



Was wird aus dem Mörlenbacher Bahnhofsgelände ?

Dieser Tage liegt im Mörlenbacher Rathaus wieder einmal ein Entwurf des Bebauungsplans Bahnhofsgelände aus. In den letzten 15 Jahren gab es davon schon einige. Sie waren untereinander recht verschieden, aber in einem waren sie sich gleich: Keiner trat in Kraft. Alle verschwanden erstmal wieder in der Schublade.

Der Grund dafür war eigentlich immer der Konflikt zwischen den Interessen des öffentlichen Verkehrs in Form von Vorschriften und Widmungen auf der einen Seite und privaten wirtschaftlichen Interessen auf der anderen Seite.

Auch der aktuelle Versuch eines Bebauungsplans lässt vermuten, dass es Grundstücksinteressenten gibt, die schon sehr genau wissen, welche Vorschriften sie gerne hätten und welche nicht und wie viel Platz sie für ihre Vorhaben brauchen.

Es wird ein großes Gewerbegrundstück gewünscht.

Da die Mörlenbacher Verwaltung auf dem weitaus größten Teil des ehemaligen Bahngeländes Gewerbegebiet ausweisen will, bleibt für die künftige Entwicklung der Verkehrsanlagen zu wenig Platz.

Pro Bahn vermisst im vorgelegten Bebauungsplanentwurf angemessenen Raum für Umsteigeanlagen von Bus zu Bus und vom Bus auf die Bahn sowie für Geländereservierungen für einen zukünftigen Ausbau der Gleisanlagen.. Leider liegt von übergeordneten Stellen keine Planung, bzw. Reservierung von Bahngrundstücken für die seit Jahren angedachte Begegnungsmöglichkeit für Triebwagen vor.

Ebenso fehlt eine Planung für eine Anbindung der Überwaldbahn an die Weschnitztalbahn nach dem heutigen Stand der Technik mit Flügelungsmöglichkeiten.. Vergleichbare Strecken in Rheinland-Pfalz oder Baden-Württemberg wurden sehr erfolgreich reaktiviert. In Hessen, insbesondere im Kreis Bergstraße, ließ das Planungsvakuum Raum für Immobilienspekulation.

Die Widmung der Überwaldbahntrasse stört die Grundstücksinteressenten.

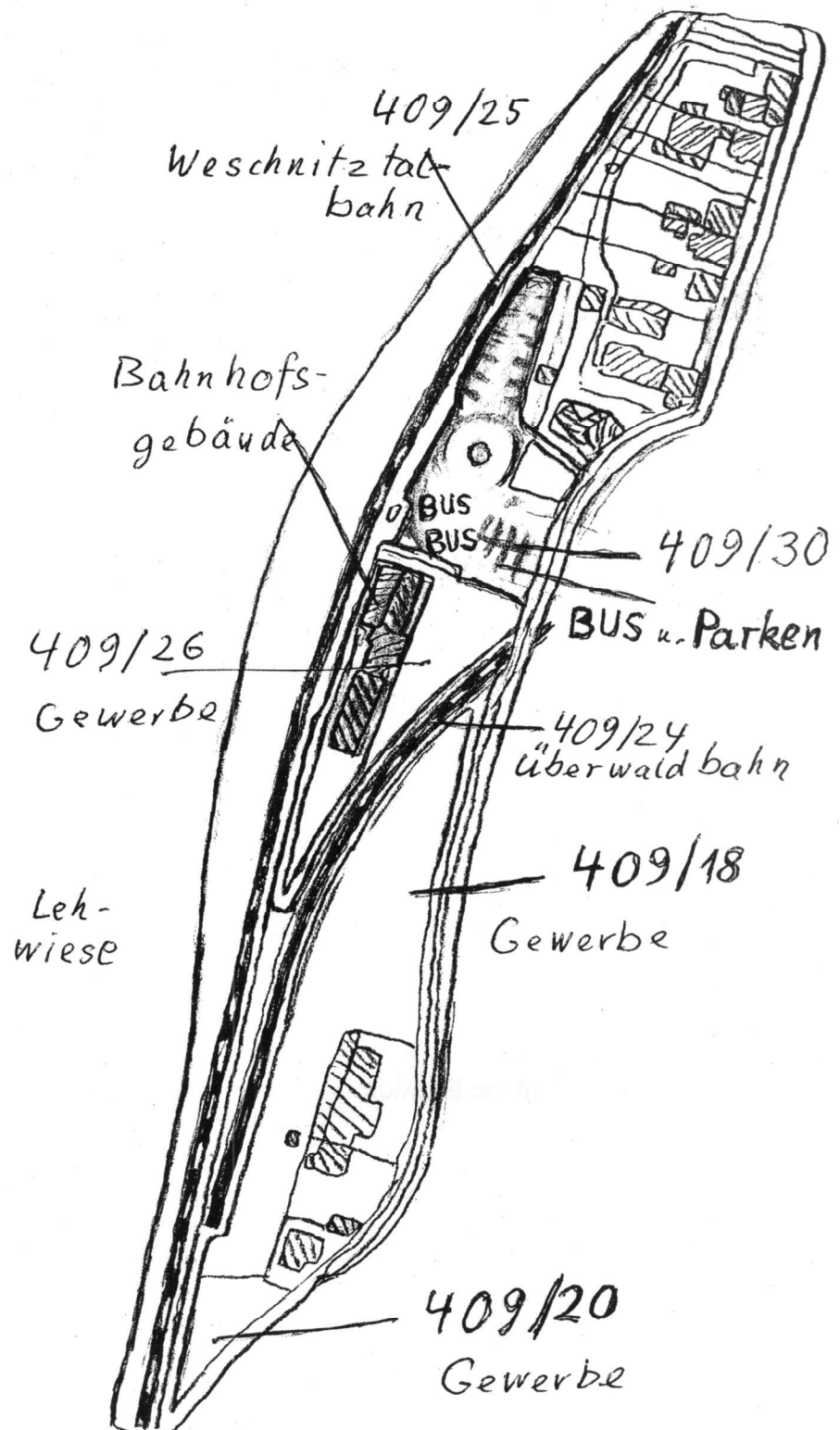
Im Überwald wittern verschiedene Interessenten, Kreis und Gemeinden eingeschlossen, gute Geschäfte mit den Filetstücken der Trasse und arbeiten deshalb auf die Entwidmung der Trasse hin:

Das erste Ziel ist die Entwidmung des Abzweigstücks der Überwaldbahn, Flurstück 409/24, damit schon mal die auf beiden Seiten angrenzenden Grundstücke zu einem großen Gewerbegrundstück zusammengefügt werden können. Schon der Verkauf dieses gewidmeten Trassenstücks von DB Immo an privat, nämlich den neuen Besitzer der auf beiden Seiten angrenzenden Grundstücke, verstieß gegen Recht und Gesetz und müsste zumindest korrigiert werden. Außerdem wäre mit dem Verlust des Abzweigstücks die Trasse als Eisenbahn sowieso unbrauchbar.

Reaktivierung ist sinnvoll.

Die Reaktivierung der Überwaldbahn als Eisenbahn wäre nicht nur für Wald-Michelbach sondern auch für Mörlenbach ein Gewinn. Mörlenbach bekäme einen dichteren Takt bei den Fahrten von und nach Weinheim. Die Weschnitztalbahn würde aufgewertet und in ihrem Bestand gesichert. Leider wird die Bedeutung der Nebenbahnen im Kreis Bergstraße unterschätzt. In den Nachbarregionen Rhein-Neckar und Rhein-Main werden die Nebenbahnen nicht so stiefmütterlich behandelt.

Bebauungsplan "Bahnhof Mörlenbach"



Schienenwege sind kostbare Güter.

Verkehrsanlagen des öffentlichen Verkehrs sind für die Allgemeinheit kostbare Güter. Oft könnten sie heute gar nicht mehr gebaut werden.

Besonders wichtig ist der Erhalt des Schienennetzes damit der Verkehr umweltfreundlicher werden kann. Es wäre ein Fehler, Schienenwege leichtfertig aufzugeben und zu zerstören.

Eisenbahntrassen werden deshalb durch Raum- und Regionalplanung usw. vor Überbauung geschützt. Sie sind, wie man sagt, "gewidmet". Auch die Überwaldbahntrasse wird durch den neuen Regionalplan 2010 als Eisenbahntrasse geschützt. Dabei spielt es keine Rolle, dass sie stillgelegt und teilweise sogar abgebaut ist. Es würde auch keine Rolle spielen, ob auf den Schienen jemals eine Draisine fährt oder nicht.

Jeder Meter der Trasse, von der Weschnitztalbahn bis nach Wald-Michelbach und darüber hinaus bis nach Wahlen, ist rechtlich gesehen "Eisenbahn" und kann nicht so eben mal unter der Hand entwidmet und überbaut werden.

Der Ausverkauf der DB AG ging über das Ziel hinaus

Leider wurde bei den Bemühungen um die finanzielle Sanierung der Deutschen Bahn in den vergangenen Jahren vielerorts, so auch in Mörlenbach, Bahngelände verkauft und entwidmet, das eigentlich noch für den Ausbau der Schienenwege und des öffentlichen Verkehrs benötigt wird.

So sind die Grundstücke 409/18 und 409/20 ideal für einen Busbahnhof geeignet und werden teilweise auch für den Ausbau der Zugkreuzung dringend benötigt. Sie waren Bahnverkehrsfläche. Mörlenbach will sie nun aber als Gewerbegebiet ausweisen und schafft dadurch einen dauerhaften Engpass für den ÖPNV.

Geplante Buswendeanlage und Park&Ride-Platz mit gefährlicher Ausfahrt

Das Grundstück 409 / 30, zwischen Empfangsgebäude und dem ehemaligen Kneipchen-Grundstück, auf dem nach dem Vorschlag der Verwaltung sowohl die Buswendeanlage als auch die Park& Ride- Flächen zusammen gedrängt werden sollen, ist dafür wegen Lage, Größe und Zuschnitt völlig ungeeignet.

Ideal sind Bushaltestellen und Busbahnhöfe, in die die Busse von einer Seite hinein und an der anderen Seite wieder heraus fahren können. Mörlenbach dagegen plant bei seiner zentralen Bushaltestelle am Bahnhof einen knapp bemessenen Wendekreis mit nur zwei Haltestellen und einer höchst unfallträchtigen Ein- und Ausfahrt zur B 38, in der Nähe der Kurve bei Cafe Wageneck.

Zudem kreuzt die Ausfahrt auch den ein Meter breiten Fahrradweg mit Radverkehr in beiden Richtungen.

Da über diese Ein- und Ausfahrt nicht nur die Busse sondern auch die PKWs der Park-&Ride-Anlage fahren, warnt das Kreisbauamt vor einer Erweiterung der bestehenden Park&Ride-Anlage, weil die Gefahren dadurch noch zunehmen würden.

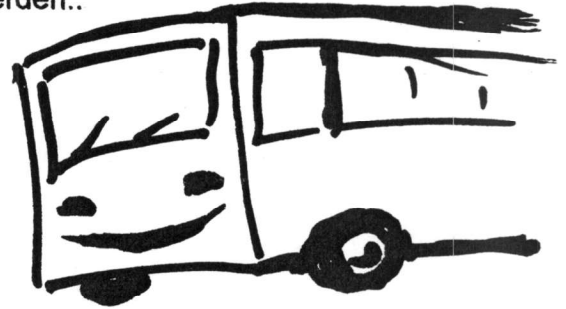
Haltestellenanlage unzweckmäßig und zu klein

Die zwei geplanten Bushaltestellen neben dem Buswendekreis haben nicht nur eine höchst unfallträchtige Ausfahrt, sie sind auch als Umsteigeanlage ungeeignet und auf Dauer sicherlich nicht ausreichend. Zukünftige Verbesserungen und Ausbau des ÖPNVs muss möglich sein.

Am Bahnhof Mörlenbach, als Zentrum des Weschnitztals, sollten gleichzeitig Zubringerbuslinien aus verschiedenen Einzugsgebieten, bzw. aus verschiedenen Richtungen, halten können, so dass am Mörlenbacher Bahnhof ein so genannter "Taktknoten" eingerichtet werden kann mit Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen.

In Zukunft sollten folgende Richtungen berücksichtigt werden::

- Wald-Michelbach über Weiher o. Zotzenbach
- Heppenheim über Bonsweiher
- Weinheim über Ober- u. Niederliebersbach
- Vöckelsbach über Weiher oder Obermumbach / Panoramastraße
- Klein-und Großbreitenbach
- Bettenbach
- Fronacker / Am Römer
- Laubenhöhe / Industriestraße



Ideal für einen Bus-Bahnknoten sind mehrere Bushaltestellen neben- oder hintereinander gestaffelt, mit möglichst kurzen Wegen untereinander und zu den Bahnsteigen. Das ließe sich sehr gut auf dem großen Grundstück 409/18 mit 409/ 20 verwirklichen. Hier könnten die Busse an einem Ende des Grundstücks hineinfahren und am anderen wieder hinaus.

Es gibt gute und schlechte Umsteigeanlagen.

Ein anderer fragwürdiger Punkt in der vorgelegten Planung ist, dass das denkmalgeschützte Empfangsgebäude Teil des Baufensters des Gewerbgrundstücks 409/ 26 ist. Das ist aus städtebaulicher und aus verkehrsplanerischer Sicht ein Unding .

Umsteigeanlagen sind zu wichtig als dass sie als Anhängsel an ein Gewerbeobjekt gedrängt werden dürften. Wünschenswert wäre eine für die Fahrgäste angenehme Gestaltung des Bahnhofsumfeldes wie sie z.B. in Michelstadt gelungen ist. Dort macht ein Mobilitätszentrum mit Beratung und Fahrkartenverkauf, mit öffentlichem Telefon, Toiletten, mit einem Bistro mit Zeitschriftenverkauf und daneben mit einem beheizten Unterstand die Benutzung des ÖPNV angenehm und attraktiv.

Mörlenbach plant eine unzweckmäßige, unterdimensionierte, unfallträchtige Umsteigeanlage, ein Musterbeispiel dafür, wie man es nicht machen sollte. Der Bebauungsplan liegt noch bis zum 23. Februar.2012 im Rathaus aus. Schauen Sie sich bitte das Planwerk an ! Machen Sie von Ihrem Einspruchsrecht Gebrauch ! Bitte sprechen Sie auch mit Ihren Gemeindevertretern und dem Gemeindevorstand ! Eine Realisierung der Planung würde den ÖPNV in Mörlenbach, im Überwald, im ganzen Weschnitztal und darüber hinaus auf lange, lange Zeit beeinträchtigen.

V.i.S.d.P.: Dr. Gottlob Gienger
Februar 2012

