



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

21. Februar 2012

## B-Plan „Bahnhof Mörlenbach“ in Mörlenbach-Zentrum

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband Pro Bahn hält seine Stellungnahme vom 10. August 2011 aufrecht und geht auf die Behandlungsergebnisse wie folgt ein:

Die Aussage, wonach der ÖPNV im Vergleich zu den Ballungszentren aufgrund der Siedlungsdichte nicht flächendeckend erschließen kann, ist ohne Beleg und nicht nachvollziehbar. Nirgendwo gibt es eine flächendeckende Erschließung, nicht einmal in einer Großstadt. Gleichwohl geht es um die Erschließung von Fahrgastpotenzialen. Die S-Bahn Rhein-Neckar macht es vor: Ohne wesentliche Erhöhung des Taktangebotes auf vielen Strecken konnte innerhalb kurzer Zeit die Nachfrage um gut ein Drittel gesteigert werden. Da rund ein Drittel aller von der Bevölkerung gemachten Wege (d.h. inklusive Pkw-Nutzung) auf den Freizeitverkehr entfällt und weniger als ein Fünftel auf den immer herangezogenen Berufspendlerverkehr, der ÖPNV am Abend und Wochenende in Mörlenbach und dem Kreis Bergstraße weitgehend unattraktiv ist, liegen hier wesentliche Potenziale. Viele Beispiele aus Rheinland-Pfalz, dem Elsenzthal, dem Hochtaunuskreis oder dem Karlsruher Raum verdeutlichen, dass sich wesentliche Fahrgaststeigerungen in vergleichbaren Gebieten erzielen lassen. Bei allen diesen Beispielen spielte das kommunale Engagement eine wesentliche Rolle. Es ist daher bedauerlich, dass die Gemeinde hier ihren Einfluss zurückfährt. Die Gemeinde lieferte selbst den Beweis, in dem sie sich für ein fragwürdiges Draisinenprojekt einspannen lässt und dafür Gemeindefinanzen in erheblichem Umfang bereit stellt. Im Übrigen hat die kommunale Hand die ÖPNV-Planung zur Daseinsvorsorge (mit-)zu gestalten.

Der wirtschaftliche Nutzen für die Gemeinde Mörlenbach durch die Überplanung des Gebietes als gewerbliche Baufläche ist nicht dargestellt.

Des Weiteren geht der Verband auf die geänderten Inhalte wie folgt ein:

- Zur Begründung, Kapitel I.1.3, S. 6: Bitte den Hinweis auf den Regionalplan 2000 streichen. Im seit 17. Okt. 2011 rechtsverbindlichen Regionalplan Südhessen 2010 heißt es unter **Z5.1-12 Der Trassenverlauf der folgenden Schienenstrecken ist für eine Wiederinbetriebnahme zu sichern:**
  - **Mörtenbach – Wald-Michelbach – Wahlen (Überwaldbahn)**

**Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung dieser Schienenstrecken sind weiterzuführen.**

Daraus ergibt sich eindeutig, dass die vom Grundstückseigentümer und vom Eisenbahnbundesamt betriebene Entwidmung der Grundstücke auf der Trasse, insbesondere Nr 409/24, den Vorgaben der Regionalplanung zuwiderläuft.

- Zur Begründung I.1.1 und I.1.9

An zwei Stellen sieht die Gemeinde sich an die Vorgaben des Regionalplanes Südhessen gebunden und sieht Flächen für attraktiven ÖPNV vor, erläutert gleichfalls, dass kein Eingriff in ein privates Grundstück möglich ist und daher die Entwidmung hinzunehmen ist. In der Behandlung zur Pro Bahn-Stellungnahme vom 10. August 2011 wird zudem argumentiert, dass die Gemeinde keine Vorratspolitik betreiben kann. Gleichwohl erhöht sie den einzuhaltenden Schutzabstand für eine mögliche Elektrifizierung. Dies ist widersprüchlich, denn weitere Flächen für den Umstieg bzw. Kreuzungsmöglichkeit hat sie schon „zur Überbauung“ freigegeben.

Pro Bahn schlussfolgert daraus: Wenn die Gemeinde attraktiven ÖPNV fördern möchte und dies aus dem Regionalplan ableitet, dann hat sie auch einer Entwidmung entgegen zu wirken. Dies hätte schon längst erfolgen müssen, kann aber immer noch geheilt werden. Daher sind die Ziele des Bebauungsplanes, mit der Aufrechterhaltung der städtebaulichen Ordnung durch Ausweisung gewerblicher Bauflächen nicht geeignet, die Vorgaben des Regionalplanes einzuhalten. Ebenso sind die Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Nahverkehr bauplanungsrechtlich vorzubereiten und daher der Schutzstreifen auch auf der Weschnitztalbahn auf 7 m zu erweitern.

- Zur Begründung, I.1.9, S. 13

Bitte folgenden Satz „Es war in die Abwägung der Gemeinde auch einzustellen, dass seitens der für ÖPNV zuständigen Stellen Bahn und Verkehrsverbund keine Einwendungen zur Planung geäußert wurden.“ Präzisieren und ergänzen: Wer ist mit „Bahn“ gemeint? Es gibt über 350 registrierte Bahnunternehmen in Deutschland. Es fehlt ein Hinweis auf den Kreis Bergstraße, der als Aufgabenträger gemäß § 5 Absatz (1) des Hessischen ÖPNV-Gesetzes mindestens auch für den ÖPNV zuständig ist. Bitte diesen Hinweis und die Inhalte der Stellungnahme des Kreises ergänzen bzw. bei der Umformulierung berücksichtigen.

Pro Bahn lehnt den Bebauungsplan nach wie vor ab.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Gottlob Gienger, 1. Vorsitzender