

Stellungnahme Stadt Sulzburg

zur 2. Offenlage Nahverkehrsplan ÖPNV 2021-2026

A) Vorbemerkung

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.

Alle gesammelten Ergebnisse wurden in der überarbeiteten, gut begründeten und ausführlichen Stellungnahme aufgenommen und vom Gemeinderat mitgetragen und anschließend dem Zweckverband Regio Nahverkehr Freiburg (ZRF) vorgelegt.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Stellungnahme verwiesen.

B) Linie 620: Sulzburg - Heitersheim

Die Linie 620 ist im Nahverkehrsplanentwurf als Basisverbindung (Stundentakt 6 Uhr - 24 Uhr) vom Kernort Sulzburg über Ballrechten-Dottingen zum Bahnhof Heitersheim ausgestaltet.

Der Bus kommt nach dem Plan zu dem Zeitpunkt am Bahnhof Heitersheim an, indem gleichzeitig ein Zug aus Süden und aus Norden erreicht werden kann („Null-Punkt“).

Dies ist für den Kernort Sulzburg eine deutliche Verbesserung im Hinblick auf die Anbindung an den Bahnhof Heitersheim.

Verkürzung bzw. Verlängerung der Linie in Sulzburg

30 Eine Verlängerung vormittags und am Spätnachmittag bis nach Bad
31 Sulzburg/Waldhotel wäre für Ausflügler/Wanderer (Käbelescheuer)
32 interessant. (zumindest an Sonn- und Feiertagen)

33 Nicht alle Fahrten müssen zwangsweise bis zur Ernst-Leitz-Schule gehen,
34 diese könnten sich an den Schulstunden orientieren (Vorteil: Einsparung
35 Fahrweg und Zeit).

36 Zu prüfen wäre, ob es evtl. Sinn macht die Linie in den Gewerbepark Breisgau
37 alternierend/ergänzend zur Linie 610 zu verlängern.

38

39

40 **C) Linie 460: Müllheim-Staufen**

41 Der vom ZRF überarbeitete Entwurf zum NVP 2021 ist hinsichtlich der Linie 460
42 (Erschließungslinie) ungeeignet, eine relevante Verkehrswende herbeizuführen.
43 Insbesondere die Vermischung von Linienverkehr mit der Schüler- und
44 Ausbildungsbeförderung ist nach den derzeitigen Liniensteckbriefen vollkommen
45 unattraktiv und somit inakzeptabel aus folgenden Gründen:

46 Unter Beachtung des aufgeführten Bedienzeitraumes weist diese Linie den
47 Charakter einer Schülerbeförderungslinie (nur noch 8 Fahrtenpaare nur an
48 Schultagen) auf, statt wie noch im 1. Anhörungsentwurf eine Vernetzungslinie mit
49 ca.12 Fahrten auch Wochenende.

50 Zwar ist eine Innerortsverbindung zwischen Laufen und dem Kernort Sulzburg
51 hergestellt, allerdings deckt sich diese Verbindung mit dem Angebot der
52 Schülerverbindung, der auch schon im 1. Anhörungsentwurf vorhanden war.

53 Um das Staufener Zentrum oder den eigentlichen Bahnhof zu erreichen, muss noch
54 eine Fußstrecke zurückgelegt werden oder man wechselt auf die Münstertalbahn,
55 falls eine Anschlussmöglichkeit gegeben ist. Außerdem weist der Streckenverlauf
56 Umwege (über Wettelbrunn und Ballrechten) auf, der insbesondere für Berufspendler
57 unattraktiv ist.

58 Der Ortsteil Laufen ist mit diesem Entwurf völlig abgehängt, weil es künftig keinen
59 täglichen Linienverkehr mehr geben soll (auch alle anderen Orte entlang dieser Linie
60 sind davon betroffen).

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

66 Sulzburg weist einige touristische Attraktionen auf (Badestelle Sulzburg,
67 Landesbergbaumuseum, Klosterkirche St. Cyriak sowie ehemalige Synagoge, die
68 einzige nicht zerstörte Synagoge aus der Architekturschule Friedrich Weinbrenners in
69 Bad Württemberg). Es ist daher wichtig, dass diese touristischen Besonderheiten
70 auch per ÖPNV bzw. mit der Konuskarte einfach angefahren werden können. Wegen
71 der weiteren Einzelheiten wird auf Ziffer 11 der ersten Stellungnahme verwiesen

72 Unverständlich ist außerdem, dass nicht einmal auf den Einsatz alternativer
73 Bedienformen in Zeiten mit geringem Fahrgastaufkommen (sogenannten
74 Tagesrandzeiten) eingegangen wurde, die insbesondere für die Ortsteile relevant
75 sind (z.B. Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi).

76

77 **2) Forderungen zur Linie 460 – Staufen-Müllheim**

78

79 **a) Basisverbindung mit Innerortsanschluss**

80 Aufgabe des Landkreises ist es, für eigenständige politische
81 Gemeinden eine Basisverbindung zum Bahnhof herzustellen, wie
82 das für den Kernort Sulzburg der Fall ist.

83 Der Ortsteil Laufen hat ca. 1.000 Einwohner, was im Hinblick auf die
84 Anzahl der Einwohner vergleichbar den eigenständigen Orten
85 Horben oder Heuweiler ist, die eine eigene Basisverbindung
86 eingeräumt bekommen haben.

87 Daher sollten auch alle Teilorte im Landkreis mit einer
88 Einwohnergröße ab ca. 1.000 Einwohnern eine eigene
89 Basisverbindung bekommen, damit es keinen Nachteil darstellt,
90 Teilort zu sein.

91 Darüber hinaus ist die Trasse Müllheim – Staufen auch für Schüler,
92 Berufstätige, Touristen und alle Anwohner (entlang der Trasse leben
93 ca. 5.000 Einwohner) eine sehr wichtige Infrastruktur.

94 In dem Zuge muss auch eine Innerortsverbindung zwischen
95 Sulzburg und Laufen hergestellt werden.

96 Es wurde daher bereits seitens des BM Sprengels Markgräflerland
97 eine entsprechende Resolution verfasst und an die Mitglieder des
98 Kreistages und des ZRF, die MdL u. KandidatenInnen sowie an das
99 Landesverkehrsministerium gerichtet.

100 Auch am Abend sollte es noch Verbindungsmöglichkeiten von
101 Müllheim nach Staufen und umgekehrt geben, Idealerweise zu
102 Zeiten, dass z.B. Veranstaltungen oder Kurse der VHS auch ohne
103 Auto besucht werden können

104

105 **b) Vernetzungslinie mit Haltestelle Fa. Hekatron / Kreisel Sulzburg**

106 Alternativ bietet eine Vernetzungsverbindung (wie im 1.
107 Anhörungsentwurf) mit ca. 12 Fahrten täglich auch an
108 Wochenenden und Feiertagen für den Teilort Laufen eine deutlich
109 bessere Anbindung als die Erschließungslinie (im 2.
110 Anhörungsentwurf) mit lediglich ca. 8 Fahrten an Schultagen
111 Richtung Müllheim und Staufen.

112 Der Anschluss nach Heitersheim ist mit Umstieg in Ballrechten-
113 Dottingen zu erreichen. Hier gilt es, die Umstiegszeiten so gering
114 wie möglich zu halten.

115 Ein zentrales Anliegen ist, dass die Linie 460 auch eine Haltestelle
116 bei der Fa. HEKATRON anfährt und beim Kreisel Sulzburg wieder
117 Richtung Laufen weiterfährt, um den Zeitverlust so gering wie
118 möglich zu halten und eine zusätzliche Innerortsverbindung (zur
119 Schülerbeförderung) herzustellen.

120 Die Fa HEKATRON ist mit fast 1.000 Mitarbeiterinnen und
121 Mitarbeitern einer der größten und wichtigsten Arbeitgeber in der

122 Region. Der weit überwiegende Anteil der Beschäftigten wohnt nicht
123 Vor-Ort und pendelt.

124 Da Sulzburg die Innerortsverbindung auf der Linie 460 verlieren
125 würde, sollte der Halt bei der Fa. HEKATRON auch durch etwaige
126 Einsparungen von Haltestellen entlang der Strecke bei den
127 sonstigen Kommunen mitgetragen werden, da diese von dieser
128 Regelung durch die höhere Taktung sehr profitieren.

129

130 **c) Kompromisslösung:**

131 Im Hinblick auf die optimale Verwendung von Steuermitteln sollte
132 überdacht werden, ob nicht auch eine Kompromisslösung zwischen
133 Vernetzungs-, Basis- und Erschließungsverbindung auf einer Linie
134 möglich ist.

135 Das Land würde dann die seltener getaktete "Verbindungsline
136 Kandern - Staufen" und evtl. auch noch die Linie 642, Müllheim -
137 Kandern übernehmen, da diese auch über die Kreisgrenze hinaus
138 geht und unser Kreis dafür die über die als "Vernetzungslinie"
139 geltenden hinausgehenden Fahrten auf der Linie 460 bezahlt.

140 Die ursprüngliche "Vernetzungslinie" könnte um einige Fahrten
141 reduziert angeboten (zu 50 % oder auch nur zu 33%) werden.

142 Die Streckenführung wäre dann von Staufen nach Kandern und
143 umgekehrt mit Haltestelle beim Bahnhof Müllheim.

144 Die übrigen Fahrten sollten als Erschließungs-, oder besser noch,
145 als Vernetzungslinie zwischen Staufen und Bahnhof Müllheim
146 eingestuft werden. Diesen Fahrten müsste über Sulzburg und am
147 Wochenende gefahren werden.

148

149

150 **D) Allgemeine Forderungen**

151

152 **1. Keine Verschlechterungen zum jetzigen Angebot**

153 Es darf keine Verschlechterung der ÖPNV Verbindungen Straße gegenüber
154 dem bisherigen Nahverkehrsplan geben.

155 Diese Verschlechterung bei der Linie 460 widerspricht dem Ziel der
156 Landesregierung eine Verbesserung und insbesondere eine **Optimierung** des
157 ÖPNV im ländlichen Raum zu erreichen (integrierten Energie- und
158 Klimaschutzkonzept, ÖPNV-Finanzreform, Leitbild des Landes:
159 Mindeststandard eines 1-Studentaktes von 5 bis 24 Uhr).

160

161 **2. Gute Anschlussverbindungen, variable Busgrößen, Bedarfshaltestellen**

162 Alle Anschlüsse an die Deutsche Bahn und Umstiege – insbesondere in
163 Ballrechten-Dottingen, sollten ohne lange Wartezeiten und bei Verspätungen
164 durch ausreichende Wartezeiten gewährleistet werden.

165 Bei schwacher Auslastung ist eine Bedienung mit Kleinbussen sinnvoll.
166 Umgekehrt sollten bei hoher Auslastung Gelenkbusse eingesetzt werden.

167 Zusätzliche (Bedarfs-)Haltestellen könnten die Attraktivität nochmals steigern.
168 (z.B. in Sulzburg: Campingplatz Sulzbachtal, Abzw. Betberg Ballrechten-
169 Dottingen: Edeka-Markt, Gewerbegebiet, Ballrechten Ost an Wendeschleife
170 Heitersheim: Einkaufszentrum B3, Gewerbegebiet)

171

172 **3. Land soll ÖPNV hinreichend alimentieren**

173 Landkreis soll die bisherige Finanzierung des gesamten ÖPNV im Kreisgebiet
174 transparenter darstellen. Auch wenn die Zuschüsse vom Land bisher teilweise
175 direkt an die Busunternehmen geflossen sind und dies im Einzelfall nicht
176 offengelegt werden kann, müsste vom Land der Gesamtwert der bisher für
177 das Kreisgebiet angefallenen Zahlungen an die Busunternehmen angefordert
178 und dann entsprechend dargestellt werden können.

179 Das Land sollte den ÖPNV Straße so ausreichend mit Zuschüssen ausstatten,
180 dass diese Kriterien erfüllt werden können.

181 Das ÖPNV-Angebot wird durch die Fördermittel nach § 15 ÖPNVG, die
182 erzielten Fahrgeldeinnahmen, Tarifzuschüsse der Aufgabenträger,

183 Zuzahlungen der Kommunen und des Landkreises für einzelne
184 Verkehrsleistungen wie z.B. des Schülerverkehrs finanziert.

185

186

187 Im Übrigen wird auf die Ausführungen im 1. Anhörungsentwurf verwiesen.