

Anfrage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 17-0157/1
erstellt am: 17.08.2011

Abteilung: Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz
Verfasser/in: L-3/3 Herr Rößler
L-3/1 Herr Bickelhaupt
I-6/1 Frau Schneider, Anja
Aktenzeichen: L-3/3-BPlan-TÖB-2010-4050

**Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 19. Juli 2011 zur Behandlung im Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur, den Bebauungsplan "Bahnhof Mörlenbach" betreffend;
hier: Beantwortung der Anfrage**

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	18.08.2011	Ö	Kenntnisnahme

Erläuterung:

Von Seiten des Fachbereiches Raumentwicklung werden in Abstimmung mit den Fachabteilungen Bauleitplanung und Öffentlicher Personennahverkehr die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Die Gemeinde Mörlenbach beabsichtigt einen Bebauungsplan „Bahnhof Mörlenbach“ zu beschließen. Dieser befindet sich z. Zt. In der Phase der 2. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4 Abs. 3 BauGB i. V.m. § 13 a Abs. 2 BauGB und § 3 Abs. 2 BauGB. Gemäß des unten zitierten Gesetzes muss der Kreis Bergstraße als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs die regional übergeordneten Gesichtspunkte seiner Gesamtplanung mit einbringen und abwägen, ob die geplante Bebauung einer Weiterentwicklung der Schienenverkehrsplanung im Wege stehen könnte. Ist dies in ausreichendem Maße geschehen?

Der Planentwurf über das bezeichnete Plangebiet vom Juni 2011 wurde dem Kreis Bergstraße im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 13 a i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB zur Stellungnahme übersandt. In Zusammenarbeit mit den von der Planung betroffenen Fachstellen (Kreisausschuss und Landrat) hat hinsichtlich der Frage 1 die Fachstelle ÖPNV folgende Stellungnahme gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB abgegeben:

Der 2. Entwurf des Bebauungsplanes sieht für die Baugrenzen des Gewerbegebietes nunmehr einen einheitlichen, aber im Vergleich zu vorher reduzierten Abstand zur Gleisanlage der Überwaldbahntrasse vor. Nach unseren Informationen gibt es seitens der DB Netz AG interne Richtlinien, nach denen der Mindestabstand zwischen der Gleisachse und der Bebauungsgrenze bei einem Dieselbetrieb 5,00 Meter bzw. bei einem Elektrobetrieb 6,80 Meter betragen muss.

Um sicherzustellen, dass durch den Bebauungsplan „Bahnhof Mörlenbach“ eine mögliche spätere Reaktivierung der Überwaldbahn nicht eingeschränkt ist, wurde angeregt, den Mindestabstand des Gewerbegebietes zur gesamten im Teilbereich 1 und 2 liegenden Trasse der Überwaldbahn zu beachten.

Diese Informationen sind sowohl durch die Fachabteilung der Bauleitplanung des Kreises Bergstraße weitergeleitet, als auch dem Planungsbüro durch die VRN GmbH direkt übermittelt worden, um eine spätere Reaktivierung nicht einzuschränken.

Die VRN GmbH ist als Träger öffentlicher Belange direkt durch das den Bebauungsplan bearbeitende Fachbüro in das Verfahren eingebunden und hat in Abstimmung mit der Fachabteilung Öffentlicher Personennahverkehr des Kreises Bergstraße eine Stellungnahme abgegeben.

Damit hat man u. a. auch den Vorgaben des Hessischen ÖPNV Gesetzes (§ 13) Rechnung getragen.

2. *Hat der Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur die Planung der Gemeinde mit dem gültigen Nahverkehrsplan abgeglichen, um festzustellen, ob hier keine Einschränkungen oder Behinderungen drohen?*

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)

vom 1. Dezember 2005 zuletzt geändert durch Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 14. Dezember 2009 (GVBl I S. 658)

FÜNFTER TEIL - Verkehrsplanung § 13 - Integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung

Regionalplanung und kommunale Bauleitplanung haben die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen; die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen und Bebauungsdichten sowie Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrssystemen sind im Rahmen dieser Planungen abzuwägen.

Die im Rahmen des Planverfahren gemäß § 4 a Abs.3 Baugesetzbuch vorgebrachten Anregungen der Fachbehörden, also auch die Stellungnahme des Kreises Bergstraße wie zur Frage 1 beantwortet, muss die Gemeinde im Planverfahren behandeln und die vorgetragenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen.

3. *Die Interessengemeinschaft IG Pro Schiene hat eine Stellungnahme zur o. g. Planung vorgelegt, deren Beantwortung durch die Gemeinde Mörlenbach bzw. durch die beauftragte Ingenieurpartnerschaft Schweiger + Scholz die Vermutung nahelegt, dass dies nicht in ausreichendem Maße geschehen ist.*

So heißt es in der „Fachlichen Beurteilung“ durch die Ingenieurpartnerschaft auf Seite 8: „Die Belange des schienengebundenen ÖPNV **werden von den zuständigen Behörden, u.a. dem Eisenbahn Bundesamt und die Bahn vertreten...** Im Bauleitplanverfahren sind jetzt private Nutzungsinteressen und die Sicherstellung des ÖPNV in gerechter und angemessener Abwägung zu berücksichtigen. **Hierbei kann es nicht Ergebnis einer gerechten Abwägung sein, die Belange des ÖPNV vor den privaten Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen, zumal ja seitens der für den ÖPNV zuständigen Stellen keine weitergehenden Flächen- und Nutzungsansprüche geäußert wurden...**“ (Hervorhebungen durch die Verfasserin der Anfrage)

Werden die Belange des ÖPNV nicht auch vom Kreis Bergstraße vertreten? Warum ist er hier nicht erwähnt? Stimmen der Kreisausschuss/der Landrat/der Ausschuss R+I etwa der Feststellung zu, dass der ÖPNV **nicht** (! - die Verfasserin) vorrangig vor privaten Nutzungsansprüchen zu

berücksichtigen ist? Trifft es demnach zu, dass der Kreisausschuss bzw. der Landrat keine weitergehenden Nutzungsansprüche vorgebracht haben?

Die Belange des ÖPNV werden in Hessen in erster Linie durch die Aufgabenträger und deren Aufgabenträgerorganisationen wahrgenommen. Für den Kreis Bergstraße sind dies der Kreis sowie die VRN GmbH als SPNV-Aufgabenträger. Wie unter der Antwort zu 1 dargestellt, wurde von beiden Stellen eine abgestimmte Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes abgegeben.

Zudem sieht der durch den Kreistag des Kreises Bergstraße beschlossene gültige Nahverkehrsplan keine Ausweitung der bestehenden Busangebote in Mörlenbach vor.

Darüber hinaus sind keine Planungen der Gemeinde Mörlenbach bekannt, ein kommunales Bussystem zu bestellen, sodass die vorhandene Haltestelleninfrastruktur für das bestehende Angebot ausreichend erscheint.

Vor diesem Hintergrund war eine über das Vorhandende hinaus gehende Forderung nach weitergehenden Flächen- und Nutzungsansprüchen im Bereich des Bahnhof Mörlenbach aus Sicht des ÖPNV nicht notwendig. Die Festlegungen des Bebauungsplanes stellen durch die Einrichtung einer Buswendeanlage sowie die Möglichkeit einer Erweiterung der P & R Anlage für den ÖPNV vielmehr eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Stand dar.

4. Haben sie dabei die folgenden Gesichtspunkte berücksichtigt?

Als ein (künftiger) zentraler Verkehrsknotenpunkt im vorderen Odenwald bzw. Abzweigstelle der Überwaldbahn (deren Reaktivierung wir alle fest im Blick haben) von der Weschnitztalbahn braucht der Bahnhof Mörlenbach:

- Raum für eine moderne Zugkreuzung südlich des Bahnhofsgebäudes, wo Zugbegegnung und die Trennung/ Zusammenführung der Fürther und Wald-Michelbacher Züge möglich werden.*
- Gelände zur Errichtung eines Bahnsteiges (und Zugänge dazu) für die in Zukunft wieder verkehrende Überwaldbahn*
- ein Empfangsgebäude mit Schutz-, Hygiene- und Informationsfunktion für die Reisenden (ideal wäre die Verbindung mit einem Lokal und dem geplanten Bahnmuseum)*
- Einen Busbahnhof von ausreichender Kapazität für 3 – 5 Busse (in der Stellungnahme des Planungsbüros heißt es: „Bei derzeit nur einer den Bahnhof anfahrenden Bus-Linie erscheint ein über die festgesetzte Verkehrsfläche hinausgehender Flächenanspruch unbegründet...“ - Wer keinen Bedarf anmeldet, wird demnach auch nicht berücksichtigt.)*
- Ein Park & Ride-Platz ausschließlich für Pendler/bahnnutzende Langzeitparker der mindestens 50 Plätze umfasst (die geplante Gemeinschaftsnutzung mit den Benutzern der Draisine ist nicht möglich, da diese nicht nur am Wochenende fahren soll, sondern von ihrer Rentabilitätsberechnung für mindestens 200 Betriebs-Tage im Jahr vorgesehen ist.)*
- Flächen für Rampen bzw. sonstige behindertengerechte Ausstattung der Bahnanlagen (zu beachten: mögliche künftige Bahnsteigerhöhung, eventuell auch -verlängerung (Museumsbahn?))*
- Flächen für weitere Einrichtungen, die bei einer eventuellen späteren Elektrifizierung (S-Bahn-Betrieb – vgl. „3-Stufen-Plan“ des Herrn Landrats zur Weschnitztal/Überwaldbahn) erforderlich werden sowie für ein Touristen-Info-Center oder zumindest Stellwände mit dieser Funktion*
- Verkehrsfläche zwischen diesen Einrichtungen (Es ist nicht zumutbar, dass die Reisenden bei deren Nutzung um Gewerbegebäude herumkurven – ohnehin ist kaum vorstellbar, wie bei deren Berücksichtigung im Bahnhofsgelände noch der freie Blick auf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude möglich sein soll)*

Der Kreistag des Kreises Bergstraße hat im Zuge der Beratungen des Grosse-Gutachten in seiner Sitzung am 11. Dezember 2000 eine Reaktivierung der Überwaldbahn

abgelehnt, da die Investitions-, Unterhaltungs- und Betriebskosten von den Beteiligten nicht aufgebracht werden können.

Mit dem Draisinenprojekt trägt man im Übrigen der damaligen Beschlusslage des KT Rechnung, da im Zuge der Prüfung der Streckennutzung als Rad- und / oder Wanderweg das bearbeitende Planungsbüro diesen Vorschlag unterbreitet hatte, dem der Kreis nach weiteren intensiven Beratungen und einer entsprechenden Beschlussfassung gefolgt war.

Damit stehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt:

- die Wiederherstellung der Zugkreuzung in Mörlenbach und der Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges nicht zur Disposition.

(Die IG Pro Schiene lässt in diesem Zusammenhang u. a. die Nachteile für den Schülerverkehr an den Standorten Birkenau und Rimbach komplett außen vor. Heute sind dort die SchülerInnen aus beiden Richtungen zeitgleich an den Bahnhöfen / Schulen und müssen so keine zusätzlichen Wartezeiten vor und nach dem Unterricht hinnehmen, die sich nach Umgestaltung des Betriebskonzeptes mit einer Kreuzung zwangsläufig ergeben würden)

Der Bahnsteig in Mörlenbach entspricht mit 55 cm Bahnsteighöhe dem heutigen Standard auf Nebenstrecken. Mit dem Einsatz von entsprechenden SPNV-Fahrzeugen, die einen stufenlosen Einstieg ermöglichen, ist ab Dezember 2014 zu rechnen (Vergabe Dieselnetz Südwest).

Auf das Empfangsgebäude in Mörlenbach verzichten zu können und es auf dem Immobilienmarkt zu veräußern war – wie deutschlandweit geschehen – eine Entscheidung der DB AG, die durch die Kommune nicht zu verhindern war.

Aus heutiger Sicht erscheint es nahezu sicher, dass eine Elektrifizierung der Weschnitztal- und Überwaldbahn aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden kann. Ungeachtet dessen haben sowohl Kreis als auch VRN GmbH auf den für eine elektrifizierte Strecke notwendigen Mindestabstand von 6,80 Meter zur nächsten bebauten Fläche in unserer Stellungnahme zum Bebauungsplan hingewiesen.

5. *Haben Sie erwogen, dass Grundstücksverkäufe bei dringendem öffentlichen Bedarf auch rückgängig gemacht werden könnten bzw. mit der Gemeinde und dem privaten Grundstückseigner auch über Ersatzflächen verhandelt werden kann? Schieneninfrastruktur ist nicht so einfach in „Gebiete westlich des Gleises der Weschnitztalbahn“ (siehe Stellungnahme des Planungsbüros) zu verschieben, sollte es nicht bei gewerblichen Einrichtungen eher möglich sein?*

Dies steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt von Seiten des Kreises nicht zur Disposition, da ein dringender Bedarf für den ÖPNV derzeit nicht gesehen wird.