



Verkehrsprobleme in Mörlenbach - Lösung nur durch Umgehungsstraße möglich?

PRO BAHN moniert alternativlose Diskussion um Frage nach Lösung der Verkehrsprobleme in Mörlenbach

Bergstraße, 4.9.2014

In der langwierigen Diskussion um die Umgehungsstraße Mörlenbach (B 38a) beklagen sowohl Nutzer als auch Anlieger der B 38 die unerträgliche Verkehrssituation. Als einzige Problemlösung wird aber ein fragwürdiger Eingriff in die Natur gefordert, womöglich auch noch existenzgefährdend für einen Landwirt (Langklingerhof).

Das Problem ist offensichtlich der sogenannte „motorisierte Individualverkehr“ (MIV; vulgo: Autos), der mit seinen enormen Massen die Kapazitäten der B 38 im Weschnitztal überfordert. Während über den Neubau einer Straße diskutiert wird, vermisst PRO BAHN die Option „Verkehrsverlagerungen auf flächensparende Verkehrsmittel“, wie den ÖPNV. Deren Nutzung für potenzielle Fahrgäste, die heute vorrangig mit dem Pkw unterwegs sind, muss attraktiver werden. Statt mit veralteter Verkehrspolitik die Kapazitäten des Straßennetzes zu vergrößern, kann man so auch in der sogenannten „Fläche“ das erreichen, was in Großstädten selbstverständlich ist und langfristig gesehen viel effektiver ist:

Mehr Lebensqualität durch Verkehrsreduktion schaffen.

So wird durch Reduzieren des MIV der Parkplatzbedarf geringer, sodass man auch im Ortszentrum diese Flächen besser nutzen kann – Grünparks statt Blech. Der Lärm und Frischluftverbrauch durch Autos ist um ein Vielfaches höher als der von Bahn und Bus.

Um einen solchen Zustand zu erreichen ist es aus Sicht von PRO BAHN höchste Eisenbahn, den stiefmütterlich behandelten ÖPNV im Weschnitztal und Kreis Bergstraße grundlegend zu optimieren. Um einige Beispiele zu nennen:

- Die Weschnitzalbahn (Weinheim - Fürth/Odw) muss zurzeit im Bereich der Landesgrenze auf 20km/h herunter gebremst werden, da sich dort zwei ungesicherte Bahnübergänge befinden. PRO BAHN weist seit Jahrzehnten auf dieses Problem hin, das die Reisezeit erheblich verlängert, jedoch ohne Erfolg: Keinerlei Reaktion von DB und Politik.



- VRN und Kreis Bergstraße beauftragten den renommierten Nahverkehrsexperten Ulrich Grosse im Jahr 2000 mit einem Gutachten zur „Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn“. Er empfahl, den Nahverkehr im Weschnitztal durch zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen (u.a. Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach und Reaktivierung der Überwaldbahn) effizienter zu gestalten. Umgesetzt wurde davon nichts! Stattdessen beißt man sich an einer überbewerteten Ortsumgehung fest. Auch die Reaktivierung der Überwaldbahn könnte nachweislich Verlagerungseffekte herbeiführen. Durch die oft kritisierte Draisinennutzung ist dieser Weg zumindest für die nächsten Jahre verbaut!



Unter <http://www.pro-bahn.de/starkenburg/fach-Dateien/2000/Grosse%20Gutachten.pdf>
ist das Gutachten zur „Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn“ von Ulrich Grosse
im Internet erreichbar.



- Derzeit gibt es keine Möglichkeit von Mörlenbach per ÖPNV auf direktem Weg über die Juhöhe nach Heppenheim zu gelangen – wie es für Tausende Autofahrer täglich selbstverständlich ist. Damit ist nicht nur Bonsweiher, sondern auch der Kurort Juhöhe und der Heppenheimer Stadtteil Erbach faktisch vom ÖPNV abgehängt. Das Ruftaxiangebot ist mit dem VRN-Tarif nur teilweise kompatibel und unzureichend, gemessen am tatsächlichen Verkehrsaufkommen und der Attraktivität auf dieser Relation. Laut Nahverkehrsplan 2014-2018 sollen lediglich einige Fahrten der Linie 683 (Wald-Michelbach - Mörlenbach) nach Heppenheim im Schülerverkehr durchgebunden werden. Ein regelmäßiges Angebot im Stundentakt wäre erforderlich!

- Die Buslinie 683 (Mörlenbach - Wald Michelbach) ist derzeit mit Betriebschluss bereits zwischen 18 und 20h keine annehmbare Alternative zum Pkw. Damit wird der gesamten Bevölkerung des Überwaldes zwischen Mörlenbach und Wald-Michelbach die Möglichkeit genommen, nachts heimzukehren, sofern man nicht im Besitz eines Pkws ist. Späte Theater- oder Kinobesuche sind für rund 2500 Einwohner mit der Alternative ÖPNV unmöglich. Besonders für Jugendliche ist dies ein wesentliches Kriterium für die Qualität einer Region.

- Ein integraler Taktfahrplan im gesamten Kreis Bergstraße mit einem Taktknoten in Mörlenbach würde durch attraktive Rundumanschlüsse in alle Richtungen die Auslastung der vorhandenen Fahrzeuge zu erhöhen. Derzeit wird aufgrund der nicht vorhandenen Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach nur ein geringes Fahrgastpotenzial erschlossen, da nur wenige Anschlussbeziehungen zur Bahn bestehen. Regelmäßige, über den ganzen Tag gültige Anschlüsse in alle Richtungen sind jedoch gerade in ländlichen Regionen von elementarer Bedeutung. Dafür braucht man aber zukunftsweisende Infrastruktur für den Linienverkehr: z.B. einen Busbahnhof mit mehreren Haltebuchten (vgl. Michelstadt) statt der aktuellen Sparvariante mit nur einem Halteplatz.

Nur so kann man Abwanderung aus der Region verhindern! Die Leute wollen bewusst im herrlichen Odenwald leben, nicht im Verkehrslärm!

Dafür muss man aber die Probleme grundlegend angehen. Dazu gehören auch zusätzliche Haltepunkte für die Weschnitztalbahn, um diese für Kurzstrecken attraktiver zu gestalten - beispielsweise in Mörlenbach nahe der Abzweigung Bettenbach, am Bahnübergang Schmittgasse (nahe Schul-, Stadt- und Sportzentrum) und in Groß-Breitenbach.

Eine Elektrifizierung mit möglichem S-Bahn-Betrieb wäre vorstellbar. Während in vergleichbaren Regionen, wie dem Schwarzbach- und Elsenztal der S-Bahn-Ausbau vorangetrieben und damit die Zukunft der Region gesichert wird, setzen die hiesigen Akteure ihre Hoffnungen auf den ineffizienten Straßenverkehr.

Jugendliche brauchen bessere ÖPNV-Verbindungen – auch aktuelle Trends tendieren weg vom Auto. Gerade auf dem Land ist es wichtig, dass Unterzentren wie Mörlenbach durch oben beschriebene Maßnahmen an Attraktivität gewinnen, um nicht vollständig auszusterben. Wer immer noch glaubt, durch neue Straßen „die Zukunft“ zu sichern, ist auf dem falschen Dampfer. Die Instandhaltungskosten durch neue Bauwerke wie Brücken und Tunnels steigen ins Unermessliche und bedeuten für zukünftige Generationen nur noch mehr Belastungen. Zur Erinnerung: Wir schaffen es ja noch nicht einmal, das in den letzten Jahren schon sehr stark angewachsene vorhandene Straßennetz zu unterhalten!

Gesamtwirtschaftlich ist niemandem ein Gefallen getan, wenn man neue Straßenprojekte plant. **Stattdessen sollten diese Abermillionen geplanten Euro in Erhalt und Verlagerung investiert werden!**