

Grundlagen grüner Verkehrspolitik in und um Kaiserslautern

Nach der sich abzeichnenden Umkehr im Energiesektor steht eine solche tiefgreifende Umkehr im Verkehrssektor noch aus. Dies müsste der Ansatzpunkt einer weiteren radikalen grünen Lebenspolitik sein. Hierzu einige Punkte in und um Kaiserslautern:

Überregional:

1. Verbesserungen Fernverkehr:

Anpassung der ICE/TGV-Fahrzeiten auf Anschlusszüge. Z.Zt. verlassen die Hochgeschwindigkeitszüge KL HBF Min. 22 bzw. 23/25. Die Anschlusszüge aus Homburg/Saar HBF erreichen KL HBF Min. 24, aus Lauterecken Min. 24/26, aus Pirmasens HBF Min. 26, aus dem Alsenztal Min. 26, aus Neustadt/Weinstrasse HBF Min. 28.

ICE/TGV an/ab KL HBF nach PARIS EST	Min. an 20-32 Min. ab 22-34	
ICE/TGV an/ab KL HBF nach FRANKFURT/MAIN		Min. an 34-35 Min. ab 35-37
	ANKUNFT aus	ABFAHRT nach
KUSEL	Min. 16-18	Min. 36-40
HOMBURG/SAAR	Min. 24	Min. 32-43
LAUTERTAL	Min. 24-26	Min. 34/35
PIRMASENS	Min. 26	Min. 35
ALSENZTAL	Min. 26	Min. 32-37
NEUSTADT/WSTR.	Min. 28	Min. 30-39

Eine Ankunft des Fernverkehrs in KL HBF um Min. 30/ Abfahrt 33 *aus beiden Richtungen* gewährt Anschlüsse aus/in alle(n) Richtungen. Dabei sind Fernverkehrszüge und Züge des Regionalverkehrs geringfügig anzupassen.

Das dies eine realistische Option ist beweist z.B. die Fahrplanlage des TGV 9568 am 18.06. bzw. 02. und 09.07.2011 mit Abfahrten Min. 32 und 34.

Die z.Zt. sehr differierenden Taktzeiten (aufgrund der Baustelle KL-NW) sind nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder auf kundenfreundlichere einheitliche Taktzeiten zu ändern.

Eine schnelle stündliche Anbindung zum Fernverkehrsknoten Mannheim HBF ist dringend nötig: Eine Fahrzeit von 40 Min. ist gegenüber der Fahrzeit der S-Bahn von 1:02 Stunden deutlich konkurrenzfähiger, ja sogar dem Auto überlegen.

In den 80-iger Jahren war ein Fernverkehrsstudentakt durch D-Züge gegeben, in den 90-iger Jahren durch einen abwechselnden IC/EC Takt Dresden(-Prag) und IR-Takt nach Stuttgart/Lindau.

Mittlerweile sind die Interregio-Züge (IR) abgeschafft und das Versprechen der Wiedereinführung eines ICE 2-Studentaktes nach Dresden ist nicht eingelöst.

Pläne die entstandenen Lücken im Fernverkehr durch schnelle RE-Züge Saarbrücken-Mannheim zu schließen sind zu begrüßen.

2. Schnellere Anbindung von Kaiserslautern und der Westpfalz an die Landeshauptstadt Mainz:
Die aktuelle Fahrzeit von Kaiserslautern-Zentrum nach Mainz-Zentrum beträgt 1:30 Stunden mit der Bahn, ca. 45 Min. mit dem Auto (A 63).
Es ist zu prüfen, ob mit Regionalexpreßzügen (RE) über Bad Kreuznach eine Fahrzeitverkürzung auf ca. 1 Stunde zu bewerkstelligen ist.
Alternativ könnte die ab 2014 wieder im Regelverkehr befahrene Zellertalbahn (Langmeil-Monsheim) genutzt werden und die dann geplanten RE nach Worms nach Mainz verlängert werden.
Die kürzeste Verbindung wäre über Marnheim-Kirchheimbolanden-Alzey. Hierzu müsste allerdings die im 2. Weltkrieg zerstörte Brücke bei Marnheim wieder aufgebaut werden.
3. Halt der z.Zt. durchfahrenden Nachtzüge in KL HBF.
Seit dem Wegfall der Nachtzugpaare nach/von Paris und München ist KL vom Nachtzugnetz abgeschnitten, nachdem nun wieder ein Nachtzug nach/von Paris über unsere Strecke verkehrt ist dies zu ändern.
4. Wiederinbetriebnahme des 2. Gleises Pirmasens Nord-Pirmasens HBF:
 - a) Wegfall der z.Zt. 10 Min.-Standzeiten aus Richtung Landau
 - b) Erleichterung der Einrichtung der Bedarfs-Haltepunkte Gelterswoog und Karlstal.
5. LKW-Shuttle zwischen Landau-Godramstein und Pirmasens-Nord:
Die unter 4. genannte Ausbaumaßnahme könnte mithelfen, einen LKW-Shuttle zu ermöglichen und so einen weiteren Ausbau der B 10 überflüssig machen. Denn die im Sommer 2011 für LKW eingerichtete Umleitungsstrecke über A 65/61/6/62 beweist: Nicht der PKW-Verkehr verstopft die B 10, sondern der LKW-Fernverkehr !!!
Die Verladeorte LD-Godramstein und PS-Nord gewährleisten direkte Autobahnanbindungen (A 65/B 10 bzw. A 62/ A 8) *außerhalb* der Stadtzentren.
Ein LKW-Shuttle per Bahn ist eine nachhaltige Investition in die Zukunft, ein weiterer Ausbau der B 10 ein Rückschritt in die verkehrspolitische Vergangenheit.

Regional:

1. Überprüfung der Angaben per Internetauskunft
Bsp. Haltestelle Pfaffplatz
Per Internetauskunft (www.bahn.de) werden Verbindungen zum HBF angegeben, die von Saar-Pfalz-Bus bedient werden. Soweit mir bekannt halten diese aber nur zum Aussteigen.
Damit ist entweder die Realität an den Auskunftsstand des Computers oder umgekehrt anzupassen. Generell ist zu prüfen, ob an allen Haltestellen an denen Saar-Pfalz-Busse zum Ausstieg halten auch ein Einstieg ermöglicht werden kann (häufigere Fahrtmöglichkeiten).
2. Veränderte Linienführung Linie 102 Betzenberg
Eine geänderte Linienführung erlaubt die Beibehaltung von Haltestellen in nur einer Fahrtrichtung. Die überzähligen Haltestelleneinrichtungen können kostengünstig an anderer Stelle weiterverwendet werden. Die Fahrzeiten sind kürzer:
Von der Barbarossastr. kommend über St. Quentin-Ring und Leibniz-und Hegelstr. zurück.
Vom Schulzentrum-Süd kommend umgekehrt über Leibniz-und Hegelstr. und St. Quentin-Ring zurück.

3. Schaffung von garantierten Anschlüssen (bei Verspätung < 5Min.)
 - a) Übergang 105/107(Innenstadt) auf 102 (Betzenberg) und umgekehrt, Haltestelle Polizeipräsidium
 - b) Übergang 114 (Uni) auf 103 (Dansenberg), bisher an Min. 20/50, ab 23/53, beim umgekehrten Weg ist genügend Umsteigezeit vorhanden: an Min. 00, ab Min. 19.
4. Die Planung eines neuen zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in der Stadtmitte ist konstruktiv zu begleiten.
5. Neuerrichtung Haltepunkt KL-Nord (s.a. Neue Kaiserslauterer Citybahn)

Zwischen dem ehemaligen Bahnhof KL-Nord und der Brücke (Mainzer Straße) läßt sich kostengünstig ein Haltepunkt errichten, der von zwei Seiten erreicht werden kann. Ein Übergang für Fußgänger kann nach dem Vorbild „Hp Galgenschanze“ erfolgen. Der Norden von KL ist nur über Busverbindungen angeschlossen. Von der Haltestelle „Max und Moritz“ benötigt der Bus mit Umsteigen 13 Minuten. Ein Halt in KL-Nord bewirkt eine Fahrzeit von wenigen Minuten zum HBF und somit eine schnelle Erreichbarkeit aller dort bestehenden Anschlüsse. In Richtung Enkenbach, Bad Münster, Bad Kreuznach, Bingen entfällt der Weg zum HBF, dieser Zeitvorteil wird mehr Bürger aus KL-Nord zum Umstieg auf die Bahn bewegen.
6. Haltepunkt Hohenecken: Auskunft DB: Auf unbestimmte Zeit verschoben. Hierzu weitere Recherchen bei DB und Stadt Kaiserslautern erforderlich.
7. Neuerrichtung Bedarfs- Haltepunkt Gelterswoog

Der Gelterswoog ist nur mit einer Fahrzeit von 22-24 Minuten ab Rathaus erreichbar. Ein Bedarfshalt ist mit den jetzt eingesetzten Desiro-Triebwagen technisch möglich. (Drucktaster für Bedarfshalte vorhanden). Der Gelterswoog wäre in ca. 10 Minuten vom HBF erreichbar.
8. Neuerrichtung Bedarfs- Haltepunkt Karlstal

Für Wanderer sind so Naturfreundehaus Finsterbrunnertal und Klug´sche Mühle, Karlstal besser zu erreichen.
9. Bei Inbetriebnahme der Bachbahn von/nach Weilerbach ist zu prüfen, ob eine durchgehende Linienführung über Weilerbach hinaus bis Mackenbach bzw. Ramstein-Miesenbach erhöhte Fahrgastzahlen bewirken kann.

Der Anschluss des Industriegebietes Nord ist mit Nachdruck zu verfolgen, besonders nachdem das Industriegebiet Ramstein bereits mit einem neuen Güteranschluss ausgestattet ist.
10. Eine Reaktivierung der Strecke Eiswoog-Enkenbach ist nach wie vor anzustreben. Dabei ist zu prüfen, ob eine Kreuzung der Züge Grünstadt-Hochspeyer mit Zügen Bingen-KL über Eselsfürth (und Gegenrichtung) in Enkenbach erfolgen kann (gegenseitiger Anschluss).
11. Einrichtung weiterer Haltepunkte:

Fischbach (KBS 672 zwischen Hochspeyer und Enkenbach)
Sambach (KBS 673 zwischen Otterbach und Katzweiler)

Neue Kaiserslauterer Citybahn

Wichtigste Zielsetzung einer grünen Verkehrspolitik ist die Vermeidung von Verkehr. Ist dieser z.B. berufsbedingt unvermeidbar, so ist insbesondere der individuelle Autoverkehr durch ökologisch sinnvollere Verkehrsarten zu ersetzen.

Die größten Arbeitgeber in Kaiserslautern sind:

u.a. die Firmen Adam Opel AG, Freudenberg & Co. KG, General Dynamics, Gebrüder Pfeiffer, Keiper GmbH & Co. KG etc.

Ihre Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu verbessern.

Hierzu könnte eine **Kaiserslauterer Citybahn** dienen, welche die wichtigsten Betriebe direkt erreicht.

Ast 1: HBF, General Dynamics, Gebr. Pfeiffer, Messeplatz, Mannheimer Strasse, KL-Nord, Hertelsbrunnenring/Keiper, KL-Eselsfürth (dort Übergang auf RE Bad Kreuznach).

Ast 2: HBF, General Dynamics, Gebr. Pfeiffer, Zoar Werkstätten, Jugendverkehrsschule/Bikeparcour, Volkspark/Eintracht-Sportpark, Warmfreibad/Soccer-Five-Arena, Licht-Luft/Kleingartenanlage, Kinder-Spess-Fabrik/Quack, Am Beilstein, ASK-Zentrale, Pfalz-Center.

Die bestehende Strecke zum US-Militärdepot ist noch vorhanden und könnte in einem städtischen Konversionskonzept genutzt werden. **Motto: Schwerter zu Pflugscharen**

Umwidmung der militärischen Strecke zu einer den Menschen dienenden Verbindung.

Dies gilt auch für den Streckenabschnitt südlich Mackenbach bis Einsiedlerhof.

Ast 3: HBF, Kennelgarten, Ausbesserungswerk, Vogelweh (P+R)/Busbahnhof Industriegebiet-West, Opel 1, Opel 2/Freudenberg, Einsiedlerhof.

Ast 4: HBF, (Historisches) Pfaffwerk (evtl. neuer Name), KL-West/Kammgarn, Fachhochschule, KL-Zentrum (Erreichbarkeit: Stadtgalerie, Rathaus, Pfalztheater, Altstadt, Schulen),
Richtungswechsel:
Gartenschau (jetzt: West), Kreuzhof (P+R), Otterbach/Lampertsmühle (P+R),
Erfenbach, Siegelbach (Anschlussgleis: Industriegebiet Nord- zu bestimmten Zeiten auch
Personenverkehr), Rodenbach, Weilerbach.

Optimal wäre eine jeweilige Verbindung der Äste 1+2 und 3+4.

Ast 1+2: Ab KL-Eselsfürth evtl. über Militärbrache hoch zum P+R Parkplatz Schweinsdell weiter über Industriegebiet Europahöhe/ Monte Mare zum Einkaufszentrum Pfalz-Center.

Ast 3+4: Ab Weilerbach (dort verlagerte Trassenführung wegen Neubaugebiet) über Mackenbach zum US-Medical-Center Weilerbach (wenn US-Armee dies befürwortet) nach Einsiedlerhof.

Sollten sicherheitsrelevante Argumente eine solche direkte Linienführung verhindern, ist eine Alternative über Miesenbach, Ramstein-Miesenbach, Landstuhl, Kindsbach, nach Einsiedlerhof denkbar.

Einige Halte können als Bedarfs-Haltepunkte eingerichtet werden.

Vorlage für KMV KV KL-Stadt 02.11.2011

Andreas Bossong

Verkehrspolitischer Sprecher