

Mobilitätswende in der March

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2021 aus Bürger- und Klimaschutzsicht



Klimaschutzverein March e.V.
<https://klimaschutzverein-march.de>

Jan-Hendrik Spieth
jan-hendrik.spieth@klimaschutzverein-march.de

Christian Meyer
info@klimaschutzverein-march.de

Mitwirkende:
Sigrid Keller, Monika Pagel, Martin Ufheil, Markus Zimmermann

3. April 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen	1
1.1	Klimaschutzziele des Landes Baden Württemberg	1
1.2	Zeitplan des NVP	1
1.3	Ist-Zustand der Mobilität in der March	2
1.3.1	Breisgau-S-Bahn 2020	2
1.3.2	Alternative Mobilitätsformen	4
2	Anmerkungen zum Anhörungsentwurf	5
2.1	Zu berücksichtigende Schulzeiten	5
2.2	Einbeziehung von ÖPNV-Nutzern in Planung	5
2.3	Klimaneutrale Busflotte	6
2.4	Beschwerdemanagement	7
2.5	Kriterien für Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit	8
2.6	Anbindung durch SPNV	9
3	Forderungen an Bund, Land und Kreis	10
3.1	Finanzierung eines leistungsfähigen ÖPNV zur Erreichung der kommunalen Mobilitätswende	10
3.2	Gleichstellung von großen Ortsteilen mit kleinen Kommunen .	12
3.3	Finanzmittel für weiteren Ausbau des SPNV	12
4	Verbesserungsansätze zur Weiterplanung des NVP	14
4.1	Verbesserung der SPNV-Anbindung mit vorübergehender Er- gänzung durch parallelen Busverkehr	14
4.2	Alternative Linienführung und bessere Taktung	15
4.3	Erhalt des jetzigen Busverkehrs	16
4.4	Nachbesserung des Anhörungsentwurfs	17

4.5	Beurteilung der Verbesserungsansätze	17
5	Marcher Mobilitätswende	19
5.1	Erarbeitung von qualifizierten Mobilitätskonzepten	19
5.2	Maßnahmenkatalog für die Mobilitätswende in der March . .	20
6	Schlussworte	21
A	Gesetzliche Bestimmungen für den ÖPNV und dessen Förderung durch Bund und Land	22
A.1	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)	22
A.2	ÖPNV-Finanzierungsreform	23
A.3	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	24
A.4	LGVFG	24
A.5	Regionalisierungsgesetz (RegG)	24
A.6	Finanzausgleichsgesetz - FAG	25
B	Klimaschutzgesetze	26
B.1	Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW)	26
	Quellenverzeichnis	27
	Gesetzestexte	30

Übersicht der Anmerkungen zum Anhörungsentwurf

Anmerkung 1	Schulzeiten	5
Anmerkung 2	Einbeziehung von ÖPNV-Nutzern	6
Anmerkung 3	Klimaneutrale Busflotte	6
Anmerkung 4	Beschwerdemanagement	7
Anmerkung 5	Stärkung des Fahrgastbeirats	7
Anmerkung 6	Anschlussicherheit	8
Anmerkung 7	DFI-Systeme in Bussen	8
Anmerkung 8	Anbindung durch SPNV	9

Übersicht der Forderungen an Bund, Land, Kreis und Kommune

Forderung 1	Landesmittel für „ÖPNV Straße“	11
Forderung 2	Finanzierungsbasis für kommunale Mobilitätswende	12
Forderung 3	Basisversorgung für große Ortsteile	12
Forderung 4	SPNV-Ausbau	12
Forderung 5	Marcher Mobilitätswende	19

Zusammenfassung

Der aktuell zur Anhörung vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) 2021 bis 2026 des ZRF führt zu einer deutlichen Verschlechterung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der March.

Das vorliegende Dokument fasst die Rahmenbedingungen des NVP zusammen, beurteilt den Anhörungsentwurf aus Sicht der Marcher ÖPNV-Nutzer und des Klimaschutzes und bietet interessierten Bürgern eine Übersicht über die möglichen Forderungen und Verbesserungsansätze für den weiteren Planungsverlauf. Abschließend werden konkrete Maßnahmen für die Mobilitätswende in der March vorgestellt.

Der ZRF wird gebeten, die Anmerkungen zum Anhörungsentwurf in Abschnitt 2 zu prüfen und für die Weiterplanung des NVP zu berücksichtigen.

Der Klimaschutzverein March e.V. engagiert sich seit 2007 für Marcher Mobilitätsthemen und ÖPNV.

Abschnitt 1

Rahmenbedingungen

1.1 Klimaschutzziele des Landes Baden Württemberg

Das Land Baden Württemberg will im Interesse des Klimaschutzes die Nachfrage im ÖPNV bis 2030 verdoppeln. Dafür wird die „ÖPNV-Strategie 2030“ erarbeitet.¹

1.2 Zeitplan des NVP

Der Nahverkehrsplan befindet sich in der Planungsphase. Bis zum 31. März 2021 haben die Kommunen die Möglichkeit, zum Anhörungsentwurf Stellung zu nehmen. Ende 2021 soll der NVP beschlossen werden.

Für das Linienbündel „Kaiserstuhl Süd“ wird der NVP vermutlich nicht vor 2023 und bis spätestens April 2027 umgesetzt.²

Eine mögliche, weitere Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn ist vermutlich nicht vor 2032 realisierbar (vgl. Abschnitt 2.6).

¹Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Klimaschutzziele erfordern Verdopplung des Nahverkehrs bis 2030*.

²Klimaschutzverein March e.V., *Bericht von der Infoveranstaltung zum NVP*; ZRF, *Anlage 11 zum ZRF-NVP 2021 Verkehrsbereiche BREISGAU-BUS*.

1.3 Ist-Zustand der Mobilität in der March

Der Autoverkehr bildet die tragende Säule für die Mobilität in der March.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot in der March, mit doppelter Anbindung an FR-Hbf und die Verbindung der Ortsteile durch Busse besteht, kann insgesamt als gut bezeichnet werden.

Unzufrieden sind Marcher Fahrgäste vor allem durch die Unzuverlässigkeit und mangelnde Kapazität der Breisgau-S-Bahn und durch verpasste Anschlüsse in FR-Landwasser und FR-Hbf.

1.3.1 Breisgau-S-Bahn 2020

Von 2019 bis 2020 wurde die Schienenstrecke der Breisacher Bahn für 135 Mio. EUR erneuert und elektrifiziert, und neue elektrische Fahrzeuge beschafft. Ziel waren „Qualitätsverbesserungen für die Fahrgäste“ und eine „Attraktivitätssteigerung des Schienenpersonennahverkehrs“.³

Das Projekt „Breisgau-S-Bahn 2020“ sollte trotz „knapper öffentlicher Kassen“ „weniger Umsteigepunkte und dichtere Takte“ schaffen:

„Die S-Bahnen werden zukünftig – der Nachfrage entsprechend – in einem noch dichteren Takt unterwegs sein. Dies schafft gleichzeitig die Möglichkeit, auch das Angebot im Regionalbus zu verbessern. So kann das Auto in Zukunft noch öfter stehen bleiben.“⁴

Die Zielsetzungen erwiesen sich als zu ambitioniert. Durch die jetzige „Ausbaustufe 2018“ und den aktuellen Fahrplan der Breisgau-S-Bahn⁵ ist für die Marcher Anbindung noch keine Verbesserung im Sinne des Zielkonzepts für den SPNV⁶ erreicht:

- Taktung und Fahrtzeiten sind, mit einem Basistakt von 30 Minuten, auf vergleichbarem Niveau mit den SPNV-Leistungen vor der Elektrifizierung der Schienenstrecke.

³ *Breisgau-S-Bahn 2020: Ost-West-Achse geht in Betrieb.*

⁴ ZRF, *Broschüre Breisgau-S-Bahn 2020, Dezember 2011*, S. 4, 22.

⁵ RVF, *S1 West Zug Breisacher Bahn: Freiburg - Gottenheim - Breisach.*

⁶ Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg.*

- Die Fahrzeit zwischen Breisach und Freiburg Hbf ist praktisch unverändert.
- In der Morgenspitze zwischen 7 und 9 Uhr liegen die Abfahrtszeiten an Werktagen mit 7:01, 7:36 und 8:21 Uhr sogar 36 bzw. 45 Minuten auseinander.
- In der Morgenspitze fahren nicht wie vorgesehen 3 Zugteile, sondern nur 2 Zugteile, so dass schon ab Gottenheim oftmals alle Plätze belegt sind, oder sogar kein Zustieg mehr möglich ist.
- Die ursprünglich geplante 15-Minuten-Taktung, die nach Zielkonzept für die Einteilung des Streckenabschnitts Hugstetten-FR in Nachfrageklasse III angemessen wäre⁷, ist noch nicht realisiert.
- Die umstiegsfreie Befahrung von West nach Ost ist noch nicht realisiert.
- Die Fahrtzeiten aus dem Breisgau in nördlich und südlich auf der Rheinschiene liegende Gemeinden sind, im Vergleich zum Individualverkehr, unattraktiv.
- Die Vertaktung zum Fernverkehr ist nicht zufriedenstellend. In den Morgenstunden liegen die Umsteigezeiten in Freiburg Hbf Richtung Basel bei bis zu 32 Minuten, Richtung Karlsruhe bei bis zu 27 Minuten.
- Die Anbindung über den SPNV an den Stadtverkehr ab FR-Landwasser erfordert lange Fußwege.

Eine verbesserte Anbindung durch den SPNV ist für die March ohne eine weitere Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn mit insbesondere einem Doppelspurabschnitt zwischen FR-Messe/Uni – FR-Landwasser nicht realisierbar, und die Erreichung des Zielkonzepts für die Breisgau-S-Bahn 2020 daher nicht vor 2032 zu erwarten.⁸

⁷Badische Zeitung, *Die Breisgau-S-Bahn wird ausgebaut*; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM), *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg*, S. 13, 15.

⁸ZRF, *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016*; ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 48.

1.3.2 Alternative Mobilitätsformen

Am Bahnhof Hugstetten gibt es eine überdachte Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Ein Leihfahrrad-Angebot gibt es in der March nicht.

Die Gemeinde March bietet Bürgern und Vereinen ein Carsharing-Angebot mit zwei Kleinbussen am Standort Rathaus Hugstetten.⁹ Ein vorübergehend bestehender Stadtmobil-Standort am Bahnhof Hugstetten, mit einem elektrisch betriebenen Kleinwagen, wurde 2020 wegen zu geringer Nachfrage wieder geschlossen.¹⁰

Ein flächendeckendes Alternativangebot zu SPNV und Buslinien besteht derzeit nicht.

⁹Klimaschutzverein March e.V., *Kleinbus-Carsharing für die March*.

¹⁰Klimaschutzverein March e.V., *Stadtmobil macht Schluss*.

Abschnitt 2

Anmerkungen zum Anhörungsentwurf

Der Anhörungsentwurf des ZRF¹ weist aus Sicht der Verfasser verschiedene Mängel auf.

2.1 Zu berücksichtigende Schulzeiten

Anmerkung 1 (Schulzeiten) *In den Liniensteckbriefen² sind Angaben zu zu berücksichtigenden Schulzeiten zu ergänzen.*

- **Linie 530:** Gemeinschaftsschule March
- **Linie 540:** Gemeinschaftsschule March, Wilhelm-August-Lay-Schule Bötzingen

2.2 Einbeziehung von ÖPNV-Nutzern in Planung

Um das Verdopplungs-Ziel für die Nachfrage nach ÖPNV bis 2030 zu erreichen ist entscheidend, die Wertschätzung aller Bevölkerungsgruppen für den ÖPNV zu maximieren.³ Der enge Finanzierungsrahmen des NVP hat

¹ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*.

²ZRF, *Anlage 10 zum ZRF-NVP 2021 Liniensteckbriefe BREISGAU-BUS*.

³Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Klimaschutzziele erfordern Verdopplung des Nahverkehrs bis 2030*.

das Potential, die Wahrnehmung der Bevölkerung stark negativ zu beeinflussen. Es erscheint entscheidend, durch mehr Bürgerbeteiligung sowohl für mehr Informiertheit in der Bevölkerung zu sorgen, wie auch sicherzustellen, dass das mit den knappen Mitteln realisierbare ÖPNV-Angebot ideal auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten ist.

Anmerkung 2 (Einbeziehung von ÖPNV-Nutzern) *Für die Weiterplanung des NVP sollen Fahrgäste und Fahrgastbeiräte stärker mit einbezogen werden. Für jedes Linienbündel ist jeweils eine Bürgergruppe, die die Bürger der betroffenen Gemeinden repräsentiert, an der Weiterplanung zu beteiligen.*

2.3 Klimaneutrale Busflotte

Zentrale Maßnahme im Bericht der ÖPNV-Zukunftskommission BW ist ein „[s]chneller Hochlauf einer Busflotte mit klimaneutralem und leisem Antrieb“.⁴

Für den Stadtverkehr Freiburg beschreibt der NVP, dass die Busflotte in den nächsten Jahren auf Elektrobusse umgestellt wird.⁵ Für die Fahrzeugflotte der Verkehrsunternehmen, die den außerstädtischen Verkehr realisieren, macht der NVP jedoch keinerlei Angaben und macht für die Motorisierung keinerlei Vorgaben, auch nicht für Neufahrzeuge.

Der Zeitplan zur Umsetzung des NVP 2021 (vgl. Abschnitt 1.2) lässt es unabdingbar erscheinen, dass die Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission im NVP bereits Berücksichtigung finden.

Anmerkung 3 (Klimaneutrale Busflotte) *Der NVP soll durch Vorgaben an die Fahrzeugflotte sicherstellen, dass der Anteil klimaneutraler Busse im außerstädtischen Verkehr so schnell wie möglich steigt.*

Die Erfordernisse und Gegebenheiten des Überlandverkehrs legen nahe, dass dabei vor allem Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb vorgesehen werden.

⁴ÖPNV-Zukunftskommission BW, *Ziele und Maßnahmen zur Verdopplung des ÖPNV 2030*.

⁵ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 37.

2.4 Beschwerdemanagement

Aus ÖPNV-Nutzersicht ist der ÖPNV, durch die vielen beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, ein schwer zu durchschauendes Konstrukt. Im Falle von Beschwerden bleibt im Unklaren, wer der Zuständige Ansprechpartner ist.

Der NVP überträgt den einzelnen Verkehrsunternehmen die Verantwortung für das Beschwerdemanagement, bzw. macht sogar „alle eingesetzten Personale verantwortlich“.⁶ Diese Herangehensweise minimiert die Kosten des NVP, verstärkt aber aus Sicht der ÖPNV-Nutzer das „Zuständigkeitswirrwarr“ im regionalen ÖPNV.

Anmerkung 4 (Beschwerdemanagement) *Der NVP soll ein zentrales Beschwerdemanagement vorsehen. Beschwerden sollen auf digitalem Weg, durch z.B. eine App, möglich sein.*

Die Ansprechpartner des Fahrgastbeirats des RVF leisten für die ÖPNV-Nutzer durch das Erarbeiten von Verbesserungsvorschlägen einen wertvollen Beitrag. Der Beirat ist jedoch personell dünn aufgestellt. Hier ist mehr Bürgerengagement für den ehrenamtlich tätigen Beirat notwendig. Ideal wäre ein Untergremium im Fahrgastbeirat, das für den gesamten Schienenstrang West der Breisgau-S-Bahn und die zuführenden Linienbündel des Busverkehrs als zentraler Ansprechpartner fungiert. Einen bestimmten Ansprechpartner für jedes Linienbündel vorzusehen, erscheint ebenfalls zweckmäßig.

Anmerkung 5 (Stärkung des Fahrgastbeirats) *Der zuständige Fahrgastbeirat des RVF⁷ soll in das Beschwerdemanagement eingebunden werden und soll das Recht erhalten, die Beschwerdedaten einzusehen.*

⁶ZRF, *Anlage 07 zum ZRF-NVP 2021 Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr*, S. 6.

⁷<https://rvf-fahrgastbeirat.de>

2.5 Kriterien für Pünktlichkeit und Anschlussicherheit

Der NVP stellt nur wenige harte Kriterien an Pünktlichkeit und Anschlussicherheit⁸ bzw. das Zusammenspiel mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

- die Fahrten sind pünktlich anzutreten, sofern kein Anschluss abzuwarten ist
- die Umsteigezeit darf nur in Ausnahmefällen 5 Minuten unterschreiten
- Vertragsstrafen bei Fahrtausfall (Fahrten mit einer Verspätung ab 31 Minuten) und Vertragsstrafen für Verpassen bzw. Nichtaufnahme eines garantierten Anschlusses, soweit durch das Verkehrsunternehmen verschuldet

Diese Kriterien erscheinen unzureichend, das angestrebte Ideal von „Zug und Bus aus einem Guss“, mit „schnellen Übergängen und kurzen Reisezeiten“⁹ zu garantieren.

Anmerkung 6 (Anschlussicherheit) *Der NVP soll Qualitätskriterien formulieren, die ein gutes Zusammenspiel zwischen Bus und Bahn an den Verknüpfungspunkten zum SPNV sicherstellen. Insbesondere sind Kriterien für maximale Umstiegszeiten zu formulieren, Fahrtzeitreserven für das Abwarten von Anschlüssen zu definieren und die Definition von Verspätungen zu verschärfen bzw. ein detaillierteres Pönalsystem zu entwickeln.*¹⁰

Anmerkung 7 (DFI-Systeme in Bussen) *Dynamische Fahrgastinformationen sind nicht nur an Bushaltestellen und durch eine App umzusetzen, sondern auch für die Anzeige von Echtzeitinfos zu Anschlüssen in den Bussen einzusetzen. Die Busse müssen dafür mit DFI-Systemen ausgestattet werden.*

⁸ZRF, *Anlage 07 zum ZRF-NVP 2021 Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr*, S. 4 f., 17.

⁹ZRF, *Broschüre Breisgau-S-Bahn 2020, Dezember 2011*, S. 10.

¹⁰Vgl. ÖPNV-Zukunftskommission BW, *Ziele und Maßnahmen zur Verdopplung des ÖPNV 2030*, Abschnitt 5.1.14, S. 16.

2.6 Anbindung durch SPNV

Das ÖPNV-Gesetz¹¹ gibt dem NVP als Zielsetzung vor, „die regionalen Leistungen des Personennahverkehrs auf der Straße auf das Grundangebot des Landes auf der Schiene auszurichten“.

Der NVP geht dabei von der Fertigstellung der Bahnstrecken-Elektrifizierung „mit erweitertem Angebot“ und „verbesserten Leistungen“ im Juni 2021 aus.¹²

Wie in Abschnitt 1.3.1 beschrieben, ist mit der derzeitigen Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn aber noch keine Verbesserung im Sinne des Zielkonzepts für den SPNV¹³ erreicht, und die Erreichung des Zielkonzepts auch nicht vor 2032 zu erwarten.¹⁴

Anmerkung 8 (Anbindung durch SPNV) *Die Weiterplanung des NVP soll berücksichtigen, dass der SPNV auf dem Streckenabschnitt Hugstetten Bhf - Freiburg Hbf noch nicht genügend Kapazitäten und Taktung aufweist, um den Abbau der Parallelverbindungen durch den Busverkehr zu rechtfertigen.*¹⁵

¹¹ Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

¹² ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 5.

¹³ Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg*.

¹⁴ ZRF, *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016*; ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 48.

¹⁵ Weiteres hierzu siehe Abschnitt 4.1.

Abschnitt 3

Forderungen an Bund, Land und Kreis

„Mit mehr Geld wären mehr Leistungen finanzierbar“, sagt der ZRF.¹ Welche Forderungen sind denkbar? Welche Kosten sind mit den Forderungen verbunden, und wer übernimmt sie?

3.1 Finanzierung eines leistungsfähigen ÖPNV zur Erreichung der kommunalen Mobilitätswende

Der NVP berücksichtigt Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung und Pendlerzahlen, und leitet daraus die Wichtigkeit ab, Versorgungsinfrastruktur im ländlichen Raum zu erhalten und mit einem guten ÖPNV der „Überalterung“ außerhalb der Verdichtungsräume“ entgegenzuwirken.² Der NVP überplant den Busverkehr mit Basistakt und Vernetzungslinien also so, dass Gemeinden *ohne* Anschluss an den SPNV eine vergleichbar gute Anbindung bekommen, wie Gemeinden *mit* einem SPNV-Anschluss.³ Die Unterstützung/Förderung von Verdichtungsräumen ist hingegen nicht das prioritäre politische Kalkül des NVP.

Nach ÖPNVG⁴ §13 Abs. 2 sind außerdem die „auf das Land entfallenden

¹Klimaschutzverein March e.V., *Bericht von der Infoveranstaltung zum NVP*.

²ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 15 ff.

³ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 63 ff.

⁴*Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennah-*

Mittel [...] vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden“. Ein Großteil der Landesmittel fließt also bewusst in den SPNV. Aus Sicht des Landes wird durch besseren SPNV ein Abbau von Bus-Parallelverkehr ermöglicht, und die freiwerdenden Mittel sollen dann zur Anbindung der ländlichen Regionen eingesetzt werden.

Augenscheinlich ist, dass Bundes- und Landesmittel für den „ÖPNV Straße“ knapp kalkuliert sind⁵ und der NVP daher nur eine „Mangelverwaltung für die Neuordnung der Buslinien“ erreichen kann.

„Mit der bisherigen finanziellen Ausstattung kann der [ZRF] keine Busversorgung organisieren, die dem eigenen Anspruch und dem der Landesregierung auch nur annähernd gerecht wird.“⁶

Für beispielsweise die Ausweitung des Basistakts auf alle großen Ortsteile im Verbandsgebiet benötigt der ZRF zusätzlich 5 Mio. EUR für den NVP.⁷

Forderung 1 (Landesmittel für „ÖPNV Straße“) *Um den Gemeinden des Verbandsgebietes des ZRF zu ermöglichen, die „kommunale Verkehrswende“ zu bewältigen und einen klimaneutralen Personenverkehr zu realisieren, ist nach Konnexitätsprinzip die Förderung des „ÖPNV Straße“ durch Land und Bund zu erhöhen.*

Die Kommunen sollen mit den Landesmitteln nach RegG⁸ und ÖPNVG⁹ zunehmend eigenverantwortlich alternative Mobilitätskonzepte entwickeln. Bund und Land stellen hierfür zwar zusätzliche Fördermittel bereit, diese Mittel schaffen für die Kommunen aber nicht die nötige Planungssicherheit.

Für Entwurf, Planung, Erprobung, Optimierung und flächendeckende Etablierung alternativer, neuer Mobilitätsangebote werden besondere Anstrengungen, Zeit und Mehrausgaben notwendig sein. Die ÖPNV-Zukunftskommission BW „fordert Bund, Land und Kommunen auf, eine solide Finanzierungsbasis für die großen Herausforderungen des ÖPNV-Ausbaus zu schaffen“ (ÖPNVG).

⁵Vgl. A.1 und A.2

⁶Reblandkurier, „Mobilitätswende?“

⁷Klimaschutzverein March e.V., *Bericht von der Infoveranstaltung zum NVP*; Reblandkurier, „Mobilitätswende?“

⁸*Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG).*

⁹*Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).*

fen. Das Land aber auch der Bund müssten die dazu erforderliche Finanzausstattung der kommunalen Aufgabenträger sicherstellen.“¹⁰

Forderung 2 (Finanzierungsbasis für kommunale Mobilitätswende)

Beim Aufbau von alternativen Mobilitätsangeboten sollen die Kommunen durch planungssichere Mittel von Land und Bund besser unterstützt werden.

3.2 Gleichstellung von großen Ortsteilen mit kleinen Kommunen

Der NVP im Anhörungsentwurf bietet allen Gemeinden einen gleich guten Basistakt. Die Anbindung von Ortsteilen wie z.B. Holzhausen und Neuershausen wird hingegen nur als Vernetzungslinie ausgeführt, das heißt mit schlechterer Taktung und zeitlich eingeschränkterem Angebot.

Forderung 3 (Basisversorgung für große Ortsteile) *Die Basisversorgung hat sich auch an der Siedlungsgröße zu orientieren. Bevölkerungstarke Ortsteile sind im NVP vergleichbar großen Kommunen gleichzustellen und ebenfalls mit Basistakt zu bedienen.*

Zur Umsetzung der Forderungen ist eine Aufstockung der finanziellen Mittel für den ZRF bzw. NVP (vgl. Abschnitt 3.1) notwendig.

3.3 Finanzmittel für weiteren Ausbau des SPNV

Wie in Abschnitt 2.6 dargelegt, ist das Zielkonzept des Landes für den SPNV¹¹ mit der derzeitigen Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn nicht erreicht worden.

Forderung 4 (SPNV-Ausbau) *Das Zielkonzept für die Breisacher Bahn, mit Doppelspurabschnitten zwischen FR-Messe/Uni und FR-Landwasser sowie am Kreuzungsbahnhof Ihringen, ist umzusetzen. Die Umsetzung soll so schnell wie möglich begonnen werden, und sollte noch vor 2030 abgeschlossen*

¹⁰Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Klimaschutzziele erfordern Verdopplung des Nahverkehrs bis 2030*; ÖPNV-Zukunftskommission BW, *Ziele und Maßnahmen zur Verdopplung des ÖPNV 2030*, Abschnitt 8.1.25, S. 26.

¹¹Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg*.

sein. Dafür sind auch die Verkehrsverträge mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen anzupassen.

Zur Umsetzung der Forderung werden nach Grobkostenschätzung ca. 23 Mio. EUR benötigt.¹²

¹²ZRF, *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016*, Der Ausbau des SPNV zwischen Breisach und Freiburg wird planerisch fortgesetzt durch das Vorhaben des Ausbaus der Strecke Freiburg-Colmar im Rahmen des Aachener Vertrags. Nach Konnexitätsprinzip sind die Kosten auf die Aufgabenträger zu verteilen. Verhandlungen zwischen Bund und Land verliefen dazu bisher ergebnislos.

Abschnitt 4

Verbesserungsansätze zur Weiterplanung des NVP

Der NVP-Anhörungsentwurf führt, zusammen mit dem unzureichenden Ist-Zustand des SPNV (siehe Abschnitt 2.6), zu einer deutlichen Verschlechterung des ÖPNV-Angebots in der March.

Welche Verbesserungsansätze sind aus Marcher Sicht zur Weiterplanung des NVP denkbar? Welche Argumentationsmöglichkeiten werden von Kommunalpolitik und Bürgern diskutiert? Was spricht für oder gegen die Ansätze?

Zu beachten ist, dass die im folgenden beschriebenen Ansätze sich teilweise ergänzen, teilweise aber auch widersprechen.

4.1 Verbesserung der SPNV-Anbindung mit vorübergehender Ergänzung durch parallelen Busverkehr

Wie in den Abschnitten 1.3.1 und 2.6 beschrieben, ist mit der derzeitigen Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn aber noch keine Verbesserung im Sinne des Zielkonzepts für den SPNV¹ erreicht, und die Erreichung des Zielkon-

¹Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg*.

zepts auch nicht vor 2032 zu erwarten.²

Ein zumindest vorübergehender oder teilweiser Parallelbetrieb durch Buslinien zwischen Hugstetten Bhf und Freiburg Hbf soll daher aufrecht erhalten werden.

Für diesen Ansatz sprechen folgende Punkte:

- Klare Argumentation möglich: Nur bei einer konsequenten und vollständigen Umsetzung des Zielkonzepts für den SPNV ist der Abbau des Parallelverkehrs von S-Bahn und Bus vertretbar.
- Die Parallelführung von Bus und Bahn bis FR Hbf entschärft die Problematik der Anbindung an den Nah- und Fernverkehr und insbesondere an Früh- und Spätverbindungen, sowie die Probleme wegen der fehlenden Barrierefreiheit am Hbf, und ergänzt auch die besonders unzufriedenstellende SPNV-Anbindung in der Morgenspitze (vgl. Abschnitt 1.3.1).
- Der ZRF zeigt sich offen für einen Kompromiss bei der Parallelführung: Solange die Breisgau-S-Bahn nicht 'liefere', werde der NVP das durch ein gewisses Busangebot ausgleichen.³

Gegen diesen Ansatz sprechen folgende Punkte:

- Die Problematik der Ortsteilanbindung bleibt ungelöst.

4.2 Alternative Linienführung und bessere Taktung

In einem uns vorliegenden Entwurf der Stellungnahme der Gemeinde zum Anhörungsentwurf werden eine alternative Linienführung für die Busse, mit deutlich besserem Takt als im NVP vorgesehen, vorgeschlagen.

Der Alternativvorschlag versucht, einen möglichst gutes „Kompromiss-Angebot“ für den ÖPNV zu erwirken und dabei den defizitären Haushalt der Gemeinde so wenig wie möglich zu belasten.

²ZRF, *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016*; ZRF, *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*, S. 48.

³Klimaschutzverein March e.V., *Bericht von der Infoveranstaltung zum NVP*.

Für diesen Ansatz sprechen folgende Punkte:

- Alle Ortsteile wären per Linienbus gut angebunden.
- Die im Entwurf vorgeschlagene, alternative Linienführung der Busse mit einer Anbindung an Landwasser entspricht dem Bedarf der Marcher Bürger sowohl für eine Anbindung an den Nah- und Fernverkehr (abgedeckt durch SPNV-Angebot) wie auch an den Stadtverkehr FR (abgedeckt durch Busverbindungen).
- Die Linienführung über Holzhausen nach Hochdorf schafft eine Anbindung für das neue Gewerbegebiet.
- Kurze Fußwege beim Umstieg in die Straßenbahnen in Landwasser.

Gegen diesen Ansatz sprechen folgende Punkte:

- Die Schwächen der SPNV-Anbindung (siehe Abschnitt 2.6) werden nur teilweise aufgefangen.
- Die Forderung nach einem besseren SPNV, für die sich auch der ZRF bereits empfänglich gezeigt hat (siehe Abschnitt 4.1), wird argumentativ geschwächt.
- Die Linienführung über Holzhausen und das neue Industriegebiet nach Hochdorf wird vermutlich deutliche Nutzungsspitzen vor allem durch Pendlerverkehr und Schülerverkehr aufweisen. Hier wäre ggf. tatsächlich kein stündlicher Basistakt angemessen, sondern ggf. sogar ein anderes Mobilitätsangebot bedarfsgerechter, auch um Fahrtzeiten für Pendler zu minimieren.

Für die Umsetzung der alternativen Linienführung wären, bei Beachtung der Gleichbehandlung aller Gemeinden, vermutlich ähnliche Kosten abzudecken wie in Abschnitt 3.2 gefordert.

4.3 Erhalt des jetzigen Busverkehrs

Der Erhalt des jetzigen „Status Quo“ des Busverkehrs in der March, mit Rundkurs und „Marcher Y“, wird als Alternative genannt, wenn keine andere einvernehmliche Lösung gefunden werden kann.

Dieser Standpunkt ist wohl nicht durchsetzbar. Der NVP soll alle Gemeinden vergleichbar gut anbinden. Sonderlösungen wie das „Marcher Y“ soll es nicht mehr geben. Eine Anbindung auf dem bisherigen Niveau der March ist aus Kostengründen nicht für alle Gemeinden realisierbar (vgl. Abschnitt 3.1).

4.4 Nachbesserung des Anhörungsentwurfs

Eine weitere Möglichkeit ist, den Anhörungsentwurf prinzipiell zu akzeptieren, verbunden mit der Forderung nach Anpassungen im Detail:

- Anpassungen, Korrekturen und Ergänzungen wie in den Abschnitten 2.1 bis 2.5 dargestellt.
- Anpassung des Fahrtwegs der Linie 530 zur Anbindung an den Bahnhof Gundelfingen. Dies realisiert eine Vertaktungsmöglichkeit mit dem Regionalverkehr in Richtung Norden.

Eine etwas „stärkere“ argumentative Variante ist, die Linienführung des Entwurfs zu akzeptieren, allerdings unter der Bedingung eines besseren Takts für die Ortsteile (vgl. Abschnitt 3.2).

4.5 Beurteilung der Verbesserungsansätze

Keiner der vorgestellten Verbesserungsansätze ist für sich genommen ein „Königsweg“ zur Lösung aller offenen Fragen.

Offene Finanzierungsfragen gibt es vor allem bei den Ansätzen aus den Abschnitten 4.1 bis 4.3.

Die Verfasser sehen die größten Chancen, Gehör zu finden, bei der Argumentation für besseren SPNV (vgl. Abschnitt 4.1), da der politische Wille zur Stärkung des SPNV in gesetzlichen Regelungen und bisherigen Finanzierungsentscheidungen deutlich erkennbar ist. Allerdings bleibt die Anbindung der Ortsteile Buchheim, Holzhausen und Neuershausen in diesem Ansatz ungelöst.

Die Verfasser glauben, dass durch SPNV und Buslinienverkehr alleine keine ideale Anbindung aller Ortsteile Buchheim, Holzhausen und Neuershausen aufrecht erhalten werden kann, sondern dass der Aufbau von alternati-

ven Mobilitätsformen zwingend erforderlich ist. Die Verantwortlichkeit dafür liegt vor allem bei der Kommune.

Abschnitt 5

Marcher Mobilitätswende

Der NVP überplant mit den Komponenten SPNV und Personahverkehr auf der Straße einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in der March. Die Verantwortung für die Transformation des Verkehrs in der March liegt aber nicht in erster Linie bei Kreis und Land, sondern bei der Kommune. Die Mobilitätswende in der March muss von der Kommunalpolitik und Marcher Bürgern selbst ausgestaltet werden.

Forderung 5 (Marcher Mobilitätswende) *Durch die Gemeinde March und Marcher Bürger soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, das das Grundangebot des ÖPNV bzw. die Planung des NVP ganzheitlich fortführt.*

5.1 Erarbeitung von qualifizierten Mobilitätskonzepten

Das Land hat „ein Interesse daran, dass auf kommunaler Ebene möglichst flächendeckend entsprechende qualifizierte Fachkonzepte als Grundlage für die Verkehrsplanung vorliegen“ und fördert qualifizierte Konzeptionen noch bis Ende 2021.¹

Zu qualifizierten Konzepten zählen beispielsweise: Mobilitätspläne, Rad- und Fußverkehrskonzeption, Konzeption multimodaler Knoten, Schulwegpläne, Bike+Ride.

¹Ministerium für Verkehr Baden Württemberg, [Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte](#).

5.2 Maßnahmenkatalog für die Mobilitätswende in der March

Die Gemeinde March zeigt, aufbauend auf den Ergebnissen der Klausurtagung für das Projekt „March 2035“ bereits Engagement und entsprechende Aktivitäten etwa zum Thema Radverkehr und Carsharing, die durch zahlreiche Maßnahmen intensiviert und ganzheitlich weitergeführt werden können:

- Anstellung eines/r Klimaschutzmanagers/-in
- Dauerhafte Bürgerbeteiligung etwa durch einen Bürgerrat, angebunden an den Umweltausschuss
- Ganzheitliche Planung aller Verkehrsmittel („On-Demand-Angebote“ wie bspw. Bürgertaxis, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing und Leihfahrräder; Rad- und Fußverkehr, autonomes Fahren, ...), mit dem ÖPNV als Rahmenkonzept
- Mobilitätskonzepte für die Neue Mitte und das neue Gewerbegebiet, mit Einbindung der Gewerbeunternehmen zur Mitwirkung an Mobilitätsmaßnahmen
- Aufsuchen von kosteneffizienten Detaillösungen
- Ausschöpfung von Fördermöglichkeiten
- Zusammenarbeit mit Forschung und Lehre
- Eigene Bedarfsbestimmungen nach dem „OpenData“-Prinzip

Abschnitt 6

Schlussworte

Die intensiven Recherchen für das vorliegende Dokument lassen die Verfasser etwas ratlos zurück: Aufgabenträger, Bund, Land und Kommunen lassen beim NVP keine „gemeinsame Kraftanstrengung“ erkennen. Eine gemeinsame Strategie zur Mobilitätswende ist nicht erkennbar.

Die Gemeinde March kann zum Anhörungsentwurf bis zum 31. März 2021 Stellung nehmen. Die in diesem Dokument dargestellten Aspekte werden in die zur Erstellung der Stellungnahme auf kommunaler Ebene laufenden Diskussionen eingebracht und auch dem ZRF zur Verfügung gestellt.

Den ZRF bitten die Verfasser, die Anmerkungen in Abschnitt 2 zu prüfen und für die Weiterplanung des NVP zu berücksichtigen.

Der Klimaschutzverein March e.V. wird sich weiterhin für die Themen Mobilität und ÖPNV stark machen. Die Mobilitätswende ist zu schaffen, wenn wir alle daran mitwirken und auch bereit sind, dafür Verantwortung zu übernehmen. Die Attraktivität der March, mit ihrer besonderen Rolle im Verdichtungsraum Freiburg, wird durch eine klimaneutrale Mobilität steigen.

Viele Bürger, Interessenvertreter und die Gemeindeverwaltung March engagieren sich sehr dafür, in Sachen ÖPNV und NVP ein möglichst gutes Ergebnis für die March zu erzielen. Dafür danken wir allen Beteiligten sehr!

Anhang A

Gesetzliche Bestimmungen für den ÖPNV und dessen Förderung durch Bund und Land

A.1 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahver- kehrs (ÖPNVG)

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)¹ bildet mit §11 und §12 den rechtlichen Rahmen für den Nahverkehrsplan. §13 bis §15 regeln die Finanzierung:

„Die nach § 5 in Verbindung mit § 6 des Regionalisierungsgesetzes auf das Land entfallenden Mittel sind vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden.“ (ÖPNVG §13 Abs. 2)

„Die Aufgabenträger [...] erhalten vom Land ab dem Jahr 2021 eine jährliche Zuweisung zur Finanzierung von Verkehrs- und

¹*Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).*

Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 217 296 666 Euro. Ab dem Jahr 2022 erhöht sich der Betrag auf 233 963 333 Euro und ab dem Jahr 2023 erhöht sich der Betrag auf 250 630 000 Euro.“ (ÖPNVG §15 Abs. 1)

„Die Höhe der Zuweisungen nach Absatz 1 ergeben sich aus einem Verteilschlüssel, der raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt.“ (ÖPNVG §15 Abs. 2)

A.2 ÖPNV-Finanzierungsreform

Im Zuge der Finanzierungsreform 2018 schreibt das Land zu den Mitteln des ÖPNVG²:

Die 250 Mio. EUR des Landes ab 2023 werden „an die Land- und Stadtkreise nach einem Schlüssel verteilt, der auch angebots- und ÖPNV-bezogene Komponenten enthält. So werden im urbanen wie auch im ländlichen Raum erhebliche Anreize für mehr ÖPNV-Leistungen gesetzt und Steigerungen bei den Fahrgastzahlen honoriert. Denn Stadt- und Landkreise, die das ÖPNV-Angebot ausbauen und voranbringen, werden einen größeren Anteil vom gesamten Betrag erhalten.“

„Die Stadt- und Landkreise erhalten durch die Übertragung der Finanzierungsverantwortung mehr Gestaltungs- und Entscheidungsspielraum. Es verschafft ihnen die Möglichkeit, den ÖPNV flächendeckend im Land auszubauen, passende Mobilitätsangebote zu schaffen und den ÖPNV nachhaltig zu verbessern und zu stärken. Die Kreistage können den Mitteleinsatz eigenverantwortlich und ganz gezielt steuern.“

²Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM), [ÖPNV-Finanzierungsreform](#).

A.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

„Mit den Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)³ unterstützt das BMVI in erheblichem Maße Investitionen in den umweltfreundlichen schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - trotz der originären Zuständigkeit der Länder und Kommunen für die Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung.“⁴

Die Mittel stiegen von 332 Mio. EUR in 2019 auf 1 Mrd. EUR in 2021, sollen bis 2025 2 Mrd. EUR betragen und danach um 1,8% jährlich weiter steigen.

A.4 LGVFG

Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (LGVFG)⁵ sieht jährlich 320 Mio EUR vor für Maßnahmen, die einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität dienen. Förderungsfähige Vorhaben sind nach §2 LGVFG Straßenbau (!), Bau von Schienenwegen (auch Seilbahnen) und Verkehrswegen für Spurbusse, sowie Bau, Aus- oder Umbau von Haltestellen und multimodalen Knoten, Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Beschaffung von Kraftomnibussen und PKW für bedarfsgesteuerten Linienverkehr, und einiges mehr.

A.5 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)⁶ wird unter anderem die Finanzierung des ÖPNV durch Bundesmittel und die Verteilung dieser Mittel auf die Bundesländer festgelegt.

Die in RegG §5 für die Finanzierung festgelegten Mittel werden seit 2017 und bis zum Jahr 2031 um 1,8% pro Jahr erhöht. 2031 ergibt sich dadurch insgesamt eine Erhöhung von 8,8 Mrd. EUR auf ca. 15 Mrd. EUR. Die Mittel werden auf die Bundesländer verteilt. Das Land BW erhält bspw.

³ *Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).*

⁴ *Heute fahr' ich Öffis.*

⁵ *Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG).*

⁶ *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG).*

1,014 Mrd. EUR in 2021. Mit diesen Bundesmitteln „ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“.⁷

A.6 Finanzausgleichsgesetz - FAG

Im Landesgesetz über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz - FAG)⁸ §28 werden zur Förderung des ÖPNV jährlich 15 Mio EUR zur Verfügung gestellt, die nach Einwohnern und Fläche auf Stadt- und Landkreise aufzuteilen sind.

⁷ *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)*, §6.

⁸ *Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz - FAG)*.

Anhang B

Klimaschutzgesetze

B.1 Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW)

Im Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg¹ sind unter Anderem Klimamobilitätspläne und Klimaschutzbeiräte gesetzlich verankert.

¹*Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW).*

Quellenverzeichnis

- Badische Zeitung. *Die Breisgau-S-Bahn wird ausgebaut*. 21. Jan. 2011. URL: <https://www.badische-zeitung.de/die-breisgau-s-bahn-wird-ausgebaut--40306776.html> (besucht am 17.03.2021).
- Breisgau-S-Bahn 2020: Ost-West-Achse geht in Betrieb*. URL: https://www.bsb2020.de/projects/default/modules/redCMS_MediaLibraryDownload.aspx/getmedia.aspx?mediaId=7365&mode=download (besucht am 22.03.2021).
- Heute fahr‘ ich Öffis. Bundesmittel für öffentlichen Nahverkehr werden massiv aufgestockt*. URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/SPNV_280614-4Auflage_Nachdruck_06-2020_Doppelseiten.pdf (besucht am 17.03.2021).
- Klimaschutzverein March e.V. *Bericht von der Infoveranstaltung zum NVP*. URL: <https://klimaschutzverein-march.de/wp/2021/03/05/bericht-von-der-infoveranstaltung-zum-nvp/>.
- *Kleinbus-Carsharing für die March*. URL: <https://klimaschutzverein-march.de/wp/2020/10/16/kleinbus-carsharing-fuer-die-march/> (besucht am 23.03.2021).
 - *Stadtmobil macht Schluss*. URL: <https://klimaschutzverein-march.de/wp/2020/10/05/stadtmobil-macht-schluss/> (besucht am 22.03.2021).
- Ministerium für Verkehr Baden Württemberg. *Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte*. URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/201106_Grunds%C3%A4tze_F%C3%B6rderung_qualifizierter_

- [Fachkonzepte_Ministerium_f%C3%BCr_Verkehr_BW.pdf](#) (besucht am 17.03.2021).
- Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM). *Klimaschutzziele erfordern Verdopplung des Nahverkehrs bis 2030*. URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/klimaschutzziele-erfordern-verdopplung-des-nahverkehrs-bis-2030/> (besucht am 23.03.2021).
- *ÖPNV-Finanzierungsreform. Fragen und Antworten*. URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/faq-oepnv-finanzreform/> (besucht am 20.03.2021).
 - *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg*. URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/SPNV_280614-4Auflage_Nachdruck_06-2020_Doppelseiten.pdf (besucht am 17.03.2021).
- ÖPNV-Zukunftskommission BW. *Ziele und Maßnahmen zur Verdopplung des ÖPNV 2030. Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg*. URL: https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/210128_ANLAGE2_PM_%C3%96PNV-Zukunftskommission_Ziel-_und_Ma%C3%9FnahmeEmpfehlungen_der_%C3%96PNV-Zukunftskommission.pdf (besucht am 23.03.2021).
- Reblandkurier. „Mobilitätswende? Nahverkehrsplan darf keine Mangelwirtschaft bleiben“. In: Ausgabe 5 (3. Feb. 2011), S. 10. URL: <https://www.badische-zeitung.de/die-breisgau-s-bahn-wird-ausgebaut--40306776.html> (besucht am 23.03.2021).
- RVF. *S1 West Zug Breisacher Bahn: Freiburg - Gottenheim - Breisach*. URL: https://www.rvf.de/fileadmin/user_upload/fahrplansuche/kompakt/fahrplankaertchen_2021/9_s1b.pdf (besucht am 22.03.2021).
- ZRF. *Anhörungsentwurf ZRF-NVP 2021*. URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/10/Anhoerungsentwurf_ZRF-NVP_2021.pdf (besucht am 20.03.2021).
- *Anlage 07 zum ZRF-NVP 2021 Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr*. URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/10/Anlage_7_zum_ZRF-NVP_2021_Vorgaben_zur_Qualitaetssicherung-im-Busverkehr.pdf (besucht am 16.03.2021).

- ZRF. *Anlage 10 zum ZRF-NVP 2021 Liniensteckbriefe BREISGAU-BUS*.
URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/11/Anlage_10_zum_ZRF-NVP_2021_Liniensteckbriefe_BREISGAU-BUS.pdf (besucht am 17.03.2021).
- *Anlage 11 zum ZRF-NVP 2021 Verkehrsbereiche BREISGAU-BUS*. URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/11/Anlage_11_zum_ZRF-NVP_2021_Verkehrsbereiche_BREISGAU-BUS.pdf (besucht am 19.03.2021).
 - *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09.2016*. URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/04/160930_VHS_VortragBSB2020.pdf (besucht am 16.03.2021).
 - *Broschüre Breisgau-S-Bahn 2020, Dezember 2011*. URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/04/ZRF_Broschuere_2011_Endversion_Einzelseiten.pdf (besucht am 22.03.2021).

Gesetzestexte

Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz - FAG).

URL: <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FinAusglG+BW+Inhaltsverzeichnis&psml=bsbawueprod.psml&max=true> (besucht am 31.03.2021).

Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

URL: http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=%C3%96PNVG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true#_XY_d701902e347_text (besucht am 19.03.2021).

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/> (besucht am 22.03.2021).

Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG).

URL: <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true> (besucht am 31.03.2021).

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG).

URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/regg/> (besucht am 22.03.2021).

Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW).

URL: https://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/64w/page/bsbawueprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=25&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-KlimaSchGBWrahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#focuspoint (besucht am 31.03.2021).