

## Bürgerinitiative 'Bahnhaltelpunkt Hohenecken jetzt!'

### Gespräch mit SPD-Fraktion am Dienstag, den 25.1.2013, 18:00h, Rathaus

Grundsätzlich sind detaillierte Belege auf der Webseite <http://pinae.net> zu finden.

#### 'Buslösung'

- die vorgelegte Lösung (Linie 111 fährt auf dem Weg in die Stadt über den Hauptbahnhof, auf dem Rückweg **nicht**, Haltestelle Kunzenthal wird auf Hin- und Rückfahrt nicht mehr angefahren, ) wurde vom Ortsbeirat auf seiner Sitzung am 29.11.2012 einstimmig abgelehnt, daraufhin wurde sie zum Fahrplanwechsel am 9.12.2012 **nicht** eingeführt
- die Bürgerinitiative lehnt die Lösung als Scheinlösung, die unterm Strich sogar deutliche Verschlechterungen zum Ist-Zustand bringt, klar ab
- reine Bahnanbindung ist der kombinierten Bahn-Bus-Anbindung weit überlegen, siehe die Analyse über den ganzen Tag der Verbindungen von Mainz oder Mannheim nach Hohenecken, die zeigt, dass mit dem Bus, von abenteuerlichen Umsteigeaktionen abgesehen, die Fahrzeit typisch über eine halbe Stunde länger ist
- der Stadtbus kann Bahn-typische Verbindungen z.B. in Richtung Schopp nicht leisten
- der Bus ist nicht mit der Bahn vertaktet
- insgesamt haben inzwischen vier Gespräche mit Herrn Flesch stattgefunden, es ist nicht ausgeschlossen, dass durch eine teilweise Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Bahn Einsparungen bei den E-Bussen möglich sind
- Hohenecken hat gegenüber anderen Stadtteilen eine schlechte Anbindung (laut Hr. Flesch ist Dansenberg, gemessen an der Einwohnerzahl, besser versorgt, der Bännjerrück ist z.B. im Viertelstundentakt an die Innenstadt angebunden

#### Wirtschaftlichkeit / Sparen

- gemessen an ganz vielen anderen Ausgaben wie z.B. ASK, Unterführung Trippstadterstraße, Berliner Brücke, Waschmühle, Alex-Müller-Straße usw. sind die notwendigen 184.000 Euro eine geringe Investition, die sich, wie weiter unten ausgeführt, für die Stadt lohnt
- der Haltepunkt ist für die Allgemeinheit eine Einnahmequelle wie folgende Überlegung zeigt: Laut des wikipedia-Artikels zum VRN [http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund\\_Rhein-Neckar](http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund_Rhein-Neckar) hat der VRN 2011 Einnahmen von 259 Mio. Euro mit 315 Mio. Fahrgästen erzielt. Das ergibt eine Einnahme von 0,82 Euro pro Fahrgast. Das Verkehrsgutachten von Gehrman Verkehrsplanung aus dem Jahr 2005 prognostiziert für den Haltepunkt Hohenecken 510 Ein- und Aussteiger (ÖPNV Neuverkehr) pro Normalwerktag. Geht man von ca. 250 Werktagen im Jahr aus, so ergeben sich durch den Haltepunkt Einnahmen in Höhe von 104.550 Euro. Diese Einnahmen werden zwischen VRN und DB-Regio aufgeteilt. Sie verbleiben aber wegen des Eigentums des Bundes an der DB beim Steuerzahler. Der Haltepunkt wird sich also in ca. 7 Jahren amortisiert haben.
- der Haltepunkt ist für die Stadt Kaiserslautern von Vorteil, weil er einen gewichtigen Teil des ÖPNV-Verkehrs in Hohenecken nachhaltig der Schiene überträgt. Der Stadt entstehen nur einmalig die Kosten für den Haltepunkt um dann einem Teil ihrer ÖPNV-Verpflichtungen auf Dauer ledig zu sein
- der Haltepunkt ist ein Baustein auf dem Weg zur Kongressstadt, da Hohenecker Hotels leicht erreichbar werden und da die Verbindung zur Universität wesentlich verbessert wird
- die Bürgerinitiative ist für Einsparungen, die zu einer Verbilligung des Haltepunkts führen, grundsätzlich offen, hier kann die SPD-Fraktion vielleicht tätig werden

#### Politik / Ökologie / Verkehrswende

- der Haltepunkt ist landespolitisch gewollt ( im Koalitionsvertrag steht u.a: „Der Erhalt und die Erweiterung des Angebotes, insbesondere im schienengebundenen Regionalverkehr durch den

*Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015), sowie die Stärkung der Wasserstraßen stehen daher im Zentrum unserer Politik.*“, im Plan Takt 2015 des zuständigen Ministeriums ist unter den Investitionen in die Infrastruktur der Haltepunkt Kaiserslautern-Hohenecken ausdrücklich erwähnt, der Haltepunkt ist in den Fahrplänen, Linienplänen und Automaten bereits fest verankert)

- der Haltepunkt ist kommunalpolitisch gewollt, er ist das einzige Schienenprojekt, das im Nahverkehrsplan der Stadt Kaiserslautern vorgesehen ist. Auch wenn ein Nahverkehrsplan nicht rechtlich bindend ist, so hat er doch eine wichtige 'Selbstbindungsfunktion'. Im Wahlkampf 1998 war die 'Verkehrswende' zusammen mit Frieden, Abbau der Arbeitslosigkeit und dem Ausstieg aus der Atomenergie eine der vier Hauptziele der SPD. Was ist aus der Verkehrswende geworden?
- der Haltepunkt setzt auf den Verkehrsweg 'Schiene', der allein von den Nutzern finanziert wird (für einen Zug-Kilometer müssen ca. 5 Euro an DB-Netz gezahlt werden), allein die Alex-Müller-Straße verschlingt zu ihrer Erneuerung 2,3 Millionen Euro, die fehlende 'Kostenwahrheit' ist beim Straßenverkehr augenscheinlich (öffentliche Gelder für den privaten Verkehr, jeder Bürger finanziert indirekt den städtischen Autoverkehr mit durchschnittlich 150 Euro im Jahr mit, Quelle: <http://www.vcd.org/kostenwahrheit.html>)
- am 29.6.2010 wurde im Stadtrat das 'Klimaschutzkonzept 2020' beschlossen. Der Haltepunkt Hohenecken passt mit einem Neuverkehr von 510 Ein- und Aussteigern hervorragend in dieses Konzept, die Ausweitung des Autoverkehrs nicht. Der Verkehr macht in Kaiserslautern 34,7% der Treibhausgasemissionen aus. Allein der Haltepunkt Hohenecken vermindert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um ca.140t im Jahr. Wie will die Stadt Kaiserslautern die unterschriebene Verpflichtungserklärung denn erfüllen, wenn nicht gehandelt wird?

## **Konkreter Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger**

Der Haltepunkt ermöglicht dem Stadtteil auf vielfältige Art Entwicklungschancen.

- Der Haltepunkt gibt Jugendlichen und Alten, die kein Auto mehr fahren wollen, und sozial Schwächeren, die kein Auto haben, zusätzliche Mobilitätschancen.
- Die SchülerInnen des Hohenstaufen-Gymnasiums und der Goetheschule (Haltepunkt Galgenschanze), des Schulzentrums Süd, des Heinrich-Heine-Gymnasiums und Studenten der Universität haben kürzere und einfachere Fahrten.
- Berufspendler nach Pirmasens oder in den Rhein-Neckar-Raum erhalten über den Rheinland-Pfalz-Takt eine optimale Anbindung
- Berufspendler oder Stadionbesucher nach Kaiserslautern aus Queidersbach, Bann, Dansenberg ... finden in Hohenecken einen kostenlosen Parkplatz und verstopfen nicht die Straßen der Stadt zu den Hauptverkehrszeiten.
- Die im Vergleich zu anderen Vororten und der Zahl der Einwohner ungünstige Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (meist Ein-Stunden-Takt) verdoppelt sich durch die Bahnanbindung.
- Im Hinblick auf die Neuansiedlung von Ikea und die Anbindung durch die Linie 101 ergeben sich für Besucher aus Richtung Pirmasens durch Umsteigen in Hohenecken neue, einfachere Möglichkeiten ins Industriegebiet West zu gelangen.
- Fahrradtouristen werden den Bahnhof Haltepunkt Hohenecken gerne annehmen, ebenso wie Bewohner, die ihre Besorgungen mit dem Fahrrad in der Stadt erledigen wollen und so dort keinen Parkplatz benötigen.
- Hohenecker Geschäftsleute würden vom Haltepunkt profitieren. So können z.B. Kunden eines Autohändlers, die ein Auto abholen wollen, mit der Bahn anreisen. Hohenecker Hotelbetten könnten das Kontingent einer 'Kongressstadt' Kaiserslautern vergrößern.