

Moderner Verkehrsknoten

Der Bahnhof Ingelheim am Rhein ist mit Busbahnhof, Parkhaus und Fahrradparkhaus eine ebenso vorbildlich wie barrierefrei ausgebaute ÖPNV-Schnittstelle.

TEXT: TIM SCHULZ FOTOS: REGIONALVERKEHR

Schritt für Schritt entsteht in der rheinland-pfälzischen Stadt Ingelheim am Rhein seit mehreren Jahren eine barrierefrei ausgebaute Schnittstelle zwischen Bahn, Bus, Pkw und Fahrrad. Die 24.500-Einwohner-Stadt liegt im Norden Rheinhessens, am so genannten Rheinknie, westlich der Landeshauptstadt Mainz. Der Fluss bildet die nördliche Stadtgrenze, südlich erstreckt sich das Ortsgebiet bis in das Tal der Selz hinein, die im Stadtteil Ingelheim-Nord in den Rhein mündet. Die Wirtschaft des Mittelzentrums Ingelheim, seit 1996 Kreisstadt und Sitz des Landkreises Bingen-Mainz, wird geprägt vom weltweit tätigen Chemieunternehmen Boehringer Ingelheim und vom Weinbau. Auf der Schiene ist die Stadt über die linke Rheinstrecke Mainz – Bingen – Koblenz zu erreichen. Ein Ortsbussystem verbindet täglich die sechs Stadtteile Ingelheim-Mitte, Ingelheim-Nord, Ingelheim-Süd, Groß-Winternheim, Sporckenheim und Ingelheim-West mit dem Bahnhof. Für Umsteiger, die mit dem Auto oder Fahrrad zum Bahnhof kommen, wurden 2007 ein Parkhaus und ein Fahrradparkhaus errichtet; Letzteres war das erste seiner Art in Rheinland-Pfalz. Die Umbauarbeiten am Bahnhof gehen langsam dem Ende entgegen: Zurzeit wird noch das Empfangsgebäude saniert, das nach seiner Fertigstellung unter anderem wieder ein Reisezentrum der Deutschen Bahn beherbergen wird.

Rückblick

Die Hauptstrecke Mainz – Bingen – Koblenz wurde 1859 eröffnet und ist seit 1959 elektrifiziert. Zwischen 1904 und 1954 war Ingelheim auch Knotenpunkt im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene: Am 23. Oktober 1904 eröffnete die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) eine 21,5 Kilometer lange Nebenbahn von Frei-Weinheim, dem heutigen Stadtteil Ingelheim-Nord, durch das Selztal nach Jugenheim-Partenheim. In Ingelheim entstand parallel zum Staatsbahnhof eine Station für die Nebenstrecke, und die Gleise der Hauptbahn wurden westlich der Stadt über eine Brücke gequert. Für die anliegenden Gemeinden besaß die Nebenstrecke eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Bedeutung, vor allem durch den Güterumschlag zwischen Bahn und Schiff im Frei-Weinheimer Hafen sowie zwischen Neben- und Hauptbahn in Ingel-

heim. Eine parallel führende Buslinie entzog der Bahn aber schon in den 1930er Jahren zahlreiche Fahrgäste, sodass die SEG den Betrieb mit Ablauf der Konzession am 31. Mai 1954 einstellte. Die damalige Deutsche Bundesbahn übernahm den Güterverkehr noch bis zum Ende der Rübenkampagne 1955, anschließend wurden die Gleise zwischen Ingelheim und Jugenheim-Partenheim abgebaut. Bis 1976 hielt sich der Güterverkehr zum Rheinhafen, 1996 verschwanden die Gleise auch hier. Heute erinnern nur noch ein wenig genutztes Anschlussgleis ins Boehringer-Werk und ein Radweg auf der Bahntrasse an die ehemalige Nebenstrecke.

Verkehrsangebot

Der Bahnhof Ingelheim wird in dichter Folge von Regionalbahnen und Regionalexpresszügen bedient. Das Grundangebot im Nahverkehr erbringt die private trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH, heute ein Tochterunternehmen des französischen Verkehrskonzerns Veolia Transdev, das seit dem 14. Dezember 2008 unter dem Markennamen MittelrheinBahn 16 Elektrotriebzüge des Typs Siemens Desiro ML einsetzt. Von den sanierten Bahnsteigen in Ingelheim kann stufenlos in die klimatisierten und barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge eingestiegen werden. Von Mainz nach Koblenz fährt die MittelrheinBahn täglich im Stundentakt, der montags bis freitags zwischen Mainz und Bingen auf eine 30-minütige Zugfolge verdichtet wird. Das Angebot der MittelrheinBahn wird durch den alle zwei Stunden verkehrenden Regionalexpress Frankfurt (Main) – Mainz – Koblenz von DB Regio überlagert, der mit älteren Doppelstockwagen und Elektroloks der Baureihe 143 verkehrt. Ab 2014 soll sich die Fahrzeugqualität auf dem RE 2 verbessern: Dann kommen neu beschaffte FLIRT des Herstellers Stadler zum Einsatz (siehe Seite 48). Zahlreiche weitere Fahrtmöglichkeiten ab Ingelheim ergeben sich durch die Strecke Mainz – Bad Kreuznach – Türkismühle, die in Gau-Algesheim, wenige Kilometer westlich von Ingelheim, von der linken Rheinstrecke abzweigt. Neben den Regionalbahnen Mainz – Türkismühle, die stündlich fahren, verkehren hier alle zwei Stunden auch die Regionalexpresszüge der Relation Frankfurt – Mainz – Türkismühle – Saarbrücken, sodass ausgezeichnete Verbindungen

Rechte Seite oben: Die Busbuchten sind mit dem Kasseler Sonderbord gestaltet, sodass man stufenlos in Niederflurbusse einsteigen kann.
Rechte Seite unten: Vom »fahr Rad! HALLE« genannten Fahrradparkhaus sind es nur wenige Schritte zu den Bahnsteigen.





Unter dem erhöhten Dachelement befindet sich der Eingang zur Fußgängerunterführung, die zu den Gleisen 1 und 2 führt. Das historische Empfangsgebäude (links) wird zurzeit saniert und soll voraussichtlich im Oktober 2011 fertig sein. Rechts der Kombibahnsteig.

nach Mainz, ins Rhein-Main-Gebiet und zum Frankfurter Flughafen bestehen. Zum Einsatz kommen Dieseltriebzüge der Baureihen 628 und 612 von DB Regio, in die allerdings nicht stufenlos eingestiegen werden kann. Alle Regionalzüge können zum Tarif des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbunds (RNN) genutzt werden, ein Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ermöglicht die Weiterfahrt nach Frankfurt mit nur einem Fahrschein.

Ausstattung

Der Verkehrsknoten Ingelheim verfügt über drei Bahnsteige: Die Gleise 1 und 2 liegen an einem Inselbahnsteig und dienen überwiegend der Fahrtrichtung Koblenz bzw. Türkismühle, Gleis 4 liegt am Hausbahnsteig und wird ausschließlich von Zügen in Richtung Mainz genutzt. Die Bahnsteige sind durch eine 2003 neu eröffnete Fußgängerunterführung, die über

Treppen und Lifte erreichbar ist, miteinander verbunden. Östlich des Empfangsgebäudes entstanden ein Busbahnhof mit fünf Buchten, westlich davon das »fahr Rad! HALLE« genannte Fahrradparkhaus, ein Park-and-ride-Platz sowie ein Parkhaus. Auf der Straße wird die Schnittstelle Ingelheim über die parallel zu den Gleisen neu errichtete Römerstraße erschlossen; die vom Empfangsgebäude wegführende Bahnhofstraße konnte zur Fußgängerzone umgewandelt werden. Neu angelegt wurden auch die Bahnsteige, die nun einheitlich 76 Zentimeter hoch sind und über ein taktiles Leitsystem verfügen.

Ein besonders Merkmal der ÖPNV-Schnittstelle Ingelheim ist der Busbahnhof, der sich durch einen Bus-Bahn-Kombibahnsteig an Gleis 4 auszeichnet. Von den drei Busbuchten sind es nur wenige Meter zu den Zügen in Richtung Mainz. Zwei weitere Busbuchten liegen in entgegengesetzter Fahrtrichtung an einem eigenen Bussteig, an dem sich auch eine Taxispur befindet. Die Bussteige sind mit dem reifenschonenden Kasseler Sonderbord des Herstellers Profilbeton ausgestattet, sodass die Niederflurfahrzeuge der Bahntochter Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) stufenlos betreten werden können. Die ORN erbringt unter der Marke Rhein-Nahe-Bus Regionalbusleistungen sowie den Ortsbusverkehr. Alle Busse können zum RNN-Tarif genutzt werden; beim Umsteigen muss also kein neuer Fahrschein gelöst werden.

Die Neugestaltung des Bahnhofs wurde vom Büro StadtLand+Bahn aus Boppard geplant. Für die Überdachung von Bahn- und Bussteigen entwickelte das Planungsbüro ein neues, besonders preiswertes Dachsystem: Beim »Bahnsteigdach Ingelheim« handelt es sich um eine verzinkte Stahlkonstruktion, die auf Streifenfundamenten mit Ankern gegründet ist. Die Breite und Höhe der Konstruktion ist variabel, kann auf die jeweiligen Anforderungen der verschiedenen Projekte angepasst werden und ist bundesweit einsetzbar. Markante Bereiche können durch die Überlagerung von verschiedenen hohen Dächern architektonisch hervorgehoben werden – am Ingelheimer Bahnhof setzen erhöhte Dachelemente im Bereich des Bahnsteigzugangs sowie an der »fahr Rad! HALLE« Akzente. Die Bahn- und Bussteigdächer wurden 2004 errichtet.

Vorbildfunktion hat das 2007 eröffnete Fahrradparkhaus, dessen Konstruktion auf dem »Bahnsteigdach Ingelheim« ba-

Der Ingelheimer Ortsbus

Das Ortsbussystem in Ingelheim besteht aus drei Linien, die von der Bahntochter Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) betrieben werden. Die Ortslinie 611 verbindet auf zwei Schleifen die Stadtteile Ingelheim-Nord und Ingelheim-West sowie Ingelheim-Mitte mit dem Bahnhof. Die Ortslinie 612 verknüpft die Stadtteile Sporkenheim und Ingelheim-Nord sowie Ingelheim-Süd mit dem Bahnhof. Ergänzt wird das Angebot von Linie 613, die zusammen mit der Regionallinie 643 zwischen dem Bahnhof und dem Freizeitbad »rheinwelle« pendelt. Der Stadtteil Großwinternheim wird von der Regionalbuslinie 640 in Richtung

Nieder-Olm erschlossen. Montags bis freitags fährt der 611er bis 20.30 Uhr alle 30 Minuten, samstags bis 15.30 Uhr, und an Sonn- und Feiertagen ganztags stündlich. Die Ortslinie 612 fährt montags bis samstags tagsüber stündlich. Großwinternheim ist montags bis freitags mit 30 Fahrtenpaaren, samstags mit 14 und sonntags mit acht Fahrtenpaaren angebunden. Abends übernehmen an allen Tagen Ruftaxis den Verkehr. Auf der Linie 611 und den übrigen (Regional-)Linien verkehren überwiegend Citaro-Solobusse von Mercedes-Benz, auf der Linie 612 kommt ein Midibus des Herstellers MAN/Göppel zum Einsatz.

siert und das 300 Stellplätze bietet. Für das von der Stadt betriebene Haus, eine luftige Stahl und Betonkonstruktion mit viel Glas, gelten unterschiedliche Benutzungsregelungen: 176 Stellplätze befinden sich in einem abgegrenzten, gebührenpflichtigen Bereich, dessen Türen sich nur für die Inhaber eines Chips öffnen. Pro Woche kostet das Abstellen eines Fahrrads 2,50 Euro, für einen Monat sind es sieben Euro, und für ein Jahr kostet die Karte 70 Euro. Die Chips sind bei der Touristinformation erhältlich. Die restlichen Stellplätze sind freizugänglich. Das Fahrradparkhaus grenzt an den Bahnsteig 4, so dass in Richtung Mainz kürzeste Wege gegeben sind. Auf dem Dach befindet sich eine Fotovoltaikanlage, mit der bisher über 100.000 Kilowattstunden Strom erzeugt und über 73 Tonnen CO₂-Emissionen vermieden werden konnten.

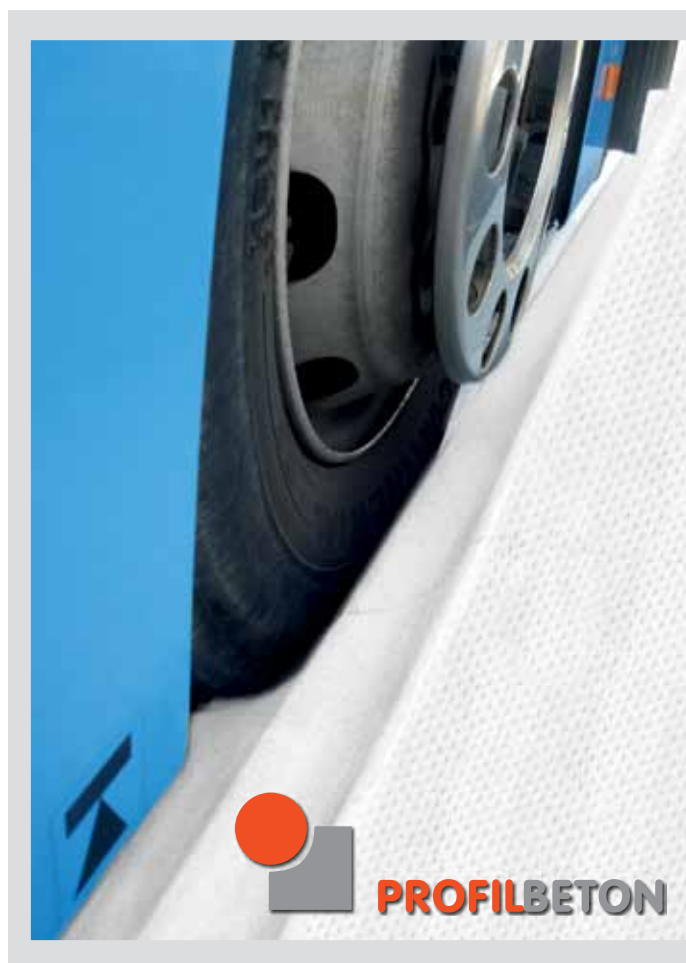
Den Abschluss der Umbauarbeiten zu einem modernen Verkehrsknoten bildet die noch laufende Sanierung des historischen Empfangsgebäudes. Das Bauwerk wird unter anderem wärmegeklämt und erhält neue Fenster und Türen.

Aufgrund der langen Bauzeit ergibt sich für den Reisenden ein zwiespältiges Bild: Das erst wenige Jahre alte Bahnsteigmobiliar ist teilweise schon stark verkratzt, die gepflasterten Bahn- und Bussteige sind von Kaugummis verklebt, die überdachten Bereiche mit Taubenkot verdreckt. Hinzu kommen im-



Die Radwege in Richtung Bahnhof enden direkt am Fahrradparkhaus, von dem es nur wenige Schritte zu den Bahnsteigen sind.

mer wieder Vandalismusschäden: Auf der Straßenseite waren die Fensterscheiben des Fahrradparkhauses Ende Juli komplett zersplittert, und ein Teil der ORN-Busse, die über Nacht auf einer eigenen Parkfläche am Bahnhof abgestellt werden, trug großflächige Graffiti. Zur Wiedereröffnung des Empfangsgebäudes (und Fertigstellung der barrierefrei ausgebauten ÖPNV-Schnittstelle) im Oktober 2011 bietet sich wohl auch eine gründliche Reinigung des gesamten Areals an. |



Kasseler Sonderbord® plus

mehr
Sicherheit

mehr
Komfort

Design
für Alle

Der Kasseler Sonderbord® plus ist eine konsequente Weiterentwicklung des international gefragten Kasseler Sonderbordes®, der für barrierefreie Haltestellen steht. Von nun an ist ein absolut stufenloses Ein- und Aussteigen möglich. Dies steigert die Sicherheit und den Komfort für alle Nutzer, einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen.

Ein weiterer Pluspunkt: Die Vermeidung von Karosseriebeschädigungen beim Anfahren der Haltestellen. Das neue Kurven-Profil des Sonderbordes® plus ermöglicht ein kontrolliertes Gleiten der Niederflurbusse zum Haltesteig, ohne Kollision.

PROFILBETON GmbH
Waberner Straße 40
D - 34582 Borken/Hess.

Telefon +49 (0)56 82 - 73 86 0
Telefax +49 (0)56 82 - 73 86 42
info@profilbeton.de | www.profilbeton.de