

AGUS Markgräflerland e. V.

Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz

agusmgl.org

Seit 1975 für Sie, für uns, die UnsWelt aktiv!



c/o Jürgen Hauke, Niederweiler, Brunnengasse 5, 0162-620520457

Dr. Nils Höck, Kernstadt, Badstr. 10 B, 0179-4472028

79379 Müllheim

18./21. Februar 2021

Nahverkehrsplan 2021 Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Offenlage-Entwurf, AGUS-Stellungnahme vom 12. Februar: Ergänzung

Die AGUS unterstützt grundsätzlich die Forderungen des Bürgermeistersprengels:

- 1. Verschlechterungsverbot - Mindestens gleicher Standard wie bislang!**
- 2. Alle Gemeinden mit über 1.000 Einwohner:innen an den ÖPNV anbinden!**
 - Also nicht nur die jeweiligen Zentralorte („Kernstädte“), sondern auch die Teilorte, welche eine entsprechende Anzahl von Bewohner:innen vorweisen.

Methodisch können wir die Durchführung der Schritte zur Einführung eines gegenüber der Vergangenheit verbesserten NVP 2021 nicht nachvollziehen:

Seitens der Ersteller des zur Offenlage vorbereiteten Plan-Entwurfs werden einzelne Linienführungen vorgestellt, dabei aber viele schon im Vorfeld von den Gemeinden vorgebrachten Einzelaspekte ignoriert bzw. noch nicht einmal erwähnt - dies ist weder guter Stil noch der Zusammenarbeit zuträglich.

Selbst „nicht erfüllbare“ Forderungen hätten zumindest erwähnt gehört bzw. es hätte dargestellt werden müssen, mit welchen finanziellen Zusatzleistungen u. U. solche Forderungen in das vorgestellte Grundversorgungsnetz eingebunden werden könnten; beides ist unterblieben.

Die zur Offenlage vorgeschlagenen Linien sind nur ungenau komplett beschrieben; es fehlen u. a. konkrete Angaben zu:

- Wann fährt der erste Bus am Tag, wann der letzte?
- Wie genau sollen die Unterschiede sein zwischen den Wochenendtagen und den Wochentagen Mo-Fr?
- Wie soll der ÖPNV mit dem Schulbusverkehr verquickt werden?
Wie wird diese Verquickung finanziell im Bezug auf Zuschüsse des Landes, des Kreise und der Kommunen aufgelöst?
- Wie viel Zeitreserve wurden für die Umsteigezeiten an den Übergängen Bus zu (S-) Bahn jeweils eingeplant?
- Wurden die Umlaufzeiten der vorgeschlagenen Buslinien mit Bezug auf den vorgesehenen 1-Std-Takt durchgerechnet?

Tatsächlich haben wir den Eindruck, dass sich die konkrete ÖPNV-Fahrplangestaltung an zwei „**obligatorischen Aspekten**“ („**Zwangsforderungen**“) orientieren muss:

1. **Relevante Pendler-/Alltags-Fahrgastströme:** Sie geben die Fahrtrichtungen und Routen inklusive der anzubindenden Umsteigemöglichkeiten vor; in diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, dass wir eine klare Trennung zwischen ÖPNV- und Schulbuslinien sehen (ähnlich wie in den USA praktiziert), aber (im Gegensatz zu USA) mit einer Erlaubnis, auch Schüler:innen via „normalem“ ÖPNV transportieren zu dürfen - sofern die jeweiligen Buskapazitäten dies zulassen.
2. **Umlaufzeiten für die Busrouten inklusive Wartezeiten:** Umlaufzeiten sind essenziell für einen verlässlichen 1-Std-Takt. Wartezeiten müssen also unbedingt von vorneherein mit eingeplant werden, da sie notwendig sind für verlässliche Umsteigeoptionen zwischen Bahn und Bus sowie zur „Härtung“ der Fahrpläne gegen unplanmäßige (kleinere) Verspätungen!

Um hier eine **echte Planungsalternative vorzustellen, hat die AGUS konkrete, alternative ÖPNV-Routen für das Markgräflerland entwickelt**, die u. a. auf der Internet-Seite <https://www.agus-markgraeflerland.de/agus/karte13.php> dargestellt sind. Von dieser Gesamtschau wurden einige Linien detailliert untersucht, erkennbar an den berechneten 2-Minuten-Fahrzeit-Rasterpunkten auf den Routen in der Karte https://www.agus-markgraeflerland.de/agus/karte_t_.php.
(Bitte beachten Sie auch die Graphik am Schluss dieses Dokuments!)

Einige wesentliche Punkte möchten wir herausheben:

Bahnverkehr

- Die Schwerpunktbildung der Umsteige-Knotenbahnhöfe Schallstadt, Bad Krozingen, Heitersheim, Müllheim und Schliengen ergibt sich logisch aus dem Basis-Fahrplan der (S-)Bahn auf der Rheintalbahn sowie dem Fahrgastpotential und dem räumlichen Abstand der jeweiligen Bahnhöfe (siehe hierzu auch <https://www.agus-markgraeflerland.de/agus/karte05.php>). In der Realität jedoch wird von der Bahn derzeit leider immer wieder von diesem Zeit-Grundschemata abgewichen. Solche Abweichungen sollten zukünftig unbedingt weiter reduziert werden ... trotz der „Enge“ auf der vielbefahrenen Trasse.

Eine Sonderstellung nimmt die Bahn-Station Heitersheim ein:

Obwohl sie vom Fahrgastpotential eher als „klein“ zu gelten hat, ist sie für den ÖPNV besonders interessant, weil hier jeweils ein süd- wie nordfahrender Zug halbstündlich und quasi minutengenau zeitgleich hält; darüber hinaus gibt es hier zwei „Hausbahnsteige. Dies erzeugt ein besonders günstiges Umsteigeszenario; gleichzeitig birgt es hohe operative Risiken, denn jede Zug-Verspätung hat Auswirkungen auf gleich mehrere Busrouten!

Weiterhin ist mit der oben genannten Betonung ausgewählter Umsteigebahnhöfe unmittelbar eine gewisse Herabstufung der dazwischen liegenden Bahnhalte Norsingen, Buggingen, Hülhelheim und Auggen verbunden. Eine Busanfahrt dieser Bahnhöfe erscheint i. d. R. nicht sinnvoll. Im Gegenzug muss die Busanbindung der entsprechenden Gemeinden an die nächstliegenden Bahn-Umsteigstationen optimiert sein. Die Einrichtung entsprechender Buslinien kann als Gegenfinanzierung für fehlende ÖPNV-Bahn-Halte interpretiert werden.

Busverkehr

- Buslinie „orange“ (Sonderfall: Ringlinie Müllheim-Stadt – Knotenpunkt „Müllheim-Bahnhof“), fährt durchgehend immer im Kreis in nur einer Richtung: Der gleiche Bus kommt alle 20 Minuten an jedem Haltepunkt vorbei. Die Idee dieser Sonderlinie war schon in der Stellungnahme der AGUS vom 12.2.2021 beschrieben worden und soll helfen, Müllheims Problem der „letzten Meile“ zu lösen.
- teilweise dem Vorschlag des NVP, aber: Mit dem „Umweg“ über Ballrechten-Dottingen und Wettelbrunn ist ein idealer 60-Minuten Umlauf darstellbar! Eine Direktverbindung Sulzburg -Bahnhof Heitersheim würde zwar die Fahrzeit etwas verkürzen, aber letztlich nur zu längeren Wartezeiten an den jeweiligen Endpunkten führen.
- Die bisherige „Ringline Nord“ sollte zu Gunsten strahlenförmiger Routen aufgelöst werden. Einen Teil liefert die schon oben genannte neu konzipierte Linie „violett“, ergänzt durch die nachfolgend genannten Linien „rot“, „dunkelgrau“, „blau“ (diese jeweils entlang der B3) sowie der Linien „grün“ und „hellgrau“ (jeweils entlang der Achse Britzingen-Müllheim). Natürlich wird es kaum finanzierbar sein, alle genannten neuen Linien durchgehend im 1-Std-Takt zu betreiben. Stattdessen kann man auf den sich überlappenden Achsen einen alternierenden 2-Std-Takt der Busrouten einrichten. Damit würde sich wiederum für die „Hauptstrecke“ ein 1-Std-Takt ergeben.

Die genannten neuen Linienführungen werden wie folgt beschrieben:

- *Buslinie „blau“ (Britzingen – Buggingen – Hülgelheim – Knotenpunkt „Müllheim-Bahnhof“ – Auggen – Mauchen – Übergangspunkt „Bahnhof Schliengen“): Gute Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste aus Buggingen und Hülgelheim am Bahnhof Müllheim und auch gute Umsteigemöglichkeit für alle Auggener (auch Oberdorf) sowie Mauchener sowohl in/aus Richtung Basel am Bahnhof Schliengen wie auch am Bahnhof Müllheim in/aus Richtung Freiburg. Fahrgäste aus Buggingen und Hülgelheim mit Ziel Müllheim-Stadtzentrum können entweder am Bahnhof Müllheim in die Ringbuslinie „orange“ umsteigen oder nehmen gleich die Direktverbindung durch die Direktverbindung der Linie „dunkelgrau“*
- *Buslinie „dunkelgrau“ (Bad Krozingen – (Tunsel – Eschbach) – Heitersheim – Buggingen – Hülgelheim – Müllheim-Stadt): Buslinie, die bewusst keine Anbindung an die Bahnhöfe in Heitersheim und Müllheim vorsieht, dafür aber die Stadtzentren von Bad Krozingen und Müllheim direkt verbindet.*
- *Buslinie „rot“ (Grießheim – Gewerbegebiet – Eschbach – Knotenpunkt „Heitersheim-Bahnhof“ – Buggingen): schnelle Verbindung Buggingen nach Heitersheim-Bahnhof*
- *Buslinie „grau“ (Britzingen – Müllheim-Stadt – Knotenpunkt „Müllheim-Bahnhof“ – Vögisheim – Feldberg – Obereggenen – Kandern): entspricht teilweise einer Linie des NVP, aber: Ergänzung des nördlichen Astes Britzingen-Bahnhof Müllheim, weil es sich günstig in den Fahrplan einbauen lässt und natürlich weil die eine weitere Verbindung Britzingen zur Kernstadt darstellt.*
- *Buslinie „grün“ (Sulzburg – Britzingen – Müllheim-Stadt – Vögisheim – Feldberg – Obereggenen – Liel – Übergangspunkt „Bahnhof Schliengen“): aus Gründen der Fahrplanstabilität und der Anschlüsse an die Bahn in Schliengen muss auf den Abzweig in Müllheim zum abseits gelegenen Bahnhof Müllheim verzichtet werden. Stattdessen können die Fahrgäste in Müllheim für diese „letzte Meile“ in die Ringbuslinie „orange“ umsteigen.*

- Ebenso sollte die bisherige „Ringlinie Süd“ aufgelöst werden und durch Stichlinien ersetzt werden, die auch hier teilweise auf gleicher Wegführung unterwegs sind, und daher eine mögliche Reduzierung auf eine 2-Std-Taktung rechtfertigen. Voraussetzung sind jedoch intelligente Linienkombinationen:

Zu nennen wäre hier eine alternierende Kombination der Linien „grün“, „hellgrau“ (gemeinsam auf der Achse Müllheim – Vögisheim – Obereggenen), dann „hellgrau“ gemeinsam mit „pink“ (auf der Teilachse Obereggenen – Kandern) sowie „grün“ und „pink“ (gemeinsam auf der Teilachse Schliengen – Obereggenen).

Die West-Achse wird zwar alleine durch die Linie „blau“ (Müllheim-Bahnhof-Auggen-Mauchen-Schliengen) bedient, aber neu insbesondere auch eine Anbindung des Oberdorfs von Auggen ermöglichen, was für sich schon ein wesentlicher Vorteil wäre. Die Übergangsstellen Müllheim-Bahnhof sowie Schliengen-Bahnhof ermöglichen jeweils beide vernünftige Übergänge zur (S-)Bahn. Die Verbindung von Auggen zur Kernstadt Müllheim würde primär über die im 20-Min-Takt verkehrende Ringlinie „orange“ erfolgen.

Neben den bereits weiter oben beschriebenen Linien „grün“, „hellgrau“ und „blau“, wurde zuvor die weitere Linienführung „pink“ eingeführt:

- *Buslinie „pink“ (Übergangspunkt „Bahnhof Schliengen“ – Liel – Obereggenen – Kandern – Übergangspunkt „Bahnhof Bad Bellingen“): im NVP-Entwurf nicht vorgesehene Direktverbindung zwischen Schliengen und Kandern, welche ohne Verletzung des 1-Std-Takts zwanglos nach Bad Bellingen erweitert werden könnte.*
- Die Buslinie „gold“ (Badenweiler – Müllheim- Kernstadt – Knotenpunkt Müllheim-Bahnhof und evtl. einer durchgehenden Weiterführung nach Neuenburg) bedient wie heute auch schon die verschiedenen Teilorte von Badenweiler.
- In welchem Ausmaß Tourismus-Linien (z.B. über Badenweiler hinausgehend in den Schwarzwald führend) zu rechtfertigen sind, wird hier bewusst nicht diskutiert, da dieses Dokument sich primär mit dem ganztags benötigten ÖPNV beschäftigt.

Es soll aber festgehalten werden, dass die Werbung der Konus-Fahrkarte bezüglich des Tourismus-Verkehrs natürlich Erwartungshaltungen weckt, die adressiert werden müssen. Evtl. kann zu diesem Teil-Thema des Busverkehrs eine intelligente Symbiose mit dem größtenteils zeitversetzt benötigtem Schülertransport gefunden werden?

Vielen Dank für ihre Kenntnisnahme,

mit freundlichen Grüßen, gezeichnet: Jürgen Hauke, Nils Höck

AGUS Markgräflerland e. V. (Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz)
GEMEINNÜTZIG gemäß Finanzamt Müllheim Steuernummer 12180/03129
„Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege“

Einzelvertretungsberechtigte Vorstände:

Jürgen Hauke, Niederweiler, Brunnengasse 5, 79379 Müllheim, 0162-6252457, j.hauke@agusmgl.org
Dr. Martin Richter (Finanzvorstand), Am Eichwald 40, 79379 Müllheim, 07631-5779, m.richter@agusmgl.org
Reinhard Winkler, Jeremias-Gmelin-Strasse 10, 79424 Auggen, r-winkler@agusmgl.org

Auch steuerlich wirksame Spenden?

Volksbank Breisgau-Markgräflerland eG - IBAN DE78 68061505 0000 123501 – BIC GENODE61IHR - Danke!

Schematische Linienführung in der Teilregion Heitersheim – Kandern

