebiet nördlich des Euronics-Marktes (nördliche Fehlheimer Str.) und die Wohnbebauung „in den Kappesgärten“ (Bereich Bertold-Brecht-Ring/Leo-Grewenig-Straße), die nach Einschätzung des Verfassers im ÖPNV gegenwärtig dramatisch unterversorgt sind.

Zu 4)

Vor dem Hintergrund einer umweltfreundlicheren Ausgestaltung des Verkehrs sowie einer Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Nebenbahnen im Kreis Bergstraße, drängt sich gegenwärtig die Untersuchung alternativer Antriebstechnologien auf diesen Strecken auf. Eine 2017 veröffentlichte Studie der TU Dresden, die im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft alternative Antriebstechnologien für nichtelektrifizierte Strecken untersucht hat [1], kommt auf S.41f zu folgender Betriebswirtschaftlichen Bewertung der Untersuchungsergebnisse:

„Wird der Betrieb mit hohen Taktzahlen (ab einem Angebot im Stundentakt) durchgeführt, so zeigen die Ergebnisse in Tabelle 3-6 einen deutlichen Vorteil der Elektrotraktion. Das Ergebnis entspricht somit den Erwartungen, dass sich bei großem Verkehrsaufkommen die Elektrotraktion aufgrund günstigerer Traktionsenergiekosten und günstigerer Instandhaltungskosten durchsetzt.“

Auf Seite 44f werden die Ergebnisse der Studie zusammengefasst. Darin heißt es unter anderem:

„Zu den Hybridkonzepten kann festgehalten werden:

- *Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeuge sind bei erschwerter Elektrifizierung vorteilhaft*
- *Ohne Elektrifizierungsperspektive ist Diesel-/Batterie-Hybrid wirtschaftlich, wenn an Endpunkten vorrangig aus der Oberleitung nachgeladen werden kann.*
- *Brennstoffzelle-/Batterie-Hybrid ist nahezu in allen Szenarien am teuersten (trotz H2-günstiger Ansätze der Fahrzeugbeschaffung, Re-Invest für Brennstoffzelle und H2-Beschaffungspreis)*

Bezüglich der Elektrifizierungswürdigkeit bleibt festzuhalten:

- *Bei Taktfahrten < 1h Regio lohnt sich langfristig immer die Elektrifizierung. Bei größerer Verkehrsleistung (höherer Betriebsdauer oder Doppeltraktion) trifft dies auch schon bei 1h-Takt zu. [Anm.: Gegenwärtig werden RB63 (Nibelungenbahn) und RB69 (Weschnitztalbahn) täglich mindestens im 60-Minuten-Takt und zeitweise auch in Doppeltraktion bedient]*

- Eine teure Oberleitungsinfrastruktur amortisiert sich über deutlich günstigere Fahrzeugbetriebskosten
- Die Oberleitungsinfrastruktur steht auch für andere Verkehre (Cargo, Fernverkehr) zur Verfügung.
- Szenarien mit vorhandener Teilelektrifizierung sind günstig für Hybridkonzepte mit oberleitungsabhängiger E-Traktion (Oberleitung-/Batteriehybrid, Oberleitung-/Dieselhybrid).“

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse soll der Landkreis Bergstraße die VRN GmbH in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträgerorganisation mit einer strategischen Planung für einen zukunftsfähigen wirtschaftlichen Betrieb der Weschnitztal- und Nibelungenbahn nach Ablauf des gegenwärtigen Verkehrsvertrags (Linienbündel „Dieselnetz Südwest“) beauftragen. Die Untersuchung sollte technologieoffen durchgeführt werden; nach erster Einschätzung des Verfassers dieses Antrags stellen diverse Elektrifizierungskonzepte realistische Perspektiven dar. Bei der Untersuchung sollte auch ein Planfall „Mit reaktivierter Überwaldbahn“ und betrachtet werden.

Quelle [1] Müller 2017, Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte, Institut für Bahnfahrzeuge und Bahntechnik der TU Dresden im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) → **Verfügbar unter** <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aktuelles/gutachten-alternative-antriebe-im-bahnland-bayern?file=files/media/corporate-portal/aktuelles/2018/Technische%20und%20wirtschaftliche%20Bewertung%20alternativer%20Antriebskonzepte%281%29.pdf>

Zu 5)

Das gegenwärtige Betriebskonzept auf der Weschnitztalbahn erfordert im werktäglichen 30-Minuten-Takt drei, am Wochenende (60-Minuten-Takt) zwei Fahrzeuge. In einer Untersuchung von Ulrich Grosse im Auftrag des Kreises Bergstraße und des VRN aus dem Jahr 2000 [2] wird auf S.41 eine Betriebsvariante der Weschnitztalbahn unter der Annahme einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach analysiert:

„Die Wiedereinführung einer Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach im Taktverkehr und gleichzeitigem Einsatz von spurtarken Dieselleichttriebwagen würde für die Weschnitztalbahn einen Quantensprung beim Angebot bedeuten. Mit dem Einsatz von nur 2 Triebwagen [...] und dem entsprechenden Fahrpersonal könnte durchgehend ein 30-Minuten-Takt angeboten werden [...]. Für den 30-Minuten-Takt werden heute drei Züge benötigt. Die Differenz von einem Zug entspricht den überlangen Standzeiten insbesondere in Fürth, aber auch in Weinheim. Eine Kreuzungsverlagerung nach Mörlenbach würde also schienenseitig effizienzsteigernd wirken.

Zugleich wäre mit den Kreuzungszeiten [...] in Mörlenbach, den Wenden [...] in Fürth und in Weinheim eine hervorragende Basis für die Erarbeitung eines integralen Bedienungssystems nicht nur im Untersuchungsraum, sondern auch hinsichtlich der vertaketen Nahverkehre auf der Main-Neckar-Bahn gelegt.“

Unverständlicherweise wurden aus diesen Erkenntnissen keine politischen Konsequenzen für die Weschnitztalbahn (Investition in Kreuzungsmöglichkeit Mörlenbach) gezogen, sodass weiterhin ein äußerst ineffizientes Betriebskonzept gefahren wird. Aus Grundsätzen der Sparsamkeit und einem verantwortlichen Umgang mit öffentlichen Mitteln sollten daher Planungen für eine Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach aufgenommen werden. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn

Rücksicht zu nehmen. Der Standort für die Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach sollte so gewählt werden, dass eine Begegnung von Zügen der Überwaldbahn und Weschnitztalbahn, sowie eine Flügelung (An-/Abkoppeln von Zugteilen im Bahnhof mit anschließender Weiterfahrt der Zugteile in verschiedene Richtungen) möglich bleibt.

Quelle [2] Grosse 2000, Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn Mörlenbach – Wald-Michelbach (– Wahlen), im Auftrag von Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH und Kreis Bergstraße

Zu 6)

Im Gegensatz zu den Städten Zwingenberg, Bensheim und Heppenheim entlang der Bergstraße, sind die Gemeinden und Orte im Ried nur unzureichend mit Umstiegen und langen Reisezeiten an das Oberzentrum Darmstadt angebunden. Zwar gibt es z.B. mit der Umsteigemöglichkeit zu Bussen in Riedstadt-Goddelau durchaus regelmäßige Verbindungen über die Riedbahn nach Darmstadt, jedoch sind diese in der Regel einerseits sehr zeitraubend, andererseits führt die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu einer Abneigung der Kunden solche Umsteigeverbindungen zu nutzen, da ein Stranden in Riedstadt-Goddelau im schlimmsten Fall verständlicherweise abschreckt.

Durch eine schnelle Direktverbindung Worms – Darmstadt über Biblis, Groß-Gerau Dornberg und Weiterstadt können Anschlussängste genommen und neue leistungsfähige Verbindungen (z.B. zum Gewerbegebiet in Weiterstadt-Riedbahn, u.a. mit EKZ „Loop 5“) realisiert werden, die im Status quo nicht oder nur umständlich bestehen. Insbesondere für Studierende der TU Darmstadt, Hochschule Darmstadt oder in Darmstadt arbeitende Berufstätige, die in Hofheim, Biblis und Groß-Rohrheim wohnen, böte eine solche anschlussangstbefreite Verbindung eine konkurrenzfähige Alternative zum eigenen Pkw.



Peter Castellanos, den 18.2.2019

PRO BAHN Starkenburg e.V.