

Bahnhof als Ärgernis

Rundgang offenbarte viele ungelöste Probleme



Dauerbaustelle Fürther Hauptbahnhof: Momentan sind weder das Empfangsgebäude noch die Verbindungstunnel in die Südstadt oder die Infrastruktur in einem vorzeigbarem Zustand. Die Grünen-Bundestagsabgeordneten Uwe Kekeritz und Toni Hofreiter machten sich auf einem Rundgang ein Bild der ziemlich desolaten Situation.

FÜRTH - Die Probleme sind an sich alle seit längerer Zeit bekannt. In der Zusammenschau kommt eine bedenklich lange Liste an Defiziten und unerfüllten Bahnversprechen zusammen. Unter den Teilnehmern der Exkursion finden sich unter anderem Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) und des Bundes Naturschutz (BN). Außerdem sind der Senioren- und der Behindertenrat der Stadt Fürth dabei.

Toni Hofreiter, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Bundestag, nennt den momentanen Umgang der DB AG mit dem Bahnhof »lieblos«, Uwe Kekeritz bezeichnet die Hinhaltetaktik der Bahn als »Provokation«.

Besonders problematisch erscheint die mangelnde Unterstützung für behinderte Fahrgäste. »Hier hat sich seit Sommer 2009 fast nichts getan«, schimpft Behindertenrats-Vorsitzender Lothar Wüstner. Weder seien zwischenzeitlich die damals fest versprochenen Tasthilfen für Sehbehinderte angebracht worden noch gebe es vernünftige Lösungen, um die per EU-Verordnung vorgeschriebene Barrierefreiheit zu erreichen.

Wer mit dem Rollstuhl beispielsweise die erst vor wenigen Wochen fertiggestellte Rampe vom Bahnhofplatz in die Mittelhalle nutzt, um von dort per Lift zu den Bahnsteigen zu kommen, hat ein Problem: Die alten Schwingtüren sind sehr schwergängig und daher nur mühsam passierbar.

Die Rampe, die auf der anderen Seite des Bahnhofplatzes zur U-Bahn und zu den DB-Bahnsteigen führt, ist so steil, dass Rollstuhlfahrer sie praktisch nicht alleine bewältigen können. Selbst für Fahrradfahrer wird es schwierig, den Drahtesel schiebend hinunter zu bugsieren.

Wobei die »Fahrradstadt Fürth« sich am Bahnhof sowieso von ihrer stiefmütterlichen Seite zeigt. Stellplätze für Zweiräder sind direkt beim Empfangsgebäude ebenso rar, wie auf der Südseite.

Das S-Bahngleis, das dicht am Hauptgebäude entlang geführt wird, wird wohl weitere Parkmöglichkeiten vernichten. In Münster wurde aus dem gleichen Grund beim Bahnhof ein kostenpflichtiges Fahrradparkhaus geschaffen, in dem die Räder bewacht werden. Geht es nach dem ADFC, könnte man dieses Beispiel auch in Fürth umsetzen.

Toni Hofreiter rechnet vor, dass ein Bahnhof der Kategorie III im Jahr rund eine Million Euro so genannter Stationsentgelte abwirft. »Diese sollten eigentlich der jeweiligen Station zugute kommen, werden aber unter den verschiedenen Teilunternehmen der Bahn nach undurchsichtigen Methoden umverteilt«, erklärt der Verkehrsexperte Hofreiter den vorgeblichen Geldmangel für eine vernünftige Bahnhofssanierung.

Der Haupttunnel unter den Bahnsteigen wird nachts verschlossen, was auf dem Weg von der Innen- in die Südstadt zu langwierigen Umwegen etwa über die Schwabacher Straße zwingt. Den Osttunnel wollte die Stadt sogar ganz zuschütten.

1000 Personen täglich im Tunnel

Eine Analyse zeigte allerdings, dass er selbst in den Wintermonaten von durchschnittlich 1000

Personen pro Tag frequentiert wird. Extrem schwierig würde sich hier der Bau einer ergänzenden Rollstuhlrampe gestalten. Deshalb wurde eine Platz und Kosten sparende Kombination aus Aufzug und Rampe angedacht.

Uwe Kekeritz will sich in naher Zukunft für einen runden Tisch stark machen, an dem alle Parteien und Verbände teilnehmen, um auf die Bahn Druck auszuüben. »So kann es nicht weitergehen«, ist das Fazit des Politikers nach dem Rundgang.

Hans von Draminski

14.7.2010

© FÜRTHNER NACHRICHTEN

