

Heidelberger Fahrgastbeirat

Heidelberg, 7.12.2010

## **Stellungnahme des Heidelberger Fahrgastbeirats zu der von der Stadt Heidelberg empfohlenen Liniennetzoptimierung**

Der Heidelberger Fahrgastbeirat hat sich in seiner Sitzung am 30.11.2010 ausführlich mit dem von der Karlsruher Transport Technologie Consult GmbH (TTK) im Auftrag der rnv erarbeiteten Gutachten und den daraus abgeleiteten Empfehlungen der Stadt Heidelberg zur Liniennetzoptimierung befasst. Diese erste Stellungnahme gibt die grundsätzlichen Einschätzungen des Fahrgastbeirates wieder. Eine differenzierte Stellungnahme unter näherer Betrachtung aller Stadtteile wird der Fahrgastbeirat spätestens zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 19. Januar 2011 vorlegen.

Der Heidelberger Fahrgastbeirat spricht sich gegen die geplante Liniennetzoptimierung aus. In der gesamten Planung wird die Kundenorientierung vermisst. Es geht primär darum Geld zu sparen und nicht, den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten.

Das Angebot wird deutlich ausgedünnt und verschlechtert.

Zudem stehen die geplanten Maßnahmen in keiner Relation zu den kalkulierten Einsparungen von ca. 1,5 – 2,2 Mio. € bei einem Defizit von 30 Mio. €.

Durch die Verschlechterung des ÖPNV werden nicht mehr Fahrgäste gewonnen, sondern die Gefahr besteht, dass die Fahrgäste wegbleiben, da die Attraktivität des ÖPNVs sinkt. Das führt zu weniger Einnahmen und einem noch größerem Defizit.

Die teilweise deutliche Verschlechterung der Taktzeiten, die erzwungenen Umstiege und die sich teilweise je nach Tageszeit ändernden Angebote (Linie 21 mal so, mal andersrum; Linie 27 und Expressfahrten nur ab und zu, ganz andere oder fehlende Angebote am Wochenende und am Abend) machen den ÖPNV nur noch für Kenner wirklich nutzbar. „Fahren ohne Nachzudenken“ wird zur Ausnahme - ist aber zwingende Voraussetzung für eine Touristenstadt wie Heidelberg. Eine steigende Komplexität des Fahrplans führt dazu, dass Alternativen wie das Auto deutlich attraktiver werden.

Besonders in Zeiten, in denen die Stadt Heidelberg den Klimaschutz großschreibt, sollte der ÖPNV nicht unattraktiver und verschlechtert werden. Mit der Optimierung gibt es häufigere Umsteigenotwendigkeiten, was besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen äußerst beschwerlich und oft nicht machbar ist. Für Menschen mit Alternativen zu Bus und Bahn kommt der ÖPNV als Verkehrsmittel nicht mehr in Frage, zumal Umsteigebeziehungen immer mit dem hohen Risiko eines verpassten Anschlusses verbunden sind.

Deutlich in Frage gestellt wird die Darstellung eines heutigen Überangebotes in Form von sehr gering ausgelasteten Fahrzeugen. Die Wahrnehmung der Fahrgäste ist hier deutlich anders. Man erlebt die Fahrzeuge vielmehr als gut gefüllt bzw. oft überfüllt und das nicht nur in der Hauptverkehrszeit. Die theoretisch mögliche Nutzerzahl eines Fahrzeuges ist wegen Rollstuhlfahrern, Kinderwagen etc. nicht realistisch. Als „voll“ wird vielmehr von den Fahrgästen ein Fahrzeug empfunden, in dem alle Sitzplätze belegt sind und ein Stehen noch ohne ein Gefühl des bedrängt und eingeengt seins möglich ist. Wenn es enger wird und man „eng gepresst“ aneinander steht, wird das als Überfüllung empfunden. Dieser Zustand liegt aber den theoretischen Platzkontingenten der Fahrzeuge zugrunde.

Ein positiver Aspekt der geplanten Ausdünnung des Linienverkehrs ist die in Aussicht gestellte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Dies sind äußerst wichtige Qualitätskriterien. Es sollte aber möglich sein, dies durch andere Maßnahmen (Beschleunigung, bessere Vertaktung, realistische Fahrplangestaltung) zu erreichen.

Sprechergremium des Heidelberger Fahrgastbeirats