



Stellungnahme der Initiative Soziale Stadt Müllheim zum Gemeinderatsbeschluss zum Nahverkehrsplan

Müllheim. Die Initiative Soziale Stadt Müllheim hat sich mit dem erneut überarbeiteten Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP), der in der Gemeinderatssitzung am 6. Oktober behandelt wurde, befasst. Festgestellt wird, dass in etlichen Teilbereichen Verbesserungen eingetreten sind; die geplanten Veränderungen aber zur Erreichung der von der Landesregierung avisierten Verkehrswende mit einer Verdoppelung des ÖPNV-Verkehrs bis 2030, unzureichend sind.

Zentraler Kritikpunkt ist die Diskrepanz zwischen der vom Gemeinderat am 3. März einstimmig verabschiedeten Stellungnahme zum NVP und dem jetzigen Beratungsbeschluss. Seinerzeit forderte der Rat ein Verschlechterungsverbot. Im erneut überarbeiteten Entwurf wird aber der werktägliche Verkehr für den Ortsteil Feldberg im Vergleich zum heutigen Fahrplan reduziert **(1)**.

Zum Hinweis von Bürgermeister Löffler, dass ein eher gering anzunehmender Bedarf die Grenze der Wirtschaftlichkeit deutlich überschreite, ist festzustellen, dass ein geringes Fahrangebot verständlicherweise auch eine geringe Nachfrage nach sich zieht. Deshalb wird bemängelt, dass der Entwurf des NVP nach wie vor keine alternativen Bedienformen (wie z.B. Anrufsammeltaxi) vorsieht **(2)**. Gerade in Tagesrandzeiten benötigen die Ortsteile solche Bedienformen. Ohne die ist ein attraktiver ÖPNV für die Teilorte nicht möglich.

Im Gegensatz zur Auffassung des Bürgermeisters, dass der 15-Minutentakt zwischen dem Bahnhof Müllheim und der Innenstadt kommen wird, sieht der überarbeitete Entwurf explizit keine Festlegung des Taktverkehrs vor **(3)**.

Die angegebenen Fahrtenpaare geben nicht den Takt an, erst recht wenn die Linien eigenwirtschaftlich vergeben werden. Lediglich die Anzahl der vorgesehenen Fahrtenpaare (werktäglich 29 zwischen Bahnhof und Badenweiler, weitere 15 zwischen Bahnhof und Sulzburg und 15 zwischen Bahnhof und Vögisheim sowie 15 zwischen Hülgelheim und dem Schulzentrum und erst dann zum Bahnhof) werden festgelegt. Wie die Linienführung der Fahrten zwischen Bahnhof und den südlichen Ortsteilen und Hülgelheim ausfällt, ist noch offen. Tatsache ist, dass aus der Bedienungshäufigkeit keine Rückschlüsse zum Taktverkehr geschlossen werden können.

Schließlich wird bedauert, dass auf die Forderung des Gemeinderates einer Verbindung zwischen Britzingen und Buggingen nicht weiter bestanden wurde **(4)**. Hier hätte es die Möglichkeit gegeben, sogenannte gemeindefinanzierte Zusatzangebote zu beantragen.

Abschließende Bemerkung:

Weil die Kreisumlage ab 2024 um 1 bis 2 Prozentpunkte steigen wird, hat die Stadt – nach Aussage des Bürgermeisters – keinen finanziellen Spielraum, gemeindefinanzierte Zusatzverkehre im NVP einzubringen (5). Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar, da sich die Kreisumlage nach der Steuermesskraft der Kommune richtet, d.h. die Stadt muss mehr Umlage zahlen, weil sie mehr Steuern und sonstige Ausgleichszahlungen erzielt. Diese Mehreinnahmen bedeuten aber, dass Müllheim seinen Verpflichtungen für die Daseinsvorsorge, zu dem der ÖPNV gehört, sogar besser nachkommen kann.

Erklärungen / Hintergrundinfo zu den aufgeführten Fußnoten

Zu 1:

Derzeit verkehren werktäglich 14 Fahrtenpaare zwischen Müllheim und Feldberg. Künftig sollen es nur noch 12 Fahrtenpaare sein.

Zu 2:

Der Gemeinderat hatte in der o.a. Sitzung einstimmig gefordert, alternative Bedienformen zu berücksichtigen (Ziffer 3.4).

Zu 3:

Der Gemeinderat hatte einstimmig beschlossen, zwischen dem Bhf. Müllheim und dem Verkehrsamt ein 15 Minutentakt einzurichten (Ziffer 3.3). Nach erfolgten Recherchen ist es mehr als fraglich, ob künftig ein solcher Takt eingeführt werden kann. Dazu ist es wichtig festzustellen, dass der ZRF lediglich die Zahl der angegebenen Fahrten aufführt, aber keinen Takt ausgewiesen hat; d.h. dass die Zahl der Fahrtenpaare noch lange keinen Taktverkehr garantieren; erst recht wenn die Linien eigenwirtschaftlich vergeben werden. Dies geht auch aus der Anlage 3, Absatz 5, zum TOP 5 der Beratun nderatssitzung am 6. Oktober hervor: *„Die Bedienhäufigkeit trifft keine Aussage zur Bedienart (Taktverkehr, On-Demand-Verkehr u.ä.)“*.

Gesichert sind zwischen dem Bhf. Müllheim und dem Verkehrsamt nach der dem Gemeinderat vorgelegten Übersicht 44 Fahrtenpaare. Ob die weiteren 15 Fahrtenpaare nach Vögisheim über das Verkehrsamt führen ist offen, weil u.a. auch eine Linienführung über die Südtangente in Betracht gezogen wird. Selbst wenn die Haltestelle Bürgerhaus als Innenstadtanbindung angesehen werden sollte, würde dies keine Besserung darstellen, weil dies für die Nutzer der übrigen innerstädtischen Haltestellen (von der Plantanenallee bis zum Verkehrsamt und umgekehrt) keine Alternative darstellen.

Nach heutigem Fahrplan werden vom Bahnhof 67 Fahrten Richtung Verkehrsamt und umgekehrt 58 Fahrten angeboten (Linien 111, 261 und 263) ohne dass ein Taktverkehr existiert. Es stellt sich die Frage, wie dann künftig mit nur 59 Fahrtenpaaren ein ganztägiger funktionierender 15-Minuten Taktverkehr eingerichtet werden soll.

Wichtig ist auch, eine funktionierende Taktung dieses Streckenabschnitts im Hinblick auf den 5-jährigen Umbau des Bahnhofsareals zu realisieren. Nur so können Nutzer aus der Kernstadt, die heute den Bahnhof mit dem PKW anfahren, für den ÖPNV gewonnen werden. Insbesondere, weil im Rahmen der Bauarbeiten ein Großteil der Parkplätze wegfallen wird.

Zu 4:

Der Gemeinderat hatte in der o.a. Sitzung einstimmig beschlossen, eine Verbindung zwischen Britzingen und Buggingen zu berücksichtigen (Ziffer 4.4). Hier hätte die Möglichkeit bestanden, in Absprache mit der Gemeinde Buggingen sogenannte gemeindefinanzierte Zusatzangebote zu beantragen.

Müllheim, den 17.10.2021

gez. für den Vorstand:

Adelheid Wilhelm- Sprondel

Maria Kries

kontakt@initiative-soziale-stadt.de