

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 - 62 52 457

Dr. Nils Höck, Kernstadt, Badstr. 10 B, 0179 - 44 720 28

79379 Müllheim,



12. Februar 2021

Nahverkehrsplan Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald 2021 Offenlage Anhörungsentwurf

Stellungnahme AGUS Markgräflerland e. V. (Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz)

Zunächst freuen wir uns sehr, dass immer wieder grundlegende Vorschläge sowie Initiativen der AGUS zum regionalen Ö- bzw. SPNV einen Widerhall erfahren und sich etablieren: Neben den nun schon seit Jahren laufenden „Abendbussen“ oder dem „Mitternachtstaxi“ Bhf Mh/Mh/Bdlwr z. B. finden sich ganz aktuell die von uns für den neuen Busbahnhof Müllheim vorgeschlagenen „Sägezahntaschen-Bushaltestellen“ in der entsprechenden Neuplanung der Stadt wieder.

Dabei müssen wir allerdings gleichzeitig bedauern, dass sich offensichtlich im hier behandelten Entwurf zum neuen NVP des Landkreises weder aus der anlässlich der „frühzeitigen Beteiligung“ dazu bereits im Herbst 2019 von der Stadt Müllheim abgegebenen noch aus von anderen Gemeinden damals eingebrachten Stellungnahmen etwas wiederfindet.

Wir führen aus:

Paris-Klima-Ziel der Vereinten Nationen einhalten!

Ein entscheidender Baustein zur Einhaltung des „Paris-Ziels“ zur Eindämmung der Erderhitzung bzw. der menschengemachten globalen Erwärmung auf maximal 2, besser 1,5 ° Celsius ist ein möglichst Klima-angepasster und -gerechter Verkehr; hierbei wiederum ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auch mit einer maximalen Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr von entscheidender Bedeutung; dies muss heute die „Leitplanke“ aller entsprechender Entscheidungen und Ausrichtungen sein.

Dabei muss auch der ÖPNV selbst klimagerechter werden: Die Einführung von Elektro- oder mit „grünem“, also aus regenerativen Energiequellen erzeugtem Wasserstoff betriebenen Bussen ist hier auch in der Region zeitnah zu beginnen, mit dem Ziel „Klimaneutrales Markgräflerland 2030“ und dem Ende jeglicher fossiler Antriebskonzepte mit Diesel oder Gas bis dahin.

Mobilität als Gesamt-Dienstleistung, also als Service-Auftrag!

Hier setzt sich zunehmend das Bewusstsein und die Erkenntnis durch, dass die Bereitstellung und Vorhaltung bedarfsgerechter, datenbasierter, effizienter, intermodaler, ja „smarter“ Mobilität von Anfang bis Ende der „Mobilitätskette“ an sich als Gesamtdienstleistung zu behandeln ist.

(-> „Flatrate“-Modelle, „Mobility as a Service“ (MaaS) usw.)

Ganztags-ÖPNV – nicht nur zu Hauptverkehrszeiten!

Das Zielkonzept 2025 unseres Bundeslands sieht z. B. für den Bahnhof Müllheim zwischen 5: und 24:00 stündlich einen Regional-Express (RE) und eine Regionalbahn (RB) von Freiburg nach Basel sowie eine Regionalbahn Freiburg-Müllheim und Müllheim-Neuenburg(-Mulhouse) vor. Der Busverkehr ist dabei in der Fläche das Rückgrat des regionalen ÖPNV in unserem weitenteils ländlich geprägtem Landkreis und sollte schon von daher gleiche Service-Zeiten haben; dabei können hier zwischen ca. 22:00 und 5:00 unseres Erachtens „alternative Bedienformen“ die Erfüllung des Mobilitätsauftrags sicherstellen - sie müssen entsprechend für den Anforderungskatalog formuliert werden.

Verlässlicher Fahrplan - Entkopplung Zug/Bus!

Die Zu- und Abfahrt der Fahrgäste muss mit einer akzeptablen Warte- bzw. Umsteigezeit von u. E. je maximal ca. 10 Minuten gewährleistet werden: „Nicht Einzelaspekte wie „aufzuwendende Zeit“ sind entscheidend für Akzeptanz und Nutzung von Reisewegen und die jeweilige Mobilitätsentscheidung, sondern eine möglichst optimale Reisekette“. Natürlich müssen den Busunternehmen fahrplanmäßige Wartezeiten als Teil ihres regulären Auftrags vergütet werden.

Intermodale Schnittstellen auch in die regionalen Agglomerationen!

In den obigen Zusammenhang gehört die Forderung zur Schaffung vermehrter intermodaler Mobilitätsschnittstellen auch in den Stadtzentren sowie in den Mittelpunkten der Teilorte. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch Fuß- und Radwege sowie wettergeschützte Radabstellanlagen mit ihrer Zu- oder Rückweg-Funktion als Teil eines gelingenden und zukunftssträchtigen klimagerechten ÖPNV betrachtet werden und damit entsprechend auszustatten und vorzuhalten sind.

Andauernde Ausweitung von Siedlungs- & Gewerbegebieten berücksichtigen!

Die AGUS kritisiert schon immer wie auch hier den in der Region nach wie vor andauernden und immer mehr sichtbaren Flächenfrass - dabei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Erschließung immer weiterer Wohn- und Gewerbegebiete gerade im ländlichen Raum auch bei den jeweiligen ÖPNV-Anforderungen zu berücksichtigen ist - nicht nur beim NVP: Ein Bus darf und kann nicht ein ganzes Gewerbegebiet durchfahren, ohne dort auch nur einmal zu halten!

Müllheims Problem der „letzten Meile“: Fahrgäste entlasten - und schonen!

Die räumliche Distanz zwischen Kernstadt und Bahnhof stellt speziell für Müllheim schon immer eine besondere Herausforderung dar: Das „Problem der letzten Meile“.

- Unter besonderer Berücksichtigung der 2021 beginnenden jahrelangen Baumaßnahmen an der Rheintalbahn zwischen Hülbelheim und Schliengen, insbesondere am Bahnhof Müllheim und in dessen Umfeld, schlagen wir zur Vermeidung unnötiger Belastungen für die Fahrgäste und weiterer Verluste für den regionalen Ö- und SPNV dringendst die Einrichtung eines von den Zug-Ankünften und -Abfahrten unabhängigen, unter Umständen viertelstündlich, vielleicht 20-minütigen getakteten Ringverkehrs Bahnhof - Verkehrsamt - Bürgerhaus vor.

Hierbei können entsprechende Kurse der Linie 111 von Badenweiler durchgebunden implementiert werden, ebenso Kurse in alle Richtungen von und zu den Teilorten; dabei ist es unserer Ansicht nach von größtem Vorteil für die Fahrgäste, wenn sie sich unter den Umständen einer Großbaustelle nicht unnötig im Bahnhofsbereich Müllheim aufhalten müssen, sondern auf schnellstem Weg mindestens ins Stadtzentrum Müllheim gelangen - dies dürfte mit der damit einhergehenden Belebung der Innenstadt auch dem lokalen Handel und der Gastronomie vonnutzen und auch angesichts der besonderen aktuellen Umstände sehr willkommen sein.

Einführung und Nutzung neuer, zeitgemäßer Technik und digitaler Instrumente - mit Echtzeit-Informationen!

Für eine möglichst rasche Umsetzung und Implementierung sind hier die regionalen Mobilitätsanbieter wie Fa. Will, SWEG usw. wie auch der ZRF in besonderer Weise gefordert: Echtzeit-Displays zu Busstandorten bzw. Busläufen auch in der Fläche mindestens an wichtigen Knoten- bzw. Umsteige-, Wende- und End-Haltestellen sowie jederzeit abrufbar über eine Internet-Seite oder App, deren Daten von den Fahrgästen auch unterwegs mobil erreicht werden können, sind das Gebot der Stunde für eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung des ÖPNV - auch sie sollten ihren Widerhall im „Anforderungskatalog“ finden!

Zwecks zu intensivierender Kommunikation mit ihren Fahrzeugen würde dabei flächendeckendes WLAN an den Knotenpunkten auch den Busbetreibenden entgegenkommen.

Gemein-, nicht eigenwirtschaftlicher ÖPNV!

Auch unser Landkreis sollte als ÖPNV-Aufgabenträger u. E. transparente öffentliche Dienstleistungsaufträge anstreben, welche sich primär an den Bedürfnissen der Nutzenden und nicht an solchen von Busunternehmen orientieren und bei denen er seine Souveränität und Hoheit über die zu erbringenden, von ihm geforderten Mobilitätsleistungen behalten kann.¹

Als zusätzlicher Nachteil eigenwirtschaftlicher Verkehre erscheint hier z. B., dass Vertragsstrafen wohl kaum möglich sind (-> 4.2.7 Anhörungsentwurf): Ihre Aufführung hier ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar: Damit bleiben dem RVF gegenüber den Verkehrsunternehmen, welche zudem ja gleichzeitig seine Mitgesellschafter sind, keine Weisungs- und Sanktionsmöglichkeiten.

Unseres Erachtens sollte zuallererst in einer vergleichenden Berechnung ermittelt werden, mit welcher Bewirtschaftungsart (eigen-/gemeinwirtschaftlich) sich das Ziel der Verdopplung des ÖPNV bis 2030 optimal erreichen ließe - ohne eine solche Gegenüberstellung kann dem vorliegenden NVP-Entwurf nicht zugestimmt werden!

Hierbei erscheint absurd, warum in unserem Landkreis der Preis für den gefahrenen und mit den Busunternehmen in der Vergangenheit abgerechneten Buskilometer als Verschlusssache behandelt wird, während er in anderen Regionen für eine faire und transparente Preisfindung öffentlich kommuniziert und diskutiert wird: Im - wohl noch ländlicher geprägten - Schwarzwald-Baar-Kreis z. B. wurden hier zuletzt € 2,14 als Berechnungsgrundlage genannt: Nach den uns vorliegenden Zahlen kommen wir z. B. für die „Abendbusse“ der SWEG-Buslinie 111 Bhf Mh <-> Badenweiler P West bzw. Niederweiler auf über € 4,00 pro km... (werktags, inkl. Zuschläge).

Dabei ist u. E. dem rein quantitativen Kriterium „Kosten Buskilometer“ ein zweites hinzuzufügen, nämlich das qualitative der „Zufriedenheit Kundschaft“, damit z. B. Wartezeiten, die für einen stabilen und kundenfreundlichen ÖPNV unerlässlich sind, sowohl fair in den Preis für die Dienstleistung einfließen als auch transparent bezahlt werden können. Hier erwarten wir eine entsprechende Initiative der Aufgabenträger-Gemeinschaft innert des RVF.

Fußnote:

¹ Einerseits hält der Gesetzgeber mit § 8 Abs. 4 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) auf Bundesebene bislang am Gebot der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung fest und normiert damit den Vorrang eigenwirtschaftlicher vor gemeinwirtschaftlich finanzierten Verkehrsleistungen; andererseits machen in der Praxis in Deutschland mittlerweile gemeinwirtschaftliche Verkehre bereits einen Großteil der erteilten Transportgenehmigungen aus:

Nach geltender Gesetzeslage gehen die Fördermittel nach § 15 ÖPNVG zunächst an die jeweiligen Aufgabenträger, die Stadt- bzw. Landkreise. Diese sind vom Land verpflichtet, den Unternehmen Ausgleichsmittel zur Verfügung zu stellen, damit sie die von ihnen übernommenen Beförderungsleistungen auskömmlich durchführen können.

Etliche neu in der Verantwortung stehende Landkreise wie z. B. der Schwarzwald-Baar-Kreis erzielen im Rahmen der gemeinwirtschaftlich orientierten Auftragsvergabe nach Zahlung der Ausgleichsbeträge bereits Überschüsse in Millionenhöhe, nachdem sie wie zuvor die früheren § 45a-Zahlungen in vollem Umfang vom Land erhalten, nunmehr aber lediglich verpflichtet sind, den Busunternehmen mindestens die Differenz zwischen Schülermonatskarten und entsprechenden Erwachsenenfahrkarten zu erstatten: Dadurch gewinnen sie ganz erhebliche Ressourcen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots in ihrer Region! Die Restsumme zum früheren Ausgleichsbetrag fehlt dann den Busunternehmen, wodurch etliche nicht mehr eigenwirtschaftlich anbieten können oder wollen und es zu Ausschreibungen kommt. In der Regel wird dann der Weg des „Bruttovertrags“ gewählt: Der Aufgabenträger gibt gemäß dem von ihm erstellten Anforderungskatalog den Fahrplanumfang vor, das anbietende Verkehrsunternehmen nennt einen Preis. Sämtliche Einnahmen aus dem beauftragten Verkehr kommen dem Aufgabenträger zu, welcher die Transportleistung bezahlt, aber aus den vom Land erhaltenen Ausgleichs-Fördermitteln mitfinanziert.

Daneben gibt es Aufgabenträger, welche weiterhin eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen wollen wie - bislang - die Land-/Stadtkreise im RVF-Verbund: Bei dieser Konstellation geben die Aufgabenträger die (alten) § 45a PBefG-Zahlungen des Landes vollumfänglich an die Verkehrsunternehmen weiter und verhelfen so den Unternehmen in etwa zu Einnahmen in alter und bewährter Höhe. Hier können die Aufgabenträger nicht nur keine Fördermittelüberschüsse erzielen wie beim gemeinwirtschaftlichen Verkehr, sondern haben gleichzeitig auch keine Verantwortung übernommen für z. B. schlecht gestaltete Fahrpläne und entsprechend schlechte Qualität und Nutzung des Transportangebots.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit und Kenntnisnahme,

die entsprechende Berücksichtigung bzw. Veröffentlichung sowie
Ihr Engagement und Ihre Mühen,

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

Aktionsbündnis Fessenheim stilllegen. Jetzt!

ANU, *Arbeitskreis Naturschutz Nördliches Markgräflerland* im *Landesnaturschutzverband (LNV)* Baden-Württemberg
Alsace Nature

Bürgerwindrad Blauen Erneuerbare Energien eG und e. V.
BBU, *Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz* e. V., Bonn
BUND, *Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland* e. V.,
Regionalverband Südlicher Oberrhein, Freiburg
Regiobündnis pro Landwirtschaft, Wald und ökosoziales Wohnen
Regiowasser e. V., Freiburg
ECOtrinoa gemeinnütziger e. V., Freiburg
Energiewerke Schönau: Netzkauf EWS eG
Germanwatch Deutschland e. V.
Regionale Fahrplankonferenz RegioVerkehrsverbund Freiburg RVF
Trinationaler Atomschutzverband TRAS, Basel

Auch steuerlich wirksame Spenden?

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