

Konsequent barrierefrei

Ende 2011 wurde die nur 1,8 Kilometer kurze Pfungstadtbahn reaktiviert. Am Endpunkt entstand eine stufenlose Drehscheibe zwischen ÖPNV und Individualverkehr.

TEXT: TIM SCHULZ FOTOS: REGIONALVERKEHR

Die kürzeste Nebenbahn Deutschlands ist zugleich auch eine der modernsten: Die Pfungstadtbahn, eine knapp zwei Kilometer lange Stichstrecke, die in Darmstadt-Eberstadt von der Hauptstrecke Darmstadt – Heidelberg abzweigt, wurde erst am 11. Dezember 2011 im Personenverkehr reaktiviert. Am Endpunkt in Pfungstadt, der größten Stadt des Landkreises Darmstadt-Dieburg, entstand eine barrierefreie Nahverkehrsdrehscheibe, an der zwischen Bahn, Bus, Auto und Fahrrad umgestiegen werden kann. Initiiert wurde die Wiederinbetriebnahme der Strecke von der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA), einem Zweckverband des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt. Die DADINA wurde 1997 gegründet, um den ÖPNV im regionalen Bereich zu organisieren. Mit der Pfungstadtbahn wurde erstmalig im Bereich des Zweckverbands eine Schienenstrecke reaktiviert, gleichzeitig richtete man das Busnetz neu auf die Umsteigestation Pfungstadt aus.

Wiederinbetriebnahme

Eisenbahnanschluss besitzt Pfungstadt bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts: Auf Initiative von Pfungstädter Industriellen wurde am 20. Dezember 1886 die schnurgerade verlaufende »Secundärbahn« eröffnet, gleichzeitig erfolgte die Erhebung Pfungstadts zur Stadt. Hier endete die kurze Linie in einem weitläufigen Bahnhofsgelände, das über mehrere Gleisanschlüsse verfügte. Während der Personenverkehr bereits am 30. April 1955 eingestellt wurde, hielt sich der Güterverkehr noch bis 31. Mai 1997. Von der DADINA wurde eine Wiederinbetriebnahme bereits für 2007 ins Auge gefasst, die sich wegen der notwendigen signaltechnischen Einbindung in die Hauptstrecke nach Darmstadt aber verzögerte. Abgewartet wurde schließlich die Einweihung des neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) Nördliche Bergstraße der Deutschen Bahn, das Ende November 2011 in Betrieb ging. Die neue Anlage löste das rund 50 Jahre alte Stellwerk in Darmstadt-Eberstadt ab, hier entstand ein neues Technikgebäude. Entlang der Strecke wurden 32 neue Signale errichtet, 10.000 Meter Kabelkanäle und etwa 60.000 Meter Kabel neu verlegt. Alle Weichen und Signale zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Bickenbach

(südlich von Pfungstadt) werden nun zentral vom Fahrdienstleiter in Frankfurt (Main) gesteuert. Zeitgleich mit der Inbetriebnahme des ESTW wurde auch das Gleis nach Pfungstadt freigeschaltet, sodass am 11. Dezember 2011 der Personenverkehr aufgenommen werden konnte. Insgesamt wurden für das neue ESTW 39 Millionen Euro investiert.

Die Pfungstadtbahn selbst wurde für 4,2 Millionen Euro durch die DB AG in einer Bauzeit von rund elf Monaten saniert. Davon entfallen 3,2 Millionen Euro auf die Bau- und 950.000 Euro auf die Planungskosten. Unter anderem wurden der Oberbau samt Schwellen und Schotter erneuert und zwei nicht technisch gesicherte Bahnübergänge auf freier Strecke ertüchtigt, sodass die Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von maximal 60 Stundenkilometer verkehren können. Die beiden Übergänge, ein Feldweg und ein Fußweg, erhielten innoSTRAIL-Bahnübergangsplatten des zur Kraiburg-Gruppe gehörenden Unternehmens STRAIL Verkehrssysteme. Die Vollgummiplatten mit schmaler Spurrinne ermöglichen insbesondere Fußgängern mit Kinderwagen und Fahrradfahrern ein sicheres Überqueren der Gleise. Darüber hinaus wurde eine vorhandene Brücke bei Bahnkilometer 1,16 ausgebaut und nach ihrer Generalüberholung im Instandsetzungswerk der Bahn in Konz wieder eingebaut. Des Weiteren war es notwendig, kurz vor der Endstation den Bahnübergang Eberstädter Straße neu zu bauen und mit Lichtzeichenanlagen sowie Halb- und Fußwegschranken auszurüsten. Eine Besonderheit dieses Bahnübergangs, der mit neuester Sicherungstechnik von Scheidt & Bachmann komplettiert wurde, ist die Kopplung mit einer Ampelanlage für den übrigen Straßenverkehr (BÜSTRA). Für die Stromversorgung des Bahnübergangs und der signaltechnischen Sicherung der Strecke wurden rund drei Kilometer Kabeltrassen verlegt.

Barrierefrei umsteigen

Die neue Verkehrsdrehscheibe Pfungstadt entstand auf der nördlichen Hälfte des ehemaligen Bahnhofsgeländes, nachdem auf dem südlichen Bereich bereits vor einiger Zeit ein kleines Einkaufszentrum entstanden war. An Schienen ist nur noch das Streckengleis vorhanden, das direkt hinter dem

Rechte Seite oben: Am 28. März 2012 erreicht VT 126 der VIAS GmbH den Endbahnhof Pfungstadt, rechts fahren die Anschlussbusse ab. Rechts Seite unten: Die Anlage ist barrierefrei, der Bussteig für das stufenlose Einsteigen mit dem Kasseler Sonderbord ausgestattet.





Links: Modernste Sicherheitstechnik von Scheidt & Bachmann kennzeichnet den Bahnübergang Eberstädter Straße kurz vor der Endstation. Rechts oben: Orientierung bietet die Infosäule, die auch mit einer Sprechstelle zur DADINA-Fahrgastinformation ausgestattet ist. Rechts unten: Die technisch ungesicherten Übergänge an der Strecke erhielten innoSTRAIL-Bahnübergangsplatten mit schmaler Spurrinne.

Bahnsteig an einem Prellbock endet. In die Itino-Dieseltriebzüge der VIAS GmbH, die im Auftrag der DADINA den Zugverkehr erbringt, kann stufenlos eingestiegen werden. Vom Zug sind es nur wenige Schritte zum Bussteig, der über vier Abfahrtspositionen verfügt: Die Busbuchten sind mit dem Kasseler Sonderbord des Herstellers Profilbeton ausgestattet, sodass die Fahrgäste niveaugleich in niederflurige Anschlussbusse einsteigen können. An den Fahrbahnüberquerungen zwischen Bahn- und Bussteig bzw. Bussteig und Fußwegen sind die Kantsteine abgesenkt. Das taktile Wegeleitsystem erleichtert sehbehinderten Reisenden die Orientierung. Eine Infosäule auf dem Bahnsteig weist den Weg zu den jeweiligen Busbuchten. Sowohl auf dem Bahn- als auch dem Bussteig wurden lediglich verglaste Wartehäuschen aufgestellt, auf den Bau einer Überdachung wurde verzichtet. Abgerundet wird die Anlage durch Schaukästen mit Fahrplan- und Tarifinformationen, je einen Fahrkartenautomat des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) auf Bahn- und Bussteig, überdachte Fahrradabstellplätze und einen Park-and-ride-Platz. Die optisch ansprechend gestaltete Umsteigestation – Sitzgelegenheiten, neu gepflanzte Bäume und ein Springbrunnen lockern die Atmosphäre auf – ist konsequent barrierefrei angelegt: Die dunkelroten Pflastersteine auf Bahn- und Bussteig sind völlig eben verlegt, die Busspuren geteert; Stolperfallen durch Kopfsteinpflastersteine etc. gibt es nicht.

Die Stadt Pfungstadt brachte für den Bau der 2,8 Millionen Euro teuren Verkehrsdrehscheibe rund 1,9 Millionen Euro auf, das Land Hessen steuerte den Rest über Fördermittel aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) bei. Die Pfungstadtbahn wird montags bis freitags stündlich und an Wochenenden zweistündlich befahren. Dabei verkehren die Züge ab Darmstadt Hbf: Die von der Odenwaldbahn kommenden VIAS-Itino fahren in zwölf Minuten bis nach Pfungstadt. Unterwegs wird in Darmstadt-Süd und in Darmstadt-Eberstadt gehalten. Für diese Leistungen hatte der RMV 2007 im Rahmen einer Fahrzeugnachbestellung bereits einen zusätzlichen Itino geordert. Das Busverkehrsangebot wurde auf die Ankunft und Abfahrt der Züge angepasst, die Wartezeiten betragen weniger als zehn Minuten. Neu eingerichtet wurde unter anderem die Linie K 60, die nach Gernsheim verkehrt. Mit dem Anrufsammeltaxi (AST) bietet die Stadt Pfungstadt sogar ein ganz neues öffentliches Verkehrsmittel an: Auf Anforderung fahren zur Minute 10 und 40 Anrufsammeltaxis von den 74 eingerichteten AST-Haltestellen zu Zielen innerhalb des Stadtgebiets. Fahrten sind montags bis donnerstags von fünf bis ein Uhr, freitags und samstags bis drei Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen neun und ein Uhr möglich. Der Betrieb der reaktivierten Pfungstadtbahn wird jährlich mit 900.000 Euro bezuschusst: 450.000 Euro trägt der RMV, jeweils 225.000 Euro kommen von der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. |