



PRO BAHN e.V. • Berliner Straße 32 • D-64807 Dieburg

Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft
Goethestr. 11

64625 Bensheim

Dr. Gottlob Gienger
(1. Vorsitzender)
Berliner Straße 32
64807 Dieburg

Telefon: (0 60 71) 2 43 60
Telefax: (0 60 71) 8 17 60
E-Mail: gienger@medianet-world.de

10. August 2011

B-Plan „Bahnhof Mörlenbach“ in Mörlenbach-Zentrum

Beteiligung gemäß § 4 (3) BauGB i. V. m. § 13 a (2) BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband Pro Bahn unterstützt die Stellungnahme der IG Pro Schiene Überwaldbahn/Weschnitztalbahn vom 24. Januar 2011 und geht im Folgenden auch auf die von der Gemeinde Mörlenbach beschlossenen fachlichen Beurteilung vom 4.7.2011 zu dieser o. g. Stellungnahme ein.

Nach § 1 (1) BauGB ist es Aufgabe der Bauleitplanung, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des BauGB vorzubereiten und zu leiten. Sowohl dem Flächennutzungsplan als auch dem Bebauungsplan obliegt es, die von der Gemeinde beabsichtigte städtebauliche Entwicklung umzusetzen und zu sichern. Der Gemeinde kommt daher eine Gestaltungshoheit zu, die sie nur ausnahmsweise zurückstellen kann bzw. im Falle eines der §§ 204 f BauGB gemeinsam mit anderen Gemeinden und nur für den Flächennutzungsplan ausübt. Dies ist hier nicht der Fall.

Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Gemeinde diesem Auftrag der Gestaltung eines derart wichtigen innerörtlichen Kristallisationskern nur unzureichend nachkommt und die damit verbundenen Chancen nicht ergreift. Vielmehr ist festzustellen, dass die Gemeinde Mörlenbach insbesondere die nach § 1 (6) Nr. 9 BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigenden Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung fast vollständig außer Acht lässt.

Daher ist es unerklärlich, dass die Gemeinde diesem Belang als nachrangig gegenüber privaten Zwecken behandelt und hier keinen Gestaltungsanspruch erhebt. Das Gegenteil geschah beim Erwerb der Überwaldbahntrasse durch die kommunale Arbeitsgemeinschaft und den Kreis Bergstraße.

Eine Gemeinde muss immer für ihren Raum die Ziele zur Sicherung der Mobilität unter dem Aspekt der Vermeidung und Verringerung des motorisierten Verkehrs definieren und entsprechende Handlungskonzepte daraus ableiten bzw. durch geeignete Instrumente die städtebauliche Entwicklung sicher stellen. Radverkehrskonzepte, Förderung des Nahverkehrs z. B. durch Bürgerbusse sind da nur ein Anfang, der wie am Beispiel des Engagements vieler Kommunen entlang der Elsenzalbahn oder im Raum Karlsruhe die überörtliche Einflussnahme der Kommunen verdeutlicht. Der Bau der Überwaldbahn wäre ohne das Engagement Mörlenbachs nicht möglich gewesen. Damit unterstreicht der Stellungnehmer die Einflusschancen einer Kommune, ohne damit diese Maßnahme gutheißen zu wollen. Diese Maßnahme verdeutlicht überdies, dass die Gemeinde das Unternehmen „Bahn“ nicht als gottgegeben erachten sollte.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der mehrfache Hinweis auf „die Bahn“ zu unbestimmt ist. „Die Bahn“ gibt es höchstens als Konzern, nicht jedoch als Unternehmen, welches sowohl den Betrieb von Strecken als auch dessen Unterhaltung in Eigenregie durchführt. Bezieht sich die fachliche Beurteilung der Gemeinde auf das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, so kann daraus kein Anspruch auf die Durchführung von Personenverkehrsangeboten abgeleitet werden.

Die Ziele von Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nicht deckungsgleich mit denen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie z. B. die Streckenrückbauten entlang der Main-Neckar-Bahn oder andernorts in den letzten Jahrzehnten verdeutlicht. Ein Blick nach Rheinland-Pfalz macht unmissverständlich deutlich, dass dies grobe Fehler waren, welche unter anderem dank des kommunalen Engagements berichtigt werden konnten.

Der Hinweis der Gemeinde Mörlenbach, dass Änderungen an der Bahninfrastruktur hoheitlich von der Bahn festgelegt werden, stimmt nicht. Es gibt mindestens das Eisenbahnbundesamt, welches die Infrastruktur prüft und genehmigt. Hier sei an das Beispiel Zwingenberg erinnert, wo die DB Netz AG die entsprechende Infrastruktur nach einem Brand nicht mehr in Betrieb nehmen wollte und ihr dies vom Eisenbahnbundesamt auferlegt wurde.

Die Gemeinde Mörlenbach selbst tritt den Gegenbeweis an, in dem sie auf ihre Einflussnahme bei der Überwaldbahn verweist.

In der fachlichen Beurteilung wird geäußert, dass die Kommune keine Handhabe zur Eingriffsnahme hätte. Hier werden je nach Maßgabe und Fall gegebenen Möglichkeiten der §§ 14, 15 sowie 26 BauGB sowie gerade im Falle der Beseitigung von Fehlentwicklungen gegebenen Möglichkeiten nach § 177 BauGB etc. ausgeblendet.

Zudem wird ausgeführt, dass die Gemeinde keine Flächen vorhalten kann. Flächenbevorratung im öffentlichen Interesse ist ein wesentliches informelles Instrument kommunaler Planung. Eine vergleichbare Maßnahme ist die Festschreibung einer Freihaltetrasse für den Stadtbahnbetrieb der Stadt Ettlingen im Rahmen eines Bebauungsplanes vor ein paar Jahren.

Auf die finanziell engen Spielräume der Gemeinde wird verwiesen. Gleichwohl beteiligt sich die Gemeinde Mörlenbach an einem fragwürdigen Draisinenprojekt mit einer stattlichen jährlichen Summe.

Die Gemeinde Mörlenbach ignoriert die Notwendigkeit, die Aspekte der Mobilität bei der städtebaulichen Ordnung zu berücksichtigen: Die Umwandlung des Bahnhofsgrundstücks 409/26 in ein Gewerbegrundstück und die derzeitige Nutzung als Autostellfläche ist aus verkehrsplanerischer, städtebaulicher und ästhetischer Sicht ein nachhaltige Fehlentscheidung, sie spiegelt 30 Jahre verfehlter Verkehrspolitik im Kreis Bergstraße, die sich ohne Widerhall auf die Kommunen überträgt exemplarisch wider. Dieses zentrale Grundstück sollte ausschließlich als öffentliche Verkehrsfläche für den ÖPNV/SPNV genutzt werden. Die wichtigsten Nutzeranforderungen sind freier Zugang und freie Sichtbeziehung zum Bahnhof, Bike-Ride-Anlage, Café, überdachte Wartemöglichkeiten, Busverknüpfung. Es fehlt der Hinweis auf Bike+Ride-Stellplätze. Ebenfalls werden die sich mit einer

optimalen Busverknüpfung ergebenden Synergien mit Belebung des Bahnhofes und dessen Umfeld nicht vollständig dargestellt bzw. gewürdigt.

Auf Grund der vorherigen Ausführungen kommt der Fahrgastverband Pro Bahn zum Schluss, dass die Ziele des Bebauungsplanes die Erfordernisse einer auf Verringerung und Vermeidung des motorisierten Verkehrs ausgerichteten städtebaulichen Ordnung nicht berücksichtigt werden, dass die Gestaltungsmöglichkeiten zur Förderung des ÖPNV ausgeblendet werden und die städtebaulichen Missstände eher zementiert werden, geschweige eine zukunftsorientierte mit der Erfüllung des Auftrags einer städtebaulichen Ordnung verbundene Planung hier zum Ausdruck kommt.

Der Bebauungsplan ist daher nicht zu beschließen, sondern vielmehr unter Beachtung bestehender Gutachten (z. B. Grosse, 2000) ergänzenden Überlegungen zu einer zukunftsweisenden Entwicklung im Sinne des Kristallisationskernes Bahnhof Mörlenbach unter Einbeziehung der Mobilitätsanforderungen anzustreben.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gottlob Gienger, 1. Vorsitzender

im Auftrag Peter Endemann