

Anlage 01: Stellungnahme rnv und Amt für Mobilität zu Antrag 0104/2022/AN „Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für den Stadtteil Kirchheim“

1. Fahrgastzahlen Kirchheim

- a) Ergebnisse der Auswertung aktueller Fahrgastzahlen Anfang 2023 der Straßenbahnlinie 26

Die Ergebnisse zeigen für die Fahrtrichtung von Kirchheim zum Bismarckplatz täglich rund 3.300 Einsteiger, die aus Kirchheim zu rund einem Drittel in der Bahnstadt an den Haltestellen Hauptbahnhof Süd und Gadamer Platz wieder aussteigen. Gleichzeitig steigen hier rund 610 Fahrgäste ein, welche größtenteils Umsteiger sind (Annahme). An der Haltestelle Betriebshof steigen rund 800 Fahrgäste täglich aus, um größtenteils am selben Bahnsteig in die Straßenbahnen und Busse in Richtung Neuenheimer Feld ein zu steigen. Von den verbleibenden Fahrgästen aus Kirchheim fahren am Bismarckplatz noch rund 800 Fahrgäste nach Neuenheim weiter (Durchfahrer). Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 über den Bismarckplatz hinaus in Richtung Neuenheim und Handschuhsheim entfällt die Notwendigkeit des Umstiegs an dieser Stelle für diejenigen, die ihr Fahrtziel in Neuenheim haben.

In der Gegenrichtung vom Bismarckplatz nach Kirchheim wurden rund 770 Fahrgäste täglich gezählt, die von Neuenheim über den Bismarckplatz in Richtung Kirchheim und Bahnstadt mit der Straßenbahnlinie 26 fahren. An der Haltestelle Betriebshof steigen zusätzlich rund 770 Personen zu. An den Haltestellen Gadamer Platz und Hauptbahnhof Süd in der Bahnstadt werden jeweils rund 450 zusteigende Fahrgäste täglich gezählt. Das bedeutet, dass rund ein Drittel der insgesamt im Durchschnitt rund 2.600 Fahrgäste pro Tag in Richtung Kirchheim ihr Ziel in der Bahnstadt haben.

- b) In Anlehnung an die Auswertung aus dem Jahr 2020 (DS 0292/2020/BV) stehen folgende Daten der rnv zur Verfügung:

Straßenbahnlinie	2020	2021	2022	Einheit
22	2.318.485	2.283.931	3.338.717	Linienbeförderungsfälle pro Jahr
26	1.968.475	1.320.085	3.425.050*	Linienbeförderungsfälle pro Jahr
HD Bahn gesamt	12.025.059	11.462.400	15.966.875	Linienbeförderungsfälle pro Jahr

*Straßenbahnlinie 26: Steigerungseffekt durch Verlängerung bis Handschuhsheim Burgstraße

Zur Einordnung nach Corona lässt sich sagen, dass in Heidelberg im Jahr 2022 insgesamt 85,2% der Fahrgastzahl von 2019 erreicht wurde.

Zum Vergleich der Zahlen im gesamten Linienbündel Heidelberg (rnv, ohne Linie 5 OEG):

2019: 39.105.275 Fahrgäste pro Jahr

2022: 33.323.774 Fahrgäste pro Jahr

2. Wiederherstellung der Direktverbindung Kirchheim - Innenstadt

Die im Antrag geforderte Wiederherstellung der direkten Verbindung mit der Straßenbahnlinie 26 von Kirchheim an den Bismarckplatz ohne Fahrt über Hauptbahnhof Süd bzw. die Bahnstadt kann im aktuellen Streckennetz mit den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen nicht umgesetzt werden. Aufgrund der vorliegenden Fahrgastströme der Straßenbahnlinie 26 (siehe Punkt 1) in die Bahnstadt und zur Haltestelle Betriebshof erscheint eine Führung der Linie 26 über die Montpellierbrücke auch nicht sinnvoll. Rund ein Drittel der Kirchheimer-Fahrgäste steigt an den Haltestellen in der Bahnstadt jeweils aus oder zu und hat daher den Hauptbahnhof, die Arbeitsplätze in der Bahnstadt oder die vorhandenen Umsteigemöglichkeiten auf die Linie 22 zum Ziel. Weitere Fahrgäste steigen an der Haltestelle Betriebshof auf kurzem Wege um und erreichen alle Haltestellen des Neuenheimer Feldes mit nur einmaligem Umstieg. Auf diesen Relationen stellt die aktuelle Linienführung der Linie 26 eine erhebliche Verbesserung im Vergleich zur Linienführung über die Montpellierbrücke dar. Der Bismarckplatz ist dabei weiterhin umsteigefrei erreichbar.

Eine zusätzliche Straßenbahnlinie von Kirchheim zum Bismarckplatz ohne Fahrt über die Bahnstadt ist derzeit aufgrund fehlender Fahrzeug- und Personalkapazitäten, sowie dem entsprechend hohen finanziellen Aufwand nicht möglich bzw. nicht gerechtfertigt. Eine entsprechende Verbindung wird daher mit den anstehenden langfristigen Planungsunterlagen wie Nahverkehrs- und Klimamobilitätsplan zu diskutieren sein.

3. Fahrzeugeinsatz Straßenbahnlinie 26

Der im Antrag benannte Einsatz von ausschließlich Fahrzeugen des Typs M8C-NF mit 30-Meter Länge auf der Straßenbahnlinie 26 ist nicht korrekt. Diese Fahrzeuggattung verkehrt auf der Straßenbahnlinie 26 zwar immer noch mehrheitlich, jedoch kommen auch Fahrzeuge der Baureihe MGT6D mit niederflurigem Einstieg an allen Türen, sowie der neueren Fahrzeugbaureihen Bombardier RNV6Z bzw. RNV8Z zum Einsatz. Aufgrund der derzeitigen betrieblichen Verknüpfung der Straßenbahnlinie 26 mit der Straßenbahnlinie 24 in Handschuhsheim ist der Anteil „neuerer“ Straßenbahnen der Baureihen Bombardier RNV6Z bzw. RNV8Z auf der Straßenbahnlinie 26 im Vergleich zu den Vorjahren erheblich erhöht worden. Derzeit werden im Tagesdurchschnitt ca. 40% der Fahrten mit Fahrzeugen der Baureihen Bombardier RNV6Z bzw. RNV8Z durchgeführt.

Im regulären Betrieb reichen auf dem Streckenabschnitt Kirchheim – Bismarckplatz in beiden Fahrtrichtungen die Kapazitäten der M8C-NF-Fahrzeuge mit 30 Meter Länge in der Regel aus, um die vorhandene Fahrgastnachfrage abdecken zu können. Da

Fahrzeuge dieser Baureihe mindestens einen barrierefreien Einstieg vorweisen ist bei Haltestellen mit geeignetem Bordstein der barrierefreie Zugang grundsätzlich auch bei dieser Fahrzeugkategorie ausreichend gewährleistet. Die damit einhergehende, relativ geringe Nutzfläche für Menschen mit Rollstuhl oder Eltern mit Kinderwagen ist bei den Fahrzeugen der Baureihe M8C-NF jedoch in der Tat beschränkt. Es ist auch Wunsch der Stadtverwaltung und der rnv diese Kapazitäten mittel- bis langfristig weiter zu erhöhen. Durch die nach wie vor verzögerte Auslieferung der neuen Rhein-Neckar-Tram vom Hersteller Skoda sowie durch Fahrzeugausfälle nach Unfällen und Lieferengpässen bei Ersatzteilen, besteht noch immer ein Fahrzeugmangel welcher die rnv dazu zwingt, kleinere und größere Fahrzeugbaureihen anhand der vorhandenen Fahrgastnachfrage auf den Straßenbahnlinien einzuplanen. Aufgrund der bereits beschriebenen Durchbindung der Straßenbahnlinie 26 auf die Straßenbahnlinie 24 konnte zuletzt jedoch bereits wieder ein stärkerer Fahrzeugmix aus „kleineren und größeren“ Fahrzeugen der unterschiedlichen Baureihen auf der Straßenbahnlinie 26 erzielt werden.

4. Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Kirchheim

4.1. Buslinie 33

Das Liniennetz der Stadtbuslinien, die durch die rnv betrieben werden, soll mit dem Zielnetz 2024 ff. insgesamt neu strukturiert werden. Konkret bedeutet dies für die Buslinie 33, dass die heutige Linienführung verändert wird (siehe auch die Planung und Ankündigung dieser Maßnahme aus den Drucksachen 2018 ff. zu Angebotsanpassungen im ÖPNV beginnend bei 0189/2018/BV). Aufgrund der Länge der Durchmesserlinie 33 kommt es häufig zu Problemen im täglichen Betrieb, welche zu Verspätungen und Unpünktlichkeit führen können. Ebenfalls ist aufgrund des heutigen Linienwegs durch die Altstadt nur ein 12-Meter Standardbus auf der Buslinie 33 einsetzbar, was insbesondere auf dem Linienabschnitt Kirchheim – Heidelberg Hbf. – Bismarckplatz zu Kapazitätsengpässen führt. Die Buslinie 33 soll daher künftig in der Altstadt „gebrochen“ werden und nicht mehr über die Straße „Oberer Fauler Pelz“ geführt werden.

Für Kirchheim bedeutet dies, dass künftig eine Direktverbindung mit der Buslinie 33 zum Universitätsplatz entstehen wird. Die Buslinie wird dann künftig ganztägig mit Gelenkbussen betrieben, was die bemängelten Kapazitätsprobleme beheben wird.

Die im Rahmen des Zielnetzes der rnv vorgestellte Änderung des Fahrwegs von Kirchheim über den S-Bahnhof Weststadt/Südstadt und die Rohrbacher Straße anstelle der Fahrt über den Hauptbahnhof, wird hingegen vorerst nicht umgesetzt. Im Rahmen der Vorbereitungen zum Zielnetz 2024 ff. wird die rnv dem Ergebnis aus dem Werkstattgespräch folgend die heutige Linienführung der Buslinie 33 beibehalten und die Anbindung an die Haltestelle Hauptbahnhof Heidelberg erhalten. Gründe dafür sind eine fehlende Bushaltestelle am S-Bf. Weststadt/Südstadt in Fahrtrichtung Bismarckplatz sowie die fehlende Möglichkeit den Bismarckplatz über diese Strecke schneller zu erreichen. Mit Abschluss der Bauarbeiten in der Rohrbacher Straße und bei erfolgter Beschleunigung des Busverkehrs in der Weststadt kann eine

Neubetrachtung erfolgen. Die vom Bezirksbeirat zusätzlich gewünschten Fahrten der Buslinie 33E (Schülerverkehr) über die Achse Rohrbacher Straße in der Weststadt zur besseren Anbindung der Schulstandorte wird für künftige Angebotsplanungen berücksichtigt.

Die im Werkstattgespräch geforderte Taktverdichtung (10-Minuten-Takt gegebenenfalls mit abweichendem Fahrweg über Weststadt) kann in den derzeitigen Planungen nicht berücksichtigt werden. Zum einen fehlt es an Kapazitäten für eine Taktverdichtung zum anderen würde diese zu stark erhöhten Mehrkosten führen. Zudem ist es abzulehnen eine Linie mit unterschiedlichen Fahrwegen (alternierend) anzubieten da dies, insbesondere bei ortsunkundigen Fahrgästen, zu Verwirrungen führen würde. Letzteres wurde im Werkstattgespräch am 06.02.2023 unterstützt.

Am 06.02.2023 wurde festgehalten, dass man im Gegenzug eine Verbesserung der Schulanbindung durch die Buslinie 33E für Kirchheimer Schüler/innen wünscht. Diese Maßnahme befindet sich noch in Prüfung bei rnv. Erste Verbesserungen im Zuge der Schulanbindung können bereits im April 2023 umgesetzt werden. Siehe hierzu 4.8. Die Einführung weiterer Fahrten zur Verdichtung der Linie 33 setzen nach Einschätzung der rnv eine Sanierung und Neuordnung des Harbigwegs im Bereich der Sportstätten voraus, um Busbegegnungen zuverlässig zu ermöglichen.

4.2. Direktverbindung von Kirchheim West in das Neuenheimer Feld

Die geforderte Einrichtung einer zusätzlichen Direktverbindung vom westlichen Kirchheim in das Neuenheimer Feld ist nicht notwendig, da diese mit der heutigen regionalen Buslinie 721 bereits besteht. Die Buslinie verkehrt montags bis samstags von ca. 06:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr im 30-Minuten-Takt direkt über die Haltestellen Kirchheim Rathaus, Pleikartsförster Straße und Im Bieth bis zur Haltestelle Bunsengymnasium im Neuenheimer Feld.

Im Rahmen des von Rhein-Neckar-Kreis (RNK) und Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angestrebten Stabilisierungspakets für die Buslinien 720 und 721 und im Zusammenhang mit der Vorbereitung der geplanten Neuvergabe ab Dezember 2025 besteht derzeit die Diskussion v.a. beim Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis, im Zuge der Beschleunigung mindestens einer der beiden regionalen Buslinien aus Kirchheim heraus auf die Speyerer Straße zu verlegen.

Ergebnis des Werkstattgesprächs vom 06.03.2023 ist aber der Wunsch nach einer Taktverdichtung auf der regionalen Buslinie 721 auf einen 15-Minuten-Takt und nach Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle Im Bieth (südlicher Bereich Nähe Cuzaring), die auch durch die regionale Buslinie 720 bedient werden soll. Eine entsprechende Lösung sollte dann im Zuge des anstehenden gemeinsamen Vergabeverfahrens zur Betriebsaufnahme am 15.12.2025 mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und der Vergabestelle VRN diskutiert werden. Es ist auch erforderlich eine technische Umsetzung im Streckenverlauf in Richtung Neuenheimer Feld zu prüfen, da bereits heute Kapazitätsengpässe auf der Gleistrasse und an der Umsteigehaltestelle Betriebshof in Bergheim dazu führen, dass keine zusätzliche Buslinie über den Knoten Bergheimer Straße/Mittermaierstraße aus dem

Neuenheimer Feld und in Richtung Neuenheimer Feld verkehren kann. Darüber hinaus beteiligt sich die Stadt Heidelberg bisher nicht an der Finanzierung der regionalen Busverkehre. Ab Vergabezeitpunkt Dezember 2025 und mit Umsetzung der Anforderungen an die Angebotsqualitäten vor allem die Buslinien 721 und 720 im Stadtgebiet Heidelberg betreffend, werden dann auch Mehrkosten für die Stadt Heidelberg entstehen und im städtischen Doppelhaushalt 2025/2026 ff. angemeldet werden müssen. Darüber hinaus entstehen für eine Taktverdichtung entlang der gesamten Linie 721 beispielsweise auch Mehrkosten, die durch den Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und die Nachbargemeinden zu tragen sind. Dies ist bei Abschluss einer neuen regionalen Kooperationsvereinbarung zu berücksichtigen.

4.3. Direktverbindung von Kirchheim Mitte in das Neuenheimer Feld

Die kritisierte Bedienungslücke von „Kirchheim Mitte“, vor allem in Fahrtrichtung Neuenheimer Feld wurde für künftige Angebotsmaßnahmen vorgemerkt. Eine kurzfristige Umsetzung, insbesondere durch eine Straßenbahn ist aufgrund von Kapazitätsengpässen sowie aufgrund erheblicher Mehrkosten derzeit nicht umsetzbar. Siehe hierzu auch Punkt 2.

4.4. Umbau der heutigen Endhaltestelle Kirchheim-Friedhof zu „Mobilitätshub“ (Umstieg Straßenbahn-Bus, Bus-Bus, Park & Ride, Bike & Ride usw.)

Die Straßenbahnlinie 26 hat an der Endhaltestelle Kirchheim Friedhof eine Wendeschleife sowie ein Abstellgleis. Die Bahnsteige, die Zufahrt sowie die fehlende Signalisierung lassen derzeit einen regulären Busverkehr an dieser Haltestelle nicht zu. Derzeit werden bestehende Parkplätze an dieser Stelle als Park & Ride – Stellplätze genutzt und sind Teil des Parkleitsystems.

Nach Umbau könnte die Haltestelle Kirchheim-Friedhof zu einem Verknüpfungspunkt „Mobilitätshub“ zwischen Regionalbus-, Stadtbus- und Straßenbahnlinie entwickelt werden und damit auch Umsteigemöglichkeiten innerhalb der ÖPNV-Linien, vor allem auch in die Region bieten. Regionalbuslinien könnten ohne größeren Zeitverlust auf dem Weg stadtauswärts am Knoten Kirchheim Friedhof halten bzw. hier starten/enden und einen Umstieg auf die Stadtverkehre herstellen. Hierzu wäre neben einem Bussteig auch ein Ausstiegsbahnsteig für einen direkten Umstieg zu errichten. Auf dem Weg stadteinwärts wäre eine Schleifenfahrt der Busse über die Wendeanlage der Straßenbahn erforderlich.

Kombiniert mit Sharing-Angeboten, Bike & Ride und Park & Ride könnte ggf. auch die Haltestelle Kirchheim-Rathaus auch zu einem „Mobilitätshub“ ausgebaut werden (Stichwort: Mobilitätsstation). Die in der ÖPNV-Werkstatt entwickelten Ideen werden als Prüfauftrag beim Amt für Mobilität vertieft. Haushaltsmittel für einen entsprechenden Umbau sowie personelle Kapazitäten sind derzeit nicht vorhanden und sind auch im Doppelhaushalt 2023/2024 nicht vorgesehen. Der Mobilitätshub Kirchheim-Friedhof soll unter anderem auch in weiteren Zukunftsplanungen wie zum Beispiel dem Klimamobilitätsplan berücksichtigt werden.

4.5. Ausbau der Haltestelle Kirchheim Rathaus zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt

Neben der Haltestelle Kirchheim Friedhof soll im Ergebnis der ÖPNV-Werkstatt am 06.03.2023 auch über Verbesserungen und Optimierungen an der Haltestelle Kirchheim-Rathaus nachgedacht werden: Umsteigebeziehung von und zur Buslinie 721, Verbesserung Bike & Ride, Sharingangebote.

Im Ergebnis der Sitzung vom 06.03.2023 wurde deutlich, dass aufgrund der besseren Führung von Regionalbuslinien, den Platzverhältnissen sowie den Möglichkeiten zum kombinierten Ausbau zu einem Mobilitätshub dem Ausbau der Haltestelle Kirchheim-Friedhof eine höhere Priorität eingeräumt werden muss. Die heutigen Linienwege innerhalb Kirchheims mit Halt an der Haltestelle Kirchheim Friedhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten sollen dabei insgesamt bestehen bleiben.

4.6. Einführung einer Ortsbuslinie Kirchheim

Die im Werkstattgespräch diskutierte Einführung einer Ortsbuslinie ähnlich der Buslinie 28 in Rohrbach wird für zukünftige Angebotsmaßnahmen (nach Einführung Zielnetz 2024 ff.) betrachtet. Neben der Möglichkeit einer neuen Kleinbuslinie oder der Erweiterung der heutigen Linie 28 mit einem Rundkurs in Form einer Acht nach Kirchheim, könnte möglicherweise, das ab Dezember 2023 in Rohrbach zum Einsatz kommende „flexible, individuelle Personen-Shuttle“ (kurz fips) auch auf weitere Stadtteile wie z.B. Kirchheim ausgeweitet werden (nach Einführung Zielnetz 2024 ff. und Abschluss des Pilotprojektes „fips“). Dies steht unter dem Vorbehalt der Evaluationsergebnisse des Pilotprojektes, das in Rohrbach (inklusive Alt-Rohrbach und Kühler Grund; Bergstadtteil), Schlierbach und Ziegelhausen (Bergstadtteile) eingeführt wird (DS 0421/2022/BV).

4.7. Querverbindung Kirchheim – Rohrbach

Die gewünschte Querverbindung Kirchheim – Rohrbach ist im aktuellen Zielnetz für den Busverkehr der rnv enthalten. Vorgesehen ist eine Verlängerung der Buslinie 42 (aus dem Linienbündel Mannheim) von Wieblingen (Waldorfschule) über Pfaffengrund und Kirchheim nach Rohrbach. Diese Verbindung soll damit die heute fehlenden Querverbindungen Kirchheim-Pfaffengrund und Kirchheim-Rohrbach sowie eine direkte Fahrtmöglichkeit Richtung Edingen-Neckarhausen und Seckenheim herstellen. Zunächst ist vorgesehen, diese Buslinie im 60 Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit einzuführen. Mit dieser neuen Verbindung werden dann auch die Arbeitsplätze im interkommunalen Gewerbegebiet Rohrbach/Leimen mit einer Direktanbindung bis Rohrbach Süd erschlossen. Ebenso besteht Anschluss auf die Bergstadtteile Boxberg und Emmertsgrund sowie auf die Straßenbahn nach Leimen.

Ein Einführungszeitpunkt für die Linienverlängerung steht noch nicht fest. Da die Linie die Stadtgrenze Heidelberg überschreitet, ist eine regionale Kooperationsvereinbarung abzuschließen.

Perspektivisch kann auch eine Ausweitung des Bedienegebiets „fips“ in Rohrbach eine mögliche Querverbindung schaffen (siehe 4.6).

4.8. Verbesserung im Schulbusverkehr Kirchheim - Helmholzgymnasium

Die im Werkstattgespräch geforderte Verbesserung der Schulbusverbindung von Kirchheim zum Helmholzgymnasium kann in 2023 umgesetzt werden.

Der inzwischen dauerhaft eingerichtete Schülerverstärker (Linie 33E) ab Emmertsgrund mit Abfahrt 07:09 Uhr erreicht den Bergfriedhof über Kirchheim um 07:41 Uhr. Dies wurde am 06.02.2023 von den Teilnehmenden als zu knapp erachtet, um Schülern aus Kirchheim, ein rechtzeitiges Eintreffen zu Schulbeginn im Helmholzgymnasium um 07:45 Uhr zu ermöglichen. Die rnv beabsichtigt ab April 2023, diesen Verstärkerbus 33E etwas früher im Emmertsgrund starten zu lassen. Die frühere Abfahrt und eine Straffung des Linienwegs, indem nur bei dieser Schülerdirektfahrt der Halt Rohrbach Süd ausgelassen werden soll, können dazu beitragen, dass alle Schüler, die diese Fahrt nutzen, rechtzeitig zu Schulbeginn im Helmholzgymnasium eintreffen. Die Schulstandorte entlang der Buslinie (IGH, Geschwister-Scholl-Schule und Gregor-Mendel-Realschule) bleiben dabei angebunden. Der Verstärkerbus (Buslinie 33E) erreicht die Haltestelle Bergfriedhof dann um 07:34 Uhr.

Die reguläre Fahrt der Buslinie 33 um 07:09 Uhr ab Emmertsgrund soll bereits ab April 2023 mit einem Gelenkbus durchgeführt werden, um bestehende Kapazitätsprobleme zu beseitigen.

Die Aufnahme von zusätzlichen Schulbusfahrten zu anderen Unterrichtsstunden oder um die Auslastung in den Fahrzeugen zu entzerren wird kontinuierlich im gesamten Stadtgebiet geprüft und auf Bedarf durch die rnv angepasst werden.

4.9. Im Bieth und Anbindung PHV über Kirchheim

Im rnv-Zielnetz 2024 ff. für den Stadtbusverkehr ist perspektivisch eine Linie vom Hauptbahnhof in den südlichen Teil des PHV vorgesehen. Diese Buslinie soll dann zusätzlich durch das Gebiet „Im Bieth“ in Kirchheim fahren und eine Erschließungsfunktion übernehmen. Die vorgesehene Buslinie bietet somit insbesondere für den westlichen Teil Kirchheims zusätzliche Fahrtmöglichkeiten Richtung Hauptbahnhof und Innenstadt sowie an die bis dahin entwickelten Arbeitsplätze im südlichen PHV. Die Einführung dieser Linie ist abhängig von der Entwicklung / Bebauung des PHV (DS 0155/2022/IV).

Spätestens bei Einführung dieser PHV-Linie wird eine weitere Bushaltestelle auf der Straße „Im Bieth“ entstehen (DS 0205/2020/BV). Derzeit laufen ebenfalls Gespräche mit dem Rhein-Neckar-Kreis und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar zur Aufnahme einer zusätzlichen Haltestelle „Im Bieth“ in den Fahrplan der Buslinie 720. Die zusätzliche Haltestelle kann den südlichen Teil „Im Bieth“ attraktiv im ÖPNV-Angebot anbinden.

4.10. Verbesserte Anbindung an Schwetzingen

Im Werkstattgespräch wurde die fehlende Anbindung Kirchheims nach Schwetzingen angesprochen. Die Buslinie 717 bedient die Haltestelle Pleikartsförster Hof am westlichen Rand Kirchheims. Es besteht keine Linienanbindung welche durch Kirchheim hindurch fährt. Eine Fahrt nach Schwetzingen ist damit nur mittels Umstieg auf die Buslinie 717 (zum Beispiel an der Montpellierbrücke) bzw. mit Fuß- oder Radanfahrt zum Pleikartsförster Hof möglich. Derzeit gibt es keine Planungen eine entsprechende zusätzliche Verbindung durch Kirchheim zu schaffen. Die Umleitung der Buslinie 717 durch Kirchheim ist nicht möglich. Durch das entsprechende Vergabeverfahren ist die Buslinie mit heutigem Linienweg bis 2031 festgeschrieben. Eine bis Anfang der 2000er Jahre verkehrende regionale Buslinie ist nicht mehr Bestandteil der regionalen Linienkonzepte.