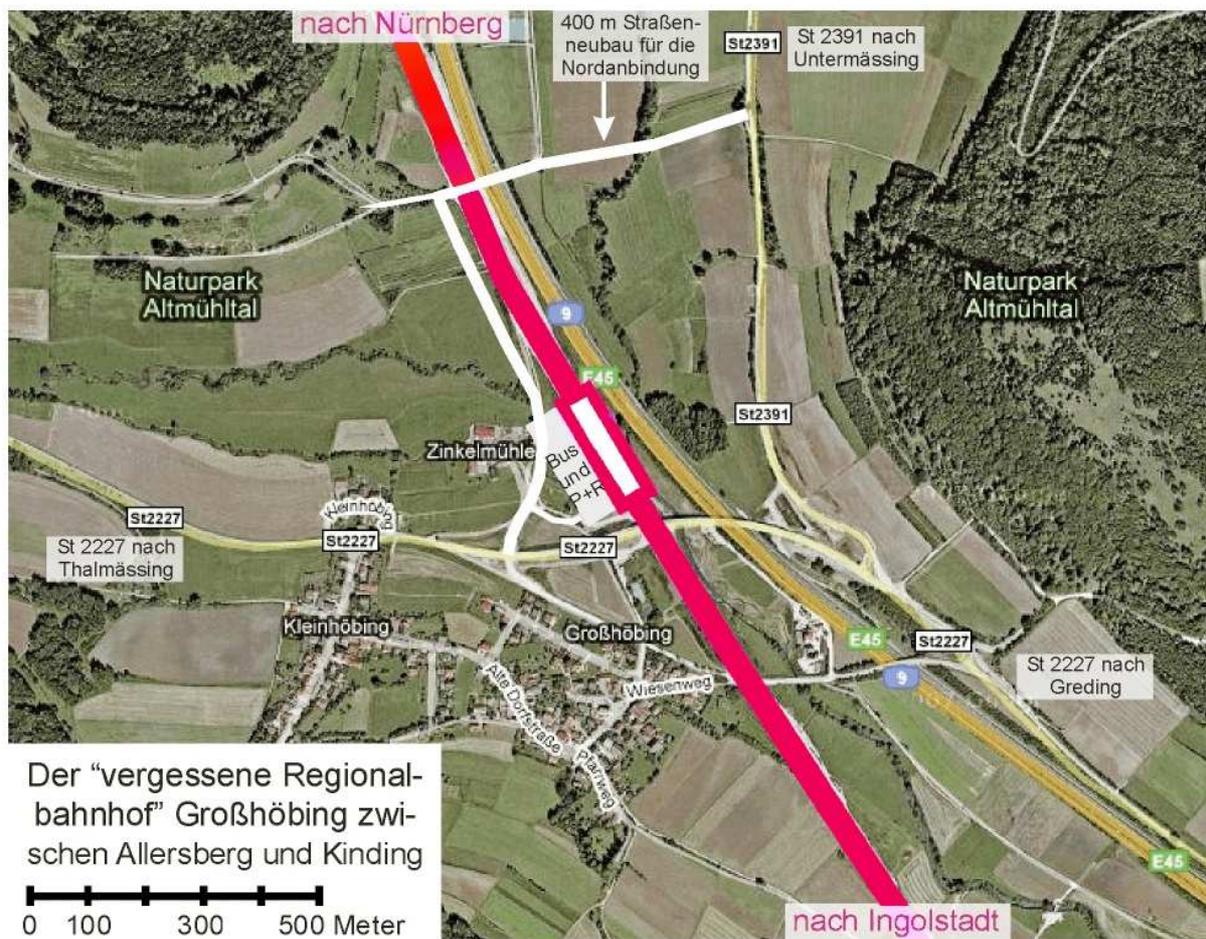


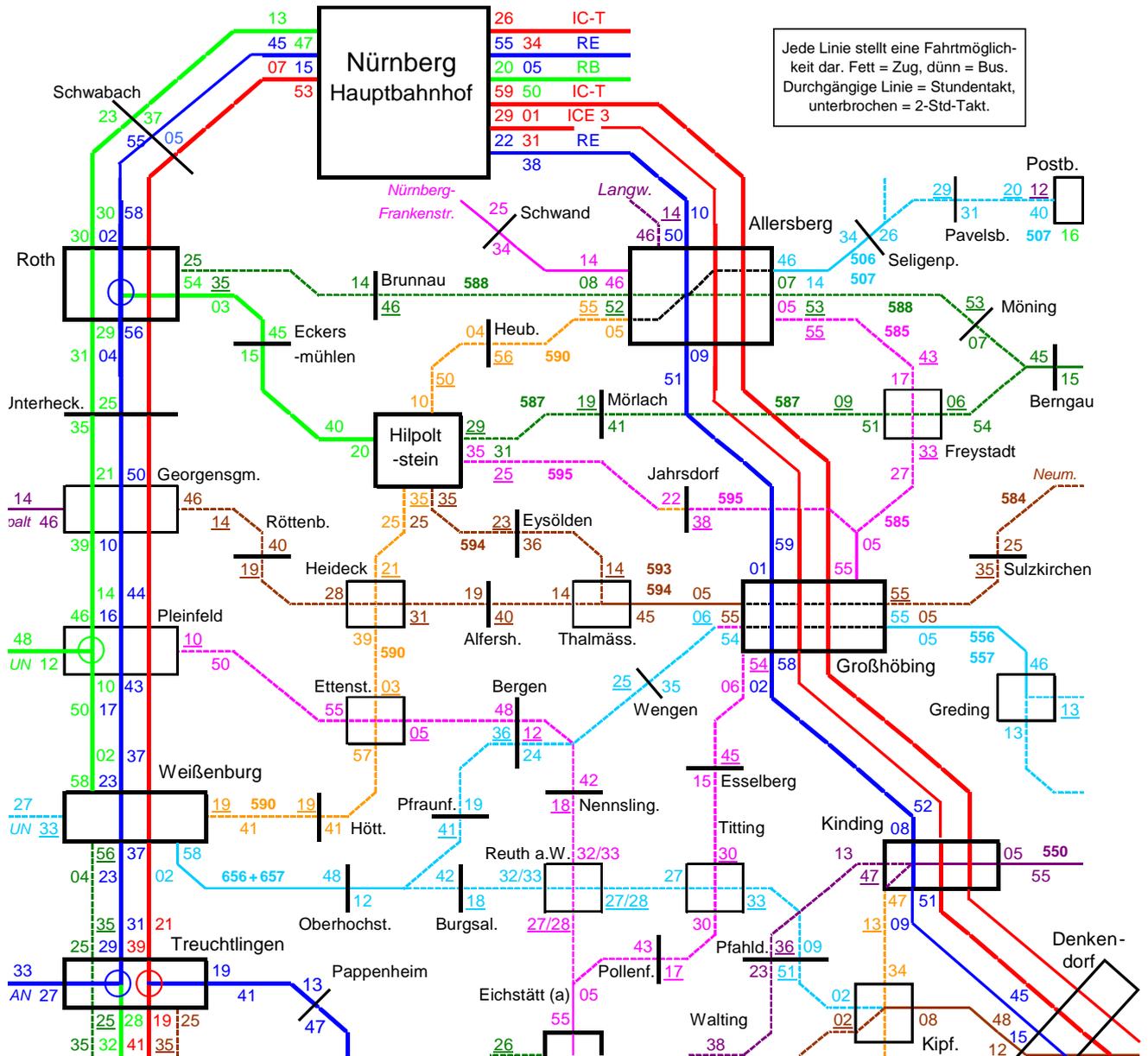
## Der „vergessene“ Regionalbahnhof Greding-Großhöbing



Aufgrund der geografischen Rahmenbedingungen begegnen sich die bis zu 200 km/h schnellen RE-Züge des München-Nürnberg-Expresses bei Greding. Derzeit leider ohne zu halten, wodurch eine Vielzahl attraktiver Umsteigeanschlüsse „verschenkt“ wird.

Dort, wo die Staatsstraße 2227 Thalmässing – Greding auf einer langen Brücke über die A9 und die ICE-Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt führt, wäre ein geeigneter Platz für den neuen Regionalbahnhof: Dort gibt es Raum für zwei Außenbahnsteige und natürlich genügend Platz für Bushaltestellen und Park+Ride-Plätze. \*)

Die Städte Thalmässing, Greding, Beilngries und Berching liegen so nah, dass viele Fahrgäste erwartet werden dürfen. Jörg Schäfer hat ein Busliniennetz skizziert, bei dem jeweils zur vollen Stunde vier Busse Anschlüsse von und zu den Zügen nach Nürnberg und Ingolstadt bieten. Ganz nebenbei entstehen dadurch auch neue direkte Busanschlüsse in der Region, die bisher nur selten und zufällig klappen. Z.B. Titting – Berching, Beilngries und Neumarkt oder Hilpoltstein – Berching und Beilngries. In der Region würde dadurch eine Netzqualität erreicht, die man in Deutschland bisher leider zumeist nur in Großstädten findet.



**\*) Anmerkung:**

Da Greding-Großhöbing kein Überholbahnhof werden soll, müssen nicht zwingend zwei zusätzliche Gleise angelegt werden. Die Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) verbietet nicht, die zwei neuen Außenbahnsteige direkt an die Streckengleise zu bauen. § 13 der EBO schreibt „nur“ vor, dass bei Zügen mit Geschwindigkeiten über 200 km/h Vorkehrungen zu treffen sind, damit sich keine Reisenden im Gefahrenbereich der Bahnsteige aufhalten.

Es gibt schon Modelle für elektronische oder mechanische Sicherungseinrichtungen, die mit Personal vor Ort oder ferngesteuert den Bahnsteig nur zu bestimmten Zeiten zugänglich machen. Erleichtert wird die Planung dadurch, dass eine Fehlfunktion nicht gleich eine Streckensperrung zur Folge hat. Sie würde „nur“ den nächsten ICE zwingen, sein Tempo im Bahnsteigbereich auf 200 km/h zu drosseln.

Greding-Großhöbing ist nicht der einzige „Regionalbahnhof light“, der in Deutschland mit dieser neuen Technik realisiert werden könnte. Der nächste mögliche Standort befindet sich nur etwa 30 km weiter südlich bei Denkendorf, und auch an der geplanten Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm könnte die Region davon profitieren. Es besteht also Interesse, kostengünstige Lösungen serienreif zu entwickeln. Ob Greding-Großhöbing dabei eine Vorreiterrolle übernimmt oder zu einem späteren Zeitpunkt von Entwicklungen profitiert, die andernorts erprobt werden spielt nur hinsichtlich des Realisierungszeitpunktes eine Rolle.