



Sitzungsvorlage 660/317/2022

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 21.04.2022	Aktenzeichen: 80_31_06 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	25.04.2022	Vorberatung N	
Mobilitätsausschuss	18.05.2022	Entscheidung Ö	

Betreff:

Potenzialuntersuchung einer "Südpfalzbahn"

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt mit den beteiligten Akteuren auf den Weg zu bringen und Angebote für eine Machbarkeitsstudie einzuholen.

Begründung:

Ausgangslage

Landau als Südpfalzmetropole ist tägliches Ziel von 16.000 werktätigen Pendlerinnen und Pendlern. Hinzu kommen tausende Schülerinnen und Schüler, Studierende, aber auch Freizeitverkehr und Tourismus sowie 10.000 arbeitende Pendlerinnen und Pendlern, die aus Landau ins Umland pendeln. Für Kurz- bis Mittelstrecken bis 5 km arbeitet die Stadt Landau im Rahmen der Verkehrswende an komfortablen und sicheren Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Heute schon werden 61% aller Wege im städtischen Binnenverkehr zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus absolviert, 39% mit dem Auto. Mit Ausbau des Stadtbussystems im Rahmen des Landau-Takts 2022 sind alle Bedingungen gegeben, mittelfristig die klimafreundlichen Verkehrsarten im Binnenverkehr der Stadt Landau noch deutlich zu erhöhen.

Anders sieht es bei Verkehren mit Distanzen über fünf Kilometern in das Umland der Stadt Landau und in die Kreise Germersheim und Südliche Weinstraße aus. Diese würden von einem Ausbau des Zugverkehrs und einer gut organisierten schienengebundenen Alternative stark profitieren.

Mit der Sitzungsvorlage unterstützt die Stadt Landau die Prüfung des Projekts und leitet den ersten Schritt zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie in die Wege. Mögliche Finanzierungsmodelle werden mit den beteiligten Akteuren im Laufe des Verfahrens erarbeitet und den jeweiligen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Erforderliche Haushaltsmittel werden zu gegebener Zeit für den Haushalt der Stadt angemeldet. Alle weiteren Schritte bedürfen ebenfalls einer Gremienentscheidung.

Zusätzliche Züge und reaktivierte Strecken

Die Städte und Gemeinden der Südpfalz könnten gemeinsam mit dem Land über den ZÖPNV Süd – ähnlich wie heute schon im Busverkehr – auf existierenden und zu reaktivierenden Bahntrassen zusätzliche Züge fahren lassen. Die Taktung an den angeschlossenen Bahnhöfen sollte mindestens auf einen Zug pro Richtung alle 20

Minuten verbessert werden. Mit den Strecken Neustadt-Landau-Wörth-Karlsruhe und Speyer-Germersheim-Wörth-Karlsruhe sowie der West-Verbindung Landau-Pirmasens existiert eine gute Grundlage, die nur vergleichsweise geringe technische Verbesserungen benötigt. Die Reaktivierung der Strecke Landau-Germersheim wäre der wichtigste nächste Baustein. Aber auch die Strecken Landau-Offenbach-Herxheim mit einer eventuellen Neubaustrecke zur Anbindung an die Trasse Germersheim-Wörth, und Landau-Klingenmünster waren wichtige Verbindungen und können es wieder werden. Denn ein besseres Angebot erleichtert den Umstieg auf die Schiene und fördert das Zusammenspiel unterschiedlichen Mobilitätsarten.

Hauptbahnhof als Knotenpunkt statt als Endhaltestelle

Umsteigen stellt für viele Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNVs auf mittleren bis weiten Strecken ein Hindernis dar. Zukünftig sollen im Rahmen der Südpfalzbahn möglichst alle Züge „durchgeleitet“ werden, statt für manche als Endhaltepunkt dienen.

Beispielsweise könnte der aus Pirmasens kommende Zug nach Bornheim oder gar Germersheim weiterfahren, sobald die Strecke Landau-Germersheim reaktiviert wird. Aus Annweiler (oder Godramstein) kommende Fahrgäste könnten so Horst, Bornheim (Hornbach) oder auch Germersheim ohne Umstieg am Landauer Hauptbahnhof erreichen. Auf alle Linien übertragen bietet dieser Ansatz eine erhebliche Verbesserung zum Status Quo und nutzt einige zur Verfügung stehende Ressourcen effizienter.

Bedeutung für Landau

Im Stadtgebiet von Landau sind zusätzliche Haltestellen Landau-Nord, Horst, Wollmesheimer Höhe, D9, D12, Mörlheim und Sportcampus denkbar. Durch die hinzubestellten regionalen Züge und die zusätzlichen Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten ergeben sich quantitative wie qualitative Verbesserungen. Ist für die Region die Verbindung zwischen Ober-, Mittel- und Unterebenen entscheidend, entstünden so beispielsweise auch innerhalb Landaus zusätzliche attraktive Verbindungen. Die existierenden Bahntrassen im Stadtgebiet erreichen viele Stadtquartiere. Sie erschließen außerdem fast alle größeren Gewerbegebiete. Überlegenswert wäre eventuell der Neubau eines kurzen Stücks als Straßenbahn gemäß des Karlsruher Stadtbahnkonzeptes von Landau-Nord über BBS, August-Croissant-Straße, Bethesda zu Universität und städtischem Krankenhaus.

Finanzierung

Die Finanzierung des Projekts muss auf mehreren Säulen aufbauen und langfristig ausgelegt sein. Anfangsinvestitionen wären als Modellprojekt für die Umsetzung der Verkehrswende im Stadt-Umland-Raum förderungswürdig. Neben der Finanzierung über Fördermittel aus den Programmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Regionalisierungsgesetzes (RegG), könnten gerade im Bereich der Gewerbegebiete auch Drittnutzerfinanzierungen ein mögliches Instrument sein.

Akteurinnen und Akteure

Neben den Landkreisen Südliche Weinstraße und Germersheim sowie insbesondere den Verbandsgemeinden an der Südlichen Weinstraße mit Schienenanbindung Annweiler, Bad Bergzabern, Edenkoben, Herxheim und Offenbach wären der Zweckverband für Öffentlichen Personennahverkehr Süd (ZÖPNV RP Süd) sowie die beiden Verkehrsverbände VRN und KVV und ebenso das Landesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität sowie das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu beteiligen. Erste Gespräche mit einigen der hier genannten Akteurinnen und Akteuren wurden auf Verwaltungsebene bereits geführt.

Zeithorizont und Umsetzung

Zunächst ist mit Beteiligung der Stadt Landau eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Dazu müssen entsprechende Angebote eingeholt werden. Diese müsste vor allem die technischen und betrieblichen Punkte beleuchten und Möglichkeiten und Varianten der Umsetzung prüfen. Dabei ist von Anfang an eine schrittweise Umsetzung vorzusehen. Ein positives Ergebnis könnte dann in den politischen Gremien der Städte und Gemeinden diskutiert und eine eventuelle Beteiligung beschlossen werden. Politische Entscheidungen über die Machbarkeitsstudie hinaus stünden frühestens in zwei Jahren zur Diskussion. Als Umsetzungshorizont sind mindestens zehn Jahre vorauszusetzen.

Auswirkungen auf andere Verkehrsarten

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie können die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten mitgeprüft werden. Beispielsweise könnte ein auf Sicht fahrendes Stadtbahnssystem Schließzeiten an ebenerdigen Bahnübergängen verkürzen, was auch bei den bisherigen Übergängen zu prüfen wäre. Außerdem liegen Bodelschwingh-, Boelcke- und August-Croissant-Straße im Vorrangnetz Fahrrad, weshalb dort ein Miteinander von Rad und Straßenbahn zu bedenken wäre. Beim Busverkehr wären eventuell neue, veränderte oder zusätzliche Verbindungen zu beachten, beispielsweise die bisher nur Mörlheim-Dorfmitte anführende Stadtbuslinie, die bei einer existierenden Bahnverbindung im Mörlheimer Süden dorthin verlängert werden sollte.

Finanzielle Auswirkung:

Produktkonto:

Haushaltsjahr:

Betrag:

Über- oder außerplanmäßige Ausgaben:

Mittelbedarf ist über die genehmigten Haushaltsansätze gedeckt: Ja / Nein

Bei Investitionsmaßnahmen ist zusätzlich anzugeben:

Mittelfreigabe ist beantragt: Ja / Nein

Es handelt sich um eine förderfähige Maßnahme: Ja / Nein

Sofern es sich um eine förderfähige Maßnahme handelt:

Förderbescheid liegt vor: Ja / Nein

Drittmittel, z.B. Förderhöhe und Kassenwirksamkeit entsprechen den veranschlagten Haushaltsansätzen und wirken nicht krediterhöhend: Ja / Nein

Sonstige Anmerkungen:

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja X / Nein
Begründung:

Anlagen:

Anlage 1: Liniennetzplan

Anlage 2: Liniennetzplan Schematisch

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat I - OB
Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung
Ordnungsamt

Schlusszeichnung:

An empty rectangular box with a thin black border, intended for a signature or stamp.