

PRO BAHN

Gemeinnütziger Fahrgastverband
Regionalverband Rhein-Neckar
Regionalverband Starkenburg e.V.



Stellungnahme zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar

*Entwurf zur Anhörung
gemäß §10 (1) Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz
vom März 2012*



Titelbild: Südkopf des Bahnhofs Zwingenberg an der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Mannheim/Heidelberg mit ausgebauter Weichenverbindung und abgeklemmtem Überholgleis. Diese und viele weitere Rückbaumaßnahmen hat die DB Netz AG ohne Genehmigung des Eisenbahn Bundesamtes und ohne Abstimmung mit dem VRN vorgenommen. Obwohl das VG Darmstadt die beantragte Genehmigung zur dauerhaften Auflassung des Bahnhofs Zwingenberg versagte, wurde das Überholgleis bis dato nicht wieder in Betrieb genommen. (Foto Otmar Ginkel, 22.3.2004)

1. Grundsätzliche und zusammenfassende Anmerkungen

1.1. Grundsätzliche Anmerkungen

- Der Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar setzt den gesamtplanerischen Rahmen und muss die Landesgrenzen überwinden.
- Leistungsfähige Nahverkehrsachsen müssen in allen Teilen der Region als Rückgrat für die Siedlungsentwicklung als Ziel angestrebt werden; d.h. S-Bahnqualität muss auch für andere Achsen gelten; auch vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit.
- Stärkung der Verbindungen von den Mittelzentren in die Oberzentren; z.B. Bergstraße nach Mannheim oder Heidelberg mit leistungsfähigen Nahverkehrsverbindungen den gesamten Tag über und am Wochenende
- Zukunftsfähige Entwicklung des Schienennetzes mit Option Elektrifizierung und Erhalt von Trassen sowie Verdichtung des Haltepunktenetzes; hierzu bedarf es eines integrierten Siedlungs- und Verkehrskonzeptes, welches Bestandteil eines Regionalplanes sein sollte. Darin kann dann auch der Nutzen von Teilstrecken wie zum Beispiel Viernheim-Weinheim, Mörlenbach-Wald-Michelbach u.a. verdeutlicht werden.
- Stärkung des Personennahverkehrs auf den Schienenachsen und optimale Einbindung in das Fernverkehrsnetz
- Stärkung des Fernverkehrsnetzes:
 - Sicherung der bestehenden Fernverkehrshalte Mannheim, Heidelberg, Bensheim, Weinheim, Walldorf-Wiesloch, Neustadt/Weinstraße
 - Sicherung der für die Region wichtigen Anknüpfungspunkte in Bruchsal, Darmstadt, Karlsruhe, Kaiserslautern, Frankfurt am Main und Mainz.

1.2. Verwirklichung der Schienenausbauprojekte

PRO BAHN fordert, grundsätzlich alle Schienenausbauprojekte im Gebiet des VRRN zu verwirklichen, so wie sie in

- Planwerk „Rhein-Neckar-Takt 2020“ des VRN [RNT]
- Konzept „MVG 2000“ der vormaligen Mannheimer Verkehrsgesellschaft AG [MVG2000]
- Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Mannheim [NVPMA]
- „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“ [VDV]

für die Region aufgeführt und beschrieben sind.

1.3. Verbindliche Vorgaben zur erforderlichen Kapazität des Fahrwegs

Der frühere Geschäftsführer des VRN, Herr Dr. jur. Wolfgang Wagner und der derzeitige Geschäftsführer Herr Werner Schreiner beklagten sich stets, wenn sie auf das Thema Gleis-Rückbauten durch die DB Netz AG angesprochen wurden (siehe Titelbild), dass ihnen die Hände gebunden seien und der VRN nichts dagegen unternehmen könne. Nun, der erste Schritt dagegen ist

es, ein genaues Pflichtenheft der für das geplante Verkehrsangebot erforderlichen Schieneninfrastruktur aufzustellen. D. h.

- Fahrplanlagen in den Knotenbahnhöfen wie im regionalen Nahverkehrsplan des RMV [RMV]
- erforderliche Zugfolgekapazitäten oder Blockabstände
- erforderliche Überholgleise
- erforderliche zweigleisige Abschnitte auf eingleisigen Strecken
- Kreuzungsmöglichkeiten und Umfahrgleise an Endbahnhöfen auf eingleisigen Strecken
- Sicherungstechnik, Beseitigung von Bahnübergängen, schrankengesicherte Bahnübergänge.

Wenn dieses Pflichtenheft vorliegt, ist es Erfolg versprechend, beim EBA gegen unabgestimmte Rückbauten von Gleisen und Sicherungstechnik der DB Netz AG Einspruch zu erheben.

2. Kommentare zum Text- und Kartenteil

II. Leitbild der regionalen Entwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar

| <i>Fundstelle</i> | <i>Zitat</i> | <i>PRO BAHN-Kommentar</i> |
|--|--|---|
| S. 11 „Das Selbstverständnis der Metropolregion Rhein-Neckar“; dritter Abschnitt | Mit dem Status einer Europäischen Metropolregion übernimmt die Region Rhein-Neckar eine besondere Funktion und Verantwortung für die Raumentwicklung in Deutschland. ..“ | Bitte den ersten Teil dieses dritten Abschnitt wie folgt umformulieren: „Mit dem Status einer Europäischen Metropolregion übernimmt die Region Rhein-Neckar eine besondere Funktion und leistet einen wichtigen Beitrag zur Raumentwicklung in Deutschland. “ Begründung: Mit dem Satz „Mit dem Status einer Europäischen Metropolregion übernimmt die Region Rhein-Neckar eine besondere Funktion und Verantwortung für die Raumentwicklung in Deutschland.“ Vermutet der Leser eine Verantwortung der Region Rhein-Neckar für die Raumentwicklung in Deutschland. |
| S. 13/14: „Regionalentwicklung über Ländergrenzen“; dritter Abschnitt | | Folgender Satz ist im Anschluss an den dritten Abschnitt zu ergänzen: „Den Verkehrsachsen und den einhergehenden Bedienungsangeboten im ÖPNV kommt eine herausragende Funktion bei der Überwindung der oftmals an den Landesgrenzen im Zuge des Wechsels der Aufgabenträgerschaft auftretenden Defizite zu. Diese sind durch einheitliche, qualitativ hochwertige und lückenlose Angebote abzubauen.“ Begründung: Die Verfasser dieser Stellungnahme unterstreichen diesen Charakter, geben jedoch zu bedenken, dass insbesondere beim Nahverkehr, der weitgehend auf Basis der Verfügungsgewalt der Bundesländer organisiert wird, Landesgrenzen zu überwinden sind. Im Gegensatz zur Gestaltung von Tarif und Fahrplänen ist das Taktangebot oft im Grenzbereich der planerischen Zuständigkeit und Bestellbefugnis von Zug- und Busleistungen dürftig und nicht lückenlos. Dies muss durchaus an dieser Stelle stärker zum Ausdruck kommen. In der Konsequenz muss aus der erforderlichen Überwindung von Entwicklungshürden dem grenzüberschreitenden Charakter der (Nahverkehrs-)planung Rechnung getragen werden. |
| S. 15, „Zukunftsfähig“ | „Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die dezentralen Ver-“ | Bitte diesen Abschnitt ab Satz zwei wie folgt umformulieren: „Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|---|--|--|
| <p>ge Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur“, zweiter Abschnitt; Sätze 2-4</p> | <p>sorgungs- und Infrastrukturen an gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Standorten aufrechtzuerhalten und zu stärken. Neue Wohn- oder Gewerbegebiete sind an den Haltepunkten des qualifizierten ÖPNV, insbesondere des regionalbedeutsamen Schienenpersonennahverkehrs, zu konzentrieren. Auf der Grundlage des Ziels „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ unterstützt der Verband Region Rhein-Neckar die Kommunen in ihrem Bemühen, innerörtliche, baulich ungenutzte Flächenpotenziale zu revitalisieren.“</p> | <p>dezentralen Versorgungs- und Infrastrukturen an gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Standorten aufrechtzuerhalten und zu stärken. Auf der Grundlage des Ziels „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ unterstützt der Verband Region Rhein-Neckar die Kommunen in ihrem Bemühen, innerörtliche, baulich ungenutzte Flächenpotenziale zu revitalisieren.</p> <p><i>In diesem Sinne ist das Potenzial bestehender Schieneninfrastrukturen durch ein attraktives Bedienungsangebot insbesondere im schienengebundenen ÖPNV und durch geeignete Nachverdichtung nachhaltig zu sichern. Darüber hinaus erforderliche neue Wohn- oder Gewerbegebiete sind an den Haltepunkten des qualifizierten ÖPNV, insbesondere des regionalbedeutsamen Schienenpersonennahverkehrs, zu konzentrieren. Die Region Rhein-Neckar setzt sich für Verbesserungen in der Vermarktung von Potenzialen entlang der Schienenachsen durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagement wie Mietertickets, Job-Tickets oder den kombinierten Erwerb von Immobilie und Nahverkehrstickets ein.“</i></p> <p>Begründung: In diesem Abschnitt muss stärker auf die schienenorientierte Siedlungsentwicklung unter Nachhaltigkeitsaspekten eingegangen werden, in dem die Verbesserung des Bestandes besonders gewürdigt wird.</p> |
| <p>S. 15/16, „Starker Wirtschaftsstandort“; dritter Abschnitt</p> | <p>„Zur Sicherung der Standortattraktivität der Region sind vielseitige Arbeitsplätze möglichst wohnungsnah zu erhalten und neue zu schaffen. Für die weitere Entwicklung der produzierenden, verarbeitenden und dienstleistenden Betriebe ist ein ausreichendes Flächenangebot unter Beachtung der ökologischen Funktionen des Raumes vorzuhalten und insbesondere in den gewerblichen Schwerpunkten (Siedlungsbereiche Gewerbe) und den Vorranggebieten für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik zu entwickeln. Auf Brach- und Konversionsflächen in der Region soll dabei vorrangig zurückgegriffen werden.“</p> | <p>Bitte wie folgt umformulieren:</p> <p><i>„Zur Sicherung der Standortattraktivität der Region sind vielseitige Arbeitsplätze möglichst wohnungsnah zu erhalten und neue zu schaffen. Für die weitere Entwicklung der produzierenden, verarbeitenden und dienstleistenden Betriebe ist ein ausreichendes Flächenangebot unter Beachtung der ökologischen Funktionen des Raumes vorzuhalten und insbesondere in den gewerblichen Schwerpunkten (Siedlungsbereiche Gewerbe) und den Vorranggebieten für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik vorrangig unter Einbeziehung eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrsangebots und mit Schienenanschluss für den Gütertransport zu entwickeln. Auf Brach- und Konversionsflächen in der Region soll dabei vorrangig zurückgegriffen werden.“</i></p> <p>Begründung: Es fehlt der Bezug zur Schiene als Rückgrat für nachhaltige Entwicklung im Logistik- und Gewerbesektor.</p> |
| <p>S. 16: „Attraktiver Wohn- und Freizeitstandort“; Abschluss</p> | | <p>Bitte folgende Sätze am Ende hinzufügen:</p> <p><i>„Der Verband Region Rhein-Neckar setzt sich für eine bessere Verknüpfung von Freizeitsandorten und Nahverkehrsbedienung ein. Neben der Prüfung von neuen Haltepunkten, Ergänzende Zug- und Busleistungen beinhalten dies auch die Entwicklung von Kombitickets.“</i></p> |

III. Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar – Plansätze und Begründung

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|--|---|---|
| S. 24; G 1.1.4 „verdichtete Randzone“ | „Die verdichtete Randzone soll gesichert und so weiterentwickelt werden, dass dieser Raum sowohl Ergänzungsfunktionen für den hochverdichteten Kernraum wahrnehmen kann als auch zusätzliche Entwicklungsimpulse im ländlichen Raum auslöst. Dabei sollen Landschaftszersiedelung sowie Beeinträchtigungen der Wohn- und Umweltqualität vermieden und Freiräume gesichert werden.“ | Bitte folgenden Zusatz: <i>„Auf eine der herausgehobenen raumstrukturellen Stellung dieser Gebiete entsprechend gute ÖPNV-Anbindung dieser Flächen ist zu achten.“</i> Begründung Widerspruch bezüglich des ÖPNV: Während bei „verdichteter Randzone“ auf Entwicklung an leistungsfähigen Haltepunkte abgestellt wird, soll im ländlichen Raum auf einen attraktiven ÖPNV geachtet werden. Diese Vorgabe soll – der herausgehobenen raumstrukturellen Stellung entsprechend – auch in der „verdichteten Randzone“ gelten. Die Siedlungsentwicklung in der verdichteten Randzone soll somit vorrangig auf bereits erschlossene Flächenpotenziale im Siedlungsbestand gelenkt werden, um die noch bestehenden Freiräume zu sichern (vgl. Z 1.4.1.4 und Z 1.5.1.1). Darüber hinaus sollen wohnbauliche Neuausweisungen auf infrastrukturell gut ausgestattete Kommunen an den Entwicklungsachsen, vorrangig in den Zentralen Orten und dort im Einzugsbereich leistungsfähiger Haltepunkte des regionalbedeutsamen ÖPNV, konzentriert werden. |
| S. 25, Zentrale Orte | | Zentrale Orte: Es fehlt Hinweis zur Bedeutung der Verkehrsfunktion |
| S. 31; „Entwicklungsachsen“ | | Entwicklungsachsen; auch hier mehr Input erwünscht bezüglich von Standards im Bedienungsangebote. Verweis auf LEP genügt nicht. |
| Z1.4.1.2/ Z1.4.1.4 | | Z1.4.1.2 sollte im Interesse der Nachhaltigkeit dem Z1.4.1.4 untergeordnet sein. Z1.4.1.4 sollte um folgenden Satz ergänzt werden: <i>„Diese Flächen durch ein attraktives Bedienungsangebot insbesondere im schienengebundenen ÖPNV in ihrer Erschließung zu sichern.“</i> |
| S. 38 Begrifflichkeit bei „Begründung zu Z1.4.2.2:“ | | Es wird eine Differenzierung des regionalbedeutsamen ÖPNV wie folgt vorgeschlagen: Lage (des Wohngebietes) an einem Haltepunkt des Schienenpersonennahverkehrs <ul style="list-style-type: none"> • in der Regel mindestens mit Halbstundentakt im hochverdichteten Kernraum, • in der verdichteten Randzone • und im ländlichen Raum mindestens Stundentakt Begründung: Stundentakt zur Qualifizierung des regionalbedeutsamen ÖPNV Qualifizierung zu wenig; dies ist vor dem Hintergrund der Gewährleistung eines attraktiven ÖPNV als Alternative zum Pkw insbesondere für den Kernraum und bisweilen Randzone zu niedrig. Daher ist eine eine stärkere Differenzierung z. B. nach Haupt-/Nebenachsen notwendig. |
| G 3.1.1.4 | Der Erhalt und Ausbau des regionalen Schienenverkehrs soll gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben: | Dieser Grundsatz ist wie folgt zu ändern: Der Erhalt und Ausbau des regionalen Schienenverkehrs soll gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben, <i>insbesondere:</i> |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|-------------------|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • in Verbindungen zwischen benachbarten Mittel- und Oberzentren sowie zwischen benachbarten Mittelzentren, • im Verlauf der Hauptverkehrsströme der auf die Oberzentren der Region zuführenden regionalen/großräumigen Entwicklungsachsen und • im Stadtverkehr der engeren Verflechtungsräume der Oberzentren Heidelberg, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim (und Karlsruhe). | <ul style="list-style-type: none"> • in Verbindungen zwischen benachbarten Mittel- und Oberzentren sowie zwischen benachbarten Mittelzentren, • im Verlauf der Hauptverkehrsströme der auf die Oberzentren der Region zuführenden regionalen/großräumigen Entwicklungsachsen und • im Stadtverkehr der engeren Verflechtungsräume der Oberzentren • Heidelberg, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim (und Karlsruhe). <p>Zur Wahrung einer Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße ist die Verbindungs- und Anbindungsqualität insbesondere der Mittel- und Unterzentren in Bezug auf die Oberzentren der Region in auf einem hohen und vergleichbaren Niveau zu halten. Defizite sind zu beseitigen. Als ein kompetitives und hochwertiges Bedienungsangebot gilt ein Halbstundentakt mindestens zwischen 6 und 22 Uhr sowie eine Regionalexpress-Verbindung zwischen den Mittel- und Oberzentren mindestens im Stundentakt zwischen 6 und 22 Uhr.</p> <p>Die Nagelprobe wäre übrigens schon in der Zurückstellung der B 38 Ortsumfahrung Mörlenbach zu sehen, in dem die Weschnitztalbahn zunächst ertüchtigt würde.</p> |
| N/Z3.1.3.2 | Großräumige Verbindungen und Haltepunkte | Bitte Netzaussagen und Ziele jeweils sauber trennen und mit einer eigenen Nummer versehen. |
| N 3.1.3.3 | <p>Elektrifizierungen</p> <p>Es sind bis auf eine einzige Ausnahme, nämlich Neustadt-Landau-Wörth, keine Elektrifizierungen vorgesehen.</p> | <p>Folgende Strecken sind in ein Elektrifizierungskonzept einzubinden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bensheim – Worms 2. Eberbach (- Erbach / Michelstadt) 3. Landau (- Pirmasens) 4. Seckach (- Miltenberg) 5. Weinheim – Fürth mit Option Ast Mörlenbach – Wald--Michelbach 6. Weinheim - Viernheim mit Option der Anbindung an eine Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim 7. Neustadt/W. - Bad Dürkheim - Grünstadt - Monsheim 8. Frankenthal – Grünstadt -Ramsen 9. Worms – Monsheim (- Bingen/Kaiserslautern) 10.Landau – Herxheim 11.Landau – Germersheim 12.Wörth – Lauterburg 13.Winden – Wissembourg 14.Winden – Bad-Bergzabern <p>Begründung:</p> <p>Aus Umweltschutzgründen, insbesondere um den wachsenden Energie- und Landschaftsverbrauch aufzuhalten, muss der Bahnverkehr attraktiver und effektiver werden. Die modernen S-Bahn-Netze sollten ausgebaut werden und die noch vorhandenen Diesel-Nebenstrecken sollten elektrifiziert werden und in die modernen Netze eingebunden werden. Leider sind im vorliegenden Entwurf kaum Anstrengungen in</p> |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|-------------------|--|--|
| | | <p>dieser Richtung zu erkennen.</p> <p>Mit den zur Neige gehenden Ölvorräten ist aber eine Verteuerungen der Kraftstoffe zu erwarten, die die zu erwartende Verteuerung des Stroms noch übertrifft, und das wird für die Dieselstrecken zu ganz erheblichen Problemen führen. Es ist absehbar, dass die Aufgabenträger schon bald nicht mehr das Geld haben werden um die Preissteigerungen des Dieselmotorkraftstoffs abzufangen.</p> <p>Das Nebenstreckennetz ist aber als Zubringer unverzichtbar. Dieselseitenstrecken müssen auch elektrifiziert werden, um besser in die bestehenden S- und Stadtbahnnetze integriert werden zu können und durchgehende Verbindungen in die Zentren zu ermöglichen.</p> <p>Der Verband Region Rhein-Neckar sollte sich dafür einsetzen, dass alle Dieselstrecken in den nächsten Jahren elektrifiziert werden.</p> |
| N 3.1.3.3 | <p>Sprinter-S-Bahnen</p> <p>„...der Einsatz von „Sprinter-Express-Zügen“ als schnelle Züge in S-Bahn-Qualität, die nur ausgewählte Stationen bedienen und deren Bezeichnung ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verdeutlichen“</p> | <p>Bitte wie folgt umformulieren:</p> <p>„... der Einsatz von Regionalexpresszügen als schnelle, qualitativ hochwertige Züge, die nur ausgewählte Stationen bedienen und deren Bezeichnung ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verdeutlichen.“</p> <p>Regionalexpresszüge sollen insbesondere die erforderliche Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße erhöhen und wichtige Fahrgastströme zwischen den Mittel- und Oberzentren aufnehmen. Dem Oberzentrum Mannheim mit seinem zentralen Umsteigeknoten Mannheim Hbf kommt eine herausragende Rolle zu. Zur Aufrechterhaltung seiner Leistungsfähigkeit und zur Stärkung des regionalen Zusammenhangs über die Landesgrenzen hinweg sind RE-Verbindungen durchzubinden und zu vereinheitlichen.</p> <p>Begründung:</p> <p>"Sprinter-S-Bahnen" wären eine neue Kategorie zwischen RegionalExpress (RE) und S-Bahn und für den Bahnkunden verwirrend.</p> <p>Der Wunsch nach Sprinter S-Bahnen weist auf eine Schwäche des RE-Netzes hin:</p> <p>Die bestehenden Regional-Express (RE)-Linien enden meist in Mannheim Hbf oder Heidelberg Hbf, d.h. sie werden nicht durchgebunden. Das resultiert einerseits aus der nicht ausreichenden Zusammenarbeit unter den Aufgabenträgern, so dass meist bis etwa zu den Landesgrenzen geplant und bestellt wird.</p> <p>Erschwert wird die Durchbindung der Züge in Mannheim Hbf auch dadurch, dass in den verschiedenen Bundesländern für die RE-Linien verschiedene Konzepte und verschiedene Triebwagentypen und auch lokbespannte Züge Verwendung finden.</p> <p>Die Durchbindung der RE-Linien würde aber z.B. die Kapazität des Hauptbahnhofs Mannheim besser ausnützen.</p> <p>Wünschenswert wäre ein RE-, bzw. City-Bahn-Netz, das nur die wichtigsten Haltepunkte des jeweiligen S-Bahn-Netzes bedient und über das S-Bahn-Netz hinaus fährt. Damit würden "S-Bahn-Sprinter" überflüssig und Endknoten wie Mannheim Hbf und Heidelberg entlastet.</p> <p>Z.B. Durchbindung RE Saar – Pfalz – MA – DA - Ffm</p> |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|-------------------|---|--|
| N 3.1.3.4 | <p>Beschleunigungsmaßnahmen</p> <p>In der Pfalz soll die 16 km lange Nebenstrecke Winden-Wissembourg beschleunigt werden.</p> | <p>Beschleunigungsmaßnahmen haben das Ziel flexiblere Fahrplangestaltung und effektiveren Betrieb zu ermöglichen. Merkwürdigerweise wird nur eine einzige einzelne Maßnahme im Plangebiet erwähnt und angekündigt. Bei vielen Strecken im Plangebiet wäre eine Beschleunigung wünschenswert und möglich.</p> <p>Um nur einige zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mannheim-Frankfurt (Riedbahn), u.a. im Bereich Biblis-Groß-Rohrheim für 200 km/h durchgehend • Bensheim - Worms • Eberbach - Erbach / Michelstadt • Landau - Pirmasens • Seckach - Miltenberg • Weinheim – Fürth • Sinsheim – Eppingen (da die Zeit für die Wende in Eppingen nicht ausreicht) • Außerdem auf vielen weiteren Dieselstrecken. <p>Die Verbesserung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten sind im Interesse der Aufgabenträger und somit indirekt auch der Infrastrukturunternehmer.</p> |
| N 3.1.3.4 | Zusätzliche Haltepunkte | <p>Haltepunkte sind als Regionalplanerisches Ziel zu definieren</p> <p>Daher bitte neues Ziel Z3.1.3.4 definieren und unten stehende Haltepunkte sowie die Maßnahmen des Rhein-Neckar-Taktes, da hinreichend bestimmt und nicht abwägungsrelevant, in dieses Ziel aufnehmen:</p> <p>Im Verlauf der Nahverkehrsachsen (regionale Entwicklungsachsen) gewährleisten „regionale Schienenverbindungen“ (Kategorie III) eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung. Nach dem Rhein-Neckar-Takt 2020 sowie zusätzlicher Erfordernisse der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind dazu folgende Aus- und Neubaumaßnahmen durchzuführen und nachfolgend benannte Haltepunkte umzusetzen:</p> <p>Es erfolgt eine Ergänzung der bereits im bisherigen G3.1.3.4 enthaltenen Informationen</p> <p>Main-Neckar-Bahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweichgleis Zwingenberg • Drittes Gleis Bensheim Bf-Bensheim Auerbach • Haltepunkt Bensheim-Schulzentrum • Weinheim-Süd • Weinheim-Sulzbach <p>Weinheim-Fürth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weinheim-Gerberviertel • Birkenau-Tuchbleiche (Wohngebiet Wachenburg) • Birkenau-Ost (Hornbach, Freibad) • Mörlenbach-Lessingstr. /Bettenbach |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|-------------------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Mörlenbach-Schmittgasse/Rathaus • Mörlenbach-Aldi/Edeka/Groß-Breitenbach • Rimbach-Reitplatz (Gymnasium) <p>Bensheim-Lorsch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bensheim Gewerbegebiet Süd (Sirona) • Bürstadt Badepark (Ost) • Lampertheim/Hofheim Ost (beim BÜ Richtung Bobstadt) <p>Im Stadtgebiet Mannheim sind noch weitere S-Bahn-Haltepunkte vorzusehen, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blumenau • Schönau • Käfertal (Verlegung unter „BBC-Brücke“) • Neckarauer Übergang/Hochschule Mannheim • Voltastraße • Fähre-Altrip • Rheinau-Nord/Karlsplatz. <p>Neue Haltepunkte in der Pfalz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Worms-West • Worms-Süd • Frankenthal-Süd • Neustadt-Süd (Richtung Landau) • Neustadt-Schöntal als Anlaufstelle für dortiges Wohngebiet, Stadion, Schulen sowie Übergang in den Pfälzer Wald (KBS 670) <p>Alle diese und weitere projektierten Haltepunkte sind in den Regionalplan des VRRN zu übernehmen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Das Zubringernetz würde durch zusätzliche Haltepunkte sehr an Attraktivität gewinnen. Das wird nicht genügend berücksichtigt.</p> <p>Um nur ein Beispiel aus dem Kreis Bergstraße zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haltepunkt Bensheim-Schulzentrum auf der Main-Neckar-Bahn zwischen Bensheim Hbf und Bensheim Auerbach (Höhe Altkurfürstliches Gymnasiums). Vorteil: Erschließung u.a. zwei Gymnasien, ein großes Gewerbeschulzentrum, Rathaus, Behördenzentrum, Wohngebiete). Leider liegt bisher keine Planung für einen Haltepunkt an dieser Stelle vor. <p>Der zuständige ÖPNV-Aufgabenträger, der Kreis Bergstraße, begnügt sich mit nur zwei zusätzlichen Haltepunkten für das Kreisgebiet in den nächsten 10 bis 20 Jahren, obwohl auf den befahrenen Strecken im Kreis mindestens zehn zusätzliche Haltepunkte sinnvoll wären, einer davon ist der oben angedachte Haltepunkt Schulzentrum Bensheim.</p> |
| N 3.1.3.4 | Meterspurnetz (Straßenbahn und Schmalspureisenbahn). | <p>Das wird weder der Bedeutung des Schmalspurnetzes noch dem Stand der Diskussion gerecht.</p> <p>Es wird nicht einmal das Planfeststellungsverfahren Mann-</p> |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|---|---|--|
| | <p>Hier wird lediglich aufgeführt, dass die Haltepunkte behindertengerecht und für Doppeltraktion geeignet ausgebaut werden sollen.</p> | <p>heim-Gartenstadt oder Heidelberg-Neuenheimer Feld erwähnt.</p> <p>Nötig wäre eine Fortschreibung des Konzepts MVG 2000, bzw. eine Erweiterungsplanung für das RNV-Gebiet, so zu sagen eine Untersuchung "RNV 2025", in der Vernetzung und Ausbau der fünf Netze OEG, RHB, MVG, VBL, HSB geplant wird.</p> <p>Wünschenswert wären u.a. mehr durchgehende Linien, Ausbau von Verknüpfungspunkten, Verbesserung der Gleisinfrastruktur z.B. durch Gleisdreiecke.</p> <p>Dringend ist auch der zweigleisige Ausbau der bisher eingleisigen Abschnitte in den Netzen. Die Straßenbahnnetze sind heute schon teilweise an den Grenzen ihrer Kapazität, sollen aber zukünftig natürlich noch mehr Fahrgäste befördern.</p> <p>Netzerweiterungen sollten deshalb grundsätzlich zweigleisig sein.</p> <p>Kritisch zu sehen ist auch das Y-Konzept in Mannheim, bei dem auf den Ästen nur 20-Minuten-Takt vorgesehen ist.</p> <p>Wir bitten um gutachterliche Prüfung einer Einbindung der Weschnitztalbahn in das Meterspurnetz der RNV. Dies sollte im größeren Zusammenhang mit dem anderen RNV--Streckennetz erfolgen, nicht als Einzelprüfung, analog des Konzepts MVG 2000, wo eine Netzerweiterung mit mehreren Strecken betrachtet wurde. Dadurch entstünde eine wichtige Kreisquerverbindung Bergstraße und Verknüpfung mit dem Mittelzentrum Weinheim und Viernheim. Dabei auch Berücksichtigung des Astes der gefährdeten Normalspurstrecke Weinheim-Viernheim sowie des Astes Mörlenbach-Wald-Michelbach.</p> |
| <p>Z 3.1.3.5 Freihaltetrassen für Schienenverkehr</p> | <p>In der Planung werden drei Arten von Freihaltetrassen unterschieden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Freihaltetrassen für Schienenverkehr Neubau 2. Freihaltetrassen für Schienenverkehr Ausbau (zusätzliche Gleise neben einem Gleis in Betrieb) z.B. Schifferstadt-Ludwigshafen und Landau-Wörth | <p>Es ist für sehr viele Strecken problematisch, dass zu wenig Ausweich- und Überholgleise vorhanden sind und sich so Verspätungen und Störungen fortpflanzen. Leider scheinen kaum Reservierungen für zukünftigen Ausbau zu erfolgen, so dass dringend benötigte Flächen verloren gehen könnten.</p> <p>Hier werden in der Planung offensichtlich zu wenig Strecken genannt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Z.B. ist die Strecke Heidelberg Hbf - Mannheim Hbf z.Z. nur zweigleisig. Selbst bei der DB AG wird über den dringend nötigen Ausbau mit einem dritten und vierten Gleis nachgedacht. Nichts davon im Planentwurf. • Ein anderes Beispiel ist die Riedbahn (Mannheim - Waldhof nach Bürstadt). Auch hier wird ein Gleis mehr sowie eine Kurve zur Nibelungenbahn (s. folgender Punkt) benötigt. • Ein zweigleisiger Ausbau der Nibelungenbahn Bensheim-Worms erlaubt eine flexiblere Bedienung und schafft bei nachgelagerter Elektrifizierung (s. G) flexiblere Betriebsabläufe und mehr Querverbindungen zwischen den Nord-Süd-Strecken, was auch bei betrieblichen Störungen mehr Freiräume schafft. • Auch auf der Main-Neckar-Bahn ist zwischen Bensheim und Bensheim-Auerbach ein drittes Gleis erforderlich. |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|---|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Die Strecke Germersheim - Graben-Neudorf benötigt dringend mehrere Ausweichen oder einen zweigleisigen Ausbau. • Ähnliche Probleme hat die Strecke Weisenheim a. S.- Frankenthal. • In Sinsheim Steinsfurt sollte auch aus Richtung Eppingen gekreuzt werden können, daher zweigleisiger Ausbau Steinsfurt-Museum <p>In allen diesen Beispielen sollten Flächen für den Ausbau reserviert werden. Wie ist der Stand der Planung?</p> <p>Generell ist die Überprüfung der Neubaustreckenplanung Frankfurt-Mannheim für eine Neubewertung unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Regionalverkehrs zu nutzen.</p> |
| Z 3.1.3.5 Freihaltetrassen für Schienenverkehr | <p>3. Freihaltetrassen für Schienenverkehr Sicherung</p> <p>Im Plan sind aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landau-Herxheim, Landau-Germersheim, • und Mörlenbach-Wald-Michelbach. | <p>Nicht aufgeführt sind die zwar stillgelegten, aber noch gewidmeten Strecken/Trassen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weinheim – Viernheim • Heidelberg – Schwetzingen – Talhaus – Speyer • Neckarbischofsheim-Nord – Hüffenhardt • Walldürn – Hardheim • Wiesloch – Walldorf – Sinsheim <p>Hier müssen alle stillgelegten Trassen aufgeführt werden.</p> <p>Schienenwege sind höchst wertvolle Anlagen und wurden in den letzten Jahrzehnten oft zu leichtfertig aufgegeben. Dabei sollten heute auch neue Anschlussstrassen z.B. für Stichstrecken in die Planung aufgenommen werden und geschützt werden. Z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herxheim - Rülzheim würde den Lückenschluss zur Bienensandstrecke ermöglichen. <p>Leider ist die Aufnahme als Freihaltetrasse in ein Planwerk nur ein schwacher Schutz vor Überbauung, da die Planung z.B. in Hessen und anderen Bundesländern keine Rechtsverordnung ist und somit keine Gesetzeskraft hat. Hier sollte sich der Regionalverband dafür einsetzen, dass die Länder mehr und besseren Schutz für bedrohte Trassen aller drei Kategorien schaffen.</p> |
| Z 3.1.3.5 | <p>Verbindungskurven</p> <p>Im Planentwurf werden zwei Kurven aufgeführt</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Flomersheimer Kurve • die Studernheimer Kurve. | <p>Vorbemerkung: Verbindungskurven lassen sich meist mit geringem Widerstand realisieren und erhöhen die Flexibilität des Netzes erheblich.</p> <p>Es sind weitere Verbindungskurven in der Diskussion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Z.B. wurde in Bürstadt eine Verbindung von der Nibelungenbahn auf die Riedbahn von verschiedenen Seiten gefordert. • Diskutiert wird auch die Verbindungskurve in Neustadt von der Strecke Landau Richtung Schifferstadt mit Kante am Böbig. Diese ehemalige "BASF-Kurve" wurde leider abgebaut. • Die teilweise abgebaute Verbindungskurve von Neckarzimmern direkt nach Mosbach Hbf wäre für die Stadtbahn Heilbronn interessant, um das Zentrum von Mosbach besser anzuschließen. |

| Fundstelle | Zitat | PRO BAHN-Kommentar |
|-------------------|--|---|
| | | Diese sollen aufgeführt werden. |
| G 3.1.3.6 | Machbarkeitsstudien | <p>Im Planentwurf wird von einer Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn Speyer – Ketsch – Schwetzingen - Heidelberg gesprochen.</p> <p>Eine Zweisystem-Stadtbahn im Rhein-Neckar-Raum stößt immer auf das Problem der verschiedenen Spurweiten.</p> <p>Wir verweisen auf die neuesten technischen Entwicklungen von Alstom. In der Schweiz fahren ab 2015 zwischen Montreux und Interlaken Reisezug-Wagen, die in einer Umspurstation die Spurweite verstellen können. Die Fahrgäste bleiben dabei sitzen und die Wagen fahren mit einer anderen Lok weiter, siehe http://www.nzz.ch/aktuell/startseite/montreux_interlaken_mob_goldenpass_drehgestellt-1.5749927</p> <p>In einer Machbarkeitsstudie sollte untersucht werden, ob das Spurwechseln z.B. auch für die Zwei-System-Stadtbahnen vom Typ Kassel möglich ist.</p> <p>Eine solche Verbindung zwischen Normalspur und Meterspur wird in der Zukunft neue Perspektiven eröffnen, nämlich die Verbindung zwischen den Netzen (s. auch Fundstelle 3.1.3.4).</p> <p>Die Aufgabe von heute ist der Ausbau der Netze und zwar eher die Verdichtung der Infrastruktur, also das Erschließen der "weißen Flecken", und weniger die Verlängerung der Hauptstrecken.</p> |
| 3.1.3.7 | Verknüpfungspunkte | <p>Im Plan wird nur die Verknüpfung zwischen Auto, Fahrrad und Schiene behandelt.</p> <p>Es fehlen Konzepte für die Verknüpfung von Bus und Straßenbahn mit der Eisenbahn.</p> |
| 3.1.4 | Flugverkehr | <p>Die Flughäfen Frankfurt (Main), Stuttgart und Karlsruhe/Baden-Baden sollen aus der Metropolregion Rhein-Neckar schnell und günstig auf der Schiene im Fern- und Nahverkehr erreichbar sein.</p> <p>Zum Beispiel sollte Karlsruhe/Baden-Baden über die Wintersdorfer Stadtbahnlinie und insbesondere das geplante Terminal 3 der Fraport sollte über die Riedbahn auch im Nahverkehr für unsere Region angeschlossen werden.</p> |
| 3.1.4.3 | Die weiteren Verkehrslandeplätze Bad Dürkheim, Lachen-Speyerdorf, Mosbach-Lohrbach, Walldürn und Worms sowie die Sonderlandeplätze in der Metropolregion sollen den Bedürfnissen der Allgemeinen Luftfahrt entsprechend erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit gesichert werden. | Die Vielzahl dieser Verkehrslandeplätze in der Metropolregion ist dauerhaft nicht wirtschaftlich zu betreiben und sollte auf einen zentralen Standort konzentriert werden. |
| 3.1.5 | Güterverkehr | <p>Der Schienen-Güterverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar soll weiter gefördert werden.</p> <p>Es sollten konkrete Vorgaben für den Ausbau des Kombinierten Verkehrs gemacht werden. Dafür stehen die Systeme ACTS, Cargo Domino, mobiler u.a. zur Verfügung</p> <p>Die Zahl der Züge zur Müllverbrennungsanlage in Mannheim</p> |

| <i>Fundstelle</i> | <i>Zitat</i> | <i>PRO BAHN-Kommentar</i> |
|-------------------|----------------|---|
| | | sollte erheblich erhöht werden. Eine Prüfung für den Wirtschaftsverkehr insbesondere nach der Verlagerung des Pfenning-Logistikzentrums nach Hedesheim ist angezeigt. |
| 3.1.5.4 | Hafenstandorte | Als Ziel zu formulieren und entsprechend im Plan mit Symbol zu versehen: „Regionalbedeutsame Logistikzentren stehen mit den Häfen Mannheim, Ludwigshafen, Worms und Speyer zur Verfügung. Hafenstandorte sind multimodal unter Einbindung der Schienenbedienug zu entwickeln und zu sichern. Bei Bedarf sind neue Umschlagstellen und regionale Logistikzentren vorrangig unter Berücksichtigung der Schienenerschließung einzurichten. Begründung: Binnenschiff und Schiene haben wichtige Synergien, nicht nur bei wasserstandsbedingten Engpässen in der Schifffahrt. Viele Hafenbahnen haben sich zu Keimzelle der Schienenaufschwungs entwickelt. Häfen eignen sich zudem zur Bündelung. Überdies erfordert die wachsende Bedeutung des Containerverkehrs eine optimale Verzahnung beider Systeme. |

Quellenverweise

- [MVG2000] Konzept „MVG 2000“ der vormaligen Mannheimer Verkehrsgesellschaft AG, 1991
- [NVPMA] Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Mannheim 2004-2008 (Geltungsdauer verlängert bis 2011)
- [RMV] Regionaler Nahverkehrsplan 2004 bis 2009, RMV, Hofheim, 2004
- [RNT] Planwerk „Rhein-Neckar-Takt 2020“, VRN, 2008
http://www.vrn.de/md/content/homepage/pressemitteilungen/2008/rhein-neckar-takt_2020.pdf
- [VDV] „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“, Studie des VDV, 2011
http://www.vdv.de/medienservice/stellungnahmen_entry.html?nd_ref=6727

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg
Sven Grahner, Altneudorfer Str. 3 A, 69250 Schönau
Michael Löwe, Rosenbrunnenstr. 20, 69469 Weinheim
Andreas Schöber, Holbeinstraße 14, 68163 Mannheim
Ulrich Vogel, In den Ziegelgärten 6, 67063 Ludwigshafen

Vereins-Anschriften:

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (06 21) 41 19 48
E-mail [pb-rhein-neckar\(at\)arcor.de](mailto:pb-rhein-neckar(at)arcor.de)

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.
Berliner Str. 32
64807 Dieburg
Tel. (0 60 71) 2 43 60
Fax (0 60 71) 8 17 60
E-mail [info\(at\)starkenburg.pro-bahn.de](mailto:info(at)starkenburg.pro-bahn.de)

PRO BAHN [Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.](#)
In den Ziegelgärten 6
67063 Ludwigshafen
Tel.: (06 21) 69 98 92 (abends)
mobil: (01 70) 7 65 25 96
E-Mail [info\(at\)rp-s.pro-bahn.de](mailto:info(at)rp-s.pro-bahn.de)