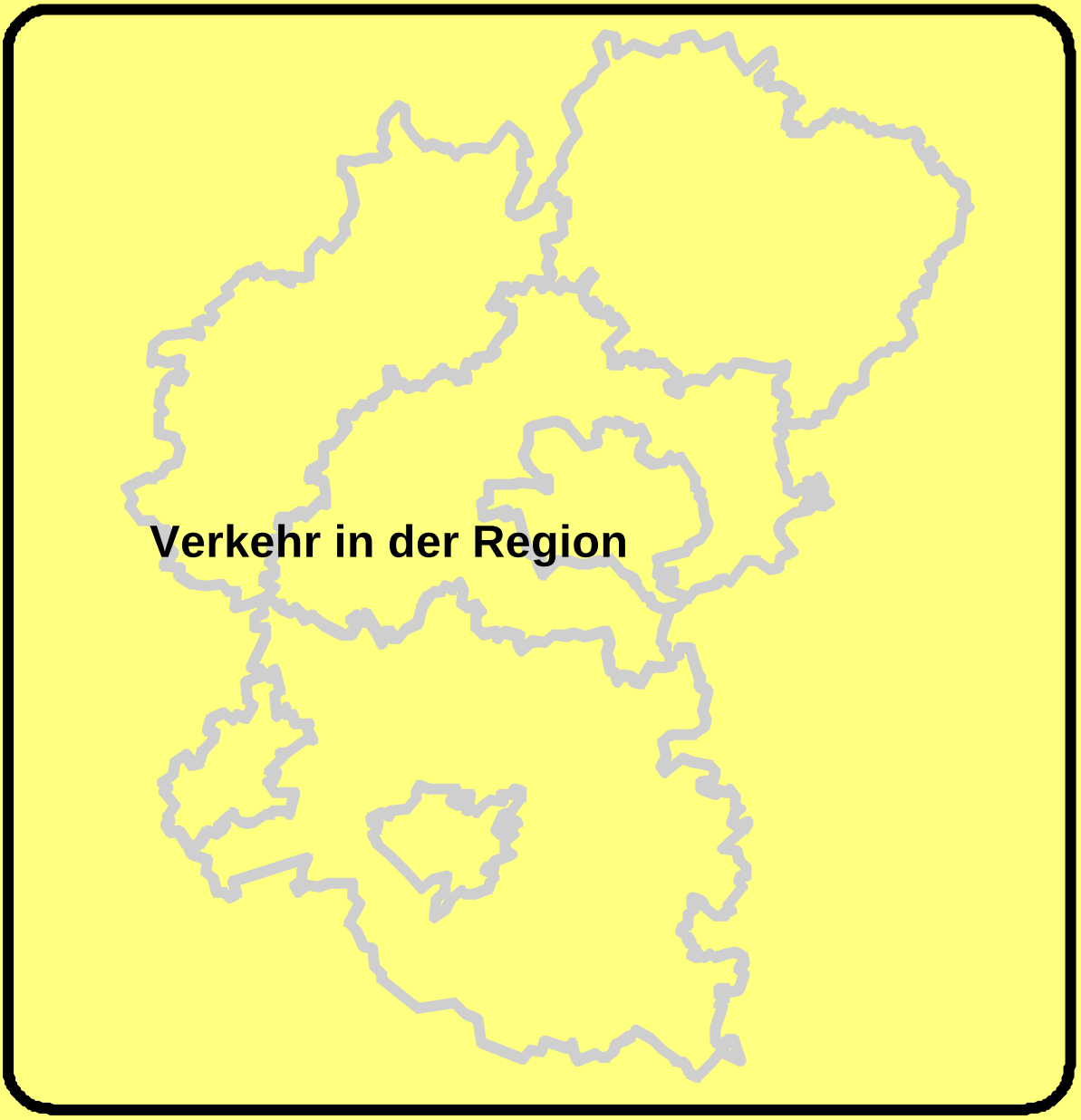
WESTPFALZ INFORMATIONEN

Nr. 109

Februar 2002



Verkehr in der Region

Herausgeber: Planungsgemeinschaft Westpfalz
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Vorsitzender: Oberbürgermeister Joseph Krekeler
66953 Pirmasens

Redaktion: Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Westpfalz
Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
Tel.: 0631 323-2295, Fax: 0631 323-2293
e-mail: pgw@westpfalz.de
Internet: http://www.westpfalz.de

Vorwort

Voraussetzung für die Schaffung gleichwertiger und nachhaltiger Lebensverhältnisse ist neben der Sicherung der Funktionsfähigkeit des Systems zentraler Orte die Verbesserung der Erreichbarkeit zur Gewährleistung der räumlichen Mobilität – und dies bezüglich sowohl des Individual- als auch Öffentlichen Verkehrs. Hierzu sind eine Reihe von Maßnahmen zu realisieren.

Für die Planungsgemeinschaft Westpfalz (PGW) sind dabei u.a. folgende Straßenbauvorhaben von herausragender Bedeutung:

- Fertigstellung der BAB 63 (Mainz-Kaiserslautern)
- sechsspuriger Ausbau der BAB 6 zwischen dem Autobahnkreuz Landstuhl und dem Autobahndreieck Kaiserslautern-Ost
- vierspuriger Ausbau der B 10 zwischen Pirmasens und Landau
- Neubau der L 700 und der L 600

Ebenso von herausragender Bedeutung ist für die PGW die Sicherung und der Ausbau der Infrastruktur und der Bedienung des Öffentlichen Verkehrs, u.a.:

- Realisierung der Schienenschnellverkehrsverbindung Paris – Mannheim mit Halt im Oberzentrum Kaiserslautern
- Sicherung und Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes, insbesondere die Reaktivierung der Strecke Zweibrücken – Homburg incl. der Einrichtung einer NeiTech-Linie Karlsruhe – Landau – Pirmasens – Zweibrücken – Homburg/Saarbrücken
- dauerhafte Reaktivierung der Zellertalbahn
- Realisierung des für die stadtregionale Entwicklung des Teilraumes Kaiserslautern unverzichtbaren Projektes Bachbahn/Citybahn.

Die vorliegende Ausgabe der WESTPFALZ-INFORMATIONEN gibt einen Überblick über die Verkehrsentwicklung in der Region im allgemeinen sowie über Stand und Entwicklung ausgewählter Projekte im besonderen.

Joseph Krekeler,

Vorsitzender

Inhalt

1. Überblick: die Verkehrsentwicklung in der Region 3
2. Straßenverkehr: Bauvorhaben und Planungen 10
3. Der Rheinland-Pfalz-Takt – Stand und Entwicklung 14
4. Lautertalbahn – Bachbahn – Citybahn
4.1 Einführung in die Thematik regionaler Stadtbahnkonzepte 16
4.2 Der stadtregionale Verflechtungsbereich Kaiserslautern 18
4.3 Stationen der Entwicklung des Projekts 20
4.4 Aktueller Stand 25
4.5 Ausblick 25
5. Schienenschnellverkehrsverbindung POS: Paris – Ostfrankreich - Südwestdeutschland 27

1. Überblick: Die Verkehrsentwicklung in der Region

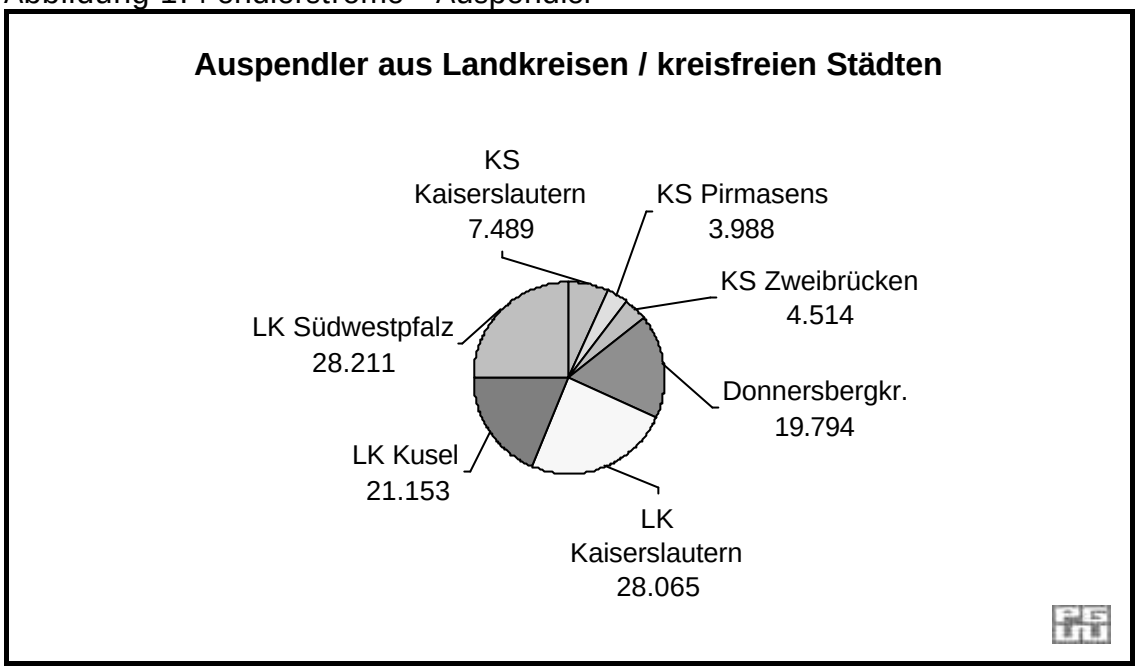
Die Verkehrsentwicklung generell ist durch Rahmenbedingungen bestimmt, die über einen längeren Zeitraum konstant geblieben sind, die sich in neuerer Zeit jedoch ändern.

So wendeten Menschen relativ lange ein gleichbleibendes Zeitbudget für Ortsveränderungen auf; dies betrug ca. 1 ½ Stunden pro Tag. Erst in den letzen zwei Jahrzehnten kam es zu einer Steigerung des Mobilitäts-Zeitbudgets, wobei die Anzahl der zurückgelegten Wege im wesentlichen unverändert blieb. Diese Zunahme liegt in den erheblich gewachsenen Wegelängen begründet, die die Menschen zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit zurücklegen. Die zunehmenden Wegelängen beruhen auf den zunehmenden Entfernungen, die Menschen zwischen ihren Aktivitätsstandorten von Arbeit, Versorgung, Wohnen und Freizeit zurücklegen. Die Überwindung größerer Distanzen wurde durch den öffentlichen Verkehr und insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr stark vereinfacht. Innerhalb des gleichen Zeitbudgets konnten durch die höhere Geschwindigkeit dieser Verkehrsmittel größere Wegelängen zurückgelegt werden, d.h. ein größerer Aktionsraum wurde erreichbar. Durch den erweiterten Aktionsraum wurden die Menschen in der Wahl ihrer Aktivitätsstandorte freier. In der Folge vergrößerten sich dann auch die real zurückgelegten Entfernungen zwischen den Aktivitäten Arbeit, Versorgung, Wohnen und Freizeit in den räumlich ausgedehnteren Siedlungsbereichen. Als Ergebnis legen die Menschen nun längere Wege zurück, die den Zeitvorteil, der durch die höhere Geschwindigkeit gewonnen wurde, zunichte machen bzw. ins Gegenteil umkehren.

Ergänzend bleibt zu erwähnen, dass den Menschen aufgrund zunehmender Freizeit auch ein größeres Zeitbudget für Mobilität zur Verfügung steht. Diese Entwicklung führt zu einer deutlichen Zunahme des Anteils des Freizeitverkehrs und zu einer Abnahme des Anteil der Berufspendler am Verkehrsaufkommen.

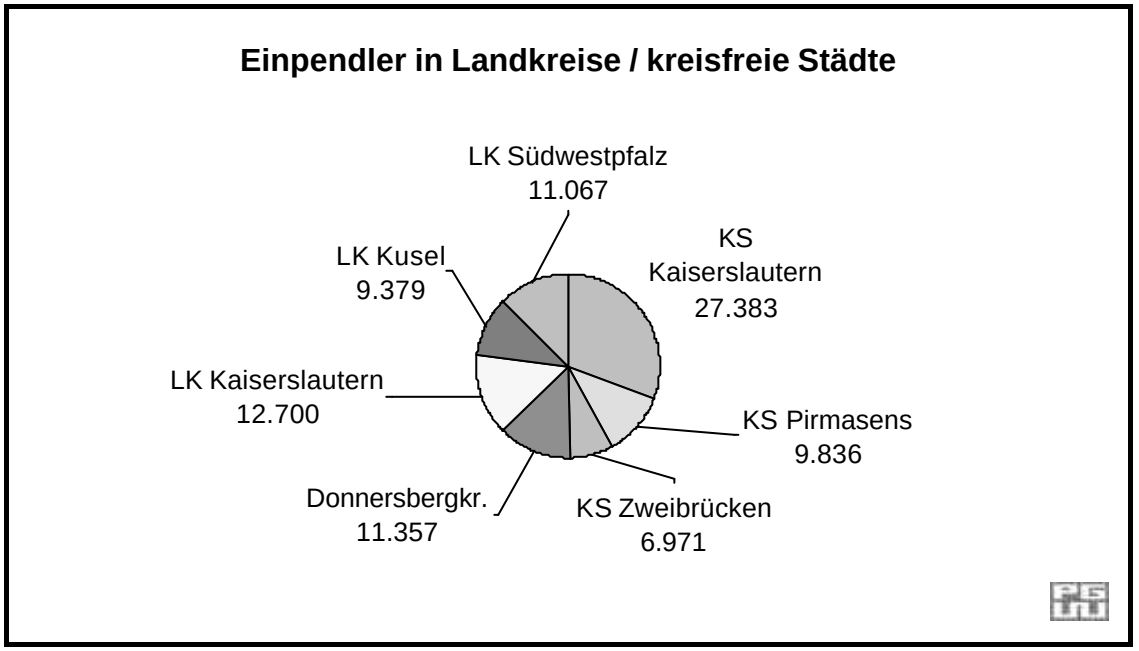
Dennoch stellen die Ortsveränderungen beruflichen Ursprungs einen wichtigen Anteil der Verkehrsbeziehungen dar. Im folgenden werden deshalb die Berufspendlerbewegungen für die Gebietskörperschaften in der Region Westpfalz wiedergegeben (siehe Abb. 1 und 2). Über 80 % der Auspendler kommen aus den Landkreisen und weniger als 20 % aus den kreisfreien Städten. Entsprechend zeigt sich an der großen Zahl der Einpendler nach Kaiserslautern die erhebliche Bedeutung des Oberzentrums als Arbeitsplatzschwerpunkt für die Region Westpfalz.

Abbildung 1: Pendlerströme - Auspendler



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 1997, Beschäftigtenstatistik, eigene Darstellung (neuere Daten nicht verfügbar)

Abbildung 2: Pendlerströme - Einpendler



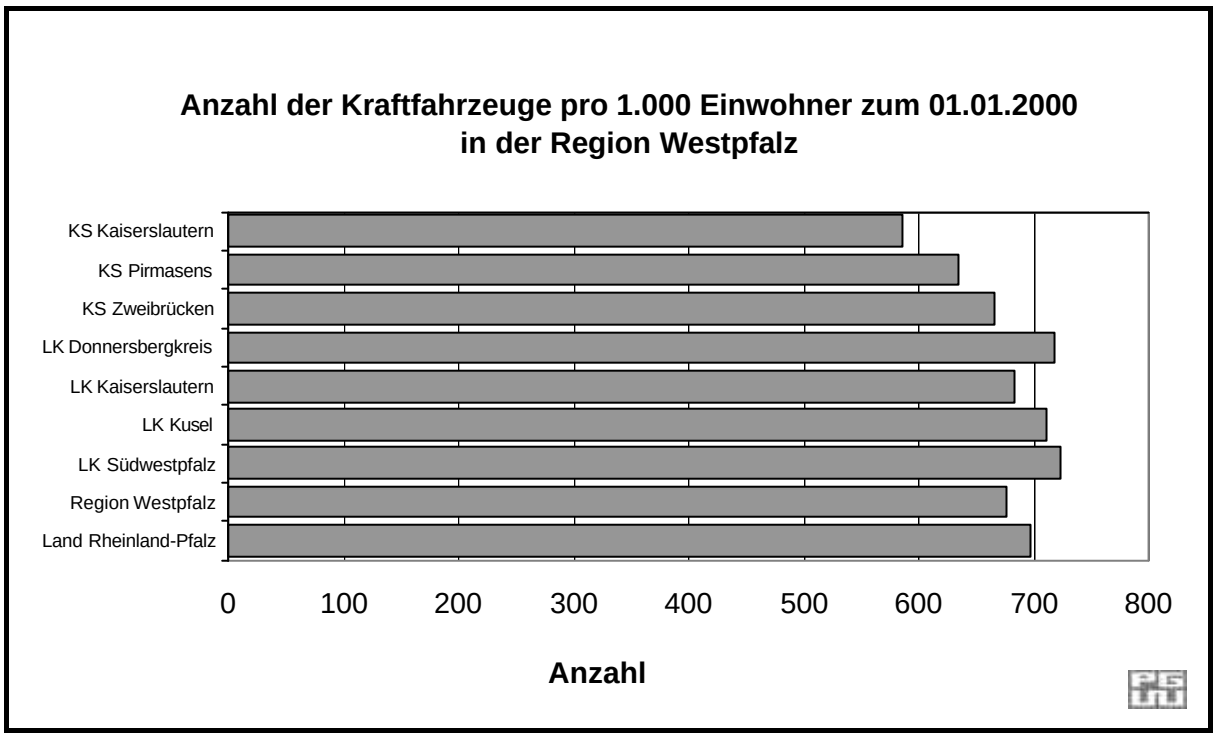
Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 1997, Beschäftigtenstatistik, eigene Darstellung (neuere Daten nicht verfügbar)

Die Verkehrsentwicklung in der Region Westpfalz ist, wie auch auf Bundes- und Landesebene, durch eine Zunahme der Verkehrsleistung gekennzeichnet. Diese Entwicklung betrifft sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr sowie alle Verkehrsträger mit Ausnahme des Schienengüterverkehrs in der Fläche.

Die Fahrleistung (Kraftfahrzeugkilometer aller Kfz) im Sektor **Straßenverkehr** hat sich in Rheinland-Pfalz im Zeitraum 1990-1999 um 14,1 % erhöht.

In der Region Westpfalz hat sich der **Kfz-Bestand** von 299.121 (1990) auf 361.311 im Jahr 2000 erhöht. Dies bedeutet eine Zunahme um 20,8 %. Auf Landesebene hat der Kraftfahrzeugbestand im gleichen Zeitraum um 22,9 % zugenommen (siehe auch Abbildung 3).

Abbildung 3: Kraftfahrzeugbestand

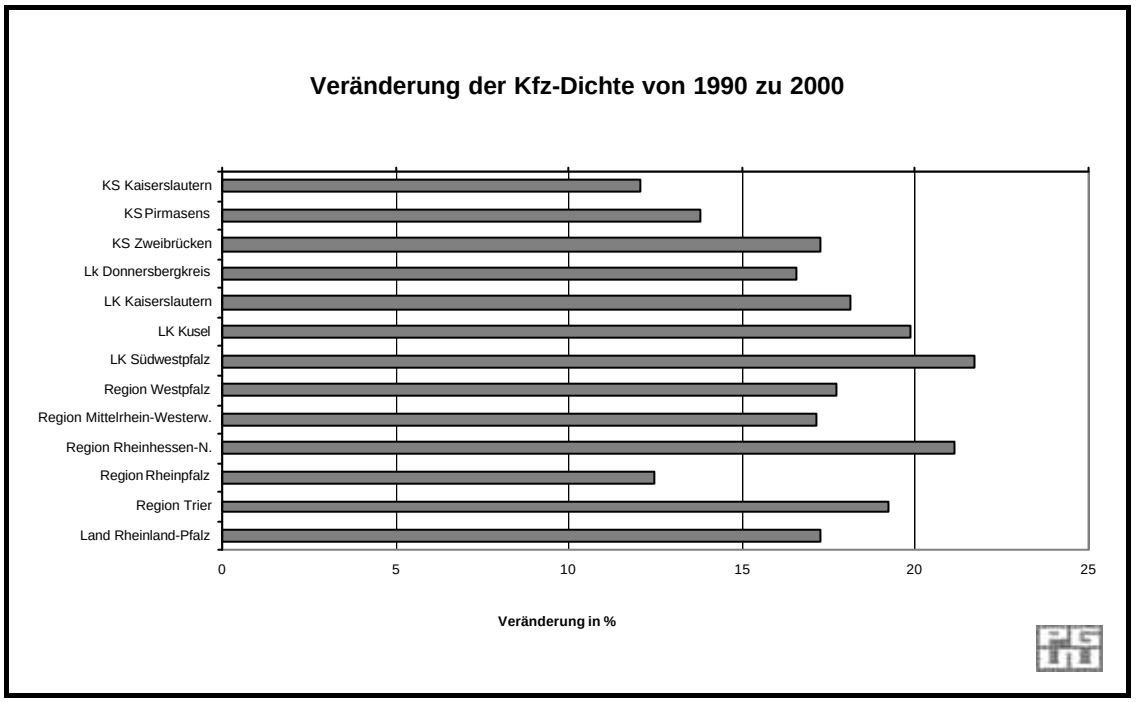


Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 1997, eigene Darstellung

Die **Kraftfahrzeugdichte** hat sich in der Region Westpfalz von 575 Kfz/1000 Einwohner im Jahr 1990 auf 677 (2000) erhöht. Hier ist eine Zunahme um 17,7 % zu konstatieren (siehe Abbildung 4).

Am unteren Ende der Skala liegt die Stadt Kaiserslautern mit 586 Kfz/1000 Einwohner (2000). Maximalwerte werden im Landkreis Südwestpfalz (723) und Donnersbergkreis (718) erreicht. Bezüglich der Zunahme der Kfz-Dichte belegen die Landkreise Südwestpfalz und Kusel Spitzenplätze. Im Vergleich mit den anderen Regionen in Rheinland-Pfalz weist die Region Westpfalz den niedrigsten Wert der Kfz-Dichte auf, allerdings den zweithöchsten Zuwachs. Der Landesdurchschnitt liegt bei 698 Kfz/1000 Einwohner (2000).

Abbildung 4: Veränderung der Kfz-Dichte



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 1990, 2000; eigene Berechnung

Die **Länge des klassifizierten Straßennetzes** in der Westpfalz hat von 2.563,5 km im Jahr 1990 auf 2.588,1 km (2000) zugenommen. Dies entspricht einer leichten Zunahme um 1,0 %. Im Land Rheinland-Pfalz blieb die Länge an klassifizierten Straßen nahezu konstant (von 18.405,6 km (1990) auf 18.407,1 km (2000)).

Die Fahrleistungen im **Straßengüterverkehr** sind in Rheinland-Pfalz von 2,9 Mrd. G-Kfz-km/Jahr 1990 auf 3,3 Mrd. G-Kfz-km/Jahr 1999 angewachsen, dies entspricht einer Zunahme um 13,8 %.[1] Ein Großteil der Zuwächse entfiel auf die Autobahnen. Für den Schienengüterverkehr liegen keine Daten vor.

[1] Bundesfern- und Landesstraßen

Beim **Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) ist die Verkehrsnachfrage (Reisendenkilometer) in Rheinland-Pfalz im Zeitraum 1997 –2001 um ca. 20 % gestiegen. Vergleicht man die Nachfrage des Jahres 2001 mit der Nachfrage aus dem Jahr 1994 (vor Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes) ergibt sich eine Steigerung um ca. 90%.

In der Region Westpfalz zeigt sich dieser Trend bestätigt. Werden die einzelnen Strecken in der Westpfalz hinsichtlich der Veränderung der Nachfrage (Fahrgastzahlen) betrachtet, ergibt sich folgendes Bild[2]:
Erhebliche Zuwächse waren auf den Streckenabschnitten Ramsen – Eisenberg der Kursbuchstrecke (KBS) 666, der Strecke Kaiserslautern – Lauterecken[3] (KBS 673) sowie der Strecke (Kaiserslautern -) Landstuhl - Kusel (KBS 671) zu verzeichnen, allerdings teilweise von einem sehr niedrigen Niveau ausgehend.

Die einzige zu konstatierende Abnahme der Fahrgastzahlen (-2,6 %) gab es auf dem Abschnitt Hinterweidenthal[4] - Pirmasens-Nord der Strecke (Landau-) Wilgartswiesen - Pirmasens-Nord (KBS 675). Auf dem Abschnitt von (Landau-) Wilgartswiesen Richtung Hinterweidenthal kam es indes zu einer Steigerung um ca. 40 %[5].
Die zahlenmäßig stärkste Zunahme gab es auf dem Abschnitt Kaiserslautern Hbf – Bruchmühlbach (- Saarbrücken) der KBS 670 (Pfalzstrecke) mit 4.748 zusätzlichen Reisenden/Tag[6] gefolgt vom Streckenabschnitt Kaiserslautern Hbf – Frankenstein (- Neustadt) mit 2.938 zusätzlichen Reisenden/Tag (siehe auch Abbildung 5).

[2] Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit der Entwicklung, wie sie in den WESTPFALZINFORMATIONEN Nr. 95 dargestellt ist, wird als Basisjahr 1997 gewählt. Die herangezogenen Fahrgastzählungen beziehen sich auf die Wochentage Montag bis Freitag in den Zeiträumen Juni – September 1997 und Juni – September 2001. Wegen unterschiedlicher Zählweisen in den Zügen wurde seitens der DB ein Korrekturfaktor in die Berechnung eingefügt. Die Zahlen des Transregio-Verkehrs auf dem Abschnitt Landstuhl – Kusel sind nur bedingt vergleichbar, da sie seit Übernahme der Bedienung von der DB im Mai 2000 nach einer anderen Zählmethode im Zeitraum Oktober/November 2000 erfolgten.

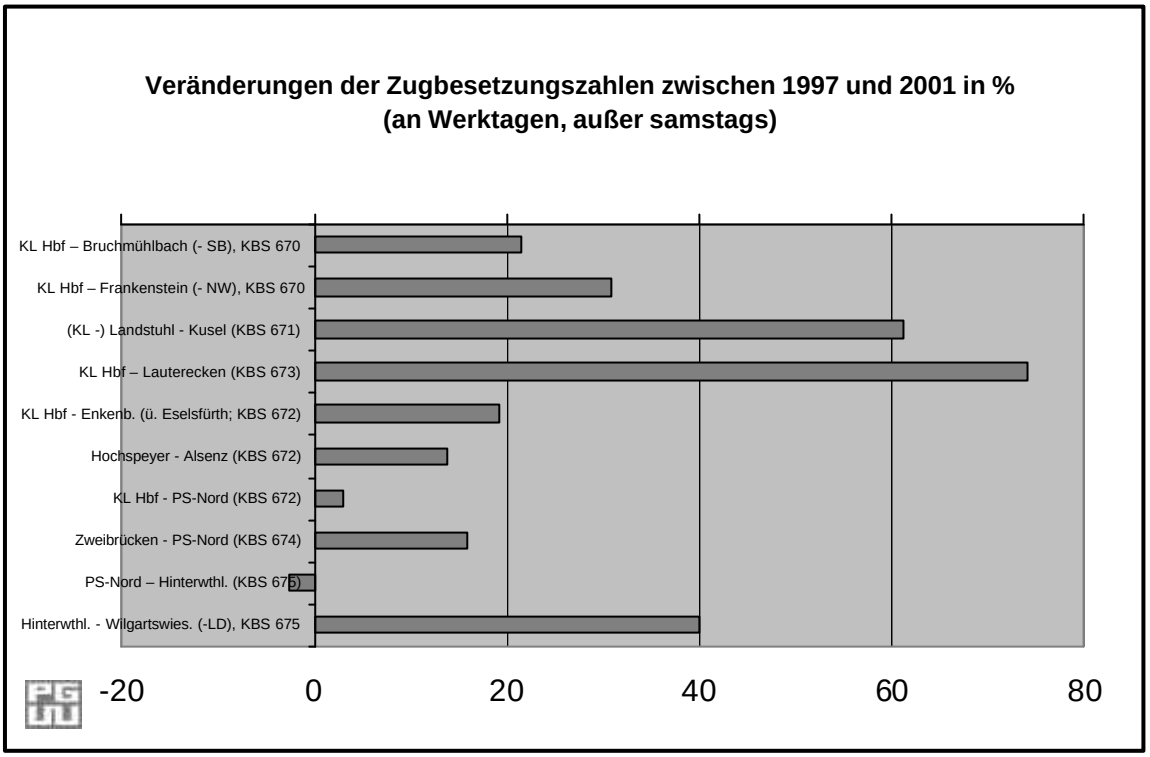
[3] Die Lautertalbahn ist erst seit dem Jahr 2000 vollständig in den Rheinland-Pfalz-Takt integriert. Bemerkenswert ist hier ,dass die Zuwächse auch werktags auftraten und sich auf die gesamte Streckenlänge beziehen, d.h. nicht in erster Linie auf die Landesgartenschau am Haltepunkt Kaiserslautern-West zurückzuführen sind.

[4] Auf diesem Abschnitt war bereits zwischen 1995 und 1997 eine Abnahme zu verzeichnen (siehe WESTPFALZ-INFORMATIONEN Nr. 95, Seite 16).

[5] Diese Steigerung lässt sich u.a. auch auf die wachsende touristische Attraktivität des Wasgaus zurückführen. Hinterweidenthal ist z.B. Ausgangspunkt des Lautertalradweges nach Wissembourg.

[6] Zu dieser Zunahme auf dieser DB-Strecke kam es trotz der Übernahme eines Teils der Bedienung auf dem Abschnitt Kaiserlautern Hbf – Landstuhl durch Transregio im Mai 2000 (in diesen Zahlen nicht enthalten).

Abbildung 5: Zugbesetzungszahlen



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz 1997, 2001
Zählzeitraum: Juni-September, Montags-Freitags; Transregio Kusel-Landstuhl: Oktober/November 2000
Für die Strecke Kirchheimbolanden – Alzey (KBS 661) liegen keine Vergleichsdaten vor.

Bei allen auf das Oberzentrum Kaiserslautern zulaufenden Strecken ist eine teilweise erhebliche Zunahme der Fahrgastzahlen zu verzeichnen, wobei die Zunahme auf der Lautertalbahn am stärksten und auf der Relation Pirmasens – Kaiserslautern am geringsten ausgefallen ist. Die Nachfragezunahme auf den Radialstrecken nach Kaiserslautern deckt sich mit den im vorherigen beschriebenen Pendlerverflechtungen. Es kann angenommen werden, dass durch einen weiter verbesserten SPNV auf den Radialstrecken zusätzliche Nachfragepotentiale erschlossen werden können.

Die nicht nur für die touristische Erschließung aus den Ballungsräumen der Rheinebene bedeutsamen Stecken Landau – Hinterweidenthal und Grünstadt – Ramsen weisen werktags, aber auch an Sonntagen, erhebliche Steigerungsraten hinsichtlich der Fahrgastzahlen auf. Hier zeigt sich die oben angesprochene wachsende Bedeutung des Freizeitverkehrs. In diesem Zusammenhang spielt auch die Reaktivierung der Bahnverbindung Hinterweidenthal – Bundenthal für den Ausflugsverkehr eine nicht zu unterschätzende Rolle. Der zunehmende Freizeitverkehr lässt sich auch als Chance für die Bahnstrecken im Raum Pirmasens betrachten. Hier wäre eine Verknüpfung der Entwicklung von Fremdenverkehrsaktivitäten mit dem SPNV und dem ÖPNV anzustreben.

Die Verknüpfung von (weiteren) touristischen Radrouten mit dem SPNV, die Ausweitung des Betriebs des „Bundenthalers“ auf Werktage im Sommer und die Einrichtung eines Anruf-Sammel-Taxen-Systems könnten Elemente einer Entwicklung sein, die den öffentlichen Verkehr und den Feizeitverkehr zusammenbringt (wie z. B. eine Verbindung zum Biosphärenhaus in Fischbach).

Die DB Cargo verfolgt im Bereich des **Schienengüterverkehrs** mit ihrer Strategie MORA C „Marktorientiertes Angebot Cargo“ die Konzentration auf aufkommensstarke Relationen. Dieses Vorgehen führt u.a. auch zur Aufgabe des Einzelwagenverkehrs. Güterverkehrsstellen, die für die DB Cargo unrentabel sind, werden geschlossen.

Von 123 Güterverkehrsstellen in Rheinland-Pfalz werden zukünftig 58 nicht mehr bedient. In der Region Westpfalz sind die Güterverkehrsstellen bzw. Güterverladeplätze Eisenberg, Kirchheimbolanden, Landstuhl, Pirmasens-Nord, Rammelsbach, Rockenhausen, Thaleischweiler-Fröschen, Wolfstein, Zweibrücken Hbf und Zweibrücken-Ixheim betroffen.

Angesichts der drohenden Schließung etlicher Güterverkehrsstellen in der Region hat die Arbeitsgemeinschaft „Güter auf die Schiene“ eine Initiative von Unternehmen und Privatbahnen ins Leben gerufen. Deren dringendstes Ziel ist, die Güterverkehrsbedienung der von der Verkehrseinstellung betroffenen Firmen zu erhalten. Im Falle der Einstellung der Güterverkehrsbedienung drohen kostenintensive betriebsinterne Umstrukturierungsmaßnahmen, die auch mit Arbeitplatzverlusten verbunden sein könnten. Mittel- bis langfristig soll im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft ein Bedienkonzept für den Güterverkehr unter Einschluss von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen entwickelt und umgesetzt werden. In diesem Konzept wäre auch das GVZ Kaiserslautern zu berücksichtigen, welches laut Landesverkehrsprogramm 2000 als langfristige Option weiterverfolgt werden soll.[7]

Um die Entwicklung des **Flugverkehrs** in der Region Westpfalz darzustellen, wird auf Statistiken des Regionalflughafens Zweibrücken zurückgegriffen. Die Zahl der Flugbewegungen hat sich von 11.330 (1998) über 15.390 (1999) auf 20.192 im Jahr 2000 erhöht. Die Zunahme beträgt für den Zeitraum 1998/1999 35,8 % und für den Zeitraum 1999/2000 31,2 %. Die Zahlen der Passagiere sind von 20.847 (1998) über 34.489 (1999) auf 48.447 im Jahr 2000 gestiegen. Dies bedeutet eine Zunahme von 65,4 % im Zeitraum 1998/1999 und um 40,5 % im Zeitraum 1999/2000.

Zur Zeit wird im Auftrag der rheinland-pfälzischen und der saarländischen Landesregierung ein Gutachten über die mögliche Kooperation der Flughäfen Zweibrücken und Saarbrücken erarbeitet. Ergebnisse werden im Frühjahr 2002 erwartet.

[7] Überlegungen zu Thema Güterverkehr auf der Schiene hat die PGW bereits in den WESTPFALZINFORMATIONEN 105 angestellt.

2. Straßenverkehr: Bauvorhaben und Planungen

Im auf längerfristige Planungen angelegten **Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000** sind folgende Maßnahmen als geplant benannt:[8]

B 10 Ausbau Pirmasens - Wilgartswiesen
B 37 Ortsumfahrung Hochspeyer
B 47 Ortsumfahrung Eisenberg
B 48 Ortsumfahrungen Enkenbach sowie Imsweiler
B 270 Ortsumfahrungen Wolfstein sowie Otterbach
B 427 Ortsumfahrungen Hinterweidenthal sowie Dahn
L 356 Ortsumfahrung Ramstein-Miesenbach
L 367 Ausbau Abschnitt Anschlussstelle Kaiserslautern-West (A6) – Industriegebiet Kaiserslautern
L 600 Südumfahrung Pirmasens
L 700 Neubau Abschnitt Anschlussstelle Contwig (A8) – Flughafen Zweibrücken – Hombach – Anschluss D 35A Richtung Bitche.

Im Rahmen des auf einen kurzfristigen Zeitraum angelegten **Bauprogramms 2002/03** des Landes Rheinland-Pfalz ist in der Region Westpfalz die Realisierung folgender Maßnahmen vorgesehen:[9]

L 356 Ausbau in Miesau
L 379 Ausbau der Ortsdurchfahrt Obermoschel
L 382 Ausbau Grafenthalerhof - Otterberg
L 385 Ausbau der Ortsdurchfahrt Dielkirchen
L 389 Neubau Ortsumfahrung Kaiserslautern-Erfenbach
L 392 Ausbau in Langmeil
L 394 Ausbau in Steinbach
L 395 Ausbau der Ortsdurchfahrt Eisenberg
L 400 Ausbau der Ortsdurchfahrt Oberhausen an der Appel
L 465 Ausbau in Zweibrücken Knoten Landauer Str./Mörsbacher Str./Hofenfelsstr.
L 471 Ausbau in Zweibrücken Bubenhauser Kreisel
L 471 Ausbau in Contwig
L 483 Ausbau in Kröppen.

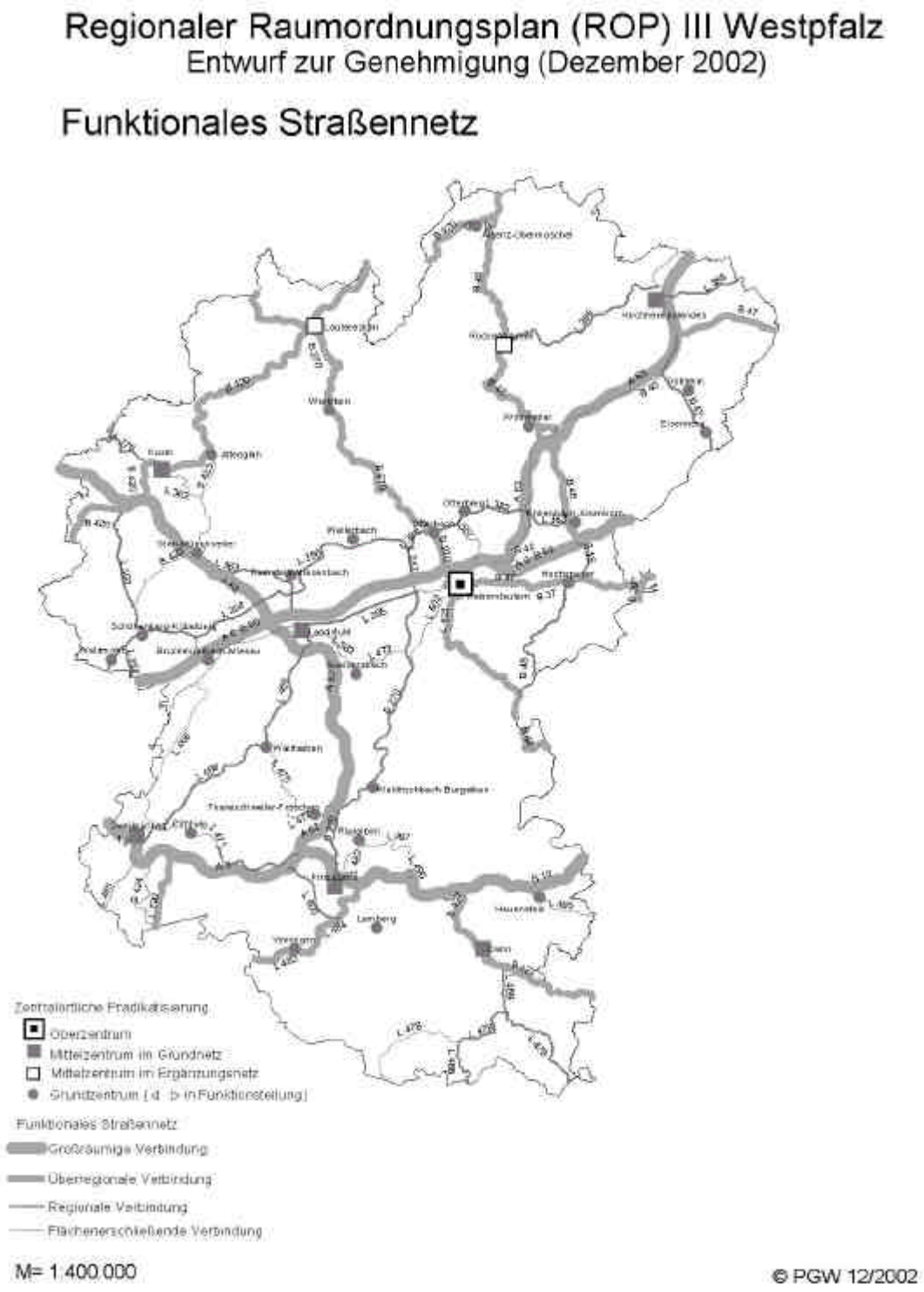
Diese Angaben stehen unter Vorbehalt der parlamentarischen Zustimmung des Landtages im Frühjahr 2002.

Aus Mitteln des Investitionsprogramms des Bundes 1999-2002 wird zur Zeit der Ausbau der B 10 im Bereich Pirmasens realisiert. Ferner wird zur Zeit das Teilstück der A 63 zwischen Sembach und Kaiserslautern verwirklicht.

[8] Planungen von Bundesstraßen sind aus dem Bundesverkehrswegeplan '92 (BVWP) entnommen. Der BVWP befindet sich zur Zeit in der Fortschreibung.

[9] Hier sind nur diejenigen Maßnahmen benannt, die Bestandteil des funktionalen Straßennetzes des Regionalen Raumordnungsplanes (ROP) Westpfalz – Entwurf zur Beteiligung – sind (siehe Abb. 6).

Abb. 6: Funktionales Straßennetz



Mittel- bis längerfristige Bau- und Ausbauvorhaben von Bundesfernstraßen, Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und Bundeswasserstraßen werden im Rahmen der **Bundesverkehrswegeplanung** festgelegt. Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 1992 und wird zur Zeit überarbeitet. Die neue Fassung wird voraussichtlich Ende 2002 / Anfang 2003 vorliegen. Die Überarbeitung orientiert sich an folgenden zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen:

- eine dauerhaft umweltgerechte Mobilität gewährleisten
- den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken
- nachhaltige Raum- und Siedlungsstrukturen fördern
- faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger schaffen
- die Verkehrssicherheit verbessern
- die Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen verringern
- die Emission von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen reduzieren
- die europäische Integration fördern.

Um zu aussagekräftigeren Zieldarstellungen zu gelangen und um die Auswirkungen verschiedener grundsätzlich möglicher Verkehrspolitiken aufzuzeigen, wurden drei Szenarien entwickelt, die im wesentlichen auf der Wirkung von ordnungs- und preispolitischen Maßnahmen beruhen.

Im „Laisser-faire-Szenario“ wurde eine Fortführung der derzeitigen Verkehrspolitik unterstellt.

Über die strengen ökologischen Anforderungen des „Überforderungsszenarios“ (oder auch „Ökoszenario“) ist nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums nur schwerlich ein gesellschaftlicher Konsens hervorzubringen.
Im Rahmen des „Integrationsszenarios“ würden ökonomische, ökologische und soziale Ziele verwirklicht, ohne sogenannte Extrempositionen zu beziehen. Auf diese Weise ließe sich eine gesamtgesellschaftliche Akzeptanz herstellen.

Nachdem die oben genannten übergeordneten Ziele durch das Integrationsszenario konkretisiert worden waren, wurde gemäß diesen Zielvorstellungen das Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 1992 an die neuen Erfordernisse angepasst. Dabei blieb die Basis dieses Bewertungsverfahrens erhalten, es wurde jedoch insbesondere in den Bereichen Umwelt, Raumordnung sowie Städtebau ausgeweitet.

Das neue **Bewertungsverfahren** steht auf vier Säulen:

1. Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)
2. Umweltrisikoeinschätzung (URE)
3. Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)
4. Berücksichtigung des induzierten Verkehrs sowie verkehrlich zusammenhängender Maßnahmenbündel

Die erweiterte Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) soll eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der in Erwägung gezogenen Maßnahme ermöglichen. Im Rahmen der NKA wird mit inhaltlich ergänzten Unfallkostensätzen gearbeitet. Beschäftigungseffekte werden mit dem Kriterium „Verbesserung der regionalen Anbindungsqualität" anstatt des bisherigen Kriteriums „regionaler Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur und Länge der Maßnahme" realistischer bewertet. Das Kriterium „Lärmbelastung außerorts" wird um die Lärmbeeinträchtigung von Erholungssuchenden ergänzt. Bei der Bewertung der Abgase werden Schadstoffimmissionen und deren Wirkungen mitberücksichtigt. Im Rahmen der Bewertung von Klimaschäden findet die CO_2-Vermeidung Berücksichtigung. Ferner werden Kompensationskosten für Eingriffe in Natur und Landschaft neu bewertet.

Im Rahmen der Umweltrisikoeinschätzung (URE) erfolgt eine qualitative Bewertung von Auswirkungen von Verkehrswegebaumaßnahmen auf Natur und Landschaft. Dies gilt für umfangreiche und jetzt auch für kleine Neubaumaßnahmen sowie neuerdings auch für Erweiterungsmaßnahmen. Außerdem werden Kulturlandschaften, unzerschnittene verkehrsarme Räume sowie europäische Schutzgebiete (Natura 2000) erweitert berücksichtigt.

Die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) umfasst die Bewertung von Verteilungs- und Entwicklungszielen sowie von Entlastungs- und Verlagerungszielen. Im Rahmen der Verteilungs- und Entwicklungsziele soll, orientiert am Zentrale-Orte-System, die gesamträumliche Erschließung sichergestellt werden. Ferner sollen in benachteiligten Regionen Entwicklungsimpulse ausgelöst werden.
Als Entlastungs- und Verlagerungsziele gelten die Entlastung hochbelasteter Verkehrskorridore und Ballungsräume sowie die lokale Entlastung innerorts unter Berücksichtigung der städtebaulichen Effekte Stadtraumqualität, Aufenthaltsqualität und Nutzungsansprüche, Barrierewirkung, Stadtklima / Stadtökologie.

Zusätzlich werden im neuen Bewertungsverfahren der induzierte Verkehr sowie verkehrlich zusammenhängende Maßnahmenbündel berücksichtigt.
Induzierter Verkehr bezeichnet den Neuverkehr, der aufgrund der verkehrlichen Wirkung der betreffenden Infrastrukturmaßnahme entstanden ist. Als verkehrlich zusammenhängende Maßnahmenbündel werden mehrere Maßnahmen aufgefasst, die wechselseitige Auswirkungen aufeinander zur Folge haben, wie zum Beispiel eine Folge von Ortsumfahrungen oder Maßnahmen in paralleler Lage.

3. Der Rheinland-Pfalz-Takt – Stand und Entwicklung

Durch die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes konnte das Reisendenaufkommen im SPNV erheblich gesteigert werden.

Seit der Einführung der ersten Stufe des RP-Taktes im Jahre 1994 ist die Nachfrage (Reisendenkilometer) um 91% gestiegen und dies bei einer Angebotssteigerung (Zugkilometer) von 49% gegenüber 1994. Im Zeitraum von 1999 bis 2000 haben die Reisendenkilometer um 5% zugenommen.[10]

Entsprechend dem großen Nachfragezuwachs ist die Kundenzufriedenheit mit dem RP-Takt hoch. Dies bezieht sich insbesondere auf reaktivierte Strecken und Strecken mit signifikanten Angebotsverbesserungen. Ein wichtiger Kritikpunkt ist die mangelhafte Pünktlichkeit der Züge. Ca. 10% aller Regionalzüge hatten im Jahr 2000 eine Verspätung von mehr als fünf Minuten.

Negativ auf das Gesamtsystem Schienenpersonenverkehr wirken sich die Kürzungen im Personenfernverkehr aus: Auf der Verbindung Mannheim-Saarbrücken wurden fünf Interregio-Zugpaare gestrichen (Mo-Fr). Um diese negativen Auswirkungen zumindest teilweise aufzufangen, hat der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd drei Regionalexpress-Zugpaare mit gegenüber dem Interregio zusätzlichen Halten in Ludwigshafen, Landstuhl und St. Ingbert bestellt.

Großer Beliebtheit erfreuen sich die Ausflugszüge, die in den Sommermonaten an Sonn- und Feiertagen verkehren:
Über die Alsenzstrecke fahren der Weinstraßenexpress (Koblenz - Bingen – Alsenz – Neustadt – Wissembourg) sowie der Rheintalexpress (Karlsruhe – Neustadt – Alsenz – Bingen – Koblenz). Ferner wurden für den Ausflugsbetrieb die Zellertalbahn und Strecke Ramsen-Eiswoog reaktiviert.

In naher Zukunft wird die Region Westpfalz an das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar angeschlossen. In der Ausschreibung wurde der Auftrag zur Durchführung des Betriebs der Rhein-Neckar S-Bahn an DB-Regio vergeben. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2003 vorgesehen. Die Westpfalz wird über die Linie Kaiserslautern – Neustadt – Ludwigshafen – Mannheim – Osterburken angebunden.

Grundlage für die zukünftige Angebotskonzeption im SPNV mit dem Zeithorizont 2005 soll das Gutachten „Rheinland-Pfalz-Takt neu“ bilden, welches zur Zeit erarbeitet wird.

Ein Lückenschluss zwischen Nah- und Fernverkehr erfolgt durch ein neues Angebot im Schienenpersonenverkehr, welches konventionelle und Neigetechnik-Züge umfasst. Diese Züge befahren sehr erfolgreich u.a. die Verbindungen Mainz – Karlsruhe sowie Saarbrücken – Mainz – Frankfurt.

[10] Quelle: „Der Rheinland-Pfalz-Takt 2001“, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau 2001

In der Westpfalz sind folgende Verbindungen angedacht:

- Landau – Pirmasens-Nord – Saarbrücken
- Kaiserslautern – Bingen
- Kaiserslautern – Neustadt – Karlsruhe

Jedoch wurde aufgrund von technischen Problemen mit den Neigetechnikfahrzeugen die Einführung auf den mittelfristigen Zeithorizont verschoben.[11]

Im System des Rheinland-Pfalz-Takts werden regionale Verbindungen, die abseits von SPNV-Strecken liegen, durch Regio-Bus-Linien bedient. Das Netz der Regio-Bus-Linien wird im Raum Westpfalz durch folgende Verbindungen gebildet:

- Pirmasens – Dahn (- Wissembourg)
- Zweibrücken – Homburg
- Homburg – Kusel
- Kusel – Lauterecken
- Lauterecken – Bad Sobernheim
- Winnweiler – Kirchheimbolanden (eingeschränkte Bedienung am Wochenende)

Bezüglich der Organisationsstruktur ist der Westpfalz-Verkehrsverbund (WVV) zu erwähnen, der das Verkehrsangebot von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen und zehn Busgesellschaften integriert. Die Betriebsaufnahme im Jahr 2000 wird von den verantwortlichen Akteuren als erfolgreich bezeichnet.

Als weiteres Vorhaben ist die Citybahn Kaiserslautern zu nennen, auf die im folgenden noch detailliert eingegangen wird.

[11] umfassendere Überlegungen zu diesem Thema siehe: WESTPFALZINFORMATIONEN Nr. 105

4. Lautertalbahn – Bachbahn - Citybahn

4.1 Einführung in die Thematik regionaler Stadtbahnkonzepte

Ziel regionaler Stadtbahnkonzepte ist es, direkte, d.h. umsteigefreie Verbindungen aus der Region über die Peripherie in die Stadtzentren zu schaffen, um so der Nachfrage der Fahrgäste nach kurzen Reisezeiten und Komfort gerecht zu werden. Diese Verbindung erfolgt unter Einsatz eines SPNV-Fahrzeugs bzw. Stadtbahnwagens, welches sowohl für die Nutzung von Eisenbahnstrecken als auch von Stadtbahnstrecken ausgelegt ist.

Realisiert wurden regionale Stadtbahnprojekte bereits in Heilbronn, Karlsruhe, Kassel, Köln-Bonn, Saarbrücken und Zwickau. Konkrete Planungen werden zur Zeit in Braunschweig und Nordhausen durchgeführt.

Zum ersten Mal wurden regionale Stadtbahnkonzepte in den Räumen Köln-Bonn und Karlsruhe verwirklicht. Der Fall Karlsruhe wurde aufgrund seines innovativen Ansatzes als Karlsruher Modell bekannt. Die Ausgangssituation stellte sich folgendermaßen dar: In Karlsruhe ist der Hauptbahnhof abseits des Stadtzentrums gelegen. Um die Innenstadt direkt mit den Umlandgemeinden und der weiteren Region zu verbinden, wurden innerstädtische Straßenbahnstrecken mit Schienenstrecken einer nicht bundeseigenen Eisenbahn sowie – erstmals - mit DB-Strecken verknüpft. Diese Verknüpfung erfolgte mit Hilfe von Fahrzeugen, die sowohl auf dem Straßenbahnnetz als auch auf dem Netzen der Eisenbahnen fahren können. Diese Zweisystemfahrzeuge – im Fall Karlsruhe sind es Stadtbahnfahrzeuge, die auch Eisenbahnstrecken befahren – können als Straßenbahn nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) und als Eisenbahn nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) verkehren. Beim Systemwechsel erfolgt eine automatische Umschaltung im Fahrzeug zwischen den unterschiedlichen Stromsystemen von Straßenbahn und Eisenbahn. Für dieses Konzept wurden bzw. werden mehrere Schienenstrecken elektrifiziert.

Den Betrieb der regionalen Stadtbahnlinien führt die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG), ein Ableger der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, durch. Die genutzten Schienentrassen befinden sich zum Teil im Eigentum der AVG, teils sind sie durch die AVG von der DB gepachtet, teils werden sie von der DB Netz AG über Trassenpreise eingekauft.

Regionalstadtbahnstrecken verknüpfen bereits benachbarte Regionen miteinander. So hat sich die Stadt Heilbronn zum Beispiel an das Karlsruher Stadtbahnsystem angeschlossen. Hier wurde die von Karlsruhe kommende regionale Stadtbahnlinie in die Innenstadt verlängert. Zukünftig soll in und um Heilbronn ein Netz aus mehreren Regionalstadtbahnlinien entstehen.

Im Raum Kassel ist eine Straßenbahnlinie unter Nutzung von Eisenbahngleisen in den Vorort Baunatal verlängert worden, neue Linien fahren seit 2001 als „Regio-Tram“ nach Hessisch Lichtenau (Übernahme der Trasse von der DB durch ein eigens gegründetes Eisenbahninfrastrukturunternehmen) und Warburg (Mitbenutzung von DB-Gleisen).

In Saarbrücken wurde eine Stadtbahn neu aufgebaut und mit einer vorhandenen elektrifizierten DB-Strecke verknüpft. Erweiterungen sollen auf neugebauten Stadtbahnstrecken, auf von der DB gepachteten Strecken und auf DB-eigenen Strecken erfolgen[12].

Eine andere Art der Umsetzung des regionalen Stadtbahnkonzepts wird in Zwickau verfolgt. Dort sind die Strecken der Vogtlandbahn (regionale Eisenbahnstrecken) mit einer Strecke der Straßenbahn verknüpft worden. Im Gegensatz zur Ausdehnung des Stadtbahnnetzes auf Eisenbahnstrecken nach dem Karlsruher Modell fahren in Zwickau Diesel(eisenbahn)triebwagen auf einer Straßenbahnstrecke direkt ins Stadtzentrum[13].

Auch die Stadt Nordhausen geht neue Wege und verknüpft seine meterspurige Straßenbahn mit einer Eisenbahnstrecke der Harzer Schmalspurbahnen. Zur Zeit wird ein Zweisystemfahrzeug für elektrischen Straßenbahnbetrieb und Dieselbetrieb auf Basis eines Straßenbahnwagens entwickelt und getestet.
Ein ganz ähnlicher Ansatz wird in Braunschweig für den Aufbau eines Regionalstadtbahnnetzes verfolgt. Regionale Eisenbahnstrecken sollen mit dem vorhandenen Straßenbahnnetz verknüpft werden. Wie in Nordhausen ist der Einsatz eines Zweisystemfahrzeugs für elektrischen Straßenbahnbetrieb und Dieselbetrieb geplant.[14]

Im Raum Wiesbaden/Mainz war vorgesehen, eine Verbindung einer für den Personenverkehr zur Zeit stillgelegten regionalen Eisenbahnstrecke im Taunus mit einer neu aufzubauenden Stadtbahnstrecke durch die Wiesbadener Innenstadt zum Hauptbahnhof und eventuell weiter nach Mainz zu führen. Aufgrund von politischen Widerständen und finanziellen Engpässen wird dieses Projekt jedoch vorerst nicht weiter verfolgt.

Mit dem Ziel der Untersuchung des Mobilitätsverhaltens im Bereich der Stadtbahn Karlsruhe – Bretten hat der Karlsruher Verkehrsverbund ein Gutachten in Auftrag gegeben, das von socialdata - Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung - ausgeführt wurde.
Im Rahmen einer Vorher/Nachher-Untersuchung wurden in den Jahren 1992 und 1993 Haushaltsbefragungen in Karlsruhe-Grötzingen und Jöhlingen durchgeführt. Beide Siedlungsbereiche sind an der 1992 in Betrieb gegangenen Stadtbahnlinie Karlsruhe – Bretten gelegen.

[12] Zur Zeit wird in Kooperation mit der französischen Staatsbahn (SNCF) an der Entwicklung eines Dreisystemfahrzeugs gearbeitet, welches Stadtbahnstrecken, DB-Strecken und Strecken der SNCF befahren kann.
[13] Da die Zwickauer Straßenbahn eine im Vergleich zur Eisenbahn unterschiedliche Spurweite ausweist, ist im Bereich der gemeinsamen Trassenführung von der Regionalbahn mit der Straßenbahn ein Dreischienengleis verlegt worden.
[14] Allerdings ist aufgrund unterschiedlicher Spurweite die Umspurung der Straßenbahn vorgesehen.

In beiden Fällen ist es bei der Verkehrsmittelwahl zu einer signifikanten Steigerung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gekommen. Weiterhin wurde eine leichte Abnahme der PKW-Nutzung, eine leichte Zunahme der Wege, die zu Fuß zurück gelegt wurden, sowie eine Stagnation bzw. leichte Abnahme bei der Fahrradnutzung ermittelt. Die Anzahl der insgesamt zurückgelegten Wege und Entfernungen sowie die hierzu aufgewendete Zeit hat sich der Untersuchung zufolge kaum verändert. Es ist also eine **erhebliche Verschiebung des Modal-Splits[15] zugunsten des öffentlichen Verkehrs durch die Einführung der regionalen Stadtbahnlinie** eingetreten.

Generell kann bezogen auf die langfristigen Folgen für die Siedlungsstruktur davon ausgegangen werden, dass eine verbesserte ÖV-Verkehrsanbindung im Umland von Siedlungsschwerpunkten zu einer Erhöhung der Attraktivität des stadtregionalen Verflechtungsbereiches als Standort insbesondere für Wohnen und Arbeiten i. S. einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führt.

Diese Folgen sollten bei der Konzeption weiterer direkter SPNV-Verbindungen zwischen Region und Stadtzentrum berücksichtigt werden, wie sie unter anderem für die Großräume Aachen, Bremen, Chemnitz, Kaiserslautern und Kiel im Gespräch sind.

Im folgenden wird die Anwendung dieses Prinzips der direkten Verbindung von Stadt und Region auf den Raum Kaiserslautern vorgestellt.

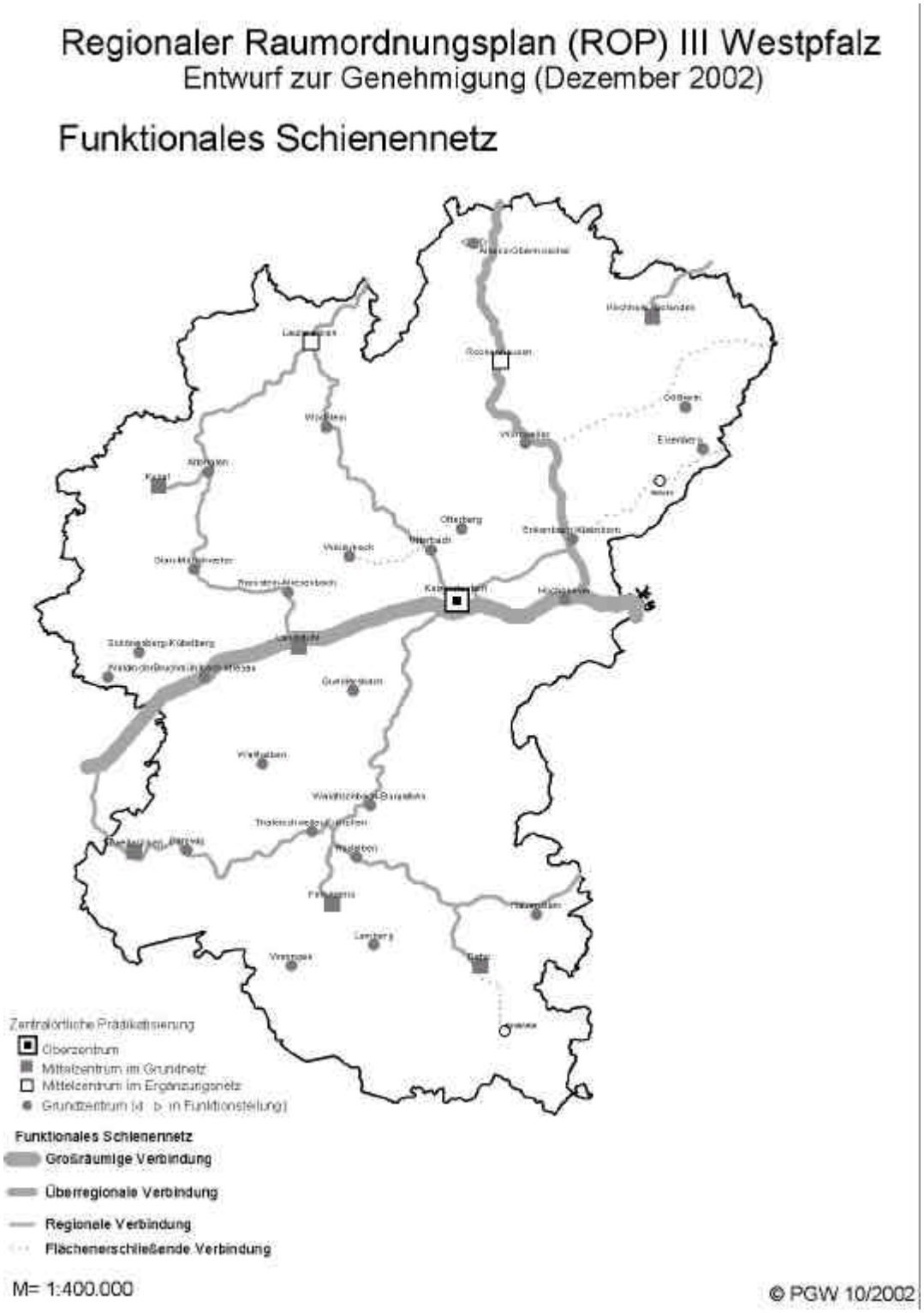
4.2 Der stadtregionale Verflechtungsbereich Kaiserslautern

Das Oberzentrum Kaiserslautern ist im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP III) als verdichteter Raum eingestuft. Die Bereiche nördlich und nordwestlich von Kaiserslautern (Verbandsgemeinden Otterbach und Weilerbach) gelten als ländliche Räume mit Verdichtungsansätzen. Der Bereich Lauterecken (Mittelzentrum im Ergänzungsnetz) wird als dünn besiedelter Raum in ungünstiger Lage bezeichnet.

Das Lautertal von Kaiserslautern bis Lauterecken sowie die Linie Otterbach – Weilerbach bilden zwei Siedlungsbänder, wobei das zuletzt genannte in Otterbach vom ersteren abzweigt. Die Eisenbahnstrecke Kaiserslautern – Lauterecken ist im funktionalen Schienennetz des Regionalen Raumordnungsplans Westpfalz (ROP)[16] als regionale Verbindung ausgewiesen. Die Strecke Weilerbach – Otterbach wird als flächenerschließende Verbindung eingestuft (siehe Abbildung 7).

[15] Modal-Split: Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die unterschiedlichen Verkehrsträger.
[16] ROP Westpfalz-Entwurf zur Beteiligung nach § 13 (1) LPlG (11/2001)

Abbildung 7: Funktionales Schienennetz



Folgende Gemeinden werden von der Lautertalbahn erschlossen: Lauterecken, Lohnweiler, Heinzenhausen, Oberweiler-Tiefenbach, Wolfstein, Rutsweiler[17], Kreimbach-Kaulbach, Olsbrücken, Sulzbachtal, Hirschhorn, Katzweiler, Otterbach und Kaiserslautern.

Die Bachbahn verbindet die Gemeinden Weilerbach, Rodenbach sowie die Ortsteile von Kaiserslautern Siegelbach und Erfenbach mit Otterbach bzw. Kaiserslautern.

Auf der Bachbahn ist der Personenverkehr 1972 und der Güterverkehr 1993 eingestellt worden. Ihr Bestand wird zur Zeit über einen Trassensicherungsvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG gesichert. Die „Bachgemeinden“ werden durch Busse an Kaiserslautern angebunden.
Im Jahr 2000 ist die Lautertalbahn in den Rheinland-Pfalz Takt integriert worden, einschließlich einer Bedienung im Stundentakt auch am Wochenende.

4.3 Stationen der Entwicklung des Projekts

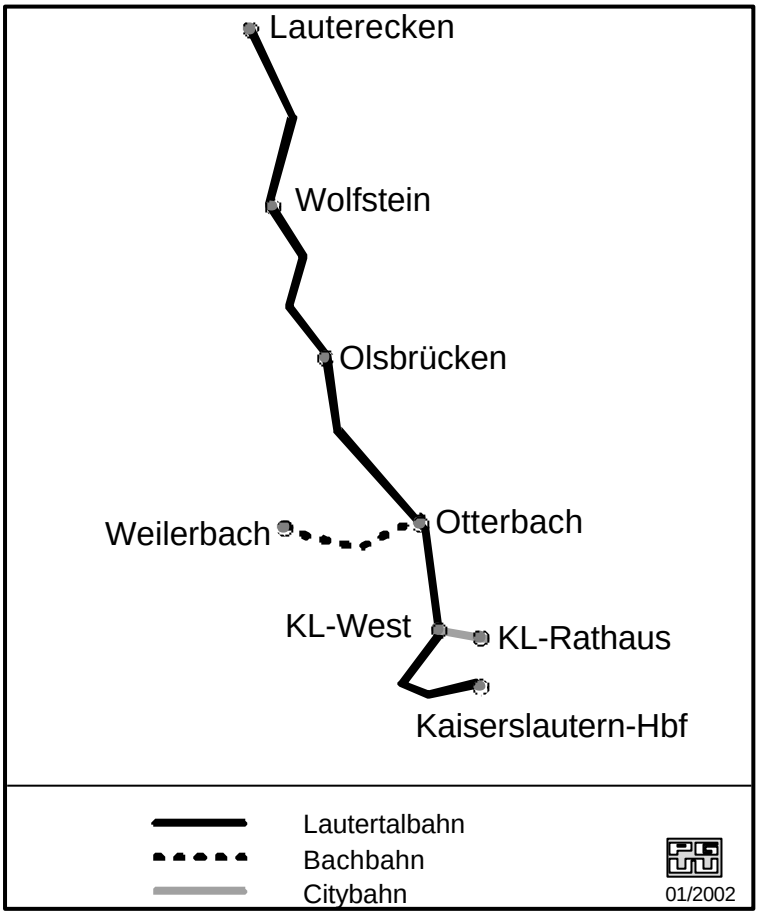
1950 1985 In den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wird ein Prozess der Umstellung von Personenverkehr auf Bahn-Nebenstrecken auf Busbetrieb eingeleitet. Mitte der achtziger Jahre soll auch auf der Lautertalbahn der Personenverkehr eingestellt werden.

1987 Als Reaktion auf dieses Stilllegungsvorhaben geben die **Grünen** in Rheinland-Pfalz 1987 ein Gutachten in Auftrag, welches u.a. Konzepte für die Nahverkehrsbedienung auf der Schiene im Lautertal aufzeigen soll. Vorgeschlagen wird der Einsatz von neu entwickelten Nahverkehrstriebwagen vom Typ VT 628, die für den wirtschaftlichen Ein-Mann-Betrieb ausgelegt sind. Ferner sollen Haltepunkte an Siedlungsschwerpunkten neu gebaut bzw. verlagert sowie die Reisegeschwindigkeit durch stellenweise Anhebung der Höchstgeschwindigkeit sowie moderne technische Sicherung von Bahnübergängen erhöht werden.

1990 Die Ergebnisse des Gutachtens geben dem Engagement vor Ort für die Lautertalbahn Auftrieb: Seit 1990 setzt sich der **Förderverein Schienenverkehr Lautertalbahn und Umgebung** e.V. für eine langfristige Sicherung der Lautertalbahn, für eine Verbesserung des Verkehrs auf Lautertal- und Bachbahn sowie für eine Verbesserung der Erschließung der Innenstadt von Kaiserslautern ein. In Kooperation mit der Stadt Kaiserslautern entsteht ein Realisierungsvorschlag für die sogenannte Citybahn Kaiserslautern mit der Führung vom Westbahnhof über das Kammgarn-Gelände und die Burgstraße bis zum Rathaus. Die hierfür notwendige Trasse wird seitens der Stadt in Bebauungspläne aufgenommen. Ferner wird die Citybahn Bestandteil des **Verkehrskonzeptes der Stadt Kaiserslautern** sowie des **ÖPNV-Rahmenkonzeptes der Planungsgemeinschaft Westpfalz** von 1991. 1991
Die Streckenverläufe von Lautertal-, Bach-, und Citybahn sind in Abb. 8 dargestellt.

[17] Rutsweiler ist zur Zeit über einen Haltepunkt in Wolfstein-Roßbach an die Lautertalbahn angebunden.

Abbildung 8: Streckennetz Lautertal-, Bach- und Citybahn



Quelle: eigene Darstellung

Mitte der neunziger Jahre werden die Aktivitäten zur Verbesserung des SPNV in der Region auf die Bachbahn ausgeweitet. Die **Planungsgemeinschaft Westpfalz** und die **Verbandsgemeinde Weilerbach** geben eine Untersuchung über die mögliche Reaktivierung der Schienenstrecke Weilerbach – Otterbach in Auftrag. In dem Gutachten werden hohe Pendleraufkommen von Weilerbach bzw. Rodenbach nach Kaiserslautern-Zentrum sowie ins Gewerbegebiet Kaiserslautern-West diagnostiziert. Um den bestehenden Verkehrsströmen gerecht zu werden, wird eine Verknüpfung der Lautertalbahn mit Bachbahn und Citybahn vorgeschlagen. Dabei werden drei mögliche Bedienmodelle konzipiert: 1995

- stündlicher Pendelverkehr auf der Bachbahn zwischen Weilerbach und Otterbach mit Anschluss in Otterbach an die Lautertalbahn nach Kaiserslautern Hbf
- stündlicher Verkehr von kombinierter Bachbahn und Citybahn nach Kaiserslautern-Zentrum sowie stündlicher Verkehr auf der Lautertalbahn (hierbei ergibt sich Halbstundentakt Otterbach – Kaiserslautern-West)

- stündlicher Verkehr auf Bach-/Citybahn sowie der Lautertalbahn (die Verknüpfung von Bach- und Lautertalbahn in Otterbach ergibt Umsteigemöglichkeiten sowohl nach Kaiserslautern-Zentrum als auch zum Hauptbahnhof)

Das Gutachten gibt der dritten Variante wegen der Realisierung eines Netzes von Umsteigemöglichkeiten zwischen Lauterecken und Kaiserslautern-Zentrum bzw. zwischen Weilerbach und dem Hauptbahnhof den Vorzug.
Vorgesehen ist ferner eine Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV. Das Busangebot soll als Zubringer zur Bachbahn nach Weilerbach ausgerichtet werden. Im Rahmen dieses Konzepts ergibt eine stündliche Bedienung der Buslinie Ramstein – Weilerbach – Siegelbach – Gewerbegebiet Kaiserslautern West – Kaiserslautern halbstündlich versetzt zur Bachbahn einen Halbstundentakt zwischen Weilerbach, Rodenbach und dem Stadtzentrum Kaiserslautern (unter Beibehaltung der direkten Anbindung von Weilerbach an das Gewerbegebiet Kaiserslautern West im Einstundentakt).
Es wird prognostiziert, dass durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Maßnahmenpakets das Reisendenaufkommen im öffentlichen Verkehr verdoppelt werden kann.

Die erwarteten Investitionen für die Reaktivierung der Strecke Weilerbach – Otterbach betragen gemäß Gutachten rund 2,3 Mio. DM (ca. 1,2 Mio. €). Als Fahrzeug wird ein moderner Leichttriebwagen gemäß dem Modell Zwickau mit einem Kostenvolumen von ca. 1,5 bis 2 Mio. DM (ca. 0,8 bis 1 Mio. €) vorgeschlagen.
Die Strecken Weilerbach – Otterbach und Westbahnhof – Kaiserslautern-Zentrum sollen von einer nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE-Bahn) unterhalten werden. Der Betrieb der Citybahn durch eine NE-Bahn könne gegenüber einem Betrieb durch die DB zu Kosteneinsparungen von ca. 30 % führen.

1996 Im Auftrag des **Zweckverbandes Nahverkehr der Stadt und des Landkreises Kaiserslautern** wird 1996 die technische Machbarkeit der Verknüpfung von City-, Lautertal- und Bachbahn untersucht und bestätigt. Ferner wird das Konzept erweitert um Varianten zur Erschließung der Innenstadt von Kaiserslautern durch eine Straßenbahn.
Vorgeschlagen werden vier Ausbaustufen:

1. Kaiserslautern-West bis Kaiserslautern-Rathaus (City-Bahnhof)
2. Kaiserslautern-Rathaus bis Kaiserslautern Hbf über Eisenbahnstraße
3. Kaiserslautern-Rathaus bis Kaiserslautern Hbf über Richard-Wagner-Straße
4. Kaiserslautern-Rathaus bis zum Nordbahnhof und weiter zum Hauptbahnhof bzw. Richtung Alsenztal

Der Betrieb auf den innerstädtischen Strecken soll nach der BOStrab[18] erfolgen. Im Rahmen des vorgeschlagenen Konzeptes ist ein Stadtbahnwagen zu entwickeln, der sowohl per Verbrennungsmotor als auch per Energiespeichermotor (auf den inner-

[18] BOStrab: Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen

städtischen Strecken) betrieben werden kann. Die Nahverkehrstriebwagen der neuen Generation RegioSprinter, Regio-Shuttle, LINT, etc. sind nach Meinung des Gutachters aufgrund der Fahrzeugbreiten, der erforderlichen Kurvenradien und wegen mangelnder Akzeptanz bei der Bevölkerung nicht geeignet, auf den vorgeschlagenen Trassen in der Innenstadt von Kaiserslautern zu verkehren.[19]

1997 Eine **Vor-Ort-Analyse** der Bahnstrecke Lampertsmühle-Otterbach – Weilerbach im Jahr 1997 führt im Hinblick auf die Reaktivierung der Strecke zu folgenden Ergebnissen:
Die eingleisig ausgebaute Strecke ist auf eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 60 km/h ausgelegt. Möglicherweise kann die Geschwindigkeit auf einzelnen Streckenabschnitten auf 80 km/h angehoben werden.
Der Bahndamm ist freizuschneiden, das Schotterbett teilweise instandzusetzen. Die Gleisanlagen sind teilweise zu erneuern. Die Brücken sind zu erneuern, Bahnübergänge sind zu sichern, Signal- und Fernmeldeanlagen sind einzurichten.
Für einen Ausbau nach EBO[20] ergeben sich Gesamtinvestitionen für Anlagen von rund 7,8 Mio. DM (ca. 4 Mio. €) und für einen Ausbau nach BOStrab in Höhe von rund 4,7 Mio. DM (ca. 2,4 Mio. €).

1999-2003 Im Rahmen der **Nahverkehrsplanung von Stadt- und Landkreis Kaiserslautern** für die Jahre 1999 bis 2003 nimmt das Projekt City-/Bachbahn eine entscheidende Rolle für die Erschließung des nordwestlichen Teils des Landkreises Kaiserslautern ein. Bach- und Citybahn sollen im 1h-Takt verkehren. In der Morgenspitze und nachmittags ist ein ½ h-Takt vorgesehen. Angedient werden die Haltestellen Weilerbach, Rodenbach, Erfenbach, Otterbach, Kaiserslautern-West und Rathaus. Die umliegenden Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Weilerbach werden über Zubringerbusse an den Bahnhof Weilerbach angebunden. Durch Stadt- und Regionalbusse werden die Kaiserslauterer Stadtteile Siegelbach und Erfenbach (sowie das geplante Gewerbegebiet Kaiserslautern-Nord) an das Gewerbegebiet Kaiserslautern-West und die Innenstadt angebunden. Ferner verbindet eine Regionalbuslinie Landstuhl mit dem Haltepunkt Kaiserslautern-Rathaus über Ramstein, Makenbach, Weilerbach, Rodenbach, Siegelbach, Gewerbegebiet Kaiserslautern-West.

1998 Auf einer detaillierteren Planungsebene befasst sich ein **Gutachten** im Jahr 1998 mit der Objektplanung der Verkehrsanlagen zur City-Bahn. Die geplante Trassenführung soll nach BOStrab von Haltepunkt Kaiserslautern-West eingleisig über das heutige Gartenschaugelände der ehemaligen Güterbahntrasse zum alten Westbahnhof folgend verlaufen. Ab dem alten Westbahnhof führt die Trasse zweigleisig mit der Haltestelle "Kammgarn" über die Schönstraße und mit der Haltestelle "Fachhochschule" in die Burgstraße. Hier soll ein straßenbündiger Bahnkörper eine

[19] Zumindest der letztgenannte Punkt ist durch das Beispiel Zwickau zu entkräften, wo der RegioSprinter per Sondergenehmigung mit großem Erfolg im Stadtzentrum verkehrt.
[20] EBO: Eisenbahnbau- und Betriebsordnung

gemeinsame Führung mit dem MIV bis zum Knotenpunkt Burgstraße/Maxstraße bzw. zur Endhaltestelle am Rathaus ermöglichen. Der Bereich vor dem Rathaus soll als Boulevardzone gestaltet werden. Fahrzeugseitig soll ein Stadtbahnfahrzeug mit Dieselantrieb nach EBO und, im Innenstadtbereich, nach BOStrab im Mischbetrieb verkehren.
Eine Kostenschätzung prognostiziert für die Strecke Kaiserslautern-West – Rathaus einen Investitionsbedarf von rund 10,7 Mio. DM (ca. 5,5 Mio. €).

1998 Im selben Jahr wird im Auftrag des Zweckverbandes Nahverkehr Stadt und Landkreis Kaiserslautern eine **standardisierte Bewertung** des Projekts Reaktivierung der Bachbahn und Bau der Citybahn bis zum Haltepunkt Rathaus durchgeführt. Die standardisierte Bewertung erfolgt nach dem vereinfachten Verfahren. Die Führung der City-Bahn entspricht der im Rahmen der Objektplanung vorgesehenen (siehe oben).
Als Bedienform ist für die Bachbahn ein 1-Stunden-Takt vorgesehen. Das Busangebot wird auf die Bachbahn hin orientiert, Siegelbach und Erfenbach werden durch eine neue Stadtbuslinie erschlossen.
Bezüglich der Reisezeit werden die höheren Zu- und Abgangszeiten bei der Bachbahn, die durch eine geringere Haltestellendichte als bei einer Busbedienung resultieren, durch die schnelle Direktverbindung ins Stadtzentrum Kaiserslautern überkompensiert.
Der errechnete Nutzen-Kosten-Quotient beträgt für die Gesamtbetriebsform "Stadtbahnfahrzeug nach BOStrab" 1,0 und für die Gesamtbetriebsform "RegioSprinter nach EBO (nach derzeitigem Ausbauprofil und –querschnitt)" 0,72.
Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) können Zuschüsse für den Streckenausbau in einer Höhe bis zu 75 % und für die Fahrzeugbeschaffung bis zu 50 % bewilligt werden.

1998 Ein **weiteres Gutachten** aus dem Jahr 1998 ist der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Reaktivierung der Bachbahn gewidmet. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde für zwei Ausbaustufen des Systems Bach-, Lautertal- und Citybahn durchgeführt.
In der ersten Ausbaustufe wird die Bachbahn in Verbindung mit der Citybahn zum Rathaus in Betrieb genommen. Nach BOStrab und EBO zugelassene Stadtbahnfahrzeuge mit Verbrennungsmotor befahren diese Strecke im 1h-Takt (1/2h-Takt in der Hauptverkehrszeit). Der Betrieb der Lautertalbahn bleibt unverändert, eine Umsteigemöglichkeit zwischen Bach-/Citybahn und Lautertalbahn besteht in Otterbach. Für die erste Ausbaustufe betragen die Nettoinvestitionskosten für Fahrweg und Fahrzeuge 21,8 Mio. DM (ca. 11,2 Mio. €).

Die zweite Ausbaustufe sieht den Betrieb eines Systems vor, dass aus der Bachbahn, einer über das Rathaus hinaus bis zum Hauptbahnhof verlängerten Citybahn sowie des Abschnitts Lauterecken-Otterbach der Lautertalbahn besteht. In diesem System werden die Bachbahn und die Lautertalbahn über die Innenstadt von Kaiserslautern

mit dem Hauptbahnhof verknüpft. Die Verbindung zwischen Hauptbahnhof über Kaiserslautern-Pfaffwerk zum Westbahnhof entfällt. Es werden ausschließlich Stadtbahnfahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingesetzt. Der Betrieb erfolgt auf Bach- und Lautertalbahn jeweils im 1h-Takt (1/2h-Takt in der Hauptverkehrszeit). Die Betriebsleistungen der Bach-/Citybahn sowie der Lautertalbahn sollen durch Ausschreibung vergeben werden. Für die zweite Ausbaustufe betragen die Nettoinvestitionskosten für Fahrweg und Fahrzeuge 16 Mio. DM (ca. 8,2 Mio. €). Für beide Ausbaustufen ergeben sich Nettoinvestitionskosten von 37,8 Mio. DM (ca. 19,3 Mio. €).

1999 Im Rahmen der Erarbeitung des **Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK)** durch die Planungsgemeinschaft Westpfalz im Jahr 1999 wird das Vorhaben Citybahn – auch unter Zustimmung der Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, des Arbeits- und Sozialministeriums sowie des Innenministeriums - **als Leitprojekt der regionalen Entwicklung eingestuft**.

4.4 Aktueller Stand

2001 Trotz der Fortschreibung des bereits erwähnten Trassensicherungsvertrags für die Bachbahn hat die DB Netz AG kürzlich am Bahnhof Lampertsmühle-Otterbach die Anschlussweiche der Bachbahn ausgebaut. Dieses Vorgehen seitens der DB Netz AG hat bei den am Reaktivierungsprozess beteiligten Akteuren Unverständnis hervorgerufen.

4.5 Ausblick

Die Gutachten, die bis zum jetzigen Zeitpunkt durchgeführt worden sind, haben wie im vorherstehenden dargestellt, zu unterschiedlichen Empfehlungen für Ausbau- und Bedienkonzepte geführt. Ferner kommen die Gutachten zu teilweise erheblich voneinander abweichenden Kostensätzen. Mit dem Ziel, ein möglichst Nutzen-Kosten-effizientes Ausbau- und Betriebskonzept für den Gesamteinzugsbereich der Lautertal-, Bach- und Citybahn unter Berücksichtigung des Busverkehrs zu entwickeln, haben das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie Stadt und Landkreis Kaiserslautern im September 2001 ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten wird eine abschließende Entscheidungsgrundlage für die kommunalpolitischen Gremien im betroffenen Raum sowie für die Landespolitik darstellen – wobei nochmals betont wird, dass über die Qualifizierung dieses Vorhabens als Leitprojekt des Regionalen Entwicklungskonzepts **prioritäre Fördervoraussetzungen** geschaffen sind.[21]

2001

[21] vgl. Gemeinsames Rundschreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und der Staatskanzlei vom 21. November 1995 zur Erstellung integrierter regionaler Entwicklungskonzepte.

2002-2005

Im Frühjahr 2002 wurden die Endergebnisse des Gutachtens vorgestellt. Nach ersten Ergebnissen und in Folge erster Diskussionen der Entscheidungsträger auf kommunaler und Landesebene erscheint eine Betriebsaufnahme auf dem Gesamtsystem Lautertal-, Bach- und Citybahn bis 2005 als durchaus realistisch. Für die stadtregionale Entwicklung bildet dieses Projekt einen bedeutenden Impuls für

- die **Erhöhung der Attraktivität** der Raumes Kaiserslautern insbesondere als Standort von Wohnen und Arbeiten sowie generell
- eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit **weiteren Optionen für die Entwicklung der Region**.

5. Schienenschnellverkehrsverbindung POS: Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland

Im folgenden werden die wesentlichen Entwicklungen dargestellt, die den Ausbau des POS-Nordastes (Paris -) Baudrecourt – Saabrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Frankfurt betreffen.

Ende der achtziger Jahre wird auf Ebene der Europäischen Union der Aufbau eines „Transeuropäischen Verkehrsnetzes“ verfolgt. Parallel zu dieser Entwicklung werden zwischenstaatliche Arbeitsgruppen eingerichtet, die sich mit konkreten grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten befassen.

1989 Im Frühjahr 1989 empfiehlt die deutsch-französische Arbeitsgruppe zur Schienenpersonenschnellverkehrsverbindung Paris – Ostfrankreich - Südwestdeutschland (POS), im Rahmen der sog. „Y-Lösung den Nordast als Neubaustrecke zu realisieren. Dies würde einen Verzicht auf einen Systemhalt in Kaiserslautern bedeuten. Als Reaktion darauf fällt der Regionalvorstand der PGW im September desselben Jahres einen Entschluss, in dem die Bedienung des Oberzentrums Kaiserslautern für unverzichtbar gehalten wird. Die Berücksichtigung dieses Beschlusses bei den weiteren Planungen wird eingefordert. Der **Regionale Raumordnungsplan Westpfalz** formuliert 1989 als Ziel: „Eine Realisierung der Schienenschnellverkehrsverbindung Paris - ... Kaiserslautern – Ludwigshafen/Mannheim mit Halt im Oberzentrum Kaiserslautern ist unverzichtbar.

Im Jahr 1991 wird dem kompletten Streckenneubau auf deutscher Seite eine Absage erteilt. Der Bundesverkehrsminister teilt mit, dass von der Bundesregierung ein Ausbau der Strecke zwischen Saarbrücken und Neustadt/Weinstr. angestrebt werde. Ein Neubau mit Verzicht auf den Halt in Kaiserslautern steht somit nicht mehr zur Disposition.

1992 Diese Position wird auch in die **gemeinsame Erklärung der Staats- und Regierungschefs** von Frankreich und Deutschland in La Rochelle vom Frühjahr 1992 übernommen. In der gemeinsamen Erklärung wird festgeschrieben, die Verknüpfung der französischen und des deutschen Hochgeschwindigkeitsnetzes sowohl über Saarbrücken, Kaiserslautern und Mannheim als auch über Strasbourg und Karlsruhe herzustellen. Angestrebt werden hierbei Reisezeiten (Paris – Mannheim) von 2h52 bzw. 2h48. Darüber hinaus sollen Untersuchungen mit dem Ziel weiterer Reisezeitverkürzungen zwischen Hochspeyer und Neustadt /Weinstr. durchgeführt werden. (In der Folge kommt das Bundesverkehrsministerium zu dem Schluss, dass eine Gesamttunnellösung nicht bezahlbar wäre. Die bestehende Strecke soll daher u.a. durch Profilerweiterungen in den bestehenden Tunneln beschleunigt werden.)

In den **Programmatischen Schwerpunkten der Regionalentwicklung** unterstützt die **PGW** diese Vorgehensweise. Ergänzend weist die PGW darauf hin,

dass nicht nur die Maximierung der Gesamtreisezeit von entscheidender Bedeutung für die Pfalz sei. Vielmehr müsse über die Integration der nachgeordneten Schienenpersonenverkehrsangebote und des Güterverkehrs die Gesamtverkehrssituation der Pfalz verbessert werden.

In einer gemeinsamen **Resolution der Planungsgemeinschaften Rheinpfalz und Westpfalz** vom September 1992 werden diese Forderungen veröffentlicht. Hierbei wird insbesondere begrüßt, dass bei der Ausbaulösung größtenteils auf die Durchführung von Raumordnungsverfahren (ROV) verzichtet werden kann.
Zwei dennoch erforderliche ROV werden zeitnah durchgeführt. Im Herbst 1993 wird 1993
das Raumordnungsverfahren für einen Neubauabschnitt bei Bruchmühlbach-Miesau abgeschlossen, im darauffolgenden Frühjahr das ROV für einen Neubauabschnitt bei Schifferstadt.

Im Herbst 1996 tritt die **Aktionsgemeinschaft Schienenschellverkehr** (Mitglied 1996
ist u.a. die PGW) mit einer Resolution Überlegungen – insbesondere auf französischer Seite – entgegen, die Hochgeschwindigkeitsnetze Deutschlands und Frankreichs nur über Strasbourg miteinander zu verknüpfen. Nach Planungen der Deutschen Bahn AG soll diese Einschränkung des Ausbaus auf deutscher Seite durch den Einsatz von Neigetechnikzügen (ICE-T) kompensiert werden. Die Aktionsgemeinschaft kritisiert, dass dies nicht der im Dokument von La Rochelle vereinbarten Gleichwertigkeit entspräche.

Der **Bund** und die **Deutsche Bahn** AG schließen im Frühjahr 1998 eine **Finan-** 1998
zierungsvereinbarung zum Bau des ersten Abschnitts der Schnellbahnstrecke von Mannheim nach Saarbrücken als Teil der POS. Für die erste Baustufe, die Streckenbegradigungs- und Bahnhofsausbaumaßnahmen in den Bereichen Schifferstadt (Baubeginn 1998) und St. Ingbert (Baubeginn 2001/2002) umfasst, sind 400 Mio. DM (204,5 Mio. €) bereitgestellt. In einer zweiten Baustufe sind Streckenbegradigungs- und Bahnhofsausbaumaßnahmen zwischen Kaiserslautern und Homburg (Saar) vorgesehen (voraussichtlicher Baubeginn 2004).

Im Mai 2000 wird die **Projektgesellschaft "Rhealys"** gegründet. Gesellschafter 2000
sind die Eisenbahngesellschaften DB, SNCF (Frankreich), SBB (Schweiz) und CFL (Luxemburg). Zu den Aufgaben zählen Marktforschung, Gestaltung des Produkt-, Service- und Preisangebots sowie die Vorbereitung des Betriebs und der Vermarktung der zukünftigen Hochgeschwindigkeitsverbindungen. Ferner soll die Interoperabilität der betroffenen nationalen Eisenbahnsysteme gefördert werden. Nach der Inbetriebnahme der Strecken soll Rhealys die Betriebsführung übernehmen.

Nach Intervention der Aktionsgemeinschaft Schienenschellverkehr beim Bundesverkehrsminister und bei der DB Netz AG wird Mitte 2001 das Projekt des Ausbaus der Strecke Mannheim-Saarbrücken für Neigezüge aufgegeben. Da auf der französischen Neubaustrecke konventionelle Hochgeschwindigkeitszüge verkehren werden, sollen

auch auf dem deutschen Abschnitt die vorgesehenen Fahrzeitgewinne durch einen konventionellen Streckenausbau ermöglicht werden.

2001 In einem Spitzengespräch zwischen DB-Chef Mehdorn und Landesverkehrsminister Bauckhage vom September 2001 gibt der Bahnchef bekannt, dass die **POS-Hochgeschwindigkeitszüge auf deutscher Seite in Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken halten werden**.

2002 Mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Vaires (bei Paris) bis Baudrecourt (bei Metz) mit einer Länge von 300 km ist im Frühjahr 2002 begonnen worden. Die Neubaustrecke wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h ausgelegt. Die Gesamtkosten werden auf 20,5 Milliarden FF (3,1 Mrd. €) veranschlagt.

Der **derzeitige Zeitplan** sieht folgende Maßnahmen vor:

- 2003-2004 Voraussichtliche Inbetriebnahme der Streckenbegradigungs- und Bahnhofsausbaumaßnahmen in den Bereichen Schifferstadt und St. Ingbert Ende 2003/ Anfang 2004.
- 2006 Voraussichtliche Inbetriebnahme der Streckenbegradigungs- und Bahnhofsausbaumaßnahmen zwischen Kaiserslautern und Homburg (Saar) sowie voraussichtliche Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Frankreich und Aufnahme des internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der POS im Jahre 2006.

(jgb)