

BAHN IN'S GERSPRENZTAL ERHALTEN

Peter Castellanos, Regionalvorsitzender

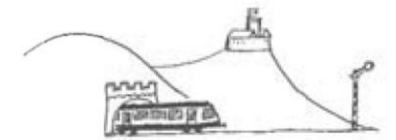
4.4.2019, Reinheim



- Bahnoption für zukünftige Generationen wahren!
- Unterstützen Sie eine nachhaltige Verkehrs- politik mit Ihrer Teilnahme & Unterschrift!



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY



Odenwaldbahn-Initiative



Fahrgastverband
PRO BAHN

Zur Person

- ▶ **Peter Castellanos, geb. 2.2.1995 in Frankfurt (M)**
- ▶ **Aufgewachsen in Bensheim**
- ▶ **2014-2018 Studium Verkehrssystemmanagement an der Hochschule Karlsruhe – Technik & Wirtschaft**
- ▶ **Seit 2018 Verkehrsplaner bei IG Dreieich Bahn GmbH, Dreieich**
- ▶ **Seit jeher interessierter ÖV-Nutzer – daher seit 2012 im Kreis Bergstraße verkehrspolitisch aktiv**
- ▶ **„Mitdenken, Mitfahren, Mitmachen“ bei PRO BAHN seit 2013, seit 2016 Vorsitzender des PRO BAHN Regionalverbandes Starkenburg e.V.**
- ▶ **Seit 2017 Sprecher des Fahrgastbeirates des Kreises Bergstraße**



Organisation PRO BAHN



- Ehrenamtlich tätiger gemeinnütziger Verein
- Auf allen Ebenen vertreten:

Mitglied im europäischen
Fahrgastverband EPF

Bundesverband
PRO BAHN e.V.

Landesverbände

Baden-
Württemberg

Bayern

Bremen

Hessen

Thüringen

Mecklenburg-
Vorpommern

Berlin /
Brandenburg

Mitteldeutschland

Niedersachsen

Nordrhein-
Westfalen

Schleswig-Holstein /
Hamburg

Rheinland-Pfalz /
Saarland

> 60 regionale bzw. lokale Organisationen

Unsere allgemeinen Ziele



- ▶ **Förderung Personen- und Güterverkehr auf Schiene**
- ▶ **Lückenloses ÖPNV-Angebot im Integralen Taktfahrplan**
- ▶ **Bürgerbeteiligung**
 - ▶ **Transparenz in Angebotsplanung**
 - ▶ **Dauerhafte Einbindung bei Vorhaben der ausführenden Stellen (z.B. RMV, VRN)**
- ▶ **Mindeststandards Nahverkehr**
 - ▶ **Tagesdurchgängige regelmäßige Verbindungen (mind. 5-1h)**
 - ▶ **Halbstundentakt Schienenpersonennahverkehr**
- ▶ **Nutzergerechte Entwicklung Schienenpersonenfernverkehr**
 - ▶ **Vollanbindung Darmstadt Hbf an Neubaustrecke**
 - ▶ **Sicherstellung bestehender Verkehrsbedienung (z.B. Stundentakt IC auf Main-Neckar-Bahn)**
- ▶ **Regionalplanerische Siedlungsentwicklung an Schienenachsen**

→ Regionale Details siehe Verkehrspolitisches Leitbild (www.pro-bahn.de/starkenburger) → ÜBER UNS



Inhalt

BAHN IN'S
GERSPRENZTAL
ERHALTEN

① Anlass der heutigen Veranstaltung

- Was ist bisher passiert?
- Schließt ein Erhalt der Bahntrasse eine Ortsumgehung für Groß-Bieberau oder dortige Stadtentwicklung aus?

② Zukunftsszenarien Gersprenztalbahn

- Warum braucht Reinheim die Zukunftsoption Gersprenztalbahn?
- Szenarien und Chancen einer Bahnreaktivierung

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

- **2.2.2018: Regierungspräsidium Darmstadt genehmigt Stilllegung der Bahntrasse von Reinheim nach Groß-Bieberau**
 - ➔ Damit entfällt nur die Betriebspflicht für die Betreiber
 - nicht jedoch der planungsrechtliche Status der Trasse („Widmung“)
- **12/2018: Nach zunehmenden Äußerungen gegen einen Trassenerhalt aus den Reihen der Kommunalpolitik in Groß-Bieberau schließen sich mehrere Verbände unter dem Motto „Bahn in’s Gersprenztal erhalten“ zusammen**
 - ➔ Ziele: Über Tragweite einer Entwidmung öffentlich informieren und Diskussionsforen zum Thema für interessierte Bürger und Entscheidungsträger anbieten

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

- **12/2018:** Nach zunehmenden Äußerungen gegen einen Trassenerhalt aus den Reihen der Kommunalpolitik in Groß-Bieberau schließen sich mehrere Verbände unter dem Motto „Bahn in's Gersprenztal erhalten“ zusammen
 - ➔ Ziele: Über Tragweite einer Entwidmung öffentlich informieren und Diskussionsforen zum Thema für interessierte Bürger und Entscheidungsträger anbieten



1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

➤ „FDP gegen Reaktivierung der Bahnstrecke“, Darmstädter Echo, 17.12.2018 (u.a.)

➤ Zentrale Thesen gegen die Bahn bzw. für die geforderte Entwidmung:

„Die noch gewidmete Trasse der Gersprenzthalbahn ...

T1) ... ist ein Hindernis gegen die geplante Ortsumgehung für Groß-Bieberau“

T2) ... hemmt die städtebauliche Entwicklung eines Gewerbegebiets im Bereich der Bahntrasse und damit die Attraktivität des Standortes Groß-Bieberau“

➔ Sind diese Sorgen bzw. damit verbundene Hoffnungen berechtigt?

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

➤ „FDP gegen Reaktivierung der Bahnstrecke“, Darmstädter Echo, 17.12.2018 (u.a.)

➤ Unsere Antwort auf die Argumente gegen eine Trassensicherung:

„Die noch gewidmete Trasse der Gersprenzthalbahn ...

1) ... ist Hindernis gegen geplante Ortsumgehung für Groß-Bieberau“

(A1.1) Fehlendes Personal bei Hessen Mobil verzögert Planung – nicht die gewidmete Bahntrasse

(A1.2) Für die Ortsumgehung Groß-Bieberau wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 5,6(!) ermittelt. Ein Kreuzungsbauwerk zur Überbrückung der Trasse wird dieses Ergebnis nicht wesentlich beeinträchtigen.

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

➤ „FDP gegen Reaktivierung der Bahnstrecke“, Darmstädter Echo, 17.12.2018 (u.a.)

➤ Unsere Antwort auf die Argumente gegen eine Trassensicherung:

„Die noch gewidmete Trasse der Gersprenzthalbahn ...

1) ... ist Hindernis gegen geplante Ortsumgehung für Groß-Bieberau“

(A1.1) Fehlendes Personal bei Hessen Mobil verzögert Planung – nicht die gewidmete Bahntrasse

(A1.2) Für die Ortsumgehung Groß-Bieberau wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 5,6(!) ermittelt. Ein Kreuzungsbauwerk zur Überbrückung der Trasse wird dieses Ergebnis nicht wesentlich beeinträchtigen.

➔ **Durch eine Bahn-Entwidmung wird die Realisierung einer Ortsumgehung um keine Sekunde beschleunigt**

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

➤ „FDP gegen Reaktivierung der Bahnstrecke“, Darmstädter Echo, 17.12.2018 (u.a.)

➤ Unsere Antwort auf die Argumente gegen eine Trassensicherung:

„Die noch gewidmete Trasse der Gersprenztalbahn ...

2) ... hemmt die städtebauliche Entwicklung eines Gewerbegebiets im Bereich der Bahntrasse und damit die Attraktivität des Standortes Groß-Bieberau“

(A2.1) Eine schnelle staufreie Anbindung in das Zentrum der Metropolregion Rhein-Main ist i.d.R. ein gewaltiges Argument FÜR eine Ansiedlung von Gewerbetreibenden und Wohnungssuchenden

(A2.2) Nicht ohne Grund wurden jahrelange finanzielle Bemühungen von Stadt & DADINA zugunsten eines Erhalts der Anschlussweiche in Reinheim angestellt und ein Votum des DADINA-Fahrgastbeirat für den Erhalt der Bahntrasse erzielt

(A2.3) Ziel Z5.1-12 des gültigen Regionalplans/FNP Südhessen 2010 sieht einen Erhalt der Trasse als Ziel der Landesplanung vor.

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

➤ „FDP gegen Reaktivierung der Bahnstrecke“, Darmstädter Echo, 17.12.2018 (u.a.)

➤ Unsere Antwort auf die Argumente gegen eine Trassensicherung:

„Die noch gewidmete Trasse der Gersprenztalbahn ...

2) ... hemmt die städtebauliche Entwicklung eines Gewerbegebiets im Bereich der Bahntrasse und damit die Attraktivität des Standortes Groß-Bieberau“

(A2.1) Eine schnelle staufreie Anbindung in das Zentrum der Metropolregion Rhein-Main ist i.d.R. ein gewaltiges Argument FÜR eine Ansiedlung von Gewerbetreibenden und Wohnungssuchenden

(A2.2) Nicht ohne Grund wurden jahrelange finanzielle Bemühungen von Stadt & DADINA zugunsten eines Erhalts der Anschlussweiche in Reinheim angestellt und ein Votum des DADINA-Fahrgastbeirat für den Erhalt der Bahntrasse erzielt

(A2.3) Ziel Z5.1-12 des gültigen Regionalplans/FNP Südhessen 2010 sieht einen Erhalt der Trasse als Ziel der Landesplanung vor.

➔ **Eine Entwidmung würde die jahrelangen Bemühungen des Trassenerhalts konterkarieren und käme damit einem Schildbürgerstreich gleich!**

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

➤ „FDP gegen Reaktivierung der Bahnstrecke“, Darmstädter Echo, 17.12.2018 (u.a.)

➤ Zentrale Thesen gegen die Bahn bzw. für die geforderte Entwidmung:

„Die noch gewidmete Trasse der Gersprenzthalbahn ...

1) ... ist Hindernis gegen geplante Ortsumgehung für Groß-Bieberau“

2) ... hemmt die städtebauliche Entwicklung eines Gewerbegebiets im Bereich der Bahntrasse und damit die Attraktivität des Standortes Groß-Bieberau“

➔ FAZIT: Es gibt keinen Grund für eine Entwidmung!

1 Anlass

➤ Was ist bisher passiert?

- **24.1.2019: Gemeinde Brensbach spricht sich in einer Resolution fast einstimmig für die Wahrung einer Reaktivierungsoption aus (1 Gegenstimme)**
- **19.2.2019: Landrat Matiaske aus dem Odenwaldkreis spricht sich öffentlich für einen Trassenerhalt aus**
- **19.3.2019: Stadt Reinheim spricht sich in einem Antrag fast einstimmig für Abwarten einer Untersuchung aus, ehe über Entwidmung entschieden wird (1 Enthaltung)**
 - Der Antrag von DKP und Reinheimer Kreis zugunsten einer bedingungslosen Ablehnung der Entwidmung wurde mit nur sehr knapper Mehrheit abgelehnt (15 Dafür, 17 Dagegen, 1 Enthaltung)



1 Anlass

- **Option „Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß-Bieberau durch Verkehrsverlagerung“**
 - **Aus Sicht von PRO BAHN noch nicht in gebotener Ernsthaftigkeit geprüft**
 - **14 000 Pkw/24h in Groß-Bieberau und Dieselfahrverbote in Großstädten sollten Anlass genug sein den Ausbau von Alternativen als erste Maßnahme zu erwägen!**

1 Anlass

- **Option „Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß-Bieberau durch Verkehrsverlagerung“**
 - **Aus Sicht von PRO BAHN noch nicht in gebotener Ernsthaftigkeit geprüft**
 - **14 000 Pkw/24h in Groß-Bieberau und Dieselfahrverbote in Großstädten sollten Anlass genug sein den Ausbau von Alternativen als erste Maßnahme zu erwägen!**
 - **Grundidee: Entlastung der Straßen/Vermeidung von Pkw/Lkw-Fahrten durch intelligente Nutzung bestehender Ressourcen**
 - Öffentliche Verkehrsmittel/Schienengüterverkehr sind durch ihren unschlagbar niedrigen Flächenverbrauch pro Person/Gütereinheit prädestiniert für die Lösung von Problemen durch hohes Aufkommen im motorisierten Individualverkehr
 - Ein ÖV/Schienengüterverkehr-Angebot wird aber nur angenommen/akzeptiert, wenn es eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr/Lkw-Verkehr bietet
 - Ziel ist es SO VIEL WIE MÖGLICH zu verlagern – nicht zu glauben ALLE Fahrten verlagern zu können



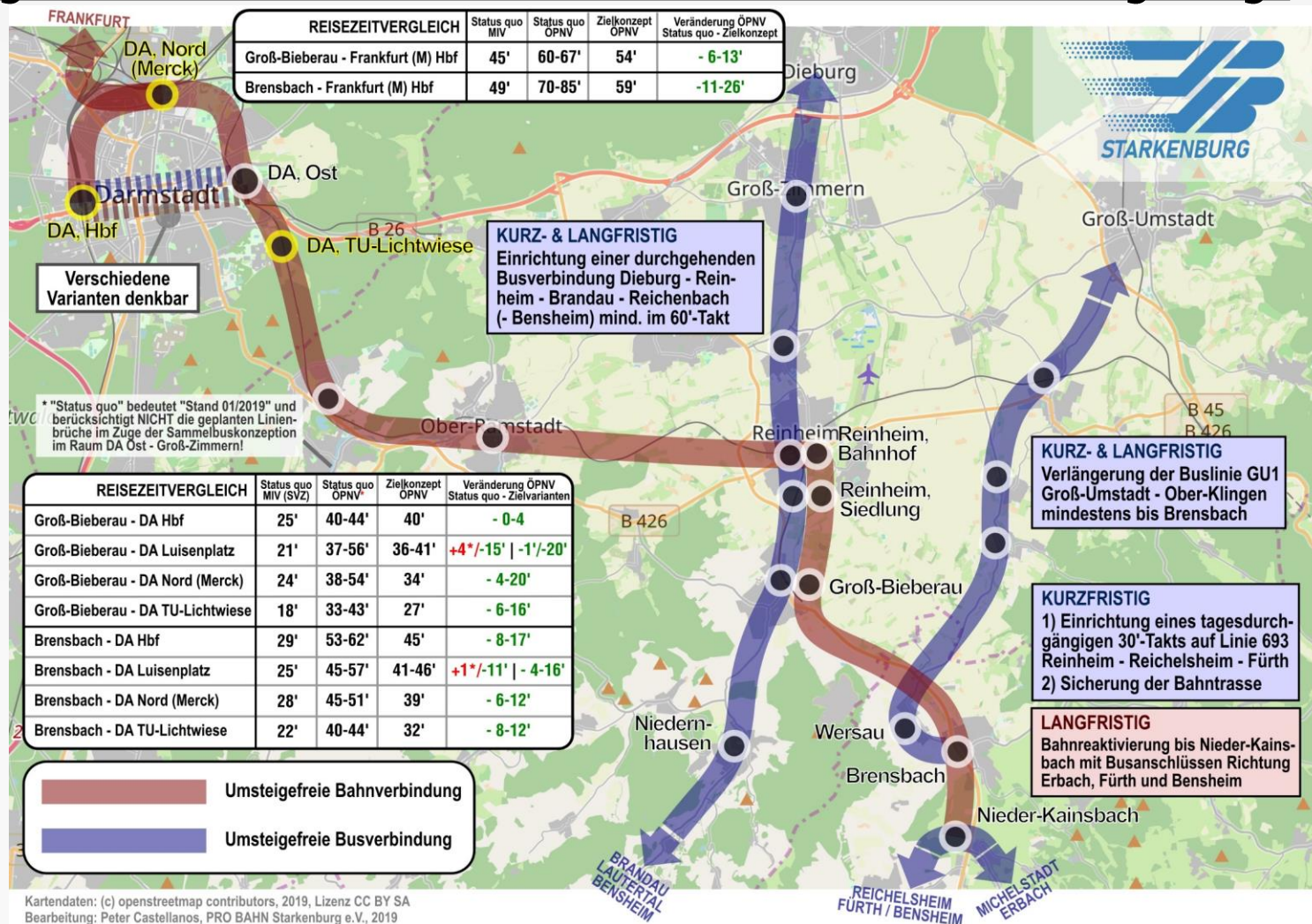
Bild: Ulrich Jaedicke

➔ **Diskussion sollte sich um die Ziele „Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß-Bieberau“ und „Wirksame Maßnahmen gegen Dieselfahrverbote in Darmstadt“ drehen – nicht um die schnellstmögliche Realisierung einer Maßnahme zu ungunsten anderer**

2 Zukunftsszenarien Gersprenztalbahn

Option „Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß-Bieberau durch Verkehrsverlagerung“

- Reisezeitvergleich zwischen MIV, ÖPNV Status quo & mögl. Zielvarianten



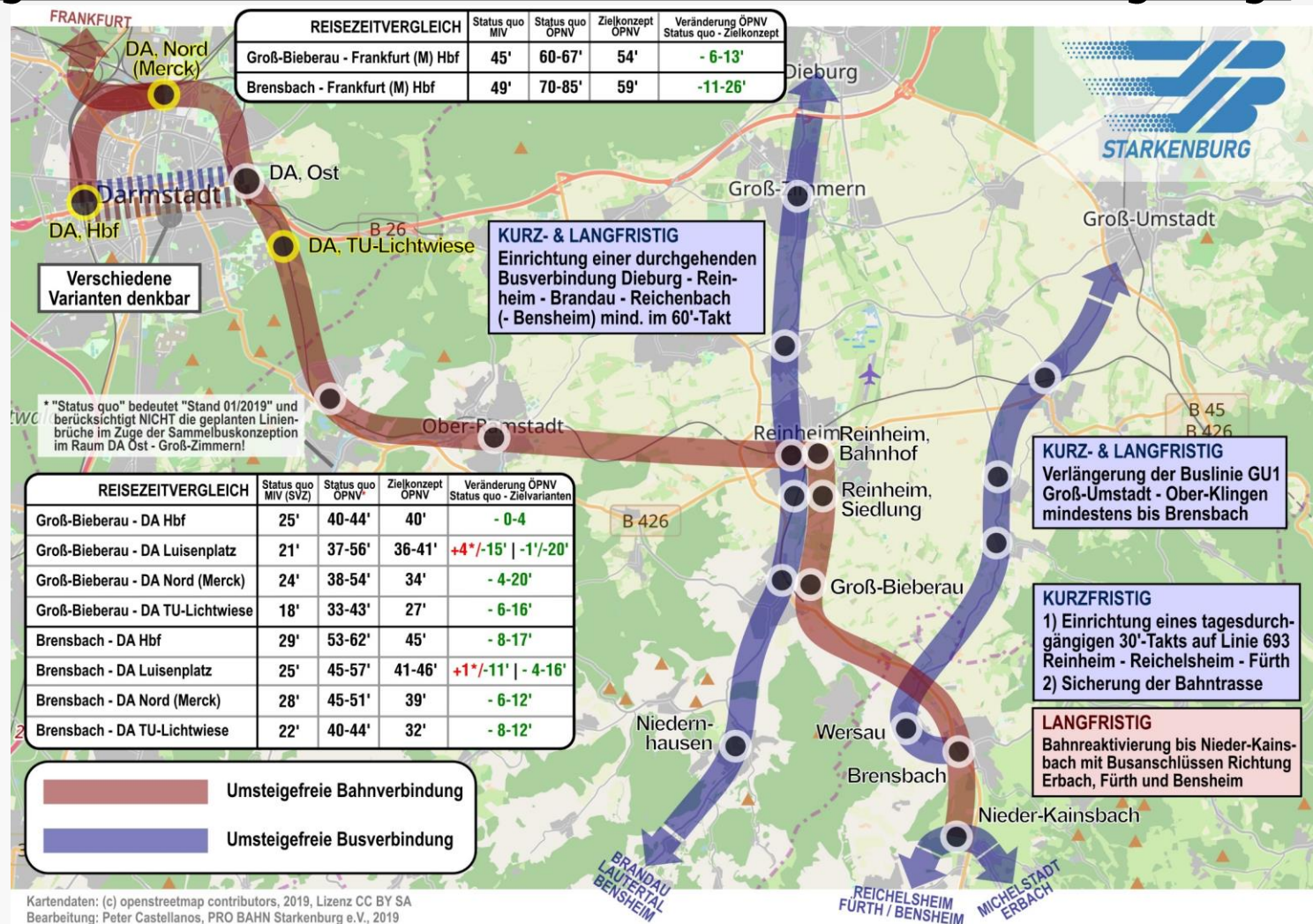
2 Zukunftsszenarien Gersprenztalbahn

Option „Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß-Bieberau durch Verkehrsverlagerung“

- Reisezeitvergleich zwischen MIV, ÖPNV Status quo & mögl. Zielvarianten

→ Es bestehen viele denkbare Varianten/Visio-
nen. Diese sind allerdings nur unter Wahrung
der verbliebenen Bahntrasse Reinheim –
Groß-Bieberau realisierbar!

→ Diskussion sollte sich um das Ziel „Entlastung
der Ortsdurchfahrt Groß-Bieberau“ drehen
– nicht um die schnellstmögliche Realisierung
einer Maßnahme zu Ungunsten anderer



2 Zukunftsszenarien Gersprenztalbahn

- **Welchen Nutzen könnte eine Reaktivierung für Reinheim stiften?**
 - **Entlastung der Park & Ride-Stellplätze und Verkehrswege im Zulauf auf DA & Ffm**
 - Herstellung neuer P+R-Kapazitäten in Groß-Bieberau für Pendler aus dem Odenwald
 - Entfall erforderlicher Pkw-Fahrten von Groß-Bieberau nach Reinheim (damit Entlastung der innerstädtischen Straßen), da ab Groß-Bieberau „exklusive Einstiegsoption“ nach Darmstadt und Frankfurt ohne Umstieg bestünde
 - **Südosten Reinheims (Bereich Königsberger Str.) könnte durch einen zusätzlichen Haltepunkt eine tägliche und tagesdurchgängige Direktverbindung nach Darmstadt und Frankfurt erhalten**
 - Zuweg zum Bahnhof (ca. 1,5 km) würde entfallen, da Leute „fast vor Ihrer Haustür abgeholt“ würden
 - Wohnstandorte in Reinheim würden noch attraktiver, als heute mit Busanbindung + Umstieg
 - Siedlungsentwicklung sollte gemäß landesplanerischer Ziele um Haltepunkte des Schienenverkehrs erfolgen; neue Siedlungsentwicklung wird leichter genehmigt, wenn leistungsfähige Anbindung besteht.

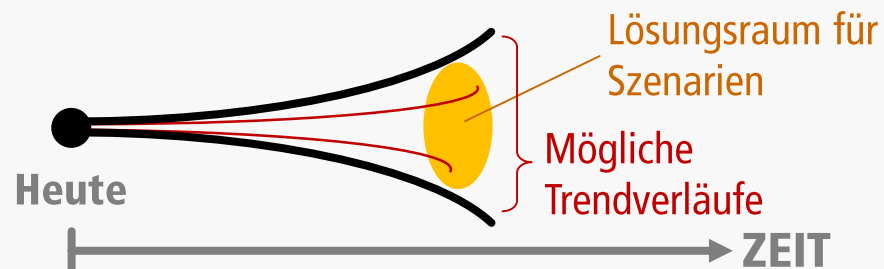
2 Zukunftsszenarien Gersprenztalbahn

➤ Grundverständnis Strategische Entscheidungen

➤ **Entscheidungen der Gegenwart müssen auf Megatrends und ökologische Rahmenbedingungen Rücksicht nehmen**

- Steigendes Interesse für den öffentlichen Verkehr bei jungen Menschen (Heute ist das Smartphone Statussymbol, nicht zwingend der eigene Pkw)
- Klimaziele lassen sich nicht erreichen wenn der Gedanke der Verkehrsverlagerung nicht ernsthaft verfolgt wird
- Der öffentliche Verkehr muss seine Stärken intensiver zur Geltung bringen (hier: Straßen-unabhängige Führung von Schienenverkehrsmitteln, um tägliche Staus zu umfahren).

➤ **Zeithorizonte & bestimmte Entscheidungen können den Lösungsraum für zukünftige Herausforderungen erheblich einschränken!**



2 Zukunftsszenarien Gersprenztalbahn

A) Bahn wird entwidmet

- Vermeintliche(!) Hoffnungen werden erfüllt
- Eine Reaktivierung wird auf unabsehbare Zeit verunmöglicht

B) Bahn wird nicht entwidmet → unsere Minimalforderung!!

➤ Option Schiene bleibt für die Zukunft gewahrt

- Siedlungsdruck/Wohnraummangel in den Großstädten entspannt sich aktuell nicht
- Mit einer Schienenverbindung kann das Gersprenztal perspektivisch zu einer regionalplanerischen Siedlungsachse entwickelt werden.
- Option auf Verlagerung des Schienengüterverkehrs von Lkw auf Bahn bleibt erhalten

→ Sofern Groß-Bieberau eine Entwidmung und Überbauung der gesicherten Bahntrasse in die Wege leitet & Erfolg damit hat wird nicht nur die eigene Entwicklung behindert, sondern auch jene des gesamten Gersprenztals!

C) Bahn wird nicht entwidmet & wird reaktiviert

- Details zu weiteren denkbaren Konzepten: Siehe Präsentation der Odenwaldbahn-Initiative

Schlusswort

➤ Die Hoffnung stirbt zuletzt!

➤ Beispiele aus Hessen

- Ehemals tot geglaubt – mit ähnlichen Argumenten fast entwidmet und z. T. überbaut – heute große Reue
- Politischer Rahmen auf Landesebene ist so gut wie nie, um in Zukunft der Kommunen zu (re-)investieren!

Fahrplan-Studie ist der erste Schritt

WALD-MICHELBACH, 09.03.2019

Im Infrastrukturausschuss der Gemeinde Wald-Michelbach wird eine mögliche Reaktivierung der Überwaldbahn beraten

Diesen Artikel Senden Drucken Leserbrief



Wald-Michelbach. Angesichts der gestiegenen Kosten für die Instandhaltung der Trasse und den Betrieb der Solardraisinenbahn rückt eine mögliche Reaktivierung der Überwaldbahn immer mehr in den Fokus. Der Kreis Bergstraße hat deshalb bei der Deutschen Bahn eine sogenannte Fahrplan-Studie in Auftrag gegeben, die Aufschluss darüber geben soll, ob die Rückkehr zum Schienenpersonennahverkehr umsetzbar ist. Als Grundlage für ein mögliches Betriebskonzept dient das Grosse-Gutachten aus dem

Als „verkehrspolitisch falsch“ und „kommunalpolitisch unvermeidlich“ bezeichnete der Vize-Landrat die 1995 erfolgte Stilllegung der Bahnlinie. „Heute würde in eine solche Strecke zweifelsohne investiert und ein attraktives Angebot realisiert“, sagte Zachow. Denn das Kundenpotenzial sei vorhanden. Der Kosten-Nutzen-Faktor sei deutlich höher als bei anderen Bahnstrecken, die bereits reaktiviert wurden. Ein Schienenverkehr könne heute durchaus effizienter sein als Busverkehr.

Die finanzielle Hürde sei ebenfalls überwindbar, denn es gebe gut gefüllte Fördertöpfe. Der finanzielle Anteil des Landes an der Reaktivierung einer Bahnlinie betrage bis zu 90 Prozent. Für die Infrastruktur-Folgekosten sei dann die Deutsche Bahn zuständig. Lärm müssten die Anlieger ebenfalls nicht befürchten: Es könnten leise, mit Wasserstoff betriebene Züge eingesetzt werden.

Weinheimer Nachrichten,
vom 9.3.2019 zur Überwaldbahn

Fährt Salzbödebahn wieder durch Gladenbach?

Fährt in 20 Jahren die Salzbödebahn wieder durchs südliche Hinterland? Der Kreis sieht dafür gute Chancen. Gladenbach verzichtet daher vorerst auf den Verkauf ehemaliger Bahn-Grundstücke.



Eine Machbarkeitsstudie soll beleuchten, ob die ehemalige Strecke der Salzbödebahn wieder belebt werden kann. Quelle: Mark Adel

Gladenbach. „Einfach mal weiterdenken“: So lautete der Appell des Ersten Kreisbeigeordneten Marian Zachow (CDU) in Gladenbach. Der Verkehrsdezernent skizzierte den Mitgliedern des städtischen Bau- und Planungsausschusses ein mögliches Betriebskonzept für eine neue Bahnlinie zwischen Niederwalgern und Hartenrod. Gladenbach könnte dabei ein wichtiges „Drehkreuz“ sein.

Seit gut einem halben Jahr überlegen Kurhessenbahn und Kreis, ob der ehemalige Streckenabschnitt der Aar-Salzböde-Bahn reaktiviert werden kann. Dazu gibt es konkrete Vorstellungen mit neuen Haltepunkten und zusätzlichen Busverbindungen. Im Sommer soll der

Oberhessische Presse
vom 14.6.2018
zur Aar-Salzböde-Bahn



*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*

Weitere Informationen



- **Blogbeitrag & weitere Infos von PRO BAHN zur Gersprenztalbahn**
 - <https://www.pro-bahn.de/starkenburg/bahn-ins-gersprenztal-erhalten/>
 - <https://www.pro-bahn.de/starkenburg/fachbeitraege/dokumentationen/>
- **Unterstützen Sie uns durch eine Spende oder eine Mitgliedschaft und bleiben Sie über die weitere Entwicklung am laufen!**
 - <https://www.pro-bahn.de/starkenburg/mitglied-werden/>
- **Besuchen Sie unsere Facebook-Seite oder Homepage mit tagesaktuellen Infos zum ÖV in der Region Starkenburg & Fachbeiträgen zur Themenvertiefung**
 - <https://www.pro-bahn.de/starkenburg/>
 - <https://www.facebook.com/PRO-BAHN-Starkenburg-eV-751111668415872/>