PFALZTRAM – Verkehrsmittel oder Mobilitätskonzept?

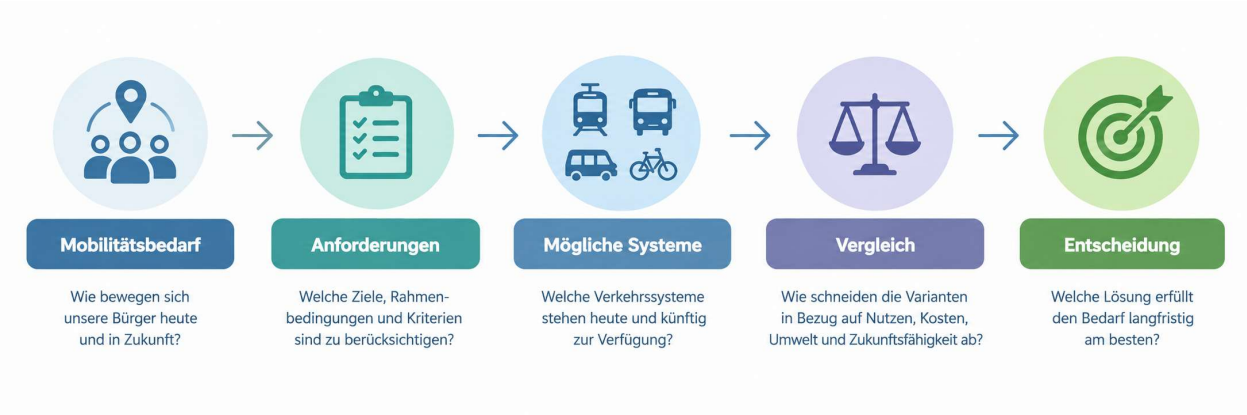
Mobilität neu denken

Gedanken und Fragen zu einem offenen, technologieorientierten Planungsansatz
für die Verkehranbindung von Neuhofen und Waldsee

25.9.2026, Manfred Goschler

Dieses Dokument versteht sich als persönlicher Diskussions- und Impulsbeitrag zur zukünftigen Mobilität in der Region. Es ist kein Gutachten und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Ziel dieses Dokuments ist nicht, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu bevorzugen oder abzulehnen. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie der tatsächliche Mobilitätsbedarf, die Anforderungen der Region und die verfügbaren bzw. absehbaren Lösungen systematisch zusammengeführt werden können.



1. Ausgangslage - Was ist bisher bekannt bzw. wurde bisher vorgestellt?

Seit mehr als einem halben Jahrhundert steht die Frage einer Straßenbahnanbindung für Neuhofen im Raum. Um den letzten Jahreswechsel war in den Medien zu lesen, dass eine Änderung des Bewertungsverfahrens zu einer Neubewertung und damit auch zur erneuten Aufnahme des Straßenbahnprojekts geführt hat.

Dass eine solche Neubewertung angesichts der damit verbundenen Fördermöglichkeiten Anlass gibt, ein Projekt wieder aufzugreifen, ist nachvollziehbar. Ebenso wichtig erscheint mir jedoch die Frage, ob bei einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung auch heute noch ergebnisoffen geprüft wird, welche Lösung für die zukünftige Mobilität und den verantwortungsvollen Einsatz öffentlicher Mittel am besten geeignet ist.

In den bisherigen Informationsveranstaltungen der rnv stand vor allem der Ausbau des Straßenbahnnetzes im Mittelpunkt. Für unseren regionalen Raum betrifft dies insbesondere die Südachse Rheingönheim–Neuhofen–Waldsee. Neuhofen hält hierfür bereits seit langer Zeit mögliche Trassen frei.

Dabei entstand bei mir der Eindruck, dass die Diskussion bislang weitgehend von der Frage ausging, wie eine Straßenbahn realisiert werden könnte – beispielsweise bei der Betrachtung möglicher Haltestellen – und weniger von der vorgelagerten Frage, welches Verkehrssystem den zukünftigen Mobilitätsbedarf am besten erfüllen kann.

Gerade in einer frühen Planungsphase erscheint mir diese Reihenfolge wichtig. Denn je weiter ein Projekt fortgeschritten ist, desto schwieriger und aufwendiger wird es, grundlegende Annahmen noch zu verändern.

Aus diesem Grund halte ich es für sinnvoll, bereits in der Planungsphase unterschiedliche Verkehrssysteme und deren mögliche Kombinationen zu betrachten – nicht nur für die südliche Anbindung des Straßenbahnnetzes, sondern auch im Hinblick auf die langfristige Integration in die bestehende Verkehrsinfrastruktur.

Dabei sollte nicht allein die heutige Situation betrachtet werden. Ein Infrastrukturprojekt, das Planung, Bau und Nutzung über viele Jahre prägen wird, sollte auch absehbare technologische und gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigen.

2. Bedarf und Anforderungen - Welche Mobilität brauchen wir in Waldsee und Neuhofen?

<u>Ausgangsfragen:</u>

Welche Probleme wollen wir eigentlich lösen – und welche Anforderungen muss die Lösung erfüllen?

Wie wurden beziehungsweise werden die entsprechenden Bedarfe quantitativ und qualitativ ermittelt?

Dabei geht es beispielsweise um folgende Fragen:

- Welche Verkehrsbeziehungen bestehen heute?
- Wie entwickeln sich Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehre?
- Welche Kapazitäten werden tatsächlich benötigt?
- Welche Anforderungen bestehen an Takt, Reisezeit und Erreichbarkeit?
- Wie verändert sich die Nachfrage im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf?
- Wie wichtig sind Flexibilität und eine möglichst wohnortnahe Erschließung?
- Welche Kosten entstehen für Investition, Betrieb, Instandhaltung und gegebenenfalls spätere Anpassungen?
- Wie anpassungsfähig ist das System bei veränderten Bedarfen?
- Welche Auswirkungen ergeben sich für Umwelt, Flächenverbrauch und Ortsentwicklung?

Gerade für Gemeinden wie Neuhofen und Waldsee stellt sich dabei die Frage, wie ein leistungsfähiger regionaler ÖPNV mit einer möglichst bedarfsgerechten Erschließung innerhalb der Gemeinden verbunden werden kann.

Eine hohe Transportkapazität auf einer Hauptachse kann dabei ebenso wichtig sein wie eine flexible Erschließung der Fläche. Deshalb sollte nicht nur das einzelne Verkehrsmittel betrachtet werden, sondern auch die Frage, wie verschiedene Systeme miteinander kombiniert werden können.

Aus meiner Sicht sollte somit nicht die Frage „Welche Straßenbahntrasse brauchen wir?“ am Anfang stehen, sondern zunächst:

„Welche Mobilität brauchen wir –und welches Verkehrssystem beziehungsweise welche Kombination von Systemen kann diesen Bedarf langfristig am besten erfüllen?“

3. Mögliche Lösungsansätze - Heute und in Zukunft

Für eine solche Betrachtung stehen bereits heute unterschiedliche Systeme zur Verfügung; weitere werden derzeit in Pilot- und Forschungsprojekten erprobt.

- Straßenbahn bzw. Light Rail
- moderne elektrische Bussysteme
- Bus-Rapid-Transit-Konzepte (BRT)
- On-Demand-Verkehre
- automatisierte bzw. perspektivisch autonome Kleinbusse und Shuttles
- Kombinationen verschiedener Verkehrssysteme
- Weiterentwicklung und Elektrifizierung bestehender Busangebote

Diese Systeme haben unterschiedliche Stärken und Schwächen. Eine Straßenbahn kann beispielsweise hohe Kapazitäten und eine leistungsfähige Verbindung auf stark nachgefragten Achsen bieten. Bussysteme können dagegen flexibler auf unterschiedliche Nachfrage reagieren und vorhandene Infrastruktur stärker nutzen. Entscheidend ist daher nicht, welches Verkehrsmittel

grundsätzlich besser ist, sondern welches System beziehungsweise welche Kombination von Systemen zu den konkreten Anforderungen der Region passt.

Besonders interessant wird die Betrachtung durch die technologische Entwicklung der vergangenen Jahre. Elektrifizierung, Digitalisierung, automatisierte Fahrfunktionen und neue Formen des On-Demand-Verkehrs erweitern die Möglichkeiten, Mobilität künftig flexibler zu organisieren.

Dabei geht es nicht darum, heute schon ein bestimmtes zukünftiges Verkehrsmittel zur bevorzugten Lösung zu erklären. Vielmehr sollte geprüft werden, welche dieser Entwicklungen innerhalb des langen Planungs- und Nutzungszeitraums der Pfalztram realistisch relevant werden können.

Gerade darin könnte eine Chance liegen: Nicht nur ein bestehendes Verkehrssystem zu erweitern, sondern die zukünftige Mobilität der Region von Anfang an technologieoffen zu betrachten.

4. Die Pfalztram im Vergleich – Was wurde bislang untersucht?

Für die Pfalztram stellen sich daraus insbesondere folgende Fragen:

- Welche Alternativen wurden bei der Pfalztram tatsächlich betrachtet?
- Welche wurden ausgeschlossen – und warum?
- Welche Kriterien wurden verwendet?
- Wurden neben unterschiedlichen Straßenbahnvarianten auch andere Verkehrssysteme als eigenständige Untersuchungsvarianten betrachtet?
- Welche Rolle spielt die Standardisierte Bewertung?
- Können alternative Untersuchungsvarianten ebenfalls bewertet werden?
- Wie werden langfristige technologische Entwicklungen berücksichtigt?

5. Was sagt die Fachwelt und welche Entwicklungen sind absehbar?

Welche Entwicklungen werden untersucht, welche Chancen und Grenzen werden gesehen und welche Technologien könnten innerhalb des langen Lebenszyklus einer neuen Verkehrsinfrastruktur relevant werden?

Internationale Untersuchungen weisen zugleich darauf hin, dass autonome Fahrzeuge leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nicht zwangsläufig ersetzen können oder sollten. Unter bestimmten Rahmenbedingungen können sie sogar zusätzlichen Verkehr erzeugen. Entscheidend scheint daher weniger die einzelne Technologie zu sein als deren Einbindung in ein insgesamt leistungsfähiges und integriertes Mobilitätssystem.

Für die Pfalztram stellt sich deshalb aus meiner Sicht eine grundsätzliche Frage:

Wie können heute verfügbare und absehbare technologische Entwicklungen bei einer Infrastrukturentscheidung berücksichtigt werden, deren Auswirkungen und Nutzungsdauer weit über die nächsten Jahre hinausreichen?

Siehe Anlage: Rechercheauszug von ausgewählte Studien, Forschungsprojekte und Entwicklungen zur zukünftigen Mobilität“

6. Mobilitätsinnovation als Chance für die Region und das Land

Kann ein großes Infrastrukturprojekt nicht mehr sein als die Erweiterung einer bestehenden Technologie – und zugleich eine Chance bieten, neue Mobilitätskonzepte in der Region zu erproben und weiterzuentwickeln?

Mögliche Ansatzpunkte sind beispielsweise:

- RABus und die Beteiligung der rnv
- autonome Fahrzeuge
- Digitalisierung
- neue elektrische Antriebssysteme
- regionale Unternehmen und Forschung
- mögliche Pilot- und Reallaborfunktion
- Chancen für Rheinland-Pfalz und die Metropolregion Rhein-Neckar

Dabei muss Innovation nicht zwangsläufig den Ersatz bestehender Systeme bedeuten. Sie kann bestehende und neue Systeme sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

7. Entscheidungsmodell für einen möglichst offenen Ansatz

Schritt 1: Mobilitätsbedarf und Anforderungen definieren

Schritt 2: Geeignete Verkehrssysteme identifizieren

Schritt 3: Technische und betriebliche Machbarkeit prüfen

Schritt 4: Varianten hinsichtlich Kosten, Nutzen, Umwelt und Zukunftsfähigkeit vergleichen

Schritt 5: Ergebnisse transparent machen und Bürger und Gemeinden einbeziehen

Schritt 6: Vorzugsvariante auf Grundlage des Variantenvergleichs bestimmen und deren Wirtschaftlichkeit nach den geltenden Verfahren bewerten

Schritt 7: Politische Entscheidung treffen

8. Schlussgedanken – Worum es eigentlich geht

Es geht nicht um Straßenbahn gegen Bus. Es geht auch nicht um Befürworter und Gegner.

Es geht darum, bei einer langfristigen und finanziell bedeutenden Infrastrukturentscheidung zunächst den tatsächlichen Mobilitätsbedarf zu verstehen und anschließend technologieoffen zu prüfen, welche Lösung diesen Anforderungen am besten entspricht.

Dabei sollten ökologische Verantwortung, wirtschaftliche Tragfähigkeit, gesellschaftliche Anforderungen und technologische Innovation zusammengeführt werden.

Vielleicht liegt gerade darin eine Chance für unsere Region: nicht nur bestehende Verkehrssysteme weiterzuentwickeln, sondern zugleich offen für neue Möglichkeiten der Mobilität zu sein.

Es geht um unsere Zukunft.

Wie wollen wir uns morgen bewegen – und wie entscheiden wir heute darüber?

