Überwaldbahn ans Netz !

Nahverkehr ausbauen !

Do, 20. April | 19.30 Uhr
Bürgerhaus Mörlenbach

INa-Bündnis
Überwald-Weschnitztal

Inhalt

1. Motivation & Vorstellung INa-Bündnis
2. ÖPNV-Konzept Überwald-Weschnitztal in Mörlenbach
   - Modul „Überwaldbahn“
   - Modul „Weschnitztalbahn“
   - Modul „Straßengebundener ÖPNV“
3. Fazit & Ausblick

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

❶

Motivation & Vorstellung INa-Bündnis

Probleme im ÖPNV

- Im Vergleich zum Pkw oft lange Reisezeiten (v.a. von/nach Wald-Michelbach und Viernheim Nord mit großem Gewerbegebiet)
- Stellenweise unkomfortables Reiseerlebnis durch Kapazitätsprobleme
  - Im Zulauf auf Weinheim sind viele Busse aus dem Überwald selbst in Schwachverkehrszeit voll
  - Wenn mehr Menschen ÖPNV nutzen sollen, müssen künftig deutlich mehr Kapazitäten verfügbar sein (Engpassbeseitigung)
- Umsteigezwänge durch fehlende Direktverbindungen nach MA / LU
  - Jeder Umstieg ist potenzieller Störfaktor und Zeitverlust für eine Reisekette
  - Barriere v.a. für mobilitätseingeschränkte Menschen
  - Oft v.a. bei Gelegenheitskunden von vornherein mit Ängsten verbunden
    - ➔ „Klappt der Anschluss?“, „Wann kommt nächste Fahrt, wenn nicht?“

Probleme im ÖPNV

- Außerhalb der aktuellen Bus- & Bahn-Achsen unzureichende Anbindung
  - Netzlücken und zu seltene Bedienung
  - Albersbach, Geisenbach, Hornbach, Kleinbreitenbach, Liebersbach, Mackenheim, Mengelbach, Mumbach, Stallenkandel, Vöckelsbach, Zotzenbach

- Innerhalb der aktuellen Bus- und Bahn-Achsen vielerorts lange bzw. umständliche Wege zu überörtlichen Verbindungen
  - Bettenbach, Hornbach, Großbreitenbach

➔ Aktuelles Angebotskonzept ist nicht als attraktive Alternative zum Pkw designt

Probleme im ÖPNV

- Beim Vortrag möglicher Lösungen ggü. Kreis Bergstraße bisher abweisendes Verhalten ohne nähere Begründung
- Große Zurückhaltung bei Umsetzung von geeigneten Maßnahmen
  - Machbarkeitsstudie Überwaldbahn
  - Aufwandsneutrale Verbesserungen im Busverkehr
- Ohne Politischen Druck erscheint Lösung der Probleme aussichtslos
  - Selbst Umsetzung bereits beschlossener Maßnahmen ist kein Selbstläufer, sondern benötigt kontinuierliches Monitoring

➔ **Gründung eines Bündnisses, um die Interessen der ÖPNV-Kunden ggü. Entscheidungsträgern und Verwaltung artikulieren zu können**

INa-Bündnis

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

- „Bündnis für Innovativen Nahverkehr im Überwald & Weschnitztal“
  - Zusammenschluss aus Personen und Organisationen, die sich für eine Weiterentwicklung des hiesigen ÖPNV einsetzen
  - Nach mehrwöchiger Vorbereitung Gründungsversammlung am 17.01.2023

bergstraße mobil

Fahrgastverband PRO BAHN

Demokratisches Bürgerforum Überwald e.V.

Wir denken weiter

sysTelios KLINIK

PRO BAHN & BUS

Ihr Fahrgastverband

INa-Bündnis

- **Charta des Bündnisses:**
  - Dokumentation der Ziele & Organisationsform des Bündnisses
  - Download: https://bergstrassemobil.de/ina-buendnis-ueberwald-weschnitztal

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

Charta des Bündnis für Innovativen Nahverkehr im Überwald & Weschnitztal

§ 1 – Präambel und Ziele

(1) Die Mobilität von Personen und Gütern ist eine wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Gesellschaft. Ausgeführte Mobilität äußert sich in unterschiedlichen Verkehrsformen, die zugunsten des Klima- und Umweltschutzes möglichst nachhaltig gestaltet werden müssen.

(2) Neben der Effizienzoptimierung innerhalb der verschiedenen Verkehrsformen spielt die Verlagerung von Verkehren hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – Fuß, Fahrrad, ÖPNV und diese Verkehrsformen ergänzende Dienstleistungen (z.B. Carsharing,

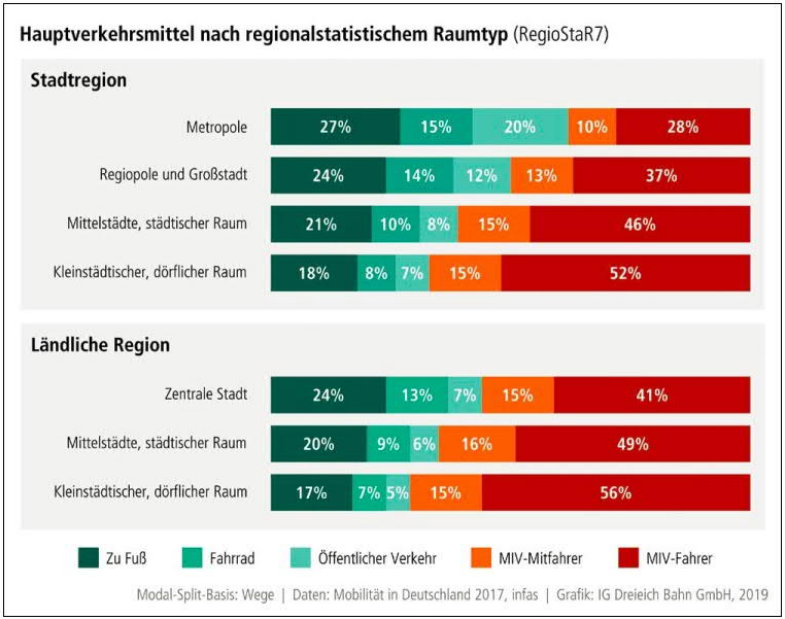
Charta

- <u>Übergeordnete Grundsätze</u>
  - Mobilität ist wichtige Voraussetzung für funktionierende Gesellschaft.
  - Ausgeführte Mobilität (= Verkehr) äußert sich in unterschiedlichen Formen, die zugunsten des Klima- und Umweltschutzes möglichst nachhaltig gestaltet werden müssen.
  - Verkehrsverlagerung hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – Fuß, Fahrrad, ÖPNV und diese Verkehrsformen ergänzende Dienstleistungen (z.B. Carsharing, Bikesharing etc.) – ist unverzichtbare Voraussetzung dafür.
    - Attraktive Fuß- & Radinfrastruktur
    - Nicht nur „zumutbares“, sondern „überzeugendes“ ÖPNV-Angebot

➔ **Durch attraktives Angebot möglichst alle Menschen in die Lage versetzen, Verkehrsmittel des Umweltverbundes häufiger zu nutzen, als Privat-Pkw**

Exkurs: Mobilität aktuell

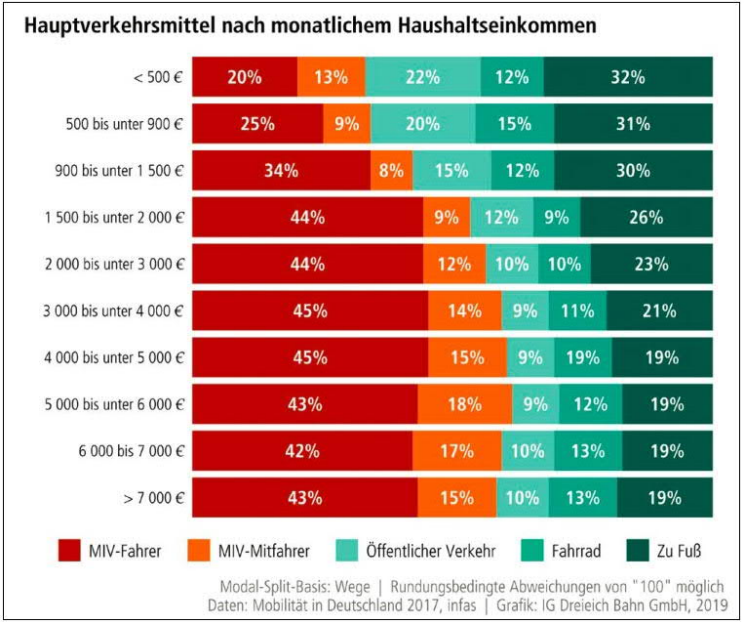
- **Stadt-Land-Gefälle**



Quelle: Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024

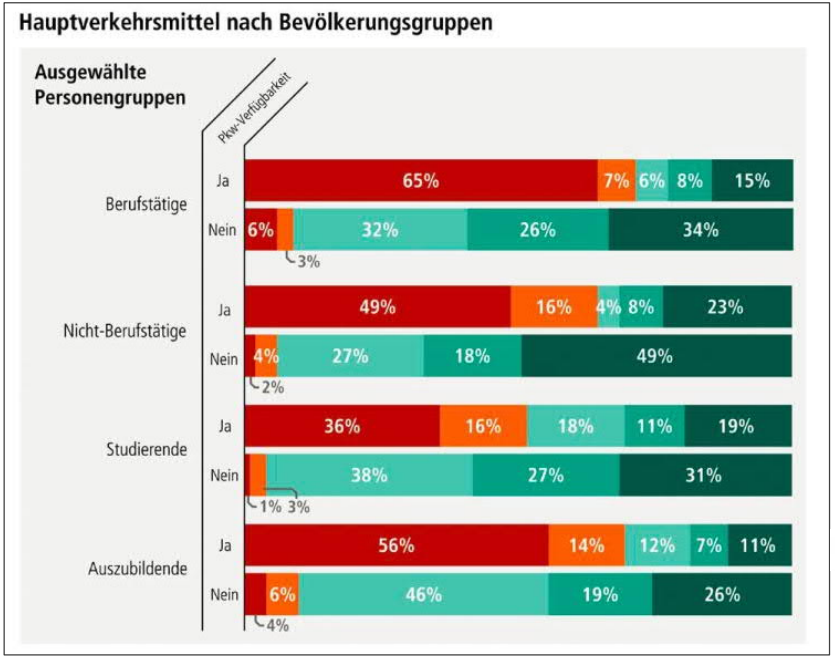
Exkurs: Mobilität aktuell

- **Einkommens-Gefälle**



Quelle: Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024

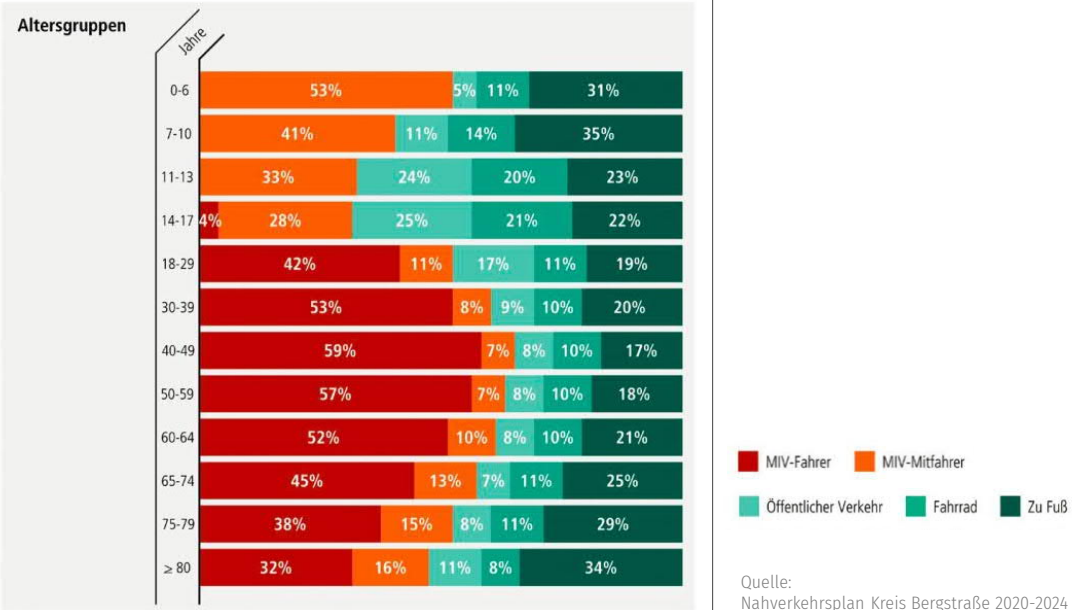
Exkurs: Mobilität aktuell



Quelle:
Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024

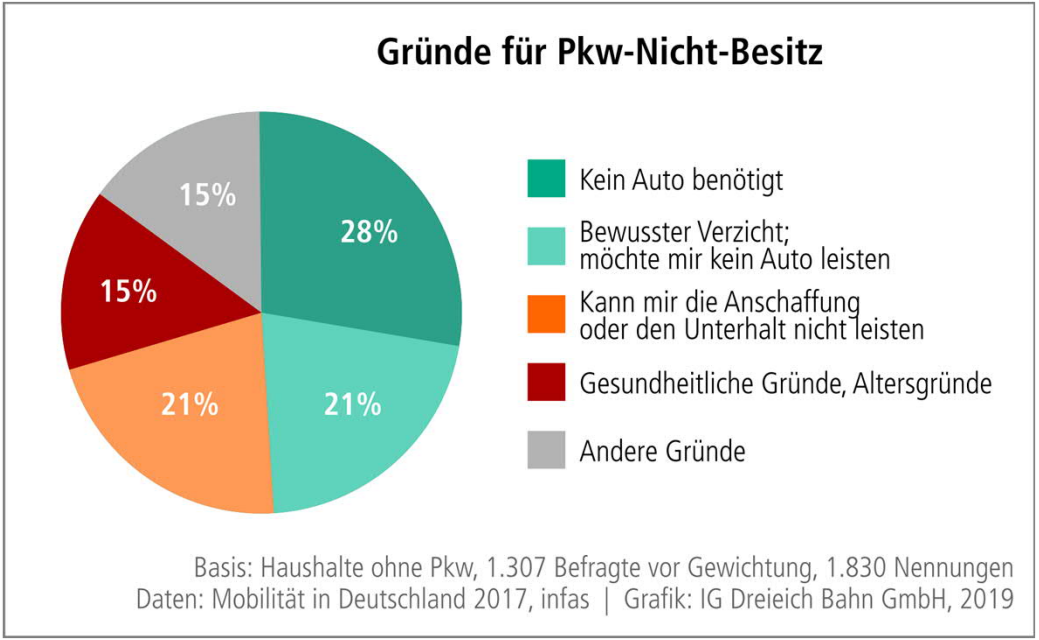
Exkurs: Mobilität aktuell

Hauptverkehrsmittel nach Bevölkerungsgruppen



Quelle:
Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024

Exkurs: Mobilität aktuell



Quelle: Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024

Warum ÖPNV ausbauen?

- <u>Auch in ländlichen Regionen sind viele Menschen auf ÖPNV angewiesen</u>
  - Menschen mit niedrigerem Einkommen
  - Menschen ohne Pkw: Kinder, Jugendliche, Studierende, Senioren, bewusst Verzichtende

➔ **Inklusion: Verbesserungen im ÖPNV wirken sich besonders bei diesen Gruppen unmittelbar auf Lebensqualität aus**

➔ **Familienpolitik:**
Entlastung von Eltern, Weniger „Taxifahrten“ durch Familienangehörige, Verzicht auf Zweit-/Drittwagen möglich, mehr Zeit und Geld für Anderes, …

Warum ÖPNV ausbauen?

Verkehrssektor stößt mehr statt weniger Emissionen aus

Die Sektoren Verkehr und Gebäude liegen dagegen laut UBA wieder über den im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegten Jahresemissionsmengen. Im Verkehrssektor wurden im Jahr 2022 demnach rund 148 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente ausgestoßen. Damit liegen die Treibhausgasemissionen hier rund 1,1 Millionen Tonnen (0,7 Prozent) über dem Wert von 2021 und rund neun Millionen. Tonnen über der im Bundesklimaschutzgesetz für 2022 zulässigen Jahresemissionsmenge von 138,8 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente.

Schmutzfink Straßenverkehr trotz steigender Kosten

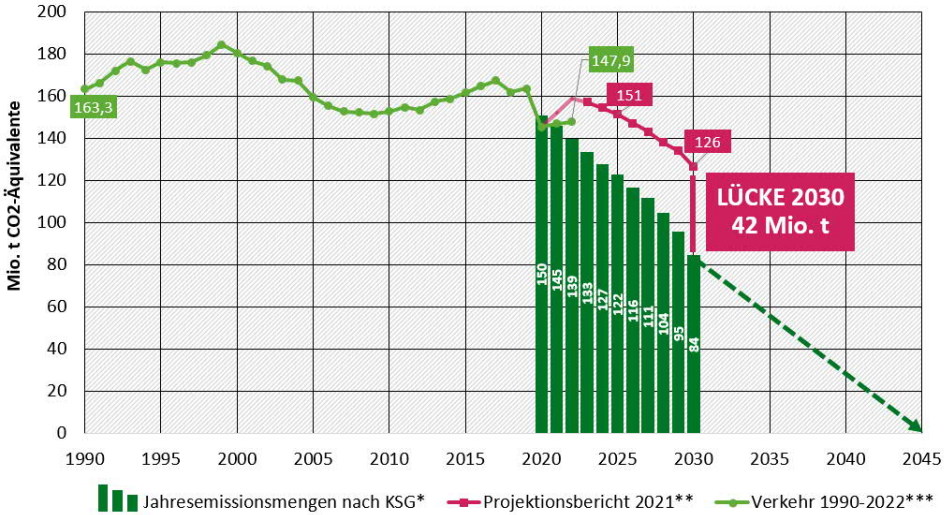
Der Verkehr ist der einzige Sektor, der gleichzeitig sein Ziel verfehlt und einen Emissionsanstieg gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. Trotz der besonders hohen Kraftstoffpreise im Jahr 2022 und der befristeten Einführung des 9-Euro-Tickets im ÖPNV sind die Emissionen des Straßenverkehrs wieder gestiegen. Nachdem die Corona-Einschränkungen weitgehend aufgehoben wurden, hat der Pkw-Verkehr wieder leicht zugenommen. Außerdem wurden die hohen Kraftstoffpreise durch den „Tankrabatt" gemindert. Obwohl 2022 bei den Neuzulassungen von Elektroautos ein Rekordjahr war, reicht der Zuwachs nicht aus, um die Zunahme der Emissionen auszugleichen.

Quelle: Pressetext des Umweltbundesamtes (UBA), veröffentlicht auf

https://www.eurotransport.de/artikel/verkehr-verfehlt-klimaziele-deutlich-uba-mahnt-mehr-tempo-beim-wandel-an-11221623.html

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



** Angepasste Ziele aufgrund von Zielüberschreitung ** Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021" weichen teilweise von später veröffentlichten offiziellen IST-Werten ab. *** Für 2022 nur vorläufige Emissionsdaten.*

Quelle: UBA 15.03.2023

Warum ÖPNV ausbauen?

- Potenzial für Erreichen der Klimaziele im Verkehr ist besonders in ländlichen Regionen kaum abgeschöpft
  - Besonders Verlagerung weiter Wege auf ÖPNV bewirkt größten Klimaeffekt
  - In „bewegtem Gelände“ wie Odenwald ist ÖPNV besonderer Schlüsselfaktor

➔ Antriebswende allein löst keine Klimaprobleme

➔ Ohne Verkehrsverlagerung in größerem Umfang fällt Energiewende aus

➔ Wie gewinnen wir also mehr Wahlkunden für den ÖPNV?

Charta

- <u>Ziele für ÖPNV in Region Überwald-Weschnitztal</u>
  - **Kapazitätsausweitung auf wichtigen Hauptachsen, um notwendigem Wachstum der Fahrgastzahlen gerecht zu werden.**
    - Die im Regionalplan Hessen benannten zentralen Orte – einschließlich Unterzentren – sind ans Schienennetz anzubinden
    - Zwischen den Zentren sollen fest bediente Bus- und/oder Bahnverbindungen vorgesehen werden
  - **Erweiterung Angebotsverfügbarkeit so, dass es Anforderungen differenzierter Arbeitszeitmodelle, Berufsbilder und individueller Tageszeitrhythmen gerecht wird.**
    - Idealerweise mittelfristige Umsetzung einer bedarfsgerechten „Rund-um-die-Uhr-Bedienung“ (mindesten 5 bis 1 Uhr)
  - **Ermöglichung konkurrenzfähiger Reisezeiten mit ÖPNV im Vergleich zu Privat-Pkw**
  - **Barrierefreiheit: Reduzierung Notwendigkeit von Umsteigevorgängen auf absolutes Minimum** – Verbliebene Umsteigebeziehungen systematisieren und sichern

Aktuelle Probleme

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

- Reisezeit vom Unterzentrum Wald-Michelbach in die Oberzentren Mannheim und Ludwigshafen ist mit ÖPNV derzeit nicht konkurrenzfähig zum Privat-Pkw
- Zwischen RB69 (Weschnitztalbahn) und Buslinie 693 (Fürth – Reinheim) bestehen derzeit an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie täglich in der Schwachverkehrszeit in Fürth, Bahnhof keine zumutbaren Anschlüsse.
  - Mit rund 30 Minuten ist Umsteigezeit viel zu lang und führt damit zu unattraktiven Reisezeiten im ÖPNV
- Zwischen der RB69 und der Buslinie 683 (Heppenheim – Mörlenbach – Wald-Michelbach) bestehen in Mörlenbach derzeit nur knappe Anschlüsse, die bei kleineren alltäglichen Verspätungen nicht erreicht werden können.
- Aktuelle Fahrplanlage der Buslinie 683 lässt in Heppenheim keinen attraktiven Anschluss nach Darmstadt und Frankfurt zu

Aktuelle Probleme

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

- Mörlenbacher Norden (Bereich Schlesierstraße einschl. EKZ und Gewerbegebiet) ist an Wochenenden und Schulfreien Tagen nicht an ÖPNV angebunden
- Rimbacher Ortsteil Zotzenbach ist von Mörlenbach aus nur umständlich mit langen Fußwegen zum Bahnhaltepunkt und von Wald-Michelbach aus nicht zumutbar mit ÖPNV erreichbar.
- Taktknoten Wald-Michelbach, bei dem die Linien 681, 683 und 685 Anschlüsse untereinander herstellen sollen, funktioniert aufgrund zu knapper Umsteigezeiten und verbesserungswürdiger Umlaufpläne nicht
- Die Buslinien 683 und 685 werden an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nur im 2-Stunden-Takt bedient und bieten somit keine hinreichende Flexibilität für die durch diese Linie erschlossene Bevölkerung

Aktuelle Probleme

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

- In Abend- und Nachtstunden ist Bedienung außerhalb der Busachsen in gesamter Region Weschnitztal-Überwald unzureichend
  - Selbstständige Mobilität ohne eigenen Pkw nur sehr eingeschränkt möglich
  - Betroffene Orte
    - Birkenauer Ortsteile Nieder-Liebersbach und Hornbach (zusammen ~ 2.300 Einwohner)
    - Mörlenbacher Ortsteile Bettenbach, Geisenbach, Groß-Breitenbach, Mumbach und Vöckelsbach (zusammen rund 1.500 Einwohner)
    - Fürther Ortsteile Erlenbach und Linnenbach (zusammen rund 700 Einwohner)
    - Rimbacher Ortsteil Albersbach und weite Teile des Ortsteils Zotzenbach (zusammen rund 3.000 Einwohner)

Aktuelle Probleme

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

- Zwischen Bus- und Bahnlinien aus Überwald und Weschnitztal sowie RE60 von/nach Darmstadt und Frankfurt bestehen in Weinheim gegenwärtig keine attraktiven Anschlüsse
  - Entweder muss halbe Stunde gewartet werden (Fahrtrichtung Darmstadt) oder die Züge kommen zur selben Minute an und fahren ab (Fahrtrichtung Weschnitztal)
- Viernheimer Norden ist derzeit besonders für Einpendler aus Richtung Osten nur schwer über die RNV-Linie 5 und die Stadt-/Regionalbuslinien erreichbar
  - Große Umwege und Geschwindigkeitseinbußen durch zwingende Angewiesenheit auf Stadtverkehre sowie Wartezeiten (Umsteigezwänge) führen zu hohem Zeitaufwand und Komfortverlust

Was sollen wir in Viernheim??

- Idee: Reaktivierung Viernheim – Weinheim mit Durchbindung ins Weschnitztal
  - Relevante Berufspendlerverflechtungen von/nach Viernheim

Einpendelverflechtungen nach Geschlecht - Jahr
Regionale Tiefe: Gemeinden bzw. Gemeindeverbände
Pendlerrechnung der Länder
Stichtag: 30.06.2021
Arbeitsort: Viernheim, Stadt

Wohnort		**Einpendelnde** von ...			Luftlinien-entfernung
		Insgesamt	männlich	weiblich	
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	km
064310001001	Abtsteinach	31	14	17	16,3
064310004004	Birkenau	158	79	79	11,6
064310007007	Fürth	65	40	25	19,6
064310008008	Gorxheimertal	64	29	35	13,1
064310015015	Lindenfels, Stadt	13	7	6	21,3
064310017017	Mörlenbach	115	47	68	13,4
064310019019	Rimbach	77	39	38	16,1
064310021021	Wald-Michelbach	78	48	30	20,4
GESAMT Überwald-Weschnitztal		**601**			
... davon Potenzial Bahnreaktivierung Überwaldbahn + Weinheim-Viernheim (ohne Potenzial der Direktverbindungen nach MA/LU)		**506**			

Auspendelverflechtungen nach Geschlecht - Jahr
Regionale Tiefe: Gemeinden bzw. Gemeindeverbände
Pendlerrechnung der Länder
Stichtag: 30.06.2021
Wohnort: Viernheim, Stadt

Arbeitsort		**Auspendelnde** nach ...			Luftlinien-entfernung
		Insgesamt	männlich	weiblich	
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	km
064310001001	Abtsteinach	x	x	x	16,3
064310004004	Birkenau	30	15	15	11,6
064310007007	Fürth	21	10	11	19,6
064310008008	Gorxheimertal	x	x	x	13,1
064310015015	Lindenfels, Stadt	x	x	x	21,3
064310017017	Mörlenbach	31	14	17	13,4
064310019019	Rimbach	22	14	8	16,1
064310021021	Wald-Michelbach	17	10	7	20,4
GESAMT Überwald-Weschnitztal		121			
... davon Potenzial Bahnreaktivierung Überwaldbahn + Weinheim-Viernheim (ohne Potenzial der Direktverbindungen nach MA/LU)		**121**			

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2023, eigene Darstellung

Wer sind wir NICHT?

INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

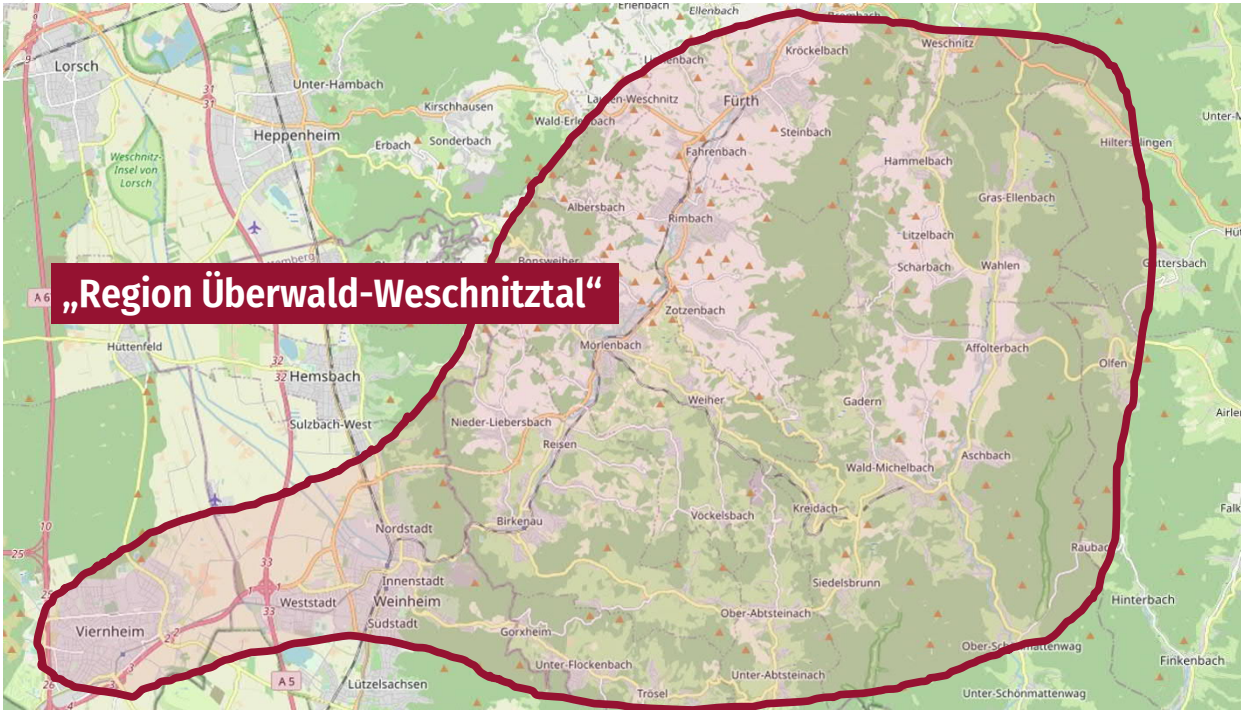
- Reine Eisenbahn-Liebhaber („Pufferknutscher“, „Eisenbahn-Romantiker“)
  - Wir wollen Bahnreaktivierungen als Teil eines integrierten Gesamtkonzeptes mit Nutzen für die Bevölkerung und fordern auch Verbesserungen im Busverkehr
  - Bahnreaktivierungen sind kein Selbstzweck
- „Anti-Auto Bekehrer“
  - Wir wollen niemandem das Auto-Fahren verbieten, sondern erreichen, dass adäquate Alternativen bzw. Ergänzungen zur Pkw-Mobilität bereitgestellt werden
  - Sie sollen selbst entscheiden können, wie Sie Ihre Mobilität gestalten! Dazu braucht es Wahlmöglichkeiten, die es derzeit oft kaum gibt.
- „IG ProSchiene Überwald-Weschnitztal“
  - Anderer, von uns unabhängiger Interessenverband

Fragen?

❷

ÖPNV-Konzept Überwald-Weschnitztal in Mörlenbach

Untersuchungsraum

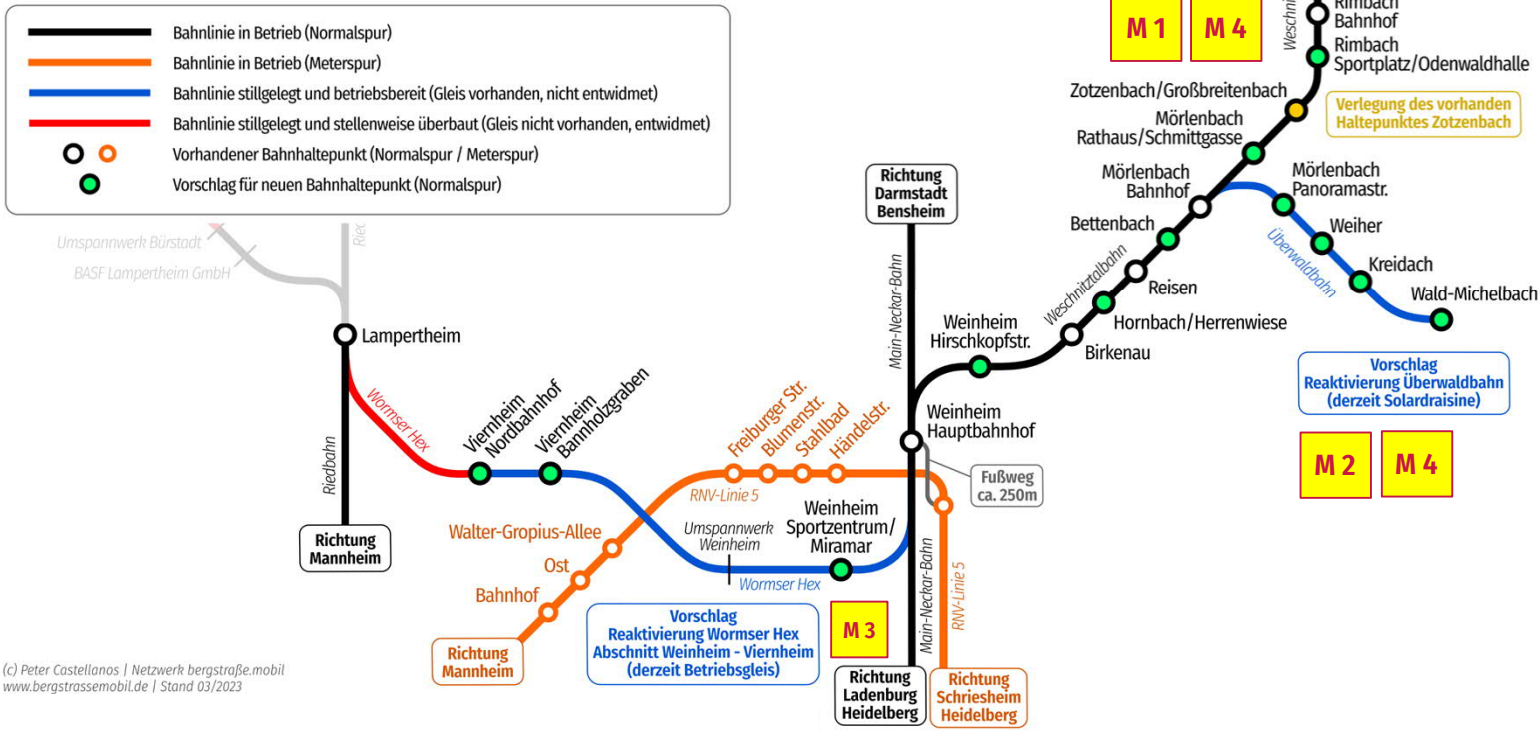


ÖPNV-Konzept Überwald-Weschnitztal

- **Module**

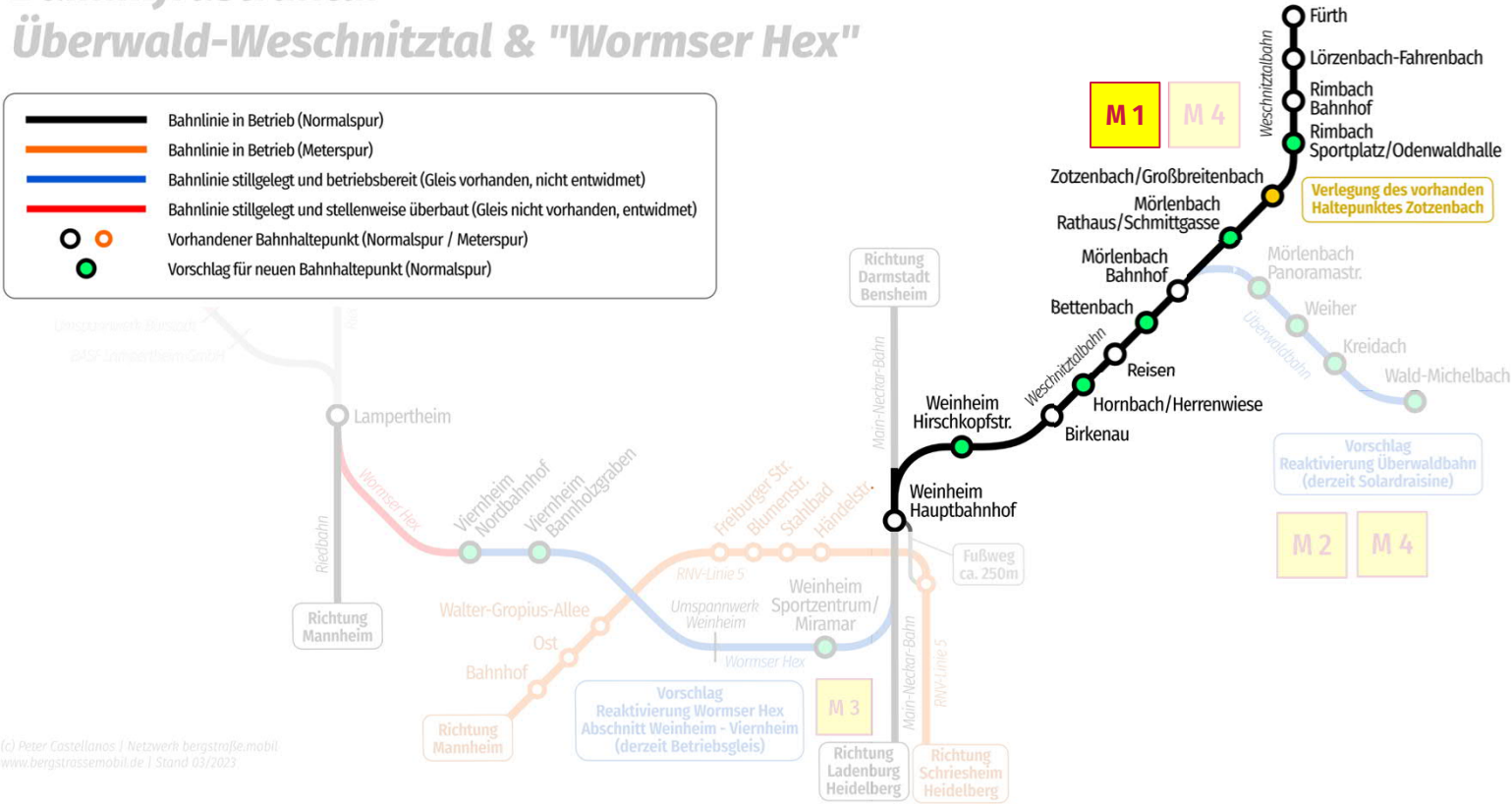
M 1	Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn	
M 2	Reaktivierung Überwaldbahn	
M 3	Reaktivierung Bahnstrecke Weinheim – Viernheim	
M 4	Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV (Bus, Ruftaxi, OnDemand-Verkehre)	

Bahninfrastruktur
Überwald-Weschnitztal & "Wormser Hex"



(c) Peter Castellanos | Netzwerk bergstraße.mobil
www.bergstrassemobil.de | Stand 03/2023

Bahninfrastruktur
Überwald-Weschnitztal & "Wormser Hex"



M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- <u>Durchbindung bis Mannheim und Ludwigshafen</u>
  - Aktuell Mo-Fr nur ein Fahrtenpaar bis MA (morgens hin, abends zurück)
  - Je nach Ausgangsort muss mindestens 1 bis 2 Mal umgestiegen werden, ehe man das Herz der Metropolregion Rhein-Neckar erreicht
  - Oft vergessen: An Hauptbahnhöfen angekommen, sind meist weitere Umstiege notwendig, um zu seinem Ziel zu gelangen

M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- **Durchbindung bis Mannheim und Ludwigshafen**
  - Beispiel: Mörlenbach – Mannheim Paradeplatz

ca. 40 Min.

Direktverbindung Weschnitztalbahn (1 x täglich)

Zeit		Dauer	Umstiege	
ab 06:48 24.04.2023	an 07:33 24.04.2023	45 Min.	1 Umstieg	>
ab 07:20 24.04.2023	an 08:27 24.04.2023	1 Std 7 Min.	3 Umstiege	> S > S >
ab 07:20 24.04.2023	an 08:31 24.04.2023	1 Std 11 Min.	2 Umstiege	> >
ab 07:20 24.04.2023	an 08:33 24.04.2023	1 Std 13 Min.	1 Umstieg	>
ab 07:50 24.04.2023	an 09:01 24.04.2023	1 Std 11 Min.	2 Umstiege	> >

Quelle: VRN-Fahrplanauskunft

M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

Durchbindung bis Mannheim und Ludwigshafen

- Beispiel: Mörlenbach – BASF Ludwigshafen

ca. 35 Min.

Direktverbindung Weschnitztalbahn (1 x täglich)

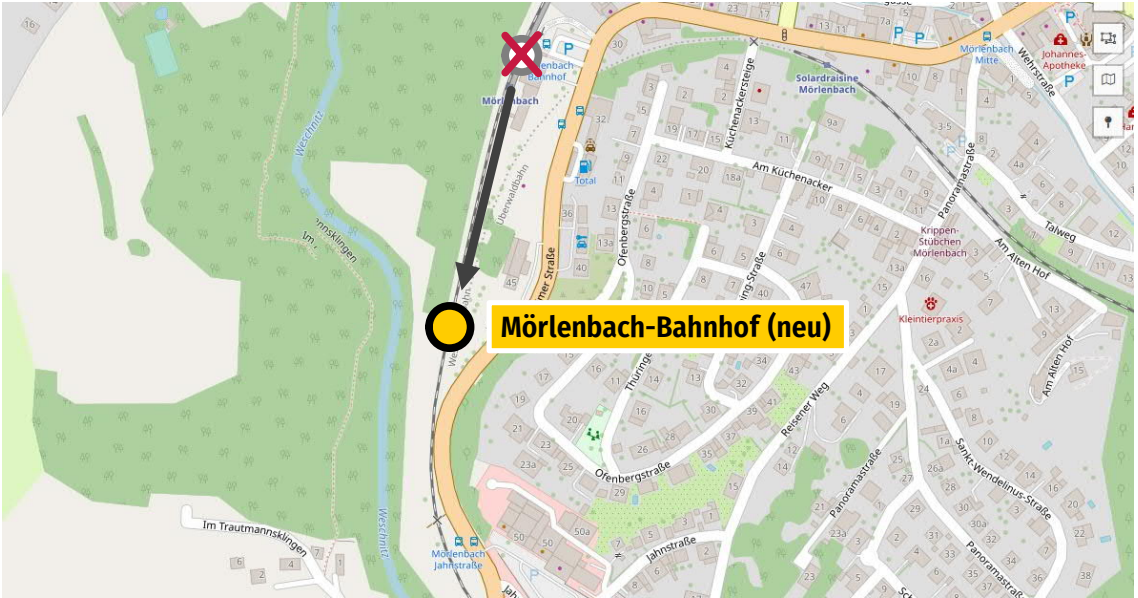
Zeit		Dauer	Umstiege	
ab 06:48 24.04.2023	an 07:42 24.04.2023	54 Min.	1 Umstieg	> >
ab 07:20 24.04.2023	an 08:32 24.04.2023	1 Std 12 Min.	3 Umstiege	> S > S > >
ab 07:50 24.04.2023	an 09:17 24.04.2023	1 Std 27 Min.	2 Umstiege	> > >
ab 08:20 24.04.2023	an 09:33 24.04.2023	1 Std 13 Min.	2 Umstiege	> S > >

später letzte Fahrt

Quelle: VRN-Fahrplanauskunft

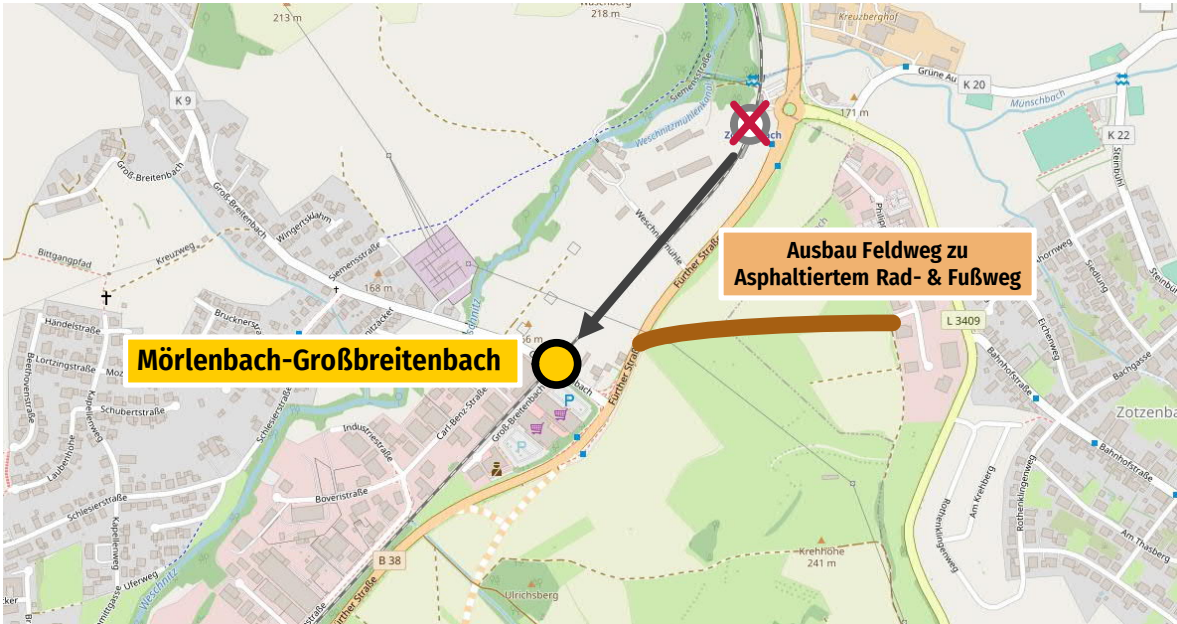
M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- **Verlegung Haltepunkt Mörlenbach näher Richtung EKZ Jahnstraße und Neubau Busbahnhof**



M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

Verlegung Haltepunkt Zotzenbach zum EKZ in Großbreitenbach

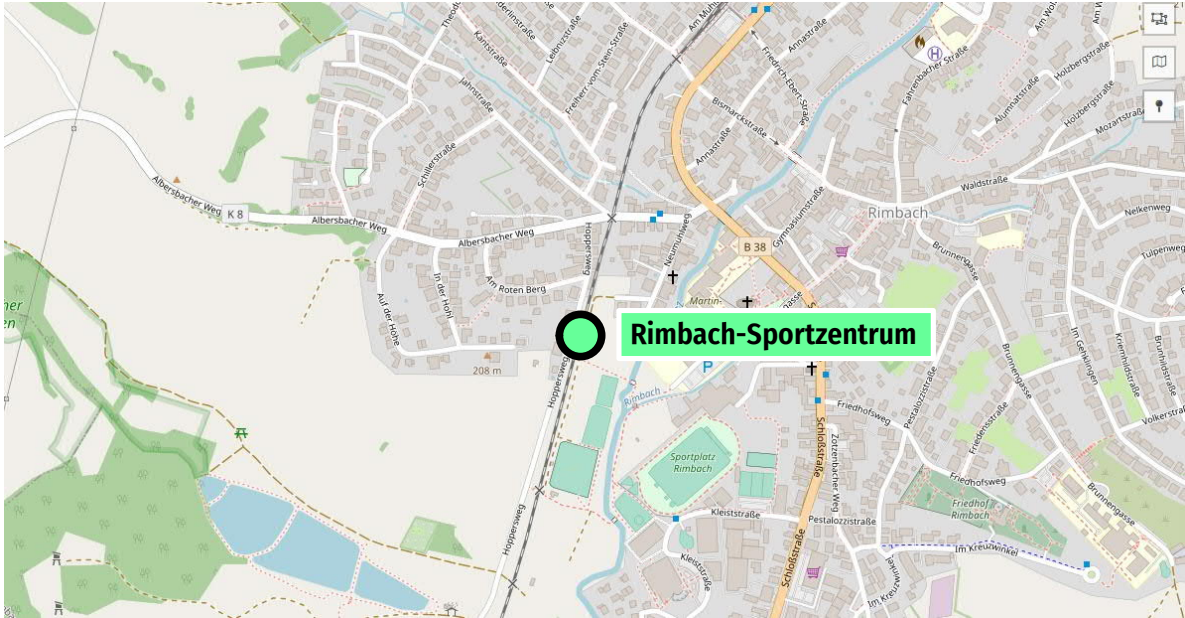


M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- <u>Verlegung Haltepunkt Zotzenbach zum EKZ in Großbreitenbach</u>
  - Herstellung Barrierefreiheit – aktuelle Kurvenlage sorgt selbst mit Trittstufe zu großem Spalt
  - Bessere Erschließungswirkung des Mörlenbacher Nordens ohne Nachteile für Zotzenbach
- <u>Neue Bahnhaltepunkte für leichteren Zugang zur Bahn</u>
  - Weschnitztalbahn wird zwar im 30‘-Takt gut bedient, fährt jedoch vielerorts leider an ihren Potenzialen vorbei
  - Neuer Halt Rimbach bei Sportplatz/Odenwaldhalle wird vsl. ab 2025 gebaut
  - Weitere mögliche neue Haltepunkte (bisher nicht in Arbeit)
    - → Mörlenbach-Bettenbach
    - → Mörlenbach-Rathaus/Schmittgasse
    - → Birkenau-Hornbach
    - → Weinheim-Hirschkopfstraße

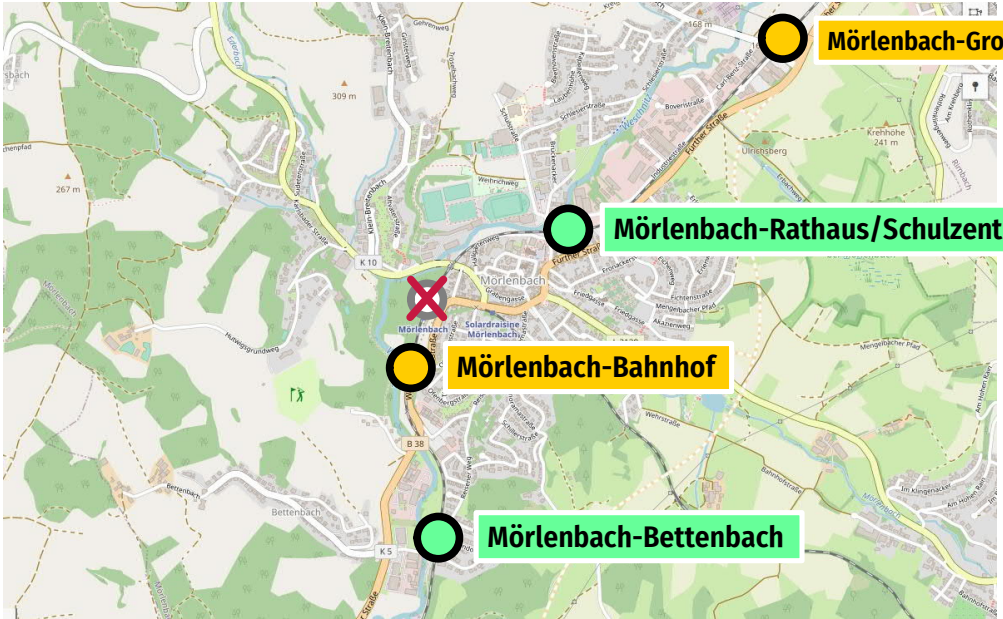
M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

Neue Haltepunkte für leichteren Zugang zur Bahn – Rimbach



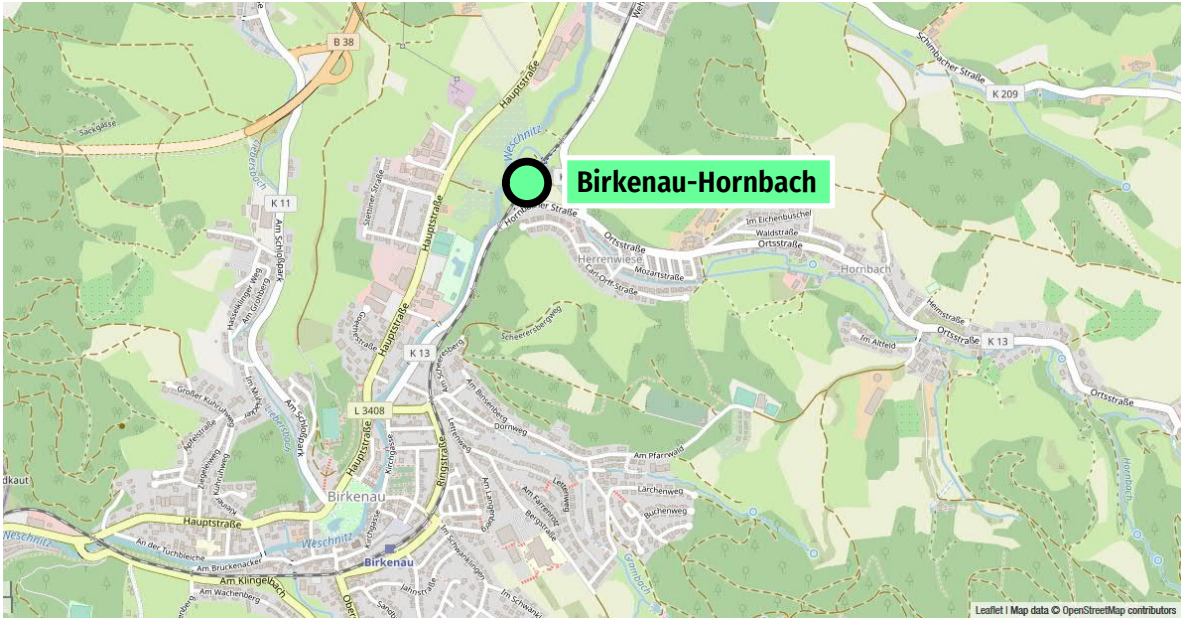
M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

Neue Haltepunkte für leichteren Zugang zur Bahn – Mörlenbach



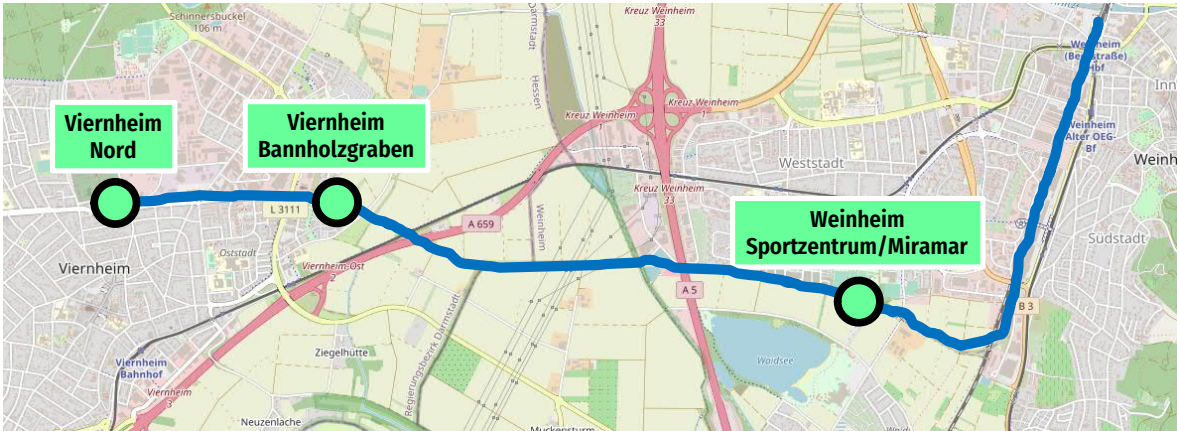
M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

Neue Haltepunkte für leichteren Zugang zur Bahn – Birkenau



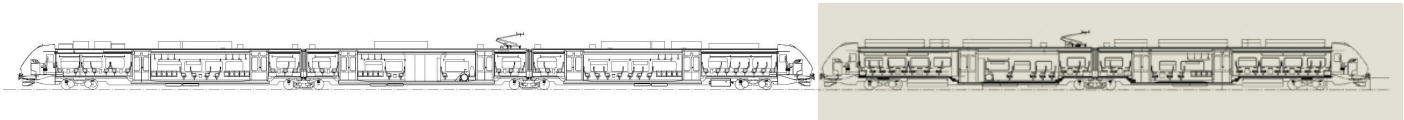
M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- **Durchbindung bis Viernheim ebenfalls vorstellbar**
  - Großes Gewerbegebiet im Viernheimer Norden derzeit schlecht an ÖPNV angebunden
  - Direktverbindung zur Dietrich-Bonhoeffer-Schule und Waidsee/Miramar
  - Kein schädlicher Parallelverkehr zu RNV-Linie 5 (ex OEG), da diese andere Erschließungsaufgaben wahrnimmt, als die reaktivierte Bahn



M 1 Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- <u>Einbindung in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar mit entspr. Bedienung</u>
  - Vermarktung als S-Bahn – schon heute S-Bahn-ähnlicher Betrieb im 30‘-Takt
  - 30‘-Takt auch am Wochenende
  - Bedienung in Abend- und Nachtstunden ausweiten
  - Je nach Betriebsvariante ist Flügelungskonzept vorstellbar
    - Züge fahren in Doppeltraktion zwischen Mannheim und Mörlenbach
    - Ein Zugteil fährt weiter nach Fürth, der zweite nach Wald-Michelbach
  - Elektrifizierung sowohl per Oberleitungsbetrieb, als auch auf Basis alternativer Antriebe vorstellbar

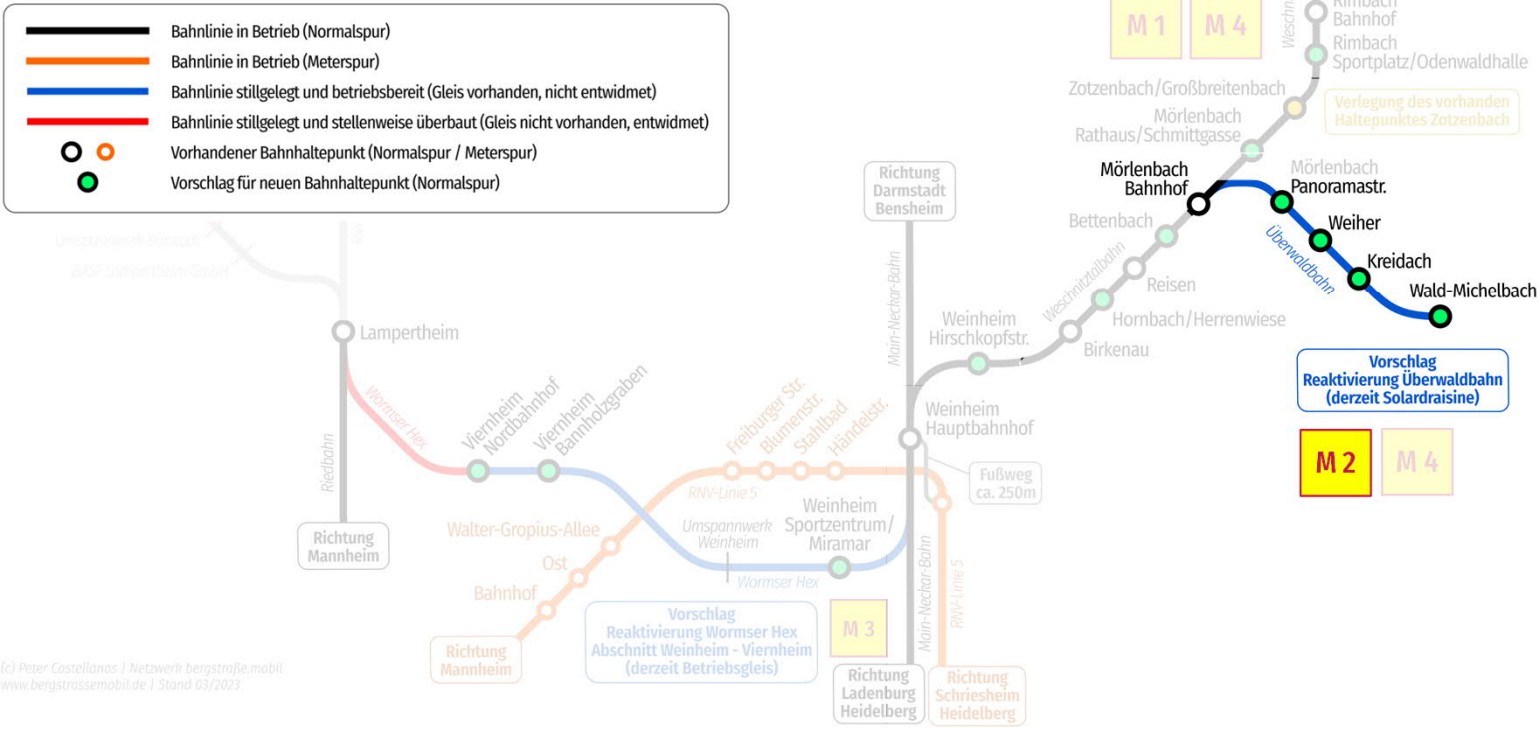


M 1

Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn

- **Fragen zu Ausbau & Neukonzeption Weschnitztalbahn**

Bahninfrastruktur
Überwald-Weschnitztal & "Wormser Hex"



(c) Peter Castellanos | Netzwerk bergstraße.mobil
www.bergstrassemobil.de | Stand 03/2023

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- <u>Warum ist Reaktivierung notwendig? – Nutzen für Mörlenbach</u>
  - Zusätzliche Verbindung nach Weinheim (3 statt 2 Fahrten je Stunde unter der Woche / Halbstundentakt statt Stundentakt am Wochenende)
  - Zusätzlicher Bahnhof in zentraler Lage (Höhe Draisinenbahnhof)
  - Großer Reisezeit- und Komfortgewinn für Weiher
    - Laut Fahrplanstudie profitiert Weiher mit Blick auf Reisezeiten von allen Anrainern am meisten + Umstieg in Mörlenbach bei Fahrten Richtung Weinheim entfällt
  - Entlastung der Durchgangsstraßen in Weiher (und teilweise Mörlenbach)
    - Verlagerung von MIV-Nutzern (Autofahrern) aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen
  - Gemeindehaushalt: Nur Reaktivierung für den SPNV führt zu vollständiger (!) Entlastung von heutigen Kosten für Draisinenbetrieb und Infrastrukturerhalt
    - ➔ Derzeit rund 74.000 €/Jahr für Gemeinde Mörlenbach

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- **Historie der Überwaldbahn seit ihrer Stilllegung**
  - 24.09.1983 | letzter Personenzug

559 *Weinheim – Mörlenbach – Wahlen und **Fürth** und zurück

Am 2. VI. Verkehr wie †

Weinheim—Wahlen 5522 | Weinheim—Fürth (Odenw) 5503

Alle 2. Klasse

km	BD Karlsruhe	Zug	5001 (1)		5003 (1)	5007	5057 (3)	5009 (1)	5011	5041		5013 (1)	5043	5017 (4)		5021 (4)	5071 (1)		5023 (1)	5025	5029 (1)	
0	**Weinheim** (Bgstr) 568.550	3 ab	a 5.09	a 5.15	a 6.19	✕6.42	✕7.04	a 7.21	a 10.35	⑥10.40	...	a 11.37	⑥11.44	✕12.25	...	✕13.45	...	...	a 15.34	a 15.57	a 16.24	...
4	Birkenau		5.16	5.23	6.26	6.52	7.15	7.27	10.41	10.46	...	11.44	11.51	12.33	...	13.52	...	...	15.41	16.04	16.31	...
7	Reisen (Hessen)		5.19	5.29	6.29	6.55	7.18	7.30	10.45	10.50	...	11.47	11.54	12.37	...	13.55	...	...	15.44	16.07	16.34	...
9	**Mörlenbach**	3 an	a 5.23	a 5.33	6.33	6.59	7.22	7.33	10.49	⑥10.54	...	11.51	⑥11.58	12.41	...	13.59	...	...	a 15.48	16.11	16.39	...
0	**Mörlenbach**	ab	...	...			7.24								...		a 14.04					...
3	Weiher		...	...			7.30								...		14.10	...	...			...
8	Kreidach		...	...			7.44								...		14.24	...	...			...
9	Waldmichelbach		...	...			7.47								...		14.27	...	...			...
10	Unter Waldmichelbach		...	...			✕7.50								...		14.29	...	...			...
12	Aschbach		...	...			an								...		14.32	...	...			...
14	Affolterbach		...	...			...								...		14.35	...	...			...
16	**Wahlen**	an	...	...			...								...		a 14.38	...	...			...
9	**Mörlenbach**	ab	...	...	6.34	7.05	...	7.36	10.50	⑥10.55	...	11.52	⑥11.59	12.43	...	14.02	...	...	...	16.12	16.42	...
11	Zotzenbach		...	...	6.37	7.09	...	7.39	10.54	10.59	...	11.56	12.03	12.47	...	14.06	...	...	...	16.16	16.44	...
14	Rimbach		...	...	6.41	7.13	...	7.43	10.57	11.02	...	12.00	12.06	12.51	...	14.09	...	...	...	16.19	16.47	...
15	Lörzenbach-Fahrenbach		...	...	6.44	7.16	...	7.46	11.00	11.05	...	12.03	12.09	12.53	...	14.12	...	...	...	16.22	16.50	...
17	**Fürth** (Odenw)	an	...	...	a 6.48	✕7.19	...	a 7.48	a 11.03	⑥11.08	...	a 12.06	⑥12.12	✕12.56	...	✕14.15	...	...	...	a 16.25	a 16.53	...

Weinheim—Fürth/Wahlen an ⑥ ab 15 Uhr und an † nur Omnibusverkehr

a = ✕ außer ⑥
b = täglich außer ⑥
c = ⑥ und †

Mit Gepäck- und Fahrradbeförderung
(1) = nur Fahrradbeförderung
(2) = nicht ⑥
(3) = an ⑥, Fahrradbeförderung: ✕
(4) = nur Fahrradbeförderung: ✕ außer ⑥

Quelle: Kursbuch Deutsche Bundesbahn, Sommer 1983

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- **Historie der Überwaldbahn seit ihrer Stilllegung**
  - **24.09.1983 | letzter Personenzug**

km	BD Karlsruhe / Zug	5000	5002	5056	5006	5008	5010	5060	5012	5042	5014	5044	5018	5022	5072	5026	5028	5030
		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(3)			(1)		(4)	(4)		(1)		(1)
0	**Fürth** (Odenw) ab	✕4.31	a5.12	a5.45	...	✕6.50	✕7.22	a 7.51	...	a 11.06	⑥11.12	a 12.10	⑥12.25	...	✕12.59	...	✕14.20	...	...	...	a16.28	a16.56
2	Lörzenbach-Fahrenbach	4.36	5.15	5.48	...	6.53	7.25	7.54	...	11.09	11.15	12.13	12.28	...	13.02	...	14.23	...	...	...	16.31	16.59
3	Rimbach	4.39	5.18	5.51	...	6.56	7.28	7.57	...	11.12	11.18	12.16	12.31	...	13.05	...	14.26	...	...	...	16.34	17.02
6	Zotzenbach	4.44	5.22	5.55	...	7.00	7.32	8.01	...	11.16	11.22	12.21	12.35	...	13.09	...	14.30	...	...	...	16.38	17.06
8	**Mörlenbach** 3 an	4.50	5.25	5.58	...	7.04	7.35	8.03	...	11.19	⑥11.25	12.23	12.39	...	13.12	...	14.33	...	...	...	16.41	17.09
0	**Wahlen** ab				a6.07													a 14.43				
2	Affolterbach				6.10													14.46				
4	Aschbach				6.14													14.49				
6	Unter Waldmichelbach				6.16			✕7.56										14.57				
7	Waldmichelbach				6.19			7.59										15.00				
8	Kreidach				6.23			8.03										15.05				
13	Weiher				6.32			8.12										15.12				
16	**Mörlenbach** 3 an				6.37			8.17										15.16				
8	**Mörlenbach** ab	a 4.50	5.26	6.02	6.42	7.05	7.36	8.04	8.18	11.20	⑥11.27	12.24	12.43	...	13.13	...	14.34	15.17	...	a 15.54	16.42	17.10
10	Reisen (Hess)	4.54	5.30	6.06	6.47	7.09	7.40	8.08	8.22	11.24	11.31	12.28	12.47	...	13.17	...	14.38	15.21	...	15.58	16.46	17.14
13	Birkenau	a5.00	5.34	6.10	6 51	7.13	7.44	8.12	8.26	11.28	11.35	12.33	12.51	...	13.21	...	14.42	15.25	...	16.04	16.50	17.17
17	**Weinheim** (Bgstr) 568,550 3 an	5.08	a5.40	a6.16	a6.57	7.19	7.50	a 8.17	8.32	a 11.34	⑥11.41	a 12.39	⑥12.57	...	✕13.27	...	✕14.48	a 15.31	...	a 16.10	a16.56	a17.23

Weinheim—Fürth/Wahlen an ⑥ ab 15 Uhr und an ✝ nur Omnibusverkehr

a = ✕ außer ⑥
b = täglich außer ⑥
c = ⑥ und ✝

Mit Gepäck- und Fahrradbeförderung
(1) = nur Fahrradbeförderung
(2) = nicht ⑥
(3) = an ⑥, Fahrradbeförderung: ✕
(4) = nur Fahrradbeförderung: ✕ außer ⑥

Quelle: Kursbuch Deutsche Bundesbahn, Sommer 1983

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- <u>Direktverbindungen nach Weinheim – Mannheim – Ludwigshafen</u>
  - Wald-Michelbach (4.400 Einwohner), Kreidach (450 Einwohner) und Weiher (1.600 Einwohner)
  - Zusammen 6.400 Einwohner – erhielten attraktive Direktanbindung ohne Anschlusssorgen, Reisezeit- und Komfortverluste

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

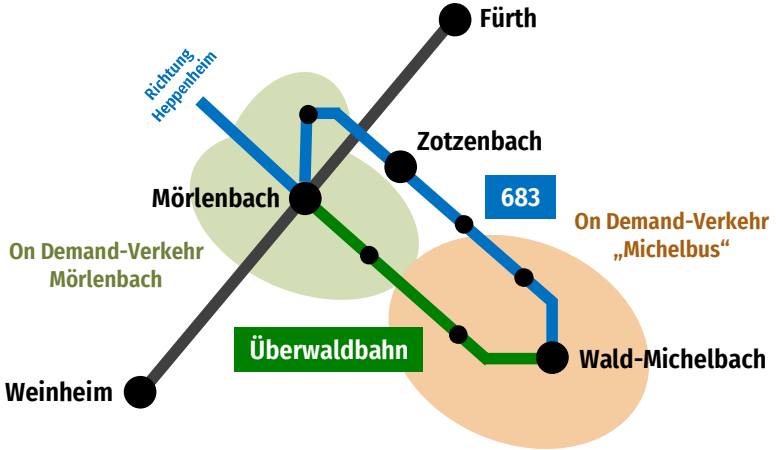
- <u>Innovative Zubringerkonzepte kompensieren Wegfall der Buslinie 683</u>
  - Mit Reaktivierung der Bahn sollte die „Ressource Bus“ anders genutzt werden (Details siehe M 4)
  - Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen wird durch On-Demand-Verkehre ein attraktiver Zugang von/zur Bahn gewährt
    - „Michelbus“ seit 01/2022 erfolgreich in Gemeinde Wald-Michelbach (und damit auch in Kreidach) im Einsatz

      ➔ Bei Reaktivierung Ausweitung der Betriebszeiträume und –tage notwendig
    - In Mörlenbach könnte anstelle der liniengebundenen Ruftaxilinien ebenfalls ein On-Demand-Verkehr mit flexiblem Fahrplan und höherer Haltestellendichte etabliert werden

      ➔ Anbindung entlegener Gebiete an Überwaldbahn anzubinden

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- <u>Innovative Zubringerkonzepte mit Haustürbedienung kompensieren Wegfall der Buslinie 683</u>



M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- Historie zur Überwaldbahn seit ihrer Stilllegung
  - 24.09.1983 | letzter Personenzug – 1985 Abbau Gleise Wald-Michelbach – Wahlen
  - 1994 | Letzter Güterzug ab Wald-Michelbach
  - 2000 | Potenzialuntersuchung durch Gutachter Ulrich Grosse („Grosse-Gutachten“)
  - Seit 2013 touristische Nutzung – Solardraisine
    - ➔ Instandhaltung der Trasse und Ingenieurbauwerke (4 Viadukte, 1 Tunnel)
  - 2019 | Fahrplanstudie zur Untersuchung möglicher Betriebskonzepte
  - Planerische Sicherung im Regionalplan Südhessen & Eisenbahnrechtliche Widmung unverändert vorhanden
    - ➔ Trasse darf ohne Weiteres nicht überbaut werden
  - In landesweiter Potenzialvoruntersuchung ist Überwaldbahn eine von 24 prüfungswürdigen Strecken mit möglichem Reaktivierungspotenzial
    - ➔ „Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht“

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

Historie zur Überwaldbahn seit ihrer Stilllegung

Seit 09.11.2020 liegt Auftrag des Kreistags vor, Machbarkeitsstudie zu erstellen

4.2.1 Reaktivierungsmöglichkeit Überwaldbahn

Auf der Strecke Mörlenbach – Wald-Michelbach – Wahlen wurde 1983 der Personenverkehr und 1994 der Schienengüterverkehr eingestellt. Die 16,5 km lange Bahnstrecke ist in weiten Bereichen noch vorhanden und gewidmet. Zur Sicherung der Strecke wurde 2013 ein Draisinenbetrieb eingerichtet. Die Realisierung dieses auch im Sinne einer Tourismusförderung relevanten Projektes erfolgte mit EFRE-Mitteln, deren Zweckbindung Ende 2028 ausläuft.

In der seit 2016 stetig fortgeschriebenen Bestandsaufnahme „Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen – Ermittlung prüfungswürdiger Strecken" wird die Überwaldbahn behandelt.

Aufgrund der grundsätzlichen verkehrlichen Vorteile des SPNV und mit Blick auf das strukturelle Entwicklungspotential für die Region sind die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr zu prüfen. Zu klären ist, unter welchen Bedingungen, mit welchen Betriebskonzepten und mit welchen weiteren Maßnahmen eine Reaktivierung der Überwaldbahn gesamtwirtschaftlich und verkehrlich empfohlen werden kann.

In einem ersten Schritt wurden hierzu im Auftrag des Kreises erste Voruntersuchungen mit einer Fahrplanstudie durchgeführt. In einer technisch fundierten Machbarkeitsstudie sind in einem nächsten Schritt der für einen Regelbetrieb notwendige Investitionsaufwand zu ermitteln und kostenmäßig zu bewerten. Dem hierdurch ermittelten Aufwand ist der voraussichtlich zu erwartende Nutzen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gegenüberzustellen.

Es ist sicherzustellen, dass eine Finanzierung nach denselben Grundsätzen wie bei vergleichbaren Reaktivierungsprojekten in Hessen gewährleistet werden kann.

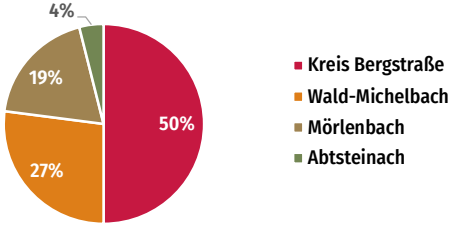
Auf Grund der für diesen Entscheidungsprozess und den sich daran gegebenenfalls anschließenden Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungszeiträumen von mindestens 8-10 Jahren sind die weiteren Schritte zeitnah einzuleiten.

Lfd.Nr.	Maßnahme
M_N0.2	Trassenerhalt und -sicherung der Überwaldbahn einschließlich ihres Anschlusses an die Weschnitztalbahn in Mörlenbach. Erstellung einer Fahrplan-/Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung. Im Falle eines positiven Ergebnisses zugungsten einer Reaktivierung, sollten Direktverbindungen mindestens bis Mannheim geprüft werden.

Quelle:
Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- <u>Wem gehört die Strecke aktuell?</u>
  - 2007 | Nach Grundsatzbeschluss des Kreistags zur Einrichtung der Solardraisine wird Strecke von DB Netz gekauft
  - Fortan gehört sie anteilig dem Kreis Bergstraße und den Anliegerkommunen, die sich 2013 in der Überwaldbahn gGmbH zusammengeschlossen haben



  - Um die Kosten für die Solardraisine stemmen zu können, wurden EU-Fördermittel beantragt ➔ Zweckbindung über 15 Jahre bis 2028

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- <u>Wie stehen die Gemeinden zur Reaktivierung?</u>
  - 2019 haben die Gemeinden Abtsteinach, Mörlenbach, Wald-Michelbach und Grasellenbach Grundsatzbeschlüsse zugunsten einer Reaktivierung der Überwaldbahn gefasst
  - 2022 hat der Kreis Bergstraße bekanntgegeben, dass er die Machbarkeitsstudie nur mit Kofinanzierung durch die Gemeinden Abtsteinach, Mörlenbach, Wald-Michelbach durchführen will (➔ siehe nächste Folien).
  - In Wald-Michelbach weiterhin große Zustimmung zu dem Projekt

Wann kommt die Machbarkeitsstudie?

Aktueller Stand und Ausblick
Finanzierungskonzept von Seiten des Kreises und der VRN GmbH

Gesamtkosten bis zu 180.000 €, davon 25% VRN GmbH (45.000 €).

Zwischensumme 135.000 €, davon 50% Kreis (67.500 €) und
50% beteiligte Gemeinden Abtsteinach, Mörlenbach, Wald-Michelbach (67.500 €).

Dieser Anteil von 67.500 € der Gemeinden soll wiederum im Verhältnis der aktuellen Beteiligungsquoten an der Überwaldbahn gGmH aufgeteilt werden:

	Beteiligung	Stufe 1	Stufe 2	GESAMT
Abtsteinach	4,5%	2.700 €	3.375 €	6.075 €
Mörlenbach	18,5%	11.100 €	13.875 €	24.975 €
Wald-Michelbach	27%	16.200 €	20.250 €	36.450 €

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- **Wie stehen die Gemeinden zur Reaktivierung?**
  - **Abtsteinach, Haupt- und Finanzausschuss, 01.09.2022 (Beschluss GV am 16.09.22)**

Punkt 2: **Reaktivierung der Überwaldbahn**
(Drucksache Nr. 69 - 2022)

Angelika Beckenbach erläutert den Sachverhalt und berichtet aus der Sitzung des Gemeindevorstands. Der Gemeindevorstand empfiehlt einstimmig dem Beschlussvorschlag aus dem Sachvortrag zu folgen.

Die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses sehen die Durchführung des Bewertungsverfahrens kritisch. Schon vor rund 15 Jahren hätte die Kostenschätzung für die Reaktivierung der Überwaldbahn ca. 23 Millionen Euro betragen. Außerdem seien die Kommunen nicht zuständig den Nahverkehr finanziell zu unterstützen. Die Ausschussmitglieder sprechen sich gegen die Durchführung des Bewertungsverfahrens aus. Deshalb wird der Beschlussvorschlag geändert und ausschließlich über die Kostenbeteiligung abgestimmt.

Beschluss:

Der Gemeindevertretung wird empfohlen, nachstehenden Beschluss zu fassen:
Eine anteilige Kostenübernahme von 4,5 % (6.075 €) wird abgelehnt.

Beratungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- **Wie stehen die Gemeinden zur Reaktivierung?**
  - **Mörlenbach, Gemeindevertretung, 04.10.2022**

TOP 5 **Anfrage zur Zustimmung der Erstellung einer Fahrplanstudie zu einer möglichen Reaktivierung der Überwaldbahn**
Vorlage: VO/19-0259/22

Frau Habeck betritt um 20:34 Uhr den Sitzungssaal.

Es folgen Redebeiträge von Herr Gottstein, Herr Sürmann, Herr Odenwälder, Herr Hahl, und Herr Krämer.

Herr Kießling stellt den Antrag, dass für die Studie für die Gemeinde keine Kosten stehen dürfen.

Herr Ohlig formuliert daraufhin folgenden Beschlussvorschlag:

Beschluss:
Der Durchführung eines 2-stufigen Bewertungsverfahrens zur Reaktivierung der Überwaldbahn für den Personennahverkehr wird zugestimmt. Die Gemeinde Mörlenbach lehnt jedoch eine Kostenbeteiligung ab.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 17 Nein: 0 Enthaltung: 7

Finanzierungsüberlegungen
Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV

Fördermöglichkeiten:

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG):

- gilt u.a. für den „Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der (…) nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (§2, Abs.1 GVFG)
- 90% Förderanteil – **13,05 Mio. Euro** (bis 2019 80% Förderanteil – 11,6 Mio. Euro)
- 10% Kommunaler Eigenanteil – **1,45 Mio. Euro** (bis 2019 20% Förderanteil – 2,9 Mio. Euro)
- Planungskosten (ca. 20% der Investitionssumme) sind förderfähig (10% der Investitionssumme) / Rest ist vom Träger zu übernehmen – **1,45 Mio. Euro**

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV):

- Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG
- ggf. anwendbar für Investitionen entlang der Weschnitztalbahn (Kreuzungsbahnhof Mörlenbach), da im Eigentum der DB Netz AG und damit bundeseigen
- ggf. anwendbar für Überwaldbahn – Bedingung: Rückübernahme durch DB Netz AG

M 2

Reaktivierung Überwaldbahn

Finanzierungsüberlegungen
Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV

	Draisine	SPNV
Projektkosten gesamt	**7,46 Mio. Euro**	**17,40 Mio. Euro (inkl. Planung 20%)**
Projektkosten / Investitionskosten förderfähig	6,43 Mio. Euro	14,50 Mio. Euro
Fördersumme	3,22 Mio. Euro (50%)	13,05 Mio. Euro (90%)
Eigenteil Rest der förderfähigen Kosten	**3,22 Mio. Euro (50%)**	**1,45 Mio. Euro (10%)**
Eigenanteil Planungskosten		**1,45 Mio. Euro**
Eigenanteil GESAMT	**4,25 Mio. Euro**	**2,90 Mio. Euro**

M 2

Reaktivierung Überwaldbahn

Aktueller Stand und Ausblick

Finanzierungskonzept von Seiten des Kreises und der VRN GmbH

Gesamtkosten bis zu 180.000 €, davon 25% VRN GmbH (45.000 €).

Zwischensumme 135.000 €, davon 50% Kreis (67.500 €) und
50% beteiligte Gemeinden Abtsteinach, Mörlenbach, Wald-Michelbach (67.500 €).

Dieser Anteil von 67.500 € der Gemeinden soll wiederum im Verhältnis der aktuellen Beteiligungsquoten an der Überwaldbahn gGmH aufgeteilt werden:

	Beteiligung	Stufe 1	Stufe 2	GESAMT
Abtsteinach	4,5%	2.700 €	3.375 €	6.075 €
Mörlenbach	18,5%	11.100 €	13.875 €	24.975 €
Wald-Michelbach	27%	16.200 €	20.250 €	36.450 €

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- <u>Offene Fragen:</u>
  - Wieso beteiligt sich VRN GmbH nur mit 25% an den Gesamtkosten der NKU?
    - VRN ist zuständige SPNV-Aufgabenträgerorganisation gemäß HessÖPNVG.
    - VRN ist dies überhaupt nur und ausschließlich für den Kreis Bergstraße.
    - im RMV (z.B. Lumbdatalbahn / Horlofftalbahn) trägt die RMV GmbH 50% an den Gesamtkosten
  - Woraus finanziert die VRN GmbH die 25%ige Beteiligung an den Gesamtkosten?
    - Aus dem ÖPNV-Budget für den Kreis Bergstraße? Oder Eigenmittel des VRN (Verbandsumlage), sonstige Projekt- und Fördermittel, ...?
  - Warum schlägt der VRN ein „zweistufiges“ Verfahren für die NKU vor?
    - Technische Machbarkeitsstudie, Vorplanung, Kostenschätzung und NKU sind in einem „einstufigen“ Verfahren möglich (anstelle doppelter Kostenschätzung und doppelter NKU)
    - Einstufiges Verfahren wäre deutlich günstiger (ca. 100.000 € statt 180.000 €)
  - Wie kommt der Kreis als SPNV-Aufgabenträger auf die Idee, die Gemeinden zu beteiligen?

M 2 Reaktivierung Überwaldbahn

- **Mögliche zeitliche Perspektive**
  - 2020 | Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024 – Aufnahme als Prüfauftrag
  - 2022 | 1 Jahr: Machbarkeitsuntersuchung – Vorplanung – Grobkostenschätzung
  - 2023 | 1 Jahr: Nutzen-Kosten-Untersuchung
  - 2024 | 1 Jahr: Politische Beratungen und Beschlussfassungen in den Gremien
  - 2025 | ½ Jahr: Klärung Eigentums- und Vertragsangelegenheiten
  - 2025 | 1 Jahr: Entwurfsplanung (cm-genau)
  - 2026 | ½ Jahr: Genehmigungsplanung
  - 2027 | 2 Jahre: Planfeststellverfahren
  - 2029 | ½ Jahr: Klärung der Finanzierung
  - 2029 | ½ Jahr: Bauplanung
  - 2030 | 1 Jahr: Baudurchführung

    ➔ **ca. 9 Jahre bis zur Umsetzung!**

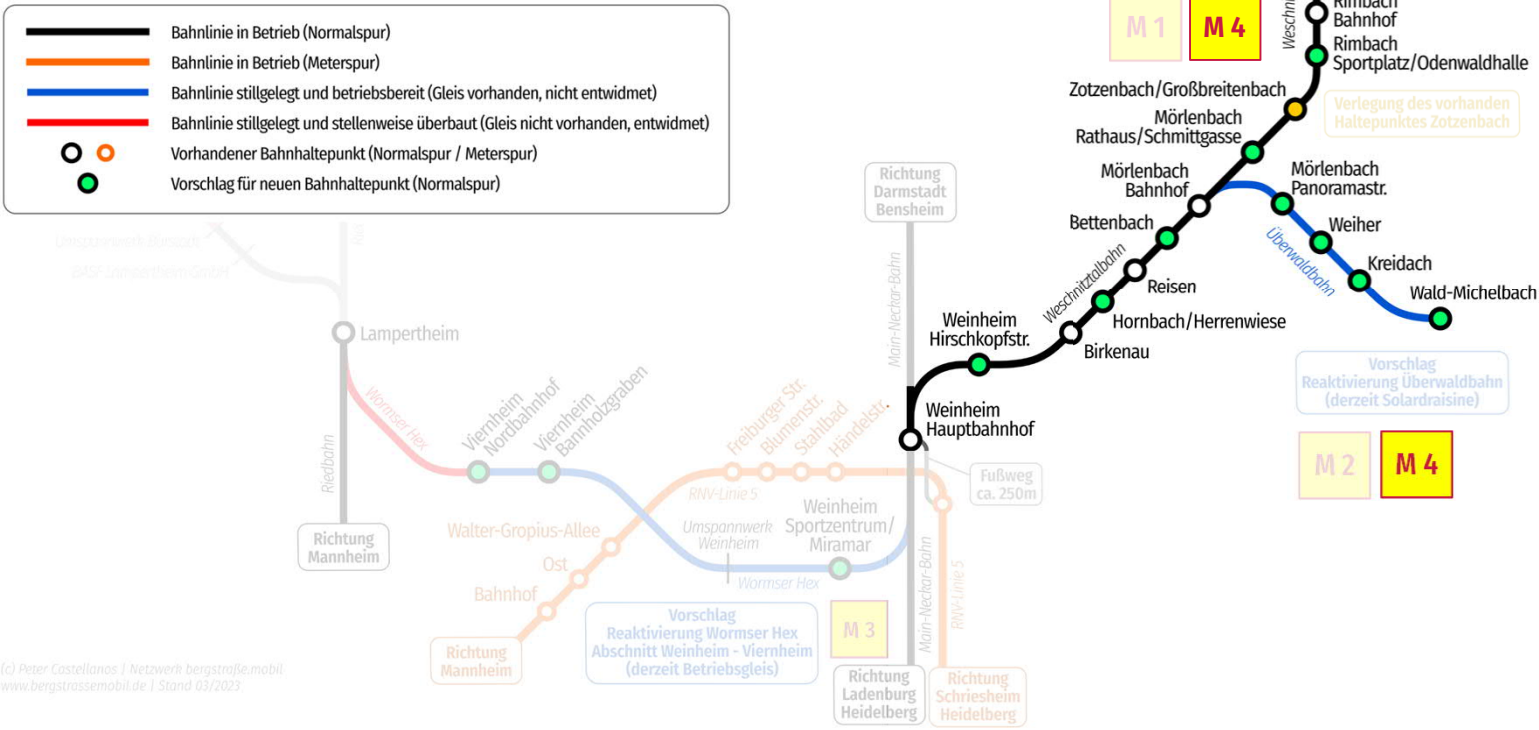
    ➔ **Betriebsaufnahme frühestens 2031 realistisch (unter politischen und planerischen Optimal-Bedingungen)**

M 2

Reaktivierung Überwaldbahn

- **Fragen zur Überwaldbahn?**

Bahninfrastruktur
Überwald-Weschnitztal & "Wormser Hex"

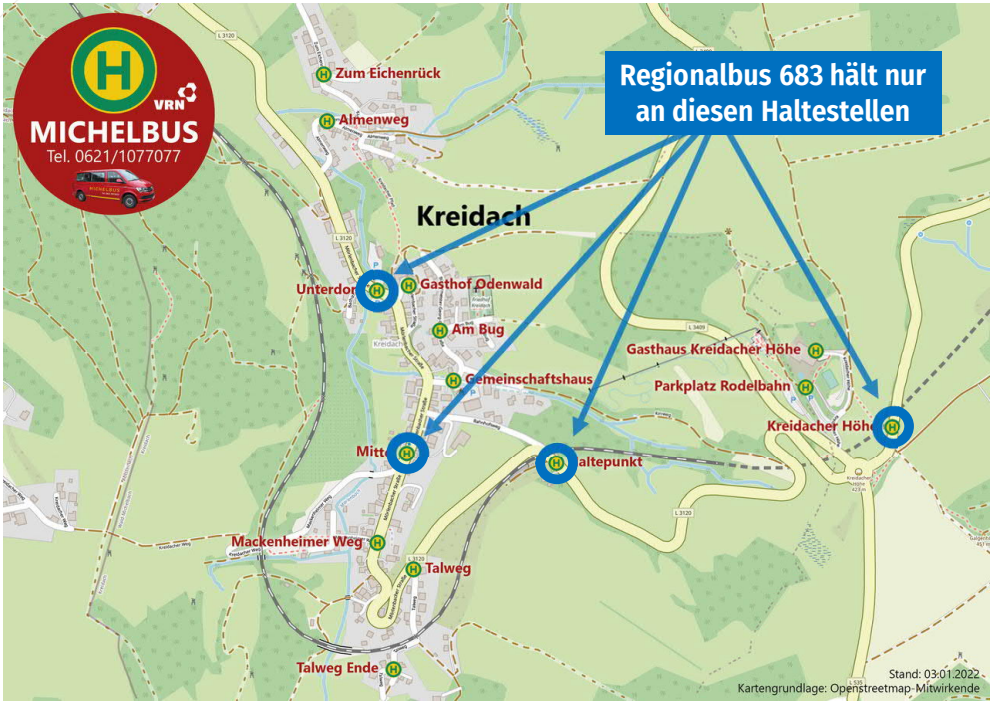


(c) Peter Castellanos | Netzwerk bergstraße.mobil
www.bergstrassemobil.de | Stand 03/2023

M 4 Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV
(Bus, Ruftaxi, OnDemand-Verkehre)

- <u>Modernes Bussystem als Basis-Mobilität für einwohnerstarke Siedlungen</u>
  - Kleinräumige Mobilität für die einwohnerstarken Orte Mumbach (~ 900 Einwohner) und Zotzenbach (~ 2.000 Einwohner) soll durch fest bediente Buslinien im Taktverkehr sichergestellt werden
  - Lückenschlüsse Zotzenbach – Wald-Michelbach und Mörlenbach – Ober-Liebersbach – Nieder-Liebersbach
  - Taktknoten in Mörlenbach Bahnhof mit Anschlüssen Richtung Weinheim und Heppenheim
- <u>OnDemand-Verkehre als flächendeckende Anbindung auch kleinerer und entlegener Siedlungen an ÖPNV</u>
  - Neue Bedienqualität durch flexibles Konzept sowohl räumlich, als auch zeitlich
  - Sowohl innerorts in Kerngemeinde Mörlenbach, als auch in alle Mörlenbacher Ortsteile

M 4 Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV
(Bus, Ruftaxi, OnDemand-Verkehre)



Quelle:
www.michelbus.de

Kartendaten:
© openstreetmap Mitwirkende

Bearbeitung:
INa-Bündnis Überwald-Weschnitztal

M 4 Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV
(Bus, Ruftaxi, OnDemand-Verkehre)

- <u>Anpassung Fahrplanlage Buslinie 683 für bessere Anschlüsse Richtung Norden</u>
  - In Heppenheim bestehen zwischen der Linie 683 (Wald-Michelbach – Mörlenbach – Heppenheim) keine attraktiven Anschlüsse an die Bahn Richtung Darmstadt
  - Durch eine Drehung der Fahrplanlage um 30 Minuten soll dies behoben werden.
  - Im Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen des Konzeptes werden die bestehenden Anschlüsse in Wald-Michelbach und Hirschhorn stabilisiert bzw. beibehalten
- <u>Weitere Maßnahmen außerhalb Mörlenbachs</u>
  - Verbesserung kreisübergreifender Verbindungen in Odenwaldkreis und Rhein-Neckar-kreis
  - Aufwandsneutrale Optimierung Buslinie 680 mit besserer Wochenendbedienung der Birkenauer Ortsteile Buchklingen, Löhrbach und Kallstadt
  - … ➔ *Details zu den übrigen Maßnahmen folgen auf Veranstaltung in Ober-Abtsteinach am 04.05.*

❸

Fazit & Ausblick

Fazit & Ausblick

- Ohne Verkehrswende ist eine Energiewende nicht möglich
- Im Überwald und Weschnitztal bestehen noch zu viele Hindernisse, die eine stärkere Nutzung des ÖPNV erschweren
- Ein modular aufgebautes, integriertes Gesamtkonzept ist zentrale Voraussetzung, um die Menschen von Alternativen zum Pkw zu überzeugen
- Kreispolitik blockiert durch fragwürdiges Finanzierungskonzept die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Überwaldbahn
  - Runder Tisch mit Kreis und Überwaldbahn-Gemeinden zur Klärung offener Fragen und Besprechung des weiteren Vorgehens nötig
  - INa-Büdnis wird Entwicklung weiter verfolgen und sucht demnächst das Gespräch mit den Kreistagsfraktionen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Jetzt Mitglied werden und Newsletter abonnieren!

www.bergstrassemobil.de/ina-buendnis-ueberwald-weschnitztal