

PRO BAHN

Landesverband Hessen e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



Stellungnahme

Regionalplan Südhessen /

**Regionaler Flächennutzungsplan für den Ballungsraum
Frankfurt/Rhein-Main**

Entwurf 2009

Vorbemerkung

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. beschränkt sich in seiner Stellungnahme auf Fragen der verkehrstechnischen Erschließung des Planungsraumes.

Kommentare zum Regionalplan Südhessen

Definitionen

Der Begriff der Eigenentwicklung wird nicht definiert. Eine Definition der Eigenentwicklung findet sich ebenfalls nicht im Hessischen Landesplanungsgesetz (HLPG) noch im Rahmen setzenden Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG).

Insbesondere stellt sich die Frage: Welche Flächengrößen sind daraus abzuleiten?

Kap. 3.4.1+3.4.2 Geplante Siedlungsflächen 2020

Die im Regionalplan Südhessen und für den RegFNP vorgesehenen Zuwachsflächen sind angesichts der projizierten Bevölkerungsentwicklung und vorhandener ungenutzter Flächen weit überhöht.

Daher ist einmal mehr darauf zu achten, dass Ausweisungen im unmittelbaren Einzugsbereich des schienengebundenen Personennahverkehrs erfolgen. Dieser sollte insbesondere im S-Bahn- und übrigen Regionalverkehr 1000 m nicht übersteigen. Hierbei ist zudem auf das Bedienungsangebot zu achten. Attraktiv für den Regionalverkehr ist eine Vertaktung von mindestens zwei Zügen pro Stunde und Richtung.

Angesichts der fehlenden Definition des Begriffes Eigenentwicklung besteht die Gefahr, dass eine weitere Zersiedlung durch Ausweisung von Siedlungen, insbesondere Wohnen in Räumen abseits der Schiene nicht nur diese insbesondere vor dem Hintergrund der abnehmenden Bevölkerung schwächen, sondern dem motorisierten Individualverkehr und zusätzlicher Infrastruktur für diesen Vorschub leisten.

Trotz der fehlenden Definition von Eigenentwicklung sieht PRO BAHN u.a. an den nachfolgenden Orten Handlungsbedarf bezüglich der zulässigen Siedlungsflächenerweiterungen nach Tabellen 1 und 2 des Regionalplanes.

Ort	Wohnen (ha)	Industrie+ Gewerbe (ha)	Kommentar
Einhausen	15	7	Kleinzentrum, Ordnungsraum, keine Nahverkehrsachse
Lautertal	8	< 5	Kleinzentrum, Ordnungsraum, keine Nahverkehrsachse
Lorsch	24	33	Kein Einzugsbereich von SPNV wegen Randlage Bahnhof
Pfungstadt	42	12	Kein SPNV vorhanden bzw. in Randlage (DA-Eberstadt)
Trebur	24	25	Ordnungsraum, keine Nahverkehrsachse, kein SPNV vorhanden
Beerfelden	15	17	Ländlicher Raum, Grundzentrum, kein SPNV vorhanden

Im Falle von Orten wie Beerfelden, Trebur, Einhausen und Lautertal ist die Höhe der Eigenentwicklung zu hinterfragen, denn sie liegen weder an einer Nahverkehrs-/Siedlungsachse noch ist eine andere Begründung für eine erhöhte Ausweisung von Flächen ist statthaft.

Die weitere Gruppe umfasst Orte an einer Nahverkehr- und Siedlungsachse, wo nach Grundsatz 3.3-7 „Die weitere Siedlungsentwicklung in den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen ... mit Betrieb und Ausbau des ÖPNV, insbesondere auf der Schiene, abzustimmen“ ist bzw. „Neue Baugebiete sollen möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV ausgewiesen werden“.

Beispiel hierfür sind Pfungstadt und Lorsch. Während im ersten Fall eine SPNV-Erschließung (noch) nicht vorhanden ist und ein Haltepunkt in Darmstadt-Eberstadt eher am Rande liegt, erfüllt Lorsch zwar als Mittelzentrum im Verdichtungsraum an einer Nahverkehrsachse wichtige Kriterien. Angesichts des Leitbildes einer Verzahnung von Siedlung und Verkehr mit prioritärer Förderung des Umweltverbundes ist zu fragen, ob das derzeitige Regionalzugangebot von 1 Zug pro Stunde und Richtung bis 20 Uhr an Werktagen außer Samstag attraktiv ist, um die neue Bevölkerung zum Bahnfahren zu bewegen. Große Teile der neuen Lorsch Siedlungsgebiete liegen sehr weit entfernt vom bestehenden Bahnhof am nördlichen Ortsrand.

Die Entwicklung in die andere Richtung zu forcieren, d.h. eine zu massive Ausweitung von Flächen für Industrie und Gewerbe, wie es die Stadt Bensheim mit einer vorgesehenen Aufnahme von zusätzlichen 28 ha beabsichtigt¹, ist gleichfalls schädlich für die räumliche Entwicklung, da eine zusätzliche Entflechtung von Wohnen und Arbeiten im Siedlungsraum und eine Zunahme von Brachflächen zu befürchten sind. Im Falle Bensheims ist zudem ein wenig integriertes Gebiet am Stadtrand im Anschluss an ein bestehende Gewerbegebiet anvisiert. Die Tendenz geht eher in Richtung einer Verringerung des Flächenbedarfs durch Konzentration der Flächen und zudem Abnahme der Beschäftigung infolge des demografischen Wandels.

Zu Kap 5.1 Schienenverkehr

Zu Z 5.1-3

Das bei dem Raumordnungsverfahren betreffend die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein-Neckar gefundene Ergebnis (Vorzugsvariante) der Führung der Strecke über Darmstadt Hbf (so auch der Gesetzestext des gültigen Bundesschienenwegeausbaugesetzes) sollte noch stärker bei der Begründung in Z 5.1-3 zum Ausdruck gebracht werden.

Begründung: In der gegenwärtigen Diskussion im Raum Darmstadt ist es einigen Politikern nicht klar, welch enormen Vorteil es aus raumordnerischen, verkehrsmäßigen und umweltbezogenen Gründen bedeutet, wenn die gesamte Strecke über Darmstadt Hbf geführt wird. Nur bei Anbindung der gesamten Region um Darmstadt (früher Starkenburg) im Darmstädter Hauptbahnhof werden die notwendigen Fahrgastzahlen für einen ICE-Haltepunkt dort erreicht. Ein mehrfaches Umsteigen auf zum Teil andere Verkehrsmittel in Darmstadt wird dazu führen, dass für Reisende im regionalen Schienenverkehr, z.B. aus Bensheim, Dieburg, Groß-Gerau oder Reinheim, ein Haltepunkt des ICE in Darmstadt, der sich nicht am Hauptbahnhof befindet, uninteressant ist.

Zu Z5.1-7

Wir schlagen vor den Wortlaut zu ergänzen:

Zur Verbesserung der Anbindung des südhessischen Wirtschaftsraumes ist eine direkte Schienen-nahverkehrsverbindung aus dem Raum Bergstraße über den Hauptbahnhof Darmstadt zum Frankfurter Flughafen **mit qualitativ hochwertiger Bedienung im RMV-Tarif** zu realisieren.

Wir verweisen hierzu auf:

PRO BAHN LV Hessen, Stellungnahme zum Entwurf Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLPG - Erweiterung Flughafen Frankfurt Main, 25.09.2005 (liegt als PDF-Datei bei)

¹Bergsträsser Anzeiger vom 1.8.2007

http://www.morgenweb.de/region/bensheim_zwingenberg/20070801_srv0000001150629.html

zu Z5-1.9

Die Verlängerung der S1 von Ober-Roden nach Dieburg sollte nochmals in Betracht gezogen werden. Alternativ Halbstundentakt ganztägig auf der Dreieichbahn auch im Abschnitt Ober-Roden – Dieburg.

Begründung: Der heutige gebrochene Verkehr mit Umsteigen in Buchschlag-Sprendlingen von S3 oder in Ober-Roden von S1 zur Dreieichbahn mit Taktausdünnung auf Stundentakt ab Ober-Roden ist nicht geeignet, unter den Berufspendlern in den Ballungsraum einen hohen Modal Split zu erreichen. Potential ist mit P+R aus dem angrenzenden Raum, der Hochschule Darmstadt in Dieburg und der Telekom-Niederlassung Dieburg vorhanden.

RB 16: Es fehlt die Elektrifizierung und Verlängerung der S 5 nach Friedberg.

Begründung: Entlastung der stark belasteten S6, mögliche Entlastung beim geplanten drei- bis viergleisigen Ausbau an der Main-Weser-Bahn.

zu Z 5.1-12 Neue Haltepunkte

Neuer Haltepunkt Frankfurt-Ginnheim (S 6): Hier sollte ein Verweis auf Knotenpunkt mit U1 angebracht werden.

Caltex-Gelände Raunheim: Sicherung der Schienenanbindung mit Haltepunkt.

Erlensee Fliegerhorst: Auch hier sollte geprüft werden, ob eine SPNV-Anbindung möglich ist.

Die im Entwurf aufgeführten neuen Haltepunkte liegen alle im Gebiet des RMV. Für den VRN-Bereich, den Kreis Bergstraße, werden keine neuen zusätzlichen Haltepunkte genannt. Auch im Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße findet sich keine Planung zusätzlicher Haltepunkten.

Das Standardwerk "Verkehrswesen in der kommunalen Praxis" von Kolks / Fiedler gibt auf Seite 248 als Richtwert für Haltestellenabstand von S-Bahnen Richtwerte von 600 m bis 2500 m an. Laut VRN gelten Weschnitztal- und Nibelungenbahn als S-Bahn-Zubringer. Damit würden diese Richtwerte hier mindestens gelten, wenn nicht noch engere Haltestellenabstände sinnvoll wären.

Ob sich zusätzlich Halte verwirklichen lassen, hängt zum einen davon ab, ob die Fahrzeuge genügend beschleunigungsstark sind und zum anderen, ob im Fahrplan ausreichend Zeit zur Verfügung steht. Letztlich wird der Fahrplan von der Schieneninfrastruktur mit Ausweichen und Streckengeschwindigkeit mitbestimmt.

Bei verschiedenen Bahnen, z.B. der AVG Karlsruhe, haben sich Bedarfshaltestellen bewährt. Fahrgäste im Zug und an den Haltestellen können dem Fahrer per Drucktaste den Haltewunsch signalisieren.

Die Strecke Weinheim-Viernheim wird seit 2004 wieder für den SGV genutzt, die Wiederaufnahme des Personenverkehrs wäre also eine zusätzliche Maßnahme zur Sicherung der Strecke.

Bestehende und vorgeschlagene Haltepunkte Kreis Bergstraße

Bahnstrecke	Bestehende HP	Vorgeschlagene HP
NBS Rhein-Main / Rhein-Neckar		Bf. Lorsch-West am Kreuzungspunkt ICE-Trasse mit Nibelungenbahn
Main-Neckar-Bahn		Im hessischen Bereich wäre ein HP Bensheim Schulzentrum für die Main-Neckar-Bahn wünschenswert.
Nibelungenbahn (Bensheim – Worms)		Bei Verlängerung der Nibelungenbahn bis Bensheim-Auerbach wäre der HP Schulzen-

Bahnstrecke	Bestehende HP	Vorgeschlagene HP
		trum auch für die Nibelungenbahn möglich.
	Bf Bensheim	
		HP Bensheim-Süd (bei Firma Sirona)
	Bf Lorsch	
	HP Riedrode	
		HP Bürstadt-Sportpark
	Bf Bürstadt	
		Hofheim-Ost
	Hofheim Bf	
	Worms Brücke	
	Worms Hbf	
Weschnitztalbahn (Weinheim – Fürth)	Bf Weinheim	
		HP Nord-Stadt, nach Bahnübergang ehem. B 3 (Nibelungen-Viertel)
		HP Weinheim Tal (hatte bis 1970 existiert, seit neuem Bebauungsgebiet „Hildebrandsche Mühle“ wieder sinnvoll)
		HP Birkenau Tuchbleiche (geplantes Neubaugebiet Wachenberg)
	Bf Birkenau	
		HP Hornbach Herrenwiese (Freizeit- und Gewerbegebiet, Freibad)
	HP Reisen	
		HP Mörlenbach Lessingstraße
	Bf Mörlenbach	
		HP Mörlenbach Schmittgasse (Nähe Rathaus) (wird seit vielen Jahren u.a. von

Bahnstrecke	Bestehende HP	Vorgeschlagene HP
		der Gemeinde gefordert)
		HP Mörlenbach Groß-Breitenbach (Einkaufszentren, Aldi, Edeka u.a.)
	HP Zotzenbach	
		HP Rimbach Reitplatz (Gymnasium Martin-Luther-Schule)
	Bf Rimbach	
	HP Fahrenbach	
	Bf Fürth	
Bei Reaktivierung der Überwaldbahn (Mörlenbach - Wald-Michelbach)	Bf Mörlenbach	
		HP Mörlenbach Arbeitsamt (Ortsmitte)
	Ehem. HP Weiher (Straße nach Ober-Mumbach)	
		HP Weiher-Ost (Weiherer Viadukt)
		HP Kreidach Unterdorf
	Ehem. HP Kreidach Bf	
	Ehem. Bf Ober-Wald-Michelbach	
		HP Wetzkeil (Einkaufszentrum)
	Ehem. Bf Unter-Wald-Michelbach	
Bei Reaktivierung der Strecke Weinheim – Viernheim	Bf Weinheim	
		HP Weinheim Rosenbrunnensstraße (St. Barbara-Brücke, HP von OEG und S-Bahn Rhein-Neckar)
		HP Weinheim Waidallee (Miramar, Weinheimer Messplatz)

Bahnstrecke	Bestehende HP	Vorgeschlagene HP
		HP Weinheim West-Stadt (Verknüpfung mit Bussen des Weinheimer Stadtverkehrs)
		HP Viernheim Weinheimer Straße (Verknüpfung mit OEG)
		HP Viernheim Bannholzgraben (Neubaugebiet)
		HP Viernheim Wiesenstraße
	Ehem. Bf Viernheim	

zu Z 5.1-13 und Hauptkarte

Die Liste der für Wiederinbetriebnahme zu sichernden Trassen sollte um die folgenden Strecken ergänzt werden. Die Streckenverläufe sollten entsprechend in voller Länge in der Karte dargestellt werden.

➤ (Weinheim) - Viernheim

Begründung:

Die Entwicklungsachse Mannheim - Viernheim - Weinheim – Fürth wird vom SPNV ungenügend bedient. Ein Grund für die schlechte bzw. fehlende Einbindung in das Schienennetz ist sicher die Grenzlage zwischen Hessen und Baden-Württemberg. Die aufstrebende 33 000 Einwohner zählende Stadt Viernheim wird heute lediglich von der OEG angefahren.

Der Vorschlag aus der Mannheimer Studie aus dem Jahr 1991 „MVG 2000“, die OEG auf einem Drei-Schienen-Gleis auf der Normalspurtrasse über Weinheim ins Weschnitztal weiter zu führen, wäre folgerichtig und zu begrüßen, wenn die OEG eine angemessene S-Bahn-ähnliche Erschließung der Verkehrsachse wäre. Das trifft aber nicht zu. Der Vorschlag verschwand dem entsprechend wieder, ohne weiter beachtet zu werden.

Die OEG ist praktisch eine Straßenbahn mit eingeschobenen Überlandstrecken. In Mannheim und Heidelberg fährt sie auf den Straßenbahnnetzen. Geschwindigkeit, Haltestellenabstand und Fahrtlänge der Fahrgäste usw. entsprechen Straßenbahnen. In Viernheim fährt die OEG auch leider nur in Randlage, mehrere hundert Meter entfernt von wichtigen Zielen.

Eine angemessene SPNV-Erschließung Viernheims kann langfristig nur durch zusätzliche Einbindung in das Normalspurnetz gelingen, bzw. durch Anbindung an die S-Bahn-Netze Rhein-Neckar und Rhein-Main. Dafür muss zunächst die noch vorhandene Trasse Weinheim - Viernheim für zukünftigen Personenverkehr gesichert werden.

Die Strecke Weinheim-Viernheim wird seit 2004 wieder für den Güterverkehr genutzt, und das nicht einmal in voller Länge. Die Nutzung als Güterstrecke wurde und wird gelegentlich in Frage gestellt. Eine Sicherung in der Regionalplanung ist deshalb umso wichtiger, um die Trasse langfristig für den SPNV zu erhalten.

Zu prüfen wäre, wie eine Weiterführung der SPNV-Trasse Weinheim-Viernheim zur Riedbahn, bzw. Östlichen Riedbahn zu realisieren wäre. Eine andere Möglichkeit wäre eine Führung neben der zukünftigen Neubaustrecke. Richtung Mannheim und /oder Richtung Lampertheim.

➤ Mörlenbach – Wahlen (Überwaldbahn)

Statt wie im Entwurf aufgeführt: Mörlenbach – Wald-Michelbach

Begründung:

Die Überwaldbahn war im letzten Regionalplan 2000 von Mörlenbach bis Wahlen gesichert. Sie

sollte in dieser Länge auch gesichert bleiben und nicht wie im Entwurf nur bis Ober-Waldmichelbach, denn das hieße, die Trasse praktisch vor dem eigentlichen Ort Wald-Michelbach enden zu lassen. Die Schienen sind auch noch über Ober-Waldmichelbach hinaus vorhanden. Sie enden zurzeit im Bahnhof Unter-Waldmichelbach. Von Unter-Waldmichelbach bis Wahlen (Ortsteil von Grasellenbach) ist die Trasse Freizeitweg.

Die modernen SPNV-Netze wie Frankfurt, Stuttgart, Karlsruhe und auch Rhein-Neckar sind über die Erwartungen hinaus erfolgreich und bauen schneller und weiter aus, als noch vor zehn oder zwanzig Jahren angenommen wurde. Es ist wahrscheinlich, dass Strecken, die heute noch als S-Bahn-Zubringer eingestuft werden, mittelfristig in die Netze eingegliedert werden.

Zurzeit wird in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz die Einbindung von Nebenstrecken in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar geplant, denen die Überwaldbahn an Potential mindestens gleichkommt.

Wald-Michelbach und Grasellenbach brauchen die Strukturverbesserung durch eine Bahnanbindung dringend, insbesondere nach der Insolvenz des größten Arbeitgebers Wald-Michelbachs, Fa. Coronet. Die Pendler aus dem Überwald fahren zum größten Teil nach Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt und Heidelberg zur Arbeit. Da die Verkehrsverbindungen in diese Zentren unzumutbar schlecht sind, nehmen Abwanderung, Arbeitslosigkeit und Überalterung der Bevölkerung überproportional zu.

Auch für die Neuansiedlung von Betrieben ist die Schienenanbindung wichtig, u. a. weil größere Betriebe bei einer Ansiedlung Bahnanschluss erwarten. Ebenso würde der Tagestourismus bei guten SPNV-Verbindungen vom Überwald in die Großstädte wieder Auftrieb erhalten.

Die Umwandlung der Trasse zu einer Draisinenstrecke, wie sie auch diskutiert wird, hätte hingegen kaum positive Effekte für die örtliche Wirtschaft und Gastronomie und brächte auch keine Entlastung für die Straßen.

➤ Strecke Lampertheim - Rosengarten

Sie sollte im Interesse der Region für die Industrie vor Ort erhalten werden. Güterverkehrsstrecken sind zwar langfristig enorm wichtig, aber kurzfristig durch Vorhaben der (Kommunal-)Politik oft bedroht.

➤ Verbindungskurve von der Odenwaldbahn zum Bf Kranichstein

Begründung: Der Rangierbahnhof Kranichstein wurde 2007 von DB Netz auf Betreiben zahlreicher privater EVU wieder in Betrieb genommen. Sobald ein privates EVU den SGV auf der Odenwaldbahn wieder aufnimmt, wird es diese Verbindungskurve nutzen wollen, da ansonsten bis nach Darmstadt Hbf gefahren und dort zeitraubend und kostentreibend rangiert werden muß.

Ergänzungen zu G5.1-2, G5.1-14 ff: Schieneninfrastruktur für Integralen Taktverkehr und Entflechtung von Nah- und Fernverkehr

Daß Integrale Taktfahrpläne angestrebt werden sollen, ist sehr zu begrüßen. Allerdings reicht die vorhandene Schieneninfrastruktur im Kreis Bergstraße dafür vieler Orts nicht aus. Deshalb und auch in Hinblick auf die kommenden S-Bahn-Erweiterungen möchten wir die folgenden Maßnahmen vorschlagen:

- Nibelungenbahn Bensheim - Worms
 - Um flexibleren Betrieb und Takt zu ermöglichen, sollte die Strecke zwischen Lorsch und Bürstadt zweigleisig ausgebaut werden. Die Hessische Seite sollte sich für den Erhalt der Gleisharfe Worms einsetzen, um in Zukunft durchgehende S-Bahn-Wagen von der Nibelungenbahn Bensheim-Worms nach Mannheim zu ermöglichen. Zurzeit endet die Nibelungenbahn auf einem Stumpfgleis. („Wild-West-Bahnhof“).
 - Bensheim plant zurzeit den Umbau des Bahnhofs und es ist zu befürchten, dass z.B. beim Neubau der Bahnsteige zukünftig benötigte Erweiterungen der Gleisinfrastruktur nicht berücksichtigt werden. Nötig sind eine Gleisharfe in Richtung Darmstadt und eine Gleisharfe in Richtung Mannheim, so dass Züge von der Nibelungenbahn in Bensheim an die Züge in die Zentren angekopelt werden können.

- Bei der zu erwartenden Zunahme des Schienengüterverkehrs erscheint außerdem ein fünftes Durchgangsgleis mit Bahnsteigkante erforderlich. Dafür sollte Gelände durch entsprechende Planungen reserviert werden.
 - Es empfiehlt sich die Durchbindung der Nibelungenbahn bis Bensheim-Auerbach wegen eines neuen Haltepunkts Schulzentrum zwischen Bensheim-Auerbach und Bensheim, bzw. dafür der dreigleisige Ausbau der Main-Neckar-Bahn zwischen Bensheim-Auerbach und Bensheim. So kann erreicht werden, dass die Verkehre auf der Nibelungenbahn und der Main-Neckar-Bahn sich nicht gegenseitig den Takt stören.
- Weinheim - Fürth
 - Die Weschnitztalbahn endet zurzeit in Fürth eingleisig. Um einen flexibleren Fahrplan zu ermöglichen, z.B. um Fahrzeuge abzustellen oder lokbespannte Züge für Sonderverkehre umsetzen zu lassen, ist ein Ausweichgleis erforderlich. Dafür ist dringend die Planung der Gemeinde Fürth zu revidieren.
 - Der Bahnhof Mörlenbach sollte als Kreuzungs- und Abzweigbahnhof für die Überwaldbahn nach S-Bahn-Standard, also flügelungstauglich, ausgebaut werden. Für die dafür nötige Verschiebung in den Süden ist Gelände zu reservieren. Voreilige Verkäufe und Entwidmungen sollten rückgängig gemacht werden.
- Bahnhof Biblis
 - Auch der Bahnhof Biblis sollte flügelungstauglich für Regionalexpresse ausgebaut werden. Es wäre sinnvoll, wieder durchgehende Verbindungen Frankfurt - Worms zu ermöglichen.
- Elektrifizierung von vereinzelt Dieselstrecken
 - Untersuchungen (z.B. in Rheinland-Pfalz) waren zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich langfristig rentiert, vereinzelt Dieselstrecken zu elektrifizieren. Im Kreis Bergstraße sollte dementsprechend Elektrifizierung und Ertüchtigung der Nibelungen- und Weschnitztalbahn mit dem Ziel der S-Bahn-Tauglichkeit untersucht werden.

Zu G5.1-22

Positiv ist der Planungshinweis unter G 5.1-22, der eine Aufwertung der Odenwaldbahn mit der Schaffung einer überregionalen Verbindung vom östlichen Rhein-Main-Raum in die Räume Heilbronn und Stuttgart zum Gegenstand hat (Verbindung Frankfurt-Hanau-Babenhausen-Erbach-Eberbach-Heilbronn-Stuttgart). Dieser sollte aber in seiner Verbindlichkeit erhöht werden.

Begründung:

Der Verkehr auf der seit Oktober 2008 im Zielkonzept bedienten Odenwaldbahn Darmstadt/Hanau-Groß-Umstadt Wiebelsbach-Erbach-Eberbach konnte das Fahrgastaufkommen durch das gute Fahrplanangebot sowie die deutlich erhöhte Pünktlichkeit (diese liegt u.a. in der Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 100-120 km/h begründet) maßgeblich gesteigert werden. Auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn könnte das Reisendenaufkommen noch weiter entwickelt werden. Hierzu müssten die durchgehenden Odenwald-Neckar-Regionalexpresszüge Frankfurt-Hanau-Erbach-Eberbach-Heilbronn-Stuttgart wieder eingeführt werden. Wenn hier Durchgangsverbindungen mit attraktiven Fahrzeiten im Regionalverkehr geschaffen werden, so dürfte diese Verbindung einen enormen Zuspruch erfahren. Der Grund liegt u.a. darin, dass die DB AG nunmehr mit dem „Quer-durchs-Land-Ticket“ und dem „Schönen-Wochenende-Ticket“ an allen Tagen bei Benutzung von Regionalzügen Fahrkarten zu günstigen Preisen für weiter reisende Fahrgäste anbietet. Die bis 2004 verkehrenden Odenwald-Neckar-Eilzüge (zum Schluss Regionalexpresszüge) waren in den letzten Jahren an den Wochenenden bereits sehr gut ausgelastet, weil sie schon damals mit dem „Schönen-Wochenende-Ticket“ der DB AG benutzt werden konnten. Bei Schaffung einer solchen überregionalen Verbindung würden die verkehrsmäßige Erreichbarkeit und die Attraktivität des östlichen Rhein-Main-Raums und des Odenwaldes bei wahrscheinlich geringen Investitionen an der Strecke (möglicherweise müsste lediglich eine ferngesteuerte Kreuzungsmöglichkeit zwischen Erbach und Eberbach gebaut werden) weiter verbessert werden.

Zu Kap. 5.3 Güterverkehr

Das nachfolgende Ziel sollte ggf. ergänzt werden um den Hinweis auf andere Flächen wie z.B. Tri-modalport Frankfurt-Höchst, Darmstadt Hbf.

Z5.3-1 Für regionale Logistikzentren stehen die Häfen in Gernsheim, Hanau, Gustavsburg und Wiesbaden-Schierstein zur Verfügung.

Ziel der Regionalplanung sollte es ebenfalls sein, Flächen für den Güterumschlag an den vorhandenen Güterverkehrsstellen vorzuhalten.

Ebenfalls ist auf die Freihaltung von Flächen zur Erschließung geeigneter Industrie- und Gewerbegebiete zu achten.

Zudem ist analog zu Grundsatz G3.4.2-3 die Infrastruktur für Güterverkehr auf der Schiene leistungsfähig zu halten.

Die Probleme des Güterverkehrs werden im Planungsentwurf nur ganz allgemein angesprochen. Es scheint in Südhessen keine konkreten Pläne und Aktionen zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene zu geben. Dabei können Politik und Verwaltung auch für die Förderung des Schienengüterverkehrs positive Rahmenbedingungen und Impulse setzen.

In der ganzen Schweiz wird z.B. moderner kombinierter Bahngüterverkehr nach den Systemen ACTS und Mobiler wirtschaftlich sehr erfolgreich betrieben. (Übrigens handelt es sich um die Erfindung eines deutschen Ingenieurs, an der hierzulande zunächst kein Interesse bestand.) Bei diesem kombinierten Verkehr werden Container direkt vom LKW auf den Zug und von Zug auf dem LKW gehoben und geschoben. Es braucht nur die Einrichtung auf dem LKW bzw. auf dem "Güterwagen", die der Fahrer allein bedient. Aber es braucht eben auch die Umschlagflächen direkt neben dem Verladegleis und diese Flächen werden zurzeit nicht reserviert. Bei dem höchst bedenklichen Ausverkauf von Bahngelände, der in Südhessen, genau wie in der ganzen Bundesrepublik stattfindet, droht der Verlust von geeigneten Umschlagflächen, die demnächst höchst wahrscheinlich dringend für einen zeitgemäßen kombinierten Bahngüterverkehr gebraucht werden. Die Regionalplanung sollte hier eingreifen und Flächen sichern. Die Gemeinden sind wegen ihrer Interessenskonflikte und dem fehlendem Überblick dazu meist nicht in der Lage.

Für den Kreis Bergstraße seien z.B. folgende Orte genannt, an denen Umschlagplätze sinnvoll sind und Gelände reserviert werden sollte:

- Viernheim
- Lampertheim
- Bensheim
- Biblis
- Mörlenbach
- Wald-Michelbach.

Der Güterbahnhof Bensheim sollte nicht entwidmet und überbaut werden, wie derzeit geplant. Bensheim ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort mit guten Wachstumsprognosen. Bei dem zukünftig zu erwartenden Zunahmen des Bahngüterverkehrs wird das Gelände wieder für den Güterverkehr benötigt werden.

Zur Hauptkarte

➤ Zwar ist die Regionaltangente West in Z5.1-5 textlich erwähnt, aber der Trassenverlauf ist weder in der Hauptkarte des Raumordnungsplans noch des Regionalen Flächennutzungsplan eindeutig zu entnehmen.

➤ Auch potenzielle Gütergleise sollten in die Darstellung aufgenommen werden, z. B. Hafen Ginsheim-Gustavsburg oder Erlensee Fliegerhorst.

Kommentare zum Regionalen Flächennutzungsplan

S. 84, 85 Straßenbahnnetz

➤ Die Verlängerung der Straßenbahn in F-Höchst zum Bahnhof fehlt.

Impressum:

An dieser Stellungnahme haben u.a. mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg
Sven Grahner, Altneudorfer Str. 3A, 69250 Schönau
Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel

Redaktion:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
info(ät)hessen.pro-bahn.de