

KOMMUNALE MITGESTALTUNG UND BÜRGERBETEILIGUNG AM ÖPNV-KONZEPT IN DER REGION HUNSRÜCK- THALFANG

Wir freuen uns über die anerkennenden Worte hinsichtlich unseres Engagements und der Einsatzfreude der Bürgerinnen und Bürger zur Gestaltung des ÖPNV im Sinne einer klimagerechte und sozialverträglichen Verkehrswende in unserer Region. Wir danken ausdrücklich für die ausführliche Stellungnahme zu den in der Petition genannten Forderungen und Kritikpunkten.

Vorbemerkung:

Sie führen in Ihrer Stellungnahme zur Petition u. a. aus:

„... Auf der Grundlage des Gesamtkonzepts der IGDB GmbH erstellt der VRT gemeinsam mit den beteiligten Partnern die für die Busnetze erforderlichen Ausschreibungsunterlagen. In diesem Kontext optimieren die Kreisverwaltung gemeinsam mit SPNV-Nord und VRT die Pläne der IGDB GmbH wo immer nötig mit lokal-örtlichem Blick und beteiligen neben den Ortsbürgermeistern bei der Feinjustierung der Fahrpläne zudem nochmals alle Schulen und Kindergärten bevor die Busnetze in Betrieb gehen.“

Und weiter:

„Die in der ... Petition kritisierten Fahrpläne für die Busnetze Hunsrück und Wittlich Land (sog. „Linienbündel“) befinden sich derzeit noch in der Planung. Die Kritikpunkte basieren folglich zum überwiegenden Teil auf einem ersten Entwurf und auf zunächst nur grafisch dargestellten Linienverläufen. Diese ... am 21. Dezember 2022 in der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich im Rahmen einer Präsentation mit Diskussionsrunde vorgestellt und gemeinsam erörtert. Wie in dieser Sitzung vorab erklärt, handelte es sich bei der vorgestellten Liniennetz-Variante um einen Entwurfsstand.“

...

„Sinn und Zweck der oben genannten Sitzung war es, dass sich Ortsbürgermeister, in ihrer Funktion als Repräsentanten der Bürger, als Experten vor Ort und als Multiplikatoren, über den Zwischenstand der Planungen informieren und Änderungswünsche anbringen, um die Mobilitätsbedarfe möglichst jeden Ortes widerzuspiegeln. ... Sämtliche konstruktive Hinweise versucht der VRT im Rahmen der vertretbaren finanziellen Mittel sowie unter Berücksichtigung von Fahrzeug- und Personaleinsatz in Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern abzuwägen und wenn sinnvoll möglich umzusetzen.“

Wir begrüßen diesen Ansatz ausdrücklich. Und: Wir möchten uns gemeinsam mit den hiesigen Verwaltungen, den Ortsgemeinden und Mandatsträgern:innen sowie vor allem zusammen mit interessierten Bürgern:innen an diesem komplexen und dynamischen Prozess beteiligen. Das Beispiel IRT in Föhren (TV-Artikel vom 3.3.2023) zeigt doch, dass es ohne die Beteiligung der direkt betroffenen

Menschen nicht geht. Wie sonst ist es möglich, trotz guter Planung, ein Industriegebiet mit ca. 4000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nicht mit einer Busverbindung zu bedenken!?

Zudem sehen wir uns als Ortsbürgermeister:innen und die beteiligten Planer des ÖPNV Konzepts sogar in der Pflicht, die Bürger:innen auch direkt miteinzubeziehen (siehe LTransP §1 und 3 RLP).

Ihr Überschrift „Konstruktive Hinweise werden, wo immer möglich, umgesetzt“ ermutigt uns und zeigt, dass wir durch die von uns vorgetragene Bittschrift auf dem richtigen Weg sind. Die Zahl der Unterzeichnenden ist – allen Hinweisen auf Politikverdrossenheit der Bevölkerung – sehr beachtlich, die Kommentare zeigen auch die Bereitschaft zur Mitgestaltung, v. a. der Betroffenheit. Das ist als Ergebnis unseres Aufrufs „Wir gestalten unseren ÖPNV mit!“ Anerkennung wie auch gleichzeitig Auftrag.

Bitte lassen Sie uns gemeinsam an der Gestaltung des hiesigen ÖPNV und der notwendigen Verkehrswende arbeiten. Weg – wenn immer möglich – vom PKW-gestützten Individualverkehr hin zu einer ökonomisch tragfähigen, umwelt- wie auch sozialverträglichen, damit nachhaltigen ÖPNV-Konzeption mit chancengerechten Angeboten zur Erreichbarkeit aufzusuchender Einrichtungen der Bedarfsbefriedigung.

Die Gestaltung von Mobilität und Verkehr ist politisch. Planung, Gestaltung und Regulation von Verkehrssystemen sind komplex ...

... und gehen einher mit vielfältigen Abwägungen und Entscheidungen. Die gegebenen politischen Rahmenbedingungen für die zukünftige Mobilitätsgestaltung in unserem Raum gilt es nach unserem Verständnis – und da sind wir uns einig – kommunikativ auf die konkreten räumlichen und zeitlich variierenden Bedürfnisse der Menschen, also konkret-situativ zu denken und konzeptionell zu öffnen. In diesem Sinne sind wir erfreut über die dargestellten konkreten Verbesserungen der Schülertransporte zur RS+ in Thalfang (kleine Anmerkung: ergänzen Sie bitte noch den sicherlich bereits bedachten Anschluss für die Ortsgemeinde Prosterath).

Ein tragfähiges ÖPNV-Konzept für uns wird nur gelingen, wenn wir die Nutzer im Gestaltungsprozess „einsteigen“ lassen, aus den konkreten Bedarfen müssen angebotene „Zustieg“-Möglichkeiten erwachsen, die in ihrer raum-zeitlichen Varianz eine gerechte ÖPNV-Mobilität anbieten und faire Erreichbarkeiten von Einrichtungen der Bedarfsbefriedigung garantieren. Nur wenn der neue Linienplan diese Ziele verfolgt, kann er unseres Erachtens tragfähig. Die evtl. Mehrkosten bei der Planung und Unterhaltung haben die Chance durch ein höheres Fahrgastaufkommen nachhaltig refinanziert zu werden. Nur mehr Busse einzusetzen, führt nicht zu mehr ÖPNV. Mehr Busse führen erstmal nur zu mehr Kosten.

Lassen Sie uns dazu gemeinsam am Konzept arbeiten, die Bevölkerung umfassend informieren und die Teilhabe der Interessierten herstellen. Wir stehen unterstützend an der „Haltestelle“ und bringen uns gerne ein. **Wir sind gemeinsam auf dem Weg,** oder!?

Offene Fragen/Themen/Diskussionsbedarf

- Wir erbitten Einblick und Erläuterung in das Gesamtkonzept der IGDB GmbH für den von uns betroffenen Teil des Linienbündels.
- Wie und welche Schulen / Kindergärten wurden bisher beteiligt?
- Was hat die Beteiligung der Schulen / Kindergärten ergeben?
- Welche Planungsprämissen des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord / Mobilitäts-Bedürfnisse den ÖPNV betreffend wurden miteinbezogen?
- Wir bitten um Vorlage und Erläuterung der aktualisierten Liniennetz-Variante zum gegenwärtigen Entwurfsstand.
- Setzung mit lokalem Diskussionsbedarf: „Die grundlegende Konzeption des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord basiert auf den zentralen Orten und den Verbindungen zum nächstgelegenen höheren Zentrum.“
- Lokaler Diskussionsbedarf: „Die realen Bewegungsmuster der Fahrgäste werden anhand der Schülerzahlen sowie der Pendlerzahlen aller Landkreise ermittelt und in die Bewertung und Planung miteinbezogen. Planungen im Grenzbereich zwischen Landkreisen finden in engem Austausch zwischen den beteiligten Verwaltungen statt.“ Eine moderne Verkehrsplanung kann sich nicht nur an (sozialversicherungspflichtige) Pendler- und Schüler:innenzahlen orientieren. Es gibt eine Vielzahl von Pendlerverkehr für die sog. "unbezahlte Arbeit", z.B. Fahrten zu Ärzten, Versorgung, Elterntaxi, Ausübung ehrenamtliche Tätigkeiten (Vereine, Kirche, Kommunalpolitik, ...)
- Anbindung weiterer Ortschaften an die Schnellbuslinie 800 der RNN durch weitere zentrale Haltepunkte auf der Strecke: Talling (temporär, Überbrückung), Verkehrsknotenpunkt Büdlicherbrück, AS Mehring; direkte Anbindung an das Oberzentrum Trier nicht nur von Thalfang aus.
In Ihrer Stellungnahme stellen sie nochmal heraus, dass es Ziel ist die Büdlicherbrück als Umstiegsplatz im Linienbündel zu etablieren.
Sicherheitsbedenken machen zurecht dieses Vorhaben derzeit nicht möglich.
Warum gibt es keinen gemeinschaftlichen Vorstoß der Planer und der politisch Verantwortlichen den Unfallschwerpunkt Büdlicherbrück endlich sicherer und für ein modernes zukunftsfähiges Verkehrskonzept umzubauen?
- „Die Linie 800 selbst soll aufgrund ihres Charakters möglichst umwegfrei und schnell geführt werden“ bedeutet vorbei an potenziellen Nutzern; Hinweis Talling. Aussage „die Anbindung weiterer Ortschaften sind daher nicht sinnvoll und auch nicht zielführend“ ist nicht nachvollziehbar.
- Für die von uns angedachte und vorgeschlagene Übergangslösung Haltestelle Talling der Linie 800 bis zur (schneller realisierbaren provisorischen? bzw. endgültigen) Umsetzung Zustieg Büdlicherbrück teilweise Änderungen im Fahrplan; um einige Minuten früherer Start in Idar-Oberstein HBF, spätere

Ankunft in Trier HBF, einige Minuten. Dadurch wäre Talling als HP auch für einige andere umliegende Ortsgemeinden möglich. Welche Ankunfts-/Abfahrtszeiten von Zügen gelten als Hinderungsgrund? Direkte Wege nach Trier zumindest für die Schüler:innen.

- Bis wann ist der Bestand der Linie 800 gesichert?
- Wie gestalten sich bisher die Fahrgastzahlen für die Linie 800 in Abhängigkeit der Fahrzeiten? Es wird über Leerfahrten berichtet.
- Wie sind die Zubringerfahrten zur Linie 800 **konkret** für die Ortschaften geplant?
- Sie schreiben, dass es keine Anbindung nach Schweich Zentrum außerhalb des Linienverkehrs geben wird, u.a. aus Gründen, dass der eigene Verwaltungssitz Thalfang nicht geschwächt werden soll. Hier besteht Diskussionsbedarf, da es laut KomVwRGrG §2 die VG Thalfang es laut geltendem Recht so nicht mehr geben darf und in andere umliegende Kommunen aufgehen soll. Hierzu gibt zahlreiche Beschlüsse der eigenen, politischen Organe in der VG Thalfang. Das heißt selbst die Verwaltung in Thalfang geht/ging davon aus, dass sie diesen Sitz nicht über das Jahr 2024 (nächste Kommunalwahlen) behält, sonst hätte man der verkürzten Wahlperiode für das Bürgermeister:innenamt nicht zugestimmt.
- Der nächstgelegenen DB-Bahnhof ist der Bahnhof Schweich. Dieser wird nicht in die Planung einbezogen. Warum?