

Das bessere Verkehrskonzept

Aktualisierte Fassung: Januar 2011

Was wollen wir verbessern ?

Der Bienwald, das größte zusammenhängende Waldgebiet in der pfälzischen Rheinebene, ist ein Naturraum von europäischer Bedeutung. Eine Autobahn durch den Bienwald und weitere Straßen am Rande des Bienwaldes bedrohen die einmaligen Biotope. Als Alternative schlagen wir ein Reaktivierungs- und Modernisierungskonzept für die Bahnen in der Südpfalz vor, das zu den aktuellen Vorschlägen des Deutschen Industrie- und Handelskammertages und der rheinland-pfälzischen Landesregierung passt (Landtagsdrucksache 15/4866).

Die Vorteile unseres Konzeptes

regional:

1. Ausbau vorhandener Bahnen auf Gelände, das der Eisenbahn gewidmet ist
2. keine Eingriffe in Natur und Landschaft
3. keine Neuversiegelung von Boden
4. keine Gefährdung des Wasserhaushaltes
5. keine Durchtrennung von einheitlichen Lebensräumen
6. weniger Straßenverkehr: B 9 im Bienwald noch 7000 Kfz/DTV^(Anm. 1); Rheinbrücke noch 58000 Kfz/DTV^(Anm. 2)
7. weniger giftige Abgase
8. weniger Feinstäube
9. mehr Mobilität für Menschen, die nicht mit dem PKW fahren können oder wollen
10. Ersparnis von Geld und Zeit^(Anm.4) für den Nutzer des ÖPNV^(Anm.3)

national und international:

1. Beseitigung von Engpässen im Schienengüterverkehr, insbesondere im Zubringerverkehr zum Schienentransit in der Schweiz und im europäischen West-Ost-Verkehr (Frankreich - Donauländer)
2. Schienenanbindung des Containerhafens und der Industrie von Germersheim nach Westen (Pirmasens, Zweibrücken, Saarland, Frankreich)
3. wesentlich geringerer Energieverbrauch
4. Senkung des Bedarfs am knapper werdendem Erdöl
5. wesentlich geringerer Ausstoß an Kohlendioxid; (1 kg Kraftstoff verbrennt zu 3 kg Kohlendioxid). Pro Beförderungsfall (Personenkilometer oder Tonnenkilometer) wird gegenüber dem PKW oder LKW nur ein Bruchteil der Energie verbraucht. Besonders effektiv sind elektrische Züge, weil diese die Bremsenergie recyceln können.
6. Nutzung einer vorhandenen Infrastruktur
7. erhebliche Senkung der Kosten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (u. a. keine Autobahn durch den Bienwald, keine 2. Rheinbrücke, kein 4-streifiger Ausbau der B 10, keine neuen Zubringerstraßen)

Was wollen wir besser machen als die Autolobby? - Unsere konkreten Konzepte

Der Schienengüterverkehr

Erst nach dem 2. Weltkrieg wurde der Schienenverkehr in der Südpfalz fast vollständig zurückgebaut. Wir schlagen vor, ehemalige zweigleisige, für den großräumigen^(Anm. 5) Güterverkehr viel genutzte Bahnen wiederaufzubauen, zu elektrifizieren und zu modernisieren.

1. Die Nord-Süd-Achse Nordeutschland - Ludwigshafen - Strasbourg - Basel – Italien



Bahnlinie Ludwigshafen - Wörth - Strasbourg, bei Jockgrim elektrifiziert

Parallel zur geplanten, aber von uns abgelehnten, Bienwaldautobahn verläuft die ehemalige Fern- und Zubringerbahn zum Gotthard, Ludwigshafen - Strasbourg - Basel - Italien. Bis Wörth ist sie zweigleisig und elektrifiziert in Betrieb, wird aber hauptsächlich vom Personennahverkehr benutzt. Zwischen Wörth und Lauterbourg ist noch ein Gleis in Betrieb und ab Lauterbourg in Frankreich ist sie wieder zweigleisig, teilweise dreigleisig. Auf der deutschen Seite wäre das erst 1970 abgebaute zweite Gleis auf 11 km Länge von Wörth bis zur französischen Grenze wieder zu montieren und die Strecke zu elektrifizieren. Auf französischer Seite wäre der Fahrdrabt von Lauterbourg bis Strasbourg zu spannen. Dann stünde eine durchgehende, für den Güterverkehr bestens geeignete Bahn von Holland/Dänemark durch die Schweiz bis Süditalien oder durch Frankreich bis Portugal zur Verfügung. Für den heutigen Gütertransit durch den Bienwald mit dem LKW würden etwa 12 bis 15 Güterzugpaare ausreichen. Sofort könnte die B 9 im Bienwald für Gefahrguttransporte auf der Straße gesperrt und diese auf die Schiene verlagert werden. Einige Gefahrstoffgüterzüge fahren schon.

Zur Stärkung des regionalen^(Anm. 5) und überregionalen Güterverkehrs schlagen wir zu dem Güterverkehrszentrum Wörth noch ein Güterverkehrszentrum Pirmasens, jeweils mit Bahnverladung, vor.

2. West-Ost-Achse Frankreich/Luxemburg/Belgien - Zweibrücken - Landau - Germersheim - Graben- Neudorf - Bruchsal - Süddeutschland - Donauländer



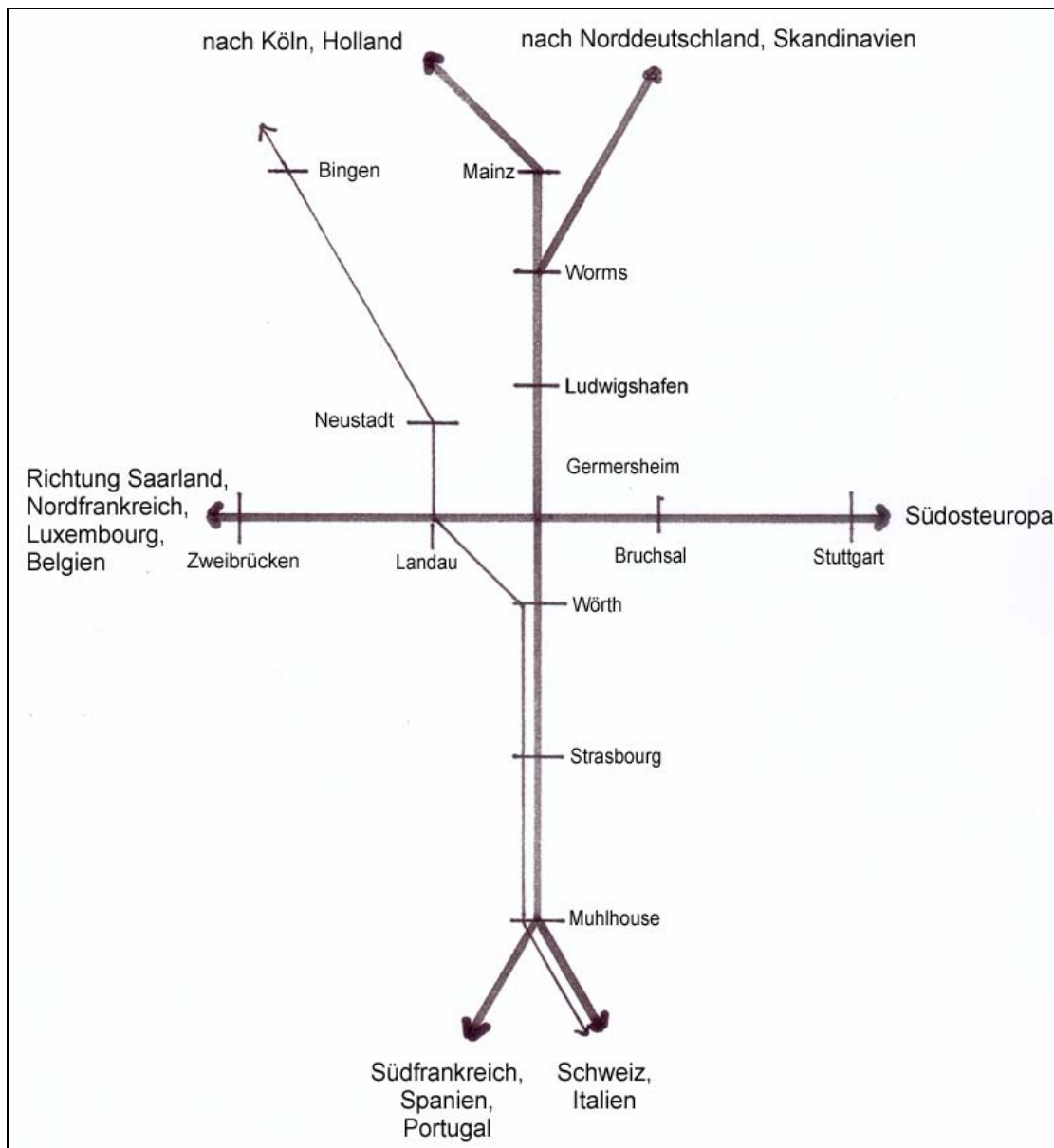
Rest der Bahnlinie Saarbrücken - München, westlich von Lingenfeld, links die Trasse des ehemaligen zweiten Gleises.

Von dieser ehemals bedeutenden Güterbahn ist zwischen Landau und Rohrbach/Saar noch ein Gleis für den Personenregionalverkehr in Betrieb. Ebenfalls eingleisig, aber ab 2011 elektrifiziert, ist der Streckenteil Germersheim – Graben-Neudorf. Zwischen Landau und Germersheim ist die Strecke stillgelegt; ein Gleis liegt aber noch.

Was wäre zu tun? Reaktivierung Landau – Germersheim, Wiederaufbau des zweiten Gleises vom Saarland bis Graben-Neudorf und Elektrifizierung Saarland - Germersheim. Fertig ist die durchgängige West-Ost-Bahn, die in Zeiten eines vereinigten Europa dringend erforderlich ist. Mit täglich etwa 20 Güterzugpaaren könnte der gesamte Gütertransit im Queichtal auf die Bahn verlagert werden. Diese Linie ist ab Saarbrücken kürzer als die Strecke über Kaiserslautern - Mannheim und wäre eine Ausweichlinie für die stark belastete Bahn Saarbrücken – Mannheim.

Dank der Verlegung des großräumigen Schienengüterverkehrs auf die Germersheimer Brücke stünden auf der Karlsruher Brücke ausreichend Kapazitäten für den Personenverkehr zur Verfügung.

Liniplan Güterverkehr (Schiene)



3. Köln - Bingen - Neustadt - Würth - Strasbourg - Basel - Gotthard

Sowohl der DIHT als auch die rheinland-pfälzische Landesregierung wollen die kürzere Linie über das Alsenztal und über Landau - Würth für den großräumigen Güterverkehr reaktivieren. Wir übernehmen daher auch diese Linie in unser Konzept, führen sie aber ab Würth über Lauterbourg nach Basel. Die Güterzüge nach Karlsruhe zu fahren, schränkt den Personenverkehr ein und würde ein Fahrtrichtungswechsel in Karlsruhe erfordern und dort den knappen Verkehrsraum zusätzlich belasten. Außerdem führt diese Linie von Hochspeyer bis Neustadt über die stark belastete Bahnlinie Saarbrücken - Mannheim, die dann u.a. über die Queichtallinie, unser Vorschlag Nr. 2, von Güterverkehr entlastet werden müsste. Diese Bahn müsste von Bingen bis Hochspeyer und von Neustadt bis Würth elektrifiziert werden. Unverzichtbar ist auch das zweite Gleis Winden - Würth auf vorhandener Trasse^(s. Anm. 6).

Der Personenverkehr

Vergleicht man die Siedlungsdichte und die Schieneninfrastruktur der mittleren Pfalz mit derjenigen der Südpfalz, so stimmen diese weitgehend überein. Vergleicht man jedoch die Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) insgesamt und bei den Berufspendlern zu Arbeitsplätzen im Kreis Germersheim, so sind die Unterschiede gewaltig: in der Südpfalz beträgt der Marktanteil des SPNVs teilweise weniger als 1 %, in der mittleren Pfalz werden bis zu 40 % erreicht. Ähnlich erfolgreich wie in der mittleren Pfalz ist der SPNV auch im baden-württembergischen Teil des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV).

Würde in der Südpfalz eine gleichwertige SPNV-Versorgung mit entsprechend angepassten Busdiensten angeboten, könnten auch in der Südpfalz die hohen Marktanteile erreicht werden, wie in der mittleren Pfalz und im rechtsrheinischen Teil des KVV. Dafür haben wir das Konzept entwickelt und gehen davon aus, dass es möglich wäre, die Straßenbrücke über den Rhein bei Maximiliansau um 10.000 PKW/DTV und die Straßen Richtung Frankreich um 1000 PKW/DTV zu entlasten.

Die in unserem Güterverkehrskonzept vorgesehenen zweigleisigen und elektrifizierten Hauptbahnen (Ludwigshafen - Strasbourg, Saarland – Graben - Neudorf und Neustadt – Karlsruhe) bilden das Rückgrat unseres ÖPNV - Konzeptes. Um umsteigefreie Verbindungen anbieten zu können, müssen auch die wenigen Nebenbahnen auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Die überregionalen^(Anm. 5) Personenzüge



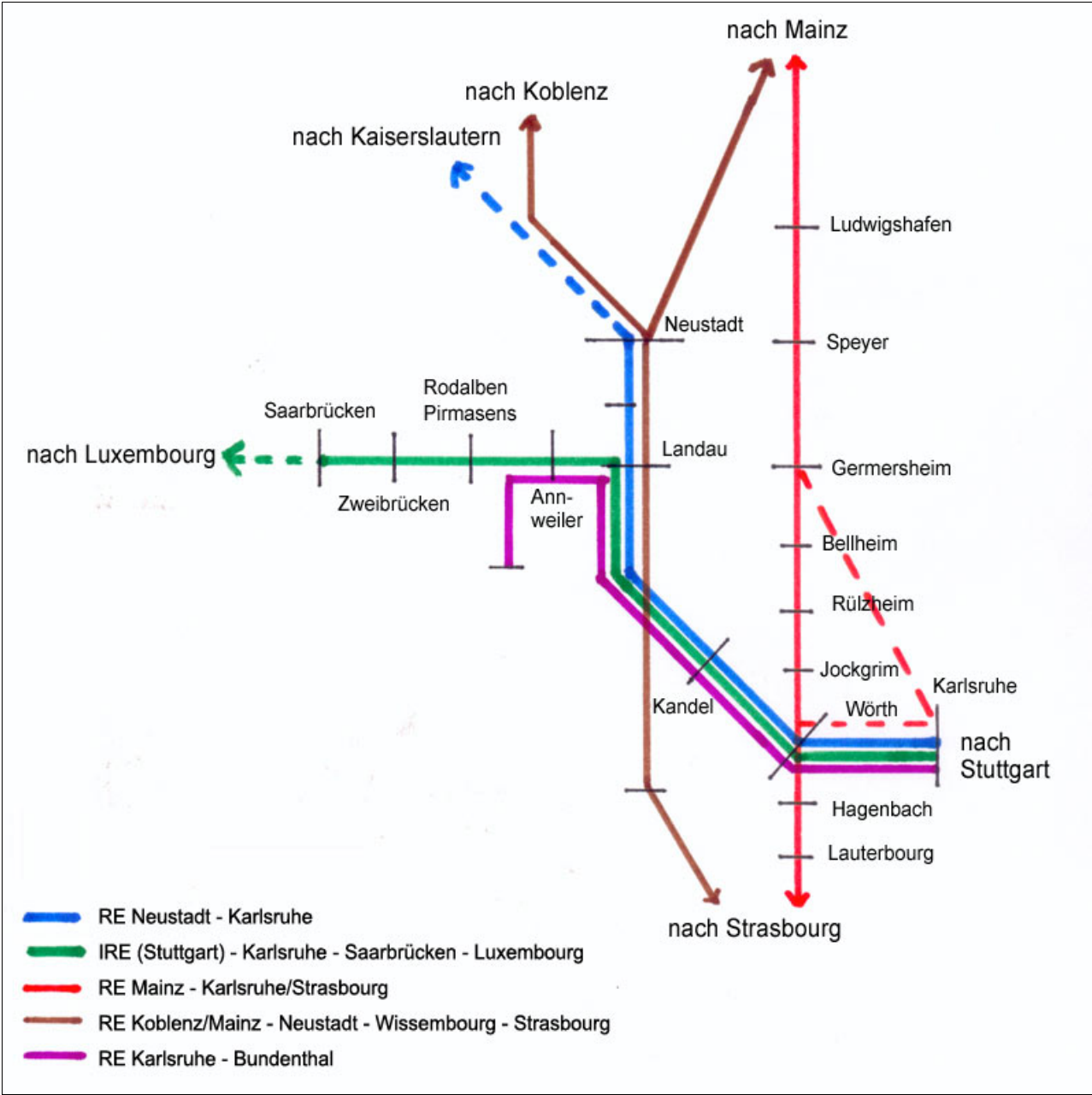
Bahnlinie Winden - Wörth am Rhein mit Regionalexpress Neustadt - Karlsruhe im Bienwald, westlich von Wörth, links die Trasse für das zweite Gleis.

Mit Reisegeschwindigkeiten (7) von 80 km/h bis 90 km/h können auf größere Distanzen Reisezeiten (8) angeboten werden, die mit dem Auto konkurrieren können. Dazu gehören u.a.: Stundentakt an allen 7 Wochentagen von früh bis spät, optimale Anschlüsse an Züge und Busse. Diese Regionalexpresszüge (RE) bzw. Interregioexpresszüge (IRE) können nur dort halten, wo eine hohe Nachfrage zu erwarten ist.

Die von uns vorgesehenen Linien und die zugehörigen Zwischenhalte:

1. RE (Kaiserslautern - Neustadt - Edenkoben – Landau – Winden – Kandel - Wörth – Karlsruhe. Diese Linie fährt mit großem Erfolg und beweist, dass auch in der Südpfalz eine hohe Nachfrage erreicht werden kann.
2. IRE (Stuttgart) – Karlsruhe – Wörth – Kandel – Landau – Annweiler – Rodalben (Busanschluss nach Pirmasens) – Zweibrücken – Blieskastel – St. Ingbert – Saarbrücken – (Luxemburg). Für diese Linie besteht dringender Bedarf. Sowohl von Karlsruhe als auch von Saarbrücken bestehen schnelle RE – bzw. IRE Verbindungen zu fast allen benachbarten Oberzentren. Lediglich eine schnelle Verbindung Karlsruhe – Saarbrücken mit einer Gesamtfahrzeit von 1 h 40 min fehlt.
3. Mainz – Ludwigshafen – Karlsruhe/ Strasbourg. Haltestellen in der Südpfalz: Germersheim (Stadtmitte), Bellheim, Jockgrim, Wörth, Hagenbach. Diese Linie wäre eine schnelle, umsteigefreie Anbindung der Südpfalz sowohl an die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt als auch an Strasbourg. Sie war in den ersten Entwürfen zum Rheinland-Pfalz-Takt schon enthalten.
4. Ausflugslinien, die nicht stündlich fahren:
Karlsruhe – Koblenz
Karlsruhe - Bundenthal
Koblenz – Wissembourg
Mainz – Wissembourg
Neustadt - Strasbourg über Wissembourg

Linienplan überregionaler Schienenpersonennahverkehr



Regionalverkehr (5) – Erschließung der Fläche

Besonders der Kreis Germersheim ist durch Bahnlinien überdurchschnittlich gut erschlossen. Mit ergänzenden Buslinien ist flächendeckende Vollversorgung mit akzeptierbarem ÖPNV möglich: Wegezeit für die Fußwege vom Quellpunkt bzw. Zielpunkt beträgt maximal 10 min; wenig umsteigen mit optimierten Anschlüssen; Reisezeitverhältnis^(Anm. 8) unter 1,5.

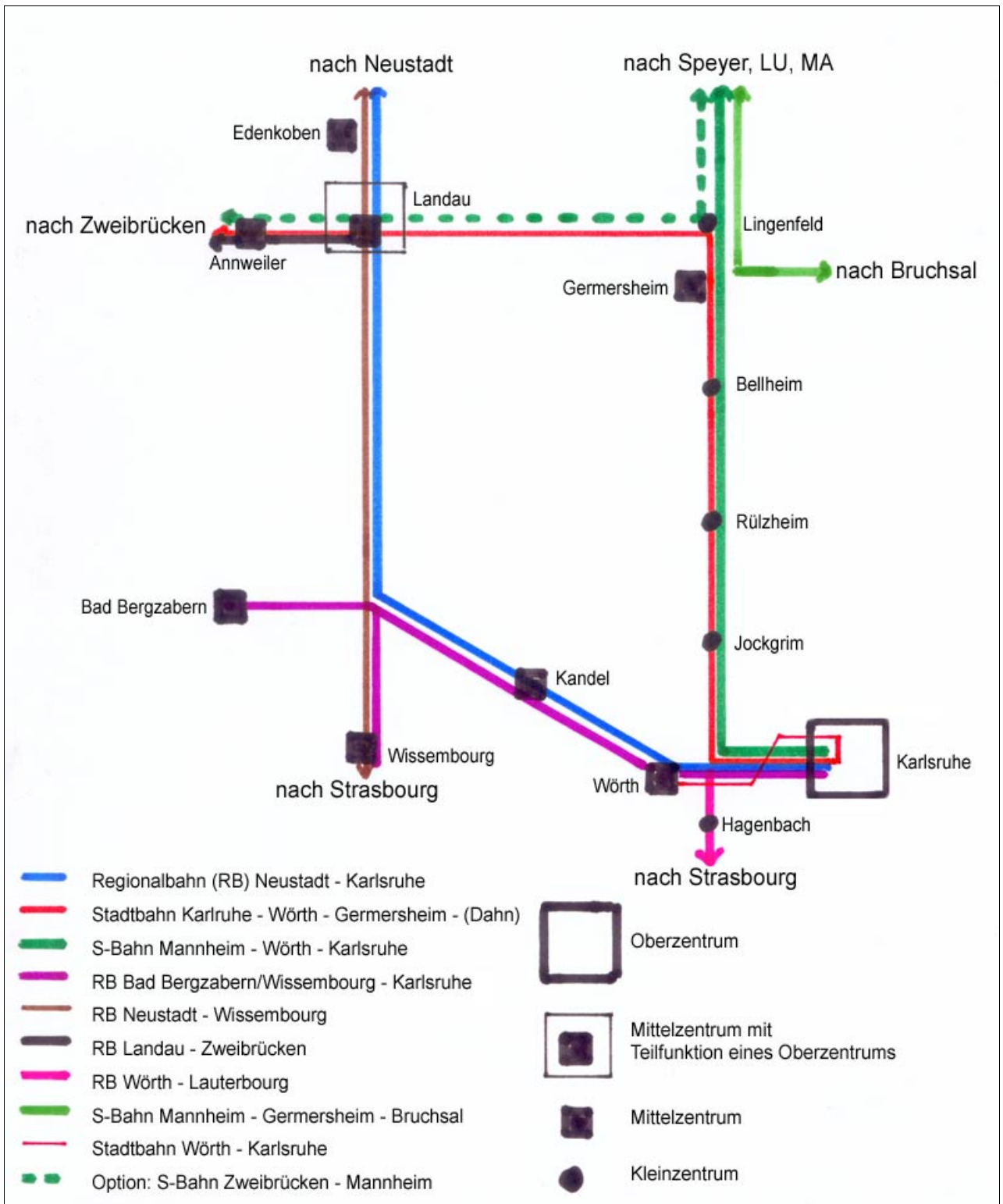
Enormen Fahrgastzuwachs und Kosteneinsparungen erwarten wir, wenn der Bf Germersheim keine Endstation für ÖPNV-Linien ist, der Hp Rodalben zu einem Bahn-Bus-Knoten Pirmasens - Rodalben ausgebaut wird^(Anm. 9), in Germersheim (Stadtmitte) und in Wörth Bf und Buslinien mit optimalen Anschlüssen an die Züge zu den Industriegebieten eingerichtet werden.

Heute fehlen akzeptable ÖPNV-Verbindungen aus den Industrieregionen im Kreis Germersheim in die übrige Pfalz, in das Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Landau und aus der Südwestpfalz zu den Arbeitsplätzen am Rhein. Dieser Mangel wird in unserem Konzept beseitigt

Die Regionalbahnen

1. Regionalbahn Neustadt - Karlsruhe, Stundentakt. Diese Bahn wird angeboten; es fehlt lediglich noch ein Zughalt in Kandel-West. Stundentakt
2. Stadtbahn Karlsruhe - Wörth - Germersheim – (Landau); ½-Stundentakt
3. Weiterführung der Stadtbahn von Germersheim nach Landau – Dahn. Diese Linie verbindet die Universitätsstadt Germersheim und die großen Verbandsgemeinden Jockgrim, Rülzheim, Bellheim und Lingenfeld umsteigefrei mit der Universitätsstadt Landau und wichtigen Naherholungsgebieten. Umgekehrt können die Pendler auch die Arbeitsplätze in Germersheim erreichen (s. auch Buslinien).
4. Rhein-Neckar-S-Bahn von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe als Verlängerung der bestehenden S 3 entsprechend den positiven Erfahrungen zwischen Karlsruhe und Bruchsal. Notwendig, weil nur so der ungebrochene Anschluss des südlichen Teiles der Technologieregion Rhein-Neckar an den Rhein-Neckarraum möglich ist und außerdem preiswerte Züge mit ausreichender Fahrgastplatzkapazität (10) nach Karlsruhe zur Verfügung stehen. Stundentakt.
5. Regionalbahn Bad Bergzabern – Karlsruhe mit Anschluss in Winden nach Landau - Neustadt. Weil der Bruch in Winden entfällt, könnten viele neue Fahrgäste gewonnen werden. ½-Stundentakt in der Hauptverkehrszeit
6. Wissembourg - Karlsruhe als Flügelstrecke der Linie Bad Bergzabern – Karlsruhe
7. Neustadt – Wissembourg – (Strasbourg). Stundentakt. Die Linie hat sich bewährt.
8. (Karlsruhe) – Landau – Zweibrücken – Homburg/Saarbrücken mit Busanbindung in Rodalben nach Pirmasens (8). Stundentakt. Die Züge könnten in Landau mit der RB nach Karlsruhe geflügelt werden, sodass eine umsteigefreie Verbindung aus dem Queichtal nach Wörth und Karlsruhe entstünde.
9. Lauterbourg – Wörth – (Landau). Diese Linie sollte im Schüler- und Berufsverkehr bis Landau gefahren werden.
10. Rhein-Neckar-S-Bahn Germersheim – Mannheim und (ab 2011) Germersheim – Bruchsal. Die Verlängerung über Wörth nach Karlsruhe wurde weiter oben erläutert.
11. Stadtbahn Wörth – Karlsruhe wie bisher
12. Option: Zweibrücken – Landau – Lingenfeld – Mannheim

Linienplan regionaler Schienenpersonennahverkehr



Zusammenfassung

Zur Entlastung bestehender Straßen und als Alternative zum Straßenneubau in der Bienwaldregion fordern wir die Schaffung großräumiger Schienenverbindungen für den europäischen Güterverkehr sowohl in der Nord-Süd-Richtung als auch in der Ost-West-Richtung.

Wir empfehlen den Wiederaufbau ehemaliger Fernbahnen in der Südpfalz, die deshalb rasch und sehr preiswert verfügbar sein können. Unsere Forderungen stehen im Einklang mit den ökologischen Notwendigkeiten unserer Zeit, den Interessen der europäischen Wirtschaft und dem Bahntransit durch die Alpen.

Das ausgebaute südpfälzische Bahnnetz eignet sich hervorragend für den überregionalen und regionalen Personenverkehr. Darum fordern wir ein erweitertes ÖPNV-Angebot, um in der Südpfalz die gleichen Lebensbedingungen zu schaffen wie sie heute in der mittleren Pfalz und im baden-württembergischen Teil des Karlsruher Verkehrsverbundes vorhanden sind.

Unsere Vorschläge sind sorgfältig recherchiert und durchgerechnet. Sie können darum als verlässliche Vorlage für konkrete Planungen genutzt werden.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

1. Modernisierung und Elektrifizierung des gesamten südpfälzischen Schienennetzes.
2. Reaktivierung der Strecke Landau - Germersheim (21 km)
3. zweites Gleis Winden - Wörth (12 km)
4. Wiederaufbau des zweiten Gleises der Strecken Saarland - Landau - Germersheim - Graben-Neudorf (131 km ab Rohrbach/Saar) und Wörth - Lauterbourg (13 km)

Für diese Maßnahmen erwarten wir ein sehr günstiges Kosten/Nutzen-Verhältnis.

Verfasst von: Herbert Jäger, Speyerer Str. 4, 76751 Jockgrim

Quellenverzeichnis:

Heinz Sturm: Die pfälzischen Eisenbahnen, Ludwigshafen 2005

Deutscher Industrie- und Handelskammertag: Neue Netzstrategie für mehr Güter auf der Schiene erforderlich
Berlin, Juni 2010

Landtag von Rheinland-Pfalz: Drucksache 15/4866

Fahrpläne 2010/2011 der Deutschen Bahn und des Karlsruher Verkehrsverbundes

Informationen des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Anmerkungen und Erläuterungen

1. DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr an 365 Tagen des Jahres
2. Die Fracht von 2.000 LKWs könnte über die Germersheimer Bahnbrücke abgefahren werden. Für den Personenverkehr rechnen wir mit einem Anstieg von heute 9.000 Personen auf 24.000 Personen DTV, das sind bei 1,5 Personen je PKW 10.000 PKWs, also zusammen 12.000 Fahrzeuge.
3. ÖPNV bedeutet öffentlicher Personennahverkehr und umfasst die Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Stadtbahn, Regionalbahn, Regionalexpress (RE) und Interregioexpress (IRE).
MIV bedeutet motorisierter Individualverkehr, in der Regel also PKWs.
4. Für die Einsparungen nehmen wir einen Fernpendler, der in Pirmasens wohnt und in Karlsruhe arbeitet.

In unserem Fallbeispiel ist der Pendler Familienvater und seine Frau benötigt tagsüber das Familienauto. Für die Fahrt von Pirmasens (Stadtmitte) zu seinem Arbeitsplatz in Karlsruhe (85 km) benötigt er ein Auto, das er 5 Jahre benutzen kann und einschließlich Steuer, Versicherung, Reparaturen und Zinsen 35.000 € kostet, also jährlich 7.000 €. Er fährt im Jahr rund 40.000 km zur Arbeit und zurück, braucht bei 7 l/100 km 2800 l Benzin für insgesamt 4.000 €.

Er erzeugt rund 10 t Kohlendioxid.

Gesamtkosten für berufsbedingte Fahrten: 11.000 €/Jahr.

Reisezeit für die einfache Fahrt: 1 ½ Stunden, für Hin- und Rückfahrt zusammen 3 h harte Arbeit.

Unser Konzept: statt PKW den ÖPNV nutzen für 1.500 EURO ...

Geldersparnis: 9.500 EURO pro Jahr

Reisezeit:

Weg zum Bus:	10 min
+ Fahrt nach Pirmasens - Rodalben:	12 min
+ Umsteigezeit:	6 min
+ Fahrzeit im IRE:	65 min
+ Weiterfahrt in der Tram:	15 min
+ Wegezeit zum Arbeitsplatz:	10 min
= zusammen:	1 h 58 min
=====	

5. Da die Fahrt im IRE als „Freizeit“ gerechnet werden kann, ergibt sich folgender Gewinn:
9.500 EURO/Jahr,
8 t Kohlendioxid (2 t für ÖPNV abgezogen),
2 h Freizeit pro Tag.
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV etwa 1,3.
Aktuelle Reisezeit mit dem ÖPNV: -----
6. Großräumige Verbindungen gehen über mehrere Bundesländer oder Staaten, überregional sind Verkehre, die mehrere Regionen verbinden und regional solche innerhalb einer Region.

7. Im Kurzugutachten für den DIHK steht als NS1 eine Güterstrecke über Bad Kreuznach – (Kaiserslautern) - Karlsruhe – Strasbourg. In unserem Konzept führt die Güterstrecke über die Kurve östlich Hochspeyer, Neustadt, Landau, Wörth, Lauterburg, Straßburg. Das ist die kürzeste, billigste und unproblematischste Linie. Sie kommt ohne Fahrtrichtungswechsel aus. Ähnliches gilt auch für Linie OW6, die wir über Landau, Germersheim, Bruchsal, Stuttgart führen.
8. Reisegeschwindigkeit ist der Quotient aus Gesamtfahrzeit und Fahrstrecke
9. Reisezeit ist der Zeitaufwand von Startpunkt bis zum Zielpunkt. Dazu zählen auch die Fußwege zum Bahnhof oder zum Parkplatz. Ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von weniger als 1,5 wird von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert. Nach unserem Konzept könnte dieser Wert von vielen öffentlichen Verkehrsverbindungen erreicht werden.
10. Je nach Start- oder Zielpunkt beträgt die Entfernung von Landau nach Pirmasens 42 bis 48 km, entsprechend einer Reisezeit mit dem PKW von 45 min bis 55 min. Die Reisezeiten für den ÖPNV dürften demnach maximal 1 h 7 min bis 1 h 22 min betragen. Auf den vorhandenen Bahnen beträgt der Fahrweg zwischen 52 km und 58 km. Wegen der Randlage von Pirmasens Hbf sind entweder lange Fußwege nötig oder es muss der Stadtbus benutzt werden. Die Reisezeiten liegen zwischen 1 h 20 min und 2 h, sind also nicht akzeptabel. Als Lösung wäre eine sehr teure, aber wirtschaftlich nicht vertretbare Neubaustrecke denkbar. Das Zentrum Rodalben müsste dann an die neue Bahnstrecke mit Bussen angebunden werden. Nach unserem Vorschlag wird auf der vorhandenen Bahn, die auch Güterverkehr übernehmen soll, ausgebaut und in Rodalben Pirmasens mit dem Bus angebunden. Ein solches Konzept funktioniert in Baden-Baden hervorragend. Es können noch akzeptable Reisezeiten von Landau nach Pirmasens von 1 h 5 min bis 1 h 20 min erreicht werden. Bei einem Umweg über Pirmasens-Nord lägen die kürzest möglichen Reisezeiten zwischen 1 h 15 min und 1 h 30 min, wären also bereits inakzeptabel.
11. Auf den von Karlsruhe ausgehenden Hauptbahnen fahren neben Stadtbahnen Regionalexpress- und Interregioexpresszüge bzw. Richtung Heidelberg Rhein-Neckar-S-Bahnen. Die S-Bahnen sind schneller und haben pro Fahrzeug 200 Sitzplätzen, bei Zügen aus drei Fahrzeugen insgesamt 600 Sitzplätze. Außerdem sind die S-Bahnen wesentlich preiswerter, da weniger Fahrzeuge benötigt werden und diese der Betreiber kauft.