

Stellungnahme im Rahmen der An-
hörung zum Regionalplanentwurf
Mittelhessen des Verkehrsclubs
Deutschland Landesverband Hessen
e.V.

Stichtag: 31. Oktober 2006

Inhaltverzeichnis

Zu 7.1: Verkehr und übergreifende Grundsätze	3
Zu 7.1.1. Schienenfernverkehr	3
Zu 7.1.1.-2: Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke	3
Zu 7.1.1.-3 Ausbau der Main-Weser-Bahn	3
Zu 7.1.1.-4 Ost-West-Schienenachse Lahntal- und Vogelsbergbahn	4
Zu 7.1.1.-5 Schienenpersonenfernverkehr	4
Zu 7.1.1.-8 Schienengüterverkehr	5
Zu 7.1.1.-9 Schienengüterverkehr	5
Zu 7.1.2. Öffentlicher Personenverkehr	5
Zu 7.1.3. Straßenverkehr	7
Zu 7.1.4. Radverkehr	8

Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband Hessen e.V.

Zu 7.1: Verkehr und übergreifende Grundsätze

Positiv stellt der VCD heraus, dass der Entwurf zum Regionalplan den Grundsatz 7.1.2. beinhaltet. Eine integrierte regionale Verkehrsplanung mit dem Mittelpunkt des Ausbaus des Umweltverbundes stellt für uns eine zentrale Forderung für den künftigen Regionalplan dar. Einer nachhaltigen Verkehrsplanung in Mittelhessen wäre es auch zuträglich, wenn dieser Grundsatz durch eine Ziel-Ausweisung (Z) noch mehr Gewicht erhielt. Daher bitten wir darum, diesen Grundsatz 7.1.2. als Ziel der Regionalplanung Mittelhessens zu formulieren.

Zu 7.1.1. Schienenfernverkehr

Schiennetz des Personenfernverkehrs

Alle Ziele der Regionalplanung von 7.1.1.-1 bis hin zu 7.1.1.1.-4 begrüßen wir ausdrücklich. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass der Fernverkehr auf den genannten Relationen eine qualitative Aufwertung erfährt.

Zu 7.1.1.-2: Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke

Das Ziel des Ausbaus der Strecke für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h ist sinnvoll und notwendig.

Weiterhin befürworten wir die sonstigen Ausbauvorschläge, um einen „kombinierten Güterverkehr“ auf dieser Strecke anbieten zu können. Die Situation für den Güterverkehr ist politisch günstig. So hat das hessische Wirtschaftsministerium die Bedeutsamkeit des Schiengüterverkehrs u.a. aktuell in einer Studie für den Rhein-Main-Raum feststellen lassen.

Zu 7.1.1.-3 Ausbau der Main-Weser-Bahn

Diese Zielformulierung ist ebenfalls beizubehalten, jedoch gegebenenfalls zu modifizieren. Zuerst sollte demnach in einer ersten Baustufe der Baubeginn einer eigenständigen S-Bahn-Trasse bis Bad Vilbel und Friedberg verfolgt werden.

Begründung: Im Nahverkehrsplan des RMV ist im ersten Bauabschnitt sogar der viergleisige Ausbau Frankfurt nach Bad Vilbel vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf 147 Millionen, mit dem Bau sollte bereits in 2006 begonnen werden, die Bauzeit wurde mit vier Jahren prognostiziert. Der zweite Bauabschnitt mit geschätzten Kosten von 153 Millionen, Bauzeit ebenfalls vier Jahre, sollte sodann mit dem Ausbau bis Friedberg erfolgen. Geschehen ist bislang wenig. Das Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau sei zwar abgeschlossen, allerdings wurde bislang noch kein Baurecht geschaffen (wg. mangelnden Lärmschutz). So ist eine Anfechtungsklage immer noch anhängig. Ausgehend von einem Baubeginn in 2007 ist mit der Gesamtfertigstellung der beiden Bauabschnitte frühestens im Jahre 2015 zu rechnen. Durch die Einführung des Mittelhessenkonzeptes ab Dezember 2006 erfolgen auch wegen der sogenannten „Flügelung“ Minderungen in der Trassenbelegung zwischen Giessen und Friedberg (Als Flügelung oder Flügel bezeichnet man das fahrplanmäßige Aufteilen eines Zuges in mehrere (in der Praxis meistens zwei – Ausnahme z. B. Bayerische Oberlandbahn) Zugteile (Halbzüge), die auf unterschiedlichen Strecken weiterfahren oder von denen einer endet. Im letzteren Falle spricht man beim Aufteilen auch vom „Schwächen“, beim Zusammenführen vom „Verstärken“ von Zügen.. Bevor über weitere Ausbauschritte in Richtung Gießen oder Marburg nachgedacht wird, sollten die ersten Erfahrungen aus dem sogenannten Mittelhessenkonzept abgewartet und analysiert werden.

Für den gewünschten Ausbau eines dritten oder vierten Gleises bis Giessen oder bis Marburg bedarf es zunächst auch einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Zu 7.1.1.-4 Ost-West-Schienenachse Lahntal- und Vogelsbergbahn

Diese Zielformulierung entstammt wohl aus dem raumordnerischen Grundsatz der Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse als auch insbesondere der ÖPNV-Funktion zur Daseinsvorsorge und Lebensqualität. Zur Zeit fehlt zwar zwischen Frankfurt und Kassel eine attraktive Querverbindung im Fernverkehr von Gießen in Richtung Fulda. Der bisherige Betrieb der Vogelsbergbahn ist selbst für den Regionalverkehr wenig ausreichend und erst recht keine Ergänzung des Fernverkehrsnetzes.

Zur Vogelsbergbahn:

Leider fehlen in 7.1.1.-4 konkrete Aussagen, wie der Ausbau der Vogelsbergbahn ausgestaltet werden soll. Denn ein Ausbau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h bedeutet einen durchweg zweigleisigen und aus unserer Sicht kompletten Neubau der Strecke für einen IC-Verkehr, wie dies auch unter 7.1.1.-5 bemerkt ist. Hierzu gehört jedoch die komplette Modernisierung und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik, die komplette Sicherung, Erneuerung zukünftiger Bahnübergänge und der Wegfall nicht benötigter Bahnübergänge sowie abschließend deutliche Aufwertungsmaßnahmen an den Stationen baulicher und infrastruktureller Art.

Für die Region bedeutet dieser Ausbau möglicherweise eine wettbewerbsfähige Alternative gegenüber der Straße. Menschen aus dem Einzugsgebiet von Dillenburg, Gießen, Wetzlar und Marburg können dann, bei einer Reise Richtung Osten, bspw. Erfurt, ohne Umweg über Kassel oder Frankfurt, die Bahn nutzen. Umgekehrt ist ein solcher sicherlich für die Standort- und Regionalentwicklung, insbesondere aber auch aus Sicht der verstärkten Tourismusentwicklung im Vogelsbergkreis anzustreben. Ob für einen solchen Ausbau heute noch das Fahrgastpotenzial vorhanden ist, muss einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen werden.

Zur Lahntalbahn:

Der Ausbau der Lahntalstrecke zwischen Wetzlar und Limburg wird sehr begrüßt. Die Zielausweisung ist beizubehalten. Trotzdem sollte in der Begründung/Erläuterung auch verstärkt der Nutzen für die Region Mittelhessen dargestellt werden.

Zu 7.1.1.-5 Schienenpersonenfernverkehr

Alternativvorschlag des VCD zu Punkt 7.1. insgesamt:

Insgesamt sollte der Regionalplan eine Priorisierung von Maßnahmen vornehmen, um für seinen zeitlichen Geltungsrahmen realistische Ziele auszuweisen. Vordringlich erscheinen dem VCD daher folgende Maßnahme für den Schienenpersonenfernverkehr:

- Der Ausbau der Main-Weser-Bahn gemäß obengenannten Ausführungen
- Der Ausbau der Ruhr-Sieg-Bahn als schnelle West-Ost-Verbindung für den schnellen Regionalverkehr, ggf. IC-Verkehr
- Der Ausbau Limburg/Lahn-Wetzlar
- Den Ausbau der Vogelsbergbahn zu Beginn für den schnellen Regionalverkehr

Maßnahme 1: Der Ausbau der Main-Weser-Bahn

Der Ausbau dieser Strecke von FFM/Bad Vilbel bis Gießen mit einem dritten Gleis ist die vordringliche Maßnahme, um die vorhandenen Kapazitätsengpässe zu lösen. Bei vorhandenem Bedarf ist auch ein viertes Gleis einzurichten. Mit diesen Maßnahmen werden Schnell- und Langsamverkehr getrennt und die Pünktlichkeit verbessert und die Reisezeit verringert.

Maßnahme 4: Ausbau der Vogelsbergbahn für den schnellen Regionalverkehr

Insgesamt präferiert der VCD für den Ausbau der Vogelsbergbahn eine realistischere Variante eines Ausbaus auf bis zu 120 km/h/140 km/h. Diese Variante behebt erst einmal die aktuellen Probleme des Regionalverkehrs und ist deutlicher auf die Bedürfnisse der Region abgestimmt. Für die Ausgestaltung des Ausbaus auf bis zu 120 km/h/140 km/h verweist der VCD auf die Studie von ProBahn & Bus „Vogelsbergbahn- Zielkonzept 2007“ aus dem Jahr 2001. Diese Studie liegt dieser Stellungnahme anbei. Sie geht konkreter auf die regionalen Bedürfnisse ein und wird den oben angesprochenen Anforderungen an Tourismus- und Standortentwicklung ebenfalls gerecht. Er ist vergleichbar der geplanten Streckenreaktivierung Korbach-Frankenberg.

Zu 7.1.1.-8 Schienengüterverkehr

Diese Begründung des Grundsatzes erscheint dem VCD als zu schwach, um in der planerischen Abwägung bestehen zu können. Was sind „geeignete Maßnahmen“. Welche stellt sich die Region Mittelhessen vor, die tragfähig sind? Hier bittet der VCD um Nachbesserung.

Zu 7.1.1.-9 Schienengüterverkehr

Um diesem Grundsatz mehr Gewicht zu geben, sollte dieser Grundsatz als Zielausweisung in den Regionalplan aufgenommen werden. Langholztransporte auf der Straße führen immer wieder zu erheblichen Störungen und Beeinträchtigungen der innerörtlichen Bereiche. Viele Straßenquerschnitte sind einfach nicht dafür ausgelegt und können, bspw. in vielen gewachsenen Ortskernen, auch nicht verändert werden.

Zu 7.1.2. Öffentlicher Personenverkehr

Insgesamt begrüßt der VCD alle genannten Grundsätze auch grundsätzlich. Sie sind aus seiner Sicht unbedingt in den Regionalplan aufzunehmen und entsprechen gutem fachlichem Wissen der Verkehrsplanung. Diese Grundsätze streben dem Ziel entgegen, den ländlichen Raum nicht gänzlich ausbluten zu lassen und verfolgen somit die raumordnerischen Ziele der gleichwertigen Lebensverhältnisse. Pendler, Schüler und ältere Menschen sind auf diese Mobilitätsart angewiesen. Außerdem ist der ÖPNV zunehmen in einigen Regionen mit starker touristischer Frequentierung attraktiver auszugestalten. Dies kann zu einer weiteren Nutzergruppe führen und so den ÖPNV insgesamt stärken.

Zu 7.1.2-1 Der VCD begrüßt die ausdrückliche Nennung der Funktion des ÖPNV als Baustein der öffentlichen Daseinsvorsorge. Dieser Grundsatz ist aus Sicht des VCD als Ziel der Regionalplanung auszuweisen.

Zu 7.1.2-4 Diese Zielausweisung ist unbedingt beizubehalten. Sie ist eine Basis für 7.1.2.-1

Zu 7.1.2-7 und 7.1.2.-10 Insbesondere aufgrund der demografischen Entwicklung vieler ländlich geprägter Räume ist dieser Grundsatz ein wesentlicher Baustein für einen innovativen und zukunftsfähigen ÖV. Auch in Hinsicht für ein attraktives Tourismusangebot in den Bereichen Vogelsberg und Biedenkopf sind alternative Bedienungsformen zielführend und erfolgreich.

Schiennetz des Personennahverkehrs

Zu 7.1.2.-13 Alle Ziele werden vom VCD unterstützt und sind im Regionalplan als Ziele beizubehalten. Sie sind für die Stärkung der Mobilität vor Ort für Pendler, Schüler, ältere Menschen unverzichtbar und spielen als Anbindung zum Fernverkehr für die Region eine bedeutende Rolle.

Zu 7.1.2.-14 Die Verbesserung des Fahrweges in geeigneten Fällen zur Erhöhung der Streckenabschnittsgeschwindigkeiten sowie die Schaffung zeitgemäßer und funktionsgerechter Stationen und Verbesserung der Zugänge und der Kundeninformation unter Einbeziehung der Bahnhofsvorplätze sind wesentliche Grundsätze. Bahnhöfe und Bahnstationen sind Visitenkarten der Städte und Gemeinden und es lässt sich dort leider auch oftmals an ihrem schlechten Zustand ablesen, wie viele Wertschätzung Bahnstationen oder Bahnhöfe von ihren Kommunen und der Deutschen Bahn erfahren.

Bahnhöfe und Bahnstationen sind auch Stadt- und Ortseingänge. Genauso wie viele Kommunen ihre Stadt- und Ortseingänge inszenieren, so sind auch Stationen und Bahnhöfe funktionsgerecht, barrierearm oder frei sowie zeitgemäß zu gestalten.

Ein Grundsatz der Regionalplanung ist jedoch noch näher zu begründen. Die Verbesserung der Erschließungsfunktion durch bedarfsgerechte Einrichtung neuer oder Verlegung bestehender Haltepunkte sowie die Schließung schwach frequentierter Halte sind zuvor einer genauen Analyse zu unterziehen. Es ist ganz klar der Nutzen dieser Maßnahme darzustellen und insbesondere bei drohender Schließung schwach frequentierter Halte darauf zu schauen, inwieweit das Fahrgastpotenzial durch geeignete Maßnahmen wieder erhöht werden kann.

Zu 7.1.2.-15 – 7.1.2.-17 Diese Ziele und Grundsätze sind in der Form in den Regionalplan aufzunehmen.

Zu 7.1.2.-18 – 7.1.2.-20 Diese Ziele und Grundsätze sind in der Form in den Regionalplan aufzunehmen.

Zu 7.1.3. Straßenverkehr

Vorab wird vom Verkehrsclub Deutschland, Landeverband Hessen e.V. sehr begrüßt, dass im Entwurf des Regionalplans in diesem Punkt der Nachhaltigkeitsgedanke klar erkennbar und formuliert ist. Die dort erkennbaren Ziele und Grundsätze sind sowohl der Wirtschaftlichkeit als auch der Umweltverträglichkeit sowie dem Flächenverbrauch und der Ressourcenschonung „unterworfen“. Substanzerhaltung hat nach 7.1.3.-1 Vorrang vor dem Ausbau von Straßen. Der Ausbau hat demnach auch wiederum Vorrang vor dem Neubau.

Zu 7.1.3.-3: Die Ausbaupläne der hier genannten Straßen stoßen bei einigen Trassen auf die Bedenken des Verkehrsclubs Deutschland. Sie stehen in Konflikt mit den übergeordneten Zielen der Regionalplanung. Hierzu gehören die im Rahmen der Plan-UP genannten Trassen A 49 Neustadt-Gemünden (Felda), die B 254 Lauterbach-Wartenberg sowie Bad Camberg-Würges (Seite 127). Dies ist dem Grund, da hier viele Schutzgüter und Schutzgebietsausweisungen teilweise massiv betroffen und in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Die Maßnahme A 49 Neustadt-Gemünden (Felda) birgt aufgrund der unterschiedlichen und auf Seite 127 dargelegten Unverträglichkeiten zu hohe negative Auswirkungen für den Mensch, die Landwirtschaft, Wasserwirtschaft und den Naturschutz. Vor der Suche nach einer Trassenalternative sollte auch noch einmal eine Bedarfsermittlung des Ausbaus der A 49 vorgezogen werden.

Zu A 49 grundsätzlich:

Es erscheint dem Verkehrsclub Deutschland auch nicht ganz klar, warum die Trasse insgesamt erweitert werden muss. Dies gilt für die gesamten Ausbau- und Verlängerungsabsichten, daher auch für die im Regionalplan gesondert beurteilte „Herrenwaldtrasse“. Die Bedarfsermittlung „Warum braucht Mittelhessen den Ausbau der A 49 sollte über neutrale Gutachten erfasst werden und folgende Punkte beinhalten:

- Welche Funktion soll die Verlängerung beinhalten?

Aktuell erhalten Autobahnausbauten oder –verlängerungen immer mehr die Bedeutung der internationalen Verbindung im Rahmen der Globalisierung. Der internationale Warenaustausch steht daher mehr und mehr im Vordergrund. Gleichfalls geht diesen nationalen Trassen zunehmend die regionale Bedeutung verloren. In zahlreichen jüngeren Untersuchungen ist insbesondere für das Gebiet der alten Bundesländer nicht mehr hinreichend belegbar, dass durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein wirtschaftliches Wachstum einhergeht. Trotz dieser Widersprüche wird innerhalb der Bundesverkehrswegeplanung unter Bezugnahme auf Untersuchungen aus den 1970er Jahren mit pauschalen Annahmen hinsichtlich eines positiven Arbeitplatzeffektes je neu gebauten Autobahnkilometer gearbeitet. So geht man in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von 8 geschaffenen Arbeitsplätzen je neu errichteten Streckenkilometer BAB, in den neuen Bundesländern sogar von 24, aus.

Seit Anfang der 1980er Jahre geht die Fachdiskussion jedoch zunehmend zu folgender Wahrnehmung über: Die bisher stets vermuteten großräumigen Wirkungen des Fernstraßenbaus sind unter heutigen Bedingungen im Bundesgebiet kaum noch zu erwarten. Eine weitere Verbesserung radialer Fernstraßenverbindungen, die vorzugsweise auf die Großstädte und großen Verdichtungsgebiete ausgerichtet ist, wird eher die Sogeffekte auf die ländlichen Räume verstärken. Positive regionalwirtschaftliche Entwicklungseffekte durch den Bau neuer Fernstraßen kann man heute nur noch dort feststellen, wo periphere und ländliche Arbeitsmärkte in ihrer inneren Erreichbarkeit verbessert und durch tangentielle Trassenführungen größer und unabhängiger von den Verdichtungscentren werden.

Regionale Entwicklungs- und Beschäftigungseffekte erwachsen demnach auch nicht aus dem regionalen Angebot von zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur, sondern sind primär das Ergebnis einer Verbesserung der regionalen Erreichbarkeitsverhältnisse in einem umfassenden definierten Netz, welches vor allem die Hauptabsatzgebiete einer Volkswirtschaft oder eines wirtschaftlich relevant werdenden Raumes enthalten muss.

- **Welche wirtschaftlichen Folge- und Substitutionseffekte erwachsen aus der Erweiterung der Trasse?**

Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Straßenbau, wird in der Regel stets positiv bewertet, Negativeffekte volkswirtschaftlicher Art oder Substitutionseffekte finden kaum Eingang in politische Diskussionen und Planungsprozesse. Um eine gesamtheitliche Sichtweise zu erlangen, müssen jedoch diese Effekte mit Eingang in den Nachweis des Bedarfs finden. Ohne diese ganzheitlichen Ansätze sind Bedarfsprognosen im Rahmen von Planungsprozessen nur Teilwahrheiten und für eine Planrechtfertigung im Rahmen von zukünftigen Planfeststellungsverfahren keine umfassenden wissenschaftliche Beurteilungsgrundlagen.

Zu 7.1.4. Radverkehr

Der Radverkehr ist in Hessen, auch in Mittelhessen, jeher ein Stiefkind der Verkehrsmittel. Etwa die Hälfte der Wege, die ein Mensch täglich zurücklegt, liegen unter 5 Kilometer, sie können somit auch in welligeren Regionen hervorragend bewältigt werden. Dies gilt insbesondere für den kommunalen Bereich. Für den überregionalen Bereich erhalten die Radfernwege insbesondere aufgrund des zunehmend Fahrradtourismus und des immer populärer werdenden Tourismus in Deutschland eine gleichfalls wachsenden Bedeutung. Insbesondere in den ländlicheren Räumen des Vogelsbergkreises und Marburg-Biedenkopf sind vielfältige Potenziale vorhanden, um den Radtourismus zu forcieren und mit dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr zu kombinieren. Tourismusverbände und Gaststättenbetriebe sehen im Radtourismus gute Chancen für die regionale wirtschaftliche Entwicklung ihrer Einzugsbereiche und ihrer eigenen Klientel. Daher ist es aus unserer Sicht zielführend, den Grundsatz 7.1.4-1 als Zielvorgabe für die Regionalplanung auszuweisen, damit die in 7.1.4-2 formulierten Ziele realisiert werden können. Außerdem ist die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus wörtlich in den Zielvorgaben Eingang finden und deutlicher in der Begründung hervorgehoben werden.