

Fahrgastbeirat Süd im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF)

... das unabhängige Bindeglied zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen
im Südlichen Breisgau und im Markgräflerland

Fahrgastbeirat Süd im Regio-Verkehrsverbund
Freiburg (RVF), c/o Südbadenbus, Bismarckallee 2a, 79098 Freiburg i.Br.

Offener Brief an
die Mitglieder des Gemeinderates

der Gemeinde Münstertal

Betreuendes Unternehmen für den Fahrgastbeirat Süd im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF):

Südbadenbus-DB-Gruppe, Herr R. Gutmann,
Bismarckallee 2a
79098 Freiburg i.Br.

Fon: 0761/368 03 86

Fax: 0761/368 03 89

E-Mail: r.gutmann@suedbadenbus.de

Internet: www.rvf-fahrgastbeirat.de/rvf

Es schreibt Ihnen:

Wolfgang Heinz, Sprecher

22. Februar 2011

Vorrangige Gesichtspunkte des ÖPNV beim Umbau des Bahnhofsareals Münstertal

Bezug: Aufstellungsbeschluss vom 6.12.2010 zum Bebauungsplan

3. Punktuelle Änderung zum Flächennutzungsplan (Stand 17.01.2011)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein weiteres Mal bietet Ihnen der Fahrgastbeirat RVF-Süd seine Unterstützung in der Frage einer ÖPNV-gerechten Überbauung des Bahnareals in Münstertal an, angesichts der Bedeutung und der Dringlichkeit des Themas diesmal öffentlich.

In unserer Sitzung am 21. Februar 2011 haben wir nochmals ausführlich die Pläne zum Umbau des Bahnareals diskutiert. Wir beglückwünschen die Gemeinde einmal mehr zur Entscheidung von Bund, Land, Zweckverband Regio-Nahverkehr und SWEG, die Münstertalbahn - vorzeitig aus Mitteln des Konjunkturprogramms II - zu elektrifizieren und zu modernisieren. Aus dieser grosszügigen Planung ergibt sich für das ganze Münstertal die einmalige Chance, auf dem bislang weithin brachliegenden Bahnareal eine zukunftsfähige Verkehrs-Infrastruktur zu schaffen, die Bahn und Bus optimal verknüpft. Dies ist nicht nur für die Münstertäler interessant, sondern für alle Nutzer des ÖPNV - also auch für Pendler, Wanderer, Feriengäste, Tagesgäste der Münstertäler Gastronomie - sehr wichtig!

Wir loben ausdrücklich die Absicht der Gemeinde, den geplanten Verbrauchermarkt nicht auf der Grünen Wiese, sondern am Bahnhof zu planen. Allerdings appellieren wir erneut und eindringlich an Sie, diese löbliche Absicht nicht zulasten des ÖPNV umzusetzen.

Der Fahrgastbeirat beobachtet und kommentiert die Planungen von Gemeinde, Investor und Stadtplaner von Anfang an sehr aufmerksam und ob der immer grösseren Einschränkungen des ÖPNV mit wachsender Besorgnis (vgl. unsere Briefe vom 10. Juli 2010 an Bürgermeister Ahlers und vom 25. November 2010 an alle Mitglieder des Gemeinderates). In der Betonung der unverzichtbaren Erfordernisse des ÖPNV wissen wir uns mit allen Verkehrsfachleuten der Region einig, wie die Stellungnahmen des ZRF, des RVF, der SWEG und des Verkehrsunternehmens Sutter zum Aufstellungsbeschluss vom 6.12.2010 zeigen. Da alle unsere Interventionen ohne inhaltlich befriedigendes Echo blieben, sondern im Gegenteil der Platz für Linienbusse, Dauerparker und Zweiräder immer weiter eingeschränkt bzw. vom Bahnsteig weg verlegt wurde, haben wir am 3. Februar 2011 eine förmliche Stellungnahme zum Aufstellungsbeschluss des Gemeinderates vom 6.12.2010 zum Bebauungsplan abgegeben, die wir erneut Ihrer grösstmöglichen Aufmerksamkeit empfehlen (siehe Anlage).

Inzwischen zeigt uns die Begründung zur beabsichtigten „3. Punktuellen Änderung des Flächennutzungsplans“ das Grundproblem dieser Planung schon in der Überschrift:

„Planungsfall Sonderbaufläche und Gewerbeflächen ‚Bahnhofsareal‘“.

Mit dieser einseitigen Betonung der Aufgabenstellung auf Sonderbau- und Gewerbeflächen ohne den geringsten Hinweis auf den

Planungsfall ÖPNV-Knoten

wird die Grundlage verpasst für die sorgfältige Abwägung der Nutzungskonflikte zwischen

- der vom Investor geplanten Infrastruktur für den Verbrauchermarkt einschliesslich Zuwegung und Parkplätzen einerseits
- und der für einen geordneten und entwicklungsfähigen ÖPNV unverzichtbaren Infrastruktur andererseits.

Im Gegenteil: bei jeder Fortschreibung des Entwurfs zum Bebauungsplan wurde die für den ÖPNV notwendige Infrastruktur immer weiter eingeschränkt. Die Folgen sind klar erkennbar:

- der ÖPNV im Planungsstand vom 6.12.2010 wird regelrecht stranguliert,
- alltägliche Konflikte zwischen Individual- und Lieferverkehr einerseits und ÖPNV andererseits sind ebenso vorprogrammiert wie
- die Konflikte zwischen bahnreisenden Dauerparkern und einkaufenden Kurzzeitparkern
- sowie die Konflikte zwischen Fussgängern, vor allem Schülern und Fahrzeuglenkern;
- der Bedarf für Stellplätze und Boxen für Zweiräder wird ignoriert;
- die Verkehrssicherheit wird nicht gewährleistet,
- die Entwicklungsmöglichkeiten für einen zukünftig wachsenden ÖPNV werden mutwillig und auf Dauer blockiert.

Wir sehen solche Planung nicht im Einklang mit Geist und Buchstaben des Baugesetzbuches:

„Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen ... die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschliesslich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehrs ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ (1. Kapitel Allgemeines Städtebaurecht, 1. Teil Bauleitplanung, 1. Abschnitt Allgemeine Vorschriften, § 1, Abs. 6, Ziff. 9), vgl. auch: 2. Abschnitt Flächennutzungsplan, § 5 und 3. Abschnitt Bebauungsplan § 9, Abs. 1, Ziff. 11.

Der Fahrgastbeirat bekräftigt deshalb seinen eindringlichen Appell an alle Verantwortlichen im Münstertal, die Pläne so zu überarbeiten, dass alle Chancen für einen zeitgemässen und entwicklungsfähigen ÖPNV gewahrt bleiben bzw. wieder gewonnen werden. Nach der Ertüchtigung der Strecke werden die Fahrpläne dichter, das Fahrgastaufkommen grösser, der Betrieb auf dem neuen Bus-Bahnsteig umfangreicher werden; da darf die Bahnstrecke nicht in einen durch den Verbrauchermarkt strangulierten Engpass mit vorprogrammierten Konflikten und mit hohem Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer, darunter viele Schüler münden! Wie mit relativ geringem Aufwand moderne und entwicklungsfähige Nahverkehrs-Knoten errichtet werden können, kann man beispielsweise in Grünstadt/Pfalz und in Eschwege (Bez. Kassel) studieren.

Zur Vermeidung von Wiederholungen fügen wir unsere Stellungnahme vom 3.2.2011 zum Aufstellungsbeschluss vom 6.12.2011 zum Bebauungsplan bei.

Für Rückfragen und Gespräch stehen wir weiterhin gern zur Verfügung. In Erwartung Ihrer baldigen Antwort schicken wir Ihnen freundliche Grüsse.

Für den Fahrgastbeirat RVF-Süd

Wolfgang Heinz, Sprecher

**Bebauungsplan „Bahnhofsareal“
Stellungnahme zum Aufstellungsbeschluss
des Gemeinderates vom 6.12.2010**

3. Februar 2011

Der Fahrgastbeirat RVF-Süd macht von der im Amtsblatt der Gemeinde Münstertal vom 17.12.2010 angebotenen Möglichkeit der Stellungnahme Gebrauch und beteiligt sich an der „Durchführung der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB“. Er verweist auf seine einschlägigen Schreiben an den Bürgermeister vom 9.7.2010 und an alle Mitglieder des Gemeinderates vom 25.11.2010.

Entsprechend seiner Aufgabenstellung beschränkt der Fahrgastbeirat Süd im RVF seine Stellungnahme ausschliesslich auf die Gesichtspunkte des ÖPNV und ihre Abwägung mit konkurrierenden Interessen.

1. Seit Bekanntwerden der Pläne zur Überbauung des Bahnareals betont der Fahrgastbeirat unablässig, dass Elektrifizierung und Modernisierung der Münstertalbahn eine unerwartet grosse Chance bieten zur Optimierung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs sowohl in der Anbindung des Münstertals an das regionale und überregionale Verkehrsnetz als auch innerhalb der Gemeinde. Mittel- und langfristig erwarten wir daraus eine wesentliche Steigerung der Fahrgastzahlen und die Verdichtung der Fahrpläne. Allein schon deshalb darf man den Umbau nicht an den heutigen Kapazitäten, sondern man muss ihn an realistischen Einschätzungen für die Zukunft ausrichten. Kluge Planung des Verkehrsknotens vorausgesetzt, kann diese von aussen eröffnete Infrastrukturmassnahme einen Quantensprung in der Entwicklung des Münstertals auslösen.

Die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes im Ort und mit bester ÖPNV-Anbindung statt „auf der grünen Wiese“ verdient Anerkennung, sofern dabei die Erfordernisse eines entwicklungsfähigen ÖPNV zumindest respektiert werden. Das heisst konkret, dass die geplante Umgestaltung des Bahnareals in allererster Linie der zukunftsfähigen Entwicklung des ÖPNV zu dienen hat, in die allfällige städtebauliche und wirtschaftliche Absichten eingepasst werden müssen. Der ÖPNV darf nicht zum Stiefkind der Gemeinde bei der Ansiedlung eines Verbrauchermarktes werden. Eine weitsichtige Planung geht über eine Momentaufnahme weit hinaus; sie engt den ÖPNV nicht ein, sondern fördert ihn!

2. In der Begründung zum Bebauungsplan wird die „Grosse Bedeutung als Verkehrsdrehscheibe“ (S. 3) zwar verbal anerkannt, dann aber den Interessen und Forderungen des Investors in einer Weise untergeordnet, die

- einerseits die Ausgestaltung dieser Verkehrsdrehscheibe nicht optimal plant, sondern alltägliche Konflikte zwischen Individual-, Liefer- und Öffentlichem Personennah-Verkehr in Kauf nimmt, ja geradezu provoziert;
- andererseits eine spätere Anpassung der Verkehrssituation an wachsenden Bedarf blockiert.

3. Die Vorteile der „zentralen Lage der für den Verbrauchermarkt vorgesehenen Fläche“ sollen nicht bestritten werden; aber die „unmittelbare Verknüpfung der Fläche mit dem zentralen Verkehrsknoten des Münstertals“ (Begründung S. 3) wird dann auf so klägliche und minimalistische Weise geplant, dass eine zukunftsweisende Gestaltung des ÖPNV blockiert statt gefördert wird. Diesen Eindruck bestätigt die Abwägung der Entwurfsverfasser zwischen verschiedenen Varianten selbst:

3.1 Die Begründung zum Planentwurf behauptet: „Neben dem Markt ist der neue Umsteigeplatz der wesentlichste Inhalt der Planung. Das Ziel ist der Umstieg zwischen Bus und Zug ‚Wange an Wange‘, das heisst eine unmittelbare Platzierung der Busse zum Ein- und Aussteigen an der bestehenden Bahnsteigplattform der SWEG“ (S. 12). Umgekehrt wird ein Schuh draus: Vorrangig ist die optimale Neugestaltung des Umsteigeplatzes, die ausserdem die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes zulässt. Die falsche Optik wird sofort bekräftigt: „Auf Grund des räumlich begrenzten Querschnitts der Flächen muss bei der Aufstellung der Busse auf eigene Haltebuchten direkt am Bahnsteig verzichtet werden. Eine zusätzliche Nothaltebucht soll jedoch östlich des Bahnsteiges angelegt werden. In Absprache und Abstimmung mit den beteiligten ÖPNV Unternehmen muss geklärt werden, ob diese Lösung tragfähig ist. Aus Sicht der aktuellen Planung erscheint diese Lösung jedoch räumlich und wirtschaftlich angemessen, da die Umsteigesituationen zeitlich überschaubar sind und da der Verkehrsfluss zu den Zeiten des Umsteigens auch über den Parkplatz des Marktes gesichert ist. Man muss im übrigen davon ausgehen, dass die Durchfahrtsfrequenzen auf der neuen Strassenachse mit Anschluss an die Belchenstrasse sehr begrenzt sein werden“ (S. 12).

In der Praxis bedeutet das:

- Ein Parkplatz für den Verkehrsfluss während der Haltezeiten der Busse am Bahnsteig ohne eigene Haltebucht? Abenteuerlich!

- Eine „Nothaltebuch“ als Standplatz für wartende Linienbusse? Sehr innovativ!
- Mit dem Verzicht auf Haltebuchten für die Omnibusse auf der Südseite des Bahnsteigs wird auf die gebotene Entmischung der verschiedenen Verkehrsarten bewusst verzichtet, Liefer-, Individual- und Bus-Verkehr behindern sich gegenseitig, die Busse stehen statt in Haltebuchten auf der Strasse, behindern also den fließenden Verkehr.
- Um diese Behinderung zu begrenzen, sollen die Busse offenbar nicht am Bahnsteig auf den nächsten Einsatz warten, sondern auf die genannte „Aufstellbuch“ im Westen oder die „Nothaltebuch“ im Osten ausweichen. Der Planentwurf lässt aber nicht erkennen, auf welchem Weg die Busse dorthin und später von dort an den Bahnsteig zurück gelangen sollen. Eine Wendeplatte ist jedenfalls nur als Provisorium vorgesehen, die erneute Behinderung des fließenden Verkehrs im Betriebsablauf also vorprogrammiert. Auch nach dem in ungewisser Zukunft vielleicht möglichen Bau der „Planstrasse“ werden unnötige Rundfahrten unvermeidlich sein.
- Die Verkehrssituation müsste vollends kollabieren, wenn obendrein die angestrebte Funktion des Bahngeländes „als... ‚Ausweichstrasse‘ der neu gestalteten Ortsdurchfahrt“ (S. 3) in Anspruch genommen würde. Darf man in dieser Perspektive wirklich „davon ausgehen, dass die Durchfahrtsfrequenzen auf der neuen Strassenachse mit Anschluss an die Belchenstrasse sehr begrenzt sein werden“ (S. 12)?

- 3.2 Der angeblich „räumlich begrenzte Querschnitt der Flächen“ (zwingend ist das keineswegs) führt auch dazu, dass der Bahnsteig nur ca. 4 m breit sein soll. Aber schon heute begegnen sich ankommende und abreisende Passagiere auf dem Bahnsteig in grosser Zahl. Bei dem erhofften und zu erwartenden Fahrgastaufkommen ist diese Auslegung des Bahnsteiges (übrigens auch des bei Wind, Regen und Schneefall unverzichtbaren Unterstandes) viel zu gering! Eine Verdoppelung der Bahnsteigbreite, mindestens aber die Verbreiterung auf sechs Meter ist dringend angezeigt.
- 3.3 „Westlich des Marktes ist in Kombination mit weiteren P und R Stellplätzen die Wendschleife für die Busse vorgesehen. Zu einem späteren Zeitpunkt kann auch eine neue Strassenverbindung mit Anschluss an die L 123 eine Ausfahrt der Busse ermöglichen“ (S. 12). Dieser äusserst unsichere, ja spekulative Wechsel auf die Zukunft kann nicht Gegenstand einer Planung sein, die als zukunftsfähig ernst genommen werden soll. Wann werden die für den Bau der sog. Planstrasse erforderlichen Grundstücke zur Verfügung stehen? Wohl erst nach Abschluss zeitaufwändiger Enteignungsverfahren.
- 3.4 Ein „ungestörter Fussgängerzugang zum Bahnsteig“ ist ausdrücklich nicht vorgesehen!
- 3.5 Der Plan lässt nicht erkennen, wo in ausreichender Zahl Stellplätze und gesicherte Boxen für Fahrräder bereitgestellt werden sollen. Die sind aber im Interesse vieler Pendler am Bahnsteig unverzichtbar.
- 3.6 Die P+R-Plätze sind im Gegensatz zu früheren Varianten völlig falsch, nämlich fern vom Bahnsteig westlich des Verbrauchermarktes statt direkt am Bahnsteig angesiedelt und im übrigen in der Perspektive viel zu wenige. Hier zeigt sich in der Abfolge der verschiedenen Planungsschritte besonders deutlich, in welchem Mass die Erfordernisse des ÖPNV den Interessen und Forderungen des Investors untergeordnet wurden. Ursprünglich waren die P+R-Plätze im Osten zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteig - wenn auch noch nicht in ausreichender Zahl - vorgesehen. Im endgültigen Planentwurf findet man die Plätze für Kurzzeitparker, also in der Regel für Kunden des Verbrauchermarktes in nächster Nähe zum Bahnsteig auf der östlichen Seite, die P+R-Plätze für die Fahrgäste der Münstertalbahn dagegen weit weg vom Bahnsteig im Westen. Sinnvoll ist das nicht; die genau umgekehrte Anordnung der Parkplätze für Kurzzeit- und Dauerparker wäre die richtige! Die angeblichen Zwangspunkte für die falsche Anordnung der Parkplätze und für den Verzicht auf die Haltebuchten am Bahnsteig könnte man leicht vermeiden, wenn man den Verbrauchermarkt um die eigene Achse drehte (Eingang also im Westen statt im Osten) oder in Gänze um ca. 100 m nach Westen verschieben würde.
- 3.7 Auch die geplante Zuwegung zur L 123 erfüllt nicht die Erfordernisse des ÖPNV. Die geplante Rampe östlich des Empfangsgebäudes ist im Vergleich zur aktuellen und bewährten Situation unnötig steil; ihr fehlt die Spur für ausfahrende Linksabbieger (während die L123 um eine Spur für von Westen ins Bahnareal einführende Linksabbieger, darunter Linien-

busse auf dem Weg vom Betriebshof zum Bahnsteig, aber auch Zulieferer zum Verbrauchermarkt aufgeweitet wird).

- 3.8 Zur Stabilisierung der Fahrpläne ist eine von den Linienbussen aus per Funk steuerbare Ampel unverzichtbar. Sie fehlt schon heute. Bei starkem LKW- und Pendlerverkehr wie auch bei starkem Ausflugsverkehr zum und vom Belchen bzw. Wiesental bzw. Stohren-Schauinsland entstehen schon heute für die Linienbusse Wartezeiten von bis zu sechs Minuten (die allenfalls verkürzt werden können, wenn Fahrgäste die erfreulich schnell reagierende Fussgängerampel schalten und dann wieder einsteigen).

4. Die bisherige Planung zum Umbau des Bahnareals geben leider nicht den überragenden Interessen des ÖPNV den nötigen Vorrang; ganz im Gegenteil: die künftige Entwicklung wird durch konflikträchtige Kompromisse beeinträchtigt; die Chance für eine optimale Verknüpfung von Zug und Bus wird damit verspielt. In der Abwägung von Interessen und Plänen eines Investors und der „Befürchtung zukünftiger Versorgungsdefizite“ (S. 4) einerseits und den offensichtlichen Erfordernissen eines zukunfts- und damit ausbaufähigen ÖPNV andererseits verweisen die in der Gemeinde Münstertal Verantwortlichen den ÖPNV ins dritte Glied. Würde diese Festlegung im weiteren Verfahren nicht korrigiert, würden die Entwicklungschancen des Münstertals aufs schwerste beeinträchtigt.

Übrigens passt diese Benachteiligung des ÖPNV so gar zu der vorbildlichen Energiepolitik der Gemeinde. Rat und Verwaltung der Gemeinde Münstertal und das von der Gemeinde beauftragte Planungsbüro scheinen in uns nicht nachvollziehbarer Weise die Chance zu verkennen und zu verspielen, die sich für die künftige Entwicklung des Münstertals aus Elektrifizierung und Ertüchtigung der Münstertalbahn ergeben.

In der „frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit“ nach § 3 Abs. 1 BauGB sehen wir die letzte Möglichkeit, die Planung konsequent auf die Erfordernisse eines zukunfts-fähigen ÖPNV auszurichten.

Der Fahrgastbeirat RVF-Süd bekräftigt seine am 10. Juli und 25. November 2010 unterbreiteten Vorschläge, die sich übrigens grossenteils mit dem Plan der SWEG von Mitte August 2010 decken:

- Umstieg zwischen Zug und Bus „Wange an Wange“, d.h. gemeinsamer Bahnsteig in ausreichender Breite und Länge;
- ausreichende Haltebuchten für mindestens vier Linienbusse direkt am Bahnsteig zum zügigen Umsteigen und ohne Behinderung des fließenden Verkehrs;
- ausreichend grosse Wendeschleifen für die Linienbusse;
- Vermeidung von Konflikten zwischen Individualverkehr und ÖPNV sowie zwischen Kurz- und Dauerparkern (diese Behinderung ist mit der falschen Anordnung der Kurzzeit-Parkplätze in engster Nachbarschaft zum Bahn-Bus-Steig und mit gemeinsamer enger Einfahrt von der und Ausfahrt zur L 123 vorprogrammiert);
- ausreichende Dauerparkplätze (P+R-Plätze) für Bahnreisende in grösstmöglicher Nähe zum Bahnsteig;
- ausreichende Fahrrad-Abstellplätze und -boxen für Bahnreisende in grösstmöglicher Nähe zum Bahnsteig;
- im Interesse der Fahrplanstabilität Vorfahrt für die Linienbusse an der Ausfahrt zur stark befahrenen L 123 durch eine funkgesteuerte Ampelanlage;
- ggf. eigene Busspur an der Ausfahrt zur L 123 (in Höhe der heutigen Ausfahrt) mit funkgesteuerter Ampel.
