

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

Buserschließung der Bahnstadt

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung: bzw. Kenntnis genommen	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen	29.03.2012	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	19.04.2012	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Wieblingen und die Mitglieder des Gemeinderates nehmen die Informationen zur 2. Ergänzung der Drucksache 0312/2011/BV zur Kenntnis.

B. Begründung:

1. Beratungsergebnis des Haupt- und Finanzausschusses am vom 25.01.2012:

Als Tischvorlage lagen folgende Anlagen vor:

- Eine Präsentation der RNV (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) Buserschließung der Bahnstadt vom Januar 2012
- Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd (siehe unten)

Der Tagesordnungspunkt wurde ohne Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses in den Bezirksbeirat Wieblingen verwiesen, um die neuen Planungen der rnv hinsichtlich der E-Linien und des Verlaufs der Linie 35 über die Bergheimer Straße dort vorzustellen. Außerdem sollen schriftliche Stellungnahmen der betroffenen Schulen zu diesen Planungen eingeholt und mit der Einladung zur Beratung vorgelegt werden. Nach der Beratung im Bezirksbeirat soll der Tagesordnungspunkt ohne weitere Vorberatungen in den Ausschüssen im Gemeinderat entschieden werden.

Folgende Anträge lagen vor:

1.1. A06 Fraktionsgemeinschaft Grüne/Generation.HD

„Die Verwaltung wird gebeten, Varianten vorzulegen, bei der die Buslinie 35 weiterhin durch die Bergheimer Straße läuft.“

1.2. A07 Fraktionsgemeinschaft Grüne/Generation.HD

„Die Verwaltung möge prüfen, ob die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der RNV Linie 5 (OEG) auf Höhe der Waldorfschule möglich ist.“

1.3. Antrag der Fraktion der CDU im Bezirksbeirat Wieblingen vom 20.02.2012

„Um den Wegfall der Linie 34 zu kompensieren, halten wir folgende Maßnahmen für unumgänglich:

- Die Linie 35 soll weiterhin über die Bergheimer Str. geführt werden und nicht über den Hbf.
- Die Linie 35 in Wieblingen weiterhin zur Waldorfschule fahren lassen und nicht in Richtung Wieblingen S-Bahnhof/Pfaffengrund umleiten.
- Einrichtung einer neuen Linie Wieblingen – S-Bahnhof Wieblingen – Pfaffengrund und zurück, in Anlehnung Liniennetzoptimierung der RNV – Winter 2010/11 (möglichst mit kleinen Bussen, wie z.B. im Neuenheimer Feld); Anbindung Wieblingener Supermärkte im Industriegebiet im 30-Min-Takt (siehe „Nahversorgung in Heidelberg“ vom 17.11.2011).
- Vorstellung einer Auslastungsstatistik anderer Linien, z.B. 33, 36, 37, 38 sowie 23 und 24 zwischen Burgstr. und Hans-Thoma-Platz. Wir gehen davon aus, dass auf diesen Linien noch weiteres Einsparpotenzial für die Haushaltslage des ÖPNV zu erreichen ist.“

2. Bewertung der Anträge

2.1. zu 1.1

Im Rahmen der Präsentation der RNV wurde diese Alternative bereits am 25.01.2012 vorgelegt. Diese Alternative greift insbesondere den Wunsch aus dem Bezirksbeirat Wieblingen auf, die Linienführung im Bereich Bergheim über die Bergheimer Straße beizubehalten. In der Konsequenz würden dann die Linie 5 und die Schulbuslinie (für alle Fahrgäste zugänglich) die Bedienung vom Hauptbahnhof nach Wieblingen (Waldorfschule) übernehmen.

2.1. zu 1.2

Die Vorab-Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle entlang der Linie 5 (OEG) auf Höhe der Waldorfschule ergab bisher:

- Entfernung von der Waldorfschule bis zur Schienenachse der Linie 5 (OEG) liegt außerhalb der im Nahverkehrsplan (siehe Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 - 2010, Seite 36) festgelegten Einzugsradien. „Im Stadtgebiet Heidelberg wird für die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen (Bus- und Straßenbahn) ein hoher Qualitätsstandard gesetzt. Im Regelfall gilt für Haltestellen (Bus- und Straßenbahn) ein Radius von 300 m. Eine ausreichende Bedienung ist bei einem 400 m Radius gegeben.“ Die gemessene Entfernung von der Waldorfschule bis zur Schienenachse Linie 5 (OEG) beträgt ca. 453 m Luftlinie.
- Um eine solche Haltestelle erreichen zu können, müssen die Fahrgäste (vorwiegend Schüler der Waldorfschule und Beschäftigte des Gewerbegebietes Wieblingen Nord) ein nicht besiedeltes Gebiet queren. Ein entsprechender Fußweg mit einer gegebenenfalls signalisierten Querung über die L 637 müsste geplant und realisiert werden. Weiterhin müsste dieser Fußweg ausreichend beleuchtet werden, damit keine Angsträume entstehen können. Die Mittel hierfür müssen gesondert bereitgestellt werden.
- Im Flächennutzungsplan Mannheim-Heidelberg 2015/2020 dehnt sich die Fläche, die zur gewerblichen Nutzung in Wieblingen Nord vorgesehen ist, bis zur L 637 aus. Darüber hinaus ist die Fläche südwestlich davon für die Landwirtschaft vorgesehen, sodass in diesem Abschnitt keine Siedlungsentwicklung realisiert wird. Stadt- und Verkehrsplanerisch ist die Realisierung einer zusätzlichen Haltestellen auf „freiem Feld“ nicht möglich. In diesem Zusammenhang hat die RNV bereits signalisiert, dass ohne Planungen zur Ansiedelung von Wohnen und Gewerbe (Bebauungsplan) keine Zustimmung für die Planung einer weiteren Haltestelle an dieser Stelle durch die Landeseisenbahnaufsicht und das Regierungspräsidium Karlsruhe erfolgen wird.
- Ein zusätzlicher Halt entlang der Linie 5 würde theoretisch ein qualitativ hohes Bedienungsangebot für die Waldorfschule und das Gewerbegebiet schaffen. Jedoch würden zu den Spitzenstunden auch hier separate E-Wagenfahrten speziell für die Bedienung der Waldorfschule eingesetzt werden müssen, um die benötigten Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Die Linie 5 ist heute insbesondere im Bereich der Berufsschulen und der SRH gut ausgelastet. Die Schüler der Waldorfschule, deren Einzugsbereich sehr groß ist kämen insbesondere in den Spitzenzeiten additiv dazu. Außerhalb der Spitzenzeiten wäre die zu erwartende Nachfrage für eine Bedienung im 10-Min-Takt relativ gering, sodass in diesem Falle eher eine „Bedarfhaltstelle“ in Frage kommen könnte.
- Die Linie 5 fungiert heute vorwiegend als Regionalverkehrslinie im Dreieck Mannheim-Heidelberg-Weinheim. Die Haltestellenabstände sind deutlich höher als

bei den Straßenbahnlinien. Infolge der höheren Reisegeschwindigkeit wird der Linie 5 eine hohe Attraktivität bescheinigt. Durch weitere Halte wird dieser Vorteil für alle durchfahrenden Fahrgäste deutlich geschmälert. Für eine Rundfahrt werden heute 140 Min. benötigt. Mit dem abgeschlossenen zweigleisigen Ausbau der Bergstraßenstrecke, verbunden mit bereits anderen umgesetzten Beschleunigungsmaßnahmen, wird die Fahrzeit der Linie 5 für eine Rundfahrt ab Sommer 2012 um 10 Min. verkürzt. Im geplanten Betriebsprogramm können keine weiteren Halte, zum Beispiel an der Waldorfschule, bedient werden.

Für eine neue Haltestelle an dieser Stelle wurde seitens der RNV bislang keine Kostenschätzung durchgeführt.

2.2. zu 1.3

- „Die Linie 35 soll weiterhin über die Bergheimer Str. geführt werden und nicht über den Hbf.“

Wurde bereits unter 2.1. beantwortet.

- „Die Linie 35 in Wieblingen weiterhin zur Waldorfschule fahren lassen und nicht in Richtung Wieblingen S-Bahnhof/Pfaffengrund umleiten. Einrichtung einer neuen Linie Wieblingen – S-Bahnhof Wieblingen – Pfaffengrund und zurück, in Anlehnung Liniennetzoptimierung der RNV – Winter 2010/11 (möglichst mit kleinen Bussen, wie z.B. im Neuenheimer Feld); Anbindung Wieblingener Supermärkte im Industriegebiet im 30-Min-Takt (siehe „Nahversorgung in Heidelberg“ vom 17.11.2011).“

Dies entspricht weitgehend dem Konzept des Gutachters zur Liniennetzoptimierung TTK aus 2010. Die von den Antragstellern ausgeweitete Linienführung über die Edinger Straße – Taubenfeld und Schuhmachergewann führt aufgrund des Wagenumlaufs und der Fahrzeit dazu, dass der Vorschlag nicht mit einem Fahrzeug gefahren werden kann (Fahrzeit über diesen Ringkurs liegt bei ca. 32 Min.). Bei Einsatz eines zweiten Fahrzeuges entstehen jedoch trotz Ausdünnung auf dem Abschnitt Innenstadt – Wieblingen Mehrkosten von ca. 30.000 € pro Jahr, da das zweite Fahrzeug nicht effizient eingesetzt werden kann.

Darüber hinaus wurde der Vorschlag des Gutachters in 2011 kontrovers diskutiert und letztendlich aufgrund der Verschlechterung des Taktangebotes in den Stadtteilen Pfaffengrund und Wieblingen (gegenüber heute) von der Politik abgelehnt. Die Bedienung dieses Ringkurses mit mindestens einem Standardbus im 20-Min-Takt, ist eine Lösung, bei der ebenfalls mit Mehrkosten in Höhe von ca. 30.000 € pro Jahr gerechnet werden muss. Dabei würde neben der Buserschließung der Bahnstadt (Buslinie 34), bei gleichem Taktangebot im Pfaffengrund und Wieblingen (Ortskern), die Erschließung der Versorgungsschwerpunkte in Wieblingen verbessert werden können. Die Schulen blieben in der Hauptsache durch die Buslinie 35 und die entsprechenden E-Wagen sowie durch die Straßenbahnlinie 5 gut erschlossen.

- „Vorstellung einer Auslastungsstatistik anderer Linien, z.B. 33, 36, 37, 38 sowie 23 und 24 zwischen Burgstr. und Hans-Thoma-Platz. Wir gehen davon aus, dass auf diesen Linien noch weiteres Einsparpotenzial für die Haushaltslage des ÖPNV zu erreichen ist.“

Der relevante Querschnitt der Linien 34 und 35 liegt am Wieblingener Ortseingang zwischen den beiden Haltestellen Neckarspitze und Bonhoefferstraße. Dort beträgt nach VRN-Erhebung 2007 die mittlere werktägliche Auslastung ohne E-Fahrten 19% im Mittel beider Fahrtrichtungen.

Zukünftig ist nach Rückzug der Linie 34 vorgesehen, die bisherigen E-Wagen weiter zu betreiben und die neu entstehenden Auslastungsspitzen mit zusätzlichen E-Wagen abzudecken. Somit ist zu den Spitzenzeiten von einem gegenüber heute ähnlichen Angebot auszugehen, während außerhalb der Spitzenzeiten die mit Gelenkbussen betriebene Linie 35 das alleinige Angebot bildet. Kapazitätsengpässe sind daher zu keiner Tageszeit zu befürchten.

Darüber hinaus muss das für Wieblingen relevante Gesamtangebot betrachtet werden, dass neben den Linie 34 und 35 auch die Straßenbahnlinie 5 umfasst, die tagsüber alle 10 Minuten (teilweise in Doppeltraktion) verkehrt und deren Haltestelleneinzugsgebiete die der Bushaltestellen in weiten Bereichen Wieblingens überlappen. Das aktuelle Gesamtangebot von 12 Linienfahrten je Stunde und Richtung (Summe aus Straßenbahn und Bus) plus E-Wagen ist damit – bezogen auf die Einwohnerzahl – deutlich besser als das Angebot in den anderen Stadtteilen (ohne Innenstadt):

Stadtteil	Einwohner	Fahrtenpaare je Stunde in/aus Richtung Zentrum (ohne E-Wagen)	
Wieblingen	10.700	12	6 Straßenbahn + 6 Bus
Boxberg/Emmertgrund	11.700	9	Bus
Pfaffengrund	8.000	6	Straßenbahn
Ziegelhausen	10.000	6	Bus
Kirchheim	17.200	11	6 Straßenbahn + 3 Bus + 2 R-Bus

Die in der Fragestellung genannten Linien bzw. Abschnitte sind aus unterschiedlichen Gründen nicht mit der Nachfrage-Situation der Linien 34 und 35 in Wieblingen vergleichbar:

- Die am Rand der Siedlungsgebiete verkehrenden Linien 36, 37 und 38 binden als Zubringerlinien sonst nicht mit dem ÖPNV erschlossene Stadtbereiche an und dienen der Grundversorgung. Neben einer naturgemäß geringen Auslastung zeichnen sie sich aber auch durch geringe Kosten durch Kleinbuseinsatz und ausgedünnte Takte aus.
- Der Abschnitt der Straßenbahnlinien 23 und 24 zwischen Hans-Thoma-Platz und Burgstraße ist der Endabschnitt beider Linien auf dem erwartungsgemäß eine geringere Auslastung zu verzeichnen ist, nur vergleichbar dem Endabschnitt in Wieblingen (nördlich evangelische Kirche).
- Die im 20-Minuten-Takt verkehrende Linie 33 ist aufgrund ihrer Linienführung und der damit zusammenhängenden komplexen Aufgabenfülle nicht mit den Linien 34 und 35 vergleichbar. Ähnliche Abschnitte am Rande der Innenstadt liegen zwischen Hauptbahnhof und Montpellierbrücke - Czernyring (Auslastung 29%) und zwischen Peterskirche und Oberer Fauler Pelz (31%). In beiden Fällen liegt die Auslastung deutlich über der beiden oben genannten der Linien 34 und 35 (19%).
- Weitere mit Einschränkungen vergleichbare Linienabschnitte anderer Linien sind:
 - Linie 29 zwischen Bahnhof Weststadt/Südstadt und Feuerbachstraße: Auslastung liegt bei 13% (20-Min-Takt).
 - Linie 31 zwischen Lutherstraße und Mönchhofschule: Auslastung liegt bei 26% (10-Min-Takt).
 - Linie 32 auf Ernst-Walz-Brücke: Auslastung liegt bei 26% (10-Min-Takt).

3. Abstimmungsgespräch Wieblinger Schulen – Ergebnis und Stellungnahmen

Am 16.02.2012 fand ein Abstimmungsgespräch zum in der Verwaltungsvorlage „Buserschließung Bahnstadt“ vorgelegten Konzept der Anbindung der Wieblinger Schulen im Alten Rathaus in Wieblingen statt. Teilnehmer waren die Freie Waldorfschule, die Elisabeth-von-Thaddenschule, die SRH, die Johannes-Gutenberg-Schule und die Carl-Bosch-Schule sowie die Kinderbeauftragte des Stadtteils Wieblingen (Frau Antje von Wolff). Die RNV und das Amt für Verkehrsmanagement stellten das geplante Buskonzept für den Stadtteil Wieblingen vor, anschließend folgte eine ausführliche Diskussion und ein reger Austausch von Argumenten für und gegen die bisher vorgeschlagene Konzeption. Die Interessen der Marie-Baum-Schule wurden durch die Vertreter der Johannes-Gutenberg-Schule vertreten. Das Schulverwaltungsamt begleitete die rege Diskussion. In der Anlage zur 2. Ergänzungsvorlage finden Sie die schriftlichen Stellungnahmen der Schulen, die bis zum 12.03.2012 bei der Stadtverwaltung Heidelberg eingegangen sind.

Zusammenfassend wurde fest gehalten:

Unabhängig vom Vorschlag zur Änderung des Linienkonzeptes können bereits in der Morgenspitze insbesondere im Einzugsbereich der Berufsschulen und der SRH sowie an der Elisabeth-von-Thaddenschule Engpässe auftreten. Dort sind alle vorhandenen E-Wagen und Linienverkehre der Linien 5, 34 und 35 im Einsatz. In der Folge wurden die Fahrpläne insbesondere der E-Wagenfahrten („Schulbuslinien“) an die betroffenen Schulen verschickt, damit die Informationen an die betroffenen Schüler verteilt werden können. In Abstimmung mit den Schulen werden die Abfahrtszeiten dieser Busse für den nächsten Fahrplanwechsel spätestens aber für den Schulbeginn im September 2012 im Detail überprüft und bei Bedarf und nach Möglichkeit von der RNV an die Bedürfnisse angepasst. Es folgte ebenfalls eine kurze Diskussion über die Anpassung der Schulanfangs- und Endzeiten, um die vorhandenen Fahrzeugkapazitäten besser verteilen zu können. Derzeit weichen die Schulanfangszeiten in den Morgenstunden bereits fünf bis zehn Minuten im Kernbereich der Schulen voneinander ab, sodass im optimalen Verlauf (ohne Verspätung) die Fahrzeugkapazitäten insbesondere im Bereich der Berufsschulen und SRH ausreichend wären. Trotzdem treten punktuell Engpässe auf, die leider nicht immer behoben werden können. Auch treten diese nicht regelmäßig auf, sodass sie nicht immer planbar sind. Hierbei haben alle Beteiligten die Meinung vertreten, dass man im Dialog mit dem Verkehrsunternehmen alles für einen reibungslosen Ablauf unternimmt und nach Möglichkeit die vorhandenen Verbesserungspotenziale ausschöpft.

Zu dem Vorschlag der Linienänderung in Wieblingen:

- Der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Bonhoefferstraße erscheint allen betroffenen Schulen in den heutigen Spitzenzeiten überlastet. Sowohl die Linie 5 als auch die dort fahrenden Busse erscheinen überfüllt (Kinder mit Schulranzen!). Aus diesem Grund wäre es unvorstellbar zu diesen Zeiten weniger Busverkehre anzubieten. In der Diskussion mit der RNV und nach Vorlage eines vorläufigen Fahrplanes der geplanten E-Wagenfahrten ist der Großteil der betroffenen Schulen in Wieblingen (außer die Waldorfschule) davon überzeugt, dass das vorgeschlagene Konzept durchführbar wäre. Einzelne Hinweise auf notwendige Fahrplananpassungen auf Schulanfangs- und Schulendzeiten werden aufgenommen und im Rahmen der Fahrplanerstellung von der RNV berücksichtigt. Die Frage nach der Auslastung der Fahrzeuge wurde auch hier noch einmal im Detail erläutert. Der Zählzeitraum im Februar 2012 befand sich in der Woche vor den Faschingsferien, insbesondere die Berufsschulen gehen davon aus, dass gerade hier weniger Schüler unterwegs waren, als an anderen Tagen im Winter. Die RNV führt im März 2012 (außerhalb der Schulferien) erneut Fahrgastzählungen durch, um in der Sitzung am 29.03.2012 Vergleichswerte für die bisher am 25.01.2012 und 16.02.2012

vorgestellten Auslastungen der Buslinien 34 und 35 am Querschnitt auf Höhe Bonhoefferstraße darzulegen.

- In den Spitzenzeiten gibt es auf keiner der in Wieblingen verkehrenden Linie eine größere Fahrplanstabilität aufgrund der Verspätungen, die durch die große Anzahl der Fahrgäste und der damit verbundenen hohe Haltestellenaufenthaltszeiten zu Stande kommen. Hier würde aus Sicht der RNV nur noch eine Entzerrung der Schulanfangszeiten mindestens im 30 Minuten-Abstand helfen. In den Spitzenzeiten sind in der Regel alle vorhandenen Fahrzeuge im Einsatz, sodass Fahrzeugengpässe immer wieder auftreten können, wenn einmal ein Fahrzeug aufgrund technischer Probleme ausfallen muss. Die daran anknüpfende Diskussion führte dazu, dass die Schulen bereits gestaffelte Schulzeiten haben (siehe oben), die in der Morgenspitze im Falle der Johannes-Gutenberg-Schule und der Carl-Bosch-Schule funktioniert. Eine Staffelung im 30-Minutenbereich lehnen die Schulen generell ab, da sie das daraus resultierende Betreuungsproblem für Schüler nicht bewältigen können (vorwiegend berufstätige Eltern benötigen eine Betreuung der Kinder in der Schule bereits zu den heutigen Schulanfangszeiten).
- Alle Schulen (insbesondere jedoch die Thadden-Schule und die Waldorfschule) weisen darauf hin, dass mit dem „Wegfall“ der Buslinie 34 und dem teilweise Ersatz durch die Buslinie 35 eine für diese Schulen mit überregionalem Einzugsbereich wichtige umsteigefreie Verbindung aus dem Umland (Heiligkreuzsteinach-Wilhelmsfeld über Ziegelhausen) wegfallen wird (außer der E-Wagen, der nach wie vor zur 1. und zur 6. Schulstunde eingesetzt wird). Insbesondere die Waldorfschule befürchtet hierdurch einen deutlichen Wettbewerbsnachteil, der sich negativ auf die Entwicklung der Schülerzahlen auswirken könnte.
- Anpassung des bisher vorgelegten Fahrplanes für die E-Wagenfahrten zur Waldorfschule anhand von Angaben zu Schulanfangs- und Schulendzeiten. Generell erklärt sich die Waldorfschule mit der vorgeschlagenen Linienänderung nicht einverstanden, da sie unter anderem (siehe ausführliche Stellungnahme im Anhang):
 - das Konzept als Verschlechterung gegenüber der heutigen Anbindung betrachtet wird (heute tagsüber 27 Fahrten je Richtung, künftig tagsüber 12 Fahrten je Richtung);
 - das geplante Fahrtenangebot, das auf den Schulbeginn und das Schulende ausgerichtet wird, keine adäquate Anbindung einer Schule in freier Trägerschaft mit großem Einzugsgebiet für Schulkinder zwischen 6 und 18 Jahren sein kann
 - In den Zeiten, in denen bei dem geplanten Konzept keine Busbedienung der Waldorfschule erfolgen würde, müssten Kinder von der Haltestelle Wieblingen Nord einen langen aus Sicht der Waldorfschule unzumutbaren Fußweg durch das Industriegebiet in Kauf nehmen.
 - Aufgrund der aus Sicht der Waldorfschule heute schon auftretenden Kapazitätsengpässe sollten separate E-Wagen für die Anbindung der Waldorfschule eingerichtet werden. Es sollten zwischen Hauptbahnhof und der Waldorfschule keine Zwischenhalte durchgeführt werden, damit die Plätze für die Schulkinder zur Verfügung stehen können.

Die Kinderbeauftragten in Wieblingen greifen zum Großteil die bereits zitierten Argumente der Schulen auf. Sie fordern den Erhalt des 10-Min-Taktes im Busverkehr für Wieblingen durch die Beibehaltung der Buslinien 34 und 35.

Die Forderungen der Waldorfschule gehen deutlich über das bisherige Leistungsvolumen des ÖPNV hinaus. Ein Großteil der heute angebotenen Fahrten bis zur Waldorfschule werden nicht nachgefragt, sodass das vorgeschlagene Konzept, das sich auf die Schulanfangs- und Schulendzeiten der Waldorfschule ausrichtet, als nachfragegerecht eingestuft wird. Für ein wie in der Stellungnahme der Waldorfschule (siehe Anhang) gefordertes ÖPNV-Angebot wäre möglicherweise eine gesonderte Lösung notwendig.

Zur Betrachtung der Fahrzeugkapazitäten aus Sicht der RNV und der bundeseinheitlichen Richtwerte (VDV und Herstellerangaben): Zur Bemessung der Auslastung eines Fahrzeugs wird nicht die maximal mögliche Platzkapazität angesetzt, sondern es wird bei Standardbussen von 90 Plätzen und Gelenkbussen 130 Plätzen ausgegangen. Als „voll“ wird ein Gelenkbus bereits bei einer Besetzung von 100 Fahrgästen, ein Standardbus bei einer Besetzung von 80 Plätzen eingestuft.

Fast alle Schulen greifen das Thema eines neuen Haltepunktes entlang der Straßenbahnlinie 5 (OEG) auf Höhe der Waldorfschule auf und befürworten die Planungen dazu. Das Ergebnis der ersten Prüfung dieses Vorschlages ist im Punkt 2.1. dieser Verwaltungsvorlage dargelegt.

Im Weiteren werden alle Stellungnahmen zur Präsentation für den Bezirksbeirat Wieblingen am 29.03.2012 aufgearbeitet. Auch werden die exakten Schulanfangs- und Endzeiten zur Sicherstellung der relevanten E-Wagenfahrten in den Fahrplan eingearbeitet.

4. Zusammenfassung der Resonanz aus den Schreiben der Bevölkerung und der Gewerbebetriebe

Die Gewerbetreibenden am Mittelgewannweg (in der Hauptsache die Firmen Haldex, Rudolf-Wild-Stiftung und Gaster Wellpappe) haben sich für eine kontinuierliche Buserschließung des Gebietes Wieblingen Nord ausgesprochen. Einige haben bereits Bedarf nach einer Busfahrt außerhalb der heutigen Bedienungszeit zwischen 5 und 6 Uhr morgens (Schichtbetrieb) angefragt. Darüber hinaus kann es durchaus andere flexible Erschließungsmöglichkeiten (zum Beispiel Ruftaxi) geben, die bei relativ geringer Nachfrage eingesetzt werden können. Auch im Hinblick auf das im Bau befindliche Konferenzzentrum der Rainer Wild-Stiftung hat die RNV bereits das Angebot unterbreitet, konkret anhand der dort geplanten Veranstaltungen, Fahrpläne zu entwickeln.

Alle Unternehmen haben Interesse an einem zusätzlichen Haltepunkt entlang der Linie 5. Zum Ergebnis der Prüfung siehe Punkt 2.1.

gezeichnet

Bernd Stadel