

## **Stellungnahme der Stadt Sulzburg zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2021 für den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)**

### **Überplanung des Regionalbusnetzes**

#### **1. Datengrundlage für die Stellungnahme**

Bei der Erstellung der Stellungnahme zur Fortschreibung des NVP wurden nachstehende Daten berücksichtigt, weil Bedarfsermittlungen eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung bilden:

- Ein- und Auspendlerdaten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg aus 2017
- Schülerpendlerdaten der Ernst-Leitz-Schule Sulzburg aus 2019
- Daten Shuttle-Verkehr der Firma HEKATRON aus 2019
- Daten Anrufsammeltaxis (AST) Sulzburg-Ballrechten-Dottingen-Heitersheim / Linie 7243
- Erfahrungswerte der „Arbeitsgruppe Fortschreibung Nahverkehrsplan ÖPNV 2021“, die aus Gemeinderäten, Verwaltungsmitarbeitern, Fahrgastbeiräten, dem Tourismus, Kultur- und Gewerbeverein und kundigen Bürgerinnen und Bürgern besteht.

#### **2. Vorschlag des Arbeitsentwurfs ZRF**

Nach dem Arbeitsentwurf soll Sulzburg lediglich mit der Linie 421 (Heitersheim-Dottingen-Sulzburg u. gegenläufig) **direkt** mit dem Bus verbunden werden. Für Fahrten Richtung Müllheim oder Staufen (Linie 420) ist künftig ein Umstieg in

Dottingen (Haltestelle Rathaus) vorgesehen. Für diese Linien ist ein Stundentakt vorgesehen.

### **3. Verbindung Laufen - Sulzburg**

**Seit mehr als 45 Jahren sind Sulzburg und Laufen mit St. Ilgen eine Gemeinde. Der Ortsteil Laufen mit St. Ilgen hat alleine ca. 1.000 Einwohner. Wichtig ist eine gute und direkte Verbindung von Sulzburg und Laufen mit St. Ilgen. Es gibt vielfältige historisch gewachsene Verknüpfungen zwischen den Ortsteilen, die in Familien, Vereinen, bei Veranstaltungen und vielem mehr gelebt werden und durch eine gute ÖPNV Verbindung zwischen den Ortsteilen getragen werden. Insbesondere für ältere MitbürgerInnen ohne Auto ist das direkte ÖPNV Angebot zwischen den Ortsteilen, ohne Umstieg sehr wichtig.**

**Sowohl die Betriebe in Sulzburg als auch in Laufen haben jeweils Kunden im anderen Ortsteil. Auch wenn dahinter keine hohen Umsatzzahlen stehen, Sulzburger kaufen in Laufen ein und umgekehrt, viele davon ohne Auto. Ohne eine direkte Verbindung würden einige Betriebe und möglicherweise die Gastronomie sicherlich Kunden verlieren.**

Für Fahrten nach Staufen oder Müllheim und umgekehrt müssten die ÖPNV-Nutzer aus Sulzburg kommend in Dottingen (Haltestelle Rathaus) auf die Linie 420 umsteigen. Diese Streckenführung mit einem Umsteigehindernis wird nicht als zweckmäßig angesehen, weil es zum einem künftig keine direkte Verbindung zum Ortsteil Laufen mehr geben würde und zum anderen die Nutzer Richtung Müllheim oder Staufen über den entfernungsweiteren (zumindest was die Richtung Müllheim angeht) Umsteigeort Dottingen umsteigen müssten. Bisher bestehen für die ÖPNV-Nutzer aus Sulzburg **direkte** Verbindungen sowohl Richtung Müllheim (Linie 261) als auch Richtung Staufen (Linie 113) und Heitersheim (Linie 261).

Konkret würde das nach dem Plan des ZRF bedeuten:

Der Bus von Laufen kommt zur Minute 39 in Dottingen/Rathaus an. Weiterfahrt nach Sulzburg zur Minute 20, d.h. **Umstiegszeit 41 Minuten**.

Ebenso verhält es sich, wenn man von Sulzburg nach Laufen oder Müllheim möchte: Ankunft Dottingen/Rathaus zur Minute 37, Abfahrt Richtung Laufen/Müllheim zur Minute 19, d.h. **Umstiegszeit 42 Minuten**.

Das bedeutet, dass der neue Nahverkehrsplan de facto keine Verbindung zwischen Sulzburg und Laufen und keine Busverbindung zwischen Sulzburg und Müllheim vorsieht (Müllheim/Stadt kann nur mit Umstieg in Heitersheim/Bahnhof und Müllheim/Bahnhof erreicht werden).

Im Übrigen fällt die Verbindung Sulzburg – Laufen in die Kategorie OTE der geplanten ‚Kriterien für ein Regionalbusnetz im NVP 2021‘, d.h. die Finanzierung würde der Stadt Sulzburg obliegen!

Unter Berücksichtigung der erhobenen Pendlerdaten des Statistischen Landesamtes und der übrigen Erkenntnisse auch aus der *Arbeitsgruppe Fortschreibung Nahverkehrsplan ÖPNV 2021*“, die aus Gemeinderäten, Verwaltungsmitarbeitern, Fahrgastbeiräten und kundigen Bürgerinnen und Bürgern besteht, bestehen neben den starken Pendlerverflechtungen Richtung Norden (u.a. Freiburg) auch ausgeprägte Pendlerverflechtungen Richtung Müllheim (Einpendler 99 / Auspendler 156).

Da nach den bisherigen Erfahrungen jede Umsteigeerschwerbnis i.d.R. eine Nutzerminderung von rd. 10% ergibt, muss ein anderer Streckenverlauf angedacht werden.

**Es wird daher vorgeschlagen:**

- **die Linie 420 (Müllheim – Staufen u. gegenläufig) über Laufen – Sulzburg bzw. Sulzburg - Dottingen u. umgekehrt zu führen. Somit bestünden weiterhin direkte Verbindungen zwischen Sulzburg u. Laufen sowie zwischen Sulzburg und Müllheim und Staufen. Außerdem kann mit einer direkten Anbindung des Ortsteils Laufen der Schülerverkehr mit eingebunden werden (auf Ziffer 8 wird verwiesen).**

**Die Linie 420 würde ferner nur bis zum Verkehrsamt Müllheim verlaufen. Aus hiesiger Sicht wird aber eine durchgehende Anbindung bis zum Bahnhof Müllheim als sinnvoll und notwendig angesehen. Mit einer**

**solchen Lösung wäre eine durchgehende Anbindung zur Bahn gegeben. Außerdem könnten etliche Arbeitnehmer aus Sulzburg, Laufen oder entlang der Strecke lebend ihre Arbeitsstellen im Müllheimer Industriegebiet West und Ost erreichen, ohne Umsteigen zu müssen.**

- **auch die Linie 421 von Sulzburg über Laufen, Ballrechten-Dottingen nach Heitersheim und zurück zu führen, um das Ziel einer guten ÖPNV Verknüpfung der Ortsteile zu erreichen.**
- **Sofern am Knotenpunkt Ballrechten-Dottingen umgestiegen werden muss, müsste dies ohne großen Zeitverlust gewährleistet sein.**

#### **4. Verbindung Sulzburg – Müllheim**

Auch die Verbindung von Sulzburg nach Müllheim, dem Mittelzentrum und Sitz des Gemeindeverwaltungsverbandes, ist durch die vorgeschlagene Lösung im Nahverkehrsplan 2021 mit den langen Umstiegszeiten in Ballrechten-Dottingen massiv verschlechtert.

Die Verbindung von Müllheim / Bahnhof über Sulzburg zum Heitersheimer Bahnhof ist mit einer notwendigen Fahrzeit von 52 Minuten äußerst unattraktiv.

Damit ist der im Entwurf des Nahverkehrsplans vom ZRF vorgesehene Anschluss des Zuges aus Freiburg mit Ankunftszeit zur 6. Minute nicht machbar: Die Züge am Bahnhof Heitersheim würden nicht erreicht.

ABER: Es kommen nicht nur zur Minute 06 Züge in Müllheim an. Der Regionalexpress (d.h. die schnellere Verbindung aus Freiburg) kommt alle 2 Stunden zur Minute 52 in Müllheim an. Jeweils eine Stunde versetzt gibt es einen passenden Zug aus Basel. Ein Stundentakt mit Anschluss in Heitersheim ließe sich somit problemlos umsetzen.

Ebenfalls denkbar wäre eine sogenannte ‚hinkende‘ Taktung: Abfahrten in Müllheim jeweils z.B. um 08:00, 09:15, 10:00, 11:15, 12:00 etc. würden in Heitersheim jeweils auch einen Zuganschluss bieten. Diese Variante biete zusätzlich den Vorteil, dass

die Fahrzeugumläufe optimiert werden können und die Fahrzeiten auch zu den aktuellen Schulschlusszeiten in Müllheim passen.

### **5. 30-Minutentakt zu den gängigen Pendlerzeiten**

Darüber hinaus wird angeregt, zu den gängigen Pendlerzeiten von 06:00 bis ca. 08:30 Uhr und 16:00 bis ca. 18:30 Uhr einen 30-Minutentakt einzuführen. Der Einsatz von Bussen im Stundentakt ist nicht für alle Pendler attraktiv. Außerdem ist nicht gewährleistet, ob überhaupt alle Nutzer mit einem Bus zu den Stoßzeiten transportiert werden können (Problem Überfüllung).

Die voll belegten Parkplätze am Bahnhof Heitersheim sind ein Beleg dafür, dass der Anteil des Individualverkehrs aus dem Sulzbachtalgebiet hoch ist und bedeutet im Umkehrschluss, dass attraktive Busanbindungen zum Bahnhof Heitersheim geschaffen werden müssen.

### **6. Abstimmung der Busanschlüsse an den Bahnhof Heitersheim mit den schnelleren Zügen (RE)**

Bei der künftigen Planung ist die Ausweitung des Zugangebotes, das ab Juni 2020 gelten wird, zu beachten. Der weitere Vorteil ist, dass der Bahnhof Heitersheim ein sogenannter Nullknoten ist (nahezu gleichzeitige Abfahrt / Ankunft der Züge aus Süd und Nord).

Unter Berücksichtigung der Pendlerdaten wird es als sinnvoll angesehen, beim Stundentakt die Busanschlüsse auf die (schnelleren) Regionalexpresse (RE) abzustimmen. Während der gängigen Pendlerzeiten mit der Einführung eines 30-Minutentaktes kann eine Abstimmung wechselseitig zu den RE und zur Regionalbahn (RB), die alle Haltepunkte anfährt, erfolgen.

### **7. Sicherstellung Anschlussgewährung am Bahnhof Heitersheim**

Zur Vernetzung der Verkehrssysteme gehört unter anderem eine zuverlässige Anschlussgewährung. Dies ist (zumindest bisher mit der Linie 261 – die die Bahnhöfe Heitersheim und Müllheim bedient) nicht immer der Fall. Selbst bei geringfügigen

Verspätungen der Bahn warten nicht immer die Busse, zumal die Fahrpläne nur geringe Pufferzeiten aufweisen.

Die Vorzugsvariante sieht für die Linie 420 und 421 in Dottingen/Rathaus (in Richtung Heitersheim – Dottingen – Laufen und Sulzburg – Dottingen – Staufen) Umstiegszeiten von 1 bzw. 2 Minuten vor – für einen Umstieg Bus zu Bus absolut nicht ausreichend.

Es sollte zudem beachtet werden, dass die Haltestelle in Dottingen nicht für Umstiegsverbindung konzipiert ist (Fahrgäste müssen die Fahrbahn queren).

Es wird angeregt, dass der ZRF für die künftigen Linien einen **Anforderungskatalog** aufstellt, der dann sowohl für den RVF als auch für die Konzessionsinhaber bindend wird. Eine dieser Anforderungen wäre, unter anderem die Fahrpläne so zu gestalten, dass zum einen bei der Erstellung der Fahrpläne ausreichende Wende- und Pufferzeiten berücksichtigt werden und zum anderen bei geringfügigen Zugverspätungen im 5-Minutenbereich eine Anschlussgewährung mit dem Bus gesichert werden muss. Bisher hat der RVF gegenüber den beteiligten Verkehrsunternehmen kein Weisungsrecht.

## **8. Besonderheit Firma HEKATRON und kleinere Betriebe**

Die Firma HEKATRON mit derzeit 920 Beschäftigten hat Maßnahmen eingeleitet, um seine Mitarbeiter\*innen zu gewinnen, den Arbeitsplatz möglichst umweltfreundlich anzufahren. So wird die Regio-Jahreskarte vom Unternehmen bezuschusst, weshalb die Landrätin 2010 an HEKATRON das Öko-Verkehrssiegel verlieh. Außerdem bietet die Firma HEKATRON aufgrund der (bisher) schlechten Anbindungen zum Bahnhof Heitersheim einen firmeneigenen Shuttleverkehr wie folgt an:

- Bahnhof Heitersheim – Sulzburg HEKATRON Mo. – Fr. um 07:30 und 08:10 Uhr
- Sulzburg HEKATRON – Bahnhof Heitersheim Mo. – Do. 16:15 Uhr und Fr. 15:15 Uhr

Die Tatsache, dass trotz der bestehenden Ringlinie 261 ein werkseigener Shuttleverkehr ein-gerichtet werden muss, belegt die Notwendigkeit, die Strecke vom

Bahnhof Heitersheim bis Sulzburg u. gegenläufig zumindest zu den gängigen Pendlerzeiten zu optimieren.

Im Hinblick auf den gewünschten 30-Minuten Takt wird auf Punkt 4 verwiesen.

Bei **kleineren Betrieben** in Sulzburg und Laufen wird die Abwerbung von Auszubildenden als Problem berichtet. Ursache war u.a. die ungenügende ÖPNV-Anbindung für auswärtige Auszubildende ohne eigenen Pkw. Die kleinen Betriebe wollen/müssen ausbilden und hätten erhebliche Nachteile, wenn die Auszubildenden im Betrieb fehlen würden, was wiederum auch Nachteile für die Stadt hätte.

Ähnliches gilt für anzuwerbende Mitarbeiter von außerhalb; besonders unter dem Aspekt fehlender Fachkräfte benötigen unsere kleineren Betriebe in diesem Wettbewerb Vorteile und keine Nachteile!

Unsere noch vorhandene gewerbliche und gastronomische Infrastruktur sollte nicht durch eine ÖPNV-Problematik zusätzlich belastet werden.

## **9. Schülerverkehr**

Der Entwurf des ZRF sieht keine Verbindung im Linienverkehr für Schüler aus Sulzburg zum Schulzentrum Müllheim vor – Schülerverkehr wird ausdrücklich nicht berücksichtigt. Dies ist aus mehreren Gesichtspunkten problematisch:

- Die überwiegende Mehrheit der ÖPNV Nutzer sind Schüler
- Keine der Schulen in Müllheim, Heitersheim und Staufen kann von Sulzburg zum aktuellen Schulbeginn mit dem ÖPNV erreicht werden, d.h. alle Schüler (75 % der derzeitigen Nutzer) müssen extra befördert werden.
- Die Flexibilität, welche eine getaktete Busverbindung bietet, ist für Schüler aus Sulzburg durch die Umstiegszeit von über 40 Minuten in Dottingen nutzlos.

Derzeit nutzen rd. 25 Schüler aus den Ortsteilen Laufen und St. Ilgen die Linie 261, um zur Ernst-Leitz-Schule zu gelangen (morgens um 07:45 Uhr Laufen – Sulzburg, mittags um 12:30 bzw. 13:15 Uhr zurück. Momentan fehlt ein Bus um 14:00 Uhr, der die übrigen Kinder nach der Kernzeitenbetreuung zurückfährt).

Hier wäre an eine Anbindung mit der geplanten Linie 420 oder mit einer Verlängerung der Linie 421 bis nach Laufen und zurück zu denken.

Ferner wird angeregt, die Schülerbeförderung mit dem Linienverkehr dort zu verbinden, wo es sinnvoll und zweckmäßig erscheint. So besuchen Sulzburger Schüler\*innen auch weiterführende Schulen in Heimersheim, Staufen, Bad Krozingen, Müllheim und Freiburg.

## **10. Alternative Bedienformen**

Aufgrund der ungünstigen Lage und der schmalen Straßenverbindungen nach St. Ilgen ist eine Bedienung mit einem Linienverkehr schwer möglich. Es wird daher angeregt, ein Anrufsammeltaxi mit dem benachbarten Betberg (Gemarkung Buggingen) einzurichten.

Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, zu den Tagesrandzeiten alternative Bedienformen anzubieten. Derzeit besteht laut Fahrplan ein Anrufsammeltaxi \* (Fahrplanlinie 7243), das teilweise von der Stadt finanziert wird.

Es wird vorgeschlagen, mit den umliegenden Kommunen und mit Unterstützung des ZRF eine gemeinsame Trägerschaft für die Errichtung alternativer Bedienformen zu gründen, um die Angebotsformen des ÖPNV für Regionen und Zeiten mit schwacher Fahrgastnachfrage weiter zu entwickeln und letztendlich anbieten zu können.

## **11. Touristische Besonderheiten**

Sulzburg weist einige touristische Attraktionen auf (Badestelle Sulzburg, Landesbergbaumuseum, Klosterkirche St. Cyriak sowie ehemalige Synagoge, die einzige nicht zerstörte Synagoge aus der Architekturschule Friedrich Weinbrenners in Bad Württemberg). Es ist daher wichtig, dass diese touristischen Besonderheiten auch per ÖPNV bzw. mit der Konuskarte einfach angefahren werden können.

In diesem Zusammenhang wäre es wünschenswert, wenn auch das Waldhotel Bad Sulzburg zumindest am Wochenende im Sommer angefahren würde, da dies ein beliebter Ausgangspunkt für Wandungen ist.



Wanderer und auch Radfahrer planen Touren in und um Sulzburg herum. Je nach Wetter- oder Konditionslage möchten die Gäste oftmals umplanen und dann dabei den ÖPNV nutzen um wieder zum Domiziel zurück zu kehren oder andere Ziele anzufahren.

Auch hier spielt die Konus-Karte eine ganz wichtige Rolle, die bei einem reduzierten ÖPNV-Angebot erheblich an Akzeptanz zum Nachteil der Gäste als auch der Gastgeber und Gemeinden verlieren würde. Geplant oder ungeplant ankommende Tagestouristen sind touristisch gesehen für Handel, Gastronomie, Gastgeber und Stadt sehr wichtig.

Von den Bussen sollte zur die Stärkung der touristischen Attraktivität eine begrenzte Anzahl von Fahrrädern, mindestens während der Saison, transportiert werden können.

Ganz generell ist seit einiger Zeit in der öffentlichen Diskussion rund ums Klima und Artensterben eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in aller Munde. Die in den "Kriterien für ein Regionalbusnetz " vorgelegten Argumente und Grundlagen beinhalten diese aktuellen Perspektiven offensichtlich nicht. Nicht nur die ökonomischen Aspekte und Grundlagen sollten Entscheidungskriterien für den Nahverkehrsplan sondern insbesondere auch Ökologische Aspekte sollten Entscheidungsrelevant für eine Stärkung des ÖPNV sein.

## **12. Blick in die Zukunft**

Um die vereinbarten Pariser Klimaziele zu erreichen muss der ÖPNV künftig attraktiv gestaltet werden (Klimawende bedeutet Verkehrswende). Hierzu gehört u.a., die einzelnen Verkehrssysteme von Bahn und Bus sowie alternativen Bedienformen gut zu vernetzen und Umsteigehindernisse zu minimieren. Außerdem sind sukzessive umweltfreundliche Busse (mit Hybridantrieb, E-Busse oder gar wasserstoffbetriebene Busse) per Anforderungskatalog ein-zusetzen.

Wichtig ist ferner der Einsatz von Echtzeitinformationen sowohl vor und während der Fahrt. Eine schnelle, aktuelle und umfassende Information schafft Akzeptanz der ÖPNV-Nutzer. Hierzu gehört u.a. die Errichtung von Anzeigetafeln (wie z.B. in

Ehrenkirchen) an wichtigen Knotenpunkten. Außerdem sind die Haltestellen barrierefrei auszubauen und Niederflurbusse einzusetzen.

Für die Linien (Will & SWEG), welche durch Sulzburg fahren, werden bereits seit mehreren Jahren ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt

### **Fazit:**

Der Entwurf des Nahverkehrsplan verschlechtert das ÖPNV Angebot in Sulzburg mit Laufen und St. Ilgen massiv im Vergleich zur bisherigen Ringleitung.

Bei der Konzeption der ‚Vorzugsvariante‘ liegt leider ausschließlich ein Augenmerk auf eventuelle Anschlüsse auf die Rheintalbahn. Alle anderen Verkehrswege der Bevölkerung (Fahrten zur Arbeit in umliegende Orte, Schülerverkehr, Fahrten zum Arzt oder Krankenhaus, Einkaufsfahrten, Verbindungen zu den Teilorten) finden ebenso wenig Beachtung wie etablierte und von den Fahrgästen gut angenommene Verbindungen.

Den Bedürfnissen der überwiegenden Mehrheit der Fahrgäste – den Schüler – wird explizit keine Beachtung geschenkt, ebenso wenig den Fahrgästen, die auf Verbindungen in benachbarte Ort angewiesen sind (sofern diese nicht zufällig auf der Verbindungsachse zu einem Bahnhof liegen).

Zudem finden sich in der Konzeption der ‚Vorzugsvariante‘ zahlreiche Detail-Mängel, die auf wenig Ortskenntnis der Planer schließen lassen. Eindrücklichstes Beispiel: Am Bahnhof Heiterheim treffen sich 6 Buslinien gleichzeitig mit einer Wartezeit von 9 Minuten. Jeder der schon einmal am Bahnhof Heiterheim war kann sich sicherlich leicht ausmalen, was passiert, wenn dieser von 6 Bussen gleichzeitig angefahren wird.

Es ist unverständlich, warum bestehende und bewährte Konzepte in der ‚Vorzugsvariante‘ keinerlei Beachtung finden. Sicherlich gibt es Verbesserungspotential bei den bestehenden Linien – die Grundkonzeption hat sich aber über Jahrzehnte bewährt.

Mit den Mitteln, welche für die Umsetzung der ‚Vorzugsvariante‘ gebraucht werden, könnte auch problemlos der Takt auf den bestehenden Linien verdichtet werden. Dadurch würde ein Großteil der heute auftretenden Probleme aus der Welt geschafft – ohne dabei Sulzburg von Laufen und Müllheim zu trennen – Auch Schüler kämen weiterhin zeitnah zu Unterricht und wieder nach Hause.