

Entwurf

Stellungnahme zum überarbeiteten Entwurf des Nahverkehrsplans 2021 des ZRF

Vorbemerkung

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (BW) verlangt von den Aufgabenträgern (Stadt- o. Landkreis) des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs einen Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP ist kein Fahrplan. Er ist ein Rahmenplan, den insbesondere die Genehmigungsbehörde zu beachten hat und der von den Verkehrsunternehmen, die die Verkehre wahrnehmen, zu berücksichtigen ist.

Sachstand

Im Zuge der Fortschreibung des NVP 2021 wurden im Herbst 2019 alle Gemeinden im Bereich des Regio-Verbundes Freiburg (RVF) um eine Stellungnahme im sogenannten vorgezogenen Beteiligungsverfahren gebeten. Die Stadtverwaltung Sulzburg, der Gemeinderat und eine Arbeitsgruppe hatten sich mit dem ersten Entwurf beschäftigt und einen Vorabentwurf einer Stellungnahme erarbeitet. Dieser Entwurf wurde auf der Webseite der Stadt Sulzburg veröffentlicht mit der Gelegenheit, Anregungen mitzuteilen. Außerdem fand am 02. Oktober 2019 eine Bürgerbesprechung statt. Diese Vorgehensweise unter Einbindung einer Bürgerbeteiligung wurde u.a. von der Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz (AGUS) Markgräflerland als vorbildlich gelobt. Alle gesammelten Ergebnisse wurden in der überarbeiteten, gut begründeten und ausführlichen Stellungnahme aufgenommen und am xx vom Gemeinderat mitgetragen und anschließend dem Zweckverband Regio Nahverkehr Freiburg (ZRF) vorgelegt; um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Stellungnahme verwiesen.

Überarbeiteter Entwurf hinsichtlich der künftigen Linie 460 (Müllheim-Staufen) ungeeignet / Schlechterstellung statt Besserstellung

Zwischenzeitlich hat der ZRF einen überarbeiteten Entwurf zum NVP 2021 erstellt. Dieser Entwurf ist hinsichtlich der Linie 460 ungeeignet, eine relevante Verkehrswende herbeizuführen. Insbesondere die Vermischung von Linienverkehr mit der Schüler- und Ausbildungsbeförderung ist nach den derzeitigen Liniensteckbriefen vollkommen unattraktiv und somit inakzeptabel aus folgenden Gründen:

Fahrtenangebot:

8 Fahrtenpaare (FP) **nur an Schultagen**

Unter Beachtung des aufgeführten Bedienzeitraumes weist diese Linie den Charakter einer Schülerbeförderungslinie auf, zumal Staufen Süd das dortige Kreisgymnasium ist. Um das Staufener Zentrum oder den eigentlichen Bahnhof zu erreichen, muss noch eine Fußstrecke zurückgelegt werden oder man wechselt auf die Münstertalbahn, falls eine Anschlussmöglichkeit gegeben ist. Außerdem weist der Streckenverlauf Umwege (über Wettelbrunn) auf, der insbesondere für Berufspendler unattraktiv ist

Der Ortsteil Laufen ist mit diesem Entwurf völlig abgehängt, weil es künftig keinen täglichen Linienverkehr mehr geben soll.

Wie bereits in der ersten Stellungnahme ausgeführt bestehen unter Berücksichtigung der erhobenen Pendlerdaten des Statistischen Landesamtes und der übrigen Erkenntnisse ausgeprägte Pendlerverpflichtungen sowohl Richtung Müllheim als auch Richtung Staufen. So weist alleine der Ortsteil Laufen xx Arbeitnehmer auf, die auswärts tätig sind.

Unverständlich ist, dass sich die Verfasser des überarbeiteten Anhörungsentwurfs nicht substantiell mit der fundierten und mit zahlreichen Daten und Fakten belegten Sulzburger Stellungnahme auseinandergesetzt haben hinsichtlich der geplanten Linie 460.

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. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf Ziffer 11 der ersten Stellungnahme verwiesen

Alternative Bedienformen bleiben unberücksichtigt

Unverständlich ist außerdem, dass nicht einmal auf den Einsatz alternativer Bedienformen in Zeiten mit geringem Fahrgastaufkommen (sogenannten Tagesrandzeiten) eingegangen wurde, die insbesondere für die Ortsteile relevant sind.

Fazit mit Erläuterungen:

Linie 460

Der überarbeitete Entwurf stellt hinsichtlich der sogenannten Erschließungslinie Müllheim-Sulzburg-Staufen zum einen gegenüber den jetzigen busbezogenen ÖPNV-Angeboten und zum anderen gegenüber dem ersten Entwurf eine wesentliche Schlechterstellung dar. Diese Linie wird unter Beachtung des Bedienzeitraums letztendlich zu einer Schülerbeförderungslinie degradiert.

Der überarbeitete Entwurf hat zur Folge, dass der Ortsteil Laufen abgehängt wird, weil künftig kein täglicher Linienverkehr (soll ja nur an **Schultagen** gefahren werden) mehr angeboten wird.

Linie 620

Diese Linie weist nunmehr Verbesserungen auf mit 19 FP Mo-Fr, 18 FP Sa und 17 FP So.

Da zu den gängigen Pendlerzeiten (06:00 bis ca. 09:00 Uhr und 16:00 bis ca. 18:30 Uhr) kein 30 Minutentakt angeboten werden kann, wird angeregt, in diesen Zeiten Gelenkbusse einzusetzen, um mögliche Überfüllungen zu vermeiden. Dies sollte unter „sonstige Anforderungen“ im Liniensteckbrief aufgeführt werden.

Die Ausführungen im Liniensteckbrief, Mo-Fr abends sowie an Wochenenden den Einsatz eines kleineren Fahrzeuges einzusetzen, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist, sehe ich als problematisch an, weil eine garantierte Mitnahme aller Fahrgäste letztendlich nicht sichergestellt ist. Hier wäre es m.E. zweckmäßiger und sinnvoller, zu den Tagesrandzeiten alternative Bedienformen in Betracht zu ziehen.

Forderungen

- Die geplante Linie 460 ist von Montag bis Freitag von 06:00 bis 20:00 Uhr im Stundentakt zu befahren mit gesicherten Anschlussmöglichkeiten für die Linie 620 sowie zu den Zuganschlüssen an den Bahnhöfen Staufen und Müllheim.
- Samstags und an Sonn- und Feiertagen kann die Anzahl der Fahrtenpaare an den zu erwartenden Bedarf (kann u.U. in Form einer Umfrage oder sonstigen Datenerhebung erfolgen) angepasst und entsprechend minimiert werden.
- Zu den Tagesrandzeiten (ab 20:00 Uhr) und ggfs. an Sonn- und Feiertagen ist der Einsatz von alternativen Bedienformen zu prüfen.

Zielsetzungen des Landes Baden-Württemberg

Die Zielsetzung des Landes BW im integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs signifikant zu erhöhen, am besten zu verdoppeln. Dieses Ziel ist ambitioniert, doch unser Nachbarland Schweiz zeigt, dass es durchaus erreichbar ist. Nach dem Leitbild des Landes BW wird ein Mindeststandard eines 1-Studentaktes von 5 bis 24 Uhr angestrebt.

Finanzierung des ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot wird durch die Fördermittel nach § 15 ÖPNVG, die erzielten Fahrgeldeinnahmen, Tarifizuschüsse der Aufgabenträger, Zuzahlungen der Kommunen und des Landkreises für einzelne Verkehrsleistungen wie z.B. des Schülerverkehrs finanziert.

Mit der Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung in Baden-Württemberg seit dem 01. Januar 2018 werden die Fördermittel nach der alten Vorschrift des § 45a PBefG (jetzt nach § 15 ÖPNVG) nicht mehr an die Verkehrsunternehmen überwiesen, sondern direkt an die Stadt- und Landkreise. Die neue gesetzliche Regelung löst die bisherige Finanzierungspraxis im ÖPNV ab und ordnet diese grundlegend neu. Mit dieser Reform sollte eigentlich der ÖPNV u.a. flächendeckend optimiert und weiter ausgebaut werden.

Die Reform hat mehrere Stufen, wobei bis Ende 2020 der Status quo erhalten geblieben ist. Das Land überweist 200 Mio. Euro an die Stadt- und Landkreise. Bis 2023 soll der Betrag stufenweise auf 250 Mio. Euro angehoben werden. Nach welchen Kriterien die Zuschüsse ab 2021 verteilt werden sollen, wird sich mutmaßlich nach den im Fahrplan bzw. Nahverkehrsplan (NVP) veröffentlichten Leistungen richten, wobei die Auffassungen der Kreise variieren. Für die Jahre 2018 bis 2020 hat der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald jährlich knapp 5 Millionen € vom Land erhalten.

M.E. sind die vorgesehenen Verschlechterungen hinsichtlich der Linie Müllheim-Sulzburg-Staufen den BürgernInnen schwer vermittelbar, weil die Landesregierung eine Verbesserung und insbesondere eine Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum proklamiert hat (integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept, ÖPNV-Finanzreform, Leitbild des Landes: Mindeststandard eines 1-Studentaktes von 5 bis 24 Uhr).

Darüber hinaus ist der überarbeitete Entwurf nicht schlüssig, weil es im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald Kommunen mit rd. 1.000 Einwohnern gibt, die über eine Basisverbindung angeschlossen sind.

Es wird deshalb empfohlen, eine entsprechende Resolution zu verfassen und an die Mitglieder des Kreistages und des ZRF, die MdL u. KandidatenInnen sowie an das Landesverkehrsministerium zu richten.

Abschließend rege ich an, mit den Kommunen des GVV (oder des Markgräflerlandes?) geeignete Erkundigungen einzuholen, ob es langfristig gesehen zweckmäßig ist,

- eine gemeinsame Trägerschaft für die Errichtung alternativer Bedienformen zu gründen und
- einen gemeinsamen Verkehrsbetrieb * zu gründen.

Aufgrund der Komplexität geht diese Stellungnahme nicht auf die Besonderheiten der sogenannten Eigenwirtschaftlichkeit ein. Nach meiner Ansicht sollte auf Kreisebene zumindest eine Vergleichsberechnung ermittelt werden, mit welcher Bewirtschaftungsart (eigen- oder gemeinwirtschaftlich) sich das Ziel der Landesregierung, den ÖPNV signifikant zu erhöhen, am optimalsten erreichen lässt.

Stellungnahme vom 26.01.2021

Verfasser:

Bruno Bartsch
Schillerstraße 41
79379 Müllheim
07631-13459
E-Mail: bartsch-muellheim@t-online.de

*Bad Krozingen und Breisach haben eigene Verkehrsbetriebe und gehören dem RVF an u. haben somit auch ein Mitspracherecht