

Ein. 28.3.2014



Verband Region Rhein-Neckar * Postfach 10 26 36 * 68026 Mannheim

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Herrn
Dr. Gottlob Gienger
PRO BAHN
Regionalverband Starkenburg e.V.
Berliner Straße 32
64807 Dieburg

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
P 7, 20 – 21 (Planken)
68161 Mannheim

Tel. (0621) 1 07 08 - 0
Fax: (0621) 1 07 08-34

Bankverbindung:
Sparkasse Rhein Neckar Nord
IBAN: DE 16 6705 0505 0030 2671 09
BIC: MANSDE66XXX

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht

Unser Zeichen

Bearbeiter
LD/Ts

Telefon-Durchwahl
- 44

Datum
24.03.014

**Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar
hier: Information über die Behandlung Ihrer Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Dr. Gienger,

wir möchten uns hiermit für Ihre Stellungnahme im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar bedanken und Sie darüber informieren wie über Ihre Anregungen, Hinweise und Änderungsvorschläge nach eingehender Prüfung durch die Verbandsversammlung des Verbandes Region Rhein-Neckar entschieden wurde. Aufgrund der umfassenden Beteiligung bitten wir um Nachsicht für die verzögerte Rückmeldung auf Ihr Schreiben.

Die Verbandsversammlung des Verbandes Region Rhein-Neckar hat in der Sitzung am 27. September 2013 den Satzungsbeschluss über die Feststellung des Einheitlichen Regionalplans gefasst und die Verbandsverwaltung beauftragt, die Satzung zur Genehmigung beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg in Stuttgart als Oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde von Baden-Württemberg vorzulegen. Die entsprechenden Unterlagen wurden am 17. Dezember 2013 in Stuttgart eingereicht.

Aus der beigefügten Synopse können Sie eine Kurzfassung Ihrer Äußerung/-en und den dazugehörigen Behandlungsbeschluss entnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Trinemeier
Leitender Direktor

Anlage

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
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.	Kenntrnisnahme Der Regionalplanentwurf deckt die angesprochenen Vorschläge und Grundsätze ab. Er enthält zahlreiche Maßnahmen, die der Umsetzung dieser Planungsphilosophien dienen. Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
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.	Kenntrnisnahme Die Maßnahmen im Regionalplan berücksichtigen vorwiegend die Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem Rhein-Neckar-Takt 2020. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
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. > Fahrplänen in den Knotenbahnhöfen wie im regionalen Nahverkehrsplan des RMV [RMV] > erforderliche Zugfolgekapazitäten oder Blockabstände > erforderliche Überholgleise > erforderliche zweigleisige Abschnitte auf eingleisigen Strecken > Kreuzungsmöglichkeiten und Umfahrungen 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.	nicht Gegenstand der Regionalplanung Der Regionalplan enthält Ziele für Sicherungstrassen im Schienenverkehr und Grundsätze zum Erhalt der Schieneninfrastruktur, insbesondere auch in der Fläche. Die anderen angesprochenen Maßnahmen, wie z.B. Sicherungstechnik oder Kreuzungsmöglichkeiten sind nicht Gegenstand der Regionalplanung.
"Fundstelle: S. 11, "Das Selbstverständnis der Metropolregion Rhein Neckar"; dritter Abschnitt Zitat: Mit dem Status einer Europäischen Metropolregion übernimmt die Region Rhein-Neckar eine besondere Funktion und Verantwortung für die Raumentwicklung in Deutschland... PRO BAHN-Kommentar: Bitte den ersten Teil dieses dritten Abschnitts 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."	folgen Die Äußerung dient der präziseren Formulierung des Satzes, der Änderungsvorschlag wird übernommen.

Absender
 PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.
 (gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
S. 13/14, "Regionalentwicklung über Ländergrenzen", 3. 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 durch aus 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."	nicht folgen Der Ausbau des ÖPNV über die Ländergrenzen ist bereits in Kapitel 3.1 enthalten. Zudem ist der VRN per Satzung verpflichtet, das ÖPNV-Angebot über die Grenzen abzustimmen. Der Abschnitt "Regionalentwicklung über Ländergrenzen" ist nur allgemein verfasst und beinhaltet nicht spezifische Maßnahmen für einzelne Fachbereiche. Der Anregung wird nicht gefolgt.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

S. 15, "Zukunftsfähige Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur", zweiter Abschnitt; Sätze 2-4

Zitat:

"Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die dezentralen Versorgungs- 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."

PRO BAHN-Kommentar:

Bitte diesen Abschnitt ab Satz zwei wie folgt umformulieren:

"Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die 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. 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 Immobilien und Nahverkehrstickets ein."

Begründung:

In diesem Abschnitt muss stärker auf die schienenorientierte Siedlungsentwicklung unter Nachhaltigkeitsaspekten eingegangen werden, in dem die Verbesserung des Bestandes besonders gewürdigt wird."

Behandlung

teilweise folgen

Dem Vorschlag wird gefolgt und das Leitbild an der genannten Stelle ergänzt. Einzig der letzte Satz des Vorschlags wird nicht übernommen, da die Nennung von einzelnen Arten von Tickets im ÖPNV nicht Gegenstand der Regionalplanung ist.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

S. 15/16, "Starker Wirtschaftsstandort"; dritter Abschnitt:

Zitat:

"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."

PRO BAHN-Kommentar:

Bitte wie folgt umformulieren:

"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."

Begründung:

Es fehlt der Bezug zur Schiene als Rückgrat für nachhaltige Entwicklung im Logistik- und Gewerbesektor.

S. 16, "Attraktiver Wohn- und Freizeitstandort"; Abschluss:

PRO BAHN-Kommentar:

Bitte folgende Sätze am Ende hinzufügen:

"Der Verband Region Rhein-Neckar setzt sich für eine bessere Verknüpfung von Freizeitsandorten und Nahverkehrsbedienungen ein. Neben der Prüfung von neuen Haltepunkten, Ergänzende Zug- und Busleistungen beinhalten dies auch die Entwicklung von Kombitickets."

Behandlung

folgen

Dem Vorschlag wird gefolgt und das Leitbild an der genannten Stelle ergänzt.

nicht folgen

Der VRRN hat nicht die Kompetenz und Zuständigkeit für derartige Maßnahmen. Der Vorschlag wird nicht berücksichtigt.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

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 Landschaftserschließung sowie Beeinträchtigungen der Wohn und Umweltqualität vermieden und Freiräume gesichert werden.

Bitte folgenden Zusatz:

"Auf eine der herausgehobenen raumstrukturellen Stellung dieser Gebiete entsprechend gute ÖPNV-Anbindung dieser Flächen ist zu achten."

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 Neuauweisungen 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:
Es fehlt Hinweis zur Bedeutung der Verkehrsfunktion

Kenntrnisnahme

Das funktionale Schienennetz in der Raumstrukturkarte mit seinen Ausbaumaßnahmen basiert in seiner Ausweisung auch auf dem Netz der zentralen Orte, die überwiegend nur an Entwicklungsachsen (Schienenachsen) ausgewiesen sind.

Entwicklungsachsen. Hier ist mehr Input erwünscht bezüglich von Standards im Bedienungsangebote. Verweis auf LEP genügt nicht.

nicht folgen

Entwicklungsachsen dienen der Konzentration der Siedlungsentwicklung und sind auf Grund der strukturellen Gegebenheiten aber nicht ausschließlich an den Schienenachsen festgemacht. Standards im Bedienungsangebot werden in den Nahverkehrsplänen definiert.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

Z 1.4.1.2 sollte im Interesse der Nachhaltigkeit dem Z 1.4.1.4 untergeordnet sein.

Z 1.4.1.4 sollte um folgenden Satz ergänzt werden:

"Diese Flächen durch ein attraktives Bedienungsangebot insbesondere im schienengebundenen ÖPNV in ihrer Erschließung zu sichern"

Behandlung

nicht folgen

Beide genannte Plansätze sind als verbindliche Ziele ausgeformt. PS 1.4.1.2 "Zusätzliche Wohnbauflächen (Z)" dient einer an die genannten Vorgaben (vgl. die drei Spiegelstriche) geknüpften, bedarfsgerechten und nachhaltigen Wohnungsverorgung. PS 1.4.1.4 "Vorrang der Innenentwicklung (Z)" präzisiert im Sinne des Flächensparens die Maßnahmen der Innenentwicklung.

Beide Plansätze dienen mit ihren unterschiedlichen Zielen und Zielrichtungen zwar gemeinsam der künftigen Steuerung der nachhaltigen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar, die geforderte Unterordnung von PS 1.4.1.2 (Z) gegenüber PS 1.4.1.4 (Z) wird vor dem geschilderten Hintergrund aber nicht geteilt.

Die geforderte Ergänzung des PS 1.4.1.4 (Z) ist durch den dritten Spiegelstrich des PS 1.4.1.2 inhaltlich schon abgedeckt.

Dem Anliegen wird nicht gefolgt.

Begründung zu Z1.4.2.2:

Es wird eine Differenzierung des regionalbedeutsamen ÖPNV wie folgt vorgeschlagen:

- Lage (des Wohngebietes) an einem Haltepunkt des Schienenpersonennahverkehrs
- 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 stärkere Differenzierung z. B. nach Haupt-/Nebenachsen notwendig.

nicht folgen

Die Formulierung enthält mit "mindestens einem Stundentakt" die Möglichkeit auch einen Halbstundentakt in allen Strukturräumen zu fahren. Eine Bindung der Träger des SPNV/ÖPNV kann und soll seitens der Regionalplanung nicht erfolgen.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

Dieser Grundsatz ist wie folgt zu ändern:

Der Erhalt und Ausbau des regionalen Schienenverkehrs soll gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben, insbesondere

- 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).

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.

Behandlung

teilweise folgen

Ergänzung des Plansatzes: "Der Erhalt und Ausbau des regionalen Schienenverkehrs soll gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben, insbesondere."
Die Definition eines Halbstundentaktes kann nicht im Regionalplan dargestellt werden. Die Express-Linien sind in Plansatz 3.1.3.3. dargestellt.

N/Z 3.1.3.2

Großräumige Verbindungen und Haltepunkte:

Bitte Netzaussagen und Ziele jeweils sauber trennen und mit einer eigenen Nummer versehen.

nicht folgen

Ziele und nachrichtliche Darstellungen sind getrennt. Eigene Nummern werden nicht vergeben, da der Plansatz alle großräumigen Ausbauvorhaben zusammenfasst.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
Es sind bis auf eine einzige Ausnahme, nämlich Neustadt-Landau-Wörth, keine Elektrifizierungen vorgesehen. PRO BAHN-Kommentar: Folgende Strecken sind in ein Elektrifizierungskonzept einzubinden: 1. Sensheim- 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 - Gernersheim 12. Wörth- Lauterburg 13. Winden- Wissembourg 14. Winden- Bad-Bergzabern	nicht folgen Eine pauschale Grundsatzzur Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes der MRN bzw. die Aufzählung der genannten Strecken macht aus Sicht des Verbandes keinen Sinn. Wichtiger ist die Angebotsqualität und -quantität im Schienenpersonenverkehr zu verbessern, die auch ohne eine Elektrifizierung möglich scheint. Auch der Einsatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen erlaubt ein modernes Angebot zur Verfügung zu stellen. Eine Elektrifizierung ist i.d.R. sehr teuer und oftmals alleine durch die Verbesserung für den Nahverkehr hinsichtlich der zwingend notwendigen Kosten-Nutzen-Analysen nicht begründbar. Ein Elektrifizierungskonzept ist Aufgabe der Träger des SPNV/OPNV.
Begründung: 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 dieser Richtung zu erkennen. 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 Dieselmotors abzufangen. Das Nebenstreckennetz ist aber als Zubringer unverzichtbar. Dieselnebenstrecken müssen auch elektrifiziert werden, um besser in die bestehenden S- und Stadtbahnnetze integriert werden zu können und durchgehende Verbindungen in die Zentren zu ermöglichen. Der Verband Region Rhein-Neckar sollte sich dafür einsetzen, dass alle Dieselstrecken in den nächsten Jahren elektrifiziert werden.	

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
Sprinter-S-Bahnen: "... 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" PRO BAHN-Kommentar: Bitte wie folgt umformulieren: "... der Einsatz von Regionalexpresszügen als schnelle, qualitativ hochwertige Züge, die nur ausgewählte Stationen bedienen und deren Bezeichnung ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verdeutlichen." 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. Begründung: "Sprinter-S-Bahnen" wären eine neue Kategorie zwischen RegionalExpress (RE) und S-Bahn und für den Bahnkunden verwirrend.	folgen Es ist richtig, dass der Plansatz umformuliert wird. Es geht aus regionalplanerischer Sicht vorwiegend um die Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen den zentralen Orten innerhalb der Region und zu den Nachbarregionen. Deshalb Änderung des Plansatzes 3.1.3.3 ,zweiter Spiegelstrich: "... der Einsatz von Regionalexpresszügen als schnelle, qualitativ hochwertige Züge, die nur ausgewählte Stationen bedienen und deren Bezeichnung ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verdeutlichen." Änderung der Begründung zu Plansatz 3.1.3.3 auf S. 131: "die Prüfung der Einrichtung bzw. weiteren Taktverdichtung folgender Regionalexpresszüge zur Verbesserung.."
Der Wunsch nach Sprinter S-Bahnen weist auf eine Schwäche des RE-Netzes hin: 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. 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.	
Die Durchbindung der RE-Linien würde aber z.B. die Kapazität des Hauptbahnhofs Mannheim besser ausnützen.	
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 (z.B. Durchbindung RE Saar- Pfalz- MA- DA- Ffm).	

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V., PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

In der Pfalz soll die 16 km lange Nebenstrecke Winden-Wissembourg beschleunigt werden.

PRO BAHN-Kommentar:

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. Um nur einige zu nennen:

- Mannheim-Frankfurt (Riedbahn), u.a. im Bereich Biblis-Groß-Rohrheim für 200 km/h durchgehend
- Sinsheim - Worms
- Eberbach - Erbach / Michelstadt
- Landau - Pirmasens
- Seckach - Miltenberg
- Weinheim - Fürth
- Sinsheim - Eppingen
- Außerdem auf vielen weiteren Dieselstrecken.

Die Verbesserung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten sind im Interesse der Aufgabenträger und somit indirekt auch der Infrastrukturunternehmer.

Behandlung

nicht folgen

Der Spiegelstrich "Wörth - Lauterbourg und Winden Wissembourg, Beschleunigungsmaßnahmen" in Plansatz 3.1.3.4 wird gestrichen, da es sich um keine regionalbedeutsame, sondern um eine betriebliche Maßnahme handelt. Die Auflistung aller Beschleunigungsmaßnahmen im Schienennetz der MRN würde den Regionalplan überfrachten und ist nicht Gegenstand der Regionalplanung. Ob ein durchgehender Ausbau der Riedbahn für 200 oder mehr km/h sinnvoll und notwendig ist, kann erst nach Vorliegen der derzeit in Bearbeitung befindlichen Korridorstudie des Bundesverkehrsministeriums entschieden werden.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

Zusätzliche Haltepunkte

PRO BAHN-Kommentar:

Haltepunkte sind als Regionalplanerisches Ziel zu definieren

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:

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:

Es erfolgt eine Ergänzung der bereits im bisherigen G3.1.3.4 enthaltenen Informationen

Main-Neckar-Bahn:

- Ausweichgleis Zwingenberg
- Drittes Gleis Bensheim Bf-Bensheim Auerbach
- Haltepunkt Bensheim-Schulzentrum
- Weinheim-Süd
- Weinheim-Sulzbach

Weinheim-Fürth:

- Weinheim-Gerberviertel
- Birkenau-Tuchbleiche (Wohngebiet Wachenburg)
- Birkenau-Ost (Hornbach, Freibad)
- Mörlenbach-Lessingstr. / Bettenbach
- Mörlenbach-Schmittgasse/Rathaus
- Mörlenbach-Aldi/Edeka/Groß-Breitenbach
- Rimbach-Reitplatz (Gymnasium)

Bensheim-Lorsch

- Bensheim Gewerbegebiet Süd (Sirona)
- Bürstadt Badepark (Ost)
- Lampertheim/Hofheim Ost (beim BÜ Richtung Bobstadt)

Im Stadtgebiet Mannheim sind noch weitere S-Bahn-Haltepunkte vorzusehen, z.B.

- Blumenau
- Schönau

Behandlung

teilweise folgen

Bei der Darstellung von Maßnahmen im Schienenkapitel handelt es sich um nachrichtliche Übernahmen der Baulastträger bzw. um eigene Vorschläge. Ziele kommen nur zur Sicherung von Maßnahmen vor entgegenstehende Nutzungen in Frage. Die Darstellung von gewünschten Haltestellen im Regionalplan erfüllt nicht den Zielcharakter.

In der Raumnutzungskarte sind nur die Haltepunkte als Planung dargestellt, die im Rahmenplan „Rhein-Neckar-Takt 2020“ enthalten sind bzw. derzeit geplant werden. Von den genannten Haltepunkten werden in Abstimmung mit dem Aufgabenträger/VRN die S-Bahn-Haltepunkte Bürstadt Badepark, Lampertheim/Hofheim Ost, Blumenau und Neustadt Schöntal in die Liste der zu prüfenden Maßnahmen im Begründungstext zu Plansatz 3.1.3.4 aufgenommen. Die übrigen Vorschläge wurden bereits geprüft und verworfen.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
----------	------------

- Käfertal (Verlegung unter "BBC-Brücke")
- Neckarauer Übergang/Hochschule Mannheim
- Voltastraße
- Fähre-Altrip
- Rheinau-Nord/Karlsplatz.

Neue Haltepunkte in der Pfalz:

- 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)

Alle diese und weitere projektierten Haltepunkte sind in den Regionalplan des VRRN zu übernehmen.

Begründung:

Das Zubringernetz würde durch zusätzliche Haltepunkte sehr an Attraktivität gewinnen. Das wird nicht genügend berücksichtigt.

Um nur ein Beispiel aus dem Kreis Bergstraße zu nennen:

- Haltepunkt Bensheim-Schulzentrum auf der Main Neckar-Bahn zwischen Sensheim Hbf und Sensheim Auerbach (Höhe Altkurfürstliches Gymnasiums). Vorteil: Erschließung u.a. zwei Gymnasien, ein großes Gewerbeschulzentrum, Rathaus, Behörden zentrum, Wohngebiete). Leider liegt bisher keine Planung für einen Haltepunkt an dieser Stelle vor.

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.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
Meterspurnetz (Straßenbahn und Schmalspursisenbahn): Hier wird lediglich aufgeführt, dass die Haltepunkte behindertengerecht und für Doppeltraktion geeignet ausgebaut werden sollen. PRO BAHN-Kommentar: Das wird weder der Bedeutung des Schmalspurnetzes noch dem Stand der Diskussion gerecht. Es wird nicht einmal das Planfeststellungsverfahren Mannheim-Gartenstadt oder Heidelberg-Neuenheimer Feld erwähnt. Nötig wäre eine Fortschreibung des Konzepts MVG 2000 bzw. eine Erweiterungsplanung für das RNV-Gebiet, sozusagen eine Untersuchung "RNV 2025", in der Vernetzung und Ausbau der fünf Netze OEG, RHB, MVG, VBL, HSB geplant wird. Wünschenswert wären u.a. mehr durchgehende Linien, Ausbau von Verknüpfungspunkten, Verbesserung der Gleisinfrastruktur z.B. durch Gleisdreiecke. 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. Netzerweiterungen sollten deshalb grundsätzlich zweigleisig sein. Kritisch zu sehen ist auch das Y-Konzept in Mannheim, bei dem auf den Ästen nur 20-Minuten-Takt vorgesehen ist. 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 entsteht eine wichtige Kreisquerverbindung Bergstraße und Verknüpfung mit dem Mittelzentrum Weinheim und Viernheim. Dabei auch Berücksichtigung des Astes der gefährdeten Normalspurspurstrecke Weinheim-Viernheim sowie des Astes Mörlenbach-Wald-Michelbach.	nicht folgen Der Regionalplan enthält nur Maßnahmen im regionalbedeutsamen Schienennetz. Dieses gliedert sich nach den Kriterien in Plansatz 3.1.3.1 und dient dazu die zentralen Orte gemäß Raumstrukturkarte miteinander zu verbinden und in ihrer Funktion zu stärken. Zu dem regionalbedeutsamen Schienennetz gehören nur die OEG- und die RHB-Strecken. Alle anderen Meterspursstrecken sind nicht Bestandteil des Schienennetzes im Regionalplan. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können nicht im Regionalplan dargestellt werden. Alternative Betriebskonzepte für die Weschnitztalbahn wurden durch den Aufgabenträger bereits geprüft und verworfen.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
In der Planung werden drei Arten von Freihaltetrassen unterschieden: 1. Freihaltetrassen für Schienenverkehr Neubau 2. Freihaltetrassen für Schienenverkehr Ausbau (zusätzliche Gleise neben einem Gleis in Betrieb) z.B. Schifferstadt-Ludwigshafen und Landau-Wörth PRO BAHN-Kommentar: 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. Hier werden in der Planung offensichtlich zu wenig Strecken genannt: • 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. • 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 In allen diesen Beispielen sollten Flächen für den Ausbau reserviert werden. Wie ist der Stand der Planung? Generell ist die Überprüfung der Neubaustreckenplanung Frankfurt-Mannheim für eine Neubewertung unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Regionalverkehrs zu nutzen.	nicht folgen Die Ausweisung von Freihaltetrassen im Regionalplan wird nur vorgenommen, wenn eine verbindliche Planung zu Grunde liegt. Da es sich um ein Ziel der Raumordnung handelt, muss eine gewisser Verfahrensstand bzw. Konkretisierungsgrad z.B. durch die Sicherung in einem Bedarfsplan eines Baulastträgers vorliegen. Ein Wunsch einer Interessengemeinschaft reicht für eine Zielausweisung nicht aus. Der dreigleisige Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg ist im Regionalplan enthalten. Alle anderen Vorschläge sind nicht Bestandteil des Rhein-Neckar-Taktes 2020 oder anderer Bedarfspläne.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

Freihaltetrassen für Schienenverkehr Sicherung

Im Plan sind aufgeführt:

- Landau - Herxheim, Landau - Germersheim,
- und Mörlenbach - Wald-Michelbach.

PRO BAHN-Kommentar:

Nicht aufgeführt sind die zwar stillgelegten, aber noch gewidmeten Strecken/Trassen

- Weinheim-Viernheim
- Heidelberg-Schwetzingen- Talhaus- Speyer
- Neckarbischofsheim-Nord - Höffhardt
- Walldürn - Hardheim
- Wiesloch - Walldorf- Sinsheim

Hier müssen alle stillgelegten Trassen aufgeführt werden.

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.

- Herxheim - Rülzheim würde den Lückenschluss zur Bienesandstrecke ermöglichen.

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."

Behandlung

nicht folgen

Die Schienenstrecken Weinheim - Viernheim und Neckarbischofsheim-Nord - Höffhardt sind als Bestand im Regionalplan enthalten.

Die Schienenstrecken

- Heidelberg- Schwetzingen- Talhaus- Speyer
- Walldürn - Hardheim
- Wiesloch - Walldorf- Sinsheim

sind nach Kenntnisstand des VRRN bereits Überbaut oder Schienen abgebaut und entwidmet, so dass eine "Freihaltetrassen für den Schienenverkehr (Sicherung)" in der Raumnutzungskarte als Ziel rechtlich nicht mehr möglich ist.

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar; PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung

Im Planentwurf werden zwei Kurven aufgeführt

- die Flomersheimer Kurve
- die Studernheimer Kurve.

PRO BAHN-Kommentar:

Vorbemerkung: Verbindungskurven lassen sich meist mit geringem Widerstand realisieren und erhöhen die Flexibilität des Netzes erheblich.

Es sind weitere Verbindungskurven in der Diskussion:

- 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.
- Diese sollen aufgeführt werden.

Behandlung

nicht folgen

Die Ausweisung von Freihaltetrassen im Regionalplan wird nur vorgenommen, wenn eine verbindliche Planung zu Grunde liegt. Da es sich um ein Ziel der Raumordnung handelt, muss eine gewisser Verfahrensstand bzw. Konkretisierungsgrad z.B. durch die Sicherung in einem Bedarfsplan eines Baulastträgers vorliegen. Ein Wunsch einer Interessengemeinschaft reicht für eine Zielausweisung nicht aus.

Die genannten Vorschläge sind nicht Bestandteil des Rhein-Neckar-Taktes 2020 oder anderer Bedarfspläne.

Im Planentwurf wird von einer Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn Speyer- Ketsch- Schwetzingen- Heidelberg gesprochen.

Eine Zweisystem-Stadtbahn im Rhein-Neckar-Raum stößt immer auf das Problem der verschiedenen Spurweiten. 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. In einer Machbarkeitsstudie sollte untersucht werden, ob das Spurwechseln z. B. auch für die Zwei-System-Stadtbahn wagen vom Typ Kassel möglich ist. 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).

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.

Kenntnisnahme

Die Regionalplanung orientiert sich bei ihren Vorschlägen zum Ausbau des ÖPNV-Netzes v.a. auch an den Siedlungsachsen und -schwerpunkten. Dadurch ist der größte Nutzen hinsichtlich Erschließungspotential von zusätzlichen Nutzern, Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene und Wirtschaftlichkeit für den ÖPNV gewährleistet. Dies ist bei der Linie Speyer- Ketsch- Schwetzingen- Heidelberg der Fall.

Im Plan wird nur die Verknüpfung zwischen Auto, Fahrrad und Schiene behandelt. Es fehlen Konzepte für die Verknüpfung von Bus und Straßenbahn mit der Eisenbahn.

folgen

Mit der Formulierung "Haltestellen des Netzes des öffentlichen Verkehrs" sind auch Bushaltestellen eingeschlossen. Zu Klarstellung wird in der Begründung noch ergänzt, S. 133: "Dies soll über den Ausbau der Busstationen, der Park&Ride.."

Absender

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

(gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar, PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.; PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.)

Äußerung	Behandlung
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. 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.	nicht folgen Der Ausbau beider Schienenanbindungen ist für die MRN wichtig. Leider liegen beide Ausbaumaßnahmen außerhalb der Planungsregion, so dass im Regionalplan keine Maßnahmen dargestellt werden können.
Die Vielzahl dieser Verkehrslandeplätze in der Metropolregion ist dauerhaft nicht wirtschaftlich zu betreiben und sollte auf einen zentralen Standort konzentriert werden.	Kenntnisnahme Die Verkehrslandeplätze dienen auch dem Sportflugverkehr. Für diesen ist ein wirtschaftlicher Betrieb nicht der entscheidende Grundlage. Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
Der Schienen-Güterverkehr in der Metropolregion Rhein Neckar soll weiter gefördert werden. Es sollten konkrete Vorgaben für den Ausbau des Kombinierten Verkehrs gemacht werden. Dafür stehen die Systeme ACTS, Cargo Domino, mobiler u.a. zur Verfügung. Die Zahl der Züge zur Müllverbrennungsanlage in Mannheim sollte erheblich erhöht werden. Eine Prüfung für den Wirtschaftsverkehr insbesondere nach der Verlagerung des Pfenning-Logistikzentrums nach Heddeshheim ist angezeigt.	nicht Gegenstand der Regionalplanung Die Vorschläge gehen über den Konkretisierungsgrad eines Regionalplanes hinaus.
Als Ziel zu formulieren und entsprechend im Plan mit Symbol zu versehen:	folgen
Regionalbedeutsame Logistikzentren stehen mit den Häfen Mannheim, Ludwigshafen, Worms und Speyer zur Verfügung. Hafenstandorte sind multimodal unter Einbindung der Schienenbedienung zu entwickeln und zu sichern.	Der Vorschlag hat nicht den rechtlichen Charakter eines Zieles. Der Plansatz 3.1.5.3 kann aber um einen weiteren Aufzählungspunkt ergänzt werden: "Hafenstandorte, größere Gewerbestandorte und Anlagen mit hohem Güterverkehrsaufkommen soweit möglich direkt an den Schienengüterverkehr angebunden werden".
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 zur Keimzelle des Schienenaufschwungs entwickelt. Häfen eignen sich zudem zur Bündelung. Überdies erfordert die wachsende Bedeutung des Containerverkehrs eine optimale Verzahnung beider Systeme.	